

نقود العالم
إلى الأمام

ITF

مؤتمر الأطراف
COP28:
العدالة المناخية
تعني العدالة
للعمال



نوفمبر 2023

يُعتبر الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) اتحاداً
عالمياً ديمقراطياً تقوده 670 نقابة عمالية
منتسبة في 147 بلداً، ويمثل 18 مليون من
النساء والرجال العاملين في جميع قطاعات
النقل. ويناصر الـITF بكل شغف حقوق عمال
النقل، وتحقيق المساواة والعدالة لهم.

المحتويات

4	مقدمة
7	مطالب الـITF لمؤتمر الأطراف COP28
8	النقابات تحشد من أجل العدالة المناخية والعدالة للعمال
9	القضايا الكبرى بالنسبة لعمال النقل في مؤتمر الأطراف COP28
9	الانتقال العادل
14	المرونة المناخية
16	التمويل المناخي
21	الـITF في مؤتمر الأطراف COP28

الدعوات المطالبة بتكثيف العمل المناخي، ستحتاج البلدان أن تبدأ العمل على خطط مناخ وطنية أقوى بكثير - تعرف باسم المساهمات المحددة وطنياً (NDCs). وهذا يوفر فرصة لترسيخ عملية الانتقال العادل على المستوى الوطني، وتحديد تدابير واضحة للعمال في مجالات التخفيف والتكيف، وإيلاء اهتمام خاص للإجراءات المتخذة في قطاع النقل. ويجب أن تجمع هذه العمليات بين ممثلي العمال والصناعة والحكومات لتحقيق الأنظمة المستدامة والمرنة التي نحتاجها للحفاظ على حركة العالم.

الهدف الكمي الجماعي الجديد وصندوق الخسائر والأضرار

يجب أن تتماشى خطط المناخ الوطنية (NDCs) مع مفاوضات التمويل المناخي، بما في ذلك الهدف الكمي الجماعي الجديد ومرفق الخسائر والأضرار، لضمان وجود التمويل اللازم للوفاء بالالتزامات. ومن الأهمية بمكان أن تكون مبادئ الانتقال العادل للعمال جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقات الرئيسية للتمويل المناخي.

ما هي القضايا الرئيسية التي تهم عمال النقل في مؤتمر الأطراف COP28؟

ستقدم نقابات النقل مطالب الاستثمار في النقل المستدام، والانتقال العادل، وخفض الانبعاثات إلى الحكومات وأصحاب العمل في مؤتمر الأطراف COP28 في دبي.

وقد حدد الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) أربعة بنود رئيسية على جدول أعمال الدورة الثامنة والعشرين لمؤتمر الأطراف COP28 يجب اتخاذ إجراءات بشأنها لتمكين الانتقال العادل بقيادة العمال والذي يمكنه أن يحقق أهداف اتفاق باريس، وهذه البنود هي: التقييم العالمي، والهدف الكمي الجماعي الجديد، وصندوق الخسائر والأضرار، وبرنامج عمل الانتقال العادل (JTWP).

التقييم العالمي

لقد كان التقييم العالمي خطوة هامة لتقييم التقدم العالمي والوطني المحرز نحو تحقيق أهداف التغيير المناخي، وسيتم اختتام هذا التقييم في مؤتمر الأطراف COP28. وفي خضم

برنامج عمل الانتقال العادل

نحن بحاجة إلى برنامج عمل الانتقال العادل لتعويض الوقت الضائع ولوضع العمال في صدارة العمل الذي يستهدف التغير المناخي. وخلال مؤتمر الأطراف COP28 سنطلب تعهداً صريحاً بتنفيذ البرنامج. نحن بحاجة إلى الاتفاق على أن هذا البرنامج سيشمل الانتقال العادل لجميع عمال النقل في جميع القطاعات في جميع البلدان، ويجب أن يتم ربط البرنامج بإطار منظمة العمل الدولية بشأن الانتقال العادل، وأن يكون التشاور مع العمال وغيرهم من أصحاب المصلحة الرئيسيين من صميم عمل البرنامج.

عمال النقل في طليعة العمل المناخي

يعد عمال النقل في طليعة المواجهين للتغير المناخي. في يوليو 2023، سجلت درجات الحرارة أعلى مستوياتها على الإطلاق، مما أدى إلى وفاة ما لا يقل عن 61,000 شخص في أوروبا وحدها¹. وتتسبب ظاهرة الاحتباس الحراري أيضاً في فيضانات فتاكة بصورة متزايدة². وفي سبتمبر شهدت اليونان، وتركيا، وليبيا فيضانات شديدة أيضاً تسببت في وفاة الآلاف. إننا بحاجة ماسة إلى بناء بنية تحتية مرنة وقادرة على الصمود لحماية الأرواح وسبل العيش.

إن الانتقال العادل بقيادة العمال هو وحده القادر على سد فجوة المرونة المناخية. ويجب علينا أن نرفع من مستوى طموحنا المناخي، ونعمل على توفير التمويل المناخي، ونلتزم بالانتقال العادل على جميع الأصعدة.

عمال النقل يقودون بالفعل العمل المناخي، ولكن يجب أن نتأكد من أن مخاطر التغير المناخي وأعباء العمل المناخي لا تقع على عاتق العمال وحدهم. يجب أن تكون عملية إزالة الكربون من قطاع النقل سريعة وأمنة وعادلة للعمال والمجتمعات، ويجب أن تخلق وظائف نقابية جيدة بأجور لائقة وظروف عمل آمنة. هذا هو الانتقال العادل.

يعمل عمال النقل ونقاباتهم مع الحكومات وأصحاب العمل لتنفيذ خطط الانتقال العادل:

- في كندا، سيتم تشغيل أول زورق قطر كهربائي بالكامل قريباً، وهو مثال على ما يمكن تحقيقه في مجالي العدالة المناخية والعدالة للشعوب الأصلية، وذلك عندما يتعاون العمال والشعوب الأصلية والشركات معاً.
- في الأرجنتين، وقعت نقابة عمال الطيران الأرجنتينية (APA)، التي تمثل عمال المناولة الأرضية، اتفاقية إيطارية مع شركة تشغيل المطار "أوروبويرتوس أرجنتينا 2000" لحماية العمال من الظواهر الجوية القاسية، والحد من الانبعاثات الكربونية، والتعاون مع هيئة الطيران الوطنية وأصحاب العمل الرئيسيين في هذه الصناعة.
- حملة "المستقبل هو النقل العام"، والتي يتعاون فيها الـITF مع شبكة مدن C40 والرابطة الدولية للنقل العام (UITP) كشركاء إستراتيجيين، تهدف إلى زيادة الاستثمار في البنية التحتية وخدمات النقل العام، والضغط من أجل التحول في وسائط النقل العام نحو أشكال أكثر اخضراراً، وأن يكون توفير فرص العمل اللائقة في صميم عملية الانتقال.
- تقدم فرقة العمل البحرية المعنية بالانتقال العادل، بالشراكة مع غرفة الشحن البحري الدولية، والميثاق العالمي للأمم المتحدة، ومنظمة العمل الدولية، والمنظمة البحرية الدولية، خطة من 10 نقاط لتحقيق الانتقال العادل للبحارة.
- اتفقت النقابات، وأصحاب العمل في مجال الطيران، والحكومات على اتخاذ إجراء إستراتيجي ثلاثي الأطراف بشأن الانتقال العادل مع منظمة العمل الدولية في أعقاب اجتماع فني حول الطيران المستدام عقد في وقت سابق من هذا العام.

"أربعون في المائة من فرص العمل في جميع أنحاء العالم - أي 1.2 مليار وظيفة - تعتمد مباشرة على وجود بيئة صحية ومستقرة".

