

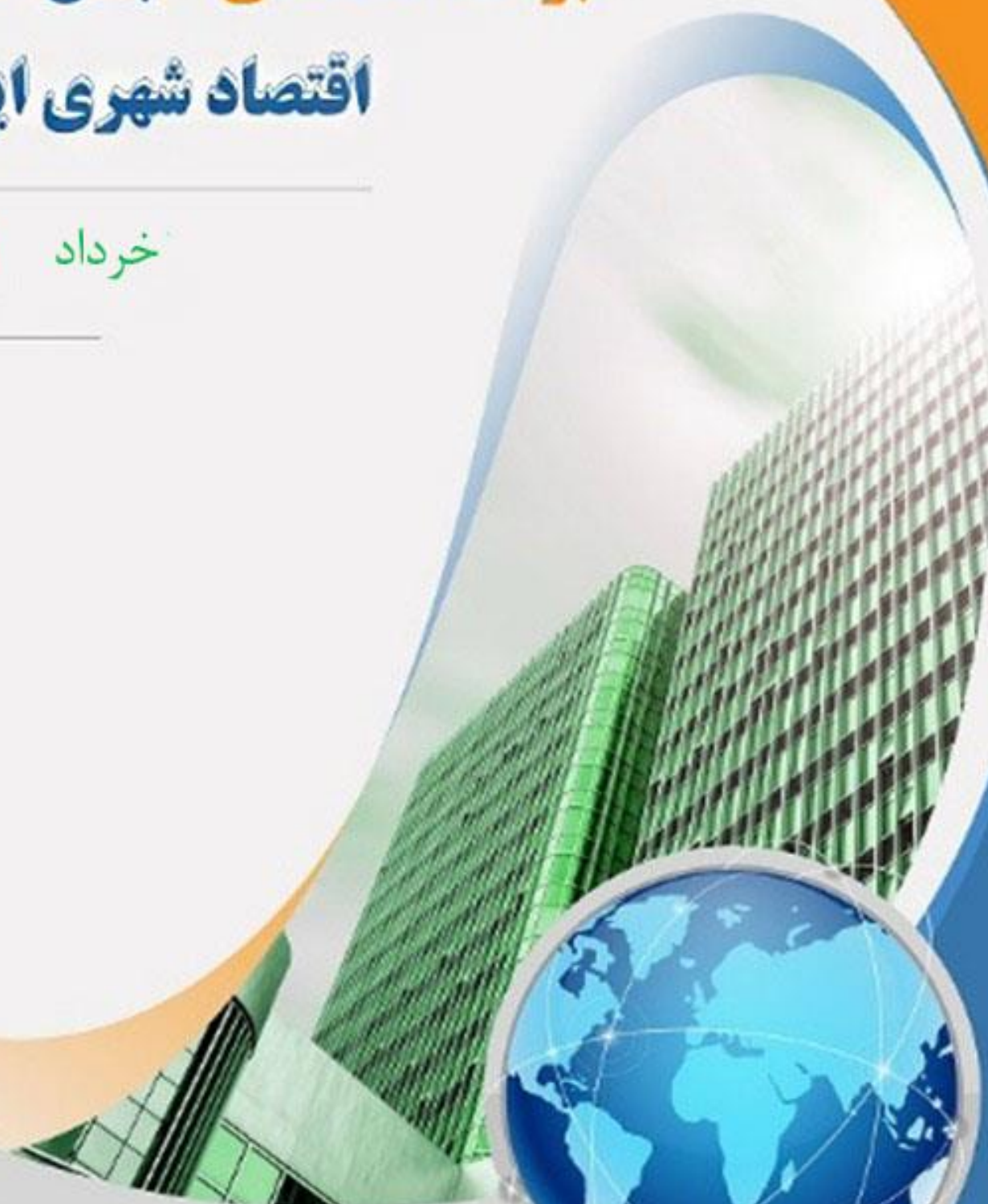


انجمن علمی اقتصادشنوی ایران
(انجمن علمی و پژوهشی)

خبرنامه تخصصی انجمن علمی

اقتصاد شهری ایران

خرداد ۱۳۹۹



www.iuea.ir

در خرداد ماه سال ۹۹ مساله زلزله، بی توجهی به پروژه‌های تاب آور، افزایش ۱۰۰ درصدی کرایه تاکسی، تحقق شعار سال، ضریب نفوذ شهرداری تهران در سازمان‌های جهانی، انجمن علمی را بر آن داشت تا پیرامون موضوعات فوق با انجام مصاحبه با کارشناسان و تحلیل اخبار رسانه‌ها به بررسی آسیب‌های احتمالی این مسائل بپردازد. لذا با سر تیتراهای زیر به سراغ کارشناسان رفته تا بتواند بخشی مشکلات مردم را به قلم تحریر درآورده و به گوش مسئولین برساند. سر تیتراهای فوق به برخی از مسائل مربوط به کرونا و تحلیل کارشناسان پرداخته است.

از زلزله ۸ ریشتری ژاپن با یک تلفات تا زلزله ۶٫۶ ریشتری بم با یک سوم تلفات

دبیر کل انجمن علمی اقتصاد شهری ایران مطرح کرد: برخورد با زلزله باید از حالت سنتی خارج و در ابعاد فنی مورد توجه قرار گیرد و به عنوان شاخه ای از برنامه ریزی شهری مورد توجه واقع شود.

دکتر سید محسن طباطبایی مزداآبادی دبیر کل انجمن علمی اقتصاد شهری ایران با اشاره به وقوع زلزله ۵٫۲ ریشتری در دو سال گذشته و ۵٫۱ ریشتری پنجشنبه شب ۱۹ اردیبهشت امسال در استان تهران گفت: مخاطرات محیطی امری طبیعی هستند که هم در کشورهای توسعه یافته و هم مناطق توسعه نیافته وجود دارند اما لزوما هر مخاطره طبیعی یک فاجعه طبیعی نیست.

