ایرانشهر

تفاوت اقلیمی سیل نپال با ایران

رییس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی سازمان هواشناسی کشور با اشاره به تفاوت‌های بنیادین اقلیم ایران با منطقه هیمالیا در پدیده‌هایی نظیر سیل اخیر نپال، نسبت به تأثیرات پدیده «ال نینو» بر الگوهای جوی منطقه هشدار داد و بر لزوم اتخاذ تدابیر پیشگیرانه و آبخیزداری در حوزه زاگرس تأکید کرد. احد وظیفه در گفت‌وگو با ایرنا، با اشاره به ماهیت سیل اخیر نپال اظهار کرد: موضوع سیل نپال کاملاً با اقلیم کشورمان متفاوت است؛ چرا که در ایران یخچال‌های دایمی بزرگی که بتوانند چنین حجم عظیمی از برف و یخ را در خود ذخیره کنند، وجود ندارد. او گفت: سیل نپال ناشی از ریزش‌های جوی و بارش‌های سیل آسا نبوده، بلکه گرمایش تدریجی و نابهنجاری دمای اقلیم جهانی سبب شده است تا توده‌های یخ در فصل تابستان دچار ذوب ناگهانی شده و این فاجعه رقم بخورد. رییس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی سازمان هواشناسی کشور افزود: پدیده‌ای مشابه با این رخداد، چند سال پیش در محدوده جاده هراز و پایین‌تر از پلور به وقوع پیوست که طی آن به دلیل گسست حجم عظیمی از یخ، گل و لای و سنگ به پایین دست سرازیر شد؛ با این وجود، چنین رویدادهایی در پهنه جغرافیایی کشورمان بسیار نادر است، در حالی که در منطقه هیمالیا با تداوم گرمایش و نابهنجاری‌های دمایی، همواره انتظار وقوع چنین رخدادهایی وجود دارد. وظیفه در پاسخ به این پرسش که آیا پدیده ال نینو می‌تواند در وقوع چنین حوادثی موثر باشد، تصریح کرد: پدیده ال نینو زمینه گرم‌تر شدن میانگین دمای کره زمین را فراهم می‌کند و این پدیده به تنهایی قادر است تا ۲ دهم درجه سانتیگراد نابهنجاری دمایی مثبت در سطح جهان ایجاد کند. او گفت: در سال جاری میانگین دمای کره زمین ۱.۴۴ درجه سانتیگراد گرم‌تر از دوره پیشاصنعتی به ثبت رسیده است. همچنین در سال گذشته با وجود حاکم بودن فاز «لانینا» که کاهش دمای بخش‌هایی از اقیانوس آرام را در پی داشت، دمای کره زمین ۱.۳۹ درجه بالاتر از حد نرمال ثبت شد. وظیفه افزود: ۱۱ سال اخیر جزو گرم‌ترین سال‌های تاریخ ثبت‌شده کره زمین به شمار می‌رود، به گونه‌ای که در سال ۲۰۲۴ میلادی میانگین دما ۱.۵۴ درجه بالاتر از دوره پیشاصنعتی ثبت شد و به عنوان گرم‌ترین سال زمین لقب گرفت؛ ضمن اینکه با بررسی اختصاصی پهنه خشکی‌ها، در قاره آسیا گرمایشی در حدود ۳ درجه سانتی گراد بالاتر از عصر پیشاصنعتی به ثبت رسیده است، بنابراین الگوهای ناشی از ال نینو می‌تواند به عنوان یکی از عوامل زمینه‌ساز وقوع سیلاب‌های مشابه نپال عمل کند. رییس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی سازمان هواشناسی کشور خاطرنشان کرد: هم‌اکنون شاهد تقویت و توسعه فاز ال نینو هستیم و گرمایش ناشی از آن پهنه گسترده‌ای از اقیانوس‌ها را در بر گرفته و سامانه‌های جوی را تحت تأثیر قرار داده است. در سال‌هایی که پدیده ال نینو شکل می‌گیرد، فرایند انتقال رطوبت از دریا به سمت جنوب غرب آسیا شامل ایران، کشورهای حوزه خلیج فارس و آسیای میانه تسهیل و تقویت می‌شود. او گفت: با این وجود، وقوع ال نینو به صورت ۱۰۰ درصدی به معنای ورود به ترسالی مطلق نیست؛ چه بسا سال‌هایی را پشت سر گذاشته‌ایم که با وجود حاکمیت ال نینو، وضعیت بارشی و دمایی کشور چندان مطلوب نبوده و حتی بخش‌هایی از ایران درگیر خشکسالی شده است.

