

## "تعزيز طاقة النقل العام لخفض اعتمادنا على النفط الأجنبي"

إفادة من الكونغرس تخصص  
روبرت بوينتيز  
عضو ومدير مبادرة البنية التحتية الحضرية  
مؤسسة بروكينغز  
برنامج السياسة الخاصة بالعاصمة  
1775 شمال غرب، شارع ماساتشوستس.  
واشنطن، العاصمة 2103-20036  
202-797-6000

والذي عرض أمام  
لجنة البنوك والإسكان والشؤون الحضرية  
مجلس الشيوخ في الولايات المتحدة  
9 سبتمبر 2008

عمت صباحاً سيد دود رئيس المجلس، والعضو البارز السيد شيلبي وأعضاء اللجنة، يسرني أن أكون بينكم هذا الصباح مع تقديري البالغ لهذه الدعوة.

إن الغرض من شهادتي اليوم هو مناقشة بعض الاتجاهات الرئيسية في كيفية انتقال الأميركيين والتغيرات الناجمة عن ارتفاع تكاليف الطاقة. وبذلك، أود أيضاً أن أشاطركم بعض الأفكار حول كيفية استخدام السياسات الفيدرالية لوسائل النقل العام للحد من مجموع استهلاك الطاقة، أثناء عملية تعزيز النمو الاقتصادي.

سيدي رئيس المجلس، إنني أؤيد شروط النقل الموجودة في مشروع قانون استبدال الطاقة (المادة 3268) لأنها تتسق مع بحوث مؤسسة بروكينغز وسياسة العمل على إصلاح النقل، ولكن لا يزال هناك الكثير للقيام به، فمع انتهاء القانون الفيدرالي الحالي للنقل البري المقرر في العام المقبل يجب أن يتم في الوقت نفسه النظر لأهمية مشاريع قوانين المناخ والطاقة؛ فأمام الكونغرس فرصة فريدة لتشجيع الحلول المبتكرة لمساعدة المجتمعات المحلية في نمو أكثر استدامة وشمولاً وأكثر تنافساً.

في حين أن هناك بالتأكيد حاجة إلى موارد إضافية لنظام النقل العام الأميركي، وهذا يجب أن يكون أكثر من مجرد سيولة مالية، فنحن بحاجة إلى تغييرات صارمة مع منهج واقعي جديد لكل جانب تقريباً من جوانب السياسة الوطنية للنقل مثل: كيفية تخصيص التمويل، وتحديد الأولويات، وتوزيع المسؤوليات، وإشراك القطاع الخاص، ونظام الأسعار، وربط سياسات النقل الأخرى،

## أولاً: المقدمة

إن هذا لا يمكن أن يتأتى في وقت أفضل من ذلك، فكما تعلمون سيادتكم، أن عاصفة من الطاقة والاستدامة البيئية هي التي تلوح في الأفق مع تزايد حدة الاستهلاك والقلق إزاء تصاعد تكاليف النقل والبضود ذات الصلة مثل البنزين.

فهذه المخاوف هي التي دفعت بملايين المسافرين إلى اللجوء للنقل الجماعي لعدة قدرة طاقة النقل على تحمل ذلك، لأن الدولة والمسؤولين المحليين المنتخبين يدعون بصورة متزايدة إلى إجراء إصلاحات فدرالية لتحسين البنية التحتية لشبكة أعمالنا وتعزيز النمو الاقتصادي؛ وردًا على ذلك، عرض زعماء محليون مجموعة من الحلول قصيرة الأجل وطويلة الأجل، مثل رفع الحظر على الحفر في عرض البحر، أو الحد من الطلب على السلع الاستهلاكية من خلال الحفاظ على الطاقة.

واليوم يستهلك نظام النقل الأمريكي 70% من النفط في البلاد، ويعتمد اعتمادًا شبه تامًا على أنواع الوقود المستخرجة من النفط، وهذا المطلب يُسهم إلى حد ما في الارتفاع العالمي في أسعار النفط الكبرى والضربة التي تلقتها أموال الأمريكيين. ومع ذلك فإننا حتى لا نقترّب من إنتاج النفط الذي نستهلكه فهذا الرقم أخذ في الانخفاض مع مرور الوقت، بمقدار 17.0% منذ عام 2000، فالولايات المتحدة لا تنتج إلا ربع النفط الخام الذي تستهلكه، بينما تستورد ضعف هذه الكمية من غالبية من الدول تعتبر في مهبة خطر حالة من "الفسل" مرهونة بمجموعة من الحقوق الاجتماعية والاقتصادية والعوامل السياسية، بالإضافة إلى ذلك، فإن قطاع النقل هو المسؤول عن ثلث انبعاثات غاز الكربون داخل البلاد، ولهذا حافظت الولايات المتحدة على المرتبة الأولى من بين دول الاقتصاد الرئيسية في العالم فيما يتعلق بنصيب الفرد من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون، وهو ما يقرب من ضعف المعدل السائد في المملكة المتحدة وألمانيا.

