

نشریه الکترونیکی تخصصی مدیریت شهری

تشرگاه

شماره دوم | مرداد ۹۷
خبرگزاری ایمن

شهر از منظر اقتصاد شهری

- پژوهش های شهری
- کالیفرنیا؛ فراز و فرود بحران آب
- نقش شهرداری ها در اقتصاد شهری
- ارتقای اکوسیستم نوآوری فناوریانه شهرها
- چگونه هنرمندان ناجی اقتصاد شهر می شوند؟
- بودجه بزرگترین کلانشهر جهان چگونه تدوین می شود؟



سرمقاله

۳ تأملی بر اقتصاد شهری

جهان

۴ گسترش شهرها در زمین های کشاورزی؛ یک مصیبت واقعی

پرونده

۱۱ شهر از منظر اقتصاد شهری

۱۲ میزگرد: نقش شهرداری ها در اقتصاد شهری

۲۲ مبانی طرح ریزی رشد اقتصاد شهری

۲۸ بودجه بزرگترین کلانشهر جهان چگونه تدوین می شود؟

۳۰ اینفوگرافی: اصفهان و نیویورک؛ یک مقایسه سریع

۳۲ معرفی کتاب: چگونه هنرمندان ناجی اقتصاد شهر می شوند؟

شهر آینده

۳۶ ارتقای اکوسیستم نوآوری فناورانه در شهرها

بحران آب

۴۲ کالیفرنیا؛ فراز و فرود بحران آب

۴۷ چگونه یک کمپین شهری صرفه جویی مصرف آب طراحی کنیم؟

پژوهش های شهری

۵۰ امکان سنجی اخذ عوارض عبور و مرور در شهر اصفهان

۵۱ بررسی کالبدی محله زینبیه اصفهان در راستای ارتقاء امنیت محیطی

۵۱ پتانسیل های سرمایه گذاری مشترک بین اصفهان و شهرهای خواهرخوانده

۵۴ شناسایی مزیت های نسبی شهر اصفهان

۵۶ کلان شهرها



ز یک میل کرد آفریدون نگاه
یکی کاخ دید اندر آن شهرگاه

ماهنامه شهرگاه

نشریه تخصصی مدیریت شهری

وابسته به خبرگزاری ایمنّا و با همکاری مدیریت مطالعات و پژوهش شهرداری

مدیرمسئول: ایمان حجتی

سردبیر ارشد: زهرا محمدی

سردبیر: احمد رضا جلوه نژاد

دبیر اجرایی: میلاد مرتجی

تحریریه: صنم فارسیمندان، مریم یاوری، سیده زهرا سیدین، مصطفی صداقت،

شهین اصلانی

گروه ترجمه: الهه سیف الدین، پگاه بهادران، مریم زمانی

صفحه آرای: سید مهدی رضوی

آدرس: اصفهان - میدان لاله - کندروی اتوبان فرودگاه - نبش پارک مجتمع

فرهنگی مطبوعاتی شهرداری اصفهان - طبقه چهارم

تلفن: ۸ - ۳۵۵۴۴۱۱۲ - ۰۳۱

تمامی حقوق مادی و معنوی متعلق به خبرگزاری ایمنّا است

تأملی بر اقتصاد شهری

سرانه تولید در شهرها به‌ویژه در کلان‌شهرها عموماً نسبت به سایر نقاط جهان بیشتر است و در عین حال شهرهای بزرگ استعداد بیشتری برای دستیابی به رشد اقتصادی بالاتر را از خود نشان داده‌اند.

این اکسیر اقتصاد شهری که به این کامیابی‌ها دامن می‌زند، از چه مایه می‌گیرد؟ پاسخ ساده است از تنوع و گوناگونی فرهنگی، نژادی و اجتماعی در محیطی پویا که امکان تعاملات هرچه مؤثرتر را فراهم می‌آورد و در نتیجه سبب بروز زمینه فراگیری بهتر و سریع‌تر مهارت‌ها می‌شود. شهرها به این ترتیب از غنای منابع انسانی بیشتری برخوردار هستند، ضمن آنکه از انباشتگی سرمایه و امکانات مالی نیز به‌طور تاریخی بهره می‌برند. این‌ها به یک فاکتور آزادی عمل و خلاقیت در ایجاد کسب‌وکار و توسعه اقتصادی منتهی می‌شود، مسیری که باید از آغاز تا پایان از سوی مدیران شهری به رسمیت شناخته‌شده و مورد مراقبت و پرورش قرار گیرد.

دلیل اهمیت و چرایی صیانت از اقتصاد شهری نیز واضح است؛ اقتصاد شهری در رابطه مستقیم با کیفیت زندگی شهروندان است. شهری با اقتصاد قوی‌تر می‌تواند نه تنها در حفظ نیروی انسانی خلاق خود موفق‌تر عمل کند که بر جریان مهاجرت نیز حاکم شود و چرخه پویاتری از تنوع و تکثر و برخورداری از مواهب نیروی انسانی را مدیریت کند. اقتصاد شهری در عین حال باید به سمت کاستن از معضلات شهری جهت‌دهی شود و نباید رونق اقتصادی شهر به یک توسعه بی‌رویه و لگام‌گسیخته منجر شود. از اینجا است که نقش حاکمیت شهری پررنگ‌تر می‌شود. تدوین استراتژی‌های اقتصادی عمده‌تر در جهت ایجاد شغل و ارتقای درآمدهای مالیاتی که حیات دولت‌های شهری را قوام می‌دهد، صورت می‌گیرد و شخص شهرداران در نوشتن راهبرد بلندمدت و شکل دادن به استراتژی اقتصادی شهرها نقش پررنگ‌تری نسبت به سایر بازیگران ایفا می‌کنند.

به نظر می‌رسد آن دسته از شهرداران و دولت‌های شهری توانسته‌اند کارنامه‌ای موفق در تدوین و پیشبرد استراتژی‌های اثربخش اقتصادی را بر جای گذارند که یا خود یا پیشینیان‌شان ساختارهای حاکمیت شهری را اصلاح کرده‌اند. اصلاح ساختارها که عمده‌تر

معطوف به یکپارچگی حاکمیت شهری است اگرچه دست بازتری به دولت شهری می‌دهد اما در عین حال اجازه منحرف شدن از مسیر هویت و تنوع و تکثر شهری را می‌بندد.

این خط قرمز به‌ویژه در سیاست‌گذاری‌های مرتبط با کاربری زمین و خانه‌سازی، بیشتر خود را نشان می‌دهد و از این‌رو شهرهای موفق همگی سیاست‌هایی را در پیش می‌گیرند که به گونه‌ای سنگین بهای مسکن و زمین را زیر کنترل بگیرد.

یکی از زیرشاخه‌های مهم اقتصاد شهری همچنین بررسی جغرافیای فقر در شهر است. بررسی یک‌به‌یک محلات و اینکه ویژگی‌های اقتصادی و اجتماعی محلات چگونه فرصت‌هایی را برای رونق اقتصادی یا گستردن دام‌هایی برای فروکشاندن در ورطه فقر، جلوی پای شهروندان قرار می‌دهد.

از این‌رو اقتصاد شهری در خدمت حیات، زندگی و زیست شهری دیده می‌شود و از این‌روست که اقتصاد پایدار شهری معنا و مفهوم عمیق‌تری یافته است.

در اصفهان به عنوان یک کلان‌شهر، اقتصاد شهری با پرسش‌های فراوانی دست‌به‌گریبان است. آیا سیاست‌های مرتبط با کاربری اراضی و مشوق‌های ساخت‌وساز تورم‌زا نیست؟ آیا چرخه درآمد برای اداره شهر به نوعی نابرابری اقتصادی دامن نمی‌زند؟ یکپارچگی حاکمیت شهری که از سوی شهرداری حمایت می‌شود، در صورت تحقق خواهد توانست مهاری باشد بر لگام گسیختگی پروژه‌هایی که در دو دهه گذشته هویت شهری را مخدوش کرده است؟ اصولاً راهبرد توسعه اقتصادی شهر کدام است و چرا در تدوین آن تعلل می‌شود؟ اگر راهبرد توسعه اقتصادی بر صنعت گردشگری تأکید کند، که استانداردهای زیست محیطی فراتر از معمول دارد، مسئله آب و آلودگی را چگونه باید رفع کرد؟ چگونه باید مسیر اقتصاد پایدار را هموار کرد در شرایطی که با روند مهاجرتی و خروج نخبگان و چهره‌های خلاق شهر اصولاً غنای نیروی انسانی هم با تردیدهای عمده مواجه است.

احمد رضا جلوه‌نژاد

گسترش شهرها در زمین‌های کشاورزی یک مصیبت واقعی



▲ شهر شنزن در چین با رشدی سرسام آور طی یک دهه

پرجمعیت‌ترین سکونتگاه‌های شهری جهان، اعلام کرد در مقایسه با برازیلیا که در هر کیلومتر مربع آن ۴۱ تقاطع دارد و پودونگ شانگهای با ۱۷ تقاطع، در هر کیلومتر مربع بارسلونا ۱۰۳ تقاطع خیابانی وجود دارد، اما با وجود چنین تراکمی، ساکنین بارسلونا این شهر را کاملاً قابل سکونت می‌دانند.

در طول ۴۰ سال آینده کل مساحت تحت پوشش شهرهای جهان با دربرگرفتن زمین‌های مجاور کشاورزی و تهدید بقا در کره زمین سه برابر خواهد شد. مارک سویلینگ، پژوهشگر سرشناس مباحث شهری در سال ۲۰۱۶ اعلام کرد که زمان توقف رشد بی‌رویه شهری فرا رسیده است. وی پس از گذراندن دو روز در بارسلونا یکی از

گروه ترجمه ایمنا

در این شهر بازدیدکنندگان جذب پیاده‌روهایی می‌شوند که به طور ماریچ ساختمان‌های قدیمی ۴ تا ۷ طبقه‌ای در خیابان‌های باریک منتهی به میدان اصلی شهر را دور می‌زند و در آن‌ها مردم پشت میز کافه‌ها و زیر سایه درختان نشسته‌اند. بسیاری از مردم پیاده و یا با دوچرخه به سر کار می‌روند و حمل‌ونقل عمومی عملکرد بسیار خوبی دارد.

برای نخستین‌بار در تاریخ بشر، بسیاری از ما در سکونتگاه‌های شهری زندگی می‌کنیم - از ۲۸ ابرشهر ۱۰ تا ۲۰ میلیونی گرفته تا ۴۱۶ شهر متوسط ۵ تا ۵۱ میلیونی و ۵۲۵ شهر کوچکتر که بین ۵۰۰ هزار تا یک میلیون نفر جمعیت در سال ۲۰۱۴ داشته‌اند. با نگاهی به آینده، بیشترین رشد نه در شهرهای بزرگ که در شهرهای کوچک و متوسط رخ می‌دهد.

کلانشهرها گسترده می‌شوند و منقبض می‌شوند. برآورد شده که ۴۰ درصد از شهرهای اروپایی در حال تحلیل رفتنند اگرچه مهاجرت می‌تواند این روند را برعکس کند. حتی در برخی از کشورهای آفریقا درصد کل جمعیت شهرها در دو دهه گذشته در زمان‌های مختلف کاهش یافته است.

جمعیت شهری جهان در حال حاضر حدود ۴ میلیارد نفر است که انتظار می‌رود در سال ۲۰۵۰ از میان جمعیت کل حداقل ۹/۵ میلیارد نفری جهان، تا حدود ۶/۳۴ میلیارد نفر در شهرها سکونت یافته

باشند. چنانچه ساخت و طراحی شهرها همچنان به گونه‌ای ادامه یابد که امروزه می‌بینیم با دوبرابر شد خیلی زود این جمعیت نیازمند منابع دوبرابری برای ساخت و عملکرد در شهرها هستیم و با این حقیقت که سیاره زمین امکان فراهم کردن منابع نامحدودی دارد، باید اذعان کرد که این روند، پایدار نخواهد بود.

شاید مهمترین دغدغه به‌وجود آمده در اثر رشد شهرها، گسترش حومه‌های اطراف شهرها باشد. بر خلاف باور عمومی، در طول قرن گذشته سکونتگاه‌های شهری علاوه بر گسترش جمعیت، با از بین بردن بعضی از باارزشتترین زمینهای کشاورزی سبب گسترش پراکندگی‌های برون شهری و حاشیه‌ای نیز شده‌است.

نتایج حاکی از تراکم زدایی مدام از سکونتگاه‌های شهری به میزان حدود ۲ درصد در سال است. حتی در مواردی نیز مناطق درون شهری‌ای دیده شده که بیش از چند دهه گذشته تراکم داشته‌اند (مثل کپنهاگ)، گرایش به گسترش عرضی شهر برای کاستن از میانگین تراکم شهر دیده می‌شود. در سال ۲۰۱۰، کل مساحتی که ردی از سکونتگاه‌های شهری جهان در خود داشتند با تمام سیمان، آسفالت، خاک رس فشرده، محوطه پارک‌ها و فضاهای باز در حدود یک میلیون کیلومتر مربع بود و این در حالی است که کل کشور فرانسه ۶۴۳ هزار کیلومتر مربع بیشتر وسعت ندارد.

ادامه روند افزایش جمعیت شهری و تراکم زدایی در بلند مدت، باعث می‌شود تا سال ۲۰۵۰ سکونتگاه‌های شهری بیش از ۳ میلیون کیلومتر مربع از سطح سیاره زمین را پوشش دهند و از آنجایی که معمولاً بیشترین زمین‌های کشاورزی زیرکشت، در نزدیکی شهرها واقع شده‌اند (چون اصولاً شهرها در مناطق حاصلخیز آبرفتی شکل گرفته‌اند) بیشترین بخش از این ۲ میلیون کیلومتر مربع اضافه، زمین‌هایی خواهد بود که در حال حاضر زمین‌های کشاورزی زیر کشت هستند. به کوتاهی باید گفت که ادامه شهرنشینی در شکل فعلی خود می‌تواند در آینده تهدیدی برای منابع غذایی جهانی به حساب آید، آن‌هم در شرایطی که از همین حالا تولید غذا با رشد جمعیت چندان تناسبی ندارد.

■ درک شهرنشینی سریع

یک عامل تعیین کننده کلیدی برای پراکندگی‌های فزاینده شهری - به ویژه در آمریکای شمالی که با مشکل جدی مواجه است - ارزان قیمت بودن نفت است. هنگامی که قیمت نفت در سال ۲۰۰۸ به بالاترین رکورد خود رسید و بحران اقتصادی جهانی را تشدید کرد، افرادی که زیاد مسافرت می‌کردند، نخستین کسانی بودند که از پرداخت اقساط وام‌های مسکن خود امتناع ورزیدند. با افزایش هزینه سوخت جهت رفتن به محل کار

مهمترین دغدغه به‌وجود آمده در اثر رشد شهرها، گسترش حومه‌های اطراف شهرها باشد. بر خلاف باور عمومی، در طول قرن گذشته سکونتگاه‌های شهری علاوه بر گسترش جمعیت، با از بین بردن بعضی از باارزشتترین زمینهای کشاورزی سبب گسترش پراکندگی‌های برون شهری و حاشیه‌ای نیز شده‌است.

ادامه روند افزایش جمعیت شهری و تراکم زدایی در بلند مدت، باعث می‌شود تا سال ۲۰۵۰ سکونتگاه‌های شهری بیش از ۳ میلیون کیلومتر مربع از سطح سیاره زمین را پوشش دهند و از آنجایی که معمولاً بیشترین زمین‌های کشاورزی زیر کشت، در نزدیکی شهرها واقع شده‌اند (چون اصولاً شهرها در مناطق حاصلخیز آبرفتی شکل گرفته‌اند) بیشترین بخش از این ۲ میلیون کیلومتر مربع اضافه، زمین‌هایی خواهد بود که در حال حاضر زمین‌های کشاورزی زیر کشت هستند.

توسعه شهری اصفهان از ۱۳۳۵ تا ۱۳۹۱

جمعیت ۸ برابر
وسعت ۱۰ برابر

نقشه مقایسه‌ای اصفهان
در طی حدود ۵۰ سال



روند توسعه شهری اصفهان عمدتاً از دهه ۱۳۴۰ آغاز شد. با ساخت سد زاینده‌رود و آغاز عملیات اجرایی ذوب‌آهن در اواخر دهه ۱۳۴۰، شهر اصفهان از یک شهر مهاجر فرست به یک شهر مهاجر پذیر بدل شد. از اواخر دهه ۱۳۵۰ با آغاز جنگ روند مهاجرت به اصفهان به شدت افزایش یافت و نبود یک طرح کنترل شده توسعه سال به سال بر وسعت و جمعیت شهر افزود.

در ۵۰ سال گذشته
میانگین رشد سالانه اصفهان
۳۷۶ هکتار وسعت
۳۷۰۰۰ نفر جمعیت

رتبه اصفهان
در میان شهرهای پر جمعیت جهان ۱۸۲
رتبه اصفهان
در میان شهرهای بزرگ جهان ۲۹۰

تغییرات در وسعت شهر
طی ۶۰ سال گذشته



برگرفته از اینفوگرافی جمعیت اصفهان
روزنامه اصفهان امروز | ۱۳۹۲

۱۳۹۱ نفر ۱۹,۴۵۱,۰۰۰
۲۰,۰۳۴ هکتار

و مدرسه، استطاعت مالی برای گسترش بی رویه شهر به طور قابل توجهی کاهش پیدا کرد. برای مثال از ۳۰۰ هزار ساختمان کنونی شهر دیترویت، ۷۰ هزار ساختمان خالی از سکنه است و اغلب آن‌ها در شرف تخریب است.

از دهه ۱۹۶۰ به بعد، رینگ‌های حمل و نقلی بیشتری در شهرها ساخته شد تا طبقات متوسط و بالاتر را حومه نشین پیلاقات اطراف کند- و این فرایند هسته مرکزی دیترویت را از رونق انداخت، و این شهر را برای مدیریت تأثیرات اقتصادی ناشی از تعطیل شدن کارخانه‌های عظیم اتومبیل سازی ناتوان رها کرد.

در ضمن باید گفت بیش از ۲/۵ میلیارد از شهرنشینان در سال ۲۰۵۰ ساکن شهرهای کشورهای در حال توسعه جهان، خصوصاً آفریقا و آسیا خواهند بود؛ انتظار می‌رود ۳۷ درصد از گسترش شهرهای آینده تنها در سه کشور چین، هند و نیجریه صورت گیرد.

به غیر از چین، شهرنشینی سریع در دو کشور در حال توسعه دیگر منجر به ساخته شدن تعداد خیلی زیادی سکونتگاه‌های شهری غیررسمی یا محله‌های فقیرنشین شده است.

زندگی کردن میلیون‌ها فقیر در مناطق اصلی شهری هند در کنار قشر متوسط شهری پدیده‌ای نسبتاً منحصر به فرد در این کشور به وجود آورده است. در مقابل، اکثر ساکنان مناطق فقیرنشین آفریقا که در کل ۶۲ درصد از مردم آفریقا را

تشکیل می‌دهند، در سکونتگاه‌های در حال گسترش حاشیه شهرها زندگی می‌کنند.

انتظار می‌رود در سال ۲۰۵۰ جمعیت شهری آفریقا که در حال حاضر نزدیک به ۴۰۰ میلیون نفر است با افزایش سه برابری به ۱/۲ میلیارد نفر برسد؛ این نوع از شهرسازی سبب بوجود آمدن سکونتگاه‌های شهری عظیم، پرجمعیت و نسبتاً کم تراکم در سراسر این قاره خواهد شد.

البته این اتفاق در همه جای این قاره رخ نمی‌دهد. اتیوپی، کشوری با ۹۹ میلیون جمعیت در شرق آفریقا دارای یکی از سریع‌ترین اقتصادهای در حال رشد جهان است. هرچند ۸۰ درصد از جمعیت آن هنوز روستایی هستند ولی شهرنشینی در آن با سرعت زیادی رو به افزایش است که فشاری عظیم بر پایتخت آفریقا، آدیس آبابا وارد می‌آورد.

سرمایه گذاری‌های دولتی این شهر را به یک پایگاه ساختمانی عظیم تبدیل کرده است. جرثقیل‌های بی‌شمار همچون شبی در برابر آسمان آفریقا قد کشیده اند آنگونه که شمار زیادی ساختمان‌های نسبتاً بلند بالایی در هسته مرکزی شهر ظهور یافته‌اند.

در عین حال، به کمک سرمایه‌گذاری و تخصص چینی‌ها، در این شهر یک سیستم حمل و نقل سبک ریلی (تراموا) ساخته شده که در سراسر شهر فعال است - شاهکاری قابل توجه در شهری که ۸۰ درصد جمعیت آن در مناطق فقیرنشین زندگی می‌کنند. این عمل قشر متوسط را ترغیب

می‌کند که در آپارتمانهای شلوغ و چند طبقه‌ای زندگی کنند که در اطراف ایستگاه‌ها در حال ساختند و پیامد بلند مدت آن کاهش نیاز به کمک‌های مالی درازمدت (بارانه) و مسافرت‌های جاده‌ای با ماشین‌های شخصی است.

علاوه بر این در کنار ساختن آپارتمان‌های چند طبقه، مسکن‌های بارانه‌ای برای نیازمندان شهری ساخته شده است که بعضاً در نزدیکی گره‌های ترافیکی قرار دارد، در نتیجه آدیس آبابا به عنوان نمونه‌ای از شهرهایی که ممکن است با چالش روبرو شوند، پرجمعیت می‌شود.

ژوهانسبورگ، بزرگترین شهر آفریقای جنوبی، مطالعات بسیار متفاوت و نیز امیدوار کننده‌ای ارائه می‌دهد. تحت نظام آپار تاید که بر پایه جدا نگهداری نژاد سیاه و سفید و نابرابری آنها استوار بود، نیازمندان شهری به اجبار به سکونتگاه‌های برون شهری، اغلب به فاصله ۵ تا ۴۹ کیلومتری حاشیه شهرها منتقل می‌شدند. از آنجایی که جمعیت ساکن در این مناطق بیشتر از حدی است که برای آن‌ها طراحی شده، بسیاری از این مناطق به محله‌های فقیرنشین تبدیل شده‌اند.

پس از آغاز روند دموکراتیک شدن در سال ۱۹۹۴، یک جریان داخلی عمده از مردم به سمت هسته شهر جاری شد که علیرغم وجود برنامه‌های عظیم ساخت و ساز مسکن نداشتند. تمام شهرهای آفریقای جنوبی از جمله زمین‌های داخلی شهر مورد هجوم سیاهان قرار گرفت.

دولت شهری ژوهانسبورگ، دریافت که با انتقال میلیون‌ها نفر به مناطق اطراف نمی‌تواند شهری یکپارچه بسازد؛ چراکه در حال حاضر افراد بسیاری در مناطق حاشیه‌ای ویژه سیاهان عصر آپار تاید زندگی می‌کنند. در عوض، مجموعه‌ای از نقاط استراتژیک اما پراکنده شهری را شناسایی کرد و با هدف تشدید تراکم شغلی و مسکونی و نیز افزایش تعداد افرادی که به خدمات گسترده حمل و نقل عمومی دولتی دسترسی داشته باشند، روی خدمات حمل و نقل عمومی سرمایه‌گذاری کرد و این مناطق را به هم مرتبط ساخت.

سرمایه گذاری‌های دولتی آدیس آبابا را به یک پایگاه ساختمانی عظیم تبدیل کرده است. جرثقیل‌های بی‌شمار همچون شبی در برابر آسمان آفریقا قد کشیده اند. آنگونه که شمار زیادی ساختمان‌های نسبتاً بلند بالایی در هسته مرکزی شهر ظهور یافته اند.



▲ برخی برج‌های آدیس آبابا بین ۱۵۰ تا ۴۸۰ متر بلندی دارند. این شهر آفریقایی دست کم ۱۷ برج بالای ۱۰۰ متر ارتفاع دارد.

دولت شهری ژوهانسبورگ، دریافت که با انتقال میلیون‌ها نفر به مناطق اطراف نمی‌تواند شهری یکپارچه بسازد؛ چراکه در حال حاضر افراد بسیاری در مناطق حاشیه‌ای ویژه سیاهان عصر آپارتاید زندگی می‌کنند. در عوض، مجموعه‌ای از نقاط استراتژیک اما پراکنده شهری را شناسایی کرد و با هدف تشدید تراکم شغلی و مسکونی و نیز افزایش تعداد افرادی که به خدمات گسترده حمل و نقل عمومی دولتی دسترسی داشته باشند، روی خدمات حمل و نقل عمومی سرمایه‌گذاری کرد و این مناطق را به هم مرتبط ساخت. این امر در طول زمان به افزایش میانگین تراکم می‌انجامد و به جای هزینه‌های سنگین جابجایی‌ها، به کمک ترابری، شهر را منسجم می‌کند. این امر جایگزین نظریه تشویق ترویج پراکندگی‌ها بود که زمین‌خواران ژوهانسبورگ و بانک‌ها در سال ۱۹۹۴ ارائه دادند و از این رو در کنار استراتژی‌هایی برای ارتقاء سکونتگاه‌های غیر رسمی به جای



در سراسر جهان، تنها متمرکز شدن بر افزایش میانگین تراکم در شهرها کاری اشتباه است. برای مثال لس آنجلس دارای میانگین تراکم بیشتری نسبت به نیویورک است، ولی در مقایسه با شهر کارآمدی چون نیویورک که دربرگیرنده شبکه‌ای از محله‌های پرتراکم به هم پیوسته با سیستم‌های حمل و نقل عمومی کارآمد و مقرون به صرفه است، این شهر ناکارآمد محسوب می‌شود.

شکلی از کلمه قابل زندگی نام داد. در مقایسه با این نوع محلات، در بارسلونا ساختمان‌های بلند پنج تا هشت طبقه در خیابان‌های باریک در کنار پیاده‌روها، درختان و میدان‌های عمومی برای مشارکت‌های اجتماعی واقع شده‌اند و همگی به خوبی با هر دو نوع شکل حمل و نقل موتوری و غیر موتوری به هم مرتبط شده‌اند.

این همان چیزی است که محلات شهری را قابل زیست می‌کند. چین به اشتباه خود اعتراف کرد و یک استراتژی شهرسازی اتخاذ کرد که طبق آن به نفع رویکرد محله‌های پرتراکم با خیابان‌های باریکتر، تقاطع‌های زیاد و یک سیستم حمل و نقل عمومی بهبود یافته است.

هرچند احتمالاً جمعیت شهرهای جهان تا سال ۲۰۵۰ دو برابر امروز خواهد بود، افزایش قیمت نفت و محدودیت‌های کربن، گسترش فزاینده شهرنشینی را توجیه ناپذیر می‌کند. بنابراین ریشه‌کن کردن آن به نفع شهرهای قابل سکونت، قابل دسترس، چند مرکزی و با تراکم بالا باید تبدیل به یک تعهد جهانی مشترک شود. ■

شهردار تصمیم گرفت بزرگراه هشت لاینی که برای عبور از مرکز شهر استفاده می‌شد را تخریب کند، گفت: «سئول برای مردم است نه اتومبیل‌ها». پس از آن هیچ جاده جایگزینی ساخته نشد، در نتیجه تعداد افرادی که از حمل و نقل عمومی استفاده می‌کردند، افزایش یافت که به نوبه خود منجر به ثبات مالی برای توسعه سیستم حمل و نقل شد. خیلی ساده است: ساختن بزرگراه‌های بیشتر برای اتومبیل‌ها و سپس توسعه متروها و اتوبوس‌ها به این امید که این پروژه‌های حمل و نقل عمومی بتوانند مخارج خود را تأمین کنند، جواب نمی‌دهد.

