



المصدر:

التاريخ:

تمهد لتقرير البنك الدولي حول

أفاق التنمية بعد السلام

مذكرة حول المشروعات الإقليمية ذات الأولوية:

التعاون الإقليمي

لخلق مصالح مشتركة

تتابع «قضايا القبس» نشر الوثائق المتعلقة بمسيرة السلام في المنطقة لاطلاع القارئ على آفاق المستقبل وحقيقة ما يخطط للمنطقة العربية في إطار النظام الدولي الجديد حيث توقع أن يغلب الصراع الاقتصادي داخله على أشكال الصراع الأخرى.

■ التعاون الدولي الوسيلة الوحيدة لمعالجة

مشاكل البيئة وتطوير المصادر

دور المشروعات الاقليمية:

1. من الناحية النظرية، تنبع أهمية المشروعات الاقليمية في تعزيز السلام والتنمية الاقتصادية، من ثلاثة اعتبارات مختلفة:
 - أ. لأن بعض المشاكل الأشد المتعلقة بالبيئة وإدارة الموارد التي تواجه منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا تتجاوز الحدود الوطنية، فإن التعاون على المستوى الاقليمي أو بين دول المنطقة فيما بينها، هو الوسيلة الوحيدة القابلة للحياة لمعالجة هذه المشكلات بالتعاون الاقليمي اساسي، على سبيل المثال، لوقف التآكل البيئي لبعض الهياكل المائية الدولية كخليج العقبة، وللتطوير العقلاني لمصادر المياه العذبة مثل مياه نهر الأردن ولا تساعد مشاريع التخطيط والإدارة المشتركة في تحقيق عوائد اقتصادية أكبر وحسب بل إنها ستساعد في نزع فتيل التوترات والصراعات بين الأطراف المشاركة عن طريق خلق مصالح مشتركة واعتماد متبادل.
 - ب. يمكن للمشروعات الاقليمية ان تساعد على تدفق البضائع والخدمات عبر المنطقة عن طريق تقوية روابط البنية التحتية بين مختلف الدول، وبالتالي تمكين المنطقة من استغلال عمليات التكامل التي تتيحها مصادر المساعدات المختلفة ونماذج الطلب في المنطقة ويعود تراجع أهمية التجارة عبر دول منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، في جزء منه إلى القيود المادية والمؤسسية - على حركة البضائع والخدمات بين أرجاء المنطقة.
 - ج. في حالات تقيد الطلب بحجم السوق المحدود في كل دولة من الدول، يمكن للمشروعات الاقليمية ان تشكل البنية لاستغلال القدرات الحجم، ويمكن لإقامة شبكات الطاقة بين هذه الدول على سبيل المثال ان تقلص تكلفة تزويدها بالكهرباء من خلال إدارة الفضل لحمل الذروة والانظمة المتنوعة.

بناءً على الطلب المقدم من المجموعة متعددة الأطراف حول التنمية الاقتصادية والتعاون الاقليمي، يعكف البنك الدولي على إعداد تقرير فني يتضمن تقييماً لافاق التنمية الاقتصادية والاجتماعية في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (MENA) وتقديم جدول اعمال بالاجراءات المستقبلية التي تحظى بالاولوية.

ومن المنتظر ان يشمل التقرير الفني من بين اشياء اخرى، مقترحات لمشروعات معينة تستهدف تعزيز التعاون الاقليمي والتنمية، وتتناول هذه المذكرة، التي أعدت كرافد للتقرير المذكور، الجانب الفني منه.

وتبدأ المذكرة بمناقشة موجزة للدور الذي يمكن ان تلعبه المشروعات الاقليمية في تعزيز السلام والتنمية في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا والدروس المستفادة من تجارب سابقة في اماكن اخرى من العالم. وتحدد هذه المذكرة التي تعتبر واجهة خلفية للتقرير، المعايير الرئيسية الموظفة للعرض الاولي للافكار حول المشاريع التي تم اختبارها، وتعرف هذه المشروعات التي يبدو أنها تحظى بالاولوية بناءً على التحليلات التي أجريت وتختتم المذكرة بتحديد الخطوات القادمة لدفع هذه المقترحات قدماً.

قطاع الطرق

٨. الطريق الساحلي لشرق البحر الأبيض المتوسط الهدف من هذا المشروع هو توفير خط سريع لهذا الممر التاريخي الذي يربط أوروبا بشمال أفريقيا عن طريق تركيا، ويصل طول الأجمالي لهذا الخط حوالي ستمائة كيلومتر، والجزء الأكبر منه مبني بالفعل وفقا لمستويات الطرق السريعة، في حين أن هناك أجزاء بحاجة إلى درجات متباينة من التحسينات، والكثير من أجزاء هذا الطريق مقامة حاليا كطرق متعددة الممرات ولكنها لم تصل بعد إلى مستويات الطرق السريعة، بسبب عدم التحكم الكافي بمدخلها أو رداة التنفيذ والافتقار للعلامات والشاخصات الضرورية.

ويتضمن المشروع بناء وتحسين ورفع مستوى الطريق الممدد على طول الساحل الشرقي للبحر الأبيض المتوسط من الحدود التركية / السورية إلى مصر لقطاع غزة وتبلغ تكاليف المشروع حوالي ستمائة مليون دولار ويتوقع أن يستغرق العمل فيه ست سنوات وقد أظهرت دراسة الجدوى لمختلف أجزاء المشروع بأنه سيحقق عوائد اقتصادية عالية من خلال تقليص تكاليف العربات العاملة، واختصار وقت السفر وتقليل الحوادث.