پرواز مستقیم تهران - وان راه‌اندازی شد

پرواز مستقیم تهران و شهروان کشور ترکیه از سر گرفته شد. به گزارش تسنیم، نخستین پرواز هواپیمایی کاسپین در مسیر تهران-وان-تهران با استقبال شهردار، مسوولان و فعالان گردشگری شهروان در فرودگاه فرید ملن این شهر همراه شد و مسافران پرواز مورد استقبال قرار گرفتند. در جریان آغاز این مسیر، با توجه به بروز شرایطی خارج از اراده شرکت هواپیمایی کاسپین که منجر به لغو پرواز روز جمعه ۶ شهریورماه شد، این شرکت ضمن پیگیری مستمر موضوع، برای رفاه مسافرانی که با مشکل اسکان مواجه شده بودند، نسبت به تأمین محل اقامت آنان در هتل اقدام کرد و خدمات لازم را برای کاهش مشکلات و حفظ آرامش مسافران در دستور کار قرار داد. با رفع این شرایط از شنبه ۷ شهریورماه، نخستین پرواز رسمی هواپیمایی کاسپین در مسیر تهران-وان-تهران انجام شد و ارتباط هوایی مستقیم میان دو شهر به‌صورت رسمی آغاز به کار کرد. پروازهای تهران-وان-تهران کاسپین، در کنار ایجاد دسترسی مستقیم میان دو شهر، ظرفیت تازه‌ای برای توسعه گردشگری، سفرهای تجاری و تعاملات اقتصادی میان ایران و ترکیه ایجاد کرده است.

باند فرودگاه ساری تا آذرماه به‌طور کامل بهسازی می‌شود

معاون عملیات فرودگاهی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران گفت: عملیات بهسازی کامل باند فرودگاه شهدای ساری با هدف ارتقای ایمنی پروازها، افزایش ظرفیت نشست و برخاست و استاندارد سازی سطح باند تا آذرماه به پایان می‌رسد. به گزارش مهر، غلامرضا دهقانی‌زاده، گفت: این پروژه با هدف ارتقای ایمنی پروازها، افزایش ظرفیت نشست و برخاست هواپیماها و استاندارد سازی سطح باند، طبق برنامه زمان‌بندی تا آذرماه سال جاری به پایان می‌رسد. او افزود: پس از انجام مطالعات فنی و بررسی ضرورت بهسازی باند، عملیات اجرایی این پروژه پس از طی فرآیندهای قانونی، از ۱۵ مردادماه سال جاری توسط پیمانکار مربوطه آغاز شده است. معاون عملیات فرودگاهی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران بیان کرد: اگرچه طی سال‌های گذشته بخش‌هایی از باند فرودگاه ساری در چند مرحله و با هدف حفظ ایمنی نشست و برخاست هواپیماها بهسازی شده بود، اما بر اساس بررسی‌های فنی انجام‌شده از سوی مهندسان و کارشناسان اداره کل عمران و توسعه فرودگاه‌های شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران، با توجه به میزان خرابی‌های موجود و ضرورت اجرای بهسازی اساسی، تصمیم بر اجرای کامل عملیات بهسازی باند این فرودگاه گرفته شد. او با اشاره به پیگیری‌های انجام‌شده برای اجرای این پروژه گفت: با پیگیری شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران و مساعدت استاندار مازندران، فعالیت‌های اجرایی بهسازی باند فرودگاه ساری از دو هفته پیش و در قالب یک برنامه زمان‌بندی شده آغاز شده است. دهقانی‌زاده ادامه داد: قرارداد اجرای پروژه پس از برگزاری مناقصه عمومی و ارزیابی کیفی توانمندی پیمانکاران، در ۹ آبان‌ماه سال گذشته منعقد شد و برای اجرای این پروژه عمرانی، بیش از ۵ هزار میلیارد ریال اعتبار پیش‌بینی شده است.

بار گرانی مسکن روی دوش مالک و مستأجر

ظرفیت اجاره‌بها پر شد

در حالی که آمارهای رسمی از کاهش سرعت رشد اجاره‌بها حکایت دارد، گزارش‌های میدانی از افزایش‌های به‌مراتب بالاتر در برخی فایل‌های اجاره خبر می‌دهد؛ وضعیتی که فشار هزینه مسکن بر خانوارها را بیشتر کرده و توان بسیاری از مستأجران برای تحمل افزایش دوباره اجاره را به مرز فرسودگی رسانده است. در این شرایط، مساله دیگر فقط میزان افزایش اجاره‌بها نیست؛ پرسش اصلی این است که درآمد خانوار تا کجا می‌تواند زیر بار رشد هزینه مسکن دوام بیاورد؟ بر اساس آخرین گزارش مرکز آمار ایران، تورم سالانه اجاره مسکن در مردادماه ۱۴۰۵ به ۳۲.۳ درصد رسیده است؛ رقمی که از آذرماه ۱۴۰۱ تاکنون کمترین میزان تورم سالانه این بخش محسوب می‌شود. تورم نقطه‌به‌نقطه اجاره نیز ۳۱.۸ درصد اعلام شده و تورم ماهانه در سطح ۲.۵ درصد قرار گرفته است. در نگاه اول، این ارقام در مقایسه با تورم عمومی کشور، نشانه‌ای از آرام‌تر شدن بازار اجاره به نظر می‌رسند. تورم نقطه‌به‌نقطه عمومی در همین ماه حدود ۸۹ درصد و تورم سالانه عمومی حدود ۷۰ درصد گزارش شده است، اما مقایسه این اعداد بدون توجه به سطح قیمت‌ها می‌تواند گمراه‌کننده باشد. اجاره‌بهای سال‌های گذشته آنقدر افزایش یافته که حتی رشد ۳۲ درصدی امروز نیز برای خانواری که بخش بزرگی از درآمد خود را صرف مسکن می‌کند، افزایش کوچکی نیست. در واقع، کاهش نرخ تورم به معنای کاهش قیمت نیست؛ تنها به این معناست که قیمت با سرعت کمتری نسبت به گذشته افزایش پیدا می‌کند. همین تفاوت ظاهراً ساده، یکی از مهم‌ترین سوءبرداشت‌ها درباره وضعیت امروز بازار اجاره است.

