

## توصيات السياسة التي اعتمدها الدورة الأولى والثلاثين للكمسيك

### دعا فريق العمل الدول الأعضاء إلى تعزيز مشاركة القطاع الخاص في قطاع الموانئ

#### الأساس المنطقي:

تخضع الموانئ في العموم لملكية المنظمات العامة الخاضعة للدولة، والتي تقوم كذلك بتشغيلها وتنظيم عملها. ومع ذلك، فمع إدخال مشاركة القطاع الخاص في الموانئ، ظهرت صور حديثة لإدارة الموانئ ونماذج جديدة لمليتها وهيكلها المؤسسي. وقد تنامت مشاركة القطاع الخاص على نحو ملحوظ في مجال عمليات تشغيل الموانئ نتيجةً لرأي مفاده أن المالكين والمشغلين من القطاع العام، مقارنةً بنظرائهم من القطاع الخاص، أقل قدرة على التحكم في التكاليف (والمحفزات لديهم أقل)، كما أنهم أكثر بطئاً في تبني التكنولوجيات وممارسات الإدارة الجديدة، وأقل استجابةً لمتطلبات مستخدمي الموانئ، إذا ما قارناهم بالمالكين والمشغلين من القطاع الخاص. وقد تمكنت الدول التي تملك زمام قيادة مشاركة القطاع الخاص من اجتذاب قدر لا يستهان به من استثمار رأس المال الخاص في تطوير البنية الأساسية للموانئ بالإضافة إلى تحديث البنية الفوقية وخدمات المحطات. ومن خلال الإدارة الخاصة، عادةً ما تعمل الموانئ على النهوض بالكفاءة التشغيلية، وإنتاجية العاملين وجودة الخدمات.

### حث فريق العمل الدول الأعضاء على إنشاء جهة لتنظيم الموانئ

#### الأساس المنطقي:

تعد الجهة المستقلة لتنظيم الموانئ ضرورية للتحكم في الدخول (تنظيم الدخول)، وتحديد التعريف (تنظيم معدل التعريف)، ووضع معايير الأداء (تنظيم الأداء وأساس مقارنة المقياس)، ووضع المعايير الفنية (الصحية والخاصة بالسلامة، والأمنية، والبيئية وتنظيم العمالة) (في بعض الأحيان). بالإضافة إلى ذلك، يجوز مطالبة جهة التنظيم بالعمل كهيئة تحكيم لتسوية النزاعات.

في الوقت نفسه، قد يكون من الأفضل إنشاء جهة تنظيم متعددة الأقسام لقطاع الموانئ ولوجيستيات النقل ككل من أجل تغطية قطاعات الموانئ الجافة، بالإضافة إلى لوجيستيات نقل البضائع.

### دعا فريق العمل الدول الأعضاء إلى الترويج للنقل متعدد الوسائط للحاويات

#### الأساس المنطقي:

حفز إدخال النقل بالحاويات تغييرات تكنولوجية وتنظيمية مكتملة، كان من شأنها الإسراع بوتيرة عولمة

الاقتصاد العالمي منذ الستينيات. ومن منظور تكنولوجيا النقل، نتج عن النقل بالحاويات وجود نقل متعدد الوسائط للبضائع، حيث أن شحن الحاوية يمكن أن يتضمن استخدام وسائط متعددة للنقل دون التعامل مع إجراءات الشحن عند تغيير الوسائط. ومن خلال الحد من التعامل مع الشحنة على نحو منفصل، نتج عن النقل بالحاويات الربط بين المنتج والعميل على نحو أكبر.

على الجانب الآخر، يتطلب النقل بالحاويات تغييرات تكنولوجية هائلة في مرافق الموانئ. وبالتالي، ينبغي على موانئ الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي تكييف البنية الأساسية للموانئ، وكذا عمليات التشغيل، والمعدات وأنظمة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وفقاً لذلك، جنباً إلى جنب التدريب ورفع الوعي الخاص بقوة عمل على درجة عالية من الكفاءة والتخصص الفني في مجال الموانئ.

### تعزيز الشراكة بين القطاعين العام والخاص من أجل تمويل النقل الحضري

#### الأساس المنطقي:

إن سلاسة حركة الأشخاص والبضائع وكفاءتها في المناطق الحضرية لها مزاياها الاقتصادية والاجتماعية المباشرة. كما أن توافر خدمات النقل الجيدة والفعالة بأسعار ميسورة يعزز من جودة حياة الأشخاص المقيمين. وعلى الرغم من ذلك، ليس في مقدور الحكومات الوطنية أو التمويل الدولي وحدهما الوفاء بالاحتياجات الضخمة للبنية الأساسية بقطاع النقل الحضري. ولذا، فيلزم اجتذاب استثمار القطاع الخاص وتمويله عن طريق ضمان وجود بيئة نظامية وقانونية فاعلة، إضافة إلى تصميمات وهياكل ملائمة للأسواق، وحوافز طويلة المدى لاستثمار القطاع الخاص، والحماية من مخاطر الاستثمار.

