

صنایع اتومبیل سازی؛ محیط زیست آینده‌ای دارد؟

جهان نیز جالب است. از کل تولید اتومبیل در جهان ۴۰٪ در آمریکای شمالی، ۳۶٪ در اروپا، ۱۵٪ در آسیا، ۵ درصد در آمریکای لاتین، ۲٪ در آفریقا و ۲ درصد در اقیانوسیه تولید می‌شوند.

هیچ چاقونی دسته خود را نمی‌برد!

با چنین وضعی، مقایسه لازم نیست؛ تنها می‌توان گفت که ما در جریان این شتاب‌گیری از تولید و مصرف وارد مرحله‌ای حساس از گسترش نیاز اقتصادی، سیاسی و فرهنگی به سیستم حمل و نقلی شده‌ایم که دانستاً بر مشکل آلودگی می‌افزاید. بنابراین راه حل را چگونه باید جستجو کرد؟ جواب به این سوال واقعاً مشکل است. در مقابل ما بطور کلی سه مشکل اساسی وجود دارد.

الف- در قلمرو اقتصادی کنترل تولید اتومبیل به معنی جلوگیری از جریانی است که اقتصاد رقابت‌آمیز کالایی توان تحمل آن را ندارد. توجه داشته باشید که نیروی رهبری این جریان عمدتاً بدست سوداگران و دانشمندان فیزیکوشیمیست است. آنان بطور مستقیم مسئول این وضع اند و خود باید پاسخ‌گوی آن باشند.

ب- در قلمرو سیاسی، مشکل بزرگ کاهش اشتغال و متعاقب آن افت امنیت ملی است در این قلمرو دولت‌ها هم به وحدت فوق خواهند پیوست.

ج- در قلمرو فرهنگی موضوع مهم گرایش شدید عادت در اجتماع و تجلی نیازهایی است که از این مکانیسم بروز می‌کند، بنابراین در حوزه‌ای خاص ممکن است مردم نیز در قالب مصرف‌کننده به وحدت فوق تمایل پیدا کنند.

در این میان چه جانی برای اکولوژیست‌ها و جامعه‌شناسان باقی خواهد ماند تا بتوانند به علانم خطر نه در خارج از فضای چرخه تولید و مصرف که در درون آن اشاره کنند؟ این موضوع در کشورهای جهان سوم که قابلیت‌های اصلاح تکنولوژی از طریق قوانین بدلیل فقدان نیروی پژوهش فعال وجود ندارد، بسیار پیچیده‌تر شده است. برای مثال توجه کنید به طول عمر مدل‌های خودروهای داخلی و تغییرات بسیار ناچیزی که در آنها با توجه به محیط زیست انجام شده است، حتی می‌توان گفت که این موضوع در این کشورها معکوس شده است. در این کشورها اتومبیل در بسیاری از شهرها تبدیل بیک عامل اشتغال‌زایی اجباری شده است، بنابراین هر محدودیت قانونی برای اتومبیل‌های شخصی ممکن است با واکنش شدید مردمی روبرو شود که با این اتومبیل‌ها کار می‌کنند، آن هم بطور غیرقانونی. موضوع جهان سوم پیش‌آمد بنابراین لازم است

و رقابتی که حاصل این وضعیت است می‌تواند بعنوان عامل مهم در فرا راه مبهم ماندن سوال فوق مطرح شود؟ در سال ۱۹۹۲ بود که شورای اروپا برای اولین بار چهار اصل را برای یافتن پاسخ سوال فوق مطرح کرد، اینان بصورت خلاصه عبارت بودند از:

۱- در تمامی برنامه‌های تولید و پژوهش بروی اتومبیل لازم است به موضوع رابطه میان طبیعت و اتومبیل در قالب استانداردهایی برای محیط زیست توجه شود.

۲- اصلاح ساختار حمل نقل از طریق اصلاح روشهای نوین ترافیک و قوانین مربوطه.

۳- اعمال مالیات بیشتر بروی اتومبیل‌های شخصی.

۴- ملاحظات مربوط به ایمنی.

چهار اصل فوق نشان دهنده آنست که دولت‌ها ناچارند برای خود وظایفی در این امر مهم در نظر گیرند و قوانینی را بصورت جدی در حوزه‌های مالیاتی، ترافیک و ایمنی و حتی امور پژوهشی تدوین و اجرا کنند.

