# شهری زیرزمینی

## نگاهی به روش‌های توسعه و تأمین منابع مالی مترو

محمد نعیمی‌پور
رئیس اسبق هیئت‌مدیره مترو تهران

بیش از نیم‌قرن است که شهروندان تهرانی تحول در سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و اقدامات عملی برای بهبود و مطلوبیت حمل‌ونقل، ترافیک و آلودگی هوا را طلب می‌کنند. البته مدیران و مسئولان نیز برای حل این معضلات تلاش کرده‌اند و موفقیت‌هایی نیز داشته‌اند، ولی معضل همچنان باقی است. یکی از راه‌حل‌هایی که اهمیت زیادی دارد، افزایش سهم مترو در سفرهای درون‌شهری و البته کاهش رفت‌وآمد برای کسب خدمات شهری و دولتی است. بنابراین گسترش شبکه مترو و خدمات‌رسانی مطلوب شبکه ریلی برای تردد بین حومه و مرکز شهر، برای تحقق این امر ضروری است. ایستگاه‌ها و فضاهای زیرزمینی مترو (به‌جز تونل‌ها) می‌توانند شهری زیرزمینی باشند برای ارائه خدمات شهری و دولتی تا رفت‌وآمدهای درون‌شهری کاهش پیدا کند. مسلم است که توسعه شبکه مترو پروژه‌ای عظیم است و تأمین منابع مالی آن کاری دشوار؛ اما غیرممکن نیست. بازنگری و تحول چشمگیر در اراده سیاسی معطوف به اجرای این پروژه عظیم، تحول مدیریتی و ساختاری در سازمان و تشکیلات دستگاه اجرائی متولی اجرای این پروژه و بازنگری و تحول در طراحی سازه‌های زیرزمینی (با عطف توجه به شهر زیرزمینی) و اتکا بر تأمین تجهیزات ثابت و ناوگان با به‌کارگیری ظرفیت مهندسی و ماشین‌آلات در داخل کشور، سرفصل‌های عمده برای اجرا و عملی‌کردن این آرزوی شهروندان تهرانی است. به آنچه به اجمال و در قالب یک یادداشت کوتاه می‌توان به آن پرداخت، اشاره می‌شود، ولی جزئیات آن باید از سوی متخصصان، کارشناسان، شرکت‌های معتبر مهندسان مشاور و استفاده از تجربیات کسب‌شده توسط مشاوران و پیمانکاران فعال در این حوزه در ۳۰ سال گذشته، مشخص، طراحی و برنامه‌ریزی شود.

•••

خطوطی از مترو که تاکنون راه‌اندازی شده‌اند (هشت خط)، برای یک منظور یعنی فقط برای حمل‌ونقل مسافر طراحی شده‌اند و اگر اکنون بخشی از سالن‌های ایستگاه‌ها در اختیار کسبه قرار گرفته، بر اساس منطق طراحی فضاهای زیرزمینی جهت فعالیت‌های تجاری (کسب‌وکار) صورت نگرفته است، بلکه ایده‌ای مدیریتی بوده تا از فضاهای بلااستفاده، درآمدی حداقلی حاصل شود. درحالی‌که به‌جز فعالیت‌های کوچک تجاری، می‌توان فضاهایی را تعریف و در طراحی به آن توجه کرد. برای مثال پیشخوان دولت، دفاتر الکترونیک پلیس، دفاتر الکترونیک قضائی، پست و بخش‌هایی از خدمات‌رسانی عمومی دستگاه‌های اجرائی، دولتی و عمومی می‌تواند در این فضاها صورت گیرد که عامل مؤثری برای کاهش تردد شهروندان است. البته این‌گونه خدمات به‌طور کامل از طریق دولت الکترونیک میسر نمی‌شود و حضور خدمات‌گیرنده الزام‌آور است. فروشگاه‌های زنجیره‌ای تأمین‌کننده حراج روزانه شهروندان و سایر کسب‌وکارهای مورد توجه مسافران، نمونه دیگری از این طراحی است. بدیهی است برای تخصیص این فضاها، از قبل با اشخاص و دستگاه‌های ذی‌ربط قرارداد بسته می‌شود و نظرات آنان برای طراحی فضای مدنظر و سایر جزئیات اخذ و در طراحی لحاظ خواهد شد. این اقدام بخشی هرچند کوچک از هزینه‌های ساخت شبکه را تأمین می‌کند. ایستگاه‌هایی که در فضاهای پررفت‌وآمد می‌توانند گشوده شوند، بخش درخور توجه‌تری از هزینه‌های احداث خطوط مترو را تأمین خواهند کرد. مثلا ترمینال‌های مسافرتی، فرودگاه‌ها، پارک‌های بزرگ، پردیس‌ها، مراکز تجاری بزرگ (مال)، نمایشگاه‌های بین‌المللی، شهرداری‌های مناطق که به واسطه عبور مترو و احداث ایستگاه‌های آن رفاه بیشتری برای ساکنان آن مناطق فراهم می‌شود و قیمت زمین و مسکن را افزایش می‌دهد و موارد متعدد دیگر. بدین‌ترتیب بهینه‌سازی سفرهای درون‌شهری حاصل و منابع مالی درخور توجهی جمع‌آوری می‌شود.

