

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/2017/EC.4/4(Part IV)
E/ESCWA/EDID/2017/IG.1/3(Part II)
29 November 2017
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH



المجلس الاقتصادي والاجتماعي

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)



اللجنة التنفيذية
الاجتماع الرابع
بيروت، 13-14 كانون الأول/ديسمبر 2017

البند 4 (د) من جدول الأعمال المؤقت

القضايا الإقليمية والعالمية

رؤية الإسكوا لتطوير نظام نقل متعدد الأنماط في المنطقة العربية

موجز

تستعرض هذه الوثيقة مشروعاً من ثلاث سنوات تقترحه اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، من أجل وضع رؤية استراتيجية لنظام نقل متعدد الأنماط في المنطقة العربية.

وسيستند المشروع إلى تحليل لحركة النقل الحالية بين البلدان العربية، وبين المنطقة وسائر أنحاء العالم، وإلى تقديرات الحركة المستقبلية وفقاً لسيناريوهات مختلفة تصمّم على أساس الاتجاهات العالمية الكبرى وأثارها المحتملة على المنطقة العربية. وسيقدم توصيات حول التحسينات اللازمة في البنية الأساسية للنقل والسياسات العامة لتلبية الطلب في المستقبل بكفاءة وعلى نحو مستدام.

وسيضمن المشروع صياغة رؤية استراتيجية لتطوير ممرات النقل المتعدد الأنماط وإصلاح سياسات النقل، يتم الاتفاق عليها بالتشاور مع الحكومات العربية، وجامعة الدول العربية، والقطاع الخاص، والمجتمع المدني، والمؤسسات المالية الإقليمية والدولية. وستطوّر أداة لتقييم جدوى مشاريع البنى الأساسية القادمة وإصلاح سياسات النقل، تراعي الآثار الأوسع للنقل على التنمية الاقتصادية والاجتماعية. وفي مرحلة لاحقة، يقدم المشروع أدوات ابتكارية للتنمية لجعل الرؤية واقعة، بما فيها تقاسم التمويل بين الحكومات والقطاع الخاص والمؤسسات والوكالات الإنمائية الدولية المهتمة.

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
3	2-1	..... مقدمة
<u>الفصل</u>		
3	22-3	..... أولاً- معلومات أساسية
3	6-3	..... ألف- النقل والاقتصاد والمجتمع
4	11-7	..... باء- نهج النظم في مجال النقل
5	13-12	..... جيم- التخطيط للبنى الأساسية للنقل
6	24-14	..... دال- النقل الإقليمي بين البلدان العربية
8	39-25	..... ثانياً- مشروع نظام النقل الإقليمي المتعدد الأنماط ومراحله
9	30-26	..... المرحلة الأولى: الدراسات التحضيرية واستكمال بناء نظام المعلومات الجغرافية ...
11	32-31	..... المرحلة الثانية: دراسة شاملة لتخطيط النقل الإقليمي المتعدد الأنماط في المنطقة العربية
12	34-33	..... المرحلة الثالثة: تصميم أداة لتقييم أثر تطوير النقل الإقليمي المتعدد الأنماط في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية المستدامة
12	37-35	..... المرحلة الرابعة: الصياغة المشتركة لرؤية استراتيجية لتطوير النقل الإقليمي المتعدد الأنماط
13	39-38	..... المرحلة الخامسة: إعداد أدوات إنمائية مبتكرة لتنفيذ مشاريع البنى الأساسية العابرة للحدود
13	42-40	..... ثالثاً- الخلاصة

مقدمة

1- النقل أساسي لجميع الأنشطة الاجتماعية والاقتصادية: فالمواد الخام تنقل إلى المصانع، والسلع المصنعة تنقل من المصانع إلى الأسواق أو المستهلكين، والأفراد ينتقلون من ديارهم إلى المدارس وأماكن العمل. وعلى مر التاريخ، ساعد تطوير النقل في الربط بين المناطق والبلدان، فسهل تبادل السلع والخدمات والأفكار، ودعم التكامل والتعاون بين المجتمعات والثقافات.

2- ويستعرض هذا التقرير مشروعاً تقترحه الإسكوا لإعداد رؤية استراتيجية بشأن نظام نقل متعدد الأنماط في المنطقة العربية وأدوات لتقدير المردود الشامل والبعيد المدى للاستثمارات المطلوبة وإصلاح سياسات النقل والآثار على البيئة في مختلف أنحاء المنطقة.

أولاً- معلومات أساسية

ألف- النقل والاقتصاد والمجتمع

3- لا يمكن التقليل من آثار نظم النقل على الاقتصادات. ومن المتوقع عليه عموماً أن النقل يمثل 10 في المائة من الكلفة الإجمالية للمنتجات المتبادلة في الأسواق في جميع أنحاء العالم. ودوره في تعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية، عن طريق سلاسل القيمة العالمية مثلاً، بالغ الأهمية.

