



## ارزیابی تأثیر مستقیم سیاست حذف پارانه حامل‌های انرژی بر هزینه جابه‌جایی مسافر در سیستم حمل و نقل عمومی شهری در ایران

سید مجتبی شفیعی  
علی منصور خاکی

### چکیده

مصرف فزاینده حامل‌های انرژی در کشور، علاوه بر اتلاف منابع استراتژیک و ضررهای مالی و اقتصادی، در بخش حمل و نقل نیز باعث تشدید مشکلاتی همچون آلودگی‌های زیست‌محیطی و ازدحام‌های ترافیکی در شهرها می‌شود. در کشورهای مختلف دنیا دولت‌ها با ارائه بسته‌های سیاستی و راهبردهایی همچون کنترل قیمت سوخت و توسعه حمل و نقل عمومی برای کاهش این زیان‌ها تلاش کرده‌اند. در ایران لایحه هدفمند کردن پارانه‌ها در بخش حامل‌های انرژی تلاش می‌کند در همین راستا گام بردارد. این پژوهش می‌کوشد، با بررسی مقدار تأثیر مستقیم این تغییر قیمت بر هزینه جابه‌جایی مسافر در مدهای مختلف حمل و نقل عمومی، تبعات اعمال این سیاست را در یکی از موضوعات مهم مدیریت شهری بررسی کند. نتایج این مطالعه بیانگر رشد هشت تا هفده درصدی هزینه‌ها در سامانه اتوبوسرانی، نوزده تا سی و یک درصدی هزینه‌ها در سامانه تاکسی‌رانی و رشد حدود ده درصدی آنها در سامانه ریلی شهری است که در برنامه‌ریزی و پیش‌بینی‌های بعدی قابل استفاده خواهد بود.

### مقدمه

مصرف فزاینده حامل‌های انرژی در بخش حمل و نقل و سهم عمده این قسمت از کل مصرف انرژی در کشور، بیانگر دو تهدید جدی است:

۱- هدررفت سرمایه‌های ارزشمند حوزه انرژی و اتلاف منابع کشور

۲- افزایش تبعات منفی این مصرف، چه از نظر زیست‌محیطی و چه افزایش حجم جابه‌جایی و معضلات ترافیکی مترتب بر آن.

بر این اساس یکی از سیاست‌های دولت، برای کنترل و مدیریت اصلاح الگوی مصرف این منابع، اصلاح نحوه قیمت‌گذاری این حامل‌هاست. بسیاری از کشورهای دنیا نه تنها هیچ گونه پارانه‌ای به این منظور پرداخت نمی‌شود، مالیات بر مصرف سوخت هم (به دلیل اثرات منفی مصرف) برای آن گرفته می‌شود. اما در کشور ما سال‌هاست پارانه‌هایی کلان در این بخش صرف می‌شوند که همین یکی از دلایل مصرف زیاد انرژی است. توجه دولت به این بخش و طرح برنامه هدفمند کردن پارانه‌ها، خصوصاً در این بخش، باعث شد در این مطالعه این موضوع و تأثیرات آن بر هزینه‌های جابه‌جایی و کرایه‌های حمل و نقل عمومی شهری و در نهایت نحوه تغییر رفتار در انتخاب نوع وسیله نقلیه بررسی شود. بدیهی است در یک سیاست‌گذاری صحیح، باید ضمن تشویق شهروندان به استفاده از حمل و نقل عمومی و در نظر گرفتن ظرفیت‌های موجود در هر سیستم برای پاسخگویی به حجم تقاضا، به ملاحظات گسترده اقتصادی نیز توجه شود زیرا بخشی عمده از هزینه هر کالا به هزینه حمل آن مربوط است که برای تمام مواد و کالاهای مصرفی قابل بررسی خواهد بود. در این مطالعه، ابتدا مقدار افزایش مستقیم هزینه جابه‌جایی در هر سیستم جداگانه بررسی و در مرحله بعد نحوه تأثیر این تغییرات بر تفکیک سفر و انتخاب نوع وسیله نقلیه حمل و نقل عمومی شهری تحلیل می‌شود.

## تعریف مسئله

مصرف حامل‌های انرژی، خصوصاً فرآورده‌های نفتی، دو تأثیر عمده منفی بر جامعه دارد:

- ۱- هدررفت و کاهش سرمایه‌ها و منابع استراتژیک کشور و تبعات اقتصادی این سوء مصرف و اثرات مستقیم و غیرمستقیم زیست‌محیطی
- ۲- مصرف فرآورده‌های نفتی و تبعات منفی افزایش ترافیک (مانند افزایش آلودگی هوا، آلودگی صوتی، افزایش زمان سفر، کاهش ایمنی و...) بررسی اطلاعات و آمار مصرف انرژی نشان می‌دهد در سال ۲۰۰۶ در ایران در حدود ۵۳٪ و در سطح جهان به طور میانگین در حدود ۶۰٪ از فرآورده‌های نفتی در بخش حمل و نقل مصرف شده است.