ومؤخرًا وجدت دراسة أجرتها مؤسسة بروكينغز أن كثافة استخدام الأراضي في المناطق الحضرية وأنماط النقل المتوافرة تلعب دورًا هامًا في تحديد استهلاك الطاقة، وسلوكيات التنقل، وانبعاثات الكربون في الدول الاقتصادية الرئيسية، ومع وجود السياسات

جدول رقم 1 توضيح أعلى وأقل 15 منطقة حضرية حسب معدل عدد الأميال التي تقطعها السيارة لكل فرد، عام 2006، مع معدل انبعاثات الكربون من النقل للفرد الواحد

أعلى 15 منطقة			أقل 15 منطقة		
عدد	انبعاثات	المنطقة الحضرية	عدد	انبعاثات	المنطقة الحضرية
1	2	جاكسون ، مسيسيبي	100	100	نيويورك، نيوجيرسي الشمالية، لونغ آيلاند، نيويورك ، نيوجيرسي - بنسلفانيا
2	5	لينتل روك، لينتل روك الشمالية - كونواي ، أركنساس	99	93	لانكستر، بنسلفانيا
3	21	ريثشموند ، فيرجينيا	98	97	روتشستر، نيويورك
4	36	ستوكتون ، كاليفورنيا	97	92	لاس فيجاس-براديز ، نيفادا
5	3	هاريسبيرغ - كارليل، بنسلفانيا	96	99	هونولولو، هاواي
6	8	ناشفيل ديفيدسون - مورفيسبرو - فرانكلين ، تينيسي	95	84	شيكاغو، نيبيرفل - جوليت، الينوس- انديانا- وسكونسن
7	1	بيكرسفيلد ، كاليفورنيا	94	15	كيب كورال- فورت مايرز، فلوريدا
8	16	كولومبيا، كارولينا الجنوبية	93	90	بويز سيتي، نامبا، ايداهو
9	12	تشاتانوغا ، تينيسي-جورجيا	92	97	بافالو- شلالات نياغرا، نيويورك
10	17	بالم باي، تيتوفيل - ملبورن، فلوريدا	91	82	غرينفيل - مولدين- ايسلي، كارولينا الجنوبية
11	14	ماديسون ، ويسكونسن	90	91	بورتلاند بين فانكوفر - بيفيرتون ، أوريجون، واشنطن
12	20	يكسنجتون - فايت، كنتاكي	89	77	بيتسبرغ، بنسلفانيا
13	9	ريفرسايد وسان برناردينو - أونتاريو ، كاليفورنيا	88	30	فريسنو، كاليفورنيا
14	11	نوكسفيل، تينيسي	87	80	نيو أورليانز - ميتيري- كين- لوس انجلوس
15	6	جاكسونفيل، فلوريدا	86	86	سبرينجفيلد، ماساشوستس

المصدر: براون وساوثورث وسارزينسكي، 2008؛ إن البيانات الخاصة بنسبة عدد الأميال التي تقطعها السيارة وتحليلها مأخوذة من سياسة مختصرة وشبكة الظهور قامت بها مؤسسة بروكينغز، والترتيب مستند على أكبر 100 منطقة حضرية فقط.

وتشير الدراسات إلى أن الأسر فيما يتعلق بعدد الأميال التي تقطعها السيارة تختلف باختلاف الكثافة السكنية، وسهولة الوصول إلى النقل العام؛ ويرتبط كلاً من ارتفاع الكثافة السكنية، والعمالة، والاستخدام المختلط للأراضي، والتوازن بين فرص العمل والإسكان، بتنقلات أقصر مسافة مع انخفاض في عدد مالكي السيارات ومستخدامها. وبالمقارنة بين اثنين من الأسر المتمثلة في جميع النواحي ما عدا الكثافة السكنية، اتضح أن الأسرة داخل حي بعدد أقل من 1.000 وحدة سكنية للميل المربع الواحد تقود مسافة أكبر بما

مع إضافة الولايات المتحدة إلى مجموعة أخرى مكونة من 120 مليون نسمة بحلول عام 2050، فإنه من المرجح أن تزيد ضغوط طاقتنا. ونتيجة لهذا النمو، فإن أمريكا تحتاج إلى 213 بليون قدمًا مربعًا إضافية من المنازل، ومرافق البيع بالتجزئة والمباني المكتبية وغيرها من مساحات البناء الخالية. والسؤال هو كيف وأين نستوعب ذلك، فهذا النمو يحمل آثارًا بعيدة المدى بالنسبة لأمن الطاقة لدينا، واستقرارنا الاقتصادي، وصحة البيئة، كما سيقطع شوطًا طويلًا لتحديد كيف يمكن لهذه الأماكن أن تكون قادرة على المنافسة عالميًا في القرن الواحد والعشرين.

ولأسف، بوصفه برنامجًا يمتد مع منتصف القرن الماضي، يعتبر برنامج النقل البري الفدرالي قد عفا عليه الزمن، ويعد غير متوافقًا مع قيود الطاقة والبيئة في عصرنا الحالي، حيث تعد منظومة النقل الأوسع في الولايات المتحدة متماشية مع الطريقة التي نعيش بها، أو نعمل بها الآن، ولا مع التحديات الاقتصادية الرئيسية الخاصة بالطاقة، والبيئة التي تواجهها البلاد حاليًا.

وعلى سبيل المثال، ستستمر عائدات النقل الفيدرالية في توزيعاتها على المستفيدين منها، بناءً على صيغ التمويل والتوزيع المعمول بها. وليست هناك مكافآت على خفض الطلب على القيادة، ولا حتى على مجمل الإنفاق. ففي الواقع، وفي الوقت نفسه، يسعى الأميركيون إلى تقليل استخدام السيارات بسبب المخاوف من الطاقة والمناخ، في حين أن القوانين الفدرالية ترصد مكافأة على الاستهلاك بينما توقع العقوبات على الحفاظ.

كما لا يوجد هناك أي تركيز على النتائج أو الأداء، ولذا حتى في هذه اللحظة من أزمة النقل، يتم صرف بلايين من عائدات النقل الفيدرالية من دون معنى أو اتجاه أو حتى صدد لدفع المصالح الوطنية لحل القضايا الحرجة مثل الحد من اعتمادنا على النفط الأجنبي.