رکود مسکن در سایه بی‌اعتمادی و گرانی

به گفته کیانوش گودرزی، رییس اتحادیه صنف مشاوران املاک تهران، بازار مسکن زمانی که وارد رکود می‌شود، برخلاف برخی بازارهای دیگر، برای بازگشت به شرایط عادی و بازیابی اعتماد عمومی به زمان زیادی نیاز دارد. جامعه زمانی می‌تواند دوباره به بازار مسکن اعتماد کند که نسبت به ثبات قیمت‌ها، امکان برنامه‌ریزی و افق آینده اطمینان نسبی پیدا کند. گودرزی با اشاره به رخدادهای سیاسی و امنیتی اخیر می‌گوید: با توجه به جنگ اول و دوم تحمیلی، انتظار طبیعی این بود که قیمت‌ها یا ثابت بماند یا حتی با افت مواجه شود، اما در عمل شاهد افزایش قیمت بودیم. او اضافه می‌کند که برای این افزایش قیمت، دلیل مشخص و روشنی نمی‌توان ارایه کرد، مگر آنکه اثرگذاری بازارهای موازی همچون طلا و ارز را در نظر بگیریم؛ بازارهایی که بی‌تردید آثار روانی و واقعی خود را بر بازار ملک نیز گذاشته‌اند.

تشدید رکود در بازار مسکن

او یکی از موضوعات بسیار مهم را افزایش قیمت تمام‌شده ساخت مسکن عنوان می‌کند و می‌گوید: پیش از این، قیمت تمام‌شده ساخت به ازای هر متر مربع چیزی در حدود ۲۵ تا ۳۰ میلیون تومان عنوان می‌شد، اما اکنون اعدادی در حدود ۴۰، ۵۰ و حتی در برخی موارد ۶۰ میلیون تومان نیز مطرح می‌شود. رییس اتحادیه صنف مشاوران املاک تهران تأکید می‌کند که طبیعی است چنین افزایشی در هزینه تمام‌شده مسکن، نتیجه‌ای جز تشدید رکود در بازار نداشته باشد. این مقام صنفی می‌گوید امروز در کل کشور و به‌ویژه در تهران، با یک رکود بسیار شدید در بازار مسکن مواجه هستیم. این رکود از جنس رکود ناشی از افزایش قیمت است؛ یعنی نه تنها معاملات کاهش یافته، بلکه سطح قیمت‌ها آنچنان بالا رفته که بخش قابل توجهی از متقاضیان واقعی عملاً از بازار حذف شده‌اند. گودرزی تصریح می‌کند که نتیجه این وضعیت آن است که برای بسیاری از خانوارهای طبقه متوسط و طبقات پایین‌تر، خرید خانه به یک رویا تبدیل شده است. رییس اتحادیه صنف مشاوران املاک تهران می‌گوید زمانی که یک خانوار بخواهد برای تأمین سرپناه وارد بازار خرید مسکن شود، حداقل باید سه مولفه اصلی را در اختیار داشته باشد؛ نخست درآمد کافی، دوم درآمد پایدار و سوم امکان پس‌انداز و برنامه‌ریزی برای آینده. متأسفانه در شرایط فعلی، این مولفه‌ها برای بسیاری از خانوارها تضعیف شده است.