### مدیریت و ساختار

تحول ساختاری و مدیریتی مقوله بسیار مهمی است و نقشی اساسی در تعیین مسیر تحول شبکه مترو ایفا می‌کند. در زمان و موقعیت دیگری باید به این موضوع پرداخت. اجمالا راه تحول از مسیر احیای هلدینگ مترو می‌گذرد. این راه بستر قانونی و منطق ساختاری قابل‌قبولی دارد، ولی به دلیل ضعف مدیریتی و تعارض منافع که لزوما مالی و پولی نیست، احیای هلدینگ مترو متوقف مانده است. آنچه مسلم است، این است که تمام شرکت‌های تخصصی مترو باید ذیل مدیریت شرکت هلدینگ فعالیت کنند تا یکپارچگی در تصمیم‌گیری و اجرا محقق شود. بدیهی است که شرکت هلدینگ و شرکت‌های اقماری آن باید بر اساس قانون تجارت اداره شوند و روند کنونی راهبری شرکت‌های مترو متوقف شود. به این امر بدیهی سال‌های طولانی توجهی نشده و به همین دلیل مشکلاتی اساسی به وجود آمده است. به اختصار سرفصل برخی مشکلات برشمرده می‌شود:

۱- گزارش حسابرسی مطول که حاکی از بی‌انضباطی مالی و مدیریتی است. به دلیل عدم اجرای تکالیف قانونی هیئت‌مدیره و چشم‌پوشی مجمع عمومی در الزام به رفع ایرادهای حسابرسی قانونی، این گزارش‌های مطول هرساله تکراری، تهیه و ارائه می‌شود. یعنی حسابرسی قانونی شرکت‌های مترو (ساخت، بهره‌برداری، مجتمع‌های ایستگاهی و تا حدودی واگن‌سازی تهران) با حداقل اثرگذاری صورت می‌گیرد.

۲- بدهی‌های باقی‌مانده از سال‌های قبل که منجر به طرح شکایت طلبکاران از این شرکت شده (پیمانکاران، مشاوران و سازندگان) و در موارد متعدد محاکم قضائی، دستور توقیف اموال و دارایی‌های مترو را صادر و مواردی را نیز عملی کرده‌اند. متأسفانه و سوگوارانه تا یکی، دو سال گذشته (به احتمال زیاد هنوز بر این روال است)، بر اساس حساب‌های بانکی رسمی و علنی حداقل در شرکت متروی تهران، تبادلات مالی صورت نمی‌گیرد و با توافق برخی مدیران شعب بانک‌ها، حساب‌های جاری خاص مورد استفاده قرار می‌گیرد. در راستای اجرای احکام توقیف اموال، تاکنون چندین بار نقدینگی حساب‌هایی که از سوی طلبکاران شناسایی شده، ضبط شده است.

۳- به دلیل ریسک زیادی که خصوصا پیمانکاران برآورد می‌کنند (به دلیل بی‌نظمی مالی و مدیریتی مترو)، هزینه‌های ساخت افزایش قابل‌ملاحظه‌ای دارد. استفاده از اوراق مشارکت و بودجه‌های غیرنقدی (بخوانید تهاتر املاک با صورت‌وضعیت‌ها)، ریسکی بالغ بر ۱۵ درصد هزینه واقعی پروژه و گاهی تا ۲۰ درصد توسط پیمانکاران محاسبه و در قیمت‌های قرارداد گنجانده می‌شود. همچنین بازپرداخت اوراق مشارکت حداقل ۳۰ درصد بیشتر از اصل مبلغ اوراق است و این روش تأمین بودجه که چند سالی است رایج بوده، هزینه‌های شرکت مترو را با بودجه‌ای ضعیف، افزایش درخور توجهی می‌دهد.

