

## راهکارهای درآمد شهری جدید درآمدی نو باید!

### وجود مشکلات کوچک و بزرگ شهری و عدم تعامل مناسب دولت با شهرداری، اتخاذ سیاستی جدید در راستای کسب درآمدهای نو برای شهرداری را گوشزد می‌کند.

عدم نگرش اصولی و علمی به منابع درآمدی شهرداری‌ها به عنوان بخش مهمی از نظام کلان اقتصادی سبب شده درآمدهای شهرداری تهران در حال حاضر از پایداری لازم برخوردار نباشد. عدم بهره‌مندی از درآمدهای پایدار، تأمین مهم‌ترین صورت درآمدی شهرداری را که رقمی نزدیک به ۹۰ درصد درآمدهای شهرداری تهران است به عهده بخش مسکن نهاده است که این درآمد هر از گاهی با نوسان خود، سیاست‌های توسعه‌ای شهری را به دلیل فقدان منابع کارآمد مالی به چالش می‌کشاند.

بدون شک علاوه بر صور اصلی هزینه‌های شهرداری، مسایلی چون توسعه زیرساخت‌های شهری، نظیر تأسیسات فاضلاب شهری، بهبود محیط و زیباسازی شهر در کنار ارتقای سرانه فضای سبز - که براساس لایحه برنامه ۵ ساله شهرداری می‌باید با رشدی ۱۷ درصدی به رقم ۱۳/۶ متر مربع در سال ۹۲ افزایش یابد - و یا رشد کمی و کیفی مکانیزاسیون خدمات شهری و موارد بسیاری دیگر نظیر آن، توجه به پایداری درآمدهای شهرداری را بیش از پیش مهم جلوه می‌دهد. علاوه بر موارد فوق، با مراجعه به صورت هزینه و درآمد شهرداری، می‌توان به اهمیت و لزوم پایداری درآمدهای شهرداری پی برد. مطابق گزارش واحد تحقیقات «اقتصاد ایران»، هزینه سرانه سالانه هر شهروند تهرانی که تأمین آن به دوش شهرداری است، رقمی در حدود ۲۰۰ هزار تومان می‌باشد که بی‌شک با تغییر شاخص قیمت‌ها در طول ماه تغییر خواهد کرد. یکی از راه‌های تأمین این هزینه‌ها،

اخذ بهای خدماتی است که در سطح شهر ارایه می‌شود. شهرداری می‌تواند با تفکیک دهک‌های درآمدی در محله‌ها و مناطق به طبقه‌بندی مناطق پرکشش و کم‌کشش اقدام نماید و در قبال خدماتی که ارایه می‌کند - با توجه به کشش‌پذیری منطقه - بخشی از هزینه‌های مربوط به خدمات شهری را تأمین نماید. در کنار این مسأله، شهرداری می‌تواند با استفاده از مکان‌ها، محله‌ها و سازه‌های ارزشمند تهران و با توجه به پتانسیل درآمدزایی موارد مذکور، منبعی برای درآمدزایی خود به وجود آورد.

در حال حاضر، تهران از دو سازه

ارزشمند برج آزادی و میلاد بهره می‌برد. متأسفانه عدم توجه به سازه عظیم آزادی - که بی‌شک در خاورمیانه کم‌همتا است - سبب شده تا نمای مناسبی در اطراف آن وجود نداشته باشد. اجرای پروژه‌های زیباسازی منطقه‌ای در کنار تبلیغ جهت بازدید از سازه و یا موزه داخل آن می‌تواند علاوه بر جذب درآمد از شهروندان تهرانی، به عنوان محلی برای بازدید توریست بین شهری و حتی کشوری بدل گردد. برج عظیم میلاد، سازه دیگری است که می‌تواند به منبع درآمدزایی شهری تبدیل شود. از آنجا که این برج فاصله نسبتاً کمی تا پایانه‌های مهمی چون فرودگاه و راه‌آهن دارد، شهرداری می‌تواند با فروش امتیاز حق بازدید به شرکت‌های مسافری بخش خصوصی، امکان بازدید مسافران داخلی را فراهم آورد تا منبعی هرچند اندک جهت تأمین مخارج جاری خود به دست آورد. استفاده از محله‌ها و بافت‌های ارزشمند تهران، می‌تواند منبع دیگری برای درآمدزایی شهرداری باشد. خوشبختانه در پروژه مشترکی میان شهرداری تهران و وزارت مسکن و شهرسازی، مناطق ارزشمند تهران شناسایی شده‌اند. در حال حاضر، تهران از ۳ بافت ارزشمند ری، شوش و سعدآباد بهره می‌برد که با سرمایه‌گذاری جهت بازسازی، مرمت و نوسازی آنها - بدون مخدوش شدن چهره و بافت قدیمی مناطق مذکور - می‌تواند به پتانسیل دیگری جهت درآمدزایی شهرداری تبدیل گردند. علاوه بر این، وجود دو بافت ارزشمند مسکونی نارمک و اکباتان در شرق و غرب

