



سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای



وزارت راه و شهرسازی

رویکرد اجتماعی در حمل‌ونقل (قسمت اول)

دفتر برنامه و بودجه

اردیبهشت ۹۳

رویکرد انسانی و اجتماعی در حمل و نقل (۱)

از توسعه به عنوان فرآیند گذار از وضعیت کمتر مطلوب، به وضعیت بیشتر مطلوب یاد می‌شود. این فرآیند بیش از هر چیز مفهوم پیشرفت را به ذهن متبادر می‌سازد. از نیمه قرن بیستم به این سو، بخش عمده کشورهای جهان موسوم به جهان سوم، به منظور جبران عقب ماندگی تاریخی خود در قیاس با کشورهای توسعه یافته، به طور جدی درگیر این فرآیند شده‌اند. به همین جهت، در ادبیات توسعه از این کشورها با عنوان کشورهای در حال توسعه یاد می‌شود. تقسیم بندی کشورهای جهان بر مبنای سطح توسعه یافتگی، حاکی از اهمیت اساسی و راهبردی این مفهوم در جهان امروز است.

توسعه در ابتدا صرفاً "جنبه کمی داشت و به مفهوم رشد اقتصادی تلقی می‌شد. هدف تئوری‌های توسعه نیز سرعت بخشیدن به روند رشد اقتصادی در کشورهای جهان سوم بود. اما به تدریج معلوم شد که توسعه‌ای که فقط به مفهوم رشد اقتصادی و افزایش ثروت در یک جامعه باشد، واجد دو اشکال است:

اولاً افزایش ثروت در یک جامعه، الزاماً به معنای برخورداری همه آحاد جامعه از مواهب آن نیست. توسعه به مفهوم خالص رشد و افزایش ثروت یک کشور، به خودی خود نمی‌تواند منجر به رفع نابرابری و کاهش فقر شود. در واقع توزیع ثروت به اندازه انباشت آن مهم است.

ثانیاً انسان موجودی تک بعدی نیست و علاوه بر نیازهای مادی، برخوردار از نیازهای معنوی هم می‌باشد. انسان، نیازمند به فعلیت رساندن همه ظرفیت‌های بالقوه خود و شکوفا ساختن استعدادهای درونی خویش است.

این دیدگاه انتقادی موجب شد که به تدریج در کنار ابعاد اقتصادی توسعه در سطح کلان، ابعاد فردی و اجتماعی آن هم مورد توجه قرار گیرد و رفع نیازهای مادی، فرهنگی و اجتماعی انسان به طور همزمان در استراتژی‌های توسعه گنجانده شود.

پی‌آمد بسیار مهم رویکرد مذکور این است که توسعه در خدمت انسان قرار می‌گیرد و لذا هدف آن، ارتقاء مادی و معنوی انسان خواهد بود. در چارچوب این دیدگاه، افزایش روزافزون تولید ناخالص داخلی (GDP) به‌تنهایی معیار پیشرفت یک کشور محسوب نمی‌شود. هدف افزایش تولید باید بهبود زندگی انسان‌ها (همه انسان‌ها و نه بخشی از آن‌ها) باشد؛ چرا که انسان، محور توسعه است. توسعه انسان‌محور دارای سه ویژگی عمده است:

اولاً "همه‌جانبه است یعنی همه بخش‌ها را در بر می‌گیرد؛

ثانیاً "متوازن است یعنی توازن و تناسب میان همه بخش‌ها برقرار می‌گردد؛

ثالثاً "پایدار است یعنی منحصر به نسل امروز نمی‌شود و نسل‌های آینده را نیز شامل می‌گردد.

برجسته شدن انسان در مفهوم توسعه منجر به تحولات قابل ملاحظه‌ای در نظریات توسعه‌ای و شیوه‌های اجرایی و عملی آن شده است. اساس این تحولات، لحاظ شدن مولفه‌های انسانی در سنجش و ارزیابی میزان کامیابی کشورها در فرآیند توسعه است. این مولفه‌ها تحت عنوان شاخصی به نام «شاخص توسعه انسانی» یا **HDI** (Human Development Index) سنجیده می‌شوند. شاخص توسعه انسانی معیاری برای سنجش پیشرفت یک کشور در ارتباط با ۳ مولفه توسعه انسانی به‌قرار زیر است:

اول زندگی بلندمدت و سالم، دوم دسترسی به دانش و سوم کیفیت زندگی رو به ارتقاء.