توسعه شبکه مترو و زیست شهری زیرزمینی در دستور کار کشورهای مختلف ازجمله کشورهای غربی و شرق آسیاست. در ایران نیز می‌توان با بررسی علمی و عملی و مقایسه توسعه شبکه مترو و با توجه به آلودگی هوا، زیست شهری زیرزمینی با سایر گزینه‌های محتمل، به نتیجه قطعی رسید و عزم و اراده لازم را شکل داد، ان‌شاءالله.

آنچه یقین است، این است که تهران با استراتژی، رویکرد و برنامه‌های فعلی حمل‌ونقل و ترافیک و آلودگی هوا به سرمنزل مقصود و مطلوب نمی‌رسد. چنانچه بیش از ۵۰ سال است همه دست‌اندرکاران ذی‌ربط به دنبال بحران آلودگی هوا و ترافیک دویده‌اند، ولی هیچ‌گاه به آن نرسیده‌اند.

یادداشت

# از بلدیه تا حکمرانی محلی

محسن مرادی
پژوهشگر شهری

در قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران چگونگی مداخله بخش‌های حاکمیت اعم از قوه مجریه، مجلس شورای اسلامی، شوراهای اسلامی شهر و روستا به‌طور شفاف مشخص شده، وظایف هریک از ارکان در استناد به قوانین جاری کشور تفکیک شده و مسئولیت پاسخ‌گویی نیز تعیین شده است.

قانون اساسی از شوراها به عنوان یکی از ارکان اداره کشور در مقیاس محلی نام برده که مدیریت شهری بخش مهمی در این رکن است. نگاهی به چگونگی رشد جمعیت شهرنشین و توسعه شهرها در دهه‌های اخیر و تحولات بنیادین در نحوه اداره امور شهرها و ارائه خدمات به جامعه شهری در شهرهای کوچک و بزرگ (علی‌رغم برخی کاستی‌ها که مجال پرداختن به دلایل آنها در این مقال نمی‌گنجد) مبین این است که درحالی‌که کم‌کاری‌ها و نارسایی‌هایی از سوی بعضی از بخش‌های دولتی وجود دارد چگونه مدیریت شهری به دلیل ارتباط مستقیم و تنگاتنگ با مردم بار اضافی را تحمل می‌کند و بر دوش می‌کشد. از قانون بلدیه که حدود صد سال از عمر آن می‌گذرد تاکنون بیش از هفت نوبت اصلاحیه‌ها و حذفیاتی در قانون شهرداری اعمال شده که اکنون با بررسی عملکردها و نتایج آن، از دو منظر قابل تحلیل است.

الف. با هر اصلاحیه و حذف اختیارات مدیریت شهری ساختارهای جدیدی ایجاد شده است. به‌طور مثال قانون توزیع عادلانه آب مصوب اسفند ۶۱ مشتمل بر ۵۲ ماده و قانون برق مصوب تیرماه ۱۳۴۶ که اختیاراتی در زمینه روشنایی شهرها را از مدیریت شهری خارج کرد.

آیین‌نامه بهداشت محیط و قانون دامپزشکی موجب بلااثرشدن بندهای ۴ و ۱۵ از ماده ۵۵ شد.

مواد ۱۱.۱۲.۱۳ قانون حفاظت از محیط زیست موجب بلااثرشدن بند ۲۰ از ماده ۵۵ شد.

قانون نظام صنفی موجب بلااثرشدن بند ۲۸ از ماده ۵۵ شد.

### قوانین اصلاح تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری

قانون تعاریف محدوده و حریم شهر روستا شهرک عملا یک فصل از قانون شهرداری را به حالت متروکه درآورد.

قانون تسهیل، قانون ارزش افزوده نیز چنان اختلالی در روند امور مدیریت شهری ایجاد کرد که آثارشان قابل مشاهده است.