تشير أبحاث منظمة العمل الدولية إلى أنه بحلول عام 2030 قد يتم خسارة أكثر من اثنين في المائة من إجمالي ساعات العمل في جميع أنحاء العالم كل عام نتيجة للتغير المناخي، إما بسبب ارتفاع درجة الحرارة مما يُعطل سير العمل أو لاضطرار العمال إلى العمل بوتيرة أبطأ بسبب الحرارة. كما أن أربعين في المائة من فرص العمل في جميع أنحاء العالم - أي 1.2 مليار وظيفة - تعتمد بصورة مباشرة على وجود بيئة صحية ومستقرة.

نحن ندعو موانئ دبي العالمية إلى التعاون مع الـITF لوضع بروتوكول رائد في القطاع بشأن الإجهاد الحراري يستند إلى مبادئ التفاوض بين العمال والإدارة. ويجب أن يكون لكل ميناء لجنة معنية بالصحة والسلامة بحيث يتم التفاوض على السياسات والإجراءات الرامية للحد من الإجهاد الحراري مع ممثلي العمال المنتخبين.

لا توجد عدالة مناخية بدون عدالة للعمال.



ستيفن كوتون،
الأمين العام للـITF

الإمارات العربية المتحدة تحت الضوء

على الرغم من هذا التقدم، هناك شركات وحكومات متخلفة عن الركب فيما يتعلق بحقوق العمال والعمل المناخي. إن الإمارات العربية المتحدة، التي تستضيف مؤتمر الأطراف COP28، لا يوجد لديها أي نقابات مستقلة ولا تعترف بالحق في حرية تكوين الجمعيات والمفاوضات الجماعية.

وفي مؤتمر الأطراف COP28، سيكون طيران الإمارات وشركة موانئ دبي العالمية تحت أنظار حركة المناخ الدولية.

قبل انعقاد مؤتمر الأطراف COP28، دعا الـITF طيران الإمارات إلى اتخاذ إجراءات وإنشاء لجان انتقال عادل تضم ممثلين منتخبين عن العمال، لضمان مشاركة العمال في ابتكار الحلول المناخية وإدماج خبراتهم في عملية صنع القرار.

والـITF مستعد وراغب في تقديم التدريب حتى يتمكن هؤلاء العمال من إجراء انتخابات مستقلة في مكان العمل.

تعتبر موانئ دبي العالمية مشاركاً رئيسياً في قطاع يعاني فيه نسبة كبيرة من القوى العاملة لديها من العمل في الخارج تحت الشمس أو في أماكن مغلقة مثل كبائن الرافعات، وقد أصبح الإجهاد الحراري تحدياً يومياً لآلاف من عمال الموانئ على مستوى العالم.

مطالب الـITF لمؤتمر الأطراف COP28

01. رفع مستوى الطموح المناخي

يجب على الحكومات، والشركات ونقابات النقل أن تعمل سوياً لتحقيق أنظمة نقل خالية من الكربون ومرنة. كما أن العمل الجماعي ضروري للحد من ارتفاع الحرارة بما لا يتجاوز هدف الـ1.5 درجة مئوية، وللوصول إلى الصفر الكربوني بحلول عام 2050، ولضمان تعزيز ظروف العمل والحماية في الوقت الذي نتعامل فيه مع أزمة المناخ.

إذا أردنا تحقيق هذه الأهداف الحاسمة، فيجب علينا أن نُسرّع مسار التحول في الطاقة باستخدام الوقود المستدام، والكهربة، والتحول في كيفية نقل البضائع والأشخاص نحو وسائل نقل أكثر استدامة (التحول في وسائل النقل).

02. سد فجوة المرونة المناخية

يجب على الحكومات وأصحاب العمل مضاعفة جهود تمويل خطط التكيف المناخي لجعل أماكن العمل أكثر مرونة، ولا بد من جعل البنية التحتية للنقل أكثر مرونة وقدرة على الصمود في مواجهة الفيضانات والعواصف وموجات الحرارة في السكك الحديدية وشبكات النقل العام، وفي الموانئ والمطارات. والأهم من ذلك، يجب على الحكومات وأصحاب العمل أن يدركوا البعد العمالي للمرونة، مع اتخاذ تدابير لحماية العمال من الإجهاد الحراري، ومخاطر العمل في الخارج أثناء العواصف والفيضانات وحرائق الغابات وغيرها من الظواهر المتطرفة، والحماية الاجتماعية من الأضرار الاقتصادية.

03. توفير التمويل المناخي

يجب على الحكومات أن تلتزم بكامل تعهداتها البالغة 100 مليار دولار أمريكي، وأن تضمن أن الهدف الكمي الجماعي الجديد (NCQG) يوفر التمويل اللازم لأنظمة نقل مرنة وخالية من الكربون، وأن جميع التدفقات المالية لقطاع النقل تتماشى مع الانتقال العادل لعمال النقل.

وهذا يتطلب أن يأخذ تمويل الخسائر والأضرار في الحسبان الأضرار التي لا رجعة فيها المترتبة على عمال النقل بسبب التغير المناخي، بما في ذلك الوفيات، وفقدان سبل العيش، وتدهور ظروف العمل، والآثار الصحية.

04. الالتزام بخطط الانتقال العادل في جميع قطاعات النقل

يجب أن يكون النقل منفعة عامة من خلال العمل الحكومي والسيطرة الديمقراطية مع توفير الوظائف النقابية الجيدة وضمان الانتقال العادل. ويجب أن يتم إدراج معايير الانتقال العادل في الاتفاقيات الجديدة المتعلقة بالتمويل المناخي، مع إيلاء الاعتبار الواجب لبعض الفئات مثل النساء والشباب العاملين بالنقل.

يجب أن تكون الملكية العامة للبنية التحتية الرئيسية للنقل، في قطاعات النقل الحضري، والسكك الحديدية، والطيران، جزءاً أساسياً من خطط النقل.

النقابات تحشد من أجل العدالة المناخية والعدالة العمالية

3- المشاركة في أيام العمل العالمية من أجل العدالة المناخية

يوم الأمم المتحدة العالمي للنقل المستدام، الأحد
26 نوفمبر 2023

يتم الاحتفال بيوم الأمم المتحدة العالمي الأول
للنقل المستدام في 26 نوفمبر، بهدف الاعتراف
بالدور الهام الذي تؤديه نظم النقل الآمنة،
والاقتصادية، والمتاحة، والمستدامة للجميع.
أظهر لحكومتك ورجال الأعمال أن نقابات النقل
جادة بشأن الإجراءات المتعلقة بالتغير المناخي
من خلال تقديم مطالب تتعلق بالعدالة المناخية
والعدالة للعمال إليهم.

حشد العمال من أجل العدالة المناخية في مؤتمر
الأطراف COP28 - السبت 9 ديسمبر 2023

ستخرج النقابات العمالية والمجتمع المدني
للمطالبة بوضع العمال والمجتمعات في صميم
السياسات المناخية. هناك عمليات حشد جماعية
في مختلف أنحاء العالم لجمع التبركات من أجل
بناء القوة اللازمة لتغيير الأنظمة.

ابحث عن التجمع القريب منك - ولا تنس أن تحمل
لافتات نقابتك.

شارك أنشطتك معنا باستخدام الأوسمة التالية:

#unions4climate #COP28
#WeMoveTheWorld

الإجراءات التي يمكنك اتخاذها من أجل الانتقال
العادل والنقل المستدام خلال مؤتمر الأطراف
COP28:

1- متابعة الحكومات والتأثير عليها

اعرف التزامات حكومتك الحالية فيما يتصل
بالطموح المناخي، والانتقال العادل والحوار
الاجتماعي ضمن خططها المناخية الوطنية، أو
ما يُعرف بالمساهمات المحددة وطنياً (NDCs)
وخطط التكيف المحلية (NAPs).

