



بیانیه
سرمایه گذاری
پایدار، تامین
مالی و کرایه ها
در حمل و نقل
عمومی

برنامه حمل و نقل عمومی ما (OPT) که به اتحادیه بین المللی کارگران حمل و نقل (ITF) وابسته است. برای ترویج مدل اجتماعی حمل و نقل عمومی تلاش می کند. مدل اجتماعی شامل حقوق سازمانی و کارگری برای کارگران است و مستلزم آن است که هرگونه گسترش حمل و نقل عمومی تضمین کننده مشاغل مناسب باشد.

برنامه حمل و نقل عمومی ما (OPT)

- در شهرهای هدف کار میکند تا صدای کسانی که در توسعه حمل و نقل شهری جدید کار میکنند، افزایش دهد. از جمله پروژه اتوبوس مکرر (BRT) و در مذاکره برای انتقال از کار غیر رسمی به رسمی.
- کمپین هایی برای بهبود شرایط کار برای همه کارگران حمل و نقل عمومی - به ویژه کارگران حمل و نقل غیررسمی - با افزایش قدرت صنعتی آنها و این شامل ایجاد شبکه های اتحادیه در شرکت های حمل و نقل عمومی چند ملیتی، توسعه اتحاد با مسافران، جوامع و سایر سازمان ها و ترویج اشتغال زنان در حمل و نقل عمومی است.
- برای توسعه یک سیاست حمل و نقل عمومی جایگزین تلاش کنید - سیاستی مبتنی بر مالکیت عمومی، تأمین مالی عمومی، فرصت های شغلی مناسب و حقوق اتحادیه کارگران.

ژوئن 2023

مقدمه

موضوع سرمایه‌گذاری پایدار، تامین مالی و قیمت‌گذاری برای تعیین اینکه آیا آینده سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی ما آینده‌ای با کاهش آهسته و افزایش تمایز یا بهبود، رشد و عدالت اجتماعی و اقلیمی خواهد بود، مرکزی است.

بنابراین، سیستم‌های تامین مالی حمل‌ونقل عمومی را نمی‌توان جدا از مسائل مربوط به مالکیت، حاکمیت و ساختارهای عملیاتی که تعیین می‌کنند سرمایه‌گذاری و تامین مالی چگونه و برای چه هدفی استفاده می‌شوند، بررسی کرد.

اما به‌عنوان اتحادیه‌هایی که نمایندگان کارگران حمل‌ونقل عمومی هستند، انگیزه و سهام داریم تا مسیری را برای سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی خود به سمت پایداری، برابری و تضمین حقوق بشر برای همه ترسیم کنیم. ما باید نقشی فعال در توسعه سیاست‌های سرمایه‌گذاری، تامین مالی و کرایه‌ها و کمپین برای دستیابی به آنها داشته باشیم. این کمپین‌ها باید به چشم‌اندازی وسیع‌تر برای سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی عادلانه اجتماعی که به نفع کل جامعه و کره زمین اداره و اداره می‌شوند، گره بخورد.

سیاست حمل و نقل عمومی مردمی اتحادیه بین‌المللی کارگران حمل و نقل مستلزم آن است که خدمات حمل و نقل عمومی در مالکیت و بهره‌برداری عمومی باشد و مسئولیت‌پذیری دموکراتیک باید در برنامه ریزی، توسعه و آینده حمل و نقل عمومی تضمین شود. ما همچنین خواستار آن هستیم که سرمایه‌گذاری در حمل و نقل عمومی بر سرمایه‌گذاری که استفاده از وسایل نقلیه شخصی را ترویج می‌کند، اولویت داده شود، سرمایه‌گذاری و تامین مالی قابل توجه حفظ، رسمی‌سازی و ادغام خدمات غیررسمی را هدف قرار دهد و تامین مالی عمومی از مالکیت و بهره‌برداری عمومی حمایت کند.

کارگران حمل و نقل عمومی و اتحادیه ما بر سر دوراهی قرار دارند. از یک طرف، همه‌گیری کووید-19 بار مالی زیادی را بر سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی تحمیل کرده است، به طوری که در بسیاری از نقاط، تعداد مسافران هنوز کمتر از سطح قبل از همه‌گیری است، و اتحادیه‌ها در بسیاری از کشورها و شهرها در حال نبرد دفاعی در برابر کاهش مشاغل و کاهش دستمزدها، شرایط کار و خدمات هستند.

