درشهر

ایران در میان ۱۰ کشور نخست جهان از نظر حادثه‌خیزی قرار دارد

رییس سازمان مدیریت بحران کشور با بیان اینکه ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی در معرض انواع مخاطرات طبیعی قرار دارد، گفت: ایران از نظر حادثه‌خیزی در میان ۱۰ کشور نخست جهان قرار گرفته است. وی همچنین از تغییر رویکرد در برگزاری رزمایش‌های مدیریت بحران از سال ۱۴۰۴ خبر داد و تأکید کرد که رزمایش‌ها از حالت نمادین خارج شده و با رویکردی واقعی و عملیاتی برگزار می‌شوند. به گزارش ایسنا، حسین ساجدی‌نیا اظهار کرد: از حدود ۵۹ مخاطره شناسایی‌شده در جهان، تاکنون بیش از ۳۵ مورد در ایران تجربه شده است. به گفته وی، سیل، زلزله، فرونشست زمین، فروریزش و گردوغبار از جمله مهم‌ترین مخاطراتی هستند که کشور با آنها مواجه است و مدیریت آنها نیازمند برنامه‌ریزی علمی و مستمر است. رییس سازمان مدیریت بحران کشور با اشاره به تغییر راهبرد این سازمان از سال ۱۴۰۴ افزود: مقرر شده است رزمایش‌های مدیریت بحران در سراسر کشور از حالت نمادین خارج شده و در ابعاد واقعی و عملیاتی برگزار شوند تا میزان آمادگی نیروی انسانی، تجهیزات و امکانات دستگاه‌های مسوول در شرایط نزدیک به بحران واقعی مورد سنجش قرار گیرد. او با بیان اینکه در گذشته برخی مانورها به اقداماتی محدود مانند پناه‌گیری در مدارس خلاصه می‌شد، گفت: شرایط امروز کشور ایجاب می‌کند توان دستگاه‌ها در میدان و در شرایط واقعی‌تر ارزیابی شود. ساجدی‌نیا با اشاره به اینکه رزمایش فارس چهاردهمین مرحله از این سلسله رزمایش‌هاست، اعلام کرد که این برنامه تا پایان سال در سایر استان‌های کشور نیز اجرا خواهد شد. او همچنین هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی و مدیریت میدانی را از عوامل اصلی موفقیت در شرایط بحرانی دانست و گفت: کشور از نظر امکانات، زیرساخت‌ها و نیروی انسانی ظرفیت‌های قابل توجهی دارد و آنچه اهمیت بیشتری دارد، مدیریت هوشمندانه و استفاده هماهنگ از این ظرفیت‌هاست. معاون وزیر کشور تأکید کرد ارزیابی عملکرد دستگاه‌ها در رزمایش‌ها بدون تعارف و بر اساس عملکرد واقعی انجام خواهد شد و نمرات نیز بر همین اساس ثبت می‌شود. ساجدی‌نیا بر ضرورت پایش هوایی و تصویربرداری زنده از عملیات تأکید کرد و گفت استفاده از این ظرفیت می‌تواند به شناسایی دقیق نقاط قوت و ضعف و ارتقای آمادگی دستگاه‌ها برای مواجهه با بحران‌های احتمالی کمک کند.

اعطای ۳۰۰ اسکوتر به پلیس تهران

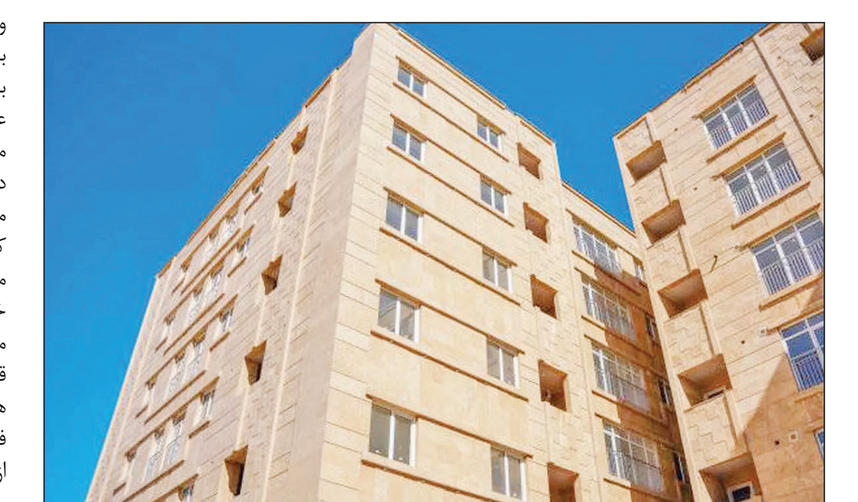
مدیرعامل سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران از آغاز تشکیل ناوگان ۳۰۰ دستگاهی اسکوتر برای پلیس راهور تهران خبر داد و گفت: در نخستین مرحله، تسهیلات ۱۵۰ میلیون تومانی برای خرید ۲ هزار دستگاه اسکوتر به‌ویژه برای دانشجویان و جوانان اختصاص یافته است. به گزارش ایسنا، پوریا علیمردانی اظهار کرد: اسکوتر می‌تواند برای سفرهای کوتاه‌مسافت مانند رفت‌وآمد به دانشگاه، مدرسه، باشگاه یا ایستگاه مترو جایگزین خودرو شود و با توجه به شیب‌های تهران، مدل‌های برقی آن می‌توانند گزینه مناسبی برای شهروندان باشند. او با بیان اینکه شهرداری تهران به دنبال توسعه حمل‌ونقل پاک و سفرهای کوتاه‌مقیاس است، افزود: در نخستین فاز و به درخواست پلیس راهور تهران، تشکیل ناوگان ۳۰۰ دستگاهی اسکوتر برای استفاده در ماموریت‌های کوتاه و دسترسی سریع نیروهای پلیس آغاز شده و مراحل تجهیز آن در حال انجام است. علیمردانی همچنین از توسعه «مسیرهای سرزندگی» خبر داد و گفت: در این شبکه، مسیرهای اختصاصی و ایمن برای پیاده‌روی، دوچرخه، دوچرخه برقی و اسکوتر پیش‌بینی شده است. اسکوتر نباید در بزرگراه‌ها یا سواره‌روها تردد کند و استفاده از آن باید در مسیرهای مجاز و با رعایت اصول ایمنی باشد. مدیرعامل سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران ادامه داد: امکان استفاده از اسکوترهای اشتراکی با مشارکت بخش خصوصی نیز فراهم شده و در برخی مسیرهای سرزندگی، خدمات اجاره اسکوتر ارایه می‌شود. او با اشاره به اختصاص تسهیلات خرید اسکوتر گفت: در مرحله نخست، امکان ارایه تسهیلات برای خرید ۲ هزار دستگاه اسکوتر برای دانشجویان و جوانان فراهم شده و ۱۵۰ میلیون تومان کمک‌هزینه خرید برای هر دستگاه در نظر گرفته شده است. همچنین برای شرکت‌کنندگان در چالش «اسکوتر کن» جوایزی در نظر گرفته شده و تعدادی اسکوتر نیز به قید قرعه اهدا می‌شود. علیمردانی با بیان اینکه سفرهای کمتر از پنج کیلومتر می‌تواند یکی از اصلی‌ترین حوزه‌های استفاده از اسکوتر باشد، گفت: قیمت یک اسکوتر با کیفیت معمولاً حدود ۲۰۰ میلیون تومان است و بخش قابل توجهی از محصولات عرضه‌شده تولید داخل هستند.