في مؤتمر الأطراف COP28، سيختتم التقييم
العالمي الأول تحليله ويُحدد ما إذا كانت البلدان
تحرز تقدماً نحو أهداف المناخ العالمية. ومن
النتائج المحتملة لعملية التقييم أن يُطلب من
جميع البلدان تقديم مساهماتها المحددة وطنياً
المنقحة بحلول عام 2024. ونحن ندعوك إلى
الاستفادة من هذا الزخم من أجل التواصل مع
حكومتك ومطالبتها بزيادة مستوى طموحاتها في
مساهماتها المحددة وطنياً وخططها المناخية
الوطنية بما يتماشى مع مطالب عمال النقل.

2- تنظيم وطلب لجان الانتقال العادل

تحدث إلى أعضاء نقابتك بشأن العمل المناخي
والانتقال العادل. وضع خطط انتقال عادلة
للشركات أو أماكن العمل، وتفاوض بشأن بنود
اتفاق المفاوضة الجماعية على مستوى الشركات،
والقطاعات، والمستويات الوطنية، بما يضمن
تمثيل الفئات الأكثر عرضة للإصابة والتضرر جراء
الأزمة المناخية (مثل النساء والشباب والعمالة
غير الرسمية).



القضايا الكبرى بالنسبة لعمال النقل في مؤتمر الأطراف COP28

تسريع وتوسيع نطاق الانتقال العادل

في يونيو 2023، أيد مؤتمر العمل الدولي (ILC)، الذي يجمع الحكومات، وأصحاب العمل، والعمال، المبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية بشأن الانتقال العادل باعتبارها المرجع الرئيسي لوضع السياسات.⁵

وأتفق مؤتمر العمل الدولي على ضرورة التعجيل بتنفيذ المبادئ التوجيهية وتوسيع نطاقها من خلال وضع سياسات صناعية وقطاعية لتيسير الانتقال العادل، والاستثمار في البنية التحتية المستدامة والخدمات العامة عالية الجودة، والعمل عبر الاقتصاد الرسمي وغير الرسمي.⁶ وشدد المؤتمر على الأهمية الأساسية للحوار الاجتماعي وحقوق العمال، مع إيلاء الاهتمام الواجب لحقوق النساء والشباب والفئات الضعيفة من العمال، فضلاً عن توفير آليات الحوار مع الشعوب الأصلية والقبلية.

مؤتمر الأطراف COP28 فرصة هامة لتعميق الالتزام بالانتقال العادل

في مؤتمر الأطراف COP28، ستقر الحكومات نطاق برنامج عمل الانتقال العادل لأول مرة. ويدعو الـITF، مع النقابات العمالية الأخرى على مستوى العالم، إلى أن يكون العمال في بؤرة اهتمام هذا البرنامج، وخاصة فيما يتعلق بمبادئ الحوار الاجتماعي مع العمال وعمل الأطراف المعنية مع المجتمعات المتضررة.

اقرأ تقرير الـITF المشترك حول برنامج عمل الانتقال العادل JTWP الذي سيتم إقراره في مؤتمر الأطراف COP28.

1- الانتقال العادل

نحتاج إلى التزام عالي بالانتقال العادل.

الانتقال العادل هو جدول أعمال خاص بالنقابات العمالية، وهو اصطلاح من ابتكار النقابات العمالية. وبينما نشعر في إحداث التغييرات الهائلة الضرورية في جميع أنحاء مجتمعنا، يجب علينا أن نتأكد من تعزيز وحماية سبل عيش العمال، وظروف عملهم، وصحتهم وسلامتهم. إن تعميق الديمقراطية في أماكن العمل أمر بالغ الأهمية. والعمال هم شركاء أساسيون في إيجاد الحلول المناخية، والانتقال العادل يتعلق بالتأكد من أن أصوات جميع العمال ليست مسموعة فحسب، بل مدمجة في عملية صنع القرار، وخاصة أصوات النساء والعمال الشباب.

وقد نجحت حملات النقابات العمالية في إرساء مفهوم الانتقال العادل في القانون الدولي. ويلزم اتفاق باريس، وهو المعاهدة الدولية بشأن التغيير المناخي التي اعتمدت في عام 2015، جميع الأطراف بأن: "تأخذ في الاعتبار ضرورة الانتقال العادل للقوى العاملة وإيجاد فرص عمل لائقة ووظائف ذات جودة عالية".³ وتتعمق المبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية بشأن الانتقال العادل في هذا الشأن، حيث تُقدم إشارات صريحة إلى المفاوضة الجماعية، والتنوع بين الجنسين، والصحة والسلامة.⁴



دراسة حالة: عمال النقل يفاضون من أجل الانتقال العادل

المنطقة، وهي "أوروبويرتوس أرجنتينا 2000"، والتي ستقوم بإشراك العمال في عملية اتخاذ القرارات حول كيفية جعل المطارات أكثر استدامة وسلامة، وحول كهربة الأسطول الأرضي.

الولايات المتحدة الأمريكية

في أغسطس، وضمن اتفاق تاريخي، قبلت شركة UPS مطالب 340,000 عضو من أعضاء النقابة الدولية لسائقي الشاحنات. ومن خلال هذا الانتصار الكبير للعاملين في شركة UPS، ستصبح جميع المركبات مكيفة الهواء، وستتوفر وسائل لحماية سلامة وصحة العمال ضد العوامل المناخية، بالإضافة إلى تهوية الحمولات، وستدرج هذه المكتسبات في اتفاقية سائقي شاحنات UPS الوطنية الرئيسية، والتي تعتبر أكبر اتفاقية مفاوضة جماعية في الولايات المتحدة الأمريكية.

يشعر عمال النقل يومياً بتأثير الظواهر المناخية المتطرفة عليهم أثناء عملهم في جميع وسائل النقل، مما يخلق ظروف عمل غير مستقرة وغير متوقعة وغير آمنة في كثير من الأحيان. ويعتبر عمال النقل الانتقال العادل والتكيف مع المناخ والتخفيف من أثاره عناصر أساسية للمفاوضة الجماعية، ويتخذون الخطوات اللازمة لمواجهة الأزمة المناخية من أماكن عملهم.

الأرجنتين

لقد ناضل عمال الطيران من نقابة عمال الطيران الأرجنتينية (APA) من أجل وضع بروتوكول للسلامة أثناء العواصف الرعدية (التي يزداد تواتر حدوثها مع الاحترار العالمي)، وتوفير ماوى آمن للعمال. كما وقعت النقابة مذكرة تفاهم مع واحدة من أكبر شركات تشغيل المطارات في



ودورة تدريبية متقدمة للضباط المسؤولين
عن العمليات الرئيسية.

02. مشروع جديد حول توظيف البحارة
والاحتفاظ بهم، والذي سيتم إثارؤه من خلال
دراسات استقصائية متعمقة مع البحارة
وأصحاب العمل وصانعي السياسات من أجل
تحديد التحسينات الرئيسية اللازمة للاحتفاظ
بالبحارة ذوي الخبرة واجتذاب البحارة في
المستقبل. وسيركز المشروع أيضاً على
اجتذاب البحارة من النساء والشباب إلى
هذا القطاع، واستكشاف الفرص لإنشاء
منصات للحوار الاجتماعي ثلاثي الأطراف على
الصعيد الوطني لتحديد المبادرات التعليمية
والتدريبية اللازمة لدعم توظيف البحارة
والاحتفاظ بهم.

إستراتيجية المنظمة البحرية الدولية IMO المنقحة بشأن غازات الدفينة

في عام 2023، أحرزت أجنحة الانتقال العادل
الخاصة بالـITF خطوة كبيرة إلى الأمام عندما قمنا
بحملة ناجحة من أجل تحقيق التزامات الانتقال
العادل في إستراتيجية المنظمة البحرية الدولية
المنقحة بشأن غازات الدفينة⁷ - وهي السياسة
الرئيسية التي تنظم الانبعاثات الكربونية البحرية
الدولية. واعترفت السياسة صراحة بالانتقال
العادل للقوى العاملة البحرية من خلال الالتزام
بمراجعة أدوات تدريب البحارة والتأكد من أن
جميع التكنولوجيات الجديدة منخفضة الانبعاثات
آمنة بالنسبة للعمال البحريين والمجتمعات
المتضررة.