سیاست سقف ۲۵ درصدی و یک سوال اساسی

به گزارش ایرنا، گودرزی درباره تعیین سقف ۲۵ درصدی افزایش اجاره‌بها توسط دولت، می‌گوید در سال‌های گذشته تعیین سقف رشد اجاره‌بها به‌صورت شاخص کشوری دنبال می‌شد، اما بعدتر اختیار تعیین سقف تا حدی به استانداری‌ها واگذار شد تا هر استان متناسب با شرایط تورمی، اقتصادی و جغرافیایی خود تصمیم بگیرد. از نگاه رییس اتحادیه صنف مشاوران املاک تهران، این شیوه می‌توانست کارایی بیشتری داشته باشد، زیرا واقعیت‌های بازار مسکن در استان‌های مختلف یکسان نیست. گودرزی معتقد است این عدد از نظر روانی و پیام‌دهی عمومی می‌تواند موثر باشد، اما درباره میزان رعایت واقعی آن به‌دلیل نبود دسترسی به داده‌های دقیق سامانه‌ای نمی‌تواند با قاطعیت اظهار نظر کند. اینجاست که یک تناقض مهم آشکار می‌شود: سیاست‌گذار سقف تعیین می‌کند، اما ابزار دقیق سنجش اجرای سقف در اختیار اتحادیه و فعالان صنفی نیست.

داده نداریم؛ پس بازار را دقیق نمی‌بینیم

گودرزی با اشاره به سامانه‌های ثبت معاملات تأکید می‌کند که پیش‌تر سامانه‌ای با عنوان «املاک و مستغلات» وجود داشت که بخش مهمی از اطلاعات بازار از طریق آن در اختیار حاکمیت قرار می‌گرفت و فعالان صنفی نیز داده‌های لازم را ارایه می‌کردند. به گفته رییس اتحادیه صنف مشاوران املاک تهران، اکنون دو سامانه از جمله «کاتب» و سامانه‌های مرتبط با ثبت اطلاعات معاملات فعال هستند، اما سطح دسترسی لازم برای نهادهای صنفی وجود ندارد. او می‌گوید داده‌های این سامانه‌ها متعلق به حاکمیت است، اما انتظار صنف این است که حداقل سطحی از دسترسی برای رییس اتحادیه یا نهادهای تخصصی فراهم شود تا بتوان تحلیل دقیق‌تری از بازار ارایه کرد. در حال حاضر، به گفته گودرزی، مشخص نیست در کدام مناطق تهران خرید و فروش بیشتر بوده، چه متراژهایی بیشتر معامله شده و تغییرات بازار در مناطق مختلف چگونه بوده است؛ بنابراین بخش مهمی از تحلیل‌ها همچنان مبتنی بر گزارش‌های میدانی است. رییس اتحادیه صنف مشاوران املاک تهران تأکید می‌کند این گزارش‌ها نشان می‌دهد در برخی مناطق، به‌ویژه بخش‌هایی از مرکز شهر و مناطق بالاتر، افزایش قیمت مشاهده شده و در مناطق جنوبی نیز در برخی نقاط چنین افزایشی وجود داشته است. با این حال، تهران بازاری بسیار متکثر است و حتی قیمت ملک در دو کوچه یا خیابان متفاوت می‌تواند اختلاف زیادی داشته باشد. بنابراین نمی‌توان یک عدد واحد برای کل تهران ارایه کرد، اما می‌توان با اتکا به شواهد میدانی گفت افزایش قیمت در سطح شهر گسترده بوده و همزمان رکود معاملات نیز تشدید شده است.

همراهی مالکان؛ اما تا کجا؟

در چنین شرایطی، گودرزی بر یک نکته اجتماعی نیز تأکید می‌کند: همراهی مالکان در شرایط حساس کشور. او می‌گوید مردم در شرایط حساس همیشه همراهی کرده‌اند و مالکان نیز در بسیاری از مقاطع همکاری قابل توجهی داشته‌اند. رییس اتحادیه مشاوران املاک تهران تأکید می‌کند که همواره از مالکان تشکر کرده، زیرا در شرایط حساس کشور، مردم رفتار مسوولانه‌ای از خود نشان داده‌اند. گودرزی در عین حال تأکید دارد که شرایط خاص کشور نباید به معنای نادیده گرفتن واقعیت‌های بازار مسکن باشد. او می‌گوید نمی‌توان گفت چون کشور در شرایط خاص قرار دارد، پس مسائل و مشکلات اقتصاد مسکن را نبینیم یا درباره آن سخن نگوییم. بازار مسکن بخشی از واقعیت اقتصاد کشور است و باید به‌صراحت درباره آن صحبت کرد.

