

دیدگاه Viewpoint

مصاحبه با مهندس محمد احمدی بافنده؛ قائم
مقام معاونت خدمات شهری شهرداری تهران
ایجاد شبکه و مستندسازی
اطلاعات، پایه و اساس
توسعه خدمات شهری

An Interview with Mohammad Ahmadi
Bafandeh (Engineer) (The Acting Deputy of
Urban Services of Tehran Municipality)

Establishing Network and Data
Documentation: The Basis for
Developing Urban Services



مقدمه

توسعه روزافزون شهرنشینی از مشخصه‌های اساسی عصر معاصر است. امروزه شاهدیم که در کشورهای پیشرفته بیش از ۹۰ درصد مردم در شهرها زندگی می‌کنند؛ شهرهایی که قادر به فراهم‌سازی یک زندگی مرفه و توأم با خوشبختی برای شهروندان خود هستند. به‌علاوه شاهد هستیم که کشورهای در حال توسعه نیز (خوشبختانه یا متأسفانه) روندی مشابه را در زمینه توزیع جمعیت در پیش گرفته‌اند.

مهاجرت گسترده روستاییان به شهرها (به‌خصوص کلان‌شهرها و ابرشهرها) پدیده‌ای اجتناب‌ناپذیر است که تمامی کشورهای جهان سوم و در حال توسعه با آن دست‌به‌گریبان هستند. اگرچه این پدیده، طبیعی است اما عدم توانایی دولت‌های این کشورها در توسعه همه‌جانبه و پایدار شهرها، باعث ظهور پیامدهای ناخوشایند فرهنگی و اقتصادی برای مردم شده است. در این بین آن‌چه در ارتباط مستقیم و منسجمی با زندگی روزانه شهروندان بوده و کیفیت زندگی آنان را تعیین می‌کند نحوه ارائه خدمات شهری به وسیله شهرداری (و دیگر نهادهای مرتبط) و نحوه دریافت آن خدمات به وسیله شهروندان است. اگرچه گسترده و نوع خدمات شهری همراه با نحوه ارائه آنان، از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار است (که غالباً نیز نسبت به آن، اطلاعاتی داریم) اما آن‌چه ما می‌خواهیم در این جا بدان بپردازیم، توضیح این نکته است که بدانیم در زمینه خدمات شهری، کجا هستیم، کجا باید برویم و چه مراحل را باید طی کنیم و نیز نقش خدمات شهری در توسعه اقتصاد شهری چگونه می‌باشد؟ البته قائم مقام خدمات شهری شهرداری، معتقد است که مستند نبودن اطلاعات مرتبط با حوزه مدیریت و خدمات شهری و نیز عدم وجود نگاه شبکه‌ای در کلان‌شهر تهران، یکی از مشکلات موجود پیش روی خدمات شهری است که گفت‌وگوی ذیل حاصل نشست فصلنامه اقتصاد شهر با مهندس احمدی بافنده، در خصوص نقش خدمات شهری در توسعه و تحول مدیریت و اقتصاد شهری می‌باشد.

۱- به عنوان اولین سؤال، بفرمایید که حوزه خدمات شهری باید در اداره شهر فعال باشد یا در مدیریت امور شهری؟

به عقیده بنده این دو مقوله در حوزه خدمات شهری به صورت ترکیبی وجود دارد زیرا در این بخش با مجموعه‌ای از امور روزانه مواجه می‌باشیم که اگر به هر علتی اجرای آن‌ها با ضعف و نقصان روبرو گردد، هم در حیطه مدیریت و هم در روند اداره سیستم مربوطه، که عهده‌دار این امور می‌باشد خدشه وارد خواهد شد. بنابراین در حوزه خدمات شهری و امور شهری حتی با پیمان سپاری نیز قادر نخواهیم بود که کارها و فعالیت‌ها را رها کرده و به عنوان مجموعه‌ای حاکمیتی، صرفاً در امر نظارت بر اجرا و انجام آن‌ها دخیل باشیم. به عبارتی، هم شخص شهردار و هم اکثر عناصری که در شهرداری مشغول خدمت‌رسانی می‌باشند، چه به صورت مستقیم چه غیرمستقیم، درگیر حوزه امور خدمات شهری بوده و می‌توان گفت که حدود ۶۰ تا ۷۰ درصد امور روزانه‌ای را که شهروندان با آن‌ها در ارتباطند در حوزه خدمات تلقی می‌شود که نگاه شهرداری صرفاً به مسائل خدماتی و یا اداره امور روزانه شهری معطوف می‌باشد در صورتی که با اجتماعی‌تر نمودن کارها و فعالیت‌ها و جلب بیشتر و بهتر مشارکت شهروندان در اداره امور شهری، می‌توانیم موضوعات و مسایل حوزه خدمات شهری را به نحو مطلوبی ساماندهی نموده و به عبارتی فراتر از خدمات‌رسانی و اداره امور روزانه شهری، در امر مدیریت امور شهری به شکل مؤثری ایفای نقش نماییم.

