

قطره چکانی اعتبارات فاصله شهر و روستا را هر روز بیشتر می کند

مخروبه‌هایی که دیگر روستانیستند



روز دهیاری در حالی سپری شد که ده‌ها هزار روستا در کشور یا خالی از سکنه شده است یا به دلیل بی توجهی به زیرساخت‌های روستایی دیگر نام روستا را هم نمی‌توان بر این مراکز جمعیتی گذاشت. این در حالی است که روند مهاجرت و افزایش حاشیه‌نشینی علاوه بر افزایش مسائل و مشکلات شهرها سبب شده است تا روستاها دیگر مولد نباشند و حتی بسیاری از روستاها خود نیازمند کمک‌های دولتی باشند. توسعه روستایی درحالی‌به دستت فراموشی سپرده شده است که اشتغال، کشاورزی و دامداری در بسیاری از روستاها در حال نابودی است. با قطره چکانی اعتبارات نمی‌توان روستاها را نجات داد و ادامه

این روند سبب افزایش فاصله روستاها از شهرها شده است. در کشور ما فاصله توسعه شهری با توسعه روستایی بسیار زیاد است تا آنجایی که در تقسیم اعتبارات معمولاً توجه به حل مشکلات و مسائل روستایی بعد از توسعه شهری دیده می‌شود و هر چند رشد جمعیت شهرنشینی در کشور ما هم بسیار بالاست اما روستاها به دلیل مولد بودن همواره گذشته بخش زیادی از نیازهای شهرها را تأمین می‌کردند. بر این اساس لازم است به روستاها توجه ویژه‌ای صورت گیرد و با عنوان اصلی‌ترین عامل روستاهای روستایی اعم از اجتماعی، فرهنگی و خدماتی و اقتصادی دیده شود تا بتواند مرهمی باشد برای حفظ روستاهای باقی‌مانده چراکه کمتر از یک سوم جمعیت کشور در روستاها زندگی می‌کنند و توسعه روستایی بهترین راه‌مبارزه با حاشیه‌نشینی به حساب می‌آید.

■ **تبدیل روستاها به مخروبه**

افزایش مهاجرت و خالی شدن روستاها در حالی صورت می‌گیرد که بی توجهی به روستاهای مولد و کم‌کاری در این بخش بسیاری از روستاهای کشور را به متروک‌های خالی از سکنه تبدیل کرده است. در این زمینه چندی پیش سیدابوالفضل رضوی، معاون

توسعه روستایی و مناطق محروم ریاست جمهوری با بیان اینکه در سال ۱۳۳۵، ۶۸درصد جمعیت کشور روستاییان بودند و در سال ۵۷این جمعیت به ۵۲درصد رسید، اعلام کرده بود: بر اساس سرشماری نفوس و مسکن سال ۹۰ جمعیت روستایی و عشایری کشور به ۶/۲۸درصد رسید و تا پایان دوسال پیش ۳۲ هزار روستا و آبادی از سکنه خالی شده است. بر این اساس قرار بود با رسیدگی به امور روستاها و توجه به زیرساخت‌ها جمعیت روستایی در برنامه پنجم تثبیت و حتی موضوع مهاجرت نیز معکوس شود، ولی به‌دلیل اهمال کاری و ناکار آمدی برنامه‌های متولیان سیاست‌گذاری، روند خالی شدن روستاها افزایش داشته و در پی آن محرومیت در روستاها در حال افزایش است.