در همین اثنا در سه دهه گذشته، چین صدها میلیون نفر را در شهرک‌هایی اسکان داده است که ساختمان‌های بلند چندین طبقه ای واقع در بلوک‌های عظیم مسکونی دارد که دورتادورشان را خیابان‌های پهن پرترافیک با تعداد ناچیزی تقاطع در هر کیلومترمربع پر کرده‌اند. در نتیجه تراکم‌های به نسبت اندک در محله‌های بدون خیابان یا بدون زندگی اجتماعی شکل گرفته است که در یک کلام نمی‌توان آن‌ها را با هیچ

ساختن خانه‌های جدید در حاشیه شهرها، به طور قابل توجهی به افزایش تراکم کمک کرد.

شکی نیست که شهرهای پراکنده و کم تراکم، تهدیدی جدی برای پایداری سیاره زمین هستند. اگر این چالش مورد توجه قرار نگیرد، هیچ‌یک از اهداف توسعه پایدار ملل متحد و اهداف اقلیمی پیمان پاریس تحقق نخواهد یافت - اما این به معنی ایستادن در مقابل زمین‌خواران و بساز و بفروش‌ها است، چرا که ترجیح این افراد ساخت و ساز در زمین باغ‌های سرسبز است نه احیای زمین‌های بلااستفاده و متروک.

البته در سراسر جهان، تنها متمرکز شدن بر افزایش میانگین تراکم در شهرها کاری اشتباه است. برای مثال لس آنجلس دارای میانگین تراکم بیشتری نسبت به نیویورک است، ولی در مقایسه با شهر کارآمدی چون نیویورک که دربرگیرنده شبکه‌ای از محله‌های پرتراکم به هم پیوسته با سیستم‌های حمل و نقل عمومی کارآمد و مقرون به صرفه است، این شهر ناکارآمد محسوب می‌شود.

سئول، ابرشهری که با اتخاذ این نگرش از پراکندگی پرهیز کرد نیز موردی مشابه است. هنگامی که

پرونده

شهر از منظر اقتصاد شهری



نقش شهرداری‌ها در اقتصاد شهری



▲ از راست: دکتر رضا نصر اصفهانی، مهندس نصیر ملت و دکتر سعید ابراهیمی در میزگرد ایمن

خبرگزاری ایمن

در ایران نیست. در این میزگرد دکتر سعید ابراهیمی، دکترای اقتصاد شهری و مدیر مطالعات و پژوهش معاونت برنامه‌ریزی، پژوهش و فناوری اطلاعات شهرداری اصفهان همچنین دکتر رضا نصر اصفهانی، دکترای اقتصاد و استادیار گروه اقتصاد شهری دانشگاه هنر اصفهان و مهندس نصیر ملت، کارشناس مکانیک و کارشناس ارشد علوم اقتصادی و رئیس کمیسیون اقتصادی شورای شهر اصفهان حضور و به بیان دیدگاه‌های خود پرداختند.

اقتصاد شهری چیست و نقش و اثرگذاری نهاد شهرداری در آن چه میزان است؟ اصفهان به مثابه یک کلان شهر باید چه طرحی برای رونق دادن به اقتصادش دراندازد؟ پتانسیل‌ها کدام است و مشکلات در کجاست؟ میهمانان این میزگرد هر سه به نوعی در طی این سال‌ها با مباحث مدیریت شهری و نیز اقتصاد شهری عملاً درگیر بوده‌اند و دیدگاه‌های آنان گرچه مبنای تئوریک دارد، اما بیگانه از واقعیات اجرایی و زمینه‌های سیاسی، حقوقی و قانونی مدیریت شهری

■ ایمنّا: ابتدا ما یلیم شناختی اجمالی از مبحث اقتصاد شهری پیدا کنیم.

دکتر رضا نصر اصفهانی: فضای بحث اقتصاد شهری از دهه ۷۰ میلادی شکل گرفت و سپس در دهه ۹۰ میلادی تئوریزه شد و در حال حاضر به عنوان یکی از زیرشاخه‌های علم اقتصاد درباره‌اش بحث می‌شود.

این فضا از آنجا شکل گرفت که تئوری‌های اقتصادی آنچنان که باید و شاید نمی‌توانست یکسری پدیده‌ها یا اطلاعاتی که «مکان‌مند» بود را به شکل مناسبی تحلیل کند. در این زمینه یک فضای آکادمیک به وجود آمد و کارشناسان از این نگاه وارد بحث شدند که داده‌هایی که مکان‌مند هستند و بُعد مکان در مورد آنها مهم است را چگونه باید مورد بحث و بررسی قرار داد.

هسته اولیه این بحث منجر به انتشار یک نشریه به نام Urban Economy در همان دهه ۷۰ میلادی شد و بعد از آن این مباحث اضافه شد که فضای اقتصاد شهر چگونه باشد و شهرها چه ویژگی‌هایی دارند و این ویژگی‌ها چه اثری روی مباحث اقتصادی دارد؟ اینکه بحث جمعیت و مهاجرت به سمت شهرها به چه نحوی است و این موضوع که در تحلیل‌هایی که به وجود می‌آید چرا بخش قابل توجهی از تولید ناخالص داخلی کشورها در داخل محدوده‌های شهری به وجود می‌آید و مباحثی

را برای خودش دارد یا اینکه چرا درآمد سرانه شهروندان در قرن گذشته بالاتر از درآمد سرانه غیرشهروندان در کشورهای در حال توسعه بوده و البته در حال حاضر در برخی کشورهای توسعه یافته مثل انگلستان درآمد سرانه غیرشهروندان بالاتر رفته و از این دست موضوعات. در کل باید گفت اینکه اصلاً چطور شهرها از بعد اقتصادی به وجود می‌آید و رشد و گسترش می‌یابد و اینکه چرا صنایع وقتی در مراحل رشد و توسعه قرار می‌گیرند علاقمند به بودن در کنار شهرها هستند یا اینکه چرا مهاجرت از روستاها به سمت شهرهاست و مجموعه مباحثی که در این فضا به وجود می‌آید همچون مباحث مربوط به اقتصاد مسکن، حمل و نقل و ترافیک، مباحث مربوط به بنگاه‌ها و کسب و کارها و مباحث مربوط به خلاقیت و نوآوری در شهرها همگی در ذیل بحثی تحت عنوان اقتصاد شهری مورد بررسی قرار می‌گیرند.

■ ایمنّا: در ذیل این توضیحات شما در خصوص اقتصاد شهری، آیا می‌توانیم به تعریف خلاصه‌ای از اقتصاد شهر اصفهان دست یابیم؟

دکتر نصر: اگر اینگونه نگاه کنیم که شهر اصفهان یک هویت اقتصادی دارد و این هویت اقتصادی یعنی اینکه یک تولید ناخالص داخلی دارد و ارتباطاتی اقتصادی را با بیرون از خودش شکل

داده و کالاهایی را تولید و به بیرون صادر می‌کند و البته یکسری کالا هم به شهر وارد می‌کند، مجموعه این‌ها را می‌توان در قالب اقتصاد شهر اصفهان بیان کرد. بعلاوه پرداختن به این پرسش‌ها که اشتغال شهر اصفهان چگونه است، اصفهانی‌ها بیشتر به چه کاری مشغولند و چه کالاهایی در اینجا تولید شده و ... همه این‌ها در ذیل تعریف اقتصاد شهری اصفهان می‌گنجد.

■ ایمنّا: هویت اقتصادی اصفهان را می‌توان آیا در یک جمله بیان کرد؟

دکتر نصر: در بحث اقتصادی چندان هویت موضوع بحث نیست، بلکه می‌توان راجع به مزیت‌ها صحبت کرد. به عنوان نمونه، گردشگری مبحثی کلیدی در اقتصاد اصفهان است، اما هنوز آماری از اینکه تولید ناخالص داخلی در شهر اصفهان چقدر به گردشگری وابسته است، تولید نشده است.

■ ایمنّا: این آمار استخراج نشده؟

دکتر ابراهیمی: بله درست است. داده‌هایی برای بحث اقتصادی در سطح ملی و منطقه‌ای استخراج شده و حساب‌های تولید ناخالص استان اصفهان و سایر استان‌ها در سطح کلان برآورد شده اما در سطح شهری همان‌طور که فرمودند هنوز اقدام نشده است که البته یک کاری را ما در مرکز پژوهش‌ها با همکاری معاونت آمار و اطلاعات

فضای بحث اقتصاد شهری از دهه ۷۰ میلادی شکل گرفت و سپس در دهه ۹۰ میلادی تئوریزه شد و در حال حاضر به عنوان یکی از زیرشاخه‌های علم اقتصاد درباره‌اش بحث می‌شود. این فضا از آنجا شکل گرفت که تئوری‌های اقتصادی آنچنان که باید و شاید نمی‌توانست یکسری پدیده‌ها یا اطلاعاتی که مکان‌مند بود را به شکل مناسبی تحلیل کند. در این زمینه یک فضای آکادمیک به وجود آمد و کارشناسان از این نگاه وارد بحث شدند که داده‌هایی که مکان‌مند هستند و بُعد مکان در مورد آنها مهم است را چگونه باید مورد بحث و بررسی قرار داد.

دکتر نصر



شهرداری ۱۰ درصد مستقیم از GDP شهر اصفهان را شکل می دهد و به طور غیر مستقیم نیز تأثیر معناداری در اقتصاد شهری دارد. واقعا شهرداری یک نهاد کلیدی و موثر در اقتصاد شهری است اگرچه در بعضی پارامترها مانند اشتغال شهری زاویه ورود شهرداری در اشتغال مستقیم چندان نیست اما از منظر تسهیل قوانین فضای کسب و کار شهرداری می تواند بسیار کمک کننده باشد

دکتر ابراهیمی

خود بزرگترین مصرف کننده هم هست یعنی خودش یک عامل رشد است که اگر همین را در سطح محلی در نظر بگیریم، شهرداری با هزینه هایی که انجام می دهد زنجیره ای از فعالیت هایی که در شهر هست را به حرکت می اندازد و هر پروژه عمرانی شهرداری مجموعه ای از پیمانکاران را به دنبال خود دارد و لایه های پایین تر را به کار می گیرد بنابراین شهرداری می تواند به عنوان یکی از سیاست گذاران ویژه شهری نقش مهمی داشته باشد و می تواند چرخه رکود یا رونق را تقویت یا تشدید و یا با عملکرد بدش تضعیف کند. شهرداری حتی ابزارهای خیلی خوبی در سطح محلی در اختیار دارد و با وجود شورای شهر که به عنوان مجموعه بالادستی شهرداری است، از سرعت تصمیم گیری خوبی در سطح محلی برخوردار است و این برای الگوی رشدی که در سطح شهری به دنبالش هستیم، بسیار تعیین کننده است.

■ ایمن: با قاطعیت می توان گفت که بیش از ۹۰ یا ۹۵ درصد از بودجه شهر اصفهان با عوارض مختلف از خود مردم شهر تامین می شود و از این بابت مصرف کردن آن در شهر باید خردمندانه باشد تا به زبان همین مردم تأمین کننده بودجه تمام نشود. شما در ۱۰ سال اخیر رویه اقتصادی و هزینه کرد شهرداری اصفهان را چگونه ارزیابی می کنید؟

متفاوت از رقم کلان نباشد.

■ ایمن: بر اساس همان برآورد اولیه ۳۰ هزار میلیارد تومانی تولید ناخالص داخلی شهر و این موضوع که بودجه شهرداری اصفهان نیز حدود ۳ هزار میلیارد تومان است و حدود ۱۰ درصد از این تولید ناخالص داخلی را شکل می دهد، جایگاه شهرداری اصفهان در اقتصاد شهری کجاست و وزن آن چقدر است و تصمیمات آن تا چه اندازه بر اقتصاد شهری اصفهان تأثیر گذار است؟

دکتر سعید ابراهیمی: شهرداری اصفهان ۱۰ درصد مستقیم از GDP را شکل می دهد و به طور غیر مستقیم نیز تأثیر معناداری در اقتصاد شهری دارد. واقعا شهرداری یک نهاد کلیدی و موثر در اقتصاد شهری است اگرچه در بعضی پارامترها مانند اشتغال شهری زاویه ورود شهرداری در اشتغال مستقیم چندان نیست اما از منظر تسهیل قوانین فضای کسب و کار شهرداری می تواند بسیار کمک کننده باشد یعنی نقش هایی که به شکل غیرمستقیم بر این موضوع دارد می تواند بسیار موثر باشد و شهرداری خود به عنوان یکی از بزرگترین هزینه کنندگان در اقتصاد شهری است و هزینه هایی که در حوزه عمران شهری می کند، گرداننده اقتصاد شهر است.

در رشد اقتصاد کلان کشور می گویند که دولت

سازمان مدیریت استان در حال انجام هستیم و می خواهیم تولید ناخالص شهر را برآورد کنیم که روش های متعددی هم دارد.

یک روش، از طریق محاسبه مخارج است که در این روش مصارف بخش خانوار به اضافه مخارجی که در حوزه سرمایه گذاری انجام می شود به اضافه مخارجی که دولت اعم از دولت محلی یا ملی هزینه می کند به اضافه خالص صادراتی که در آن شهر اتفاق می افتد را در نظر می گیرد که به آن روش مخارج می گویند و یک مقداری ضرایب اصلاحی و تعدیلی هم دارد که با برآوردی که انجام دادیم با روش مخارج برای مثال در سال ۹۶ تولید ناخالص داخلی شهر اصفهان چیزی حدود ۳۰ هزار میلیارد تومان بوده است، اما روش اصولی که با نظام برنامه ریزی کلان ما مطابق باشد همان روش تولید است که ما بیابیم بخش های اصلی فعال را به تفکیک در حوزه خدمات، صنعت و کشاورزی شناسایی کنیم که این مورد کشاورزی گرچه از محیط شهری عمدتا رخت بسته اما هنوز در حد خیلی کم وجود دارد و نیز مواردی مثل خدمات بانکی، مالی، گردشگری که مجموعه طیف بسیاری هستند - در حدود ۹۵ رشته فعالیت در شهر - را برآورد کنیم که تاکنون آمار حدود ۱۴ مورد آنها در سطح استان انجام شده و همین ها را می توان در سطح شهر هم انجام داد. این روش این حسن را دارد که بتوانیم برآوردها را کنترل کنیم تا خیلی



یکی از ایراداتی که در همه بخش‌های مدیریت شهری با آن برخورد کردیم شفاف نبودن اطلاعات و نبود داده‌های کافی است در مورد تصمیمات و عملکردهایی که اتفاق افتاده. ولی آن چه که به صورت کلی می‌توان اشاره کرد وابستگی مدیریت شهری به درآمدهای عمدتاً ناپایدار است، که خود نشان می‌دهد سیاست‌های گذشته سیاست‌های درستی نبوده خواه آن بخش از این سیاست‌ها که سیاست‌های در سطح کشور بوده و خواه سیاست‌های محلی

مهندس ملت

اصلاح منابع درآمدی شهرداری اتخاذ شود. در گذشته در مقطعی که رونق ساخت و ساز وجود داشت و شهرداری از درآمدهای ویژه برخوردار بود اگر سرمایه‌گذاری شده بود قطعاً این سرمایه‌گذاری می‌توانست برای شهر درآمدهای پایداری به همراه داشته باشد و امروز هزینه‌های ضروری را هرچند محدود پوشش دهد.

■ **ایمنا: عوارض اضافه تراکم هم تورم زاست و هم تأثیرات سوئی بر منابع طبیعی و محیط زیست دارد.** از سوی دیگر از جمله در خصوص راهاندازی فروشگاه‌های بزرگ، کارشناسان معتقدند که شهرداری اصل رقابتی بودن اقتصاد در فضای شهری را خدشه‌دار کرده است. چگونه می‌توان تضادهای بین اقتصاد نهاد شهرداری و اقتصاد شهری را به یک همگرایی تبدیل کنیم؟

مهندس ملت: مشخصاً هدف اصلی مدیریت شهری ایجاد رفاه برای شهروندان است. برای ایجاد رفاه شهرداری باید تا حدی بتواند شرایط زندگی را مهیا کند و زیرساخت‌های زندگی مرفه را برای شهر مهیا سازد. از این رو نیازمند منابع درآمدی است که یک بخش آن فعلاً عوارض ساختمانی است و با رونق دادن به بخش ساختمان میسر می‌شود. در گام نخست باید شرایطی لحاظ شود که طبقه خلاق جامعه که یک بخش آن طبقه کارآفرینان

درآمد پایدار شهرداری بوده است. نیم درصد هم عوارض خودروست. به این ترتیب کل عوارض پایدار شهرداری کمتر از دو درصد است. آن بخشی هم که به عنوان عوارض پایدار مالیات بر ارزش افزوده به آن اشاره می‌شود چون متاثر از شرایط اقتصادی کشور، استان و قوانین ملی است رانمی‌توان چندان به عنوان یک درآمد پایدار بلند مدت محسوب کنیم. بخشی که تحت عنوان عوارض ملی محلی یا بهای خدمات در اختیار مدیریت شهری بوده هم به نحوی عمل شده که امروز متأسفانه شرایط شهرداری بسیار متزلزل است و در حالی که ۳ هزار میلیارد تومان بودجه شهرداری است با توجه به اینکه دوره ۳ ماهه ابتدای سال را طی کرده‌ایم و باید یک چهارم این ۳ هزار میلیارد بیش از ۷۵۰ میلیارد تومان آن محقق شده باشد امروز چیزی حدود ۲۵۰ میلیارد تومان درآمد محقق شده شهرداری است، یعنی تقریباً نزدیک به ۸ درصد درآمد سال محقق شده است.

بخشی از این مشکل، مربوط به نوع سیاست مدیریت شهری است که شهرداری را به عوارض ساختمانی وابسته کرده است. از جمله عوارض تراکم که با توجه به ناپایداری و نیز تأثیرات سوئی که بر آینده شهر دارد خود انتخاب غلطی بوده است. ناپایداری عوارض اضافه تراکم در مقطع زمانی که کشور با بحران سیاسی اقتصادی مواجه شده کاملاً مشهود است و نیاز دارد که تصمیم جدیدی برای

مهندس نصیر ملت: نه ۹۵ درصد بلکه همه بار ۱۰۰ درصدی تامین بودجه‌های شهر بر دوش مردم شهر است و آن بخش که تحت عنوان سهم شهرداری از مالیات بر ارزش افزوده است هم با توجه به قانون جدید از همان مالیات پرداختی در شهرمی‌آید که به نسبت جمعیت به شهرداری تعلق می‌گیرد. مابقی بودجه شهرداری هم به طور مستقیم یا در قالب عوارض ساختمانی یا در قالب بهای خدمات در حال وصول است.

اینکه در گذشته چه اتفاقی افتاده نیازمند تحلیل جامع و کامل است و یکی از ایراداتی که در همه بخش‌های مدیریت شهری با آن برخورد کردیم شفاف نبودن اطلاعات و نبود داده‌های کافی است در مورد تصمیمات و عملکردهایی که اتفاق افتاده. ولی آن چه به صورت کلی می‌توان اشاره کرد با توجه به نوع وابستگی مدیریت شهری به درآمدها که عمدتاً ناپایدار است و این ناپایداری که می‌تواند متاثر از شرایط رکود اقتصادی، نوع برخورد مردم یا عرضه و تقاضا باشد، خود نشان می‌دهد که سیاست‌های گذشته سیاست‌های درستی نبوده خواه آن بخش از این سیاست‌ها که سیاست‌های در سطح کشور بوده و خواه سیاست‌های محلی.

در یک مقطع زمانی شهرداری اصفهان بیش از ۴۰ درصد وابستگی و درآمدش از عوارض نوسازی بود که امروز نزدیک به نیم درصد کاهش یافته. حال آن که عوارض نوسازی یکی از تنها منابع

توسعه یک مفهوم کیفی است نه کمی، پس اگر بتوانیم اقدام کنیم هیچ وقت دیر نیست.

دکتر نصر

دارند و کمتر علاقمند به تغییر هستند ولی ما نیازمند مدیرانی هستیم که ذهنیت توسعه داشته باشند و سطح توسعه منطقه را بالا ببرند. توسعه یک مفهوم کیفی است نه کمی، پس اگر بتوانیم اقدام کنیم هیچ وقت دیر نیست.

راجع به پرسشی که پیشتر طرح کردید باید گفت شهرداری هیچ وقت در مقابل اقتصاد شهر کنش و واکنش ندارد. یک شهر اصفهان داریم که اقتصاد دارد و شهرداری یک نهاد عمومی است که در حال فعالیت است و قاعدتا باید همه هم و غمش به سمت توسعه شهر باشد و اگر تقابلی در قسمتی وجود دارد تقابل در قسمت است نه اینکه با اقتصاد در تضاد باشد.

شهرداری یک بخش عمومی است و یک زمانی بحثی مطرح شد که شهرداری‌ها وارد سرمایه‌گذاری مشارکتی شوند. مثل همان مقطعی که دولت‌ها تصمیم گرفتند وارد اقتصاد شوند و از وظایف ذاتی خودشان عبور کنند و به عنوان کمک بخش خصوصی مطرح شوند و این اتفاق برای شهرداری اصفهان هم افتاد و تا قسمتی به اقتصاد شهر اصفهان کمک هم کرد. فروشگاه‌های کوثر که راه‌اندازی شد تا حدودی به اقتصاد شهری کمک کرد آیا این مقابل سیستم خرده‌فروشی سنتی قرار گرفت؟ باید گفت سیستم خرده‌فروشی سنتی یکی از عوامل پسرفت اقتصاد ایران بود و اگر فروشگاه‌های کوثر در مقابل آن قرار گرفته باشد

کوتاه‌تری را برای توسعه‌یافتگی طی می‌کردیم. مشخصاً می‌توانیم از امکانات گردشگری یا صنایع دستی در شهر نام ببریم که اگر بر این دو بخشی که مزیت اصلی شهر اصفهان است تأکید کرده بودیم امروز این دو بخش، می‌توانست محرک توسعه استان یا کشور باشد.

■ آیا می‌توان در این دوره زمانی به توسعه مبتنی بر گردشگری بازگردیم یا دیر شده و دیگر امکانش نیست؟

دکتر نصر: در اقتصاد، لفظ «دیر» معنایی ندارد. به گرجستان نگاه کنید. این کشور تا ۱۰ سال پیش هیچ نداشت با جمعیتی حدود ۵ میلیون نفر، چیزی برابر با استان اصفهان و مساحتی کمتر از این استان. آنها سلسه اقداماتی را آغاز کردند و زیرساخت‌هایی برای خود ساختند که این زیرساخت‌ها را هر کشوری داشته باشد و ادامه دهد قطعا به توسعه می‌رسد. هیچ وقت برای هیچ کاری دیر نیست. یک زمانی غرب در اقتصاد اروپا دید که ادامه فعالیت صنعت به مراتب زیانبارتر از سود آن است و تعطیل صنایع را در دستور کار خود قرار داد. این می‌تواند در اینجا هم اتفاق بیفتد اما نیازمند یک عزم جدی است و مدیرانی نیاز دارد که فضای فکری آنها فضای توسعه‌ای باشد.

ما دو دسته مدیر داریم. بیشتر مدیرانی که امروز می‌بینیم مدیرانی هستند که وضع موجود را دوست

سرمایه‌گذار هستند را بتوانیم به شهر جذب کنیم. بخش دیگر این طبقه خلاق افرادی هستند که دارای ایده بوده و با ارائه افکار نو می‌توانند به توسعه شهر کمک کنند.

در حوزه مدیریت شهری برای این منظور ابتدا ستاد کارآفرینی تشکیل شده و تلاش داریم زیرساخت‌های توسعه کارآفرینی را برای شهر مهیا کنیم. در بخش جذب سرمایه بخش خصوصی هم اقداماتی شده تا به نوعی موانعی که تاکنون پیش پای سرمایه‌گذار بوده شناسایی و سازوکارهایی برای حذف آنها ارائه شود و شفافیتی در الگوهای ارتباطی ما با سرمایه‌گذار ایجاد شده تا برای ماندگاری سطح طبقه خلاق و سرمایه‌گذاران در شهر انگیزه ایجاد شود.

در کنار این‌ها لازم است جاذبه‌هایی نیز در شهر شکل بگیرد که انگیزه ماندگاری را افزایش دهد که آن‌هم با توسعه خدمات و امکانات رفاهی در سطح شهر محقق می‌شود چرا که بارها شاهد این بوده‌ایم که عمده دلیل مهاجرت شهروندان اصفهانی به خارج از کشور یا پایتخت صرفاً کمبود امکانات خدماتی در شهر بوده و بخشی از این مهاجرت‌ها می‌تواند با توسعه خدمات کاهش یابد.

مسیر توسعه اصفهان در یک مقطع زمانی را صنعت شناسایی کرده بودند. امروز خشکی زاینده‌رود، آلودگی هوا و مهاجرت نشان می‌دهد که اگر این مسیر توسعه درست انتخاب شده بود مطمئناً مسیر



یک زمانی غرب در اقتصاد اروپا دید که ادامه فعالیت صنعت به مراتب زیانبارتر از سود آن است و تعطیل صنایع را در دستور کار خود قرار داد. این می‌تواند در اینجا هم اتفاق بیفتد اما نیازمند یک عزم جدی است و مدیرانی می‌خواهد که فضای فکری آنها فضای توسعه‌ای باشد نه همچون بیشتر مدیران فعلی که وضع موجود را دوست دارند.

دکتر نصر

این پیشرفت اقتصادی است ولی اینکه این وظیفه ذاتی شهرداری نیست، درست است و اینکه تا کجا باید این روند ادامه یابد قابل بحث است و باید یک حدی داشته باشد.

■ ایمنّا: آیا می توان یک حدی هم در شهر برای ساخت و ساز مسکن لحاظ کرد؟ در لندن بیش از ۸۵ درصد منازلی که مردم در آن زندگی می کنند پیش از جنگ جهانی دوم ساخته شده و قدمت بخش مهمی از آنها حتی به قرن هفدهم بر می گردد. اما در اینجا اگر مردم در سطح چندین هزار دستگاه آپارتمان در سال نساژند، شهرداری در آمد معناداری برای گذران امور و اداره شهر ندارد. در این زمینه چه باید کرد؟ چگونه راهبردی را باید نوشت تا این روند متوقف شود؟

دکتر ابراهیمی: یک راه حل مشخص این است که باید از مالیات تولید به سمت عوارض مصرف برویم. هم اکنون در زمانی که ساختمانی در حال تولید است، همه نهادهای مرتبط عوارض خود را به طور کامل و یکجا از سازنده ساختمان می گیرند در حالی که در الگوی های رایج امروز دنیا، عوارض بر مصرف را عمدتاً لحاظ می کنند، یعنی اجازه می دهند تولید انجام شود و بعد بر حسب منطقه قرارگیری ساختمان، قیمت منطقه و متراژ آن عوارض مالیات های مصرف از آن اخذ می شود و به خاطر همین خالی بودن ملک چندان مقرون به

صرفه اقتصادی نخواهد بود و یکی از الگوها بحث حرکت از سمت عوارض یکجا و ناپایدار تولید به سمت عوارض بر مصرف کم، مستمر و تدریجی است که این خود پایداری درآمد را ایجاد می کند. در ادامه مبحث مزیت های اصفهان که به گردشگری اشاره شد هم می خواهیم اشاره کنیم که یکی از ظرفیت های اصفهان، حوزه علم و فناوری است و زمینه ای که در کنار صنعت ما که به هر حال ناخواسته پیش آمده است و نیز حوزه گردشگری از مزیت های اقتصادی ما است. این حوزه علمی مانند دانشگاه ها و بخش های تحقیق و توسعه صنایع و پارک های علم و فناوری شبکه خیلی خوبی است که می تواند در حوزه اقتصاد دانش بنیان شهری ورود کند و اینها پارادایم های جدید شهری را به عنوان موتور محرکه فعال کنند و می توانند وابستگی ما را از صنعت و مشکلات آن کم کنند اما ما برای پارادایمی که تحت عنوان اقتصاد صنعتی در آن هستیم داریم هزینه های سنگینی انجام می دهیم ولی برای این گذار از اقتصاد صنعت به سمت اقتصاد دانشی هزینه های چندانی نمی کنیم. حداکثر کارمان در حد کمک به بهبود فضای کسب و کار یا وام های حمایتی است در حالی که حمایت های بیشتری نیاز است تا تحریک کنندگی لازم ایجاد شود. الگوهای کشورهای دیگر بیانگر این موضوع است و سیاست گذاری در این حوزه نیازمند حمایت ویژه است و با حمایت های قطره چکانی این امر محقق نخواهد شد. شهرداری هم می تواند در این

حوزه وارد شود و این حمایت در چند بعد می تواند اتفاق بیفتد و از منظر قانونی و سیاست گذاری می توانیم وارد شویم و حمایت از منظر مالیات، بیمه و هزینه های راه اندازی کسب و کار که هزینه های بالایی در کشور ما است و کاهش این هزینه ها در قالب این حمایت ها می تواند به خوبی خودش را نشان دهد و حمایت در خرید محصولات هم بزرگترین خدمتی است که به شرکت ها می توان داشت تا چرخه اقتصادی این شرکت ها تامین شود و مجموعه دارایی، بیمه و مالیات و شهرداری باید در کنار هم قرار گیرند و تا می توانیم هزینه راه اندازی کسب و کارها را کاهش دهیم و این فلسفه وجودی استارت آپ ها بوده و از شهر خلاق به شهر هوشمند و از شهر هوشمند به سمت اکوسیستم های استارت آپی حرکت می کنیم. آنجا که هزینه راه اندازی بسیار پایین است و ایده های ناب که در تیراژ بالا می تواند کسب و کارها را سودآور کند و اینها در طبقه بندی بزرگتری تحت عنوان اقتصاد خلاق و اقتصاد دانش بنیان جا می گیرد که دانش و هنر و توانایی های نرم افزاری نقش اصلی پیدا می کنند.

