

تنه‌هرگاه

نشریه الکترونیکی تخصصی مدیریت شهری

شماره سیزدهم | خبرگزاری ایمن

چالش روابط شهرداریها
و دولت ریشه یابی شد

«خلاء قانونی» و «موازیکاری» در نبود استقلال

بن بست طرح
خروج خودروهای
فرسوده

تامین
زیرساخت‌ها
در اولویت است

عادت
به انتخاب
راحت





ماهنامه شهرگاه

نشریه تخصصی مدیریت شهری

وابسته به خبرگزاری ایما

مدیرمسئول: ایمان حجتی

سرمدبیر ارشد: زهرا محمدی

سرمدبیر: نورا حسینی

صفحه آرای: سید مهدی رضوی

عکس روی جلد: محسن هیئتیان

با تشکر از همکاران این شماره: بهشاد بهرامی، فرشته مرادی، مریم اطیابی، آسیه اسحاقی، مجتبی فتاحی، مهناز قربانی، محمد جندقی، مهدی مرتضویان، رسول فروغ فرد، سجاد عسگری، شیمیا نصیری، سوگل دانایی

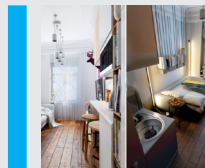
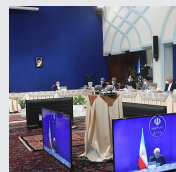
آدرس: اصفهان - میدان لاله - کندروی اتوبان فرودگاه - جنب پست مجتمع فرهنگی مطبوعاتی شهرداری اصفهان - طبقه چهارم

تلفن: ۸ - ۳۵۵۴۴۱۱۲ - ۳۱۰

تمامی حقوق مادی و معنوی متعلق به اداره کل ارتباطات و امور بین الملل

شهرداری اصفهان است

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

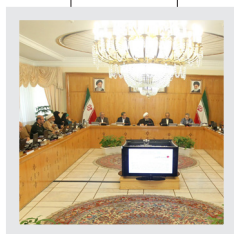


نشریه الکترونیکی تخصصی مدیریت شهری

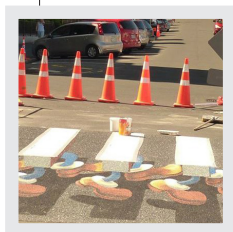
تنهرگاه

شماره سیزدهم | خبرگزاری ایمنّا

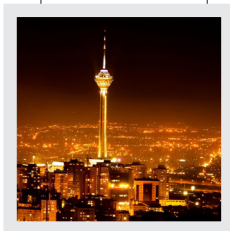
فهرست



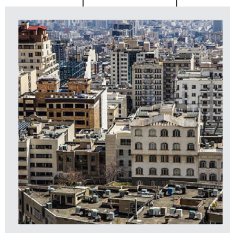
۲۶ محدوده اختیارات و
مسئولیت مدیریت
شهری



۷♦ جایگزین
سرعت گیرهای
شهری در قامت
یک طرح سه بعدی



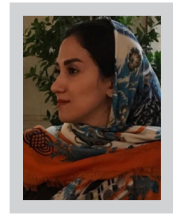
۳۴ شش زاویه به زیر
پوست شهرهای
کشور



۶ «خلاء قانونی»
و «موازی کاری»
در نبود استقلال

چالش روابط شهرداری ها و دولت ریشه یابی شد

«خلاء قانونی» و «موازی کاری» در نبود استقلال



● بهشاد بهرامی

بررسی سوابق روابط شهرداری های کشور با دولت طی دوره های مختلف نشان می دهد حلقه ارتباطی این دو نهاد در بزنگاه های خاص و مهم تاریخی به دلیل تفاوت دیدگاه در مدل اداره شهرها و تعارض منافع به پایینترین سطح رسیده و همین موضوع منجر به بروز مشکلات متعدد در مدیریت شهرهای کشور شده است. نکته جالب در رفتارسنجی و آسیب شناسی روابط شهرداری ها و دولت آن است که بروز چالش ها مربوط به یک دوره یا دهه خاصی از شکل گیری و استقرار تیم های مدیریت شهری یا دولت ها نبوده و تقریباً در تمامی سال ها، ردپای آن قابل مشاهده است. از همین رو کارشناسان و صاحب نظران شهری معتقدند ریشه چالش ها به وابستگی شهرداری ها در لایه های مختلف مدیریت شهری به دولت است این در حالی است که از سال ۶۲ تاکنون، قانون خودکفایی شهرداری ها تصویب شده و بر گسترش اختیارات این نهاد عمومی به عنوان دولت محلی تاکید شده است. اما به نظر می رسد به دلیل نبود «نظام نامه مشخص در الگوی اداره شهرها» این قانون نتوانسته در عمل به اهداف خود دست یابد. مهمترین نشانه آن نیز عدم تعیین تکلیف نهایی «لایحه درآمدهای پایدار شهرداری ها» است که هنوز در پیچ تصویب گیر کرده است.

به گزارش «شهرگاه»، اصل اول قانون اساسی کشور حکومت ایران را جمهوری اسلامی تعریف کرده و در اصل ششم این قانون نیز تاکید شده که امور کشور باید به اتکاء آرای عمومی و از راه انتخاب رئیس جمهور، نمایندگان مجلس شورای اسلامی، اعضای شوراهای و نظایر این ها، یا از راه همه پرسی در مواردی که در اصول دیگر این قانون معین می شود، اداره شود. آن طور که در متن قانون اساسی به وظایف دولت و نظام اداره امور شهرها، ایران در گروه کشورهای دارای نظام متمرکز اداره امور قرار می گیرد. در این چارچوب، تمرکز زدایی و شکل گیری حکومت های محلی در اولین دوره



مجلس شورای ملی و تصویب قانون بلدیه مورد توجه قرار گرفته اما هیچ گاه، نهادهای مذکور از توان و استقلال کافی برای ایفای مسئولیت های خود برخوردار نبوده اند.

مهم ترین چالش تفکیک نشدن مسئولیت های مدیریت شهری و دولت، در دو محور «خلاء قانونی» در حوزه های مختلف و «موازی کاری» برخی سازمان ها و نهادهای مرتبط با امور اداره شهرها خلاصه می شود. از دیدگاه کارشناسان شهری، خط ارتباطی میان دولت و شهرداری ها به صورت کلان به مجمع شهرداران کلان شهرهای کشور محدود می شود که بنا به ضرورت با تشکیل جلسه به بررسی مهمترین امور اداره شهرها می پردازند، اما از آنجاکه از پشتوانه قانونی محکمی برخوردار نیستند عملاً تصمیمات اخذ شده در این مجمع، به نتیجه نمی رسد. حتی نبود مسیر مشخص برای پیگیری مطالبات از طریق این مجمع، سبب شکل گیری ارتباطات غیررسمی و غیرشفاف نیز می شود. این در حالی است که تا پیش از سال ۵۹، ماده ۱۱۰ قانون شهرداری ها، پیگیری تشکیل اتحادیه-ای تحت عنوان «اتحادیه شهرداری ها» را به عنوان یک حلقه ارتباطی قانونی میان شهرداری های کشور و دولت به عهده داشت. مطابق با این بند از قانون شهرداری ها، بنا بود مسائل مابین شهرداری های کشور را برای ارائه و پیگیری به دولت، جمع بندی و دسته بندی کند و از این طریق به شهرداری ها به عنوان سازمان های عمومی غیردولتی، شخصیت حقوقی مستقل دهد. در این مدل، دولت با مجموعه متکثری تحت عنوان

شهرداری های کشور مواجه نبوده و به طور مستقیم می تواند از یک جایگاه قانونی صدای شهرداری ها را بشنود. اما این بند از قانون در سال ۵۹ لغو و پس از آن پیگیری قانونی مشخصی برای تشکیل این اتحادیه انجام نشد. بررسی تجربه سایر کشورها همچون ترکیه نشان می دهد شکل گیری اتحادیه شهرداری های کشور توانسته مسیر مشخص و قانونی برای پیگیری مطالبات شهرداری ها ایجاد کند. اما در ایران در خلاء قانون مذکور، تشکیل مجمع شهرداران کشور عملاً به شکل تشریفاتی و فاقد نتایج موثر برای استقلال بخشی به حوزه ماموریتی شهرداری ها در اداره شهرها بدل شده است.

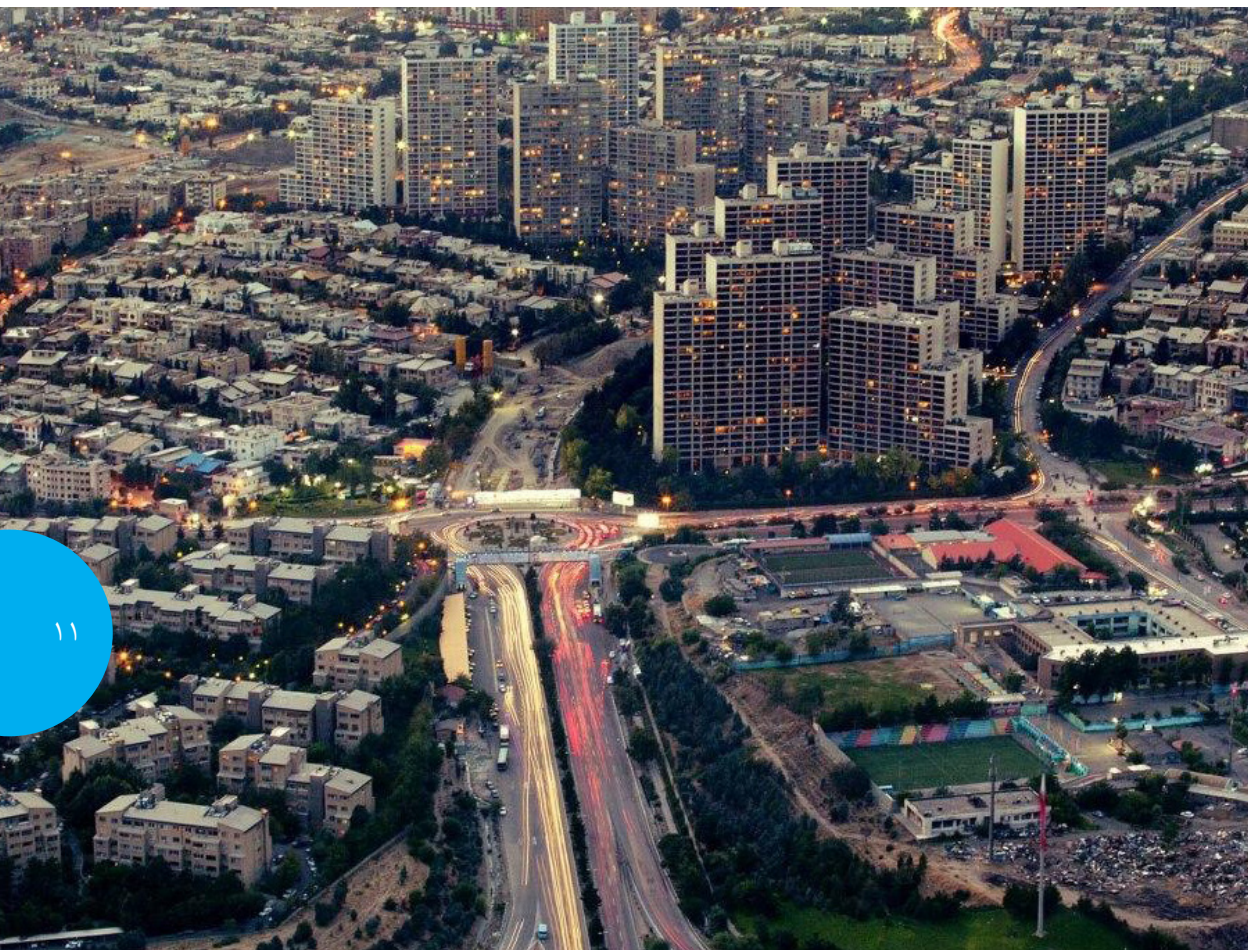
اما علاوه بر این چالش، موازی کاری برخی سازمان ها و نهادها در حوزه امور اداره شهرها، به چالشی بزرگ میان دولت و شهرداری ها بدل شده است. به عنوان مثال با وجود تشکیل سازمان شهرداری ها و دهیاری ها در وزارت کشور، بخش مهمی از مسئولیت نظارت عالیه بر عملکرد شهرداری ها به این سازمان منتقل نشده و نکته جالب تر آنکه در قالب همین مجموعه، ادارات کل و سازمان های موازی در حوزه های مختلف همچون حمل و نقل تشکیل شده که مسئولیت امور را نه به تنهایی بلکه در کنار هم بر عهده دارند. موازی کاری این سازمان ها از یک سو و مستقل نبودن شهرداری ها در تامین منابع درآمدی از سوی دیگر سبب شده تا شهرداریهای کشور عملاً در پیشبرد امور مهم مدیریتی با مشکلات زیادی مواجه باشند و به ناچار برای عبور از آنها، دست به دامن منابع درآمدی ناپایدار و ناسالم شوند.



اما ریشه چالش روابط شهرداریها و دولت به چه موضوعی باز می گردد؟ برای پاسخ به این سوال، بررسی مطالعات و تحقیقات دانشگاهی قابل توجه است. یکی از مهمترین آنها مقاله ای که از سوی عباس آخوندی و چندتن از همکاران وی با عنوان «آسیب شناسی مدل اداره امور شهرها در ایران» انجام شده است.

در این مقاله به پنج اشکال اصلی در حوزه مدیریت شهرها که بخش مهمی از آنها به مستقل نبودن از دولت باز می گردد، اشاره شده است. محور نخست، «نقص در مدل مدیریت شهری ایران و ضرورت تفکیک رهبری سیاسی از مدیریت تخصصی» است. به طوریکه در این مطالعه تاکید شده است: «انتخاب نوع مدل مدیریت شهری منعکس کننده نگرش حاکم بر تنظیم روابط شورا و شهرداری است. از بررسی مدل های مدیریت شهری در کشورهای اروپایی و آمریکایی و مطالعه متون قانونی مربوط به مدیریت شهری در ایران چنین استنباط می شود که نوع مدل مدیریت شهری در ایران مدل شورا - مدیر شهر است. در متون قانونی ایران از شخصیتی به نام شهردار مرتباً نام برده می شود و وظایف و اختیارات به او منتسب می شود، بدون توجه به این که سمت شهردار جایگاهی انتخابی است. به عبارت دیگر آن دسته از افراد که از بیرون از شورا و بدون اخذ آرای مردم در سمت مسئولیت شهرداری قرار می گیرند عنوان مدیر شهر را کسب می کنند. در حالی که اعطای مسئولیت هدایت شهر به شخصی که به طور مستقیم یا غیرمستقیم (عضویت شورا) آراء و اعتماد شهروندان را جلب نکرده است، منطقی نیست. این موضوع خود سر آغاز برخی مشکلات در انتخاب شهردار (مدیر شهر) توسط شورا است. زیرا طبق قانون، مسئولیت تخصصی و حرفه ای از مسئولیت هدایت و اقتدار سیاسی منفک نشده است. شوراهای شهر در فقدان حضور شهردار به معنای واقعی باید نسبت به انتخاب مدیر شهر منتخبی اقدام کنند که همزمان دو ویژگی فوق را دارا باشد. در مدل های شورا - مدیر شهر شخصیتی جداگانه به نام شهردار حضور دارد اما حدود قدرت او متفاوت است. حتی در تحولات اخیر نظام مدیریت شهری در ایالات متحده آمریکا در قالب این سیستم اقدام به انتخاب مستقیم شهردار می شود. شهرهایی با مدل شورا - مدیر شهر با انتخاب مستقیم شهردار و مقتدرسازی آن، به دنبال پر کردن خلأ فقدان رهبری سیاسی در این گونه ساختارهای مدیریتی هستند. بنابراین انتظار هدایت سیاسی شهر از مدیر شهری منتصب، مشابه آنچه که در مدل مدیریت شهری ایران مشاهده می شود اصولاً قابل طرح نیست.

دومین اشکال اصلی، «محدودیت در وظایف نهادهای مدیریت شهری» است. اگرچه وظایف شهرداریهای دنیا طی سالهای اخیر به مرور در حال افزایش است و شهرداری ها به عنوان نهادهای محلی نشأت گرفته از خواست عمومی وظایف بیشتری را برعهده می گیرند اما این مسیر در چند دهه گذشته پیش روی شهرداری های شهرهای ایران نبوده است. به طوریکه بررسی ها نشان می دهد از مجموعه وظایف از جنس امور محلی فقط مسئولیت هایی همچون ارائه خدمات شهری، خدمات فرهنگی و تفریحی، نظارت و کنترل ساختمانی و تامین بخشی از زیرساخت های شهری توسط شهرداری های ایران عرضه می شوند. در مقابل حوزه های محلی و استانی دولت مرکزی اغلب وظایف دارای جنس محلی را به طور مستقیم عهده دار هستند. به عنوان مثال در حوزه تامین



زیرساخت‌های شهری، ساخت تاسیسات آب، برق، گاز و فاضلاب خارج از حیطه وظایف شهرداری‌ها است. خدمات پلیس، خدمات ثبتی، خدمات رفاه و تامین اجتماعی و بهداشتی، خدمات بهداشتی، آموزش و تامین مسکن توسط وزارتخانه‌های دولت مرکزی تصدی می‌شود. حضور ده‌ها سازمان دولتی عمل‌کننده در سطح شهرها در کنار شهرداری، وضعیت آشفته‌ای را از جهت هماهنگی در انجام وظایف و ارائه خدمات به وجود آورده است و هزینه‌های مضاعفی را به شهروندان تحمیل می‌کند. چنین تقسیم‌بندی در ارائه امور محلی به طور نامتناسب میان شهرداری‌ها و سازمانهای دولتی، شوراهای منتخب شهری را از جهت پاسخگویی به مطالبات شهروندان در وضعیت نامناسبی قرار داده است. چون شوراهای شهر وظایفی را نظارت و رهبری می‌کنند که شهرداری‌ها مسئول انجام آن هستند و سایر دستگاه‌های دولتی متعدد در سطح محلی نظارت و برنامه‌ریزی شورای شهر را در امور شهری نمی‌پذیرند. «یکسان بودن مدل اداره امور شهر در تمام شهرها» دیگر اشکالی است که در این تحقیق به آن اشاره شده است.

یکی از ویژگی‌هایی که در نظام مدیریت شهری ایران مشاهده می‌شود، فقدان تفاوت و تمایز میان نظام اداره امور شهر در سطوح مختلف جمعیتی، سیاسی و نیز مکانیزم‌های مرتبط با آن است. به عنوان مثال، هیچ گونه تفاوتی در ساز و کار اداره شهر تهران به عنوان پرجمعیت‌ترین و نیز پایتخت ایران با سایر شهرها دیده نمی‌شود. تنها تمهید صورت گرفته در این باره، در تعداد اعضای شورای شهر منظور شده است. به گونه‌ای که شهرهای تا ۵۰ هزار نفر، ۵ نفر، شهرهای بیش از ۵۰ هزار تا ۲۰۰ هزار نفر جمعیت، ۷ نفر، شهرهای بیش از ۲۰۰ هزار نفر تا یک میلیون نفر جمعیت، ۹ نفر، شهرهای بیش از یک میلیون نفر جمعیت، ۱۱ نفر و شهر تهران، ۱۵ نفر عضو در شورای شهر خواهند داشت. این امر در ارتباط با مدل اداره امور شهر در ایران نیز مشاهده می‌شود. به عبارت دیگر، در وضعیت کنونی اداره تمامی شهرهای ایران توسط مدل شورا - مدیر شهر انجام می‌پذیرد. حال آنکه تجربیات جهانی نشان می‌دهد تفاوت در مدل مدیریت شهری در سطوح مختلف شهرهای یک کشور امری معمول است. این امر جدا از مدل مدیریت شهری، گاه به نحوه انتخاب شهردار نیز تسری یافته است.

نبود مدل و چارچوب مشخص نظارتی و متعادل در مسیر رابطه «شورا و شهرداری» و «شهرداری و دولت» دیگر اشکال موجود در نظام حکم‌روایی شهرهای کشور است. از دیدگاه محققان این مقاله، فقدان هماهنگی و ضعف نظارت در این میان می‌تواند سبب انحراف هر یک از این دو از اهداف و وظایف‌های خود شود. به همین منظور همواره ساز و کارهای نظارت و تعادل‌بخشی برای رفع این مشکل احتمالی مدنظر بوده‌اند. اشکال مهم دیگر نیز «عدم شکل‌گیری شوراهای محله‌ای و منطقه‌ای زیرمجموعه شوراهای شهر» است. در شهرهای ایران، شهروندان اعضا شورای شهر را از میان کاندیداهای معرفی شده در سطح شهر انتخاب می‌کنند. به عنوان مثال شوراهای شهر تهران متشکل از ۱۵ نفر است که توسط شهروندان تهران فارغ از هر نوع حوزه‌بندی و منطقه‌بندی خاص انتخاب می‌شوند. شوراهای پایین دستی شورای شهر چون شورای محلات و نواحی شهری موجودیت قانونی ندارند. نظام کنونی اداره امور شهر در ایران امکان تعمیق و توسعه مشارکت‌های مردمی در شهرها و همچنین امکان انتقال خواست‌ها، نیازها و اولویت‌های شهر به منتخبان را فراهم نمی‌کند و امکان دسترسی شهروندان به منتخبان خود در شورای شهر میسر نیست و عموماً افراد پرسروصدا و مشهور به عنوان نمایندگان انتخاب می‌شوند. به نظر می‌رسد برای دستیابی به اهداف و فلسفه شکل‌گیری شوراهای شهر، تغییر در نظام انتخاب اعضای شورای شهر ضرورتی جدی است. رسمیت دادن و تشکیل شوراهای محله و نواحی و مناطق شهر به عنوان زیرمجموعه و مکمل شورای شهر می‌تواند کارآیی و اثربخشی این نهاد مردمی را افزایش دهد.



موشکافی ساختار روابط دولت و شهرداریها در گفت و گو با نیما نامداری

عادت به انتخاب راحت

نیما نامداری پژوهشگر و صاحب‌نظر حوزه شهری در این گفت و گو پیچ و خم روابط شهرداریها و دولت طی چهار دهه گذشته را تشریح کرده است. او در گفت و گو با «شهرگاه» ریشه مشکلات این ارتباط، چرایی رفع نشدن چالش‌ها و از همه مهم تر راهکارهای احتمالی برای هر دو طرف را توضیح داده است. او با تاکید بر آنکه حل این چالش، راهکار فوری و عاجل ندارد می‌گوید: «عادت به انتخابهای راحت» شهرداری‌ها را در مسیری قرار داده که هیچگاه برای بازتعریف ساختار ارتباط با دولت و همچنین رفع مشکلات درون سیستمی خود تلاش نکند. او البته به یک نکته مهم نیز اشاره دارد و آن اینکه عادت به انتخابهای راحت، خلاقیت را از شهرداری‌ها گرفته و ناآشنایی مدیران شهرداری‌ها به روشهای نوین درآمدزایی مزید بر علت شده است.

– شهرداری‌ها محصول دوران مدرن شدن دولت هستند، تقریباً از روزی که در ایران فکر مدرن شدن شکل گرفت از پس آن بلدیه یا همین شهرداری امروز هم آمد اما همواره روابط شهرداری و دولت پر نوسان بوده است. این نوسان از دوره ای که شوراها احیا و تقریباً انتخاب شهردار از دست دولت‌ها خارج شد بیشتر شده است. از نگاه شما این روابط پر نوسان به چه دلیلی است؟ نمود سیاسی دارد یا زیر بنای آن مباحث دیگری است؟

برای پاسخ به این سوال می‌توان دو گونه پاسخ داد، از تعبیری که خودتان در سوال استفاده کردید بهره می‌گیریم؛ زیرا اگر قرار باشد مسائل را زیر بنایی حلاجی کنیم طبیعتاً پاسخ متفاوت از زمانی است که صرفاً به روبنا توجه داریم.

طبیعتاً در کشور ما و هر کشوری دیگر مسائل سیاسی بر مسائل حرف‌های و کارشناسی سایه انداخته با این تفاوت که در آن کشورها ساختارها با توجه به اولویت‌ها طراحی شده است. برای مثال در یک کشور که احزاب نقش محوری دارند بر انتخاب مستقیم شهردار تاکید دارند در این حالت ممکن است شهردار نماد یک جریان سیاسی باشد اما با یک دولت ناهم سو نیز می‌تواند کار کند مثال مشهور آن صادق خان شهردار لندن و دولت محافظه



کار بر سر کار. در آنجا هم ساختار انتخابی و هم مسئولیت ها به گونه طراحی شده که این نوسان به حداقل برسد. در برخی کشورها نیز ساختار به گونه ای است که مدیریت شهری از کانال پارلمان های محلی شکل می گیرد و مدیر شهر از بین چهره های غیر سیاسی و حرفه ای انتخاب می شود. بنابراین سیاست یک امر رایج در کشورها است و نمی توان گفت در ایران چون همه چیز سیاسی است روابط شهرداری و دولت را دچار نوسان کرده است. - پس اگر موافق هستید به موضوع ایجابی نگاه کنیم؛ نوسان ارتباطی امروز و چالش های بین مدیریت شهرداری ها با دولت های محصول چیست؟

در یک جمله محصول فقدان برخی رویه ها و وجود برخی چرخه هایی است که من می توانم نام آن را چرخه باطل بگذارم.