۲- آقای مهندس بافنده با توجه به این که در سال‌های اخیر حوزه معاونت خدمات شهری نسبت به هزینه‌هایی که صرف امور جاری و اداره شهر می‌نماید به فعالیت‌های درآمدی نظیر احداث میادین میوه و تره‌بار، ارتقا و توسعه فروشگاه‌های شهروند و یا آموزش آتش‌نشانان به وسیله مرکز آموزش سازمان آتش‌نشانی نیز اقدام نموده، نقش خدمات شهری را در جهت درآمدزایی محلی و منطقه‌ای تبیین نماید.

در وهله اول نکته بسیار مهم در این مقوله، تبیین صحیح مفهوم درآمدزایی در این حوزه است. این که در

هر فرآیندی که به نحوی به یک جریان اقتصادی مرتبط می‌باشد، نگاه سود - زیان بنگاهی وجود داشته باشد، طرز تفکر پس‌سندیده‌ای به شمار می‌رود. زیرا تمام کارها و فعالیت‌ها به درستی ثبت و ضبط شده و ضریب و میزان شفافیت در سیستم، افزایش یافته که این موضوع یکی از عوامل مؤثر در مدیریت و هزینه و ایجاد درآمد می‌باشد. پس از این مرحله بررسی سود و زیانی که در نتیجه ارائه خدمات عاید شهرداری می‌گردد، می‌باشد. زیرا ممکن است مجبور شویم در حوزه خدمات شهری و شهرداری در بعضی جاها فقط هزینه نماییم و یا اگر درآمدی هم کسب گردد، مقدار هزینه در مقایسه با درآمد ایجاد شده بیشتر باشد، یعنی شهرداری به نوعی در این موارد متحمل ضرر می‌شود. اما ارزش ارائه این خدمات نیز جهت حفظ و قوام شهر ضروری است؛ به عنوان مثال بخش اتوبوسرانی، که تقریباً در هیچ نقطه دنیا این بخش دارای سودآوری نمی‌باشد، زیرا شهرداری نمی‌تواند قیمت تمام شده در این قسمت را از مردم طلب نماید و اگر اقدام به اخذ این قیمت تمام شده کند حمل‌ونقل عمومی معنای واقعی خود را از دست خواهد داد، یا در مورد زباله که به عقیده بنده چندان اقتصادی نیست و این که از زباله به عنوان «طلای کثیف» یاد می‌شود اصطلاح چندان مناسبی نمی‌باشد. زیرا هیچ زمانی قادر نخواهیم بود از زباله بیشتر از قیمت مواد اولیه آن، درآمدزایی نماییم چرا که اگر غیر از این باشد، بالطبع همه مردم تمام مواد متعلق به خود را به صورت زباله به فروش می‌رسانند.