■ در اینجا می خواهیم در خصوص دو مقوله بحث کنیم. یکی اینکه نقش دولت در توسعه اقتصاد شهری چیست؟ حتی در نیویورک که به نوعی پایتخت اقتصاد لیبرالی بازار آزاد است حدود ۲۷ درصد از بودجه شهر را دولت تأمین می کند اما در ایران ردی از کمک

یکی از ظرفیت ها و مزیت های اصفهان بحث حوزه علم و فناوری است. دانشگاه ها و بخش های تحقیق و توسعه صنایع و پارک های علم و فناوری شبکه خیلی خوبی است که می تواند در حوزه اقتصاد دانش بنیان شهری ورود کند و پارادایم های جدید شهری را به عنوان موتور محرکه اقتصاد شهری فعال کنند و وابستگی ما را از صنعت و مشکلات آن کم کنند اما مسئله اینجاست که ما برای پارادایمی که تحت عنوان اقتصاد صنعتی در آن هستیم داریم هزینه های سنگینی انجام می دهیم ولی برای این گذار از اقتصاد صنعت به سمت اقتصاد دانشی هزینه های چندانی نمی کنیم. حداکثر کارمان در حد کمک به بهبود فضای کسب و کار یا وام های حمایتی است در حالی که حمایت های بیشتری نیاز است تا تحریک کنندگی لازم ایجاد شود.

دکتر ابراهیمی

بودجه ریزی امروز قابل دفاع نیست چون در نوع هزینه کرد اشراف کاملی به نیازهای شهر نداریم و در این میان نقش معاونان، شهروندان، شهرداران و پیمانکاران برای اصلاح این اوضاع بسیار مهم است.

مهندس ملت

■ دولتی را نمی توان یافت. مقوله دیگر نبود یک استراتژی اقتصادی شهری است. برای تدوین یک استراتژی اقتصادی چه مسیری را باید طی کرد؟

مهندس ملت: قبل از اینکه به بحث ورود کنم منابع درآمد شهری را به تفکیک هر بخش خدمت شما عرض می کنم. ۱۶ درصد منابع درآمد شهری از فروش اموال، ۱۳ درصد از محل وام و اوراق مشارکت، ۵۴ درصد از محل عوارض ساختمانی، کمتر از ۲ درصد عوارض نوسازی و کسب و پیشه، ۴ درصد از بهای خدمات و ۱۵ درصد مجموع درآمدهای پایدار (۱۲،۵) درصد آن از محل مالیات بر ارزش افزوده است) است. البته امیدواریم با تصویب لایحه درآمد پایدار، درآمد تراکم ساختمانی از وابستگی ۵۵ درصدی به ۵ درصد کاهش یابد. به بیانی دیگر هر سال باید این رقم ۵ درصد کاهش داشته باشد.

اگر دقت کنید بخش اعظمی از درآمدهای شهری ناشی از عوارض ساختمانی است اما با توجه به اینکه میان عرضه و تقاضای مسکن در زمان حاضر اختلاف وجود دارد، این بخش با چالش هایی روبرو شده است. به نحوی که اکنون ۲۰۰ هزار واحد مسکونی خالی در سطح شهر وجود دارد.

البته شهرداری ها به اشتباه به این منبع درآمدی وابسته شده اند، این درحالی است که در ازای درآمدهای حاصل از فروش تراکم باید چندین

برابر خدمات از سوی شهرداری ارائه شود، پس باید این درآمد اصلاح شود. البته قرار است در لایحه درآمدهای پایدار، عوارض ساختمانی به «عوارض نوسازی» تغییر یابد.

برای اصلاح این رویه افق های بلند و میان مدتی در نظر داریم که برای اجرایی شدن آنها به تامین اعتبارات نیاز است. البته برنامه ریزی شهری باید با توجه به دو برنامه جامع و تفصیلی پیش برود که در این مقطع زمانی مدیریت شهری دوره پنجم به این نتیجه رسیده که باید در هر دو طرح بازنگری شود. با توجه به اینکه در تدوین این طرح ادارات مختلفی درگیر بوده اند مشکلات متعددی هم وجود دارد. اما می توان تمامی خدمات و هزینه ها را در اصلاحیه این طرح اصلاح کرد.

به عنوان نمونه یکی از اشکالات شهری که هزینه های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی زیادی برای مدیریت شهری به همراه داشته است، تجمع تمامی خدمات در مرکز شهر بوده که شهروندان برای احصاء نیازهایشان باید به مرکز شهر سفر کنند. از این رو امروزه مدیریت شهری برای تسهیل این سفرها به مرکز شهر هزاران میلیارد تومان برای توسعه مترو هزینه می کند.

نمونه دیگر این اشکالات در آزادسازی پروژه های عمرانی رخ داده است. به عنوان مثال آزادسازی یک پروژه در سال اول هزینه هزار تومانی برای هر متر مربع در بر داشته اما در سال پنجم هزینه ۱۰ هزار

تومانی. از این رو شهرداری هم در موضع ضعف بوده و به پرداخت ارقام گران تر تن داده است. در صورتی که اگر هزینه این پروژه با فروش اوراق مشارکت تامین می شد، اگر هم تورم افزایش می یافت صرفا باید سود بیشتری برای اوراق در نظر می گرفت نه اینکه در کل پروژه متضرر شود.

بودجه ریزی امروز قابل دفاع نیست چون در نوع هزینه کرد اشراف کاملی به نیازهای شهر نداریم و در این میان نقش معاونان، شهروندان، شهرداران و پیمانکاران برای اصلاح این اوضاع بسیار مهم است. البته به نحوه بودجه ریزی شهری اشکالاتی وارد شده و امیدواریم اصلاح شود.

در خصوص استراتژی هم باید گفت که تلاش بر این بوده تا با اصلاح ردیف های درآمدی شهرداری راهکارهای مناسبی ارائه شود. همچنین شناسایی منابع جدید شهرداری و کمک بخش خصوصی در این راه بسیار حائز اهمیت است.

دکتر نصر: اتفاقی که در اقتصاد ایران از ۱۰۰ سال گذشته افتاده این است که نگاه دولت به سمت تمرکز بوده است، در حالی که کشورهای مختلف راه تمرکززدایی را پیموده اند. شهرداری ها نهادهای مستقلی هستند اما دولت مرکزی می خواهد که ابزار تامین مالی و اعمال فشار را خود در دست داشته باشد، پس هنوز با فضایی مواجه هستیم که نمی توان گفت که دولت می تواند به توسعه شهرها

فضای تمرکزخواهی دولت که یک قرن است ادامه دارد باید تغییر یابد و مشخص شود حمایت از چه کالایی وظیفه دولت مرکزی و چه کالایی در حیطه وظایف دولت محلی است. به عنوان مثال امنیت ملی باید از سوی دولت مرکزی تامین شود که هزینه آن نیز از مالیات تامین می شود، اما آیا تامین بهداشت، درمان و آموزش هم وظیفه دولت مرکزی است؟ اگر به دنبال توسعه هستیم باید تفکیک وظایف، مبنای توسعه ای دولت مرکزی واقع شود.

دکتر نصر

کمک کند. این فضا باید تغییر یابد و مشخص شود حمایت از چه کالایی وظیفه دولت مرکزی و چه کالایی در حیطه وظایف دولت محلی است. به عنوان مثال امنیت ملی باید از سوی دولت مرکزی تامین شود که هزینه آن نیز از مالیات تامین می شود، اما آیا تامین بهداشت، درمان و آموزش هم وظیفه دولت مرکزی است؟ اگر به دنبال توسعه هستیم باید تفکیک وظایف، مبنای توسعه ای دولت مرکزی واقع شود.

تفکیک پایه های تامین مالی نیز باید مشخص شود تا شهرداری ها (شبه دولت محلی) و دولت مرکزی بدانند از چه مراکزی باید درآمد کسب کنند. این موضوع در دهه ۹۰ میلادی در اقتصاد غرب پایه ریزی شد و مشخص شد چه سطحی از مالیات متعلق به دولت است. در این تئوری مشخص شد که پایه مالیات هایی که دارایی های افراد است، باید توسط دولت مرکزی اخذ شود و در عوض مالیات های ناشی از جریان های درآمدی به دولت مرکزی تعلق گیرد.

در این فضا چیزی تحت عنوان یارانه برابری ساز از سوی دولت ارائه می شود و مناطق شهری را هم تراز می کند زیرا یکی از مباحث ایجاد تعادل اقتصادی کشور برابری خدمات توسعه ای است. البته این توصیه سازمان ملل متحد نیز است.

اتفاقی که در اقتصاد ایران می افتد این است که علم و دانش دشمن شناخته می شود و از آن استفاده

نمی شود. در صورتی که علم و دانش مجموعه تجربیات بشر است که کم هزینه به دست ما رسیده از این رو چه لزومی دارد مباحث را مجدداً تجربه کنیم؟ پس باید در کشور هم به این مبانی توجه شود.

تفکیک نشدن پایه های مالی مشکلاتی را ایجاد می کند. به عنوان مثال یک شهروند بعد از خرید خودرو باید عوارضی به دولت و شهرداری پرداخت کند، اما برای این پرداخت یک بار به شهرداری و یک بار به دارایی باید مراجعه کند در صورتی که اگر تفکیک مالیاتی صورت گیرد، هزینه های بیرونی وصول مالیات به شدت کاهش، منابع درآمدی افزایش و بهره وری هم افزایش می یابد.

اگر این تفکیک صورت گیرد دیگر شاهد مشکل آسفالت کردن اراضی از سوی شهرداری و کندن از سوی شرکت های خدماتی هم نخواهیم بود.

تفکیک نشدن وظایف ملی و محلی به شدت هزینه های دولت را به بخش عمومی تحمیل کرده و افزایش داده است، در این فضا نمی توان وظایفی را از دولت انتظار داشت، بلکه باید دولت این تعاریف را اصلاح کند که اگر این اتفاق بیفتد انقلابی را در کاهش هزینه خدمات شاهد خواهیم بود.

تدوین استراتژی اقتصاد شهری نیز پرهزینه و اجرای آن هم پرهزینه تر است.

■ چرا با وجودی که شهرداری هایی مانند تهران و اصفهان می توانند در موارد متعددی

نسبت به دولت دست بالاتری داشته باشند و نظر خود را در مواردی به کرسی بنشانند اما نسبت به مجاب کردن دولت برای ردیف بودجه و کمک های دولتی موفق نبوده اند؟

دکتر ابراهیمی: زیرا سهم نمایندگانی که مدافع منافع شهرها باشند و نمایندگانی که مدافع همزمان منافع شهر و روستا باشند یکسان نیست، از این رو یکی از پیشنهادات لایحه درآمدهای پایدار شهری این است که عنوان «روستا» جلو این لایحه نیز قید شود. در صورتی که این خطای استراتژیکی در تدوین قانون است، زیرا مناسبات شهر و روستا متفاوت است. به نظر می رسد این روند برای توجه به رأی آوری است در صورتی که این کار نوعی فعالیت ضد توسعه ای است.

با توجه به اینکه در مجلس نگاه منفی درباره کلانشهرها وجود دارد، تلاش می شود تا واژه کلانشهرها کمرنگ شود.

بهتر است اما قبل از توضیح بیشتر بدانیم استراتژی توسعه اقتصادی چیست؟ پاسخ این است، یک الگوی راهبردی مواجهه با اقتصاد شهری که در این روند باید تحلیل محیطی انجام و فرصت شناسی و تهدید شناسی صورت گیرد، هنر مدیران شهری در این فضا این است که بتوانند یک استراتژی درست تدوین کنند.

این روند باید در نظام ملی هم شفاف شده باشد در صورتی که هیچ سندی در این باره وجود ندارد.

با توجه به اینکه در مجلس نگاه منفی درباره کلانشهرها وجود دارد، تلاش می شود تا واژه کلانشهرها کمرنگ شود. سهم نمایندگانی که مدافع منافع شهرها باشند و نمایندگانی که مدافع همزمان منافع شهر و روستا باشند یکسان نیست، از این رو یکی از پیشنهادات لایحه درآمدهای پایدار شهری این است که عنوان «روستا» جلو این لایحه نیز قید شود. در صورتی که این خطای استراتژیکی در تدوین قانون است، زیرا مناسبات شهر و روستا متفاوت است

دکتر ابراهیمی

املاک بسیاری در اختیار سازمان‌های شهرداری قرار دارد که باید اینها ساماندهی شود و مولد سازی املاک صورت بگیرد. برخی از شرکت‌ها حیاط خلوت شهرداری بوده‌اند بدون اینکه خروجی داشته باشند.

مهندس ملت

این درحالی است که تبیین نقش و جایگاه مدیریت محلی در نگاه کلان بسیار مهم است، اما فارغ از این موارد هنر مدیریت شهری این است که سعی کند استراتژی‌های درستی تبیین کند.

■ ایمنّا: در مباحث میزگرد تا اینجا اگر نکته‌ای باقی مانده بفرمایید.

دکتر نصر: در مورد عوارض تراکم موضوعی که باید بگویم این است که این هزینه از سوی شهروندان اما به صورت پنهان پرداخت می‌شود.

به عنوان مثال زمانی که یک خودرو وارداتی می‌خرد، قیمت پایه خودرو به اضافه هزینه‌های مالیاتی، عوارض و حقوق گمرکی باید پرداخت شود. این همان پرداخت مالیات پنهان است. به بیان دیگر دولت از جایی مالیات می‌گیرد که آن فرد، مصرف کننده نهایی نیست. در عوارض تراکم شهرداری هم همین طور است و شهروندان که مصرف کننده نهایی هستند این عوارض را به صورت پنهان می‌پردازند.

به عنوان مثال شهرداری مدعی است که حجم عظیمی از مالیات شهر را از فرد سازنده می‌گیرد در صورتی که این هزینه را خریدار می‌پردازد. از سویی دیگر بخشی از این عوارض از واحدهای تجاری گرفته می‌شود که این منجر به افزایش هزینه کسب و کار شده و به افزایش هزینه تجارت منجر می‌شود. این هزینه هم از سوی مصرف کننده

پرداخت می‌شود.

مهندس ملت: ایده آل همه مدیران شهری این است که مدیریت یکپارچه شهری اجرایی شود. اما این فرض، محقق نخواهد شد.

■ ایمنّا: شهروندان حق دارند از این موضوع بترسند زیرا مدیریت پیش از این در شهرداری ضررهای بسیاری وارد کرده است. مهندس ملت: برای تبیین این نکته مثالی عرض می‌کنم. برای گرفتن انشعاب گاز بدون اینکه انتظاری برای تخفیف از سوی شهروندان وجود داشته باشد هزینه‌ها پرداخت می‌شود و ابتدای هر ماه هم هزینه‌ها بدون هیچ نارضایتی پرداخت می‌شود. اما در شهرداری یک بار عوارض پرداخت می‌شود و تا زمانی که ساختمان پابرجاست از شهرداری خدمات می‌گیرند.

بهای خدمات، اصلاً متناسب با هزینه شهرداری نیست. پس چرا نارضایتی نسبت به شهرداری زیاد است، زیرا عمده دلیل موضوع بی‌عدالتی است. یک شهروند از عضو شورا تخفیف می‌گیرد اما دیگری خیر. یا فرد دیگری از یک منطقه شهری یک خدمت را با هزینه کمتر و در منطقه دیگر با هزینه بیشتر تحویل می‌گیرد.

از این رو این‌طور برداشت می‌شود که شهرداری نهادی است که ظلم می‌کند. اما با مدیریت جدید

شهری نگرانی مردم برای این منظور رفع خواهد شد، می‌توان با یک تصمیم جدید این مشکلات را رفع کرد. اگر مدیریت جامع و یکپارچه اجرایی شود بسیاری از مشکلات حل خواهد شد.

همچنین نیروی انسانی که بدون بررسی به شهرداری آمده، باید توانمندسازی شود. اول باید این نیروی انسانی توانمند شود و براساس دریافت حقوق خدمات دهد. البته فردی که اینجاست حق برایش ایجاد شده اما برای دو میلیون نفری که حقوقش را تامین می‌کنند نظری نداریم.

املاک بسیاری در اختیار سازمان‌های شهرداری قرار دارد که باید اینها ساماندهی شود و مولد سازی املاک صورت بگیرد. برخی از شرکت‌ها حیاط خلوت شهرداری بوده‌اند بدون اینکه خروجی داشته باشند.

دکتر ابراهیمی: در حال حاضر مدیریت هماهنگ شهری موضوعی است که به جای مدیریت یکپارچه شهری از سوی کلانشهرها دنبال می‌شود. البته در نگاه یکپارچه سازی، به دنبال ادغام سازمانی نیستیم، زیرا این کاری بسیار دشوار است. اما می‌توان با الگوهای دیگری هماهنگی‌هایی ایجاد کرد، باید هماهنگی دستگاهی را شروع کرده و در برنامه ریزی‌ها به آن توجه کرد و این موضوع یکی از مقدمات تدوین استراتژی توسعه اقتصادی شهری است.

برنامه استراتژی چیزی نیست جز اینکه ذی نفعان

در حال حاضر مدیریت هماهنگ شهری موضوعی است که به جای مدیریت یکپارچه شهری از سوی کلانشهرها دنبال می‌شود. البته در نگاه یکپارچه سازی، به دنبال ادغام سازمانی نیستیم، زیرا این کاری بسیار دشوار است. اما می‌توان با الگوهای دیگری هماهنگی‌هایی ایجاد کرد

دکتر ابراهیمی

بر اولویت‌های خود توافق کنند و سپس برای اجرای آن تصمیمات مصمم و متعهد باشند. البته مجموعه مدیریت شهری اصفهان در حد توان خود این اقدامات را در پیش دارد اما کافی نیست و باید این مدیریت با حضور تمامی ذی نفعان صورت گیرد. طرح جامع مدیریت شهری از سال ۸۹ تدوین شده اما از آنجایی که این لایحه به وظایف دولت تنه می‌زند و باید اختیاراتی به مدیریت‌های شهری واگذار شود، در اجرای آن مخالفت‌های متعددی صورت گرفته است. این روند تا جایی ادامه داشت که لایحه مسکوت ماند و از سوی دولت به مجلس ارسال نشد. پس از این، نمایندگان مجلس این موضوع را تحت عنوان «طرح واحد مدیریت شهری و روستایی» ارائه دادند.

در این لایحه مباحثی مانند قانونگذاری شهری که بر عهده شهرداری بود هم در نظر گرفته شده بود. اما این اتفاقات رخ نداد.

مهندس ملت: در صورتی که مدیریت واحد و هماهنگ شهری ایجاد شود، به عنوان مثال می‌توان در حوزه گردشگری اقدامات خوبی داشت، این در حالی است که در نبود این مدیریت، شهرداری اصفهان به عنوان نمونه نمی‌تواند از هزینه‌هایی که برای گردشگری ایام نوروز عواید لازم را بدست آورد.

■ **ایمنا:** اگر به پروژه های شهری در دو دهه

گذشته که به نوعی شهرداری متولی آن بوده است نگاه کنیم، از جهان نما و بدنه‌سازی شرقی چهارباغ گرفته تا میدان امام علی می‌بینیم که پایمال کردن حق و حقوق افراد و بی‌عدالتی‌هایی رخ داده و در حق بسیاری از شهروندان که پیشتر در آن مکان‌ها کسب و کار یا ملک و زمینی داشته‌اند، به نوعی ظلم شده است. شهرداری تا چه اندازه این جسارت را دارد که اشتباهات پیشین را اگر کردن بگیرد و در جهت رفع آن برآید؟

ملت: از این دست پروژه‌ها در شهرداری زیاد است و انواع و اقسام زیادی دارد و قبل از اصلاح باید بپذیریم اشتباه شده و این اتفاق افتاده است. کمیسیون اقتصادی طرح «تحلیل اقتصادی و اصلاح احتمالی سالن اجلاس» را شروع کرده تا با موفقیت دنبال شود. این درحالی است که برای بسیاری از پروژه‌ها مطالعات لازم انجام شده است.

دلیل نیاز به ساخت سالن اجلاس در اصفهان برگزاری اجلاس سران کشورهای غیر متعهد در سال ۹۱ بود، پیش‌بینی شده بود که این سالن با ۲۰۰ میلیارد تومان ساخته می‌شود و دولت نیمی از آن و بخش خصوصی هم نیمی از آن را متقبل شود. ساخت این پروژه سال ۹۰ آغاز شد و قرار بود تا سال ۹۱ به بهره‌برداری برسد. این درحالی است که تا به حال ۴۰۰ میلیارد تومان هزینه شده

و تنها دو سوم این پروژه تکمیل شده است و با این حال نمی‌دانیم که توجیه اقتصادی این پروژه چقدر است!؟

در عین حال آماری از تعداد و بودجه مورد نیاز برای تکمیل پروژه‌های نیمه تمام نداریم. البته اطلاعاتی در اختیار ما قرار گرفت اما تناقضات زیادی در اطلاعات ارائه شده از سوی شهرداری مرکزی، شهرداری منطقه و اطلاعات به دست آمده از سوی خود ما وجود دارد. هم اکنون تنها ۸ درصد از بودجه شهر در سه ماهه اول سال محقق شده و در چنین شرایطی هیچ زمانی برای آزمون و خطا نداریم و باید با دقت پیش رویم.

پروژه مترو هم همین‌گونه است و من به عنوان عضو شورای شهر هنوز نمی‌دانم که توسعه مترو به صلاح شهر است یا خیر؟ اما در این مورد مطالعاتی صورت می‌گیرد که این وضعیت را روشن کند. بودجه جاری شهرداری هزار و ۳۰۰ میلیارد و بودجه عمرانی هم ۲ هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان است. ۵۰۰ میلیارد تومان از کل بودجه ۸۰۰ میلیارد تومانی مترو مربوط به اوراق مشارکت است که ۵۰ درصد اصل و سود این اوراق را دولت بر عهده می‌گیرد. به صورت خالص تنها ۹۰۰ میلیارد تومان بودجه شهر برای پروژه‌های عمرانی در نظر گرفته شده است و باید در این خصوص بیشتر اندیشید. ■

برنامه استراتژی چیزی نیست جز اینکه ذی نفعان بر اولویت‌های خود توافق کنند و سپس برای اجرای آن تصمیمات مصمم و متعهد باشند. البته مجموعه مدیریت شهری اصفهان در حد توان خود این اقدامات را در پیش دارد اما کافی نیست و باید این مدیریت با حضور تمامی ذی نفعان صورت گیرد. طرح جامع مدیریت شهری از سال ۸۹ تدوین شده اما از آنجایی که این لایحه به وظایف دولت تنه می‌زند و باید اختیاراتی به مدیریت‌های شهری واگذار شود، در اجرای آن مخالفت‌های متعددی صورت گرفته است.

دکتر ابراهیمی

مبانی طرح ریزی رشد اقتصاد شهری

اقتصادهای منطقه‌ای خاص، پیچیده و پویا هستند. هر منطقه شهری ترکیب خاصی از دارایی‌ها دارد، و آن دارایی‌ها به نحوی بر هم کنش دارند که برای آن محل منحصر به فرد هستند و برای عملکرد اقتصادی حیاتی هستند. در نتیجه، مناطق به طور فزاینده‌ای متمایز و خاص می‌شوند



▲ شهرها به هسته‌های اصلی رقابت اقتصادی در سطح جهان بدل شده‌اند

منبع: طرح اقتصادی شهر شیکاگو ۲۰۱۲

گروه ترجمه ایمن

نوشتن یک برنامه برای رشد اقتصاد و مشاغل در شهر نیازمند درک پویایی‌های نهفته و گرایش‌هایی است که اقتصاد منطقه و شهر را به پیش می‌راند. در حال حاضر، اقتصاد جهانی تحت تاثیر یک تحول اساسی قرار دارد. تغییرات اخیر بحران‌های مالی و مسکن، تغییرات گسترده در بخش تولید، و اهمیت فزاینده پایداری محیط زیست و محدودیت منابع، یک انحراف موقت از روندهای گذشته نیستند که پس از آن همه چیز به حالت «عادی» بازگردد بلکه، جامعه ما در حال عبور به سمت یک دوره فناوری-محور در حرکت است که تغییرات حاصل از آن تدریجی و خطی نیست، بلکه این یک نتیجه تجدید ساختار در فعالیت اقتصاد جهانی است. با گذشت یک دهه از هزاره سوم میلادی، ویژگی‌های اساسی خاصی از موفقیت پایدار در اقتصادهای توسعه یافته روشن شده است. مهمترین آنها دانش، پویا بودن، و دسترسی و کارایی در سطح

جهانی است.

بازار جهانی به سمت خدمات و کالاهای دانش بنیان میل می کند. امروزه چیزی در حدود ۷۵ درصد از آنچه بار رشد در اقتصادهای توسعه یافته را به دوش می کشد مربوط به همین خدمات دانش بنیان است. نوآوری های دانش بنیان حالا به سلول های بنیادین و بخش های کاملاً جدید و در حال شکوفایی بدل شده اند. داده بزرگ -Big Data- داده هایی با حجم و انواع بسیار زیاد که قابل فرآوری با ابزارهای نرم افزاری دیتابیس های معمول نیست، موتور اصلی نوآوری است که به یک گرایش عمده بدل شده است و سالانه تا ۴۰ درصد بر میزان داده های تولیدی در صنعت افزوده می شود.

در این میان نقش کلانشهرها غیر قابل انکار است. مناطق شهری واحدهای اولیه اقتصادی هستند که در اقتصاد جهانی رقابت می کنند. دارایی های اقتصادی کشورها در مناطق شهری متمرکز شده است، که نقش فراتر از تناسبی را در ایجاد ارزش اقتصادی ایفا می کنند. نزدیکی جغرافیایی دارایی ها و عاملان مهم اقتصادی، بهره وری گروهی و فردی خود را با کاهش هزینه های مبادله و افزایش تعاملات، افزایش می دهد و این خود باعث نوآوری می شود. افراد و شرکت های ماهر در مناطق شهری نسبت به هم تایان خود در خارج از منطقه آنها، بهره وری و تولیدات بیشتری دارند. به همین دلایل، مناطق شهری در حال تبدیل شدن به هسته های

اولیه رقابت در اقتصاد جهانی می شوند.