- در تفصیل بحث چه؟ چه غایبان و حاضرائی این روابط را پر چالش کرده اند؟

یک اصل اقتصادی وجود دارد که می گوید نیازها نامحدود و منابع محدود است. پس برای تطبیق این دو باید تلاش کرد منابع محدود را به گونه ای تخصیص داد که به نیازهای اصلی پاسخ دهد. پرسشی که به وجود می آید این است که محصول تشخیص نیاز کدام نهاد است و البته قبل از آن این منابع محدود باید از کجا تامین شود. پیچیدگی روابط شهرداری ها و دولت ها در ایران از همین جا شروع می شود هر کدام می خواهند مسئول تخصیص منابع خود باشند. آنها بگویند چه ساخته شود و چه ساخته نشود پول کجا برود و یا نرود. پس یک طرف دعوا سمت هزینه است اما دعوا سمت دیگری هم دارد و آن سمت منابع است. اصولاً خرج کردن آسان است اما پول درآوردن



سخت

شهرداری ها سالها به دولت وابسته بودند اما از دهه ۷۰ خودگردان شدند. راحت ترین کار هم فروش تراکم بود اما فروش تراکم هم مثل فروش نفت که با رونق یا رکود اقتصاد ارتباط مستقیم دارد با رونق و رکود ساخت و ساز در ارتباط است. وقتی رکود باشد دست شهرداری ها خالی می ماند طبیعتا چشم به کمک های دولتی دارند اما دولت هم در اینجا ترجیح میدهد که پول جایی خرج شود که به نام خودش تمام شود.

– شما اشاره کردید که در برخی کشورها با طراحی این معضل را رفع کرده اند، در ایران امکان پذیر

نیست؟

در ایران هم تلاش کرده اند از محل عوارض سوخت و سهم از مالیات بر ارزش افزوده این مساله را حل کنند اما دو مشکل وجود دارد اول آنکه دولت وقتی تنگنای منابع دارد آخرین گزینه برای تخصیص شهرداری ها هستند و دیگر آنکه شهرداری ها به اندازه های حجمی شده اند که با این میزان درآمد کارشان پیش نمی رود. این اتفاق در کلان شهرها موضوعیت بیشتری دارد زیرا منابع محدود و هزینه های سرسام آور کفاف کار آنها را نمی دهد. مساله دیگر ملاحظات حاکم بر دولت ها در تنظیم رابطه با شهروندان است برای نمونه اگر شهرداری ها بخواهند از اختیارات خود برای تامین هزینه ها از محل وصول عوارض استفاده کنند با مانع فرمانداری ها و استانداری

ها روبرو می شوند. چون این نهادها تمایل ندارند در حوزه تحت مسئولیت آنها بر اثر افزایش عوارض نارضایتی شکل بگیرد برای همین محدود تلاش های مدیریت شهری نیز برای تامین منابع از این محل شکست می خورد. **-در چند سال اخیر این مساله حادثر شده است حتی با وجود همسویی نسبی دولت و شهرداری.** دلیل آن به تحریم ها و حذف بخش زیادی از درآمدهای نفتی باز می گردد. وقتی درآمد دولت ها زیاد بود ترجیح می دادند منابع را در پروژه هایی خرج کنند که به نام خودشان تمام شود وقتی که منابع ته می کشد مصداق ضرب المثل را چراغی که بر خانه رواست بر مسجد حرام است عمل می کنند و منابع را به زیر مجموعه خود اختصاص می دهند تا شهرداری. شهرداری ها چون تمرین استقلال نداشته اند همیشه مدارای انفعالی داشته اند و سعی کرده اند در عیان ساکت بمانند و در خفا سهم خود را وصول کنند. زیرا اعتراض علنی ممکن است دولت ها را بر سر لج دریاورد و همان منابع حداقلی را هم ندهند.

-اما بعضی وقت ها رقابت معکوس بوده است. مثلا شهرداری ها مطالبه اختیار بیشتر داشته اند یا مدعی مسئولیت برخی امور بوده اند.

اصولا تداخل وظایف از چالش های دیگر زیر بنایی میان شهرداری ها و دولت ها هستند. یعنی اگر قرار باشد چالش های شهرداری و دولت ها فهرست شود ابتدای مسائل مالی و اقتصادی است و پس از آن بحث حوزه کاری.

همان که اشاره کردید برخی وقت ها این تداخل وظایف خود را در گسترش قلمرو نشان می دهد. مثلا شهرداری ها مدعی این هستند که باید نقش بیشتری علاوه بر وظایف کلاسیک خود در حوزه خدمات شهری، شهرسازی و ترافیک داشته باشند. آنها در اداره شهر و مدیریت برخی امور مثلا مدیریت فضاهای فرهنگی، زیرساخت ها و... خواهان سهم هستند. دولت ها در زمانی که درآمد به اندازه کافی دارند تلاش می کنند نقش پدر بزرگ را داشته باشند و خود همه امور را به عهده بگیرند. برای همین به دنبال آن هستند برای خود سهم و نقش بیشتری قائل شوند.

شهرداری ها وقتی تراکم فروشی رونق دارد و درآمد بالایی دارند پا جای پای دولت می گذارند و هر کاری را به اسم مدیریت شهری جا می زنند. از پرداخت وام ازدواج تا ورود به ابر پروژه ها. نتیجه چه میشود هر دو می خواهند جای هم باشند نه جای خودشان.

البته قسمت با مزه ماجرا وقتی است که درآمدها ته می کشد آن موقع هر کدام از وظایفی که بر عهده دارند شانه خالی می کنند و به دیگری حواله می دهند.

نمونه مترو را یادتان است در این پروژه شهرداری ها مطالبه رقم کلانی از دولت برای توسعه مترو داشت.

اما دولت با وجود آن که در قانون بودجه برای توسعه مترو اعتبار گذاشته بودند رقمی تخصیص نمی داد چرا؟ چون منابع نداشت بهانه میکرد و می گفت طبق قانون دولت مجاز است نه مکلف. همین تفسیر موجب شد پولی به شهرداری نرسد. از طرف دیگر وقتی شهرداری به دلیل رونق ساخت و ساز منابع داشت حتی وارد مقوله ای مانند وام ازدواج شد چرا؟ چون این حوزه را هم جزء حیطه مأموریت خود توصیف کرد. اما الان عکس آن زمان است مسئولیت ها نه تنها مطالبه نمی شود بلکه به یکدیگر حواله می دهند.

—راهکار شما برای حل این چالش ها چیست؟

صادقانه بگویم راهکار فوری و جامعی که الان ارائه کنم در ذهن ندارم اما اعتقاد دارم قواعد باید درست تعریف شود برای مثال شهرداری ها باید به برخی امور تن بدهند. مثلاً آیا تراکم نیروی انسانی در شهرداری ها متناسب است اگر نیست از خود شروع کنند چون بخش زیادی از منابع در همین بخش مصرف می شود. یا واقعاً همه پروژه های شهری دارای اولویت است اگر نیست باید وارد اولویت بندی پروژه شوند. آیا همه راه ها در تامین مالی به دولت خدمت میشود یا می توان از ظرفیت های ابزارهای جدید استفاده کرد؟ این مورد از آن جهت مهم است که شهرداری ها عادت کرده اند به انتخاب راه راحت. برای مثال حتی در فاینانس و وام نیز به سمت تاسیس بانک رفته اند تا بدون زحمت و با مکاتبه و نفوذ اداری بتوانند کار تامین مالی را پیش ببرند. در این راه نیز آنقدر افراط کرده اند که بانکی تحت سهامداری آنها بواسطه نحوه نقش آفرینی در تامین مالی این نهاد با چالش روبرو شده است اما تجربه چند سال اخیر نشان داد شهرداری ها باید تمرین کنند باید یاد بگیرند روی پای خود بایستند به جای آنکه چشم به دولت داشته باشند.

اما خودتان در صحبت های قبل اشاره کردید اکنون دوره عسرت منابع و تنگدستی است دولت بواسطه تحریم پول ندارد، تراکم بازار داغی مثل قبل را ندارد و حتی بانک تحت مدیریت شهرداری ها هم مثل قبل امکان تامین منابع را ندارد. شرایط اقتصادی هم که روشن است پس شهرداری ها چگونه باید روی پای خود بایستند. آیا پایه ای هست؟

در اینکه شرایط سخت است با شما موافق هستم اما در اینکه راهی وجود ندارد حتی در شرایط کنونی نه. برای مثال در همین شرایطی که همه از وضعیت اقتصادی می نالند به بازار سرمایه نگاه کنید. من فعال کاری ندارم که بازار سرمایه به چه دلیل دارد رشد میکند و چه خواهد شد اما نقدینگی به این بازار وارد شده است. این اتفاق برای نهادهایی مثل شهرداری ها فرصت است آنها می توانند از دو طریق عرضه سهام و انتشار اوراق اقدام به تامین مالی کنند. آیا در زیر مجموعه شهرداری تهران شرکت نیست که قابل واگذاری در این بازار باشد قطعاً هست اگر برخی مدیران شهرداری از دانش مالی مناسب برخوردار بودند یا از مشاوره های

مالی می توانستند استفاده کنند سهام برخی شرکت ها شهرداری قابل واگذاری بود. این یعنی منابع جدید برای مدیریت شهری.

اوراق مشارکت و کل استفاده از اوراق مالی فرصت بکری برای نهادهای عمومی است که اصلا این ابزار را نمی شناسند. اگر اشتباه نکنم سهم اوراق از بازار سرمایه ۵ درصد است و سهم شهرداری ها از آن کمتر از یک درصد. نمی شود برای پروژه های شهری از اوراق استفاده کرد و منابع از این طریق تامین شود به نظر من حتما می شود به شرطی آنکه شهرداری ها بتوانند جذابیت اقتصادی پروژه را ایجاد کنند. جذابیت هم از طریق بازدهی به وجود می آید اینجا است که بحث سیاست گذاری اقتصاد شهری پیش می آید. یعنی شهرداری باید انتخاب کند که به چه نیاز شهروندان چه زمانی جواب دهد. نمی شود همه را راضی نگه داشت اما می شود به مرور و گام به گام کار را پیش برد. راستش را بخواهید فکر می کنم عادت گذشته موجب شده در حوزه مالی خلاقیت شکل نگیرد. شهرداری ها وارد راه های ناشناخته نشوند برای مثال برای یک فایناس از یک بانک دولتی هزار لابی میزنند و در دقیقه ۹۰ با کمک بانک مرکزی موفق به جذب فایناس می شوند اما حاضر نیستند همین کار را از طریق بازار سرمایه انجام دهند.

- فکر می کنید فقط بحث عادت به گذشته است یا دلیل دیگری هم می تواند داشته باشد مثلا همان نا آشنایی که اشاره کردید؟

عادت به گذشته موجب شده در تامین مالی کلیشه های ثابتی شکل بگیرد و شهرداری ها به همین کلیشه ها اتکا کنند. مثلا فروش تراکم عادت است که از شهرداری تهران شروع شد و به دیگر شهرها سرایت کرد. نا آشنایی را هم که گفتید قبول دارم و خودم هم به آن اشاره کردم مدیران مدیریت شهری با حوزه های جدید مالی آشنا نیستند حتی این نا آشنایی در حوزه دولتی و بازار سرمایه هم وجود دارد و گرنه می توان کارهای دیگری هم انجام داد.

یک نکته دیگر هم در حوزه نا آشنایی اضافه کنم نکته این است؛ شهرداری ها با روش های پایدارسازی درآمد در دنیا هم آشنا نیستند یا تمایل به اجرای آن ندارند.

- چرا؟ مگر کسی از پول بدش می آید؟

نهادهایی ممکن است، اگر احساس کنند اخذ پولی مستقیم از ذی نفعان به نارضایتی آنان منجر می شود از این اقدام صرف نظر می کنند و هزینه را غیر مستقیم تحمیل می کنند.

بگذارید یک مثال بزنم، مترو یک پروژه سنگین به لحاظ تامین مالی است طبیعتا شهرداری ها به تنهایی از عهده آن بر نمی آیند اگر همین مترو از کانال بازار سرمایه قرار باشد تامین مالی شود اولین شرط آن این است که جاذبه



اقتصادی داشته باشد. جاذبه اقتصادی چه زمانی به وجود می آید وقتی که ریسک پروژه معقول باشد و از بازدهی مناسب برخوردار باشد. حال در همین مثال مترو پروژه کی جذاب می شود وقتی که مترو زیان ده نباشد مترو چه زمانی زیان ده نیست وقتی که اصول قیمت گذاری برای آن رعایت شود طبیعتاً یکی از این بخش ها قیمت بلیت مترو است در این حالت هزینه سفر برای شهروندان بالا می رود شهرداری حاضر است تن به چنین سیاستی بدهد اگر قرار باشد از بازار سرمایه و از جیب مردم این پروژه تامین شود باید به این کار تن دهد چون با تعدیل قیمت و توسعه پروژه به شهروندان می تواند خدمات دهد. اما شهرداری این توسعه را از جاهای دیگری پیش می برد تا خدمات را برای شهروندان به طور مستقیم ارزان نگه دارد اما در ادامه هزینه غیر مستقیم آن برای شهر و شهروندان بیشتر است وقتی کفگیر به ته دیگ می خورد و کیفیت خدمات در حوزه های مربوط یا حوزه های دیگر پایین می آید. اما اگر ریسک یک نارضایتی در کوتاه مدت را پذیرفته اما خدمات را به شکل پایدار ارائه کنند. ممکن است نتیجه برای شهر، شهروندان و حتی مدیریت بهتر باشد. اما آنها این مسیر را صرفاً بواسطه اقتصاد سیاسی ماجرا انتخاب نکنند. زمانی هم شهرداری حاضر در بخشی از حوزه ها به این سمت متمایل شود دولت مانع است. از این رو تاکید دارم چالش های دولت و شهرداری یکطرفه از سمت دولت علیه شهرداری نیست بلکه این چالش ها دو طرفه است و در دوره های مختلف تغییر کرده این تغییر هم به واسطه شکل بوده و هم به واسطه جهت.

یعنی یک روز از طرف دولت علیه شهرداری و روزی دیگر عکس آن. روزی شهرداری می خواهد متولی یک پروژه باشد و دولت مخالف آن و روزی دیگر دولت می خواهد متولی یک پروژه باشد و شهرداری مخالف آن. یادتان هست شهرداری زمانی به دنبال آن بود که راهنمایی و رانندگی با شهرداری باشد طبیعتاً دولت مخالف بود زمانی دولت به دنبال مدیریت مترو شهرداری مخالف. یک روز دولت فشار می آورد شهرداری برخی هزینه ها را تعدیل کند و شهرداری مقاومت می کند روزی دیگر این رویه معکوس است.

از این رو تاکید دارم ابتدا باید قواعد باز طراحی شود بر مبنای تمامی ملاحظات و عرف های رایج. اگر قرار است شهرداری یک مقام سیاسی باشد اقتضائات آن پذیرفته شود اگر نظر چیز دیگری است پس بر آن مبنای طراحی صورت گیرد. بعد از آن روابط دولت و مدیریت شهری باز تعریف شود طبیعتاً مثل تمامی دنیا میتواند به قاعده ای عمل کرد که منابع شهر مستقیم به دست مدیران آن برسد و دیگر نیازی نباشد از فیلتر دولت عبور کند یا شهرداری دنبال آن بدود. دیگر آنکه شهرداری ها ابتکار به خرج دهند و با توسعه دانش مالی وارد حوزه های جدید شوند حوزه های جدید هم نیازمند تن دادن به قواعدی تازه است. بنابراین این قواعد را هم باید بپذیرند در واقع باید برای رسیدن به برخی خواسته از خواسته های دیگر صرف نظر کنند نمی توان همه خواسته های غیر هم جهت را با هم جمع کرد.

و در آخر آنکه شهرداری ها از خود شروع کنند آیا واقعا این فرجه و حجم برای شهرداری ها و شهروندان مفید است آیا شهرداری ها باید بواسطه نیروی انسانی این گونه باشد اگر نه پس عوارض را بپردازند نمی توان فقط از مردم عوارض گرفت و خود عوارض نداد.

اشکالات مدیریت شهرهای کشور در مقایسه با تجربه سایر کشورها بررسی شد:

چالش «مدیریت اقتضایی» شهرها

رضا بوستانی اقتصاددان معتقد است: ساختار مدیریت شهرهای کشور برخلاف نظام حکم‌روایی محلی در سایر کشورها به گونه‌ای که اقتضائات زمانی مسیر چگونگی اداره شهرها را تعیین می‌کند، نکته‌ای که طی سالهای گذشته منجر به بروز مشکلاتی میان شهرداری‌ها و شهروندان از یک سو و مشکلاتی میان شهرداری‌ها و دولت شده است.

۲۲

– آقای دکتر در مدل‌های خارجی روابط مدیران محلی با مدیران ملی به گونه‌ای است که به شهر آسیب نمی‌رسد به بیان دیگر یک رابطه حرفه‌ای و صریح است برخلاف ایران که پرتعارف و پر از چالش‌چرا؟

واقعیت این مباحث یک سری مباحث صرفاً اقتصادی نیست حداقل تجربه شخصی من که از نزدیک یک گونه از مدیریت محلی را دیده‌ام می‌گوید مجموعه عوامل مختلفی در کار است که این رابطه بر مبنای اصول حرفه‌ای بنا شده است. اما اگر قرار باشد از دلایل مهم به کمتر مهم فهرستی تنظیم شود قطعاً من رای به اصول اقتصادی می‌دهم. به بیان دیگر استقلال درآمدی مدیران محلی موجب شده این گروه بتوانند از تغییرات سیاسی در مرکز، کار خود را پیش ببرند و شهر را اداره کنند. آنچه این استقلال را ایجاد کرده توانایی اخذ عوارض از شهروندان است. مثلاً در انگلستان شهرها با عوارض پرداختی شهروندان اداره می‌شوند اما نکته مهم که اشاره کردم توانایی وصول است. در آنجا شهروندان انتخابی جز پرداخت عوارض ندارند و گر نه ناچارند هزینه بالاتری بابت نپرداختن این عوارض بدهند.

– پس تا اینجا استقلال درآمدی و قدرت اجرایی برای وصول این عوارض از برگ برنده‌های مدیریت شهری در تنظیم رابطه با دولت دانستید اما این برگ برنده حتماً پشتوانه سیاسی هم دارد؟

اگر منظور تان قانون است که حتماً این اختیارات و دایره نفوذ بر اساس قانون بوده و هست اما شاید یک نکته ظریف‌تر از مو اینجا باشد و آن اراده اجرای قانون باشد. برای مثال در برخی دیگر از کشورها قانون وجود



دارد اما مثل مدیریت محلی در کشورهای اروپایی دارای توان برای استفاده از اختیارات قانونی نیستند. پس باید به این نکته دقت کرد بستر و ظرف اجرای قانون کجاست؟

– از نگاه شما به عنوان یک اقتصاددان چه عاملی باعث شده که این نکته ظریف تر از مورقم بخورد. یعنی چه شده که مدیریت محلی یک کشور می تواند از زیر سایه سیاست مرکزی خارج شود؟

من فکر می کنم نوع نظام انتخابی مهم است در این کشورها مدیران شهری با رای مردم انتخاب می شود این خود اعتبار و پشتوانه می آورد.

– در ایران هم همین گونه است اما این انتخابات خیلی کمک نکرده است.

شما شاید به خصلت کار خبرنگاران عجله دارید که پاسخ سؤال را بگیرد من هم به خصلت اقتصادخواندگی آهسته قدم بر می دارم شاید بد نباشد من تندتر قدم بردارم و شما کمی حوصله کنید. البته سؤالتان مهم است و قصد داشتم اشاره کنم اما با بیانش زودتر به آن می پردازم با این توضیح که روایت من یک مشاهده شخصی است اما مطالعاتی هم که دیده ام با این مشاهده بیگانه نداشته است.

ببینید در جایی مثل انگلستان مدیریت محلی سکویی برای ارتقا به مدیریت ملی است. در واقع افرادی که علاقه مند به کار سیاسی و مدیریتی هستند از این نقطه شروع می کنند. برای آنکه از این سکو بالا

روند با مردم تعامل می کنند سعی می کند وجه کسب کنند و از مهم تر رزومه داشته باشند. حتما شما به این موارد برخورد کرده اید که افرادی که رزومه قوی تر دارند موقعیت شغلی بهتری هم پیدا می کنند. در آن کشورها هم رزومه سیاسی بسیار مهم است زیرا اگر افراد رزومه قوی نداشته باشند از نردبان قدرت بالا نمیروند. احتمالا می خواهید بپرسید اگر تابع هدف آنان قدرت است چگونه می توانند خدمات دهند. بگذارید خودم پیش دستی کنم در آنجا دو مقوله شفافیت و پاسخگویی ریسک انحراف و تضاد منافع را کم می کند. یعنی سیاست مداران و مدیران انجا الزاما از مدیران ما بهتر نیستند ساختار است که اجازه نمی دهد آنان هر گونه کاری که دوست دارند انجام بدهند. در بخش پاسخ گویی هم همکاران رسانه ای شما فعال تر هستند نهادهای غیر دولتی هم به کمک آنان می آیند و حزب سایه که همواره ناظر اعمال آنها است و تلاش دارد با افشای ناکارآمدی شانس خود را برای انتخاب بالا ببرد. پس ظرف اقتصاد و سیاسی در چنین بستری کمک می کند روابط بین دولت های محلی و دولت ملی حرفه ای برقرار شود و هر کدام کار خود را بکنند.

— اجازه بدهید که بازگشت به عقب داشته باشیم شما اقتصاد را مقوله مهمی دانسته اید اما بخش زیادی از سخنان ما در حوزه سیاست گذشت چرا با این همه بحث راجع به حوزه سیاست، اقتصاد را مقوله مهمتری می دانید چون خودتان اقتصاددان هستید؟

در این که چرا راجع به سیاست صحبت کردیم شاید علامت سؤال های خودتان بود اما در اینکه بین مهم دانستن اقتصاد و حوزه علائق من ارتباط وجود دارد باید بگویم خیر.

اقتصاد مهم است چون تمامی شهرها دارای یک مدل اقتصادی هستند اگر این مدل نباشد اداره شهر ممکن نیست. برای مثال اگر قرار باشد عوارضی در شهر وصول شود با توجه به اینکه همراهی مردم را می خواهد قطعا هزینه و فایده اقتصادی آن را می کنند که چه مالیاتی با چه نرخی اخذ شود که هم درآمدها را بالا ببرد و هم منابع پایدار و مکفی برای اداره شهر فراهم کند. از آن طرف در بخش هزینه ها همین طور است چون پول از جیب شهروندان می آید هر طرحی اجرا نمی شود حتما طرح ها پشتیبانی و فنی دارد. پس اینجا مدل اقتصادی اهمیت می یابد و باید به آن توجه کرد. اما در ایران اصلا این طور نیست یا حداقل به میزانی که در دولت های محلی سایر نقاط این اصول رعایت می شود پابندی وجود ندارد. مدیریت اقتضائی است و همین مدیریت اقتضائی چالش ساز است هم بین مدیران محلی با شهروندان و هم بین مدیران محلی و ملی.

— معمولا برای ما رسانه ای ها دو عنصر خبری مهم است چرا و چگونه. چرا می گوید به چه دلیل رخدادی اتفاق افتاده و چگونه کیفیت آن را بیان می کند شما در لایه حرف هایتان



به چرا پاسخ دادید اما چگونه میتوان در ایران این وضعیت را اصلاح کرد؟
راستش من نمی دانم به چرا کی پاسخ دادم..

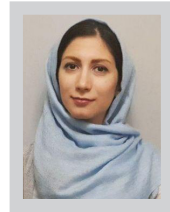
-وقتی مدیریت محلی در شهرهای توسعه مثلا در انگلستان را مثال زدید ناخودآگاه مقایسه می شود و مشخص می شود آنها چیزهایی دارند که ما نداریم حال سؤال من این است چگونه می توانیم عواملی را که موجب می شود مدیریت حرفه ای بر نهادهای محلی حاکم شود به وجود بیاوریم.

راستش سوال شما به قول اقتصادی ها میلیون دلاری است این را نمی تواند یک نفر جواب دهد اما باز به استناد تجربه شخصی می گویم مدل انتخاب مهم است باید مدل انتخاب را باز طراحی کرد. وقتی مدیریت محلی سکوی اول بالا رفتن از پله قدرت می شود طبیعتا باید از محله، منطقه و بعد شهر شروع شود. الان در مدل ما این غایب است افراد می آیند در کلانشهری مثل تهران نامزد می شوند رای می آورند اما مگر چقدر از شهر شناخت دارند بر اساس تفاهم سیاسی و جناحی نامشان در لیست می رود. اما در جاهای دیگر معمولا از سطح پایین تر شروع می شود و به کم کم به سطوح بالاتر می رسد.

گام بعدی شفافیت است واقعا الان رویه چقدر شفاف است برای مثال دغدغه خود شما به عنوان رسانه چقدر مطالعه آثار تصمیم ها است. بیشتر توجه دارید که می گوید و حرف را منعکس می کنید اما بد نیست به جای حرف ها روی عملکرد تمرکز کنید. صادقانه بگویم راه سر راستی را به شما نمی توانم نشان بدهم اما یک نکته را می توانم مورد تاکید قرار دهم قدم های کوچک و پیوسته حتما نتایج بزرگ دارد.