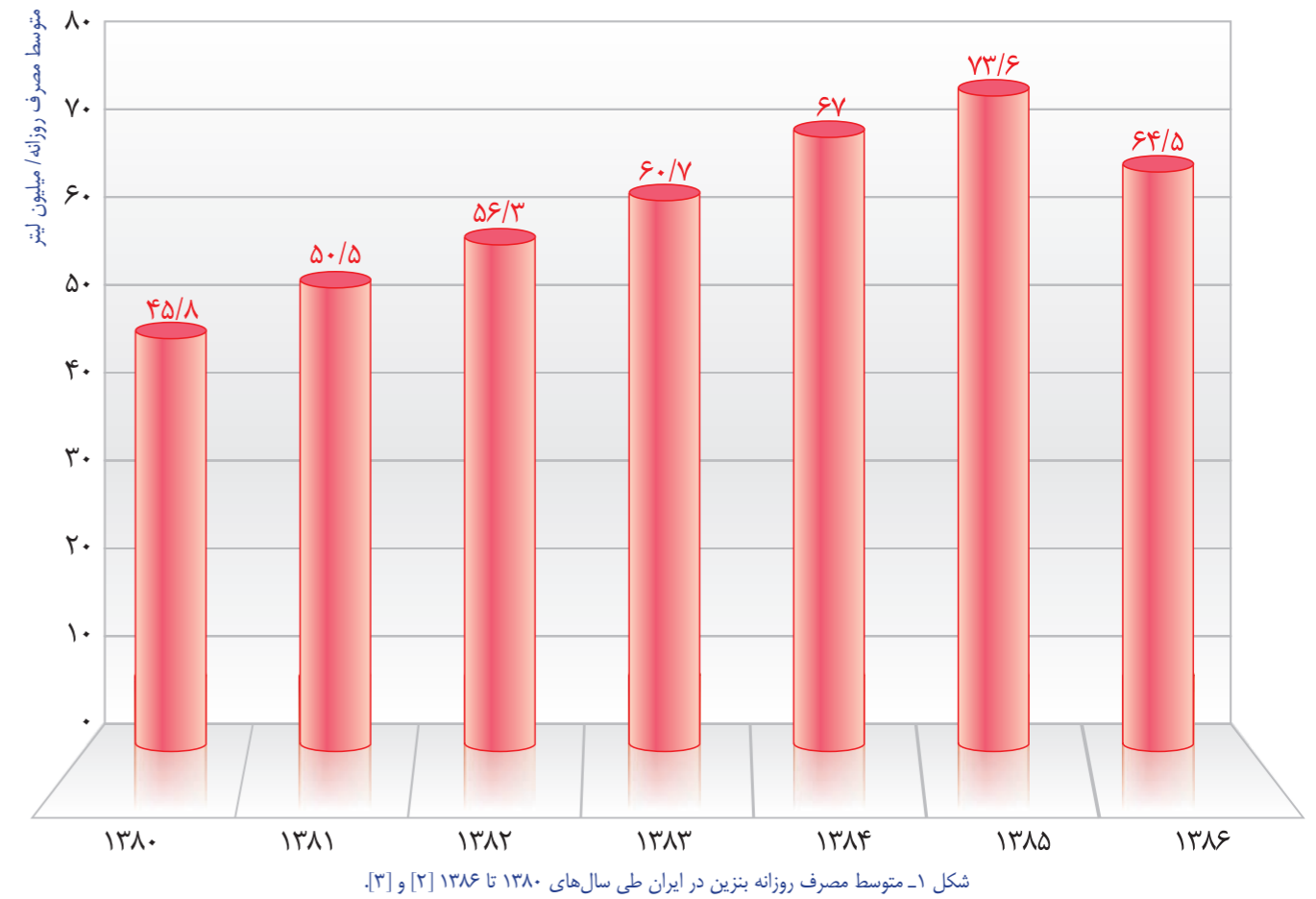
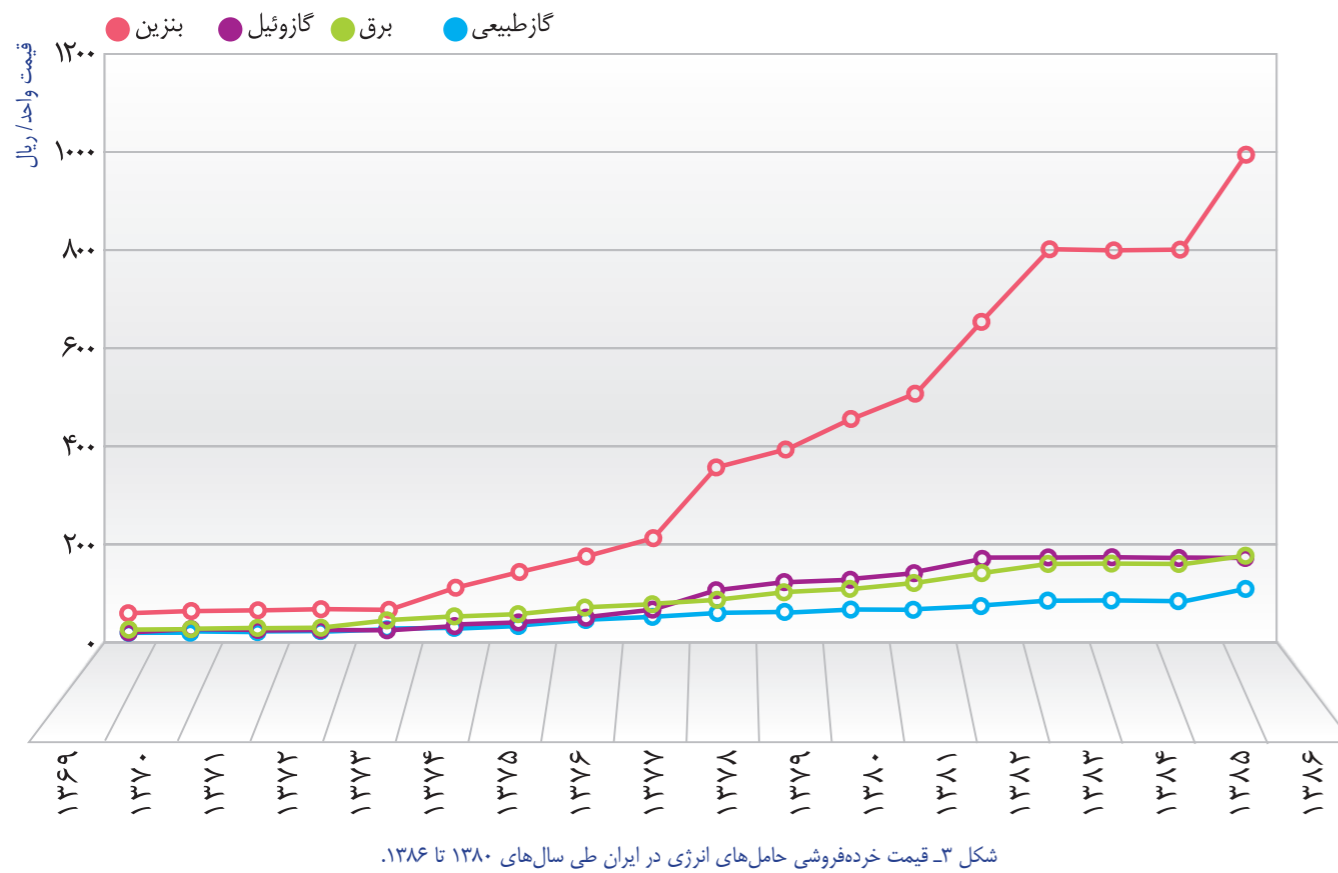
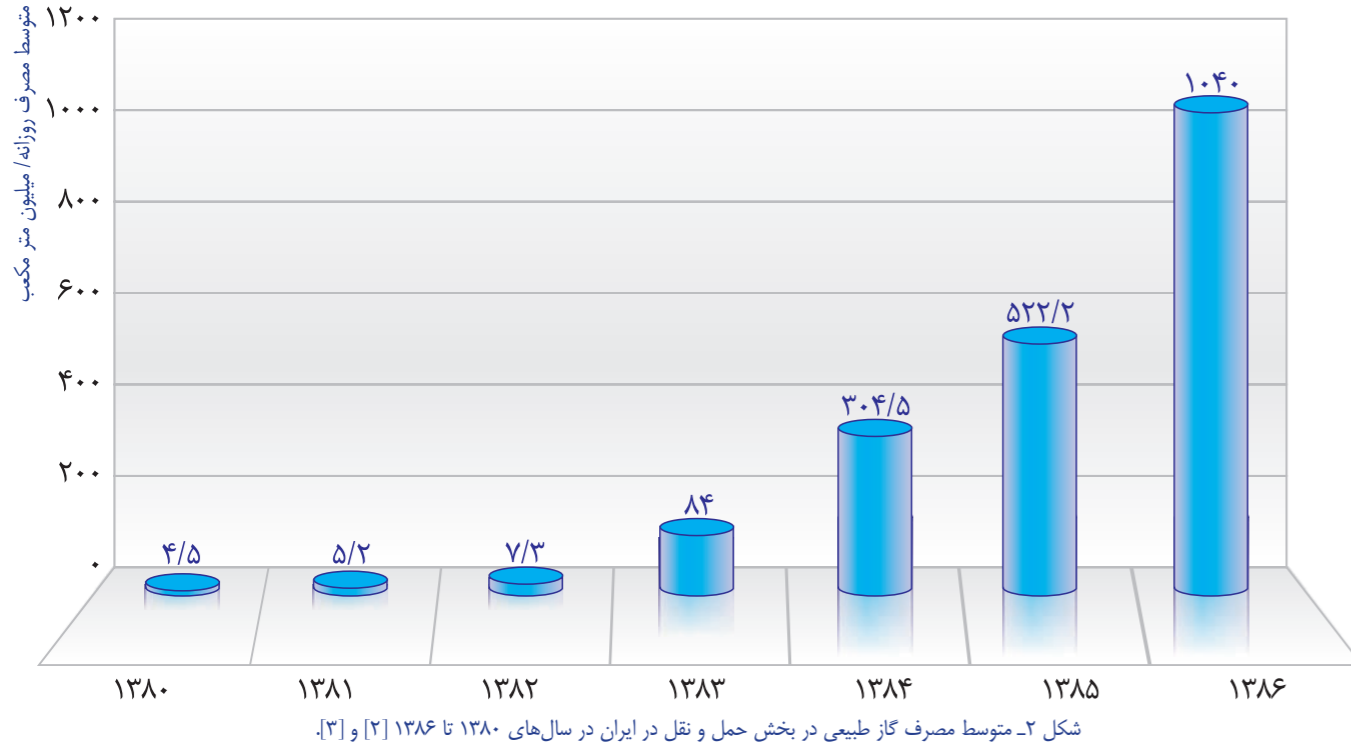