نگارنده قصد تجزیه و تحلیل آثار این قوانین را ندارم. ولی نگاهی به قانون شهرداری نشان می‌دهد که مقصود قانون‌گذار در زمان تصویب این قانون، اتخاذ سازوکارهای در جهت ایجاد و تقویت نهاد عمومی به منظور حکمرانی محلی بوده و جامعیت خاصی برای قانون شهرداری در نظر گرفته شده اما با هر بار اصلاحیه ضربه‌ای بر پیکره این نهاد عمومی تأثیرگذار وارد شده است.

فرصت‌هایی که در قانون مذکور جهت اداره امور شهرها توسط خود مردم برای انجمن‌ها و شوراهای اسلامی شهرها ایجاد شده، گامی مترقی برای نوآوری و افزایش فضای مشارکت‌های مردمی در عرصه‌های محلی است.

ب. هر آنچه از قانون شهرداری حذف شده بیشتر باعث شده تصمیمات محلی به امور ملی نزدیک‌تر شده و مقیاس حکمرانی محلی با پشتوانه مردم به تصمیمات ملی با پشتوانه دولتی بدل شود. از بارزترین موارد می‌توان امور فاضلاب شهری، مدیریت کانال‌های زراعی درون شهرها، موضوع آب‌های سطحی، تأمین روشنایی معابر، قانون ارزش‌افزوده و سلب اختیار شوراها، چگونگی برخورد با آلاینده‌های شهری و آلودگی شهرها را نام برد.

حال ضرورت دارد با نگاهی نقادانه و تحلیلگرانه توسط کارشناسان مجرب به آثار تغییرات انجام‌شده در حوزه مدیریت شهری این نکته مهم مغفول واقع نشود که نقش مدیریت شهری در ایجاد اعتماد عمومی، افزایش سرمایه اجتماعی و افزایش مشارکت اجتماعی اهمیت دارد و بهتر است قبل از هر تغییر جدیدی توجه بیشتری به قانون شهرداری و حتی قانون شوراها به عمل آید و در بخش‌هایی که نیاز روز جامعه است اصلاحاتی انجام شود. چراکه این قانون از جامعیت لازم برخوردار بوده و به نظر می‌رسد هرآنچه طی این سال‌ها حذف شده است، اگر بازگردانده شود، مدیریت شهری قابلیت تبدیل‌شدن به نهاد حکمرانی محلی را دارا خواهد بود و بدین ترتیب در راستای قانون اساسی، اداره امور شهرها و روستاها توسط خود مردم بیشتر محقق می‌شود.

بدیهی است با روح حاکم بر طرح جدید ارائه‌شده، برای مدیریت شهری به عنوان مجری سیاست‌های کلان ملی و محلی و منطقه‌ای چالش‌های جدیدی می‌توان متصور بود زیرا:

اولا انتظار هماهنگی به انتظار تبعیت بدون قید و شرط مبدل می‌شود و شهرداری‌ها تبدیل به ستادهای تابعه می‌شوند و نه یک نهاد عمومی و سازمان اجتماعی محلی. ثانیا عدم امکان تحقق برقراری هماهنگی امور شهری و رعایت اصول و سیاست‌های کلان توسط شهرداری‌ها تناقض ساختاری و فقدان سازوکارها و مستندات و اختیارات و مسئولیت‌ها باعث ناکارآمدی آنها می‌شود.

بدیهی است در چنین شرایطی در منظر عمومی، شهرداری‌ها و دولت از کارآمدی کافی برخوردار نبوده و بیشتر به عنوان یک بخش خدماتی مطرح خواهند شد تا یک نهاد عمومی چندوجهی.