مستأجر دیگر توان همراهی با افزایش قیمت را ندارد

بازار اجاره امروز به نقطه‌ای رسیده که باید میان دو مفهوم تفاوت گذاشت: «کمتر گران شدن» و «قابل پرداخت بودن». ممکن است تورم اجاره از ۴۰ درصد به ۳۲ درصد کاهش یافته باشد، اما اگر خانوار همین حالا بخش بزرگی از درآمدش را صرف اجاره می‌کند، رشد ۳۲ درصدی همچنان فشار سنگینی ایجاد خواهد کرد. از این منظر، کاهش تورم اجاره را نمی‌توان به‌تنهایی موفقیت سیاست مسکن دانست. موفقیت واقعی زمانی رخ می‌دهد که خانوار بتواند پس از پرداخت هزینه مسکن، درآمد کافی برای زندگی، پس‌انداز و برنامه‌ریزی آینده داشته باشد. اکنون اما تصویر دیگری در برابر ماست: بازار خرید در رکود است، قیمت تمام‌شده ساخت افزایش یافته، متقاضیان واقعی از بازار خرید حذف شده‌اند، اجاره بخش بزرگی از درآمد خانوار را می‌بلعد و سقف‌های دستوری نیز بدون داده کافی به‌سختی قابل ارزیابی‌اند. در چنین شرایطی، پیام بازار روشن است: ظرفیت اجاره‌بها برای بسیاری از خانوارها پر شده است. مساله دیگر این نیست که اجاره چقدر می‌تواند بیشتر شود؛ مساله این است که اگر اجاره باز هم افزایش یابد، چه چیزی از زندگی مستأجر باقی خواهد ماند؟ پاسخ به این پرسش را نمی‌توان با یک سقف ۲۵ درصدی، یک وام ودیعه یا چند هزار واحد مسکن استیجاری داد. راه‌حل بحران، مجموعه‌ای از سیاست‌های هماهنگ برای افزایش عرضه، کاهش هزینه ساخت، تقویت درآمد واقعی خانوار، ایجاد بازار حرفه‌ای اجاره و مهم‌تر از همه، دسترسی به داده‌های شفاف و دقیق است. تا آن زمان، ممکن است روی کاغذ تورم اجاره کاهش یافته باشد؛ اما در زندگی واقعی مستأجر، خانه همچنان گران‌ترین بخش زندگی است.

روایت وزیر راه از مسکن، بازسازی و عبور ایران از بحران

از خانه نیمه تمام تا کریدور نیمه کاره؛ فاصله وعده تا زندگی

وزیر راه و شهرسازی، در تشریح عملکرد دولت چهاردهم در حوزه مسکن و حمل‌ونقل، تصویری از مجموعه‌ای از پروژه‌ها و سیاست‌ها ارایه کرده که دو هدف اصلی را دنبال می‌کند: نزدیک کردن اقشار کم‌برخوردار به امکان سکونت و حفظ جریان حمل‌ونقل و ترانزیت کشور در شرایطی که زیرساخت‌های آن با آسیب‌های جدی مواجه شده است. سخنان فرزانه صادق، در عین حال، حاوی یک اعتراف مهم درباره پیچیدگی بحران مسکن است؛ اینکه ساخت واحد مسکونی به‌تنهایی به معنای حل مساله نیست. از یک سو، دولت با پروژه‌هایی مواجه است که سال‌ها نیمه‌تمام مانده‌اند و از سوی دیگر، بازار مسکن تحت تأثیر متغیرهایی فراتر از عرضه و تقاضای واحد مسکونی قرار دارد. صادق در همین زمینه تأکید می‌کند: بازار مسکن یک بازار چندوجهی است و صرفاً به عرضه و تقاضای مسکن ارتباط ندارد.

تغییر مسیر از «مالک شدن» به «ساکن شدن»