شهرگاه در گفت‌وگو با نمایندگان شورای عالی استان‌ها بررسی می‌کند

محدوده اختیارات و مسئولیت مدیریت شهری



● سوگل دانائی

۲۶

خودشان را تحمیل تن شهرها می‌کنند، مشکلاتی که هیچکس نمی‌داند دقیقاً از چه زمانی آغاز شده است. بعضی می‌گویند از اولین روزهای تشکیل بلدیه، مشکلات هم بودند و اصلاً همین‌ها بودند که خان و خان زاده‌های آن دوران را مجاب کردند که نهادی را تشکیل دهند که وظیفه‌اش رسیدگی به مشکلات بلدیه‌ها باشد. بعضی دیگر می‌گویند از روزهای جدا شدن شهرداری‌ها از بدنه دولت، حضور آن‌ها در شهرها پررنگ شده. هر چند که بر سر ماهیت و زمان تولد مشکلات شهری تفاوت دیدگاه وجود دارد اما کمتر کسی است که این روزها حضورشان را از اساس نادیده بگیرد. بدنه مدیریت شهری که این روزها متشکل از نهاد قانون‌گذار شورا و بازوی عملیاتی شهرداری‌ها است، برای حل این مشکلات با چالش‌های متعددی روبه‌رو است. یکی از مهم‌ترین آن‌ها مشخص نبودن حدود اختیارات مدیریت شهری است. شاید بهتر باشد جمله قبلی را اینگونه بازنویسی کرد که یکی از مشکلات این روزهای متولیان امر شهری، تعارض وظایف است. یعنی کارهایی که عملاً باید شهرداری‌ها از پس انجام آن‌ها برآیند به دولت‌ها واگذاری شده است. اما ریشه این تقابل و تعارض را بعضی در فقدان قانون مشخص می‌دانند و بعضی دیگر در خلا آموزش و دانشی که هم باید شهرداری‌چی‌ها داشته باشند و هم قانون‌گذاران. در ادامه با تمرکز بر همین مسئله سه پرسش از مسئولان و متولیان امر شهری در کشور پرسیدیم، اول اینکه، آیا این تقابل در مسئولیت‌های دولت و شهرداری را شاهد بودند و به نظرشان این مسئله ریشه در چه چیزی



دارد؟ دوم اینکه آیا تقابل عملکرد در خود بدنه مدیریت شهری یعنی میان شوراها و شهرداری‌ها نیز دیده شده است؟ به عنوان سوال آخر هم خواستیم تا برای رفع این معضلات یک راهکار و راه حل ارائه دهند، راهکاری که عملیاتی باشد. در ادامه پاسخ‌ها را با هم مرور می‌کنیم.

محدود کردن اختیارات شورا نه به نفع شهر است و نه مردم

حسنعلی مبینی نژاد، نماینده شورای عالی استان‌ها در اصفهان: در قانون اساسی اختیارات و جایگاه ویژه‌ای برای شوراها در نظر گرفته شده است اما به نظر می‌رسد که این وظایف به شوراها محول نشده است. البته در بخش‌هایی زیرساخت‌های محول کردن وظایف به مدیریت شهری وجود دارد اما گاهی دولت و مجلس حاضر نبودند این اختیاراتی که قانون به شوراها داده است را به شوراها محول کنند و تمایل داشتند که خودشان ورود کنند. همانطور که با لایحه مدیریت یکپارچه شهری در مجلس موافقت نشد. دولت چون خواهان این است که همه وظایف به عهده خودش باشد، تا حد ممکن تلاش می‌کند که شوراها را ضعیف نگهدارد. همیشه هم در جهت محدود کردن قدرت شوراها حرکت کرده است اما واقعیت اینجاست که این اتفاق نه به نفع شهر است، نه مردم و نه حتی نهادهای قانونگذار و دولت. الان شما وارد هر شهری شوید می‌بینید که هر سازمانی در خیابان‌های شهر می‌خواهد فعالیتی انجام می‌دهد این نشان‌دهنده هماهنگی نیست. این برای دولت هم مفید نیست زیرا باید دایم درگیر مسایل شهر باشد و مجلس هم در این صورت از وظیفه اصلی خودش که قانونگذاری باشد، دور می‌ماند و درگیر مسائل جزئی می‌شود.



قانون جلوی موازی کاری را می‌گیرد

حمید بادامی نجات، عضو شورای عالی استان همدان: صاحب اصلی شهر که وظیفه مدیریت کردن آن را عهده دار است، شوراها و شهرداری‌ها هستند. مابقی باید کنار اینها قرار بگیرند. یعنی دستگاه‌های دولتی و خدمت رسان باید در مدیریت شهری به شهرداری کمک کنند. اما گاهی موازی کاری ایجاد می‌شود، به طور مثال شرکت‌های خدمات رسان به جای اینکه خودشان را با شهرداری هماهنگ کنند، خودشان دست به یک سری اقدامات در شهر می‌زنند. دولت باید یک سری زیرساخت‌های اساسی شهر را تامین کند، مثل حمل و نقل عمومی. دولت باید در تجهیز اینها با مدیریت شهری مشارکت کند، به عبارت دیگر شهرداری باید آن را ایجاد کند و دولت باید هزینه‌های آن را پرداخت کند. این‌ها در قانون مشخص است اما طبیعی است که در کلانشهرها این تمایل وجود دارد که دولت‌ها هم دستی بر آتش داشته باشند اما اصل موضوع که برای همه پذیرفته شده این است که شهرداری‌ها و شوراها وظیفه اجرای پروژه‌های عمرانی و نگهداشت شهر را عهده دارند. اما برای اینکه بتوانیم از این موازی کاری‌ها عبور کنیم باید به یکی از ضعف‌های خود در کشور در بحث قانونگذاری اشاره کنیم. اگر لایحه مدیریت یکپارچه شهری درست تصویب شود و شهرداری هم آن را به گروه‌های زیر مجموعه خود درست ابلاغ کند، احتمالاً بخش عمده‌ای از مشکلات حل می‌شود.

شهرداری‌ها گاه شورا را جدی نمی‌گیرند

سعید صوفی، عضو شورای عالی استان مرکزی: دولت نمی‌خواهد مدیریت جامع را به مردم در قالب شوراها و شهرداری‌ها واگذار کند و بارها بارها دخالت‌هایی در این زمینه کرده است. به طور مثال سعی می‌کنند، نظر خودشان را در تصمیمات شهری القا کنند، به این ترتیب که اگر نظر کمیته عمرانی شهر یا فرماندار در شهر نباشد، مانع اجرای تصمیمی می‌شوند که شورا و شهرداری قرار بر اجرای آن گذاشتند. نمونه آن در شهر اراک هم بود که درباره خیابان ۵۵ متری شهردار یک تصمیمی می‌گرفت و دفتر فنی تصمیمی دیگر. از طرف دیگر گاهی این تقابل‌ها در بدنه مدیریت شهری نیز وجود دارد، شهرداری‌ها گاه شورا باور نیستند، شهردار یک تصمیمی می‌گیرد، در صورتی که خلاف قانون است. تمام لوايح و تصمیمات شهرداری باید تحت لوای شوراها باشد، اما گاهی شهرداری‌ها راهکارهایی پیدا می‌کنند که شورا را دور بزنند. گاهی می‌بینیم که شهرداری فعالیت می‌کند که حتی مصوبه ندارد اما متأسفانه اجرایی می‌شوند. برعکس هم هست، مثلاً شورا دستوری داده اما شهرداری زیر بار اجرای آن نمی‌رود. این‌ها وجود دارند و نمی‌توان، کتمان‌شان کرد. اما درباره رفع تقابل‌های مدیریت شهری با دولت و رفع تقابل در وظایف مدیریت شهری، به نظر من چاره کار مدیریت یکپارچه است. این لایحه اگر تصویب شود دولت دیگر کمتر می‌تواند در امور شهری دخالت کند.

آموزش را جدی بگیریم

غلامحسین مسعودی، عضو شورای عالی استان آذربایجان شرقی / تبریز: شوراهای شهریها متأسفانه جایگاه اصلی خودشان را پیدا نکردند به همین دلیل بعضی نمایندگان دولت، آنها را به جای اینکه محلی برای هم افزایی تصور کنند، شورا را رقیب خود می دانند همین بحث باعث ایجاد تقابل در عملکرد مدیریت شهری می شود. در این میان شوراهای جایگاه ویژه تری دارند، زیرا وظیفه تصمیم گیری دارند و می توانند کمبودها را به گوش شوراهای تصمیم گیری برسانند. اما درباره تقابل عملکرد مدیریت شهری ابتدا باید به یک نکته مهم اشاره کنم و آن هم این است که شوراهای شهریها از دید مردم یکسان دیده می شوند در حالی که این دو کاملاً متفاوت هستند. گاهی وقتی عملکرد شهرداری ضعیف می شود یا در بدنه آن فساد ایجاد می شود، مردم این مسئله را تسری می دهند به شوراهای می گویند شوراهای این خلاف را مرتکب شدند در حالیکه شوراهای ناظر بر عملکرد شهرداری هستند و عملاً وظیفه متفاوتی دارند. به این مسئله هم باید توجه داشت که گاهی شوراهای تصمیمی می گیرند که عملاً شهرداری نمی تواند از پس انجام و اجرای آن برآید. بعضی اوقات هم عوامل شهرداری، شورا را باور ندارند و نمی خواهند از نهاد دیگری دستور بگیرند. به گمان من بهترین راه برای از بین بردن این تقابلها، آموزش است من خودم یک فرهنگیم و معتقدم همه چیز از راه آموزش حل می شود. ما باید در وهله اول تقلید کنیم و ببینیم که کشورهای دیگر که در زمینه مدیریت شهری موفق بودند چگونه عمل کردند. به نظرم باید مدیران ما بروند و شهرهای دیگر و الگوهای موفق را ببینند و بعد بیایند و آن را در کشور پیاده کنند.

دولت اختیارات خودش را به مدیریت واگذار نمی کند

سید محسن موسوی زاده، عضو شورای شهر اهواز: قانون گذار در قانون شوراهای می گوید شورا، در واقع یک مجلس محلی است که مقدرات شهر باید به دست آن سپرده شود. اما نظام حکم روائی شهری، مجری قانون شورای شهر را محدود کرده به مدیریت شهرداری و این اولین محدودیتی است که از جانب قانون گذار متأسفانه ایجاد شده و شورای شهر را به آن تریبی که قانون اساسی مشخص کرده که چه وظایفی دارد، به شورای شهرداری محدود کرده است. ما دو سال پیش با کمیسیون امور شوراهای مجلس و نمایندگان دولتی نشستیم و درباره مدیریت شهری بحث کردیم، مصوبه خوبی هم داشتیم و مصوبه را در صحن علنی شورا به رای گذاشتیم و تصویب هم شد. در نهایت آن را به مجلس فرستادیم، اما متأسفانه در کمیسیونهای مجلس معطل شد. مدیریت یکپارچه شهری لازمه شهرهای ماست. اکنون در بسیاری از کشورهای دنیا که از لحاظ مدیریتی قوی نیستند و اتفاقاً گاهی از کشور ما هم عقب WW تروند، این مدیریت یکپارچه شهری اجرا می شود. نبود این مدیریت یکپارچه شهری



باعث ایجاد تقابل می‌شود، به عنوان یک مثال ساده، در بحث اداره آب و فاضلاب و تلفن بارها مشاهده شده که شهرداری خیابان‌ها را آسفالت می‌کند، اما این اداره‌ها بدلیل اینکه کار خودشان را پیش ببرند آن را خراب می‌کنند این نشان می‌دهد که این هماهنگی بین دستگاه‌ها وجود ندارد که بعد از ترمیم خیابان به سراغ کار دیگری نروند. این مسئله بارها و بارها دیده شده و این صرف هزینه مضاعف است. اکنون به آن صورت که باید مدیریت شهری با دولت هماهنگ نیست، اما آن چیزی که مشخص است این است که دولت نمی‌خواهد تصدی گری خودش را به بخش غیردولتی واگذار کند. دولت موظف است که اختیارات خود را به بخش محلی بدهد تا تعارض ایجاد نشود زیرا هزینه این تعارض‌ها در نهایت به دولت و شهرداری وارد می‌شود. یک نکته پایانی هم درباره شوراها باید گفت آن هم این است که اگر بناست که شورایی وجود داشته باشد نباید شورا را محدود کنیم به مدیریت شهرداری، باید سازوکار انتخابات شوراها را تغییر داد.

وحدت رویه آموزش و قانون می‌طلبد

سید علی آقامیری، عضو شورای شهر ساری: هر دستگاهی شرح وظیفه و مقرراتی برای خودش دارد، این شرح وظیفه برای خود دستگاه خوب است، اما اگر قرار باشد که در یک مجموعه برای یک شهر استفاده شود، با دستگاه‌های دیگر دچار می‌شود. به طور مثال ممکن است اکنون هر کدام از این وزارتخانه‌ها یک قاعده و قانونی برای خودشان داشته باشند، اما به محض اینکه تمام این دستگاه‌ها در شهر بخواهند کنار یکدیگر کار کنند، دچار مشکل می‌شوند برای همین گفته می‌شود که باید در شهر مدیریت یکپارچه وجود داشته باشد. تصمیم گیری برای اجرای یک پروژه، نیازمند وحدت رویه است و این وحدت رویه یکپارچه شدن مدیریت شهری را می‌طلبد. مدیریت یکپارچه شهری یک علم و تجربه عملی است. این لایحه در مجلس هم مطرح شد اما با ۷ رای مخالف متأسفانه نهایه نشد. ما در

شورای عالی استان‌ها پیگیر تصویب این لایحه‌ایم که بتوانیم نقیصه‌های این لایحه را برطرف کنیم و بعد تلاش کنیم تا تصویب شود. اما درباره تقابل در بدنه مدیریت شهری باید اشاره کنیم که هنوز آموزش‌های لازم به نیروهای انسانی در بدنه مدیریت شهری داده نشده است و به همین خاطر ما گاه و بیگاه شاهد چنین تقابل‌ها و تناقض‌هایی هستیم.

تأیید صلاحیت متفاوت برای شوراهای شهر

غلامعلی سفید، عضو شورای شهر یزد: در کشور ما شوراهای انتخاب می‌شوند، شوراهای هم شهردار را انتخاب می‌کنند اما اختیارات دیگر به شوراهای داده نمی‌شود و دولت خودش می‌خواهد که تمام کارها را انجام دهد. چندی در مجلس این مسئله عنوان شده که باید حدود اختیارات مدیریت شهری مشخص شود اما عملی نشده است. به نظر من اکنون که برای دولت مشکلات دولتی و اقتصادی ایجاد شده و تحریم‌ها هم اثر خودشان را نشان می‌دهند، چاره‌ای جز تکیه بر نیروهای محلی و راه‌حل‌های محلی نیست. باید بپذیریم که دولت واحد و کلان نمی‌تواند مشکلات شهرها و روستاها را حل کند، تفویض اختیار باید در این مرحله درک شود. البته بعضی وزرا هم این مساله را درک کردند، مثلاً وزیر نیرو این مسئله را پیشنهاد داده است که از ظرفیت نیروهای محلی استفاده شود. اگر قرار باشد که دولت اختیاراتش را به شهرداری‌ها و شوراهای تفویض کند، اتفاق مبارک و مثبتی است. اما درباره تقابل در بدنه مدیریت شهری باید به این نکته توجه کنیم که تجربه ما از شوراهای یک تجربه جدید است، ما دوره پنجم شورا را سپری می‌کنیم طبیعی است که مشکلاتی وجود داشته باشد. اما بحث دیگر این است که دخالت دستگاه‌های امکان تصمیم‌گیری را محقق نمی‌کند، مثلاً مردم نمایندگانی را برای شورا انتخاب کردند، شورا هم یک نفری را برای شهرداری انتخاب می‌کند، اما هر چه تلاش می‌کند آن عضو مورد نظر تایید نمی‌شود، مگر اینکه کسی را انتخاب کند که همان افراد تایید کننده، انتخاب کرده باشند. این اتفاق می‌تواند منجر به بروز اختلاف هم شود زیرا شهردار عملاً انتخاب شورایی‌ها نبوده است. من عوامل و ریشه‌های این اختلافات و تقابل‌ها میان نهاد شهری با خودش و با دولت را در جوانی نهاد شهری و عدم تفویض اختیارات به آن‌ها می‌دانم. درباره همین اختلاف نظرات اخیراً هم بحثی مطرح شده که من امیدوارم تصویب نشود آن هم این است که بررسی صلاحیت نامزدهای شوراهای به شورای نگهبان واگذار شود. توجه داشته باشید که شورای نگهبان وظایفش احصا شده است نمی‌دانم مجلس می‌تواند وظایفی خارج از قانون اساسی به شورای نگهبان بدهد؛ از طرف دیگر ما باید بپذیریم که هنوز در شوراهای اندکی آزادی عمل است، اگر این را هم بگیرند و اعضایش را طور خاصی انتخاب کنند، به نظر مشکلات بیشتر می‌شود. حرفشان برای تصویب این قانون این است که در شورا تخلف زیاد است و باید از این طریق مقابل تخلف‌ها ایستاد، مگر جایی که شورای نگهبان اعضای آن پیشتر تایید صلاحیت کرده، اکنون تخلف ندارد؟ الان ۱۲۰ هزار نفر در شوراهای ما فعالیت می‌کنند، ممکن است تخلفی هم باشد طبیعی است. به نظر می‌آید که این سختگیری‌های که انجام می‌شود، و این یک دست کردن همه آدم‌ها با یکدیگر عملی نیست زیرا اختلاف در ذات انسان‌هاست نمی‌شود گفت که همه یک جور انتخاب شوند. این کارهایی که می‌کنند باعث ایجاد و بروز اختلاف بیشتر نیز می‌شود.



شهرگاه در گفت و گو با کارشناسان شهری بررسی کرد شش زاویه به زیر پوست شهرهای کشور

«حفظ حقوق عمومی شهروندان» مهمترین اصل در ساختار اداره شهرهای یک کشور محسوب می شود. دستیابی به این اصل از مسیر ایجاد تعامل میان شهرداری ها به عنوان دولت محلی و دولت به عنوان دولت مرکزی امکانپذیر است. این در حالی است که بررسی روابط دولت و شهرداریها طی ده های اخیر نشان می دهد شهرداری و دولت هیچ یک تکالیف و مسئولیت های قانونی خود را در حوزه امور شهری به درستی و دقت پیش نبرده اند. تا جایی که در برخی برهه های زمانی، دولت با مداخله در اداره امور شهر یا عدم حمایت از شهرداری، از مسئولیت های خود عقب نشینی کرده است. برخی از کارشناسان شهری معتقدند تعلیق در اجرای تکلیف قانونی «خودکفایی شهرداری ها» از دهه ۶۰ تاکنون، از یک سو شهرداری ها را ناگزیر به کسب درآمد از منابع سهل الوصول یعنی فروش تراکم کرده است و از سوی دیگر شهرداری ها را به عنوان یک نهاد عمومی مستقل از دولت در حوزه تامین منابع درآمدی تبدیل نکرده است. شکل گیری مدیریت یکپارچه شهری راه کاری است که از دیدگاه برخی از کارشناسان شهری می تواند به ایجاد یک دولت محلی مستقل که منافع عمومی شهروندان را بر منافع گروهی خاص ترجیح می دهد کمک کند. چالش های اداره شهرها در کشور از دوربین شش صاحب نظر و کارشناسان حوزه شهری مورد بررسی قرار گرفته است.

صحبت از درآمد پایدار، یک فرمان فئودالی است

کمال اطهاری، پژوهشگر توسعه در خصوص کمک دولت به شهرداری ها و البته مداخله نکردن در امور شهری و شهرداری چندین نکته را قابل تامل دانست و گفت: در گام اول باید تاکید کرد که اگر دولت قانون مالیات بر مستغلات را که متعلق به شهرداری ها بوده، پرداخت کند دیگر شهرداری نیازی به کمک دولت نخواهد داشت.

اطهاری با بیان این که قانون گرفتن مالیات بر مستغلات در دهه ۴۰ اجرا و تا آن زمان



طبق قانون مالیات بر مستغلات به شهرداری‌ها داده می‌شده، تاکید کرد: در دهه ۴۰ برای این که یک نوع وحدت مالیات‌گیری ایجاد شود، وصول مالیات بر عهده وزارت اقتصاد گذاشته شد و بعد از آن این مالیات به حساب دولت می‌رفت. لازم به تاکید است که در تمام جهان هم مالیات بر مستغلات به شهرداری‌ها تعلق می‌گیرد.

این کارشناس شهری افزود: در گام دوم ساماندهی فعالیت اقتصادی یا خدمات اقتصادی که براساس قانون بلدیة از وظایف شهرداری بود کمرنگ شد؛ پس از آن در یک انحرافی که توسط دولت شکل گرفت، مجوز تراکم فروشی صادر شد تا امروز که بوژوازی مستغلات رانتی بوجود آمد. در این زمان در تمامی قوانین دست بردند تا موضوع تراکم‌فروشی را موجه جلوه دهند در حالی که امروزه در تمام دنیا شهرها و شهرداری‌ها عامل اصلی توسعه اقتصادی دانش‌بنیان هستند. اما در ایران با این بهانه که شهرداری نقش اقتصادی ندارد، اجازه نمی‌دهند که این سامانه نوآوری تشکیل شود. جالب آن که در همین زمان تراکم‌فروشی که به شدت بر اقتصاد تاثیر دارد، در حال اجرا است.

اطهاری در پاسخ به این سوال که اگر دولت برای شهرداری نقش اقتصادی در نظر نگرفته پس چطور صحبت از داشتن درآمد پایدار برای شهرداری می‌کند؟ گفت: این موارد با هم در تناقض هستند. در حقیقت صحبت از درآمد پایدار یک فرمان فئودالی بوده و مصوبه هیات دولت هم در مورد تراکم‌فروشی یک رانت روزمدار به شکل قانون‌فروشی است. اما شهر و شهرداری در توسعه اقتصادی نقش بسیار مهمی دارد؛ در واقع ساماندهی فضا به عهده شهرداری‌ها است که البته این مهم می‌تواند به شکل نامناسبی همانند تراکم‌فروشی اجرا شود.

به گفته وی پشتیبان ساماندهی اقتصاد دانش‌بنیان، شهرداری است. به عنوان نمونه شهر اصفهان به صنایع سنگین وابسته بوده و به اقتصاد دانش‌بنیان مجهز نبوده، به همین دلیل رشد اقتصادی آن متوقف شده است. از این رو ساماندهی باید انجام شود چراکه نه شهرداری به دلیل اعتیاد به تراکم‌فروشی این مهم را به درستی در دستور کار قرار داده، و از طرف دیگر دولت هم نتوانسته تعریف درستی از اقتصاد دانش‌بنیان داشته باشد.

اطهاری بر این باور است که، شهرهای ایران در یک تله فضایی افتادند که به تدریج فرومی‌روند و به دلیل تراکم‌فروشی ضد اقتصاد دانش‌بنیان می‌شوند.

وی ضمن تاکید بر این که تخصیص فضا باید براساس ایجاد بالندگی اقتصاد دانش‌بنیان باشد، گفت: برای اقتصاد دانش‌بنیان نیاز به یک فضا بوده که این فضا را شهرداری باید ایجاد کند. از طرف دیگر باید گفت که واژه کمک یک واژه غلطی است و دولت برای این که اقتصاد دانش‌بنیان توسعه یابد، وظیفه دارد تا در این زمینه فعالیت کند و حضور موثر داشته باشد. اطهاری یادآور شد: در ماده ۲ قانون برنامه ششم توسعه از واژگانی استفاده شد که مسئولان باید معنای آن‌ها را بدانند، پروژه‌های مکان‌محوری که برای توسعه اقتصاد دانش‌بنیان در نظر گرفته شده، باید توسط دولت مورد حمایت قرار بگیرد. اما حتی خود شهرداری هم معنای این مهم را درست متوجه نشده. تنها شهرداری شیراز متوجه این مسئله بود که مانع اجرا آن در این شهر شدند و گردشگری را موتور توسعه دانستند. در صورتی که چنین نیست. که گردشگری اقتصاد دانش‌بنیان نیست و تک علتی معنا ندارد، چراکه گردشگری تقریباً اشتغال اضافه نمی‌کند و تنها کمی افزایش درآمد دارد.

اطهاری خاطرنشان کرد: شهرداری‌ها و شوراها هم با حرکت به سمت تراکم‌فروشی عملکردی درستی نداشتند. تنها شهر یزد در این زمینه عملکردی قابل قبولی داشته و می‌توان گفت که این شهر در غرب آسیا نمونه است، چرا که محیط نوآوری را حفظ کرده.

در حقیقت دولت باید از شهرداری کمک بگیرد

در همین رابطه سیدرضا لاهیجی، استاد دانشگاه با اشاره به مدیریت شهری در شهرهای مختلف دنیا، اظهار کرد: اگر اداره امور به شکل تخصصی انجام شود دولت دیگر نمی‌تواند در مدیریت شهر مداخله‌ای داشته باشد. بررسی الگوی اداره شهرهای سایر کشورها نشان می‌دهد شهرداری یک نهاد عمومی کاملاً مستقل از دولت تعریف شده است. وی ادامه داد: در شهرهای سایر کشورهای دنیا، علاوه بر این که دولت در اداره شهر هیچ‌گونه مداخله‌ای ندارد؛ شهرداری‌ها هم از دولت هیچ کمک نمی‌خواهند و اگر هم کمک ارائه شود در خصوص حقوق ملی و توسط وزارت



کشور انجام می‌شود. به این معنا که برای رهبری و مدیریت شهر این کمک‌ها انجام می‌شود. جالب است که بدانید در بیشتر شهرداری‌ها دنیا، شهرداران متخصصان و تحصیل‌کردگان در رشته حقوق هستند.

این استاد دانشگاه با اشاره به این که مشاوران متخصص در امور شهری، به کمک شهردار می‌آیند، گفت: تمامی کارها کاملاً تخصصی انجام می‌شود؛ مثلاً در شهر پاریس هیچ کار اضافی نمی‌توان انجام داد، یا در ایتالیا و فلورانس که مرکز هنری رنسانس اروپاست، در امور شهری از ایران قدیم الهام گرفته‌اند، اما حالا این سوال برای این شهرها بوجود آمده که چطور ما اجازه دادیم که تهران و سایر کلانشهرهای کشور به چنین روز و روزگاری برسد؟ تهران و بسیاری از شهرهای بزرگ کشور دیگر نمادی از هویت تاریخ و تمدن ایرانی ندارد. وقتی از بالا به شهر تهران نگاه می‌کنیم این شهر همانند یک زمین سنگلاخی به چشم می‌آید. در شهرهای کشور، تجارت جای ضابطه و قانون را گرفته است.

