ایرانشهر

هیچ انسدادی در مسیرهای ریلی وجود ندارد

وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد: هیچ انسدادی در مسیرهای ریلی کشور وجود ندارد و حرکت قطارها بدون وقفه ادامه دارد. به گزارش ایرنا، فرزانه صادق در جریان سفر به هرمزگان و بازدید از زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی، بندری و جاده‌ای این استان گفت: ایستگاه انشعابی راه‌آهن بندرعباس که حملات اخیر امریکای متجاوز آسیب دیده بود، با تلاش شبانه‌روزی کارکنان شرکت راه‌آهن در حال بازسازی است و بزودی فعالیت خود را در هر دو بخش مسافری و باری از سر خواهد گرفت. او با بیان اینکه تمامی خطوط ریلی ایران فعال هستند، افزود: تمام تلاش مجموعه وزارت راه و شهرسازی و شرکت راه‌آهن بر این است که حرکت قطارها بدون وقفه ادامه یابد و خدمات‌رسانی به مردم با کمترین اختلال انجام شود. وزیر راه و شهرسازی اضافه کرد: بازسازی سریع زیرساخت‌های آسیب‌دیده و تداوم خدمات حمل و نقل ریلی، حاصل تلاش مستمر نیروهای فنی و عملیاتی شرکت راه‌آهن بوده و این روند تا بازگشت کامل تمامی تأسیسات به شرایط عادی ادامه خواهد داشت.

روند کاهش دما از امروز آغاز می‌شود

رییس مرکز ملی پیش‌بینی و مدیریت بحران مخاطرات وضع هوا گفت: از امروز (سه‌شنبه، ۳۰ تیر) روند کاهش نسبی دما در نوار شمالی کشور آغاز می‌شود و رگبار بارش‌های تابستانه در ۱۰ استان تداوم خواهد داشت. صادق ضیاییان، در گفت‌وگو با مهر با تشریح آخرین وضعیت جوی کشور، اظهار کرد: تا روز چهارشنبه (۳۱ تیر) در برخی نقاط استان‌های اردبیل، گیلان، مازندران، گلستان، خراسان شمالی، شمال خراسان رضوی و ارتفاعات البرز مرکزی و شرقی، در برخی ساعات رگبار و رعد و برق، وزش باد شدید موقت و در برخی مناطق گردوخاک پیش‌بینی می‌شود. او افزود: این شرایط جوی روز پنجشنبه (یکم مرداد) در برخی نقاط آذربایجان شرقی، اردبیل، گیلان، مازندران و ارتفاعات استان‌های تهران و سمنان ادامه خواهد داشت و روز جمعه (۲ مرداد) نیز ارتفاعات مازندران و جنوب سیستان و بلوچستان تحت تأثیر این سامانه قرار می‌گیرند. ضیاییان بیان کرد: طی چهار روز آینده در شمال شرق، شرق و دامنه‌های جنوبی البرز شرقی و همچنین در دو روز آینده در بخش‌هایی از مرکز، دامنه‌های جنوبی البرز مرکزی و جنوب غرب کشور، در برخی ساعات وزش باد شدید، گردوخاک و کاهش کیفیت هوا دور از انتظار نیست. رییس مرکز ملی پیش‌بینی و مدیریت بحران مخاطرات وضع هوا ادامه داد: امروز (سه‌شنبه، ۳۰ تیر) کاهش نسبی دما در نوار شمالی کشور رخ خواهد داد.

