توصيات السياسات الصادرة عن

الاجتماع الحادي والعشرين لمجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات

عقدت مجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات TCWG بنجاح اجتماعها الحادي والعشرين
في الفترة (13-12) أكتوبر 2023 في أنقرة، موضوعه" قياس الآثار البيئية للبنية التحتية للنقل في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي ."في جلسة مناقشة السياسات بعنوان "صياغة توصيات السياسة لدورة الكومسيك الوزارية التاسعة والثلاثين حول قياس الآثار البيئية للبنية التحتية للنقل في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي"، في 13 أكتوبر 2023، أجرت مجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات TCWG مداولات حول توصيات السياسة المتعلقة بالتأثير البيئي للبنية التحتية للنقل. وقد تمت صياغة توصيات السياسات مع الأخذ بعين الاعتبار تقرير البحث المعنون بنفس موضوع الاجتماع المذكور أعلاه. توصيات السياسات هي كما يلي:

توصية السياسة 1: تطوير/تحسين نظامٍ شاملٍ وهيكلٍ مؤسسيّ من خلال إطارٍ قانونيّ وتنظيميّ سليمٍ بالإضافة إلى مبادئ توجيهيةٍ لقياسٍ وتقييمٍ أفضل للآثار البيئية للبنية التحتية للنقل.

<u>الأساس المنطقي:</u>

العلاقة بين النقل والبيئة معقدة ومتشابكة. ترتبط العوامل التي تحرك النقل والإجراءات المعنية والنتائج الناتجة والعواقب النهائية جميعها بالآثار البيئية التي تخلقها. يجب قياس الأثر البيئي، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر، انبعاثات الغازات الدفيئة والضوضاء وتلوث المياه، الناتج عن وسائل النقل المختلفة.

وفي هذا الإطار، ينبغي تصميم معايير البنية التحتية للنقل، التي تعطي الأولوية للحد من الآثار البيئية السلبية والحفاظ على النظم البيئية. ولتحقيق هذا الهدف الشامل، من الأهمية بمكان أن يكون هناك فهم شامل للآثار البيئية المرتبطة بالبنية التحتية للنقل. لذلك، يجب تحليل جميع مراحل دورة حياة البنية التحتية، بما في ذلك البناء والتشغيل ونهاية العمر الافتراضي، تحديداً شاملاً من حيث آثارها البيئية.

ولتحقيق هذه الغاية، هناك حاجة إلى هيكل منهجي ومؤسسي قوي، وإطار قانوني وتنظيمي تداولي، ومبادئ توجيهية لتقييم الأثر البيئي الفعال للبنية التحتية للنقل، بدءًا من تخطيط النقل، وتحديد المشاريع وإعدادها، والتقييم المسبق، والمشتريات، والإشراف، والرصد، إلى التقييم اللاحق. يمكن تطبيق أدوات ومنهجيات مختلفة في هذه العملية. تعد نمذجة النقل ومحاكاته باستخدام الأدوات المتقدمة، وتحليل التكلفة والفائدة، وإشراك أصحاب المصلحة، والمشاركة العامة، وتقييم الأثر البيئي EIA، وتقييم دورة الحياة LCA، ونظم المعلومات الجغرافية GIS، وتقنيات الرصد والقياس من بين الأدوات والأساليب المهمة المستخدمة لهذا الغرض.

توصية السياسة II: تحسين تحليلات التكاليف والفوائد من خلال دمج التكاليف والفوائد البيئية خلال مرحلة التخطيط للبنية التحتية للنقل، وأمور أخرى.

