

## 25) سیاحت غرب / سیاسی : ویرانگری های ناشی از حرکت مداوم ؛ فیلیپ مولستین

چکیده : شیوه های حمل و نقل و ترابری از بازدهی انرژی متفاوتی برخوردارند و شیوه های غالبی را که دنیای حمل و نقل جاده ای عرضه می کند، از نظر مصرف نیرو و انرژی و تأثیری که بر محیط زیست دارند، مناسب نیستند. با احتساب میزان اشغال وسایل جا به جایی که از طریق آمارها مشاهده شده است، با مصرف همان میزان انرژی، یک مسافر با قطار سریع السیر 4/5 برابر مسافتی را می پیماید که می توان با اتومبیل و خودرو پیمود؛ در مقایسه با هواپیما، این رقم به 9/5 برابر بالغ می شود. ...

### 25) سیاحت غرب / سیاسی : ویرانگری های ناشی از حرکت مداوم ؛ فیلیپ مولستین 1

#### چکیده :

شیوه های حمل و نقل و ترابری از بازدهی انرژی متفاوتی برخوردارند و شیوه های غالبی را که دنیای حمل و نقل جاده ای عرضه می کند، از نظر مصرف نیرو و انرژی و تأثیری که بر محیط زیست دارند، مناسب نیستند. با احتساب میزان اشغال وسایل جا به جایی که از طریق آمارها مشاهده شده است، با مصرف همان میزان انرژی، یک مسافر با قطار سریع السیر 4/5 برابر مسافتی را می پیماید که می توان با اتومبیل و خودرو پیمود؛ در مقایسه با هواپیما، این رقم به 9/5 برابر بالغ می شود. در مورد جا به جایی های شهری، مسافت هایی را که می توان پیمود، با تراموا 11 برابر و با اتوبوس 2/5 برابر بیشتر از اتومبیل است.

با همان میزان مصرف انرژی؛ یک تن محموله منتقل شده از طریق سفر دریایی، مسافتی 5 برابر بیشتر از حمل با کامیون را طی می کند؛ در مورد قطار مخصوص حمل بار این رقم 4 برابر است؛ از طریق راه های آبی یا رودخانه ای، این عدد 2 برابر می شود. حال حمل به وسیله (کامیون) 20 بار کم مصرف تر از حمل و نقل با هواپیمای باربری در جا به جایی های داخلی است. استفاده از حمل و نقل هوایی در مسیرهای کوتاه، هم برای جابه جا کردن مسافر و هم برای جا به جا کردن بار، از نظر مصرف انرژی و زیست محیطی، کاری بی معنی اما در حال گسترش است.

طی بیست سال گذشته، پیشرفت هایی بر روی موتور خودروها صورت گرفت تا مصرف آن ها را کاهش دهد و پخش گاز کربنیک موتور کمتر شود؛ اما تعمیم یافتن تهویه و کولر خودرو و سنگین تر شدن ماشین ها، بر مبنای نیاز فزاینده به راحتی و امنیت و نیز رواج اتومبیل های چهار محور محرک، کلیه این پیشرفت ها را خنثی کرده است. در بین 25 کشور عضو اتحادیه اروپا، بین سال های 1990-2002، افزایش مداوم ترافیک جاده ای - در مورد مسافران 20% و در مورد کالاها 30% - باعث شده است تا گازهایی گلخانه ای که در اثر ترافیک در این کشورها متصاعد شده است، افزایش یابد. با این وصف، آمارهای ملی که به بحث در مورد متصاعد شدن گاز می پردازد، حمل و نقل بین المللی هوایی و دریایی را در محاسبات وارد نمی کند، اما متصاعد شدن جهانی گازها در اثر حمل و نقل و ترابری هوایی را می توان به میزان 3% کل گازهای متصاعد شده و 13% گازهای متصاعد شده در اثر حمل و نقل برآورد کرد. باید این نکته را متذکر شویم که حمل و نقل هوایی از سال 1995 به مقدار 6% تا 7% در سال افزایش می یابد.

گسترش شگفت آور ترابری در چند دهه اخیر که توسعه بشریت را غیر قابل تحمل ساخته است، به طور مستقیم به ساز و کارهای جهانی شدن نولیبرالی ارتباط پیدا می کند. می باید کالاهایی را که در کشورهایی ساخته شده است که هزینه اجتماعی، مالی و زیست محیطی کمتری دارند، به پایین ترین قیمت ممکن جا به جا کرد و به مقصد یعنی مناطق مصرفی رساند. در نتیجه، بخش ترابری «لیبرالیزه» شده است و به شیوه های مختلف در این وضعیت باقی می ماند.