# توسعه دوچرخه‌سواری و ضرورت اقدامات شجاعانه

یعقوب آزاده‌دل
کارشناس حوزه حمل‌ونقل پاک

توسعه دوچرخه‌سواری و استفاده از دوچرخه به عنوان وسیله نقلیه در سیستم حمل‌ونقل شهرهای کشور هیچ زمان به صورت جدی سرلوحه کار مدیران در شهرهای کشور نبوده است. این در حالی است که سایر شهرهای دنیا (در کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه) به صورت جدی توسعه دوچرخه‌سواری و سایر شیوه‌های حمل‌ونقل پاک را در برنامه‌های اجرائی خود قرار داده‌اند. دیگر مقوله جابه‌جایی در شهرها صرفا از نگاه و دانش مهندسان حمل‌ونقل برنامه‌ریزی و اجرا نمی‌شود. برنامه‌ریزان شهری، شهرسازان، فعالان اجتماعی و محیط زیست، رسانه‌ها و سایر علوم مرتبط با زندگی شهری نقش خود را در کمک به مدیریت شهری برای توسعه هرچه بیشتر حمل‌ونقل انسان‌محور ایفا می‌کنند و مدیران شهری نیز به این واقعیت رسیده‌اند که نباید براساس دستورالعمل‌ها و آیین‌نامه‌های صرفا مهندسی برای شهر و شهروندان نقشه و برنامه جابه‌جایی ارائه کرد.

چالش‌های سیستم حمل‌ونقل شهرهای ما در ارتباط مستقیم با ابعاد اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و فرهنگی در سطح ملی و عملکرد دولت‌ها و همین چالش‌ها نمی‌گذارند شهرها پذیرای دوچرخه به عنوان یک شیوه حمل‌ونقلی باشند.

سیاست‌های دولت‌های مرکزی و به تبعیت از آنها شهرداری‌ها در دوره‌های مختلف، خودرومحور شدن سبک زندگی و جابه‌جایی در شهرها را به دنبال داشته است. ارائه سوخت ارزان، عدم توسعه حمل‌ونقل عمومی، عدم دریافت عوارض متناسب و مناسب از خودروها و موتورسیکلت‌های شخصی، عدم توسعه سایر شیوه‌های حمل‌ونقل غیرشخصی، و همچنین تبدیل‌شدن خودرو و موتورسیکلت به کالای سرمایه‌ای است این دو وسیله شخصی (خودرو و موتورسیکلت) را تبدیل به رقیب بلامنازع سایر شیوه‌ها به‌خصوص شیوه‌های فعال (دوچرخه و پیاده) کرده است.

از سوی دیگر برنامه بلندمدت و اجرائی برای سیستم حمل‌ونقل شهرهای کشور یا انجام نمی‌شود یا اگر انجام می‌شود خود دارای چالش‌های مختلف در فرایند مطالعه تا اجراست که ازجمله آنها جدی گرفته‌نشدن نقش حمل‌ونقل پاک مثل دوچرخه و پیاده است. برنامه‌های جامع یا بلندمدت در صورت تهیه و تصویب نیازمند طرح‌های تفصیلی و اجرائی میان‌مدت یا کوتاه‌مدت هستند که معمولا برای برنامه‌های مصوب نیز طرح‌های تفصیلی تهیه نمی‌شود. در این بین اقدامات مقطعی بدون برنامه و مطالعه کافی نیز عوارض جبران‌ناپذیری را در روح و جسم شهرها بر جای می‌گذارد.

شهرها نیازمند یک برنامه بلندمدت با ضمانت اجرائی برای توسعه و پایداری سیستم حمل‌ونقل خود هستند که توجه به سهم حمل‌ونقل پاک (دوچرخه) در آن باید متناسب با واقعیت‌ها و مبتنی بر توسعه و سهم‌گرفتن از کل مقدار جابه‌جایی در افق طرح باشد. در این برنامه بلندمدت، کلان یا جامع برای محور دوچرخه آن می‌بایست توجه به اقدامات سخت، نرم و سازمان‌افزار با هم‌پوشانی مناسب زمانی و مکانی در قالب پروژه‌های کوچک و بزرگ انجام پذیرد. اجرای این پروژه‌ها و پایش برنامه‌ها نیز نیازمند یک متولی (مغزافزار) است که متأسفانه در کمتر شهری در ایران به این موضوع پرداخته شده است و معمولا این شیوه حمل‌ونقلی یا دارای متولی نیست یا اگر هست دارای صلاحیت و قدرت اجرائی و پیگیری در ساختار سازمانی شهرداری‌ها نیست.