4- في الولايات المتحدة الأمريكية، شكل مجموع الطلب النهائي المتعلق بالنقل 9.6 في المائة من الناتج المحلي الإجمالي في عام 2014، وفقاً لمكتب إحصاءات النقل في مديريةية النقل الأمريكية. وحسب مديريةية العمل الأمريكية، شكل النقل 17 في المائة من إجمالي إنفاق وحدات الاستهلاك المعيشية الذي بلغ 53,495 مليار دولار في تلك السنة، ليحل في المرتبة الثانية بعد السكن. وفي عام 2002، كان 20 مليون شخص تقريباً يعملون في وظائف مرتبطة بالنقل، داخل قطاع النقل وخارجه، وبالتالي وفرّ النقل 16 في المائة من مجموع الأعمال المهنية في الولايات المتحدة.

5- وفي الاتحاد الأوروبي، تشير التقديرات إلى أن قطاع النقل يشغل مباشرة نحو 10 ملايين شخص ويشكل نحو 5 في المائة من الناتج المحلي الإجمالي. وتنفق الأسر المعيشية في المتوسط 13.2 في المائة من ميزانيتها على سلع وخدمات النقل⁽¹⁾.

6- وفي عام 2006، خلّصت دراسة إدينغتون⁽²⁾ عن النقل في المملكة المتحدة إلى أن تخفيض الوقت الذي يُستهلك في التنقل على الطرق لأسباب متعلقة بالعمل بنسبة 5 في المائة يمكن أن يوفر نحو 2.5 مليار جنيه استرليني، أي ما يعادل 0.2 في المائة من الناتج المحلي الإجمالي. وتشير الدراسة نفسها إلى أن للنقل آثاراً متنوعة على الاقتصاد من خلال ما يلي:

(1) European Commission. EU Science Hub. Available from <https://ec.europa.eu/jrc/en/research-topic/transport-sector-economic-analysis>.

(2) Eddington R. (2006). The Eddington Transport Study: The Case for action. Sir Rod Eddington's advice to Government. Crown, HM Treasury.

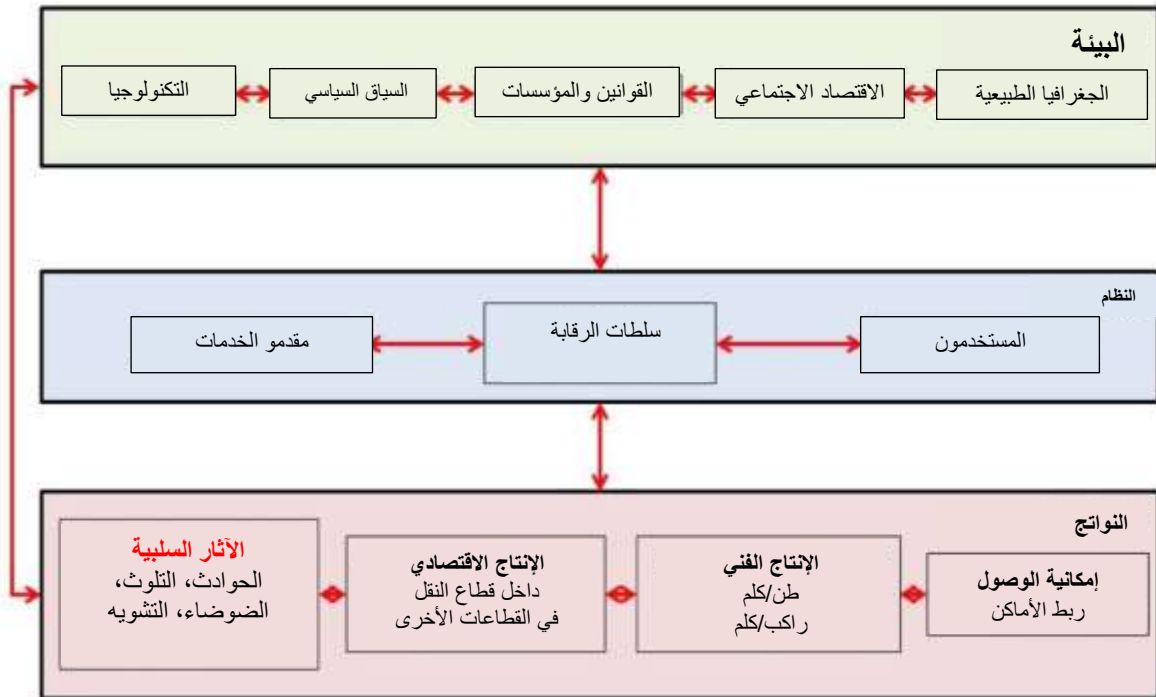
-4-

- (أ) زيادة كفاءة الأعمال التجارية من خلال توفير الوقت، وتحسين إمكانية الاعتماد على النظام بالنسبة إلى المسافرين للعمل وعمليات الشحن والإجراءات اللوجستية؛
- (ب) زيادة الاستثمار في الأعمال التجارية والابتكار من خلال دعم وفورات الحجم أو طرق العمل الجديدة؛
- (ج) دعم مجموعات من الأنشطة الاقتصادية؛
- (د) تحسين كفاءة أسواق العمل ومرونتها وإمكانية الحصول على فرص العمل؛
- (هـ) زيادة المنافسة من خلال فتح أسواق جديدة؛
- (و) زيادة التجارة المحلية والدولية عن طريق الحد من التكاليف؛
- (ز) تهيئة بيئة مؤاتية للأعمال التجارية وتحسين نوعية الحياة.