فعال‌سازی ۳۶۰ محله تهران در دستور کار مدیریت شهری

معاون هماهنگی و امور مناطق شهرداری تهران از برنامه مدیریت شهری برای فعال‌سازی ۳۶۰ محله پایتخت با هدف تقویت مشارکت مردمی، افزایش تعاملات اجتماعی و ایجاد پویایی در محلات خبر داد. به گزارش مهر، لطف‌الله فروزنده اظهار کرد: تجربه بحران‌های اخیر نشان داد شهرداری در شرایط حساس می‌تواند نهادی کارآمد، خدمتگزار و همدل با مردم باشد. او با اشاره به رویکرد جدید مدیریت شهری، موضوع معیشت را یکی از اولویت‌های مهم عنوان کرد و افزود: مدیریت شهری در کنار وظایف عمرانی، به صورت جدی موضوع حمایت از شرایط معیشتی شهروندان را دنبال می‌کند. معاون هماهنگی و امور مناطق شهرداری تهران با تأکید بر ضرورت افزایش تاب‌آوری اجتماعی در برابر آسیب‌های اقتصادی و جنگ روانی گفت: فعال‌سازی شبکه‌های تولید و توزیع کالا در سطح محلات و حضور مستمر مدیران در میان مردم باید تقویت شود تا زمینه ایجاد آرامش اقتصادی و افزایش اعتماد عمومی فراهم شود. فروزنده همچنین از تغییر رویکرد مدیریت شهری از مدیریت مرکزی به مدیریت محله‌محور خبر داد و گفت: برنامه‌ای برای فعال‌سازی ۳۶۰ محله تهران در دستور کار قرار گرفته است تا در هر محله بستر مناسبی برای تعاملات اجتماعی و اجرای برنامه‌های فرهنگی فراهم شود. او افزود: هدف از اجرای این برنامه آن است که محلات تهران از حالت سکون خارج شده و به فضاهایی پویا، زنده و فعال تبدیل شوند و شهروندان نقش بیشتری در فعالیت‌های اجتماعی و فرهنگی محله خود داشته باشند. معاون شهردار تهران در ادامه با اشاره به اولویت‌های مدیریت شهری، بر ضرورت توجه همزمان به پروژه‌های عمرانی و نگهداری از زیرساخت‌ها و فضای سبز شهری تأکید کرد.

شکاف قیمت و درآمد؛ ریشه پنهان بحران مسکن

قدرت خرید خانه آب رفت



مسکن در ایران وارد مرحله‌ای شده که کاهش تورم هم دیگر لزوماً خبر خوبی برای مردم نیست؛ چراکه مساله اصلی از «سرعت گران‌شدن خانه» عبور کرده و به «ناتوانی در خرید خانه» رسیده است. تورم نقطه‌به‌نقطه مسکن در شهریورماه ۳۳.۵ درصد و اجاره‌بها ۳۲.۸ درصد رشد کرده، در حالی که معاون وزیر راه و شهرسازی از کاهش توان اقتصادی خانوارها و دشوارتر شدن دسترسی مردم به مسکن می‌گوید. در چنین شرایطی، پایین آمدن شتاب تورم را نمی‌توان با بهبود بازار اشتباه گرفت؛ وقتی درآمد از قیمت مسکن عقب مانده، خانه حتی با تورم کمتر هم می‌تواند دورتر از دسترس مردم قرار بگیرد.

آمارهای شهریورماه نیز این واقعیت را تأیید می‌کند. تورم سالانه مسکن به ۳۲.۷ درصد و اجاره به ۳۲.۲ درصد رسیده است. بنابراین مساله امروز بازار فقط این نیست که قیمت خانه چقدر افزایش یافته، بلکه این است که درآمد خانوار تا چه اندازه توان همراهی با این افزایش را داشته است. در بازاری که قدرت خرید خانوار کاهش یافته و همزمان سرمایه‌گذاری در بخش مسکن نیز با افت تمایل مواجه شده، بحران دیگر صرفاً کمبود واحد مسکونی نیست؛ بحران اصلی، شکاف عمیق میان خانه‌ای که ساخته می‌شود و مردمی است که توان خرید آن را ندارند.