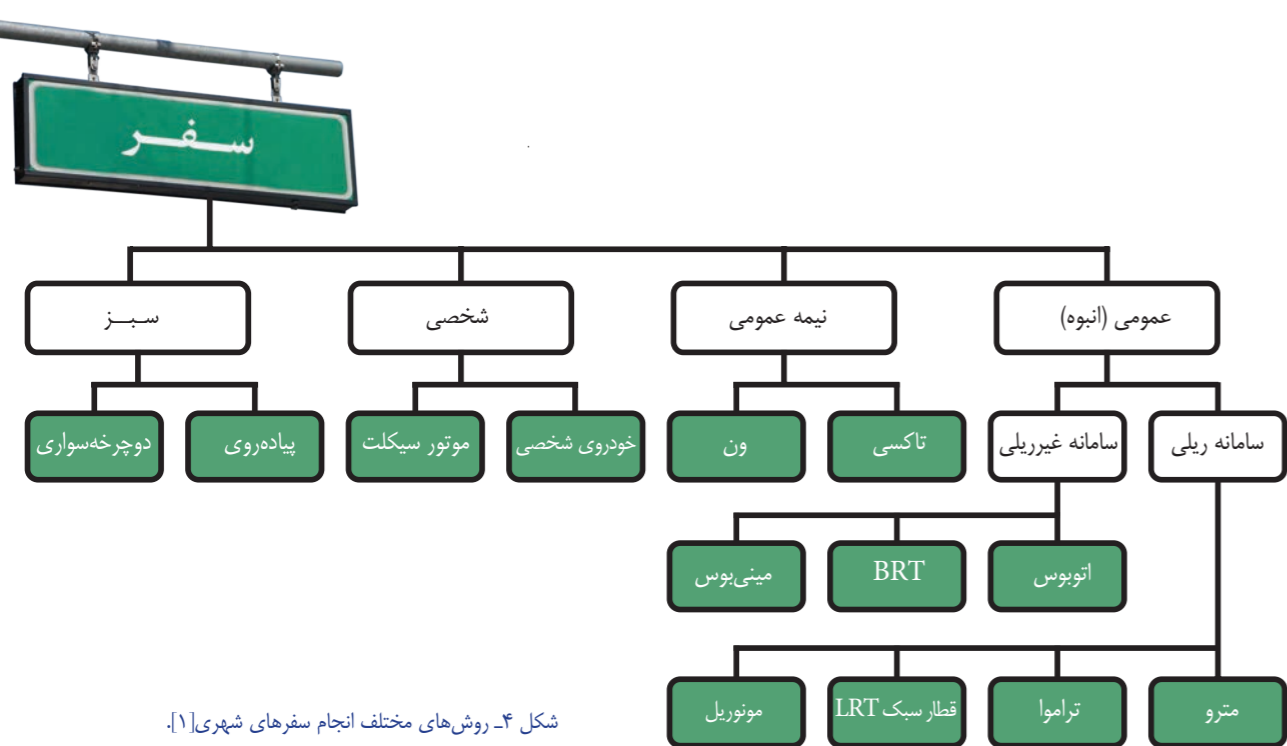
ضمناً بررسی یارانه‌های دولتی پرداخت شده در بخش‌های مختلف نشان می‌دهد در سال مالی ۱۳۸۶ از کل یارانه‌های پرداختی به حامل‌های انرژی در ایران (حدود ۴۷۰ هزار میلیارد ریال) ۴۲/۲٪، یعنی در حدود ۱۹۸ هزار میلیارد ریال، در بخش حمل و نقل هزینه شده است. پیش از طرح هدفمند

کردن یارانه‌ها، دولت در طرح سهمیه‌بندی سوخت نیز سیاستی را برای کنترل مصرف سوخت بنزین اجرا کرد که، در نتیجه اعمال سیاست‌هایی مختلف همچون سهمیه‌بندی بنزین، دوگانه سوز کردن خودروها، توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی، ایجاد محدودیت در تردها مانند اجرای طرح زوج و فرد و...، در حال حاضر روزانه در حدود ۲۵ میلیون لیتر در مصرف این فرآورده‌ها صرفه‌جویی می‌شود. متوسط مصرف بنزین طی ۷ ساله منتهی به سال ۱۳۸۶ در شکل ۱ نشان داده شده است.

البته سیاست جایگزینی سوخت گاز طبیعی (CNG) نیز بر مقدار مصرف بنزین تأثیر داشته است (شکل ۲).

از بررسی مطالب فوق می‌توان دریافت که هزینه سنگین و اتلاف و مصرف بخشی عمده از منابع مالی و سرمایه‌های استراتژیک نفتی به بخش حمل و نقل مربوط است. یکی از روش‌های کنترل مصرف افزایش قیمت است که با توجه به آثار تورمی و دلایل دیگر اجتماعی، سیاسی و مدیریتی تاکنون در ایران اتفاق نیافتاده است به نحوی که قیمت خرده‌فروشی حامل‌های انرژی طی سال‌های اخیر تغییری چندان نداشته است (شکل ۳).





شکل ۴- روش‌های مختلف انجام سفرهای شهری [۱].

نوع حامل انرژی	بنزین	گاز	(CNG)	برق
سامانه	-	-	-	*
مترو	-	-	-	*
اتوبوس	-	*	*	-
تاکسی	*	-	*	-

جدول ۴- نوع انرژی مصرفی هر یک از سیستم‌های حمل و نقل عمومی شهری کشور

برای تحلیل مقدار تأثیر تغییر قیمت بر هزینه هر واحد جابه‌جایی، از روش‌های تعیین کرایه حمل و نقل عمومی استفاده شد. انواع روش‌های متداول تعیین کرایه عبارت‌اند از:

- روش مبتنی بر هزینه عملیاتی هر کیلومتر جابه‌جایی.
- روش مبتنی بر هزینه کل هر کیلومتر جابه‌جایی.
- روش مبتنی بر وضعیت اقتصادی مسافران.
- روش مبتنی بر نرخ وسیله نقلیه جایگزین.
- روش مبتنی بر هزینه فرصت اقتصادی.

