

مؤتمر الأطراف COP27: العدالة المناخية، عدالة العمال

يُعتبر الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) اتحاداً عالمياً ديمقراطياً يقوده 670 نقابة عمالية منتسبة في 147 بلداً، وهو يمثل 18 مليون من النساء والرجال العاملين في جميع قطاعات النقل. يقوم الـ ITF بحملات من أجل حقوق عمال النقل، والمساواة والعدالة.

المحتويات

4	مقدمة
7	مطالب الـITF لمؤتمر الأطراف COP27
9	النقابات تحشد من أجل العدالة المناخية والعدالة العمالية
10	القضايا الكبرى بالنسبة لعمال النقل في مؤتمر الأطراف COP27
10	01. الاستثمار المستدام
12	02. الانتقال العادل
14	03. المرونة المناخية
16	نقابات النقل والتغير المناخي
19	مؤتمر الأطراف COP27: مؤتمر الأطراف الإفريقي
22	توضيح المساهمات المحددة وطنياً NDCS
26	عمال النقل يعملون من أجل الانتقال العادل
29	الـITF في مؤتمر الأطراف COP27

مسؤولياتهم والانتقال من الأقوال إلى الأفعال. وفي حين أن صناعات النقل المعتمدة على الوقود الأحفوري تشكل تحدياً كبيراً هذه الأيام، يمكن أن تكون صناعات النقل الخالية من الانبعاثات الكربونية في المستقبل جزءاً من الحل. ويجب أن يكون مؤتمر الأطراف COP27 اللحظة التي يرى فيها عمال النقل حكوماتهم تعمل وتنفذ السياسات المناخية. ولكي نتمكن من الوصول إلى هذه المرحلة، يتعين علينا أن نسرّع عملية التحول في مجال الطاقة باستخدام أنواع الوقود المستدامة والبديلة، والكهرباء.

يجب على الحكومات زيادة طموحها في مجال العمل المناخي

لا يتوقف التغير المناخي بينما نستجيب للأوبئة أو التضخم أو اضطراب سلاسل التوريد. ولا يوجد التزام كافٍ من جانب الحكومات أو المستثمرين لدفع التحول الصناعي المطلوب لإبقائنا ضمن نطاق ارتفاع درجة الحرارة حتى 1.5 درجة مئوية. ويجب أن تتحمل جميع الحكومات المسؤولية عن إحراز التقدم. وهناك حاجة لاتخاذ إجراءات عاجلة تزيد من الطموح وتضع الشركات تحت المساءلة من خلال خطط الصناعة مع تدابير الانتقال العادل. إن العمل المناخي يدور حول العمل اللائق، والوظائف الجيدة، والحماية الاجتماعية، استناداً إلى الحوار الاجتماعي مع النقابات العمالية. ويجب أن يكون الناس في صميم هذا التحول مع توفير فرص عمل وخطط الانتقال العادل في جميع قطاعات النقل.

ما هي القضايا الرئيسية التي تُهم عمال النقل في مؤتمر الأطراف COP27؟

نحن نعاني من حالة طوارئ مناخية. وهي تضرب الفئات الضعيفة من السكان في جميع أنحاء العالم بقوة وفي وقت أبكر بكثير مما كان متوقعاً. ويخبرنا العلماء بأنه لا يمكننا تحمل المزيد من التأخير في العمل.

لقد استمر عمال النقل في العمل خلال الفيضانات في الباكستان، حيث كان ثلث البلاد مغموراً بالمياه. وواجه عمال النقل في أوروبا الصيف الأشد حراً منذ 500 عام، في حين تسببت العواصف والأعاصير في حدوث الفيضانات في الفلبين والولايات المتحدة. وخلال كل هذه الأزمات المناخية، قام عمال النقل بالمحافظة على عجلة الحركة في جميع البلدان، وإيصال المساعدات المنقذة للحياة وضمان استمرار اقتصاداتنا في العمل، ونقل السلع، وإيصال الناس إلى أماكن عملهم.

قطاع النقل مسؤول عن 15% من جميع غازات الدفيئة

أن قمة المناخ العالمية لعام 2022، المعروفة بمؤتمر الأطراف COP27 هي لحظة حاسمة حيث يجب على الحكومات وصانعي السياسات تحمل



النقابات العمالية تطالب بانتقال عادل يقوده العمال في مؤتمر الأطراف COP27

إن العمال في طليعة رفع مستوى الطموح المناخي في مؤتمر الأطراف COP27. ويعمل الـITF بالشراكة مع الصناعة بأكملها، من الشحن البحري إلى النقل العام، من أجل توفير الخطط اللازمة للمستقبل والتي تعمل على ضمان الوظائف، والانتقال العادل واستقرار مناخ الكوكب. ونحن نعلم أن أهداف تخفيض الانبعاثات العالمية لن يتم تحقيقها دون اتخاذ إجراءات لمعالجة الانبعاثات الناجمة عن قطاع النقل بما في ذلك الشحن البحري والنقل العام. ولكن إذا لم يكن الاستثمار في البنية الأساسية والخدمات موجوداً، فلن نتمكن من الوصول إلى أهداف تخفيض الانبعاثات بنسبة 45% بحلول عام 2030، ولا التخلص من الانبعاثات الكربونية بحلول عام 2050، وهو ما نحتاج إليه لكبح الأزمة المناخية.

وتُعتبر فرقة العمل البحرية المعنية بالانتقال العادل مثالاً على الكيفية التي ينبغي بها لجميع صناعات النقل أن تعالج مسألة الانتقال العادل، وذلك من خلال ضمان الاستماع إلى أصوات البحارة، أو بقية العاملين في هذه الصناعة. بالإضافة إلى ذلك، فإن عملنا مع شبكة مدن الـC40 يدعو إلى الاستثمار في النقل العام من خلال حملة 'المستقبل هو النقل العام' التي تضع العمال في صميم عملية انتقال الصناعة.

الاستثمار يقل كثيراً عن مستوى التمويل اللازم لعملية الانتقال

لقد أدى الإخفاق في الوفاء بهدف التمويل المناخي البالغ 100 مليار دولار سنوياً حتى عام 2020 والذي تم تحديده في عام 2009، أو معالجة المشكلة الضخمة المتمثلة في الخسائر والأضرار، إلى انهيار الثقة داخل البلدان وفيما بينها. ويجب أن يشهد العمل بشأن التغير المناخي التزاماً عالمياً نحو أكبر استثمار في البنية التحتية للنقل منذ أكثر من 200 عام. إن الاستثمار، إلى جانب السياسة الصناعية لضمان توفير فرص العمل والمهارات والحماية الاجتماعية اللازمة لتحقيق القدرة على الصمود، مطلوبان لمواجهة التحدي المتمثل في التخلص من الانبعاثات الكربونية بحلول عام 2050.

على الرغم من هذه الفرص، فإن الحكومات تستمر في المماثلة وإلقاء عبء التغير المناخي على الدول الأكثر فقراً. وتزايد أهمية معالجة مسألة التمويل المناخي لأن مؤتمر الأطراف COP27 لهذا العام سيكون 'مؤتمر الأطراف الإفريقي'، حيث أن القارة الإفريقية تعاني بشكل خاص من هذه الإخفاقات. إن مؤتمر الأطراف COP27 الذي تستضيفه مصر يمثل لحظة مهمة بالنسبة للنقابات المنتسبة للـITF في إفريقيا، والعالم العربي، وجميع المناطق من أجل تحقيق العدالة المناخية في الجنوب العالمي. وإذا استثمرنا الآن، فإنه يمكننا إعادة بناء الثقة في الحكومة وبناء بنية تحتية للنقل مناسبة للمستقبل.

**"إن أشد الناس فقراً وضعفاً - هم أولئك الذين
ساهموا بأقل قدر في هذه الأزمة - وهم يتحملون
أكثر أثارها وحشية. وفي الوقت نفسه، تحصد صناعة
الوقود الأحفوري مئات المليارات من الدولارات على
هيئة إعانات استثنائية بينما تنقلص ميزانيات الأسر
المعيشية ويحترق كوكبنا."**

أنطونيو غوتيريس. الأمين العام للأمم المتحدة

وإذا ما تم التحول إلى الصناعات الخالية من الانبعاثات الكربونية بالشكل الصحيح، فهذا من شأنه أن يشكل فرصة كبيرة للعمال - للحصول على أجور لائقة، وفرص عمل أفضل، وأماكن عمل أكثر أماناً. وهذا يعني أيضاً كوكباً آمناً للحياة عليه، وخلق صناعات ليست خضراء فحسب، بل قادرة على توفير وظائف آمنة ولائقة للأجيال القادمة.

الوقت لا يسمح بالتأخير. فنحن بحاجة إلى العدالة المناخية والعدالة العمالية الآن.



ستيفن كوتون،
الأمين العام للـITF

ونحن بحاجة إلى هذه النهج الشاملة في جميع قطاعات النقل. وقد تم إشعار صناعات الطيران، والسكك الحديدية، والنقل البري بأن وضع خطط الصناعة مع النقابات العمالية يجب أن يبدأ الآن.

يتعين على العمال المشاركة من أجل صياغة مستقبلهم، حيث أن التصدي للتحديات اللازمة لتحويل اقتصادنا يتطلب مشاركة جميع العمال معنا. وهذا يعني تمثيل العمال على جميع المستويات، من مكان العمل إلى الاجتماعات الدولية مثل مؤتمر الأطراف COP. ونحن نعلم أن عمال النقل النساء والشباب سوف يلمسون الأثر الأكبر الناتج عن أزمة المناخ، ولا بد من ضمان مقاعد لهم على طاولة المفاوضات، باعتبارهم قادة المستقبل.

مطالب الـITF لمؤتمر الأطراف COP27

01. رفع مستوى الطموح المناخي

يتعين على الحكومات، والشركات، ونقابات النقل أن تعمل معاً لإزالة الكربون من قطاع النقل والحفاظ باستمرار على هدف 1.5 درجة مئوية، ولعب دورنا في خفض الانبعاثات بنسبة 45% بحلول عام 2030 والتخلص من الانبعاثات الكربونية بحلول عام 2050.