مساله‌ای فراتر از عرضه

اظهارات اخیر حبیب‌الله طاهرخانی، معاون مسکن و ساختمان وزیر راه و شهرسازی، نیز دقیقاً بر همین نقطه دست می‌گذارد. او با تأکید بر اینکه مساله مسکن صرفاً به میزان عرضه مربوط نمی‌شود، کاهش توان اقتصادی خانوارها را یکی از عوامل اصلی دشوارتر شدن دسترسی مردم به مسکن دانست.

این اظهارنظر از آن جهت اهمیت دارد که بخش قابل توجهی از ادبیات سیاست‌گذاری مسکن در سال‌های گذشته حول یک گزاره مشخص شکل گرفته بود: ساخت بیشتر، یعنی دسترسی بیشتر. اما تجربه بازار نشان داده است که این رابطه همیشه برقرار نیست. ممکن است تعداد واحدهای ساخته‌شده افزایش پیدا کند، اما اگر قیمت تمام‌شده، قیمت فروش یا اقساط تسهیلات با درآمد خانوار تناسب نداشته باشد، افزایش عرضه الزاماً به افزایش قدرت خرید منجر نمی‌شود.

طاهرخانی نیز با اشاره به تجربه اواخر دهه ۱۳۸۰ و اوایل دهه ۱۳۹۰ تأکید کرد که عرضه گسترده مسکن الزاماً به دسترسی مطلوب‌تر شهروندان منجر نشده و حتی بخشی از این سیاست‌ها به افزایش تعداد واحدهای خالی یا عرضه واحدهایی منجر شده که با توان اقتصادی متوسط خانوارها تناسب نداشته‌اند.

این تجربه یک پیام روشن برای سیاست‌گذار دارد: ساختن خانه بدون ساختن قدرت خرید، بحران مسکن را حل نمی‌کند.

مقایسه‌ای که تصویر واقعی‌تری ارایه می‌دهد

در تحلیل وضعیت بازار مسکن، مقایسه نرخ تورم مسکن با نرخ رشد قیمت‌ها در گذشته شاید اهمیت داشته باشد، اما مقایسه مهم‌تر، مقایسه میان هزینه مسکن و درآمد خانوار است. اگر قیمت مسکن در یک دوره ۳۳ درصد رشد کند، اما درآمد خانوار کمتر از این میزان افزایش یابد، قدرت خرید کاهش پیدا کرده است. حتی اگر تورم مسکن از ۵۰ درصد به ۳۳ درصد برسد، مادامی که درآمد و پس‌انداز خانوار توان جبران فاصله ایجادشده را نداشته باشد، بحران دسترسی پابرجا خواهد ماند. همین مساله در بازار اجاره با شدت بیشتری خود را نشان می‌دهد. مستأجر باید هزینه سکونت را همین امروز بپردازد. تورم ۳۲.۸ درصدی اجاره به این معناست که فشار هزینه‌ای بر خانوار مستأجر همچنان ادامه دارد. در نتیجه، کاهش شتاب تورم اجاره نیز الزاماً به معنای کاهش فشار اقتصادی نیست. اگر اجاره‌بها همچنان با سرعتی بالا افزایش پیدا کند، سهم مسکن از درآمد خانوار می‌تواند افزایش یابد و منابع کمتری برای خوراک، آموزش، درمان، حمل‌ونقل و پس‌انداز باقی بماند.

وقتی سرمایه‌گذار هم عقب می‌کشد

اما بحران بازار مسکن تنها در سمت تقاضا نیست. طرف عرضه نیز با یک مشکل جدی مواجه شده است: کاهش تمایل به سرمایه‌گذاری. به گزارش ایسنا، معاون وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد که در سال ۱۴۰۴ تحت تأثیر تحولات کشور، گرایش به سرمایه‌گذاری در حوزه‌های مختلف از جمله ساختمان و مسکن کاهش یافته است. این مساله در شرایطی رخ داده که بخش ساختمان با افزایش هزینه نهاده‌های تولید نیز مواجه بوده است. به گفته طاهرخانی، متوسط رشد قیمت نهاده‌های ساختمانی در ابتدای سال جاری به بیش از ۱۰۰ درصد رسیده است؛ افزایشی که اگرچه بخشی از آن بعداً تعدیل شده، اما آثار آن همچنان بر قیمت مسکن باقی مانده است. این وضعیت یک معادله دشوار ایجاد می‌کند: از یک سو خانوار قدرت خرید کافی ندارد و از سوی دیگر، سازنده با هزینه‌های بالاتر، ریسک بیشتر و افق نامطمئن سرمایه‌گذاری مواجه است. در چنین شرایطی، انتظار افزایش قابل توجه عرضه بدون اصلاح محیط سرمایه‌گذاری، چندان واقع‌بینانه نیست.