با توجه به ماهیت عملکرد سیستم‌های مختلف و اطلاعات در دسترس و همچنین سطح نیاز و هدف این مطالعه، برای سیستم‌های مترو و اتوبوسرانی از روش دوم (روش مبتنی بر هزینه کل جابه‌جایی) و برای سیستم تاکسی‌رانی از روش اول (مبتنی بر هزینه عملیاتی جابه‌جایی) استفاده شد. نکته قابل توجه این که با توجه به پیچیدگی تأثیرات غیرمستقیم اقتصادی این سیاست بر جامعه، مثل ایجاد تورم ناگهانی، در این مطالعه صرفاً به تحلیل تأثیرات مستقیم این تغییر قیمت پرداخته شد.

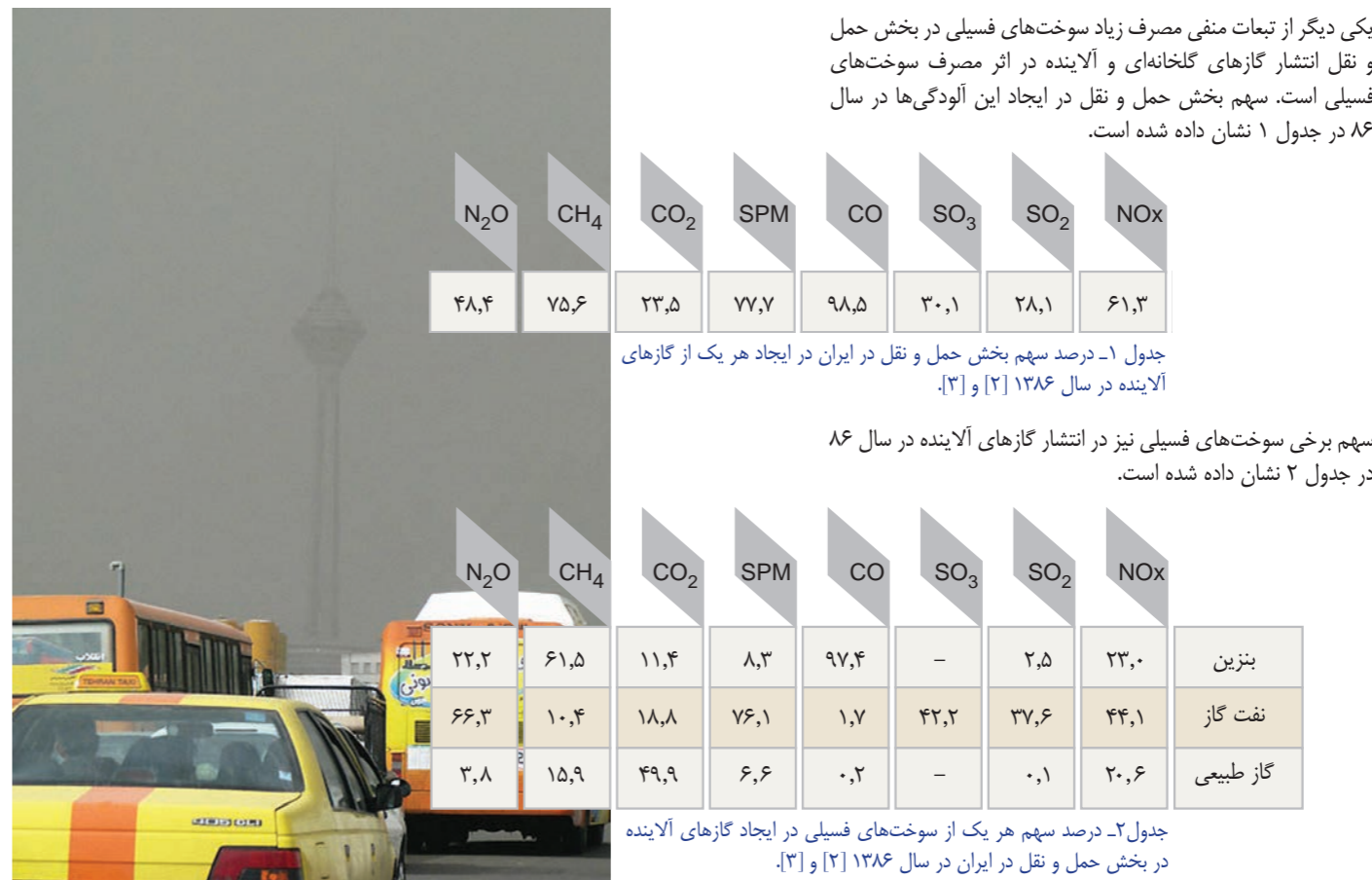
است، در این مطالعه، علاوه بر در نظر گرفتن مقدار تأثیر مستقیم این تغییر قیمت، بنا بر پیشنهاد کارشناسان وزارت امور اقتصادی و دارایی، حدود ۳٪ افزایش قیمت ناشی از تورم را می‌توان برای کلیه اقلام هزینه‌ای محتمل دانست. در مرحله بعد با افزایش این هزینه جابه‌جایی، مقدار تغییر کرایه‌های سیستم حمل و نقل عمومی در مدهای مختلف پیش‌بینی شده و در نهایت تأثیر این آن بر مطلوبیت (Utility) در هر سیستم و در نتیجه تغییر سهم هر مد از جابه‌جایی‌های شهری مطالعه و پیش‌بینی می‌شود. این مطالب اهمیت انجام این پژوهش را در ارزیابی مقدار تأثیر این سیاست در برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری مدیریت حمل و نقل شهری کشور نشان می‌دهند.

### روش انجام تحلیل

در این تحقیق، با بررسی وضعیت موجود هزینه جابه‌جایی مسافر از راه آنالیز هزینه‌ها و تأثیر تغییر پارامتر سوخت بر این مجموعه، مقدار این تأثیر بر افزایش هزینه هر جابه‌جایی و کرایه‌ها در سامانه‌های گوناگون موجود در کشور بررسی شده است.

روش‌های مختلف انجام سفرهای شهری را به طور کلی می‌توان شامل مدهایی مختلف دانست (شکل ۴).

با توجه به شرایط موجود کشور از نظر وجود تسهیلات حمل و نقل و نیز امکان دسترسی به اطلاعات و اهمیت سیستم‌های موردنظر، در این تحقیق، علاوه بر سیستم خودروی شخصی، به سه نوع وسیله حمل و نقل عمومی (مترو، اتوبوس و تاکسی) توجه شده است زیرا سهم غالب جابه‌جایی‌های شهری در کشور به این ۴ مد تعلق دارد (هر چند در حال حاضر تنها شهر تهران دارای تسهیلات فعال سامانه مترو است). تنوع حامل‌های انرژی مصرفی در انواع سامانه‌های مطالعه‌شده نیز در جدول ۴ نشان داده شده که در تحلیل‌ها بررسی می‌شود.



یکی دیگر از تبعات منفی مصرف زیاد سوخت‌های فسیلی در بخش حمل و نقل انتشار گازهای گلخانه‌ای و آلاینده در اثر مصرف سوخت‌های فسیلی است. سهم بخش حمل و نقل در ایجاد این آلودگی‌ها در سال ۸۶ در جدول ۱ نشان داده شده است.