قیمت بلیت پرواز نجف ۱۲ میلیون و بغداد ۱۴ میلیون تومان

رییس سازمان هواپیمایی کشوری گفت: حداکثر نرخ بلیت پرواز به مقصد نجف ۱۲ میلیون تومان و به مقصد بغداد ۱۴ میلیون تومان تعیین شده است. به گزارش مهر، ابوذر شیرودی، رییس سازمان هواپیمایی کشوری سقف نرخ بلیت پروازهای اربعین در مسیرهای نجف و بغداد را اعلام کرد و گفت: بر اساس اعلام شیرودی، حداکثر نرخ بلیت پرواز به مقصد نجف ۱۲ میلیون تومان و به مقصد بغداد ۱۴ میلیون تومان تعیین شده است او با اشاره به بازه زمانی عملیات پروازهای اربعین سال ۱۴۰۵ از ۳۱ تیر تا ۱۶ مرداد ۱۴۰۵، گفت: حداکثر بهای کل بلیت یک طرفه از استان‌های خراسان رضوی، خراسان شمالی، خراسان جنوبی، سیستان و بلوچستان، کرمان، یزد، هرمزگان، فارس، مازندران و گلستان به مقاصد بغداد یا نجف اشرف و بالعکس، مبلغ ۱۴۰ میلیون ریال (۱۴ میلیون تومان) تعیین شده است. شیرودی تصریح کرد: همچنین حداکثر بهای کل بلیت یک طرفه از تهران و سایر استان‌های کشور به مقاصد بغداد یا نجف اشرف و بالعکس، مبلغ ۱۲۰ میلیون ریال (۱۲ میلیون تومان) تعیین شده است. رییس سازمان هواپیمایی کشوری افزود: شرکت‌های هواپیمایی موظفند حداکثر ظرف ۴۸ ساعت از تاریخ دریافت مجوزهای پروازی، برنامه پروازی خود را در سامانه‌های فروش بارگذاری، ظرفیت پروازها را برای فروش (غیرچارتری) بازگشایی و فروش بلیت را برای عموم متقاضیان آغاز کنند و تمامی بلیت‌هایی که تاریخ پرواز رفت یا برگشت آنها به مقاصد نجف اشرف یا بغداد (یا بالعکس) در بازه فوق باشد، مشمول مفاد این بخشنامه خواهد بود. او از ممنوعیت هرگونه فروش بلیت به نرخ گرانتر از مبلغ تعیین شده در مسیر مربوطه برای اتباع غیرایرانی به قصد انتفاع بیشتر یا اولویت اتباع خارجی در خرید بلیت، خبر داد و گفت در صورت احراز تخلف حتی یک مورد، شرکت هواپیمایی متخلف از سهمیه معاف از پرداخت رویالیتی عراق تا پایان آبان‌ماه ۱۴۰۵ محروم خواهد شد.

زلزله‌های کرمانشاه منشأ طبیعی داشتند

مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی اعلام کرد بررسی رکوردهای ثبت‌شده از دو زلزله ۵.۲ و ۵.۷ ریشتری کرمانشاه نشان می‌دهد این رخدادها منشأ طبیعی داشته و با الگوی امواج ناشی از انفجار مطابقت ندارد. به گزارش مهر، مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی با صدور اطلاعیه‌ای اعلام کرد که این دو رخداد توسط ایستگاه‌های شتاب‌نگاری مستقر در استان کرمانشاه و استان‌های همجوار به ثبت رسیده و بررسی اولیه رکوردهای ثبت‌شده نشان می‌دهد که در زمین‌لرزه ۵.۷ ریشتری، بیشترین شتاب زمین در ایستگاه کوزران بامقدار ۲۴۰ سانتی‌متر بر مجذور ثانیه ثبت شده است. پس از آن نیز بیشترین شتاب به ترتیب در ایستگاه‌های جوانرود با ۱۲۵، ثلاث باباجانی (تازه‌آباد) با ۸۰، روانسر با ۶۰ و گهواره با ۱۸ سانتی‌متر بر مجذور ثانیه به ثبت رسیده است. در ادامه این اطلاعیه آمده است که با توجه به بزرگی این زمین‌لرزه‌ها، لرزش آنها به‌طور کامل در استان‌های کرمانشاه، کردستان، ایلام، لرستان و همدان احساس شده و توسط ایستگاه‌های شتاب‌نگاری مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی در این مناطق نیز ثبت شده است. مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی همچنین با اشاره به بررسی رکوردهای ثبت‌شده در ایستگاه‌های نزدیک به کانون زمین‌لرزه اعلام کرد که مشخصات امواج ثبت‌شده به‌طور واضح بیانگر منشأ لرزه‌ای (زلزله) این رخدادها بوده و با الگوی امواج ناشی از انفجار مطابقت ندارد.