وی اولویتبخشی به تخصص‌گرایی، شایسته‌سالاری و... را در الگوی مدیریت شهری یک اصل اساسی عنوان کرد و افزود: مدیران شهری باید از افراد متخصص و مستقل انتخاب شوند. باید از مشاوران و گروه‌های تخصصی استفاده شود، تا یک ارگان قوی شکل بگیرد. اگرچه شهرهای کشور، به لحاظ دارا بودن منابع ارزشمند، ثروتمند محسوب میشوند، اما شکل درآمدزایی در این شهرها از منابع ناپایدار و ناسالم سبب شده تا عملاً شهرها در مسیر درست حرکت نکنند.

لاهیچی تصریح کرد: همین موارد باعث ضعف شهرداری و درخواست کمک از دولت می‌شود ولی اگر روند کار به خوبی پیش برود عموماً شهرداری نباید از دولت کمک بگیرد. در حقیقت دولت باید از شهرداری کمک بگیرد چرا که دولت برای پایداری خودش باید با شهردار پایتخت و کلان‌شهرها همکاری داشته و مورد حمایت آن‌ها باشد. شهرداری ارگان بسیار مهمی است با رضایتمندی مردم شهرداری‌ها می‌توانند حامیان بزرگی برای خود داشته باشند. ایران از قدیم منشا هنر در جهان و الگوی پیشرفت بسیاری از کشورها مطرح بوده که اکنون به دست فراموشی سپرده شده. ما باید برگردیم و دوباره خودمان را بشناسیم.

قانون مرزها را مشخص کرده و دلیل برای مداخله در امور شهرداری وجود ندارد

سیدمحمد بهشتی صاحب‌نظر حوزه شهری نیز شهرداری تهران را به عنوان شهرداری پایتخت نمونه مناسب دانست و گفت: شهرداری تهران به عنوان شهرداری پایتخت با دیگر شهرداری‌ها قابل مقایسه نبوده، چرا که بسیاری از واحدهای اداری دستگاه دولت در این شهر واقع شده و طبیعتاً شرایط، این کلان‌شهر را با دیگر شهرها متمایز می‌کند.

بهشتی با اشاره به این‌که شهرداری تهران با اعتبار به این‌که شهرداری پایتخت است، مسئولیت سنگین‌تری هم دارد، تاکید کرد: در این معادله نسبت‌ها هم متفاوت می‌شود؛ به این معنا



که اگر صحبت از حامی و حمایت به میان باشد، تهران نیاز به حمایت پررنگ‌تری دارد، چرا که وظایفی که برعهده دارد مربوط به پایتخت و ستاد مرکزی بوده و دولت به اعتبار همین موقعیت شهرداری موقعیت متفاوت و متمایزی را باید تعریف کند.

بهشتی همچنین براین نکته اذعان دارد که حمایت دولت دلیلی بر مداخله در امور شهری نبوده و قانون تمامی مرزها را مشخص کرده است. به عنوان نمونه تصویب طرح جامع بر عهده دولت بوده اما بسیاری دیگر از امور هم بر عهده شهرداری‌های گذاشته شده است.

شهرداری‌ها هنوز جایگاه واقعی خودشان را پیدا نکرده‌اند

حسن سجاذزاده، مدیر گروه شهرسازی دانشگاه بوعلی همدان در خصوص حمایت دولت از شهرداری‌ها و البته عدم مداخله در امور شهری و شهرداری، عنوان کرد: عموماً موضوعات



شهرداری یکی از موارد پرحاشیه بوده و البته مباحث منابع مالی هم گرفتار حاشیه بیشتری است. از یک طرف قوانین معطوف به خودکفایی شهرداری، منجر به این شده که شهرداری‌ها، به‌خصوص شهرداری‌های کوچک با مشکلات عدیده‌ای مواجه شوند. از طرف دیگر زمانی که درآمدهای شهرداری به ساخت‌وساز یا به عبارتی شهرفروشی معطوف شد، طبیعتاً این شهرفروشی هم تابع نوسانات اقتصادی است که گاهی رونق ساخت‌وساز و گاهی رکود در ساخت‌وساز بوده، مشکلاتی را برای شهرداری‌ها بوجود آورده و در زمان رکود بازار مسکن، شهرداری‌ها نیازمند حمایت دولت می‌شوند. سجادزاده با اشاره به این که دولت‌ها هم گاهی

از این فرصت استفاده کرده و یک دادوستد یا بده و بستانی بین دولت و شهرداری‌ها اتفاق می‌افتد، گفت: تا زمانی که این رویه به شکل درآمد پایدار برای شهرداری وجود داشته باشد، با این مشکل مواجه خواهیم بود. از طرف دیگر موضوع شهرفروشی صرفاً نه به معنا بحث ساخت‌وساز و تراکم بلکه در حوزه محیط زیست، تخریب باغات و ... هم خودش را نشان می‌دهد. به گفته مدیرگروه شهرسازی دانشگاه بوعلی همدان، به نظر می‌رسد که در این قضیه شهرداری‌ها هنوز جایگاه خودشان را پیدا نکردند و همچنان این نگرانی وجود دارد دولت گاهی به شهرداری به چشم فرصت یا طعمه نگاه می‌کند. برای جلوگیری از این اتفاق باید به سمت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و گردشگری بیشتر تمایل پیدا کرد و اختیارات بیشتری به شهرداری داده شود.

وی با اشاره به ایجاد بسترسازی برای حضور سرمایه‌گذاری بخش خصوص، تاکید کرد: باید از طریق جذب بخش خصوصی شرایط ایجاد درآمد پایدار را مهیا کرد و نیاز شهرداری به دولت را به حداقل رساند. از طرف دیگر تعاملات میان شهرداری و دولت باید شفاف و روشن شود. باید این دادوستد مالی که از طریق مسکن و به صورت موقت است جای خودش را به درآمد و رشد پایدار بدهد تا در نهایت منجر به شهرفروشی و تخریب باغات و محیط زیست نشود.

اگر حمایت مالی از شهرداری نشود، قطعاً در اجرا، کاری انجام نمی‌شود

اما محمدعلی پورنیا، کارشناس ارشد مدیریت شهری با اعتقاد به این‌که شهرداری و شورای شهر یک بحث و تعامل دوطرفه است، اظهار کرد: قطعاً هرکجا که شهرداری اقدام مثبتی انجام بدهد شورای شهر در آن تاثیر داشته و کارهای خوب شورای شهر هم بی‌تاثیر بر روی موقعیت شهرداری نیست.

پورنیا با اشاره به این‌که شهرداری و شورای شهر یک ارگان عمومی غیردولتی به شمار می‌رود، گفت: وزارت کشور موظف به حمایت از شورای شهر بوده و مهمترین حمایت‌ها مباحث مالی تا مباحث سیاسی را شامل می‌شود.

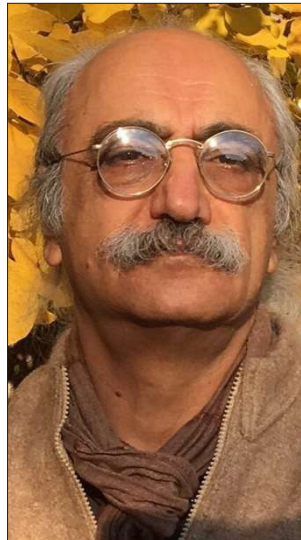
اگر در زمینه مالی از شهرداری حمایت نشود، قطعاً شهرداری در بحث اجرایی نمی‌تواند کاری انجام بدهد، چرا که شهرداری یک درصد معینی درآمدزایی دارد و این امر هم در شهرهای مختلف متفاوت بوده، لذا دولت باید از شهرداری‌ها حمایت کند، که این حمایت از مباحث مالی شروع شده و حتی تا بحث‌های اجرایی بین وزارتخانه‌ای و بین ارگانی هم ادامه دارد.

وی موضوع جماران در تهران را نمونه بارز عدم همکاری و تعامل دولت با شهرداری دانست و گفت: به خاطر تصمیم شهرداری تهران، دولت موانعی را برای مدیریت شهری تهران ایجاد کرد، اما غافل از این‌که تمامی این اتفاقات تنها برای مردم ضرر در پی دارد و دودش به چشم مردم خواهد رفت.

سجاذزاده بر این باور است که شهرداری‌ها باید از زیر نظر وزارت کشور خارج شوند و زیر نظر شورای شهر باشند و سازمان بازرسی کل کشور، دیوان عدالت اداری یا هرکس دیگری نظارت بر کار شوراها را بر عهده بگیرد. برای انجام این مهم دو راهکار وجود دارد، یکی بحث قانونی و دیگری بحث درآمدزایی. بحث قانونی این است که طبق قانون هرساله دولت یک رقمی برای بودجه تصویب می‌کند که در ذیل این بودجه دقیقاً بودجه سالانه هر شهرداری و شورای شهر هر شهری به ریز آمده و همین تخصیص بودجه انجام شود.

اگر بودجه هرساله پرداخت شود هیچ سالی شهرداری با کسری بودجه مواجه نمی‌شود. بحث دیگر هم موضوع درآمدزایی شهرداری و درآمد پایدار است.

دولت سهم خودش از حقوق عمومی را پرداخت نمی‌کند



سعید سادات‌نیا، عضو و نماینده هیات مدیره انجمن صنفی مهندسان مشاور معمار و شهرساز در شورای هماهنگی تشکلهای مهندسی کشور با بیان این‌که شروع قانون خودکفائی شهرداری از اواخر دهه ۶۰ در دستور کار قرار گرفته، گفت: چرخش عمده‌ای بعد از قطعنامه در سیاست‌های اقتصادی ایران پیش آمد و ایران در چارچوب سیاست‌های تعدیل ساختاری قرار گرفت.

سادات‌نیا این سیاست اقتصادی را یکی از ویژگی‌های اقتصاد مبتنی بر بحث خصوصی‌سازی و مالی‌سازی کل اقتصاد دانست و گفت: یکی از عمده‌ترین روش‌های این

خط فکری این است که از حقوق عمومی کم کند تا حق بخش خصوصی افزایش یابد. این سیاست رهنمود کلی همه دولت‌ها طی این سال‌ها و بعد از قطعنامه بوده است.

وی افزود: بسیاری از متخصصان حوزه اقتصاد این سیاست را سیاستی اشتباه و شکست خورده می‌دانند و حتی خود بانک جهانی هم که پیشنهاد دهنده این سیاست بوده، حالا انتقادهای جدی به آن دارد و در بسیاری از جاه‌ها به عملکرد غلط این رویه اذعان داشته است. در این سیاست باید تمامی دستگاه‌ها در بخش هزینه و درآمد خودکفا و مستقل شوند؛ در صورتی که این روش تجربه‌های فاجعه‌باری در دیگر کشورها هم داشته است.

وی با بیان این‌که، این سیاست در حقیقت یک سیاست خردکننده و بحران‌برانگیز است که از دهه ۸۰ و ۹۰ میلادی در اروپا و آمریکا آغاز شد، اظهار کرد: این سیاست متأسفانه به جان اقتصاد کشور ما هم افتاد و در حقیقت ریشه مشکلات کشور را در این سیاست می‌توان جست. حالا اگر سیاست ما هم مبتنی بر تعدیل ساختاری و مالی‌سازی بخش‌ها بوده پس شهرداری‌ها هم باید خرج خودشان را، به هر قیمتی، (از جمله تراکم‌فروشی‌های فاجعه‌بار) خودشان در بیاورند. اما در این بخش سوال‌های جدی مطرح می‌شود. از آن جمله این که پس دولت چه وظیفه‌ای در قبال حقوق عمومی شهروندی دارد؟

سادات‌نیا با انتقاد از این‌که قطع بودجه‌های عمرانی در حالی که باید بودجه‌های عمومی حداقل برابر با هزینه‌های خودگردانی دولت باشد، تاکید کرد: اصول قانون اساسی هم زیر پا رفته و در حقیقت با اجرا سیاست تعدیل ساختاری، باید قانونی اساسی هم بازبینی شود. چرا که قانون اساسی فعلی که از تحصیل رایگان، حق مسکن و بهداشت برای همه و ... صحبت می‌کند، دیگر با سیاست تعدیل ساختاری همخوانی ندارد.

این کارشناس حوزه شهری یادآور شد: وقتی صحبت از وظیفه دولت در قبال شهرداری می‌شود تهران بهترین نمونه بشمار می‌رود. دولت از تهران استفاده می‌کند چرا که مدیریت کشور عمدتاً، در تهران مستقر بوده و از امکانات این شهر استفاده می‌کند و برای شهر هزینه می‌سازد. حالا که دولت، مجلس و ... به عنوان موضوعات ملی در تهران ساکن هستند و از تمامی امکانات این شهر استفاده می‌کنند، پس باید هزینه‌های آن را هم پرداخت کنند. سادات‌نیا با گلایه از این‌که چرا شهروندان تهران باید هزینه‌های ملی پایتخت و دولت را پرداخت کنند، اظهار کرد: وظیفه دولت و حاکمیت در این رابطه چیست؟ این‌که وقتی در مورد شهرداری‌ها و حقوق شهری صحبت می‌شود، از حقوق عمومی و شهروندی هم صحبت است، در حقیقت حقوق شهروندی و مدیریت شهر یک بخش از حقوق عمومی است و در نتیجه باید پاسخگوی مردم شهر باشد.

سادات‌نیا با اعتقاد به این‌که یکی از مشکلات شهرداری‌ها و مدیریت شهری، هزارپاره بودن آن است، گفت: مدیریت یکپارچه شهری وجود ندارد در نتیجه در گام اول باید مدیریت یکپارچه شهر ایجاد شود و سهم دولت از هزینه‌ای که برای شهر ایجاد می‌کند، باید پرداخت شود. طرح آمایش سرزمینی، طرح‌های کالبدی ملی، طرح منطقه‌ای شهری، طرح راهبردی تهران (جامع و تفصیلی) طرح‌های موضعی و موضوعی و ... برای کلان‌شهرهایی همچون تهران در نظر گرفته شود.

در نهایت این‌که حاکمیت و دولت باید سهم خود را از هزینه‌ای که برای حقوق عمومی ایجاد می‌کنند، پرداخت کند. که البته بخشی از آن به حقوق شهروندی و حق شهروندان باز می‌گردد. سیستم مدیریت شهری ابتر و ناکارآمدی ساخته و پرداخته شده است که متأسفانه به دلیل جایگاهی که دارد نمی‌تواند پاسخگوی وظایفی که بر عهده‌اش گزارد شده، باشد.



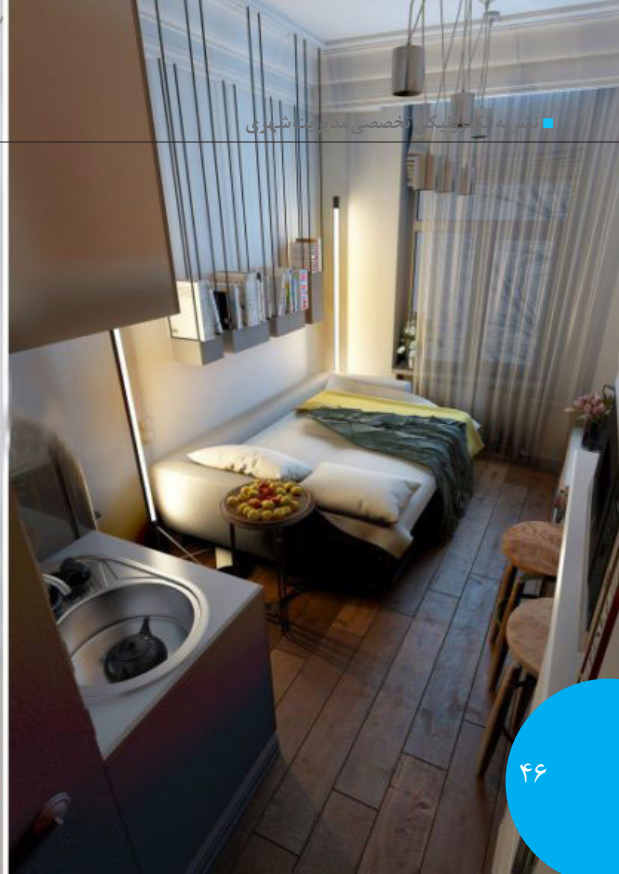
طرح شهرداری برای کمک به عرضه مسکن ارزان قیمت بررسی شد؛ سیاه و سفید خانه های ۲۵ متری

حسن روحانی تابستان سال گذشته در جلسه شورای عالی مسکن خطاب به مدیران این بخش بر ضرورت ورود شهرداری‌ها به حوزه عرضه مسکن استیجاری به منظور تنظیم بازار اجاره تاکید و عنوان کرد: شهرداران کلان‌شهرها می‌توانند طرحی برای اجاره ارزان مسکن به اقشاری که تحت فشار اقتصادی هستند، داشته باشند که در این راستا باید برنامه‌ریزی کنند. پس از دعوت رئیس‌جمهوری از شهرداران کلان‌شهرها برای ورود به عرضه مسکن ارزان قیمت، پیروز حناچی شهردار تهران از طرح دولت برای استفاده از ظرفیت شهرداری در ساماندهی بازار اجاره استقبال کرد. در همین راستا، مدیران ارشد حوزه شهرسازی شهرداری تهران پیشنهادی مبنی بر «تغییر کف حداقلی متراژ آپارتمان در مقررات طرح تفصیلی شهر تهران» ارائه کردند. مطابق با اعلام آنها، این تغییر به صورت کاهشی از حداقل ۵۰ مترمربع به ۳۰ مترمربع به شرط تامین کلیه تجهیزات معماری و ساختمانی امکان‌پذیر است. هر چند از سال گذشته تاکنون، قرار است جزئیات این طرح پیشنهادی از سوی مدیران شهری پایتخت اعلام و شرایط برای اجرای آن فراهم شود اما به نظر می‌رسد موانع زیادی از دیدگاه کارشناسان در مسیر اجرایی شدن آن وجود دارد. طرحی که پیش از این در بسیاری از شهرهای دنیا برای رفع مشکل عرضه مسکن ارزان قیمت به کار گرفته شده است.

فردین یزدانی، کارشناس مسکن در گفت‌وگو با شهرگاه با اشاره به مسکن کوچک مقیاس یا مسکن ۲۵ متری، گفت: در واقع چندین ماه است که در مورد این طرح تنها صحبت شده و هنوز کار اجرایی در این زمینه ارائه نشده است. این که چه کسی، کجا، چگونه و با چه شرایطی بسازد، هنوز هیچ اقدامی در موردش انجام نشده است.

یزدانی در پاسخ به این سوال که آیا اصلا امکان سکونت و داشتن یک زندگی معمول و نرمال در این





منازل وجود دارد یا نه؟ اظهار کرد: در هر صورت بسیاری از شهروندان در بسیاری از مناطق تهران در حال حاضر هم زندگی نرمال ندارند و حتی در واحدهایی بسیار بدتر از این سکونت دارند پس ساختن یک واحد مناسب با توجه به امکانات و شرایط موجود الزاماً چیز بدی نیست.

این کارشناس مسکن با اشاره به این که اجرایی شدن این طرح خود جای شک و بحث دارد، تأکید کرد: بخش خصوصی به ساخت مسکن ۲۵ متری وارد نمی‌شود چرا که سودآور نیست و از طرف دیگر دولت هم منابع مالی ندارد و به نظر می‌رسد این طرح اصلاً اجرایی نیست، اما اگر هم اجرا شود بسیاری از خانوارهای یک نفره و دونفره می‌توانند از این موقعیت استفاده کنند.

یزدانی اضافه کرد: در حال حاضر هم در بسیاری مناطق سرانه مسکن بین ۱۰ تا ۱۵ متر است و مردم استفاده می‌کنند؛ بنابراین این طرح می‌تواند تنها کیفیت را بالا ببرد.

به گفته این کارشناس مسکن، این سوال مطرح است که اگر مسکن ۲۵ متری ساخته نشود آیا در این شرایط گزینه بهتری موجود است؟ قطعاً در این شرایط جواب منفی است. بنابراین در روزهایی که مسکن در شرایط حاد به سر می‌برد این طرح می‌تواند گزینه درستی قلمداد شود.

وی در پاسخ به این سوال که چرا ساخت مسکن ۲۵ متری برای بخش خصوص سودآور نیست و

بخش خصوصی وارد اجرای این طرح نمی‌شود، تاکید کرد: اصولاً بخش خصوصی به ساخت واحدهای متوسط و بزرگ مقیاس تمایل دارد، چراکه هزینه‌های مبادله به ازای هر واحد مسکونی برای بخش خصوصی نسبتاً بالاست و در واحدهای کوچک که به تعداد محدود هم ساخته می‌شود امکان صرفه مقیاس و سودآوری کمتر است؛ بنابراین بخش خصوصی تمایل چندانی برای ورود به این عرصه ندارد. مگر این که در قالب شهرک‌سازی انجام شود که آن هم شهرک در واحدهای خیلی کوچک و به صورت تجمیعی مناسب نیست و گرنه بخش خصوصی وارد می‌شد و نیازی هم به مداخله دولت نبود.

یزدانی با بیان این که سهم واحدهای کمتر از ۷۰ مترمربع در سطح کلانشهرهای کشور به شدت کاهش پیدا کرده است، اظهار کرد: در سکونت‌گاه‌های غیررسمی که تعداد آن‌ها هم در حال افزایش است، خود مردم برای استفاده شخصی می‌سازند که به دلیل نداشتن منابع مالی این سکونت‌گاه‌ها اصلاً کیفیت ندارد. اما اگر به سمت سکونت‌گاه‌های غیررسمی حرکت کنیم که بهسازی و ارتقا کیفیت شود و یا ساخت تدریجی شکل بگیرد، حتی می‌تواند بسیار مفید باشد. اما در داخل شهر تهران فکر نمی‌کنم این طرح خیلی عملیاتی شود. یزدانی در پاسخ به این سوال که منازل کوچک مقیاس می‌تواند چیزی شبیه مسکن مهر باشد؟ گفت: بله، مسکن مهر نوعی شهرک‌سازی است اما آن‌ها در مقیاس بالای ۷۰ متر بوده و در نتیجه گروه‌های کم‌درآمد امکان استقرار در مسکن مهر را ندارند. نمونه این واحد در بسیاری کشورهای دنیا از جمله ژاپن و فرانسه هم موجود است. درخود تهران هم در مناطق جنوبی و مرکزی کم‌وبیش منازل کوچک مقیاس دیده می‌شود. در یک خانه چندین نفر سکونت دارند و از یک آشپزخانه مشترک استفاده می‌کنند.

به گفته این کارشناس مسکن در بافت سکونت‌گاه غیررسمی به تعداد زیادی این منازل دیده می‌شود و در داخل شهر تهران قابل مشاهده است به خصوص برای افراد مجرد شاغل به صورت پانسیون زندگی می‌کنند. ولی با توجه به این که اولاً تعداد خانواده‌های تک نفره و دو نفره رو به افزایش است و دوماً با درآمد کم هم ترکیب کنید؛ پس تقاضا برای این منازل هم زیاد می‌شود.

تفاوت الگوی زندگی در ایران و سایر کشورها

احمدرضا سرحدی‌زاده، کارشناس مسکن در خصوص مسکن کوچک مقیاس یا ۲۵ متری، ضمن انتقاد از این طرح، تاکید کرد: این طرح هیچ معیار و ضابطه خاصی ندارد و فقر و تنگدستی مردم باعث می‌شود که در جاهای بدتر و بدتر زندگی کنند. در زمان وزیر اسبق ضابطه مسکن مناسب را ۷۵ متر گذاشتند و حالا اینقدر زندگی مالی مردم تنزل پیدا کرده و عقب‌گرد داشتند و شرایط بد شد که صحبت از طرح ۲۵ متری به میان می‌آید.

سرحدی زاده یادآور شد: طرح ۲۵ متری با کدام سنت و زندگی ایرانی همخوانی دارد. ایرانی که آشپزخانه، حجاب، محرم و نامحرم و... دارد، چطور می تواند در منزل ۲۵ متری سکونت داشته باشد. بله در ژاپن به خاطر کمبود زمین، جمعیت بالا و بسیاری ملاحظات دیگر این طرح اجرا شده اما سنت و آداب زندگی آن ها با ما فرق دارد.

این کارشناس مسکن با اشاره به این که کشورهایی همانند ژاپن بسیاری از امور زندگی خود را در بیرون از منزل انجام می دهند، تاکید کرد: از نظر فرهنگی، دینی، شرعی و ... تفاوت بسیاری ما بین جامعه ایرانی و بسیاری از جوامع دیگر وجود دارد. اما وقتی که از روی ناچاری و اجبار باشد، حتی مردم در حلبی آباد هم زندگی می کنند تا حتی به گور خواب برسند.

وی بر این باور است که اگر دولت واقعا تا این حد توانایی دارد که برای مردم مسکن حمایتی ۲۵ متری درست کند، بسیار هم خوب است، حتی اگر خانواده ها هم نتوانند در این منازل زندگی کنند حداقل برای دانشجویها و خانواده ها تک نفره و دو نفره مناسب است. اما تمامی این صحبت ها همگی سرگرمی است.

سرحدی با انتقاد از عملکرد دولت یازدهم و دوازدهم، گفت: طی سالهای گذشته اقدام قابل توجهی در حوزه تامین مسکن از سوی دولت انجام نشده است. عرضه مسکن ارزاقیمت از طریق ساخت خانه های کوچک مقیاس میتواند برای گروهی از جامعه همچون خانوارهای تک نفره مناسب باشد و تا حدودی در زمان بحران عرضه مسکن مشکلات این بخش را به صورت موقتی حل کند.