## ثانيًا: اتجاهات النقل الحالية

يعتمد الاقتصاد الوطني الصحي على الاقتصاديات الكبرى السليمة، كما أن تعزيز سبل تنقل السكان من خلال توسيع خيارات النقل يعتبر عنصرًا حاسمًا؛ ولذلك، من أجل دفع نظام النقل على مواصلة تقديم ميزة تنافسية، ينبغي لتخفيض استهلاك الطاقة من خلال تحسين حركة الناس من خلال وسائل متعددة داخل وبين المناطق الحضرية أن يظل أولوية وطنية واضحة، ونحن نشهد بالفعل تحولات هائلة وتعقيدًا عندما يتعلق الأمر بنظام النقل وكيفية انتقال الأميركيين؛ كما نعرف أن معظم الناس لا يمكن - كما لا يحق لهم- أن يتوقفوا تمامًا عن التنقل ولكن يمكن للبعض تغيير طريقة التنقل.

1. إن ارتفاع أسعار الوقود تدفع الأميركيين إلى النقل الجماعي

إنه بعد سنوات وسنوات من الزيادات المطردة، تباطأ الكم الإجمالي للقيادة في الولايات المتحدة بشكل كبير، وفي الواقع، تدل التقارير الشهرية من إدارة الطرق السريعة الفدرالية بوضوح على أنه باعتبارنا دولة، فإننا نقود بصورة أقل بكثير. وقد انخفضت نسبة التنقل التراكمية لعام 2008 بنسبة 42.1 بليون ميلًا، وهو بذلك يسجل أكبر انخفاضًا من حيث القيادة على الإطلاق.

ومن دون شك، يعود بعض هذا الانخفاض إلى ارتفاع أسعار الغاز والتي وإن كانت قد انخفضت في الشهرين الماضيين، إلا أنه لا يزال السعر مرتفعًا بقيمة دولارًا واحدًا للغالون مقارنةً بنفس هذا التوقيت من العام الماضي؛ حيث يستهلك الأميركيون الآن أقل من 31 مليون غالون من البنزين يوميًا في عام 2008 مما كان الأمر عليه في عام 2005.

ونتيجة لذلك، يعتبر النقل الجماعي الآن في حالة من الازدهار، بزيادة قدرها 74 مليون رحلة في الفترة من مارس 2005 إلى مارس 2008، وهي أرباح بقيمة ما يقرب من 9%. وظهر استطلاع أجري مؤخرًا أن 92% من شركات النقل الجماعي أفادت بوجود زيادة في حركة الركاب وأن 91% من هذه الزيادة يرتبط جزئيًا على الأقل بارتفاع تكاليف الوقود للسائقين الأميركيين. وقد سجلت شركة أمتراك لنقل الركاب في تموز / يوليو الماضي أعلى مستوى لها عنه في أي شهر آخر في تاريخها.

جدول رقم 2 حدد اتجاهات النقل والنسبة المئوية للتغيير، في آذار / مارس 2005 إلى آذار / مارس 2008

سعر بيع البنزين بالتجزئة	56.0%
شحنات البنزين	-5.3%
عدد الأميال التي تقطعها السيارة	-2.4%
النقل الجوي للركاب	-0.8%
رحلات نقل ركاب الجماعة الغير متصلة	8.7%
شركه أمتراك لنقل الركاب	7.4%
مصادر مختلفة	

ليس هناك شك في أن هذه الاتجاهات تعتبر ايجابية فيما يختص بمصالحنا الوطنية للسعي لتحقيق الاستقلال في مجال الطاقة وحماية المناخ، كما أنها تتماشى مع البحوث التي أجريت مؤخرًا وأظهرت إسهامات كبيرة في جعل وسائل النقل العام تحد من استهلاكها للنفط والبنزين.

ولكن للأسف، نعرف أيضًا أن شركات النقل ليست في مأمن من ارتفاع تكاليف الوقود، وفي الوقت ذاته تكافح من أجل مواجهة هذا الطلب المتزايد، وبشكل معاكس، فإن واحدة من كل خمس شركات نقل تأخذ في اعتبارها إجراء تخفيضات في الخدمات نتيجة لزيادة تكاليف الطاقة؛ وحتى في الوقت الذي تحتاج فيه البلاد إلى خدمات نقل جماعي مشغلة يمكن الاعتماد عليها، نجد العديد من الشركات في ضائقة شديدة.

2. ومع ذلك، فإن معظم المناطق الحضرية هي التي تعاني من محدودية خيارات النقل الجماعي والتنقل عمومًا

وبالإضافة إلى هذه الصراعات، فإن الواقع يقول أن توافر إمكانية الوصول إلى وسائل النقل العام في 100 من أكبر المدن تعاني من حالة نقص خطير.

وعلى الرغم من أن كل منطقة حضرية تتمتع بخدمة وجود الحافلات، نجد أن أكثر من نصفها ينحصر فقط في 10 قطارات كهربائية كبيرة في مدن مثل نيويورك وميامي وسياتل، أما السكك الحديدية الثقيلة -التي يشار إليها أيضا بمصطلح مترو أنفاق- لا تتوفر سوى في مجموع 11 قطارًا كهربائيًا في مدن مثل فيلادلفيا وسان فرانسيسكو، وتتواجد قطارات الضواحي في 14 منطقة حضرية، وبصورة رئيسية في الشمال الشرقي وكاليفورنيا، وفيما يتعلق بالسكك الحديدية الخفيفة، فإنه يمكن العثور عليها في 26 مدينة فقط، على غرار مدن مثل سولت لايك سيتي، وشارلوت، ودفنر.