باء- نهج النظم في مجال النقل

7- يستلزم التخطيط للنقل وإدارته، نظراً إلى ما يتسم به من تعقيد، اعتماد نهج نُظمي يراعي التأثير المتبادل بين العوامل الداخلية والخارجية. وهذا النهج المتبع في معظم أنحاء العالم، لا يزال غائباً إلى حد كبير في المنطقة العربية. وينبغي أن يشمل تحليل نظام النقل (الشكل 1)، دراسة لبيئة النظام، والنظام نفسه، وأدائه، أو نواتجه.

الشكل 1- الإطار المفاهيمي لنظام النقل



المصدر: Reichman, S., Les Transports: Servitude ou Liberté (Paris: PUF, 1983).

8- تشمل بيئة النظام الجغرافيا، والسياق السياسي والاجتماعي الاقتصادي، والمسائل القانونية، والإطار المؤسسي، والتكنولوجيا. ويشير "النظام" إلى مستخدميه (السكان والسلع)، ومقدمي خدمات النقل، والسلطات الرقابية والتنظيمية، التي لا يمكن بدونها أن يعمل النظام كما ينبغي. ويمكن البحث في أربع فئات من النواتج/الأداء هي: الربط الجغرافي وإمكانية الوصول؛ والأداء الفني المحسوب بالطن/الكيلومتر والراكب/الكيلومتر؛ والإنتاج الاقتصادي من حيث القيمة المضافة في نظام النقل وفي قطاعات أخرى؛ والآثار السلبية للنقل، مثل صدمات الطرق، والتلوث، والضوضاء، وتشويه المناظر الطبيعية.

9- ولا بد من فهم أوجه التفاعل بين العناصر (النظم الفرعية) المبينة في الشكل 1 لتحديد محركات التغيير في نظم النقل. فآثر الأداء على النظام والبيئة قد لا يُرى إلا على المدى الطويل، في حين أنّ التغيّرات في البيئة عادة ما تكون آثارها على النظام مفاجئة ومباشرة وقوية، ومن المرجح أن تسبب تحولاً بنيويًا عميقاً في طبيعته وأدائه.

10- وقد أدت التطورات التكنولوجية، مثل اختراع المحرك البخاري، ولاحقاً محرك الاحتراق، وانتشار التشغيل الآلي في صنع المركبات، إلى ثورات في مجال النقل، غيرت أساليب حياة وعمل البشر. ونجم أعرق التغيّرات في مجال النقل في القرن العشرين عن الشحن بالطائرات وبالحوابيات. وعلى مر الزمن كان للعوامل الاقتصادية والبيئية والسياسية أيضاً أثر عميق على النقل، ولا سيما على اختيار الطرق والممرات، القديمة والجديدة. وفي النزاعات التي هزت بعض البلدان العربية منذ عام 2011 مثل معاصر على تأثير العوامل الخارجية مثل تعطيل طرق النقل التقليدية، وما نجم عن ذلك من تحوّل في أنماط الإنتاج والتجارة.

11- ويكشف استخدام نهج النظم عن تفاوتات كبيرة في مختلف مكونات نظم النقل في جميع أنحاء المنطقة العربية، ويؤكد ذلك حجم التحديات التي تواجهها أية خطط لإقامة نظام متجانس للنقل المتعدد الأنماط، يكون أساساً للتنمية الإقليمية المتوازنة والشاملة للجميع. ومن جهة أخرى، تجمع بين بعض البلدان العربية أوجه تكامل، وتصبح الفوارق أقل وضوحاً على الصعيد دون الإقليمي، حيث تظهر التبادلات بشكل أكثر وضوحاً بين البلدان المتجاورة في العديد من الحالات.

جيم- التخطيط للبنى الأساسية للنقل

12- تستدعي طبيعة البنية الأساسية للنقل تخطيطاً استراتيجياً على المدى الطويل. وينبغي ألا يقتصر التخطيط على التحليل التقليدي للتكاليف والفوائد، بل يجب أن يتناول كيف يمكن للاستثمارات الحكيمة أن تخلق فرصاً للتطوير في المستقبل. ويمكن أن تركز الاستراتيجية الوطنية للبنى الأساسية للنقل على الاستثمارات التي تقيد الإنتاج الموجه إلى التجارة الدولية، وتكمّل الاستثمارات الأخرى في البنى الأساسية، وتهيئ فرصاً للمزيد من الاستثمارات التي تشكل قيمة مضافة. وينبغي أن يراعي التخطيط، بطريقة منسقة، الاحتياجات على الصعيد المحلي (المناطق الحضرية) والمناطق والوطني.

13- وعادة ما يكون التخطيط الحديث تشغيلياً، بحيث تُستخدم نماذج التنبؤ لا لتحديد النتائج النهائية، بل لدعم مسار من الحوارات بين متخذي القرار والمخططين والاختصاصيين وعمامة الشعب. ويستفيد التخطيط للنقل على نطاق المنطقة من إنشاء منصة لإتاحة مثل هذه الحوارات والمقارنة بين التخطيط الوطني للنقل والاحتياجات الأوسع للمنطقة ككل.

