ایرانشهر

تولید ۶۳۰ واگن مترو با فاینانس چینی

قائم‌مقام واگن‌سازی تهران با اعلام اینکه فاینانس چینی برای تولید واگن مترو تابستان امسال عملیاتی شد، گفت: بر این اساس ۶۳۰ واگن با ۵۵ درصد سهم داخل تولید خواهد شد. محمد رجبی در گفت‌وگو با تسنیم با یادآوری اینکه فاینانس چینی نیمه تابستان امسال عملیاتی شد، اظهار کرد: بر این اساس قرار است ۶۳۰ واگن مترو ساخته شود. او با اعلام اینکه قرارداد تولید واگن ۵ ساله بوده که یکسال آن سپری شده است، افزود: بر این اساس قرار است میزان داخلی‌سازی این تعداد واگن به ۵۵ درصد برسد. قائم‌مقام واگن‌سازی تهران با یادآوری اینکه مبلغ فاینانس چینی حدود ۹۰۰ میلیون یورو است، گفت: قرار است اولین محموله CBU بهمن ۱۴۰۴ وارد کشور شود.

سود خالص سازمان راهداری طی ۶ ماه ۲ برابر شد

بررسی گزارش سازمان حسابرسی کشور نشان می‌دهد سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در نیمه نخست سال گذشته حدود ۲۱ هزار میلیارد تومان درآمد داشته است. به گزارش تسنیم، بر اساس گزارش سازمان حسابرسی کشور، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در شش ماه منتهی به ۳۱ شهریور ۱۴۰۳ بالغ بر ۲۰۸۵۰۶۴۸۸ میلیون ریال معادل حدود ۲۱ هزار میلیارد تومان درآمد عملیاتی داشته است. این میزان درآمد در مقایسه با مدت مشابه سال قبل از آن (۱۴۹۸۹۷۶۳۴ میلیون ریال) کمی بیش از ۳۹ درصد افزایش یافته است. هزینه‌های مربوط به راهداری و نگهداری جاده‌ها طی بازه اشاره شده ۱۴۴۴۳۹۹۷۰ میلیون ریال (۱۴ هزار و ۴۴۳ میلیارد تومان) بوده که حدود ۳۵۰۰ میلیارد تومان از مدت مشابه آن در سال ۱۴۰۲ بیشتر بوده است. سود خالص سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در شش ماه نخست سال گذشته ۲۹۵۰ میلیارد تومان بوده که تقریبا ۲ برابر سود نیمه نخست سال ۱۴۰۲ است.

ضرورت استفاده از تمام توان تامین ناوگان ریلی

دبیر انجمن صنایع ریلی با بیان اینکه توان تامین ناوگان ریلی به‌طور کامل در کشور وجود دارد، خواستار استفاده هرچه بیشتر از توان و ظرفیت تولیدکنندگان داخلی شد. به گزارش ایرنا، رحمت‌الله پوربابایی افزود: امروز به‌طور متوسط ۱۵ درصد ظرفیت کارخانجات صنعت ریلی در کشور فعال است و با وجود مشوق‌هایی از جمله ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید و تبصره ۱۸، اما در عمل حمایتی را از این صنعت در کشور شاهد نیستیم. او گفت: با وجود مواردی همچون صرفه‌جویی در مصرف سوخت، بالا بودن ایمنی و کاهش تصادفات جاده‌ای و... حمل‌ونقل ریلی بسیار بهتر از حمل‌ونقل جاده‌ای است اما حمایت‌ها از این صنعت در حد شعار باقی مانده است. پوربابایی بیان کرد: به‌طور نمونه در زمینه تخصیص ارز، در سال ۱۴۰۲ کل ارز تخصیص یافته به این صنعت ۱۳۰ میلیون دلار بود، اما صنعت خودروسازی حدود ۱۳ میلیارد یورو ارز در اختیار گرفت. او ادامه داد: در ۶ ماه نخست امسال نیز در حالی که ۶ میلیارد دلار ارز به صنعت خودرو تخصیص داده شد، اما سهم صنعت ریلی فقط ۲۰۰ میلیون یورو بود که شامل بخش‌های مختلف مترو، راه‌آهن، بهره‌بردار، تولیدکننده و غیره می‌شود. وی با اشاره به تحریم‌ها علیه کشورمان و فعال شدن مکانیزم ماشه گفت: شرکت‌های داخلی توان آن را دارند که هر گونه قطعات را از خارج از کشور تامین کنند و این تحریم‌ها تاثیر آنچنانی بر صنعت ریلی ندارد و باید گفت بیشترین تاثیرگذاری منفی را تحریم‌های داخلی دارد. پوربابایی تصریح کرد: به عنوان مثال ۳۱ سامانه در کشور داریم که شرکت‌های ریلی باید کارهای خود را در این سامانه‌ها به انجام برسانند، در حالی که معتقدیم می‌توان همه آنها را در قالب یک سامانه ساماندهی کرد و از پیچیدگی‌های داخلی کاست.