٩. طرق وجسور تربط شرقي نهر الأردن بغربه حتى الآن لم تحظ عمليات تدفق المسافرين بالطرق البرية بين شرق وغرب نهر الأردن لأسباب جيوبوليتيكية مختلفة ومن المتوقع في حال وصول عملية السلام إلى نهاية سعيدة، فمن المتوقع تدفق كميات كبيرة من السيارات من وإلى المناطق الساحلية وإسرائيل والأراضي المحتلة والأردن ومن شأن مثل هذه الطرق أن توفر حرية الدخول الاقتصادي للمناطق البعيدة في الضفة الغربية والأردن إلى الأسواق الإسرائيلية كما سيتيح للأردن تصدير منتجاته إلى الخارج ومن المتوقع للسياحة بواسطة السيارات والتي تواجه وضعاً محبطاً الآن بسبب نقص خطوط المواصلات، أن تتسع وهذا سيمهد الطريق لاندماج اقتصادي أسرع وتنمية متسارعة للمناطق المحتلة والمناطق الواقعة على طول نهر الأردن وتواجه حركة المرور بهذا الاتجاه ثلاث عقبات رئيسية:

١. القيود الصارمة على الحدود
 ٢. ضيق استيعاب الجسور القائمة على نهر الأردن.
 ٣. فقدان حلقات الاتصال في شبكة الطرق الحالية.
- وسوف يتم رفع القيود على الحدود بشكل تدريجي، مع نجاح عملية السلام وهناك ستة مواقع طبيعية لاقامة الجسور عليها، ولكنها ليست مقامة جميعاً أو ملائمة لعبور السيارات عليها حتى في مستويات متواضعة ومن بين هذه المواقع الستة هناك ثلاثة جسور مقامة بالفعل هي:

١. جسر دامية
 - ب. جسر النبي
 - ج. جسر الملك عبدالله
- والتي تعتبر حاسمة من أجل تنقل المسافرين وسيارات الشحن بين منطقتي شرق وغرب نهر الأردن وفي الآونة الأخيرة تم تعبيد طريقين على بعد كيلومترات قليلة من هذه الجسور وينبغي لاية خطة استثمار مجدية أن تدرس استكمال:
١. بناء الحلقات المفقودة
 ٢. تحسين مستوى أجزاء معينة من الطريق التي إما أن تكون مدمرة أو لا تفي بمتطلبات المرور المحلية والمختصرة
 ٣. إعادة بناء الجسور وفقاً للمستويات العالمية السائدة الآن.

دروس من تجارب سابقة

٤. تشير تجارب المشروعات متعددة الدول في كافة أنحاء العالم بأن هذه المشاريع باستمرار الدعم والالتزام من قبل الأطراف المعنية يجب:

١. أن تعزز بتحليلات اقتصادية وتجارية وفنية ذات جدوى للمشاريع التي القيمة الرمزية لا تستمر في الغالب على المدى الطويل.

ب. أن تقدم فوائد إضافية لا يمكن الحصول عليها دون التعاون بين الأطراف المعنية بمعنى آخر، فإن المشروع الإقليمي لكي ينجح، يجب أن يحقق نتائج إيجابية.

ج. أن تعود بالفائدة على كافة الأطراف المشاركة فيها بطريقة من المأمول أن تكون عابرة وتحقق المساواة بينها وهذا يشمل بالإضافة إلى أشياء أخرى الأثر المشترك للمشكلات والفرص من قبل كافة الأطراف بالإضافة إلى عملية واضحة تقود إلى اتخاذ القرارات حول المشاريع الرئيسية.

٥. وكذلك يجب الاعتراف بأن مرحلة تحقيق التوافق الأولية، قد تكون ضرورية لبعض المشروعات التي يجب أن تتزامن فيها نقاط القوة والضعف النسبية مع مبادئ الإدارة المؤسسية المتبعة في الدول المجاورة، كما يجب تحقيق التناغم فيما بينها من أجل تحقيق أعلى قدر من الفوائد وضمان استمرار هذه المشروعات.

معايير التقييم للحكم على جدوى المشروع:

٦. ولاخذ الدروس السابقة بعين الاعتبار وإبقاء نصب أعيننا الحاجة لتحديد البرنامج برمته عند حجم يمكن ضبطه، فقد تم اعتماد خمسة معايير لعرض الأفكار الأولية للمشروع، وتحديد أكثر، فإن المشروع المقترح، لكي يكون مرشحاً للمزيد من الدراسة والاعتماد، يجب أن:

- يتضمن التعاون بين دولتين أو أكثر في المنطقة، وبالتالي تستبعد دراسة اعتماد المشروعات ذات الصبغة المحلية الصرفة.
- يكون له مبرر اقتصادي وتجاري قوي مبني على تكامل الموارد الاقتصادية الحجم و / أو مشاكل إدارة الموارد التي تتجاوز الحدود الوطنية.
- يكون ذا جدوى لكافة المشاركين فيه.
- دعم وليس السيطرة على مسارات القطاع الخاص،

وبالتالي فإن التركيز يجب أن ينصب على توفير السلع العامة واستثمارات البنية التحتية والتي من غير المحتمل أن تجذب رأس المال الخاص ولكن من شأنه زيادة العوائد على الاستثمارات الخاصة في النشاطات التكاملية.

• يعرض اتفاقاً لنجاح مبكر ويحقق الفائدة للمساعدة في بناء زخم للتعاون في المشروعات الأكثر تعقيداً فيما بعد.