ممکن است مجبور شویم در حوزه خدمات شهری و شهرداری در بعضی جاها فقط هزینه نماییم و یا اگر درآمدی هم کسب گردد، مقدار هزینه در مقایسه با درآمد ایجاد شده بیشتر باشد، یعنی شهرداری به نوعی در این موارد متحمل ضرر می‌شود

۳- آقای بافنده پس چرا زباله را به عنوان طلای کثیف به حساب می‌آورند؟

اطلاق این مفهوم به زباله یعنی این که می‌توان با ساماندهی و جداسازی مناسب زباله‌ها و پسماندها،



از تخریب بیشتر محیط زیست که هزینه‌های زیادی را تحمیل می‌نماید، جلوگیری کرد. بنابراین در این حوزه نیز نگاهمان باید همان نگاه بنگاهی باشد. یعنی هزینه - فایده به طور کامل و مبسوط روشن و مشخص گردد تا بعد از آن بتوانیم به نحو مطلوب‌تر و مؤثرتری هزینه‌ها را مدیریت نموده و کاهش دهیم چون در تمام جریان‌های اقتصادی صرفاً سود حاصله را نمی‌توان جزو درآمدها به حساب آورد بلکه کاهش هزینه نیز در هر جریان و سازمانی به‌عنوان درآمد و عامل سودآوری محسوب می‌گردد که در این راستا حوزه معاونت خدمات شهری با راه‌اندازی بحث مکانیزاسیون خدمات شهری و با نگاه تکنولوژیک و دانش محور به امور مرتبط، سعی در اجرایی نمودن کاهش هزینه‌ها و درآمدزایی داشته است که همین نگاه دانش محور یکی از پایه‌های جهانی شدن شهر به‌شمار می‌رود. بنابراین اگر با یک نگاه دانش بنیان، به فرآیندهایی که در شهرها در حال اتفاق بوده بنگریم و با تعامل سازنده با دانشگاه‌ها و مجامع علمی، فاصله موجود بین حوزه‌های اجرایی و علمی را به حداقل برسانیم، می‌توانیم در بحث کاهش هزینه‌ها و درآمدزایی، اقدامات بهینه و مؤثری را به منصف ظهور برسانیم که حوزه خدمات شهری در این راستا، تاکنون گام‌های مؤثری را برداشته و به دستاوردهایی نیز نائل آمده است.

حوزه معاونت خدمات شهری با راه‌اندازی بحث مکانیزاسیون خدمات شهری و با نگاه تکنولوژیک و دانش محور به امور مرتبط، سعی در اجرایی نمودن کاهش هزینه‌ها و درآمدزایی داشته است که همین نگاه دانش محور یکی از پایه‌های جهانی شدن شهر به‌شمار می‌رود

۴- آقای مهندس، لطفاً در مورد حاکم نمودن نگاه دانش محور و تحلیل هزینه - درآمدی فعالیت‌های مرتبط با حوزه خدمات شهری بیشتر توضیح دهید.

نگاه دانش محور یعنی استفاده از تکنولوژی و فن آوری‌های روز، مکانیزاسیون بهتر و بیشتر خدمات‌رسانی و مهم‌تر از همه ایجاد شبکه. اما در مورد تحلیل