در زمینه‌هایی لازم آمده است که دولت‌ها به همراه تولیدکنندگان اتومبیل برنامه عملی خود را برای تولید سیستم‌های حمل و نقلی که مستقل از سوخت فسیلی، روغن‌ها و گازهای مختلف باشد ارائه دهند؛ بطوریکه بتوان بعد از این مدت به یک نوع نظام جانشین دست یافت. برای انرژی جایگزین نیز در انرژی خورشیدی و اتمی در نظر گرفته شده است.

اما توجه داشته باشیم که شورای اروپا هم در تمامی این اصول چهارگانه بیک نکته مهم توجه نکرد و آن فعالیت بروی توسعه مدیریت تبدیل انرژی‌ها، یعنی مدیریت تبدیل انرژی فیزیکی به انرژی اطلاعاتی- آگاهی بود. بطور خلاصه بگوئیم که موضوع این مدیریت بدست آوردن روش‌هایی است که می‌تواند از بسیاری از جریانات تکراری و نقل و انتقال آدمیان از طریق نظام‌های کم‌خرج و کم انرژی بکاهد. نظیر روش‌هایی که در آن بانکها مستقیماً هزینه‌هایی نظیر آب و برق و تلفن را از حساب افراد کسر کنند و دیگر نیازی به این حمل و نقل نباشد. البته شاید بتوان این نکته را در بند ۲ جای داد ولی که می‌تواند ارقامی نجومی از صرفه‌جویی را نشان دهد.

یک نگاه به جریان تولید اتومبیل و کامیون در جهان در فاصله سالهای ۱۹۳۰ تا ۱۹۸۵ نشانگر شتاب‌گیری مداوم روند تولید این وسائل نقلیه است. در سال ۱۹۳۰ جمع کل تولید اتومبیل و کامیون در جهان به ۴۰ میلیون واحد نمی‌رسید در حالی که در سال ۱۹۸۵ این رقم می‌شود ۵۰۰ میلیون. وضع توزیع تولیدات اتومبیل در

یکی از تبدیل‌هایی که در زندگی بشر بصورت یک اصل وجود دارد، آنست که آنچه را که آرزوست اگر متجلی کنیم از جنس نیاز می‌شود، بدین معنی که روزی بشر در آرزوی یافتن وسیله‌ای بود که بتواند با آن با سرعتی بیشتر از باد بحرکت درآید، وی سرانجام توانست این تخیل را در ماشین بنام اتومبیل متجلی کند. اکنون این اتومبیل چون یک نیاز بروی تحمیل شده است، متجاوز از چندین صد هزار آن در همین تهران دارند ما را خفه می‌کنند و کاری از دست ما بر نمی‌آید.

موضوع رابطه اتومبیل با محیط زیست دقیقاً از همین رابطه انسان با ماشین متأثر است، امروزه نیاز ما به ماشین تا سر حد یک نیاز حیاتی ارتقاء پیدا کرده است، بطوریکه مشکل محیط زیست با توجه به اهمیت فوق همیشه در مقام دوم قرار می‌گیرد. به همین دلیل نیز آنچه که به عنوان راه حل در مقابل ما باقی می‌ماند نه بصورت نفی ماشین بلکه بصورت اصلاحی است که باید در این ماشین بوجود آوریم تا بتوانیم به مشکل محیط زیست پاسخ گوئیم. اینکه آیا می‌توان به چنین راه حلی دست یافت؟ دیگر نه سنوایی مبهم و قابل چشم‌پوشی، بلکه سنوایی است که ناچاریم به آن بصورتی مثبت پاسخ دهیم. چراکه پاسخ منفی بناچار می‌تواند ما را به همان راه حل اول سوق دهد، یعنی نفی ماشین و اتومبیل در زندگی بشر.

از عمر اتومبیل بیش از یک قرن و اندی می‌گذرد، در طی این مدت اساس زندگی ارتباطی و مبادلاتی بشر کلاً دگرگون گردید در طول این مدت حجم عظیمی از اکسیژن هوا صرف سوختن برای تولید انرژی در این ماشینها شد و حجم بسیار زیادی از گازهای سمی وارد هوا گردید، با احداث راه‌ها امکان مهاجرت برای بسیاری از حیوانات از یک سوی اکوسیستم به سوی دیگر غیرممکن گردید و تقریباً مکان بکری در زمین برای حرکت آزاد حیات باقی نماند. بتدریج با امکانی که نیروی روبه شتاب پژوهش و مبادله بوجود آوردند، امکان مصرف بسیار بیشتر برای حجم عظیمی از اقشار متوسط فراهم گردید و... تمامی این موارد بحرانی جدی بنام بحران محیط زیست را بوجود آورد.