اقتصادهای منطقه ای خاص، پیچیده و پویا هستند. هر منطقه شهری ترکیب خاصی از دارایی ها دارد، و آن دارایی ها به نحوی بر هم کنش دارند که برای آن محل منحصر به فرد هستند و برای عملکرد اقتصادی حیاتی هستند. در نتیجه، مناطق به طور فزاینده ای متمایز و خاص می شوند. مسیرهای رشد اقتصاد منطقه ای متفاوت هستند. مناطقی با عملکرد بالا تمایل خواهند داشت که زودتر از رقبای خود پیشی بگیرند و مناطق عقب مانده به عقب رانده می شوند. تغییرات کوچک در مسیر می تواند باعث تغییر بزرگی در این شکاف شود.

■ شهرها، حومه ها، و محله ها

از آنجا که بازارها در جغرافیای متفاوت کار می کنند، برنامه ریزی رشد اقتصادی اول از همه به تمرکز بر اقتصاد و سپس به جغرافیا نیاز دارد. برنامه ریزی خوب باید مرزهای فعالیت اقتصادی را نشان دهد، نه مرزهای سیاسی که شهرها، حومه ها، یا حتی ایالت ها را از هم جدا می کند. در حالی که تمامی مناطق شهری به طور کلی زمینه جغرافیایی برای همکاری اقتصادی دارد، برای برنامه ریزی کردن باید با دقت محله ها، شهرها، و حومه هایی که کل منطقه را تشکیل می دهند را در نظر گرفت. دو نکته بسیار مهم را هم باید مورد توجه قرار داد: ۱. همه محله ها،

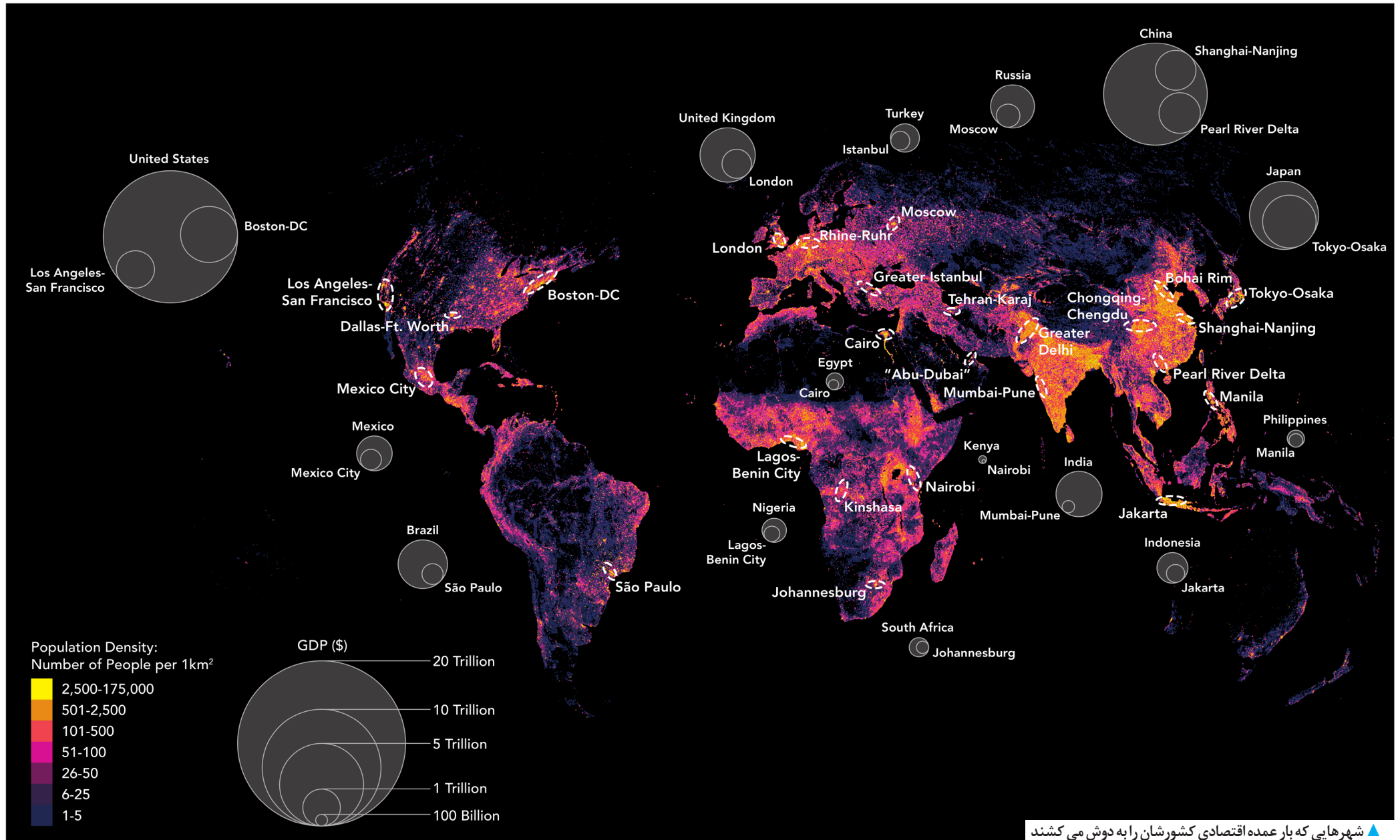
شهرها، و حومه ها دارایی های مهمی دارند که گسترش آن روی افزایش بهره وری و رشد اقتصادی تاثیر دارد. ۲. سرنوشت اقتصادی همه محله ها، شهرها، حومه ها، و مناطق شهری به صورت جدا نشدنی با هم پیوند دارد.

رشد اقتصادی شهرها و حومه های آنها بسیار به هم مرتبط هستند، زیرا این مکان ها عمدتاً بخش هایی از همان اقتصاد هستند. آنها بازار کار و مسکن، روابط تجاری شرکت با شرکت و زنجیره های عرضه، الگوهای زیرساختی و مسیرها، فرهنگی، تفریحی، خرده فروشی و سایر امکانات، و موسسات سر دسته مثل بیمارستان ها و دانشگاه ها را به اشتراک می گذارند. شواهد نشان می دهد که به طور کلی، مناطق با کمترین نابرابری درونی بهترین عملکرد را انجام می دهند، زیرا آنها دارایی های خود را بهتر گسترش می دهند. این بینش برای طرح مورد نظر که شامل دارایی های سراسر محله ها است بسیار مهم است.

■ پیامدهای توسعه اقتصاد منطقه ای

چرا یک طرح را برای رشد اقتصادی و مشاغل در نظر می گیرند؟ ویژگی های اصلی اش چیست؟
 ■ مناطق باید از دارایی های منحصر به فرد و متمایز خود ساخته شوند، یک سازه به تن هر کسی نمی نشیند
 ■ استراتژی ها باید جامع و یکپارچه باشند.

مناطق شهری واحدهای اولیه اقتصادی هستند که در اقتصاد جهانی رقابت می کنند. دارایی های اقتصادی کشورها در مناطق شهری متمرکز شده است، که نقش فراتر از تناسبی را در ایجاد ارزش اقتصادی ایفا می کنند



▲ شهرهایی که بار عمده اقتصادی کشورشان را به دوش می کشند

■ به منظور برنامه‌ریزی صحیح برای رشد اقتصادی، نهادهای منطقه باید به طور فعالانه برای اهداف مشخص شده با هم کار کنند.

■ مناطق نیازمند سرمایه‌گذاری‌های قابل انتقال برای توسعه به سوی اقتصاد آینده هستند.

استراتژی‌های توسعه اقتصاد سنتی دیگر حتی به اندازه سرسوزنی برای رشد کافی نیستند. رویکردهایی که بر روی دارایی‌های خاص یک منطقه بنا نمی‌شود، نمی‌تواند به اندازه کافی در اقتصاد جهانی امروز جای خود را باز کند. عواملی چون مشوق‌های مالیاتی، چندان دیگر برای جذب سرمایه‌گذار و رشد اقتصادی مناطق اثرگذار نیستند. در مقابل، سرمایه‌گذاری‌های قابل تغییر می‌تواند هویت و پویایی منطقه را تصریح و دوباره تعریف کند، و آن را به محل پیشرفت بخش‌های خاص شرکت‌ها، کارکنان و بخش‌های اقتصاد آتی بدل کند.

به طور خلاصه، هر منطقه باید دارایی‌ها، چالش‌ها، و فرصت‌های خود را در زمینه محیط‌زیست در حال تغییر جهانی بررسی کند و مسیر اقتصادی خود را برای دستیابی به رشد اقتصادی پایدار تغییر دهد.

برای توسعه این طرح، الگوهای موفق توسعه اقتصادی سراسر دنیا قابل بررسی است. مجموعه گسترده نمونه‌های جهانی از مناطق میثلاستاند آلمان گرفته تا تلاش‌های رشد اقتصادی ملی سنگاپور و مالزی، قابل مطالعه است. این الگوها مشخص کرده‌اند که تصمیمات رشد اقتصادی

مربوط به منطقه خاصی هستند و از این رو این الگوها مستقیماً قابل کپی کردن برای سایر مناطق نیستند، اما عوامل موفقیت این طرح‌ها از اصول کلیدی مشترک پیروی کرده‌اند.

■ اصول راهنما

درس‌های آموخته شده از طرح‌های اقتصادی شهرهای موفق یادشده بیانگر این موضوع است که با نگاهی متفاوت از دیدگاه‌های سنتی نوشته شده و شامل تعدادی از اصول راهنما هستند.

اولاً، این طرح به گونه‌ای طراحی شود که مبتنی بر واقعیات، داده محور، و بر پایه نظام عرضه و تقاضای

داستان‌های رشد اقتصادی در چند شهر

■ دورتموند، آلمان: منطقه‌ای که از تولید زغال سنگ و فولاد به اقتصادی متمرکز بر فناوری‌های پیشرفته (مثل میکروسیستم‌ها)، خدمات (مثل فناوری اطلاعات)، و پشتیبانی تحول یافت و از این رهگذر ۵۰ هزار شغل جدید در دهه گذشته ایجاد کرد.

■ مالزی: برنامه تحول اقتصاد ملی (ETP)) چشم‌انداز روشنی برای افزایش معنادر درآمد شهروندان تا سال ۲۰۲۰ را تعیین کرده است. اجرای این برنامه، مشارکت بین بخش‌های عمومی و خصوصی را طلب می‌کند، و مهمتر این که از اول معیارهای عملکرد باید شفاف بوده و در تعامل با مردم باشد تاکید شده است.

■ ولفسبورگ، آلمان: ابتکار اتوویژن، که جشنواره‌ای از فیلم، تولیدات رسانه‌ای و نیز سایبری در خصوص صنعت خودروسازی است در مشارکت عمومی-خصوصی با فولکس‌واگن، از سال ۱۹۹۷ تا ۲۰۰۴ توانسته نرخ بیکاری را از ۱۷ درصد به ۸ درصد کاهش دهد. این جشنواره بر ۶ خوشه صنعتی تمرکز دارد و به طور راهبردی سرمایه‌گذاری در نوآوری برای استارت‌آپ‌ها و پیوستن تجارت‌های کوچک و متوسط به تأمین‌کنندگان بزرگ در این صنایع را عملی کرده است.

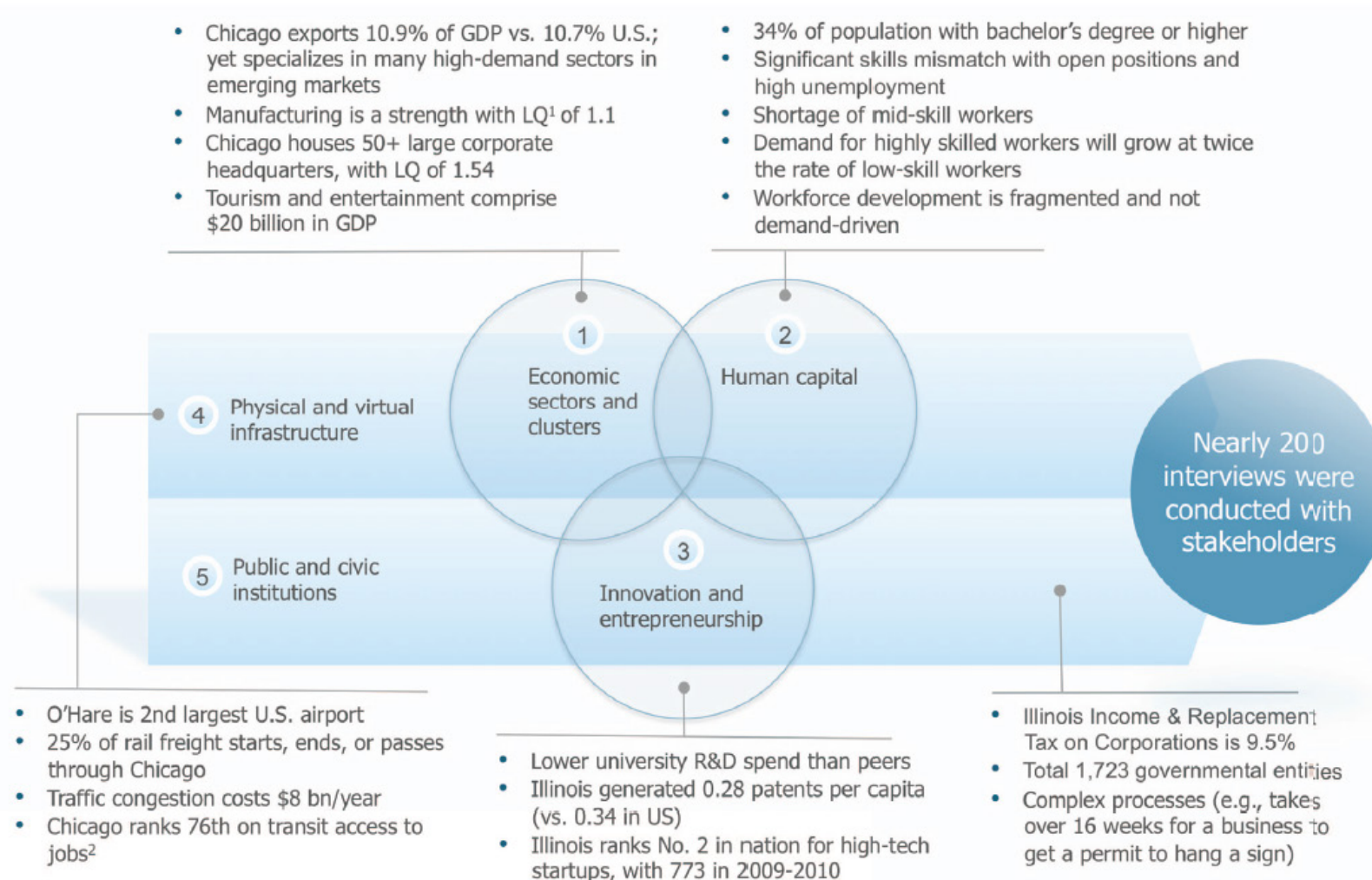
■ شنژن، چین: منطقه ویژه اقتصادی این شهر به عنوان یک محیط مساعد تجاری با تمرکز بر جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و سرمایه‌گذاری در زیرساخت حمایتی، ایجاد کرده است. نتیجه آن برای شنژن، رشد صنعتی سالانه متوسط ۶۹٪ در دهه اولش بوده است، و آن را به یکی از سریع‌ترین اقتصادهای شهری در حال رشد در دنیا تبدیل کرد.



▲ شهر شیکاگو برای تدوین استراتژی اقتصادی مطالعات میدانی فراوانی انجام داد

- بازار طراحی باشد. توسعه دادن طرحی که موفق باشد شامل موارد زیر است:
- تحلیل کردن بازار به صورت دقیق به منظور درک اینکه چگونه دارایی‌های منطقه می‌تواند بهترین عملکرد اقتصادی را داشته باشد.
 - م در بردارنده مجموعه‌ای از استراتژی‌هایی که مستقیماً از این تحلیل بازار به وجود می‌آید و بر نقاط قوت خاص، چالش‌ها، و فرصت‌هایی که مشخص کرده است متمرکز می‌شود و نیز قابلیت ترکیب داشته باشد تا یک دورنمای منطقه‌ای یکپارچه را ایجاد کند.
 - ارزیابی ابتکارات مربوطه که در این منطقه در حال انجام است از طریق یک دیدگاه غیرسیاسی، و ترتیب و آرایش دادن آنها به گونه‌ای که فرصت‌هایی برای هماهنگی، گسترش و بهبود آنها فراهم شود.
 - نظم بخشیدن به استراتژی‌های واضح که می‌تواند به رشدی رهنمون شود که با توجه به آن، ابتکارات نتیجه محور و خاص نیز هدایت شوند.
- ارزیابی و بازنگری مداوم روند به دلیل این حقیقت که توسعه اقتصاد یک اقدام در حال پیشرفت است، در درجه دوم، طرح یک روند زنده را تداعی کند. برای موفق شدن، تحلیل بازار باید به طور مداوم به‌روز شود و برای پیگیری فرصت‌های بالقوه عمیق‌تر شود. لازم است که استراتژی‌ها بر اساس یک پایه منظم ارزیابی شود تا اطمینان حاصل شود که آنها با شرایط منطقه‌ای هماهنگ باقی می‌مانند. تمام ابتکاراتی که برای اجرای استراتژی‌های هدف تدوین شده‌اند، باید تحت نظر قرار بگیرند تا اثربخشی آنها تخمین زده شود و سازگاری و بهبود مستمر را فراهم سازد، و فرصت‌های جدید را نیز مشخص کند.
- در درجه سوم، روند توسعه و اجرای طرح باید جامع، گروهی، و شفاف باشد. برای اطمینان از اینکه این طرح به‌درستی انجام شود، باید آن طرح از سوی مجموعه متفاوتی از سهامداران آگاه و کارشناسان فعال در حوزه‌های متنوعی از بخش‌های مدنی، خصوصی و عمومی در آن طرح هدایت شود. همچنان که پیاده‌سازی این طرح هم نمی‌تواند تنها از سوی یک تک‌نهاد یا یک زیرمجموعه در نهادهای شهری برنامه‌ریزی شود. افراد و سازمان‌ها با مهارت و تجربه خاص مرتبط با استراتژی‌های مشخص شده در طرح، نیاز است که همگی به شدت درگیر شوند تا تلاش‌های اجرایی را شکل دهند و به طور مداوم ابتکارهای جدیدی را طراحی و مشخص کنند.

Market Analysis Across the 5 Levers



▲ تحلیل بازار شیکاگو برای تدوین استراتژی اقتصادی این شهر در ۵ دسته: (۱) خوشه ها و بخش های اقتصادی، (۲) سرمایه انسانی، (۳) نوآوری و کار آفرینی، (۴) زیرساخت های فیزیکی و واقعی و (۵) نهادهای مدنی و عمومی.



بودجه بزرگترین کلانشهر جهان چگونه تدوین می شود؟

جلیل آزاد

نیویورک بزرگترین و ثروتمندترین کلانشهر جهان است و بودجه نویسی در این شهر نیز فرآیندی منظم و با حساب و کتاب و جالب توجه دارد. سال مالی نیویورک از اول جولای (۱۰ تیرماه) آغاز می شود. شهردار نیویورک همه ساله در تاریخ ۲۶ آپریل (۶ اردیبهشت) بودجه پیشنهادی را به شورای شهر ارائه می دهد تا این شورای ۵۱ نفره که هر یک از اعضای آن، یکی از محلات نیویورک را نمایندگی می کنند، برای تصویب مورد بحث قرار دهند. شهر نیویورک شامل ۵ منطقه برونکس، بروکلین، منهتن، کوئینز و استاتن آیلند است و این ۵ منطقه ۵۱ محله را شامل می شود. این شهر حدود ۹ میلیون نفر جمعیت دارد اما منطقه متروپلیتن نیویورک جمعیتی ۱۹ میلیونی را در برمی گیرد. شهردار نیویورک هنگام تقدیم لایحه بودجه در ۲۶

آپریل یک برنامه مالی سه ساله را هم ارائه می دهد و در سال های فرد یک استراتژی مالی ۱۰ ساله را نیز به لایحه بودجه سالانه منضم می کند. بودجه سالانه تمامی درآمدها و هزینه های سال مالی را دربردارد و یک طرح کلی است که دولت شهری چگونه باید پولش را هزینه کند، چگونه عوارض و تعرفه هایش را افزایش دهد و چگونه تعادلی میان هزینه ها و درآمدهایش برقرار نماید. بودجه شهر نیویورک تمامی اولویت های سیاست های کلیدی شهر را بازتاب می دهد و حوزه هایی چون بهداشت و سلامت، امنیت عمومی، کتابخانه ها، خدمات اجتماعی، خانه سازی و توسعه اقتصاد شهری را در دستور کار دارد. داده هایی که مبنای این بودجه نویسی سالانه است را یک اداره مستقل استخراج و برآورد می کند. «دفتر مستقل بودجه شهر نیویورک» که سالانه سه برآورد از درآمدها و هزینه های سال مالی آینده آژانس های اجرایی درگیر در شهر نیویورک را ارائه

می دهد و این برآوردها پایه ای برای تصمیم سازان شهری است که بر آن مبنا بودجه شهر را تصویب کنند. این دفتر مستقل همچنین به روی مردم گشوده است تا نقطه نظرات خود پیرامون نیازهای بودجه ای شهر را مطرح کنند. البته مردم با نمایندگان شورای شهر نیز در ارتباط مستمرند و اصولاً یکی از ارکان تدوین بودجه به شمار می روند. روند تدوین بودجه، شهردار، اعضای شورای شهر، صاحب منصبان انتصابی و انتخابی را درگیر می کند و مشارکت فعالان گروه های اجتماعی و شهروندان علاقمند و دغدغه مند را نیز شامل می شود. ساختار بودجه نویسی در آمریکا به گونه ای است که بودجه سخت افزاری آموزش و پرورش از جمله ساخت مدارس، کتابخانه ها، زمین های بازی و ورزش و تجهیز همه آنها در همین بودجه شهری دیده می شود. همچنین شهرداری خود حقوق بازنشستگی های کارمندان را پرداخت می کند.

شهردار نیویورک هنگام تقدیم لایحه بودجه در ۲۶ آپریل یک برنامه مالی سه ساله را هم ارائه می دهد و در سال های فرد یک استراتژی مالی ۱۰ ساله را نیز به لایحه بودجه سالانه منضم می کند.



▲ نیویورک، ساختار بودجه نویسی منحصر به فردی دارد

بخش مهمی از بودجه شهر همچنین به خدمات اجتماعی تخصیص دارد (۱۸ درصد) که شامل خدمات به مبتلایان به ایدزی، برخی بیماران، قربانیان خشونت خانگی و ... می شود.

بودجه شهر نیویورک برای سال ۲۰۱۷ در ۷۲۲ صفحه دارای شفافیت بالایی است و در دسترس عموم قرار دارد و شامل بخش های زیر است.

■ **بودجه مخارج:** هزینه های جاری شامل حقوق کارمندان، بازنشستگان، بهره وام ها و اوراق قرضه، هزینه های کاغذ و خودکار و مداد، خدمات چاپ، کرایه ها و کالاهای مورد مصرف در اداره شهرداری.

■ **بودجه عواید:** یک برآورد از مجموعه ای از عوارض و مالیات ها از جمله مالیات بر درآمد، مالیات بر ملک، مالیات بر فروش، درآمدهای آژانس های مختلف شهرداری پیرامون مجوزها، تأییدیه ها و از این دست.

■ **بودجه قراردادی:** زیر مجموعه بودجه مخارج است اما ویژه خدمات قراردادی آژانس هاست. مثلاً بودجه ای که به شرکت های طرف قرارداد شهرداری برای نظافت شهر تعلق می گیرد یا بودجه که به شرکت های طرف قرارداد برای شیرخوارگاه ها لحاظ می شود و از این دست.

■ **بودجه وابسته به دولت (کاپیتال):** بودجه ای که برای زیرساخت های شهری هزینه می شود و از سوی دولت تأمین می شود. این بودجه شامل

مدارس، آتش نشانی و دفاتر دولتی است. ضمن آنکه ساخت ساختمان های عمومی از جمله پل ها، جاده ها، پارک ها و کتابخانه ها و ... نیز مربوط به این بودجه است. اگر پروژه ای در این دسته بندی باشد اما هزینه ساخت آن کمتر از ۳۵ هزار دلار باشد را خود شهر باید تأمین بودجه کند.

■ **طرح مالی:** دورنمای هزینه های مالی و درآمدهای شهر در چند سال آینده را ترسیم می کند. این طرح مالی الزام آور و اجرایی نیست، تنها یک پیش بینی است از شرایط سال های آتی. این طرح مالی در هر سال تنظیم و همراه بودجه ارائه می شود و طی سال سه بار دیگر به روز می شود و مطابق شرایط تغییراتی در آن داده می شود. این طرح مالی را شخص شهردار تنظیم می کند.

■ **برنامه کاپیتال:** این برنامه طرح جزئیات مالی مورد نیاز برای پروژه هایی که هم اکنون در دست اجراست و نیز پروژه های جدید در سال مالی کنونی و سه سال بعد از آن را ارائه می دهد. این برنامه پروژه هایی را شامل می شود که به بودجه کاپیتال (دولتی) وابسته است.

■ **استراتژی ۱۰ ساله:** این استراتژی که ۲۶ آوریل سال های فرد توسط شهردار منتشر می شود طرح شهر را برای توسعه امکاناتی که باید با بودجه دولتی در دهه پیش رو ایجاد شود را با جزئیات بیان می کند. ■

اصفهان و نیویورک؛ نگاهی به دو بودجه

نیویورک پایتخت مالی و مهمترین کلان‌شهر جهان در تجارت جهانی است. این شهر در بسیاری از قیاس‌هایی که در سطح بین‌المللی در میان کلانشهرها صورت می‌گیرد شاخص و معیار ۱۰۰ را دارد و سایر شهرها را با آن می‌سنجند. در میان شهرداری‌های سراسر دنیا نیز شهرداری نیویورک بالاترین بودجه را داراست. قیاس بودجه؛ منابع و مصارف در دو شهر اصفهان و نیویورک از این بابت جالب توجه است.