ولكي نتمكن من الوصول إلى هذه المرحلة، يتعين علينا أن نسرع في عملية التحول في مجال الطاقة باستخدام أنواع وقود الطيران المستدامة، والهيدروجين، وأنواع الوقود البديلة والكهرباء.

02. الوفاء بالتزامات التمويل المناخي وسد فجوة المرونة

الوفاء بالتعهد البالغ 100 مليار دولار، وزيادة الاستثمار في البنية التحتية وخدمات النقل المستدامة، وتأمين التمويل لتعويض الخسائر والأضرار التي تلحق بالبنية التحتية للنقل، وتحسين ظروف العمال.

يتعين على الحكومات أن تعمل على تكثيف وتمويل خطط التكيف من أجل بناء أنظمة النقل المرنة مناخياً وتأمين ظروف العمل المناسبة للواقع المناخي في المستقبل.

03. الالتزام بخطط الانتقال العادل في جميع قطاعات النقل

جعل النقل منفعة عامة من خلال العمل الحكومي والرقابة الديمقراطية مع الوظائف النقابية الجيدة والانتقال العادل. ويجب إدراج معايير الانتقال العادل في الاتفاقات الجديدة المتعلقة بالتمويل المناخي.

الملكية العامة للبنية التحتية الرئيسية للنقل: يجب أن يكون النقل الحضري، والسكك الحديدية، والطيران جزءاً أساسياً من خطط النقل.



الصورة: ماركوس كوفمان

النقابات تحشد من أجل العدالة المناخية والعدالة العمالية

شارك في يوم العمل العالمي من أجل العدالة المناخية

في يوم السبت، 12 نوفمبر، ستكثف النقابات العمالية والمجتمع المدني جهودها لإظهار كيف يمكن أن يبدو العالم عندما يتم وضع العمال والمجتمعات في صميم السياسات المناخية. هناك عمليات حشد جماعية في مختلف أنحاء العالم، وهي تجمع بين الحركات من أجل بناء القوة اللازمة لتغيير الأنظمة - من نضالات الشعوب الأصلية إلى النقابات العمالية، ومن مجموعات العدالة العرقية إلى المضربين الشباب.

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

ارفع صوتك

أظهر لقادة الحكومات ورجال الأعمال أن نقابات النقل جادة بشأن الإجراءات المتعلقة بالتغير المناخي. شارك صوتك المتعلق بكيفية تأثير التغير المناخي على عملك واطلب من حكومتك اتخاذ إجراءات من أجل العدالة المناخية والعدالة العمالية.

استخدم هذه الهاشتاغات عبر الوسائط
الاجتماعية:

#unions4climate #COP27 #WeAreITF

الإجراءات التي يمكنك اتخاذها من أجل الانتقال العادل والنقل المستدام خلال مؤتمر الأطراف COP27:

متابعة حكومتك

اعرف ما هي التزامات حكومتك فيما يتصل بالطموح المناخي، والانتقال العادل والحوار الاجتماعي ضمن خططها المناخية الوطنية المعززة، أو ما يُعرف بالمساهمات المحددة وطنياً (NDCs). اطلب إدخال تعديلات على الخطط الوطنية والمساهمات المحددة وطنياً NDCs التي توجد فيها ثغرات.

تنظيم وطلب لجان الانتقال العادل

شجع ممثلي النقابات على التحدث إلى أعضاء نقابتك بشأن العمل المناخي والانتقال العادل.

نظّم خطط انتقال عادل للشركة أو مكان العمل مع صاحب عملك واعدد اتفاقيات مفاوضة جماعية للانتقال العادل على مستوى الشركة، والمستوى القطاعي والوطني.

التأثير على حكومتك

قم بإجراء اتصالات مع حكومتك قبل انعقاد مؤتمر الأطراف COP27 وشارك معها مطالب عمال النقل. راقب مساهمات حكومتك خلال مؤتمر الأطراف COP27.



القضايا الكبرى بالنسبة لعمال النقل في مؤتمر الأطراف COP27

سوف يتم خلق وظائف إضافية في مجال التصنيع والخدمات والتي من شأنها أن تدعم الاستثمار في النقل العام في جميع أنحاء البلاد التي تقع فيها هذه المدن. ومن شأن هذه الوظائف أن توفر المزيد من الحوافز للاقتصادات الحضرية من خلال زيادة فرص الحصول على فرص العمل والخدمات والأنشطة الترفيهية.

على سبيل المثال، إذا استثمرت لندن بما يتماشى مع هدف الـ 1.5 درجة مئوية، فإنها سوف تحصل على 143,700 وظيفة في مجال النقل العام، بالإضافة إلى 161,900 وظيفة إضافية في مختلف النواحي الاقتصادية في المدينة، ليصل مجموع الوظائف إلى أكثر من 300,000 وظيفة جديدة بحلول عام 2030.



وسوف تشهد جوهانسبرج خلق 54,000 فرصة عمل، مع خلق 73,100 فرصة عمل إضافية داخل جنوب إفريقيا.



أيضاً يوجد للاستثمار فوائد مجتمعية واسعة النطاق، مع آثار إيجابية على المساواة الاجتماعية، والسلامة، والصحة العامة، والرعاية الاجتماعية، ونوعية الحياة، الوصول إلى العمل والتعليم، والتنمية الاقتصادية.

01. الاستثمار المستدام

الاستثمار في النقل المستدام يخلق فرص العمل

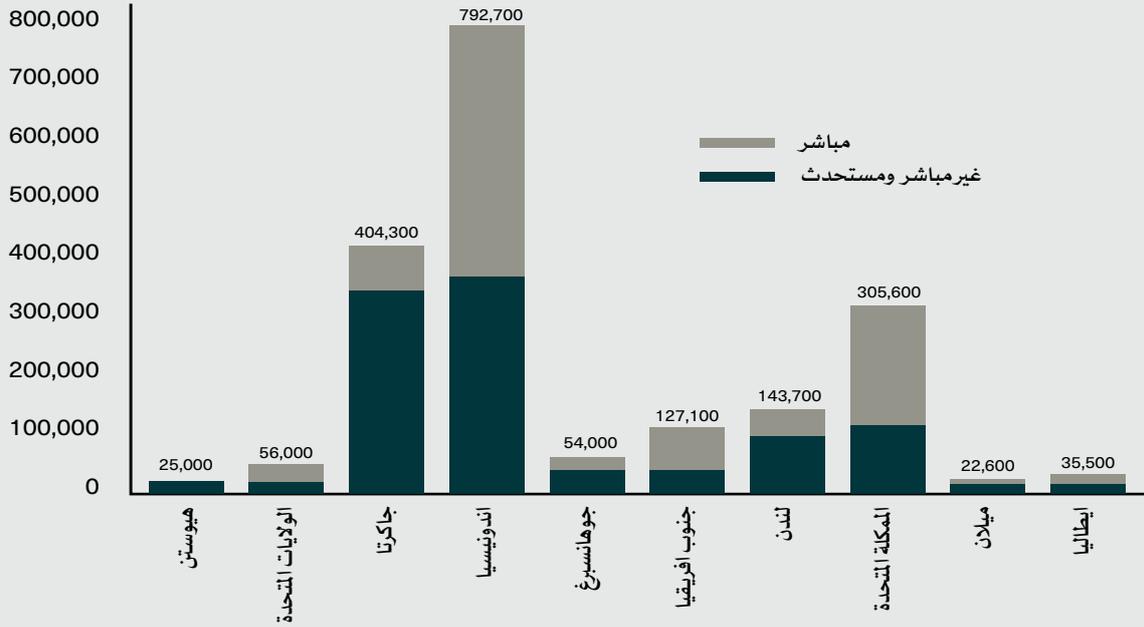
إن الملايين من فرص العمل عالية الجودة في مختلف أنحاء العالم يمكن أن تتوفر في قطاع النقل العام عبر مدننا.

مع الاستثمار المناسب، يمكن أن يكون النقل المستدام محركاً قوياً لخلق فرص العمل، وهو أيضاً يعمل على إبقائنا على مسار الحد من ارتفاع درجة الحرارة العالمية حتى 1.5 درجة مئوية.

لقد وجدت النمذجة التي أجراها الـITF وشبكة مدن الـC40 في خمس مدن عالمية - هي لندن، وجاكرتا، وميلانو، وجوهانسبرج، وهيوستن - أنه يمكن خلق ملايين الوظائف عالية الجودة حول العالم من خلال الاستثمار في وسائل النقل العام المستدامة. وتُظهر النمذجة أن الاستثمار في النقل العام بما يتماشى مع هدف الـ 1.5 درجة مئوية سيخلق عشرات الآلاف من الوظائف في كل مدينة من هذه المدن بين عامي 2021 و2030.

إن الاستثمار في النقل العام في خمس مدن فقط من شأنه أن يخلق أكثر من 650,000 وظيفة في مختلف المدن، بالإضافة إلى 650,000 وظيفة أخرى على مستوى العالم.





المصدر: ITF/C40 (2021). الوظائف التي تم إنشاؤها من خلال الاستثمار في النقل العام بما يتماشى مع أهداف اتفاق باريس في خمس مدن عالمية. ملاحظة: الوظائف التي تم إنشاؤها في بلد ما تتضمن تلك الموجودة في المدينة.

اقرأ التقرير الكامل على الموقع <https://www.itfglobal.org/en/reports-publications/c40itf-report-making-cop26-count>

"تتمثل رؤيتنا للسكك الحديدية في خلق الملايين من الوظائف الخضراء الجيدة، ومنح الأجيال القادمة عالماً أفضل يحترم حقوق العمال ويحترم كوكبنا."

ديفيد غوبي، رئيس قسم السكك الحديدية في الـ ITF
اتحاد عمال السكك الحديدية CGT، فرنسا



يكون التحول نحو صناعة نقل مستدامة ممكنًا إلا بالمشاركة النشطة من ملايين عمال النقل في جميع أنحاء العالم، بمن فيهم عمال النقل النساء وعمال النقل الشباب.