دراسة حالة: الانتقال العادل في القطاع البحري

أطلق الـITF فرقة العمل البحرية المعنية بالانتقال
العادل في اجتماع الأطراف COP26 في غلاسكو
بالتعاون مع غرفة الشحن البحري الدولية (ICS)،
وثلاث وكالات تابعة للأمم المتحدة؛ هي الميثاق
العالمي للأمم المتحدة (UNGC)، ومنظمة العمل
الدولية (ILO)، والمنظمة البحرية الدولية (IMO).

وفي العام التالي، في مؤتمر الأطراف COP27،
أطلقت فرقة العمل البحرية المعنية بالانتقال
العادل أول دراسة رئيسية لها حول مهارات
الاستدامة للبحارة. وأظهر التقرير أن 800,000
بحار سيحتاجون إلى إعادة التدريب بحلول
منتصف ثلاثينيات القرن الحالي إذا كانت صناعة
الشحن البحري ستصل إلى صافي الصفر الكربوني
بحلول عام 2050. وإلى جانب الدراسة، أطلقت
فرقة العمل خطة عمل مكونة من 10 نقاط لكي
تتخذ الحكومات والصناعة إجراءات في عدد من
المجالات منها، الاستثمار في المهارات والتدريب،
والتوظيف والاحتفاظ بالوظائف، والتنوع بين
الجنسين، وحماية الصحة والسلامة.

وتعمل فرقة العمل حالياً على تنفيذ خطة العمل
بشأن مشروعين جديدين.

01. إطار تدريبي من المنظمة البحرية الدولية IMO
للبحارة العاملين على متن السفن الجديدة
منخفضة الانبعاثات، والذي يتضمن تعريف
جميع أفراد الطاقم بمبادئ السلامة الخاصة
بالتكنولوجيات الجديدة للحد من الانبعاثات،

تحليل: كيف نجعل الانتقال العادل محورياً في إجراءات التخفيف والتكيف

يجب أن يكون الانتقال العادل جزءاً أساسياً من تنفيذ تدابير التخفيف والتكيف. ويجب أن يتم ذلك بمشاركة كاملة من جانب العمال، وذلك من خلال الحوار الاجتماعي، وتقييمات تأثير العمل، والمفاوضة الجماعية التي تشمل ما يلي:

- **إجراءات التخفيف من آثار التغير المناخي:** يجب أن يكون العمال في محور عملية صنع القرار بشأن القضايا الرئيسية بما في ذلك الوظائف الجديدة، وفقدان الوظائف أو نوبات العمل، والتدريب و/أو إدخال التكنولوجيات الجديدة.
- **إجراءات التكيف مع آثار التغير المناخي:** يجب إشراك العمال ونقاباتهم في العمل مع أصحاب العمل والحكومات من أجل وضع التحذيرات والبروتوكولات الخاصة بالظواهر الجوية المتطرفة، والمساهمة بخبراتهم الصناعية عند اتخاذ القرارات المتعلقة بالاستثمار في البنية التحتية المرنة، وتعديل خدمات النقل استجابة للظروف الجوية المتغيرة، وتحديد مخاطر الصحة والسلامة ومعالجتها، وضمان توفير تدابير الحماية الاجتماعية المناسبة.

يتألف العمل المناخي من عنصرين رئيسيين هما: التخفيف والتكيف/المرونة. وإذا أردنا أن نجعل الانتقال العادل حقيقة واقعة، فيجب أن يكون هناك تركيز على العمال في المجالين.

يشير التخفيف إلى الإجراءات الرامية إلى خفض انبعاثات غازات الدفيئة. وهذا أمر بالغ الأهمية في قطاع النقل، الذي يمثل 23 في المائة من الانبعاثات المتصلة بالطاقة في العالم.⁸ وتشمل أنشطة التخفيف مجموعة من التدابير، مثل إدخال التكنولوجيات الجديدة، والتحول إلى أنواع الوقود ومصادر الطاقة البديلة، وتغيير أنماط النقل من عالية الانبعاثات إلى منخفضة الانبعاثات.

تخلق أنشطة التخفيف عدداً من المخاطر على العمال، مثل مخاطر الصحة والسلامة، ومخاطر فقدان الوظائف، وتدهور معايير العمل، والزيادة المحتملة في كثافة العمل وعدد ساعاته. وفي المقابل توفر تدابير التخفيف فرصاً للعمال، مثل فرص العمل التي تخلقها الصناعات والقطاعات الخضراء، وزيادة فرص المشاركة في صنع القرار.

تشير إجراءات التكيف أو المرونة إلى التدابير الرامية إلى التصدي لآثار تغير المناخ الموجودة فعلياً. ويعتبر التكيف قضية عمالية لأن العمال معرضون بشكل متزايد لخطر الإجهاد الحراري، والمخاطر الجسدية الناجمة عن الأحوال الجوية القاسية، وفقدان الدخل بسبب الأضرار الناجمة عن الظواهر المناخية المتطرفة.

يجب أن يكون الانتقال العادل جزءاً أساسياً من تنفيذ تدابير التخفيف والتكيف.



دراسة حالة: الدروس المستفادة من فشل أتمتة موانئ أوكلاند

الإنتاجية. وارتفعت معدلات الحوادث المتعلقة بالسلامة، وتضاعفت أعداد الإصابات ثلاثة مرات، وبشكل مأساوي، قُتل ثلاثة من عمال الرصيف على مدار مشروع الأتمتة. وأثرت هذه المشاكل على قدرة الميناء، وتزايدت التأخيرات التي تعرضت لها السفن والقطارات والشاحنات القادمة إلى الميناء والخارجة منه.

بحلول نهاية عام 2021، كانت 20 في المائة فقط من السفن تصل إلى الميناء وفق جداولها الزمنية، وترتبت آثار خطيرة على الصادرات الرئيسية مثل اللحوم المبردة، والتي يجب شحنها خلال إطار زمني قصير. ومع بدء تحويل مسارات البضائع بسبب المشاكل في ميناء أوكلاند، انتشرت الازدحامات في معظم الموانئ وطرق النقل عبر البلاد. وعلى الرغم من عدم إجراء تقييم لجميع الآثار البيئية، فمن المحتمل أن تكون هناك انبعاثات كربونية كبيرة مرتبطة بتأخيرات وازدحامات السفن والقطارات والشاحنات.

في عام 2022، تم إلغاء مشروع الأتمتة نهائياً. وحالياً يعمل العمال الذين تم تجاهل آرائهم وتجاربهم وتحذيراتهم طوال مشروع الأتمتة على إعادة الميناء إلى قوته السابقة.

توضح دراسة الحالة هذه بشكل صارخ المخاطر المترتبة على تهميش العمال، سواء على العمال أنفسهم أو على قيادة العمليات الإنتاجية والمستدامة، كما توضح الأهمية الأساسية لاستخدام إطار للانتقال العادل متزامن مع حوار حقيقي مع العمال منذ البداية.

توضح التجارب المستفادة من ميناء أوكلاند، نيوزيلندا كيف أن تهميش رأي العمال يمكن أن يكون له عواقب بيئية واقتصادية واجتماعية كارثية، ويجب أن يكون هذا درساً للشركات التي تستثني العمال من تصميم وتوطين خطط التكيف مع المناخ والتخفيف من آثاره.⁹

في عام 2016، أطلقت موانئ أوكلاند برنامجاً للأتمتة، ووعدت بأن هذا البرنامج سيحقق مكاسب بيئية واجتماعية واقتصادية. ولكن المشروع كان بمثابة كارثة حلت على الميناء، حيث تحول من أفضل ميناء في أوقيانوسيا إلى الأسوأ، مما عرّض حياة العمال للخطر، وخلق ازدحامات خانقة، وألحق الضرر بسلاسل التوريد الرئيسية. أظهر تحليل جديد من قبل الـITF أن تكلفة المشروع على الميناء والاقتصاد النيوزيلندي بوجه عام أكثر من 1.2 مليار دولار نيوزيلندي – أي ما يعادل 17 عاماً من أرباح الميناء قبل أتمتة المحطة.