فرصت‌های سرمایه‌گذاری متناسب با سرمایه‌های خُرد

رییس سازمان هواپیمایی کشوری با بیان اینکه راهبرد اصلی توسعه صنعت هوایی، جذب سرمایه‌های خرد است، گفت: متناسب با سرمایه‌های خُرد افراد، پیشنهاد سرمایه‌گذاری داریم. به گزارش ایرنا، حسین پورفرزانه در گفت‌وگویی اظهار کرد: این مهم می‌تواند به چند روش انجام شود که از جمله آنها در فضای بورس و بانک‌هاست، به‌طوری که سرمایه‌های بزرگی که توسط بورس‌ها و بانک‌ها فراهم می‌شود را می‌توان در حوزه‌های مختلف صنعت هوایی سرمایه‌گذاری کرد. پورفرزانه ادامه داد: سازمان هواپیمایی کشوری بر اساس میزان سرمایه افراد برایشان پیشنهاد سرمایه‌گذاری دارد. به‌طور مثال اگر شخصی ۳۰۰ هزار دلار سرمایه داشته باشد پیشنهاد تاسیس خرید ایر تاکسی هواپیمای آب نشین به وی خواهیم داد. رییس سازمان هواپیمایی کشوری توضیح داد: به تازگی موضوع ترمینال‌های آبی را در دستور کار داریم تا بتوان در بنادر یا ایستگاه‌هایی که بتوان مسافرگیری کرد هواپیماهای مسافری آب‌نشین بتوانند مسافرگیری کرده و بین جزایر پرواز کنند. او ادامه داد: اگه فردی پنج میلیون دلار سرمایه داشته باشد پیشنهاد ما خرید هواپیمای مسافربری خواهد بود. برای سرمایه ۱۰ میلیون دلاری، علاوه بر خرید هواپیما می‌توان پروازهای برنامه‌ریزی شده یا بین‌المللی را پیشنهاد کرد. پورفرزانه ادامه داد: برای سرمایه‌های کمتر تا یک میلیون دلار، پیشنهاد تاسیس مراکز آموزشی به‌طور نمونه در زمینه شبیه‌سازی پرواز می‌توان ارایه داد تا به جای اینکه خلبانان برای آموزش به خارج از کشور سفر کنند، دوره‌های آموزشی را با شبیه‌سازهای بومی خودمان در داخل کشور ببینند.

ساخت‌وساز مسکن میان دو روایت

رشد روی کاغذ، رکود در واقعیت

در حالی که نهادهای رسمی با آب‌وتاب از افزایش ۷ درصدی ساخت‌وساز در پایتخت سخن می‌گویند، صدای هشدار درباره کاهش ۳۰ تا ۵۰ درصدی ساخت‌وساز در بسیاری از استان‌ها از زبان رییس سازمان نظام مهندسی کشور به گوش می‌رسد. دو روایت کاملا متضاد از یک پدیده واحد که پرسش‌های جدی‌تری را درباره سیاست‌گذاری کلان در حوزه مسکن و ساخت‌وساز برمی‌انگیزد.

این تناقض آماری تنها یک شکاف عددی نیست؛ بلکه بازتابی از واقعیت‌هایی تلخ و ریشه‌دار در ساختار اقتصادی، سیاست‌های شهری و بی‌اعتمادی روزافزون میان جامعه و نهادهای تصمیم‌گیر است.

واقعیت‌هایی که نه می‌توان آنها را پشت عبارات فنی پنهان کرد و نه با نشست‌های رسانه‌ای مدیران بر آنها سرپوش گذاشت. رشد یک منطقه در سایه رکود سراسری، بیش از آنکه نوید بخش باشد، نشانه‌ای از توسعه نامتوازن، تمرکزگرایی و گسیختگی در سیاست‌های ملی است. بر پایه گزارش رسمی مرکز آمار، در سال ۱۴۰۳، ۵۷ هزار و ۲۳۱ واحد مسکونی جدید در پروانه‌های صادرشده از سوی شهرداری تهران ثبت شده که نسبت به سال گذشته ۷.۱ درصد رشد نشان می‌دهد. همچنین تعداد پروانه‌ها با رشد ۰۶ درصدی به ۷۴۵۷ فقره رسیده است. در همین حال، مساحت زیربناها نیز با افزایشی ۵.۹ درصدی به بیش از ۱۰ میلیون مترمربع رسیده است. این اعداد و ارقام در ظاهر، تصویری از حرکت رو به جلو ترسیم می‌کنند؛ اما وقتی این رشد محدود را در کنار رکود گسترده استان‌ها و کاهش چشمگیر صدور پروانه در سطح کشور قرار می‌دهیم، مشخص می‌شود که تهران نه تنها از واقعیت کلی کشور جدا افتاده، بلکه به تنهایی بار توهم رونق را به دوش می‌کشد.