چرا بخش خصوصی تعیین‌کننده است؟

یکی از نکات مهم اظهارات معاون وزیر، اشاره به نقش محدود دولت در عرضه مسکن است. به گفته او، نهایتاً حدود ۲۰ درصد عرضه مسکن در اختیار دولت است و برای حل مساله باید بخش خصوصی فعال شود. این گزاره، در صورت پذیرش، یک نتیجه روشن دارد: سیاست مسکن نمی‌تواند صرفاً بر ساخت مستقیم توسط دولت متکی باشد. دولت می‌تواند زمین، زیرساخت، تسهیلات، مقررات و مشوق‌های سرمایه‌گذاری را فراهم کند، اما بخش عمده ساخت‌وساز در نهایت باید توسط بخش خصوصی انجام شود. بنابراین اگر ریسک سرمایه‌گذاری افزایش یابد، هزینه ساخت جهش کند، دسترسی به منابع مالی دشوار باشد و چشم‌انداز فروش واحدها نامطمئن شود، سیاست‌های دولتی برای افزایش عرضه نیز با محدودیت مواجه خواهند شد. به عبارت دیگر، برای افزایش عرضه واقعی، صرفاً صدور مجوز یا تعیین هدف ساخت کافی نیست؛ باید سازنده نیز انگیزه و امکان ساخت داشته باشد و خریدار نیز توان خرید داشته باشد.

رشد مثبت ساختمان؛ چرا هنوز کافی نیست؟

در عین حال، نباید از یک نکته مثبت نیز عبور کرد. طاهرخانی اعلام کرد که بخش ساختمان در سال گذشته، با وجود رشد منفی اقتصاد کلان و شرایط نامناسب برخی بخش‌های تولیدی، رشد ۱.۴ درصدی داشته است. همچنین به گفته او، در حالی که سرمایه‌گذاری در ساختمان‌های نوساز کاهش یافته، سرمایه‌گذاری در ساختمان‌های نیمه‌تمام با هدف عرضه واحدهای مسکونی افزایش پیدا کرده است. این اتفاق می‌تواند نشانه‌ای از تلاش بازار برای تکمیل پروژه‌های موجود و تبدیل سرمایه‌های راکد به واحدهای قابل عرضه باشد؛ اما پرسش اصلی همچنان باقی است: این واحدها در نهایت برای چه گروهی قابل خرید خواهند بود؟ اگر واحد تکمیل‌شده به دلیل قیمت بالا از توان مالی خانوارهای هدف خارج باشد، تکمیل آن اگرچه از نظر عرضه مفید است، اما لزوماً مشکل دسترسی را حل نمی‌کند.

تهران؛ جایی که شکاف عمیق‌تر شده است

بحران در کلان‌شهرها، به‌ویژه تهران، شکل پیچیده‌تری دارد. از یک طرف فرصت‌های شغلی و اقتصادی، مهاجرت را به سمت پایتخت و دیگر کلان‌شهرها افزایش داده و از طرف دیگر، قیمت زمین و مسکن در این مناطق فاصله زیادی با توان مالی بخش بزرگی از خانوارها ایجاد کرده است.

به گفته معاون وزیر راه و شهرسازی، افزایش مهاجرت عمدتاً با هدف دسترسی به مشاغل خدماتی، تقاضای مسکن در تهران و سایر کلان‌شهرها را افزایش داده و در نتیجه ناترازی میان عرضه مسکن و توان دسترسی مردم تشدید شده است. بنابراین مساله تهران تنها کمبود واحد مسکونی نیست؛ مشکل، ناترازی میان محل شکل‌گیری فرصت‌های اقتصادی، محل سکونت خانوار و توان مالی آنهاست. وقتی شغل در مرکز شهر متمرکز است اما مسکن متناسب با درآمد در حاشیه قرار دارد، هزینه پنهان مسکن نیز افزایش می‌یابد؛ هزینه‌ای که خود را در قالب زمان و قیمت رفت‌وآمد، فرسودگی، کاهش کیفیت زندگی و دور شدن خانوار از فرصت‌های شغلی نشان می‌دهد.

دو بحران همزمان؛ بدمسکنی و دسترسی

در نهایت، اظهارات معاون وزیر راه و شهرسازی یک نکته مهم دیگر را برجسته می‌کند: سیاست‌گذار باید همزمان با دو مساله «دسترسی دشوار به مسکن» و «بدمسکنی» مقابله کند.

این دو مساله الزاماً یکی نیستند. ممکن است خانواری صاحب یا مستأجر یک واحد مسکونی باشد، اما آن واحد از نظر متراژ، کیفیت، ایمنی، موقعیت مکانی یا دسترسی به خدمات، شرایط مناسبی نداشته باشد. بنابراین حل بحران مسکن فقط به افزایش تعداد واحدها محدود نمی‌شود؛ کیفیت و تناسب واحدها با توان اقتصادی و نیاز خانوار نیز اهمیت دارد.

مسکن؛ گرفتار میان سه شکاف

تصویر فعلی بازار را می‌توان در سه شکاف خلاصه کرد: شکاف میان قیمت و درآمد، شکاف میان هزینه ساخت و توان خرید و شکاف میان عرضه و نیاز واقعی خانوار. تورم ۳۳.۵ درصدی مسکن و ۳۲.۸ درصدی اجاره نشان می‌دهد فشار قیمتی همچنان بالاست. کاهش قدرت اقتصادی خانوارها نشان می‌دهد تقاضای موثر ضعیف شده و کاهش تمایل به سرمایه‌گذاری نیز سمت عرضه را با تهدید مواجه کرده است.

در چنین شرایطی، ساده‌سازی بحران مسکن به «کمبود عرضه» یا «گران‌فروشی» نمی‌تواند راه‌حل موثری ایجاد کند. بازار در نقطه‌ای قرار گرفته که هم خریدار توان خرید ندارد، هم مستأجر زیر فشار اجاره است و هم سازنده با افزایش هزینه و ریسک سرمایه‌گذاری مواجه است. بنابراین اگر سیاست‌گذار واقعاً به دنبال کاهش بحران است، باید همزمان سه مسیر را دنبال کند: تقویت قدرت خرید خانوار، کاهش ریسک و هزینه سرمایه‌گذاری و هدایت عرضه به سمت نیاز واقعی جامعه. در غیر این صورت، ممکن است آمار ساخت‌وساز بهتر شود، رشد بخش ساختمان مثبت بماند و حتی شتاب تورم مسکن نیز کاهش پیدا کند، اما برای خانواری که هنوز توان خرید یک خانه متناسب با درآمد خود را ندارد، هیچ کدام از این شاخص‌ها به معنای «بهبود بازار» نخواهد بود.