کاهش قیمت ها ناشی از دامپینگ اجتماعی است و نتیجه اش، تبدیل کردن دریاوردان و رانندگان جاده ای به برده های مدرن، افزایش هنگفت بار ترافیک، و نیز تخصیص حقوق بشر و صدمات زیست محیطی بوده است. آیا لزومی دارد تا تفسیری در مورد آلودگی ایجاد شده در سواحل، توسط کشتی های اریکا و پرستیژ گفته شود. حال نوبت به حمل و نقل هوایی رسیده است؛ شرکت های ملی پیاپی خصوصی می شوند و شرکت های ارزان قیمت توسعه می یابند.

در مورد شبکه خط آهن اروپایی باید گفت که وادار کردن این شبکه به وارد شدن در وضعیت رقابتی که کمیسیون بروکسل از آن جانبداری می کند، باعث جدایی جبری و مصنوعی زیرساخت ها از خدمات ترابری شده که این امر به ضرر کارآیی فنی و اقتصادی راه آهن تمام شده است. امنیت مسافران نیز از این بابت لطمه دیده است؛ شاهد این مدعا، وضعیتی است که ده سال است گریبان گیر بریتانیای کبیر شده است.

حمل و نقل، به شهرسازی و شیوه های زندگی شکل می بخشد و متقابلاً از آن ها تأثیر می پذیرد. شهرسازی، «کارکردی» که پس از جنگ دوم جهانی استقرار یافت، باعث «منطقه بندی» شده است؛ یعنی خانه ها به حومه شهرها منتقل می شوند و مشاغل به مرکز (بخش خدمات) یا به حومه های دور دست (صنایع)؛ تجارت نیز به سایر حومه ها منتقل شده است. این جهت گیری ها شهرنشینان را بر آن داشته است تا طول سفرها و جا به جایی های روزمره خود را به ویژه در مسیر منزل به محل کار افزایش دهند. اشغال مراکز شهرها توسط ادارات، باعث افزایش قیمت مسکن در این مناطق شده است و البته نتیجه آن هم این است که این مسکن ها به خانوارهای مرفه اختصاص یافته است. تبعیض اجتماعی تشویق شده است و به همراه آن، گسترش شهری به صورت حومه نشینی و به «سبک کالیفرنایی». مسکن پراکنده نمی تواند از خدماتی که وسایل حمل و نقل عمومی ارائه می کنند، بهره مند شود؛ همگان باید ناچاراً از خودروی شخصی استفاده کنند.

در اواخر قرن بیستم، سیاست های آمایش سرزمین بر مبنای همین اصول پی گیری شد و سرزمین ها را به مناطق مخصوص توسعه صنعتی، تجاری، کشاورزی و توریستی تقسیم بندی کردند که توجه اندکی به انسجام سرزمینی، جغرافیا و آلودگی ها و صدمات ناشی از حمل و نقل مبذول می داشت. نتیجه مستقیم این جدایی مصنوعی، اعمال سیاست ایجاد اتوبان بود که می بایستی باعث توسعه محلی شود و سرزمین ها و مناطق را از انزوا خارج کند. با وجود این، یک زیرساخت عظیم، اغلب «تأثیر تلمه ای» دارد و مناطقی را که تراکم جمعیت در آن ها کم است، در اثر ایجاد ارتباطی که اتوبان با مراکز مهم به وجود می آورد، خالی می کند.

روش های «نوبن» مدیریت مبتنی بر «خالی نگه داشتن انبار»، «جریان پیوسته» یا «رسیدن کالا درست به موقع» موجب استفاده بیشتر از حمل و نقل هم در تولید و هم در تجارت شده است تا بهتر از کالاها و تولیدات استفاده شود. صرفه جویی در مدیریت موجودی انبار، به این ترتیب ناشی از گردش بی وقفه موجی از «انبارهای در حال حرکت» است. امکان افزایش دادن امواج کالاها بدون حد و مرز، به محلی که تولید در آن قرار گرفته است، جنبه ثانوی می بخشد؛ اجازه می دهد تا زنجیره تولید به هر تعداد حلقه که برای تعیین موقعیت آن لازم است تجزیه شود؛ و برای هر موردی، محل تولیدی با دقت انتخاب شود که هزینه های اجتماعی مالی یا زیست محیطی را به حداقل برساند.