در ظاهر، این رشد محدود در پایتخت شاید روزنه‌ای از امید باشد؛ نشانه‌ای از آنکه بازار ساخت‌وساز هنوز به‌طور کامل از نفس نیفتاده و شاید چراغ تولید در بافت‌های شهری همچنان روشن مانده است. اما در باطن، این رشد نه از بستر یک سیاست‌گذاری جامع و پایدار، بلکه حاصل تمرکز بی‌تناسب مدیریت شهری بر مناطق خاص، بافت‌های فرسوده و پروژه‌های مقطعی است.

پرسش اصلی این جاست که آیا این «رشد» کوچک، به‌معنای بازگشت واقعی رونق به بازار مسکن است؟ یا تنها نتیجه تزریق منابع، تسهیلات یا فشار بر محدوده‌ای خاص از شهر برای بهبود مصنوعی آمارها در پایان یک دوره مدیریتی؟ این روند، اگرچه به‌ظاهر نشانه‌ای از پویایی باشد، اما در نبود یک سیاست منسجم در سطح ملی، بیشتر به حرکت جزیره‌ای در دل یک اقیانوس متلاطم می‌ماند. چنان‌چه به جای تمرکز بر تهران و کلان‌شهرها، تصویر کامل‌تری از کشور در نظر گرفته شود، درمی‌یابیم که این رشد محدود، بیشتر یک استثناست تا قاعده.

بافت فرسوده؛ الگوی موفق یا انتخاب اجباری؟

در همین رابطه، لطف‌الله فروزنده، معاون هماهنگی و امور مناطق شهرداری تهران در اظهاراتی اعلام کرد: شهرداری به جای آنکه شهر را توسعه دهد، نوسازی بافت فرسوده را مدنظر قرار داد که نتیجه آن رشد ۸۰ درصدی صدور پروانه در این بافت‌ها طی ۴ سال اخیر بوده است. این آمار چشمگیر از نگاهی قابل تقدیر است.

تمرکز بر احیای بافت‌های فرسوده به‌جای گسترش بی‌رویه شهر می‌تواند به توسعه پایدار شهری کمک کند. اما سوال این جاست که این رشد تا چه اندازه حاصل اعتمادسازی، و تا چه حد محصول فشار و ناچاری سرمایه‌گذاران در نبود زمین‌های قابل توسعه در سایر مناطق بوده است؟ آیا به راستی بافت فرسوده اکنون به موتور محرک نوسازی در تهران تبدیل شده، یا به تنها پناهگاه توسعه در سایه رکود کلی در کشور؟

کشور؛ رشد آماری در سایه کاهش صدور پروانه

در این میان مرور آمارهای کشوری تناقضات بیشتری را آشکار می‌کند. به‌رغم رشد ۸.۶ درصدی تعداد واحدهای مسکونی در کشور در سال ۱۴۰۳ (بیش از ۵۲۲ هزار واحد)، تعداد پروانه‌های صادره با کاهش ۳.۲ درصدی مواجه بوده و به ۱۴۲،۵۵۴ فقره رسیده است. چنین وضعیتی نشان می‌دهد که پروژه‌های بزرگ‌تر با تعداد واحدهای بیشتر جای پروژه‌های خرد را گرفته‌اند؛ روندی که شاید از منظر حجم تولید، جذاب باشد، اما در بلندمدت به نفع بازار مصرف متوسط و کم‌درآمد نیست.

رکود سراسری

اما شاید تلخ‌ترین واقعیت را باید از زبان امین مقومی، رییس سازمان نظام مهندسی کشور، شنید، او در این رابطه گفت: در نیمه نخست امسال، بین ۳۰ تا ۵۰ درصد کاهش ساخت‌وساز در کشور داشته‌ایم، بسته به شرایط هر استان. به گفته او، دلیل اصلی این رکود «شرایط اقتصادی کشور و وضعیت نه صلح نه جنگ» است. عبارتی که اگرچه مبهم و کلی است، اما به خوبی عمق تزلزل تصمیم‌گیری، بی‌ثباتی و نبود افق روشن برای سرمایه‌گذاران را نشان می‌دهد.