مساله امروز بازار مسکن این نیست که خانه کمتر گران شده است؛ مساله این است که مردم هنوز نمی‌توانند خانه‌ای را که کمتر گران می‌شود، بخرند.

روایت یک بحران مدیریتی در تهران

وقتی جاذبه هست اما گردشگر نیست

تهران؛ شهری با انبوهی از ظرفیت‌های گردشگری که هنوز نتوانسته است میان داشته‌های خود و شهروندانش پیوندی پایدار ایجاد کند. اظهارات تازه سیداحمد علوی، رییس کمیته گردشگری و میراث فرهنگی شورای اسلامی شهر تهران، بار دیگر یک مساله قدیمی را به مرکز توجه آورده است: مشکل گردشگری پایتخت الزاماً کمبود جاذبه، مجموعه تفریحی یا حتی زیرساخت نیست؛ مساله اصلی، پراکندگی در سیاست‌گذاری، تعدد متولیان و ناتوانی در معرفی و بهره‌برداری منسجم از ظرفیت‌های موجود است.

علوی در گفت‌وگو با مهر، صراحتاً می‌گوید: مساله اصلی گردشگری تهران لزوماً کمبود زیرساخت نیست، بلکه مردم بسیاری از ظرفیت‌های گردشگری موجود در شهر را نمی‌شناسند و میان مجموعه‌های مختلف گردشگری، میراثی و تفریحی نیز هماهنگی و سیاست‌گذاری یکپارچه وجود ندارد. این گزاره اگرچه می‌تواند تصویری واقعی از بخشی از مشکلات گردشگری تهران ارایه دهد، اما در عین حال یک پرسش اساسی را پیش می‌کشد: اگر مساله اصلی طی سال‌های گذشته شناخته‌شده بوده، چرا هنوز ساختار مدیریت گردشگری تهران تا این اندازه پراکنده است و چرا شهروندان همچنان با بخش قابل توجهی از ظرفیت‌های گردشگری شهر خود بیگانه‌اند؟

مساله تهران؛ ضعف حکمرانی است

تهران از نظر تنوع ظرفیت‌های تاریخی، فرهنگی، تفریحی و شهری، دست خالی نیست. از کاخ‌ها، موزه‌ها و بناهای تاریخی گرفته تا بوستان‌ها، مجموعه‌های تفریحی، شهربازی‌ها و مسیرهای هویتی، طیف گسترده‌ای از ظرفیت‌ها در پایتخت وجود دارد. با این حال، وجود ظرفیت به‌تنهایی به معنای شکل‌گیری صنعت گردشگری نیست. علوی در تشریح بررسی‌های کمیته گردشگری و میراث فرهنگی شورا می‌گوید: در حوزه گردشگری، میراث فرهنگی و حتی زیرساخت‌هایی مانند هتل‌ها، نوعی پراکندگی در تصمیم‌گیری و سیاست‌گذاری وجود دارد. همین نکته، نقطه اصلی نقد وضعیت موجود است. در یک نظام مدیریت شهری کارآمد، گردشگری نباید مجموعه‌ای از پروژه‌های منفرد باشد که هر کدام توسط یک سازمان و با منطق متفاوت اداره شوند. گردشگری زمانی می‌تواند به یک حوزه اثرگذار اقتصادی و اجتماعی تبدیل شود که حمل‌ونقل، میراث فرهنگی، اوقات فراغت، تبلیغات شهری، فضاهای عمومی، رویدادها و خدمات اقامتی در یک زنجیره واحد دیده شوند. مشکل تهران این است که این زنجیره هنوز به شکل کامل شکل نگرفته است.

افزایش بودجه؛ نشانه موفقیت یا صرفاً افزایش هزینه؟

یکی از مهم‌ترین ارقام مطرح‌شده از سوی علوی، رشد بودجه تورهای گردشگری و اتوبوس‌های گردشگری است. او می‌گوید: زمانی که وارد شورا شدیم، بودجه تورهای گردشگری و اتوبوس‌های گردشگری حدود چهار میلیارد تومان بود، اما امروز این رقم به بیش از ۳۰۰ میلیارد تومان رسیده است.

این افزایش در نگاه اول چشمگیر است؛ اما از منظر تحلیلی، افزایش بودجه به‌تنهایی نمی‌تواند معادل توسعه گردشگری تلقی شود. پرسش مهم‌تر این است که این منابع چه میزان گردشگر واقعی ایجاد کرده‌اند؟ چند شهروند جدید با جاذبه‌های تهران آشنا شده‌اند؟ میزان استفاده از ظرفیت‌های تاریخی و تفریحی شهر چقدر افزایش یافته و بازدهی اقتصادی این هزینه‌ها چه بوده است؟

علوی توضیح می‌دهد: این افزایش بودجه متناسب با تورم و جمعیت شهر تهران انجام شده و معتقدیم اگر شرکت گردشگری برنامه مناسب و قابل دفاعی ارایه کند و این برنامه در بودجه شهر قرار بگیرد، امکان افزایش بیشتر اعتبارات این حوزه نیز وجود دارد.