به این ترتیب در سال 1993، بر اساس گزارش انجمن آلمانی ووپرتال (Wuppertal) چاشنی های لازم برای ساخت یک طرف ماست با توت فرنگی، قبل از جمع شدن در محل ساخت، 3500 کیلومتر مسافت را طی کرده اند. دیگر قضیه آن صاحب صنعت آلمانی که سبب زمینی هایش را برای شستن و خرد کردن به ایتالیا می فرستد و بعداً آن ها را برای فروش به کشورش بازمی گرداند، شناخته شده است؛ یا سفر بی معنی میگوهای دانمارکی از میان کوه های پیرنه تا مراکش که در آنجا به قیمت پایین پست کنده شده، سپس به

دانمارک باز پس فرستاده می شوند تا از آنجا به سمت مناطق فروش ارسال شوند.

این «بهبود شدن» اقتصادی، به خاطر تعرفه بندی زیر قیمت حمل و نقل ممکن شده است که ناشی از مازاد عرضه کلی است؛ چیزی که از آن، یک متغیر تطبیق دهنده و اصلاح کننده تصمیمات اقتصادی می سازد که در مورد تولید و فروش اعمال می شود. این عرضه بیش از حد، همان گونه که دیدیم، ناشی از بی نظمی کلی بخش حمل و نقل و نیز قیمت ناچیز و تقریباً مجانی تأثیرات عظیم حمل و نقل بر روی محیط زیست و زندگی مردم از دید صاحبان صنعت است. به این ترتیب، حمل و نقل وسیله ممتازی جهت انتقال هزینه های خصوصی به سوی مجموعه جامعه است.

صدماتی که اشاعه سرطانی حمل و نقل از دیدگاه انرژی، زیست محیطی و اجتماعی وارد می کند، نیاز به بازبینی اساسی جایگاهی دارد که این بخش در اقتصاد اشغال می کند و در نتیجه، تصمیماتی را می طلبد که در گسست با الگوی نئولیبرال غالب می باشند.

**از این جنبه می توان پیشنهاد های چندی را ارائه کرد:**

– شهروندان و منتخبین آنان باید قادر باشند نظر خود را بر گزینش های سیاسی اعمال کنند. در فرانسه تصمیمات در جمع تکنوکرات ها گرفته می شود و به جامعه تحمیل می گردد. این امر، نمایندگان مردم را به تکرار مکررات انتخاباتی به منظور تحصیل زیر ساخت های جدید و شهروندانی را که با این تصمیمات به مخالفت بر می خیزند، به تظاهرات و ایجاد راه بندها وادار می کند. خیر عمومی به انحصار هیئت دولت و «نهادهای اصلی» اش که قاعدتاً بایستی مدافع این منافع باشند، درمی آید: نهاد معادن در مورد سیاست انرژی و نیرو و نهاد راه و ترابری در مورد سیاست های حمل و نقل تصمیم می گیرند.

– در مقابل این بساط خان خانی، پیشروی های جدی در راه دموکراسی مشورتی ضرورت می یابد. بدین گونه، به نظر جدی نمی آید که بتوان از حمل و نقل بدون مشارکت دادن واقعی استفاده کنندگان از آن و ساکنین سرزمین هایی که وسایل حمل و نقل از آنجا عبور می کنند، صحبتی کرد و آن را مد نظر قرار داد.

– در سطح اروپا یکی از مباحث اولویت دار در سطح افکار عمومی، ارزیابی نتایج «لیبرالیزه شدن» حمل و نقل است که از پانزده سال پیش کمیسیون آن را بر عهده گرفته، اما تا به حال حتی پیش درآمدی در اثبات اثرات مثبت آن از خود نشان نداده است.

– باز تعریف خدمات عمومی:

جهت مقابله با خود بیگانگی ناشی از تجارت می باید تعریف سیاسی جدیدی از خدمات عمومی و به ویژه حمل و نقل ارائه کرد که قادر باشد الگوی جامعه را به ابعاد اقتصادی آن پیوند زند. از این دیدگاه، هر خدمت یا تولید مادی را که به صورت دموکراتیک تصمیم گرفته شود، باید جزو خدمت عمومی تلقی کرد. «قانون اساسی» اروپا که «خدمات عام المنفعه اقتصادی» را تابع قواعد رقابتی کرده است، آشکارا در چنین جهتی گام بر نمی دارد.