هزینه - فایده فعالیت‌های مرتبط با خدمات شهری، مثلاً در فرآیند پسماند، جمع‌آوری زباله یک هزینه به‌شمار می‌رود، بحث رفت‌و‌رو جزو هزینه‌ها محسوب می‌شود، موضوع تفکیک زباله و استفاده از اقلام تجدیدپذیر که هم شامل هزینه و هم شامل درآمد می‌باشد، حمل زباله چه تا محل ایستگاه میانی و چه تا ایستگاه پایانی جزو هزینه به‌شمار می‌رود. مورد بعدی مربوط به پردازش زباله است و تفکیک زباله تر از خشک؛ زباله خشک به انرژی تبدیل می‌گردد که این امر در بردارنده هزینه - درآمد می‌باشد و نیز زباله تر هم می‌تواند به انرژی و کمپوست و کود تبدیل شود که آن هم شامل هزینه و هم درآمد است. در این قسمت چندین کار و فعالیت دیگر را نیز می‌توان به این فرآیند اضافه نمود، مثلاً پاکسازی انهار و مسیل‌ها، به طور مثال در این مورد یک پیمانکار پس از تمیز کردن انهار کوچ‌ها، گل و لای آن را در کنار جوی آب خیابان رها می‌کند و یا کسی که عملیات رفت و روب را انجام می‌دهد، بیشتر زباله‌ها را درون جوی آب می‌ریزد که این موارد نیز به نوعی جزو هزینه‌ها به‌شمار می‌رود که در صورت شبکه‌ای شدن فعالیت‌ها می‌توانیم به وضعیت مطلوب‌تری دست یافته و موارد این‌چنینی را کاهش دهیم. به هر حال با جمع زدن مجموع تمام این هزینه و درآمدها مثلاً درمی‌یابیم که ۱۰۰ واحد هزینه داریم و ۸۰ واحد درآمد که در این مورد، با ۲۰ واحد هزینه مازاد روبرو خواهیم بود که البته شهرداری به‌عنوان *getfee* باید این مابه‌التفاوت را پردازد که با تحقق این امر، مقدار هزینه‌ها و درآمدها برابر خواهد شد و مقدار ۱۵ درصد سود منطقی نیز پرداخت می‌گردد، یعنی بابت ۱۰۰ واحدی که درآمدزایی ایجاد گردیده، ۱۱۵ واحد پول پرداخت می‌شود که ۸۰ واحد آن، با درآمدهای ایجاد شده تصفیه گردیده است. به عبارتی هزینه‌های شهرداری نسبت به وضع موجود ۸۰ واحد کاهش یافته است. حال اگر نسبت به راه‌اندازی این شبکه کاری در شهرداری اقدام نماییم، می‌توان به وسیله انعقاد قرارداد با چندین شرکت این فعالیت‌ها را انجام داد، اما اثرگذاری آن قطعاً کمتر خواهد بود که در این راستا معاونت خدمات شهری اقدام به رتبه‌بندی شرکت‌ها نموده به‌گونه‌ای که هر شرکتی باید بتواند به صورت شبکه‌ای خدمات را ارائه دهد. بنابراین جمع فعالیت‌ها از استراتژی‌های حوزه



خدمات شهری است، یعنی به طور مثال یک شرکت باید از مرحله جمع‌آوری زباله تا مرحله تبدیل آن به انرژی را انجام دهد که این اقدام می‌تواند در بردارنده نفع دو طرفه برای شهرداری و شرکت مربوطه باشد. پس مهم‌ترین مؤثرترین بحث، مستندسازی فرآیندها می‌باشد که اقدام بسیار ارزنده‌ای در جهت کنترل و کاهش هزینه‌ها به شمار می‌رود.

۵- دیدگاه جناب‌عالی در مورد نقش و تأثیر سیستم اطلاعات مکانی و GIS در خدمات شهری چیست؟

سیستم اطلاعات مکانی و نرم افزار GIS می‌تواند نقش مؤثر و مفیدی را در ارائه خدمات بهتر به شهروندان و نیز کاهش هزینه‌های شهری ایفا نماید. اما مسئله‌ای که در حال حاضر در کشورمان وجود دارد این است که در بخش GIS زیرسطحی دچار اشکال می‌باشیم، در صورتی که نقش و اثرگذاری GIS زیرسطحی از GIS سطحی بیشتر است اما در حال حاضر نتوانسته‌ایم دانش این که در زیر زمین چه اتفاقی روی می‌دهد را مستندسازی نماییم. از این رو زمانی که مثلاً بخواهیم یک تقاطع غیرهمسطح احداث کرده یا یک تونل بزنیم، باید آگاه باشیم زمانی که اقدام به کندن خیابان نمودیم چه اتفاقی روی خواهد داد که این امر، مسئله‌ای بسیار مهم و تأثیرگذار به شمار می‌رود و در حال حاضر یکی از چالش‌های اصلی در حوزه امور شهری و شهرداری و دیگر سازمان‌ها به حساب می‌آید.

سیستم اطلاعات مکانی و نرم افزار GIS می‌تواند نقش مؤثر و مفیدی را در ارائه خدمات بهتر به شهروندان و نیز کاهش هزینه‌های شهری ایفا نماید

۶- راهکار مرتفع نمودن این معضل و مشکل چگونه است؟

به عقیده بنده، علت اصلی چنین مشکلی، عدم وجود تونل مشترک در تهران است و این بزرگ‌ترین نقطه ضعف نگاه شبکه‌ای در تهران می‌باشد که با احداث و ایجاد این