تهران، پتانسیل دیگری است در راستای درآمدزایی شهرداری. در این بین شهرداری می‌تواند با برگزاری جشن‌های فصلی و سالانه تحت عنوان مثلاً "جشن قدمت تهران"، علاوه بر توسعه درآمدزایی سرانه در مناطق مذکور، به دلیل واگذاری امتیاز خدمات قابل ارایه در آن، نظیر فروش بلیط، اجاره یا فروش واحدهای تجاری که قبل از آن، استفاده تجاری نداشتند، به منبع دیگری برای درآمدزایی خود دست یابد. همچنین شهرداری می‌تواند با افزایش مخارج عمرانی جهت توسعه راه‌ها و بزرگراه‌های جدید در برخی مناطق کمتر توسعه یافته، علاوه بر کاهش حجم ترافیک شهری، به دلیل اتصال راه‌های جدید به هسته مرکزی شهر، عملاً به رشد و ترقی مناطق مذکور که کاربری اداری و تجاری ندارند مبادرت نماید که این امر، افزون بر ارتقای سطح کیفی اقتصادی این مناطق - از طریق رشد سرانه درآمد در مناطق مذکور - به رانت کسب درآمد از طریق شهرسازی نیز می‌انجامد.

در راستای تحقق هدف مذکور، شهرداری می‌تواند با مشارکت بخش خصوصی و نظارت مستقیم خود، صندوقی تحت عنوان "راهساز" به وجود آورد که بدین ترتیب بتواند علاوه بر آثار مثبت کلان اشتغال و ارایه خدمات شهری، به درآمدزایی خود هم کمک کند. مکانیزم این طرح بر این اساس است که شهرداری با دریافت مبلغ اندک سالانه‌ای - به واسطه‌گری بخش خصوصی که موظف به اجرای این طرح در دوره‌های کوتاه‌مدت خواهد بود - در قبال عبور و مرور و یا به بیان دیگر، مصرف کالاهای بزرگراه، آزادراه، شاهراه و به طور کلی راه‌های اصلی پرتردد شهری، منابع لازم جهت اجرای پروژه‌های توسعه شهری را به دست آورد، به طوری که مثلاً با دریافت عوارض ۵ هزار تومان در سال برای هر اتومبیل - با احتساب میزان ۳/۶ میلیونی اتومبیل‌های در حال تردد تهران - رقمی در حدود ۱۸ میلیارد تومان در سال از عوارض راه‌های اصلی نصیب شهرداری می‌شود که می‌تواند سرآغاز گسترش درآمدزایی و البته توسعه راه‌های اصلی شهری بر پایه مبالغ به دست آمده از اجرای این طرح باشد.

در این بین، اگرچه این رقم برای توسعه عمران زیرساخت‌های شهری رقم اندکی است، اما به طور حتم با گسترش و نمود صنایع مکمل در کنار آن - و تکمیل و اصلاح نقاط منفی طرح در میان‌مدت - می‌توان به افزایش درآمد از این طریق امیدوار بود. علاوه بر این، در طرف ترازنامه‌های شهرداری مخارجی وجود دارند که منبعی برای تأمین آنها وجود ندارد. تأسیس ایستگاه‌های تندرستی و ورزش همگانی در کنار برگزاری دوره‌های آموزش کارآفرینی و تشکیل تشکل‌های

