العرب
الثلاثاء 2020/10/27
السنة 43 العدد 11863

السيارات المستعملة تخنق الدول النامية بالملوثات

دعوة إلى تشديد الضوابط على تجارة تعيق التخفيف من آثار تغير المناخ

لا تنفك الدول الغنية عن تصدير نفاياتها إلى الدول النامية بدل أن تساهم في الجهود المبذولة للتخفيف من آثار تغير المناخ، من ذلك أنها تصدّر سياراتها المستعملة وغير الصالحة للاستعمال ما يزيد من خطر الحوادث في هذه البلدان ذات البنية التحتية الضعيفة.

مركبات غير صالحة للجولان

باريس – تشكل السيارات المستعملة المصدّرة بالملايين تهديدا للدول النامية، خصوصا بسبب تلويثها للبيئة وخطرها على السلامة، في ظل نقص في المعايير اللازمة لضبط هذه النشاطات التجارية، وفق تحذيرات تقرير أصدره برنامج الأمم المتحدة للبيئة الاثنين.

وأشار التقرير، القائم على تحليل مستفيض لـ 146 دولة، إلى أن حالة السيارات والشاحنات الصغيرة والحافلات الصغيرة التي يتم تصديرها تكون متردية، ما يعيق الجهود المبذولة للتخفيف من آثار تغير المناخ.

وصدّر الاتحاد الأوروبي واليابان والولايات المتحدة حوالي ثلاثة ملايين سيارة خاصة سنويا بين العامين 2015 و2018، بينها 70 في المائة إلى بلدان نامية.

وترسل البلدان الأوروبية التي تستحوذ على أكثر من نصف الصادرات، سياراتها القديمة خصوصا إلى أوروبا الشرقية، وأيضا إلى نيجيريا وليبيا من مرفأي أنتويرب الهولندي ولو هافر الفرنسي.

وترسل اليابان سيارات إلى الشرق الأوسط وجنوب القارة الإفريقية، فيما تصدّر الولايات المتحدة سيارات مستعملة إلى المكسيك ودل اخرى في الشرق الأوسط.

وفي ميناء أمستردام، خلال تفتيش للسلطات الهولندية نهاية 2019، كان معدّل عمر السيارات التي تنتظر إرسالها إلى الخارج 18 عاما، كما أن كلا منها كان قد اجتاز أكثر من مائتي ألف كيلومتر في المعدل.

ما لا يقل عن 93 في المائة من هذه السيارات كانت مصنفة "يورو 3" ضمن معايير الانبعاثات الأوروبية (أي المركبات الموضوعة في الخدمة في أوائل العقد الأول من القرن الحالي)، أو ما قبل.

وكان جزء من هذه المركبات خارج الخدمة، كما أن المحوّل الحفاز (مفاعل صغير يحوّل العوادم المضرة لتفادي ضرر الانبعاثات) كان مقصوصا في بعض هذه المركبات.

وصُدّرت أقدم المركبات إلى غامبيا، فيما راح أجددها إلى المغرب.

هذا التقرير غير مسبوق لأنه يجمع بيانات كانت متناثرة في السجلات الوطنية. وقال روب دي جونغ مدير وحدة التنقل المستدام في برنامج الأمم المتحدة للبيئة خلال مؤتمر صحافي، "هذه النتائج ليست بالأمر الجيد. أكثرية هذه المركبات قديمة جدا وتتسم بدرجات كبيرة من التلويث واستهلاك الطاقة والخطورة".

وتؤدي المركبات المستعملة ذات الجودة الرديئة إلى حدوث المزيد من حوادث الطرق.

وكشفت اختبارات سابقة جرت في بريطانيا أن إطارات السيارات ذرات تلوث مضرة بالبيئة أكثر الف مرة من الغازات الناتجة عن عوادم السيارات.

هذه الذرات هي جسيمات صلبة ميكروسكوبية الحجم، أو قطرات سائلة متناهية الصغر يستنشقها الإنسان لتكون سبباً في مشكلات صحية خطيرة تصيب الرئة والقلب على وجه الخصوص.

وحذرت الدراسة التي غجراها خبراء مؤسسة "ايمين انالیتكس" التي تعمل في بريطانيا عن هذه التجارب من أنّ انخفاض مستوى ضغط الهواء في الإطارات وخشونة أسفلت الشارع والإطارات رخيصة الثمن والقديمة ترفع من نسبة التلوث الناتج عن تآكلها.

وتذهب كثير من تقديرات المختصين إلى أنّ جبال الإطارات التالفة تضم أكثر من مليار ونصف مليار إطار، وهو رقم مخيف يحير المختصين بحماية البيئة.