سهم برخی سوخت‌های فسیلی نیز در انتشار گازهای آلاینده در سال ۸۶ در جدول ۲ نشان داده شده است.

و رعایت استانداردها محاسبه می‌شود و هر ساله باید حداقل یک درصد به راندمان نیروگاه‌های کشور افزوده شود به طوری که تا پنج سال به راندمان ۴۵ درصد برسد.

**تبصره ۳:** در خصوص قیمت برق و گاز طبیعی دولت مجاز است در موارد خاص قیمت‌های ترجیحی را اعمال کند. [۴]

بنابراین در صورت تصویب و اجرای طرح، قیمت حامل‌های انرژی افزایش می‌یابد. هر چند قیمت دقیق این حامل‌ها در متن لایحه نیامده، با توجه به شرایط فعلی می‌توان قیمت‌های جدول ۳ را برای انجام تحلیل و بررسی تبعات این تغییر قیمت فرض کرد.

نوع حامل انرژی	بنزین	گاز طبیعی (CNG)	برق
قیمت واحد (ریال)	۱/۰۰۰	۴۰۰	۱۶۵
پیش‌بینی	۴/۰۰۰	۱/۳۰۰	۱/۰۰۰

جدول ۳- قیمت‌های فعلی و پیش‌بینی شده برای حامل‌های انرژی [۲] و [۳].

بخشی از هزینه‌های جابه‌جایی مسافر در انواع سامانه‌های حمل و نقل شهری، مستقیم یا غیرمستقیم، به سوخت و حامل‌های انرژی وابسته است؛ بنابراین با تغییر قیمت این فرآورده‌ها هزینه جابه‌جایی‌ها نیز تغییراتی می‌کند. هر چند تحلیل و پیش‌بینی مقدار افزایش غیرمستقیم هزینه‌ها، ناشی از عواملی همچون تورم یا افزایش قیمت برخی اقلام هزینه‌ای وابسته به سوخت، فرایندی پیچیده و قابل بررسی در حیطه علوم اقتصادی

بررسی این جداول و اطلاعات بیانگر سهم عمده و تأثیر بسیار زیاد مصرف سوخت و حامل‌های انرژی بخش حمل و نقل در انتشار گازهای آلاینده و افزایش آلودگی‌های زیست‌محیطی است. با توجه به تهدیدها و تأثیرات منفی مصرف زیاد حامل‌های انرژی در بخش‌های مختلف و خصوصاً حمل و نقل، دولت ایران یک بسته سیاستی را به عنوان طرح هدفمند کردن یارانه‌ها تدوین کرد. در ماده یک این لایحه آمده است: «دولت مجاز است با رعایت موارد زیر قیمت حامل‌های انرژی را اصلاح کند:

الف) قیمت فروش داخلی بنزین، نفت، گاز، نفت کوره، نفت سفید و گاز مایع متناسب با قیمت فوب خلیج فارس و شرایط اقتصادی کشور به گونه‌ای تعیین شود که حداکثر پس از سه سال از ابلاغ این قانون قیمت حامل‌های فوق بیش از ۱۰ درصد از قیمت‌های فوب خلیج فارس، با احتساب هزینه‌های مترتب (شامل حمل و نقل، توزیع، مالیات و عوارض قانونی) کمتر نباشد.

**تبصره ۱:** قیمت فروش نفت خام به پالایشگاه‌های داخلی حداقل ۹۵ درصد قیمت فوب خلیج فارس تعیین می‌شود و قیمت فرآورده‌های متناسب با قیمت فوب خلیج فارس تعیین می‌شود و بخش‌های غیردولتی مجاز به تجارت و فعالیت در بخش بالادستی خواهند بود.

ب) قیمت فروش داخلی گاز طبیعی به گونه‌ای تعیین شود که حداکثر ظرف ۳ سال از ابلاغ این قانون معادل ۷۵ درصد متوسط قیمت گاز طبیعی صادراتی شود.

ج) قیمت فروش داخلی برق به گونه‌ای تعیین شود که حداکثر ظرف ۳ سال از ابلاغ این قانون معادل قیمت تمام‌شده آن باشد.

**تبصره ۲:** قیمت تمام‌شده برق، مجموع هزینه‌های تبدیل انرژی، انتقال و توزیع هزینه سوخت با راندمان حداقل ۳۸ درصد نیروگاه‌های کشور

### الف) سیستم مترو

در حال حاضر سامانه ریلی درون‌شهری در ۸ شهر کشور در حال توسعه است اما فعلاً تنها سیستم فعال ریلی شهری متروی تهران است؛ بنابراین برای انجام تحلیل‌ها از داده‌های گزارش عملکرد مالی شرکت متروی تهران در سال مالی ۱۳۸۷ استفاده شد. جدول ۵ خلاصه‌ای از مجموع هزینه‌های این سیستم را در سال مالی ۱۳۸۷ به تفکیک ۱۰ آیتم نشان می‌دهد.

### ب) سیستم اتوبوس‌رانی

در حال حاضر این سیستم جامع‌ترین و کاربردی‌ترین روش حمل و نقل عمومی با بیش از ۱۳۰ سازمان فعال در شهرهای ایران است. این سیستم با حدود ۲۵۰۰۰ دستگاه ناوگان آماده به کار سهم عمده جابه‌جایی مسافر را در حوزه شهری بر عهده دارد. اتوبوس‌های فعال در ایران به طور کلی از دو نوع حامل انرژی یعنی نفت‌گاز (گازوییل)

### ج) سیستم تاکسی‌رانی

در این سیستم با استفاده از مطالعه انجام‌شده در دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در خصوص آیتم‌های هزینه‌ای هر دستگاه تاکسی در سال ۱۳۸۵، و به‌روز کردن این اطلاعات تحلیل‌ها انجام شدند [۸]. در حال حاضر در این سیستم نیز دو نوع سوخت استفاده می‌شوند: بنزین و CNG. براساس این بررسی، طبق جدول ۹، سهم مستقیم سوخت از سید هزینه‌ای برای دو نوع تاکسی غالب در ناوگان تاکسی‌رانی شهری کشور (پیکان و سمند) به ترتیب حدود ۹/۳٪ و ۱۱/۳٪ است.

موضوع	نسبت به کل	هزینه
هزینه غیرپرسنلی حمل مسافر	۲۹/۲٪	۹۱۴۶۰۷/۹۱۳/۸۹۹
هزینه غیرپرسنلی خدماتی	۲/۱٪	۶۵/۹۱۷/۸۹۹/۱۳۱
هزینه غیرپرسنلی عمومی و اداری	۲/۹٪	۹۱/۲۷۹/۹۳۱/۱۳۰
هزینه‌های توزیع و فروش	۰/۳٪	۸/۸۹۸/۲۵۹/۲۵۶
جمع هزینه‌های پرسنلی	۶۵/۵٪	۲/۰۵۱/۸۳۶/۳۳۷/۴۱۳
جمع کل	۱۰۰/۰٪	۳/۱۳۲/۵۴۰/۷۴۰/۸۱۹

جدول ۷- خلاصه میانگین تقریبی هزینه‌های سامانه‌های اتوبوس‌رانی شهری کشور در سال ۱۳۸۸