تحديد أولوية المشروع:

٧. بهدف تحديد والتعريف بالمشروعات ذات البعد الإقليمي الحقيقي، والمبرر الاقتصادي، والسهولة النسبية في التطبيق من خلال الجهود المتضافرة للدول المجاورة، تم اختبار العديد من الأفكار التي طرحها طاقم موظفي البنك الدولي ومستشاروه، بعد مراجعة لدراسات سابقة حول المنطقة. وقد تمت دراسة ثمانية عشر مشروعاً يتعلق بشق الطرق وسكك الحديد والطارات والموانئ والطاقة والمياه. وفيما يلي المدى الكامل للمشروعات التي يجب دراستها:

١٠ - الطريق السريع الذي يربط بيروت بدمشق:

التصاميم لبناء هذا الطريق وفقا للمعايير الدولية للطرق السريعة جاهزة منذ عام ١٩٧٥، ويحظى هذا المشروع بأولوية قصوى لدى لبنان الذي يسعى لتأمين التمويل اللازم لهذا المشروع. ويعتبر هذا الطريق وصلة هامة مع الجسر البري الذي يربط بين البحر المتوسط وسوريا والعراق والخليج وتتوقف قيمته الإقليمية على استعادة بيروت لقدر كبير من حركة الترانزيت.

١١ - طريق العقبة - العراق:

ظهرت أهمية هذا الطريق أثناء الحرب الإيرانية - العراقية وسوف يستمر في لعب دور هام حتى يتم إعادة تأهيل الموانئ العراقية على شط العرب، وتجري الآن بعض الإصلاحات والتحسينات على هذا الطريق بالفعل أو جرى التعاقد على

اجرائها خلال السنوات الثلاث القادمة ويتمويل من البنك الدولي.

١٢ - طريق اقليمي الى العقبة:

خط النقل الحالي تمر فيه الشاحنات والباصات من مصر بصورة رئيسية الى العقبة وعندما يتم فتح الحدود من المتوقع زيادة عدد السيارات العابرة وربما توجد مبررا للاستثمار في طريق جديد حول خليج العقبة بحيث يمتد من بئر طابا بمصر الى مدينة ايلات في اسرائيل تجاوزا او مرورا من خلال العقبة ويرتبط بمنطقة «حقل» في المملكة العربية السعودية، وتوجد بعض اجزاء هذا الطريق بالفعل اليوم، ويمكن لتطوير المناطق السياحية في العقبة وحولها وفي اسرائيل كنتيجة للتنسوية السلمية ان يستدعي وجود اتصالات افضل للطرق في المنطقة، ولكن من الصعب تقييم مدى الاستثمار.

١٣ - طريق الاتحاد المغاربي السريع:

توصلت دول الاتحاد المغاربي لاتفاق لتطوير طريق اساسي مشترك يصل طوله الى ٧٣٣٠ كيلومترا يمتد من نواكشوط الى طبرق ويربط بين عواصم الدول الخمس والموانئ والمراكز الاقتصادية الرئيسية بين هذه الدول وتجري الآن دراسة مختلف نواحي المشروع وجدواه الاقتصادية والمعايير الفنية، ولم يتم اصدار اية تقارير بهذا الشأن بعد وتدعو الخطط الراهنة لتطبيق المعايير الدولية في المدى القصير والمتوسط، على ٤٥٪ من اجمالي طول الطريق ومن المتوقع ان يشكل هذا المشروع جزءا من الخطط الرئيسية لاهامة طرق محلية سريعة لكل دولة من الدول الخمس وان يشمل الدول المجاورة ضمن اتفاق حول اراضي كل من هذه الدول ويعود المبرر الاقتصادي لبعض اجزاء هذا الطريق الى تدفق حركة التنقل المحلية لا الإقليمية ووفقا لخطة مركزية، يمكن تنفيذ المشروع على مراحل بناء حركة التنقل وعليه يجب النظر الى هذا المشروع باعتباره هدفا بعيد المدى، بالرغم من صيغته الإقليمية وقبوله من الناحية السياسية، وذلك لان تدفق حركة التنقل المتوقعة لا يمكن ان تشكل مبررا كافيا لتنفيذ الكثير من اجزائه في المستقبل القريب.

١٤ - شبكة الطرق المغاربية:

بدأت دول شمال افريقيا المرتبطة باتفاقية اقليمية تم التصديق عليها في السنوات القليلة الماضية (المغرب والجزائر وليبيا وتونس وموريتانيا) في عملية تنسيق وتعاون في العديد من القطاعات والمجالات ففي قطاع النقل على الطرق لقد حددت دول طريق الاتحاد المغاربي السريع شبكة للطرق تربط المراكز الرئيسية (اي المدن والموانئ والمطارات وغيرها من المواقع ذات الأهمية الإقليمية) في المنطقة وهذه الشبكة، م، تبلغ حوالي ٣٥ ألف كيلومتر وتشتمل على كافة الطرق التي تربطها بغيرها وبالرغم من ان معظم الطرق التي تربط هذه الشبكة قد تم تشييدها بمستويات مقبولة الا ان بعض الاجزاء

توليد الطاقة بواسطة قناتي «المتوسط» مع «الاحمر» و «الميت»

تعتبر اقل من المستوى (في معظمها طرق ضيقة ذات رصف خفيف) او انها غير مرصوفة ويهدف المشروع المقترح الى تطوير كافة اجزاء الشبكة الى مستويات مقبولة ورصف طرق الربط بحيز المرصوفة ويقرر بانه وفي المرحلة الاولى ان هناك حوالي ٣٠٠٠ كيلومتر من الطرق ستحتاج الى اعادة تاهيل وتشبيد بتكلفة تقديرية تبلغ ٣٥٠ مليون دولار على ان يتم انجاز المشروع خلال فترة خمس سنوات وستاتي فوائد المشروع في شكل تخفيض تكلفة صيانة المركبات والتوفير في الزمن الذي تستغرقه السفريات والتقليل من حوادث السير كما ان تحسين طرق الانتقال سيؤدي ايضا الى انتعاش السياحة في المنطقة.