یکی از متفاوت‌ترین بخش‌های برنامه اعلام‌شده از سوی وزیر راه و شهرسازی، توسعه مسکن استیجاری است؛ سیاستی که به گفته صادق، با وجود وجود قوانین و مقررات مربوط به آن، طی بیش از دو دهه کمتر از سوی دولت‌ها دنبال شده است. دولت در گام نخست توانسته منابع ساخت ۶ هزار واحد را تأمین کند و ثبت‌نام آنها نیز در هفته دولت انجام شده است. قرار است این واحدها به زوج‌های جوانی اختصاص پیدا کند که کمتر از پنج سال از آغاز زندگی مشترکشان گذشته است و بنا بر اعلام وزیر، امید می‌رود ظرف یکی-دو ماه آینده به آنها تحویل داده شود. اما اهمیت طرح صرفاً در عدد ۶ هزار واحد خلاصه نمی‌شود. چشم‌انداز اعلام‌شده، ساخت ۷۵ هزار واحد مسکن استیجاری است؛ طرحی که قرار است با مشارکت انبوه‌سازان، توسعه‌گران و تسهیل‌گران، به‌ویژه در بافت‌های فرسوده، پیش برود. صادق در توضیح فلسفه این طرح، یک گزاره کلیدی را مطرح می‌کند: برای خانه‌دار کردن مردم، به‌ویژه دهک‌های پایین و زوج‌های جوان، تنها راه، مالکیت نیست. از نگاه او، اجاره چهار تا پنج‌ساله با اجاره‌بهایی کمتر از نرخ بازار می‌تواند برای دهک‌های یک تا پنج، راهی برای خروج از فشار اجاره و انتظار طولانی برای خرید خانه باشد. این تغییر نگاه، اگر در مقیاس گسترده اجرا شود، می‌تواند به معنای فاصله گرفتن از سیاستی باشد که موفقیت در حوزه مسکن را عمدتاً با تعداد واحدهای ساخته‌شده می‌سنجد. در این رویکرد، «سکونت» مقدم بر «مالکیت» قرار می‌گیرد. به گزارش ایسنا، یکی از اصلی‌ترین اولویت‌های اعلام‌شده وزارت راه، تکمیل مسکن دهک‌های یک تا پنج است. از مجموع ۸۵۰ هزار واحد مسکن حمایتی، حدود ۳۵۰ هزار واحد متعلق به این گروه‌های درآمدی است. اما مشکل فقط ساخت‌وساز نیست؛ توان پرداخت آورده نیز به مانعی جدی تبدیل شده است. وزیر راه می‌گوید در پروژه‌های گذشته بارها اتفاق افتاده که پروژه برای دهک‌های پایین آغاز شده، اما متقاضی به مرحله سکونت نرسیده و در نهایت واحد به فرد دیگری واگذار شده است. به همین دلیل، دولت در حال طراحی مدل‌های دیگری برای تأمین مالی این گروه است؛ از جمله استفاده از تسهیلات مسکن روستایی با نرخ پایین برای مسکن محرومان، اختصاص تسهیلات تا سقف ۴۰۰ میلیون تومان و پیش‌بینی منابعی از سوی سازمان برنامه و بودجه برای جبران بخشی از آورده متقاضی. مدل دیگری که مطرح شده، تهاتر زمین با پیمانکاران است؛ به این معنا که پیمانکار زمین دریافت کند، واحدها را بسازد و هزینه آن با همکاری پیمانکار و متقاضی در دوره‌ای طولانی‌تر پرداخت شود. صادق با وجود تأکید بر هدف دولت، درباره محدودیت‌های موجود نیز صریح است: نمی‌توانم قول اتمام ۸۵۰ هزار واحد را بدهم. دلیل این احتیاط نیز روشن است؛ حدود ۱۲۰ تا ۱۳۰ هزار واحد از این پروژه‌ها یا پیشرفت فیزیکی زیر ۲۰ درصد دارند یا با مشکل زیرساختی مواجه‌اند.

ایران در تلاش برای حفظ نقش ترانزیتی

بخش دوم سخنان صادق از خانه و زمین فاصله می‌گیرد و به ریل، جاده و کریدورهای بین‌المللی می‌رسد. در این حوزه، راه‌آهن چابهار-زاهدان یکی از مهم‌ترین پروژه‌هاست. وزیر اعلام کرده پایان ریل‌گذاری این مسیر در شهریورماه انجام خواهد شد و بهره‌برداری آن تا پایان سال هدف‌گذاری شده است. به گفته او، حدود ۴۰ همت برای این پروژه اختصاص یافته و رییس جمهور نیز آن را مرتب پیگیری می‌کند. اهمیت این مسیر از نگاه وزیر تنها به اتصال دو نقطه جغرافیایی محدود نیست؛ بلکه به دسترسی کشورهای آسیای مرکزی به آب‌های آزاد از مسیر ایران مربوط می‌شود؛ مسیری که به گفته صادق می‌تواند «سهل، ایمن و ارزان» باشد. در مسیر شلمچه-بصره نیز مین‌روبی انجام شده و ساخت پل حدود ۵۰ درصد پیشرفت دارد. هدف، اتصال ریلی ایران به عراق و در ادامه ایجاد پیوندی با شبکه ریلی منطقه است.

وقتی سوت قطار جای بیانیه را می‌گیرد

یکی از نکات قابل توجه در اظهارات وزیر، تأکید بر پیوند میان دیپلماسی سیاسی و حمل‌ونقل است. صادق می‌گوید در همکاری‌های منطقه‌ای، صرف امضای تفاهم‌نامه کافی نیست و باید نتیجه آن روی ریل و جاده دیده شود. او به راه‌اندازی مجدد قطار اکو میان ترکیه، ایران و ترکمنستان اشاره می‌کند؛ قطاری که پس از بیش از پنج سال وقفه دوباره حرکت کرده است. قطار تهران-وان نیز از سر گرفته شده و در دوره جنگ، برای جابه‌جایی مسافر و بار اهمیت ویژه‌ای پیدا کرده است. در ارتباط با افغانستان نیز رقم مبادلات ریلی و جاده‌ای رشد چشمگیری داشته است. به گفته صادق، حجم ۱۵ هزار تن صادرات و واردات در سال به حدود ۱۳۰ هزار تن در ماه رسیده است. همچنین قطارهای ورودی از مسیر کشورهای آسیای مرکزی افزایش یافته‌اند و تعداد قطارهای مرتبط با چین نیز رشد کرده است. تعریف تعرفه‌های مشترک با کشورهای منطقه نیز از اقداماتی است که به گفته وزیر، می‌تواند هزینه حمل‌ونقل را کاهش دهد و استمرار مسیرها را تضمین کند.