مبحث دوچرخه‌سواری بانوان نیز یک بعد اساسی از توسعه دوچرخه‌سواری است که در بعضی از شهرها چالش‌های جدی را به همراه داشته است. شهرها نمی‌توانند برای ارائه خدمات حمل‌ونقلی محدودیت جنسی در نظر بگیرند هرچند در قوانین موجود کشور هیچ‌گونه محدودیتی برای استفاده بانوان از دوچرخه وجود ندارد و بعضا موضوعات شرعی باعث این چالش‌ها می‌شود. که نظر مراجع نیز در این خصوص متفاوت است به شکلی که همه آنها دوچرخه‌سواری بانوان را نفی نکرده‌اند.

تجربه سایر شهرهای دنیا در توسعه دوچرخه‌سواری نشان می‌دهد که محدودیت (خودروهای شخصی و موتورسیکلت‌ها) در راستای افزایش مطلوبیت استفاده از دوچرخه مهم‌ترین عامل موفقیت آنها بوده است.

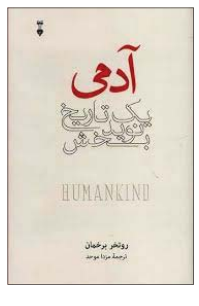
بالابردن هزینه استفاده از خودروی شخصی و موتورسیکلت با افزایش هزینه سوخت، عوارض تردد، قیمت‌گذاری پارکینگ، کاهش سرعت تردد در معابر، مالیات سبز و حتی ممنوعیت تردد و پارک خودرو و موتورسیکلت‌ها در نواحی مختلف از پهنه‌های شهری و در مقابل ارائه خدمات از جمله دوچرخه اشتراکی ارزان، ساخت مسیر دوچرخه، پارکینگ و... به عنوان اقدامات سخت‌افزاری، از سوی دیگر تشویق شهروندان در برنامه‌های مختلف آموزشی، تبلیغاتی، رویدادها و همایش‌های دوچرخه‌سواری به استفاده از دوچرخه برای سلامت خود و محیط زیست شهری به عنوان اقدامات نرم‌افزاری و هماهنگی‌های سازمانی بین نهادهای دولتی، عمومی و خصوصی و همچنین اختصاص بودجه به توسعه دوچرخه‌سواری از محل بودجه شیوه‌ای شخصی، عوارض و مالیات سبز آنها به عنوان اقدامات سازمانی در دل برنامه‌های اجراشده در طول سال‌های متوالی در این‌گونه شهرها به وضوح نمایان است. مجموع این اقدامات نیازمند شجاعت در تصمیم‌گیری و اجراست و نباید از یاد ببریم که این تغییر یا توسعه، بطئی و آرام انجام می‌شود لذا زمان زیادی را تا رسیدن به اهداف کمی و کیفی می‌طلبد.

# معرفی کتاب «آدمی: یک تاریخ نویدبخش»

برگ‌برگ

**محمد فاضلی:** آیا آدمی ذات بدی دارد؟ آیا دیگران عموما غیرقابل اعتماد هستند؟ آیا آدمیان موجوداتی خون‌ریز هستند که در طول تاریخ خود بیش از هر موجود دیگری دست به خشونت زده‌اند؟ آیا آدمیان کلا موجوداتی تنبل هستند؟ این سؤالات بیان دیگری از یک مناقشه دیرپای در فلسفه و علوم اجتماعی هستند که شاید بیش از هر چیزی با تقابل بین دیدگاه‌های توماس هابز فیلسوف انگلیسی و ژان ژاک روسو فیلسوف سوئیسی نمایندگی شده‌اند.

هابز «بدبینی که می‌خواست به شرارت سرشت بشر باور داشته باشیم» (ص. ۶۲) با نظریه وضعیت طبیعی نماینده پاسخ مثبت به این سؤالات است. وضعیت طبیعی حالتی است که در فقدان یک قدرت سیاسی قاهر، هر کسی در چارچوب حق و تمایل خود به دوری از مرگ، از خود دفاع می‌کند و وضعیتی شبیه به جنگ «همه علیه همه» پدید می‌آید. روسو «مردی که اعلام کرد که ته قلب‌مان همگی نیک هستیم» (ص. ۶۲) در مقابل آدمیان را موجوداتی نیک‌خواه و بدون تمایل به بروز خشونت تصویر می‌کرد و بدی‌های آدمی را محصول تمدن، مالکیت و نابرابری می‌دانست. روتخِر برِخمان (متولد ۱۹۸۸) مورخ و نویسنده هلندی (تحصیل‌کرده دانشگاه کالیفرنیا و اوتخرخت در هلند) در کتاب «آدمی: یک تاریخ نویدبخش» (سال ۲۰۱۹) کتابی نوشته است تا با استفاده از داده‌های علوم مختلف - از روان‌شناسی و علوم سیاسی گرفته تا تاریخ، باستان‌شناسی، اقتصاد، فلسفه و مردم‌شناسی - تصویر هابزی از انسان را به چالش کشیده و به نفع تصویر روسویی استدلال کند.