دال- النقل الإقليمي بين البلدان العربية

14- تجمع المراقبات على ضعف التجارة بين البلدان العربية من إجمالي تجارتها الخارجية، حيث تعتبر المنطقة العربية من أقل مناطق العالم تكاملاً من الناحية التجارية. فنسبة الصادرات البينية لم تتجاوز 5.2 في المائة من مجموع صادرات المنطقة في عام 2010. ورغم أن نسبة هذه الصادرات ترتفع إلى 18 في المائة إذا ما استثنى النفط ومشتقاته، فهي تبقى متدنية جداً إذا ما قورنت بنسبة 65 في المائة بين دول الاتحاد الأوروبي، أو بنسبة 49 في المائة في بلدان منطقة التجارة الحرة لأمريكا الشمالية، أو حتى بالمقارنة مع مناطق نامية أخرى، مثل تجمع دول جنوب شرق آسيا الذي وصلت نسبة التجارة بين دوله إلى 24.8 في المائة، وأفريقيا التي وصلت نسبة التجارة بين دولها إلى 12.4 في المائة.

15- ومن العوائق الرئيسية الافتقار إلى التكامل في نظم النقل والبنى الأساسية، الذي لا يمكن للمنطقة من دونه أن تنشئ سلاسل قيمة إقليمية وتشارك في النظام العالمي للإنتاج والتوزيع، وبالتالي أن تحقق المزيد من الازدهار والنمو المستدام. ولن يكون بالإمكان استثمار أوجه التكامل والمزايا النسبية للبلدان العربية على النحو الأمثل من دون تحسين نظم النقل المتعدد الأنماط التي تعزز الترابط بين المجتمعات والاقتصادات العربية.

16- فشبكة السكك الحديدية الوحيدة ذات البعد الإقليمي في المنطقة هي التي شيدت في زمن الإمبراطورية العثمانية في العقود الأخيرة من وجودها (الشكل 2). ومنذ نهاية الحرب العالمية الثانية، لم تبذل البلدان العربية جهداً يذكر لتحسين الترابط بين شبكات السكك الحديدية، بل ركزت على تطوير أجزاء من السكك الحديدية لمصلحة وطنية، تربط العواصم الرئيسية بالمراكز الاقتصادية والغنية بالموارد، وبالموانئ البحرية الرئيسية.

17- وتعاني البلدان العربية بالإجمال من ضعف كثافة السكك الحديدية، حتى أن بعض هذه البلدان ليس لديه سكك حديدية على الإطلاق. ويبلغ متوسط طول السكك الحديدية في المنطقة العربية 7 كيلومترات لكل 100,000 من السكان، في حين يبلغ 71 كيلومتراً في الولايات المتحدة، و42 كيلومتراً في الاتحاد الأوروبي، ويبلغ المتوسط العالمي 15 كيلومتراً لكل 100,000 من السكان.

18- ورغم شق طرق سريعة عالية الجودة تربط بين المدن الكبرى والمراكز الاقتصادية في بعض البلدان العربية، لا تزال كثافة الطرق في المنطقة ضعيفة أيضاً حسب المعايير العالمية. ويشير تقييم أجري مؤخراً إلى أنّ متوسط طول الطرق العامة في المنطقة العربية يقتصر على 220 كيلومتراً لكل 100,000 من السكان، في حين يصل إلى 2,076 كيلومتراً في الاتحاد الأوروبي، و2,049 كيلومتراً في الولايات المتحدة، ويبلغ المتوسط العالمي 875 كيلومتراً لكل 100,000 من السكان.

19- وفي حالة الاعتماد على نمط النقل بالشاحنات الطرقية لتبادل البضائع بين البلدان العربية، تفيد المراقبات أن حوالي 57 في المائة من الوقت الذي تستغرقه رحلات الشاحنات بين البلدان العربية يضيع بسبب التوقف المتكرر على المعابر الحدودية لإجراء مختلف أنواع المراقبات والفحوصات وما يرافقها من نفقات إضافية غير منظورة تقارب 38 في المائة من الكلفة الإجمالية لهذه الرحلات.

20- وقد دعمت الإسكوا منذ عام 1999 تطوير نظام النقل المتكامل في المشرق العربي. ومنذ عام 2014، وسعت الإسكوا مع ازدياد عدد أعضائها نظام النقل المتكامل ليشمل الدول العربية. وقد تضمن ذلك توقيع اتفاقات

إقليمية بشأن الطرق والسكك الحديدية الدولية، ووضع خطة عمل من أجل تطويرها في ضوء معايير مشتركة وبمراعاة الظروف الخاصة لكل بلد.

21- وأجرت الإسكوا تقييماً في عام 2013، وجدت فيه أن نسبة تنفيذ اتفاق الطرق بلغت فقط 60 في المائة، بينما أبلغت الدول الأعضاء عن تنفيذه بنسبة 100 في المائة. وأبرزت تقارير متكررة صعوبة التقييم الدقيق لمعدل التنفيذ في مجال السكك الحديدية، وبيّنت أن الوصلات الناقصة، التي شكلت 59.5 في المائة من الشبكة في عام 2003، لا تزال قائمة، على الأقل في المشرق العربي.