لذلك، بناءً على حجم البنية التحتية المتاحة للنقل الجماعي، فإن 54 من أكبر 100 شركة قطارات كهربائية ليس لديها أية خدمات نقل بالسكك الحديدية مع وجود أنظمة حافلات ضعيفة نسبيًا. وهذا يشمل قطارات كهربائية كبيرة في مدن مثل أورلاندو وانديانابوليس، وقطارات كهربائية سريعة النمو في مدن مثل راليه وجاكسونفيل (فلوريدا) بالإضافة إلى قطارات كهربائية بطيئة النمو في مدن مثل يانجز تاون وروتشستر (نيويورك).

وهذا النقص في الخيارات الكبرى يعني أن عشرات الملايين من الأميركيين مرهونين بالسفر بسياراتهم يوميًا، وهذا على افتراض أنه يمكن تحمل التكاليف الباهظة لامتلاك سيارة.

ولأن العمالة المنتشرة في جميع أنحاء المدن الأمريكية، وجد العمال ذو الدخل المنخفضة أنفسهم في عزلة متزايدة، وبالتالي في حاجة إلى إنفاق نسبة أعلى من الدخل لتعويض وظائفهم؛ وببساطة لا يجد الكثير منهم مفرًا من أن ينفق 4 دولارات مقابل جالونًا من البنزين.

وبناءً على معلومات مستقاة من آخر ثلاث سنوات من استطلاع تابع لهيئة الإسكان الأمريكية، فإن 55% فقط من المدعى عليهم قالوا أنهم يستفيدوا من النقل الجماعي. والأمر الأكثر إثارة للقلق هو أن الثلث فقط من المشاركين في بناء المساكن الجديدة صرحوا بأن خدمة النقل الجماعي كانت موجودة وأكثر توافرًا في وسط المدن بنسبة (82%) منها في الضواحي بنسبة (52%).

**جدول رقم 3** ردود الأفعال تجاه المسح التابع لهيئة الإسكان الأمريكية : هل هناك وسائل نقل العام في هذا المنطقة؟

		الحصول على وسائل النقل العام		
		نعم	لا	ما لم يتم الإبلاغ
الإسكان	مجموع الوحدات السكنية	55.2%	41.8%	3.0%
	المالك	47.6%	49.4%	3.0%
	المؤجر	71.2%	25.7%	3.1%
	بناء جديد	33.2%	62.1%	4.7%
	ما تم تحريكه في العام الماضي	59.3%	35.7%	5.0%
عرض تحليل	أسود	70.5%	27.2%	2.3%
	أسياني	71.7%	26.0%	2.3%
	كبار السن	52.3%	45.1%	2.6%
	تحت خط الفقر	58.0%	38.9%	3.1%
	المدن الرئيسية	81.9%	15.3%	2.7%

	الضواحي	51.9%	44.5%	3.5%
	المناطق الريفية	15.7%	81.9%	2.4%
	شمال شرق	66.3%	30.9%	2.8%
	الغرب الأوسط	53.5%	43.2%	3.3%
	الجنوب	39.8%	56.9%	3.3%
	الغرب	72.6%	25.0%	2.4%

المصدر: تحليل معهد بروكينغز بناءً على المسح التابع لهيئة الإسكان الأميركية، من عام 2002 إلى عام 2004

وأحد الأسباب الكبرى لكون منظومة النقل غير مكتملة بصورة مخيفة والتي ينبغي أن تكون بمثابة النسيج الرابط داخل وبين المناطق الحضرية، يعود إلى خلل في السياسات الفدرالية.

إن سياسة النقل الفدرالية لطالما وقفت إلى جوار إقامة الطرق السريعة أكثر من استثمارات مشاريع النقل الجماعي والتي يتم تقييمها وتمويلها بصورة مختلفة عن إنشاء الطرق السريعة. والتمويل المتاح لمشاريع النقل الجماعي هو من القلة بحيث أن الحكومة الفدرالية تشرف على عملية تنافسية جديدة خاصة بعملية التمويل، وتتطلب العديد من الاستعراضات فوق التنافسية والبيروقراطية والتي تبين التكاليف الفعلية للمشروع؛ كما أن التمويل يخضع للاعتمادات السنوية من الكونغرس، أما الطرق السريعة فهي لا تخضع لنفس المستوى من التمحيص أو التمويل. أيضاً، في حين أن الطرق السريعة تتلقى ما يصل إلى 80% من الأموال الفدرالية (بالإضافة إلى 90% للتحسين والصيانة) ، فإن مشاريع جديدة في مجال الإسهام الفدرالي للنقل الجماعي في كثير من الأحيان تبلغ تكلفتها أقل من نصف تكلفة المشروع.

وتؤكد هذه التحيزات أن سياسة الدولة في مجال النقل والمضمونة بموجب القانون الفدرالي تعمل ضد المناطق الحضرية في جهودها التي تبذلها للحفاظ على شبكات نقل حديثة ومكتملة.