١٥ - طريق الربط المباشر لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية. ان الطريق التي تربط فيما بين دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية يبدأ من حدود دولة الكويت مع العراق في العبدلي بالشمال ويسير بمحاذاة الخليج الى مسقط في الجنوب مارا عبر مدن الكويت والدمام والنفوف وابوظلي والعين البريمي وسحار ويبلغ طول هذا الطريق ١٧٥٠ كيلومترا وتجري الان عمليات التحسين في بعض القطاعات حتي يتمكن من الاحتفاظ بمستوى عال من الخدمات على طول الطريق.

١٦ - الطرق الأخرى في منطقة شبه الجزيرة العربية وبالإضافة الى طريق الربط المباشر لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية هناك طرق أخرى تقع معظمها ضمن المملكة العربية السعودية تقوم بعملية ضمان الربط فيما بين عواصم المنطقة وموانئها ومدينتي مكة المكرمة والمدينة المنورة، ان مستوى الخدمات في هذه الطرق عالي المستوى كما ان هناك اجراءات مستمرة للاحتفاظ بهذا المستوى العالي للخدمات. تعتبر القطاعات التالية هامة بصورة خاصة بالنسبة للمنطقة:

- طريق النابلاين الذي يبلغ طوله ١٣٠٠ كيلومتر من ابوحضيرة الى الحديدة علي الحدود الاردنية.

- طريق البحر الاحمر الذي يبدأ من حقل في خليج العقبة في الشمال الى يبنع وجدة وجيزان بالقرب من الحدود اليمنية والحديدة وتعز وعدن.

- الخط الدائري حول شبه الجزيرة العربية المحاذي لساحل خليج عدن قد تم انجازه ما عدا القطاع الذي يبدأ من الغيداء في حضرموت الى الرايسوت في عمان.

قطاع السكك الحديدية

١٧. تعتبر شبكة السكك الحديدية أقل تطوراً بكثير في منطقة الدراسة مقارنة بشبكة الطرق البرية إذ أن شبكة السكك الحديدية في منطقة شمال أفريقيا تقتصر على كل من المغرب والجزائر وتونس بينما لا توجد في ليبيا بنية تحتية لأقامة سكك حديدية أما مصر وسوريا والعراق فإن لدى كل منها شبكة سكك حديدية متطورة تطوراً نسبياً وبينما نجد في كل من المملكة العربية السعودية والأردن شبكة ذات مسافة محدودة كما لا توجد أية خطوط سكك حديدية في البلدان الأخرى بالإضافة إلى أن هناك تفاوتاً في المواصفات فيما يتعلق بقياس عرض الخط الحديدي كما أن العديد من الخطوط تبدو في حالة سيئة ويرجع ذلك إلى ضعف الصيانة.

١٨. الخطوط الحديدية في منطقة الغرب لقد كانت الخطوط والتصاميم الخاصة بتمديد شبكة الخطوط الحديدية إلى ليبيا وربطها مع شبكة خطوط السكك الحديدية في مصر جاهزة منذ أوائل الثمانينات إلا أنها لم تنفذ وهناك شكوك حول الجدوى الاقتصادية لهذا المشروع وهناك مجال للتعاون فيما بين المغرب والجزائر وتونس في تشغيل وتسهيل الحركة في الشبكة التي تربط هذه الدول الثلاث.

١٩. السكك الحديدية في منطقة الهلال الخصيب ترتبط الخطوط الحديدية في كل من سوريا والعراق بشبكة الخطوط الحديدية التركية الأمر الذي يوفر ارتباطاً لها مع الشبكة الأوروبية والخط الحديدي في جنوب دمشق (سكك حديد الحجاز) يتميز بعرض الخط الحديدي يبلغ ١٠٥٠ ملم ولقد طرحت اقتراحات للنظر في إعادة تشييد جزء من سكك حديد الحجاز ابتداءً من دمشق جنوباً إلى عمان ومعاين وميناء العقبة ويبلغ طول هذا الخط حوالي ٤٥٠ كيلومتراً وقد أجريت دراسات وأعدت تصاميم في عام ١٩٨٠ لإعادة تشييد كامل خط سكك حديد الحجاز من دمشق إلى المدينة المنورة غير أن حماس الذي ابتنته كل من سوريا والأردن لم يقابله حماس مماثل من بقية الدول الأخرى.

أن إعادة تشييد الجزء الذي يقع ضمن سوريا والأردن سيزيد من أهمية دور ميناء العقبة كما سيخفف من حركة النقل في الطرقات التي تربط الميناء بكل من عمان وبغداد كما سيوفر جسراً أرضياً فيما بين أوروبا والبحر الأحمر يكون بديلاً لقناة السويس. كما أن الانحسام الحالي لحركة سير الشاحنات سيختفي مع تغيير التشريعات في الأردن وإن الطريق البرية المنافسة التي تربط العقبة مع عمان لديها قدرة استيعاب كبيرة وتجري الآن تحسينات في هذا الطريق.