22- والاتفاقات الدولية، وإن كانت مفيدة في رسم خرائط الطرق وشبكات السكك الحديدية الدولية في المنطقة والوصلات الناقصة اللازمة من أجل الإدماج، لا تزال ضعيفة من حيث الالتزام بمعالجة مشكلة هذه الوصلات. فهي لا توفر أدوات واضحة لتمويل تشييد البنى الأساسية وترتبط بالظروف الخاصة بكل بلد. كما لا تتضمن أحكاماً بشأن مستويات الخدمة أو السلامة المطلوبة، وبالتالي فإن أجزاء الطرق عبر الحدود قد لا تتوافق بالضرورة ما بين البلدين الواقعين على جانبي المعبر الحدودي.

الشكل 2- شبكة السكك الحديدية في الإمبراطورية العثمانية، 1914



المصدر: Khairallah, Sh. Railways of the Middle-East 1856-1948, Political and Economic Background (Beirut: Librairie du Liban, 1991).

ملاحظة: الحدود والأسماء المبينة في هذه الخريطة، والتسميات المستعملة فيها، لا تعني أن الأمم المتحدة تعترف بها أو تقبلها رسمياً.

23- وفي الدورة الخامسة عشرة للجنة النقل واللوجستيات في الإسكوا، التي عُقدت في الرباط في 27 و28 كانون الثاني/يناير 2015، طلب المشاركون وضع نظام إلكتروني لتحديث المعلومات المتعلقة بنظام النقل المتكامل

-8-

بين الدول العربية. وطلبت جامعة الدول العربية أيضاً الدعم من الإسكوا لتوسيع شبكة السكك الحديدية والطرق في نظام النقل المتكامل في جميع البلدان العربية. واستجابة لهذا الطلب، قدمت الإسكوا ورقة مفاهيمية للمشروع أقرتها اللجنة في دورتها السادسة عشرة، التي عُقدت في القاهرة في 23 و24 تشرين الثاني/نوفمبر 2016. وتعمل الإسكوا مع قوة الأمم المتحدة المؤقتة في لبنان (اليونيفيل) على وضع نموذج تجريبي لمشروع تطوير نظام المعلومات الجغرافية لنظام النقل المتكامل بين الدول العربية (الشكل 3).

الشكل 3- مشروع نظام المعلومات الجغرافية لنظام النقل المتكامل بين الدول العربية (نافذة جزئية)



المصدر: الإسكوا واليونيفيل، 2017.

ملاحظة: الحدود والأسماء المبينة في هذه الخريطة، والتسميات المستعملة فيها، لا تعني أن الأمم المتحدة تعترف بها أو تقبلها رسمياً.

24- وانطلاقاً من هذه الخلفية، يتم اقتراح المشروع الحالي بهدف التوصل إلى صياغة رؤية استراتيجية مشتركة لتنفيذ مكونات نظام نقل متعدد الأنماط يحقق الوصل الأمثل بين البلدان العربية، وبين المنطقة العربية ككل وبقيّة مناطق العالم. وينطلق هذا المشروع من الخطوات السابقة التي قامت بها الإسكوا في هذا المجال، من خلال تعميق المعرفة بالجدوى الاقتصادية والاجتماعية لمشاريع النقل المتعدد الأنماط وأثارها الكامنة في تحفيز مشاريع مبتكرة للإنتاج والتوزيع بين البلدان العربية، تساهم في زيادة النمو وتحقيق الرفاه والازدهار.

ثانياً- مشروع نظام النقل الإقليمي المتعدد الأنماط ومراحله

25- يتكوّن المشروع من خمس مراحل (الشكل 4) وهو يهدف إلى:

(أ) تعزيز الإطار المفاهيمي لنهج النظم وتطبيقه لتقييم مستقبل النقل ودوره في التنمية الاقتصادية والاجتماعية في المنطقة العربية؛

(ب) دراسة الاتجاهات الكبرى للنقل العالمي التي يُحتمل أن تؤثر على تخطيط البنى الأساسية للنقل في المنطقة؛

(ج) إعداد نظام المعلومات الجغرافية لنظام النقل المتكامل بين الدول العربية بحيث يغطي شبكات ومرافق النقل القائمة وحركة المرور عليها، بالشراكة مع البنك الإسلامي للتنمية وقوة الأمم المتحدة المؤقتة في لبنان؛

(د) إجراء دراسة شاملة لتخطيط النقل المتعدد الأنماط في المنطقة العربية لتقييم أداء شبكات ومرافق النقل، وتحديد نقاط الاختناق المحتملة، ودراسة السيناريوهات في ضوء الاحتياجات المستقبلية والتطورات العالمية المحتملة؛

(هـ) وضع أداة لتقييم الأثر على التنمية والعائد على رأس المال المستثمر في البنى الأساسية الإقليمية للنقل في المستقبل، والإصلاحات المطلوبة في السياسات العامة، من أجل وضع رؤية شاملة؛

(و) تيسير الحوار بين الجهات المعنية وهي تشمل الحكومات العربية والقطاع الخاص والمجتمع المدني وجامعة الدول العربية والمؤسسات المالية الإقليمية والدولية، بهدف وضع رؤية مشتركة ومتفق عليها للنقل المتعدد الأنماط في المنطقة؛

(ز) دعم وضع مقترحات لبرامج إصلاح مشاريع البنى الأساسية تُقدم إلى الجهات المانحة المهمة.