از سوی دیگر، همه‌گیری نقش حیاتی حمل‌ونقل عمومی را در اقتصادهای محلی و در حمایت از حق تحرک، به‌ویژه برای گروه‌های کم‌درآمد و محروم، نشان داده است. حمل و نقل عمومی تنها گزینه برای میلیون‌ها نفر از سراسر جهان برای دسترسی به خدمات عمومی است که به تامین حقوق بشر و زندگی مناسب کمک می‌کند. علاوه بر این، همه‌گیری بر نقش حیاتی حمل‌ونقل عمومی در کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای و ایجاد مشاغل خوب تمرکز کرده است. اگر حمل‌ونقل به شیوه‌ای پایدار و با محوریت اجتماعی اداره شود، می‌تواند سنگ بنای عدالت و محوری برای دستیابی به تغییرات زیست‌محیطی باشد که ما به آن نیاز فوری داریم، از جمله دستیابی به اهداف توافق‌نامه پاریس سازمان ملل.

با این حال، سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی توسط یک سیستم اقتصادی جهانی شکل می‌گیرند که توسط نابرابری‌های سیستمی بین کشورها و درون کشورها و سایر ساختارهای ظلم تعریف می‌شود، که همه آنها با همه‌گیری کووید-19 تشدید شده‌اند. بسته به نحوه برنامه ریزی و تامین مالی سیستم‌های حمل و نقل عمومی، این ممکن است تفاوت‌ها را تشدید کند یا به غلبه بر آنها کمک کند.

اصل 1

سرمایه گذاری پایدار در گسترش و
بهبود سیستم حمل و نقل عمومی
سرمایه گذاری در آینده جمعی ما
است

آ. بازگشت سرمایه در سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی باید از منظر اجتماعی گسترده مورد بررسی قرار گیرد و بنابراین در سطح کل سیستم‌ها و جوامع اندازه‌گیری شود، و نه از نظر سودآوری یا کارایی هزینه‌ای برای اپراتورهای فردی. این به معنی تجزیه و تحلیل مزایای اجتماعی و زیست محیطی، از جمله: ایجاد شغل مستقیم، غیر مستقیم و کاتالیزوری. افزایش فعالیت‌های اقتصادی محلی و منطقه‌ای؛ افزایش دسترسی، برابری و کیفیت زندگی؛ خیابان‌های کمتر شلوغ و امن‌تر؛ هوای قابل تنفس و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای. معیارهای اندازه‌گیری مزایای اجتماعی و زیست محیطی می‌تواند شامل، اما نه محدود به، زمان انتظار کوتاه‌تر، ازدحام کمتر، سفر سریع‌تر از نقطه A به نقطه B، هزینه‌های سربار کمتر برای مسافران، رعایت پروتکل‌های بهداشتی، کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای، بهبود دسترسی برای افراد دارای معلولیت، حساسیت جنسیتی، کاهش انحرافات، و ارائه حمل و نقل ایمن‌تر.

ب. کالاهای اجتماعی واضح که از سیستم‌های حمل و نقل عمومی یکپارچه و برنامه‌ریزی شده به دست می‌آیند، و نیاز فوری به تغییر الگو از استفاده از وسایل نقلیه شخصی به حمل و نقل عمومی، توجیه قوی برای افزایش سرمایه‌گذاری تخصیص یافته به گسترش و بهبود سیستم در سطح ملی و منطقه‌ای. و بودجه‌های محلی این توجیه‌ها به تخصیص اقدامات اقلیمی، بودجه‌های انتقالی، بودجه‌های محیطی و بهداشتی، و تغییر مسیر گسترده‌تر از سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل خودرو به سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل مردم گسترش می‌یابد.