> ما لا يقل عن 93 في المئة من هذه السيارات كانت مصنفة «يورو 3» ضمن معايير الانبعاثات الأوروبية

ووفقا للتقرير، فإن العديد من البلدان التي لديها أنظمة "ضعيفة جدًا" أو "ضعيفة" للسيارات المستعملة، بما في ذلك ملاوي ونيجيريا وزيمبابوي وبوروندي، لديها أيضًا معدلات عالية جدًا للوفيات الناجمة عن حوادث الطرق. في حين أن البلدان التي أدخلت لوائح لإدارة استيراد المركبات المستعملة تشهد أيضًا أساطيل أكثر أمانًا وحوادث أقل.

وفيما قد يرتفع عدد المركبات إلى ما لا يقل عن الضعف بحلول 2050 ليصل إلى ملياري وحدة في العالم، بات من الضروري وضع ضوابط قانونية لهذه الصادرات، وفق برنامج الأمم المتحدة للبيئة. ويبدو ذلك أكثر إلحاحا بالنظر إلى أن الصين التي كانت تمنع تصدير السيارات المستعملة حتى 2019، قد تصبح سريعا لاعبا أساسيا في هذه السوق.

إلى ذلك، ازدادت نسبة السيارات العاملة بالديزل بصورة كبيرة بين هذه المركبات المستعملة المصدّرة في السنوات الأخيرة، بعدما خف بريقها في الأسواق الأوروبية.

ويخلص التقرير إلى أن هناك حاجة إلى إجراء مزيد من البحث لمزيد من التفاصيل حول آثار التجارة في المركبات المستعملة، بما في ذلك تأثير المركبات الثقيلة المستعملة.

وقالت مديرة برنامج الأمم المتحدة للبيئة إينغر أندرسن في بيان إن "جعل أسطول المركبات العالمي أكثر مراعاة للبيئة أولوية في سبيل تحقيق أهدافنا المناخية ولجودة الهواء".

وأضافت "البلدان المتقدمة يجب أن توقف تصدير المركبات التي تفشل في اختبارات السلامة والتلوث، والتي لا يمكن أن تسير على طرق بلدانها الأصلية. كما يجب على البلدان المستوردة اعتماد معايير جودة أكثر تشددا" من خلال عدم القبول بأي مركبات لا يقل تصنيفها عن "يورو 4" (مصنعة سنة 2005 وما بعد).

وتفرض جمهورية الكونغو الديموقراطية ألا يكون عمر السيارات المستوردة إلى أراضيها يتعدى عشرين عاما، من دون أي ضوابط على صعيد انبعاثات الغازات المسببة للتلوث. أما جورجيا فلا تفرض أي ضرائب سوى على سعة المحركات كما أن طرقها تضم بعضا من أقدم السيارات في العالم.

واعتمد حوالي أربعين بلدا في المقابل قواعد مشددة على الواردات.

ومنعت بلدان عدة بينها تشيلي وجنوب إفريقيا استيراد السيارات المستعملة، فيما تفرض سريلانكا ألا يتعدى عمر السيارة المستعملة المستوردة ثلاث سنوات مع تشجيع استيراد المركبات الكهربائية.

من ناحيتها، قررت المجموعة الاقتصادية لدول غرب إفريقيا أخيرا المنع التدريجي لاستيراد أي مركبات يقل تصنيفها عن "يورو 4" أو يزيد عمرها عن خمس سنوات كحد أقصى.

تجارة مربحة لكنها خطيرة

سم قاتل

الكوبيون يقايضون السلع على منصات التواصل الاجتماعي

هافانا – هل يعلم أحد منكم مكانا يمكن منه شراء الزبادي؟ هذا السؤال تطرحه امرأة على أحد مواقع التواصل الاجتماعي، ولا يقدم لها أحد المساعدة على الفور، ولكن مشاركا آخر بالموقع اكتشف وجود كميات من الأسمنت والقرميد بمتجر في العاصمة الكوبية هافانا، وكتب يقول "سارعوا بالذهاب لأن الطابور الواقف أمام المتجر طويل جدا".

ويسأل مشارك آخر "من يريد مبادلة ورق التواليت بالشامبو؟".

وتتفاقم الأزمة المزمنة لنقص السلع في كوبا بسبب جائحة كورونا، وتفتقر المتاجر للمواد الغذائية ومواد البقالة وغيرها من السلع التي يحتاجها الناس في حياتهم اليومية، وفي حالة حصولها على البعض منها يبدأ السكان في الوقوف في طوابير أمامها.

والانتظار في طوابير هو جزء من الحياة اليومية في كوبا، وتزايدت هذه الظاهرة الآن أكثر من أي وقت مضى، غير أنه مع إتاحة الفرصة للمزيد والمزيد من السكان للدخول إلى شبكة الإنترنت، تزايدت أمامهم الفرص للحصول على احتياجاتهم من السلع، والبحث عن إمكانات للمساومة على المواقع الإلكترونية، مما يمثل استكمالا للاقتصاد المخطط بهذه الدولة.