الشكل 4- مراحل مشروع نظام النقل الإقليمي المتعدد الأنماط



المرحلة الأولى: الدراسات التحضيرية واستكمال بناء نظام المعلومات الجغرافية (6 أشهر)

26- تُستكمل في هذه المرحلة الدراسات النظرية والمفاهيمية حول مساهمة النقل في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، والفوائد المتوخاة من تعزيز الربط الإقليمي بين شبكات النقل الوطنية سعياً لتحقيق التكامل الاقتصادي المبني على الاستفادة من المزايا النسبية التي تملكها البلدان العربية ضمن فضاء عربي مشترك للإنتاج والتبادل. وتُجرى الدراسات التحضيرية في ثلاثة مجالات، تشكل مجتمعة الأرضية النظرية والمفاهيمية للمشروع المقترح.

1- تعزيز الإطار المفاهيمي

27- تهدف الدراسة إلى فهم التفاعل والعلاقات السببية بين نظم النقل بكافة تعقيداتها وتشابكاتها وبيئتها المتغيرة في الجغرافيا والاقتصاد والمجتمع. سيتم تثبيت المفاهيم الأساسية انطلاقاً من التمثيل التخطيطي لنظام النقل الذي اقترحه رايشمان⁽³⁾ في ثمانينات القرن العشرين والمساهمات اللاحقة التي تبرز عمق التأثيرات الدينامية المتبادلة بين مكونات النظام والبيئة المحيطة به من ناحية، وبين نتائج عمل النظام والبيئة المحيطة به من ناحية أخرى. وتسمح هذه الدراسة بكشف محركات التغيير الفاعلة في إحداث التحولات الكبرى في نظم النقل، وكشف المزايا المقارنة لأنماط النقل المختلفة، الطرقية والسككية والمائية والجوية، والاستعمالات الأمثل لهذه الأنماط، وتراكيبيها، حسب أنواع المواد المنقولة ومسافاتها والشروط والخصائص المطلوبة لنقلها.

2- تعميق فهم دور النقل في التنمية الاقتصادية والاجتماعية

28- تنطلق هذه الدراسة من تعزيز الإطار المفاهيمي لتعميق المعرفة حول دور نظم النقل المختلفة في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية، من خلال دراسة تأثير توسيع الفضاء الاقتصادي للإنتاج والتبادل على إيجاد استثمارات جديدة. وتسمح هذه الدراسة بكشف النتائج غير المباشرة وغير التقليدية لتحسين الربط المكاني على الاقتصاد والمجتمع. كما تسمح بتكوين مقاربة جديدة لتحليل العلاقة بين تطوير نظم النقل والتنمية، تأخذ بعين الاعتبار الفروقات في هذا المجال بين المناطق والبلدان ذات شبكات النقل الناضجة والمكتملة (حيث يكون تأثير مد وصلات جديدة هامشياً بالنسبة للوضع القائم)، والمناطق والبلدان التي لا تزال تفتقر إلى الكثافة المطلوبة في شبكات النقل (حيث يمكن للاستثمار في تطوير وصلات جديدة أن ينعكس بشكل كبير على تفعيل التنمية الاقتصادية والاجتماعية وتحسين مستوى العيش)، لا سيما عندما تحقق هذه الوصلات الربط الإقليمي الذي يعزز الاستفادة من المزايا النسبية للأقاليم الجغرافية، والتي لا تتحقق على المستوى الإفرادى للبلدان غير المتصلة جغرافياً.

3- دراسة الاتجاهات الكبرى للنقل العالمي وانعكاساتها على المنطقة العربية

29- ستبحث الدراسة في محركات التغيير في قطاع النقل والاتجاهات الكبرى في العالم التي يمكن أن تأتي بمزيد من التحولات البنوية بحلول عام 2030 المحدد لتحقيق أهداف التنمية المستدامة، وستتناول الآثار المحتملة لهذه الاتجاهات على النقل في المنطقة العربية. ومن الأمثلة على محركات التغيير: إعادة تموضع الصناعات في أمريكا الشمالية وأوروبا؛ وتزايد عدد الاقتصادات الناشئة؛ وزيادة استخدام الطاقة الشمسية وغيرها من مصادر

الطاقة المتجددة والنظيفة؛ والابتكارات التكنولوجية مثل القطار الأنبوبي بسرعة 1200 كيلومتر في الساعة (الهايبرلوب) والسيارات بدون سائق؛ والتطورات المرتقبة في مجال التكنولوجيا الرقمية وإنترنت الأشياء، التي تسهم في تطور النقل الذكي وتخلق تواصلاً مباشراً بين مقدمي خدمات النقل وزيابائهم؛ والمشاريع العالمية الكبرى كمشروع السكك الحديدية العالية السرعة في أوراسيا، و"مبادرة الحزام والطريق" في الصين؛ وتأثير النزاعات والأزمات الناشئة في تحويل ممرات النقل التقليدية.