٢٠. السكك الحديدية في شبه الجزيرة العربية هناك خط سكك حديدية حالياً يربط فيما بين الدمام والرياض بالمملكة العربية السعودية ولقد قامت شركة ترانزمارك في عام ١٩٨٤ بدراسة جدوى لخط سكك حديد الخليج يمتد من الحدود العراقية الكويتية على طول ساحل الخليج حتى يبلغ مسقط مع ارتباط مع كل من خورفكان ورأس الخيمة غير أن هذا المشروع لم تثبت جدواه الاقتصادية وقد جرى تحديث الدراسة التي قامت بها ترانزمارك في عام ١٩٨٩ ضمن إطار دول مجلس التعاون الخليجي ولقد أوضحت مراجعة تفصيلية لدراسة ترانزمارك بأن القطاع الشمالي فيما بين الحدود العراقية - الكويتية والهفوف في المملكة العربية السعودية يتوقع أن يحمل ٤٥ بالمائة من حجم حركة النقل المتوقعة بينما يكلف فقط ٣٧ بالمائة من القيمة الإجمالية المقدرة للتكلفة وعليه فقد أعيدت دراسة الجدوى للقطاع من الحدود العراقية - الكويتية إلى الهفوف في المملكة العربية السعودية غير أن المشروع أيضاً لم تثبت جدواه

■ المشروعات الإقليمية تقنوي ترابط البنى

التحتية في دول المنطقة

الاقتصادية كما ان الظروف السائدة في المنطقة لا تشجع على
اعادة النظر في هذا المشروع حاليا.

قطاع الطاقة

٢٦. عمليات ربط الطاقة الكهربائية حول الأراضي المحتلة
نسبة للاختلافات الواضحة بين اقطار المنطقة فيما يتعلق
بشكل الطلب على الطاقة والتكلفة الاسمية لتكلفة عمليات
توليد الكهرباء فان زيادة تبادل الطاقة الكهربائية فيما بينها
تتيح امكانيات كبيرة للتوفير في النفقات وبينما نجد ان هناك
عمليات ربط قائمة فيما بين سوريا ولبنان والاردن الا انها لم
تستخدم بطريقة تتميز بالكفاءة اذ ان هناك حاجة الى نظم
للطاقة اكثر تكاملا وتطوير علاقات تقوم على اسس تجارية
وعلى الثقة فيما بين المنشآت المختلفة وذلك للاستفادة التامة من
المزايا الاقتصادية الناتجة عن عمليات الربط المتبادل. ان انشاء
شبكة اقليمية متطورة ستشجع على عملية الربط فيما بين مصر
والاردن واسرائيل والمناطق المحتلة وسوريا ولبنان على ان
مرحلة أولى يمكن ان تشمل فقط المناطق المحتلة والاردن.
واسرائيل وهناك خطوات قائمة للعمل على الربط بين مصر
والاردن ان قيام مثل هذا المشروع سيجعل من عمليات تبادل
وجهات النظر الفنية وتبادل المعلومات فيما بين منشآت توليد
الطاقة الكهربائية في المنطقة وعلى اعداد مشروعات الربط ذات
الاولوية القصوى وان مشروع او مشروعات الاستثمار قد تصل
الى تشييد حوالي ٤١٠ كيلومترات من خطوط النقل والمحطات
الفرعية الخاصة بها ونظم الاتصالات الخاصة بربط نظم الطاقة
المختلفة. ان هذا المشروع سيجعل كافة الدول ذات الصلة من
خلال تخفيض تكلفة الطاقة والحصول على امدادات يمكن
الاعتماد عليها وتشجيع الانتاج الصناعي وزيادة الرفاه العام
للسكان عموما وتقدر تكلفة الاستثمار في المرحلة الاولى
بحوالي ٢٥٠ مليون دولار وهناك دراسات متقدمة بهذا الشأن
قام بها الصندوق العربي للتنمية الاجتماعية والاقتصادية ويتم
الآن البحث عن تمويل لعملية الربط فيما بين مصر والاردن
وبالرغم من الفوائد الجلية لهذا المشروع فانه من اللازم ان
تسبق عمليات تركيب المعدات وتشغيلها اعداد برنامج مصمم
خصيصا لتنسيق الاولويات والسياسات الادارية الرامية
لتحقيق الاهداف التجارية وان هذا الامر يعتبر هاما للغاية
حتى على المدى القصير.

٢٧. عمليات ربط الطاقة الكهربائية في منطقة المغرب
ان شبكات الطاقة الكهربائية في بلدان المغرب الغربي الثلاث
متطورة تطوراً نسبياً فيما يتعلق بحجم الطاقة وتغطيتها الا
انه لاتزال تحدث هناك بعض النقص في الطاقة في ساعات
الذروة في المغرب وان استقرار الشبكة المغربية سيتحسن من
جاء استخدام الفائض الجزائري كاحتياطي وبالرغم من ان
النظام التونسي حالياً يعد مكتفياً ذاتياً الا انه سيستفيد ايضا
من عملية الربط وعلى العموم فان هناك فوائد ستعود الى كافة
البلاد من خلال شبكات الربط الا انه توجد على مستوى
السياسات والعمليات الادارية اختلافات كبيرة فيما بين النظم
الكهربائية الثلاث الامر الذي قد يؤثر سلباً على استقرار
واستمرارية اداء الشبكات بعد القيام بعمليات الربط وانه من
اللازم قيام مرحلة أولى يتم فيها معالجة هذه الفروق واقامة
النظم المختلفة للاهداف المشتركة من خلال الجهود التعاونية
وتقدر تكلفة مشروع الربط بمبلغ ٢٠٠ مليون دولار.