تونل، GIS زیرسطحی و زیرزمینی در اختیارمان قرار خواهد گرفت در نتیجه قادر خواهیم بود در هر طرح و فعالیتی با اطلاعات کامل و دقیق، نسبت به اجرایی نمودن فعالیت‌ها و کارها اقدام نماییم. زیرا ترکیبی که در مورد تونل مشترک طراحی می‌گردد به گونه‌ای است که از سطح زمین، فضایی را برای آب‌های سطحی اختصاص می‌دهند و قسمت بالای آن که شامل انواع و اقسام لوله‌های برق، تلفن، گاز، تأسیسات شهری، دوربین‌های مداربسته و سیستم اطفاء حریق است را به‌عنوان Support یا پشتیبان در نظر می‌گیرند. بنابراین GIS در کشور ما، چه در قسمت سطحی و چه در قسمت زیرسطحی، به طور کامل موجود نیست که این مشکل نیز مربوط به مستندسازی اطلاعات بوده که پایه هرگونه تحرک به شمار می‌رود، زیرا وقتی درصد برنامه‌ریزی برای یک شهر هستیم، لازم است که از یک پایگاه اطلاعاتی کامل و مناسب برخوردار باشیم تا با تکیه بر این اطلاعات و اشراف بر مکان و جغرافیای مورد نظر بتوانیم در امر برنامه‌ریزی و اجرایی نمودن برنامه‌ها به نحوی بهینه اقدام کرده و از دوباره کاری و تقبل هزینه‌های مضاعف جلوگیری نماییم. بنابراین استفاده از سیستم اطلاعات مکانی و GIS، به خصوص در بخش زیرسطحی، از ضروریات حوزه مدیریت و خدمات شهری به شمار می‌رود که می‌تواند در جهت بهره‌وری بالاتر و کاهش هزینه‌ها اثرات قابل توجهی داشته باشد.

۷- آقای بافنده از تباطو بین سلسله مراتب شکل‌گیری یک شهر با برنامه‌ریزی حوزه خدمات شهری و مدیریت هزینه را تشریح نمایید.

هر شهری متشکل از چند عنصر می‌باشد. کوچک‌ترین واحد شهری، خانه است و با کنار هم قرار گرفتن خانه‌ها، یک محله به وجود می‌آید که محله‌ها جزو مهم‌ترین ظرفیت‌ها در حوزه شهرسازی به شمار می‌روند. از پیوند و اتصال چند محله، یک ناحیه شهری و از چند ناحیه شهری هم یک منطقه شهری و در آخر از اتصال چند منطقه شهری، یک شهر به وجود می‌آید. بنابراین به عقیده بنده باید استراتژی بر این محور استوار باشد که نیازهای روزانه، اوقات فراغت، کار و فعالیت و امور شهروندی در درون محله برآورده شود، به طور مثال مدرسه فرزند خانواده باید در



شعاع ۵۰۰ متری محل سکونت واقع باشد به گونه‌ای که برای رفت و آمد به مدرسه، نیازی به استفاده از اتومبیل نباشد و یا پارک موجود در محله باید به گونه‌ای باشد که برای رفتن به آن، به استفاده از وسیله نقلیه نیاز نباشد. بعد از این مرحله، با طراحی یک شبکه، باید بررسی گردد که به عنوان نمونه در این محله حداکثر در چه فاصله‌ای به یک سیستم حمل و نقل عمومی متصل شویم. نیازهای هفتگی باید در ناحیه، نیازهای ماهیانه در منطقه و در آخر، نیازهای سالانه در شهر پیگیری و تأمین شود. در این صورت و با استفاده از این روش که همان محله‌گرایی است، می‌توان تأثیرات مثبت زیادی را بر سطح زندگی شهروندان و کاهش تردد و هزینه‌ها اعمال کرد و یا مثلاً حوزه خدمات مانند دفاتر خدمات الکترونیک شهرداری و دفاتر پیشخوان دولت، باید به گونه‌ای توسعه یابند که حداقل در هر منطقه از شهرداری، یک دفتر پیشخوان دولت و یک دفتر خدمات الکترونیک موجود باشد تا نیازهای شهروندان را برآورده نماید که در نتیجه این فعالیت‌ها و برنامه‌ها، سلسله مراتب شکل‌گیری شهر بر برنامه‌ریزی حوزه خدمات شهری تأثیر گذاشته، از حجم تردها کاسته شده و کاهش هزینه را نیز در پی خواهد داشت.