■ **خدمات دولت به روستاها نمی‌رسد**

متأسفانه به رغم وعده‌های داده شده به منظور رسیدگی به حل مشکلات روستاییان در حال حاضر به‌دلیل استغفال از روش‌های سنتی بسیاری از روستاهای مولد کشور از مدار تولید و اشتغالزایی خارج شده‌اند و جمعیت روستایی با جوانان بیکار بسیاری مواجه شده است. نبود مراکز تولیدی و تبدیلی محصولات، رها شدن مدیریت منابع آبی به‌عنوان اصلی‌ترین عامل روستاهای کشور را در ورطه نابودی قرار داده است. خسارت‌های حوادث طبیعی و عمل نکردن بیمه‌ها به تعهدات خود از دیگر مسائلی است که روستاها را در چالش بزرگی قرار داده است و روستاییان با از دست دادن سرمایه‌های اولیه خود دیگر قادر نیستند به کار و تولید اقدام کنند.

■ **ضرورت ایجاد اشتغال در روستاها**

هرگونه اقدامی در جهت عمران و آبادی روستاها می‌تواند به توسعه روستایی ختم شود به شرط آنکه به مباحث اشتغالزایی روستایی به خصوص در حوزه کشاورزی و دامداری توجه ویژه‌ای صورت گیرد در این خصوص نمایندگان مجلس شورای اسلامی مصوب

ایران کشور

ایرانشهر ۸۸۴۹۴۷۱

مجموع اعتبارات واریزی در دولت یازدهم ۳۰درصد اعتبارات به صورت ملی و ۷۰درصد از محل اعتبارات مالیات بر ارزش افزوده از طریق اسنن بی‌دهیاری‌ها توزیع شده است. وی اضافه کرد:از سال ۱۳۹۵ اعتبارات ملی دهیاری‌های کشور به صورت مستقیم به حساب دهیاری‌ها واریز می‌شود که نشان از اعتماد دولت یازدهم به مدیریت‌های محلی و دهیاران به عنوان مدیران ارشد روستا می‌باشد. جندقیان در خصوص اجرای پروژه‌های عمرانی و خدماتی توسط دهیاری‌ها گفت: دهیاران به عنوان مدیر ارشد روستا وظایف متعددی را در راستای توسعه پایدار مناطق روستایی بر عهده دارند. این وظایف حیظه گسترده‌ای را در برمی‌گیرد که از اهم آن می‌توان به بهبود وضعیت کالبدی، ارتقای وضعیت بهداشتی و زیست‌محیطی و کمک به ارتقای شاخص‌های سکونت و کیفیت زندگی در روستا اشاره کرد.

■ **سند توسعه روستایی شاید وقتی دیگر**

توسعه روستاها بدون برنامه و چشم‌انداز ممکن نخواهد بود و تالان‌های صورت گرفته نمی‌تواند منشأ اثر واقع شود مگر آنکه سیاست‌گذاری‌ها و تصمیم‌گیری‌ها در قالب برنامه سندهای بالادست همچون سند توسعه روستایی قرار گیرد که در این زمینه به گفته معاون امور دهیاری‌های سازمان شرداری‌ها و دهیاری‌های کشور به منظور نظام‌مندی و برنامه‌محو بودن اقدامات توسعه‌ای و همچنین به منظور اجرایی کردن سیاست‌های اقتصاد مقاومتی در مناطق روستایی کشور، در نظر است سند توسعه روستایی ۳۱ شهرستان محروم از ۳۱ استان کشور با رویکرد اقتصاد مقاومتی و با بهره‌گیری از ظرفیت علمی دانشگاه‌ها و همیاران توسعه روستایی و ظرفیت اجرایی استانداردی‌ها و واحدهای تابعه و سایر دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط تهیه و تدوین شود. وی همچنین در زمینه ساماندهی ساختار اداری دهیاری‌ها می‌گوید: از مجموع ۲۲ هزار و ۵۲۵ دهیاری کشور، ۲۶۶۴ دهیاری به صورت تمام وقت، در روستاهای بالای ۵۰۰ نفر جمعیت و بقیه به صورت پاره وقت مشغول به خدمت می‌باشند. جندقیان در زمینه ساماندهی قوانین و مقررات دهیاری‌ها تأکید می‌کند که با توجه به خلأها و نواقص قوانین موجود در مدیریت روستایی، وزارت کشور در سال ۱۳۹۲ اقدام به تدوین «پیش‌نویس لایحه ماده کوشور» کرد که این پیش‌نویس در آذرماه سال ۱۳۹۲ با ۴۱ جلسه کارگشتری تهران و سایر کلاس‌شهرها هیئت‌مدولت طی ۲۵ جلسه در کمیسیون فرعی بررسی و به کمیسیون اصلی ارجاع شد. وی می‌گوید: متن لایحه در کمیسیون اصلی، تلخیص و با عنوان «لایحه اصلاح و الحاق موادی به ماده واحده قانون تأسیس دهیاری‌های خودکفا در روستاهای کشور» در ۱۸ ماده تنظیم شد.این متن در شهریورماه سال ۹۵ به هیئت محترم دولت ارجاع شد که در حال حاضر فرایند بررسی آن در کمیسیون مربوطه در حال نهایی شدن است.