٢٧. خط انابيب الغاز الطبيعي المغربي - الاوروبي

قطاع الموانئ

٢١. لا تعاني اي من الموانئ في المنطقة موضوع الدراسة
من اختلافات حادة حالياً الا انه مازال يوجد هناك مجال لرفع
القدرة الاستيعابية لها من خلال تطوير عمليات التشغيل قبل ان
تنشأ الحاجة لاقامة تشييدات جديدة وبينما تزيد القدرة
الاستيعابية لهذه المنشآت مجتمعة التنبؤات الخاصة بحركة
النقل حتى عام ٢٠٠٠ الا ان هذه القدرة ليست موزعة توزيعاً
متساوياً الامر الذي يعني بان بعض الموانئ قد تحتاج لبعض
التحسينات.

٢٢. ان لدى العديد من البلدان في المنطقة موضوع الدراسة
خطوط نقل بحرية وطنية كما توجد ايضا بها خطوط نقل
بحرية متعددة وبالرغم من ان عملية دمج خطوط النقل الوطنية
ضمن خطوط نقل اقليمية تعتبر عملية جذابة اقتصادياً الا ان
هناك حاجة لمعالجة هذا الامر سياسياً اذ انه قد اجريت دراسة
جدوى خاصة بخدمات شحن بحرية ساحلية مشتركة لدول
مجلس التعاون الخليجي في منتصف الثمانينات ولقد
اوضحت الدراسة بان سفينة صغيرة واحدة تقوم بجولة على
الموانئ حول منطقة شبه الجزيرة العربية ستغطي كافة حركة
النقل المتوقعة.

٢٣. ان احد مجالات التعاون الاقليمي الممكنة لهيئات
الموانئ قد تكون تنسيق الجهود المتعلقة بتطوير درجة
استعدادها لمعالجة حالات حدوث تسرب نفطي كبير وهو نشاط
يمكن ادراجه تحت تصنيف البرامج البيئية.

قطاع الطيران

٢٤. اعادة تاهيل مطار بيروت الدولي
لقد تمت عمليات تشييد وتحسينات كثيرة في المطارات خلال
العقدين الماضيين وكان الاستثناء مطار بيروت الدولي الذي كان
يقوم بدور اقليمي هام كمحطة عبور في الخط الذي يربط بين
أوروبا والخليج والشرق الاقصى غير ان هذا المطار يحتاج الان
الى اعادة تاهيل شاملة لتمكينه من مجازاة الزيادة المتوقعة في
حركة النقل الجوي واذا ما حصل هذا المطار على التحسينات
اللازمة فانه سيستعيد على الاقل جزءاً من دوره الاقليمي.

٢٥. يجب اعطاء اعتبار لمجالات التعاون فيما بين الخطوط
الجوية المختلفة وادارات الطيران المدني.

١٢٠٠ كيلومتر مربع يقدر بان يتم التوصل الى توازن هيدروليكي من خلال انسياب ثابت يبلغ حوالي ٤٠ مترا مكعبا في الثانية. وسيدار هذا النظام بواسطة مضخة شمسية حيث سيوازن التبخر الانسياب القادم. وتزيد تقديرات التكلفة على ١,٥ بليون دولار للفتاتين مع التخطيط لفترة التنفيذ التي تتراوح فيما بين ١٢ الى ١٥ عام.

٣٠. لقد طرحت مشروعات اقليمية معاملة لنقل مياه الشرب تتراوح فيما بين نقل مياه الشرب من تركيا الى اسرائيل عن طريق البحر بواسطة حاويات مرنة ضخمة (مشروع ميدوسا) والى تشييد خط انابيب من تركيا يمر عبر سوريا وينتهي في قناة مفتوحة بطول ٦٠ كيلو مترا تمر على طول الحدود السورية الاسرائيلية لتغذية اليرموك وبحيرة كينيريت وتقدر تكلفة هذا المشروع بعدة بلايين من الدولارات.

٣١. ان الامر الهام فيما يتعلق بكافة هذه المشروعات الضخمة هي انها مكلفة للغاية وان الفوائد المتوقعة لها والتي تأتي بعد وقت طويل يجب ان تقيم مقابل تكلفة الفرص البديلة لهذه الارصدة وبالإضافة الى ذلك فان دراسات الجدوى الفنية والبيئية بما في ذلك عمليات تحليل حدوث الزلازل قد تتطلب تعاوننا اقليميا دائما بين كافة الاطراف وخلال فترة طويلة من الزمن.

تحديد اولوية المشروعات:

٣٢. ان التحليل المنهجي المستخدم لتحديد اولوية المشروعات يشتمل على دراسة الاطراف المرشحة لهذه المشاريع من خلال خمسة معايير اساسية هي (أ) الفوائد المرجوة لهذا التبادل الذي يتم عبر الحدود (ب) الجدوى المالية والاقتصادية مقاسة على اساس قوة الطلب الحالية والنمو المتوقع (ج) التنفيذ الذي يتطلب تعاوننا اقليميا يجب الا يحتوي على شروط مسبقة لتحيز لمصالح محلية لأي طرف او آخر من الاطراف (د) غياب التعارض مع القطاع الخاص (هـ) امكانية احراز نجاح ملموس مبكر. وعن طريق اتباع هذه المعايير يتم اعداد نبذة قصيرة عن المشروع تشمل وصفا للمشروع وجدواه الاقتصادية والتكلفة التقديرية.