4- استكمال نظام المعلومات الجغرافية لنظام النقل المتكامل بين الدول العربية

30- يساعد توفير نظام المعلومات الجغرافية لنظام النقل المتكامل بين الدول العربية على شبكة الإنترنت في تيسير متابعة تنفيذ الاتفاقات الدولية بشأن السكك الحديدية والطرق في المنطقة العربية، وفي رسم صورة كاملة عن أداء المطارات والموانئ والمعايير الحدودية والخدمات اللوجستية. وتسمح هذه الأداة بعرض المستوى الفعلي للخدمات وسلامة البنى الأساسية للنقل ومرافقه، وتتيح تتبع حركة السلع بين بلدان المنطقة. وتساعد كل هذه المعلومات على التخطيط الاستراتيجي واستباق الطلب المستقبلي على النقل والخدمات اللوجستية بين البلدان العربية. وتناقش الإسكوا مع البنك الإسلامي للتنمية إمكانية تطوير هذا النظام من خلال توسيع نظام المعلومات الجغرافية للبنك، الذي يغطي شبكات النقل وحركة المرور بين بلدان منظمة التعاون الإسلامي.

المرحلة الثانية: دراسة شاملة لتخطيط النقل الإقليمي المتعدد الأنماط في المنطقة العربية (12 شهراً)

31- يتم خلال هذه المرحلة إعداد دراسة شاملة لتخطيط النقل الإقليمي المتعدد الأنماط في المنطقة العربية، وذلك وفق المنهجية الكلاسيكية المعتمدة في تخطيط النقل، والتي تشمل المكونات التالية:

(أ) مسح لأحجام النقل المتبادل بين البلدان العربية، وبين البلدان العربية والعالم، باعتماد سنة مرجعية موحدة، وإعداد مصفوفات منبع-مصب لعدد الركاب وحجم البضائع المتبادلة حسب الأنواع الرئيسية للبضائع، وتركيبية أنماط النقل المستخدمة، وتوزع أحجام النقل بين الأنماط والشبكات، وتكاليف وأزمنة النقل، ومستويات الخدمة والسلامة؛

(ب) مسح للسياسات والاستراتيجيات وخطط العمل لتطوير قطاع النقل في البلدان العربية وعلى المستوى الإقليمي، وتحليل مدى توافق مخرجات هذه الخطط مع المشاريع التنموية الوطنية الكبرى، ومع مكونات خطة التنمية المستدامة لعام 2030؛

(ج) دراسة تنبؤية لحجم النقل المتوقع لعام 2030، باتباع النمذجة الكلاسيكية ذات الخطوات الأربع (نشوء التنقلات، توزع التنقلات، حصص أنماط النقل، التوزيع على خطوط الشبكات)، وذلك بناءً على المتغيرات الاقتصادية والاجتماعية التي سيتم تحديدها انطلاقاً من نتائج الدراسات التحضيرية للمرحلة الأولى، ووفق السيناريوهات المنبثقة عن كشف محركات التغيير والتحويلات الكبرى المرتقبة في النقل على مستوى العالم وانعكاساتها على النقل في المنطقة العربية. وينتج عن الدراسة كشف مستويات الخدمة والسلامة المتوقعة على شبكات ومرافق النقل القائمة في المنطقة، وتحديد الاختناقات المحتملة وأماكنها لمختلف أنماط النقل، وبرامج التطوير اللازمة لتفادي هذه الاختناقات.

32- وستسفر هذه الدراسة عن إطار عام لتوقع وضع النقل المتعدد الأنماط في المنطقة لعام 2030، من حيث حجم النقل المتوقع ونسبته إلى الطاقات التصميمية للشبكات والمرافق القائمة. كما ستقدم تحليلاً للبرامج الوطنية والإقليمية لتطوير البنى الأساسية للنقل وإصلاح السياسات لتحسين الاستفادة من الطاقات التصميمية وإزالة العوائق التنظيمية أمام انسيابية تيارات نقل الركاب والبضائع.

المرحلة الثالثة: تصميم أداة لتقييم أثر تطوير النقل الإقليمي المتعدد الأنماط في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية المستدامة (6 أشهر)

33- يتم خلال هذه المرحلة إعداد أداة حاسوبية تسمح بتحليل نتائج تطوير البنى الأساسية وإصلاح سياسات النقل على المستوى الإقليمي على النمو والتنمية الاقتصادية والاجتماعية في البلدان العربية، بما يتجاوز المفاهيم التقليدية لحسابات الجدوى الاقتصادية انطلاقاً من التكاليف والعوائد المباشرة ليشمل الآثار الكامنة والآثار غير المباشرة مثل تحفيز مشاريع إنتاجية مبتكرة تمتد خارج حدود الأسواق الوطنية وتجد جدواها ضمن فضاء الإنتاج والتوزيع على مستوى المنطقة والجوار الجغرافي والاقتصادي الدولي.

34- وتتم مراجعة هذه الأداة التقييمية بالتشاور مع الشركاء الوطنيين، تمهيداً لاستخدامها في المرحلة الرابعة من المشروع لصياغة الرؤية الاستراتيجية المشتركة لتطوير النقل المتعدد الأنماط في المنطقة العربية.