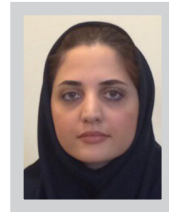




آیا کیفیت زندگی در خانه های کوچک متراژ حفظ می شود؟

سهم «میکرو آپارتمانها»

از بازار جهانی ۲۰۲۴



● شیما نصیری

طراحی و ساخت آپارتمان های کوچک یا همان «میکرو آپارتمانها» در کشورها و شهرهای مختلف به دلیل سبک زندگی و قوانین موجود در آنها، تعاریف مختلفی دارند. اما طی چند سال اخیر پذیرش بازار جهانی کمی تغییر یافته و به سوی جذب این واحدهای بسیار کوچک پیش رفته است. به طور معمول یک میکرو آپارتمان بین ۱۲ تا ۳۲ مترمربع بوده و متشکل از یک اتاق نشیمن و بعضا یک اتاق خواب است که به شکل مبله بین ۱۲ تا ۲۴ ماه اجاره داده می شوند. این نوع آپارتمان کوچک به گونه ای طراحی شده که آشپزخانه، سرویس های بهداشتی و سایر امکانات عمومی در یک سطح مسطح بدون فاصله چندانی در کنار هم قرار میگیرند. این واحدهای کوچک در مناطق شهری می توانند مزایایی را برای سازنده داشته باشند. اگرچه ساخت این واحدهای میکرو در هر مترمربع هزینه بالاتری را برای سازنده دربر دارند، اما به دلیل رونق در بخش اجاره آنها و درآمد بالا، می توانند هزینه مضاعف ساخت را به سرعت جبران کنند.

این آپارتمان های میکرو درواقع زندگی کوچک را ترویج داده اند که آن هم به دلیل تغییر سبک زندگی بسیاری از جوانان مجرد، بازنشستگان، نوع رفت و آمدها در مسافت های طولانی شهری و زوج های جوانی است که با هزینه پائینی تشکیل زندگی داده و تمایل دارند دسترسی های شهری آسان تری داشته باشند.

همچنین در شهرهای بزرگ هزینه های املاک و مستغلات و اجاره بها افزایش می یابد و تراکم



شهری نیز بالا می رود و به همین دلایل، واحد خرد و کوچک یک راه حل فزاینده جذاب خواهد بود. تمامی این عوامل دست به دست هم داده تا پیش بینی شود بین سال های ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۴ میلادی ارزش بازار جهانی آپارتمان های میکرو و کوچک حدود ۵٫۸ میلیارد دلار رشد پیدا کند. تمام کشورهای دنیا با این تغییر سبک زندگی در طول چند سال اخیر روبه رو و به همین دلیل مجبور به ایجاد تغییر در روند ساخت و سازها و نوع شهرنشینی شده اند. اداره آمار فدرال ایالات متحده امریکا نیز در گزارش رسمی خود پیش بینی کرده که تا سال ۲۰۴۰ میلادی، یک نفر از هر چهار نفر تنها زندگی خواهند کرد که این امر یک چشم انداز بسیار متفاوت از رویکرد این قرن است. از این رو افراد مجرد در کانون زندگی مستقل قرار گرفته و برای امرار معاش خود ترجیح می دهند در خانه های کوچک و میکرو زندگی کنند.

۵ دلیل رشد ساخت آپارتمان های کوچک در جهان

افزایش میزان تقاضا: این روزها با توجه به رشد سریع جمعیت و تغییر در ساختار شهرنشینی، سبک زندگی مجردها و زوج های جوان نیز تغییر یافته و همین امر موجب افزایش حجم میزان تقاضا برای اجاره انواع خانه و آپارتمان های کوچک شده است. البته بسیاری از دولت ها این موضوع را ناامیدکننده عنوان کرده اند و چندان موافق با این دگرگونی در نحوه زندگی و تغییر در روند ساخت و سازها نیستند. کشورهایی همچون آلمان، سوئد، اتریش، ایرلند و لهستان از سال

۲۰۱۸ میلادی بیشترین حجم سرمایه گذاری در بخش ساخت آپارتمان های میکرو را داشتند. آلمان نیز یکی از کشورهایی است که پیش بینی شده زندگی مجردی در آن تا سال ۲۰۴۰ میلادی به ۱۹,۳ میلیون نفر برسد که این رقم بسیار نگرانکننده خواهد بود. از این رو از سال ۲۰۱۸ میلادی تاکنون، حجم معاملات آپارتمانهای کوچک تا ۸۵ درصد به ویژه در شهرهای برلین، هامبورگ و فرانکفورت رشد پیدا کرده و ارزش آن به ۱,۱ میلیارد یورو رسیده است.

موقعیت ساخت: اکثر میکرو آپارتمانها در مراکز شهرها و فضاهای اداری و تجاری خاص ساخته می شوند که جوانان شاغل، دانشجویان و زوجهای جوان به منظور رفت و آمد آسان و دسترسی به مراکز مختلف، آنها را انتخاب می کنند. شهرهای بزرگ که امکانات لازم را در خود جای داده اند، شاهد رشد جمعیتی بالا هستند و از این رو بسیاری از افراد به خصوص دانشجویان مهاجر برای دسترسی آسان به همه این امکانات ترجیح می دهند از آپارتمان های میکرو با هزینه پائین تر استفاده کنند.

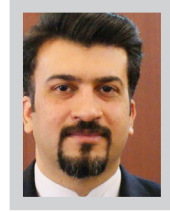
گروه های سنی مختلف با اهداف متفاوت: سبک زندگی جوانان، بازنشستگان، زوج های جوان و سفرهای شغلی و مکرر در مسافت های مختلف سبب شده تا بازار میکرو آپارتمان ها با طیف وسیعی از افراد مختلف با اهداف و خواسته های متفاوت روبه رو شود. اما مشترکات بین همه این افراد مکان مناسب، مبله طبیعی و اجاره کوتاه مدت این آپارتمان های کوچک است. همچنین این نوع سرمایه گذاری خرد می تواند فرصت های چندوجهی را برای تمام نسل ها به وجود آورد که هر کدام اهداف مختلفی را برای مصرف کننده در پی خواهند داشت.

نیاز سرمایه اولیه پایین: با توجه به رشد سریع جمعیت و ایجاد اختلاف طبقاتی در سطح بسیار بالا، تمامی افراد تمایل دارند که به یک امنیت اقتصادی نسبی دست پیدا کنند. حال بازار آپارتمان های کوچک برای افراد مجرد و زوج های جوان یکی از بهترین گزینه ها برای دستیابی به این هدف کوتاه مدت اقتصادی است. همچنین برخی از کارشناسان معتقدند که این بازار می تواند سید سهام افراد را با سرمایه گذاری در بخش املاک و مستغلات متنوع کند.

سودآوری در حین سرمایه گذاری ایمن: اندازه و ماهیت این آپارتمان های کوچک به گونه ای است که هزینه کمتری را نیاز دارد و در عین حال سوددهی خوبی می تواند داشته باشد. این میزان سوددهی با توجه به هزینه صرف شده، از امنیت سرمایه گذاری بسیار بالایی نیز برخوردار است که نمی توان آن را نادیده گرفت. سود دوم این بازار هم مربوط به اجاره آن است که به دلیل پایین تر بودن، می تواند برای افرادی با درآمد پایین صرفه جویی اقتصادی را در برداشته باشد. با تمام این اوصاف برخی از کارشناسان و مسئولان دولتی در اروپا، توسعه بازار آپارتمان های کوچک و میکرو را چندان خوشایند نمی دانند و این روند صعودی را مانعی برای افزایش کیفیت سطح زندگی افراد و خانوارها عنوان کرده اند.



کلاف سردرگم خروج خودروهای فرسوده



● سید نواب حسینی منش

کارشناس حوزه معاینه فنی خودروها

فرسودگی خودروها یکی از موضوعات چالش برانگیز در زمینه آلودگی هوا است. اعداد و آمار نشان می دهد خودروها بازیگر نقش اول افزایش میزان آلاینده های هوا هستند. وقتی خودرویی به دلیل فرسودگی احتراق ناصحیح و نادرست داشته باشد حتی اگر از پاک ترین سوخت ها هم استفاده کند، باز هم آلودگی تولید می کند چون دلیل عمده تولید آلاینده ها، موضوع فرسودگی و خوردگی سیستم احتراق خودرو شامل سوپاپ، پیستون و سیلندر خودرو است و از مجموعه احتراقی که در قالب یک خودرو اتفاق می افتد، سن مشخصی در همه دنیا وجود دارد که این سن مشخص، بر اساس پیمایش تخمین زده می شود، اما از آنجا که در کشور ما ایران سیستم پیمایش را نمی توان به درستی اندازه گیری کرد، سال خودرو ملاک فرسودگی خودرو تعیین شده است اما در همه دنیا معیاری همچون پیمایش وجود دارد که از طریق سیستم دیاگ خودرو قابل تشخیص است یعنی اگر سیستم کیلومتر خودرو را هم دست کاری کرده باشند از طریق موتور خودرو، میزان کارکرد خودرو مشخص می شود و در عمل مشخص می شود که خودرو چقدر کارکرد داشته است. به طور میانگین می توانیم بگوییم که هر خودرو اگر سالانه ۲۵ هزار کیلومتر پیمایش داشته باشد و کیلومتر خودرو به ۲۰۰ هزار کیلومتر به بالا برسد ۸ سال از سن خودرو می گذرد و این خودرو فرسوده محسوب می شود.

خودروهای فرسوده در تمام دنیا که بیش از ۱۰ سال عمر کرده باشند، بدون قیمت هستند و در واقع جنسی مازاد محسوب می شوند و مالکان این خودروها باید برای بردن خودرو هم پول دهند، اما در ایران عکس این موضوع مطرح است و خودرو مثل قالی کرمان است به این معنی که اگر



۱۰ سال پیش ۷ میلیون تومان قیمت داشته اکنون باید برای خرید همان خودرو ۱۰۰ میلیون تومان پرداخت شود. بنابراین در همه دنیا خودرو به عنوان یک کالای مصرفی محسوب می‌شود که اگر بعد از ۲۰۰ هزار کیلومتر، پیمایشی مازاد داشته باشد خودرو از چرخه انتفاع ساقط می‌شود و می‌توان گفت که از گردونه چرخش کنار می‌رود. در کشور ما طرح خروج خودروهای فرسوده در قانون پیش‌بینی شده بود و طبق قانون هوای پاک دادن معاینه فنی به خودروهای فرسوده ممنوع است، اما این طرح به کلافی سردرگم تبدیل شده است و آخرین ضربه هم ابطال ماده ۸ قانون هوای پاک بود که اخیراً از سوی دیوان عدالت اداری صورت گرفت. بنابراین طرح خروج خودروهای فرسوده در ایران کلاف سردرگمی است که روز به روز پیچیده‌تر و بر سن فرسودگی خودروها در کشور افزوده می‌شود.

به اذعان کارشناسان روز به روز بر تعداد خودروهای فرسوده در کشور افزوده می‌شود و چه بسا خودروهای نو شماره هم نمی‌توانند استانداردهای سخت را پاس کنند یا معاینه فنی برتر را دریافت کنند. حتی اگر در معاینه فنی، محافظه کارانه برخورد شود، بسیاری از خودروها نمی‌توانند معاینه فنی را اخذ کنند؛ این مسئله در خودروهای فرسوده بیش از ۷۰ تا ۸۰ درصد است که در عمل نمی‌توانند معاینه فنی معمولی را پاس کنند. از طرفی هر اندازه هم که کیفیت سوخت ارتقا یابد و استاندارد یورو ۴ به یورو ۵ ارتقا پیدا کند اما در عمل به دلیل احتراق ناصحیح خودروها چرخه انتشار ذرات معلق و مونوکسید کربن حاصل از احتراق خودروها روز به روز

افزایش پیدا می‌کند و این رقم تصاعدی افزایش می‌یابد.

اکنون در کلانشهر تهران تعداد خودروهای فرسوده قریب به ۴۰۰ هزار خودروی فرسوده تخمین زده شده که عدد بزرگی است و اگر سالانه ۱۰۰ هزار خودرو را نوسازی کنیم عملاً چهار سال طول می‌کشد و این از عهده دولت‌ها خارج است چون فقط چهار سال طول می‌کشد که خودروهای فرسوده فعلی از رده خارج شود و در واقع طرح خروج خودروهای فرسوده تویی است که از این دولت به دولت‌های بعد پاس داده می‌شود و در نهایت می‌توان گفت که موضوع آلودگی هوای تهران به این سادگی‌ها هم قابل حل نخواهد بود.

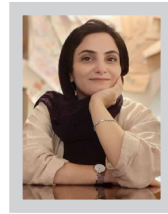
حال این سوال به ذهن می‌رسد که آیا سخت‌گیری در معاینه فنی می‌تواند راهکاری برای کاهش آلودگی هوا و راه حلی برای حل مشکل ابطال تعیین سن فرسودگی خودروها باشد؟ می‌توان گفت که سیستم معاینه فنی با سخت‌گیری‌هایی که اعمال می‌شود، می‌تواند اثرگذار باشد، اما این کار منوط به در نظر گرفتن شروطی است که همه خودروها به یک چشم دیده نشوند و با یک خط‌کش اندازه‌گیری نشوند به طور مثال اگر خودرویی فرسوده تشخیص داده می‌شود، این خودروی فرسوده حتماً باید در دوره زمانی مشخصی که کمتر از زمان تعیین شده برای سایر خودروها است، ملزم به گذراندن معاینه فنی باشد. اکنون خودرویی داریم که معاینه فنی را پاس می‌کند اما یک ماه بعد به روغن‌سوزی می‌افتد.

در واقع ملاک معاینه فنی برای خودروهای فرسوده باید در مدت زمان کوتاهی در نظر گرفته شود و اگر قرار باشد ملاک عمل میزان پیمایش خودرو و فرسودگی باشد، باید به صورت توأمان و کارشناسی شده بر روی آن بحث و بررسی شود. به طور مثال اگر تاکسی غیر فرسوده هر ۶ ماه یکبار باید معاینه فنی را پاس کند، تاکسی فرسوده باید هر سه ماه یکبار معاینه فنی را اخذ کند چون به این دلیل که هم مسئله پیمایش مطرح است و هم میزان احتراق خودرو بالاتر است و مشکلات عدیده‌ای به دلیل غیراستاندارد بودن این خودروها ایجاد می‌شود که باید مورد توجه قرار بگیرد و اگر به آن توجه شود معیار معاینه فنی برای خودروهای فرسوده می‌تواند ملاک عمل قرار بگیرد.

اما باز هم تاکید می‌کنم که معاینه فنی باید به طور دقیق مشخص شود و نباید برای همه خودروها یکسان باشد و باید استانداردهای خاصی اعمال شود که این مسئله نیازمند پروسه‌ای جداست و فکر می‌کنم اکنون سیستم معاینه فنی کشور به سمت کمیت رفته است و در قالب کیفی‌سازی مراکز معاینه فنی یکسان باید بیشتر تلاش شود.



بن بست طرح خروج خودروهای فرسوده



● آسیه اسحاقی

شاید تا چند سال گذشته فقط ۸ کلان شهر کشور بودند که خودروهای فرسوده در آن جولان می‌دادند، اما امروز تقریباً تمامی شهرهای بزرگ کشور از دست خودروهای فرسوده در آسایش نیستند و معابر این شهرها در قُرق اتوبوس، مینی‌بوس، تاکسی و خودروهای سواری شخصی فرسوده است. هر چند خودروهای فرسوده سهم پررنگی در آلودگی هوای کشور دارند، اما تلاش‌های چند ساله برای از رده خارج کردن خودروهای فرسوده راه به جایی نبرده است چون قرار بود طبق قانون پس از اینکه وسایل نقلیه به سن فرسودگی برسند از رده خارج شوند، اما با ابطال آیین نامه ماده ۸ قانون هوای پاک، آب پاکی برای اجرای این قانون بر روی دست متولیان ریخته شد تا خروج خودروهای فرسوده همچنان قابلیت اجرا نداشته باشد.

اسقاط خودروها یکی از مواردی است که در قانون هوای پاک صریحاً به آن اشاره شده است. طبق ماده ۱۱ آیین‌نامه ماده ۲ قانون هوای پاک، موتورسیکلت‌سازان کشور موظف شده بودند که در ازای تولید هر دستگاه موتور بنزینی نسبت به اسقاط یک دستگاه موتورسیکلت فرسوده اقدام کنند که متأسفانه این قانون برای یک سال به تعویق افتاد. همچنین در ماده ۸ این قانون، سن خودروهای فرسوده نیز تعیین شده است که اواخر تیرماه امسال آیین‌نامه ماده ۸ قانون هوای پاک با موضوع سن فرسودگی انواع وسایل نقلیه، بر اساس استعمال دیوان عدالت اداری از شورای نگهبان ابطال شد. علت ابطال این ماده قانون، شکایت فردی بود که بر اساس این آیین‌نامه باید خودروی تویوتا



لندکروز ۲۰ ساله خود را اسقاط می‌کرد و به دلیل ممانعت از این موضوع، علیه آیین‌نامه ماده ۸ قانون هوای پاک به دیوان عدالت اداری شکایت کرده بود. دیوان عدالت اداری نیز پس از شکایت این فرد از شورای نگهبان در این باره استعلام گرفت و در پی آن فقهای این شورا اعلام کردند که تعیین سن فرسودگی برای خودروها خلاف شرع است و آیین‌نامه ماده ۸ قانون هوای پاک باید باطل شود. دو دلیل شورای نگهبان برای ابطال این آیین‌نامه قانونی این بود که نمی‌توان با در نظر گرفتن حقوق عامه حق مالکیت افراد را سلب کرد و از سوی دیگر راهکارهای بهتری برای تعیین سن فرسودگی خودروها وجود دارد.

با مسعود تجریشی، معاون محیط زیست انسانی سازمان حفاظت محیط زیست که از ابتدا برای تدوین قانون هوای پاک نقش داشته است، درباره ضرورت خروج خودروهای فرسوده گفت‌وگو کرده‌ایم که در ادامه می‌خوانید:

آقای دکتر در ابتدا بفرمایید که خودروهای فرسوده چه نقشی در آلودگی هوای کشور دارند و اکنون چه تعداد خودروی فرسوده در کشور وجود دارد؟

قطعا تردد خودروهای فرسوده سهم بالایی در آلودگی هوای کشور به ویژه در کلانشهرها که تعداد خودروها زیاد است، دارند. در شهری همچون تهران ۷۰ درصد منابع متحرک که باعث ایجاد



آلودگی در شهر تهران می‌شود به اتوبوس و کامیون‌ها مربوط است و مابقی آلودگی به خودروهای شخصی و موتورسیکلت‌ها مربوط است که از این میزان، سهم موتورسیکلت از خودروهای شخصی بیشتر است. بنابراین قسمت عمده آلودگی هوای تهران یعنی ۵۰ درصد آلودگی به وسایل نقلیه سنگین همچون اتوبوس و کامیون مربوط است. تعداد خودروهای فرسوده هم مشخص است و باید گفت که ناوگان حمل و نقل در کشور به طور کل فرسوده است. به طوری که تا پایان امسال ۲۰۰ هزار تاکسی فرسوده در کشور داریم. از طرفی ۸۰ درصد وانت‌ها در کشور فرسوده هستند. فرسودگی مینی‌بوس‌ها بالای ۹۰ درصد است و ۶۰ درصد اتوبوس‌ها نیز دچار فرسودگی هستند. البته فرسودگی خودروهای سواری کمتر از سایر وسایل نقلیه است ولی در مجموع مقدار قابل توجهی وسیله فرسوده در کشور داریم که حالا حالاها در کشور تردد می‌کنند و سهم بالایی در آلودگی هوا دارند. به عنوان نمونه خودروهای پیکان به اندازه ۵ تا ۶ خودرویی که در داخل کشور تولید می‌شود آلودگی ایجاد می‌کند ضمن اینکه مصرف بنزین هم در این خودروهای فرسوده بالا است و دو برابر خودروهای غیرفرسوده و سالم، بنزین مصرف می‌کنند.

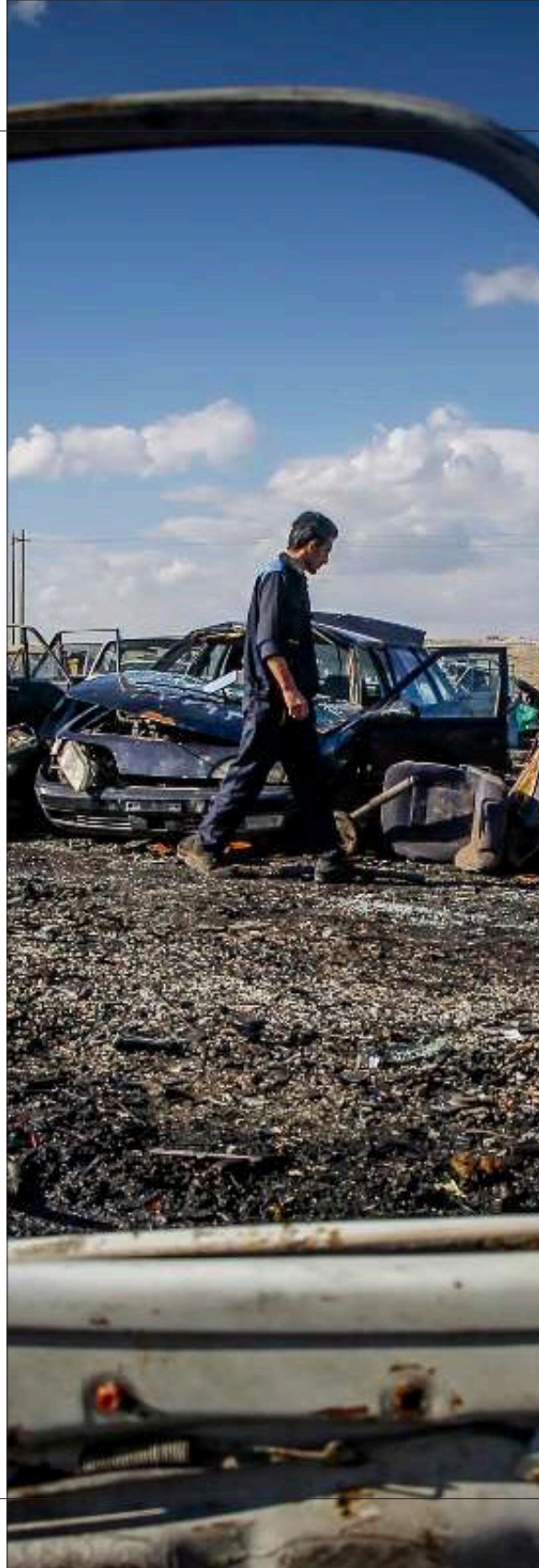
چرا برای از رده خارج شدن خودروهای فرسوده، سن فرسودگی تعیین شد و موارد دیگری در نظر گرفته نشده است؟

در همه کشورهای دنیا برای از رده خارج کردن خودروهای فرسوده تمهیداتی اتخاذ شده و در برخی کشورها سن فرسودگی تعیین شده است. همچنین در کشور ما نیز هنگام تدوین قانون هوای پاک، سن فرسودگی برای خروج خودروهای فرسوده تعیین شد

و در آیین‌نامه ماده ۸ قانون مذکور برای انواع وسایل نقلیه سن فرسودگی تعیین شد تا دستگاه‌های متولی الزام به اجرای قانون داشته باشند اما این موضوع از سوی دیوان عدالت اداری ابطال شد. در واقع بر اساس آیین‌نامه هیأت دولت خودروهای سواری شخصی با عمر ۲۵ سال، سواری دولتی با عمر ۱۵ سال، تاکسی با عمر ۱۰ سال، مینی‌بوس با عمر ۱۵ سال، اتوبوس اتوبوس شهری با عمر ۱۰ سال، اتوبوس برون‌شهری با ۱۵ سال، کامیون و کشنده با ۱۵ سال عمر، وانت با ۱۵ سال، موتورسیکلت با ۱۰ سال و سایر وسائل نقلیه با گذشت ۲۵ سال از تاریخ ساخت به عنوان خودروی فرسوده و از رده خارج محسوب می‌شوند. این در حالی است که در دولت یازدهم و طبق مصوبه هیات وزیران، خودروساز داخلی باید در ازای تولید هر خودرو با مصرف سوخت بالای ۸٫۵ لیتر، یک خودرو فرسوده از رده خارج می‌کرد.

ماده ۸ قانون هوای پاک به چه دلیلی ابطال شد؟

در واقع به دلیل شکایت یک فرد به دیوان عدالت اداری این ماده قانونی ابطال شد. به این علت که فرد مذکور برای خودروی خود که ۲۰ سال سن داشت، برگه معاینه فنی اخذ کرده بود و به این دلیل علیه آیین‌نامه ماده ۸ قانون هوای پاک به دیوان عدالت اداری شکایت کرده بود. دیوان عدالت اداری هم با استعلامی که از شورای نگهبان گرفته بود این موضوع را خلاف



شرع عنوان کردند و با در نظر گرفتن حق عامه رای به ابطال این ماده قانون دادند.
با توجه به اینکه ماده ۸ قانون هوای پاک لغو شده است، چه راهکاری به عنوان جایگزین برای خروج خودروهای فرسوده در نظر گرفته شده است؟

در دنیا به شخصی که دارای خودروی فرسوده است، کمک می‌کنند و با ارائه تسهیلات، خودروی فرسوده او را خریداری و خودروی نو تحویل می‌دهند. این روش‌ها و راهکارها در همه دنیا وجود دارد که به نظر می‌رسد اینجا هم باید رعایت شود. در ایران اما اکنون صورت مسئله فرق کرده است، ماده ۸ قانون هوای پاک سازمان محیط زیست را موظف کرده است که سن فرسودگی را مشخص کند و بر اساس این جدولی که تهیه شده سن فرسودگی خودروها در آن مشخص شد. به عنوان مثال برای تاکسی ۱۰ سال و خودروهای شخصی ۲۰ سال تعیین شد، اما با توجه به ابطال این ماده از قانون، دچار مشکل جدی در زمینه خروج خودروهای فرسوده شده‌ایم. چون یک بار فقه‌ای شورای نگهبان این قانون را تایید کردند و تاکید شد که باید سن فرسودگی داشته باشیم اما دیوان عدالت اداری اعلام کرد که این مصوبه غیرشرعی است. اکنون در تلاش هستیم تا با معاونت حقوقی مجلس این موضوع را پیگیری کنیم. در مجموع تابع قانون هستیم و هر چه قانون بگوید آن را انجام خواهیم داد. البته ممانعت از اسقاط خودروهای فرسوده به لحاظ حقوق عامه درست است چون هنوز خودرو می‌تواند حرکت کند اما قانون به ما گفته است که سن فرسودگی باید مشخص شود تا بر اساس آن اسقاط خودرو صورت بگیرد اما باید بدانیم زمانی که این وسیله نقلیه فرسوده به اجتماع ضرر می‌زند، رعایت حقوق فردی به طور مثال برای حفظ مالکیت یک نفر برای خودروی فرسوده مفهومی ندارد.