رییس سازمان نظام مهندسی کشور همچنین تاکید کرد: کاهش ورود پرونده‌های ساختمانی به سازمان، معیشت مهندسان را تحت تاثیر قرار داده و درآمد سازمان هم آسیب دیده است. آیا وقت آن نرسیده که مسوولان به‌جای تمرکز بر شاخص‌های کلان و آمارهای ظاهری، به واقعیت‌های روزمره معیشت و اشتغال در حوزه ساخت‌وساز توجه کنند؟

تناقض‌های آماری، سیگنال‌های متضاد

در نگاه اول، وقتی مسوولان از افزایش ساخت‌وساز و بهبود زیرساخت‌های شهری سخن می‌گویند، تصویر امیدبخشی ترسیم می‌شود. اما تناقض میان آمار رسمی و گزارش‌های میدانی نهادهایی مانند نظام مهندسی، سوالات جدی درباره صحت، دقت و یکدستی این داده‌ها ایجاد می‌کند. برای مثال، اگر ساخت‌وساز در تهران و برخی کلان‌شهرها رشد داشته، پس چرا نیمی از کشور با کاهش تا ۵۰ درصدی روبه‌روست؟ چرا با وجود افزایش تعداد واحدها، صدور پروانه‌ها در سطح کشور کاهش یافته؟ اگر در ۴ سال گذشته زیرساخت‌ها توسعه یافته‌اند، چرا قیمت مسکن همچنان در حال افزایش است و دسترسی دهک‌های پایین به مسکن روزبه‌روز دشوارتر می‌شود؟

مسکن ملی؛ طرحی که قربانی نظام بانکی است؟

امین مقومی در بخش دیگری از صحبت‌هایش به پروژه نهضت ملی مسکن اشاره کرد و گفت: در حال حاضر حدود ۸۵۰ هزار واحد از مسکن ملی در حال ساخت است و جامعه مهندسی با ۵۰ درصد تخفیف در خدمات مهندسی در اجرای آن همکاری دارد. رییس سازمان نظام مهندسی کشور با بیان اینکه مشکل خاصی از نظر فنی در اجرای طرح وجود ندارد، تأکید کرد: مشکلات اصلی به تسهیلات بانکی بازمی‌گردد. به عبارت دیگر، پروژه‌ای که قرار بود محرک اصلی خروج از رکود باشد، اکنون قربانی نظام بانکی ناکارآمد شده است؛ بانکی که نه توان تأمین مالی گسترده دارد و نه توان پشتیبانی از اقشار کم‌درآمد.

اعتمادسازی؛ واژه‌ای آشنا اما دور از واقعیت؟

در میان این آمارها، فروزنده بر اعتمادسازی به عنوان وظیفه اصلی مدیریت شهری تاکید کرد و گفت: ادراک مثبت شکل گرفته در میان کارکنان باید به شهروندان منتقل شود؛ این انتقال تنها از طریق گفت‌وگو و ارتباط موثر ممکن خواهد بود.

اما در شرایطی که رکود بر بازار حاکم است، تورم به قیمت مسکن فشار می‌آورد، و آمارها تناقض دارند، آیا صرف گفت‌وگو برای بازسازی اعتماد کافی است؟ اعتماد واقعی نه با شعار بلکه با سیاست‌گذاری موثر، شفافیت آماری، پاسخگویی به تناقض‌ها و رفع مشکلات معیشتی فعالان صنعت مسکن به دست می‌آید. گزارش‌های آماری و اظهارات مسوولان تصویری دوگانه از وضعیت مسکن در کشور ارایه می‌دهند. از یک سو رشد در نوسازی بافت‌های فرسوده و توسعه زیرساخت‌ها، از سوی دیگر رکود گسترده، کاهش پرونده‌های مهندسی و بحران تأمین مالی در پروژه‌های ملی. مسکن در ایران در دهه‌های اخیر همواره عرصه‌ای برای وعده‌های بزرگ بوده، اما آنچه در کف بازار و میان مردم جریان دارد، واقعیت‌هایی کوچک و گاه تلخ است. توسعه، نوسازی، رونق و اعتماد، همه واژه‌هایی زیبا هستند؛ اما در میدان عمل، به نسخه‌ای نیاز داریم که میان آمار و واقعیت، میان رشد و رکود، میان وعده و تحقق، پلی بزند.