كيف حدث هذا؟

جاء مشروع الأتمتة بعد نزاع عمالي مرير بسبب محاولات التعاقد على أعمال الشحن والتفريغ مع مصادر خارجية، وعدم الوفاء بحقوق العمال، واستبدال القوى العاملة النقابية بعمالة مؤقتة. وقد أشار العمال إلى وجود مشكلات تتعلق بالأسلوب المقترح للأتمتة، ولكن تم تجاهل مقترحاتهم بالكامل.

عندما بدأت العمليات المؤتمتة تسير بشكل خاطئ، تم الضغط على العمال في منطقة التشغيل اليدوي من المحطة لتعويض النقص في



2- التكيف مع التغير المناخي والمرونة

فجوة المرونة المناخية وكيفية سدّها

مع تصاعد الأزمة المناخية، أصبح من الواضح أن العديد من أنظمة النقل غير قادرة على تحمل الآثار المناخية الحالية والمتوقعة. ولضمان أن تكون البنية التحتية للنقل مرنة وقادرة على الصمود في مواجهة الظواهر الجوية المتطرفة والكوارث الطبيعية، ثمة حاجة ملحة لتخطيط هذه الأنظمة وبنائها وتحديثها وتكييفها وصيانتها.

بالنسبة لعمال النقل، فإن فجوة المرونة في النقل لا تعني فقط المخاطر المترتبة على الصحة والسلامة وظروف العمل غير المناسبة، بل تعني أيضاً فقدان الوظائف والحماية الاجتماعية.

في الوقت الراهن، لا يشير إلى النقل سوى عدد قليل جداً من خطط العمل الوطنية الخاصة بالتكيف المناخي. وقد أظهر التحليل الذي أجراه الـITF أن من بين 194 مساهمة محددة وطنياً، أشارت 22 بالمائة من هذه المساهمات فقط إلى التكيف في قطاع النقل.¹⁰ ومن بين 43 مساهمة ذكرت النقل، أشارت 17 منها إلى النقل ببعض التفاصيل تحت عنوان التكيف. ومن المثير للصدمة أن جميع هذه الخطط الوطنية للعمل المناخي لم تُشر إلى عمال النقل. بالإضافة إلى ذلك، من أصل 46 خطة وطنية للتكيف، لم يشر إلى النقل سوى 11 خطة.

ومن الأهمية بمكان معالجة هذه الفجوة.

إن اختتام أول تقييم عالمي خلال مؤتمر الأطراف COP28 والجولة الجديدة من المساهمات المحددة وطنياً التي ستأتي تباعاً في عام 2024 ستوفر فرصة لوضع خطط أكثر طموحاً وتحديداً واتساقاً من شأنها سد فجوة المرونة في مجال النقل، وحماية العمال الذين تعتمد عليهم أنظمة النقل لدينا.



دراسة حالة: كيف يستجيب عمال النقل في مصر وسلطنة عمان للأزمة المناخية

وكذلك أعربوا عن مخاوفهم تجاه نقص الحماية الاجتماعية. وقد سلط هذا العمل الضوء على الحاجة إلى الاستثمار في أنظمة النقل وإجراء التعديلات المناسبة عليها، مع إعطاء الأولوية للصحة والسلامة المهنية للعمال. وتُنظر النقابات حالياً في الخطوات التالية لمعالجة هذه القضايا.

ميناء صلالة، عمان

يُعتبر ميناء صلالة مثلاً مهماً على ما يمكن القيام به من خلال العمل المشترك ما بين الإدارة والنقابات. تضرب الأعاصير الموانئ العمانية التي يعتمد عليها اقتصاد البلاد بانتظام.¹⁶ وكاستجابة للتحذير من الأعاصير، تتدخل اللجنة المشتركة لإدارة الأزمات، والتي على رأس أولوياتها حماية 2,500 عامل من عمال الموانئ.¹⁷ ويعود الفضل في إنشاء فريق الأزمات هذا إلى التعاون ما بين الإدارة والعمال عبر اللجنة المشتركة التي تجتمع بانتظام.

في حالة حدوث إعصار، تضع لجنة إدارة الأزمات خطة تتضمن تدابير مثل إيقاف العمليات، وتحديد المناطق التي قد تغمرها الفيضانات، ونقل العمال من أماكن الإقامة التي قد تكون أكثر عرضة للإعصار إلى أماكن آمنة، وتوفير الغذاء والخدمات الأخرى.¹⁸ ومع تصاعد أزمة المناخ، يصبح التعاون المشترك بين النقابات والإدارة أمراً بالغ الأهمية لتحديد وحماية العمال الذين يحافظون على حركة أنظمة النقل والاقتصاد لدينا.¹⁹

لقد تجاوزت منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا بالفعل عتبة الـ 1.5 درجة مئوية؛ فعلى مدى العقود الثلاثة الماضية، ارتفعت درجات الحرارة في المنطقة إلى 1.5 درجة مئوية، أي ضعف متوسط الارتفاع العالمي، وأصبحت الأضرار المناخية متسارعة.¹¹ وتشهد البلدان ارتفاعاً في درجات الحرارة فوق 50 درجة مئوية، مع وجود تحذيرات من أن أربعة أشهر من الحرارة الشديدة في السنة يمكن أن تصبح واقعاً مألوفاً في المستقبل.¹²

منطقة العالم العربي معرضة للضرر للغاية، ومن المتوقع أن تكون أول منطقة قد تنفذ منها المياه.¹³ وقد تصاعدت فيها الظواهر الجوية المتطرفة، من الأعاصير والفيضانات إلى العواصف الرملية وحرائق الغابات والجفاف، وتزايدت من حيث شدتها وتواترها ومدتها، مما أدى إلى تداعيات كبيرة على العمال.¹⁴

القاهرة، مصر

في القاهرة، عملت ثلاث نقابات عمالية، هي النقابة العامة لعمال هيئة النقل العام، والنقابة العامة للنقل البري، والنقابة العامة لعمال النقل والخدمات، بشكل جماعي مع متخصصين في البيئة للبحث في آثار ارتفاع درجات الحرارة على عمال النقل.¹⁵ حيث تم تحديد مشاكل صحية مثل ضربة الشمس والإجهاد الحراري ومشاكل الجلد والجهاز التنفسي. كما أعرب عمال النقل عن مخاوفهم بشأن ما إذا كانت المُعدّات والمركبات وعمليات الخدمة مناسبة للواقع المناخي الجديد،



مطالب الـITF الخاصة بالهدف الكمي الجماعي الجديد:

1- يجب أن يستند المبلغ الإجمالي إلى الاحتياجات المناخية، وليس إلى الرغبة السياسية

يجب أن تكون التقييمات القوية للاحتياجات هي الأساس الذي يستند إليه التمويل اللازم للنقل المستدام والخدمات المطلوبة.

2- يجب أن تكون معايير الانتقال العادل للعمال مرتبطة بقوة بالهدف الكمي الجماعي الجديد

يجب أن تشمل معايير الانتقال العادل إشراك العمال في جميع مراحل المشاريع المتعلقة بالمناخ، ابتداءً من دراسة الجدوى والتنفيذ ووصولاً إلى الرصد والتقييم.