### خلاصه درآمدها و هزینه‌های شهرداری بر اساس تفریغ بودجه سال ۸۶

برخی از درآمدها و سایر منابع حاصل شده و تخصیص به اعتبارات جاری و عمرانی (میلیارد ریال)	برخی از هزینه‌های جاری و عمرانی به تفکیک وظایف و برنامه‌ها (میلیارد ریال)		
سه‌میه شهرداری از پرداخت‌های وزارت کشور	وظیفه خدمات اداری	۳۸۰	۲,۷۰۰
عوارض بر ساختمان‌ها و اراضی	وظیفه خدمات شهری	۲۳,۵۰۰	۵,۸۰۰
عوارض بر پروانه‌های کسب، فروش و تفریحات	وظیفه عمران شهری	۱,۵۰۰	۲۰,۰۰۰
درآمد حاصل از فروش شهرداری و وصولی در مقابل خدمات	برنامه‌ریزی توسعه شهری	۱,۶۵۰	۴,۵۰۰
کمک‌های بلاعوض، وام و یا استفاده از موجودی‌های دوره قبل	ایجاد اماکن و فضاهای ورزشی، تفریحی، فرهنگی و هنری	۲,۷۰۰	۱,۳۰۰
درآمد تأسیسات شهرداری و جرایم و و تخلفات	بهبود عبور و مرور شهرها	۱,۵۰۰	۶,۲۰۰

یادداشت: ارقام گرد شده‌اند

استخراج: واحد تحقیقات «اقتصاد ایران» از اداره برنامه و بودجه شهرداری تهران

## مدیریت و برنامه‌ریزی شهری

## در چنبره مشکلات کوچک و بزرگ

## مصاحبه اختصاصی ماهنامه «اقتصاد ایران» با آقای رسول خادم، رییس کمیسیون بودجه شورای شهر تهران

گسترده‌گی بازار غیررسمی و عدم مدیریت مناسب با رویکرد فرصت‌آفرینی و تهدیدزدایی از جانب این بازار می‌باشد. همچنین فقدان مطالعات ریشه‌ای و پیش‌نیاز

مهمترین مشکلات و چالش‌های پیش روی توسعه اقتصاد تهران را در چه مسایلی می‌دانید؟



از مهمترین مسایل پیش روی اقتصاد شهر تهران، فقدان برنامه‌ریزی، هماهنگی و اراده مدیریتی لازم در اعمال مدیریت بر بازار زمین و مسکن در شهر تهران است. درست است که در راهبردهای سند طرح جامع تهران و با برنامه‌ریزی‌های ۵ ساله شهرداری تهران رویکرد به نسبت کارشناسانه‌ای جهت برون‌رفت از مسایل امروز زمین و مسکن لحاظ گردیده، اما تا زمانی که این

حوزه اقتصاد شهری و محورهای مرتبط با آن به عنوان پایه و اساس هرگونه تصمیم‌گیری مدیریتی در شهر تهران را می‌توان از دیگر مشکلات یاد شده دانست.

فقدان ساختار مدیریتی لازم جهت مدیریت اقتصاد شهری در تهران که از کلیه شاخص‌های مدیریتی مورد نیاز برخوردار باشد، از دیگر مسایل اقتصاد شهری در تهران است.

مشکلات مورد اشاره که می‌توانند در اجزای مختلف و لایه‌های خردتری مورد بررسی واقع شوند، در واقع متأثر از مسایل کلان اقتصاد کشور هستند که در شهر تهران به عنوان مرکز سیاسی کشور به خوبی خود را نشان می‌دهند.

مهمترین منابع درآمدی و در نقطه مقابل هزینه‌های مصرفی شهرداری به خصوص در شهر تهران، چه مواردی می‌باشند؟

بیشترین منبع درآمدی شهرداری تهران هنوز از عوارض ساخت‌وساز است و این امر تا اصلاح رویکرد درآمدی در شهرداری و شهر تهران به قوت خود باقی خواهد ماند. سهم درآمدهای پایدار در چند سال گذشته و به خصوص بعد از تصویب طرح جامع درآمد پایدار شهری توسط شورای شهر، گرچه نسبت به قبل افزایش قابل توجهی داشته است، اما هنوز جزئی از ردیف‌های فرعی درآمد شهرداری محسوب می‌شود. البته خوشبختانه

راهبردها در قالب برنامه‌ریزی اجرایی مشخص تعریف و وارد مراحل اجرا نشوند، هیچ اتفاقی در حوزه بازار زمین و مسکن در اقتصاد شهری تهران نخواهد افتاد. البته خوشبختانه طرح مشترکی میان شورای شهر، شهرداری تهران و وزارت مسکن نیز تهیه شده که امیدوارم هرچه سریع‌تر در شورای شهر تهران تصویب و شرایط اجرای آن فراهم گردد. از دیگر مسایل اقتصاد شهری در تهران فقدان برنامه در جهت جذب سرمایه و جلب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی است. با توجه به منابع مالی در شهر تهران علیرغم قابل توجه نشان دادن آن نسبت به سایر شهرهای کشور برای رسیدن به اهداف سند چشم‌انداز تهران در تحقق راهبردهای سند طرح جامع - که بسیار محدود است - نداشتن برنامه‌ای مشخص، محدودیت‌های داخلی و خارجی، نابسامانی ساختاری در مدیریت دولتی و عمومی در جذب سرمایه‌گذار و بسیاری از موارد دیگر که از حوصله این مصاحبه خارج است از دیگر مسایل و مشکلات بازار سرمایه در حوزه اقتصاد شهری در تهران می‌باشند.