گام‌هایی رو به جلو برای ایمنی مترو در برابر ۱۰ مخاطره

تهران در مسیر ایمن‌سازی زیرزمین

در حالی که تهران روزبه‌روز بیشتر درگیر توسعه زیرساخت‌های زیرزمینی مانند مترو، تونل‌ها و تاسیسات خدماتی می‌شود، ارتقای ایمنی این فضاها به یکی از اولویت‌های اصلی مدیریت شهری تبدیل شده است. نشانه‌های جدی از این تحول در هجدهمین جلسه کمیته هماهنگی و اکنش اضطراری در مترو و فضاهای زیرسطحی مشهود بود؛ جایی که مسوولان شهری از تدوین دستورالعملی جامع برای مقابله با ۱۰ مخاطره اصلی در فضاهای زیرزمینی خبر دادند. علی نصیری، رییس سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران، در این جلسه با تأکید بر اهمیت این موضوع گفت: ایمنی فضاهای زیرسطحی یکی از اولویت‌های مهم مدیریت شهری است.» به گفته او، پس از تدوین دستورالعمل ایمنی در برابر حریق، اکنون نوبت به سند جامعی رسیده که مخاطراتی همچون زلزله، فرونشست، فروریزش، زمین‌لغزش، سیل، توفان، مواد خطرناک و دیگر تهدیدات را پوشش می‌دهد. نصیری این پروژه را نتیجه چهار سال همکاری میان نهادهای مختلف دانست و افزود: این مسیر که از چهار سال پیش آغاز شد، امروز به نقطه‌ای رسیده که می‌توانیم با افتخار از آن یاد کنیم. نمونه بارز این همکاری، پیشرفت ۹۰ درصدی پروژه ایمن‌سازی تونل نیک‌پسندی (راه‌آهن تهران-تبریز) است که با مشارکت شرکت راه‌آهن، شهرداری، شرکت برق منطقه‌ای تهران و پیگیری مستمر دادستانی تهران محقق شده است.

امنیت در دل ایمنی نهفته است

به گزارش ایسنا رییس سازمان پیشگیری و مدیریت بحران با نگاهی عمیق‌تر، فضاهای زیرسطحی تهران را «دنیایی پیچیده» توصیف کرد که در آن «ایمنی و امنیت به‌طور کامل درهم تنیده‌اند.» او هشدار داد: هر حادثه امنیتی می‌تواند پیامدهای ایمنی گسترده‌ای ایجاد کند. از همین رو تمرین، آموزش و تدوین برنامه واکنش دقیق برای مقابله با شرایط اضطراری ضروری است. یکی از مهم‌ترین بخش‌های سخنان نصیری، تاکید او بر اهمیت مدیریت رفتار جمعیت در شرایط بحرانی بود. او با یادآوری حادثه پل کاظمین بغداد که منجر به مرگ ۹۵۰ نفر بر اثر هراس جمعی شد، گفت: تجربه‌های جهانی نشان داده‌اند که حتی یک شایعه یا صدای ناگهانی در فضاهای شلوغ، در صورت نبود آمادگی، می‌تواند به فاجعه انسانی منجر شود.

مترو؛ مسیر نجات در بحران‌های آینده

در یک رویکرد نوآورانه، یکی از اهداف مهم این دوره مدیریت شهری، اتصال بیمارستان‌ها به خطوط مترو برای تسهیل امدادرسانی و واکنش اضطراری است. نصیری در این باره اظهار کرد: امیدواریم با همکاری شرکت مترو، وزارت بهداشت و دانشگاه علوم پزشکی تهران، اتصال بیمارستان حضرت امام (ره) به خطوط مترو در همین دوره مدیریت شهری به بهره‌برداری برسد. همچنین طراحی اتصال بیمارستان میلاد به مترو نیز در حال نهایی شدن است. این تصمیم می‌تواند در بحران‌هایی مانند زلزله یا حملات تروریستی، جان بسیاری را نجات دهد. اتصال بیمارستان‌ها به خطوط حمل‌ونقل سریع‌السیر نه تنها انتقال مجروحان را تسهیل می‌کند بلکه به نیروهای امدادی نیز امکان می‌دهد با سرعت بیشتری به محل حادثه برسند.

تمرین، تمرین، تمرین!

علی کثیری، معاون پدافند غیرعامل سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران نیز در این جلسه از تعامل خوب میان نهادهای عملیاتی خبر داد و گفت: بخش عمده‌ای از مصوبات جلسات گذشته اجرایی شده و تنها برخی موارد نیازمند پیگیری بیشتر و همکاری و هم‌افزایی دستگاه‌های مسوول است. او همچنین از بازدیدهای میدانی مشترک با آتش‌نشانی خبر داد که طی آن تمام ایستگاه‌های مترو از نظر ایمنی، مسیرهای دسترسی و تجهیزات ارزیابی می‌شوند. کثیری تأکید کرد: توسعه بازدیدهای پیشگیرانه و فنی از ایستگاه‌های مترو در راستای دستورالعمل ارتقای ضریب ایمنی مترو در برابر حریق در دستور کار قرار دارد.