۸- براساس لایحه برنامه ۵ ساله شهرداری مقرر گردیده که با رشد ۱۷ درصدی در نظر گرفته شده تا سال ۹۲، سرانه فضای سبز در تهران، ۱۳/۶ متر مربع برای هر نفر می‌باشد، چه میزان از این مقدار محقق گردیده و چه برنامه‌ای در این حوزه در نظر دارید؟

فضای سبزی که حوزه خدمات شهری اقدام به ایجاد آن می‌نماید، به چند صورت است که بخشی از آن مربوط به حاشیه بزرگراه‌ها می‌باشد، یعنی شبکه معابری که در حال توسعه است و در کنار آن فضای سبز ایجاد می‌گردد، اگرچه این فضای سبز در قالبی نیست که بتوان به عنوان پارک از آن استفاده نمود اما نکته مهم این است که فضای سبز شامل فضای سبز حاشیه‌ای، فضای سبز جنگلی شهری، فضای سبز جنگلی حاشیه شهری و پارک و فضای سبز خصوصی است که در باغ‌های افراد وجود دارد که مجموع تمامی این فضاها، فضای سبز تلقی می‌گردد. بنابراین باید تمام این قسمت‌ها در کنار یکدیگر جمع

شده و به عنوان سرانه فضای سبز در نظر گرفته شود، البته آن فضایی که در داخل محدوده شهر قرار دارد و نه فضاهایی که در حریم شهر قرار دارد، زیرا فضاهای سبز موجود در حریم شهر جزو سرانه فضای سبز شهر به شمار نمی‌رود البته در گذشته مقدار زیادی از فضای سبز جنگلی مثلاً حاشیه بزرگراهی یا حاشیه رودخانه و دکل‌ها وجود داشتند که به صورت صحیح ساماندهی نگردیده بود که آن‌ها نیز به وسیله معاونت خدمات شهری و سازمان پارک‌ها و فضای سبز در حال ساماندهی می‌باشند. اما نکته مهم این است که برخی از مناطق مانند مناطق ۱، ۲ و ۴ فراتر از استاندارد سرانه فضای سبز تهران، از فضای سبز برخوردار می‌باشند در حالی که در بعضی از مناطق به دلیل کمبود زمین، شهرداری باید با تملک زمین‌های چند میلیونی، نسبت به احداث و ایجاد فضای سبز اقدام نماید، مانند منطقه ۱۰ یا ۱۷. به هر حال تا سال ۱۳۹۲ قطعاً به سرانه تعیین شده در برنامه ۵ ساله دست خواهیم یافت اما همان گونه که ذکر شد ممکن است در بعضی از مناطق به علت کمبود زمین، دارای فضای سبز کمتر و در بعضی مناطق دیگر، دارای فضای سبز بیشتری باشیم که تصور می‌کنم در حال حاضر سرانه فضای سبز در شهر تهران به ۱۱ متر مربع رسیده است.

۹- نقش و تأثیر ارائه خدمات شهری را در توسعه اقتصاد گردشگری شهری چگونه ارزیابی می‌نمایید؟

در این زمینه باید بررسی گردد که وظیفه شهرداری چیست؟ به عقیده بنده ۱- شهرداری باید برای کار و فعالیت مردم، تسهیلات و زیرساخت‌های مناسب را مهیا نماید، ۲- در جهت غنی‌سازی اوقات فراغت شهروندان، برنامه‌ریزی مناسب صورت پذیرد، یعنی همه اقشار مردم باید از بودن و زندگی در شهر لذت برده و از مزایای آن بهره‌مند شوند، ۳- آموزش بهینه و مطلوب شهروندی: به گونه‌ای که افراد در ارتباطات اجتماعی، وظایف خود را شناسایی نمایند. بنابراین می‌توان گفت که یکی از اهداف دکتر قالیباف، شهردار محترم تهران، در زمینه احداث سراهای محله، ارتقا و توسعه آموزش بهینه شهروندی است که دو عامل اول نیز تحت الشعاع اجرایی شدن این امر می‌باشد و اما در مورد شهر؛ پیامبر اکرم (ص) می‌فرمایند: «شهری که در آن نشاط و امنیت نباشد، شهر نیست»، یعنی عامل امنیت،