ج. تأمین مالی برای پوشش بهبودها و هزینه‌های عملیاتی باید همراه با سرمایه‌گذاری در توسعه باشد. گسترش سریع سیستم که با تأمین مالی پایدار عملیات همراه نباشد، می‌تواند تأثیر اشتغال‌زایی سرمایه‌گذاری را تضعیف کند، منجر به سیستم‌های ناکارآمد و افزایش فشار خصوصی‌سازی شود. سیستم‌های حمل و نقل عمومی به کارگران آموزش دیده در سطوح کافی برای کار ایمن و کارآمد نیاز دارند. این جزء ضروری یک سیستم موثر است، نه هزینه‌ای که بتوان آن را در طول زمان کاهش داد.

د. برنامه‌های سرمایه‌گذاری باید شامل موارد زیر باشد: طرح‌هایی برای رفع کمبود کارکنان که با گسترش سیستم تشدید خواهد شد. آموزش کارگران، از جمله استفاده از وسایل نقلیه الکتریکی و سایر فن‌آوری‌های جدید؛ بهبود دستمزدها و شرایط در صورت نیاز برای جذب و حفظ نیروی کار ماهر. و ایجاد محیط‌های کاری ایمن و برابر جنسیتی. این شامل سرمایه‌گذاری در حذف کارهای پرمخاطره، رسمی کردن شرکت‌ها و مشاغل غیررسمی، تأمین امنیت اجتماعی و مزایای بهداشتی، و ادغام خدمات حمل‌ونقل عمومی غیررسمی در سیستم‌های یکپارچه می‌شود. از آنجایی که شرکت‌های رسمی و کارگران شاغل رسمی مالیات بیشتری می‌پردازند، رسمی شدن می‌تواند به پایه‌تأمین مالی حمل و نقل عمومی کمک کند.

ه. سرمایه‌گذاری باید از سیستم‌های یکپارچه و دارای مالکیت عمومی که تحت نظارت دموکراتیک هستند حمایت کند. تحقیقات نشان داده است که استفاده از مشارکت‌های دولتی و خصوصی برای تأمین مالی سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی، سود قابل توجهی را برای سرمایه‌گذاران خصوصی به همراه داشته است، که اغلب به قیمت دستمزد کارگران و شرایط کار، همتایان دولتی آنها و در نتیجه عموم مردم تمام می‌شود که تأمین‌کنندگان مالی و ذینفعان نهایی حمل و نقل عمومی هستند. هیچ مدرکی مبنی بر اینکه مشارکت‌های دولتی و خصوصی زیرساخت‌ها را سریع‌تر، با نوآوری بیشتر یا کیفیت بهتر ایجاد می‌کنند¹ وجود ندارد. علاوه بر تخصیص

تامین مالی عمومی

ریزی شده و قابل اندازه گیری برطرف کند. این شامل حذف نابرابری در دسترسی به حمل و نقل عمومی بین مناطق روستایی و شهری و جوامع کم درآمد و پردرآمد و حمایت از حقوق تحرک مسافران کم درآمد، ناتوان، زنان، غیر دوتایی، مهاجر، نژادی و قومی است. اقلیت های جنسی، پیر و جوان. سرمایه گذاری باید از برنامه ریزی شهری پایدار که شامل اتصال حمل و نقل عمومی، کاهش ازدحام و تغییر پارادایم باشد، حمایت کند.

بودجه عمومی و استفاده از منابع مالی اقلیم، ابزارهای جذب ارزش بر این اصل استوار است که دولت حق دارد از بخش معقولی از ارزش اقتصادی و مستغلات اضافی تولید شده از زیرساخت های جدید حمل و نقل عمومی برای تأمین مالی آن بهره مند شود. این یک جایگزین برای مشارکت های دولتی و خصوصی است که می تواند از ننگ داشتن حمل و نقل عمومی در دستان عمومی حمایت کند.