وی تصریح کرد: اگر چه مخاطرات و مخصوصا زلزله در هر دو گروه کشورها و شهرهای توسعه یافته و رو به توسعه رخ می دهد اما در اکثر مواقع زلزله در شهرها و به خصوص در مناطق فقیر نشین شهری را برای گرفتن قربانی انتخاب می کند و آنچه که بسیار مهم است افزایش عمق فاجعه در ابعاد انسانی و زیر ساختهای آن است .

طباطبایی مزداآبادی با اشاره به اینکه گسترش بی رویه شهر نشینی و شهرسازی بی قاعده بی تاثیر در افزایش مخاطرات بلایای طبیعی نیست، گفت: بسیاری از بلایای طبیعی سابق اگر امروز رخ می دادند به مراتب زینبارتر و مرگبارتر بودند چرا که اکنون با افزایش بی رویه شهر نشینی و پیرو آن حاشیه نشینی در شهرهای بزرگ مواجهیم .

دبیر کل انجمن علمی اقتصاد شهری ایران با تاکید بر اینکه نگاه به زلزله باید از حالت سنتی که آنرا مهندسی زلزله می نامند خارج شده و ابعاد فنی در مورد سازه ها مورد توجه قرار گیرد گفت: شهرهای امروزی که با رشد جمعیت و گسترش زیرساختها و پیشرفتهای اقتصادی همراه بوده است حساسیت بیشتری نسبت به زلزله دارد لذا به نظر می رسد بهتر است زلزله به عنوان شاخه ای از برنامه ریزی شهری مورد توجه قرار گیرد .

مدرس دانشگاه تهران همچنین با اشاره به زلزله ۶/۶ ریشتری که در سال ۱۹۸۸ در اسپیتاک ارمنستان رخ داد و حدود ۳۵ هزار تن را به کام مرگ کشاند گفت: اگر این زلزله فقط ۵ دقیقه دیرتر اتفاق می افتاد تلفات انسانی به نصف می رسید چرا که مدارس تعطیل می شدند و دانش آموزان مدارس را ترک می کردند، این نشان می دهد که برخی فضاهای شهری چه نقش پر رنگی در کاهش یا افزایش خسارات دارند و بایستی مورد توجه ویژه قرار گیرند.

وی با یادآوری اینکه شهرهای متراکم همواره در خطر بزرگ زلزله قرار دارند اما باید بیندیشیم که فضاهای شهری را چگونه برای مواجهه با بلایا آماده کنیم، افزود: انبوه مسکن غیرقانونی و بی دوام حاشیه شهرها در زمان وقوع زلزله یک فاجعه انسانی را خلق می کنند که اینک نادیده انگاری در برنامه ریزی شهری پیامدهای غم انگیزی را در شرایط بحران به همراه خواهد داشت .

طباطبایی با اشاره به زلزله ۸ ریشتری سال ۲۰۰۳ در هوکایدو ژاپن تنها یک نفر تلفات داشت اما زلزله ۶/۶ ریشتری بم یک سوم مردم این شهر را به کام مرگ فرستاد! تصریح کرد: نمی توان کتمان کرد که بین خسارات انسانی زلزله و سطح توسعه شهرها ارتباط معناداری وجود دارد، لذا به نظر می رسد مدیران شهری در کشورهای رو به توسعه باید بیاموزند که هزینه کردن برای تقویت زیرساختها و ساخت شهری مقاوم با برنامه ریزی مطلوب یک دورریز اقتصادی محسوب نمی شود چرا که در صورت عدم این کار باید هزاران برابر آن را برای بازسازی ویرانیهای پس از بلایا هزینه کنند .

مدرس دانشگاه تهران با تاکید بر اینکه برنامه ریزی کاربری زمین (land use) به عنوان زیربنای برنامه ریزی شهری در این زمینه ابزاری بسیار مهم است، یاد آور شد: هنگامی که برنامه ریزان و تصمیم سازان و صاحبان املاک و تمامی ذی نفوذهای این حوزه تصمیم به برنامه ریزی می گیرند در همان لحظه در واقع باید برای میزان خسارت در برابر زلزله نیز تصمیم گیری کنند.

طباطبایی در پایان و در جمع بندی این کرسی با تاکید بر اینکه آنها باید بخوبی بدانند که قیمت زمین چگونه می تواند باعث گسترش عمودی سازی شود و بالارفتن طبقات به چه میزان بر بالارفتن خسارات تاثیر گذار است، خاطر نشان ساخت: یک ارتباط دقیق بایستی بین گروههای برنامه ریز در شهر ایجاد شود، ارتباطی که به آنها گوشزد کند مدیریت مخاطرات که بیش از یک موضوع فنی بوده، مسئله ای اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و اخلاقی است.

از بی توجهی به پروژههای تاب آور تا غفلت از تبدیل پارک سرخه حصار به قطب گردشگری

اعضای شورای اسلامی شهر تهران نکاتی را در خصوص وضعیت منطقه ۱۳ بیان کردند.

اعضای شورای اسلامی شهر تهران پس از استماع گزارش شورایاران منطقه ۱۳ به بیان نکته نظرات خود پرداختند به گونه‌ای که مجید فراهانی با اشاره به ۵ برابر شدن بودجه شهرداری منطقه ۱۳ گفت: در راستای عدالت منطقه‌ای و توجه به مناطق محروم طی سه سال اخیر بودجه منطقه ۱۳، ۵ برابر شده است.

وی با بیان این که کمبود فضای سبز و بافت فرسوده در منطقه ۱۳ بیداد می‌کند، تصریح کرد: ۸ درصد واحدهای این منطقه فرسوده هستند و این در حالی است که دستورات نوسازی باید باجدیت بیشتری پیگیری شود.