نکته‌ای که در اینجا مطرح است مسئله معاینه فنی است و به عنوان یک راهکار مطرح است و خودروهایی که بعد از ۲۰ سال هستند، هر ۶ ماه یکبار باید معاینه فنی شوند و بسیاری از کشورهای دنیا از این قاعده استفاده کرده‌اند و خودرو تا زمانی که می‌تواند معاینه فنی را پاس کند از رده خارج نمی‌شود اما نباید از ایمنی خودرو هم غافل بود چه کسی می‌تواند ایمنی خودروی فرسوده را از لحاظ فرسوده نبودن قطعات خودرو و آلاینده‌گی که ایجاد می‌کند تضمین کند؟ بسیاری از مطالعات در دنیا نشان داده است که حدود ۲۰ تا ۳۰ درصد ذرات معلق هوا ناشی از استهلاک خودروهای فرسوده است. از طرفی برای مثال در حال حاضر آلودگی هوا سالانه سبب مرگ ۳۰ هزار نفر در کشور می‌شود و ۲.۶ میلیارد دلار خسارت‌های اقتصادی وارد می‌کند که این‌ها نیز جز حقوق مردم است و در کل اسقاط خودروهای فرسوده می‌تواند در جهت حفظ حقوق عامه باشد.



مواردی همچون معاینه فنی در قانون هوای پاک دیده شده بود؟

بله مواردی از جمله معاینه فنی و مسئله ایمنی و استهلاک خودروها در قانون هوای پاک هم وجود دارد و زمانی که سن فرسودگی را تعیین می کردیم به مباحث ایمنی هم توجه شد و درباره خروج خودروهای فرسوده نیز راه کارهای لازم وجود دارد منتهی باید بررسی و ارائه شود. در زمینه معاینه فنی نکته ای که وجود دارد این است که صنعت گسترده ای هم برای اسقاط درست شده است و بیش از ۱۰۰ هزار نفر در این صنعت مشغول به کار هستند و اگر حق عامه را در نظر بگیریم، باید برای آنها هم چاره ای اندیشیده شود و حق و حقوق آنها هم مورد توجه قرار بگیرد. در نهایت هر تصمیمی هم که اتخاذ شود ما تابع قانون هستیم و دستورالعمل ها را اجرا خواهیم کرد که موارد مربوط به قانون سن فرسودگی خودرو مجدداً باید بازنگری شود.

آیا معاینه فنی می تواند ابزاری برای سلامت خودروها و مانعی برای خارج نشدن خودروهای فرسوده باشد؟

در مجموع باید گفت که معاینه فنی در کشور ضعیف است و اهرم نظارتی روی این موضوع نداریم بنابراین تا وقتی زیرساخت های معاینه فنی دقیق و نظارت بر آن تشدید نشده است، نمی توانیم برای تعیین شاخص اسقاط روی معاینه فنی حساب کنیم. اگر صرفاً معاینه فنی برای

تردد و فرسودگی مدنظر باشد، هیچ کدام از خودروهای در حال تردد در کشور فرسوده نخواهند بود.

آیا سازمان محیط زیست برای بازنگری در قانون هوای پاک به ویژه مباحث مربوط به سن فرسودگی خودروها برنامه‌ای دارد؟

فرآیند اسقاط نباید فقط به واسطه اعمال جریمه و عوارض عملی شود و باید علاوه بر افزایش هزینه‌های استفاده از وسایل نقلیه فرسوده، به طریقی میل و رغبت صاحبان این وسایل را برای اسقاط خودروهای خود بیشتر کرد. البته اکنون طرح اسقاط خودروهای فرسوده با بن بست مواجه شده است در صورتی که یکی از راهکارهای حل معضل آلودگی هوا باید خودروهای فرسوده از سطح شهرها جمع‌آوری شوند و از طرفی به آلودگی هوا توجه خاصی نمی‌شود و به راحتی امکان تردد خودروهای فرسوده در شهرها فراهم است. سازمان حفاظت محیط زیست اکنون در حال تدوین لایحه اصلاح قانون هوای پاک است. پیش از این یکی از موضوعات پیشنهادی اصلاح ماده ۸ قانون هوای پاک بود تا بتوان بین سن فرسودگی و اسقاط تفاوت قائل شویم. قرار است اصلاحاتی در قانون هوای پاک لحاظ شود و ما در سازمان حفاظت محیط زیست اکنون در حال تدوین لایحه اصلاح قانون هوای پاک است. پیش از این یکی از موضوعات پیشنهادی، اصلاح ماده ۸ قانون هوای پاک بود و می‌خواستیم تفاوتی بین سن فرسودگی و اسقاط قائل شویم. در زمینه اسقاط خودرو هم پیش از این نامه‌ای که به کمیسیون صنایع مجلس در خصوص طرح ساماندهی خودرو و ارسال نامه‌ای جداگانه به معاون اول رئیس جمهور در خصوص ساماندهی اسقاط خودروهای فرسوده نوشته شد که به نتیجه نرسید.

در نهایت می‌توان گفت که با توجه به افزایش منابع آلاینده، استفاده بیشتر مردم از ماشین شخصی، ابطال سن فرسودگی خودروها و افزایش اتوبوس‌های ناوگان خیلی نمی‌توان انتظار داشت به وضعیت مطلوب درباره آلودگی هوا رسید بنابراین ضرورت دارد که اقدامات جدی‌تری در این زمینه صورت بگیرد و قطعاً اگر فرآیند اسقاط خودروهای فرسوده اجرایی نشود سال به سال بر درصد فرسودگی ناوگان حمل و نقل در کشور افزوده می‌شود و به این ترتیب سهم آلودگی خودروها و همچنین آلودگی هوا نیز افزایش می‌یابد.



بررسی اجرای هنر همگانی در طرح های شهری ایران تامین زیرساخت ها در اولویت است

طرح سه بعدی خط کشی عابر پیاده در شهرهای ایران به صورت پایلوت اجرایی می شود. پیش از این طراحی سه بعدی خط کشی عابر پیاده در تعدادی از شهرهای دنیا با هدف جایگزینی سرعت گیرهای شهری اجرایی و نتایج جالب توجهی را به دنبال داشته است. هرچند برخی کارشناسان حوزه ترافیک معتقدند اجرای این طرح در خیابان های شهرهای ایران بدون توجه به تامین زیرساخت های آن امکان پذیر نیست.

کاوه عین الهی، کارشناس ارشد طراحی شهری دانشگاه شهید بهشتی در خصوص طراحی سه بعدی خط عابر پیاده با بیان این که حرکت هایی از این جنس به نوعی پابلیک آرت محسوب می شوند، گفت: اگر پابلیک آرت در جایگاه و الگوی مناسب فرهنگی به درستی قرار نگیرد نمی تواند عملکرد موفق داشته باشد؛ چراکه هر بستری مناسب اجرا این طرح نیست و ممکن است اجرای یک طرح جذاب در یک بستر نامناسب منجر به ایجاد نتایج ناموفق در سطح معابر شهر شود.

عین الهی افزود: بستر مناسب پابلیک آرت باید از پیش اندیشیده و طراحی شده باشد یا این که یک امکان سنجی در سطح شهر همانند شهر تهران یا سایر شهرهای بزرگ کشور انجام شود؛ پیاده روها، حجم جمعیت، طیف سنی مخاطبان و... همگی بررسی شود تا شرایط مناسب برای اجرا پابلیک آرت یا هنر همگانی فراهم شود.





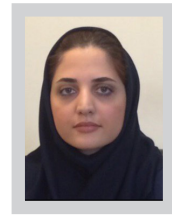
به گفته این کارشناس ارشد طراحی شهری، این هنر همگانی با پابلیک آرت شرایط خاصی دارد، مثلاً در بسیاری کشورها برای یک گروه سنی خاص و فقط برای کودکان اجرا می‌شود. در برخی از فضاها البته همه شمول‌تر است به این معنا که بزرگسال‌ها هم با آن ارتباط برقرار می‌کنند. در نتیجه از یک طرف مخاطب باید مشخص شود و از طرف دیگر فضا اجرا طرح باید مشخص باشد، چرا که باید یک سری ویژگی‌ها را داشته باشد.

وی با تأکید بر این که نمی‌توان به صورت عام این کار را رد یا تأیید کرد، گفت: طرح‌های اینچنینی باید در بستری مناسب مورد ارزیابی قرار بگیرد. اما اگر سؤال این است که اجرای این طرح در سطح شهرهای کشور مناسب یا غیرمناسب است باید گفت که می‌شود نقاطی را به عنوان پایلوت مشخص و این طرح را در آن مناطق اجرا کرد اما این کار پایلوت هم باید موقت باشد. باید توجه داشت که برخی از طرح‌ها سه بعدی موقتی و البته برخی به راحتی قابل پاک کردن نیستند.

عین‌الهی مخاطب‌شناسی، مکان‌شناسی و ... را از جمله بسترهای مهم اجرا این طرح دانست و اظهار کرد: در بسیاری مواقع این هنرهای همگانی پیام‌های سیاسی و اجتماعی دارند. در نتیجه این که پیام سیاسی یا اجتماعی در کجا شهر باشد، بسیار مهم است. اما در شهری همانند تهران می‌توان در فضاها و حوزه‌های مناسب این طرح را مورد آزمایش قرار داد.

این کارشناس شهری در پاسخ به این سؤال که طرح‌های سه بعدی در محلات یک شهر و حتی شهرها با یکدیگر متفاوت است، تأکید کرد: قطعاً طرح‌ها محلات و شهرها با هم متفاوت بوده. بحث فرهنگی و مخاطب‌شناسی باعث می‌شود که طرح سه بعدی در محلات مختلف متفاوت باشد. رنگ‌هایی که انتخاب می‌شود با فضا باید همخوانی داشته باشد و تمامی جهات آن باید سنجیده شود تا یک طرح موفق یا ناموفق باشد. عین‌الهی در مورد کلیت طرح و قابلیت آن برای شهرها یادآور شد: اساساً طرح‌هایی از این جنس به نظر من بنا به ضرورت نیست و بیشتر یک آپشن یا ویژگی است که به یک شهر یا محله اضافه می‌شود. این کارشناس حوزه طراحی شهری تصریح کرد: اگر فضای یک شهر به لحاظ منظر، رنگ و ... کیفیت خیلی مناسبی داشت اجرا طرح سه بعدی هم مناسب خواهد بود. وقتی که بسترهای اولیه شهر مثل پیاده‌روها که حتی برای پیاده‌روی هم مناسب نیست، مهیا نبوده، در نتیجه نمی‌توان از هنر همگانی و آن هنر سه بعدی صحبت کرد. تنها اگر جایی مناسب باشد متناسب با شرایط می‌توان به صورت پایلوت طرحی را پیاده کرد. عین‌الهی با اشاره به اجرا طرح خط عابر پیاده سه بعدی، گفت: اصفهان یک شهر توریستی متفاوت با مخاطبان متفاوت است. هنرهای پابلیک آرت هم بیشتر در شهرهای توریستی پیاده می‌شود تا مخاطب را جذب و در یک فضا نگه دارد و از کنار آن حتی یک سودآوری اقتصادی هم داشته باشد، اما در شهری همچون تهران با وضعیت منظر کنونی ضرورت ندارد.

جایگزین سرعت گیرهای شهری در قامت یک طرح سه بعدی



● شیمنا نصیری

مدیران کلانشهرهای بزرگ دنیا طی چند سال اخیر از طرح تازه ای برای تعیین مسیر عابران پیاده در خیابان های شهر رونمایی کرده اند. طراحی خطوط سه بعدی عابر پیاده طرحی نوین برای جلب توجه عابران پیاده در محیط های عمومی شهر است که از سال ۲۰۱۸ میلادی در برخی از شهرهای جهان از سوی مدیران شهری در حال اجرا است.

مدیران شهری کلانشهرهای بزرگ دنیا هدف از اجرای این طرح را جلب توجه هرچه بیشتر رانندگان به تقاطع ها و مسیرهای عبور عابران پیاده اعلام کرده اند، با وجود اینکه بسیاری از کشورها این طرح را اجرا کردند، اما هنوز اثبات قطعی در مورد این پروژه وجود ندارد و به صورت آزمایشی به اجرا درآمده است.

در واقع می توان گفت که این خطوط سه بعدی عابر پیاده باعث ایجاد یک توهم نوری در ذهن رانندگان می شود و سرعت حرکت آن ها را کاهش می دهد. بنابراین به نوعی ایمنی و امنیت در آن خیابان افزایش می یابد و عابران پیاده امنیت خاطر بیشتری خواهند داشت. البته نوع طراحی برجسته این خطوط به ایجاد جذابیت در نمای شهری نیز کمک می کند و می تواند توجه رانندگان و عابران پیاده را همزمان جلب کند که این توجه در نهایت به افزایش ایمنی در خیابان های شهر کمک شایانی خواهد کرد.

نخستین خطوط عابر پیاده سه بعدی در هندوستان و شهر دهلی نو ایجاد شد که پس از آن، کشورهای اروپایی همچون ایسلند، آلمان و فرانسه اقدام به اجرای این طرح کردند. در حال حاضر نیز تعدادی از کشورها همچون چین، هند، ایرلند و اسپانیا از این گذرگاه های سه بعدی در تعداد محدودی از خیابان های شهری خود استفاده کرده و موفق شده اند تا اندازه ای به کنترل سرعت خودروها کمک کنند.



برخی از کارشناسان و مقامات شهری در این شهرهای اروپایی معتقدند: این خطوط سه بعدی عابر پیاده می توانند جایگزین مناسبی برای سرعت گیرهای درون شهری باشند تا جاییکه حرکت خودروهای سنگین را نیز تحت کنترل قرار دهند.

این در حالی است که در ماه می سال ۲۰۱۹ میلادی نخستین خط عابر پیاده سه بعدی در آلمان و منطقه تورینگن اجرا شد که پس از مدت زمان کوتاهی به طور کامل برداشته شد. مشخص شد که نقاشی این خطوط سه بعدی مفاد قانون بزرگراه و شهری منطقه را نقض می کند و به همین دلیل به سرعت دستور برداشتن و پاک شدن خطوط ارائه داده شد.

بنابراین می توان گفت اجرای این طرح هنوز در چارچوب های رسمی و قوانین شهری در کشورهای مختلف جهان قرار نگرفته و به همین دلیل تمام کشورها به صورت کامل آن را اجرایی نکرده اند. از این رو می توان گفت این طرح شهری هنوز در جهان با تکلیف بوده و نمی توان با قطعیت در مورد آن صحبت کرد.

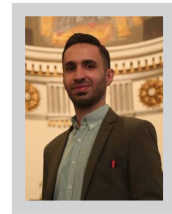


در این میان یکی از کارشناسان ترافیک و ایمنی تصادفات جاده ای لندن در مورد طراحی سه بعدی خطوط عابر پیاده معتقد است: «در حال حاضر دشوار است بگوییم این پروژه می تواند صد درصد مفید باشد و لازم است که در تمام شهرها اجرایی شود. زیرا این خطوط در حین اینکه یک توهم نوری برای رانندگان ایجاد می کند، ممکن است که حواس مردم را نیز پرت کند و به درستی از روی خطوط عبور نکند و این امر سرانجام می تواند خطرات جدی تری را به دنبال داشته باشد. به نظر من باید به فکر طراحی و اجرای خطوط عابر پیاده هوشمند باشیم که این امر هم به توسعه هوشمندسازی شهرها کمک شایانی می کند و هم می تواند سطح ایمنی و امنیت را برای رانندگان و عابران پیاده به صورت همزمان تا بیش از ۸۵ درصد افزایش دهد.»

با این وجود برخی دیگر از کارشناسان هم معتقدند که این خطوط سه بعدی عابر پیاده به دلیل تنوع طراحی و برجستگی که دارند، می توانند مسیر حرکت عابران پیاده را هر چه بهتر نمایان سازند و آن ها را در جهت درست حرکت دهند که این امر خود به تنهایی برای کاهش خطرات ناشی از تصادف بسیار مفید خواهد بود.



معین التجار بوشهری؛ احیا کننده نام و هویت خلیج فارس



● سجاد عسگری

دبیر کمیته پیگیری خانه های تاریخی شهر تهران

۷۴

حاج محمدآقا بوشهری ملقب به معین التجار و مشهور به حاج محمد دشتی، در سال ۱۲۳۸ ش در بوشهر تولد یافت. پدرش حاج محمد رحیم دهدشتی از تجار و اعیان بوشهر اصالتاً از اهالی شهرستان کهگیلویه بود که به دلیل فقر و تنگدستی از دهدشت راهی بوشهر می شود و در آنجا ابتدا حجره ای راه اندازی می کند ولی در انتها از تجار برجسته جنوب کشور می شود.

حاج محمدآقا پس از انجام تحصیلات مقدماتی در حجره پدرش مشغول کار شد. پس از آن که مدتی در نزد پدر خود به بازرگانی اشتغال داشت، ناگهان پدرش ورشکسته شد و کلیه دارائی او بدست طلبکاران افتاد و ناگزیر پدر و پسر جلای وطن کردند. حاج محمدآقا مدتی در نجف در حرم حضرت امیر به شغل کفش داری زوآر مشغول بود. سپس به بوشهر بازگشت و در دستگاه حاج محمد مهدی ملک التجار مشغول کار شد و اندوخته ای برای خود فراهم ساخت. در سال ۱۲۶۶ به بغداد رفت و حجره ای دائر نموده به کار تجارت پرداخت و تدریجاً کار بازرگانی او رونق گرفت.

خواهر حاج محمد به ازدواج عبدالمحمد، ملک التجار بوشهری، از تجار قدرتمند و متنفذ ایران درآمد بود. وقتی حاج عبدالمحمد در سال ۱۲۶۹ قمری وفات نمود وارثی نداشت و نصف اموال و دارایی خود را به همسر خود، ملکی جان بخشید. به دلیل نفوذ و اقتدار محمدعلی ملک التجار دوم، برادرزاده حاج محمد، ملکی جان توان استفاده از دارایی موروثی را نداشت، از این رو تمام اموال و دارایی و میراث خود را به حاج



محمدعلی معین التجار، برادرزاده خویش بخشید. پس از وفات محمدعلی ملک التجار در سال ۱۲۹۵ قمری، چون وی هم فرزندی نداشت، برادرزاده حاج محمدمهدی معروف به ملک التجار سوم فرزند حاج بابا صاحب، تاجر بوشهری جانشین وی شد. در همین زمان معین التجار به بوشهر آمد، از ملک التجار سوم، حدود چهارصد هزار روپیه سهم ملکی جان را گرفت و در کنار وی به امر تجارت پرداخت. به همراه ایشان به اروپا و مکه مکرمه و عتبات عالیات مسافرت نمود. در این سفرها دارایی زیادی به دست آورد و کم کم ثروتمند گردید. او قدرت اقتصادی بالایی پیدا کرد و عنوان شخصیت و مقام اقتصادی درجه اول بوشهر را صاحب شد.

معین التجار از همان ابتدا انسان دوراندیش و باکفایتی بود، چنانکه به نوشته سدیدالسلطنه «در عقل و حزم و تدبیر و کفایت و دوراندیشی از همگنان پیش و در وجود و فطانت از امثال و اقربان بیش، از اشخاص درجه اول محسوب می شود، منصب سرتیپی و هزار تومان موجب از دولت دارد و در بندرات ناصری مستعمرات دارند.»

معین التجار با هوش و ذکاوتی که داشت به مرور زمان قدرتمند شد و سرمایه زیادی به دست آورد و در سایه تلاش و کوششی مستمر در مدت هشت سال (۱۳۱۷ تا ۱۳۲۵ ق.) در شوال ۱۳۲۵ به مقام رئیس التجاری بوشهر رسید. او اقتصاد جنوب ایران را به طور کامل در دست گرفت، تا آنجا که به «سلطان اقتصاد جنوب» ملقب گردید. ثروت واقعی او در اطراف اهواز و خلیج فارس سر به یک میلیون تومان می زد.

معین التجار با قدرت بالای اقتصادی، تجارت داخلی و خارجی جنوب ایران را در دست گرفت و با هند

و لندن رابطه تجاری برقرار ساخت. معین التجار که در عهد قاجار از جمله سرمایه داران تجاری نوظهور ایران محسوب می شد، در تشکیلات اقتصادی و سیاسی آن دوره و پس از آن، نفوذ و مشارکت فعال داشت.

یکی از نهادهای اقتصادی عصر ناصری «مجلس وکلای تجار» بود که در سال ۱۳۰۱ ق. در تهران تأسیس شد و بعد شاخه های آن، در همه ولایات گسترش یافت. این مجلس نخستین تشکل اقتصادی با خصلت سیاسی بود که پیش از مشروطیت از نمایندگان منتخب تجار و به ابتکار خود آنان به وجود آمده بود. در این مجلس خود شاه یا صدراعظم و نیز وزیر تجارت به همراه تجار بزرگ برای تصمیم گیری در مسائل مختلف شرکت می کردند که علاوه بر تهران در اکثر شهرهای بزرگ ایران شعبه داشت و گویا حکومت از آن مجلس حمایت می کرد. وکلای تجار خود را نماینده اراده مردم می دانستند و بر این باور بودند که وکلای مردم هستند و برخی از آنان چون معین التجار از وام دهندگان حکومت قاجار و از پیشگامان توسعه و ترقی مملکت محسوب می شدند و برای ایستادگی در مقابل زورگویی حکومت، شاخص بودند. گرچه رویکرد آنان بیشتر طبقه ای و به خاطر منافع خویش و طبقه شان بود، ولی دستگاه کهنه حاکمیت را پذیرا نبودند. همچنین این بازرگانان به همبستگی صنفی خود حساس بودند و اعتقاد داشتند که اتفاق تجار «توافق است با جمیع ممالک محروسه به سبب اینکه رشته تجار به یکدیگر بسته بود.» با توجه به تسلط حکومت قاجار و دستگاه ظل السلطانی که با هرگونه تغییر و مخالفتی مبارزه می کرد، سرانجام مجلس وکلای تجار تعطیل شد، ولی «مجلس تجارت» بدون آنکه ماهیت رسمی وکلای تجار با آن اختیارات گسترده را داشته باشد، همچنان برقرار بود. با وجود این، رشته صنفی تجار از هم پاره نشد و بازرگانان، با هوشیاری اجتماعی به حیات اقتصادی و سیاسی خود ادامه دادند. برخی عناصر بانفوذ تجار مانند معین التجار با فعالیت در شرکت های تجاری که از این پس برپا داشتند، به مبارزه علیه استعمار غرب ادامه دادند. معین التجار در دستگاه ناصرالدین شاه از قدرت و نفوذ زیادی برخوردار بود و توانست از این جایگاه خود استفاده کرده و امتیازات زیادی بگیرد که از جمله آنها امتیاز «کمپانی ناصری» بود که در ۷ رمضان ۱۳۰۷ ق/ ۲۸ آوریل ۱۸۹۰ م. به او داد و وی را به ظاهر شریک در امتیاز کشتیرانی کارون کرد؛ چنان که بنا به نوشته لیتن: «آنچه که انگلستان توانست به دست آورد، موافقت شاه با مذاکرات مربوط به شناسایی آزادی کشتیرانی برای کلیه کشورهای دوست بود. اما قبل از اینکه این اجازه نامه منتشر شود، شاه به یکی از نزدیکانش یعنی حاجی معین التجار که مقیم تهران و از اهالی بوشهر بود، دستور تأسیس شرکت ایران ناصری را داد». بنابراین ناصرالدین شاه طی فرمانی مهم مفاد امتیازنامه کمپانی ناصری را تشریح و انگیزه واگذاری آن را در «آبادی و ترقی کشور» برشمرد و گفت: «از



آنجا که سد اهواز از برابر عموم ملل آزاد شده، دولت ما نیز محض افتخار ملت ایران، بخش بالای سد تا شوشتر و دزفول را مخصوص رعایای دولت خودمان قرار داده و چون مقرب الخاقان، حاجی آقا محمد معین التجار، دارنده کمپانی ناصری بود این امتیاز به وی مفوض گردید.

بدین روال جهت ساختن بنای بندر در خرمشهر (محمره) در ده هزار ذراع زمین متصل به گمرکخانه به رایگان در اختیار آن کمپانی نهاده شد، با شرایطی چند. اول اینکه حاجی با گماشتگان دولت انگلیس همکاری کند، یعنی مطابق نقشه کمپانی لینچ که از دیرباز امتیاز کشتیرانی در رودخانه کارون را داشت. البته کمپانی می بایست «از قرار ده یک و نیم در سال» به حاجی کرایه دهد. تعمیرات برعهده حاجی باشد، اما کار اسکله خرمشهر و ساختن آن را دولت قوی شوکت برعهده گیرد. برای اینکه کشتی ها در این «بندر مبارک ناصری» لنگر اندازند و کارکنان کشتی ها به راحتی و سهولت در خشکی پیاده شوند، معین التجار می بایست یک اسکله، یک کاروانسرا و دکاکین به قدر ضرورت بسازد؛ در رابطه با مال التجاره کشتی ها، از بابت «بار، عدلی یک شاهی» و از بابت قماش، «عدلی صد دینار» بگیرند و البته «حجاج و زوار را معاف دارند»؛ کمپانی ناصری ملزم بود یک خط آهن به همراه تراموای هم بکشد تا کالاهای داخله و خارجه زودتر به مقصد برسند؛ از بندر ناصری تا شوشتر امتیاز آمد و شد کشتی ها در جهت حمل و نقل مال التجاره داخله و خارجه به حاجی واگذار شد. اگر کشتی کم می آمد، کمپانی برعهده می گرفت که بر عدد جهازات خود بیفزاید. نیز از خرمشهر تا بندر ناصری، کمپانی از مزیت دادوستد و شراکت با سایر کمپانی ها بهره مند شد؛ بنا شد بندر شلبلی که در دو فرسخی شوشتر و لنگرگاه کشتی ها بود لایروبی شود، زیرا به واسطه تل های ریگ که در رود کارون انباشته بود، کشتی ها به سختی رفت و آمد می کردند. همچنین کمپانی ناصری امتیاز ساختن راه شوسه از بندر شلبلی تا شوشتر را نیز از ناصرالدین شاه گرفت و بنا شد رفت و آمد این مسیرها را هموار سازد، خرابی ها را تعمیر کند و از بابت اجرت بار، از قرار خرواری ۲ قران بپردازد.