– محدود کردن جا به جایی ها:

حومه نشینی با حفاظت از محیط زیست و به کارگیری سیاست قابل دفاع حمل و نقل ناسازگار است؛ چون ساکنین حومه ها چاره ای جز استفاده از خودرو برای تهیه تدارکات، کار و تفریح خود ندارند؛ پس مسکن متراکم تر می شود. شهر که همواره به نفع روستا مورد ملامت قرار می گرفت، اینک به صورت مکانی جلوه می کند که می توان محیط زیست زندگی روزمره را در آن سامان داد.

به منظور محدود کردن مصرف انرژی و سوخت و آلودگی ناشی از حمل و نقل، به نظر می رسد، مالیات بندی بر سوخت های فسیلی و برقراری قوانین و مقررات و هنجارهای مرتبط با پخش گاز کربنیک از جانب جامعه مؤثرترند تا ایجاد مصنوعی «بازار صدور جوازهای قابل معامله» که به طور منطقی نئولیبرال ها پیشنهاد و برخی از نو سرمایه داران سبز هم از آن حمایت کرده اند. این مالیات بندی باید فزاینده باشد و برنامه ای چند ساله برای آن در نظر گرفته شود که امکان تطبیق نظام های تولید و ترابری با یکدیگر را فراهم نماید. دربانوردان و رانندگان جاده ای که گاهی در وضعیت غیربشری به سر می برند باید، از شرایط کاری شایسته برخوردار باشند. هماهنگی اجتماعی باید از بالا صورت پذیرد مثلاً می تواند از درون جامعه اروپا شروع شود، به شرط آن که قانون اساسی اروپا آن را منع نکند.

– برانگیختن حساسیت منتخبین محلی:

بر خلاف گفتاری که در فرانسه جریان دارد، سرمایه گذاری های دولت و تعاونی های دستجمعی در حمل و نقل اندک نیستند؛ از 2003-1980 و با احتساب همین سال، رقم این سرمایه گذاری به 310 میلیارد یوروی ثابت بالغ شده است. در این دوره، هزینه های جاده ای دو سوم هزینه کل را در بر می گرفت. دیگر نمی توان درخواست خرج بیشتر کرد، اما این خرج ها باید به گونه ای دیگر سازمان یابد؛ باید سرمایه گذاری ها روی روش های حمل و نقل جمعی به انجام برسد که کمتر صدمه می زند و کمتر مصرف می کند. این امر که منتخبین محلی قادر به اتخاذ تصمیمات و ابتکارات بیشتری در زمینه سیاست حمل و نقل و مسائل شهری باشند، آنان را قادر می سازد تا تحت فشار شهروندان، امکانات جدیدی جهت اعمال فشار و تأثیرگذاری روی محتوای این سیاست ها و انسجامشان داشته باشند.

– ... و شهروندان:

معادله «رفاه + تجدد و مدرنیته < جا به جایی فراوان» باید زیر سؤال رود. وظیفه دشوار شامل شکستن تفکری است که نیم قرن است اذهان را شرطی بار آورده و سرچشمه تصوراتی است که دیگر شدیداً جا افتاده است. باید فرهنگ عوض شود.

اندیشه کاهش جابه جایی ها از طریق افزایش قیمت آن ها، بی شک همه را شوکه خواهد کرد. با وجود این، در چارچوبی اولیه که در آن «بازار» حاکم است، تنها چنین افزایشی می تواند به نقش متغیر تنظیم و هدایت کننده ای که سازمان اقتصادی نئولیبرال از آن ها به نفع حمل و نقل استفاده می کند، پایان دهد. ضرورت منظم کردن این متغیرها و تعیین نقش اقتصاد، راه خود را در افکار عمومی می گشاید. تنها بایستی از نظر سیاسی آن را تشویق و ترغیب کرد که البته این کار دشوارتر است؛ زیرا تفکرات شهروندان اغلب از طرز تفکر منتخبان جلوتر است.

منبع: <http://ir.mondediplo.com>

Philippe Muhlstein -1، مهندس حمل و نقل