بازار اجاره از سقف قانونی عبور کرد

با ۳۰۰ میلیون تومان در تهران کجا می‌توان خانه رهن کرد؟

بازار اجاره مسکن تهران در تابستان ۱۴۰۵ همچنان یکی از پرچالش‌ترین بازارهای اقتصادی برای خانوارهاست. اگرچه دولت و شورای عالی مسکن برای مهار رشد هزینه‌های اجاره، سقف افزایش ۲۵ درصدی را برای قراردادهای تمدیدی تعیین کرده‌اند، اما واقعیت بازار تصویر متفاوتی را نشان می‌دهد؛ در بسیاری از مناطق تهران، مالکان افزایش‌هایی بین ۳۰ تا ۵۰ درصد را مطالبه می‌کنند و مستأجران نیز ناچارند یا این افزایش را بپذیرند یا به فکر نقل مکان به محله‌های ارزان‌تر و حتی شهرهای اطراف تهران باشند. بررسی‌های میدانی از دفاتر مشاوران املاک و فایل‌های منتشرشده در بازار نشان می‌دهد که کمبود عرضه، تورم، افزایش قیمت مسکن و کاهش قدرت خرید خانوارها، همچنان موتور محرک رشد اجاره‌بها هستند؛ موضوعی که باعث شده حتی بودجه‌هایی که تا یکی دو سال پیش امکان اجاره واحدی مناسب در بخش‌های مختلف تهران را فراهم می‌کرد، امروز تنها پاسخگوی واحدهایی کوچک‌تر یا محله‌هایی با سطح قیمت پایین‌تر باشد. یکی از مهم‌ترین پرسش‌های مستأجران در روزهای جابه‌جایی این است که با بودجه محدود چه گزینه‌هایی پیش روی آنها قرار دارد. بررسی فایل‌های موجود نشان می‌دهد بودجه ۳۰۰ میلیون تومان دیگر در بسیاری از مناطق تهران امکان رهن کامل یک واحد مسکونی را فراهم نمی‌کند و عمدتاً باید به سراغ واحدهایی رفت که علاوه بر ودیعه، اجاره ماهانه نیز دارند. در مناطق شمالی تهران مانند منطقه یک شامل نیاوران، زعفرانیه و الهیه، برای واحدهای ۹۰ تا ۱۱۰ متری معمولاً ودیعه‌ای بین ۲ تا ۵ میلیارد تومان و اجاره‌ای بین ۳۰ تا ۸۰ میلیون تومان در ماه درخواست می‌شود؛ ارقامی که این مناطق را عملاً از دسترس بخش بزرگی از مستأجران خارج کرده است. در منطقه ۲ شامل سعادت‌آباد، شهرک غرب و گیشا نیز وضعیت تفاوت چندانی ندارد. واحدهای ۸۰ تا ۱۰۰ متری اغلب با ودیعه‌ای بین ۱.۲ تا ۳ میلیارد تومان و اجاره ماهانه ۲۰ تا ۵۰ میلیون تومان عرضه می‌شوند. در منطقه ۵ که همواره یکی از پرتقاضاترین بازارهای اجاره تهران بوده است، برای واحدهای ۷۰ تا ۹۰ متری معمولاً بین ۷۰۰ میلیون تا یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان ودیعه و اجاره‌ای بین ۱۵ تا ۳۵ میلیون تومان در ماه تعیین می‌شود. در مقابل، مناطق ۱۰ و ۱۱ همچنان جزو گزینه‌های میان‌قیمت بازار محسوب می‌شوند. در این مناطق، واحدهای ۶۰ تا ۸۰ متری معمولاً با ودیعه‌ای بین ۴۰۰ تا ۹۰۰ میلیون تومان و اجاره ماهانه ۱۰ تا ۲۲ میلیون تومان عرضه می‌شوند. اما برای متقاضیانی که تنها حدود ۳۰۰ میلیون تومان بودجه دارند، گزینه‌های واقعی بیشتر در مناطق ۱۵ و ۱۸ تهران دیده می‌شود. در این مناطق، برای واحدهای ۶۰ تا ۸۰ متری معمولاً ودیعه‌ای بین ۳۰۰ تا ۷۰۰ میلیون تومان و اجاره ماهانه ۸ تا ۱۸ میلیون تومان تعیین می‌شود؛ هرچند حتی در این مناطق نیز نسبت به سال گذشته رشد محسوسی در نرخ اجاره مشاهده می‌شود.

اگرچه دولت برای کنترل بازار اجاره، سقف افزایش ۲۵ درصدی را برای قراردادهای تمدیدی تعیین کرده است، اما روایت مستأجران و مشاوران املاک نشان می‌دهد این قانون در بسیاری از قراردادها رعایت نمی‌شود. مطابق مصوبه دولت، موجران تنها در شرایط خاص می‌توانند بیش از سقف تعیین‌شده اجاره را افزایش دهند، اما بسیاری از مالکان با استناد به رشد قیمت مسکن، تورم عمومی و افزایش هزینه‌های نگهداری ساختمان، درخواست افزایش‌هایی فراتر از سقف قانونی دارند. نتیجه این وضعیت، افزایش اختلاف میان مالکان و مستأجران و در بسیاری از موارد، پایان همکاری آنهاست. حاجی جعفری، یکی از مستأجران منطقه ۱۲ تهران، تجربه خود را اینگونه روایت می‌کند: ماه‌ها با مالک بر سر میزان اجاره مذاکره کردیم و حتی سقف قانونی افزایش را یادآور شدیم، اما او آن را نپذیرفت. در نهایت نیز به دلیل ناتوانی در پرداخت اجاره پیشنهادی، ناچار شدیم قرارداد قبلی را تمدید نکنیم و واحدی کوچک‌تر در محله‌ای پایین‌تر اجاره کنیم. این روایت، تجربه‌ای است که این روزها بسیاری از مستأجران تهرانی آن را با شکل‌های مختلف تجربه می‌کنند.