كما يجب دمج تدابير الانتقال العادل في جميع تدفقات التمويل المناخي في إطار الهدف الكمي الجماعي الجديد (بما في ذلك جميع المنح والقروض والاستثمارات)، مع وضع معايير مناسبة للرصد والإشراف. وينبغي أن تشمل هذه التدابير تقييمات لأثر العمل واحترام حقوق المفاوضة الجماعية والحوار الاجتماعي، بما في

3- التمويل المناخي

الهدف الكمي الجماعي الجديد

يجري التفاوض حالياً على حزمة تمويل ضخمة للمناخ، وسيكون لشروط هذا الاتفاق تأثيرات على عمال النقل في السنوات القادمة. يطلق على الاتفاق الجديد للتمويل المناخي اسم الهدف الكمي الجماعي الجديد (NCQG)، ويتمثل الهدف المعلن لهذا الاتفاق في تلبية احتياجات التمويل للبلدان النامية لتحقيق التنمية ذات الانبعاثات المنخفضة والقادرة على التصدي للتغير المناخي. وسوف يحل الهدف الكمي الجماعي الجديد محل هدف الـ100 مليار دولار والذي لا تزال بلدان الشمال العالمي تسعى إلى تنفيذه. ومن المرجح أن يتضمن الهدف الكمي الجماعي الجديد التزامات لا تقل عن 1 تريليون دولار أمريكي على الأقل سنوياً.

سيتم الاتفاق على الهدف الكمي الجماعي الجديد في مؤتمر الأطراف COP29 في نوفمبر 2024، وسيبدأ تنفيذه اعتباراً من عام 2025، ويعتبر مؤتمر الأطراف COP28 مرحلة رئيسية في المفاوضات.

مفاوضات الخسائر والأضرار

يجب أن تبقى قضايا العمال حاضرةً على جدول أعمال مفاوضات الخسائر والأضرار في مؤتمر الأطراف COP28. وقد تحقق تقدم كبير بشأن الخسائر والأضرار في مؤتمر الأطراف COP27 في عام 2022 عندما تم الاتفاق على إنشاء صندوق الخسائر والأضرار (صندوق تعويضات للدول التي تتعامل مع الأضرار المناخية التي لا يمكن إصلاحها). ولكن هناك حاجة إلى الاتفاق على التفاصيل. وقد تم تشكيل لجنة انتقالية للنظر في نطاق عمل وتشكيل هذا الصندوق، ومع تقدم العمل في الصندوق من المهم الاعتراف بالخسائر والأضرار التي تلحق بفئات معينة من العمال.

يتعرض العمال بشكل متزايد للأضرار المناخية من الحرارة الشديدة إلى الفيضانات والعواصف الرملية، مع ما يترتب على ذلك من آثار غير مباشرة على صحتهم وسلامتهم. ويجب تقدير الحجم المناسب للثمن الذي دفعه العمال بالفعل بسبب التغير المناخي داخل مرفق الخسائر والأضرار الجديد. وبشكل أعم، يجب أن تكون الحاجة إلى حماية العمال من الآثار المناخية الإضافية أولوية رئيسية في جميع عمليات تمويل المناخ للحيلولة دون حدوث المزيد من الخسائر والأضرار في المستقبل.

ذلك إنشاء لجان وطنية للانتقال العادل بمشاركة ممثلين عن العمال وغيرهم من المجتمعات المتضررة. ويجب أن يكون لكل قطاع أيضاً فرقة عمل عالمية معنية بالانتقال العادل مع تمثيل ثلاثي الأطراف.

لقد التزمت اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن التغير المناخي (UNFCCC) مراراً وتكراراً بالانتقال العادل للقوى العاملة، وقد أدركت منظمة العمل الدولية الحاجة إلى موازنة جميع تدفقات التمويل المناخي والمشتريات العامة مع أهداف الانتقال العادل.²⁰ ومن الضروري أن تكون معايير الانتقال العادلة مدرجة في الهدف الكمي الجماعي الجديد.

3- يجب أن يكون التمويل العام محور تمويل الهدف الكمي الجماعي الجديد (NCQG) وتمويل النقل

هناك توجه كبير من قبل الحكومات في الشمال العالمي "لحشد" تمويل القطاع الخاص للهدف الكمي الجماعي الجديد. لذلك يجب علينا أن نتأكد أن الهدف الكمي الجماعي الجديد لن يمضي بنا خلسة إلى طريق الخصخصة. ويجب أن تتمتع جميع الحكومات بإمكانية الحصول على التمويل اللازم للبنية التحتية والخدمات لتوسيع نطاق قطاع النقل العام، والحد من انبعاثات النقل، وحماية المجتمعات وسلاسل التوريد من آثار التغير المناخي.

اقرأ المشاركة النقابية المقدمة إلى الهدف الكمي الجماعي الجديد [هنا](#) والمطالب العامة لمؤتمر الأطراف COP28 [هنا](#).

الصورة: علي حيدر جونيجو عبر فليكر، أغسطس 2022. ²⁵ أثرت الأمطار الغزيرة والفيضانات غير المسبوقة في عام 2022 على 33 مليون شخص - واحد من كل سبعة أشخاص - في باكستان، وقد أودت بحياة 1,700 شخص، ودفعت بثمانية ملايين شخص إلى براثن الفقر ودمرت البنية التحتية للسكك الحديدية والطرق في جميع أنحاء البلاد. ²⁶



دراسة حالة: قطاع السكك الحديدية في باكستان: لماذا يعد فهم التمويل المناخي أمراً رئيسياً

وحدثت أضرار في المسارات، والإشارات، والدعامات، والجسور، والمحطات، ومباني الخدمات والمباني السكنية لموظفي السكك الحديدية. ²⁴ ووفقاً لنقابة عمال السكك الحديدية الباكستانية RWU، تعرضت حياة العمال وصحتهم وسلامتهم للخطر، حيث فقد العديد منهم سبل معيشتهم، بالإضافة إلى التأخر المستمر في دفع الأجور والمعاشات التقاعدية والتعويضات لأسر من فقدوا حياتهم في أعقاب الكارثة. وقد تفاقمت محنتهم بسبب حرمان العمال من حرية تكوين الجمعيات، وحقهم في تشكيل النقابات والانضمام إليها، مما قوض قدرتهم على النضال من أجل الحصول على المبالغ المستحقة لهم.

تشير التقديرات الرسمية إلى أن التكلفة الإجمالية للأضرار التي لحقت بالسكك الحديدية، والخسائر،

بعد مرور عام على الكارثة، لا تزال السكك الحديدية الباكستانية تتعافى من الفيضانات المدمرة التي غمرت ثلث البلاد تحت الماء في صيف عام 2022. ²¹ وقد تفاقمت الكارثة بسبب نقص الاستثمار في السكك الحديدية في الماضي على خلفية إلغاء الضوابط التنظيمية والخصخصة. ²² وتسلط تقارير تقييم احتياجات ما بعد الكارثة الضوء على القضايا القائمة بالفعل - مثل "تراكم أعمال الصيانة المتأخرة بكثرة قبل الفيضان"، و"البنية التحتية المتهاكلة لقضبان السكك الحديدية والإشارات، وسوء الإدارة" - مما ترك القطاع عرضة للخطر بشكل خاص عندما وقعت الكارثة. ²³

تضرر ما يقدر بنحو 40 في المئة من شبكات السكك الحديدية العاملة بسبب الفيضانات،

التكاليف المقدرة في قطاع السكك الحديدية (بملايين الدولارات الأمريكية) ²⁸	التكاليف المقدرة في قطاع السكك الحديدية ²⁷ (بملايين الروبيات الباكستانية)	
1,642	470,062	الضرر: التكاليف المباشرة للأصول المادية المدمرة أو المتضررة
37	10,679	الخسارة: الآثار الاقتصادية ذات الصلة
2,511	719,917	إعادة الإعمار والتعافي: تشمل تكاليف إعادة البناء بصورة أفضل
4,190	1,199,938	المجموع

"باكستان مسؤولة عن [1 بالمائة فقط] من الانبعاثات العالمية. معظم الانبعاثات تأتي من جانب البلدان الصناعية، ونحن الذين نعاني من آثار التغير المناخي ... وهم يعرضون علينا القروض التي تُغرقنا في فخ الديون وتجعلنا تابعين للوكالات الخارجية التي تُحدد سياساتنا ... ولا توجد أموال للعمال حالياً في آليات التعويض عن الأضرار المناخية".