تهران، الگویی برای سایر شهرها؟

با نهایی شدن این دستورالعمل‌ها، تمرین‌های بین‌بخشی، افزایش تعامل سازمانی و توسعه زیرساخت‌های ایمنی، تهران در حال تبدیل شدن به الگویی برای سایر کلان‌شهرهای کشور است. نصیری در پایان با لحنی امیدوارانه گفت: تهران به مرحله‌ای رسیده که می‌تواند الگویی برای مدیریت ایمنی فضاهای زیرسطحی در کشور باشد. در نهایت، فضاهای زیرزمینی پایتخت دیگر تنها محل عبور و مرور نیستند؛ آنها به جبهه‌ای استراتژیک در برابر بحران‌ها تبدیل شده‌اند. حال باید دید در برابر تهدیدات واقعی، این اقدامات روی کاغذ چگونه در میدان عمل محک خواهند خورد.

رمز تاب‌آوری شهری در عصر بحران‌ها

هوش تجاری در خط مقدم مدیریت بلایای طبیعی

در دنیای امروز که شهرها با رشد شتابان جمعیت، توسعه زیرساخت‌ها و افزایش تهدیدات طبیعی مواجه‌اند، بهره‌گیری از فناوری‌های نوین به ضرورتی انکارناپذیر تبدیل شده است. در این میان، هوش تجاری (Business Intelligence) به عنوان ابزاری کلیدی در آینده‌نگری و تصمیم‌گیری هوشمندانه در مدیریت شهری و پیش‌بینی بلایای طبیعی، جایگاه ویژه‌ای یافته است. سیدمحسن طباطبایی مزدآبادی، دبیر کل انجمن علمی اقتصاد شهری ایران، در گفت‌وگو با مهر با تأکید بر نقش هوش تجاری در کاهش آسیب‌پذیری شهرها گفت: در عصر کنونی، هوش تجاری با تحلیل داده‌های شهری، اقتصادی و زیست‌محیطی، به مدیران شهری این امکان را می‌دهد که تصمیماتی آگاهانه‌تر، سریع‌تر و کارآمدتر اتخاذ کنند. او با اشاره به تجارب موفق جهانی در این زمینه افزود: در کشورهایی مانند ژاپن، کره جنوبی، ایتالیا، ترکیه و هلند، هوش تجاری به عنوان زیربنای اصلی مدیریت شهرهای هوشمند به کار گرفته می‌شود. طباطبایی مزدآبادی، به نمونه‌ای از این کاربردها در شهر سئول اشاره کرد و توضیح داد: در سئول، سامانه‌ای مبتنی بر هوش تجاری طراحی شده که داده‌های ترافیکی، آلودگی هوا و مصرف انرژی را به‌صورت زنده تحلیل می‌کند تا تصمیمات مدیریتی در لحظه اتخاذ شود. به گفته او، شهر رم نیز از این فناوری برای تحلیل جمعیت، منابع آب و توسعه زیرساخت‌ها بهره می‌برد و همین امر باعث افزایش بازدهی سرمایه‌گذاری‌ها و کاهش هزینه‌های ناشی از تصمیم‌گیری‌های اشتباه شده است.

نقش هوش تجاری در پیش‌بینی زلزله و بلایای طبیعی

دبیر کل انجمن علمی اقتصاد شهری ایران در ادامه گفت: هوش تجاری علاوه بر مدیریت عمومی شهر، در حوزه آینده‌نگری بلایای طبیعی و زلزله نیز نقش چشمگیری دارد. کشورهایی مانند ژاپن، چین، نیوزیلند و ترکیه با بهره‌گیری از سامانه‌های هوش تجاری توانسته‌اند داده‌های لرزه‌نگاری، ساختار زمین، مقاومت ساختمان‌ها و تراکم جمعیت را در قالب داشبوردهای هوشمند تحلیل کنند. او افزود: برای نمونه در ژاپن، سامانه‌های هوش تجاری داده‌های حسگرهای زمین‌لرزه را با اطلاعات شهری تلفیق می‌کنند و در صورت احتمال وقوع زلزله، هشدارهایی دقیق و ناحیه‌ای صادر می‌شود. همچنین، طباطبایی مزدآبادی به تجربه موفق چین در این زمینه اشاره کرد و گفت: در شهر چنگدو، از هوش تجاری برای طراحی مسیرهای تخلیه اضطراری و پیش‌بینی نقاط آسیب‌پذیر شهری استفاده می‌شود. دبیر کل انجمن علمی اقتصاد شهری ایران با تأکید بر اهمیت تحلیل داده‌ها در کاهش خسارات زلزله بیان کرد: در ترکیه نیز پس از زلزله‌های اخیر، سیستم‌های تحلیلی یکپارچه توسعه یافته‌اند که داده‌های لرزه‌ای، جمعیتی و عمرانی را در یک پایگاه مرکزی گردآوری می‌کنند تا تصمیمات مدیریتی سریع‌تر و هدفمندتر اتخاذ شوند.