من المهم تحديد قضايا الانتقال العادل من الأسفل للأعلى حسب الأهمية. حيث ستكون بعض القضايا أكثر أهمية في أماكن عمل، أو مناطق، أو قطاعات نقل معينة. ولهذا السبب، يقوم الـITF بوضع سياسات انتقال عادل محددة لكل قطاع من قطاعات النقل.

إن التغيير المناخي يخلق مخاطر متعددة تهدد الصحة والسلامة. كما أن الحرارة الشديدة تعرض عمال النقل للخطر في كل مكان، من النقل العام إلى الموانئ والمطارات. ويجب أيضًا تقييم مخاطر الصحة والسلامة المترتبة على التكنولوجيات الجديدة بعناية كبيرة خلال عمليات الانتقال العادل. فعلى سبيل المثال، تُعتبر أنواع الوقود الخالية من الانبعاثات المستخدمة في الشحن البحري مثل الأمونيا والهيدروجين شديدة السمية بالنسبة للعمال والبيئة على حد سواء.

الانتقال العادل يعني أيضاً أن التكاليف الاقتصادية المترتبة على التغيير المناخي لا ينبغي أن تقع على كاهل العمال. وسواء كانت هذه التكاليف نتيجة التدريب على التكنولوجيات الجديدة أو التهديدات التي تتعرض لها الوظائف، فيتوجب حماية سبل

02. الانتقال العادل

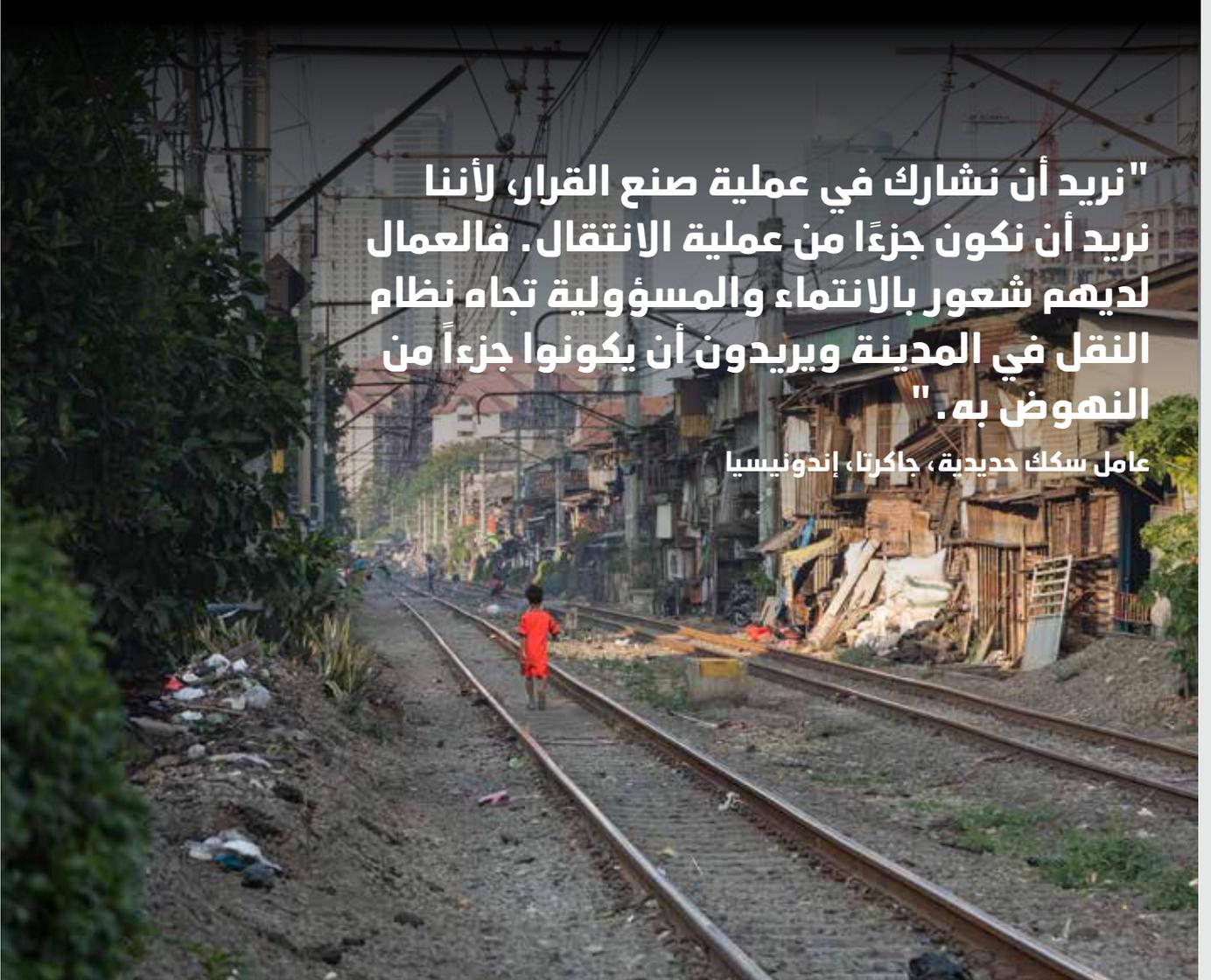
إن الانتقال العادل هو عبارة عن مصطلح خاص بال نقابات العمالية. وقد نشأ من مطالب النقابات العمالية بأن تكون العدالة للعمال جزءاً أساسياً في أي عملية تغيير هيكلية. والآن أصبح هذا المفهوم هو المفهوم الأكثر أهمية بالنسبة لحقوق العمال في إطار سياسة التغيير المناخي. وقد نجحت النقابات العمالية في القيام بحملات لإرساء مفهوم الانتقال العادل في القانون الدولي.

إن اتفاقية باريس، وهي المعاهدة الدولية بشأن التغيير المناخي التي تم اعتمادها في عام 2015، تلزم جميع الأطراف بأن يأخذوا "في عين الاعتبار متطلبات الانتقال العادل للقوى العاملة وخلق فرص العمل اللائقة والوظائف ذات الجودة العالية". وتتوسع المبادئ التوجيهية لمنظمة العمل الدولية بشأن الانتقال العادل حول هذا المبدأ، بما في ذلك الإشارة الصريحة إلى المفاوضة الجماعية، والتنوع الجندي، والصحة والسلامة.

إن الانتقال العادل يتمحور حول قوة العمال. ويحتاج العمال إلى صوت قوي بشأن جميع المسائل والقرارات المتعلقة بأثر التغيير المناخي. وهذا يتعلق بحماية معايير العمل والتأكد من سماع صوت العمال الهام. ولن

"نريد أن نشارك في عملية صنع القرار، لأننا نريد أن نكون جزءاً من عملية الانتقال. فالعمال لديهم شعور بالانتماء والمسؤولية تجاه نظام النقل في المدينة ويريدون أن يكونوا جزءاً من النهوض به."

عامل سلك حديدية، جاكرتا، إندونيسيا



وسوف يتطلب هذا دوراً أكبر بكثير للملكية العامة وإشرافاً ديمقراطياً أقوى على كيفية التخطيط لأنظمة النقل.

معيشة العمال. ويحتاج عمال النقل إلى ضمانات للوظائف بحيث تكون مدعومة بخطط عمل طويلة الأجل لكل قطاع.

يجب أن يكون لعمال النقل دور أساسي في بناء هذه الرؤية المستقبلية. ونحن نعلم أن التصدي للتغير المناخي وبناء صناعة نقل مستدامة سوف يتطلب التغلب على العديد من التحديات. إن عمال النقل يعرفون صناعتهم وهم على استعداد لقيادة التحول فيها. إن الانتقال العادل يدور حول التغيير الجذري. وهو يدور حول بناء مستقبل للصناعة يقوم على العدالة لعمال النقل، والتأكد من أن النقل يحقق المساواة لكل فرد في المجتمع.

إن إشراك جميع العمال في مكافحة التغير المناخي يتطلب المزيد من الديمقراطية في العمل. وهذا يعني معالجة الخلل الحالي في توازن القوى. ويجب أن تتاح للعمال النساء فرص متساوية للحصول على وظائف النقل ومناصب القيادة داخل الصناعة. ويواجه الملايين من العمال الشباب مستقبلاً مجهولاً بسبب الوظائف غير المستقرة وغير الرسمية، ويجب أن يكون لديهم مسارات تدريب قوية حتى يتمكنوا من تحويل الصناعة على المدى البعيد. ولن يحدث الانتقال العادل إلا إذا عالجنا هذه التفاوتات فوراً.

اقرأ المقالة الكاملة، الدفاع والتحول: حشد العمال من أجل العدالة المناخية:

<https://socialistproject.ca/2021/09/defend-and-transform-climate-justice/>

إن الانتقال العادل ينطوي على رؤية أوسع للنقل المستدام. كما أن بناء صناعة مستدامة سوف يتطلب تغييرات هيكلية كبيرة. إن صناعة النقل التي تحترم الحدود البيئية يجب أن تقوم على أساس الصالح العام، وليس على الطاقة الرخيصة، والملوثة، ومعايير العمالة المنخفضة.

03. المرونة المناخية

نحو قطاع نقل يتسم بالمرونة المناخية

إن مناخنا ينهار. فمن الفيضانات المدمرة إلى حرائق الغابات المستعرة، ومن موجات الحر غير المسبوقة إلى ارتفاع مستويات سطح البحر، وأصبحنا نرى التأثيرات المترتبة على التغير المناخي في كل مكان. ونحن بحاجة إلى القيام بإجراءات عاجلة، ليس فقط لوقف المزيد من التغير المناخي، ولكن أيضاً لمعالجة الأضرار التي لحقت بنا بالفعل.

إن أنظمة النقل لدينا معرضة بشكل خاص للتقلبات المناخية والمخاطر الجوية المتطرفة. إن الإخفاق في الاستثمار بالشكل الصحيح في البنية التحتية، والخدمات وسبل الحماية اللازمة لمواجهة آثار التغير المناخي الحالية والمتوقعة من شأنه أن يترك عمال النقل، ومجتمعاتنا، وأعمالنا التجارية عرضة للأضرار المتفاقمة.