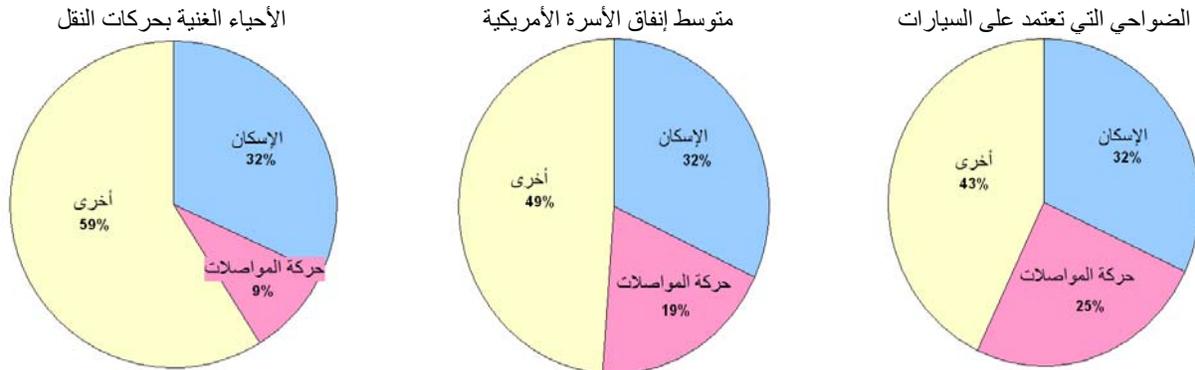
3. الاستثمارات التي تحققت في مجال النقل ليس لديها الأثر المرجو منها.

إن نقطة الالتقاء بين هذه الاتجاهات هو إدراك أن وجود سوق كبيرة لشكل جديد من التنمية الحضرية متعددة الاستخدامات في جميع أنحاء محطات النقل في قطاع العقارات متنوعة مثل ضواحي نيو جيرسي، وأتلانتا ودالاس وشيكاغو؛ فالتطورات الكلية نقلية التوجه مصممة لضم محطات النقل في نسيج المجتمع المحيط بها، ولزيادة دور النقل الجماعي في نظام النقل، وبصورة أعم في الحياة اليومية للمنطقة المحيطة.

إن هذه التطورات المحتملة لديها القدرة على خفض المصروفات المنزلية والنقل، والحد من الآثار البيئية، والطاقة، وتوفير بدائل حقيقية لازدحام حركة المرور، فالسكان الذين يعيشون في منطقة بها حركة نقل عادةً يقوموا برحلات من 2 إلى 5 مرات أكثر من غيرهم في المدينة، وعلاوة على ذلك، تلك الأسر يجوز أنه لا يمكنها امتلاك سيارة على الإطلاق، وعادةً ما يملكون نصف عدد السيارات المملوكة للأسر التي لا تعيش في الأحياء الغنية بحركات النقل.

وتبين البحوث الأخرى مزايا تلك التطورات نقلية التوجه على ميزانيات الأسر، ففي ثمان مدن فقط، تقع أكثر من 100.000 وحدة سكنية فدرالية تأوي أكثر من 300.000 فرد في أحياء غنية بحركات النقل؛ وما يقرب من 65.500 من هذه الوحدات الفدرالية لديها عقود إيجار تنتهي قبيل نهاية عام 2012، وتشير دراسة فدرالية حديثة لحركات النقل إلى أن الأسر التي تعيش في الأحياء الغنية بحركات النقل تنفق 9 ٪ فقط من ميزانية الأسرة على النقل، مقابل 25 ٪ عن تلك الأسر التي تعتمد على السيارات في الضواحي، وفي حين أن نسبة الإنفاق على السكن تعد على قدم المساواة، تعتبر المدخرات على النقل هامة للغاية بالنسبة للأسر ذات الدخل المنخفض ممن يلتهم النقل قطعة كبيرة من دخلهم السنوي.

#### جدول رقم 4 النسبة من دخل الأسر الذي يُنفق على السكن، والنقل، وغيرها من خلال نوع حي



المصدر: إعادة اتصال مركز التنمية الأمريكية نقلية التوجه "إدراك الإمكانية": توسيع الفرص الإسكانية القريبة من حركات النقل "الإدارة الفدرالية للنقل ووزارة الإسكان والتنمية الحضرية الأمريكية، تقرير كاليفورنيا - 26 - 6004، 2007

ويمكن تعزيز فوائد حركة التنمية نقلية التوجه في التآزر مع غيرها من السياسات، ولاسيما السياسات التي تشجع على تعمیر الحضرية، مثل تجديد شباب المناطق المهجورة، وتطوير المشاريع في المناطق الحضرية، وتحديد مواقع جديدة لمبان

غير أن الكثير من هذه الفوائد لم تتحقق، وعلى الرغم من أن حركة التنمية هذه قد أضحّت الآن في نوعاً من التطوير قابلاً

فأولاً، ليس هناك فرضية مقبولة عالمياً حول ما تنوي حركة التنمية أن تنجزه، ولا توجد معايير موحدة لتحقيق النجاح. فعلى سبيل

وباختصار، تتطلب حركة التنمية نقليّة التوجه تضافر الجهود فيما بين العديد من الاستخدامات المختلفة والمهام التي يصعب

فالحكومة الفدرالية يمكن أن تلعب دوراً حاسماً في دعم مثل هذه المشاريع والقنوات، والتنسيق مع القطاع الخاص والمطورين

### ثالثاً: التوصيات المتعلقة بالسياسة العامة

إن السياسة الفدرالية يمكن أن تلعب دوراً قوياً في المساعدة في المناطق الحضرية وكذلك الدولة من خلال خفض استهلاك الطاقة المستهدفة وتحديد أولويات الاستثمار في النقل العام والدعم الموجه نحو التنمية، وتبرر التحديات عبر الحدود سياسة فدرالية أكثر حسماً والتي تساعد المناطق الحضرية في تعزيز استخدام الطاقة والمواقع ورفع كفاءة التطوير.

لذلك سيدي الرئيس، أعتقد أننا بحاجة إلى تغيير منهجي في الطريقة التي نفكر بها، وتنفيذ سياسات النقل؛ وهذا يعني وضع إستراتيجية ذات ثلاث أبعاد لريادة، وتشغيل، وتعزيز الأداء في مختلف أنحاء البلاد.