اما همین جمله نشان می‌دهد که بحث اصلی نباید صرفاً «چقدر بودجه» باشد، بلکه باید «بودجه برای چه خروجی مشخصی» هزینه شود. گردشگری تهران برای عبور از وضعیت فعلی، بیش از آنکه به افزایش خطی اعتبارات نیاز داشته باشد، به نظام ارزیابی عملکرد، شاخص‌های روشن و برنامه‌ای برای تبدیل هزینه عمومی به تقاضای گردشگری نیاز دارد.

شرکت گردشگری؛ راه‌حل پراکندگی یا ایجاد یک لایه مدیریتی جدید؟

علوی می‌گوید ایجاد ساختار یکپارچه برای سیاست‌گذاری گردشگری حدود ۱۵ سال در شهرداری تهران مطرح بوده و حدود پنج سال از این مسیر در دوره فعلی شورا دنبال شد و در نهایت توانستیم تأسیس شرکت گردشگری را به تصویب برسانیم. این تصمیم می‌تواند گامی برای حل مشکل پراکندگی باشد، اما خود به‌تنهایی تضمین‌کننده یکپارچگی نیست. تجربه مدیریت شهری نشان داده است که افزودن یک سازمان یا شرکت جدید، اگر همراه با تعیین دقیق اختیارات و حذف موازی‌کاری‌های قبلی نباشد، ممکن است به جای حل مساله، یک لایه جدید به ساختار مدیریتی اضافه کند.

علوی درباره وضعیت پیشین می‌گوید: تا پیش از این، بخش‌های مختلفی از حوزه گردشگری و تفریح در اختیار مجموعه‌های متفاوت بود؛ برای مثال سیاست‌گذاری شهربازی‌ها در اختیار سازمان بوستان‌ها قرار داشت، بخشی از ظرفیت‌ها در سازمان بازنشستگی، بخشی در سازمان فرهنگی و هنری و بخش دیگری نیز در اختیار سازمان زیباسازی بود.

او در ادامه سوال کلیدی را مطرح می‌کند: این سوال وجود داشت که چرا مجموعه‌هایی که باید در چارچوب اوقات فراغت و گردشگری شهروندان به صورت هماهنگ فعالیت کنند، متولیان و سیاست‌گذاری‌های جداگانه‌ای داشته باشند. پاسخ به این سوال، در واقع آزمون اصلی شرکت گردشگری تهران خواهد بود. اگر این شرکت صرفاً به متولی دیگری در کنار متولیان قبلی تبدیل شود، مساله پابرجا خواهد ماند؛ اما اگر بتواند وظایف پراکنده را به یک سیاست واحد متصل کند، می‌تواند بخشی از خلأ حکمرانی گردشگری پایتخت را پر کند.

احیای شهربازی‌ها؛ بازگشت دارایی‌های رهاشده

بخش دیگری از سخنان علوی به زیرساخت‌هایی مربوط است که به جای ساخت آنها، سال‌ها پیش ساخته شده اما بلااستفاده مانده‌اند. او می‌گوید: در این حوزه تعارض منافع زیادی وجود دارد و طبیعتاً برای ایجاد تغییر و حرکت به سمت یک ساختار منسجم، مقاومت‌هایی نیز شکل می‌گیرد. این اعتراف، از منظر مدیریت شهری مهم‌تر از اعلام پروژه‌های جدید است؛ زیرا نشان می‌دهد مساله تنها کمبود سرمایه یا امکانات نیست و منافع سازمانی و مدیریتی نیز در تداوم وضعیت موجود نقش دارند.

علوی همچنین می‌گوید: تلاش کردیم موضوع را متوقف نکنیم و بخشی از زیرساخت‌های گردشگری و تفریحی شهر را که در سال‌های گذشته تعطیل یا رها شده بود، دوباره فعال کنیم. او درباره شهربازی بسیج توضیح می‌دهد: شهربازی بسیج حدود شش سال تعطیل بود. سرمایه‌گذاری انجام شده بود اما مجموعه بسته مانده و رها شده بود. در این دوره تلاش کردیم این زیرساخت را دوباره به چرخه فعالیت بازگردانیم. به گفته این عضو شورای شهر تهران، در همین دوره، شهربازی مجموعه عباس‌آباد نیز به سرانجام رسید و علاوه بر آن، برای اضافه شدن شش شهربازی دیگر به شهر تهران برنامه‌ریزی شده است.

این موارد نشان می‌دهد که بخشی از مساله گردشگری تهران نه فقدان سرمایه‌گذاری، بلکه ضعف در بهره‌برداری از سرمایه‌های موجود است. با این حال، موفقیت چنین پروژه‌هایی باید با میزان استفاده شهروندان، درآمدزایی، کیفیت خدمات و استمرار فعالیت سنجیده شود، نه صرفاً افتتاح یا بازگشت یک مجموعه به مدار فعالیت.

اتوبوس گردشگری؛ پیوندی میان شهروند و میراث شهری

علوی یکی دیگر از محورهای سیاست‌گذاری را توسعه اتوبوس‌های گردشگری می‌داند و می‌گوید: یکی دیگر از اقداماتی که دنبال کردیم، افزایش اتوبوس‌های گردشگری و تعریف مسیرهای مشخص برای بازدید از اماکن تاریخی، میراثی و هویتی تهران است. او معتقد است: توسعه این مسیرها می‌تواند کمک کند شهروندان شناخت بیشتری نسبت به ظرفیت‌های تاریخی و گردشگری تهران پیدا کنند و از مجموعه‌هایی که در شهر وجود دارد، بیشتر استفاده کنند. این رویکرد از آن جهت اهمیت دارد که گردشگری شهری صرفاً به معنای ساخت جاذبه جدید نیست. گاهی یک شبکه دسترسی مناسب، معرفی حرفه‌ای و امکان تجربه ساده و ارزان می‌تواند ارزش اقتصادی و اجتماعی یک جاذبه موجود را چند برابر کند. با این حال، اتوبوس گردشگری نیز زمانی اثرگذار است که در قالب یک شبکه جامع حمل‌ونقل و گردشگری طراحی شود؛ نه به عنوان یک پروژه مستقل. مسیر، زمان‌بندی، قیمت، امکان خرید بلیت، اتصال به مترو و سایر وسایل حمل‌ونقل عمومی و کیفیت روایتگری می‌تواند تعیین کند که این طرح به یک خدمت عمومی پرمخاطب تبدیل شود یا صرفاً یک سرویس محدود باقی بماند.