ارقام بودجه در این گزارش برای اصفهان تقریبی است

بودجه ۱۳۹۶
۶۸۷ / ۰
میلیارد دلار



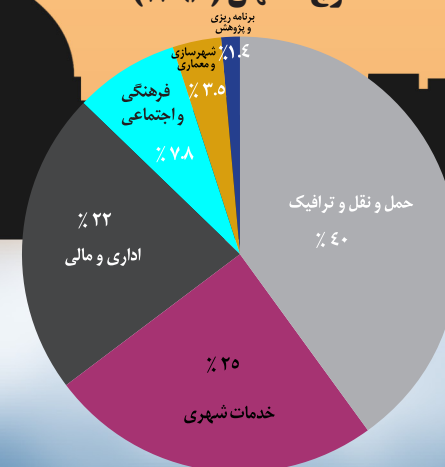
۹۹٪
از بودجه توسط
اصفهانی‌ها تأمین
می‌شود



۲/۳ میلیون نفر
۲۰۰۰ کیلومتر مربع

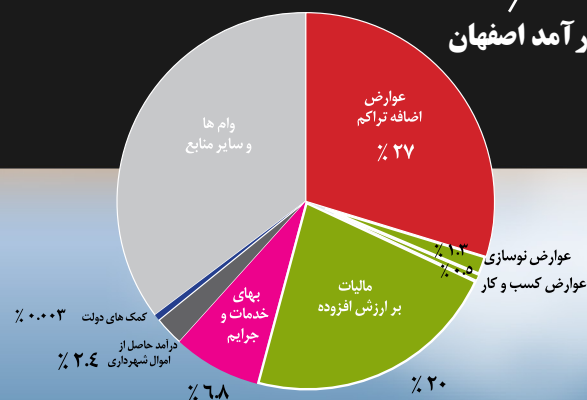
۲۷۵۰
میلیارد تومان

مخارج اصفهان (۱۳۹۶)



۳۰۰۰
میلیارد تومان

درآمد اصفهان



در نیویورک، نظام بودجه نویسی شهری با اصفهان متفاوت است. در آنجا بخشی از زیرساخت های شهری چون پل ها و جاده ها که مورد استفاده نسل های متعدد خواهد بود از بودجه عمومی دولتی تأمین می شود. همچنین ساخت مدارس، کتابخانه ها و ... نیز در بودجه شهری و از محل کمک های دولتی و به تعبیری بودجه موسوم به کاپیتال تأمین می شود.

۷۳٪

از بودجه توسط
نیویورکی ها تأمین
می شود



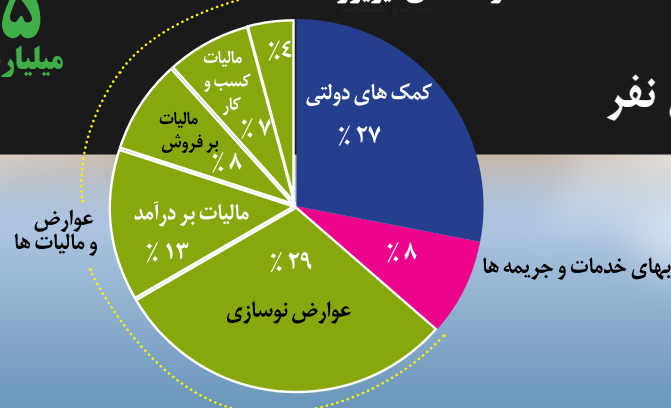
بودجه ۲۰۱۷
۸۵
میلیارد دلار

تولید ناخالص داخلی
شهر نیویورک

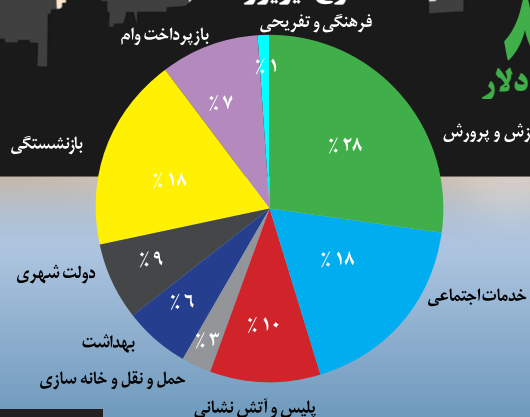
۵۵۲
میلیارد دلار

۷۸۴ کیلومتر مربع ۸/۵ میلیون نفر

درآمدهای نیویورک



مخارج نیویورک



۸۵
میلیارد دلار

معرفی کتاب

چگونه هنر و هنرمندان ناجی اقتصاد شهری می‌شوند؟

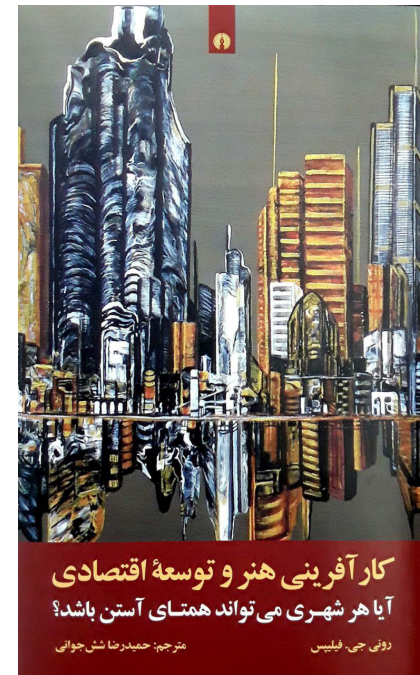
آرش بهنام

اقتصادی بود، اما در قرن بیست و یکم «اقتصاد دانش‌بنیان» ظهور کرد که عامل‌های اساسی رشد اقتصادی را عمدتاً در خلاقیت و سرمایه انسانی دیده است. این رویکرد در پی انتشار کتاب «برآمدن طبقه خلاق» نوشته ریچارد فلوریدا در سال ۲۰۰۲ مورد توجه بیشتر قرار گرفت و مدیران بسیاری از شهرها بر آن شدند که از ترویج هنر راهی به‌سوی توسعه اقتصاد محلی باز کنند. ایده فلوریدا این بود که فناوری، استعداد و تساهل عنصری از شهر خلاق هستند که به جذب کارآفرینان و دیگر اعضای طبقه خلاق کمک می‌کنند و از این‌رو پایه رشد اقتصادی در اقتصاد دانش‌بنیان قرن بیست و یکم را فراهم می‌کنند.

فیلیپس می‌نویسد که اگر در میانه قرن بیستم شهرها می‌کوشیدند با اعطای معافیت‌های مالیاتی کارآفرینان را از هر جا به‌سوی شهر خود جذب کنند حال این نقش را در اقتصاد دانش‌بنیان نوین هنر ایفا می‌کند. هنر عنصر کلیدی شهر خلاق است و شهر خلاق بهره‌ورترین مکان برای توسعه ایده‌های کارآفرینانه. از این‌روست که کتاب

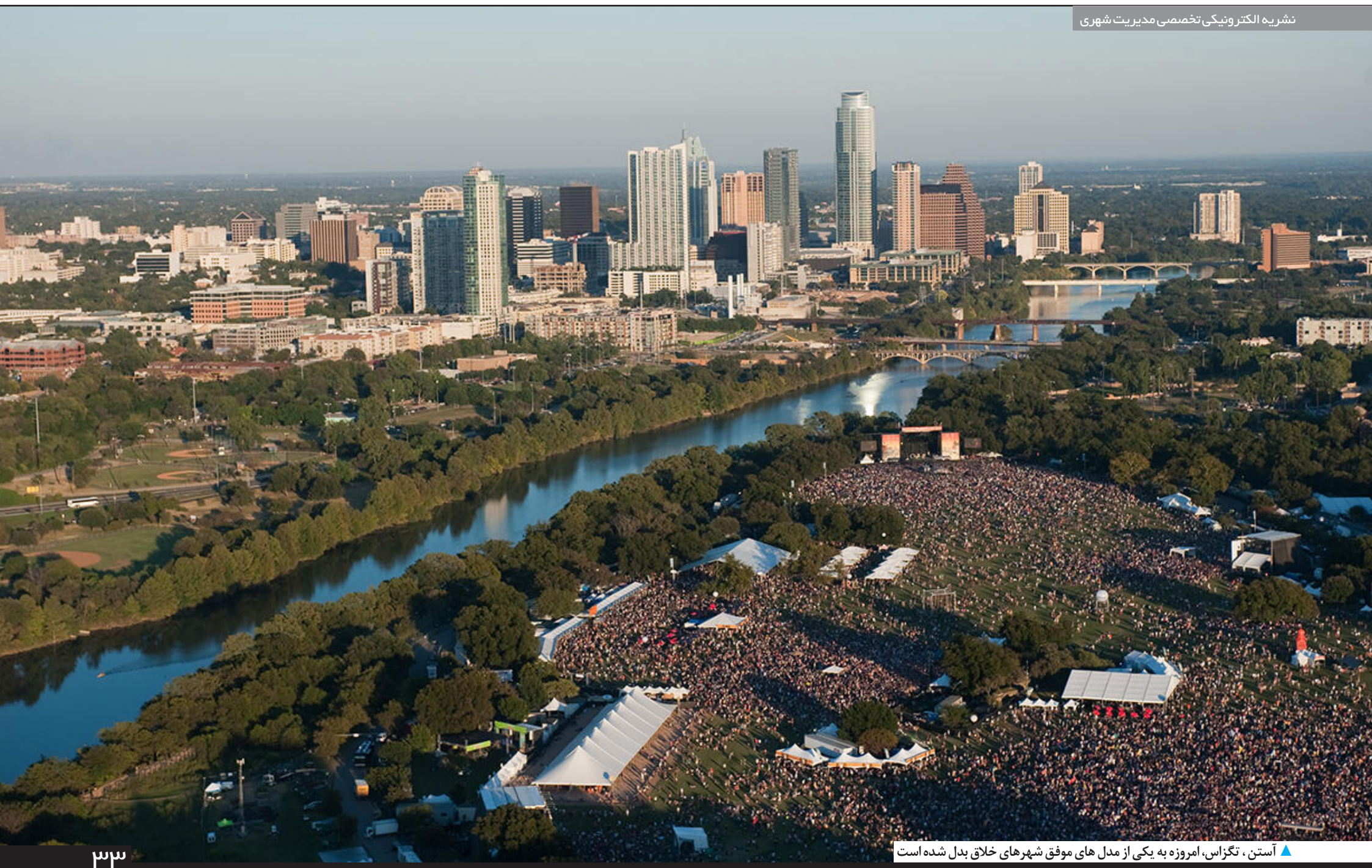
«آیا هر شهری می‌تواند همپای آستن باشد؟» شهری که به گفته رونی جی فیلیپس -استاد اقتصاد دانشگاه کلرادو- راهبرد خود را از سال ۲۰۰۰ تغییر داده و مرکز ایالت نفت‌خیز تگزاس حالا به‌عنوان پایتخت موسیقی زنده دنیا شناخته می‌شود. این تغییر راهبرد از صنعت نفت به‌سوی هنر حتی به کامیابی اقتصادی شهر افزوده و جمعیت آن در کمتر از ۱۰ سال بیش از ۲۰ درصد افزایش یافته است. آستن به‌این ترتیب حالا به نمونه بارز شهرهایی بدل شده که شهر خلاق نامیده شده‌اند و رونی جی فیلیپس در کتابش «کارآفرینی هنر و توسعه اقتصادی» تلاش دارد تا در خلال تجربه آستن و شهرهایی از این‌دست به مفاهیم شهر خلاق و کارآفرینی هنر بپردازد و رابطه میان هنر و رشد اقتصاد در جغرافیای محلی و شهری را مورد بررسی قرار دهد.

نویسنده کتاب معتقد است در قرن بیستم خطوط تولید کارخانه‌های صنعتی عامل اصلی رشد



کتاب «کارآفرینی هنر و توسعه اقتصادی / آیا هر شهری می‌تواند آستن باشد؟» نوشته رونی جی فیلیپس در سال ۲۰۱۱ از سوی انتشارات راتلج منتشر شده و در ۱۳۹۵ توسط حمیدرضا شش‌جوانی، جامعه‌شناس و استاد کارآفرینی هنر به فارسی برگردانده و از سوی انتشارات علمی و فرهنگی روانه بازار کتاب شده است.

نویسنده کتاب معتقد است در قرن بیستم خطوط تولید کارخانه‌های صنعتی عامل اصلی رشد اقتصادی بود اما در قرن بیست و یکم «اقتصاد دانش‌بنیان» ظهور کرد که عامل‌های اساسی رشد اقتصادی را عمدتاً در خلاقیت و سرمایه انسانی دیده است.



اگر در میانه قرن بیستم شهرها می‌کوشیدند با اعطای معافیت‌های مالیاتی کارآفرینان را از هر جا به‌سوی شهر خود جذب کنند حال این نقش را در اقتصاد دانش‌بنیان نوین هنر ایفا می‌کند. هنر عنصر کلیدی شهر خلاق است و شهر خلاق بهره‌ورترین مکان برای توسعه ایده‌های کارآفرینانه

مؤثری برای توسعه طبقه خلاق و جامعه هنری و فرهنگی شهر دراندازند.

رونی جی فیلیپس نقش دولت‌ها را نیز در این روندها بررسی می‌کند و معتقد است باید تعادلی بهینه میان بخش خصوصی، نیروهای بازار، بخش دولتی و دولت برای رسیدن به شهر خلاق فراهم شود. در پایان به پرسش آغازین خود بازمی‌گردد که آیا هر شهری می‌تواند همپای آستن در گذار از اقتصاد پیشین به اقتصاد دانش‌بنیان باشد؟ او معتقد است هر شهری در آغاز چنین پتانسیلی را ندارد اما می‌توان آن را کسب کند. راه به‌ویژه برای شهرهایی با گذشته تاریخی و پیشینه هنری به‌مراتب هموارتر است.

کتاب «کارآفرینی هنر و توسعه اقتصادی/ آیا هر شهری می‌تواند آستن باشد؟» نوشته رونی جی فیلیپس در سال ۲۰۱۱ از سوی انتشارات راتلج منتشر شده و در ۱۳۹۵ توسط حمیدرضا شش‌جوانی، جامعه‌شناس و استاد کارآفرینی هنر به فارسی برگردانده و از سوی انتشارات علمی و فرهنگی روانه بازار کتاب شده است. ■

یکی از موفق‌ترین شهرهای خلاق در اقتصاد دانش‌بنیان، کعبه فناوری پیشرفته با جمعیتی دارای تحصیلات عالی، اختیار انتخاب سبک‌های مختلف زندگی و صحنه‌های پرشور موسیقی محلی. شرکت‌هایی مانند اینتل، آی بی ام و موتورولا در دهه‌های ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ به این شهر نقل‌مکان کردند و در این مورد، فرهنگ و تحصیلات عالی نقش مهمی ایفا کرد.

این کتاب تجربه‌های شهرهای مختلفی را در این گذار از اقتصاد صنعتی به اقتصاد دانش‌بنیان موردتوجه قرار می‌دهد از جمله شهرهای پرونوک دهه‌های پیشین چون منچستر که پایه‌های مستحکمی از فرهنگ کار و شالوده‌ای اجتماعی از طبقه کارگر را در خود دارد، اما با جهانی‌سازی فرصت‌های تولید صنعتی عمدتاً از این شهر به سمت شهرهای دیگری با نیروی کار ارزان‌تر رخت بر بسته است. حال این شهرها در تکاپوی توسعه اقتصاد دانش‌بنیان از مسیر هرچه خلاق‌تر کردن شهر هستند و در این راه ناگزیرند برنامه‌ریزی

«کارآفرینی هنر و توسعه اقتصادی» توضیح می‌دهد چرا شهرها به خلاقیت نیاز دارند تا کارآفرینان و افراد خلاق مؤثر در رشد و توسعه اقتصادی شهر را به خود جلب کنند.

نویسنده در این کتاب شرح می‌دهد که همواره‌ی تاریخ شهرهای خلاق بوده‌اند و سپس دسته‌بندی چهارگانه‌ای از آن‌ها را ارائه می‌دهد: (۱) شهرهای فناورانه-نوآورانه همچون دیترویت زمانی که هنری فورد صنعت اتومبیل را در آن شکوفا کرد. (۲) شهرهای فرهنگی-فکری همچون آتن باستان، یا پاریس قرن هفدهم، یا برلین ابتدای قرن بیستم. (۳) شهرهای فرهنگی-فناورانه همچون هالیوود در دهه ۱۹۲۰ یا بالیوود بمبئی در دهه‌های اخیر یا همین آستن تگزاس و سرانجام (۴) شهرهای فناورانه سازمانی که برای مشکلات بزرگ راهکارهای مبتکرانه داشته‌اند از رم باستان در سیستم آب‌رسانی‌اش تا لندن و پاریس قرن ۱۹ که راه‌آهن را به خدمت گرفتند.

مسیری که آستن طی کرد نیز چنین بوده است.



چارچوبی برای ارتقای اکوسیستم نوآوری فناورانه در شهرها



▲ یک روبات در حال رقص در سومین نمایشگاه اینترنت پلاس در فوشان چین

امروزه شهرها در حال تبدیل شدن به مراکز نوآوری هستند. تغییر گرایش از پارک‌های فناوری در نواحی حومه‌ای به فعالیت‌های کارآفرینی در درون شهرها از ویژگی‌های این پدیده است. در ایالات متحده سان‌فرانسیسکو میزبان تعداد بیشتری از سرمایه‌های خطرپذیر در مقایسه با سیلیکون ولی است. شهر نیویورک جایی که اکوسیستم نوآوری حدود یک دهه پیش ظهور کرد نیز دومین مرکز بزرگ سرمایه‌های خطرپذیر در سال ۲۰۱۳ بود. ظهور شرکت‌های نوپا در شهرها پدیده‌ای جهانی از برلین تا بوئنوس آیرس و از بمبئی تا مادرید است. این پدیده مزیت‌های کارکردی برای شهرها دارد؛

نوشته: ویکتور مولاس (کارمند ارشد برنامه آزمایشگاه‌های نوآوری بانک جهانی)

مایکل مینگز (مشاور ارشد فناوری اطلاعات و ارتباطات)

هالی اپلبام (مشاور نوآوری باز)

ترجمه:

سید محمد امامی (کارشناس برنامه‌ریزی شهری مدیریت مطالعات و پژوهش شهرداری اصفهان)

BOOSTING TECH INNOVATION

ECOSYSTEMS IN CITIES
A FRAMEWORK FOR GROWTH AND SUSTAINABILITY
OF URBAN TECH INNOVATION ECOSYSTEMS

VICTOR MOLAS, MICHAEL MINGES, AND HALLIE APPELBAUM

Cities are increasingly emerging as the new centers of technological innovation. A shift is under way from technology parks in suburban areas, where universities, research labs, and the private sector are located together, to entrepreneurial activity within cities. Studies on venture capital (VC) investment in the United States reveal that innovation is moving from suburbs to downtown cities (DSTI, 2014). Today, San Francisco hosts more VC investment than Silicon Valley and

New York City, where the innovation landscape was more recent a decade ago. As shown in the second largest VC funding ecosystem in the United States, with over \$3.1 billion in VC investment in 2013 (Endocrine Insights 2014). This trend is not unique to the United States. Startups are beginning to move cities around the world, including London, Berlin, Madrid, Moscow, Istanbul, Tel Aviv, Cape Town, Shanghai, Buenos Aires, and Rio de Janeiro, to name a few (see Figure 1).

Factors such as proximity, density, and variety of people and firms contribute to this phenomenon (Gibson et al. 2007). New technology trends have lowered the cost of innovation and allowed entrepreneurs to enter the market from agglomerations worldwide. Local computing, open software, and Internet social networks, and global payment platforms, among other

Entrepreneurs "want to live where the action is" – that is, places where other young people, social activities, peers, and entrepreneurs are located (Florida 2005).

Entrepreneurs look for conventional startup ecosystems to support innovation in the market, to test and refine, through social activities, and other potential "collaborations"

18

Innovation / Thriving Cities

همانگونه که به زعم برخی، اقتصاد وارد سومین انقلاب صنعتی خود می‌شود، شغل‌های ساخت و تولید و مهارت‌های شناختی معمول از بین می‌روند و ایجاد منابع جدیدی از اشتغال برای رقابت‌پذیری، کاهش فقر و افزایش مزیت‌های مشترک بیش از پیش از اهمیت بسزایی برخوردار می‌شوند.

افزایش تعداد شرکت‌های نوپا بویژه در بخش‌های فناوری اطلاعات و ارتباطات در شهرها به ایجاد منابع جدید اشتغال بدل شده و زمینه رشد اقتصادی را فراهم کرده‌است. در شهر نیویورک، بخش فناوری بیش از هر بخش دیگری به اشتغال‌زایی مستقیم و غیرمستقیم کمک کرده‌است. ارتباط مستقیم میان رشد صنعت فناوری اطلاعات و ارتباطات یک شهر و اشتغال‌زایی در شهرهای دیگر نیز مشاهده می‌شود. بانکوک بیش از ۳۰۰۰ اشتغال مستقیم در یک سال در صنعت فناوری اطلاعات و ارتباطات ایجاد کرده است.

در بارسلونا، فناوری اطلاعات و ارتباطات با در بر گرفتن تقریباً یک سوم همه شرکت‌ها و حدود نیمی از نیروی انسانی در اقتصاد دانش‌بنیان صنعتی کلیدی به شمار می‌رود.

همانگونه که به زعم برخی، اقتصاد وارد سومین انقلاب صنعتی خود می‌شود، شغل‌های ساخت و تولید و مهارت‌های شناختی معمول از بین می‌روند و ایجاد منابع جدیدی از اشتغال برای رقابت‌پذیری، کاهش فقر و افزایش مزیت‌های مشترک بیش از پیش از اهمیت بسزایی برخوردار می‌شود.

ظهور مراکز نوآوری در شهرها نویددهنده فرصتی برای کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه است. در سطح جهانی، بیش از نیمی از جمعیت دنیا در شهرها زندگی می‌کنند و این عدد در کشورهای آمریکای لاتین به ۸۰ درصد می‌رسد. سریع‌ترین

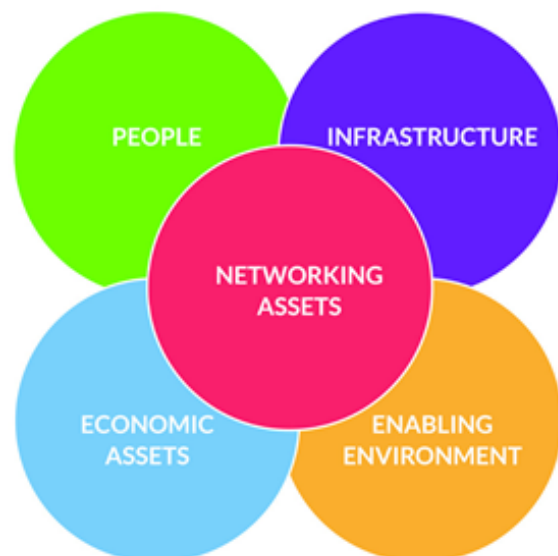
نرخ رشد جمعیت در جهان متعلق به آسیا و آفریقا است. کشورهای در حال توسعه می‌توانند به منبع سرمایه انسانی با استعداد در حال رشد برای ایجاد مراکز نوآوری تبدیل شوند و مولد اشتغال، کارآفرینی و رشد باشند. فراگرفتن فناوری کارآمد و توسعه آن در جوامعی با نیروی کم‌مهارت و بیکار فراوان و بویژه برای قشر جوان آسان‌تر شده‌است. برای مثال کندیسی و مهارت‌های سخت‌افزاری که سال‌ها زمان برای آموزش نیاز داشت اکنون در طول چند هفته قابل یادگیری است.

اگرچه نوآوری و کارآفرینی در همه جا به طور یکسان رشد نمی‌کنند. برخی شهرها رشد بیشتر، سریع‌تر و پایدارتری را از دیگر شهرها تجربه می‌کنند. شواهد متقنی وجود دارد که تعاملات و ارتباطات نقش کلیدی در نوآوری شهری بازی می‌کنند. برخی شهرها مانند نیویورک با این فرض سیاست‌های اقدام را برای توسعه نوآوری اتخاذ کرده‌اند. شناخت عوامل کلیدی برای رشد، توسعه و پایداری نوآوری در شهرها می‌تواند به شناسایی سیاست‌های اجرایی کمک کند.

چارچوب پیشنهادی برای اکوسیستم نوآوری شهری با مروری بر ادبیات مطالعات موجود در مورد رقابت‌پذیری شهری و نوآوری شامل عناصر کلیدی و مدل‌ها انجام شد. براساس مرور ادبیات نظری، تجارب کاری با کشورهای طرف بانک جهانی و همکاران پژوهش، چارچوبی برای شناخت چهار

ویژگی مرتبط با اکوسیستم نوآوری شهری تعریف شد: افراد، زیرساخت، دارایی‌های اقتصادی و فضای تسهیل‌کننده.

چارچوب پیشنهادی پیرامون این فرض شکل گرفته است که ارتباطات و تعاملات عامل کلیدی برای رشد و پایداری اکوسیستم نوآوری هستند. دارایی‌های شبکه‌ای با رویدادهای شکل دهنده به جامعه محلی اکوسیستم نوآوری، رویدادهای مهارت افزا، فضاهای همکاری و شبکه مربیان شناخته می‌شود (شکل زیر).

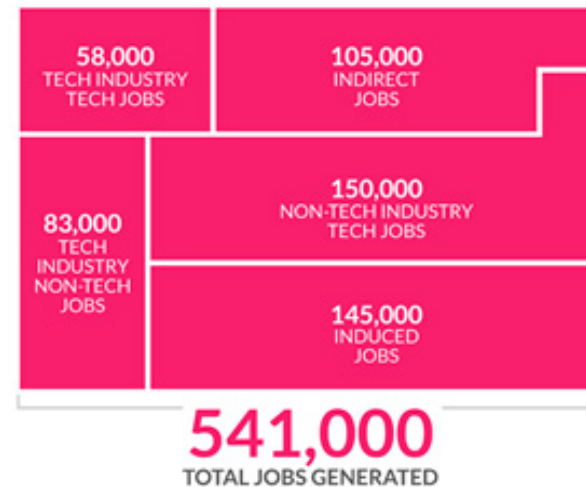
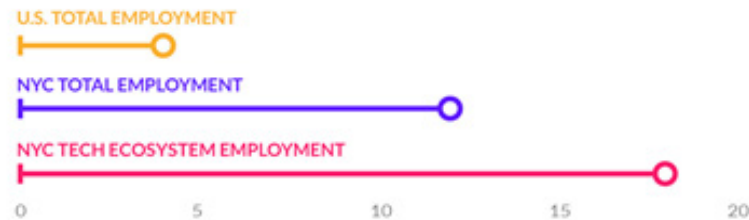


▲ چارچوب پیشنهادی: دارایی‌های شبکه‌ای عوامل محوری در اکوسیستم هستند

■ آزمون چارچوب پیشنهادی

شهر نیویورک برای آزمون فرضیه انتخاب شد. دلایل انتخاب شهر نیویورک عبارتند از سابقه شهر نیویورک در تجربه رشد سریع اکوسیستم نوآوری شهری که یک نمونه موردی در دسترس است. همچنین، داده‌های کافی و پژوهش‌های اولیه در مورد تاثیر اکوسیستم بر اشتغال و رشد اقتصادی در شهر نیویورک وجود دارد. شهرداری نیویورک و دیگر بازیگران کلیدی نیز از عزم کافی برای همکاری در این پژوهش برخوردار بودند. شهر نیویورک منحصر به فرد است و قابل مقایسه با شهرهای دیگر نیست. اما با توجه به رشد اکوسیستم نوآوری شهر نیویورک و سیاست‌های حمایتی از آن، نتایج اولیه تحلیلی می‌توانند پایه‌ای برای چارچوب پیشنهادی باشد که در دیگر کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه مورد آزمون قرار گیرد.

یافته‌های اولیه این فرضیه را ثابت می‌کنند که بعد اجتماعی اکوسیستم یا ارتباطات و تعاملات آن برای رشد و پایداری اکوسیستم حیاتی است و دارایی‌های شبکه‌ای همانطور که در بالا نیز توضیح داده شد در بعد اجتماعی نقش محوری دارند. تحلیل‌های انجام شده ما را به سه نتیجه می‌رساند: نخست آنکه، دارایی‌های شبکه‌ای (که در این پژوهش از میان

PERCENT GROWTH IN EMPLOYMENT
2003-2013

▲ اشتغالزایی تکنولوژی در شهر نیویورک (۲۰۱۳-۲۰۰۳)

در شهر نیویورک، بخش فناوری بیش از هر بخش دیگری به اشتغال‌زایی مستقیم و غیرمستقیم کمک کرده است.