ده سال پس از تاریخ احداث بنا در بندر ناصری، می بایست همه حق الارض اسکله ها و مال التجاره به کمپانی ناصری برسد و کمپانی از قرار صدی پنچ به دولت علیه مالیات بدهد؛ امتیاز معدن زغال سنگ هم که پیش از این مرحوم حسین قلی ایلخانی کشف کرد، به همین کمپانی واگذار گردید؛ شاه در پایان فرمان تاکید نمود که حاج محمد معین التجار حق واگذاری امتیاز به دیگری را ندارد، در صورتی که در همان ماه های نخستین، کمپانی ناصری با برادران لینچ شریک شد. پس هدف شاه این بود که معین التجار می بایست به همان شراکت بسنده کند و نیز هوای شراکت به سر دیگران راه ندهد. یکی از نتایج این قرارداد آن بود که کمپانی ناصری و برادران لینچ راه را برای امتیاز نفت شوشتر که همزمان بسته شد، هموار کردند.

کمپانی ناصری به مرور زمان قدرتمند شد، به طوری که حدود سال ۱۳۳۰ ق/ ۱۹۱۱ م تعداد کشتی های آن به ۱۸ فروند رسید که بین بوشهر و جده رفت و آمد می کردند. از جمله اسامی کشتی های کمپانی می توان مظفری، همایون، خسرو، اسلامی، رحمان و حسینی را نام برد. یکی دیگر از کمپانی هایی که توسط معین التجار و با مشارکت عده ای از بازرگانان معتبر بوشهر در اوایل سده چهاردهم هجری قمری (۱۳۰۲ ق/ ۱۸۸۳ م) برای انجام امور تجارت داخلی و خارجی، به خصوص تجارت با اروپا تاسیس شد، «کمپانی تجاری ایران» بود که در ده هزار سهام از قرار هر سهم یکصد روپیه سکه و کلا مبلغ ده لک روپیه یعنی یک میلیون روپیه و حدود سیصد و پنجاه هزار تومان سکه انتشار داد. این کمپانی در مجلس تجارت بوشهر به ثبت رسید. با توجه به امتیازاتی که معین التجار در دوره ناصری به دست آورد، از چنان قدرت اقتصادی و سیاسی برخوردار گردید که بر هیات دولت نفوذ کامل پیدا کرد. او مانند موسسات اعتباری اروپا در سده های هجدهم و نوزدهم عمل پرداخت و مقرر مرسوم وزرا و رجال بزرگ مملکتی و درباریان را به کرات انجام می داد.

یکی دیگر از اقدامات معین التجار در اواخر عهد ناصری قراردادی بود که با کمپانی بوهن در سال ۱۳۱۳ قمری منعقد نمود. براساس آن قرارداد، املاک خود در بندر ناصری را که شامل حمام، اسکله، کاروانسرا، مسافر خانه، راسته بازار، انبارهای جلوی اسکله، خانه و اراضی دیگر بود، نزد کمپانی بوهن، در ازای ۱۲ هزار پوند انگلیسی، به وثیقه گذاشت و پس از پرداخت پول با تنزیل صدی پنج املاک را از قید رهن آزاد کرد.

دوره انقلاب مشروطه

معین التجار در دوره مظفرالدین شاه هم در تحولات سیاسی-اقتصادی ایران حضور فعالی داشت. در این زمان تجار سراسر کشور و از جمله بوشهر سعی کردند با اتحاد برای کسب منافع بیشتر با تصمیمات استبدادی حکومت مخالفت نمایند. از جمله یک بار در نیمه سال ۱۳۱۷ ق/ ۱۸۹۹ م. که حکومت در قوانین و تعرفه های گمرکی تغییراتی به این قرار ایجاد کرد که مالیات گمرکی را از صدی دو درصد به صدی پنج درصد برساند، تجار بوشهر با تجار شهرهای بزرگی چون تهران، مشهد، اصفهان، تبریز و شیراز همدست شدند و مخالفت خود را با این تعرفه جدید اعلام کردند. اگرچه سرانجام تجار، قوانین تعرفه ای جدید را پذیرفتند و تجار بزرگی چون معین التجار کالاهای خود را طبق تعرفه جدید از گمرک ترخیص کردند؛ ولی به خاطر حفظ منافع خویش هم که شده بود، با هم متحد و قبل از مشروطه حضور فعالی از خود به نمایش گذاشتند.

معین التجار در دوره مشروطه که از قدرت بالای اقتصادی و سیاسی برخوردار بود و به علت مخالفت با قوام الملک شیرازی در سال ۱۲۷۷ به تهران آمد و قریب سی هزار متر از باغ لاله زار را که امروز حد فاصل بین خیابان های سعدی جنوبی و لاله زار می باشد را از ناصرالدین شاه خریداری کرد و در آن چندین عمارت

یگانه وطن پرستان نامی و معارف خواهان حقیقی آقایان حاج معین التجاره بوشهری و آقای حاج حسین آقای امین دارالضرب



مرحوم حاج محمد اسماعیل معقاره

که حسن خدمات آنان بملک و ملت اظهر من الشمس است البته دولت و ملت از خدمات وفیره و زحمات کثیره این دو وجود محترم که سبب افتخار ایران و ایرانیان گردیده بخوبی مستحضر و لازم بتوضیح نخواهد بود اگر چه از گوشه و کنار شنیده می شود که این دو وجود غیر تمند ایرانی دوست

دست از دنباله خدمات غیرت ریزانه برداشته اند و حال آنکه چنین نیست ما در شماره های آینده بشرح خدمات و تأسیسات خبریه و دوایر و اداره جات جدید که در این آب و خاک بنا و تأسیس کرده اند می پردازیم تجارت محترم و متمولین ایران باین دو وجود غیرت نمود که سبب احیای ملک و ملتند تاسی بنمایند

با شکوه بنیاد نهاد و کلیه اثاثیه و لوازم آن را از خارج وارد کرد و هر کدام از آن بناها را به یکی از فرزندان خود بخشید به طوری که در تهران هیچ بنائی به شکوه و زیبایی بناهای حاج معین التجار در آن تاریخ وجود نداشت.

یکی از نشانه های قدرتمندی و نفوذ بالای معین التجار در عصر مظفری این بود که همانند عصر ناصری در سال ۱۲۷۹ در سفر اول مظفرالدین شاه به اروپا، دوباره توانست امتیاز فروش خاک سرخ جزیره هرمز را از پادشاه بگیرد. به همین منظور، وی قسمتی از سرمایه خود را در معادن خاک سرخ سرمایه گذاری کرد و در این راستا، برای صدور و فروش کک و اکسید سنگ و خاک سرخ هرمز با شرکت های مختلف خارجی از جمله انگلیسی ها همکاری داشت. طبق گزارش های کاکس، معین التجار در ماه نوامبر ۱۹۰۵ م/ ۱۳۲۳ ق. در حالی که یک مهندس انگلیسی به نام مک کروینیک او را همراهی می کرد، از اروپا وارد خلیج فارس شد. آنها از جزایر هرمز و قشم دیدن کردند. معین التجار در این زمان از وزیر مختار انگلیس خواست از ایستگاه انگلستان برای انبار کردن اکسید قرمز استفاده کند که با خواسته او موافقت نکردید.

پس از پیروزی انقلاب مشروطه و تشکیل مجلس شورا، معین التجار یکی از نمایندگان تجار بود که وارد مجلس اول (۱۷ مهرماه ۱۲۸۵ ش/ ۱۷ اکتبر ۱۹۰۶ م) شد و از چهره های شاخص، متنفذ و شجاع مجلس به حساب می آمد. از اقدامات معین التجار که از نفوذ و درایت او حکایت دارد، مخالفت با لایحه دولت مبنی بر استقراض از دولت های روس و انگلیس است که طرح آن در روسیه و لایحه آن در انگلستان به تصویب رسیده بود.

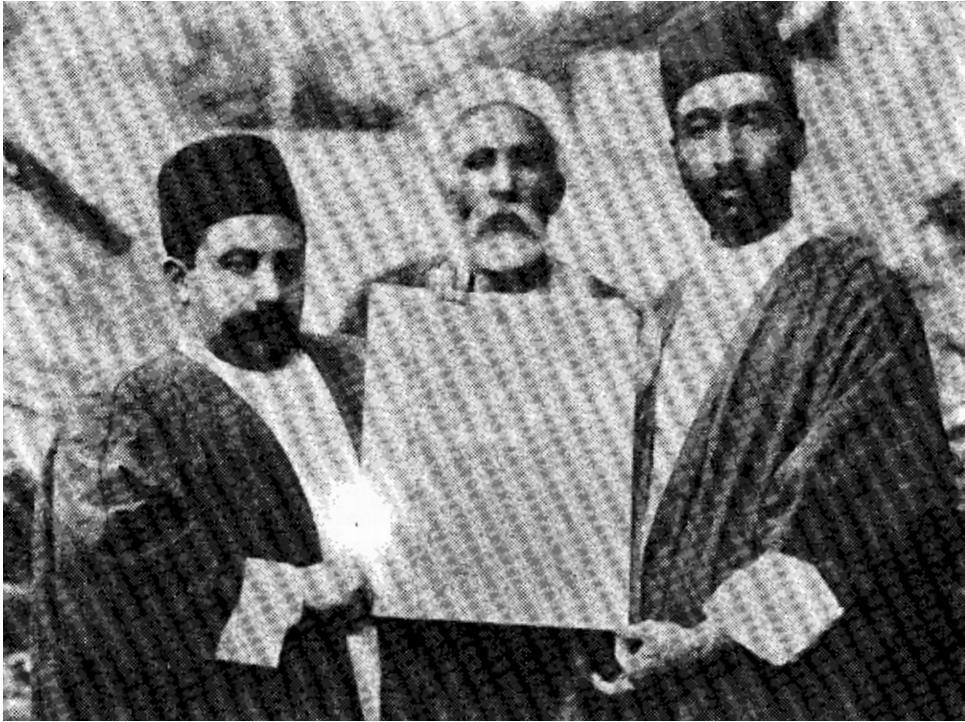
ماجرا بدین قرار بود که در روزهای آغاز کار مجلس اول و در جلسه روز ۲۲ رمضان ۱۳۲۶ قمری مخبرالسلطنه از طرف مشیرالدوله صدراعظم، لایحه استقراض وام از روس و انگلیس را به مجلس آورد. اولین شرط پرداخت وام یاد شده این بود که دولت ایران آن را با نظر روس و انگلیس به مصرف برساند. دولت آزاد نبود که محل و مصرف این وام را تعیین نماید. قرار بود چهار کرویر تومان (دو میلیون تومان) این وام در مدت بسیار کوتاهی به دولت ایران پرداخت شود. وثیقه این وام هم بسیار سنگین بود یعنی گمرکات شمال در اختیار دولت روس و پستخانه در اختیار دولت انگلیس قرار می گرفت و در قرارداد قید شده بود در صورتی که وثیقه وام انگلیس کافی نباشد، گمرکات بنادر خلیج فارس نیز ضمیمه پستخانه و تلگرافخانه شود. بهره وام هم از قرار صدی هفت پیش بینی شده بود. پس از ارائه گزارش و دفاع از لایحه یاد شده توسط مخبرالسلطنه و مذاکرات نمایندگان پیرامون آن، صنایع الدوله، رئیس مجلس از طبقات مختلف نمایندگان نظرخواهی کرد. ابتدا از طبقه تجار رای خواسته شد. حاج محمد معین التجار به نمایندگی تجار به ایراد سخنرانی پرداخت و مخالفت صریح

خود را با آن لایحه اعلام کرد. قسمتی از سخنرانی وی بدین قرار است: «من مخالف این لایحه دولت هستم و مواد آن را مضر به حال کشور و مردم می دانم. من نمی دانم چرا اصولاً دولت مقروض است. شاهزاده اتابک افتخار می کرد و جمع و خرج دولت را تعدیل نموده و ششصد هزار تومان هم اضافه دارد که نزد تومانیانس گذاشته است. ما تا این درجه اتابک را دروغگو و بی اطلاع و یاوه سرا نمی دانستیم. باید دولت هزینه و درآمد سه سال اخیر را به مجلس بفرستد تا آن را از روی دقت رسیدگی کنیم. پس از رسیدگی اگر معلوم شود دولت بدهکار است و باید به او کمک شود البته باید ملت کار دولت را راه بباندازد ولی نه آنکه از روس و انگلیس قرض کند، آن هم با این شرایط ننگین و سخت. ما نباید برای چهار کرور تومان مملکت را تسلیم خارجی ها کنیم.» پس از پایان یافتن سخنان معین التجار، همه و ولوله عجیبی در مجلس افتاد و سخنان او را مورد تایید قرار دادند. سرانجام لایحه مزبور مورد تصویب قرار نگرفت و این اقدام از جمله خدمات مفید و مهم مجلس اول بود. در کتاب نارنجی که اسناد مربوط به وزارت خارجه روسیه است، در این زمینه چنین آمده: «حاج آقا محمد معین التجار بوشهری از بازرگانان سرشناس و آبرومند، نخستین کسی بود که با دریافت وام از روسیه مخالفت کرد.» از اقدامات مهم دیگر معین التجار در مجلس اول پس از مبارزه با لایحه استقراض از روس، تلاش در جهت تاسیس «بانک ملی» بود که سرانجام با همکاری سایر نمایندگان در جلسه روز هشتم شوال ۱۳۲۴ قمری تاسیس بانک ملی در صحن مجلس اعلام و در ذی حجه ۱۳۲۴ ق. ۱۹۰۵ م. فرمان تاسیس آن مشتمل بر دوازده فصل صادر گردید. شاید بتوان گفت معین التجار بوشهری پدر حمایت از کار و سرمایه ایرانی است و ایده پرداز و پدر معنوی نخستین بانک ایرانی که امروز به نام بانک سپه معروف است، آن هم با سرمایه ایرانی در راستای حمایت از تولیدات داخلی، معین التجار بوشهری است.

یکی دیگر از فعالیت های اقتصادی معین التجار گرایش به زمین داری و خرید املاک بود و برای کسب سود بیشتر، املاک زیادی را از استان فارس به خصوص منطقه ممسنی، استان خوزستان، بندرعباس و بوشهر خریداری نمود. اینکه چرا وی از عهد ناصری به بعد به زمین داری و مالکیت زمین گرایش پیدا کرد، به اوضاع اقتصادی ایران و جایگاه تجار در آن مقطع و تحولات سده نوزدهم اروپا برمی گردد؛ زیرا یکی از مشخصات عمده تجار در نیمه دوم سده سیزدهم هجری گرایش به زمین داری بود. با توجه به تحولات اقتصادی که در کشورهای صنعتی به وجود آمد، سرمایه گذاری اروپاییان در ایران بیشتر شد و این امر بر ساختار اقتصادی و سیاسی جامعه ایران نیز اثر گذاشت و تا اندازه ای ساخت اجتماعی ایران را تحت تاثیر قرار داد؛ از جمله اثرات آن، گرایش برخی از اقشار جامعه چون تجار، روحانیون و اعیان و اشراف به زمین داری بود. علل و عوامل گوناگونی در گرایش تجار از جمله معین التجار به زمین داری نقش داشت. نخستین

عامل، تهدیدست شدن بخش عمده ای از مردم و کشاورزان به علت قحطی سال های ۱۲۱۵-۱۲۸۸ قمری بود که در پی آن چون کار روی زمین برای مردم مقدور نبود، زمین های زیادی در معرض فروش قرار گرفت. عامل دوم این بود که تجار وقتی دریافتند توان مقابله با بازرگانان خارجی و شرکت های اروپایی را ندارند، به بخش کشاورزی روی آوردند. عامل سوم، سیاست فروش املاک خالصه در دوره ناصری بود که پس از آن در زمان مظفرالدین شاه نیز ادامه پیدا کرد. ناصرالدین شاه جهت خلاصی از تنگنای اقتصاد سنتی، ایجاد تحولات جدید و دستیابی به پول نقد، به فروش املاک خالصه پرداخت؛ در نتیجه در حالی که زارعان قدرت خرید زمین را نداشتند، بازرگانان به جای هزینه کردن پولشان در جهت تجارت مملکت و ترویج کالاهای داخلی، به خرید آن املاک دست زدند تا هم در حفظ سرمایه خود بکوشند و هم با مشارکت مستقیم در تولید محصولات تجاری و مورد نیاز بازارهای جهان در تجارت بین المللی سهمی داشته باشند. عامل دیگر روی آوردن تجار به بخش زمین داری، به دست آوردن سود و منافع بیشتر بود؛ زیرا به دلیل کاهش ارزش پول، بسیاری از تجار برای حفظ سرمایه باقی مانده خود اقدام به خرید زمین و املاک کشاورزی نمودند و در این راستا باید به تولید محصولی می پرداختند که سودآوری بیشتری داشته باشد. با توجه به اینکه تراز بازرگانی ایران منفی بود، در نتیجه کشت فرآورده های کشاورزی نقدینه آفرینی که برای صادرات مفید بودند نظیر تریاک، توتون و پنبه به جای فرآورده های غذایی مانند گندم و سایر غلات رواج یافت. از دیگر تلاش های معین التجار در جهت گسترش تجارت خارجی و کسب سرمایه و درآمد بیشتر، ساخت تجهیز اداره گمرک بوشهر و انبارها و امکانات آن بود. به قول سدیدالسلطنه: «داره گمرکی بوشهر از ابنیه معظم له است.» گمرک بوشهر که از املاک پردرآمد وی بود، در دوره قاجار در اجاره وزارت گمرک، وزارت مالیه و گاهی خزانه داری کل قرار داشت. همواره وی و بعدها در دوران پهلوی، فرزندان این اجاره را دریافت می داشتند.

معین التجار در دوران استبداد صغیر، جنگ جهانی اول و قیام مردم جنوب- همانند درگیری های رییس علی دلواری با انگلیسی ها- از آزادیخواهان و مبارزان ضد استبداد و استعمار پشتیبانی می کرد و در تحولات سیاسی و اقتصادی حضور فعال داشت. از جمله وقتی سیدمرتضی علم الهدی اهرمی، رهبر مشروطه خواهان بوشهر، کارگزار دولتی را از بوشهر اخراج و دو ماه اوضاع بوشهر را در دست گرفت و محمدعلی شاه که در این دوره خارج از پایتخت به سر می برد، نیز در صدد جلب توجه سید برآمد، زیرا وی پایگاه اقتصادی خوبی برای تامین اهداف و مقاصدش بود و او را به لقب «نظام العلماء» ملقب نمود و ماهی پانصد تومان برای وی در نظر گرفت، این معین التجار بود که پیام محمدعلی شاه



را به سیدمرتضی ابلاغ نمود.

یکی دیگر از اقدامات معین التجار در دوره محمدعلی شاه که حاکی از نفوذ او در سلطنت و مشارکت در تصمیمات کلان مملکت است، این بود که وقتی در ربیع الاول ۱۳۲۵ قمری، در مورد آمدن اتابک از خارج در مجلس بحث و گفت و گو وجود داشت و عده ای مخالف آمدن او بودند، معین التجار از مشوقان آمدن اتابک بود و او را برای آمدن تشویق می کرد. سرانجام هم اتابک به ایران آمد و در روز ۱۹ ربیع الاول به ریاست وزرایی منصوب و روز بیست و یکم همان ماه، هیات وزرا را به مجلس معرفی کرد.

معین التجار در دوران جنگ جهانی اول نیز حضوری فعال در تحولات سیاسی-اجتماعی ایران داشت و در قیام جنوب، واسط بین سران قیام و مجلس شورای ملی و هیات دولت بود. یکی از شواهدی که موید این مطلب است تلگرامی است که توسط رییس علی دلواری از طریق معین التجار برای مجلس شورای ملی و وزارت مالیه فرستاده شده است. متن تلگرام چنین است:

« توسط حاجی محمد معین التجار، مجلس مقدس (ناخوانا)، وزارت جلیله داخله، وزارت جلیله مالیه ارشاد، در این

اوقات که هر یک از ملل حسیه یا برای استعمال بزرگواری یا به جهت استقرار شرف قومی به بذل جان و مال به مبالغه و خودنمایی جاهد و ملت ایران به راحتی می گذرانند، سزاوار نیست تکمیل جزئی نواقص مالیه با مستعجلات مساعدت خارجی موکول و وطن مقدس خودمان را مرهون احسان اجانب ساخته در عوض به هرگونه تجاوزات جایز باشیم. خوب است اولیای دولت متبوع ما در این اوقات که همه افراد ملت کاملاً متذکر احوال وطن مقدس خود هستند، به وسایل موثره جلب حسیات عمومی فرموده باشد. این کمترین فدایی با تمام عشیره خود، دولت محبوب خود را استقبال کرده در این امر به اشیای تمام هستی خود مضایقه ندارد. البته که از توجهات فایقه آن ذوات مقدسه این ملت به دادن یک نوع امتحان وطن پرستی سزاوار شوند. جان نثار علی دلواری تنگستانی».

معین التجار در دوره سوم مجلس شورای ملی هم (۱۴ آذر ۱۲۸۸ تا ۳ دی ماه ۱۲۹۰ خورشیدی) از طرف مردم بوشهر به وکالت برگزیده شد. در این دوره هم از چهره های موجه و بانفوذ مجلس محسوب می شد و در مجلس جزء هیئت علمیه که رهبری آن با سیدحسن مدرس بود، قرار گرفت. پس از تعطیل مجلس سوم، بدون اینکه سمتی در دولت داشته باشد از ارکان ایران بود و غالباً دولت ها با او به مشورت می نشستند. از اقدامات عمده دیگر معین التجار در دوره احمدشاه، عضویت در حزب اعتدالیون بود. طبق اسناد خانواده انصاری، او به همراه افراد سرشناسی چون معاون الدوله غفاری، دهخدا، سیدصادق طباطبایی، معاضدالسلطنه، نصرت السلطان انصاری، مرتضی قلی خان نائینی و علی محمد دولت آبادی بابت عضویت بین سال های ۱۳۲۹ تا ۱۳۳۰ قمری، مبالغی را به کمیته مرکزی حزب پرداخته بودند. وی چندین بار از طرف این حزب به عنوان کاندیدا معرفی شد، از جمله در ۱۶ برج سنبله سال ۱۳۳۵ قمری، در منزل حاجی محمدتقی بنکدار مجلس منعقد بوده و چند نفر صحبت کرده بودند مبنی بر اینکه ما که افراد فرقه اعتدال هستیم، باید سعی و تلاش کنیم که از اشخاص بانفوذ و صاحب قدرت مملکت برای وکالت انتخاب شود. از جمله کسانی که مدنظر آنان قرار داشت معین التجار بوشهری بوده است. معین التجار از افراد فرقه خود مبنی بر اینکه وی را قابل وکالت دانسته و انتخاب کرده اند، اظهار تشکر کرده و در مقابل افراد فرقه اعتدالیون سوگند خورد که اگر متحمل همه خسارت هم شود، باز نگذارد تا اکثریت کاندیدا را سایر فرقه ها ببرند.

از اقدامات مهم سیاسی، اقتصادی معین التجار در این دوره، مخالفت با قرارداد ۱۹۱۹ میلادی بود، بدین قرار که وقتی احمدشاه برای بستن قرارداد ۱۹۱۹ به انگلستان سفر کرد و در سال ۱۲۹۸ وقتی وثوق الدوله، رئیس الوزراء قرارداد معروف خود را با انگلیسیها منعقد نمود و موج مخالفت در تمام کشور بالاگرفت و حاج معین التجار بوشهری در جبهه ضد قرار داد بود و با تشکیل جلسات متعدد در منزل خود را به طور علنی قرار داد را مضر به حال مملکت می دانست. در گزارشی که وزیر مختار انگلیس به وزارت

خارج انگلستان فرستاده است، می نویسد: ((هیئت مخالفین قرارداد را دو تن از شخصیت های معروف پایتخت اداره می کنند که عبارتند از معین التجار بوشهری و حاج امام جمعه خوئی)). در ملاقاتی که بین معین التجار و وثوق الدوله روی داد، صریحاً معین التجار قرارداد را بر ضد مصالح کشور دانست. سرانجام وثوق الدوله برای تحقق بخشیدن به قرارداد، به مجازات مخالفین پرداخت و پنج نفر از رجال کشور را به کاشان تبعید نمود. این پنج نفر عبارت بودند از معین التجار بوشهری، محتشم السلطنه، مستشار الدوله، ممتاز الدوله، ممتاز الملک. معین التجار و سایر رجال مدت هشت ماه در تبعیدگاه به سر بردند تا اینکه وثوق الدوله کناره گیری کرد و مشیرالدوله زمام امور را در دست گرفت و از تبعیدشدگان خواست تا به تهران بازگردند. به هنگام ورود این عده، قسمتی از بازار و خیابان ها را چراغانی کردند. ابراز احساسات مردم نسبت به معین التجار بیش از سایرین بود. در کودتای ۱۲۹۹ که عده ای به بند توقیف درآمدند، قرار بود معین التجار هم توقیف شود؛ ولی چون در منزل نبود، به جای او یکی از فرزندانش توقیف شد و معین التجار در تمام حکومت صد روزه سید، در اختفاء می زیست. از اقدامات اساسی دیگر معین التجار در اوایل جنگ جهانی اول - همانند امین الضرب که از طبقه سرمایه دار نوظهور ایران بود - در صدد برآمد تا قسمتی از سرمایه خود را در صنایع ملی سرمایه گذاری نماید. به همین دلیل کارخانه ابریشم بافی امین الضرب را که حدود سیصد هزار تومان خرج برداشته بود، به مبلغ نود هزار تومان خریداری کرد، ولی او هم با توجه به مسائل و مشکلات بین المللی و داخلی نتوانست در این سرمایه گذاری موفق عمل کند، چراکه وسایل و امکانات لازم جهت سودآوری از این کارخانه را نداشت، لذا در تابستان ۱۳۳۴ قمری، مجبور به مذاکره با بانک استقراضی شد، ولی از نتیجه این مذاکرات اطلاعی در دست نیست. به هر حال نه معین التجار و نه امین الضرب قادر به راه اندازی این کارخانه نشدند. بنا به گفته رییس بانک استقراضی در ۱۶ شعبان ۱۳۳۴ در عرض دو ماه، قسمت برق این کارخانه از کار افتاد و سرانجام نه معین التجار و نه امین الضرب و نه سایر تجار و سرمایه گذاران ایرانی قادر به رقابت با سرمایه گذاری های خارجی نشدند. به دلیل جریان سریع تحولات سیاسی ایران و تبدیل ایران به منطقه ای جنگی و از دست رفتن استقلال سیاسی به دلیل بی کفایتی پادشاهان، صنایع داخلی رو به انهدام و تخریب گذارد و طبقه سرمایه دار تجاری نوظهور هم که در صدد سرمایه گذاری قسمتی از سرمایه های خود در صنایع ملی بود، سقوط کرد.