المرحلة الرابعة: الصياغة المشتركة لرؤية استراتيجية لتطوير النقل الإقليمي المتعدد الأنماط (12 شهراً)

35- ستستند الرؤية الإقليمية الشاملة للنقل الناتجة من الحوار المرتقب بين الجهات المعنية من مختلف أنحاء المنطقة إلى الدراسات التي ستعدّ في المراحل الثلاث الأولى من المشروع. وهي تهدف إلى تحديد:

(أ) أوجه التكامل والتناقض بين أدوات التخطيط الوطنية للنقل؛

(ب) التوافق مع أهداف خطة التنمية المستدامة لعام 2030؛

(ج) متطلبات تلبية الطلب المستقبلي على البنى الأساسية للنقل والخدمات اللوجستية؛

(د) عناصر ترسيخ التكامل الإقليمي التي لها الدور الأكبر في ضمان المشاركة في تحقيق النمو والرخاء.

36- وتتناول الرؤية أيضاً العناصر التالية:

(أ) ممرات النقل الإقليمية والدولية لحركة الأشخاص والسلع والخدمات داخل المنطقة ومع سائر مناطق العالم؛

(ب) تحديد أولي للمشاريع الكبرى ذات الأولوية التي ينبغي أن تنفذ بحلول عامي 2030 و2050، بالاستناد إلى معايير شاملة بشأن الآثار المباشرة المتوقعة لتعزيز التنمية المستدامة والفرص الناجمة عنها؛

(ج) سياسات النقل اللازمة؛

(د) تقييم الآثار التحويلية المحتملة للمشاريع الكبرى على كل بلد، وعلى المنطقة والعالم. وسوف يسمح نظام المعلومات الجغرافية لنظام النقل المتكامل بوضع نهج نوعي لكل مشروع وتحليل أثره على مستوى المنطقة.

37- وستتبلور الرؤية على نحو شفاف وتدرجي ومنسق، نتيجة مشاورات شاملة مع الجهات المعنية الرئيسية المشاركة في النظام الإقليمي للنقل المتعدد الأنماط. وستجرى المشاورات في سلسلة من ورشات العمل مع ممثلي الحكومات والقطاع الخاص والمجتمع المدني والمؤسسات المالية الإقليمية والدولية، على أن تليها مفاوضات حكومية دولية.

المرحلة الخامسة: إعداد أدوات إنمائية مبتكرة لتنفيذ مشاريع البنى الأساسية العابرة للحدود (تحدّد التفاصيل في وقت لاحق، في ضوء تقدم المراحل الأربع الأولى للمشروع)

38- سيوفر المشروع مجموعة من الأدوات لتنفيذ المشاريع ذات الأولوية بالتنسيق مع وكالات التمويل الإقليمية والدولية، مع مراعاة إمكانية استرداد التكاليف الناشئة عن آثار هذه المشاريع على البلدان والمنطقة: من أرباح مرتبطة بالنقل بشكل مباشر أو غير مباشر، والآثار المباشرة وغير المباشرة والناجمة من الربط الشبكي الإقليمي على فرادى البلدان.

39- وينبغي أن تتسم الأدوات الإنمائية بالمرونة اللازمة بحيث تتيح اعتماد نهج مختلفة لتمويل المشاريع، بما في ذلك الشراكات بين القطاعين العام والخاص، وتمويل المشاريع العابرة للحدود من الجهات المانحة الدولية والمصارف الإنمائية المتعددة الأطراف والبلدان المعنية نفسها.

ثالثاً- الخلاصة

40- يمهد هذا المشروع لإطلاق رؤية استراتيجية متفق عليها لنظام نقل متعدد الأنماط يتسم بالاستدامة والكفاءة في المنطقة العربية، فيعزز التكامل الإقليمي والتنمية الاقتصادية والاجتماعية الشاملة. وستستند الرؤية إلى نهج قائم على الأدلة ومشاورات شفافة تشارك فيها حكومات المنطقة وهيئات القطاع الخاص والمؤسسات والوكالات الإنمائية الإقليمية والدولية المهتمة.

41- سيتم تنفيذ هذا المشروع بالتعاون مع عناصر الاتصال الوطنية في وزارات النقل والأشغال العامة في البلدان العربية، وبالشراكة مع جامعة الدول العربية، ممثلة بإدارة النقل والسياحة، والأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب. وقد تمت الإشارة إلى المشروع في كلمة الإسكوا في اجتماع الدورة الثلاثين لمجلس وزراء النقل العرب المنعقد في الإسكندرية، مصر، في 22 تشرين الأول/أكتوبر 2017.

42- وتقدر الكلفة الإجمالية لتنفيذ المشروع بحوالي 3 ملايين دولار لمدة 3 سنوات. ويتم السعي للحصول على تمويل المشروع بالتشارك بين البنك الإسلامي للتنمية ومجموعة البنك الدولي، وقد أعرب البنك الإسلامي للتنمية عن اهتمامه بتمويل المكوّن المتعلق ببناء نظام المعلومات الجغرافية لنظام النقل المتعدد الأنماط في المنطقة العربية.