دیگر این که عدم برنامه‌ریزی و مدیریت بر بازار اشتغال و کار موجب گردیده مدیریت شهری در تهران تعریفی از تبعات اعمال سیاست‌های مدیریتی خود بر این بازار نداشته و به دلیل فقدان ابزارهای لازم اندازه‌گیری از وضعیت این بازار، قابلیت برنامه‌ریزی مستند و معتبر در این زمینه را نیز دارا نباشد. مشکلات دیگر تهران

NGO، همگی از این موارد به حساب می‌آیند که در اهداف کمی توسعه شهری تهران و در قالب تدوین قوانین میان‌مدت شهری گنجانده شده‌اند. همچنین نظارت دقیق بر بهبود ترافیک شهری و یا پرداخت یارانه‌های بسیار زیادی که در راستای ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهری پرداخت می‌شود، یافتن راهی برای تأمین هزینه‌های آن - ولو اندک - را گوشزد می‌کند. در حال حاضر به ازای هر سفر درون شهری با مترو، یارانه‌ای معادل ۳۰۰ تومان توسط شهرداری پرداخت می‌شود که به دلیل مشکلات هزینه‌ای و تورمی جامعه، بدون شک، افزایش بهای نرخ آن کار درستی نخواهد بود. علاوه بر این، علیرغم انتقاد فراوان بر نظریه پرداخت یارانه در اقتصاد، یکی از مهمترین سیاست‌های اقتصادی پذیرفته شده در کلان‌شهرهای مدرن، پرداخت یارانه - حتی در رقم‌های میلیارد دلاری - جهت توسعه حمل‌ونقل عمومی به دلیل عدم گسترش استفاده از سواری‌های تک‌سرنشین - که رشد آلودگی، افزایش مصرف سوخت و شدت یافتن حجم ترافیک از نتایج آن خواهند بود - می‌باشد. متأسفانه علیرغم نیاز شدید شهر تهران به گسترش این وسایط، هنوز برنامه‌ریزی اصولی در راستای تأمین منابع مالی آن صورت نگرفته است. بنا به گفته مسئولان شهرداری، سال گذشته رقم اختصاص یافته وزارت کشور برای توسعه مترو در حدود ۳۰۰ میلیون دلار بوده که این رقم نزدیک به ۶۰۰ میلیون دلار از بودجه تعیین شده کمتر است. در حال حاضر مصرف بنزین کشور رقمی بیش از ۶۰ میلیون لیتر در روز است که براساس تحلیل کارشناسان، در صورتی که حمل‌ونقل عمومی به صورت پیوسته و با کیفیت افزایش نیابد، مصرف روزانه بنزین در آینده‌ای نزدیک به رقم ۱۰۰ میلیون لیتر در روز خواهد رسید که هزینه‌های معادل ۶/۵ میلیارد دلار را برای واردات بنزین به دولت تحمیل خواهد نمود. بی‌شک پرداخت‌های به مراتب کمتر دولت به شهرداری در جهت توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی با کیفیت - در قبال پایداری درآمدهای شهرداری - می‌تواند علاوه بر کاهش ترافیک به پیشگیری از رشد نامتقارن هزینه‌های جاری دولت کمک کند و به یاد داشته باشیم که "پیشگیری بهتر از درمان است."

## برخی از صور لایحه ۵ ساله شهرداری تهران

اهداف کمی	۸۸	۸۹	۹۰	۹۱	۹۲
ناوگان عمومی اتوبوسرانی (دستگاه)	۵,۹۱۱	۵,۸۱۷	۵,۵۰۷	۵,۲۰۷	۴,۹۳۶
ناوگان خصوصی اتوبوسرانی (دستگاه)	۲,۸۲۹	۴,۰۲۳	۵,۲۴۳	۵,۷۹۳	۶,۰۶۴
طول خطوط سامانه تندرو (کیلومتر)	۱۲۹/۸	۱۵۹	۱۵۹	۱۵۹	۱۵۹
تعداد خطوط سامانه تندرو	۷	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰

استخراج: واحد تحقیقات «اقتصاد ایران» از شهرداری تهران