ساختار کتاب برِخمان در هر فصل را این‌گونه می‌توان توصیف کرد: وی با ذکر داستانی واقعی شروع می‌کند. این داستان در نگاه اول تصویر هابزی (ذات بد) از انسان را نشان می‌دهد. گاه محققان سرشناس دیگری هم این نگاه هابزی به داستان را تأیید کرده‌اند. آن‌گاه در لحظه‌ای که خواننده می‌خواهد متقاعد شود که بله آدم‌ها همان موجودات بدذاتی هستند که توماس هابز تصویر می‌کرد، برِخمان از راه می‌رسد، خلل‌های موجود در روایت ارائه‌شده را برمی‌شمارد و شواهدی از بررسی‌های جدید یا مطالعات پیشین ارائه می‌کند که مؤید نگاه روسویی به انسان است. سبک نگارش کتاب به دلیل ساختاری که برِخمان برای کتاب برگزیده و تعداد بسیار زیاد داستان‌هایی که در فصول مختلف گنجانده، برای خواننده جذاب است. ترکیبی از داستان‌های واقعی، بررسی‌های علمی که نویسنده از آنها برای کاوش در زوایای مختلف هر داستان استفاده می‌کند، نوعی نگاه پلیسی که دائم به خواننده متذکر می‌شود چرا به این شواهد متناقض و زوایای ناشناخته دقت نمی‌کنی؟ و مواجه‌شدن با ایده‌هایی که در تضاد با عمده تصورات پیشین خواننده درباره انسان است، جذابیت‌های زیادی به کتاب می‌دهد. بگذارید به سبک خود نویسنده با سؤال و ایده اصلی کتاب مواجه شویم. آیا شهروندان غیرنظامی انگلیسی و آلمانی زیر بمباران‌های شدید بمب‌افکن‌های دشمن روحیه خود را از دست دادند؟ آیا آنها شکستند، به یکدیگر کمک نکردند و به وضع طبیعی هابز دچار شدند؟ آیا در جریان توفان کاترینا در آمریکا، نظام اجتماعی از هم پاشید و همان گونه که برخی رسانه‌ها گزارش کردند دزدی، تجاوز و قتل سکه رایج زندگی در بحران شد؟ آیا سربازان در جبهه‌های نبرد تا آخرین گلوله خود را شلیک کرده و همه آنها به کشتن دشمن فکر می‌کنند؟ آیا وقتی چند نوجوان تصادفا در یک جزیره غیرمسکون پیاده شوند (موضوع کتاب سالار مگس‌ها)، با هم درگیر می‌شوند و خشونت بروز می‌کند؟ پاسخ برِخمان به همه اینها منفی است و ایده‌ای رادیکال را مطرح می‌کند: «اغلب افراد در باطن نیک هستند». (ص. ۱۸) فرنس دِ وال زیست‌شناس هلندی در کتابی مشهور استدلال کرده است که «تمدن فقط لفافه‌ای نازک است که با کوچک‌ترین تلنگر فرومی‌پاشد» (ص. ۲۰) این تلنگر می‌تواند بمباران، قرارگرفتن در موقعیت قدرت، توفان کاترینا یا موقعیت جنگی باشد. همین زیست‌شناس در کتاب «سیاست در میان شمپانزه‌ها» نوشته است «بخش‌های کاملی از ماکیاولی را می‌توان مستقیما به رفتار شمپانزه‌ها اطلاق کرد» (ص. ۲۵۸) و زیست‌شناسان می‌دانند که ۹۹ درصد دی‌اِن‌اِی انسان با شمپانزه‌ها مشترک است. برِخمان می‌خواهد این نظریه لفافه را به چالش بکشد و علی‌رغم آنکه کتابش را «موعظه‌ای درباره نیکی ذاتی انسان» (ص. ۲۷) نمی‌داند ولی معتقد است «ما - طبق سرشت خود، به عنوان کودک، در جزیره‌ای نامسکون، هنگام آغاز