

التغيير والتأثير والتنمية المستدامة

كيف تحسّن مجموعة
البنك الإسلامي للتنمية
حياة الناس



النقل

إعادة بناء الممرات الاستراتيجية
في قازاقستان

2020



مقدمة

جمهورية قازاقستان بوابة إلى روسيا وأوروبا وآسيا الوسطى والصين. ولكن كونها أكبر بلد غير ساحلي في العالم يجعل طرقها البرية وسيلتها الوحيدة إلى ما يمكن أن يوفره لها موقعها الاستراتيجي من فرص. غير أن سوء أحوال الوصلات الطرقية في قازاقستان حرم هذا البلد من إمكانات ممتازة لتحقيق إيرادات من حركة العبور. وقد مكّن تمويل البنك الإسلامي للتنمية حكومة قازاقستان من تحسين كفاءة وسلامة النقل البري في منطقة جامبيل، ومن النهوض بالتنمية بمحاذاة هذا الممر الهام.

المشكلة

عانت حياة الطرق في قازاقستان من نقص التمويل بعض الوقت. فكانت بعض أجزاء المقطع البالغ 58.1 كلم من المشروع - وهو مقطع من المسار الرئيس الرابط بين غرب الصين وبلدان آسيا الوسطى وروسيا - في حالة بالغة السوء. ومعدل حوادث الطرق في قازاقستان من أعلى المعدلات في المنطقة؛ تساهم في ذلك رداءة أحوال الطرق، ومنها ضعف رصفها وقلة فرص التجاوز على الطرق الضيقة.

وكان طول أوقات السفر والتأخيرات الناجمة عن إجراءات عبور الحدود يكلفان البلد ثمناً باهظاً يتمثل في خسران الإيرادات المتوخاة من النقل العابري - ولاسيما نقل حمولة الحاويات - وضياع الفرص في مجالي التجارة والأعمال. كما كان ضعف شبكة الطرق يحول دون إمكان حشد المزيد من فرص التعاون والتكامل الإقليميين، والاستفادة من الموقع الاستراتيجي للبلد بين آسيا وأوروبا، ولا سيما في ظل النمو الاقتصادي القوي للصين المجاورة، الذي يستوجب نقل مجموعة منوعة من السلع إلى وجهات عالمية.



المشروع

كان الهدف من هذا المشروع هو تحسين كفاءة النقل وسلامته، وتشجيع التنمية بمحاذاة أحد ممرات العبور الأكثر استراتيجية في قازاقستان، وتعزيز الفرص الاقتصادية والتجارية. وقد بدأ المشروع يحقق هذا الهدف بإعادة بناء 58.1 كلم من ممر العبور في إطار "برنامج التعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى" (CAREC). وقد مكّن هذا المشروع من تطوير هذا المقطع المستهدف من مسار يبلغ 2,553 كلم ويربط حدود قازاقستان بالبين وروسيا. وشمل إعادة تصميم الطريق بحيث يستوفي معايير النقل الدولية وجعله طريقاً مزدوجاً ذا مسارب أربعة وحواف صلبة. وزُصف الطريق بالخرسانة الأسفلتية، وأقيمت البنى التحتية الخدمية ذات الصلة من أجل تعزيز الطريق ودمجه. وتمثلت هذه الأشغال في بناء 3 جسور و12 تقاطعاً مختلف المستوي و66 جسراً صغيراً ومحلاً متطوراً واحداً لخدمات الطريق و8 مواقف للحافلات و9 أماكن للاستراحة.

وأولي اهتمام خاص لاختيار مواد عالية الجودة ولمراقبة استخدامها، مما يضمن رصفاً متيناً للطريق، يستطيع تحمل كثرة حركة المرور الحالية والمستقبلية. واستغرقت عملية إعادة البناء سنتين و9 أشهر، وراعت التوقعات البيئية القياسية، كتنظيف مواقع البناء، والتخلص المناسب من المخلفات، وإعادة غرس النباتات.

وخلال إنجاز المشروع، حرصت حكومة قازاقستان على ضمان إعادة التوطين. فجرى الاتفاق، مثلاً، على اقتناء الأراضي اللازمة للمشروع بقيمتها السوقية وليس بقيمتها المساحية. وبذلك قُدم تعويض كاف وعادل للأفراد والشركات المتضررة. وكان اتخاذ تدابير وطنية وافية لحماية البيئة وإعادة التوطين جزءاً أساسياً من المشروع.