٣٣. لقد ادى تطبيق هذه المعايير على المشاريع المقترحة اعلاه الى تحديد عدد من المشاريع التي لن تؤدي فقط الى تطوير التعاون الاقتصادي في المنطقة وحصول فوائد ملموسة لكافة الاطراف المشاركة وانما ايضا الى المساهمة بصورة كبيرة في تدعيم حس المشاركة والتفاهم المتبادل في المنطقة ويشتمل الجدول في الملحق (١) نتائج هذا التحليل.

٣٤. من بين المشروعات التي تعتبر بانها الأكثر مؤاتاة الآتية:

ان الهدف الرئيس للمشروع المقترح يرمي الى المساعدة في تطوير نظام اقليمي لانبوب غاز طبيعي يمكن من تزويد المغرب واوروبا بالغاز الجزائري بداية باسبانيا وبعد ذلك فرنسا والبرتغال ويتوقع ان يزيد طلب هذه الدول على الغاز الطبيعي في المستقبل القريب وذلك لمحاولتهم تغيير اطر استهلاكهم للطاقة باتجاه الغاز الطبيعي وعلى سبيل المثال فان اسبانيا التي يشكل الغاز الطبيعي نسبة ٥ بالمائة فقط من امدادات الطاقة قررت زيادة دور الغاز زيادة كبيرة بما في ذلك استخدامه في قطاع الطاقة والبرتغال التي لا تستخدم حاليا الغاز الطبيعي بنوع ايضا ان تبدأ الاعتماد على هذا المصدر من مصادر الطاقة وبالإضافة الى ذلك فان فرنسا والمانيا بخططان لمصادر امداداتهما للغاز الطبيعي للعقد القادم والمرحلة الاولى من المشروع يبلغ طوله حوالي ١٣٠٠ كيلومتر يبدأ من الجزائر ويمر عبر المغرب ومضيق جبل طارق الى اسبانيا والمرحلة الثانية سيتم فيها تمديد خط الانابيب من اسبانيا الى الاسواق الفرنسية والالمانية ولقد تقدمت كثيرا الدراسات الفنية والاقتصادية الخاصة بهذا المشروع حيث قيم بنك الاستثمار الاوروبي هذا المشروع ووافق على تمويله كما تم التفاوض على عقد بامداد الغاز فيما بين الجزائر واسبانيا وتشير التقديرات الاولى الى ان تكلفة المرحلة الاولى تبلغ حوالي ٢ بليون دولار ولم تنجز بعد للترتيبات الخاصة بالتمويل وهو سيعتمد كثيرا على توفر رؤوس الاموال الخاصة ويتوقع ان يأتي المشروع بعائدات عالية وفوائد في شكل تخفيض نفقات الطاقة وزيادة ضمان امدادات الطاقة وحماية البيئة في الاسواق المستهلكة للغاز. كما سيؤدي المشروع ايضا الى زيادة عائدات العملات الصعبة بالنسبة للجزائر وامداد المغرب بكميات ثابتة الى جانب حصولها على رسوم الترانزيت.

قطاع المياه

٢٩. مشروعات نقل المياه والطاقة الكهرومائية. لقد تم تحديد مشروعات مختلفة كبرى لنقل المياه وبعض الحالات تمت اجراء دراسات دقيقة لهذا الامر ومن بين هذه مشروعات هما قناة البحر الابيض المتوسط والبحر الميت وقناة البحر الاحمر والبحر الميت واللدان سيتم فيهما استغلال فارق الاربعمائة متر في مستوى البحرين لتوليد الطاقة الكهربائية وسيتم ذلك بصورة كبيرة من خلال انسياب مياه البحر عن طريق الجانبية الارضية عبر بحيرات التجمع والتخزين والانفاق والقنوات ومحطات الضخ وان عملية التبخر من البحر الميت تزيد على ١٥٥٠ ملم في العام وان انسياب حوالي ١٢٠٠ مليون متر مكعب في العام سيزيد من مستوى البحر الميت الى حوالي ٣٨٨ مترا تحت سطح البحر. وفي مساحة مسطحة تبلغ

برامج للحاسب الآلي تضع خريطة مائية وتنسيق بين الناقلات الجوية

الخطوات التالية

٣٩. لقد تم تحديد المشاريع التي تضمنها جدول الأعمال المرتبة حسب الأولوية في المنطقة بعد غربة عدد من المشاريع البديلة بناء على المعايير المذكورة أعلاه. إلا أنه لا بد من التأكيد على أن التحاليل التي أجريت حتى الآن محدودة نتيجة لكون فكرة المشاريع المائية أعلاه تستند إلى دراسات متوفرة أصلاً وعلى معلومات خاصة بالبنك دون الاستفادة من معلومات استرجاعية من الأطراف المعنية في المنطقة ودون اعتماد من قبل هذه الأطراف. كما يحتمل أن يكون للأطراف المعنية داخل المنطقة وخارجها اقتراحات إضافية ينبغي دراستها. كما أن محدودية البيانات المتوفرة حالياً توحى بأن دراسات الجدوى الاقتصادية يمكن أن تؤدي إلى تحسينات هامة لتلك المشاريع.