عندما تعرضت جنوب إفريقيا لأمطار قياسية في وقت سابق من هذا العام، دمرت الفيضانات والأنهيارات الأرضية أجزاءً من ساحلها الشرقي. وقد لحقت أضرار جسيمة بالطرق وخطوط السكك الحديدية الهامة، إلى جانب مرافق ومخازن عربات السكك الحديدية. وتوقفت العمليات البحرية في ميناء ديربان، حيث أدت الرياح إلى سقوط أكوام الحاويات في المياه، وألحقت المخلفات والحطام الضرر بشبكات النقل الداخلي في محطات الميناء. ويمر حوالي 60 في المائة من صادرات جنوب إفريقيا عبر ميناء ديربان، وهو مركز تجاري رئيسي لبلدان جنوب الصحراء الكبرى في إفريقيا. وقد كان لهذه الظروف تداعيات خطيرة على قدرة المجتمع المحلي على الحصول على السلع والخدمات الأساسية، وتدابير ضارة لحقت بالاقتصاد الوطني والتجارة الإقليمية في جنوب إفريقيا.

وهذا ليس مثلاً فريداً من نوعه. حيث يؤثر التغير المناخي الخطير على قطاع النقل في جميع أنحاء العالم. فقد أدت درجات الحرارة الشديدة إلى انصهار الأسفلت على الطرق وانحناء خطوط السكك الحديدية مما تسبب في اضطرابات شديدة في هذه الخدمات. وتسببت العواصف الرملية

والترابية في حوادث السيارات وإسقاط خطوط الكهرباء. وتؤثر الظروف الجوية القاسية عادةً على الرؤية بالنسبة للرحلات الجوية، وفي أسوأ حالاتها، تلحق الضرر بالشاشات والمحركات.

تخسر إفريقيا ما بين 5-15% من نصيب الفرد من النمو الاقتصادي بسبب الآثار المترتبة على التغير المناخي.



يواجه العمال الذين يحافظون على حركة أنظمة النقل لدينا خلال موجات الحر والعواصف والجفاف والفيضانات مخاطر على صحتهم وسلامتهم وسبل عيشهم - وغالبًا ما تتفاقم هذه المخاطر بسبب الافتقار إلى الحماية الاجتماعية المناسبة.

ولمعالجة هذه الأضرار فنحن في حاجة إلى استثمارات كبيرة في التمويل المناخي المخصص للتكيف في قطاع النقل. ولكن في الأوضاع الراهنة، ليس فقط التمويل المخصص للتكيف يقل كثيراً عما هو مطلوب فحسب، بل إن قطاع النقل برمته أصبح منسياً إلى حد كبير. حيث أن أقل من واحد في المائة من إجمالي التمويل المناخي لقطاع النقل قد ذهب لأغراض التكيف في عامي 2019 و2020. وهناك حاجة ماسة إلى التمويل المناخي، وخاصة بالنسبة للبلدان النامية الأكثر تأثراً بالأزمة المناخية.

في الوقت الذي تجتمع فيه البلدان من أجل مؤتمر الأطراف COP27، يدعو الـITF إلى ما يلي:

- يجب على الحكومات مراجعة خطط التكيف الخاصة بمساهماتها المحددة وطنياً NDC. ويجب أن يتم ذلك بالتشاور مع العمال لكي يعكس الحاجة إلى بناء وتطوير وصيانة وتشغيل نظم النقل لزيادة المرونة المناخية إلى أقصى حد، ولحماية صحة العاملين في مجال النقل وسلامتهم وسبل معيشتهم، ولتوفير نظم شاملة وعالمية للحماية الاجتماعية.
- يجب على البلدان المتقدمة أن تحدد الكيفية التي ستفي بها بالتزاماتها الحالية فيما يتصل بالمناخ، بما في ذلك مضاعفة تمويل جهود التكيف.
- يجب على جميع البلدان أن تحرز تقدماً في تحقيق أهداف جديدة للتمويل المناخي تأخذ في عين الاعتبار الاحتياجات الاستثمارية اللازمة لتكثيف قطاع النقل ضمن معايير كمية ونوعية.

"[بسبب الفيضانات في باكستان،] توقفت عمليات القطارات تقريباً في المناطق المتضررة حيث أصبحت المسارات مغمورة بالمياه في العديد من الأماكن وأصبحت الجسور الحيوية إما مدمرة أو تالفة بشدة. ونحن نبذل كل جهودنا لاستئناف العمليات، ويقوم موظفو السكك الحديدية بدور حيوي في إصلاح البنية التحتية، وهم يعملون ليلاً ونهاراً على قدم وساق، على الرغم من أن كل فرد منهم تقريباً هو نفسه ضحية للفيضانات وأن الكثيرين منهم فقدوا منازلهم وثروتهم الحيوانية."

محمد نسيم راو، الأمين العام لنقابة عمال السكك الحديدية، باكستان، 2022



نقابات النقل والتغير المناخي

مخطط زمني لعمل الـITF

2010
تم اعتماد النقل المستدام كموضوع رئيسي لكونغرس الـITF الثاني والأربعون في مكسيكو سيتي. وقد دعا قرار الكونغرس رقم 1 إلى تحويل صناعة النقل من خلال إطار عمل مبني على 'التخفيض- والتحول- والتحسين' للحد من الانبعاثات، وتعزيز الرقابة الديمقراطية على الاقتصاد، وتحقيق انتقال عادل يقوم على إيجاد فرص العمل، وتوفير الوظائف الجيدة، وإعادة التوزيع الجذري للثروة.

2014
اعتمد كونغرس الـITF قراراً لإطلاق 'برنامج نقلنا العام' لتشجيع تحسين وتوسيع النقل العام للحد من الانبعاثات الناجمة عن النقل.

2015
وقع الـITF إعلاناً مشتركاً مع الرابطة الدولية للنقل العام (UITP) بشأن القيادة المناخية في أغسطس 2015.

2018
أطلق الـITF 'سياسة النقل العام للشعب' التي تضمنت إجراءات بشأن التغير المناخي باعتباره أحد مجالاتها الرئيسية الستة.

2019
قرر المجلس التنفيذي للـITF أنه يجب على جميع قطاعات الـITF أن تضع سياسة وخطة عمل للنقل المستدام.

2020
اعتمد المجلس التنفيذي للـITF إطاراً جديداً لسياسة النقل المستدام لتحديث قرار كونغرس عام 2010.

2021
تم إطلاق حملة المستقبل هو النقل العام بالاشتراك من بين الـITF وشبكة مدن الـC40، وتدعو الحملة إلى استثمار 208 مليار دولار سنوياً في النقل العام.

قامت المدرسة الصيفية للعمال الشباب في الـITF بتدريب 80 من عمال النقل الشباب على التنظيم من أجل النقل المستدام والانتقال العادل، واعتمدت سياسة النقل المستدام للعمال الشباب في الـITF.



تم اطلاق حملة الـITF للسكك الحديدية الآمنة والمستدامة التي تدعو إلى الملكية العامة والاستثمار، وضمانات العمل اللائق لدفع التحول نحو استخدام السكك الحديدية.

أطلق الـITF ورقة موقف النقل البحري المستدام والتي تتضمن ثمانية مبادئ للانتقال العادل.

مؤتمر الأطراف COP26: ألقى الأمين العام للـITF ستيفن كوتون كلمة في يوم النقل، دعا فيها إلى اتباع نهج يركز على العمال، وإلى إدراج الانتقال العادل في جميع سياسات النقل المستدام.

أطلق الـITF وشبكة مدن الـC40 تقرير كيف نجعل مؤتمر COP26 مؤثراً الذي يدعو المدن إلى مضاعفة استثماراتها في قطاع النقل العام بحلول عام 2030.

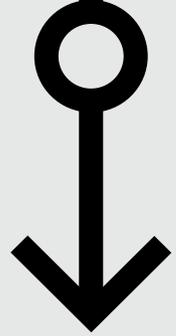
تم إنشاء فرقة العمل البحرية المعنية بالانتقال العادل بالشراكة ما بين الـITF، وغرفة الشحن البحري الدولية (ICS)، والميثاق العالمي للأمم المتحدة، ومنظمة العمل الدولية (ILO)، والمنظمة البحرية الدولية (IMO).