فراهانی با اشاره به ناتمام ماندن پروژه‌های افزایش تاب آوری در منطقه ۱۳ گفت: احداث سوله‌های مدیریت بحران، ساخت و تجهیز محل اسکان موقت در پارک سرخه حصار و غیره هنوز نهایی نشده است و این در حالی است که باید فکری به حال این مسائل کنیم.

وی با اشاره به حضور پادگان‌های نیروی هوایی در سطح منطقه ۱۳ اظهار کرد: باید اقدامی که برای پادگان ۰۶ انجام شد برای پادگان‌های نیروی هوایی نیز انجام شود تا بتوانیم نسبت به افزایش سرانه فضای سبز در منطقه ۱۳ اقدام کنیم.

تبدیل سرخه حصار به قطب گردشگری

در ادامه حجت نظری عضو کمیسیون فرهنگی نیز با بیان این که پارک سرخه حصار تنها مرکز فرهنگی منطقه ۱۳ است، افزود: با این که سرخه حصار می‌تواند تبدیل به قطب گردشگری شود؛ اما این موضوع با جدیت پیگیری نمی‌شود و اهتمام لازم را ندارند و لازم است شهرداری تلاش خود را بیشتر کند تا بخش زیادی از مشکلات مردم با تبدیل شدن پارک سرخه حصار به قطب گردشگری رفع شود.

نامه به حناچی برای مشارکت جدی شورایاران

در ادامه احمد مسجد جامعی عضو کمیسیون فرهنگی شورای شهر تهران نیز با اشاره به سالگرد ارتحال امام خمینی(ره) گفت: امام خمینی همواره تاکید می‌کردند که کار مردم را به خودشان واگذار کنید که این تفکر مبنای شکل‌گیری شورای شهر شد.

وی با بیان این که در ساختار اولیه شورای شهر تهران قرار بود که شورای محله و منطقه نیز شکل گرفته شود اما به دلیل رفت و آمدهای انجام شده با شورای نگهبان ساختار عوض شد، افزود: بعد از یک مدتی از آن جایی که جایگاه مردم در منطقه و محله دیده نمی‌شد شورایاران شکل گرفت اما جای سوال است که جایگاه شورایاران در تصمیم‌گیری‌های محلی کجاست؟

مسجد جامعی با اشاره به مصوبات شورای پنجم در راستای افزایش تعامل و همکاری با شوراییاران گفت: قرار بود تعامل و همکاری مدیریت شهری با شوراییاران مشخص شود که حتی قرار بود یک سندی تدوین شود که نیمه کار ماند.

وی خطاب به هاشمی گفت: شما به آقای حناچی نامه نوشتید که حضور و مشارکت شوراییاران جدی تلقی شود و لازم است که با حضور شوراییاران پروژه‌های محلات را تدوین کنیم اما آن هم بلا تکلیف مانده است.

اصرار شهرداری به اجرای طرح ترافیک همزمان با افزایش ۱۰۰ درصدی کرایه تاکسی در تهران
زیر سایه اهمال شهرداری تهران کرایه خطوط تاکسیرانی بین ۵۰ تا ۱۰۰ درصد نسبت به سال گذشته افزایش پیدا کرده است.

پس از کش و قوس‌های فراوان سرانجام معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران اعمال نرخ کرایه مصوب سال ۹۹ شورای شهر تهران را به ناوگان حمل و نقل عمومی جهت اجرا ابلاغ کرد.

بر اساس قانون زمانی که لایحه مالی شهرداری تهران برای هر سال در شورای شهر تهران بررسی می‌شود، کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران به بررسی جوانب افزایش نرخ کرایه ناوگان حمل و نقل عمومی می‌پردازد و پس از انجام اصلاحات لازم از سوی کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران لایحه در دستور بررسی شورای شهر قرار می‌گیرد.

اسفند ۹۸ زمانی که لایحه کرایه ناوگان حمل و نقل عمومی در شورای شهر تهران در حال بررسی بود، معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در نظر داشت تا همسو با تورم ۴۰ درصدی نرخ کرایه ناوگان حمل و نقل عمومی پایتخت افزایش پیدا کند که این خواسته با مخالفت کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران مواجه شد.

مخالفت کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران بی دلیل نبود، زیرا اگر مصوبه افزایش نرخ کرایه ناوگان حمل و نقل عمومی پایتخت همسو با میزان تورم ۴۰ درصدی افزایش پیدا می‌کرد، سدی به نام فرمانداری تهران مانع اجرای آن می‌شد.

رفت و آمدهای لایحه افزایش کرایه ناوگان حمل و نقل عمومی بین کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران و معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران سرانجام موجب شد نرخ کرایه ناوگان حمل و نقل عمومی در سال ۹۹ نسبت به سال ۹۸، ۲۵ درصد افزایش پیدا کند.

پیش از به پایان رسیدن سال ۹۸ شهرداری تهران با ارائه لایحه‌ای دو فوریتی از شورای شهر تهران خواست این مجوز را به شهرداری بدهد تا به دلیل افزایش ۵۰۰ تومانی نرخ هر لیتر بنزین، نرخ کرایه ناوگان تاکسیرانی پایتخت ۱۱ درصد افزایش پیدا کند.

اعضای شورای شهر تهران تنها چند روز مانده به پایان سال ۹۸ با بیشترین آرا نظر موافق خود را با افزایش ۱۱ درصدی نرخ کرایه برای روزهای باقی مانده سال اعلام کردند.

این شکل اقدام شورای شهر تهران انتقادهای زیادی را به دنبال داشت و بسیاری از کارشناسان این اقدام مدیریت شهری را حربه‌ای دانستند تا این افزایش ۱۱ درصدی در ضریب پایه افزایش نرخ کرایه در سال ۹۹ (۲۵ درصد) و به زبان ساده نرخ کرایه در سال ۹۹، ۳۶ درصد افزایش پیدا کند.