تحلیل داده، کلید تصمیم‌گیری علمی

طباطبایی مزدآبادی، در ادامه تصریح کرد: تحلیل داده‌ها به مهندسان و مدیران شهری کمک می‌کند تا مناطق پرخطر را شناسایی کرده و در پروژه‌های بازسازی یا توسعه شهری اولویت‌بندی دقیق‌تری انجام دهند. او هشدار داد: در صورت عدم استفاده از فناوری‌های هوش تجاری، شهرها با چالش‌هایی نظیر تصمیم‌گیری دیرهنگام، نبود هماهنگی بین نهادها، اتلاف منابع مالی و افزایش خسارات ناشی از حوادث غیرمنتظره مواجه خواهند شد. دبیر کل انجمن علمی اقتصاد شهری ایران همچنین بر لزوم داده‌محور بودن تصمیم‌گیری‌ها تأکید کرد و گفت: نبود سیستم‌های داده‌محور باعث می‌شود تصمیم‌ها صرفا بر اساس تجربه یا حدس اتخاذ شوند، در حالی که داده‌های هوش تجاری تصویری علمی و واقع‌گرایانه از وضعیت شهری و ریسک‌های آینده ارایه می‌دهند. دبیر کل انجمن علمی اقتصاد شهری ایران در بخش پایانی سخنان خود، مدل مفهومی هوش تجاری را چنین تشریح کرد: این مدل شامل سه مرحله اصلی است؛ نخست، جمع‌آوری داده‌ها از منابع شهری، زیست‌محیطی و لرزه‌ای؛ دوم، تحلیل و پردازش داده‌ها برای شناسایی الگوها و پیش‌بینی خطرات؛ و سوم، تصمیم‌گیری هوشمند برای افزایش تاب‌آوری و کاهش آسیب‌ها. او در ادامه افزود: ورودی داده‌ها شامل اطلاعات لرزه‌ای، زیرساختی، جمعیتی و محیطی است. این داده‌ها توسط ابزارهای BI پالایش می‌شوند و الگوهای خطر شناسایی می‌گردند. سپس، با شبیه‌سازی سناریوها، نقاط آسیب‌پذیر مشخص می‌شوند. در نهایت، طباطبایی مزدآبادی تأکید کرد: تصمیم‌گیری هوشمند شامل تدوین راهکارهای ایمنی، مدیریت بحران و تعیین مسیرهای تخلیه اضطراری بر پایه داده‌هاست. هدف نهایی، افزایش ایمنی، تاب‌آوری و کاهش خسارات مالی و انسانی است.

درشهر

افزایش اعتبار بهسازی مدارس تهران به ۲۰۰ میلیارد تومان

به گفته مدیر کل آموزش‌های شهروندی شهرداری تهران، اعتبار طرح‌های عمرانی و فرهنگی مدارس پایتخت امسال با ۵۰ میلیارد تومان افزایش نسبت به سال گذشته، به ۲۰۰ میلیارد تومان رسیده است. به گزارش ایسنا، مهدی امیری، افزود: این اعتبارات با هدف ارتقای ایمنی، بهبود فضای آموزشی، زیباسازی محیط مدارس و فراهم کردن شرایط بهتر برای دانش‌آموزان تخصیص یافته است. منابع مالی مذکور با توجه به شاخص‌هایی نظیر تعداد مدارس، جمعیت دانش‌آموزی و نیازهای عمرانی هر منطقه توزیع شده و دستورالعمل اجرایی آن نیز به تمامی مناطق ابلاغ شده است. وی تصریح کرد: هدف ما صرفا بازسازی فضاهای آموزشی نیست، بلکه می‌خواهیم مدرسه به عنوان یک محیط تربیتی و اجتماعی، نقش خود را در شکل‌گیری شهروند آگاه و مسوول ایفا کند. در همین راستا تلاش کرده‌ایم در تمام پروژه‌های عمرانی، پیوست فرهنگی و آموزشی نیز لحاظ شود تا کارکرد مدارس تنها به آموزش رسمی محدود نباشد. او با اشاره به افزایش بودجه نسبت به سال گذشته گفت: سال گذشته اعتباری حدود ۱۵۰ میلیارد تومان برای این حوزه اختصاص یافته بود و امسال این رقم با افزایش ۵۰ میلیارد تومانی به ۲۰۰ میلیارد تومان رسیده است.