تهران پیش از ساختن باید ظرفیت‌هایش را مدیریت کند

در نهایت، مهم‌ترین بخش سخنان رییس کمیته گردشگری شورای شهر، تغییر زاویه نگاه از «ساختن» به «مدیریت کردن» است. او تأکید می‌کند: هدف ما این است که به بهبود حال مردم کمک کنیم و زمینه‌ای فراهم شود تا شهروندان بتوانند از ظرفیت‌های گردشگری، تفریحی و تاریخی تهران بیشتر استفاده کنند.

علوی در جمع‌بندی می‌گوید: رویکرد ما این است که در کنار توسعه زیرساخت‌ها، موضوع معرفی ظرفیت‌های موجود، دسترسی مردم به اماکن گردشگری و ایجاد هماهنگی میان مجموعه‌های مختلف را نیز دنبال کنیم تا گردشگری تهران از حالت پراکنده خارج شده و سیاست‌گذاری منسجم‌تری پیدا کند. این جمع‌بندی را می‌توان مهم‌ترین دستورکار پیش‌روی مدیریت شهری دانست. تهران الزاماً به فهرست بلندتری از پروژه‌ها نیاز ندارد؛ پیش از آن به مدیریتی نیاز دارد که بتواند آنچه را تاکنون ساخته شده، به یک تجربه منسجم گردشگری تبدیل کند. اگر قرار است بودجه گردشگری از چند میلیارد به صدها میلیارد تومان برسد، باید در کنار آن شاخص‌های روشن عملکرد نیز ارایه شود. اگر قرار است شرکت گردشگری ایجاد شود، باید مشخص شود چه اختیاراتی از سازمان‌های متعدد به آن منتقل می‌شود. اگر شهربازی‌ها احیا می‌شوند، باید معلوم باشد چه میزان استفاده و درآمد پایدار ایجاد می‌کنند. و اگر اتوبوس‌های گردشگری توسعه می‌یابند، باید نتیجه آن در افزایش دسترسی و شناخت شهروندان قابل اندازه‌گیری باشد.

مساله امروز گردشگری تهران بنابراین بیش از آنکه «کمبود جاذبه» باشد، مساله حکمرانی، هماهنگی و تبدیل ظرفیت به تجربه گردشگری است. تهران پیش از آنکه نیازمند ساختن تهران جدیدی برای گردشگران باشد، باید بتواند تهران موجود را برای شهروندانش قابل کشف‌تر، قابل دسترس‌تر و قابل استفاده‌تر کند.

ایرانشهر

ثبت درخواست برای تأسیس ۵۰ شرکت هواپیمایی جدید در کشور

حدود ۵۰ درخواست برای تأسیس شرکت هواپیمایی جدید به سازمان هواپیمایی کشوری ارایه شده است؛ با این حال رییس این سازمان تأکید کرد که صدور مجوز برای ایرلاین‌های جدید با رویکردی سختگیرانه و بر اساس الزامات آیین‌نامه جدید انجام خواهد شد. به گزارش تسنیم، ابوذر شیرودی، رییس سازمان هواپیمایی کشوری، با اشاره به آیین‌نامه جدید تأسیس، فعالیت، اداره و نظارت بر شرکت‌های هواپیمایی گفت: این آیین‌نامه در دولت تصویب و تیرماه امسال به سازمان هواپیمایی کشوری ابلاغ شده و اکنون ملاک عمل برای صدور مجوز و فعالیت شرکت‌های هواپیمایی است. او اظهار کرد: بر اساس آیین‌نامه جدید، شرکت‌های هواپیمایی برای فعالیت باید حداقل پنج فروند هواپیما در اختیار داشته باشند که سه فروند آن باید ملکی و دو فروند نیز اجاره‌ای باشد. شیرودی افزود: در مجموع باید پنج فروند هواپیما در گواهینامه بهره‌برداری هوایی (AOC) شرکت هواپیمایی وجود داشته باشد و شرکت‌ها موظف به رعایت این الزامات هستند. رییس سازمان هواپیمایی کشوری با اشاره به وضعیت شرکت‌های فعال در صنعت هوانوردی کشور ادامه داد: در حال حاضر ۳۶ شرکت هواپیمایی در کشور فعال هستند و در کنار آنها، حدود ۵۰ درخواست برای تأسیس شرکت هواپیمایی جدید به سازمان ارایه شده است. او با بیان اینکه تعداد درخواست‌ها همچنان در حال افزایش است، تصریح کرد: افزایش تقاضا برای ورود شرکت‌های جدید به صنعت هوانوردی به معنای صدور قطعی مجوز برای همه متقاضیان نیست و فرآیند بررسی درخواست‌ها بر اساس ضوابط و الزامات تعیین‌شده انجام خواهد شد. شیرودی همچنین به تکالیف تعیین‌شده در برنامه هفتم توسعه اشاره کرد و گفت: سازمان هواپیمایی کشوری مکلف است تا پایان سال سوم برنامه هفتم توسعه، شرایط همه شرکت‌های هواپیمایی موجود و فعال را با الزامات جدید منطبق کند. بر این اساس، شرکت‌های هواپیمایی تا پایان مهلت تعیین‌شده باید حداقل تعداد هواپیماهای مورد نیاز را تأمین کنند و پس از پایان سال سوم برنامه هفتم توسعه، فعالیت شرکت‌هایی با ناوگان یک، دو یا سه فروندی امکان‌پذیر نخواهد بود. رییس سازمان هواپیمایی کشوری تأکید کرد که سیاست این سازمان در صدور مجوز برای شرکت‌های هواپیمایی جدید، سختگیرانه خواهد بود.