محسن هاشمی رئیس شورای شهر تهران در گفت‌وگو با خبرنگار حوزه شهری گروه اجتماعی باشگاه خبرنگاران جوان، در پاسخ به این سوال که چرا در بازه زمانی ده روز مانده به پایان سال جاری لایحه دو فوریتی افزایش ۱۱ درصدی نرخ کرایه در سال مطرح و به تصویب رسید؟ با کنایه گفت: به نظر من این سوال شما سوالی انحرافی است و پس از افزایش نرخ بنزین این اجازه از سوی دولت داده شد تا نرخ کرایه را شهرداری تا سقف ۱۱ درصد افزایش دهد.

رئیس شورای شهر تهران افزود: ما در شورای شهر تهران لایحه دو فوریتی شهرداری برای افزایش ۱۱ درصدی نرخ کرایه تاکسی را به تصویب رساندیم و باید به این نکته اشاره کنم که پیش از ارائه لایحه از سوی شهرداری تهران بخشنامه افزایش قیمت از سوی فرمانداری ابلاغ شده بود.

محمد علیخانی رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران در گفت‌وگو با خبرنگار حوزه شهری گروه اجتماعی باشگاه خبرنگاران جوان، درباره افزایش ۱۱ درصدی نرخ کرایه تاکسی در سال جاری گفت: پس از افزایش نرخ بنزین در آبان ماه وزارت کشور افزایش نرخ کرایه ۱۱ درصدی برای کلانشهرها و ۱۴ درصدی برای دیگر شهرها را تأیید کرد.

رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران افزود: در زمان بررسی میزان افزایش نرخ کرایه تاکسی در سال ۹۹ موضوعی مطرح شد مبنی بر اینکه تکلیف ۱۱ درصد افزایش کرایه در نرخ گذاری چه می‌شود؟ که ما در شورای شهر تهران اعلام کردیم برای قانونی شدن این اقدام باید موضوع در صحن شورای شهر تهران در قالب لایحه مطرح و به تصویب اعضای شورای شهر برسد.

در همان زمان علیرضا قنادان مدیر عامل سازمان تاکسیرانی شهرداری تهران ضمن رد ادعاهای مطرح شده گفت: این افزایش نرخ کرایه تنها برای روزهای پایانی سال ۹۸ است و تنها به نرخ مصوب ۹۸ خطوط

تاکسیرانی که به شکل برچسب بر روی شیشه خودروها نصب شده است، ۱۱ درصد اضافه می‌شود و این ضریب در نرخ کرایه سال ۹۹ اعمال نمی‌شود.

همین شکل تصمیم‌گیری موجب شد بسیاری از رانندگان ناوگان تاکسیرانی با احتساب جیب خود و داشتن یا نداشتن پول خرد ۱۱ درصد افزایش نرخ کرایه را پای مسافران تاکسی حساب کنند.

با تمام انتقادهای موجود هیئت تطبیق فرمانداری تهران نیز موافقت خود را با افزایش ۱۱ درصدی نرخ کرایه اعلام کرد و این افزایش نرخ جهت اجرا به شهرداری تهران ابلاغ شد.

شیوع ویروس کرونا در پایتخت و غافلگیری مدیریت شهری در این زمینه موجب شد برای جلوگیری از بروز مشکلات احتمالی برای شهروندان و رفاه حال آنها اعمال نرخ کرایه مصوب سال ۹۹ شورای شهر تهران در ناوگان حمل و نقل عمومی به حالت تعلیق درآید.

بر اساس قانون باید هر ساله اعمال نرخ کرایه مصوب شورای شهر تهران از تاریخ ۱۵ فروردین ماه در شهرها اجرا شود که به دلیل شیوع ویروس کرونا در پایتخت این امر محقق نشد.

پس از گذشت دو ماه نیم از موعد مقرر اعمال نرخ مصوب کرایه ناوگان حمل و نقل عمومی، شورای شهر تهران (کمیسیون عمران و حمل و نقل) بسته‌ای با عنوان بسته ترافیکی تهیه کرد و در آن بندی گنجانده که در صورت موافقت ستاد مقابله با کرونای شهر تهران و اعمال نرخ کرایه‌های مصوب سال ۹۹ ناوگان حمل و نقل عمومی شهرداری تهران از یکم خرداد ماه اجرا شود.

بسته ترافیکی پایتخت به تصویب ستاد مقابله با کرونا رسید و ناوگان حمل و نقل عمومی به جز تاکسیرانی نرخ کرایه سرویس دهی ناوگان خود را افزایش دادند.

در این میان سازمان تاکسیرانی شهرداری تهران اعلام کرد نرخ کرایه مصوب سال ۹۹ شهرداری تهران (افزایش ۲۵ درصدی) از اولین روز کاری پس از تعطیلات عید سعید فطر اعمال می‌شود.

جدا از این پرسش که چرا سازمان تاکسیرانی شهرداری تهران بر خلاف دیگر ناوگان حمل و نقل عمومی (مترو و اتوبوس) اعمال نرخ کرایه مصوب سال ۹۹ ناوگان تاکسیرانی را بعد از تعطیلات عید سعید فطر اعلام کرد، این پرسش مطرح می‌شود که در صورت ادامه اجرای فاصله‌گذاری اجتماعی تکلیف کرایه یک مسافر کمتر چه می‌شود؟

علیرضا قنادان مدیر عامل سازمان تاکسیرانی شهرداری تهران در گفت‌وگو با خبرنگار حوزه شهری گروه اجتماعی باشگاه خبرنگاران جوان، در پاسخ به این سوال که پس از اعمال نرخ کرایه مصوب سال ۹۹ ناوگان

تاکسیرانی آیا اجرای طرح فاصله گذاری اجتماعی در ناوگان تاکسیرانی ادامه پیدا می کند یا خیر؟ گفت:
اجرای طرح فاصله گذاری اجتماعی (سوار کردن تنها ۳ مسافر در تاکسی) همچون گذشته در ناوگان
تاکسیرانی پایتخت ادامه دارد.