موضوع	برآورد هزینه در سال ۸۸	درصد از کل	برآورد هزینه با تغییر قیمت برق	درصد از کل
حقوق و دستمزد	۴۸۰/۲۲۴	۳۴/۸٪	۴۸۰/۲۲۴	۳۱/۳٪
تعمیر و نگهداری	۲۷۰/۲۲۲	۱۹/۶٪	۲۷۰/۲۲۲	۱۷/۶٪
حقوق و دستمزد ستاد	۱۲۶/۶۰۷	۹/۲٪	۱۲۶/۶۰۷	۸/۲٪
لوازم یدکی	۱۷۳/۵۰۰	۱۲/۶٪	۱۷۳/۵۰۰	۱۱/۳٪
آب و سوخت و تلفن	۲/۴۱۴	۰/۲٪	۲/۴۱۴	۰/۲٪
برق	۳۸/۲۸۹	۲/۸٪	۱۹۳/۷۶۷	۱۲/۶٪
بیمه	۱۲/۲۷۷	۰/۹٪	۱۲/۲۷۷	۰/۸٪
قطارشویی و نظافت	۱۶۳/۷۹۵	۱۱/۹٪	۱۶۳/۷۹۵	۱۰/۷٪
لوازم و مواد مصرفی	۴۱/۹۴۴	۳/۰٪	۴۱/۹۴۴	۲/۷٪
دیگر هزینه‌ها	۷۱/۳۳۴	۵/۲٪	۷۱/۳۳۴	۴/۶٪
جمع	۱/۳۸۰/۵۰۶	۱/۵۳۵/۹۸۴	۱۰۰٪	۱۰۰٪

جدول ۵ - خلاصه هزینه‌های سامانه متروی شهر تهران پیش‌بینی‌شده برای سال مالی ۱۳۸۸ (میلیون ریال) [۵].



با استفاده از روش مبتنی بر هزینه کل جابه‌جایی و با استفاده از رابطه (۱) و داده‌های جدول ۶ و ۷، با توجه به میانگین تقریبی مسافر جابه‌جاشده در این گزارش‌ها، که به ترتیب سالانه حدود ۸۶۷/۲۹۹/۰۶۰ جابه‌جایی در تهران و ۱/۸۹۴/۷۵۰/۰۰۰ جابه‌جایی در دیگر شهرهای کشور برآورد شده است، می‌توان هزینه تقریبی هر جابه‌جایی و مقدار رشد این هزینه را بر این اساس محاسبه کرد. خلاصه نتایج محاسبات برای سال ۱۳۸۸ در جدول ۸ ارائه شده است:

موضوع	هزینه بدون تغییر قیمت سوخت	هزینه با تغییر قیمت سوخت	درصد رشد
متوسط شهر تهران	۳۶۱۲	۳۹۳۴	۶٪
متوسط شهرهای کشور	۱۶۸۷	۱۷۷۶	۱۳٪
سیستم دیزل (گازوییل سوز)	۳۸۹۹	۳۷۰۱	۸٪
سیستم گازسوز (CNG)	۱۹۷۵	۲۰۰۹	۱۷٪

جدول ۸ - هزینه متوسط هر جابه‌جایی مسافر در سیستم اتوبوس‌رانی شهری

کلید محاسبات و تحلیل‌ها براساس تأثیر مستقیم تغییر قیمت سوخت انجام شده‌اند و تأثیر این موضوع بر افزایش قیمت دیگر آیتم‌های هزینه‌ای در این جا لحاظ نمی‌شود.

طبق روش مبتنی بر هزینه کل جابه‌جایی، هزینه هر جابه‌جایی عبارت است از:

$$C_{tp} = \frac{C_o}{L_t \times N_{ty}} \quad \text{رابطه (۱)}$$

که در آن:

- $C_{tp}$ : هزینه هر کیلومتر جابه‌جایی یک مسافر براساس هزینه کل.
- $C_o$ : هزینه کل سالیانه سازمان.
- $L_t$ : متوسط طول هر سفر.
- $N_{ty}$ : تعداد مسافر جابه‌جا شده سالیانه.

با توجه به این که هدف این مطالعه تعیین مقدار رشد هزینه جابه‌جایی است، با فرض ثابت بودن مخرج کسر در رابطه (۱) بین پارامتر  $C_{tp}$  و  $C_o$  رابطه مستقیم وجود دارد و رشد آنها برابر است؛ لذا مقدار رشد هزینه هر جابه‌جایی را می‌توان مساوی با رشد کل هزینه‌ها دانست.

با توجه به محاسبات، هزینه مستقیم حامل انرژی در این سیستم (برق)، با سهم حدود ۲/۸ درصد از کل هزینه‌ها، پیش از تغییر قیمت معادل ۳۸۲۸۹ میلیون ریال بوده که پس از تغییر قیمت واحد از ۱۶۵ ریال بر هر کیلووات ساعت به حدود ۱۰۰۰ ریال بر هر کیلووات ساعت به سهم ۱۲/۶ درصد معادل ۱۹۳۷۶۷ میلیون ریال می‌رسد؛ در نتیجه مقدار رشد مستقیم متأثر از تغییر قیمت برق از مجموع هزینه‌ها در این سیستم برابر با ۱۰/۱ درصد خواهد شد که متناسب با رشد هزینه هر جابه‌جایی در کل سیستم مترو لحاظ می‌شود.

موضوع	نسبت به کل	هزینه
هزینه غیرپرسنلی حمل مسافر	۲۹/۲٪	۹۳۳/۴۱۶/۴۰۴/۸۷۵
هزینه غیرپرسنلی خدماتی	۲/۱٪	۶۷/۲۲۳/۴۷۰/۳۹۰
هزینه غیرپرسنلی عمومی و اداری	۲/۹٪	۹۳/۱۵۷/۰۶۰/۹۱۹
هزینه‌های توزیع و فروش	۰/۳٪	۹/۰۸۱/۳۳۷/۸۶۴
جمع هزینه‌های پرسنلی	۶۵/۵٪	۲/۰۹۴/۰۳۱/۸۱۸/۹۵۲
جمع کل	۱۰۰/۰٪	۳/۱۹۶/۹۶۰/۰۰۰/۰۰۰

جدول ۶ - خلاصه هزینه‌های تقریبی سامانه اتوبوس‌رانی تهران در سال ۱۳۸۸



### نتیجه گیری

و هدف این مطالعه خارج است و باید در مطالعاتی جداگانه ارزیابی شود. اگر نظر برخی کارشناسان وزارت امور اقتصادی و دارایی درباره توری حدود سی درصدی در دیگر اقلام مصرفی درست دانسته شود،

همان طور که در متن مقاله نیز اشاره شد، در این مطالعه به تاثیر

درصد رشد	هزینه بدون تغییر قیمت سوخت	هزینه بدون تغییر قیمت سوخت	درصد رشد	هزینه بدون تغییر قیمت سوخت	هزینه بدون تغییر قیمت سوخت
۱۹٪	۲۲۷/۳۴۴	۱۹۱/۳۴۴	۱۹٪	۲۵۵/۳۴۴	۱۹۵/۳۴۴
سیستم گازسوز (CNG)			سیستم بنزینی		

جدول ۱۰- خلاصه مقدار افزایش کرایه‌ها در سیستم تاکسی‌رانی

هزینه‌های محاسبه شده در هر حالت به طور تقریبی حدود سی درصد افزایش مضاعف خواهند داشت. نویسندگان مقاله در ادامه این مطالعه پیشنهاد می کنند که مقدار تاثیر این تغییر هزینه و تغییر کرایه بر نحوه تغییر رفتار ترافیکی مسافران، خصوصاً در نحوه انتخاب نوع وسیله نقلیه، تحلیل شود تا در برنامه‌ریزی برای توسعه حمل و نقل عمومی شهری قابل استفاده باشد.