فأولاً، يجب أن تكون الحكومة الفدرالية في وضع ريادي مع تطوير رؤية وطنية متماسكة فيما يتعلق بالنقل، والتركيز على مجالات محددة ذات أهمية وطنية مثل تقليل اعتمادنا على النفط الأجنبي. ثانياً، يتعين على الحكومة الفدرالية أن تجيز للدول والمناطق الحضرية الكبيرة النمو والكفاءة في استخدام الطاقة بطرق دائمة. ثالثاً، يتعين على الحكومة الفدرالية تحسين أداء واشنطن وأداء شركائها لإنفاق أموال الممولين على نحو أفضل، مع العمل على تنفيذ هذه الرؤية.

وفي المدى القصير، ستصبح اقتراحات النقل المتعلقة بأحكام مشروع القانون البديل للطاقة متسقة مع هذا الإطار المهيمن.

يلزم الأمر نقل التمويل في حالات الطوارئ من أجل تسريع الاستثمارات الرأسمالية لاستيعاب حركة الركاب وزيادة توفير خدمات واسعة تصل إلى البلاد من دون ذلك، كما تلزمنا صيغة التمويل الإضافي المطلوب وهي عبارة عن نقادي حجب الخدمات في نفس اللحظة التي يحاول فيها الأميركيون ركوب الحافلة أو القطار لأول مرة، مع تقييم الخيارات. علاوة على أن البرنامج الخاص بزيادة كفاءة استخدام الطاقة في نظم النقل- وبالتالي خفض تكاليف التشغيل والمساعدة في الحد من الاعتماد على النفط الأجنبي- هو أيضاً عنصر في غاية الأهمية.

إن القوات المقترحة لتحقيق التنمية في مجال النقل توفر برنامجاً ذا نموذج قوي من خلال عملية تنافسية مع الجهات المنفذة مع وجود المقترحات للتنمية بصورة مختلفة، فالاعتبارات لتقييم المستفيدين من المنح هي كما أعتقد تعتبر صحيحة: وذلك لوجود

أما على المدى الطويل ، فإن المسألة القادمة الخاصة بإعادة النظر في قانون المساواة في النقل والذي يتسم بكونه أممًا، ومضمومًا، ومرنًا، وذا كفاءة : أو كما يطلق عليه (إرث المستخدمين) فسوف توفر فرصة مثالية لإعادة تصور الكيفية التي ينبغي أن تكون عليها سياسة النقل للمساعدة في حل تحديات المناخ والطاقة الخاصة بهذه الأمة.

ينبغي على الحكومة الفدرالية أن تأخذ زمام المبادرة، وتضع رؤية واضحة لحل مشكلات تشمل النقل والطاقة وتغير المناخ، وتمهد الطريق بين الوسائل لكي يمكن للاستثمارات المتعلقة برفع كفاءة الطاقة أن تصبح أكثر جدوى؛ والبنك الوطني الخاص بالبنية التحتية الذي قدمته هذه اللجنة، هو نافذة هامة يمكن من خلالها للحكومة الفدرالية أن تصبح شريكًا مع الولايات، والمناطق الحضرية، والمحليات لتنفيذ هذه الرؤية الوطنية.

وبالإضافة إلى ذلك، ينبغي فحص القوانين الفدرالية القائمة حتى لا يتم توزيع الأموال على أساس العوامل التي يُحتمل أن تزيد من استهلاك الطاقة وانبعثات غازات الصوب الزجاجية. وللتزام ببرنامج معتمد على أدلة، هناك حاجة إلى تحسينات كبيرة في الطريقة التي تقوم بها الحكومة الفيدرالية بتجميع ، وتوفير البيانات والمعلومات، فنحن في أمس الحاجة إلى وجود قانون جليّ لنقل البيانات والمعلومات على نحو أفضل لاتخاذ القرارات على مستوى الدولة والمستويات الحضرية وذلك كله من أجل استعادة المصدقية التي يجب أن يراها العامة.

وللاستفادة الكاملة من فرص التنمية في جميع محطات النقل، يجب على الحكومة الاتحادية تصحيح مؤشر الفعالية من حيث التكلفة والذي يحدد المشاريع الكبرى التي تبدأ في الحصول على تمويل جديد لمشاريع السكك الحديدية، فهو بحاجة إلى تحرك أبعد من مجرد الحساب البسيط على المدى القصير الخاص بنسبة رأس المال وتكاليف التشغيل ومقسماً على الوقت الذي يمكن توفيره،

وبالتأكيد، يعتبر إمعان النظر في مشاريع جديدة في مجال النقل مصدر ضمان ذو مطلب عالي للغاية فيما يتعلق بندرة التمويل والآثار الكبيرة لهذه الاستثمارات على المناطق الحضرية عند القيام بها بشكل صحيح؛ كما يجب على الحكومة الفيدرالية إعطاء الأولوية لاستثمارات النقل في تلك المناطق الحضرية حيث خلقت الولايات والمحليات أقوى التزاماً بتقديم الحد الأقصى من الاستفادة من الاستثمار؛ ولكن لا يوجد سبب يخصص مشاريع الطرق الجديدة التي تستخدم الأموال الفيدرالية في كونها لا يجب أن تواجه نفس مستوى الإمعان مثل مشاريع جديدة للسكك الحديدية؛ فالاعتبارات الاقتصادية والمالية تعد بمثابة أهم المعايير لتقييم المشاريع، وينطبق الأمر كذلك على نوعية البيئة وكفاءة الطاقة.