جنگ؛ آزمونی برای شبکه حمل‌ونقل

بخش مهمی از سخنان وزیر به آسیب‌های ناشی از جنگ و نحوه حفظ جریان حمل‌ونقل اختصاص دارد. بر اساس آمار اعلام‌شده، در ۲۵ استان، بیش از ۴۰۰ شهر و روستا و حدود ۱۲۰ هزار واحد مسکونی و تجاری آسیب دیده‌اند و حدود ۱۳۰۰ واحد به‌طور کامل تخریب شده‌اند. در شبکه حمل‌ونقل نیز حدود ۹۸ موقعیت جاده‌ای شامل پل، تونل و ابنیه فنی هدف قرار گرفته و ۱۱ پل ریلی آسیب دیده است. با این حال، صادق تأکید می‌کند که در بسیاری از موارد، زیرساخت‌های آسیب‌دیده ظرف ۱۲ ساعت تا حداکثر دو روز دوباره وارد مدار خدمت شده‌اند. او از این روند با عنوان «استمرار خدمات» یاد می‌کند و آن را یکی از شاخص‌های اصلی عملکرد وزارتخانه در دوره بحران می‌داند. در حوزه هوایی اما محدودیت‌ها جدی‌تر است. آسیب به رادارها و تجهیزات ناوبری باعث شده ظرفیت نشست و برخاست هواپیماها کاهش پیدا کند؛ به گفته وزیر، اگر پیش‌تر امکان نشست و برخاست ۳۰ هواپیما در یک ساعت وجود داشت، این رقم اکنون به حدود ۱۰ هواپیما رسیده است؛ کاهشی که به‌دلیل رعایت الزامات امنیتی و ایمنی اعمال شده است.

ترانزیت زیر فشار اما زنجیره حمل‌ونقل برقرار

یکی از نقاط ضعف آشکار در تصویر ارایه‌شده، کاهش ترانزیت از بنادر جنوبی است. ترانزیت ریلی از بندرعباس حدود ۴۵ درصد و ترانزیت جاده‌ای حدود ۱۳ درصد کاهش یافته است. با این حال، وزیر تأکید دارد که این کاهش به‌معنای توقف شبکه حمل‌ونقل نیست و می‌گوید: هیچ خدشه‌ای در خدمات حوزه حمل‌ونقل لجستیک به هیچ‌وجه وجود ندارد. در واقع، سیاست اعلام‌شده این است که با استفاده حداکثری از بنادر شمالی و پایانه‌های مرزی، ظرفیت از دست‌رفته در جنوب تا حد امکان جبران شود و جریان کالاهای اساسی ادامه پیدا کند.

فاصله میان «پروژه» و «زندگی مردم»

اگر سخنان وزیر راه و شهرسازی را کنار هم بگذاریم، یک مضمون مشترک دیده می‌شود: پروژه زمانی معنا دارد که از روی کاغذ عبور کند و به خدمت واقعی برای مردم تبدیل شود. در مسکن، معیار موفقیت نه درصد پیشرفت فیزیکی، بلکه تحویل کلید و فراهم شدن امکان سکونت است. تأکید فرزانه صادق بر اینکه «تنها راه، مالکیت نیست» نیز نشان می‌دهد سیاست مسکن می‌تواند از تمرکز صرف بر خانه‌دار شدن به سمت تأمین امکان سکونت حرکت کند. تحقق ۷۵ هزار واحد مسکن استیجاری و عبور ۳۵۰ هزار واحد حمایتی از موانع مالی و زیرساختی، در صورت اجرا، می‌تواند این تغییر رویکرد را عملی کند. در حمل‌ونقل نیز افتتاح پروژه به‌تنهایی کافی نیست. راه‌آهن چابهار-زاهدان، مسیر شلمچه-بصره و کریدورهای ترانزیتی زمانی اهمیت پیدا می‌کنند که قطار واقعاً حرکت کند، جاده باز بماند و کالا در مسیر خود جریان داشته باشد. حتی در شرایط بحران، بازگشت سریع زیرساخت‌های آسیب‌دیده به مدار خدمت نشان می‌دهد که ارزش واقعی یک پروژه در استمرار خدمت‌رسانی آن است، نه صرفاً ساخت و افتتاح. با این حال، منابع مالی، مشکلات زیرساختی، توان پایین خانوارها برای تأمین آورده و نیاز به هماهنگی میان دستگاه‌های مختلف همچنان موانع اصلی هستند. در نهایت، معیار موفقیت را می‌توان ساده تعریف کرد: خانه‌ای که واقعاً قابل سکونت باشد، آبی که از شیر جاری شود، جاده‌ای که باز بماند و قطاری که واقعاً از مرز عبور کند. آنجاست که پروژه از روی کاغذ وارد زندگی مردم می‌شود.