محمد نسيم راؤ، الأمين العام لنقابة عمال السكك الحديدية في باكستان (Open Line)

حديديّة مستدام ومرن وقادر على الصمود في مواجهة الصدمات المناخية في المستقبل، لكن السؤال الأكبر، من أين سيأتي التمويل؟ لقد كانت إحدى النقاط المحورية في الاتفاق على إنشاء صندوق الخسائر والأضرار في مؤتمر الأطراف COP27 هو الظلم الصارخ في تعرض باكستان لأزمة مناخية لم تكن من صنعها. ولكن هذا الصندوق لم يتم تفعيله بعد، وبالتالي سوف تعتمد البلاد على القروض المقدمة من الجهات المانحة ثنائية أو متعددة الأطراف.³⁰ وهذا يزيد من أعباء ديون باكستان، ويشوه طريقة تحديد أولويات الاستثمار، كما أن تلك القروض تكون مصحوبة في العادة بشروط الخصخصة.³¹ تركز خطة باكستان الوطنية للمناخ على الشراكات بين القطاعين العام والخاص في مجال السكك الحديدية وقطاع النقل الأوسع.³² وهي بذلك تتجاهل الانتقادات المستمرة التي تشير إلى أن هذا النهج قد أدى إلى ضعف في الاستثمارات، الأمر الذي ترك نظام السكك الحديدية أكثر عرضة لفيضانات عام 2022.³³

وإعادة الإعمار والتعافي قد تجاوزت 4 مليار دولار أمريكي (1,200 مليار روبية باكستانية).²⁹ ومع ذلك، فإن هذه التقديرات لا تأخذ في عين الاعتبار إلا المقاطعات التي تم الإعلان بأنها "مناطق منكوبة" أثناء الفيضانات، متجاهلةً بذلك الآثار والتكاليف الأشمل التي تعرض لها قطاع السكك الحديدية. وعندما تأثر نظام السكك الحديدية بأعمال الشغب في عام 2007، وجدت النقابات أن تقديراتها للخسائر كانت أعلى بكثير من الأرقام الرسمية لأنها أخذت في الاعتبار جميع خسائر العمال، المباشرة وغير المباشرة، وكان لديها فهم أفضل للآثار على أرض الواقع. ولم تحدد تقييمات الخسائر التي أجريت في عام 2022 عمال السكك الحديدية على أنهم فئة متضررة، حتى في القسم المتعلق بالتأثير البشري. وبناءً على ذلك، فإن التكلفة الكاملة للفيضانات، وتكلفة إقامة شبكة سكك حديدية مستدامة مستقبلاً يمكن أن تكون أعلى بكثير من التقديرات الرسمية.

تحتاج باكستان بشكل عاجل إلى نظام سكك



الصورة: كوهي ماري، يونيو 2023

"لقد تأثر العمال بشكل ملموس بالخسائر الناجمة عن [الفيضان]. ولم تعين إدارة السكك الحديدية عمالاً مكان المتقاعدين [و] هذا كان يزيد من أعباء العمل على العمال المتبقين. الرواتب تتأخر... والعمال غير قادرين على تغطية تكاليف أسرهم [و] هم مضطرون إلى الإضراب كل شهر [للحصول على رواتبهم]. لكن الإدارة تنقل العمال إلى مراكز ومواقع مختلفة وتفرض عليهم قيوداً حتى لا يتمكنوا من الدفاع عن حقوقهم".
وحيد إسلام، الأمين العام، نقابة عمال السكك الحديدية الباكستانية RWU

تعويض عادل عن الخسائر والأضرار التي لحقت بباكستان بسبب فيضانات عام 2022، وأن تكون هناك حزمة تمويل شاملة تُمكن البلاد من الاستثمار في نظام السكك الحديدية دون فرض تدابير التقشف على العمال والمجتمع الأوسع. وللعمال دور أساسي في عملية التمويل، ابتداءً من المساهمة في تقييم الأضرار الناجمة عن التغيرات المناخية، إلى المشاركة في التخطيط لاستثمارات فعالة ومرنة في قطاع السكك الحديدية.³⁵

اقرأ تقرير الـITF عن باكستان لاستعراض المناقشات بشأن مرفق الخسائر والأضرار الجديد [هنا](#).

إن وجود نظام سكك حديدية شامل ومرن يُشكل أهمية بالغة بالنسبة لباكستان؛ إذ تعتمد سلاسل توريد الأغذية والسلع الأخرى بشكل أساسي على الطرق البرية والسكك الحديدية، وهذه الأنظمة ضرورية للتنمية الاقتصادية ولتمكين المجتمعات من الوصول إلى الخدمات الصحية والتعليمية وغيرها من الخدمات. وتوظف السكك الحديدية الباكستانية وحدها حوالي 63,000 عامل بشكل مباشر، وتساهم في خلق العديد من فرص العمل.³⁴ وسيكون وجود نظام موثوق وشامل ويسهل الوصول إليه أمراً مهماً لتقليل استخدام السيارات الخاصة والحفاظ على انخفاض الانبعاثات مع نمو السكان.

إن بناء نظام جيد للسكك الحديدية يعتمد على التمويل المناخي المناسب. ويجب أن يكون هناك

الـITF في مؤتمر الأطراف COP28

يمكن الاطلاع على لمحة عامة عن الأنشطة النقابية في مؤتمر الأطراف COP28 في دبي [هنا](#). سيتم تحديث البرنامج كلما توفرت معلومات جديدة.

يضم وفد الـITF إلى مؤتمر الأطراف COP28:

ستيفن كوتون، الأمين العام للـITF

جون مارك موانيكّا، رئيس النقل الحضري في الـITF،
النقابة العامة المتحدة لعمال النقل (ATGWU)،
أوغندا، @jhmrkmwanika

بلال ملكاوي، السكرتير الإقليمي للـITF في العالم
العربي

جيرمي أندرسون، مدير الانتقال العادل والنقل
المستدام في الـITF، @linesofpower

جمان كبة، باحثة إستراتيجية في الـITF

أريج حتاملة، رئيسة مشاريع العالم العربي في الـITF

جاس جيرري، ممثل عمال النقل الشباب في الـITF،
نقابة السكك الحديدية والنقل البحري، نيوزيلندا