■ ■ ■

بیشترین تولیدات محصولات غذایی کشور در روستاها صورت می‌گیرد ولی به‌دلیل عبور دولت از توسعه روستایی این بخش فعلی کشور در شرایط حاضر در رکود قرار دارد. امیداست که برای

دست‌یابی به اقتصاد مقاومتی که دولت در آس‌اجرای برنامه‌های آن قرار دارد به اشتغال و توسعه زیربنایی روستاها توجه ویژه‌ای صورت گیرد. اهتمام و سرمایه‌گذاری به روستاها کاهش فاصله روستاها با شهرها را به دنبال خواهد داشت بر این اساس باید توجه شود که این روند می‌تواند از مشکلات شهرها و حاشیه‌نشینی که معضل اولویت در کشور است، بکاهد.

■ **حمل و نقل**

بومی‌سازی تولید انبوه واگن مترو نیازمند حمایت سرمایه‌ای دولت است

میلیون‌ها مسافر مترو جا می‌ماند



محصول چینی تولید نمی‌کنیم

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در پاسخ به برخی شائبه‌ها مبنی بر تولید واگن چینی در این کارخانه، گفت: در شرکت واگن‌سازی، شرکای ما چینی هستند اما محصول چینی تولید نمی‌کنیم و مطمئن باشید از هر محصول مورد نیاز مترو که در داخل کشور تولید می‌شود استفاده خواهیم کرد اما در برخی موارد حساس از بهترین برندهای روز دنیا استفاده می‌کنیم. حسینی با بیان اینکه ما با ایمنی و کیفیت نسوخی نداریم، گفت: در حال حاضر مترو در شهر تهران به یک مقوله غیر قابل برگشت و مهم بدل شده که به یکی از ارکان زندگی مردم بخصوص افراد کبرخوردار تبدیل شده است. وی با بیان اینکه یک میلیون و ۹۰۰ هزار نفر روزانه از مترو استفاده می‌کنند که با احتساب میزان سفرهایشان می‌توان گفت ۳ میلیون سفر روزانه با مترو انجام می‌شود، گفت: با زیرساخت‌های فعلی می‌توانیم میزان سفر را ۲/۵ برابر افزایش دهیم اما نیازمند تزیق واگن‌های بیشتری هستیم و مطمئن باشید اگر تعداد واگن‌ها افزایش یابد مترو به دلیل حجم جابه‌جایی جزو پنج متروی برتر دنیا قرار می‌گیرد. معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران با بیان اینکه شهرداری تهران در سال گذشته یک میلیون و ۹۰۰ میلیون تومان بابت ساخت واگن سرمایه‌گذاری کرده، گفت: ما با چینی‌ها در قسمت بارز رنگی شریک هستیم اما در بحث محصولات، تکنسین و … صددرصد نیازو ابرانی هستند. حسینی با بیان اینکه دولت قول داده ۱۶۰۰ واگن مترو برای تهران تأمین کند که ما ظرفیت و آمادگی آن را داریم که در کارخانه واگن‌سازی آنها را تولید کنیم، گفت: سال گذشته تصمیم جدیدی برای تعمیرات هیرماک تا اوورهاال از شرکت بهره‌بردار ی مترو به واگن‌سازی سپرده شد چراکه معتقدیم شرکتی که سازنده واگن‌ها بوده است بهتر و باصرف‌تر می‌تواند نسبت به تعمیرات اقدام کند و این جابجایی تعمیر واگن‌ها از