چرا اجاره‌بها همچنان افزایش می‌یابد؟

کارشناسان معتقدند رشد اجاره‌بها تنها به رفتار مالکان محدود نمی‌شود و ریشه‌های عمیق‌تری در اقتصاد کشور دارد. حسینی، کارشناس بازار مسکن، مهم‌ترین دلایل افزایش اجاره را رشد قیمت مسکن، تورم و کاهش عرضه واحدهای استیجاری می‌داند. او تأکید می‌کند: تعیین سقف دستوری بدون افزایش عرضه واحدهای استیجاری و کنترل تورم، اثرگذاری محدودی دارد. تا زمانی که فاصله میان درآمد خانوارها و هزینه مسکن کاهش پیدا نکند، فشار بر مستأجران ادامه خواهد داشت و بسیاری از خانوارها ناچار به مهاجرت از مناطق مرکزی تهران به مناطق جنوبی یا شهرهای اطراف خواهند شد. این تحلیل نشان می‌دهد که سیاست‌های کنترلی، در صورتی که با اصلاحات ساختاری همراه نباشند، نمی‌توانند به تنهایی بازار را به تعادل برسانند.

دولت به دنبال توسعه بازار اجاره

همزمان با افزایش فشار بر بازار اجاره، دولت اجرای طرح «مسکن استیجاری» را نیز در دستور کار قرار داده است. بر اساس اعلام وزارت راه و شهرسازی، این طرح در چند شهر کشور وارد مرحله اجرا شده و ثبت‌نام متقاضیان واجد شرایط، به‌ویژه زوج‌های جوان، خانوارهای فاقد مسکن و سایر گروه‌های مشمول آغاز شده است. هدف اصلی این طرح، افزایش عرضه واحدهای استیجاری با قیمت‌های مناسب‌تر و کاهش فشار بر بازار اجاره عنوان شده است؛ هرچند کارشناسان معتقدند اثرگذاری آن در کوتاه‌مدت محدود خواهد بود و نیازمند اجرای گسترده و تأمین منابع کافی است.

اتحادیه مشاوران املاک: مشکل اصلی کمبود عرضه است

فعالان بازار مسکن نیز معتقدند ریشه اصلی التهاب بازار اجاره، کاهش تعداد واحدهای استیجاری است. داود بیگی‌نژاد، نایب‌رییس اتحادیه مشاوران املاک، در این خصوص می‌گوید: در آستانه فصل جابه‌جایی مستأجران، افزایش تعداد واحدهای استیجاری باید در اولویت برنامه‌های دولت قرار گیرد. او همچنین تأکید می‌کند: طی سال‌های اخیر، به‌دلیل کاهش انگیزه سرمایه‌گذاری در بخش مسکن استیجاری، عرضه این واحدها کاهش یافته و همین مساله فشار بر بازار اجاره را تشدید کرده است. بیگی‌نژاد با اشاره به ضرورت واقع‌بینی در سیاست‌گذاری اضافه می‌کند: هرگونه سیاست‌گذاری در حوزه اجاره‌بها باید متناسب با شرایط واقعی بازار و توان اقتصادی طرفین قرارداد باشد. اعمال فشار بیش از حد به مالکان نیز ممکن است به خروج سرمایه از بازار اجاره و کاهش بیشتر عرضه واحدهای استیجاری منجر شود. او توسعه اجاره‌داری حرفه‌ای، جلب مشارکت بخش خصوصی و تکمیل سامانه‌های اطلاعاتی حوزه مسکن را از مهم‌ترین راهکارهای ایجاد تعادل در بازار دانسته و می‌گوید: دسترسی به اطلاعات دقیق قراردادها و سوابق ملکی، شفافیت بازار را افزایش داده و به قیمت‌گذاری واقعی و کاهش اختلافات میان موجران و مستأجران کمک می‌کند.

وزارت راه: قیمت آگهی‌ها ملاک بازار نیست

در مقابل، وزارت راه و شهرسازی معتقد است نباید تنها بر اساس آگهی‌های منتشرشده در فضای مجازی درباره وضعیت بازار قضاوت کرد. نرگس رزبان، مدیرکل دفتر اقتصاد مسکن وزارت راه و شهرسازی، می‌گوید: وزارت راه و شهرسازی با اجرای طرح اصالت‌سنجی آگهی‌ها، حذف انگیزه قیمت‌سازی و تکمیل بانک‌های اطلاعاتی، ساماندهی بازار مسکن را با همکاری سایر دستگاه‌ها دنبال می‌کند. او همچنین تأکید می‌کند: تحولات بازار مسکن را نمی‌توان صرفاً به آگهی‌های منتشرشده در سکوهای اینترنتی نسبت داد، بلکه مجموعه‌ای از عوامل اقتصادی و شرایط کلان کشور بر این بازار اثرگذار هستند. رزبان درباره فاصله قیمت‌های پیشنهادی و معاملات واقعی نیز توضیح می‌دهد: قیمت‌های درج‌شده در آگهی‌های اینترنتی الزاماً قیمت معاملات واقعی نیست و به‌ویژه در دوره‌های التهاب بازار، فاصله میان قیمت پیشنهادی و قیمت نهایی معامله افزایش می‌یابد. بنابراین مبنای تحلیل بازار باید قیمت‌های قطعی معاملات باشد. او در پایان نیز از کاهش نسبی التهاب بازار خبر داده و می‌گوید: از نیمه دوم خردادماه تاکنون، التهاب بازار مسکن نسبت به هفته‌های گذشته کاهش یافته و قیمت‌های پیشنهادی لزوماً بیانگر وضعیت واقعی معاملات نیست.