موج جدید بارشی از جمعه وارد شمال کشور می‌شود

رییس مرکز ملی پیش‌بینی و مدیریت بحران مخاطرات وضع هوای سازمان هواشناسی از آغاز موج جدید بارشی در شمال کشور از بعدازظهر جمعه ۱۷ مهر خبر داد و گفت: با تقویت جریانات شمالی، بارندگی و کاهش دما در سواحل خزر، ارتفاعات البرز و بخش‌هایی از شمال شرق کشور پیش‌بینی می‌شود. به گزارش مهر، صادق ضیاییان با تشریح آخرین وضعیت جوی کشور اظهار کرد: از بعدازظهر جمعه و طی روز شنبه ۱۸ مهر، با تقویت جریانات شمالی روی دریای خزر، بارش در شمال آذربایجان شرقی، اردبیل، سواحل شمالی، ارتفاعات البرز، خراسان شمالی و شمال خراسان رضوی آغاز خواهد شد و این مناطق با کاهش دما مواجه می‌شوند. او افزود: طی امروز پنج‌شنبه ۱۶ مهر، در ارتفاعات زاگرس مرکزی، دامنه‌های جنوبی البرز و برخی نقاط مازندران، گلستان، خراسان شمالی و شمال خراسان رضوی، افزایش ابر، گاهی وزش باد شدید و رگبار پراکنده پیش‌بینی می‌شود. رییس مرکز ملی پیش‌بینی و مدیریت بحران مخاطرات وضع هوا ادامه داد: در دامنه‌های زاگرس مرکزی و جنوبی و جنوب کرمان نیز در برخی ساعات افزایش ابر، رگبار پراکنده و وزش باد رخ خواهد داد. ضیاییان همچنین نسبت به وزش باد شدید، خیزش گردوخاک و کاهش کیفیت هوا در برخی مناطق کشور هشدار داد و گفت: طی سه روز آینده در بخش‌هایی از شمال غرب، غرب، مرکز کشور و دامنه‌های جنوبی البرز، وزش باد شدید و در برخی ساعات گردوخاک پیش‌بینی می‌شود. رییس مرکز ملی پیش‌بینی از صدور هشدار زرد هواشناسی برای استان تهران خبر داد و افزود: تا شنبه، بخش‌هایی از غرب و جنوب استان و دامنه‌ها و ارتفاعات با وزش باد شدید تا خیلی شدید مواجه خواهند شد. به گفته ضیاییان، احتمال خیزش گردوخاک، کاهش موقت دید افقی و افت کیفیت هوا در مناطق مرکزی، جنوبی و غربی تهران وجود دارد. او گفت: از جمعه شب تا یکشنبه ۱۹ مهر، میانگین دمای استان تهران ۲ تا ۴ درجه کاهش می‌یابد و در ارتفاعات بالادست احتمال یخبندان شبانه موقت و رگبار برف در قله‌ها وجود دارد.

بهره‌مندی بیش از هزار روستا از راه دسترسی مناسب

معاون فنی و راه روستایی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای از احداث، بهسازی، نگهداری، ایمن‌سازی و آسفالت ۲۱ هزار و ۶۳۴ کیلومتر از راه‌های روستایی و فرعی کشور طی دو سال فعالیت دولت چهاردهم خبر داد و گفت: اجرای طرح‌های احداث راه روستایی، دسترسی مناسب یک‌هزار و ۱۷۳ روستا را فراهم کرده است. به گزارش ایسنا، علی خانقایی با تشریح عملکرد دوساله دولت چهاردهم در حوزه راه‌های روستایی و فرعی اظهار کرد: در این مدت ۵ هزار و ۸۶۶ کیلومتر راه روستایی احداث شده و عملیات بهسازی، ترمیم، نگهداری و روکش مجدد آسفالت نیز در ۱۵ هزار و ۷۶۸ کیلومتر از محورهای فرعی و روستایی کشور انجام شده است. او افزود: اجرای پروژه‌های احداث راه روستایی در دو سال گذشته موجب شده است یک‌هزار و ۱۷۳ روستای واقع در مسیر این پروژه‌ها از راه دسترسی مناسب شنی و آسفالت بهره‌مند شوند. معاون فنی و راه روستایی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای همچنین گفت: با اجرای پروژه‌های مختلف در زمینه ترمیم، نگهداری، ایمن‌سازی و روکش مجدد آسفالت محورهای فرعی و روستایی، شرایط تردد ایمن‌تر و آسان‌تر برای ساکنان پنج‌هزار و ۲۵۶ روستا در سراسر کشور فراهم شده است. خانقایی ارزش ریالی پروژه‌های احداث راه روستایی در این مدت را ۳۵۱ همت اعلام کرد و افزود: برای اجرای پروژه‌های نگهداری محورهای فرعی و روستایی نیز حدود ۲۸ همت اعتبار هزینه شده است. او با اشاره به توسعه شبکه راه‌های روستایی کشور گفت: پیش از پیروزی انقلاب اسلامی، مجموع راه‌های روستایی کشور اعم از آسفالت، شوسه و خاکی حدود ۸ هزار و ۲۰۰ کیلومتر بود، اما اکنون این میزان به ۲۰۳ هزار و ۲۴۸ کیلومتر رسیده است.