النتائج

زاد هذا المشروع من فرص التجارة والأعمال الوطنية والدولية بفضل تحسين الربط الطريقي. ومكّن، خلال تنفيذه، من توفير فرص عمل لخمسمئة شخص من السكان المحليين، وأسواق للشركات الموزّدة للمواد الأولية. وزاد حجم حركة المرور من 4,000 إلى نحو 6,000 سيارة في اليوم، واختُصرت أوقات السفر. فانخفض متوسط مدة الرحلة بين شاكباك آتا ومدينة تاراز إلى النصف، أي من 90 إلى 45 دقيقة. وانخفضت تكاليف نقل البضائع انخفاضاً كبيراً من 10% إلى 5%. كما مكّن هذا الطريق ربط الصلات بمناطق زراعية جديدة، وسهّل الحصول على الخدمات الاجتماعية الأساسية، كالصحة والتعليم. ومكّن تحسين عوامل السلامة على الطريق من تقليل احتمال وقوع الحوادث. وساهم المشروع أيضاً- باعتماده تقنيات ومعايير طرقية حديثة- في تطوير القدرات الوطنية على بناء طرق مطابقة للمعايير الدولية.

انخفضت مدة الرحلة بين شاكباك آتا ومدينة تاراز إلى النصف، أي إلى

45 دقيقة

الدروس المستفادة

اكتمل المشروع في حدود الموازنة المرهودة وقبل الموعد النهائي بستة أشهر، وذلك بفضل التخطيط الدقيق والأداء الفعال لووكالة الإنجاز (وزارة النقل والاتصال) وبفضل الإشراف المنهجي كذلك. وكان يجري التحقق من جودة المواد بالمواظبة على أخذ عينات منها وفحصها- وهذا عامل ضروري للنجاح في برامج إنشائية من هذا القبيل.

وستكون الهيئة المستمرة ضرورية لضمان التأثير المستدام، وتعمل الحكومة، لتغطية التكاليف الدائمة، على فرض مكس وطني على عبور ممرات النقل الكبرى، ومنها هذا الممر. وينبغي أيضاً اتخاذ تدابير، كمراقبة حمولة الشاحنات، لتجنب تدهور سطح الطرق من جراء زيادة حركة المرور والأحمال.

صحيح أن كل مشروع طريق خاص بموقع من المواقع، ولكن العوامل المشتركة التي تساهم في النجاح المتين في هذه الحالة ستفيد المشاريع المستقبلية، وهي: التصميم الدقيق، وتخطيط التكاليف، واستخدام مواد عالية الجودة، والتقنيات الفعالة لحل المشكلات، وإشراك جميع الأطراف المعنية (سائقي الشاحنات، ومستخدمي الطريق الآخرين، والأشخاص الذين يعيشون بالقرب من الطريق) قبل تنفيذ المشروع. ولما كانت الفوائين المحلية تنص على أن يُدفع للمقاولين بالعملة المحلية، فقد سبب ذلك للمقاول نقصاً في السيولة نتيجة تأخر التحويلات المصرفية. وهي مشكلة يجب أخذها في الحسبان في مرحلة تصميم المشروع للتحقق من أن تقسيط الدفعات يمكن من تفادي هذا التأخر.





يضمّ البنك الإسلامي
للتنمية

57

بلداً عضواً موزعة
على 4 قارات

انخفضت تكاليف نقل البضائع
انخفاضاً كبيراً من

10% إلى 5%



تكلفة المشروع الإجمالية

190

مليون دولار أمريكي

المساهمات

البنك الإسلامي للتنمية

170 مليون دولار أمريكي

حكومة قازاقستان

20 مليون دولار أمريكي



تنبيه: الخريطة لأغراض توضيحية فقط

زاد استخدام الطرق من

4,000
إلى 6,000
سيارة في اليوم

واستُحدثت

500

فرصة عمل للسكان المحليين خلال
تنفيذ المشروع

للاتصال بنا

البنك الإسلامي للتنمية
8111 شارع الملك خالد،
حي النزلة اليمانية
الوحدة رقم 1
جدة 2444 - 22332
المملكة العربية السعودية

info@isdb.org ✉
+966 12 6361400 ☎
www.isdb.org 🌐

"يمثل العمل الجماعي والتكيف والاستجابة عناصر أساسية هي من صميم نجاح هذا المشروع. وقد أدت دوراً هاماً في إنجاز طريق عالي الجودة وأمن وفَعَال، يساهم الآن مساهمة فعالة في ربط قازاقستان بمنطقة والعالم.

وسيسترشد البنك الإسلامي للتنمية بالخبرات والمعارف والأفكار المكتسبة من هذه العملية في تحقيق العديد من الإنجازات المماثلة في بلدان أعضاء أخرى."

الدكتور وليد عبد الوهاب
المدير العام للعلاقات والخدمات القطرية، البنك الإسلامي للتنمية



لقد صُمم المقطع المطور من الطريق
لتحسين خدماته ودمجه، وضم 8 مواقف
حافلات و9 أماكن استراحة