مدیر عامل سازمان تاکسیرانی شهرداری تهران در پاسخ به این سوال که محاسبه نرخ کرایه یک مسافر کمتر
پس از اعمال نرخ کرایه سال ۹۹ مصوب شورای شهر تهران به چه شکل می شود؟ گفت: در برچسب نرخ
کرایه مشخص شده است که تقسیم کرایه بین دیگر مسافران به چه شکل است.

این شکل اظهار نظر از سوی فرد اول سازمان تاکسیرانی موجب به وجود آمدن سوال هایی در ذهن مخاطب
می شود که یکی از آنها این است که سازمان تاکسیرانی شهرداری تهران بر اساس قانون باید در بیشترین
میزان ۲۵ درصد نرخ کرایه خود را برای سال ۹۹ افزایش دهد و با محاسبه تقسیم کرایه یک مسافر کمتر بر
روی برچسب نرخ کرایه با کدام مجوز انجام شده است.

افزایش نرخ کرایه ناوگان حمل و نقل عمومی در پایتخت نیاز به مصوبه تصمیم گیر آن یعنی شورای شهر
تهران دارد.

اگر سازمان تاکسیرانی شهرداری تهران بخواهد در برچسب های کرایه خود دو نرخ (یک نرخ با احتساب ۳
مسافر و نرخ دیگر با احتساب ۴ مسافر) درج کند، به طور حتم محاسبه و درج نرخ کرایه با احتساب ۳ نفر به
تأیید شورای شهر تهران نرسیده است.

در کنار بی قانونی سازمان تاکسیرانی در اعمال دو نرخ کرایه در برچسب نرخ کرایه تاکسی، یکی دیگر از
مواردی که موجب اعتراض بسیاری از شهروندان شده است، افزایش لجام گسیخته نرخ کرایه ناوگان
تاکسیرانی شهرداری تهران در بسیاری از خطوط است، به گونه ای که هیچ یک از مصوبات افزایش نرخ کرایه
مصوب سال ۹۹ از سوی رانندگان تاکسی رعایت نمی شود، به عنوان مثال نرخ کرایه خط ونک-دانشگاه
الزهرا(س) در سال گذشته برای هر نفر ۲ هزار تومان بود که این مبلغ برای هر نفر به ۳ هزار و ۳۰۰ تومان
افزایش پیدا کرده است که هیچ همخوانی با افزایش ۲۵ درصدی نرخ کرایه مصوب سال ۹۹ شورای شهر
تهران ندارد.

یکی دیگر از مدل های افزایش نرخ کرایه در ناوگان تاکسیرانی را می توان در افزایش ۱۰۰ درصدی نرخ کرایه
خط فلکه دوم تهرانپارس به ونک مشاهده کرد که نرخ کرایه این مسیر از ۵ هزار تومان به ۱۰ هزار تومان
افزایش پیدا کرده است.

یکی دیگر از نمونه های افزایش نرخ کرایه بی ضابطه ناوگان تاکسیرانی، خط ابتدای میرداماد تا انتهای
میرداماد است که کرایه آن از مبلغ ۲ هزار تومان به ۳ هزار و ۳۰۰ تومان افزایش پیدا کرده است.

در مثالی دیگر از سوءمدیریت سازمان تاکسیرانی در نرخ کرایه مصوب شورای شهر تهران می‌توان به خط ونک به کرج اشاره کرد که کرایه ۱۰ هزار و ۷۰۰ تومانی آن به ۱۴ هزار تومان افزایش پیدا کرد و در ادامه با اجرای فاصله گذاری اجتماعی (ممنوعیت سوار کردن ۳ مسافر در صندلی عقب تاکسی) این نرخ برای هر مسافر به ۱۷ هزار تومان افزایش پیدا کرد.

این بی قانونی در اخذ کرایه ناوگان تاکسیرانی را می‌توان در خط نبرد شمالی به محلاتی دید که نرخ کرایه هزار و ۸۰۰ تومان برای هر نفر به ۳ هزار تومان افزایش پیدا کرده است.

این‌ها تنها نمونه‌ای کوچک از افزایش خودسرانه و بی‌ضابطه نرخ کرایه ناوگان تاکسیرانی زیر سایه اهمال مدیران شهری است که رانندگان تاکسی به جای اعمال افزایش نرخ کرایه ۲۵ درصدی مصوب سال ۹۹، بین ۵۰ تا ۱۰۰ درصد نرخ کرایه خطوط تاکسی را افزایش داده اند.

شهرداری تهران در حالی باز تأکید به اجرای محدودیت‌های ترافیکی (طرح ترافیک و طرح کاهش آلودگی هوا) در پایتخت دارد که با اجرای این طرح درآمدزا برای شهرداری تهران بسیاری از شهروندان به سمت استفاده از ناوگان سوق پیدا می‌کنند که باز هم از سوی سازمان تاکسیرانی قانون در آن اجرا نمی‌شود.

خوشبختانه می‌توان گفت ستاد مقابله با کرونا به عنوان بزرگترین سد به منظور حفظ سلامت شهروندان در روزهای کرونایی پایتخت در مقابل شهرداری تهران برای اجرای مجدد محدودیت‌های ترافیکی (طرح ترافیک و طرح کاهش آلودگی هوا) ایستاده و این اجازه را به شهرداری تهران نمی‌دهد که برای کسب درآمد سلامت شهروندان را در خطر بیندازد.