- 13- تشينويرث، ج. وآخرون، "تأثير التغير المناخي على الموارد المائية في منطقة شرق البحر الأبيض المتوسط والشرق الأوسط: نمذجة تغيرات وأثار القرن 21"، بحوث الموارد المائية (المجلد 47، العدد 6)، 10 يونيو 2011؛ <https://doi.org/10.1029/2010WR010269>؛ فوهرا، أ. "الشرق الأوسط يصبح غير صالح للعيش حرفياً"، مجلة فورين بوليسي، 24 أغسطس 2021. <https://foreignpolicy.com/2021/08/24/the-middle-east-is-becoming-literally-uninhabitable/>
- 14- سينيغراتي، إس أي وآخرون، "تغير المناخ 2021: أساس العلوم الفيزيائية. مساهمة الفريق العامل الأول في تقرير التقييم السادس للهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ". الفصل 11، الصفحات من 1513 إلى 1766 و2021، المعرف الرقمي: 9781009157896.013/10.1017. ر، وآخرون، "تغير المناخ 2022: التأثيرات والتكيف وقابلية التأثر. مساهمة الفريق العامل الثاني في تقرير التقييم السادس للهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ". الفصل العاشر، الصفحات من 1457 إلى 1579. المعرف الرقمي: 9781009325844.012/10.1017.
- 15- تم تنفيذ هذا المشروع البحثي في عام 2022 من قبل شركة استشارات البيئة وتغير المناخ والاستدامة (ECCSCO) بالتشاور مع نقابات النقل نيابة عن الـITF. تتوفر المزيد من التفاصيل حول نتائج البحث عند الطلب من الـITF.
- 16- الوكالة الدولية للطاقة، "مرونة المناخ من أجل تحول الطاقة في سلطنة عُمان"، يوليو 2023؛ <https://www.iea.org/reports/climate-resilience-for-energy-transition-in-oman>
- 17- مقابلة مع مسلم تبوك، مدير الصحة والسلامة والبيئة HSSE، ميناء صلالة، يوليو 2023.
- 18- المرجع نفسه.
- 19- تم دعم دراسة الحالة هذه من قبل الاتحاد العام لعمال سلطنة عُمان.
- 20- مؤتمر العمل الدولي، "نتائج لجنة المناقشة العامة بشأن الانتقال العادل"، 15 يونيو 2023؛ https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_885375.pdf
- 21- حكومة باكستان، "باكستان 2022: تقييم احتياجات ما بعد الكارثة - التقرير الرئيسي"، 28 أكتوبر 2022؛ <https://www.undp.org/pakistan/publications/pakistan-floods-2022-post-disaster-needs-assessment-pdna>
- 22- البنك الدولي، "مشروع خصخصة السكك الحديدية الباكستانية"، نوفمبر 1999؛ <https://documents1.worldbank.org/curated/en/496341468762955969/pdf/multi0page.pdf>
- 1- <https://edition.cnn.com/2023/07/21/business/europe-workers-strike-heat-wave-climate-intl/index.html>
- 2- <https://www.theguardian.com/environment/2023/sep/19/global-heating-made-mediterranean-floods-more-likely-study-says>
- 3- الأمم المتحدة، اتفاق باريس، 2015؛ https://unfccc.int/sites/default/files/english_paris_agreement.pdf
- 4- مبادئ منظمة العمل الدولية التوجيهية للانتقال العادل نحو اقتصادات ومجتمعات مستدامة بينيا للجميع، 2015؛ https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_emp/@emp_ent/documents/publication/wcms_432859.pdf
- 5- مؤتمر العمل الدولي، "نتائج لجنة المناقشة العامة بشأن الانتقال العادل"، 15 يونيو 2023؛ ILC.111/Record (No. 7A (ilo.org)
- 6- الـITF، مؤتمر العمل الدولي يدعو إلى اتخاذ إجراءات عاجلة بشأن الانتقال العادل، 21 يونيو 2023؛ مؤتمر العمل الدولي يدعو إلى اتخاذ إجراءات عاجلة بشأن الانتقال العادل | [ITF Global](https://www.itfglobal.org/en/news/workers-win-just-transition-commitment-in-landmark-imo-climate-deal)
- 7- <https://www.itfglobal.org/en/news/workers-win-just-transition-commitment-in-landmark-imo-climate-deal>
- 8- IPCC، "التغير المناخي 2022: التخفيف من آثار التغير المناخي"، الفصل 10، ص 1052؛ https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/downloads/report/IPCC_AR6_WGIII_Chapter10.pdf
- 9- للحصول على التفاصيل الكاملة، انظر الـITF، "العبرة من الفشل: الأتمتة في ميناء أوكلاندي"، مايو 2023؛ [Comms to insert URL for report on ITF site]
- 10- تحليل أجراه الـITF في يوليو 2023 استناداً إلى أحدث المساهمات المحددة وطنياً وخطط التكيف الوطنية
- 11- دوينوالد، سي وآخرون، "الشعور بالحرارة: التكيف مع التغير المناخي في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا"، صندوق النقد الدولي، 30 مارس 2022 www.imf.org. زيتيس، ج. وآخرون، "التغير المناخي والظواهر الجوية المتطرفة في شرق البحر الأبيض المتوسط والشرق الأوسط"، مراجعات الجيوفيزياء، 28 يونيو 2022؛ <https://doi.org/10.1029/2021RG000762>
- 12- الأمم المتحدة، "درجة الحرارة في الكويت تصل إلى 54 درجة مئوية، وتسجل رقماً قياسياً محتملاً وسط موجة الحر في الشرق الأوسط"، 26 يوليو 2016؛ <https://www.un.org/en/story/2016/07/535422>؛ فوهرا، أ. "الشرق الأوسط يصبح غير صالح للعيش حرفياً"، مجلة فورين بوليسي، 24 أغسطس 2021. <https://foreignpolicy.com/2021/08/24/the-middle-east-is-becoming-literally-uninhabitable/>

- 31- كور ماكول، م. ومارتن، إي، "باكستان تحصل على موافقة صندوق النقد الدولي النهائية على خطة إنقاذ بقيمة 3 مليار دولار"، 12 يوليو 2023، <https://www.12-07-bloomberg.com/news/articles/2023-pakistan-secures-final-imf-approval-for-3-billion-bailout?leadSource=verify%20wall>
- 32- حكومة باكستان، "المساهمات المحددة وطنياً المحدثة 2021". 21 أكتوبر 2021؛ <https://unfccc.int/sites/Pakistan%20/06-default/files/NDC/2022Updated%20NDC%202021.pdf>
- 33- المرجع نفسه.
- 34- السكك الحديدية الباكستانية، "الكتاب السنوي لوزارة السكك الحديدية 2021-2022"، 2022؛ https://www.pakrail.gov.pk/images/yearbook/yearbook2021_22.pdf
- 35- تم دعم دراسة الحالة هذه من قبل نقابة عمال السكك الحديدية الباكستانية (Open Line) ولجنة التنسيق الوطنية للآتف في باكستان.
- 23- حكومة باكستان، "باكستان 2022: تقييم احتياجات ما بعد الكارثة - التقرير الرئيسي"، 28 أكتوبر 2022؛ <https://www.undp.org/pakistan/publications/pakistan-floods-2022-post-disaster-needs-assessment-pdna>، "باكستان 2022: تقييم احتياجات ما بعد الكارثة - تقرير تكميلي"، 28 أكتوبر 2022؛ <https://www.undp.org/pakistan/publications/pakistan-floods-2022-post-disaster-needs-assessment-pdna>
- 24- حكومة باكستان، "باكستان 2022: تقييم احتياجات ما بعد الكارثة - تقرير تكميلي"، 28 أكتوبر 2022؛ <https://www.undp.org/pakistan/publications/pakistan-floods-2022-post-disaster-needs-assessment-pdna>
- 25- علي حيدر جونيجو، "الفيضانات في باكستان 2022"، فليكر؛ الفيضانات في باكستان 2022 | منظر فيضانات خيربور ناثن شاه... | فليكر
- 26- مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية OCHA، "باكستان: الفيضانات الموسمية لعام 2022، تقرير الوضع رقم 5"، 9 سبتمبر 2022؛ باكستان: الفيضانات الموسمية لعام 2022 - تقرير الوضع رقم 5 (حتى 9 سبتمبر 2022) - باكستان | ReliefWeb
- 27- المرجع نفسه. الجدولان 24 و25.
- 28- تحويل الدولار الأمريكي على أساس سعر الصرف بتاريخ 27 يوليو 2023.
- 29- حكومة باكستان، "باكستان 2022: تقييم احتياجات ما بعد الكارثة - تقرير تكميلي"، 28 أكتوبر 2022؛ <https://www.undp.org/pakistan/publications/pakistan-floods-2022-post-disaster-needs-assessment-pdna>
- 30- بوتو زرداري، ب.، "مرفق الخسائر والأضرار: خطوة نحو العدالة المناخية"، 9 ديسمبر 2022؛ <https://www.un.org/en/un-chronicle/loss-and-damage-facility-step-towards-climate-justice>

نظرة على العالم