در فاصله همین یکصد و اندی سال میزان حجم مبادلات جهانی از سطح هزار برابر گذشته است و بدین ترتیب جای این سوال باقی است که آیا با این منطق مبادلاتی می‌توان آینده‌ای برای محیط زیست جستجو کرد یا خیر؟

امروزه با توجه به نقشی که صنایع اتومبیل‌سازی و حمل و نقل در افزایش تولید ملی کشورها بازی می‌کنند

نظر خواننده را به وضعیت کنونی اتومبیل در کشور خودمان با توجه به هدف فوق معطوف سازیم.

۱- نکتهٔ مهم در کشور ما آنست که صنایع اتومبیل سازی دولتی است. بنابراین از آنجائیکه هیچ جاقوئی دسته خود را نمی برد، نمی توان توقع داشت که دولت قوانین محدود کننده ای برای خود صادر و آن را اجرا کند.

۲- ساخت حمل و نقل شهری بسیار آتارشیک است و این آتارشیک خود را گاه تا سر حد اعمال روندی از جنون زانی به افراد تحمیل می کند. فشرده گی حجم عظیمی از اتومبیل های خارج از استاندارد می تواند بر میزان آلودگی تا حد سرسام آوری بیافزاید.

۳- همانطوری که گفتیم اصولاً برنامه ای که بتواند میان محیط زیست، ملاحظات اقتصادی حاصل از مصرف زیاده از حد سوخت، صادرات و واردات و سرانجام اتومبیل تعادلی برقرار کند، وجود ندارد. بنابراین فقدان این برنامه ریزی تنها توانسته است به سوداگسران و دلان پایگاهی برای تمرکز سرمایه غیرمولد ارائه کند.

۴- نبود ساختار پژوهشی بدلیل اعمال ملاحظات سیاسی برای انتخاب مدیران دولتی در این کارخانجات، براحتی توانسته است راه فرآوریهائی در رابطه با موضوع بند سه را مسدود کند. این کارخانجات تقریباً هیچ برنامه ای برای این مهم در دست ندارند.

۵- وجود انحصار برای کارخانجات دولتی داخلی و ساخت غیر برنامه ریزی شدهٔ واردات اتومبیل باعث شده است تا مردم از مقام مشتری بیک سائل که دست تکدی در مقابل این کارخانجات دراز می کنند تبدیل شوند. در این شرایط کجاست گوش شنوا برای آنکه بتواند به انتقاداتی دربارهٔ ساخت ها و پرداختهای جدید گوش دهد؟ در این وضعیت تنها نکته مهم همان تسلیم در مقابل چهل سال عمر خودرو در ایران است که هنوز از آن بمانند بسیاری از صنایع چیز با ارزشی بیرون نیامده است.



پیروزی خودروسازان آلمانی در چین

چگونه شد که مرسدس بنز آلمان توانست دو رقیب آمریکایی خود (کرایسلر و فورد) را از میدان رقابت بیرون کند و موفق به امضای قراردادی شود که به موجب آن بتواند تا قبل از سال ۲۰۰۰ میلادی بزرگترین کارخانه خودروسازی چین را بسازد؟ آیا سیاست علت اصلی موفقیت مرسدس بنز بود؟ آیا آلمان از تیرگی روابط سیاسی آمریکا و چین سود برد؟ و یا اینکه این قرارداد نتیجه تصمیمی سنجیده است که از سوی مدیران ارشد چینی اتخاذ شده است؟

چینی ها از عملکرد شرکتهای خودروسازی آمریکایی که تا کنون در چین سرمایه گذاری کرده اند چندان راضی نیستند. برعکس از شرکت فولکس واگن آلمان بسیار خرسندند و همین پرونده خوب شرکتهای آلمانی و پرونده بد شرکتهای آمریکا سبب شد که آلمانی ها برای قبولاندن مرسدس بنز به چینی ها با دشواری روبرو نشوند.

پروژه شرکت مرسدس بنز در چین پروژه های یک میلیارد دلاری است که با اجرای آن سالانه شصت هزار وانت بار کوچک و صد هزار موتور خودرو در چین تولید خواهد شد. شکست کرایسلر آمریکا در این ماجرا برای مدیران آن دردناک است. مدیران این شرکت می گویند که وانت بارهای کوچک (minivan) را مهندسان آن اختراع کرده اند (در اروپا این وانت بارهای کوچک به monospace و people-carrier معروفند)، اما در عمل این گروه صنعتی دایملر-بنز است که یک شرکت تحت پوشش آن [مرسدس بنز] موفق شد ۴۵ درصد سهام کارخانه خودروسازی چین را در اختیار بگیرد.