چشم‌انداز بازار آیا امیدی به آرامش وجود دارد؟

آنچه از مجموع داده‌های میدانی، اظهارات فعالان بازار و تحلیل کارشناسان برمی‌آید، این است که بازار اجاره تهران همچنان با عدم تعادل میان عرضه و تقاضا روبروست. در چنین شرایطی، بودجه ۳۰۰ میلیون تومانی تنها در برخی مناطق جنوبی تهران می‌تواند بخشی از هزینه رهن را پوشش دهد و در سایر مناطق، مستأجران ناچار به پرداخت اجاره‌های ماهانه قابل توجه هستند. از سوی دیگر، اگرچه دولت با تعیین سقف افزایش اجاره، اجرای طرح مسکن استیجاری و ساماندهی بازار آگهی‌های اینترنتی تلاش دارد فشار بر مستأجران را کاهش دهد، اما کارشناسان معتقدند تا زمانی که تورم مهار نشود، عرضه واحدهای استیجاری افزایش نیابد و فاصله درآمد خانوارها با هزینه تأمین مسکن کاهش پیدا نکند، بازار اجاره همچنان یکی از پرالتهاب‌ترین بخش‌های اقتصاد خانوار باقی خواهد ماند؛ بازاری که هر سال مستأجران بیشتری را به سمت محله‌های ارزان‌تر یا شهرهای اقماری سوق می‌دهد.

تجربه‌ای تازه در بازاری با رقبای قدرتمند

«شهرزاد»؛ احیای تاکسی اینترنتی شهرداری یا تکرار شکست؟

شهرداری تهران بار دیگر تصمیم گرفته است شانس خود را در بازار تاکسی‌های اینترنتی امتحان کند؛ بازاری که امروز دیگر یک بازار نوپا نیست، بلکه عرصه‌ای بالغ، رقابتی و در اختیار بازیگران قدرتمند بخش خصوصی است. پس از تجربه ناموفق «کارپینو» که کمتر از سه سال دوام آورد، اکنون سامانه «شهرزاد» از مرداد ۱۴۰۴ فعالیت خود را آغاز کرده است؛ پروژه‌ای که از همان ابتدای راه با دو نگاه متفاوت روبرو شده است؛ گروهی آن را ضرورتی برای ارتقای خدمات تاکسیرانی می‌دانند و گروهی دیگر معتقدند شهرداری نباید وارد رقابتی شود که تجربه نشان داده بخش خصوصی در آن موفق‌تر عمل می‌کند. بازگشت شهرداری به این حوزه، تنها یک پروژه فناوری نیست؛ بلکه آزمونی برای سنجش نقش مدیریت شهری در اقتصاد دیجیتال، نحوه تعامل دولت و بخش خصوصی و همچنین آینده خدمات حمل‌ونقل هوشمند در پایتخت محسوب می‌شود. در همین راستا احمد صادقی، عضو شورای شهر تهران، معتقد است تفاوت اصلی میان کارپینو و شهرزاد در آماده بودن زیرساخت‌هاست. او در گفت‌وگو با ایسنا می‌گوید: در گذشته تجربه‌ای با عنوان «کارپینو» داشتیم که دلیل اصلی موفق نبودن آن، عمدتاً فراهم نبودن زیرساخت‌های لازم بود و به همین دلیل آن تجربه در آن مقطع ناموفق بود. صادقی ادامه می‌دهد: در حال حاضر «تاکسی شهرزاد» را در اختیار داریم و زیرساخت‌های آن آماده است و سامانه شهرزاد، زیرساخت تاکسی اینترنتی سازمان تاکسیرانی شهر تهران به شمار می‌رود. عضو شورای شهر تهران، دلیل ناشناخته بودن این سامانه را نیز چنین توضیح می‌دهد: اما اینکه مردم شهرزاد را نمی‌شناسند، دو علت دارد؛ نخست اینکه نیازمند تبلیغات بیشتر و فعالیت در حوزه رقابت است و دوم اینکه به هر حال در مقایسه با سایر تاکسی‌های اینترنتی که اکنون در حال فعالیت هستند، سامانه‌ای تازه‌کار محسوب می‌شود و باید برای افزایش شناخت عمومی و جذب مسافران بیشتر روی آن کار شود. او همچنین بر ظرفیت بزرگ ناوگان تاکسیرانی تهران تأکید می‌کند: تعداد تاکسی‌های موجود در شهر تهران مشخص است و بزرگ‌ترین ناوگان تاکسیرانی در شهر تهران فعالیت می‌کند. به نظر می‌رسد اگر ظرفیت ۸۰ هزار تاکسی فعالی که اکنون در شهر تهران مشغول فعالیت هستند، در همین ظرفیت شهرزاد قرار بگیرند، این سامانه قطعاً می‌تواند رقابت جدی با سایر رقبا داشته باشد. در مقابل این دیدگاه، جعفر تشکری هاشمی، رییس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر تهران، اگرچه اصل استفاده از تاکسی اینترنتی را ضروری می‌داند، اما نسبت به ورود مستقیم شهرداری هشدار می‌دهد. او می‌گوید: استفاده از تاکسی‌های اینترنتی برای ارایه خدمات تاکسیرانی تهران، یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر است. روند ارایه خدمات در بخش‌های مختلف، از جمله تاکسیرانی، به سمت خدمات برخط حرکت کرده و شهرداری تهران نیز باید از این ظرفیت‌ها استفاده کند. به گفته تشکری هاشمی، بر همین اساس، شورای اسلامی شهر تهران تصویب کرد که موضوع تاکسی برخط به عنوان یکی از ماموریت‌های سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران دنبال شود. با این حال، در همان مصوبه تأکید شده است که اجرای این ماموریت باید با مشارکت بخش خصوصی انجام شود و شورا هیچگاه بر ورود مستقیم شهرداری به راه‌اندازی سامانه‌های این حوزه تأکید نکرده است. رییس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر تهران، با صراحت بیشتری ادامه می‌دهد: اصولاً منطقی نیست که شهرداری وارد تصدی‌گری شده و با بخش خصوصی رقابت کند. ما معتقدیم این موضوع باید از طریق همکاری و مشارکت با بخش خصوصی دنبال شود؛ چرا که اساساً در ماموریت‌های سازمان تاکسیرانی نیز تصدی‌گری تعریف نشده است.