9- این مهم است که سیستم های حمل و نقل عمومی کجا و چگونه گسترش می یابند. گسترش و ادغام سیستم باید نابرابری تحرک و بحران آب و هوا را به روشی برنامه



¹ برای مثال ببینید: Quiggin (2019). فرانسیس و خصوصی سازی حمل و نقل عمومی: سابقه شکست. بانک انکشاف آسیایی (2018). تجزیه و تحلیل خطر پروژه های مشارکت عمومی و خصوصی در آسیای در حال توسعه. ILO (2001). تأثیر تمرکززدایی و خصوصی سازی بر خدمات شهری. آلستون و همکاران (2022). حمل و نقل عمومی، سود خصوصی: هزینه انسانی خصوصی سازی اتوبوس ها در بریتانیا. پینا (2011). تحلیل کارایی ارائه خدمات دولت محلی: کاربرد در حمل و نقل عمومی شهری. استنلی (2017). مناقصه رقابتی برای حمل و نقل عمومی ارائه نشده است، پس چرا به عملکرد ضعیف پاداش دهید. همچنین به سیاست حمل و نقل عمومی مردم ITF مراجعه کنید: فصل 2 امور مالی عمومی.

اصل 2

نیاز فوری به مدل های تامین مالی پایدار وجود دارد که با شرایط خاص سیستم های حمل و نقل عمومی مختلف مطابقت داشته باشد

آ. همه گیری نشان داده است که اتکای بیش از حد به درآمد کرایه در مقایسه با سایر منابع درآمد ناپایدار است و سیستم های حمل و نقل عمومی، کارگران و کاربران، به ویژه آسیب پذیرترین افراد را در معرض خطر قرار می دهد. دولت های مرکزی، منطقه ای و محلی باید برای توسعه مدل های تامین مالی پایدار همکاری کنند و دولت های مرکزی مسئولیت بیشتری برای پوشش هزینه های عملیاتی و همچنین هزینه های سرمایه ای بر عهده دارند. این شامل اجرای دستمزدهای تضمین شده برای کارگران حمل و نقل بدون توجه به تعداد مسافران و حمایت از خدمات حمل و نقل عمومی غیررسمی است که در بسیاری از زمینه ها، به ویژه در جنوب جهانی، شیوه اصلی حمل و نقل را برای شهروندان عادی نشان می دهد.

ب. نیازهای سیستم های حمل و نقل عمومی و شرایط تامین مالی آنها در داخل و بین کشورها بسیار متفاوت است. مدل های تامین مالی باید با شرایطی که در آن استفاده می شود، از جمله سهم حمل و نقل عمومی، توانایی دولت محلی برای تامین مالی و صدور بدهی، ترکیب مدل ها و سایر عوامل، مطابقت داشته باشد. ما می دانیم که توانایی بسیج منابع داخلی در زمینه های کم درآمد و اقتصادهای در حال توسعه بسیار محدودتر است و تامین مالی پایدار در نهایت مستلزم پرداختن به نابرابری های گسترده در سیستم مالی بین المللی است.²

ج. مدل های تامین مالی باید شامل منابع متنوعی از جمله منابع اختصاصی باشد تا در صورت زیان های غیرمنتظره در منابع درآمد از کسری جلوگیری شود. یافتن منابع جایگزین برای جایگزینی درآمد حاصل از مالیات بر سوخت، یک منبع مالی سنتی حمل و نقل عمومی که اکنون به دلیل کاهش مالیات در مواجهه با افزایش قیمت سوخت و تغییر به سمت خودروهای برقی در حال کاهش است، یک وظیفه مهم فعلی است، یک منبع مالی که اکنون به دلیل کاهش مالیات در مواجهه با افزایش قیمت سوخت و روی آوردن به خودروهای برقی کاهش یافته است، یک وظیفه مهم فعلی است.



<https://www.itfglobal.org/en/sector/urban-transport/additional-policy-material> 2

تامین مالی عمومی

می تواند منجر به کمبود بودجه شود، زیرا دستیابی به اهداف سیاست منجر به کاهش درآمد می شود.

9 هزینه های نیروی کار بین 50 تا 80 درصد هزینه های عملیاتی حمل و نقل عمومی را تشکیل می دهد و هزینه هایی است که در نهایت توسط مردم پرداخت می شود.³ بودجه عملیاتی باید بهبود شرایط برای آسیب پذیرترین کارگران - کسانی که در مشاغل کم درآمد و ناامن هستند، که اغلب زنان، مهاجران و اقلیت های قومی و نژادی هستند - همراه با حفظ و افزایش خدمات برای کاربران کم درآمد و سایر کاربران حاشیه نشین، در اولویت قرار گیرد. شیوه های استخدام، بودجه بندی و چانه زنی جمعی باید به طور فزاینده ای برای دستیابی به برابری بیشتر حقوق و شرایط کار برای همه کارگران در سراسر سیستم های یکپارچه تلاش کنند.