جیانگ زمین، رئیس جمهور چین طی دیدار اخیرش از آلمان معامله با گروه دایملر بنز را اعلام کرد. این قرارداد در برهه ای از زمان بین چین و آلمان منعقد شد که روابط سیاسی آمریکا و چین تیره بود. از یک سو

هری وو [چینی تبار تبعه آمریکا]، مدافع حقوق انسانی در بازداشت چینی هاست و از سوی دیگر چین بخاطر بازدید رئیس جمهور تایوان از آمریکا و از دانشگاه کورنل (دانشگاهی که از آن دکترای اقتصاد گرفته بود) سخت خشمگین است. هر چند بدون در نظر گرفتن مسائل سیاسی هم کارنامه شرکتهای آمریکایی خودروساز در چین در مقایسه با شرکتهای همتای آلمانی آنها بسیار اسف انگیز بوده و هست. دولت چین نمی خواهد بیش از ۳ یا ۴ شرکت بزرگ در این کشور به کار تولید خودروهایی مشهور جهانی اشتغال داشته باشند، و تازه در مورد همین شرکتهای هم دولت چین مایل است کنترل کامل، یا دست کم قسمت عمده سهام آنها را در اختیار داشته باشد.

در حال حاضر چین در مرحله تولید اتوبوس و کامیون است. در سال گذشته میلادی از ۱/۵ میلیون خودروی فروخته شده در بازار داخلی چین تنها ۳۰۰۰۰۰ دستگاه آن خودروی سواری بوده است که اکثر همین خودروهایی سواری را هم شرکتهای ادارات دولتی و شرکتهای تاکسی رانی خریدند. حال فروش این تعداد خودروی سواری در چین را با فروش ۱/۵ میلیون خودروی سواری (و وانت بار) در آمریکا مقایسه کنید. به هر رو، مقامهای ارشد چینی تخمین می زنند که ۲۷۰ میلیون خانوار چینی تا پایان دهه ۱۹۹۰ خریدار اتومبیل خواهند بود.

شاید رقم ۲۷۰ میلیون خریدار بالقوه خودروی سواری در چین کمی اغراق آمیز و خوشبینانه باشد. اما تردیدی نیست که چین به ساختن خودروهایی سنگین بسیار علاقه دارد، گرچه در این کار موفق نبوده است. برای مثال، کرایسلر آمریکا از سال ۱۹۸۴ در چین خودرویی بنام جیب پکن تولید می کند. این خودرو در حقیقت تحت امتیاز شرکت آمریکایی (American Motors corporation) تولید می شد که از سال

۱۹۹۸ در اختیار شرکت کرایسلر قرار گرفت. سالها بود که جیب پکن در لبه پرتگاه ورشکستگی دست و پا می زد، اما اخیراً نشانه هایی از رشد در آن دیده می شود؛ هر چند که هنوز تا رسیدن به هدفی که برای آن در نظر گرفته شده بود، یعنی تبدیل شدن به یک جیب صادراتی برای آسیای جنوب شرقی، بسیار فاصله دارد. جنرال موتورز نیز وضع بهتری از کرایسلر ندارد، این شرکت چند ماه پیش خیلی بی سر و صدا از تولید وانت بار سواری در شانگهای (در شمال چین) دست کشید. زیرا برای وانت بارهای سواری دو در تولید مشترک چین و این شرکت (که برای بازارهای آمریکا مناسب است)، در چین خریدار فراوانی وجود ندارد.

مرسدس بنز در بازار چین کم تجربه است، اما رقیب آلمانی فولکس واگن تجربهٔ موفقی دارد. سال گذشته کارخانجات فولکس واگن در شانگهای و جیانگجون، در شمال چین، نیمی از بازار خودروی شمال چین را در اختیار گرفتند و چندان هم برگرفتن پنجاه درصد از سهام کارخانه ها با فشاری نکردند و به ۴۰ درصد سهم در سرمایه گذاری مشترک رضایت دادند. فولکس واگن در چین از روش های تولید خودرو در آلمان و کارگران محلی و صنایع کوچک داخلی بهره می برد.

حدود ۲۰۰ شرکت کوچک و متوسط آلمانی با سرمایه گذاری مشترک با مستقل در چین در کار تولید فعال شده اند. بنظر می رسد آمریکایی ها فقط به فکر معاملات بزرگ هستند، لیکن آلمانی ها کم کم اما در درازمدت در بازار چین نفوذ می کنند و از مشارکتهای تجاری و تولیدی در مقیاس کوچک و متوسط سرباز نمی زنند.

ماخذ: اکونومیست ۱۵ جولای ۱۹۹۵ (خلاصه شده) بوگردان از سرویس ترجمه دگزارش.