<u>الأساس المنطقي:</u>

أي مشروع استثماري في مجال النقل يحمل معه التكاليف والفوائد للبلد. والأمر المهم في مرحلة التخطيط، هو التنبؤ بتكاليف مشروع البنية التحتية للنقل وفائدتها، للكشف عن جدوى المشروع. وفي هذا الصدد، يحمل دمج التكاليف والفوائد البيئية في تحليل التكلفة والفائدة CBAs له أهمية خاصة خلال مرحلة التخطيط لمشاريع البنية التحتية. تعتبر العملية المنهجية لحساب فوائد وتكاليف مشاريع النقل على نطاق واسع خطوة أساسية في عملية وضع السياسات. فهو يساعد صانعي القرار على الحصول على صورة واضحة لكيفية تأثر المجتمع والبيئة. إن تحقيق الدخل من التأثيرات البيئية، ودمج النتائج في تحليل التكلفة والعائد للبنية التحتية للنقل، من شأنه أن يوفر صورة أوضح حول جدوى المشروع. وفي هذا الصدد، يعد دمج التكاليف والفوائد البيئية في تحليلات التكاليف والفوائد أداة حيوية ومفيدة للاستخدام الفعال للموارد.

توصية السياسة III: تحسين جودة بيانات وإحصائيات مشاريع البنية التحتية للنقل لقياس التأثيرات البيئية.

<u>الأساس المنطقي:</u>

تعد البيانات والإحصاءات الموثوقة والمستمرة والدقيقة أساسية ليس فقط لتطوير البنى التحتية للنقل، ولكن أيضًا لقياس آثارها على البيئة والتنبؤ بها. تتراوح الآثار البيئية للبنى التحتية للنقل من تغير المناخ ونوعية الهواء والتنوع البيولوجي إلى الموارد المائية. يتم قياس الآثار البيئية الناجمة عن البنى التحتية للنقل بشكل أساسي من خلال المؤشرات التالية، على سبيل المثال لا الحصر، انبعاثات الغازات الدفيئة والكربون، واستخدام الطاقة وكثافتها، وحصة مصادر الطاقة المتجددة في المزيج المعتمد، وانبعاثات ملوثات الهواء (أكاسيد الكبريت [SOx، وأكاسيد النيتروجين [NOx، والتعرض البشري للجسيمات الدقيقة في الهواء، ومعدلات الوفيات والتكاليف ذات الصلة، واستنزاف المياه العذبة، ومستويات الإجهاد المائي، واستخدام المواد، وتوليد النفايات واستعادتها، والمناطق المحمية، وموارد الغابات والتغيرات في الغطاء الأرضي.

يجب إنتاج البيانات والإحصاءات المتعلقة بهذه المعايير وتحديثها ونشرها بانتظام من حيث النقل المحلي والدولي والنقل العابر بشكل منفصل لإجراء تقييم ملموس لكيفية تقليل التأثير البيئي السلبي للأنظمة الحالية. ومن الضروري في هذا الصدد، تنفيذ نظام معلومات قوي يتضمن مجموعة من المؤشرات البيئية المتعلقة بالبنية التحتية للنقل وخدماته. علاوة على ذلك، فإن نشر هذه البيانات والمعلومات ضرورية للجمهور، لتغيير سلوكه في الطلب، وكذلك لفتح مسار جديد لفرص استثمارية جديدة من القطاع الخاص.

توصية السياسة IV: الاستفادة من التحليل اللاحق من خلال المقارنات الإحصائية والتقييمات النوعية للتخفيف من الآثار البيئية للبنية التحتية للنقل.

<u>الأساس المنطقي:</u>

يجب قياس آثار المشاريع وتحليلها بدقة، من أجل تحديد ما إذا كانت مشاريع البنية التحتية للنقل قد أثرت على المنطقة / البلد ككل من الناحية الاقتصادية والاجتماعية والبيئية، كما كان مقصودًا قبل تنفيذ المشروع. ومن أجل تحديد مدى انحراف التوقعات عن الأرقام الفعلية؛ يمكن مقارنة التوقعات المقدمة لمشروع ما في دراسة الجدوى بانتظام بالفترة المحققة بعد تشغيل المشروع. في هذا الصدد، يعد التقييم اللاحق أداة مهمة لتحديد الانحراف وتقديم الرؤى حول عملية صنع القرار والأداء ونتائج مشاريع البنية التحتية للنقل وإعلام الجمهور. إن التقييم المنهجي اللاحق لمشاريع النقل الكبيرة بما في ذلك تقييمات الأثر البيئي المحدثة يحمل أهمية كبيرة لتغذية عملية مشاريع النقل الجديدة الصديقة للبيئة. وفي هذا الصدد، يعد وجود عملية محددة وبسيطة ومنهجية للتحليل اللاحق أمرًا مهمًا للكشف عن أعباء مشاريع البنية التحتية للنقل على البيئة بعد تنفيذها.