د. مطابق با مفهوم حمل و نقل عمومی به عنوان وسیله ای برای مبارزه با نابرابری، مدل های تامین مالی باید بازتوزیع شوند. منابع توزیع مجدد شامل مالیات بر دارایی، هزینه های افزایش ارزش دارایی (مکانیسم های جذب ارزش زمین)، هزینه های توسعه و مالیات بر حقوق و دستمزد کارفرمایان است.

ه. هزینه های استفاده فردی از خودروها می تواند برای تامین هزینه حمل و نقل عمومی درآمد ایجاد کند و در عین حال از تغییر پارادایم حمایت کند. این منابع شامل مالیات بر خرید و ثبت خودرو، مالیات سوخت، ازدحام و عوارض، هزینه پارکینگ و جریمه تخلفات رانندگی است. با این حال، استفاده از این هزینه ها باید با سیاست های دیگر برای کاهش استفاده فردی از وسایل نقلیه هماهنگ شود. علاوه بر این، اتکای بیش از حد



³ ILO (2021), گزارش جلسه برای نشست فنی در مورد آینده کار شایسته و پایدار در خدمات حمل و نقل شهری، 16

اصل 3

ساختارهای کرایه باید همراه با تامین مالی و سرمایه گذاری پایدار، از مسافران به حاشیه رانده شده حمایت کرده و افزایش سریع مسافران حمل و نقل عمومی را تسهیل کنند

آ. همه گیری نشان داده است که اتحادیه ها باید مواضعی را در مورد سطوح کرایه و سیستم هایی اتخاذ کنند که از بازیابی، گسترش سواری، و همبستگی با کم درآمدها و سایر کاربران حاشیه نشین حمایت می کنند، و در عین حال با اهداف حفظ و بهبود شرایط کار و پر کردن همخوانی دارند. کمبود نیروی کار حفظ و گسترش سیستم های حمل و نقل عمومی یکپارچه و با عملکرد خوب. اگر قیمت ها را به عنوان بخشی جدایی ناپذیر از ساختار تامین مالی بازتوزیعی و پایدار در نظر بگیریم، می توانیم از دوگانگی کاذب بین قیمت های پایین و شرایط کاری خوب جلوگیری کنیم.

ب. سطوح و ساختار قیمت ها باید نابرابری را برطرف کند و گسترش گسترده استفاده از حمل و نقل عمومی را تشویق کند. برای انجام این کار، هزینه های حمل و نقل عمومی باید زیر 15 درصد درآمد خانوار برای کاربران کم درآمد باقی بماند. از سیستم های کرایه مبتنی بر مسافت که مسافران را در مناطق دورافتاده کم درآمد آسیب می رسانند، باید اجتناب شود.⁴

ج. سیستم های قیمت گذاری باید در سطح منطقه ای یا ملی برای بهبود تجربه کاربر و پشتیبانی از شبکه های یکپارچه یکپارچه شوند. ساختار کرایه ها باید شفاف و منصفانه باشد و به مسافران و سایر ساکنان این اطمینان را بدهد که مبلغ مناسبی را برای سفر مناسب پرداخت می کنند (هم در کرایه مستقیم و هم در مالیات). این را می توان از طریق یک سیستم یکپارچه با مالکیت عمومی کامل به راحتی به دست آورد.

⁴ https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/sites/ppp.worldbank.org/files/documents/Paris_handbook_good_practices_who%20pays%20for%20what.pdf

د. کرایه های کاهش یافته یا سیستم های بدون کرایه نباید بدون رعایت الزامات اولیه ارائه شوند که تضمین می کند کارگران و سیستم ها می توانند از دست دادن درآمد و افزایش تعداد سواری را مدیریت کنند. این الزامات اساسی عبارتند از:

1. تأمین منابع مالی اضافی برای جبران از دست دادن درآمد؛

2. زیرساخت های کافی، وسایل حمل و نقل، و فرکانس خدمات برای تطبیق افزایش تعداد سواران؛

3. کارکنان کافی با آموزش مناسب و شرایط عادلانه برای جلوگیری از اضافه کاری و فرسودگی بیش از حد؛

4. امنیت کافی برای کاهش فرار گرفتن کارگران و مسافران در معرض خشونت و آزار و اذیت.