تجربه‌ای که نباید دوباره تکرار شود

یکی از مهم‌ترین بخش‌های اظهارات رییس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر، یادآوری تجربه‌های گذشته شهرداری است. او می‌گوید: شهرداری تهران در سال‌های گذشته چندین بار تلاش کرده است به صورت مستقیم وارد این عرصه شود که این اقدامات هزینه‌های قابل توجهی را به همراه داشته، اما نتایج مطلوبی نیز حاصل نشده است. از همین رو، معتقدیم شهرداری باید از این مسیر پرهیز کرده و از ظرفیت و تجربه بخش خصوصی بهره‌مند شود. این سخنان، در واقع مهم‌ترین نقدی است که امروز نسبت به پروژه شهرزاد مطرح می‌شود؛ اینکه آیا شهرداری به جای رقابت مستقیم با شرکت‌های خصوصی، نباید از ظرفیت همین شرکت‌ها برای ارایه خدمات بهتر استفاده کند؟ تشکری هاشمی معتقد است ماهیت فعالیت در بازار تاکسی‌های اینترنتی با ساختارهای اداری شهرداری همخوانی ندارد. او توضیح می‌دهد: موضوعاتی مانند تبلیغات، استراتژی‌های تجاری و مدل‌های اقتصادی در حوزه فعالیت بخش خصوصی تعریف می‌شوند و فعالان این بخش به خوبی می‌دانند چگونه در یک بازار رقابتی فعالیت کرده و خدمات خود را توسعه دهند. در مقابل، ساختارهای دولتی و شبه‌دولتی به دلیل محدودیت‌های موجود، از انعطاف‌پذیری لازم برای فعالیت در چنین فضایی برخوردار نیستند. رییس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر تهران، همچنین اضافه می‌کند: تجربه نشان داده است که فعالیت‌های اقتصادی و خدماتی که توسط بخش دولتی انجام می‌شود، در مقایسه با بخش خصوصی معمولاً از کارایی و قدرت رقابت کمتری برخوردار است. به همین دلیل همواره تأکید ما بر استفاده از ظرفیت بخش خصوصی بوده است. از نگاه او، اگر قرار باشد بازار رقابتی توسعه پیدا کند، بهترین راهکار ایجاد فضای فعالیت برای بازیگران خصوصی جدید است، نه توسعه بازیگر دولتی. او در این باره می‌گوید: اگر این موضوع از طریق بخش خصوصی دنبال شود، می‌تواند به شکل‌گیری بازیگران جدید در بازار خدمات حمل‌ونقل منجر شده و فضای رقابتی مناسبی ایجاد کند. در واقع ابزارها و روش‌هایی که بخش خصوصی برای جذب مخاطب و توسعه بازار در اختیار دارد، در ساختارهای دولتی وجود ندارد و همین مساله موجب می‌شود این ساختارها در اجرای چنین پروژه‌هایی با چالش مواجه شوند.