پیش‌تر پیروز حناچی شهردار تهران در گفت‌وگویی اعلام کرد با لغو طرح ترافیک در پایتخت ۴۰ دقیقه زمان می‌برد که من از دفتر کارم (ساختمان شهرداری در خیابان بهشت) به ابتدای خیابان برسم.

حال می‌توان گفت شهردار تهران به جای آن که به فکر سهولت تردد خود در پایتخت باشد و در کنار آن منبع درآمد روزانه ۲ میلیارد تومانی شهرداری از محل اخذ عوارض طرح ترافیک را احیا کند، نظارت بیشتری بر نهادهای زیر مجموعه شهرداری داشته باشد تا در شرایط اقتصادی موجود مردم قربانی سوء مدیریت شهرداری تهران نشوند.

بانکداری اسلامی موتور محرک رونق تولید/ تحقق شعار سال با همت قوای سه گانه

دکتر حسین محمد پور زرنندی پیرامون شعار سال با اشاره به نقش بانکها در تحقق فرمایشات رهبری گفت: تکیه بر توان متخصصان داخلی و قرار گرفتن در مسیر تولیدو جهش آن، کشور را در نقطه صعودی قرار داده و بانکداری اسلامی موتور محرکی برای رونق تولید است.

دکتر حسین محمد پور زرنندی ریاست انجمن علمی اظهار داشت: در چند سال گذشته مقام معظم رهبری مکررا در پیام های نوروزی به اقتصاد مقاومتی، توجه به تولید داخلی، رونق تولید و امسال نیز جهش تولید تاکید داشته اند. نظر ایشان بیشتر از بعد اقتصادی است و موتور محرک آن تولید داخلی است.

پور زرنندی افزود: زمانی می توان گفت که اقتصاد پیشرو است که تولید ناخالص ملی افزایش یابد با توجه به اینکه محورهای متعددی برای اقتصاد پیشرو در کشور وجود دارد اما با شاخص هایی که مشاهده می شود تولید در اولویت قرار می گیرد از همین رو رهبر معظم انقلاب سال گذشته را به نام رونق تولید نامگذاری کردند و هدف ایشان خروج از شرایط رکود برای کشور بود تا کلیه واحدها و کارخانجات از رکود خارج شده و رونق بگیرد خود رونق یک پله جلوتر قرار دارد از این رو موتور محرک اقتصاد شروع به حرکت می کند.

رئیس انجمن علمی اقتصاد شهری ایران در ادامه تصریح کرد: بعد از رونق تولید باید کشور جهش در تولید داشته باشد و با حرکت رو به جلو آمار تولید را افزایش دهد. البته این امر نیز باید با در نظر گرفتن شرایط کیفی کار و همه مباحثی که در کیفی سازی محصولات مهمند در نظر گرفته شود.

پور زرنندی افزود: مهمترین نکته ای که از سخنان رهبری می توان دریافت تحریم های ظالمانه ای است که چندین سال پیایی گریبان کشور را توسط متخاصمین گرفته و ایران را در محدودیت اقتصادی قرار داده است. قطع یقین دشمن در حال رصد پیشرفت ایران به سمت خودکفایی است بنابراین بحثی که مقام معظم رهبری از اقتصاد مقاومتی آغاز کردند در واقع درونگرایی و بازگشتن به نیروهای داخلی، تولید داخل، تحرکات داخلی و تکیه بر توانایی نیروهای داخلی است لذا زمانی که کشور در شرایط تحریم بتواند به رونق تولید جهش بدهد شکست دشمن و شکست تحریم ها را خواهد دید.

رئیس انجمن علمی اقتصاد شهری ایران با اشاره به اینکه زمانی می توانند فشارها را علیه ایران افزایش دهند که کشور در نقطه نزولی و ضعف قرار داشته باشد، تاکید کرد: این بحث را می توان در همین شرایط موجود کشور با وجود کرونا مشاهده کرد لذا اقلام بهداشتی و نیاز دارویی مورد نیاز کشور توسط آمریکا مورد تحریم قرار گرفته و ایران در محدودیت به سر می برد.

وی افزود: بنابراین با تکیه بر توان متخصصان داخلی می توان بر این محدودیت و محرومیت ها فائق آمد و واقعا می توان در بحث دارو، غذا، و کالای اساسی هم رونق و هم جهش تولید داشت .

پورزرندی در پاسخ به این سوال که نقش اقتصاد دانان در تحقق شعار سال چیست؟ به «شهر فردا» گفت: واقعیت این است که تمام قوانین و مقررات و شرایط کشور بایستی در جهت آسان سازی و ساده سازی مقررات و فرصت سازی برای تولید انجام گیرد به واقع دولت باید شرایط و زیر ساختها را آماده و حمایت کند، همچنین مجلس با وضع قوانین و مقرراتی که تولید کننده را به اشتیاق برای تولید وادارد بپردازد. کمالینکه با تغییر این شرایط و ساده شدن مقررات برای تولید کننده از گمرک و واردات کالای مورد نیاز تولید کنندگان تا خود تولید به گونه ای ساده شود که رقبت برای تولید افزایش یابد.

نکته دیگری که در این کرسی مطرح شد و می توان بدان اشاره نمود تاکید بر این بود که نظام بانکی و سیستم بانکی نیز برای جهتش تولید به میدان آید، کما اینکه این حرکت در جهت بازسازی دستگاه ها و تجهیزات کارخانه ها تحقق یابد چرا که برخی از این دستگاه ها به دلیل خرابی و کارکرد بسیار زیاد انرژی بر شده اند و باید نوسازی و بازسازی شوند بنابراین نقش بانکها در این امر بسیار پر رنگ تر است از طرفی شرکت های دانش بنیان، جوانان و متخصصان در این زمینه می توانند تحولات اساسی ایجاد کنند و لذا از کمک و مساعدت خود در جهت رونق تولید دریغ نداشته باشند.