یک شرکت به شرکت دیگر سبب شده در وقت و هزینه‌ها صرفه‌جویی شده و دقت تعمیر نیز افزایش پیدا کند.

■ **ظرفیت بومی‌سازی واگن‌های مترو به ۸۵ درصد می‌رسد**

مدیرعامل شرکت مترو گفت:در آینده نزدیک با افزایش ظرفیت شرکت واگن‌سازی تهران ظرفیت بومی‌سازی واگن‌های تولید داخلی مترو به مرز ۸۵درصد می‌رسد. هابیل درویش در حاشیه بازدیدمد معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران از شرکت واگن‌سازی تهران با بیان این مطلب افزود: شرکت واگن‌سازی مترو یکی از فعال ترین شرکت‌های تولیدکننده واگن در کشور است که باید ظرفیت‌های آن به خوبی معرفی شود. وی افزود: تلاش‌های زیادی برای توسعه صنعت مترو در کشور شده است و ما در تهران به سمت بومی‌سازی کامل این صنعت در کشور در حرکت هستیم. مدیرعامل شرکت مترو با بیان اینکه هم‌اکنون ۴۵ درصد از واگن‌های مترو بومی‌سازی شده است، یادآور شد: هدف‌گذاری نهایی ما این است که این ظرفیت را بیشتر کنیم. وی با اشاره به اینکه هم‌اکنون ظرفیت ساخت ۱۰۰ درصدی واگن‌های مترو در داخل کشور وجود دارد بیان کرد: کارخانه‌های زیادی در سال‌های اخیر در کشور در زمینه ساخت واگن راه‌اندازی شده‌اند که بیشتر آنها تعطیل شده‌اند و در پرداخت حقوق کارگران با مشکل رویه رو هستند اما شرکت واگن‌سازی تهران تنها شرکتی است که همچنان فعال است. درویش با بیان اینکه امکان افزایش ظرفیت تولید واگن در این شرکت تا سه برابر وجود دارد، گفت: کلانشهرهای کشور نیز به جای ورود واگن از خارج از کشور می‌توانند با هزینه کمتر واگن‌های مورد نیاز خود را از این شرکت تهیه کنند.

■ **نگاه سیاسی دولت به مدیریت شهری**

مدیرعامل شرکت مترو با اشاره به نگاه سیاسی دولت‌های پیشین و کنونی به مجموعه مدیرین شهری تهران تأکید کرد، ما هنوز نتوانسته‌ایم مسئولان دولتی را متوجه این مسئله کنیم که شرکت واگن‌سازی تهران جزو منابع ملی است و می‌تواند تمام نیازهای کشور را رفع کند. وی با بیان اینکه ۲۰۰۰ شرکت تولیدکننده قطعات واگن در کشور فعالیت می‌کنند، تأکید کرد: با استفاده از این ظرفیت می‌توان ۸۵درصد از واگن‌های تولیدی را بومی‌سازی کرد.