آیا «شهرزاد» مزیت رقابتی دارد؟

بازار تاکسی‌های اینترنتی امروز دیگر تنها بر پایه داشتن راننده یا ناوگان شکل نمی‌گیرد. تجربه کاربری، سرعت پاسخگویی، قیمت‌گذاری هوشمند، تخفیف‌ها، سرمایه‌گذاری مستمر، تحلیل داده، تبلیغات گسترده و توسعه فناوری مهم‌ترین عوامل موفقیت هستند. شهرداری اگرچه از ظرفیت حدود ۸۰ هزار تاکسی فعال سخن می‌گوید، اما صرف در اختیار داشتن ناوگان، تضمین‌کننده موفقیت نیست. بسیاری از رانندگان تاکسی هم‌اکنون نیز همزمان در پلتفرم‌های خصوصی فعالیت می‌کنند و مسافر نیز معمولاً پلتفرمی را انتخاب می‌کند که سریع‌تر، ارزان‌تر و باکیفیت‌تر باشد، نه صرفاً سامانه‌ای که وابسته به شهرداری است. از سوی دیگر، اگر قرار باشد شهرزاد با بودجه عمومی وارد رقابت تبلیغاتی و اقتصادی با بخش خصوصی شود، این پرسش مطرح می‌شود که آیا چنین رقابتی اساساً عادلانه خواهد بود یا خیر.

فناوری و نوسازی؛ دو مسیر مکمل

یکی دیگر از انتقادهای مطرح‌شده، هزینه کرد شهرداری در حوزه تاکسی اینترنتی به جای نوسازی ناوگان تاکسیرانی است. تشکری هاشمی در پاسخ به این انتقاد تأکید می‌کند: استفاده از تاکسی‌های اینترنتی و فناوری‌های جدید در برابر نوسازی ناوگان مکمل یکدیگر هستند و به هر دو برنامه نیاز داریم. او ادامه می‌دهد: از یک سو باید مراقب باشیم از فناوری‌های نوین و مدل‌های جدید ارایه خدمات در حوزه حمل‌ونقل عقب نمانیم و از سوی دیگر، نوسازی ناوگان نیز یک ضرورت قطعی است. بهره‌گیری از فناوری‌های جدید امری عقلانی و اجتناب‌ناپذیر است، اما اجرای موفق این مدل‌ها نیازمند سازوکارهایی است که معمولاً در بخش خصوصی بهتر از ساختارهای سنتی دولتی قابل تحقق است. رییس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر تهران، در پایان نیز تأکید می‌کند: نوسازی ناوگان و توسعه فناوری‌های نوین یک دوگانه نیستند و قرار نیست یکی جایگزین دیگری شود. هر دو موضوع باید به صورت همزمان و در جایگاه خود مورد توجه قرار گیرند تا بتوان خدمات حمل‌ونقل شهری را به شکل موثرتری به شهروندان ارایه کرد.

آزمونی برای آینده مدیریت شهری

شهرزاد اکنون بیش از آنکه یک اپلیکیشن جدید باشد، آزمونی برای سیاست‌گذاری مدیریت شهری است. اگر شهرداری بتواند بدون اتکا به رانت، با مدل اقتصادی پایدار، خدمات باکیفیت و رقابت سالم وارد این بازار شود، شاید بتواند تجربه شکست‌خورده کارپینو را جبران کند. اما اگر همان مشکلات گذشته، از جمله تصدی‌گری، بروکراسی، ضعف بازاریابی و نبود انعطاف مدیریتی تکرار شود، احتمال آنکه شهرزاد نیز به سرنوشت کارپینو دچار شود، دور از ذهن نخواهد بود. شاید مهم‌ترین پرسشی که امروز پیش روی مدیریت شهری قرار دارد این باشد که آیا وظیفه شهرداری، اداره یک تاکسی اینترنتی است یا ایجاد بستری برای رقابت سالم، نظارت موثر و حمایت از نوآوری بخش خصوصی؟ پاسخ عملی به این پرسش، آینده «شهرزاد» را مشخص خواهد کرد.

درشهر

۲۴۶۰ اتوبوس نوسازی شده است

شهردار تهران با اشاره به ادامه بررسی علت حادثه اتوبوس خیابان ولیعصر، از نوسازی ۲ هزار و ۴۶۰ دستگاه اتوبوس و بازسازی ۷۰۰ اتوبوس دوکابین خبر داد. به گزارش مهر، علیرضا زاکانی در گفت‌وگو با مهر با اشاره به روند نوسازی ناوگان اتوبوسرانی افزود: در دوره قبل از ما تنها ۱۳۴ دستگاه اتوبوس نوسازی شده بود اما اکنون ۲ هزار و ۴۶۰ دستگاه اتوبوس نوسازی شده است. زاکانی ادامه داد: همین حالا حدود ۸۰ درصد برنامه نوسازی محقق شده است. همچنین تعدادی اتوبوس نیز از محل خریدهای خارجی به ناوگان اضافه خواهند شد. شهردار تهران گفت: ۷۰۰ دستگاه اتوبوس دوکابین قدیمی داریم که برای آنها قرارداد منعقد شده تا بازسازی اساسی شوند و به سمت برقی شدن حرکت کنند. او افزود: این بازسازی اساسی امکان ایجاد می‌کند که این ۷۰۰ دستگاه نیز دوباره وارد چرخه خدمت‌رسانی شوند.