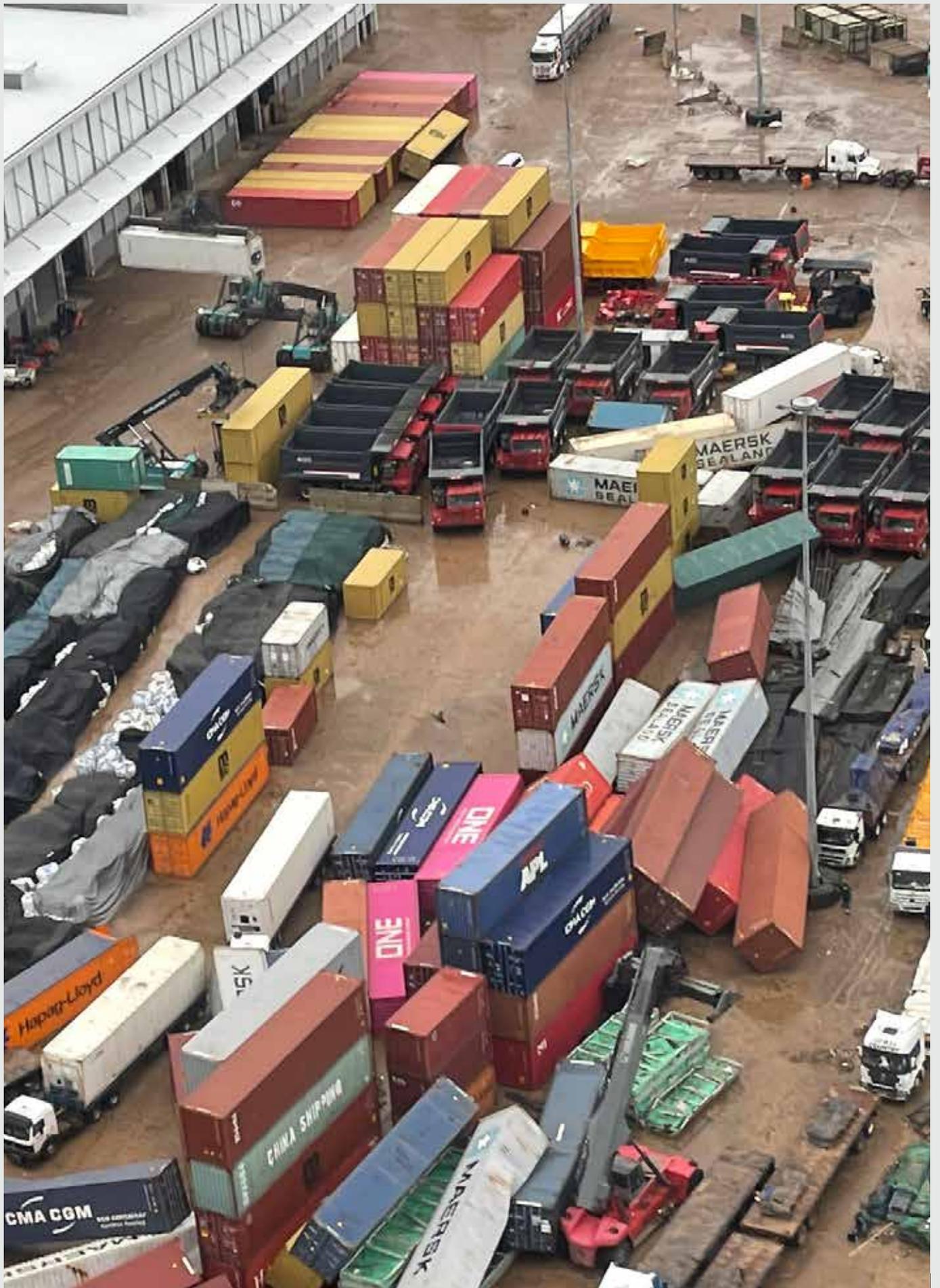
قامت 147 نقابة منتسبة للـITF في 46 بلد بمطالبة حكوماتها بتعزيز مساهماتها المحددة وطنياً NDCs بقدر أكبر من الطموح المناخي واتخاذ تدابير محددة بشأن الانتقال العادل والنقل المستدام.

2022

أنجز الـITF مشروع الانتقال العادل في النقل الحضري، حيث ضم ائتلاًفاً من النقابات المنتسبة للـITF ومنظمات العمال غير الرسمية في سبع مدن، وحدد الانتقال العادل من أسفل إلى أعلى.

اعتمد مؤتمر الـITF للطيران المدني سياسة الـITF للطيران المستدام التي تدعو إلى المزيد من الطموح المناخي، وخطّة عالمية لتوفير فرص العمل، ولجان وطنية للانتقال العادل عبر صناعة الطيران.





مؤتمر الأطراف COP27 : مؤتمر الأطراف الإفريقي

العدالة المناخية في إفريقيا

من المهم الاعتراف بأن إفريقيا كانت مسؤولة عن ثلاثة في المائة فقط من انبعاثات غازات الدفيئة التراكمية من عام 1850 إلى 2019، وأن نصيب الفرد من الانبعاثات هو أقل من أي منطقة أخرى على الإطلاق.

لذلك يجب أن تقع المسؤولية الرئيسية عن التخفيف من الانبعاثات في النقل على عاتق أولئك الذين أسهموا بالجزء الأكبر من الانبعاثات. ويتوجب على البلدان الغنية التي تطورت عن طريق إطلاق الانبعاثات الكربونية أن تأخذ زمام المبادرة من خلال الحد من الانبعاثات الناتجة عن النقل، ومن خلال توفير التمويل المناخي حتى تتمكن البلدان النامية من الاستمرار في التطور بما يتماشى مع أهداف المناخ.

وكما رأينا بالفعل في المنطقة، فإن أنظمة النقل معرضة بشكل خاص للظواهر الجوية المتطرفة. والتكيف أمر بالغ الأهمية لضمان مرونة أنظمة النقل في إفريقيا تجاه التغير المناخي، ولتقليل الأضرار التي قد تلحق بالعمال الذين يحافظون على تشغيل هذه الأنظمة، ولضمان استمرارها في العمل لصالح المجتمعات والأعمال التجارية التي تعتمد عليها.

سوف تستضيف مصر مؤتمر الأطراف COP27، فقد حان دور إفريقيا لاستضافة مؤتمر الأطراف. وهي لحظة مهمة لتسليط الضوء على قضايا محددة تتعلق بالعدالة المناخية تواجه عمال النقل في إفريقيا والعالم العربي وجميع بلدان الجنوب العالمي.

إن التغير المناخي يؤثر بالفعل على إفريقيا بشدة. إن ارتفاع درجات الحرارة وموجات الجفاف، والعواصف الشديدة، وارتفاع مستويات سطح البحر، والعواصف الرملية الكبيرة والفيضانات المدمرة تهدد حياة الناس وصحتهم وسبل معيشتهم في مختلف أنحاء القارة وتقوض التنمية الاجتماعية الاقتصادية. وإذا أردنا معالجة مشكلة الانهيار المناخي في إفريقيا، فإن النقل هو أحد المجالات الرئيسية التي تحتاج إلى إجراءات عاجلة.

يمثل قطاع النقل ما يقرب من ربع انبعاثات غازات الاحتباس الحراري المرتبطة بالطاقة، والنقل، جنباً إلى جنب مع الصناعة، هو المكان الذي ترتفع فيه الانبعاثات بسرعة كبيرة. وتعتبر تدابير التخفيف القوية في مجال النقل ضرورية للحد من المزيد من التغير المناخي وللحماية من الأضرار المناخية الأشد خطورة في إفريقيا.



نسبياً. وترتفع أعداد السيارات الخاصة بسرعة، حيث بلغت معدلات النمو 250 في المائة أو أكثر في بعض البلدان. وفي إفريقيا، يهيمن النقل غير الرسمي أيضاً، حيث يعتمد سكان المناطق الحضرية على الباصات الصغيرة والمركبات ذات العجلتين، وذات الثلاث عجلات للوصول إلى الأماكن التي يحتاجون الذهاب إليها. وتشتهر هذه المركبات بأنها ذات انبعاثات عالية، وهي ملوثة للهواء ومُثيرة للضوضاء، وتساهم في الازدحام وحوادث الطرق.

ومع النمو الحضري السريع في إفريقيا، فإن أحد أكبر مكاسب التخفيف سوف يأتي من تطوير أنظمة النقل العام الجماعية.

يُعتبر الاستثمار في وسائل النقل العام الموثوقة والميسورة التكلفة أمراً بالغ الأهمية للحد من ارتفاع الانبعاثات مع توسع المدن. ويجب أن يأخذ هذا في الاعتبار قطاع النقل غير الرسمي الذي يسد الفراغ الحالي في النقل الحضري، مع إضفاء الطابع الرسمي التدريجي من خلال تدابير الحماية من مخاطر الصحة والسلامة وتنظيم وتنسيق الخدمات، إلى جانب العمل على تعزيز التحول السريع في الطاقة.

نظراً لآثار التغير المناخي التي بدأت إفريقيا تشهد بالفعل، فإن الأمر يتطلب التحرك العاجل للوصول إلى أنظمة نقل تتسم بالمرونة المناخية. وهذا يعني بناء وتحسين وصيانة وتشغيل البنية التحتية للنقل والخدمات المناسبة للواقع المناخي الحالي والمتوقع.

النمو السريع في إفريقيا يجب ألا يقوض أهداف خفض الانبعاثات

من المتوقع أن تشهد إفريقيا أسرع نمو حضري على مستوى العالم، حيث أنه من المتوقع أن تستوعب المدن الإفريقية 950 مليون شخص إضافي بحلول عام 2050. والسؤال الآن هو كيف يمكن بناء أنظمة النقل المناسبة لدعم هذا النمو دون تقويض أهداف الحد من الانبعاثات.

بالنسبة لإفريقيا نفسها، يُعتبر النقل الحضري أحد المجالات الحاسمة بالنسبة للعمل المناخي. حيث أن معظم المركبات مستعملة، وغالباً ما تكون جودتها رديئة ومنخفضة في كفاءتها وفي تصنيف انبعاثاتها. وفي غرب إفريقيا، يشكل النقل البري 15 في المائة من الانبعاثات على الرغم من معدل استخدام المركبات المنخفض

"علينا أن ندرك أن النقاش الدائر حول قضية فرص العمل وحول قضية حماية الكوكب هو نقاش حول قضية واحدة. وبوسع العمال والنقابات العمالية أن يناضلوا من أجل الوظائف ومن أجل حماية كوكب الأرض في نفس الوقت."

جون مارك موانيك
رئيس لجنة التطوير الحضري في الـITF
النقابة العامة المتحدة للعمال وعمال النقل
(ATGWU، أوغندا)

التمويل المناخي أمر بالغ الأهمية لتحقيق التحول

بشكل أساسي، يعتمد إنجاز التغيير التحويلي الذي تحتاجه أنظمة النقل في إفريقيا على قيام البلدان المتقدمة بتوفير التمويل المناخي المطلوب. يجب أن يضع التمويل مسألة الانتقال العادل بقيادة العمال على سلم أولوياته، من أجل الوصول إلى أنظمة نقل مستدامة في إفريقيا تعمل لصالح الجميع.

في الوقت الذي تجتمع فيه البلدان من أجل مؤتمر الأطراف COP27، يدعو الـITF إلى ما يلي:

- أن تقوم المساهمات المحددة وطنياً NDCs الإفريقية بتحديد احتياجات التخفيف والتكيف في قطاع النقل، مع احتياجات التمويل المرتبطة بها.
- أن تقوم البلدان المتقدمة بالوفاء بالتزامها نحو التمويل المناخي البالغ 100 مليار دولار سنوياً، مع سداد مبالغ العجز السابقة.
- أن تقوم البلدان المتقدمة بإحراز التقدم في تحقيق أهداف جديدة للتمويل المناخي، مع مراعاة احتياجات إفريقيا واحتياجات البلدان النامية الأوسع نطاقاً، بما في ذلك ما يتعلق بجهود التخفيف والتكيف والخسائر والأضرار في قطاع النقل.