ه. سیستم کرایه مناسب برای هر سیستم حمل و نقل عمومی بر اساس ترکیب کاربر، جغرافیا، سطح سواری و ترکیب منابع مالی موجود متفاوت خواهد بود. با این حال، سیستم های جدید قیمت همیشه باید از مذاکرات با کارگران و اتحادیه ها حاصل شود. سیاست های کرایه ای که نابرابری را برطرف می کند و مسافران را تشویق می کند و اتحادیه ها می توانند از آن ها حمایت کنند، شامل معرفی کرایه های همبستگی، کرایه های ثابت با تخفیف و حمل و نقل عمومی رایگان است. هر یک از این سیستم های قیمت دارای مزایا و معایبی هستند که باید در رابطه با شرایط محلی در نظر گرفته شوند.

و. کرایه های همبستگی سیستم های کرایه ای هستند که در آن قیمت حمل و نقل بر اساس سطح درآمد خانوار تعیین می شود. می توان با ارائه بلیت های رایگان یا ارزان تر به گروه های کم درآمد، بازپرداخت بخشی از هزینه حمل و نقل عمومی پس از استفاده، یا رایگان یا ارزان تر کردن سفر از محله های کم درآمد، اجرا کرد. این سیستم ها زمانی مناسب هستند که پایگاه مسافری با سطوح بالایی از نابرابری مشخص شود. بسیاری از اتحادیه ها از این نوع سیستم های کرایه حمایت می کنند، زیرا در عین حال مزیت حفظ درآمد کرایه را

تامین مالی عمومی

ج.

حمل و نقل عمومی رایگان به ارائه حمل و نقل عمومی رایگان در محل استفاده اطلاق می شود. سیستم های رایگان بدون بلیط یا با توزیع بلیط های رایگان کار می کنند. شهرهایی که دارای سیستم کرایه رایگان هستند معمولاً کوچک یا متوسط هستند و نرخ بازپرداخت کرایه پایینی دارند. سیستم های بدون کرایه نهاد مفهوم حمل و نقل عمومی به عنوان یک کالای عمومی یا یک خدمات عمومی جهانی هستند. آنها همچنین مفید هستند زیرا زمان سوار شدن را تسریع می کنند، بنابراین زمان سفر را کاهش می دهند و هزینه های مربوط به جمع آوری بلیط و شارژ کرایه را کاهش می دهند. آنها استفاده از حمل و نقل عمومی را تشویق می کنند، اگرچه برخی مطالعات نشان می دهد که کیفیت خدمات برای کاربران اهمیت بیشتری دارد و برخی از سیستم های رایگان پس از کاهش کیفیت خدمات متوقف شده اند. همانند نرخ های ثابت تخفیف یافته، معرفی سیستم های کرایه صفر قبل از برآورده شدن الزامات اولیه می تواند منجر به کمبود بودجه و فشار بر سیستم ها و کارکنان شود.

دارند، نابرابری را برطرف می کنند. با این حال، هزینه های اداری آن بالاتر از سایر سیستم های قیمت گذاری است.

ز.

بلیط های ثابت با تخفیف به مسافران این امکان را می دهند که از تمام وسایل نقلیه عمومی در منطقه تحت پوشش بدون محدودیت در مدت زمان مشخص و با قیمت ثابت (پایین) استفاده کنند. این سیستم ها به این دلیل جذاب هستند که استفاده از آن ها آسان است و استفاده از حمل و نقل عمومی، از جمله جابجایی از وسایل نقلیه شخصی را به شدت تشویق می کند. با این حال، تجربه معرفی سریع آنها در برخی از کشورها بدون نیازهای اولیه ضروری، فشار قابل توجهی را بر کارگران و شبکه های حمل و نقل عمومی وارد کرده است و در نتیجه استرس و تأخیر ایجاد می کند. آنها همچنین می توانند به کاربران در مناطق محروم آسیب بزنند و منجر به کمبود بودجه شوند، مگر اینکه منابع دیگر ایمن شوند.