پیشرفت ۶۴ درصدی نوسازی واحدهای آسیب‌دیده جنگ

معاون پیشگیری و کاهش خطر سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران، از پیشرفت ۶۴ درصدی عملیات تخریب و نوسازی ۲ هزار و ۱۳۵ واحد مسکونی خبر داد که به دلیل شدت خسارات ناشی از جنگ تحمیلی سوم، در فهرست بازسازی قرار گرفته‌اند. به گزارش ایسنا، سیدعلی شریفی با تشریح اقدامات مدیریت بحران تهران در حوزه‌های بازسازی، هماهنگی و نظارت فنی، افزود: تاکنون ۹۶ درصد از ساختمان‌های آسیب‌دیده از جنگ تعیین تکلیف شده‌اند و روند بازسازی و اجرای برنامه‌های نظارتی و حمایتی در سطح پایتخت با جدیت ادامه دارد. او با بیان اینکه از نخستین روزهای آغاز عملیات بازسازی، ارتقای فرآیندهای اجرایی و ایجاد وحدت رویه در دستور کار قرار گرفت، اظهار کرد: شیوه‌نامه‌های اجرایی، بازنگری و به‌روزرسانی شده و با بهره‌گیری از تجربیات میدانی و بازخوردهای مناطق، فرم‌های جامع ارزیابی و مستندسازی نیز اصلاح و تکمیل شده است تا روند رسیدگی به پرونده‌ها با دقت و سرعت بیشتری انجام شود. شریفی با اشاره به اقدامات تخصصی در حوزه ارزیابی ایمنی ساختمان‌ها، افزود: این سازمان با همکاری مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، ارزیابی‌های فنی ساختمان‌های آسیب‌دیده را به‌صورت مستمر انجام داده و نتایج بررسی‌ها در کوتاه‌ترین زمان ممکن برای اقدام به مناطق ۲۲ گانه شهرداری تهران ابلاغ شده است. معاون پیشگیری و کاهش خطر سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران ادامه داد: کارشناسان فنی سازمان با حضور میدانی در مناطق مختلف، به‌ویژه در مناطقی که حجم خسارات بیشتر بوده است، فرآیند ارزیابی و نظارت بر ساختمان‌های آسیب‌دیده را پشتیبانی کرده‌اند. او ادامه داد: در راستای حمایت از شهروندان آسیب‌دیده، شناسایی و معرفی مستمر واحدهای تجاری و اداری مشمول تسهیلات حمایتی به فرمانداری تهران به صورت هفتگی انجام شده تا روند بهره‌مندی مالکان از حمایت‌های پیش‌بینی‌شده با سرعت بیشتری دنبال شود. شریفی در ادامه با تشریح آخرین وضعیت رسیدگی به واحدهای آسیب‌دیده اظهار کرد: در مجموع ۵۱ هزار و ۷۲۴ واحد مسکونی آسیب دیده در سطح شهر تهران شناسایی شده که تاکنون ۹۶ درصد از آنها تعیین تکلیف و عملیات رفع خسارت آنها انجام شده است.

پیشرفت احداث دو دوربرگردان در بلوار آیت‌الله کاشانی

شهردار منطقه ۵ از پیشرفت اجرای دو پروژه دوربرگردان در محورهای کاشانی-شقایق و کاشانی-بهنام خبر داد. به گزارش مهر، محمدرضا پوریافر، شهردار منطقه ۵، با اشاره به اجرای پروژه دوربرگردان کاشانی-شقایق گفت: این دوربرگردان با هدف تسهیل تردد در مسیر واگرد شرق به شرق در دست احداث است و اجرای یک‌هزار و ۲۰۰ متر جدول و نهرسازی و یک‌هزار و ۵۰۰ مترمربع کف‌پوش در آن در حال انجام است. پوریافر افزود: جابه‌جایی تأسیسات شهری این پروژه نیز با هماهنگی دستگاه‌های مربوطه و با دقت در حال پیگیری است تا عملیات اجرایی در کوتاه‌ترین زمان ممکن تکمیل و مسیر برای بهره‌برداری شهروندان آماده شود. شهردار منطقه ۵ همچنین درباره پروژه دوربرگردان کاشانی-بهنام گفت: این پروژه با هد