وی با تاکید بر اینکه شرکتهای دانش بنیان با منابع کوچک می توانند کارهای بزرگی انجام دهند تاکید کرد: هم گرایش فکری، هم مقررات و قوانین همه برای آماده سازی زیرساختهای تولید و خود کفایی تصحیح شوند. بحث اقتصاد مقاومتی که چندین سال است رهبر معظم انقلاب بر آن تاکید دارند و روحیه جهادی برای تحقق اقتصاد مقاومتی به میدان بیایند، هر سه قوه مساعدت لازم را داشته باشند تا این امر محقق شود.

این اقتصاد دان پیرامون نقش بانکها در تحقق شعار سال اظهار داشت: واقعیت این است که سیستم و موتور محرک اقتصاد کشور نظام بانکی و پولی است با توجه به اینکه بازار سرمایه (بورس) هم نقش دارد اما موتور محرک نظام بانکی است و باید دید که اشکالات کار کجاست؟

پورزرندی اذعان داشت: در شرایط فعلی کشور، وقتی تسهیلاتی در اختیار تولید کننده قرار می گیرد موانع و محدودیت های فراوانی در مقابل تولید کننده قرار دارد که واقعا یکی از مواردی است که دست تولید کننده را با وجود هزینه های مالی بسته است، لذا با توجه به اینکه هزینه های مالی تولید کنندگان ایران نسبت به اکثر کشورهای دنیا بالاست و از طرفی نظام بانکی می گوید قیمت تمام شده پول بالاست. در نتیجه می توان گفت با استقرار نظام بانکداری اسلامی و اعتماد مردم به بانکها برای سپرده گذاری و اعتماد به اینکه این سپرده گذاریها صرف بنگاه داری و افزایش سود برای بانکها نخواهد شد این منابع در جهت تولید و در دست تولید کننده قرار می گیرد و با ایجاد این اعتماد سازی میان نظام بانکی و مردم می توان به بانکداری اسلامی دست یافت و جهشی در تولید داخلی ایجاد کرد.

وی افزود: با استفاده از نقطه نظرات متخصصین نظام بانکداری اسلامی مصوب و اشکالاتی که از قبل وجود داشته مرتفع شده لذا باید در مجلس این امر ضمیمه شود و با تحرکاتی که در خود سیستم نظام بانکی انجام می گیرد اعتماد پولی را نسبت به خود جلب کند تا بتواند هم در قیمت تمام شده پول و هم مصرف منابع در راستای تولید کاری از پیش ببرد.

رئیس انجمن علمی اقتصاد شهری ایران در پایان و در جمع بندی این کرسی خاطر نشان ساخت: به نظر می رسد در شرایط موجود که بحث کووید ۱۹ مطرح است و اقتصاد و مجموعه های کشور تعطیل است باید نشست و اندیشید که مردم و نظام اسلامی ایران می توانند از این سختیها به راحتی عبور کنند چرا که کشور متخصصان و متفکران و نخبگانی دارد که می توانند بهترین نسخه را برای گذر از این شرایط بیچند و این شرایط ایجاد شده فرصتی است برای اندیشیدن به دوره ای که گذارست و باید اندیشید که چه فشاری را مردم متحمل شدند، بنابراین باید فکری شود تا جهش تولید در دستور کار قرار گرفته تا شرایط بهتری برای آینده کشور که قطعا به دست توانمندان محقق خواهد شد، رخ دهد.

افزایش ضریب نفوذ شهرداری تهران در سازمان های جهانی

معاون روابط بین الملل شهرداری تهران، اقدامات و برنامه های شهرداری پایتخت در عرصه بین الملل را تشریح کرد.

زهیر صباغ پور با اشاره به برنامه های معاونت امور بین الملل شهرداری تهران گفت: این روزها بحث دیپلماسی شهری بیش از گذشته مورد توجه قرار گرفته است، چرا که دولت ها در تمام دنیا در حال کوچک شدن هستند و شهرداری ها به عنوان نماینده مردم و شهروندان می توانند به بازوهای کمکی دولت ها در حل بسیاری از مشکلات تبدیل شوند.

وی با بیان اینکه امروزه بیش از ۶۰ درصد مردم دنیا در شهرها زندگی می کنند و این موضوع یک پشتوانه قوی برای دیپلماسی شهری به شمار می آید، گفت: دیپلماسی شهری که معادل فارسی اصطلاح "Urban Diplomacy" است؛ به هنر مذاکره، چانه زنی و تعامل با دیگر شهرهای جهان، سازمان های بین المللی، NGO های فعال در سطح جهانی و دیگر موجودیت های در این عرصه، با هدف دستیابی به منافع شهری گفته می شود که امروزه دیپلماسی شهری در سطح جهان اهمیت ویژه ای دارد، از یک نگاه بسیاری از مشکلاتی که از طریق دیپلماسی رسمی و دولتی قابل حل نیست، در ساحت دیپلماسی شهری قابل حل است، این موضوع اولاً به جنس کمتر سیاسی دیپلماسی شهری و دوماً به حساسیت کمتر رسانه ها و مردم بر آن بر می گردد.

وی افزود: تهران پتانسیل زیادی در این حوزه دارد که بخشی از این موضوع به پایتخت کشوری چون ایران بودن، به عنوان یک کشور خاص در معادلات منطقه ای و جهانی، و بخش دیگر آن به موقعیت خاص جغرافیایی و تاریخی شهر تهران بر می‌گردد.