نوسازی ۷۰۰۰ تاکسی و ون فرسوده پایتخت

مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهرداری تهران با اشاره به انعقاد قرارداد برای نخستین بار با شرکت خودروساز داخلی در خصوص نوسازی تاکسی‌های غیربرقی، از نوسازی ۷۰۰۰ دستگاه تاکسی و ون فرسوده پایتخت با تسهیلات کم بهره خبر داد. به گزارش ایسنا، شادی مالکی اظهار کرد: ما برای نوسازی ناوگان تاکسیرانی در کنار پروژه برقی‌سازی، بنا به درخواست و مطالبه تاکسیرانان نوسازی غیربرقی را نیز در دستور کار قرار داده‌ایم. او افزود: در چارچوب اجرای برنامه‌های نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی، قرارداد نوسازی ۵۰۰۰ دستگاه تاکسی فرسوده با خودروی سورن دوگانه‌سوز و ۲۰۰۰ دستگاه ون با شرکت خودروساز داخلی منعقد شد. به گفته مالکی، بر این اساس ۷ هزار دستگاه خودرو تاکسی فرسوده در کلان‌شهر تهران نوسازی خواهد شد. مالکی ادامه داد: به این منظور سازمان تاکسیرانی شهر تهران، در راستای کمک به تاکسیرانان و کاهش هزینه‌های نوسازی، تسهیلات کم بهره ویژه‌ای برای متقاضیان در نظر گرفته است. وی اعلام کرد: برای نوسازی تاکسی‌های فرسوده با خودروی سورن دوگانه‌سوز، تسهیلات ۴۰۰ میلیون تومانی و برای نوسازی ون‌ها، تسهیلات ۸۰۰ میلیون تومانی از طریق سازمان تاکسیرانی پرداخت خواهد شد. این اقدام در جهت ارتقا ایمنی حمل‌ونقل عمومی، کاهش آلایندگی هوا و بهبود خدمات‌رسانی به شهروندان تهرانی انجام شده و مالکین تاکسی‌های فرسوده می‌توانند جهت ثبت‌نام به شرکت‌های تاکسیرانی شهر تهران مراجعه کنند.

تملک باغات جدید در پایتخت برای ساخت بوستان

رییس کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری شورای شهر تهران با اشاره به تملک باغات جدید در پایتخت برای ساخت بوستان گفت: چندین بوستان تا پایان سال به تعداد بوستان‌های شهر تهران به ویژه در محلات کم‌برخوردار در حوزه فضای سبز اضافه خواهد شد. به گزارش ایسنا، مهدی پیرهادی اظهار کرد: تملکاتی در ۶ ماه نخست امسال در حوزه باغات صورت گرفته و شهرداری تهران بر اساس بودجه پیش‌بینی شده و همچنین از محل قطع اشجار، تملکات جدید را در دستور کار قرار داده است. به نظر می‌رسد حداقل چندین بوستان تا پایان سال به تعداد بوستان‌های شهر تهران به ویژه در محلات کم‌برخوردار در حوزه فضای سبز، اضافه خواهد شد. او ادامه داد: این باغات پس از تملک طراحی خواهند شد و بعد از طراحی ساخت بوستان آغاز می‌شود تا به تدریج در اختیار شهروندان قرار گیرد. پیرهادی با اشاره به ساخت بوستان در محله علی‌آباد جنوبی بادستور شهردار تهران، تصریح کرد: پس از تذکری که بنده در شورا در خصوص تملک و ساخت بوستان در زمین بالغ بر ۲.۲ هکتاری منطقه ۱۶ دادم، شهردار تهران دستور داد موضوع به صورت جدی پیگیری شود و مورد توجه قرار بگیرد. وی اضافه کرد: پس از دستور شهردار، سازمان بوستان‌ها به موضوع ورود کرد و مشکلاتی که برای احداث این بوستان وجود داشت، مرتفع شد؛ عملیات اجرایی احداث این بوستان آغاز شده و تا پایان سال کاشت درختان این بوستان انجام و شرایط اولیه بوستان برای استفاده شهروندان ایجاد می‌شود.

غیرهمسطح‌سازی میدان صادقیه در دستور کار

مدیرعامل سازمان مشاور فنی و مهندسی شهرداری تهران گفت: مطالعات مربوط به غیرهمسطح‌سازی میدان صادقیه در دستور کار این سازمان قرار گرفته است. به گزارش مهر، محمدصادق خیرخواه، با اشاره به تلاش برای طراحی یک مسیر زیرگذر شمالی-جنوبی در میدان صادقیه خبر داد و گفت: این مسیر زیرگذر ضمن اتصال غیرهمسطح بزرگراه جناح در جنوب میدان صادقیه و بزرگراه شهید اشرفی اصفهانی در شمال میدان، مجموعه ترددهای شرقی-غربی در این محدوده پررفت‌وآمد را تسهیل خواهد کرد. او با تاکید بر ضرورت ساماندهی ترافیکی میدان صادقیه تصریح کرد: حجم تردد در این میدان فراتر از یکصد هزار نفر در ساعت است که یکی از دلایلش ایستگاه متروی نزدیک این میدان است که با خط ۵ متروی تهران (مسیر ریلی تهران-کرج) نیز در ارتباط است.