یکی از اهداف دکتر قالیباف، شهردار محترم تهران، در زمینه احداث سراهای محله، ارتقا و توسعه آموزش بهینه شهروندی است

سبب سرمایه‌گذاری و جذب سرمایه در شهر می‌شود و از طرفی سرمایه‌گذاری در شهرها سبب ایجاد محیط با نشاط می‌گردد و محیط با نشاط نیز گردشگر را به خود جذب می‌نماید و در نتیجه جذب گردشگر، امنیت، آسایش، کار و فعالیت و رونق اقتصادی به وجود خواهد آمد. بنابراین تمامی این عوامل بر یکدیگر اثر مستقیم دارند به گونه‌ای که اگر بتوانیم بر روی سه عامل ذکر شده، برنامه‌ریزی جامع و علمی نماییم و نسبت به انجام آن اقدام کنیم قادر خواهیم بود که در مورد سامانه‌های نشاط که زیرساخت اصلی گردشگری به شمار می‌رود، به موفقیت‌هایی نایل شویم، بنابراین به عقیده بنده ارائه خدمات بهینه شهری و ایجاد فضای امن و آرام توأم با برنامه‌ریزی مناسب برای آموزش شهروندان نسبت به وظایف خود در پهنه اجتماع و شهر، سبب توسعه گردشگری شهری و به تبع آن رونق اقتصاد گردشگری شهری خواهد شد.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

دیدگاه Viewpoint

مصاحبه با مهندس علیرضا جاوید
(شهردار منطقه یک)

شاه کلید توسعه شهری: تأمین منابع مالی و درآمدی

An Interview with Ali Reza Javid

(Engineer)(The Mayor of District 1)

The Master Key to Urban Development: Providing Finance Resources and Income



مقدمه

نظام درآمدی شهرداری‌ها برای رسیدن به چشم‌انداز ۱۴۰۴ در شهرداری‌های کوچک، ضعیف و در شهرداری‌های کلان‌شهرهایی از جمله تهران ناپایدار ارزیابی شده است. در نگاه اول درآمد شهرداری به منابع درآمدی ناموزونی مانند فروش تراکم و تخلفات ساختمانی متکی است و از دیگر سو به منابعی متصل شده که دارای نوسان بوده و درست در زمان‌هایی که دچار افت می‌باشند، موجب تشدید کسری بودجه شهرداری‌ها می‌شوند. بنابراین عدم کفایت مالی با کسری‌های بودجه و بدهی‌های انباشته شده، عدم کارایی فنی بالا با بالا بودن هزینه تولید خدمات شهری و عدم کارایی اقتصادی با تخصیص نامناسب منابع کمیاب، مشخص می‌شود که در نظام بودجه‌بندی این عوامل مفقود می‌باشند. با وجود یک نظام ناپایدار درآمدی از یک طرف و نبود وزنه تعادل بخش جهت ایجاد تعدیل‌ها از سوی دیگر، موجب انباشت بدهی‌ها، فروش دارایی‌ها و گرفتار شدن در تنگناهای مالی خواهد شد که از دید برنامه‌ریزی شهری نیز کاهش کارایی شهر، کاهش ایمنی شهر و به خطر انداختن سلامت شهروندان نتیجه چنین وضعی است که قابل تداوم نخواهد بود. هم‌چنین نقش مالیات‌های محلی و درآمدهای پایدار در منابع مالی شهرداری‌ها به عنوان شاخص‌های متعادل‌کننده محیطی حوزه مدیریت امور محلی است که باید به گونه‌ای برنامه‌ریزی شوند که عدم تعادل‌های موجود میان سهم وصول درآمدهای ناپایدار را تا مرز ۸۰ درصد افزایش دهند. بنابراین جایگزینی منابع درآمدی جدید و یا افزایش سهم منابع درآمدی پایدار از قبیل عوارض نوسازی، وصول بهای خدمات، تخصیص پرداخت‌ها و کمک‌های قابل پیش‌بینی به حداکثر ممکن از جمله برنامه‌هایی است که باید مورد توجه قرار بگیرد. در این چارچوب تهیه اهداف