معین التجار به دلیل قدرت و نفوذ سیاسی - اقتصادی بالایی که پیدا کرده بود، در نهادهای اقتصادی و سیاسی دوره احمدشاه نقش فعالی داشت، از جمله با تشکیل شورای عالی تجارت، وی به ریاست آن برگزیده شد. این شورا دارای شش نفر عضو از طرف تجار بود که به انتخاب خود آنان معین می

شد و شش نفر عضو دیگر از طرف دولت تعیین می گردید. اعضا در کارهای اقتصادی کشور اظهار نظر می کردند و به رفع مشکلات تجاری مملکت می پرداختند. این شورا هفته ای یک بار تشکیل جلسه می داد. معین التجار همچنین در این مقطع عامل مصالحه و واسط بین تجار و سایر اصناف با دولت و ماموران دولتی بود.

یکی دیگر از اقدامات معین التجار در اواخر دوره قاجار- که باز هم نشان دهنده جایگاه سیاسی و اقتصادی اوست- این بود که ضامن برافراشته بودن پرچم ملی ایران در نقاط جنوبی محسوب می شد. او در ملاک خود- که تقریباً بیشتر قسمت های جنوبی ایران از خوزستان، بندرعباس، ممسنی و بوشهر را شامل می شد- بابت جلوگیری از جایگزینی پرچم بیگانگان به جای پرچم ملی ایران، سالانه مبلغی حدود یکصد تومان اجاره دریافت می کرد.

حوزه فرهنگ و معارف

شهر بوشهر یکی از نخستین شهرهای ایران است که مدارس علمی به سبک جدید در آن تاسیس شده است. مدرسه سعادت مظفری در سال ۱۳۱۷ قمری به همت احمدخان دریاییگی و تلاش و کوشش برادران سعادت (محمدحسن و عبدالکریم) تاسیس شد. حاج عبدالکریم معروف به «سعادت»، خود اولین رییس رسمی معارف بوشهر بود. تجار بوشهری از همان ابتدا، از تاسیس مدرسه سعادت حمایت کردند و با ارشاد آنان و همکاری مردم خیر و معارف پرور، کار مدرسه رونق گرفت، به نحوی که در سال ۱۳۱۸ قمری تعداد دانش آموزان مدرسه به سیصد و پنجاه نفر بالغ شد. خانه ای که مدرسه در آن تشکیل شده بود، گنجایش این تعداد دانش آموز را نداشت، از این رو باز تجار مشکل مدرسه را حل کردند و قطعه زمین متعلق به معین التجار را به مدرسه اختصاص دادند. با کمک افراد خیر بنای جدید مدرسه در ۱۳۱۹ قمری احداث و مورد استفاده قرار گرفت. آنان، همه در تاسیس و هم در ادامه کار مدرسه بیشترین کمک را متقبل شدند، از جمله برای رفع مشکل مالی مدرسه، «انجمن وکلای مجلس» را به وجود آوردند که متشکل از سه نفر از تجار مسلمان و میرزا یانس ارمنی (معاون ایرانی گمرک بوشهر) بود. نفر پنجم هم فردی به نام سروش الملک بود که در سمت ریاست پستخانه قرار داشت. این مجلس هر هفته یک بار تشکیل می شد و از افراد فرهنگ دوست -به خصوص تجار- جهت رونق امور فرهنگی، آموزشی و مالی مدرسه دعوت به همکاری می کرد. اولین فردی که اعلام آمادگی کرد و بیشترین کمک مالی را به مدرسه نمود، حاج محمد معین التجار بود که ماهانه ده تومان و در کل سالی ۱۲۰ تومان به مدرسه کمک می کرد. کمک های وی سال های متوالی ادامه پیدا کرد.

دوره پهلوی

بازرگانان نقش بارزی در روی کارآمدن رضا شاه داشتند. آنها در کنار روشنفکران و نویسندگان ایرانی به خصوص آنهایی که در خارج از کشور زندگی می کردند، به این نتیجه رسیدند که دیگر دولت ایلانی قاجار با تفکر عشیره ای خود نمی تواند در نظام بین المللی هموارد خوبی برای قدرت های خارجی باشد، علاوه بر این، توان ادای مطالبات مردم را پس از مشروطه دارا نیست، لذا خواستار روی کار آمدن دولتی متمرکز و قدرتمند بودند و آن هنگام که رضاشاه به عنوان چهره جدید حکومتی معرفی شد، از وی حمایت کردند. همزمان با نخست وزیری رضا شاه در منزل معین التجار جشن و شادمانی برپا شد و وی خطبه و اشعاری در مدح سردار سپه قرائت کرد.

معین التجار از جمله بازرگانی بود که در روی کارآمدن رضاشاه تلاش کرد و در دهم ربیع الثانی ۱۳۴۴ قمری به همراه تجار مرکز، اعلامیه ای صادر و ضمن اعلام تحصن خود، خواهان همراهی تجار همه ایالات و ولایات در جهت براندازی حکومت قاجار و تاسیس مجلس موسسان و به سلطنت رسیدن رضاخان شدند.

معین التجار در دوره رضاشاه هم از توان مالی و نفوذ سیاسی برخوردار بود، چنانکه در سال ۱۳۰۴ خورشیدی موفق شد «شرکت شرق» را برای دادوستد با شوروی ایجاد کند و هنگامی که راه آهن شمال را می کشیدند، شرکتی به نام «شرکت طبری» تاسیس کرد، ولی پس از مدتی مورد خشم رضاشاه قرار گرفت و شرکت را از دست داد.

رضاشاه از تجار برای همراهی خویش در سرکوب عشایر نیز نهایت بهره را برد. بطوریکه می توان ردپای حاج محمد دهدشتی (معین التجار) را در سرکوب قیام عشایر جنوب ملاحظه کرد او داعیه مالکیت دشت سرسبز ممسنی و مناطق کهگیلویه و بویراحمد را داشت.

پس از استقرار سلسله پهلوی، امتیازاتی که معین التجار داشت، همه لغو شد و او نیز فعالیت سیاسی را معطوف به فرزندان خود کرد و از دوره هفتم به بعد یکی از فرزندان وی مقام وکالت مجلس را داشت. معین التجار در زمان حیات خود ساختمان بزرگ و آبرومندی در بوشهر برای گمرک بنیاد نهاد. خانواده معین التجار

معین التجار دارای چند فرزند بود. پسران ایشان عبارت بودند از: آقا محمدرحیم، آقا محمدرضا و آقا محمدجواد. پسر بزرگ معین التجار به نام محمدرحیم با لقب «معاون التجار» در سال ۱۳۳۵ خورشیدی به دلیل نامعلومی در تهران خودکشی کرد. وی در جوانی با دختر حاج محمدحسن امین الضرب ازدواج کرد. فرزند دوم او به نام محمدرضا در سال ۱۲۷۵ خورشیدی متولد شد. تحصیلات خود را در تهران و اروپا به پایان رساند. او کار دولتی نپذیرفت و در کنار پدرش به تجارت ابریشم

پرداخت. پسر سوم معین التجار آقا محمدجواد معروف به امیرهمایون بود که در سال ۱۲۷۷ خورشیدی متولد شد. وی نفوذ و قدرت اقتصادی و سیاسی زیادی داشت. نماینده اول مردم تهران در دوره هفتم مجلس شورای ملی بود. او که تحصیلات خود را در تهران و اروپا انجام داده بود، به زبان های فرانسه و انگلیسی تسلط داشت. با دختر حاج محمدحسین امین الضرب ازدواج کرد. او بیش از برادر دیگرش محمدرضا علاقه مند به امور سیاسی بود و ملقب به «شاهزاده سوداگر» از فرزندان معین التجار از همه مشهورتر همین امیر همایون بوشهری بود.

معین التجار پنج داماد داشت که همگی از خاندان های متنفذ و متمول زمان خود بودند. ۱- علی اکبر ناظم التجار، ۲- میرزا محمدعلی خان ملک التجار بوشهری، پسر حاج محمدمهدی ملک التجار سوم، ۳- سید حسین خان آصف الملک، ۴- محمد آقا جواهری، ۵- حسن آقا، پسر حاج حسین آقا امین الضرب.

موقوفه معین التجار بوشهری

حاج محمد معین التجار بوشهری طی یک فقره وقفنامه مورخ ۱۳۲۲ ق بخشی از املاک خود واقع در شهرستان ممسنی فارس را به موارد مشخصی اختصاص داد که اصلی ترین آنها کمک به سادات مستحق و تامین مخارج مهمانخانه ای به نام خود واقف در نجف اشرف است که اختصاص به زائران عتبات عالیات دارد. تعداد رقبات این موقوفه در سال ۱۳۸۳ بالغ بر ۱۱۷۲۱ رقبه با درآمدی حدود ۱/۵ میلیارد ریال بوده که به خوبی می توان حدس زد چه شماری از مستمندان از این عواید بهره مند شده و این موقوفات چه تأثیری بر کاهش فقر و توزیع ثروت در جامعه دارد.

کتاب

نخستین کتابی که در مورد خلیج فارس نوشته شده مربوط به معین التجار بوشهری در سال ۱۲۸۵ هجری قمری است که در این کتاب مطالب خوبی را در مورد خلیج فارس و اسنادی در این زمینه آورده است که به حق می توان گفت این شخصیت ایرانی با این اقدام ارزنده در زمینه چاپ اولین کتاب در زمینه خلیج فارس و همچنین دیگر اقدامات وی در بر افراشته کردن پرچم ایران در نقاط جنوبی و اسناد و قرارداد دادهای های وی با دولت قجر در عهد ناصری، مظفری در زمینه واگذاری امتیاز خاک جزیره هرمز و دیگر جزایر خلیج فارس از جمله جزایر سه گانه، می توان گفت معین التجار بوشهری "پدر خلیج فارس و تثبیت کننده نام خلیج فارس و مالکیت آن بر کشور جمهوری اسلامی ایران" است.

آثار تاریخی بجامانده (ثبت شده / ارزشمند) معین التجار

کاروانسرای معین التجار یا سرای معین التجار:

این کارونسرا یکی از بناهای بافت قدیم اهواز که قدمت آن به اواخر دوره قاجاریه باز میگردد. این بنا توسط بازرگان بوشهری حاج محمد تقی معین التجار و با همکاری محمد حسن خان سعدالدوله کنار پل سفید و مشرف به ساحل رودخانه کارون ساخته شده است. اما در زمینه این کارونسرا ۲ روایت متفاوت وجود دارد:

"روایت اول:

سرای معین التجار ، یکی از بناهای ارزشمند بافت قدیم اهواز، سرای بازرگان سر شناس بوشهری حاج محمد تقی معین التجار است که در دوره قاجاریه با همکاری محمد حسن خان سعدالدوله در ساحل رودخانه کارون بنا شد.

معین تاجر بوشهری در ابتدای شکل گیری بندر ناصریه وارد شهر اهواز می شود و در ساحل رود کارون دفتر کار خود را تاسیس کرده در کنار آن حمام، بازار، باغ و مسجدی احداث می نماید که این مسجد از کنار رودخانه تا حدود خیابان کاوه و بیمارستان امام «ره» (بیمارستان جندی شاپور) امتداد می یافته است. تاجر بوشهری با ساخت این سرا و کشیدن یک رشته خط آهن از کنار رودخانه تا محل مسجد حاج رئیس (معروف به مسجد سر سچه) مال التجاره ای را که از خرمشهر به وسیله کشتی به بندرگاه اهواز وارد می شود با واگن های اسب کش تا این محل انتقال می داد و سپس با استفاده از خط آهن شرکت نفت تا محل اهواز قدیم حمل کرده و در آنجا پس از تخلیه به وسیله کشتی به محلی به نام شلیلی در سه فرسنگی شوشتر می رساند. از سال ۱۳۰۷ تا سال ۱۳۳۲ کشتی های تجاری بار خود را در سرای تاجر بوشهری تخلیه می کردند. تا چند سال قبل سرا به صورت غرفه- غرفه و یا به عنوان انبار مورد استفاده قرار می گرفت تا اینکه در سال ۱۳۷۴ بر اثر آتش سوزی بخش اعظم آن از بین رفت و بیشتر ستون ها و سقف دچار آسیب دیدگی شدید شد. بازار معین معروف به ساباط مانند بازارهای سنتی سایر شهرهای ایران مسقف و گنبدی شکل است. این عمارت با شماره ۲۱۵۸ و به عنوان بازار قدیمی در فهرست آثار ملی ثبت شده است.

روایت دوم:

این کاروانسرا کنار پل سفید و در بافت قدیمی اهواز قرار گرفته است و در دوره قاجار که کار کشتیرانی تجاری در رود کارون از خرمشهر به اهواز و بالعکس رونق یافته ، شخصی به نام معین التجار که یک بازرگان سر شناس بوشهری بود این کاروانسرا و ساباط را با همکاری شخصی به نام محمد حسن خان سعدالدوله بنا نمود . ناصرالدین شاه قاجار در سال ۱۳۰۶ هجری قمری به منظور پیشرفت کار بازرگانی ، کارون جنوبی را که از اهواز تا به دریا راه داشت برای کشتی رانی بیگانگان آزاد ساخت."

منزل قدیمی معین التجار (معین زاده):

در شهرستان شوشتر در انتهای خیابان امام شرقی - محله درب عباس و جنب مقام عباس قرار دارد. منزل قدیمی معین زاده معروف به معین التجار از منازل قدیمی و با ارزش شوشتر و متعلق به معین زاده از تاجران مشهور شوشتر بوده است. در دهه چهل شمسی تبدیل به دبیرستان پسرانه امیر کبیر (اردشیر) شده و قبل از آن اداره دارایی شهرستان بوده و هم اکنون نیز بعنوان مدرسه غیر انتفاعی در اختیار اداره آموزش و پرورش است.

منزل معین التجار بصورت تک ایوانی و دوره ساز در دو طبقه ساخته شده است، درب و پنجره های چوبی و چند مورد ارسی داشته که اکنون بخشی از آنها سالم است. بنا در سالهای گذشته تفکیک و تبدیل به ۳ قسمت مجزا شده است. بخش اصلی آن در حال حاضر اختصاص به مدرسه غیر انتفاعی دارد. روبروی این بنا طویل ترین سابات شوشتر قرار دارد. تزئینات بکار رفته شامل آجر کاری بر سطوح دیوارها (نقوش گیاهی و هندسی) گچبری مشبک بصورت نورگیر بالای سر درب بانقوش گره چینی - آلت و لقط بندیهایی بر روی دربهای اورسی مزین به نقوش گره می باشد.

آثار خیر بوشهری

"مورخان عرب یکی از بزرگان ایران بنام حاج آقا محمد بوشهری «معین التجار»، از حکومت عراق امتیاز آب نجف را گرفت، تمام ادوات و لوله ها را خریداری کرد، شاعران بنام عرب اشعار غرائی درین باره سرودند که در کتابهای ادبی و تاریخی عرب ثبت و منتشر شده است. حاج معین بوشهری کارخانه چراغ برق در نجف تأسیس کرد، حرم مرتضوی و صحن شریف و مساجد را مجانی چراغان نمود، بقول مؤلف کتاب تاریخ ماضی النجف و حاضرها فضای حرم امیر مؤمنان ایران طلای نجف، صحن حیدری مانند ستارگان درخشان نورباران شد، این کار اساسی در تاریخ بیست و دوم جمادی الثانی ۱۳۴۷ هجری انجام شد، آب شیرین فرات هم تا کنار دیوار نجف رسید.

جشن های باشکوهی در نجف گرفتند، شاعران نامی اشعاری سرودند، میرزا احمد خواهرزاده حاج معین بوشهری متولی و متصدی آب و برق نجف شد (وفات ۱۳۶۷ هـ)

حاج محمد علی بوشهری رئیس التجار خوزستان دراین کارهای نیک شریک حاج معین بوشهری بود و سهم بسزائی داشت و لوله کشی آب کربلا هم از اوست. سقاخانه های عمومی و مجانی در کربلا دایر کرد، در اثر این لوله کشی ها گردبادها و خاشاک ها آب را فاسد نمی سازد مخزن بزرگی از

آب تعبیه شد تا مردم آب بردارند و بی‌نوایان از آب مجانی بهره‌مند شوند. در جمادی الاولی ۱۳۵۲ ه‍.ق لوله‌کشی در نجف آغاز شد در جمادی الثانی همان سال آب لوله‌کشی به صحن حیدری رسید، دکان‌ها، مغازه‌ها و خانه‌ها از آب فرات سیراب می‌شوند. شاعران و ادیبان بنام عرب اشعاری در مدح حاج معین بوشهری و رئیس‌التجار خوزستان سرودند که از شاهکارهای ادبیات معاصر عرب بشمار میرود و در کتابهای ادبی و تاریخی چاپ نجف و بغداد ثبت است. نگارنده این سطرها از پارسیان و اوتاد نجف اشرف بارها شنید که حکایت کردند مرا که: حاج معین بوشهری می‌گفت: در عالم رؤیا حضرت امیر مؤمنان علی (ع) را زیارت کرد که در کنار حوض کوثر جام آب را بوی داد تا به مردم نجف آب دهد، مدتها در این اندیشه بود و تعبیر آن را نمیدانست؟؟؟ پارسیان و اوتاد نجف رؤیای او را تعبیر کردند که آب نجف را تأمین سازد، فرخنده رؤیا و نیکو تعبیری بود، همین کار نیک را به یادگار گذاشت.

در نجف اشرف نگارنده ناچیز این سطرها بارها شنید که مردم آن دیار می‌گفتند رئیس‌التجار بوشهری و حاج معین بوشهری مورد توجه شاهنشاه رضاشاه پهلوی بودند، از کار خوب آنان که در نجف و کربلا آب و برق را تأمین کردند شاهنشاه ایران شادمان بود و گاهی با حاج معین بوشهری شوخی می‌کرد. "برگ آخر

معین‌التجار سرانجام پس از فراز و نشیب‌های فراوان و تلاش‌های مستمر سیاسی و اقتصادی در دوره رضاشاه و در سال ۱۳۱۲ در تهران وفات نمود.

بعد از مرگ حاج معین‌التجار بوشهری وضع زندگی اولادان آن مرحوم مثل زمان پدرشان چندان رضایت بخش نبود. در حیات آمد و شد زیاد داشتند، حتی حاج معین‌التجار اغلب حضور رضا شاه حاصل می‌کرد و در سلام‌ها و اعیاد جزء معمرین و صدرنشین‌ها بود. ولی بعد از مرگش وضع به کلی عوض شد. فرزندان به فکر افتادند همان وضع زمان پدر را داشته باشند به تصور آن که پدر مقام و نزدیکی به رضاشاه را با پول خریداری کرده بود، آن‌ها هم در صدد برآمدن مخارجی کرده و در این راه پول به مصرف برسانند. غافل از آن که پدرش از سال‌ها تجارت و کسب شهرت برای خود ایجاد شخصیت کرده بود. به هر حال دو نفر اولادان آن مرحوم با این فکر با یدالله خان اسلحه دار باشی که از نزدیکان و محارم رضا شاه و جزء نوکران قدیم بود، تماس گرفته و با او آشنایی رفت و آمد پیدا کردند. بعد از طرح دوستی موضوع نزدیکی با مقامات مخصوصا رضاشاه را در میان می‌گذارند، یک صد هزار تومان برای او و ده تومان هم به خودشان بدهند تا واسطه نزدیکی فرزندان بوشهری شود؛ ولی رضاشاه از این موضوع ناراحت می‌شود و دستور بازداشت آن‌ها را می‌دهد بعد از رسیدگی به وسیله مامورین قضایی در آخرین مرحله رضاشاه به وسیله وزیر عدلیه و دادستان آن‌ها را احضار می‌کنند و پس از



سرزنش و نصیحت مورد عفو قرار داده و پرونده را خاتمه یافته تلقی می کنند.
منابع :

۱. روزنامه دنیای اقتصاد، شماره ۲۵۲۰ به تاریخ ۹۰/۹/۱۰، صفحه ۳۱ (تاریخ اقتصاد)
۲. روزنامه دنیای اقتصاد، شماره ۲۵۲۱ به تاریخ ۹۰/۹/۱۲، صفحه ۳۱ (تاریخ اقتصاد)

۳. روزنامه دنیای اقتصاد، شماره ۲۵۲۲ به تاریخ ۹۰/۹/۱۳، صفحه ۳۱ (تاریخ اقتصاد)
۴. آشنایی با اماکن تاریخی منطقه، سایت شهرداری منطقه ۱ اهواز، آبان ۱۳۸۸
۵. عاقلی، باقر، شرح رجال سیاسی و نظامی معاصر ایران، نشر گفتار با همکاری نشر علم، تهران ۱۳۸۰، جلد ۱، ص ۳۲۰
۶. میرزاصالح، غلامحسین، رضا شاه، خاطرات سلیمان بهبودی، شمس پهلوی، علی ایزدی، چاپ صهبا، چاپ اول، ۱۳۷۲، ص ۳۴۹ و ۳۵۰
۷. آشنایی با آثار تاریخی و فرهنگی اهواز، سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان خوزستان، سابت ویکی پدیا، بازبینی شده در ۱۱ آوریل ۲۰۱۱
۸. نادر ریاحی سامانی، ۱۳۹۰، اهداف وقف در ایران و مقایسه اجمالی آن با رسالت سازمان ملل متحد (۲)، فصلنامه فرهنگی-تحقیقی-اجتماعی و تاریخی وقف میراث جاویدان
۹. مشایخی، عبدالکریم، رئیس بنیاد ایران شناسی بوشهر، خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران، اردیبهشت ۱۳۹۱
۱۰. عاقلی، باقر، شرح رجال سیاسی و نظامی معاصر ایران، نشر گفتار با همکاری نشر علم، تهران ۱۳۸۰، جلد ۱، ص ۲۲ و ۳۲۱
۱۱. میرزاصالح، غلامحسین، رضا شاه، خاطرات سلیمان بهبودی، شمس پهلوی، علی ایزدی، چاپ صهبا، چاپ اول، ۱۳۷۲، ص ۴۷
۱۲. عاقلی، باقر، شرح رجال سیاسی و نظامی معاصر ایران، نشر گفتار با همکاری نشر علم، تهران ۱۳۸۰، جلد ۱، ص ۳۱۹
۱۳. خانه معین التجار، آثار دیگر شوشتر، وبگاه بناهای آبی تاریخی شوشتر
۱۴. تزیینات خانه معین التجار، خانه های قدیمی ایران-معماری اسلامی ایرانی، ایران آرشتیک (معماران ایرانی)، بهمن ۱۳۸۹
۱۵. کحال زاده، بهمن و اسفند ۱۳۵۷، مهاجرت یکی از وقایع مهم سیاسی قرن اخیر در ایران (۱۰)، علوم انسانی و گوهر، شماره ۷۱ و ۷۲، صفحه ۸۲۱ تا ۸۲۵
۱۶. مشکور، محمد جواد. نام خلیج فارس در طول تاریخ، تهران، اداره کل انتشارات وزارت اطلاعات و جهانگردی، اسفندماه ۱۳۵۵، ص ۱۸ و ۱۹
۱۷. مدرسی چهاردهی، مرتضی، مرداد ۱۳۴۵، ایران در جهان عرب (عراق عرب)، ماهنامه وحید، صفحه ۶۸۳ تا ۶۸۸
۱۸. حاج آقا محمد بوشهری معین التجار، نمایندگان دوره اول (قبل از انقلاب) حوزه انتخابیه تهران، سایت مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی
۱۹. حسن خانی، علی، خاندان بوشهری، پژوهشکده باقر العلوم (ع)

ПРЕДЪЛЪЖЕНИЕ

Възстановителна и външна администрация на Ико.

составляющая

Служба за външна администрация
Служба за външна администрация
Служба за външна администрация

Външна администрация
Външна администрация
Външна администрация
Външна администрация
Външна администрация
Външна администрация

Външна администрация

Външна администрация

Външна администрация

Външна администрация

Външна администрация

Външна администрация

Външна администрация

بلیط اشفاقاری

سیرك طهران واقعه در خیابان لاله زار گرچه

حاج معین التبار بوشهری

دارنده این بلیط جناب

اوقات حق ورود بنمایشخانه اشفاقاری

نقش برج

مدیر کل سیرك اشفاقاری