توصية السياسة V: تعزيز القدرات المؤسسية والبشرية من خلال تحسين السياسات التنظيمية والتدريب الخاص بهدف تحسين جودة قياس مشاريع البنية التحتية للنقل وتقييمها

<u>الأساس المنطقي:</u>

تملك البنية التحتية تأثيراً هائلاً على التنمية المستدامة. ومع ذلك، يولد سوء تخطيط البنية التحتية للنقل آثارًا سلبية، مثل التدمير البيئي، وزيادة حوادث المرور، وتغير المناخ، وزيادة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون co2، وانخفاض كفاءة النقل. وفي هذا السياق، يعد قياس التأثيرات البيئية للبنية التحتية للنقل، كمسألة أفقية معقدة، ذا أهمية قصوى للتخطيط الفعال للبنية التحتية للنقل. فهو يتطلب، على وجه الخصوص، ما يكفي من الموارد البشرية ذات المستوى المناسب من المهارات، فضلا عن القدرة المؤسسية الكافية. قد تكون هذه المهارات مهمة، خاصة في تقييمات الأثر البيئي وصياغة الاستراتيجيات وتحديد الأهداف. من ناحية أخرى، يتطلب تقييم الأثر البيئي نفسه موارد بشرية كافية في العديد من مجالات الخبرة التقنية والعلوم البيئية والاقتصاد والنمذجة وما إلى ذلك.

علاوة على ذلك، فإن المهارات في التخطيط الاستراتيجي - القدرة على تحديد الأهداف وإعداد خطط العمل - مطلوبةٌ بشكلٍ خاص، عندما يتعلق الأمر بتقليل الآثار البيئية للبنية التحتية للنقل أو توزيع الجهود على مدى فترةٍ طويلةٍ من الزمن. ومع ذلك، يجب ألا يكون هناك عددٌ كافٍ من الأفراد والخبرة والمعرفة المطلوبة في منظمة واحدة فحسب، بل يجب توزيعها على العديد من المنظمات المختلفة المشاركة في عملية القياس والتقييم هذه. وفي هذا الصدد، فإن وجود الموارد المؤسسية والبشرية المختصة، له أهميةٌ حيويةٌ لتعزيز جودة قياس وتقييم الآثار البيئية لمشاريع البنية التحتية للنقل.

توصية السياسة VI: - تشجيع وسائل وتقنيات النقل الأكثر صداقة للبيئة بهدف الحد من آثارها السلبية على البيئة.

<u>الأساس المنطقي:</u>

من أجل الحد من الآثار البيئية، هناك ميلٌ عالميٌّ لتحويل حركة المرور من النقل البري إلى النقل بالسكك الحديدية، ومن استخدام المركبات الخاصة إلى النقل العام. وبالمثل، تم بذل الجهود لتحقيق التقدم التكنولوجي في تقنيات الطاقة البديلة، ومواد المركبات الخفيفة والمتينة، وتطبيقات النقل الذكية. ولذلك، ينبغي للحكومات أن تشجع استخدام وسائل نقلٍ أكثر ملاءمةً للبيئة، وتدعم جهود البحث والتطوير الخاصة بها نحو التكنولوجيات الجديدة.

أدوات لتنفيذ توصيات السياسيات:

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

برامج دعم 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 تمولها 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.