٤٠. ومن الطبيعي أنه لن يكون من المجدي اقتصادياً أو من المرغوب الشروع في تنفيذ جميع المشاريع في المنطقة مرة واحدة وفي وقت واحد. لأن ذلك يمكن أن يضع أعباء مالية غير ضرورية على البلدان المشاركة، كما أن أعداد المشاريع وتنفيذها بكفاءة وفعالية يمكن أن يتسبب في صعوبات إدارية وبما أن نجاح تنفيذ بعض المشاريع يمكن التنبؤ به بناء على ما يتم إحرازه من تقدم بصدد المسائل الأمنية التي يتم بحثها في المفاوضات الثنائية فإنه سيكون من الأنسب تنفيذها على مراحل أما الجهود الأولية لدعم مشاريع منخفضة التكاليف وذات توجه. ولا تولد مسائل مثيرة لزعزعات جديدة (مثل تعزيز السياحة وتعزيز وتسهيل التجارة) فينبغي أن تستمر، كما يمكن في الوقت نفسه الشروع في دراسات لتحديد الجدوى الاقتصادية ولتحاليل فنية لمشاريع أخرى كي تتوفر المستندات الضرورية لمشاريع حسنة الأعداد يكون بالمستطاع الشروع في تنفيذها حالما يتم إحراز تقدم مناسب بصدد المسائل الأمنية.

٤١. وإذا ما وافقت المجموعة متعددة الأطراف على الطريقة المبينة أعلاه فستكون هناك حاجة لجمع ٩ ملايين دولار أميركي كمبلغ مبدئي ومن الممكن إنشاء صندوق الثمن لدراسات الجدوى الاقتصادية وغير ذلك من الخطوات الاعدائية وأما بالنسبة للأغراض الإدارية فإنه بالمستطاع دمج مثل هذا الصندوق مع الصندوق الضروي للمشروع في دراسات للجدوى الاقتصادية للمشاريع ذات الأولوية داخل الأراضي المحتلة ثم تتخذ ترتيبات لإجراء دراسات الجدوى الاقتصادية لكل من المشاريع المختارة طبقاً للمراجع المنفق عليها وكي تبقى العملية واضحة وضمنان الملكية الكاملة للمشاركين فإنه من الضروري أن تبقى جميع الأطراف المعنية ذات ارتباط وثيق باتخاذ القرارات الرئيسية الخاصة بهذه المشاريع وتمثل الخطوة التالية في إجراء استشارات ميدانية مع الأطراف المعنية لتفحص المقترحات بالتفصيل ولإدخال التعديلات على المشاريع إذا اقتضت الحاجة ذلك وللاتفاق على جداول زمنية ولإعداد مراجع تفصيلية لدراسات الجدوى الاقتصادية وينبغي بعد ذلك اختيار الاستشاريين والإشراف على نشاطهم.

ومؤسساتية وتوفيقاً بين السياسات، مما يعزز التعاون في المنطقة ويعود عليها بمنافع اقتصادية وقد برزت هذه المقترحات التي تدعى «مشاريع برامج للحاسب الآلي» من خلال عمل البنك مع بلدان مختلفة في المنطقة، وقد تم تطوير بعض هذه الأفكار، ولو في شكل مختلف من قبل أعضاء مجموعة العمل وتمتاز هذه المشاريع بكونها تحتاج إلى رؤوس أموال ضخمة جداً مقارنة بالمشاريع الاستثمارية ونظراً لانخفاض تكاليفها نسبياً فإن الشروع في تنفيذ العديد من مثل هذه المشاريع ممكن دون الحاجة إلى تحديد أولويات أو إجراء مقارنات فيما بينها. وينبغي تشجيع كل من يود مساعدة دول في المنطقة في تنفيذ مشروع من هذا النوع إلا أنه لا بد من توفر درجة من التنسيق لتجنب تبديد الجهود ولضمان الاستفادة كل مشروع من الأعمال والخبرات السابقة.

ومن بين مشاريع برامج الحاسب الآلي المشجعة التي اقترحتها موظفو البنك نتيجة لعملهم في المنطقة ما يلي:

خريطة مائية

٣٧. شبكة بيانات هيدرولوجية (مائية) للمنطقة للمساعدة في تحسين تخطيط وإدارة مصادر المياه في المنطقة عن طريق توفير بيانات هيدرولوجية متماسكة يعتمد عليها من فترة لأخرى.

. خطة عمل بيئية لخليج العقبة للمساعدة في إعداد استراتيجية تتجاوز بفعالية مع احتياجات الحفاظ على النظام البيئي الحيوي الفريد من نوعه في ذلك الخليج. شبكة من المراكز الممتازة للتعليم العالي لتعزيز التعاون في مجالات البحث والتطوير التكنولوجي ذات الأهمية بالنسبة للمنطقة ولتحسين القدرات التحليلية للمؤسسات والمعاهد المشاركة.

. مشروع للتعاون بين الناقلات الجوية لتحسين مستويات الخدمة وتخفيض تكاليف السفر جواً داخل المنطقة عن طريق استخدام الاقتصاديات الناجمة عن التشغيل على نطاق واسع.

. تعاون سياحي في منطقة شرقي البحر الأبيض المتوسط لتعزيز النشاط السياحي في المنطقة.

. ومشروع للتسهيلات التجارية بهدف لتحقيق تحسينات مؤسساتية وإجرائية لتعزيز تدفق البضائع والمسافرين دون عائق داخل المنطقة.

٣٨. تتضمن الملاحق من ١٥ - ٥٥ وصفاً موجزاً للمشاريع المذكورة آنفاً وينبغي أن يكون من الواضح أن القائمة السابقة للمشاريع البسيطة ليست شاملة، وإنما مجرد إشارة إلى نوعية المشاريع التي يمكن الاستفادة من تطويرها.