مستقیم افزایش هزینه حامل‌های انرژی بر هزینه جابه‌جایی مسافر در بخش حمل و نقل عمومی شهری پرداخته و از تاثیرات توری و تاثیر افزایش قیمت دیگر اقلام هزینه‌ای صرف‌نظر شده است. بر این اساس و با توجه به قیمت‌های مفروض در جدول ۳، مقدار افزایش هزینه‌ها در انواع سیستم‌ها طبق جدول ۱۱ خواهد بود. در سامانه مترو نیز براساس محاسبات، این افزایش مستقیم در هزینه‌ها بالغ بر ۱۰/۱٪ خواهد بود. البته برای پیش‌بینی دقیق مقدار این تاثیرات (مستقیم و غیرمستقیم) به تحلیل‌های پیچیده و دقیق اقتصادی نیاز است که از محدوده ظرفیت

درصد رشد	هزینه بدون تغییر قیمت سوخت	هزینه بدون تغییر قیمت سوخت	درصد رشد	هزینه بدون تغییر قیمت سوخت	هزینه بدون تغییر قیمت سوخت	درصد رشد	هزینه بدون تغییر قیمت سوخت	هزینه بدون تغییر قیمت سوخت
۱۹٪	۲۲۷/۳۴۴	۱۹۱/۳۴۴	۳۱٪	۲۵۵/۳۴۴	۱۹۱/۳۴۴	-	-	-
سیستم گازسوز (CNG)			سیستم بنزینی			سیستم دیزل (گازوییل سوز)		
۱۹٪	۲۲۷/۳۴۴	۱۹۱/۳۴۴	۳۱٪	۲۵۵/۳۴۴	۱۹۱/۳۴۴	۸٪	۳۸۹۹	۳۶۱۲
۱۳٪	۲۰۰۹	۱۷۷۶	-	-	-	۱۷٪	۱۹۷۵	۱۶۸۷

جدول ۱۱- خلاصه مقدار افزایش هزینه‌ها در سیستم تاکسی‌رانی و اتوبوس‌رانی شهری

### مراجع

- ۱- C.S.Papacostas and P.D. Prevendouros. Transporation Engineering & Planning
- ۲- معاونت امور برق و انرژی وزارت نیرو. ترازنامه انرژی سال ۱۳۸۶.
- ۳- وب سایت معاونت برق و انرژی وزارت نیرو: <http://pep.moe.org.ir>
- ۴- متن کامل لایحه هدفمند کردن یارانه‌ها، ۱۳۸۷.
- ۵- شرکت بهره‌برداری متروی تهران. گزارش آنالیز قیمت تمام‌شده یک بلیط، ۱۳۸۸.
- ۶- اتحادیه سازمان‌های اتوبوسرانی شهری کشور. گزارش وضعیت ناوگان اتوبوسرانی کشور، ۱۳۸۸.
- ۷- پژوهشکده مطالعات شهری و روستایی سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور. تدوین دستورالعمل تعیین نرخ کرایه اتوبوس، ۱۳۸۵.
- ۸- پژوهشکده مطالعات شهری و روستایی سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور. به‌روزرسانی پارامترهای به‌کاررفته در تعیین نرخ کرایه تاکسی، ۱۳۸۵.
- ۹- شرکت مطالعات جامع ترافیک شهرداری تهران. مطالعات جامع حمل و نقل ترافیک تهران، ۱۳۸۷.
- ۱۰- دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور. مطالعات جامع حمل و نقل ترافیک اصفهان، ۱۳۸۰.
- ۱۱- دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور. مطالعات جامع حمل و نقل ترافیک مشهد، ۱۳۷۵.
- ۱۲- دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور. مطالعات جامع حمل و نقل ترافیک کرمانشاه، ۱۳۸۵.
- ۱۳- دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور. مطالعات جامع حمل و نقل ترافیک اراک، ۱۳۸۸.
- ۱۴- دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، مطالعات جامع حمل و نقل ترافیک ارومیه، ۱۳۸۸.

موضوع	هزینه برای پیکان	درصد هزینه	موضوع	هزینه برای سمنند	درصد هزینه
روغن موتور	۹/۱۰۰	۴/۲٪	روغن موتور	۶/۴۹۳	۳/۷٪
فیلتر روغن	۳/۵۵۹	۱/۷٪	فیلتر روغن	۵۱۵	۰/۳٪
فیلتر هوا	۱/۳۷۴	۰/۶٪	فیلتر هوا	۱/۲۹۶	۰/۷٪
لاستیک و تیوپ	۶۲/۶۳۹	۲۹/۲٪	لاستیک و تیوپ	۱۰/۸۶۴	۶/۲٪
پنچری	۳/۱۲۲	۱/۵٪	پنچری	۳/۱۲۲	۱/۸٪
تنظیم موتور	۴/۶۳۶	۲/۲٪	تنظیم موتور	۲/۶۰۷	۱/۵٪
شمع و پلاتین	۲/۳۴۱	۱/۱٪	تسمه تایم	۶/۰۰۹	۳/۴٪
کاربراتور	۱/۷۶۴	۰/۸٪	تسمه دینام	۱/۲۹۶	۰/۷٪
دینام و استارت	۲/۱۸۵	۱/۰٪	دینام و استارت	۷/۱۰۲	۴/۰٪
لوازم ترمز	۷۸۰	۰/۴٪	لامپ	۲۳۴	۰/۱٪
لنت جلو	۲/۲۹۵	۱/۱٪	لنت جلو	۳/۹۱۸	۲/۲٪
لنت عقب	۲/۸۵۶	۱/۳٪	لنت عقب	۳/۸۲۴	۲/۲٪
دیسک و صفحه کلاچ	۴/۱۵۲	۱/۹٪	دیسک و صفحه کلاچ	۶/۳۴۵	۳/۶٪
تیغه برف پاک‌کن	۱۵۶	۰/۱٪	تیغه برف پاک‌کن	۵۷۸	۰/۳٪
تسمه پروانه	۳۱۴	۰/۱٪	سیلندر چرخ عقب	۴۹۳	۰/۳٪
جلوبندی	۶/۹۷۷	۳/۳٪	جلوبندی	۶/۴۳۱	۳/۶٪
کمک عقب	۱/۵۶۱	۰/۷٪	کمک عقب	۱/۶۲۳	۰/۹٪
کمک جلو	۱۱/۰۸۲	۵/۲٪	کمک جلو	۳/۱۲۵	۱/۸٪
سرسلیندر و رینگ	۴/۲۷۷	۲/۰٪	سر سلیندر و رینگ	۴/۱۶۸	۲/۴٪
باطری	۱/۸۸۴	۰/۹٪	باطری	۲/۱۸۱	۱/۲٪
تعمیر گیربکس	۸/۵۵۴	۴/۰٪	تعمیر گیربکس	۸/۱۹۵	۴/۶٪
دیفرانسیل	۸/۵۵۴	۴/۰٪	سنسور فشار هوا	۱/۸۳۷	۱/۰٪
تعمیر موتور	۶/۲۰۶	۲/۹٪	تعمیر موتور	۱۲/۶۴۳	۷/۲٪
سرویس رادیاتور	۴۲۱	۰/۳٪	سرویس رادیاتور	۷۱۸	۰/۴٪
لوازم پوستر	۱/۶۷۰	۰/۸٪	دسته موتور پایین	۱/۲۳۰	۰/۷٪
لوازم کلاچ	۹۵۲	۰/۴٪	تایمر	۲/۰۰۷	۱/۱٪
لوازم چرخ‌ها	۱/۳۲۷	۰/۶٪	جعبه فرمان	۱۳/۱۸۸	۷/۵٪
استهلاک سرمایه	۲۵/۶۵۸	۱۲/۰٪	استهلاک سرمایه	۲۵/۶۵۸	۱۴/۵٪
بنزین	۲۰/۰۰۰	۹/۳٪	بنزین	۲۰/۰۰۰	۱۱/۳٪
دیگر هزینه‌ها	۹/۴۴۳	۴/۴٪	دیگر هزینه‌ها	۱۲/۹۱۸	۷/۳٪
جمع	۲۱۴/۳۰۳	۱۰۰/۰٪	جمع	۱۷۶/۳۸۵	۱۰۰/۰٪