ونحن بحاجة أيضاً إلى إعادة توزيع المسؤوليات الرئيسية ولذلك سنتال المناطق الحضرية، والتي يبلغ عدد سكانها افتراضاً أكثر من 2 مليون نسمة، مزيداً من التمويل المباشر للمشروع واختيار السلطة من خلال برنامج جديد نطلق عليه اسم مترو أو (برنامج التشغيل الحضري) والذي ينبغي أن يكون موجّه حسب صيغة تقوم على غرار السكان وبرنامج التنمية المجتمعية الخاص بالامتيازات الفدرالية، وهذا البرنامج من شأنه أن يوحد عدة برامج تخصص النقل والطرق السريعة الضرورية.

وتوجد أداة تحويلية أخرى محتملة للحد من استهلاك النفط في الولايات المتحدة وهي ستكون لإصدار تحديداً دائماً لجميع الجهات التشغيلية الكبرى، فمعالجة مشاكل الطاقة داخل البلاد سوف تتطلب في النهاية نوعاً من الابتكار والإبداع لربط عمليات النقل المجزأة، ومشكلات الإسكان، والطاقة، والسياسات البيئية. وهذا هو أكثر من مجرد تخطيط شامل من قبل السلطات القضائية الفردية، فهو ينطوي على خطة شاملة ومتكاملة، مع وجود زيادة في حجم الاستثمارات في داخل النطاق الحضري على مدى فترة متواصلة بهدف إجراء عملية تحويل واسعة في أعمال التصميم والبيئة العمرانية. والمدن الحضرية في الولايات المتحدة ببساطة ليس لديها النطاق والموارد مما يمكنها من القيام بذلك وحدها.

كما أن كلاً من الشراكات بين الولايات، والمناطق الحضرية، وشركات النقل، والمحليات، والقطاع الخاص كانوا سيقوموا بتقديم طلبات للحصول على هذه المنح التنافسية والتي كانت ستشمل وبصورة مثالية مجموعة واسعة من الحلول من جميع الأنظمة، كما

#### رابعاً: الخلاصة

إن الحد من اعتمادنا على النفط الأجنبي، وتشجيع استخدام الطاقة بصورة دائمة، بالإضافة إلى تعزيز الكفاءة الاقتصادية كل ذلك سوف يتطلب تغييرات كبيرة في سياسة النقل الفيدرالية؛ وكما أن العلاقة بين النمو المادي والطاقة والأهداف البيئية تصبح أكثر بروزاً، يجب على الحكومة الفدرالية أن تستخدم سياسة النقل للحد من التنقل بالسيارات وتشجيع رؤى جديدة وجريئة من أجل دور النقل الجماعي وأثره على مستقبل التنمية السكنية والتجارية.

سيدي الرئيس، في النهاية أود أن أقول أن هذه الرسالة تعتبر بسيطة: فالوسيلة الأكيدة للحد من تأثير ارتفاع أسعار البنزين هي عن طريق انخفاض الطلب على السلع الاستهلاكية، وأفضل طريقة لتحقيق ذلك هي بناء مجتمعات جديدة أكثر بالاعتبار والتي توفر للأسر مزيداً من خيارات النقل.

إن الآراء التي أعرب عنها في هذه الإفادة هي آراء تخص الكاتب وحده لا تمثل بالضرورة آراء الموظفين والمسؤولين، أو أمناء مؤسسة بروكينغز.