لازم است اکوسیستم نوآوری به عنوان جامعه محلی یا ترکیبی از جوامع محلی فهمیده شود، جایی که بعد اجتماعی حیاتی است. دوم، تمرکز سیاست‌ها بر جامعه محلی برای حمایت از اکوسیستم (که با بعد اجتماعی آن تعریف شده است) و نه محدوده‌ای جغرافیایی (برای مثال، یک محدوده یا پارک فناوری) باشد. بعد جغرافیایی ابزاری برای توسعه ارتباطات اجتماعی است، اما به نوبه خود نمی‌تواند به تنهایی ارتباطات اجتماعی را توسعه دهد.

آنها شتاب‌دهنده‌ها و انکوباتورها به عنوان پراکسی انتخاب شدند) در بعد اجتماعی اکوسیستم، محور و گره ارتباطی برای شرکت‌های نوپا و دیگر ذینفعان محسوب می‌شوند. دوم اینکه، نیروی فزاینده اجتماعی شرکت‌های نوپا اثر مستقیمی در موفقیت آنها (از نظر جذب تامین مالی) دارد. اما تأثیری مشابه بعد اجتماعی در بعد جغرافیایی شرکت‌های نوپا وجود ندارد. در نهایت، بعد اجتماعی شرکت‌های نوپا موجب ایجاد تنوعی فراتر از خوشه‌های جغرافیایی و مرزهای محدوده‌های فناوری در اکوسیستم می‌شود. این یافته‌ها با پژوهش اخیر که در مورد بعد اجتماعی اکوسیستم نوآوری شهری انجام شده است تطابق و همپوشانی دارد (Endeavor, ۲۰۱۴, Insights)، یافته‌های آن پژوهش نشان می‌دهد که ارتباطات اجتماعی برای رشد و پایداری اکوسیستم شهر نیویورک حیاتی اند.

■ سیاست‌گذاری اکوسیستم نوآوری

نتایج این پژوهش ما را به لزوم اعمال سیاستی چندبعدی رهنمون می‌کند. اول، لازم است اکوسیستم نوآوری به عنوان جامعه محلی یا ترکیبی از جوامع محلی فهمیده شود؛ جایی که

بعد اجتماعی حیاتی است. دوم، تمرکز سیاست‌ها بر جامعه محلی برای حمایت از اکوسیستم (که با بعد اجتماعی آن تعریف شده است) و نه محدوده‌ای جغرافیایی (برای مثال، یک محدوده یا پارک فناوری) باشد. بعد جغرافیایی ابزاری برای توسعه ارتباطات اجتماعی است، اما این خود نمی‌تواند به تنهایی ارتباطات اجتماعی را توسعه دهد. بدین معنا که تمرکز سیاست برای حمایت از اکوسیستم‌ها باید بر پرداختن به توسعه دارایی‌های شبکه‌ای باشد که جوامع محلی را به راه می‌اندازند، شبکه‌ها را می‌سازند (برای مثال دیدارهای غیررسمی، مربیان) و پایگاه‌هایی برای ساختن جوامع محلی تهیه می‌کنند (برای مثال فضاهای همکاری). سیاست‌هایی که بر بعد جغرافیایی تکیه می‌کنند اثر کمتری دارند و عوامل کلیدی پایداری اکوسیستم را نادیده می‌گیرند.

یافته‌هایی که در این گزارش ارائه شده‌اند، تنها نتایج اولیه از پژوهشی گسترده‌تر هستند. برای پژوهش‌های آتی لازم است منابع داده‌ای گسترده‌تری استفاده شود و شهرهای بیشتری در کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه مورد

بررسی قرار گیرد. همچنین لازم است فرضیه آزموده شده در این پژوهش مورد بررسی‌های بیشتر در بعد زمانی، و همچنین در شهرهای بیشتر از کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه قرار گیرد.

همچنین در آینده پژوهش‌های دیگری برای بررسی موضوعات بیشتر نیاز است:

اینکه چگونه اکوسیستم نوآوری بر اشتغال و رشد اقتصادی با تأکیدی بر تولید منابع جدیدی از اشتغال در کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه تأثیر می‌گذارد؟

همچنین اینکه چگونه شهرداری‌ها می‌توانند سیاست‌های کارآمدی برای حمایت از رشد و پایداری اکوسیستم شهری تدوین کنند؟

پاسخ پرسش اول ما را به دیدگاه‌های نو پیرامون فرصت‌های اشتغال‌زایی و رشد در فضاهای کنونی تغییرات اقتصادی که منابع سنتی اشتغال در حال دگرگونی است رهنمون می‌کند. در پرسش دوم، سیاست‌های موجود و اثر آنها بر رشد و پایداری اکوسیستم از جمله اثر آنها بر اشتغال‌زایی مورد تحلیل و بررسی قرار خواهد گرفت. ■

منابع

1. Ajuntament de Barcelona. 2014. "Anuario Estadístico de La Ciudad de Barcelona 2014." <http://www.bcn.cat/estadistica/castella/dades/anuari/index.htm>.
2. Amirtha, Tina. 2014. "Do Coding Bootcamps Produce Inferior Engineers?" *Fast Company*. <http://www.fastcolabs.com/3028635/do-codingbootcamps-produce-inferior-engineers>.
3. Athey, Glenn, Catherine Glossop, Ben Harrison, Max Nathan, and Chris Webber. 2007. *Innovation and the City: How Innovation Has Developed in Five City-Regions*. NESTA. http://www.nesta.org.uk/sites/default/files/innovation_and_the_city.pdf.
4. A.T. Kearney. 2014. *Global Cities Index*. <http://www.atkearney.com/research-studies/global-cities-index>.
5. Atkinson, Robert D., and Adams Nager. 2014. *The 2014 State New Economy Index*. Washington, DC: The Information Technology & Innovation Foundation. <http://www.itif.org/publications/-2014state-new-economy-index>.
6. Baigorri, Manuel. 2013. "Spain's Startups Leave in Search of Venture Capital." *BloombergBusiness*. <http://www.bloomberg.com/news/articles/21-04-2013/spanish-preference-for-property-over-startups-deepens-woe-tech>.
7. Barcelona City Council. 2012. *ICT Sector in Barcelona*. <http://barcelonacatalonia.cat/b/wp-content/uploads/12/2012/eng-ICT03-23-.pdf>.
8. Barrera, Alex. 2013. "The Spanish VC Industry Has One Big Problem: It Doesn't Exist". *tech.eu*. <http://tech.eu/features/51/spain-vc-industrymissing/>.
9. Barth, Alex. 2013. "New York City and OpenStreetMap Collaborating Through Open Data". Mapbox. <https://www.mapbox.com/blog/nyc-andopenstreetmap-cooperating-through-open-data/>.
10. Belderbos, Rene, Shanjing Du, and Dieter Somers. 2014. "Global Cities as Innovation Hubs: The Location of R&D Investments by Multinational Firms." In *DRUID Academy*. Aalborg, Denmark. http://druid8.sit.aau.dk/druid/acc_papers/rdv4by82h7nbyp96iuiux18cu71s.pdf.
11. Bell, Thatcher. 2014. "Elements of an Innovation Ecosystem." <http://thatcherbell.vc/elements-of-an-innovation-ecosystem/>.
12. Bloomberg. 2014. "Silicon Savannah: Kenya's Billion Dollars Tech Bet." <http://www.bloomberg.com/news/videos/b/ja73fc-02c806-4824-511d5656acdfe7c>.
13. Burke, Adrienne. 2013. "Why Zappos CEO Hsieh Wants To Enable More Collisions In Vegas." *Forbes*, November 15. <http://www.forbes.com/sites/techonomy/15/11/2013/why-zappos-ceo-hsieh-wants-to-enable-more-collisions-in-vegas/>.
14. Carlino, Gerald and William Kerr. 2014. *Agglomeration and Innovation*. Harvard Business School. http://www.hbs.edu/faculty/Publication20%Files/007-15_e181fd-004-4426db8-8f89-70b1b5054a8f.pdf.
15. Center for an Urban Future. 2012. *New Tech City*. https://nycfuture.org/pdf/New_Tech_City.pdf.
16. Cowan, Matt. 2013. "The Origins of Silicon Roundabout." *Wired*, April 9. <http://www.wired.co.uk/magazine/archive/04/2013/londons-moment/birth-of-a-meme>.
17. Crowley, Lizzie. 2011. *Streets Ahead: What Makes a City Innovative?* The Work Foundation. <http://www.theworkfoundation.com/Reports/306/Streets-Ahead-What-makes-a-city-innovative>.
18. CrunchBase. 2014. *CrunchBase Data Exports*. 2014. <http://info.crunchbase.com/about/crunchbase-data-exports/>.
19. Cushman & Wakefield. 2014. "Office Space Across the World 2014." <http://www.cushmanwakefield.hk/en-gb/research-and-insight/2014/officespace-across-the-world-2014/#anchor>.
20. Durst, Susanne, and Poutanen, Petro. 2013. "Success factors of innovation ecosystems - Initial insights from a literature review." http://blogs.helsinki.fi/pkpoutan/files/03/2014/Durst_Poutanen_CO_CREATE2013.pdf.
21. The Economist. 2012. "The third Industrial Revolution." <http://www.economist.com/node/21553017>.
22. The Economist Intelligence Unit (EIU). 2013. *Hot Spots 2025: Benchmarking the Future Competitiveness of Cities*. <http://www.citigroup.com/citi/citiforcities/pdfs/hotspots2025.pdf>.
23. Endeavor Insight. 2013. *What Do the Best Entrepreneurs Want in a City?* <http://www.endeavor.org/blog/endeavor-insight-report-reveals-the-topqualities-that-entrepreneurs-look-for-in-a-city/>.
24. Endeavor Insight. 2014. *The Power of Entrepreneur Networks: How New York City Became the Role Model for Other Urban Tech Hubs*. <http://www.nycotechmap.com/nycTechReport.pdf>.
25. European Commission. 2013. *European Capital of Innovation Award*. <http://ec.europa.eu/research/innovation-union/pdf/icapital/poster.pdf>.
26. Florida, Richard. 2002. "The Rise of the Creative Class." *Washington Monthly*, May. <http://www.washingtonmonthly.com/features/0205/2001.florida.html>.
27. ———. 2013. "The New Global Startup Cities". <http://www.citylab.com/work/06/2013/new-global-start-cities/5144/>.
28. Hardesty, Larry. 2013. "Why Innovation Thrives in Cities." *MIT News*, June 4. <http://newsoffice.mit.edu/2013/why-innovation-thrives-incities0604->.
29. HR&A Advisors. 2014. "The New York City Tech Ecosystem." <http://www.nyctecheconomy.com>.
30. Hsu, Jukay. August 2014. Telephone interview.
31. International Labour Organization. *International Standard Classification of Occupations (ISCO)*. <http://www.ilo.org/public/english/bureau/stat/isco/isco08/index.htm>.
32. Jackson, Deborah J. 2011. "What Is an Innovation Ecosystem?" http://erc-assoc.org/sites/default/files/download-files/DJackson_What-is-anInnovation-Ecosystem.pdf.
33. Kaplan, Saul. 2012. "The 'random collision' theory of innovation." *Fortune*. <http://fortune.com/09/05/2012/the-random-collision-theory-ofinnovation/>.
34. Katz, Bruce, and Julie Wagner. 2014. "The Rise of Innovation Districts: A New Geography of Innovation in America." *Metropolitan Policy Program*. Brookings Institution. <http://www.brookings.edu/about/programs/metro/innovation-districts>.

36. Kshetri, Nir, Marleny Cardona, Hugo Diaz, and Suelen Castiblanco. 2012. "The Colombian Outsourcing and Offshoring Industry: The Effects of Institutions and Agglomeration Economies." In *Conferencia Deslocalización de Servicios Y Cadenas Globales de Valor: ¿Nuevos Factores de Cambios Estructurales En América Latina Y El Caribe?* Santiago, Chile. http://www.redlas.net/material/priloge/slo/colombian_outsourcing_industry_nir_kshetri.pdf
37. Martin Prosperity Institute (MPI). 2014. "Startup City: The Urban Shift in Venture Capital and High Technology." <http://martinprosperity.org/media/Startup-City.pdf>
38. Massachusetts Technology Collaborative. 2014. *The Massachusetts Innovation Economy Annual Index*. <http://masstech.org/press-releases/masstechs-annual-innovation-index-shows-new-opportunities-and-emerging-challenges>.
39. Meng, Victoria. 2013. "The Ultimate Guide to Coding Bootcamps: The Most Selective Bootcamps." *Skilledup*. <http://www.skilledup.com/articles/the-ultimate-guide-to-coding-bootcamps-the-most-selective-bootcamps/>.
40. Miller, P. and Bound, K. 2011. *The Start Up Factories*. NESTA. http://www.nesta.org.uk/sites/default/files/the_startup_factories_0.pdf.
41. Morris, Keiko. 2014. "Widening Tech 'Alley' Outgrows Name." *The Wall Street Journal*, April 29. <http://www.wsj.com/articles/SB10001424052702304393704579531812139707966>
42. Mulas. 2014. "Categorizing the collaboration and community promotion spaces that make urban innovation ecosystems tick." <http://blogs.worldbank.org/ic4d/categorizing-collaboration-and-community-promotion-spaces-make-urban-innovation-ecosystems-tick>.
43. Mytton, David. 2010. "How much does it cost to start a tech company?" <https://blog.serverdensity.com/how-much-does-it-cost-to-start-a-techcompany>.
44. NAICS Association. *North American Industry Classification System (NAICS)*. <http://www.naics.com>.
45. National Statistical Office of Thailand. Various years. *Labor Force Survey*. http://service.nso.go.th/nso/nso_center/project/search_center/23projecten.htm.
46. NYCEDC. 2011. *NYCEDC Innovation Index*. http://www.nycedc.com/sites/default/files/filemanager/Resources/Economic_Data/InnovationIndexReport.pdf.
47. OECD. 2005. *Oslo Manual*. <http://www.oecd.org/innovation/inno/oslomanualguidelinesforcollectingandinterpretinginnovationdata3rdedition.htm>.
48. ———. 2006. *OECD Territorial Reviews: Competitive Cities in the Global Economy*. <http://www.oecd.org/gov/regional-policy/oecdterritorialreviewscompetitivecitiesintheglobaleconomy.htm>.
49. ———. 2010. *Measuring Innovation: A New Perspective*. <http://www.oecd.org/site/innovationstrategy/measuringinnovationanewperspectiveonlineversion.htm>
50. Owen, Vicki. 2014. "High Rents Driving Technology Start-ups Out of London's 'Tech City'." *This is Money*. August 2. <http://www.thisismoney.co.uk/money/smallbusiness/article2714273-High-rents-driving-technology-start-ups-Londons-Tech-City.html>.
51. Pan W., Ghoshal G., Krumme C. Cebrian M. and Pentland A. 2013. "Urban characteristics attributable to density-driven tie formation." *Nature Communications*. <http://dxspace.mit.edu/openaccess-disseminate/92362/1721.1>.
52. Phillips. 2014. "African Urbanization." *Harvard International Review*. <http://hir.harvard.edu/archives/6038>.
53. Roberts, Bryce. 2014. "Collision Hours." Bryce Dot VC. <http://bryce.vc/post/81685761115/collision-hours>.
54. Satell, Greg. 2013. "Why Cities Are Our Most Important Innovation Platform". <http://www.forbes.com/sites/gregsatell/09/11/2013/why-citiesare-our-most-important-innovation-platform/>.
55. Schaffers, Hans, Nicos Komninos, Marc Pallot, Brigitte Trousse, Michael Nilsson, and Alvaro Oliveira. 2011. "Smart Cities and the Future Internet: Towards Cooperation Frameworks for Open Innovation." In *The Future Internet*, 46–431. *Lecture Notes in Computer Science* 6656. Springer Berlin Heidelberg. http://link.springer.com/chapter/31_0-20898-642-3-978/10.1007.
56. Scola, Nancy. 2014. "The 'Choreography of Collisions' That Makes Innovation Districts Tick." *Next City*. <http://nextcity.org/daily/entry/brookings-institution-innovation-districts-report>.
57. Shanghai Municipal Government. 2014. "Infrastructure of Information." <http://www.stats-sh.gov.cn/tjnj/nje11.htm?d2011=1tjnje/E1418.htm>.
58. Solidance. 2013. "The Most Innovative Cities in Asia-Pacific." <http://www.asiainnovativecities.com>.
59. Tammy, Johns, and Lynda Gratton. 2013. "The Third Wave of Virtual Work." *Harvard Business Review*. http://www.crowehorwath.com/folio-pdfhidden/TheThirdWaveofVirtualWork_FW13206V.pdf.
60. United Nations. *International Standard Industrial Classification of All Economic Activities*. Revision 4. <http://unstats.un.org/unsd/cr/registry/regcs.asp?Cl=27&Lg=1&Co=J>.
61. United Nations. 2014. *World Urbanization Prospects*. <http://esa.un.org/unpd/wup/Highlights/WUP-2014Highlights.pdf>.
62. United Nations. *Economic and Social Commission for Asia and the Pacific*. 2013. *Statistical Yearbook for Asia and the Pacific 2013*. <http://www.unescap.org/stat/data/syb2013/ESCAP-syb2013.pdf>.
63. US Census Bureau. 2014. "County Business Patterns (CBP)." <http://www.census.gov/econ/cbp/>.
64. ———. 2014. "American Community Survey." <http://www.census.gov/acs/www/>.
65. Winden, Willem van, Leo van den Berg, and Peter Pol. 2007. "European Cities in the Knowledge Economy: Towards a Typology." *Urban Studies* 49–525. (3) 44. doi:00420980601131886/10.1080.
66. World Bank. 2014. *Doing Business Database*. February, 2015. <http://www.doingbusiness.org/Custom-Query/chile>.

کالیفرنیا؛ فراز و فرود بحران آب

بر پایه تخمین‌ها، از دسامبر ۲۰۱۱ تا مارس ۲۰۱۷ (آذر ۱۳۹۰ تا اسفند ۱۳۹۵) کالیفرنیا سخت‌ترین دوره خشکسالی خود را در ۱۲۰۰ سال گذشته تجربه کرده است.



گروه ترجمه ایمن

به رغم آنکه حدود یکسال پیش در آپریل ۲۰۱۷ مسئولان محلی اعلام کردند مسئله خشکسالی و کمبود آب کالیفرنیا که حدود شش سال گریبان این ایالت غربی آمریکا را گرفته بود، مرتفع شده است اما محدودیت‌ها در خصوص مصرف آب شهروندان همچنان در حال به روزرسانی است.

بر پایه تخمین‌ها، از دسامبر ۲۰۱۱ تا مارس ۲۰۱۷ (آذر ۱۳۹۰ تا اسفند ۱۳۹۵) کالیفرنیا سخت‌ترین دوره خشکسالی خود را در ۱۲۰۰ سال گذشته تجربه کرده است.

گرچه شرایط خشکسالی پشت سر گذاشته شده، خطر بحران آب هنوز در کمین کالیفرنیا قرار دارد و این شهر باید خود را برای تجربه‌ی محدودیت‌های جدید و دائمی استفاده از آب آماده کند.

در خرداد ماه گذشته، حدود یکماه و اندی پیش، تصمیمات جدیدی برای آینده‌ی آبی کالیفرنیا رقم خورد. جری براون، فرماندار این ایالت، دو لایحه قانونی محدودیت آب را به تصویب رساند که نه

تنها میزان مصرف آب خانگی شهروندان کالیفرنیا را محدود می‌کند، بلکه مصارف آبی خارج از منزل نظیر آبیاری‌های فضای سبز را نیز شامل می‌شود. این بدان معنی است که میزان زمان دقیق استفاده‌ی شهروندان کالیفرنایی از آب برای حمام، سیفون و حتی شستشوی لباس نیز تعیین می‌شود. حال دقیقاً جزئیات این قوانین جدید چه مواردی را شامل می‌شود؟ این قوانین شامل محدودیت‌های اولیه‌ای می‌شود که میزان مصرف خانگی آب را برای هر شخص تعیین می‌کند؛ استفاده از روزانه ۵۵ گالن (۲۰۸ لیتر) به ازای هر شخص محدودیتی است که تا سال ۲۰۲۲ پیش بینی شده است و انتظار می‌رود که این رقم تا ۲۰۳۰ به ۵۰ گالن (۱۹۰ لیتر) کاهش یابد.

بر اساس گزارش وب سایت سازمان زمین شناسی آمریکا، اگر بخواهیم واقع‌بینانه و عملی به این موضوع بنگریم میزان مصرف آب در شرایط معمول به شرح زیر خواهد بود؛ ۳۶ گالن برای پر کردن وان حمام، ۸ الی ۲۷ گالن برای شستن ظرف‌ها، ۳ گالن برای سیفون و حدود ۴۰ گالن برای شست و شوی لباس‌ها که این میزان دو برابر آن سهمیه‌ای است که به هر نفر تخصیص یافته است.

دیانا اسپرولی، یکی از شهروندانی که برای ملاقات با نوه هایش به کالیفرنیا آمده در این رابطه می‌گوید:

استفاده از این میزان آب برای خانواده‌هایی که کودکان خردسال دارند کار مشکلی است، من نمی‌دانم شما چطور می‌توانید با این میزان آب بچه‌های‌تان را حمام ببرید و لباس‌هایتان را بشوید. به گفته مقامات رسمی، حوزه آب مانند بسیاری از قوانین جدید، نیازمند گذشت زمان هستیم تا تأثیرات مثبت این قانون را بر وضعیت شهر درک کنیم. با در نظر گرفتن وضعیت کنونی، مسئولان راهی جز پایش تفاوت بین مصرف خانگی آب و میزان آب استفاده شده برای مصارف خارجی ندارند. البته باید خاطرنشان کرد که اعمال این محدودیت‌های سخت، افزایش نرخ آب را به همراه خواهد داشت چرا که متعاقباً هزینه‌های تصفیه و ارسال آب آشامیدنی با کیفیت ثابت مانده و مقدار آب فروخته شده کاهش می‌یابد به طوری که راهی جز افزایش قیمت آب برای مصرف کنندگان نخواهد ماند و این چالشی است که باید برای بهبود وضعیت محیط زیست با آن روبرو شد. در این سال‌ها بهای آب مصرفی در این ایالت حدود ۵۵ سنت به ازای هر متر مکعب آب بوده است. اولیویا اورنادو یکی از شهروندان کالیفرنیا نیز در این رابطه می‌گوید: هر چند ممکن است محدودیت‌های جدید افراطی به نظر برسند اما من احساس می‌کنم که همه ما باید برای آگاهی‌سازی در مصرف آب،

گامی به جلو برداریم.

■ خشکسالی کالیفرنیا چه بود؟

کالیفرنیا به این دلیل که ممکن است در معرض خشکسالی دیگری قرار بگیرد مدام مورد توجه رسانه‌ها قرار دارد. با در نظر گرفتن اینکه این ایالت یک تولید کننده بزرگ کشاورزی است، پس منطقی است که سیاستمداران، رسانه‌ها، و دیگر منابع اطلاع رسانی تصمیم گرفته‌اند که اطلاعات مردم را در مورد وضعیت امور آب در این ایالت طلایی به‌روز نگه دارند. هرچند، با این شیوه‌ای که این منابع معتبر به کمبود تأثرآور آب کالیفرنیا اشاره می‌کنند، چیزی چندانی عاید مردم نمی‌شود.

آنچه کالیفرنیا به نام «خشکسالی دیگر» در حال تجربه است باعث کاستن از چیزی است که اصولاً جزو ذخایر ایالت برای آیندگان می‌باشد. در حال حاضر، جهان به فاجعه‌ای که در انتظار کیپ تاون است چشم دوخته است، جایی که منابع آب به دلیل خشکسالی شدید و رشد جمعیت کاهش یافته و باعث ایجاد شمارش معکوس آخر الزمائی «روز صفر» شده است، یعنی وقتی که رسماً شیر آب شهرها در سال جاری خشک شوند. رسوایی‌های سیاسی زیادی بر سر ناکامی دولت‌مردان در درک هشدارهای داده شده در سال‌های گذشته در مورد

آنچه کالیفرنیا به نام «خشکسالی دیگر» در حال تجربه است باعث کاستن از چیزی است که اصولاً جزو ذخایر ایالت برای آیندگان می‌باشد.

گرچه شرایط خشکسالی پشت سر گذاشته شده است، خطر بحران آب هنوز در کمین کالیفرنیا قرار دارد و این شهر باید خود را برای تجربه‌ی محدودیت‌های جدید و دائمی استفاده از آب آماده کند.





آب شیرین داخل کشور توسط یک سیستم حقوق آب دو گانه قدیمی مدیریت می‌شود. آنها شامل قانونی برای مناطق پیرامون رودخانه بر مبنای جریان آب و حقوق آب بر اساس ایده «نخست در تقدم زمانی، اول در حق» می‌شوند. در مواجهه با خشکسالی، آب آنهایی که حقوق کمتری دارند قطع می‌شود، و بخش‌های خاصی از قانون آب کالیفرنیا که بیان می‌کند که هرگونه استفاده از آب باید معقولانه و سودمند باشد، با آزادی عمل نامناسب مورد سوءاستفاده قرار گرفته است.

دورنمای بحران آب در کیپ تاون از عان شده است.

■ آشنا به نظر می‌آید؟

کالیفرنیا دارای جمعیت رو به رشدی است که حدودا به ۴۰ میلیون نفر، با نرخ رشد سالیانه حدود ۱ درصد رسیده است. برای یک ایالت که از تمامی کشورهای جهان به استثنای ۳۴ کشور نخست لیست بزرگترین ها، بزرگتر است، حفظ منابع آب قابل اطمینان نه تنها برای ساکنان کالیفرنیا بلکه برای بهبود وضعیت کشاورزی نیز مهم است. کالیفرنیا حدودا ۴۷ میلیارد دلار در کشاورزی تولید سالانه دارد، که حدود ۱۲/۵ درصد کل تولیدات کشاورزی همه ۵۰ ایالت آمریکا را تشکیل می‌دهد. کالیفرنیا ۲۸ درصد از محصولات کشاورزی خود را نیز به بازارهای دیگر صادر می‌کند. اگر شما در نظر بگیرید که ۸۰ درصد مصرف آب این ایالت به کشاورزی اختصاص داده می‌شود، فکر کردن به منابع آب در حال کاهش نگرانی‌های زیادی به وجود می‌آورد.

■ آیا کالیفرنیا باید در مورد ثبات منابع آب مطمئن باشد؟

آب کالیفرنیا از دو منبع اصلی تامین می‌شود: آب‌های زیر زمینی و آب‌های سطحی. ۴۰ درصد از نیازهای آب شیرین کالیفرنیا از آب‌های زیرزمینی تامین می‌شود، و وقتی منابع دیگر آب شروع به کاهش کنند، حتی از آب‌های زیرزمینی بیشتری استفاده می‌کنند. این ایالت به اصطلاح طلایی ۲۴ میلیارد مترمکعب آب بیشتر از مقداری که هر

سال دوباره پر می‌شود را مصرف می‌کند. برخی از شهرهای پر جمعیت کالیفرنیا مثل منطقه خلیج سان فرانسیسکو و کالیفرنیا جنوبی دارای مقدار کمی منابع آب زیر زمینی هستند و باید به آب‌های سطحی که از مناطق دیگر از طریق سیستم‌های انتقال بزرگ و آبگذرها وارد می‌شوند، متکی باشند. بخش زیادی از آب‌های سطحی که به کالیفرنیا جنوبی تخصیص می‌یابد نیز از رودخانه کلرادو می‌آید، رودخانه‌ای که میان ۶ ایالت دیگر نیز مشترک است و تحت یک سیستم تخصیص آبی که متعلق به گذشته است، تقسیم می‌شود. در آن زمان در سال ۱۹۲۲، جمعیت کالیفرنیا به طور تصاعدی افزایش پیدا کرد، در حالیکه بقیه ایالت‌ها با کمترین رشد جمعیت رو به رو بودند، و اکنون که این ایالت‌ها افزایش ناگهانی جمعیت دارند، تنش‌ها افزایش پیدا کرده است زیرا منابع آب محدود، مانع توانایی آنها برای رشد می‌شود.