صباغ پور با اشاره به شیوع ویروس کرونا در دنیا ادامه داد: ما سعی کردیم موضوع کرونا را از یک تهدید به یک فرصت تبدیل کنیم و ما با تکیه بر این اصل که کرونا نگرانی و دغدغه مشترک مدیران شهری در نقاط مختلف جهان است، جنبشی میان شهرهای مختلف ایجاد کردیم. شهردار تهران در روزهای اخیر تماس هایی با شهرداران شهرهای مختلف از جمله سئول، مسقط، بوداپست، وین، لندن و ... در خصوص حل مشکلات پیش آمده در پی شیوع کرونا داشته است.

معاون روابط بین الملل شهرداری تهران با تاکید بر اینکه مذاکرات مستقیم دکنتر حناچی با شهرداران شهرهای دیگر دنیا می تواند نقطه عطفی در تاریخ دیپلماسی شهری تهران باشد، گفت: در همه دنیا معمولا شهرداران، افرادی غیرسیاسی، با پیشینه هنری، فرهنگی و یا علمی هستند و به همین دلیل می توان با اتکا به روابط موجود با شهرداران دیگر شهرهای جهان و بر بستر دیپلماسی شهری، برخی مسائل و مشکلات موجود را حل کرد.

وی افزود: شهردار تهران در این تماس ها علاوه بر ارائه گزارشی از اقدامات شهرداری تهران در موضوع مهار ویروس کرونا، در باب تاثیر تحریم های ظالمانه آمریکا علیه ایران نیز توضیحاتی ارائه کرده و بر این موضوع انگشت تاکید نهاده که ایران فقط با ویروس کرونا نمی جنگد، بلکه ویروس تحریم نیز باعث ایجاد مشکلات عدیده ای برای خدمت رسانی به شهروندان تهرانی شده است.

صباغ پور با تاکید بر اینکه شهرداری تهران در این مدت در حوزه بین الملل توانسته کارنامه قابل قبولی داشته باشد، گفت: در این مدت شهرداری تهران با سازمان جهانی بهداشت، ارتباط خوبی برقرار کرده و ضمن استفاده از دانش و تجربیات این سازمان، تجربیات خود را در زمینه مبارزه با شیوع کرونا در محیط های شهری را به کارشناسان آن سازمان ارائه کرده است، شهرداری تهران همچنین کارگروه هایی با مشارکت شهرداری پکن و سایر کلانشهرهای جهان ایجاد کرده است تا از پتانسیل و ظرفیت های بین المللی مناسب تری بهرمنند شود.

معاون روابط بین الملل شهرداری تهران با تاکید بر اینکه نهاد شهرداری در همه دنیا، غیر سیاسی بوده و تابع قوانین سیاسی نیست، گفت: شهرداری تهران تلاش دارد ضریب نفوذ خود را در سازمان های بین المللی شهری نیز اعم از ایزوکارپ، متروپلیس و غیره را افزایش دهد.

وی با تاکید بر اینکه بسیاری از شهرهای دنیا تمایل دارند ارتباط خود را با تهران افزایش دهند، افزود: ما نسبت به اتخاذ راهکارهایی برای استفاده حداکثری از پتانسیل های موجود اقدام خواهیم کرد چراکه شهرداری تهران عضو برخی سازمان های بین المللی در حوزه شهری است که این سازمان ها حلقه واسط میان شهرهای مختلف جهان نیز هستند. این سازمان ها در بحث هم‌رسانی تجارب موفق و ناموفق شهری، در حوزه های مختلف فعالیت دارند و از این جهت برقراری ارتباط موثرتر با آنان برای ما از اهمیت ویژه ای برخوردار است.

صباغ پور با بیان اینکه معاونت بین الملل تلاش کرده است تا مدیران حوزه های مختلف شهری را نسبت به گذشته به عرصه بین الملل علاقه مندتر کند، افزود: معتقدیم در شهرداری تهران اتفاقات خوبی در حال وقوع است که پتانسیل لازم برای دیده شدن در سطح جهانی را دارد، و این موضوع در نهایت باعث ارتقا جایگاه تهران در میان شهرهای جهان می شود.

وی اضافه کرد: یکی از مباحث مهم در این حوزه، جایزه جهانی خشت طلایی است که آذر ماه سال جاری برگزار خواهد شد و جوایز مربوطه به تجارب برتر شهری در محورهای مختلف اهدا می شود اما امسال با توجه به شیوع ویروس کرونا، اگر نتوانیم این فستیوال را به صورت فیزیکی برگزار کنیم، قطعاً آن را به صورت مجازی و آنلاین برگزار خواهیم کرد و از حضور سازمان های بین المللی همچون یوان هبیتات (UN Habitat)، متروپلیس (Metropolis)، ایزوکارپ (ISOCARP) یو سی ال جی (UCLG) و ... بهره مند خواهیم شد.

معاون روابط بین الملل شهرداری تهران با تاکید بر اینکه با توجه به شیوع ویروس کرونا، یک محور ویژه تحت عنوان سلامت و مدیریت شهری، به جایزه خشت طلایی امسال اضافه خواهد شد تا تجربیات موفق شهرهای مختلف دنیا در مهار کرونا ارائه شود، گفت: تلاش می کنیم تا در ارتباط با اهداف شهرداری، با سازمان های بین المللی ارتباط بگیریم و کارگروه های مشترکی نیز داشته باشیم، به گونه ای که در راستای تحقق شهر دوستدار کودک با یونیسف، همکاری داشته و در حوزه پسماند و بهره وری انرژی نیز با یوان دی پی (UNPD)، همکاری های مشترک داریم؛ لذا ارزیابی ما این است که علی رغم تحریم های ظالمانه موجود، با توجه به توانمندی ها و پتانسیل های داخلی و نیز علاقه شهرهای مختلف جهان به تقویت همکاری در حوزه های مختلف شهری، انشا... میتوانیم اقدامات موثر و درخشانی در آینده داشته باشیم.