- [1] السياسة الوطنية للنقل البري ولجنة دراسة الإيرادات "النقل من أجل الغذاء"، عام 2008
- [2] مكتب إحصاءات النقل "إحصاءات النقل الوطني" وزارة النقل، جدول 4-3: الطلب المحلي على المنتجات النفطية المكررة حسب القطاع، 2007.
- [3] إدارة معلومات الطاقة "الواردات الأمريكية حسب بلد المنشأ" متاح على الموقع التالي:  
[http://tonto.eia.doe.gov/dnav/pet/pet\\_move\\_impcus\\_a2\\_nus\\_ep00\\_im0\\_mbb1\\_m.htm](http://tonto.eia.doe.gov/dnav/pet/pet_move_impcus_a2_nus_ep00_im0_mbb1_m.htm)
- [4] تأتي هذه التصنيفات من "مؤشر الدول الفاشلة لعام 2007" والذي أعده صندوق السلام ومجلة *السياسة الخارجية*. حيث يستخدم الدليل تصنيف مكون من 12 مؤشرًا اجتماعيًا واقتصاديًا وسياسيًا/عسكريًا، فضلًا عن المؤشرات الأخرى لعمليات تقييم القدرات المؤسسية المتاحة على الموقع التالي:  
[http://www.foreignpolicy.com/story/cms.php?story\\_id=3865&page=0](http://www.foreignpolicy.com/story/cms.php?story_id=3865&page=0)
- [5] جريج مارلاند وآخرين، "الانبعاثات العالمية والإقليمية والوطنية لثاني أكسيد الكربون" في كتاب *اتجاهات: مجموعة من البيانات عن التغير العالمي*، مختبر أوك ريدج الوطني، وزارة الطاقة الأمريكية 2004.
- [6] مارلين أ. براون، فرانك ساوثورث واندريا سارزانسكي "تقليص انبعاثات الكربون من المدن الحضرية الأمريكية"، مؤسسة بروكينغز 2008.
- [7] جون هولتز كلاو "رؤية لتحقيق الكفاءة في استخدام الطاقة" المجلس الأمريكي لاقتصاديات الكفاءة استخدام الطاقة" 2004.
- [8] ماري جان بورير، وديفيد غولشتاين، وجون هولتز كلاو "تحديد مكان الكفاءة كقطعة مفقودة من لغز الطاقة": كيف يمكن لذكاء النمو أن يحرر تريليون دولارًا ككثافات استهلاك مدخرة" المجلس الأمريكي لاقتصاديات الكفاءة في استخدام الطاقة 2004.
- [9] توماس غولوب، وديفيد براونستون، "تأثير الكثافة السكنية على استخدام المركبات واستهلاك الطاقة" جامعة كاليفورنيا – إيرفين، ورقة عمل من معهد دراسات النقل WPS05 01، 2008
- [10] براون، وساوثورث، وسارزانسكي، 2008؛ البيانات المتعلقة بعدد الأميال التي تقطعها السيارة وتحليلها من سياسة وشبكة مختصرة تابعة لمؤسسة بروكينغز.
- [11] آرثر نيلسون "نحو متروبولس جديدة: الفرصة لإعادة بناء أميركا" مؤسسة بروكينغز، 2004. 2004
- [12] راجع: روبرت بيونتيث في كتابه "جسر إلى مكان ما: إعادة النظر في حركة النقل الأمريكية للقرن الواحد والعشرين" مؤسسة بروكينغز 2008
- [13] في الشتاء الماضي، أظهر استطلاع للرأي قبيل الفترة التي سبقت ارتفاع أسعار الغاز أن 69% من المشاركين ينظروا إلى اعتمادنا على النفط باعتباره مسألة ذات أولوية عالية، وبالمقارنة، فإن نسبة الأمريكيين الذين يرون أن تكاليف الرعاية الصحية، والتعليم، والعمالة والاقتصاد تعد من القضايا ذات الأولوية العليا كانوا يشكلون 68% و64% و62% على التوالي. (المصدر: *هايس انتركتيف* ديسمبر 2007 وشمل الاستطلاع حوالي 1000 من الناخبين (+/- 3 نقاط).
- [14] وزارة النقل الأميركية، "اتجاهات حجم حركة النقل" الإدارة الفيدرالية للطرق السريعة، مكتب استعلامات سياسات الطرق السريعة، ويونيو 2008.
- [15] إدارة استعلامات الطاقة "مجموع مبيعات التجزئة الأمريكية للبنزين الخاص بشركات التعبئة (ألف غالون يوميًا)"، <http://tonto.eia.doe.gov/dnav/pet/hist/a103600001A.htm>
- [16] الجمعية الأمريكية للمواصلات العامة "إحصاءات حركة الركاب في المواصلات العامة" على مدار سنوات مختلفة.
- [17] الجمعية الأمريكية للمواصلات العامة "تأثير ارتفاع تكاليف الوقود على خدمات النقل: نتائج الدراسة" مايو 2008.
- [18] شركة أمتراك "يوليو 2008" السجلات الشهرية الكاملة لشركة أمتراك للنقل" بيان صحفي، 14 آب/أغسطس، 2008
- [19] راجع على سبيل المثال: روبرت ج. شابيرو وآخرين "حفظ الطاقة والمحافظة على البيئة: دور وسائل النقل العام" الرابطة الأمريكية للنقل العام 2002؛ فينيس باكساندول وآخرين، "طريق أفضل للذهاب فيه: نقطة التقاء تحديات أميركا للقرن الواحد والعشرين مع حركة النقل الحديثة" صندوق التعليم الأمريكي المتعلق بالبحث الجماعي العام، 2008
- [20] الجمعية الأمريكية للمواصلات العامة، مايو 2008
- [21] بيانات من أعوام 2002 و2003 و2004 تم فحصها من أجل مصلحة البلاد وللاثنين وثلاثين منطقة حضرية الذين تم مسحهم خلال تلك السنوات. وهذا مماثل لنهج بول ويرينث، وويليام ليند "هل يفلح النقل الجماعي؟ إعادة تقييم محافظة" مؤسسة البحوث والتعليم الحرة الخاصة بالكونغرس، 1999
- [22] اوارد بيمبورن، وروبرت بيونتيث "الطرق السريعة وحركة النقل: تمهيد المجال أمام سياسة النقل الفدرالية". في كتاب لبروس كاتز وروبرت بيونتيث، وهما محرران، *المشي في الطريق السريعة: الأجندة الحضرية لخطة إصلاح النقل*، مؤسسة بروكينغز 2005.
- [23] بيونتيث 2008
- [24] ج. ب. أرنجتون، وروبرت سيرفيرو وآخرين، "آثار حركة التنمية نقلية التوجه على الإسكان، وقوف السيارات، والتنقل"، مجلس بحوث النقل، و تقرير برنامج البحوث التعاونية للنقل 128:2008
- [25] الثمان مدن هي: بوسطن وشيكاغو، وكاليفلاند، ودفنفر، ونيويورك، وبورتلاند، وسانت لويس، وسياتل. أمانة الاتحاد السكني الوطني وإعادة اتصال أميركا، "الحفاظ على الفرص: توفير منازل ميسورة التكلفة وقريبة من محطات النقل"، 2007
- [26] إعادة اتصال مركز التنمية الأمريكية نقلية التوجه "إدراك الإمكانية: توسيع الفرص الإسكانية بجوار محطات النقل"، الإدارة الفدرالية للنقل الجماعي ووزارة الإسكان والتنمية الحضرية الأمريكية، تقرير كاليفورنيا -26- 6004، 2007
- [27] دينا بيرلنتز وجيرالد أوتلر، "التنمية الأمريكية نقلية التوجه: الانتقال من حيز الكلام إلى حيز الواقع"، مؤسسة بروكينغز، ومؤسسة المحطة الأمريكية العظمى، 2002