■ **کمبود ۶ هزار واگن برای کلانشهرها**

همچنین رامین مسعود، قائم‌مدیرعامل واگن‌سازی با بیان اینکه تمامی سسوله‌های این کارخانه برای مونتاژ قطعات مناسب‌سازی شده‌است، گفت: در صورت اجرایی شدن طرح توسعه شرکت واگن‌سازی می‌توانیم در سال ۲۵۰ واگن بیشتر بسازیم. وی با بیان اینکه حدود ۵ هزار واگن برای تهران و سایر کلانشهرها لازم است که ساخت آن هفت سال طول می‌کشد، گفت: این شرکت می‌تواند در شش نوع واگن محصولات خود را ارائه دهد و این در حالی است که ما در امر تولید واگن به خودکفایی ۴۰درصدی رسیدیم. قائم‌مدیرعامل واگن‌سازی با بیان اینکه طراحی و ساخت قطارها بر اساس استانداردهای روز دنیا است، گفت: ۱۲۰۰ تکنسین در این کارخانه فعالیت می‌کنند.

شهر فردا

شهرهای آهسته

■ **مریم وزیر پور** *

سرعت، فاکتوری که سال‌های سال در پی ایجاد و بهره‌مندی از ویژگی‌هایش بوده‌ایم امروزه به یک چالش تبدیل شده‌است؛ چالشی که اگر به‌نگام چشم‌انداز رانگشاییم، باید به جای زندگی درست تنها به فکر خاطرات آن روزگاران باشیم.

همه ما برده سرعت شدیم و همگی با ویروس پنهانی مشابهی از پا در آمده‌ایم؛

زندگی پرشتاب، که ما را مجبور به خوردن fast food می‌کند.

فرصت گفت‌وگو، ارتباط، تفکر و تفریح لذت‌بخش را از ما می‌گیرد و در نتیجه روح را مغنوب می‌سازد.

زندگی پرشتاب تحت عنوان برطوطراق «بهر دوری بالاتر» شیوه زندگی، چشم‌انداز و محیط ما را تهدید می‌کند.

جنبش بین‌المللی شهر آهسته (ISFM) در سال ۱۹۸۹ در فرانسه آغاز شد و از آن زمان به بیش از ۱۰۰ منطقه با ۸۰ هزار عضو گسترش یافت.

در سال ۱۹۹۹ در اورینتوی ایتالیا اولین گروه‌هایی آن برگزار شد.

هفت هدف عمده شهرهای عضو ISFM عبارت است از:

۱. تأکید بر روش‌های بازیافت مواد زائد غذایی و استفاده مجدد از آن‌ها.

۲. حفاظت از محصولات محلی، که ریشه در فرهنگ و سنت دارند.

۳. طبقه‌بندی مناطق شهری بر اساس محصولات غذایی آن

۴. حفظ آداب و رسوم و سبک‌ها.

۵. ایجاد روش‌هایی برای ارتباط مستقیم بین مشتری و تولیدکننده محصولات غذایی.

۶. ارتقای فرصت‌ها و موقعیت‌های مناسب برای ارتقا تولید کنندگان و مصرف‌کنندگان محصولات غذایی.

۷. بهبود کیفیت مهمان‌نوازی.

شهرهای عضو ISFM باید جمعیتی کمتر از ۵۰ هزار نفر داشته باشند.

یکی از راهبردهای به کار رفته توسط بعضی از شهرهای آهسته در ایتالیا، مجاز نداشتن استفاده از خودرو در بیشتر اوقات می‌باشد. از آنجایی‌که این جنبش صنعت گردشگری را تقویت می‌کند چنین راهبردهایی باید به روشی ارائه شوند که گردشگران نیز از نتایج مثبت آن بهره‌مند می‌گردند. سیستم‌های فاضلاب کم‌سروصدا تر و نظریزیست محیطی پیشرفته‌تر، از دیگر روش‌های ارائه شده توسط این جنبش می‌باشد.

شهرهای آهسته هر تریا از سوی بازرسان بررسی می‌شوند تا از دستیابی آنان به استانداردهایی که به آن متعهد هستند اطمینان حاصل گردد.