في هذا السياق، فإن الشراكات بين القطاعين العام والخاص التي تنشأ بوصفها هيكل مؤسسي واحد حيث تتعامل السلطات العامة مع العوامل الخارجية للشبكة أو البيئة، وعدم التيقن، والتكاليف الإدارية المصاحبة للمشروع، ضرورية للغاية. وبالنسبة للقطاع الخاص، إذا ما أدمجت خصخصة البنية الأساسية مع التحرر من القوانين والنظم، أو تحرير عملية دخول السوق، قد تزداد المنافسة فيما يتعلق بتوفير الخدمات. وقد تبنت العديد من البلدان النامية، التي اتبعت نهجاً أكثر ايجابية بشأن جذب التمويل، مسألة الشراكة بين القطاعين العام والخاص، ولكن، حتى الآن، تم اللجوء إلى ذلك في تمويل المطارات والموانئ بدلاً من اللجوء له في إقامة سبل مستدامة للنقل الحضري الذي يستخدمه السواد الأعظم من الأشخاص بشكل يومي. ويُنتظر أن تتمخض عن الشراكات بين القطاعين العام والخاص في مجال النقل الحضري النتائج التالية: تعظيم المزايا الاجتماعية الاقتصادية للمجتمع من خلال تنفيذ أكثر الخيارات ذات المردودية للنقل الحضري، وحصول مستخدمي المشروع على قيمة من المزايا المباشرة بالإضافة إلى قيمة من العوامل

الخارجية الإيجابية ذات الأهمية والتي تنشأ على نحو غير مباشر عن المشروع، فضلاً عن ضمان تحديد أسعار ميسورة لأجرة النقل العام بهدف تشجيع استخدامه وتعظيم رفاة المستهلك.

**تعزيز تطبيقات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الخاصة بإدارة حركة المرور في البلدان الاعضاء  
بمنظمة التعاون الإسلامي**

### الأساس المنطقي:

تفرض الزيادة في الطلب على النقل تحدياً كبيراً في مجال إدارة حركة المرور بالمناطق الحضرية. ويملك صناع القرار زمام تطبيق مجموعة كبيرة من الحلول التكنولوجية التي بزغت مؤخراً من البحث والتطوير، لا سيما في تطبيقات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات. ويتم حالياً توظيف تلك الأنظمة الخاصة بالتطبيقات بغية تعظيم استخدام البنية الأساسية للطرق وإدارة تدفقات الحركة المرورية في الحضر، وذلك من خلال تحقيق التوازن بين استخدام الطرق من قبل السيارات الخاصة، ووسائل النقل العام، وعربات شحن البضائع، فضلاً عن تعظيم استهلاك الطاقة، والحد من الاختناقات المرورية، وانبعاثات النقل. ويمكن تحقيق المزيد من التحسين في إدارة حركة المرور عن طريق إدماج شبكات النقل وتبادليتها. ولهذا الغرض، يتم التركيز على نحو متزايد في المناطق الحضرية على الربط بين البنية الأساسية والخدمات الخاصة بكل من شبكات الطرق والسكك الحديدية ومترو الأنفاق، وكذا الحارات المخصصة للحافلات وللدراجات وكذا مناطق المشاة. ويتمثل الغرض من ذلك في تيسير التحول إلى منظومات للنقل تكون صديقة للبيئة على نحو أكبر، إلى جانب زيادة كفاءة لوجيستيات النقل. وقد أظهرت الدراسات ومشروعات التنفيذ أن المفاهيم الابتكارية، كالمناطق الخضراء وبرامج فرض رسوم على الطرق الحضرية والتنقل الكهربائي، من شأنها النهوض بأداء شبكات النقل.

**النهوض بالهيكل المؤسسي لضمان تقديم استراتيجية مستدامة للنقل**

### الأساس المنطقي:

يتطلب النقل الحضري المستدام تنسيقاً مؤسسياً وتنظيماً في سبيل التأكد من منح الحقوق والسلطة للملاءمين لكل من التخطيط من أسفل إلى أعلى ومن أعلى إلى أسفل. من الناحية الأخرى، ينبغي أن يدعم الإطار المؤسسي المحدد بوضوح دمج المسؤوليات وتنسيق أنشطة لكافة أصحاب المصالح. وفي الوقت نفسه، ينبغي تولية أهمية قصوى لإعطاء مساحة لإجراءات تخطيط المدخلات من أسفل إلى أعلى. وفي المناطق الحضرية على نحو خاص، والتي يكون بها النشاط الاجتماعي والتفاعل البشري والتنقل كثيف بشكل حتمي، يكون المواطنون هم الأكثر دراية بمشكلات المدينة واحتياجاتها، لا سيما حين

يتعلق الأمر بالنقل. وقد ثبت أن المشاركة العامة، والتأييد، ورفع الوعي بشأن قضايا مثل سلامة الطرق، وتخطيط المساحات العامة والتنقل الفعال يمكن أن توفر مدخلات وحلول قيمة للمشكلات الحضرية.

يستلزم تطوير سياسات النقل وتنفيذها مزيج من الهياكل المؤسسية والتأزر حتى يتسنى لها تحقيق النجاح. إن تركيز كافة عمليات التشغيل والتخطيط تحت سلطة واحدة لإدارة النقل بمدينة ما هو إلا إجراء أساسيا من أجل ضمان وجود استراتيجية مستدامة للنقل. وينبغي أن تكون الجهة المسؤولة عن النقل قادرة على وضع استراتيجية للنقل خاصة بالمدينة، وكذا التأكد من توافر أشكال التأزر اللازمة مع القطاعات والسلطات الأخرى، فضلاً عن رصد تنفيذ الخطة وتقييم نجاحها وتكييفها وفقاً للاحتياجات المتغيرة للمدينة. علاوة على ذلك، يتعين التأكد من مشاركة كافة أصحاب المصالح ذوي الصلة، مثل المشغلين من القطاعين العام والخاص، والسلطات المحلية، في سبيل تحقيق المساواة في توفير فرص الحصول على الخدمات، ومستويات الخدمات، والمزايا الاقتصادية.