يجب أن يستلم العمال زمام القيادة في عملية الانتقال

من الأهمية بمكان إشراك عمال النقل بشكل كامل، بما في ذلك عمال النقل غير الرسمي والعمال النساء والشباب. إن العمال الذين يحافظون على حركة أنظمة النقل هم أفضل من يمكنهم تقديم المعلومات والمشورة بشأن تطوير أنظمة النقل الجديدة. ومن الأهمية بمكان ألا يستشار العمال فحسب، بل أن يكونوا جزءاً فعالاً من عملية اتخاذ القرارات المتعلقة بإزالة الكربون والتأثيرات على وظائفهم وظروف عملهم في قطاعاتهم. ويجب أن يكون الانتقال العادل الذي يقوده العمال في صميم العمل المناخي في قطاع النقل في إفريقيا.

إن مشاركة العمال أمر بالغ الأهمية لتخطيط تدابير التكيف وتنفيذها على نحو فعال. ويجب إيلاء اهتمام خاص لظروف العمل وتدابير الحماية لعمال النقل في جميع أنحاء إفريقيا مع تفاقم الآثار المناخية. وتوضح الأبحاث الجديدة التي أجراها الـITF مع نقابات النقل في القاهرة أنواع الإجراءات التي يتوجب التخطيط لها منذ البداية.

توضيح المساهمات المحددة وطنياً NDCs

الالتزامات المتعلقة بالنقل في المساهمات المحددة وطنياً NDCs: إفريقيا في دائرة الاهتمام

لا يوجد نموذج واحد يناسب جميع البلدان في إفريقيا. وفي جميع أنحاء القارة، تتنوع البلدان بشكل كبير من حيث التحديات المناخية، والموارد، والتنمية، والسياقات الاقتصادية والاجتماعية والسياقات الناجمة عن الصراعات.

وبالنسبة لكل بلد، يجب تصميم نهج العمل المناخي وحشد التمويل المناخي وفقاً للحالة السائدة كل بلد وربطها بالأولويات والخطط والمشاريع القائمة. وبشكل عام، ينبغي لهذه النهج أن تراعي قطاع النقل على الدوام، نظراً لأهميته الأساسية بالنسبة للتنمية الاقتصادية ودوره الهام في نقل السلع والناس يومياً.

تُظهر مراجعة للمساهمات المحددة وطنياً NDCs في خمسة بلدان إفريقية مجموعة الطرق التي يجري بها النظر إلى النقل، وتسلط الضوء على المجالات التي تحتاج إلى المزيد من المتابعة.

أنغولا

لمحة مختصرة: دولة غنية بالنفط في جنوب وسط إفريقيا شهدت مؤخراً حرباً أهلية.

بينما تغطي مساهمة أنغولا المحددة وطنياً NDC قطاع النقل، وتشير إلى أنه من المتوقع أن تزداد انبعاثات النقل مع النمو الاقتصادي، فإن إجراء النقل الوحيد المحدد، في إطار التخفيف، هو نشر الحافلات التي تعمل بالغاز الطبيعي، مما يساهم بأقل من واحد في المائة من إجمالي التخفيف من الانبعاثات. أما في إطار التكيف، فلا توجد إشارات محددة إلى قطاع النقل باستثناء دراسة حول التأثير على إنتاجية مصائد الأسماك.

شرح توضيحي للتعهدات الملزمة للحكومات بشأن المناخ – أو المساهمات المحددة وطنياً (NDCs) – وكيف يمكن للنقابات العمالية أن تقوم بالحملات لجعل هذه المساهمات أكثر قوة بالنسبة لعمال النقل.

إدراكاً للحاجة إلى نهج وطنية مختلفة، يقتضي اتفاق باريس من كل دولة موقعة على الاتفاق أن تضع خطة عمل مناخية. تسمى هذه الخطة المناخية بالمساهمة المحددة وطنياً NDC.

يجب أن تحدد هذه المساهمات المحددة وطنياً NDCs أهداف وخطط البلدان من أجل خفض انبعاثاتها، والتكيف مع تأثيرات المناخ، واستراتيجيات للتمويل المناخي، إلى جانب عمليات الرصد لإبقاء العمل المناخي على المسار الصحيح. ومن المفترض أن تقوم البلدان بتحديث مساهماتها المحددة وطنياً NDCs كل خمس سنوات، ولكن نظراً لأن الخطط الحالية لم تحقق خفض الانبعاثات المطلوب للحد من الاحتباس الحراري العالمي حتى 1.5 درجة مئوية، فقد تمت الدعوة إلى وضع مساهمات محددة وطنياً NDCs منقحة ذات أهداف أعلى في عام 2022.

لمعرفة المزيد عن المساهمات المحددة وطنياً NDCs، راجع شرح الـITF التوضيحي أبجديات المساهمات المحددة وطنياً NDCs.

ابحث هنا عن المساهمة المحددة وطنياً NDC الخاصة ببلدك لمعرفة ما إذا كان النقل المستدام والانتقال العادل مشمولاً فيها
<https://unfccc.int/NDCREG>

ليبيريا

لمحة مختصرة: دولة غنية بالموارد الطبيعية في غرب إفريقيا. وهي واحدة من أقل دول العالم نمواً، ولديها انبعاثات منخفضة جداً من غازات الدفيئة. وقد تأثرت بشكل كبير بالحروب الأهلية الأخيرة وتفشي وباء الإيبولا المتعدد.

في إطار جهود التخفيف، تتعهد مساهمة ليبيريا المحددة وطنياً NDC بخفض إجمالي الانبعاثات بنسبة 15 في المائة عن مستويات العمل المعتاد بحلول عام 2030، وذلك من خلال إدخال مركبات الكيحات الكهربائية (عربات الريكشو). ولكن لا توجد تفاصيل حول كيفية القيام بذلك. وتشير المساهمة المحددة وطنياً NDC أيضاً إلى تحويل الحافلات التابعة للهيئة الوطنية للنقل وسيارات الأجرة الخاصة لكي تعمل على الغاز الطبيعي بحلول عام 2030؛ وإلى فرض رسوم على المركبات التي تُطلق انبعاثات عالية من غازات الدفيئة، وتقديم خصومات على المركبات المنخفضة الانبعاثات؛ ووضع سياسة للنقل المستدام بحلول عام 2025. وفيما يتعلق بالتكيف، هناك التزام بوضع خطة للبنية التحتية الخضراء لجميع المدن في البلاد، ولكن ليس هناك تفاصيل، ولا أي تدابير محددة بشأن النقل.

موريشيوس

لمحة مختصرة: هي أرخبيل مكون من 70 جزيرة في المحيط الهندي. وهي دولة جزرية صغيرة نامية تواجه تهديداً كبيراً من ارتفاع مستوى سطح البحر. وهي تتمتع بأعلى مستوى من التنمية في إفريقيا.

تم تحديد النقل كأحد القطاعات ذات الأولوية للتخفيف في المساهمة المحددة وطنياً NDC، مع التزامات بتوسيع شبكة السكك الحديدية الخفيفة كجزء من الاستراتيجية الوطنية لتحديث قطاع النقل العام والارتقاء به بحلول عام 2022. كما تلتزم المساهمة المحددة وطنياً NDC بالإلغاء التدريجي للإعانات والحوافز المقدمة لواردات حافلات الديزل، وزيادة الدعم لشراء المركبات الكهربائية. ومع ذلك، لا يوجد هدف لخفض الانبعاثات يرتبط تحديداً بتدابير النقل هذه. وفيما يتعلق بالتكيف، هناك إشارات إلى موائد الأسماك والسياحة، ولكن قطاع النقل غير مشمول.

المغرب

لمحة مختصرة: هي حالياً خامس أكبر اقتصاد في إفريقيا وتقع في شمال غرب إفريقيا.

في إطار برنامج تحسين النقل العام الحضري في مساهمتها المحددة وطنياً NDC، حدد المغرب العديد من الاستراتيجيات والأهداف المحددة للتخفيف. وينصب التركيز الرئيسي على تشجيع اتباع نهج النقل المتعدد الوسائط بين المدن، بما في ذلك السكك الحديدية، والحافلات الكهربائية، وسيارات الأجرة، وتوسيع نطاق خطوط الترام. وقد تعهد صندوق دعم طريق النقل الحضري بتمويل البرنامج بمبلغ 200 مليون دولار. وفيما يتعلق بالتكيف، هناك إشارات إلى موائد الأسماك، ولكن لا توجد أهداف محددة. وقد بدأ المغرب في خطة تكيف وطنية، ولكن النقل غير مشمول حالياً فيها كقطاع ذي أولوية.

نيجيريا

لمحة مختصرة: دولة غنية بالنفط تقع في غرب إفريقيا. وهي الدولة الأكثر اكتظاظاً بالسكان في إفريقيا وهي تعتبر من الاقتصادات الناشئة. وهي جزء من الاقتصادات الإحدى عشر القادمة إلى جانب دول مثل مصر، والمكسيك، وكوريا الجنوبية وتركيا.