آب شیرین داخل کشور توسط یک سیستم حقوق آب دو گانه قدیمی مدیریت می‌شود. آنها شامل قانونی برای مناطق پیرامون رودخانه بر مبنای جریان آب و حقوق آب بر اساس ایده «نخست در تقدم زمانی، اول در حق» می‌شوند. در مواجهه با خشکسالی، آب آنهایی که حقوق کمتری دارند قطع می‌شود، و بخش‌های خاصی از قانون آب کالیفرنیا که بیان می‌کند که هرگونه استفاده از آب باید معقولانه و سودمند باشد، با آزادی عمل

نامناسب مورد سوءاستفاده قرار گرفته است. چنین موقعیت‌هایی باعث ایجاد جنگ‌های حقوقی مختلف و فشارهای عمومی‌ای می‌شود تا سیاست و زیرساخت‌هایی که مدیریت منابع گران‌بها را فراهم می‌کند، بهبود یابند. علاوه بر این، تقاضای در نظر گرفتن پایداری پروژه‌های گسترده پیشنهادی بر آن است که منابع آب سطحی را افزایش دهد. چندین سال خشکسالی مکرر در ایالت نیز باعث نگرانی سیاستمداران و دیگر کسانی که به طور قانونی از این پروژه‌ها حمایت کرده‌اند، شده است، متأسفانه تغییرات آب و هوایی باعث کاهش باران و برف شده است که سیستم‌های آب شیرین ایالت را تغذیه می‌کردند.

شیوه‌هایی که پیشتر باعث رشد و کامیابی اقتصادی در این ایالت شده حالا در معرض خطر قرار دارد. کالیفرنیا آب شیرین کافی برای ادامه حمایت از صنایع و جمعیت رو به رشدی که منابع را کاهش می‌دهد، ندارد، مگر اینکه نوآوری و بهبود ایجاد شود. این موضوع نه تنها برای رفع نیازهای فعلی، بلکه برای اطمینان از پایداری محیط طبیعی کالیفرنیا نیز مهم است. قبل از تلاش برای ساخت ذخیره‌های جدید، قانون‌گذاری، پروژه‌ها و تلاش‌های آینده باید حفاظت و بهره‌وری آب را افزایش داد، زیرا ثابت شده که این مورد سریع تر و مقرون به صرفه‌تر است. به هر روی، متحول کردن توزیع آب کالیفرنیا برای دور شدن از بحران آب عمیقاً ضروری است. ■

چگونه یک کمپین شهری صرفه جویی مصرف آب طراحی کنیم؟

الهه سیف الدین

گروه ۱: از ۵ هزار تا ۲۹ هزار و ۹۹۹ نفر

گروه ۲: از ۳۰ هزار تا ۹۹ هزار و ۹۹۹

گروه ۳: از ۱۰۰ هزار نفر تا ۲۹۹ هزار

گروه ۴: از ۳۰۰ هزار نفر تا ۵۹۹ هزار و ۹۹۹

گروه ۵: از ۶۰۰ هزار نفر به بالا

هنگام ثبت نام در کمپین، هر شخص کد مخصوصی را دریافت می کند که باید آن را با دوستان خود به اشتراک بگذارد، به محض اینکه دوستان فرد شرکت کننده نیز به این چالش وارد شدند، شخص به مرحله‌ی جوایز روزانه وارد می شود. اگر یکی از دوستان شخص، برنده یکی از جوایز شود، خود فرد نیز به عنوان معرف، جایزه‌ای دریافت خواهد کرد.

جوایز این کمپین نیز کاملاً با نام چالش هماهنگ است چرا که تمامی آن ها با محیط زیست سازگار (eco-friendly) هستند. جایزه‌ی بزرگ این کمپین، ۵ هزار دلار کمک هزینه پرداخت قبوض آب، برق و... است؛ سایر جوایز نیز به شرح زیر است:

• ۵۰۰ دلار کمک هزینه خرید از فروشگاه‌هایی که تاسیسات و ابزار مورد نیاز برای مناسب سازی منازل را عرضه می کنند.

• ۲۰۰ دلار برای خرید کیت‌های تمیز کننده (Eco-friendly)

• ۵۰ سنسور «TORO XTRA SMART™ ECXTRA» که با پایش دما، باران و تابش خورشیدی، می تواند آب پاش های اتوماتیک را به طور خودکار تنظیم کند و نهایتاً صرفه جویی آب را به همراه داشته باشد.

• ۶۰ سردوش کاهنده‌ی آب Chrome EcoRain*

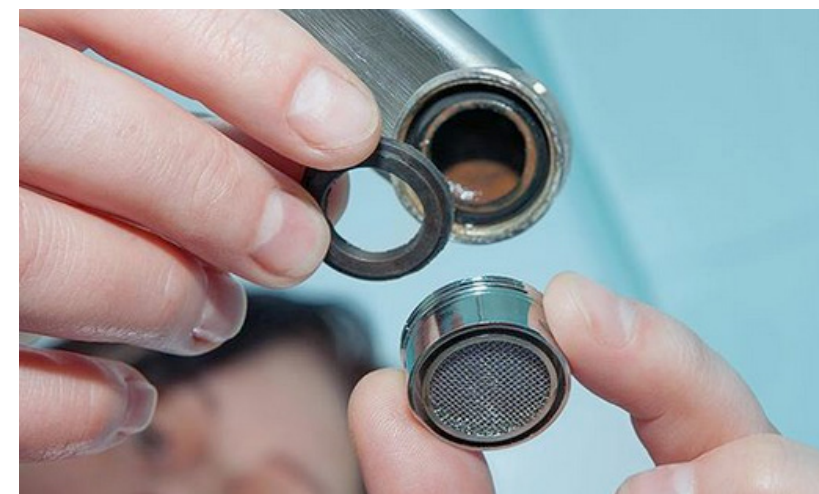
• ۶۰ سردوش جانبی کاهنده‌ی آب Chrome EcoRain*

نکته جالب این چالش این است که افراد می توانند هنگام ثبت نام، نام خیریه مورد نظر خود را نیز وارد کنند و به این ترتیب آن ها در برنده شدن جایزه مخصوص خیریه‌ها که یک «تویوتا راو ۴ هیبریدی ۲۰۱۸» است، سهیم کنند.

شهرداری های سراسر آمریکا چندین سال است که به منظور حفظ منابع انرژی، منابع طبیعی و البته نهادهای سازی فرهنگ صرفه جویی آب، کمپینی موسوم به «عهد من با آب» را راه اندازی کرده اند. این کمپین در واقع رقابتی دوستانه بین ایالت های آمریکا است که نهایتاً شهروندان را از طریق مجموعه ای از دستورالعمل های تعهدگونه، آموخته و آسان به کاهش مصرف آب تشویق می کند.

در سال ۲۰۱۴، شهروندان بیش از ۴ هزار و ۸۰۰ شهر در سراسر آمریکا با عضو شدن در این کمپین توانستند رکورد چشمگیری در کاهش مصرف آب بر جای بگذارند؛ ۲٫۲ میلیارد گالن معادل ۸ میلیون و ۳۰۰ هزار متر مکعب! در سال ۲۰۱۵ ایالت سن دیگو به عنوان برنده‌ی این چالش و شهر هوشمند در مصرف آب در سراسر آمریکا اعلام شد که البته به گفته کوین فولکونر، شهردار سن دیگو، شهروندان هنوز قصد دارند که این عنوان را تا سال های بعدی نیز حفظ کنند.

برای شرکت در این چالش، شهروندان آمریکایی به صورت آنلاین خود را در کمپین «My Pledge Water» ثبت نام می کنند و با هم گروهی های خود که شهرهایی با جمعیت مشابه هستند، به رقابت می پردازند. شهرهایی که بیشترین سهم شرکت در چالش را داشته باشند به مرحله قرعه کشی وارد می شوند و البته شهرهایی که به نسبت جمعیت شان بیشترین سهم شرکت در چالش را داشته باشند، برنده این رقابت خواهند بود. از آنجایی که تعداد جمعیت شهرهای مختلف آمریکا، تفاوت چشمگیری دارند، هریک از شهرها، بسته به تعداد جمعیت در یکی از ۵ گروه جمعیتی قرار می گیرد:



محققان سنگاپوری به منظور مقابله با بحران آب در این کشور، روشی نوین را برای بازیابی پساب صنعتی ابداع کرده‌اند که با استفاده از الکتریسیته می‌توان ۹۹ درصد از ناخالصی‌های پساب را از بین برد.

این سیستم نوین که توسط پژوهشگران دانشگاه ملی سنگاپور طراحی شده است، بسیار مقرون به صرفه و کارآمد است چرا که بر پایه مصرف کم انرژی الکتریسیته برنامه‌ریزی شده و مهم تر اینکه در حین انجام عملیات تصفیه، ضایعات ثانویه نظیر لجن را نیز تولید نمی‌کند.

به گفته الیویه لوفور، محقق ارشد این پروژه، سیستم ابداعی کاملاً با محیط زیست سازگار است و می‌تواند به تنهایی استانداردهای کلی تصفیه پساب صنعتی را ارتقا دهد. این سیستم به منظور تصفیه از فرآیند الکتروشیمی بهره می‌برد که نیازی به اضافه کردن هیچ ماده شیمیایی در آن وجود ندارد.

سازندگان این سیستم باور دارند که چین مهمترین بازار این راهکار خواهد بود چراکه صنایع موجود در این کشور میزان بالایی از پساب صنعتی سمی تولید می‌کنند. هرچند محققان خاطر نشان کرده‌اند که این سیستم برای شرکت‌هایی طراحی شده که مقادیر اندکی از پساب صنعتی را ایجاد می‌کنند که تصفیه آن‌ها بسیار مشکل است.

در راستای کاهش میزان انرژی مصرفی در این سیستم، پژوهشگران سعی دارند تا از انرژی خورشیدی به منظور هم‌افزایی نیرو بهره ببرند و بتوانند سازگاری پایدارتری را با محیط زیست فراهم آورند.

برای ساخت یک نمونه از این سیستم که قابلیت تصفیه ۱۰ لیتر پساب در شش ساعت را داراست، حدود ۳ الی ۵ هزار دلار آمریکا هزینه صرف شده است.

محققان امیدوار هستند که قابلیت این سیستم را تا ۱۰ برابر افزایش دهند که البته برای رسیدن به این هدف ۵۰ هزار دلار بودجه نیاز است. ■



روش نوین در تصفیه الکتریکی فاضلاب صنعتی

پژوهش‌های شهری

امکان سنجی اخذ عوارض عبور و مرور در شهر اصفهان

مجری: دکتر حسین شریفی
دانشگاه: آزاد اسلامی واحد خوراسگان
سال قرارداد: ۱۳۹۵

اهداف اصلی این تحقیق در دو بخش قیمت گذاری و امکان سنجی وصول عوارض عبور و مرور دنبال شد. این اهداف عبارت بودند از: تعیین میزان عوارض و قیمت در هر مسیر، تعیین مقادیر هزینه کل و نهایی و متوسط زمانی سفر (هزینه های شخصی و اجتماعی سفر)، تعیین مقدار منفعت اجتماعی و فردی حاصل از قیمت گذاری، بررسی امکان پذیری اخذ عوارض عبور و مرور در شهر اصفهان از لحاظ فنی، اقتصادی و اجتماعی- فرهنگی.

جامعه آماری تحقیق در بخش امکان سنجی، مدیران ارشد، میانی و کارشناسان مربوطه شهرداری اصفهان و در بخش قیمت گذاری شهروندان در حال تردد در منتخبی از خیابان های شهر اصفهان انتخاب شد. اطلاعات جمع آوری شده در این تحقیق با استفاده از نرم افزارهای آماری موجود مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. این پژوهش از نوع هدف کاربردی و از نوع روش پیمایشی بود.

در این تحقیق در گام نخست برای محاسبه نرخ عوارض عبور و مرور از روش و تکنیک قیمت گذاری جاده ای براساس تابع هدفی که براساس محدودیت های مفروض در پی حداکثرسازی بود، استفاده شد. در گام دوم در راستای امکان سنجی اخذ این نوع از عوارض از ابعاد فنی، اقتصادی، اجتماعی- فرهنگی از طریق چک لیست محقق ساخته استفاده شد.

نتایج نشان می دهد که در بخش قیمت گذاری هر فرد برای مقادیری از دیر رسیدن، زود رسیدن و سر وقت رسیدن و اتلاف کمتری از زمان، حاضر به پرداخت مبلغی شدند و این مبلغ در یک سری از عملیات جبری به تعیین

میزانی از قیمت در هر مسیر و در ازای میزان تقاضای افراد از مسیر، منجر شد. همچنین میزان عوارض نیز متناسب با نوع و میزان درخواست افراد نیز تعیین می شود. علاوه بر آن سمت دیگر طرف تقاضا، عرضه است و در واقع بخشی است که خدمات ارائه می شود. از طرفی با توجه خروجی پرسشنامه و تخمین پارامترها و همچنین در نظر گرفتن کشش کمتر از یک در اصفهان این مقدار هزینه از کمترین مقدار در مسیر فردوسی و تا بیشترین مقدار در خیابان مطهری همراه است.

نهایتا نتایج در این بخش نشان می دهد که تغییر مسیر ترافیکی و میزان حجم ظرفیت آن می تواند در هر مسیر دارای مقدار منفعت باشد. این مقدار ظرفیت تعیین شده به صورت بهینه است و متناسب با مقدار فراوانی سفر می باشد. بیشترین منفعت اجتماعی در مسیر توحید و با مقدار ۱۶۵۹۰ تومان و در حالت عوارض یکنواخت است و کمترین آن در مسیر حکیم نظامی و با مقدار ۳۷۰۸ تومان می باشد.

در بخش امکان سنجی نیز نتایج نشان می دهد که از بعد فنی اخذ عوارض تردد از مراکز تاریخی و تفریحی اصفهان، در اولویت اخذ این نوع عوارض قرار می گیرند. بهترین گزینه برای اخذ عوارض تردد، صورت الکترونیکی آن و از طریق کارت هوشمند می باشد. از بعد اقتصادی اجرای این طرح باعث کاهش زمان سفر، افزایش درآمد پایدار شهرداری، افزایش استفاده موثر از حمل و نقل عمومی، کاهش آلودگی زیست محیطی، مدیریت بهینه مصرف سوخت، هدفمند کردن سفرهای درون شهری و کاهش خودروهای تک سرنشین در اصفهان می شود. بطور کلی تاثیر اجرای این طرح بر نظم ترافیکی و اجتماعی زیاد است و این طرح باعث کاهش منازعات اجتماعی و افزایش نظم روانی می شود. از بعد سود و هزینه اجرای این طرح، بهتر است که کل طرح تحت نظارت شهرداری اجرا گردد و نهایتا در بعد اجتماعی- فرهنگی اخذ عوارض تردد تاثیر متوسطی بر رفاه شهروندان خواهد داشت و شهروندان درک متوسطی از این نوع عوارض دارند. اجرای این طرح نیز تاثیر منفی بر وضعیت اقتصادی فعالان اقتصادی نواحی مشمول این نوع عوارض خواهد داشت. ■

بررسی کالبدی محله زینبیه اصفهان در راستای ارتقای امنیت محیطی

پژوهشگر: فریبا بهرامی

استاد راهنما: دکتر رضا مستوفی الممالکی

دانشگاه: هنر تهران

سال دفاع: ۱۳۹۲

و امنیت (متغیر وابسته) رابطه معنادار وجود دارد و شاخص کاربری اراضی و مبلمان شهری بیشترین همبستگی را با امنیت محیطی دارا می باشند. همچنین از نظر شهروندان نور نامناسب در بخش مبلمان شهری و وجود زمین های بایر در بخش کاربری اراضی و ازدحام و شلوغی در بخش دانه بندی بافت بیشترین تأثیر را بر امنیت خواهند داشت. با توجه به اهمیت سه حوزه کاربری اراضی، مبلمان شهری و پوشش گیاهی؛ کلیه پروژه ها و فعالیت های عمرانی در محدوده ی زینبیه اصفهان با در نظر گرفتن این سه شاخص و با هدف ارتقاء سطح کیفی آنها انجام گردند. ■

پتانسیل های سرمایه گذاری مشترک بین اصفهان و شهرهای خواهر خوانده

مجری: دکتر سید کمیل طیبی

دانشگاه: اصفهان

سال قرارداد: ۱۳۹۵

خواهرخواندگی شهرها نوعی همکاری بین المللی میان ارکان شهرها به ویژه شهرداری هاست که زمینه انتقال تجربیات و نوآوری ها در زمینه شیوه های مدیریت شهری را با حذف موانع سیاسی بین شهرهای خواهرخوانده امکان پذیر می سازد. امروزه شهرهای خواهرخوانده یا خواهرشهرها شبکه غیرانتفاعی و غیردولتی گسترده های از شهروندان و همکاران بین المللی را در سراسر شهرهای جهان ایجاد کرده اند. معمولاً شهرهایی که به لحاظ مسائل فرهنگی، تاریخی، جغرافیایی، جمعیتی و صنعتی دارای مشترکاتی هستند؛ انگیزه دارند تا پیوند خواهرخواندگی ایجاد کنند و بدین ترتیب برای نیل به اهداف مشترک یکدیگر را یاری نمایند. به عنوان مثال شهرهای تاریخی جهان بعضاً به واسطه زمینه های

مهمترین نیاز روحی انسان، امنیت است که یکی از عوامل سازنده کیفیت مطلوب در طراحی شهری است. با توجه به بحران شهرنشینی در بسیاری از نقاط جهان از جمله ایران تأمین امنیت و ایجاد شهرهای امن در سرلوحه برنامه های توسعه قرار گرفته است. جرم، معلول عوامل متعددی است که یکی از آنها عوامل کالبدی می باشد. CPTED، طراحی مناسب و به کارگیری بهینه محیط مصنوع در راستای کاهش جرایم شهری است لذا هدف از انجام این پژوهش ارتقاء امنیت محیطی در محلات شهری با بهره گیری از رویکرد CPTED است. پژوهش حاضر به صورت پیمایشی و با توزیع ۲۵۶ پرسشنامه بین خانوارها صورت گرفت.

در این رساله به بررسی تأثیر ۹ مولفه ی کالبدی (کاربری اراضی، مبلمان شهری، تناسبات بصری، بهداشت محیط، خوانایی، دانه بندی و فشردگی بافت، معابر، پوشش گیاهی) نظارت غیررسمی بر امنیت یکی از محلات کلانشهر اصفهان پرداخته شده است. طبق بررسی های صورت گرفته با توجه به میزان جرائم رخ داده، بافت فرسوده محدوده زینبیه به عنوان نمونه موردی این پژوهش انتخاب شده است. با توجه به نتایج تجزیه و تحلیل داده ها و آزمون های آماری اعمال شده؛ بررسی وضعیت کالبدی محدوده مورد مطالعه نشان داد که شاخص های پوشش گیاهی و نظارت غیررسمی به عنوان ضعیف ترین شاخص شناخته شدند. بین تمامی شاخص های کالبدی به جز پوشش گیاهی به عنوان متغیر مستقل

مشترک بین اصفهان و شهرهای خواهرخوانده، شناسایی پتانسیل‌ها و مزیت‌های نسبی شهرهای خواهرخوانده اصفهان به منظور توسعه تجارت و سرمایه‌گذاری‌های مشترک با این شهرهاست بنابراین در این گزارش، سعی بر شناخت این شهرها، توانمندی‌ها و مزیت‌های موجود در آنها بوده است.

لازم به توضیح است که در این مطالعه علاوه بر جمع‌آوری اسناد مکتوب، داده‌ها و اطلاعات از منابعی مانند کتاب‌ها، مقاله‌ها، پایان‌نامه‌ها و پایگاه‌های اطلاعاتی، مجری طرح نیز از شهرهایی مانند سن پترزبورگ، فلورانس، بارسلونا و فرایبورگ بازدید بعمل آورد و بنابراین اطلاعاتی راجع به فضای کلی شهرها گردآوری شد. همچنین برای گردآوری اطلاعات سایر شهرها نیز با افراد ایرانی کارشناس که در این شهرها ساکن بوده‌اند و در زمان پروژه در ایران به سر می‌برده‌اند مصاحبه شد. همزمان با این فرآیند مطالعات مربوط به مبانی نظری نیز از ابتدای شروع طرح آغاز شد. از سوی دیگر به منظور شناسایی پتانسیل‌های شهر اصفهان به ویژه به لحاظ گردشگری مصاحبه‌هایی با مسئولان شهری انجام شد و علاوه بر تفاهمنامه‌های منعقد شده اسناد بالادستی و سایر مدارک مرتبط نیز گردآوری شد.

بر اساس یافته‌های این پژوهش بیشتر شهرهای خواهرخوانده اصفهان شهرهای تاریخی و صنعتی بوده و به لحاظ صنعت گردشگری اهمیت ویژه‌ای دارند، بنابراین گردشگری مهمترین پتانسیل شهر اصفهان در همکاری با سایر خواهرخوانده‌ها است که در برنامه ششم اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری مورد تأکید قرار گرفته است، و می‌تواند زمینه توسعه پایدار شهری را نیز برای اصفهان به ارمغان آورد. به عنوان مثال شهر بارسلونا به لحاظ گردشگری و به ویژه گردشگری ورزشی شهرت بسیاری به دست آورده است و تجربیات این شهر به ویژه استفاده از تجربیات شهر خواهرخوانده بارسلونا در برگزاری مسابقات بین‌المللی و سرمایه‌گذاری مشترک در این خصوص به منظور توانمندسازی اصفهان در برگزاری تورنمنت‌های بزرگ ورزشی نظیر، جام جهانی و بازی‌های آسیایی و برپایی موزه‌های ورزشی برای اصفهان بسیار مفید است.

همچنین شهرهای کوالالامپور، لاهور و بعلبک به عنوان شهرهای مسلمان نشین در زمینه گردشگری فرهنگی مذهبی پتانسیل همکاری و سرمایه‌گذاری

تاریخی و فرهنگی مشترک نسبت به ایجاد یک رابطه غیر متمرکز از طریق انعقاد قراردادی موسوم به خواهرخواندگی اقدام نموده و سعی می‌کنند با اعزام گروه‌های کارشناسی از تجربیات یکدیگر استفاده نمایند. این زمینه ارتباطی شامل تبادلات فرهنگی، هنری، آموزشی، علمی، اعزام گروه‌های کارشناسی و همکاری اتاق‌های بازرگانی و دانشگاه‌هاست که منجر به همکاری بیشتر بین شهرها، ارتقای زیرساخت‌ها و توسعه شهری می‌شود. در یک جمله می‌توان گفت که انعقاد پیمان خواهرخواندگی زمینه‌ساز رشد و توسعه پایدار شهرها و تعاملات فرهنگی دو شهر می‌شود.

اصفهان نیز مانند اکثر شهرهای خواهرخوانده خود، به دنبال تبادل تجربیات در حوزه مدیریت شهری، گسترش مراودات و داد و ستدهای فرهنگی، تشدید روند همکاری‌های مشترک در قلمرو دانش بومی و فناوری‌های پیشرفته روز برای هم‌تراز کردن شاخصه‌های توسعه‌یافتگی، هم‌اندیشی و تبادل فکری برای بهره‌گیری بهینه از ظرفیت‌های نهفته اقلیمی با رویکردهای زیست‌محیطی و بسط روابط متقابل اقتصادی در سطوح و حوزه‌های مختلف به ویژه توانمندسازی اقتصاد گردشگری است. بر این اساس در طی زمان مسئولان شهری اقدام به انعقاد تفاهمنامه‌های خواهرخواندگی با تعدادی از شهرهای دنیا نموده‌اند که در حال حاضر ۱۳ تفاهمنامه منعقد شده است. با وجود این تفاهمنامه‌ها انتظار می‌رفت که همکاری بین اصفهان و شهرهای خواهرخوانده به صورت گسترده برقرار باشد و همکاری‌های مشترکی صورت بگیرد در حالی که تعداد کمی از این تفاهم‌نامه‌ها اجرایی شده‌اند. به عنوان مثال فرایبورگ یکی از شهرهای خواهرخوانده‌های است که در بین سایر خواهرشهرها نسبتاً فعال بوده است و شهرداری و دانشگاه دو شهر در ارتباط مستمر بوده و فعالیت‌های مشترکی داشته‌اند. این در حالی است که برخی از تفاهمنامه‌ها در حد امضا بوده است و از زمان انعقاد آن هیچ همکاری بین دو شهر انجام نشده است. لذا پروژه حاضر تلاش دارد تا با مرور اسناد مربوط به تفاهمنامه‌های خواهرخواندگی علت راکد ماندن این تفاهمنامه‌ها را بررسی نماید. بدین لحاظ اسناد مرتبط با ۱۳ تفاهمنامه از شهرداری گردآوری و مورد بررسی قرار گرفت. از سوی دیگر یکی از اهداف پروژه تحلیل پتانسیل‌های سرمایه‌گذاری

مشترک را با شهر اصفهان دارند که در این خصوص برگزاری مناسبتهای فرهنگی و جشنوارههای بین‌المللی نقش به سزایی در جذب این گردشگران دارد. الگوبرداری اصفهان از سیستم حمل و نقل کارآمد، دانش فنی و استفاده از الگوی حذف آلودگی هوا با استفاده از زیرساخت سبز، جنگل شهری و مسیرهای دوچرخهسواری شهرهای فلورانس و فرایبورگ از ارزش بالایی برخوردار است. شهر یاش در کشور رومانی می‌تواند به توسعه پارک‌های علم و فناوری اصفهان و سرمایه‌گذاری مشترک در این زمینه کمک نماید.

از سوی دیگر یافته‌های این مطالعه نشان دادند که امکان سرمایه‌گذاری مشترک در تولید انرژی‌های پاک بین اصفهان و فرایبورگ وجود دارد، در حالی که پیوند کتابخانه‌های مرکزی بین این دو شهر نیز امکان‌پذیر است. استفاده از تجربیات شهر شیآن چین در طب سنتی و شهر هوشمند حائز اهمیت است، علاوه بر آن که گسترش روابط اقتصادی و تجاری بین دو شهر و با انگیزه‌ی احیای جاده ابریشم امکان‌پذیر است. مشارکت دو شهر اصفهان و سن پترزبورگ در ایجاد مرکز بین‌المللی مطالعات ایران‌شناسی و روسیه‌شناسی موجب جذب دانشمندان و کارشناسان بسیاری در سطح بین‌المللی برای همکاری‌های گسترده علمی پژوهشی می‌شود. همچنین مشارکت در برگزاری جشنواره‌های مشترک از جمله جشنواره باغ‌های تاریخی نیز همکاری بین دو شهر را تقویت می‌نماید. ریشه‌های مشترک تاریخی و فرهنگی بین شهروندان دو شهر اصفهان و ایروان همکاری‌های مشترک با این شهر را تسهیل می‌کند. بدین لحاظ و با توجه به مزیت‌های نسبی هر دو شهر در گردشگری تأسیس آژانس‌های مشترک گردشگری موجب رونق این صنعت به صورت دوجانبه خواهد شد. سرمایه‌گذاری مشترک در شیرینسازی آب بر پایه انرژی خورشیدی و سرمایه‌گذاری مشترک در بازار پوشاک نیز از زمینه‌های همکاری مشترک با کویت است. به علاوه همکاری و سرمایه‌گذاری مشترک در زمینه ریزگردها سبب ارتقای وضعیت زیست محیطی هر دو منطقه می‌شود. استفاده از تجربه شهر هاوانا پایتخت کشور کوبا در زمینه تحریم و همکاری در حوزه‌های اقتصادی، مالی و تجاری به خصوص سرمایه‌گذاری مشترک در زمینه‌های بازارچه‌های مشترک هنری

و تاریخی نیز حائز اهمیت است. با توجه به همکاری ضعیف بین اصفهان و شهر داکار مبادله دوره‌های دیدار بین مدیران شهری دو شهر و توسعه ارتباطات سیاسی در زمینه‌های اجتماعی شناخت شهروندان دو شهر از یکدیگر گسترش داده و زمینه همکاری دو شهر را فراهم می‌آورد. مشارکت اصفهان در سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی شهر داکار مثل احداث پل، جاده و پارک فناوری از دیگر زمینه‌های همکاری بین دو شهر است.