میزان پیشرفت در هر یک از مولفه‌های فوق نیز بر مبنای معیارهای معینی سنجیده می‌شود:

زندگی بلندمدت و سالم بر مبنای انتظار طول عمر در هنگام تولد یا اصطلاحاً «امید به زندگی»،

دسترسی به دانش بر مبنای انتظار سال‌های آموزش در مدرسه برای کودکان و متوسط سال‌های آموزش برای بزرگسالان،

و کیفیت زندگی بر مبنای سرانه درآمد ناخالص ملی

به‌عبارت ساده‌تر، امید به زندگی، پیشرفت آموزشی و درآمد سرانه، سه معیار اصلی توسعه انسانی هستند.

شاخص توسعه انسانی که با HDI نمایانده می‌شود، هر ساله برای همه کشورها و بر مبنای داده‌های اخذ شده از صندوق جمعیت سازمان ملل، موسسه آمار یونسکو و بانک جهانی محاسبه شده و در گزارش توسعه انسانی ملل متحد منتشر می‌گردد.

اهمیت توسعه انسانی در جهان امروز به حدی است که ملاک موفقیت یک برنامه توسعه، ارتقاء شاخص توسعه انسانی به موازات افزایش رشد اقتصادی دانسته می‌شود. بر این مبنای، هرگونه برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری در بخش‌های صنعتی و تجاری باید در بردارنده ابعاد انسانی و اجتماعی حوزه مربوطه بوده و کلیه طرح‌ها و برنامه‌ها در فرآیند توسعه و پیشرفت یک کشور باید واجد رویکرد انسانی و اجتماعی باشد. بدیهی است که صنعت حمل و نقل نیز به عنوان یکی از مهمترین ارکان رشد و توسعه یک کشور، مستثناء از این قاعده نیست.

حمل و نقل بخشی جدایی‌ناپذیر از اقتصاد یک کشور است. تا حدی که از آن با عنوان «موتور رشد اقتصادی»^۱ یاد می‌شود. از سوی دیگر حمل و نقل بخش مهمی از ساختار اجتماعی یک کشور است. گروه‌های مختلف اجتماعی به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم از حمل و نقل ارتزاق می‌کنند و تقریباً همه اقشار جامعه با حمل و نقل سروکار دارند. فارغ از نوع ارتباط افراد با حمل و نقل، این بخش می‌تواند تاثیرات گوناگون و گاه متضاد بر طیف‌های مختلف جامعه برجای گذارد. دو مثال زیر، تصویر نسبتاً روشنی از این واقعیت به دست می‌دهد:

- در یک مطالعه انجام شده توسط «کمیسیون اقتصادی ملل متحد برای آفریقا» در کشور مراکش، مشخص شد که دسترسی به راه‌های آسفالت شده تاثیر معنی‌داری بر نرخ ثبت نام و حضور کودکان در مدارس مناطق مختلف این کشور داشته است.^۲

- در سال ۱۹۹۷، در پی احداث بزرگراهی برای اتصال کشور برمه به چین، نرخ آلودگی به ویروس اچ‌آی‌وی - ایدز در میان معتادان تزریقی منطقه مورد نظر، به طرز معنی‌داری افزایش یافت.^۳

^۱- ر.ک: گزیده‌ای از دیدگاه‌ها و سیاست‌های اتحادیه اروپا در زمینه حمل و نقل جاده‌ای (دفتر بودجه و تشکیلات، اردیبهشت ۸۶)

^۲- ر.ک: اهداف توسعه هزاره و حمل و نقل (دفتر بودجه و تشکیلات، آذر ۸۷)

^۳- ر.ک: حمل و نقل و ایدز (دفتر بودجه و تشکیلات، آبان ۸۸)

در مثال اول، دومین مولفه شاخص توسعه انسانی یعنی دسترسی به دانش، تقویت شده است و در مثال بعدی، نخستین مولفه شاخص توسعه انسانی یعنی زندگی بلندمدت و سالم، تحت تاثیر حمل و نقل جاده‌ای تضعیف شده است.

این دو نمونه نشان می‌دهد که حمل و نقل تا چه میزان می‌تواند زندگی انسان‌ها و ساختار اجتماعی را متأثر از خود سازد و این تاثیرات تا چه اندازه می‌تواند متفاوت و متغیر باشد. ما در گزارشات بعدی این بحث را پی خواهیم گرفت.