■ **مدرس دانشگاه**

از شهر

مدیریت مصرف انرژی

گامی به سوی اقتصاد مقاومتی شهری

■ **جواد الفتی** *

تهران با وجود اینکه در سال‌های اخیر گام‌های بلندی را در حوزه‌های مختلف توسعه شهری برداشته است اما همچنان در برخی بخش‌ها با مشکلات و مسائل اقتصادی فراوانی روبه‌رو است. گام برداشتن به سوی اقتصاد مقاومتی در حوزه شهری می‌تواند بستر مناسبی باشد برای هزینه‌کرد صحیح و کاهش هزینه‌های شهری. گردش مالی در اقتصاد شهری بسیار بالاست، بر این اساس باید به چرخان اقتصاد شهری توجه ویژه‌ای شود چراکه با مدیریت هزینه‌ها از سوی مدیریت شهری و هزینه‌کردن در بخش‌های ضروری می‌توان برای توسعه شهری گام برداشت. به واقع پایتخت می‌تواند بستر اصلی برای اجرا و عملیاتی کردن اقتصاد مقاومتی باشد که این امر نیازمند پیش‌نیازهای دقیقی است.

با توجه به اینکه روند فعلی مصرف انرژی، تهدیدی جدی برای سرمایه‌های ملی و محیط‌زیست تلقی می‌شود، اصلاح الگوی مصرف برق و به‌کارگیری انرژی‌های نو یکی از راهکارهای اساسی کاهش این تهدید است. بسیاری از کشورهای صنعتی و برخی از کشورهای در حال توسعه‌ساز راه‌استد در مواجهه با بحران مصرف غیرمنطقی انرژی، سیاست‌ها و مکانیسم‌هایی را برای صرفه‌جویی مصرف انرژی اعمال کرده‌اند. به‌طور کلی در این کشورها سیاست‌هایی در حوزه حمل‌ونقل، مصرف بخش صنعت و کشاورزی، و شیوه‌های نوین تولید انرژی و به‌خصوص مصرف بخش خانگی، به‌صورت همه‌جانبه اجرا شده است و این کشورها با بهبود توانسته‌اند به روش‌های مؤثرتری برای مدیریت مصرف انرژی و کاهش آسیب‌های زیست‌محیطی دست یابند. از همین رو اگر زیرساخت‌های لازم برای بهینه‌سازی مصرف انرژی در سطح مناطق و شهرداری‌ها ایجاد نشود، بخش زیادی از ثروت شهر هزینه تأمین انرژی می‌شود چراکه تهران به عنوان پایتخت ایران اسلامی بیش از یک‌هفتم جمعیت کشور را در خود جای داده است که به دلیل پیچیدگی مسائل و مشکلات شهری حل هر یک از آنها به نوعی به سایر عوامل وابسته است که در این میان توجه به اقتصاد شهری و تحول آن می‌تواند راهکاری اساسی برای برون‌رفت از مسائل و مشکلات شهری محسوب شود.

البته شهرداری تهران به عنوان یک نهاد اجتماعی و کلیدی تمهیداتی را برای بهینه‌سازی مصرف سوخت و انرژی در ساختمان‌های تابعه در راستای اقتصاد مقاومتی و بهبود و کاهش معضلات زیست‌محیطی در دستور کار خود قرار داده که از جمله آنها می‌توان به تجهیز ساختمان‌های شهرداری تهران به سیستم ممیزی انرژی، استفاده از سیستم هوشمند پکیج، تنظیم و بررسی سیستم‌های عایق حرارتی و… اشاره کرد. بر این اساس باید توجه داشت اقتصاد شهری و صرفه‌جویی انرژی به نوعی ارتباط مستقیم با اقتصاد ملی دارد و توسعه اقتصاد شهری از مسیر دستیابی به اقتصاد مقاومتی و اجرای برنامه‌هایی که منجر به استفاده صحیح از انرژی شود محقق می‌شود.

■ **کارشناس شهری**

تصویر شهر در شبکه‌های مجازی



■ **کودکان کار در معابر شهری**