درشهر

باید به سمت حذف دکل‌های بزرگ BTS در تهران برویم

رییس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران با تأکید بر ضرورت ساماندهی دکل‌های مخابراتی پایتخت گفت: باید از نصب و توسعه دکل‌های بزرگ BTS فاصله گرفت و با حرکت به سمت استفاده از Small Cellها، دکل‌های بزرگ را از سطح شهر حذف کرد. به گزارش ایسنا، سید جعفر تشکری هاشمی با اشاره به وضعیت دکل‌های مخابراتی در تهران اظهار کرد: حدود ۶۰ درصد دکل‌های مخابراتی بدون مجوز شهرداری هستند و این وضعیت نشان می‌دهد که ساماندهی این حوزه نیازمند اقدام جدی و تغییر رویکرد مدیریتی است. رییس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران با تأکید بر اینکه یکی از مهم‌ترین موضوعات در این زمینه، حذف دکل‌های بزرگ BTS است، افزود: در بسیاری از شهرهای دنیا، ماکرو BTSها در حال حذف شدن هستند و جای خود را به فناوری‌های جدیدتر موسوم به «Small Cell» داده‌اند. او توضیح داد: Small Cellها ابعاد بسیار کوچک‌تری دارند و می‌توان آنها را روی مبلمان شهری، دکل‌های چراغ‌های راهنمایی، تابلوهای تبلیغاتی، ایستگاه‌های اتوبوس و دیگر تجهیزات شهری نصب کرد. این تجهیزات می‌توانند شعاعی حدود ۲۵۰ متر را پوشش دهند و به این ترتیب نیاز به استفاده گسترده از دکل‌های بزرگ کاهش پیدا می‌کند. تشکری هاشمی ادامه داد: اگر نگاه منفعت‌طلبانه‌ای را که ظاهراً منفعت قابل توجهی نیز برای شهرداری ندارد و جز بدنامی چیزی به همراه ندارد، کنار بگذاریم، باید شهر را به سمت حذف ماکرو BTSها ببریم. او با اشاره به ابعاد مختلف این موضوع گفت: دکل‌های بزرگ از نظر بصری و ایمنی مشکلاتی ایجاد می‌کنند و همچنین از منظر احتمال تأثیرات منفی بر سلامت انسان‌ها نیز می‌توانند محل نگرانی باشند. رییس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران همچنین از طولانی بودن روند رسیدگی به تخلفات دکل‌های مخابراتی انتقاد کرد و گفت: بخشی از این تخلفات به کمیسیون‌های ماده ۱۰۰ ارجاع می‌شود، در حالی که مشخص نیست نصب یک دکل در وسط حیاط یک ساختمان چه ارتباطی با وظایف این کمیسیون دارد. در عمل، فرآیندی طولانی شامل رسیدگی، اعتراض به رأی و مراجعه به دیوان عدالت اداری شکل می‌گیرد و در تمام این مدت، تخلف همچنان پابرجا می‌ماند. به گفته وی، نتیجه چنین روندی این است که امروز نزدیک به ۶۰ درصد دکل‌های مخابراتی تهران بدون مجوز شهرداری هستند.

ورود ۲۰۰ هزار موتورسیکلت برقی به پایتخت

سخنگوی شورای اسلامی شهر تهران، از ورود ۲۰۰ هزار موتورسیکلت برقی با همکاری دولت و شهرداری و اولویت جایگزینی موتورسیکلت‌های کار خبر داد و تاکید کرد: فرسودگی ۷۰ درصدی ناوگان حدود ۴ میلیون دستگاهی موتورسیکلت‌های تهران و ناترازی بنزین، برقی‌سازی این ناوگان را به یکی از محورهای مهم مدیریت شهری تبدیل کرده است. به گزارش ایسنا، علیرضا نادعلی با بیان اینکه حدود سه سال پیش موضوع برقی‌سازی موتورسیکلت‌ها هم‌زمان با اتوبوس‌ها و تاکسی‌ها مطرح شد، افزود: در ابتدا مقاومت‌هایی درباره ورود شهرداری به این حوزه وجود داشت، اما با برگزاری جلسات رسمی شورا و حضور نمایندگان دولت، نگاه‌ها تغییر کرد. به گفته نادعلی، موتورسیکلت‌ها از عوامل مهم آلودگی هوا هستند و موتورسیکلت‌های کار به دلیل فرسودگی و تردد بالا، اهمیت بیشتری در طرح برقی‌سازی دارند. سخنگوی شورای شهر تهران با اشاره به برنامه عملیاتی مدیریت شهری در این زمینه، گفت: ۲۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت برقی با همکاری دولت و شهرداری تهران وارد عرصه می‌شود و برای خریداران نیز مشوق‌هایی در نظر گرفته خواهد شد. نادعلی ادامه داد: اولوی