وينضم البعض إلى المجموعات الحوارية على منصات التواصل الاجتماعي، مثل الواتساب، أو تليغرام من أجل العثور على الأماكن التي يمكن أن تكون فيها احتياجاتهم من السلع متاحة، كما ينظمون من خلالها عمليات مقايضة وتبادلا للسلع، أو عروضا لبيع أشياء يحاول الأفراد أن يحصلوا عليها.

وكتبت امرأة على مجموعة مشتركة على تطبيق تليغرام تسمى "داندي هاي"، ويعني اسم المجموعة "أين يوجد ذلك؟"، تقول "سيكون هناك غدا سائل تنظيف بمتجر دانوبيو، وبدأ الناس يتقاطرون عليه ليقفوا صفوفا انتظارا لبدء عملية الشراء"، وانضم لهذه المجموعة الحوارية 7800 عضو، ويمكن وصف المجموعة بهذه الكلمات "شارك بما تجده وساعد الآخرين".

شح السلع يثير القلق

وأتيحت شبكة الإنترنت على الهواتف المحمولة في كوبا منذ أواخر عام 2018، واشترك فيها حتى الآن أكثر من أربعة ملايين كوبي، وذلك وفقا لما نشرته صحيفة جرانما الحزبية، ومع ذلك يعد تصفح الإنترنت عملية مكلفة، حيث تتراوح الأسعار بين خمسة دولارات نظير 400 ميجابايت إلى 20 دولارا نظير 2.5 جيجابايت.

ويبلغ متوسط الأجور في كوبا 35 دولارا في الشهر فقط.

ورغم ذلك أصبحت المجموعات الحوارية الإلكترونية مثل "ميركاديللو هابانيرو"، التي تعني سوق هافانا الصغير، أو "لو كوي كويران" التي تعني ما تريده، تلقى إقبالا بشكل متزايد بين الكوبيين والأجانب على حد سواء.

أهم شيء أن هذه المجموعات توفر الوقت، حيث أن الأفراد يمضون غالبا عدة ساعات في طوابير الانتظار أمام المتاجر، ليجدوا بعد أن يصلوا إلى البائعين أن السلع المطلوبة نفدت، ومن هنا فإن خدمات التطبيقات الإلكترونية تمكنهم من تنظيم مهامهم الشرائية بشكل أكثر كفاءة.

وكتب شخص على مجموعة حوارية يقول "أبحث عن كيلو من البن، وسأقدم مقابل الحصول عليه خمس لترات من اللبن"، وكتب مستخدم آخر "أريد أكياسا للقمامة ويمكنني أن أقدم الجعة في مقابلها".

وتقول كلوديا سانتاندر التي تدير العديد من مجموعات التواصل الاجتماعي، "إننا عدنا إلى الماضي وإلى الشكل الأصلي للتجارة وتبادل السلع، حيث يقول المستخدمون ما الذي يبحثون عنه وما الذي يمكن أن يقدمونه مقابل الحصول عليه، ثم يتفاوضون لإتمام العملية التجارية، دون استخدام أي نقود فيها".

وفي البداية كانت سانتاندر تتبادل فقط المعلومات مع صديقاتها الفتيات حول أماكن بيع السلع، ثم أسست خمس مجموعات حوارية تضم كل منها 240 عضوا.

وضربت جائحة كورونا كوبا بشدة، وأصابت قطاع السياحة بالشلل والذي يعد ثاني أهم مورد للنقد الأجنبي، بعد إرسال الأطباء والممرضات إلى الخارج، ويعني ذلك أن الموارد المالية تراجعت لدى الحكومة في هافانا بحيث أثرت سلبا على قدرتها على استيراد السلع.

كما أن إعادة تشديد العقوبات الأميركية على كوبا، إلى جانب الأزمة الاقتصادية التي تمر بها فنزويلا وهي دولة حليفة لها، أدى إلى تفاقم الوضع.

غير أن البعض وجد في نقص السلع الناتج عن هذه الأوضاع فرصا للحصول على مكاسب، حيث كانت المنتجات التي تدعمها الدولة تختفي من المتاجر، لتعاود الظهور في السوق السوداء وتباع بأسعار تقترب من الضعف أو من ثلاثة أمثال سعرها الأصلي.

وتطارد الشرطة الأشخاص المتورطين في هذه الأنشطة المشبوهة، وذلك وفقا لما تذكره وسائل الإعلام المحلية، على الرغم من وسائل الإعلام الكوبية التي تديرها الدولة لا تتوسع في تغطية أخبار الجريمة.

وكتب المشرف على مجموعة حوارية على تطبيق تليغرام يقول "حذرتني السلطات من قيامي بأنشطة غير قانونية، قائلة إن أصل السلع التي بحوزتي غير واضح، وأن الأسعار التي أطرحها غالية جدا، ونصحتني السلطات بأن أغلق المجموعة، ولكنها في النهاية لم تجبرني على ذلك".

ولا يزال أعضاء المجموعة مشغولين بعمليات المقايضة؛ مبادلة الحفاظات بالبصل، وسائل تنظيف الصحون بالبن، واللبن بالبراغي.