جن، هنگام وقوع فاجعه - تمایل شدیدی به سویه نیک خود داریم» (ص. ۲۷). برِخمان می‌خواهد خواننده‌اش را متقاعد کند که همین نیکی انسان هوموساپینس که «در دسته‌های بزرگ‌تری همزیستی می‌کرد، دفعات بیشتری از این گروه به گروه دیگر مهاجرت می‌کرد» (ص. ۹۰) سبب شده است بر نئاندرتال‌ها که مغزهای بزرگ‌تری داشتند و قدرتمندتر بودند پیروز شود و «شرایط خشن اقلیمی آخرین عصر یخبندان را تاب بیاوریم چون توان همکاری را کسب کرده بودیم» (ص. ۹۱) و همه اینها بدان دلیل بود که «انسان‌ها مشتاق کنار هم بودن و تعامل هستند» (ص. ۹۲) انسان معمولی خشن نیست و مقاومتی درونی در برابر کشتن هم‌نوع خود دارد اما به نظر برِخمان رسانه‌ها تصویری متفاوت از انسان ساخته‌اند هرچند «تصویری که هالیوود ساخته همان‌قدر با خشونت واقعی تناظر دارد که هرزه‌نگاری با معاشقه مرتبط است» (ص. ۱۰۶). برِخمان وقتی می‌پذیرد که «مردم سرشتی مهربان دارند» (ص. ۱۶۳) با این مشکل مواجه می‌شود که رخدادهایی نظیر آشویتس را چگونه باید توضیح داد؟ دیکتاتورهایی مثل استالین، مائو یا پُل پوت را چگونه باید تبیین کرد؟ او توضیح می‌دهد که چگونه برای وقوع چنین رخدادهایی باید «شر را در نیکوکاری استتار کرد» (ص. ۱۹۷) و افراد مرتکب شر می‌شوند چون باور می‌کنند که دارند کار خوبی انجام می‌دهند. «عاملان باور داشتند که در جبهه درست تاریخ هستند. کارخانه تبلیغات نازی... سال‌ها فرصت داشت کارش را بکند. ...فقط آن‌گاه بود که چیزی که به ذهن هم نمی‌آمد اتفاق افتاد» (ص. ۲۰۰). نویسنده می‌خواهد نشان دهد «قرن‌هاست که فرض کرده‌ایم انسان‌ها خودخواه هستند، که ما حیوانات وحشی هستیم، یا بدتر. قرن‌هاست که باور کرده‌ایم تمدن لفافی نازک است که با کوچک‌ترین تلنگر فرو می‌ریزد. حال می‌دانیم که این دید نسبت به بشر، و این طرز نگرش به تاریخ‌مان کاملا غیرواقعی است» (ص. ۴۱۶). او نمی‌خواهد مثل کتاب‌های روان‌شناسی زرد موعظه کند و به همین خاطر معتقد است «وظیفه اصلی ما ساختن نهادهای متفاوت است» (ص. ۴۱۶) نهادهایی که اجازه دهند فردگرایی شدید بر زندگی غلبه نکند و زمینه‌ای برای بروز ظرفیت‌های نگاه روسویی به انسان آشکار شود. برخمان می‌خواهد نشان دهد باور انسان به مهر و نیک‌خواهی قادر است تفکر نوینی بیافریند و مبنایی برای تغییرات راستین در جامعه باشد. وی بر اساس همین رویکرد، ده قانون برای زندگی نیز ارائه می‌کند.

دیدگاه‌های برِخمان در این کتاب مبنای فلسفه اجتماعی وی و از جمله حمایت او از «درآمد پایه» (Basic income) نیز بوده است. کتاب «آدمی: یک تاریخ نویدبخش» را مزدا موحد به فارسی ترجمه کرده و فرهنگ نشر نو با همکاری نشر آسیم در ۵۰۴ صفحه منتشر کرده است.

برگ‌برگ، رسانه تخصصی معرفی کتاب است. برای تهیه کتاب می‌توانید از طریق صفحه اینستاگرام برگ‌برگ اقدام کنید.

BARGBARGG