همچنین یافته‌های این پژوهش حاکی از نقص در اجرایی شدن تفاهمنامه‌های خواهرخواندگی بین اصفهان و شهرهای خواهرخوانده بوده است، در صورتی که پیگیری و اجرایی شدن این تفاهمنامه‌ها زمینه همکاری بیشتر بین اصفهان و خواهرخوانده‌ها را بیش از پیش فراهم می‌آورد و با استفاده از تجربیات آنها دستیابی به توسعه پایدار شهری امکان‌پذیر می‌شود. بنابراین ایجاد بازارچه‌ها، فرهنگ‌سراها و اتاق‌های فکر مشترک، برگزاری جشنواره‌های فرهنگی که در متن تفاهمنامه‌ها نیز به آنها اشاره شده است از جمله مواردی است که می‌تواند در جهت معرفی بیشتر شهرهای خواهرخوانده و مزیت‌های نسبی آنها به کار گرفته شود و بستر سرمایه‌گذاری مشترک فراهم شود. همچنین ایجاد مرکزی با عنوان مرکز خواهرخوانده‌های اصفهان در شهرداری اصفهان که وظیفه‌ی آن پیگیری امور در جهت اجرایی شدن تفاهمنامه‌هاست همکاری بین اصفهان و شهرهای خواهرخوانده را تسهیل می‌نماید.

با این حال برای پیاده‌سازی و اجرایی شدن موارد مذکور لازم است مسئولان شهری اصفهان این اقدامات را در دستور کار خود قرار دهند. بدین منظور حمایت دولت و مجلس نیز از اجرایی شدن پیوندهای خواهرخواندگی اصفهان و سیزده شهر دیگر عامل بسیار مهمی در دستیابی به موفقیت مدیریت شهری اصفهان است. همچنین تشکیل کارگروه‌های تخصصی برای پیگیری اجرایی شدن مصوبات همکاری و استفاده از نظرات کارشناسان بین‌المللی در این حوزه نیز بسیار کارساز است. ■

شناسایی مزیت های نسبی شهر اصفهان

مجری: دکتر ناصر یارمحمدیان

دانشگاه: هنر اصفهان

سال قرارداد: ۱۳۹۶

مسئله جذب سرمایه و سرمایه گذاری در ایران از اواخر دهه ۸۰ که شهرداری ها با کاهش درآمد مواجه شدند در محافل فنی تخصصی مرتبط با حوزه شهری موردتوجه قرار گرفت. بیشتر نگاه شهرداری ها به مسئله سرمایه گذاری نگاه درآمدی بود به این صورت که از طریق جذب سرمایه گذاری بتوانند کسری مالی خود را جبران کنند. پس از آن اهداف جذب سرمایه فراتر رفت و از سرمایه گذاری و مشارکت در حوزه توسعه شهری نیز استقبال شد. با اینحال نکتهای که وجود دارد این است که اگر مدیریت سرمایه گذاری به درستی انجام نشود و بر اساس راهبردهای کلان و مشخص مبتنی بر ظرفیت های درونی شهر اصفهان هدایت نشود ممکن است دو هدف فوق را تامین نکند و صرفاً منجر به بزرگ شدن ردیف واگذاری دارایی های سرمایه ای یا تبدیل شدن دارایی های شهرداری از نوعی به نوعی دیگر شود.

در تعیین راهبردهای مدیریت سرمایه گذاری شناسایی مزیت های نسبی سرمایه گذاری شهر اصفهان اهمیت دارد. با توجه به محدودیت منابع بطور کلی (چه برای بخش عمومی و چه برای بخش خصوصی) هدایت این سرمایه ها به پروژه های سرمایه گذاری اولویت دار اهمیت دارد.

بررسی محیط درونی شهر اصفهان نشان می دهد شهر اصفهان از نظر جمعیت در جایگاه سوم قرار گرفته است اما از نظر سایر متغیرهای زیرساختی وضعیت نامناسبی دارد. برای مثال از نظر تعداد روزهای سالم و پاک آخرین جایگاه را دارد. از نظر سرانه بودجه شهرداری هم در کل اعتبارات و هم در اعتبارات عمرانی در

رتبه آخر کلان شهرها قرار گرفته است. در زمینه حمل و نقل و زیرساخت های حمل و نقل وضعیت نامناسبی دارد.

بررسی محیط بیرونی نیز نشان دهنده اثر گذاری بسیاری از متغیرهای کلان و خارج از کنترل مدیریت شهری بر فضای کسب و کار و سرمایه گذاری شهر اصفهان است. برای مثال روند رو به نزاید تورم، عدم سیاست با ثبات در بازار ارز و بازار انرژی، ادامه تحریم های بین المللی و ادامه رکود در بخش حقیقی اقتصاد، فرایندهای کوتاه مدتی است که می تواند رفتار سرمایه گذاری در شهرها و شهر اصفهان را تحت تاثیر قرار دهد.

برای شناسایی پروژه های اولویت دار در شهر اصفهان یک فرایند سه مرحله ای صورت گرفت. در مرحله اول درجه اهمیت حوزه های سرمایه گذاری شهر اصفهان بدست آمد. این حوزه ها به این صورت تفکیک شدند: تجاری مسکن، خدمات شهری و حمل و نقل، عمران شهری، گردشگری، علمی و فناوری بالا، فرهنگی ورزشی. در مرحله بعد که خود شامل بررسی کتابخانه ای و استفاده از شیوه دلفی سه مرحله ای بود، فرصت های سرمایه گذاری مختلف با تعیین امتیاز هر یک به دست آمد. در نهایت با دخالت دادن اوزان حوزه های سرمایه گذاری در فرصت های سرمایه گذاری، امتیاز وزنی هر فرصت سرمایه گذاری به دست آمد. با وجود اینکه حوزه مسکن دارای وزن بالاتری نسبت به سایر حوزه ها شناسایی شد، اما بیشتر عناوین سرمایه گذاری بدست آمده در سایر حوزه ها از جمله خدمات شهری و علمی و فناوری بالا قرار گرفتند. بطور کل ۱۸۲ عنوان سرمایه گذاری احصا شد که از میان آن، ۱۷ مورد تکراری بودند. همچنین بیش از ۹۰ درصد عناوین سرمایه گذاری در چهار حوزه گردشگری، حوزه خدمات شهری و حمل و نقل، حوزه فعالیت تجاری و حوزه علمی و فناوری بالا قرار گرفتند. از نظر بسامد فرصت های سرمایه گذاری، سه عنوان سرمایه گذاری که بیشتری تکرار را به خود اختصاص داد عبارت است از:

۱) ارائه خدمات دوچرخه سواری شهری مدرن و الکترونیکی،

۲) آفرینش، رشد و توسعه کسب و کارهای نوین،

۳) بازیابی آب خاکستری و ذخیره آب باران و سیلاب ها. همچنین نتایج بدست آمده از امتیازهای وزنی ۱۸۲ فرصت سرمایه گذاری، ۱۰ عنوان برتر به ترتیب عبارت هستند از ده فرصت سرمایه گذاری برتر به اجمال عبارتند از: ۱) تولید آب گرم و آب شیرین کن با انرژی خورشیدی بطور خانگی و بطور متمرکز در شهر، ۲) سالن تفریحات زمستانی، ۳) ایجاد مجتمع های خدماتی گردشگری (مال ها با تاکید بر کاربری گردشگری)، ۴) پارک مینیاتور شهر اصفهان و ابنیه تاریخی ایران، ۵) رستوران بزرگ با غذاهای سالم، ۶) اپلیکیشن خانه مسافر یا به اشتراک گذاری محل اقامت ۷) برند سازی در صنایع غذایی و رستوران های زنجیره ای، ۸) استفاده سودمند از فضاهای خالی شهر

و فضای مازاد زیر پل ها، ۹) برگزاری تورهای اصفهان گردی و ۱۰) کمربند سبز خورشیدی (مزرعه خورشیدی) در شرق اصفهان

تحلیل دیگری از جنبه های اجتماعی و خصوصی فرصت های سرمایه گذاری نشان می دهد از میان ۱۸۲ مورد ۳۶ مورد هم به لحاظ اجتماعی و هم به لحاظ خصوصی دارای منافع خالص مثبتی هستند اما در این بین ۲۳ مورد دارای منافع خالص اجتماعی به نسبت بیشتری هستند و ۴ مورد دارای منافع خالص خصوصی به نسبت بیشتری هستند و سایر موارد از لحاظ منافع خالص اجتماعی و خصوصی یکسان هستند. ■



▲ ایجاد پارک مینیاتور شهر اصفهان و ابنیه تاریخی ایران یکی از مزیت های سرمایه گذاری در این شهر معرفی شده است

کلان شهرها

روزانه از درون زباله‌های شهر تهران ضایعاتی به ارزش تقریبی دو میلیارد و ۲۴۰ میلیون تومان استخراج می‌شود. به عبارتی می‌توان گفت، ارزش اولیه سرمایه در گردش درون اقتصاد زباله‌ای در پیراشهر تهران حدود یک میلیارد و ۸۰ میلیون تومان در روز است



▲ مرکز بازیافت آزادکوه کهریزک در تهران

در حدود ۵۰ هزار تن زباله تولید می‌شود که سهم شهری همچون تهران در تولید زباله، نزدیک به هفت هزار و ۵۰۰ تن در روزهای معمول سال و ۱۱ هزار تن در روزهای پایانی سال است. بر این شالوده، بیشتر شهرها به ویژه شهرهای پرجمعیت کشور با پدیده‌ی روبه گسترشی تحت عنوان «زباله‌گردی»

دانشگاه خوارزمی انجام شده که در آن تلاش شده است تا ضمن معرفی گونه جدیدی از اقتصاد غیررسمی تحت عنوان «اقتصاد زباله‌ای» که در پیرامون کلان‌شهر تهران دایر است، به بررسی علل وجودی و همچنین پیامدهای فضایی آن پرداخته شود. بنا بر اطلاعات موجود، در کشور ایران روزانه

■ تهران؛ چرخه درآمدزایی از زباله

در فعالیتی علمی پژوهشی که نتایج آن اخیراً انتشار یافته است، محققان ایرانی «اقتصاد زباله‌ای» را مورد بررسی قرار داده و به جنبه‌های مختلف آن به عنوان اقتصادی غیررسمی اشاره کرده‌اند. به گزارش ایسنا، پژوهشی توسط محققانی از

مواجه هستند که به معنای جمع آوری ضایعات قابل فروش به وسیله ی افراد کم‌درآمد و فقیر جامعه است. در این تحقیق توصیفی - تحلیلی، برای گردآوری داده‌ها و اطلاعات از بررسی‌های اسنادی و میدانی استفاده شده است.

آن‌چنان‌که دکتر حسن افراخته، استاد جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی دانشگاه خوارزمی و همکارش در این پژوهش می‌گویند: «بنا بر آمار موجود، در هر شبانه‌روز به‌طور متوسط ۲۸۰۰ تن زباله خشک شامل مقوا، پلاستیک، شیشه، فلزات، نان خشک و غیره در تهران جمع‌آوری می‌شود که قابل بازیافت است و هر تن آن در حال حاضر به مبلغ ۸۰۰ هزار تومان توسط پیمانکاران بازیافت پسماند فروخته می‌شود (درحالی‌که حداکثر ۶۰۰ هزار تومان هزینه کرده‌اند).

روزانه از درون زباله‌های شهر تهران ضایعاتی به ارزش تقریبی دو میلیارد و ۲۴۰ میلیون تومان استخراج می‌شود. به عبارتی می‌توان گفت، ارزش اولیه سرمایه در گردش درون اقتصاد زباله‌ای در پیراشهر تهران حدود یک میلیارد و ۸۰ میلیون تومان در روز است.»

این محققان می‌افزایند: «در خصوص سرمایه در گردش اقتصاد زباله‌ای این نکته را نیز می‌توان افزود که بُرد مکانی این سرمایه و اثرات آن، محدود به منطقه تهران نیست، بلکه سایر استان‌های کشور نیز از این جریان سرمایه در گردش، به‌نوعی منتفع

می‌شوند به‌طوری‌که مثلاً ضایعات آهنی به کارخانه‌های ذوب آهن نواحی مختلف کشور اعم از اصفهان، یزد، نیشابور، تبریز، بناب، اردبیل و مشهد ارسال می‌شود. همچنین این سرمایه، زمینه ساز تقویت پیوندهای اقتصادی با سایر کشورهای جهان (نظیر آلمان، هند و چین) شده است.»

در کشور ما و خصوصاً تهران، به دلیل وجود ثروت نفت و عوارض شهری که با کمترین تلاش، بیشترین منابع سرمایه‌ای را در اختیار مدیریت شهری قرار می‌دهد، دولت و شهرداری چندان انگیزه‌ای برای استفاده از ثروت روزانه یک میلیارد و ۸۰ میلیون تومانی در شهر تهران ندارند؛ از این‌رو است که در تهران نه آموزش مدونی برای تفکیک زباله به شهروندان داده می‌شود، نه سطل‌های تفکیکی و بهداشتی زباله را می‌توان شاهد بود، در عوض، سرمایه ارزشمندی همچون زباله، مفت به بخش غیررسمی سپرده می‌شود.

دکتر افراخته ادامه می‌دهند: «در خصوص پدیده اقتصاد زباله‌ای می‌توان به دو ویژگی مهم این اقتصاد غیررسمی اشاره داشت که تاکنون ضامن پویایی آن بوده است: اول آنکه به لحاظ نیروی کار موردنیاز

برای فعالیت در این بخش، هیچ محدودیت سنی، جنسی، نژادی و تحصیلاتی برای علاقمندان به فعالیت در این حوزه وجود ندارد. دیگر آن‌که، با اندک فعالیت انجام داده‌شده که نیازمند کمترین تخصص است (نظیر آتش زدن زباله‌ها یا خرد کردن

شیشه‌ها) سودی نصیب افراد و فعالان می‌شود.» اعطای رانت‌ها و فسادهایی در بخش‌های رسمی و دولتی مجاور با بخش اقتصاد زباله‌ای، رخ می‌دهد. به‌طور مثال اینکه، از هر خانوار تهرانی روزانه ۱۰۰ تومان بابت جمع‌آوری پسماند دریافت می‌شود که سالانه مبلغی در حدود ۴۵۰ تا ۶۰۰ میلیارد تومان هزینه مستقیم از جیب مردم است.

در این پژوهش، محققان با طرح سؤالاتی مدعی شدند که حالا این موضوع مطرح می‌شود که بدین‌سان، مردم تهران سالانه چندین میلیارد تومان هزینه می‌کنند تا یک اقتصاد غیررسمی و مخرب زیست ناحیه تهران، سربرآورد؟ آیا چیزی غیر از وجود فساد و ناکارآمدی مدیران و برنامه‌ها می‌تواند توجیه‌گر این قبیل پرسش‌ها باشد؟ می‌توان گفت تصمیم‌گیران در قبال فقر مسئولیت چندانی قبول نکرده و آن‌ها را برای استثمار در اختیار سوداگران قرار داده‌اند. این در حالی است که می‌شود با ظرفیت منابع سرمایه‌ای اقتصاد زباله‌ای (ضایعات قابل بازیافت) و مدیریت عقلایی آن، اقدامات مناسب و یاری‌گر جریان توسعه کشور در پیش گرفت.

عضو هیئت‌علمی دانشگاه خوارزمی و همکارش، دو اقدام اساسی را در این خصوص بدین گونه شرح می‌دهند: «اول آنکه فرآوری زباله‌ها به‌طور کامل در چارچوب بخش رسمی باشد تا با پیاده‌سازی ضوابط و قوانین، نیروی کار فعال در این حوزه به

در خصوص پدیده اقتصاد زباله‌ای می‌توان به دو ویژگی مهم این اقتصاد غیررسمی اشاره داشت که تاکنون ضامن پویایی آن بوده است: اول آنکه به لحاظ نیروی کار موردنیاز برای فعالیت در این بخش، هیچ محدودیت سنی، جنسی، نژادی و تحصیلاتی برای علاقمندان به فعالیت در این حوزه وجود ندارد. دیگر آن‌که، با اندک فعالیت انجام داده‌شده که نیازمند کمترین تخصص است (نظیر آتش زدن زباله‌ها یا خرد کردن شیشه‌ها) سودی نصیب افراد و فعالان می‌شود.

استان فارس و بویژه در اطراف کلان‌شهر شیراز، ۱۲۰ هزار قطعه باغ شهر ایجاد شده که ۸۰ درصد آن‌ها تا یک هزار و ۵۰۰ مترمربع و بقیه با وسعت بالاتری بوده که همه این‌ها افزایش مصرف آب را در پی داشته است. اکبری اضافه کرد: پایه شغل در فارس بر اساس کشاورزی تعریف شده و صنعت کمتر شکل گرفته

حداقل‌های حقوقی دست یابند و جریان استثماری حاکم، برچیده شود و تولید ثروت ناشی از این بخش، کمک‌رسان منابع درآمدی دولت باشد؛ در نهایت نیز بتوان به‌سوی صنایع سبز و تولیداتی نظیر انرژی سازگار با محیط زیست (مانند برق زباله ای) گام برداشت. دوم اینکه، کشورهایی نظیر کشورهای اروپایی، پیشگام در بحث فراوری از زباله‌ها برای رشد بخشیدن به بخش صنایع سبز هستند. در سال‌های اخیر نیز شاهد علاقمندی آنان به استفاده از منابع زباله ای کشور ما بوده ایم. از این‌رو چنانچه زباله در بخش رسمی مدیریت شود، می‌تواند ابزاری برای گسترش مناسبات اقتصادی ایران با سایر کشورها باشد. به عبارتی، با مدیریت صحیح زباله‌ها می‌توان به تقویت قدرت دیپلماسی اقتصادی کشور در حوزه‌ی کشورهای پیشرفته ناآل آمد.»

این نقطه نظرات که در پی انجام پژوهشی عمیق، ارائه شده‌اند، توسط فصل‌نامه «اقتصاد فضا و توسعه روستایی» و به‌صورت مقاله‌ای علمی پژوهشی منتشر شده‌اند.

■ تبریز

تلاش برای بازآفرینی شهری در حاشیه‌ها

مجید خدابخش، استاندار آذربایجان شرقی گفت: با اجرای طرح بازآفرینی شهری، ۱۰ هزار واحد مسکونی حاشیه شهر تبریز به مناطق جدید منتقل می‌شوند. در بازدید از طرح بازآفرینی شهری

شهرداری در شهرک اندیشه تبریز اظهار کرد: این طرح شامل دو بخش بافت فرسوده و حاشیه‌نشینی در زمینی به وسعت بیش از ۱۴ هزار مترمربع است. وی که از طرح بازآفرینی شهری در شهرک اندیشه دیدار می‌کرد، افزود: اگر اجرای طرح‌ها به خوبی پیش برود، نتایج خوبی برای ۳۵۰ هزار نفر حاشیه‌نشینی که در تبریز ساکن بوجود می‌آید. خدابخش از انتقال ۱۷۵ واحد مسکونی در قالب اجرای این طرح به اتوبان پاسداران خبر داد و افزود: این واحدها که در حاشیه‌شهر قرار داشتند، هنگام بروز حوادثی همچون سیل و زلزله، امکان دسترسی نداشتند و منطقه فعلی پس از انتقال به اتوبان پاسداران به فضای سبز تبدیل می‌شود. استاندار آذربایجان شرقی با اشاره به حل مشکل وام واجدان شرایط انتقال واحد مسکونی به شهرک اندیشه، بر ادامه کار ازسوی پیمانکاران تاکید کرد و گفت: ۶۰۰ واحد در این شهرک در حال ساخت است و امیدواریم این تعداد به ۱۰ هزار واحد برسد که این باعث خروج صنعت ساختمان از رکود نیز می‌شود. شهردار تبریز نیز در این بازدید اعلام کرد: این کلان‌شهر ۲۴۰۰ هکتار بافت حاشیه‌نشین و ۲ هزار هکتار بافت فرسوده دارد.

■ شیراز

شیراز تنها کلان‌شهری که ۷۵ درصد آب آشامیدنی آن از طریق چاه تأمین می‌شود باشگاه خبرنگاران: شهر شیراز تنها کلان‌شهری

است که ۷۵ درصد آب آشامیدنی آن از طریق چاه تأمین می‌شود. علی‌اکبری، عضو کمیسیون کشاورزی، آب و منابع طبیعی مجلس گفت: از مسائلی که باعث افزایش خشکسالی می‌شود برداشت‌های غیرمجاز است و شهر شیراز تنها کلان‌شهری است که ۷۵ درصد آب آشامیدنی آن از طریق چاه تأمین می‌شود. وی با بیان اینکه استان فارس با تنش جدی آب مواجه است، اظهار کرد: بر اساس گزارش‌ها، در پنج سال آینده محدودیت آب جدی است که این موضوع معاش، امنیت و خوداتکایی را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

وی ادامه داد: استان فارس و بویژه در اطراف کلان‌شهر شیراز، ۱۲۰ هزار قطعه باغ شهر ایجاد شده که ۸۰ درصد آن‌ها تا یک هزار و ۵۰۰ مترمربع و بقیه با وسعت بالاتری بوده که همه این‌ها افزایش مصرف آب را در پی داشته است. اکبری اضافه کرد: پایه شغل در فارس بر اساس کشاورزی تعریف شده و صنعت کمتر شکل گرفته است.

نماینده مردم شیراز با بیان اینکه فارس همچنان با همه چالش‌ها در ۲۵ محصول غذایی رتبه اول و یا دوم را دارد تصریح کرد: در برنامه ششم ذکر شده که باید ۱۱ میلیارد مترمکعب آب با بکارگیری راهکارهای مصرف بهینه، صرفه‌جویی شود. وی با اشاره به افزایش جمعیت و کاهش منابع، افزود: امروزه باید به سمت افزایش بهره‌وری و محدود کردن سطح زیر کشت پیش برویم، در غیر این صورت با مشکل روبرو می‌شویم.

اکبری گفت: ۶ ابر چالش «بحران منابع آب کشور»، مسائل زیست محیطی، بیکاری، صندوق بازنشستگی، بودجه دولت و نظام بانکی در مجلس تعیین شده که باید برای هر یک استراتژی مشخص و معینی داشت.

وی بابیان اینکه در حوزه محیط زیست وضعیت بسیار شکننده شده بوده، اضافه کرد: در استان فارس ۱۱ تالاب و دریاچه وجود دارد که اکثریت خشک شده و پیامدهای جدی به دنبال دارد.

■ اهواز

معاونت حقوق عامه در دادستانی اهواز تشکیل شد

دادستان عمومی و انقلاب اهواز گفت: معاونت حقوق عامه با هدف کاهش آلودگی محیط زیست به ویژه آلودگی هوای اهواز به تازگی فعالیت خود را در این دادستانی شروع کرده است.

عباس حسینی پویا افزود: این معاونت به منظور دفاع از حقوق عمومی، چند پرونده مرتبط با مسایل زیست محیطی که زندگی عادی مردم را متاثر کرده در حال رسیدگی دارد. وی به آلودگی ناشی از فلرهای نفتی در اطراف کلاتشهر اهواز که سلامت مردم را با مخاطراتی رو به رو کرده اشاره و گفت: در بحث سوختن گازها در فلرهای نفتی نیز که از پارسال به صورت مستمر پیگیری شد شرکت ملی نفت قراردادهایی را در این خصوص منعقد کرد که به زودی شاهد خاموشی تعداد دیگری از این

فلرها خواهیم بود. حسینی پویا ادامه داد: همچنین تکمیل کمربند سبز اهواز در دستور کار قرار دارد که امید است با به ثمر رسیدن این ۲ مورد، شاهد کاهش چشمگیر آلودگی در خوزستان به ویژه در اهواز باشیم. وی گفت: در بحث برداشت سبز از مزارع نیشکر، پیگیری انجام شد تا در خصوص شرکت هایی که در اطراف اهواز در حال فعالیت هستند سالانه برداشت سبز از این مزارع بیشتر شود.

حسینی پویا افزود: دادستانی با پیگیری حقوق عامه به ویژه کاهش آلودگی محیط زیست در تلاش است تا زمینه را برای ایجاد سرمایه گذاری در خوزستان فراهم کند.

شهر اهواز در سال های اخیر با مسایل زیست محیطی زیادی رو به رو بوده و به تازگی با کشیده شدن دود ناشی از سوختن نیزارهای تالاب هورالعظیم، آلودگی در این کلاتشهر تشدید شده است. سازمان جهانی بهداشت در دو سال اهواز را آلوده ترین شهر جهان اعلام کرد.

■ همدان

پیوستن ۷ شهر به مجموعه کلان شهر همدان

رئیس شورای اسلامی شهر همدان از پیوستن شهرهای ازندریان، بهار، صالح آباد و لالجین، بهار، فامنین و مریانج به مجموعه مدیریت شهری همدان خبر داد.

ابراهیم مولوی رئیس شورای اسلامی شهر همدان

با بیان اینکه مباحث کلان شهر به طور قطع دارای موافقان و مخالفانی است، گفت: در حریم شهر همدان حدود ۳۲ روستا وجود دارد که به عنوان یک ظرفیت، فرصت محسوب می شوند؛ اما به نوعی تهدید هم به شمار می روند.

وی افزود: در تمامی کشورهای پیشرو در این موضوع، چیدمان کالبد فیزیکی روستاها با حفظ کاربری و کارکردها به گونه ای است که اقتصاد روستا و فضای بوم گردی باقی مانده و شهروندان می توانند از خدمات ارائه شده بهره ببرند.

وی اظهار کرد: در طرح جامعی که در دست تهیه داریم، پیشنهاد این است که چند روستا انتخاب و الحاق شود؛ البته باید این مهم را نیز در نظر گرفت که اهالی روستاهای الحاق شده، ناراضی هستند.

مولوی در ادامه با اشاره به بند ۲۰ ماده ۵۵، بیان کرد: مشاغلی که در روستاها، اقتصاد آن روستا را شکل می دهند اکنون با الحاق به شهر به عنوان مشاغل مزاحم محسوب شده و اجازه فعالیت به آنها داده نخواهد شد.

وی بر ضرورت تخصیص بودجه به شهر همدان از طریق بودجه هایی که در مجلس به کلان شهرها تعلق میگیرد، تأکید کرد: به دلیل اینکه جمعیت ما زیر یک میلیون نفر است، الحاق شهر ازندریان (ملایر) را به مجموعه مدیریت شهری همدان را آغاز کرده ایم که در ادامه شهرهای بهار، صالح آباد و لالجین شهرستان بهار و فامنین و مریانج را هم در نظر باید گرفت. ■

معاونت حقوق عامه با هدف کاهش آلودگی محیط زیست به ویژه آلودگی هوای اهواز به تازگی فعالیت خود را در این دادستانی شروع کرده است.

این معاونت به منظور دفاع از حقوق عمومی، چند پرونده مرتبط با مسایل زیست محیطی که زندگی عادی مردم را متاثر کرده در حال رسیدگی دارد



خبرگزاری ایمنّا
Iran Metropolis News Agency