اصل 4

سیاست‌های سرمایه‌گذاری پایدار، تامین مالی و قیمت باید از سیستم‌های یکپارچه، دولتی و تحت کنترل دموکراتیک که اهداف جهانی را برآورده می‌کنند، حمایت کند.

آ. برای برآوردن نیازهای کارگران، کاربران، جوامع و کره زمین، سیستم‌های حمل و نقل عمومی باید به خوبی در سطوح مختلف یکپارچه شوند. این شامل:

1. منطقی سازی و ادغام جاده؛

2. ادغام کرایه‌ها و سیستم‌های اطلاعاتی که می‌تواند از طریق بلیط‌های دیجیتال و کارت‌های هوشمند حاصل شود؛

3. یکپارچه سازی خدمات غیررسمی و سرمایه‌گذاری برای حرکت از یک سیستم غیررسمی به یک سیستم رسمی و موثر؛

4. یکپارچه سازی برنامه‌ها و حالت‌ها، امکان انتقال بدون درز را فراهم می‌کند؛

5. یکپارچه سازی فرآیند، برنامه ریزی و مدیریت زیرساخت، و برنامه ریزی سیستم؛

6. ادغام ساختار مدیریت در سراسر شبکه‌ها؛ و

7. ادغام برنامه ریزی حمل و نقل عمومی با برنامه ریزی شهری و برنامه ریزی خدمات عمومی برای رفع نیازهای اجتماعی و زیست محیطی.

ب. مالکیت عمومی در سطح سیستم از یکپارچگی و عملکرد کارآمد سیستم‌های حمل و نقل عمومی برای دستیابی به اهداف اجتماعی و اقلیمی حمایت می‌کند و در عین حال پایه‌ای را برای حکومت دموکراتیک ایجاد می‌کند. هنگامی که مالکیت عمومی کامل در آینده نزدیک امکان‌پذیر نیست، قراردادهای عمومی مسئولانه باید مشخصه هر گونه ادغام اپراتورهای خصوصی در سیستم حمل و نقل عمومی باشد.

ج. مالکیت تعاونی تحت رهبری کارگران در سطح اپراتور، به عنوان شکلی از مشارکت عمومی-جامعه، می‌تواند از رسمی‌سازی، ادغام در سیستم‌های گسترده‌تر و مشارکت کارگران در حکومت حمایت کند.

د. حمل و نقل عمومی باید به صورت دموکراتیک اداره شود. این امر مستلزم تعریف روشن اهداف اجتماعی و اقلیمی جهانی و تصمیم‌گیری توسط نهادهای حکومتی دموکراتیک، نماینده و پاسخگو است که شامل تمام سطوح دولت، نمایندگان منتخب محلی، نمایندگان کارگران و کاربران (به ویژه آنهایی که از گروه‌های به حاشیه رانده شده‌اند) و دیگران می‌باشد. مالکان.

ه. حکمرانی دموکراتیک همچنین از مقامات حمل و نقل عمومی می‌خواهد که فرآیندهای مشاوره واقعی، معنادار و مداوم را با ذینفعان اجرا کنند و گروه‌هایی را که بیشتر تحت تأثیر تصمیم‌های سیاست حمل‌ونقل عمومی قرار می‌گیرند، هدف قرار دهند.

و. حکومت دموکراتیک مستلزم دموکراسی در محل کار است. این بدان معناست که کارگران از طریق اتحادیه‌های خود در سیاست‌های کار و حمل‌ونقل عمومی حرفی برای گفتن دارند و چانه‌زنی جمعی به شیوه‌ای یکپارچه و گسترده انجام می‌شود و هدف آن دستیابی به برابری و بهبود جمعی شرایط است.

حمل و نقل
عمومي ما



سياست حمل و نقل عمومي مردم
www.OPTpolicy.org

حمل و نقل عمومي ما ITF
www.OurPublicTransport.org
#OurPublicTransport
opt@itf.org.uk

سياست حمل و
نقل عمومي مردم