

توصيات السياسة التي اعتمدها الدورة الرابعة والثلاثين للكومسيك

تطوير/ تحسين إطار قانوني ومؤسسي وتنظيمي تمكيني لضمان تنسيق وتعاون فعالين بين الدول المعنية ولتحقيق الأهداف التي تتطلب الإصلاح.

الأساس المنطقي:

إن الإطار القانوني والمؤسسي القوي، الذي يحدد الأهداف والخطط المشتركة، يشكل متطلباً أساسياً للتنسيق الفعال بين البلدان وتنفيذ أهداف تطوير الممر. وإن وجود أهداف طموحة دون توفر إطار قانوني ومؤسسي سليم يجعل من الصعب تحقيق الأهداف التي تتطلب الإصلاح. ويتم تحديد الإطار القانوني على أنه طريقة لخلق حوافز ملزمة أو غير ملزمة للوصول إلى الأهداف المشتركة المحددة. وبمجرد التوصل إلى توافق في الآراء بين مختلف أصحاب المصالح حول أهداف وإدارة الممر، تبدأ عملية إنشاء أساس قانوني. يغطي الإطار القانوني عادة المنظور الاستراتيجي العام للممر على مستويات مختلفة، وترتيبات مؤسسية مختلفة، ومبادئ عمل وقضايا تمويل. ويمكن أن يشمل أيضاً عقوبات في حالة عدم الامتثال أو نظم تحديد الأولويات، أو أهداف تتعلق بالاستدامة. ويتم التعبير عن التزام واستعداد الأعضاء للوصول إلى هدف مشترك، من خلال إطار قانوني ومؤسسي. وبالتالي، فإن الإصلاحات والاستثمارات الوطنية تكون أكثر فعالية عندما ينظر إليها من منظور إقليمي، ومنسقة بشكل مثالي مع البلدان المجاورة.

إنشاء وحدة تنسيق / أمانة ممر مخصصة لتسهيل إدارة الممرات من خلال ضمان التواصل والتنسيق الدائم بين البلدان المعنية.

الأساس المنطقي:

إن وجود أمانة مخصصة هو أمر حاسم في إدارة الممرات الفعالة. تتمثل مهمة الأمانة في الحفاظ على الحوار بين جميع البلدان المعنية وأصحاب المصالح. وفي هذا الصدد، لدى أمانة الممر وظيفة محفزة لتحسين إدارة الممرات من خلال إعداد الاجتماعات، وضمان التواصل والتنسيق فيما بين البلدان، وتحويل الأهداف إلى أفعال، وكذلك جمع الأموال من أجل تطوير الممر. وعلاوة على ذلك، فإن وجود أمانة مخصصة هو أمر له أهمية بالغة لصياغة استراتيجيات طويلة الأجل، وتحليل الاتجاهات والممارسات الحالية، وجمع البيانات والإحصاءات وكذلك تحديد مؤشرات الأداء ورصد تنفيذها.

تعزيز تطوير إدارة ممر النقل بطريقة شاملة، والجمع بين التدابير الصارمة مثل البنية التحتية والتدابير الناعمة مثل الدعم السياسي، والتشاور مع أصحاب المصلحة وبناء القدرات.

الأساس المنطقي:

تعد الإدارة الفعالة للممرات عاملاً رئيسياً في اتجاه نجاح تطوير ممرات النقل عبر الوطنية. إن إدارة الممرات هي عملية معقدة تنطوي على جوانب مختلفة مثل المسائل القانونية والمؤسسية، فضلاً عن أصحاب المصالح المتعددين، وغالباً من بلدان مختلفة. وعلاوة على ذلك، تتطلب الإدارة اتخاذ تدابير صارمة وناعمة بحيث تكون مترابطة ومتشابكة ويجب تطويرها بطريقة منسقة. وهذه التدابير هي؛ البنية التحتية، والإطار القانوني والمؤسسي، وأهداف الممر والدعم السياسي، ومراقبة أداء الممر ونشره، وتعزيز الممرات، والتشاور مع أصحاب المصالح، وبناء القدرات. إن تطوير ممرات النقل يخدم الأهداف المتعددة بما في ذلك تيسير التجارة من خلال توفير الوصول إلى الأسواق، والتكامل الإقليمي وتحسين آفاق النمو وتعزيز التعاون والتأزر بين البلدان ووكالات القطاعين العام والخاص ذات الصلة.

السعي للحصول على دعم من المنظمات الدولية ذات الصلة في المضي قدماً في إدارة الممر، وخاصة في المرحلة الأولى من تطوير الممر.

الأساس المنطقي:

تعتمد إدارة الممر على مجموعة من العوامل، مثل نضج الممر، والإرادة والدعم السياسيين، والاستقرار الإقليمي، ووجود منظمة دولية لتسهيل إدارة الممرات، وتوافر التمويل. وفي هذا الصدد، تلعب المنظمات الدولية دوراً حاسماً، ليس فقط في إنشاء ممر، وإنما أيضاً في تحسين إدارة الممرات. وتعتبر المعرفة، والتراكم، والموارد، ودور المنظمات الدولية كوسيط مستقل، قيماً لبناء توافق في الآراء بين البلدان ذات الصلة، مع توفير البنية، فضلاً عن بعض التمويل الأولي في بداية العملية. بالنسبة لممر أبيدجان لاجوس (ALC)، لعب البنك الدولي دوراً رئيسياً في بداية العملية. وأما بالنسبة إلى لكل من

مرصد النقل لجنوب شرق أوروبا (SEETO) لاسيما ممر النقل أوروبا-القوقاز-آسيا (TRACECA) ، لعب الإتحاد الأوروبي دوراً بارزاً في الجمع بين الدول الأعضاء والتفاوض حول الإطار القانوني، وتنظيم الدراسات، واستضافة الدورات التدريبية وغيرها. وبالنسبة للممر المركزي الأوروبي الآسيوي، تلعب اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ التابعة للأمم المتحدة (UNESCAP) دوراً مماثلاً عن طريق نشر وثائق إستراتيجية ودراسات أداء لتبرير إنشاء مؤسسة إدارية على مستوى ممر. وإن الجهود الأولية للمنظمات الدولية مفيدة في إقناع الدول الأعضاء بمزايا تطوير الممرات المشتركة.

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، والبنى 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.

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) أمراً بالغ الأهمية لقياس التقدم المحرز وإجراء تقييمات صحيحة. كما تفيد 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 يُشبه نسبة المنافع إلى التكاليف (BCR))، فإنه مستقل عن حجم المشروع ويُعطي دلالة على مقدار الفوائد المرتبطة بتكلفة الاستثمار.

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.

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 والمشاورة العامة أثناء عملية تخطيط النقل والتنفيذ أمرين حيويين لتحسين تخطيط البنية التحتية للنقل.