في إطار التخفيف، تُشير مساهمة نيجيريا المحددة وطنياً NDC إلى مجموعة من تدابير النقل. وتتضمن الالتزامات ما يلي: طرح 100,000 حافلة إضافية بحلول عام 2030؛ وسوف تُغطي باصات التردد السريع BRT أكثر من 22 بالمائة من الكيلومترات التي يقطعها الركاب بحلول عام 2035؛ كما أن ربع الشاحنات والحافلات سوف تستخدم الغاز الطبيعي بحلول عام 2030؛ وسيتم فرض قيود شديدة على الانبعاثات الصادرة عن جميع المركبات بحلول عامي 2023 و2030. ومع ذلك، فإن المساهمة المحددة وطنياً NDC ليس لديها التزام ثابت بهدف محدد لخفض الانبعاثات في مجال النقل. كما تحتوي المساهمة المحددة وطنياً NDC على خطة مناخية مدتها خمس سنوات تختص بالعاصمة لاغوس، حيث يشكل النقل واحداً من ثلاثة مجالات للتركيز. والتدابير المشار إليها في هذه الخطة تتلخص في توسيع شبكة باصات التردد السريع BRT في المدينة، والتخطيط المكاني لتعزيز التنمية الموجهة نحو استخدام وسائل النقل العام، وتشجيع تحديث المركبات المنخفضة الانبعاثات وتحويل الشحن من الطرق البرية إلى السكك الحديدية. وفيما يتعلق بالتكيف، هناك إشارات في الخطة إلى تأثير التغير المناخي على السياحة، وبشكل موجه إلى الممرات المائية. إن نيجيريا تمضي قدماً في خطة التكيف الوطنية، ولكن ليس من الواضح بعد كيف سيتم إدراج النقل فيها.

وهذه تُعتبر فجوة خطيرة، لا سيما عندما تُفكر المساهمات المحددة وطنياً في توسيع أنظمة النقل. وهذا من شأنه أن يترك الأنظمة التي تحافظ على حركة مجتمعاتها واقتصاداتها عرضةً للتغير المناخي ويعرض سلامة عمال النقل وصحتهم وسبل معيشتهم لمخاطر خاصة.

سد الفجوات

يجب معالجة أوجه القصور في الانتقال العادل، والتخفيف والتكيف في المساهمات المحددة وطنياً NDCs في أسرع وقت ممكن حتى يكون لدى جميع البلدان في إفريقيا، والعاملين فيها خطط عمل مناخية شاملة وطموحة لقطاع النقل، والتي تحقق الانتقال العادل الحقيقي.

يجب تحديد الاستثمارات المطلوبة لجعل هذه المساهمات المحددة وطنياً حقيقة واقعة. كما أن نقابات النقل تطالب الحكومات بسد هذه الفجوات ووضع هذه الخطط موضع التنفيذ.

المساهمات المحددة وطنياً NDCs في دائرة الاهتمام

الالتزامات تجاه الانتقال العادل

بينما توجد بعض الإشارات داخل هذه المساهمات المحددة وطنياً NDCs إلى قضايا الانتقال العادل، ونوع الجنس والشباب، إلا أنه ليس من الواضح ما الذي تعنيه هذه الإشارات بالنسبة لعمال النقل على وجه التحديد. ولا تزال هناك أسئلة رئيسية:

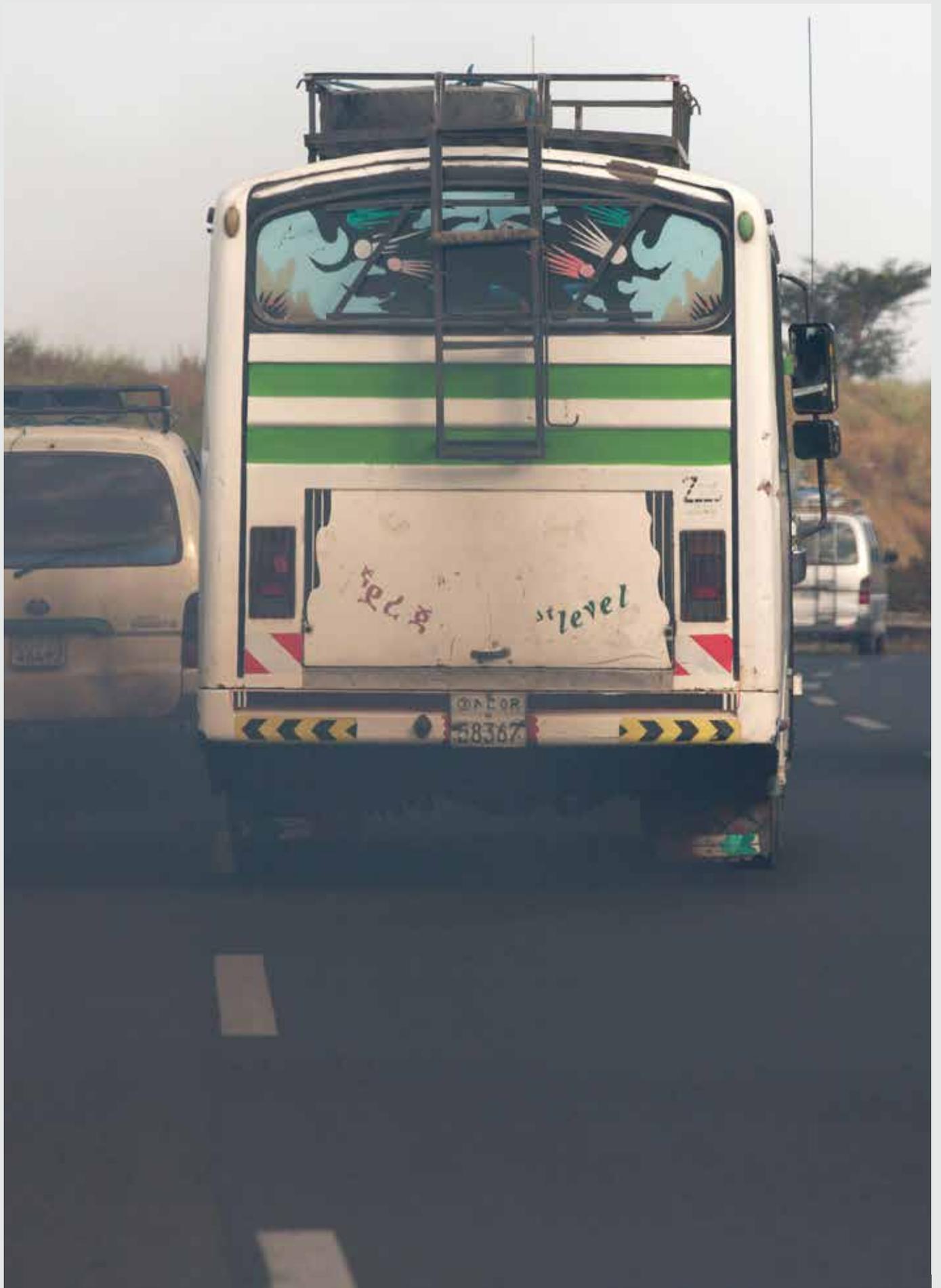
- ما هي الأحكام التي تنص على إشراك عمال النقل (بمن فيهم النساء والشباب) في الخطط المناخية الخاصة بالنقل؟
- كيف يجري تقييم ومعالجة آثار التدابير المقترحة على العمال (بمن فيهم العمال غير الرسميين)؟

الالتزامات نحو التخفيف

من الأمور الإيجابية أن نرى أن بعض هذه البلدان لديها تدابير مفصلة للتخفيف من آثار التغير المناخي في قطاع النقل، ولكن من الجدير بالملاحظة أن ليبيريا – المسؤولة عن أقل مساهمة من الانبعاثات في هذه المجموعة – هي وحدها التي وضعت هدفاً محدداً لخفض الانبعاثات المتصلة بالنقل.

الالتزامات نحو التكيف

إن عدم الاهتمام بالتكيف في قطاع النقل هو أمر لافت للنظر، خاصة وأن أنظمة النقل في كل بلد من هذه البلدان تتأثر بالفعل بالتغير المناخي.



عمال النقل يعملون من أجل الانتقال العادل

لقد كان الإجراء الأول لفرقة العمل هو التكلفة بإجراء دراسة حول المهارات المستقبلية التي ستحتاج إليها القوى العاملة في مجال الملاحة البحرية خلال عملية الانتقال الناجح نحو السفن الخالية من الانبعاثات. وتظهر النتائج الأولية للدراسة، التي سيتم إطلاقها في مؤتمر الأطراف COP27، أن مئات الآلاف من البحارة سيحتاجون إلى إعادة التدريب بحلول عام 2030 إذا أرادت صناعة الشحن البحري مواكبة أهداف اتفاق باريس وجدوله الزمني.

سوف تسلط الدراسة الضوء على أهمية الصحة والسلامة للانتقال العادل في القطاع البحري. وسوف تنطوي السفن الخالية من الانبعاثات على تكنولوجيات محفوفة بالمخاطر، مثل الطاقة الناتجة عن الهيدروجين أو الأمونيا، والتي تشكل مخاطر هائلة على البحارة وعلى البيئة نظرًا لسميتها. ولا يمكن أن يتم تبني هذه الأنواع من الوقود إلا بوجود صوت قوي للبحارة في جميع جوانب إدارة الصحة والسلامة.

سوف تُظهر الدراسة أيضًا الحجم الهائل للتغييرات المطلوبة. وتدرك فرقة العمل أن توفير الوظائف الجيدة والعمل اللائق سيكون ضروريًا من أجل اجتذاب القوى العاملة ذات المهارات العالية والاحتفاظ بها، وسيطلب ذلك اتخاذ تدابير قوية لدعم البحارة الشباب، وتغييرات جذرية لدعم المزيد من البحارة النساء لدخول هذه الصناعة.

تتصدر نقابات الـITF النضال العالمي من أجل الانتقال العادل من القاعدة إلى القمة، عبر جميع قطاعات النقل.

01. فرقة العمل البحرية المعنية بالانتقال العادل

تم إطلاق فرقة العمل البحرية المعنية بالانتقال العادل في مؤتمر الأطراف COP26 في غلاسكو. وهي أول فرقة عمل عالمية معنية بالانتقال العادل في أي صناعة. وشركاؤها المؤسسون هم الـITF، وغرفة الشحن البحري الدولية (ICS)، والميثاق العالمي للأمم المتحدة، ومنظمة العمل الدولية (ILO)، والمنظمة البحرية الدولية (IMO). ومع التمثيل الثلاثي من النقابات العمالية، وأصحاب العمل، والمنظمات الحكومية الدولية، تغطي فرقة العمل نطاقاً واسعاً من صناعة الشحن البحري.

الهدف من فرقة العمل هو ضمان أن يكون منظور البحارة، الذين ستكون خبراتهم وتجاربهم حاسمة في جعل عملية إزالة الكربون من النقل البحري حقيقة واقعة، محورياً في القرارات المتعلقة بإزالة الكربون من الصناعة البحرية. وهذا يشمل حماية معايير العمل الخاصة بالبحارة والتأكد من أن البحارة لديهم صوت قوي في جميع التغييرات الرئيسية التي تنطوي عليها عملية إزالة الكربون. ولدى فرقة العمل أيضًا رؤية أوسع للانتقال العادل، وهي تقوم بالتأكد من وجود المساواة والعدالة لجميع العمال عبر سلسلة التوريد البحرية، وكذلك في مجتمعات الموانئ وبلدان الجنوب العالمي.

"نحن نعمل في الخارج بلا غطاء، ولا نريد أن ننتظر حتى يصيب البرق أحد العمال لكي نتحرك. والبرق يحدث هنا بشكل متكرر".

أندريس سانشير، ممثل لنقابة APA وعضو في لجنة الصحة والسلامة

قام أكبر مشغل للمطارات في البلاد، وهو إيروبويرتوس 2000، بتركيب أنظمة إنذار صوتية ومرئية في جميع المطارات الرئيسية لإعطاء العمال تحذيرًا ووقتًا كافيًا لإيقاف العمليات مؤقتًا خلال الطقس القاسي.

العمال الذين بدأوا نظام الإنذار أصبحوا الآن ركائز العمل النقابي بشأن آثار تغير المناخ على عمال الطيران، وبشأن الدور الذي يمكن أن يلعبه العمال في طرح الانتقال العادل. وبعد التجربة الناجحة لنظام الإنذار المبكر، فإن العمال الآن يدفعون سلطات المطارات وأصحاب العمل إلى كهرية عمليات المطارات، ووضع بروتوكول خاص بالحرارة الشديدة، وتوفير نفس الحماية لعمال الوظائف الغير مستقرة، وإدماج المناخ كقضية محورية يتوجب على لجان الصحة والسلامة معالجتها.

03. عمال التطبيقات في حيدر أباد يطالبون بانتقال عادل مع التمتع بالحقوق والحماية

في جميع أنحاء العالم، تم بث صور عمال توصيل الطعام الذين يعملون في ظل الظواهر الجوية المتطرفة، سواء كانت عواصف أو فيضانات عارمة أو موجات حر، عبر التلفزيون ووسائل التواصل الاجتماعي. لقد أصبحت هذه الصور شائعة إلى حد كبير، وهي تعرض ظروف العمل الخطيرة التي يواجهها عمال التطبيقات، والتي تفاقمت بفعل أزمة المناخ.

بسبب افتقار عمال التطبيقات إلى حقوق العمل، والتي غالباً ما تعزى إلى سوء تصنيفهم كمتعاقدين مستقلين، فإنه يتعين عليهم العمل في ظل الظروف الجوية القاسية وأن يواصلوا عملهم في النقل والتوصيل بدون أي حماية، وغالباً ما يكونون عرضة لمخاطر أكبر. وهذا هو الحال بشكل خاص بالنسبة للعاملين في مجال توصيل الطعام الذين

02. انتقال عادل لعمال الطيران: عمال المطار في بوينس آيرس يقومون بإنشاء نظام إنذار مبكر من خلال تطبيق واتساب

يدرك عمال الطيران تمام الإدراك عواقب أزمة المناخ المترتبة على وظائفهم، وعلى الركاب والمجتمعات التي يخدمونها. وفي بوينس آيرس، الأرجنتين، تولى العمال الذين تم تنظيمهم من خلال نقابة عمال الطيران الأرجنتينية (APA) زمام المبادرة بأنفسهم.

أثار العمال مخاوف بشأن المخاطر التي يشكلها تزايد وتيرة وشدة العواصف الرعدية في مطار إيروبارك بوينس آيرس، وحقيقة أن المطار لا يحتوي على نظام إنذار للعمال الذين يعلقون وسط العواصف. ويعتبر البرق على مدرج المطار أحد أكبر المخاطر التي تواجه عمال الخدمات الأرضية في قطاع الطيران.

بعد أن أخفق أصحاب العمل في الاستجابة لمطالب العمال، اجتمع العمال مع زملائهم في محطة الأرصاد الجوية، وأنشأوا مجموعة واتساب للإنذار في الظروف الجوية القاسية. ومن خلال المجموعة، قدمت هذه الإخطارات تحذيرات للعمال عن العواصف القادمة، وعن وقت الذهاب إلى الملاجئ.

بعد أشهر من الضغط على أصحاب العمل، بما في ذلك شركات الطيران، وشركات مناولة الأمتعة، وشركات التزويد بالوقود، توصلت النقابة إلى اتفاق لوقف جميع الأعمال خلال الظواهر الجوية المتطرفة. وأصبحت هذه الاتفاقية والبروتوكول بشأن الظواهر الجوية المتطرفة سياسة وطنية في عام 2018، عندما قامت الهيئة الوطنية لتنظيم الطيران المدني بتوسيع نطاق الاتفاقية لتشمل جميع عمليات المطار. وفي عام 2019،

"يخطر العمال إلى الاختيار ما بين السلامة وكسب الرزق. يتعرض سائقو تطبيقات الأجرة وعمال التوصيل لمخاطر صحية مهنية مزمنة بسبب تغير المناخ والتلوث، مثل التشنجات الحرارية، والإرهاق الحراري، وضربة الشمس، وأمراض القلب، وأمراض الجهاز التنفسي، واضطرابات الحساسية، ناهيك عن الضغط العقلي خلال ساعات العمل الطويلة على طرق المدينة المزدحمة."

شيخ صلاح الدين، رئيس نقابة TGPWU-IFAT

أيضاً في منح سائقيها الرسوم الإضافية التي كانت
تتقاضها من العملاء بسبب زيادة الطلب.

تقوم نقابة TGPWU-IFAT بقيادة حملة شاملة
للانتقال العادل ولا تقتصر على ظروف العمل أثناء
الظواهر الجوية القاسية. وقد قرر العمال في
النقابة إجراء عمليات تدقيق مناخية في مناطق
المرور التي يستخدمونها غالباً، وفي المجتمعات
التي يعيشون فيها، لمساعدتهم في المطالبة
بالبنية التحتية والحماية اللازمة. وهم يطالبون
أيضاً بدعم الحكومات الإقليمية والفيدرالية للتحويل
إلى السيارات الكهربائية دون الوقوع في براثن
الديون. وسوف تستفيد الغالبية العظمى من
عمال التطبيقات من كهربية أنظمة النقل من خلال
التحسينات الخاصة بالتلوث الهوائي والوضائى،
ولكنهم لن يستطيعوا البدء في الانتقال من دون
الدعم والإعانات الحكومية.

يواجهون ظروفًا جوية قاسية وهم يتوقعون أنهم
سيبقون قادرين على العمل، بدون مأوى أو تأمين
صحي يمكنهم الاعتماد عليه لحماية أنفسهم.

في حيدر أباد، الهند، يقوم عمال التطبيقات
بالتنظيم لتسليط الضوء على هذه الظروف
ويطالبون بأن تقوم الشركات التي تدعي أنها
مستدامة بإدراج العمال في معادلة الاستدامة
الخاصة بها. ولأكثر من عام، استمر العمال الذين
تم تنظيمهم ضمن نقابة عمال الأعمال الحرة
والتطبيقات 'تيلانجانا' (TGPWU)، وهي عضو
في الاتحاد الهندي لعمال النقل القائم على
التطبيقات (IFAT)، في القيام بحملة من أجل
الانتقال العادل لعمال التطبيقات. وتعمل النقابة
على نشر الوعي بشأن الزيادة في معدلات درجات
الحرارة الموسمية ومعدلات سقوط الأمطار
ومستويات التلوث. وهذه الظروف تؤثر أيضاً
على صحة وسلامة السائقين وعمال التوصيل
الذين يتعين عليهم العمل أثناء موجات الحر
والفيضانات.

خلال موجة الحر الأخيرة التي اجتاحت الهند، أثارت
نقابة TGPWU-IFAT الوضع الخاص بسائقي
التوصيل في شركات مثل 'سويغي' و'زوماتو'،
حيث يتعرض عمال دراجات التوصيل بشكل أكبر
لضربة الشمس. ولم تكتف هذه الشركات بحرمان
العمال من الحماية أثناء موجات الحر، بل فشلت

الـITF في مؤتمر الأطراف COP27

يمكن الاطلاع على لمحة عامة عن الأنشطة النقابية في مؤتمر الأطراف COP27 في شرم الشيخ عبر الرابط التالي: tinyurl.com/unions-cop27

سيتم تحديث البرنامج كلما توفرت معلومات جديدة.

يضم وفد الـITF إلى مؤتمر الأطراف COP27:

جيرمي أندرسون
رئيس النقل المستدام في الـITF
@linesofpower

جومان كبة
باحث استراتيجي في الـITF

سمر يوسف سعفان
معلم إقليمي للـITF في العالم العربي

ليندسي أوستن، بحارة
النقابة الدولية للبحارة، الولايات المتحدة
الأمريكية

كليو بيرنيزا، بحارة
نقابة AMOSUP، الفلبين

ستيفن كوتون
الأمين العام للـITF

جون مارك موانيك
رئيس النقل الحضري في الـITF
النقابة العامة المتحدة للعمال وعمال النقل

(ATGWU، أوغندا)
@jhmrmwanika

ديفيد غوبي
رئيس قسم السكك الحديدية في الـITF
اتحاد عمال السكك الحديدية CGT
@davidgobe1

جاس جيرى
ممثل عمال النقل الشباب في الـITF
نقابة النقل بالسكك الحديدية والبحرية، نيوزيلندا

ساري سارينين
نقابة يونيفور، كندا

بلال ملكاوي
السكرتير الإقليمي للـITF في العالم العربي

بجهد من نفق كل العالم