جدول ۹- آنالیز هزینه‌های جاری یک دستگاه تاکسی شهری بنزینی (خودروهای سمنند و پیکان)

بنزینی ۳۱٪ و تاکسی‌های گازسوز ۱۹٪ خواهد بود. اگر افزایش کرایه‌ها را نیز متناسب با افزایش هزینه جابه‌جایی بدانیم، همین مقدار تغییر در کرایه تاکسی‌ها نیز اتفاق خواهد افتاد.

براساس رابطه (۱) تغییر هزینه جابه‌جایی هر مسافر، در صورت ثابت ماندن تعداد مسافران جابه‌جا شده، با تغییر هزینه کل هر دستگاه تاکسی رابطه مستقیم دارد. با توجه نتایج محاسبات انجام‌شده، طبق جدول ۱۰، در صورت تغییر قیمت سوخت بنزین و گاز طبیعی فشرده (CNG) مقدار تغییر هزینه به طور متوسط برای تاکسی‌های

## تأثیر هدفمند کردن یارانه‌ها بر حمل و نقل شهری با رویکرد به حمل و نقل ریلی و برقی



■ سید موسی پورموسوی

عضو هیئت علمی دانشگاه امام حسین و مشاور شهردار تهران

■ مهرداد کریمی

دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی توسعه منطقه‌ای دانشگاه علامه طباطبایی

### چکیده

امروزه در بخش حمل و نقل درون‌شهری مشکلاتی عدیده وجود دارند که نمود روشن آنها را می‌توان در بالا بودن شاخص‌های انرژی بر و پرمصرف دید. همچنین رشد فزاینده مصرف حامل‌های انرژی در آینده نزدیک به یکی از بحران‌های جدی کشور تبدیل خواهد شد. بنابراین بهره‌برداری بهینه از انرژی در صنعت حمل و نقل به یک الزام تبدیل شده و اراده ملی را طلب می‌کند. یک راه حل اساسی برای کاهش مصرف سوخت در ترابری زمینی کالا و مسافر این است که رویکرد کلی به ترابری ریلی تغییر کند. نتایج این پژوهش نشان می‌دهند برای بهبود مصرف انرژی در حمل و نقل باید از ترابری ریلی در مسیرهای پرتراffic باری و مسافری استفاده کرد که علاوه بر بهبود مصرف فرآورده‌های نفتی باعث حفظ محیط زیست، ایمنی و کاهش استهلاک می‌شود و به این ترتیب نقشی موثر در رفاه عمومی و کمک به ترابری روان، ایمن و ارزان ایفا خواهد کرد.

### مقدمه

در جهان کنونی انرژی یکی از عوامل مهم رشد و توسعه اقتصادی است و به دلیل اهمیت نقش آن در هزینه‌های تولیدی و خدماتی و همچنین مسائل زیست‌محیطی مرتبط با مصرف آن، به بهینه کردن مصرف و افزایش کارایی استفاده از آن بسیار توجه شده است. در کشور ما به دلیل وجود منابع عظیم نفت و گاز و قابلیت دسترسی نسبتاً آسان به این منابع، نقش هزینه انرژی، در مقایسه با دیگر هزینه‌ها، کم‌رنگ بوده و از این رو حساسیت و انگیزه‌های زیاد برای صرفه‌جویی و استفاده معقول از این موهبت الهی برنیاختگیخته است. اما به هر حال مشکلاتی مانند رشد و توسعه اقتصادی و اجتماعی، بهبود کیفیت زندگی، مسائل زیست‌محیطی ناشی از استفاده بی‌رویه و نامناسب از انرژی و همچنین محدودیت منابع نفتی در آینده‌ای نه چندان دور از یک سو و افزایش مصرف به دلیل ازدیاد جمعیت، خارج نشدن خودروهای فرسوده از چرخه مصرف سوخت، عدم گسترش حمل و نقل عمومی و...، از سوی دیگر، باعث می‌شوند در کشور نگاه‌ها به بهینه کردن مصرف معطوف شوند. بخش حمل و نقل امروزه یکی از بزرگ‌ترین بخش‌های مصرف‌کننده انرژی و عمده‌ترین مصرف‌کننده فرآورده‌های نفتی است به گونه‌ای که در سال‌های اخیر مصرف فرآورده‌های نفتی در این بخش رشدی هفت درصدی داشته است (سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت کشور، ۱۳۸۱).

اساساً رشد مصرف انرژی در کشور ما بالاست که، با توجه به روند واردات بنزین در سال‌های گذشته، آینده‌ای چندان مناسب برای بخش حمل و نقل پیش‌بینی نمی‌شود. از طرف دیگر با توجه به جمعیت در حال رشد کلان‌شهرهایی مانند تهران، ترافیک در سال‌های آتی معضل اصلی و باعث هدر رفتن بنزین در سطح شهر خواهد بود. تهران، با جمعیتی بیش از دوازده میلیون نفر، حدود ۱۷/۷ درصد از جمعیت کشور را در خود جای داده و رشد جمعیتی آن بالغ بر ۱/۸ درصد در سال است (مرکز آمار ایران). در سال ۱۳۸۱ بیش از ۱۱ میلیون و ۱۰۰ هزار مسافرت درون‌شهری در تهران انجام شده و به تبع آن روزانه هزاران لیتر بنزین در پشت چراغ‌های قرمز و راه‌بندان‌ها به هدر رفته است (ماهنامه ترابری، شماره ۳۷، ۱۳۸۱). ترابری ریلی به دلیل مزایای متعددی، به عنوان شیوه مطلوب ترابری، توسعه‌ای چشمگیر در سطح جهان داشته و برقی کردن راه‌آهن نیز استفاده از منابع متنوع انرژی را در حمل و نقل و کاهش مصرف انرژی را ممکن می‌کند. این استراتژی‌ها موجب ارتقای صنعت ترابری کشور می‌شوند و با اصول و اهداف توسعه پایدار به خوبی سازگارند.

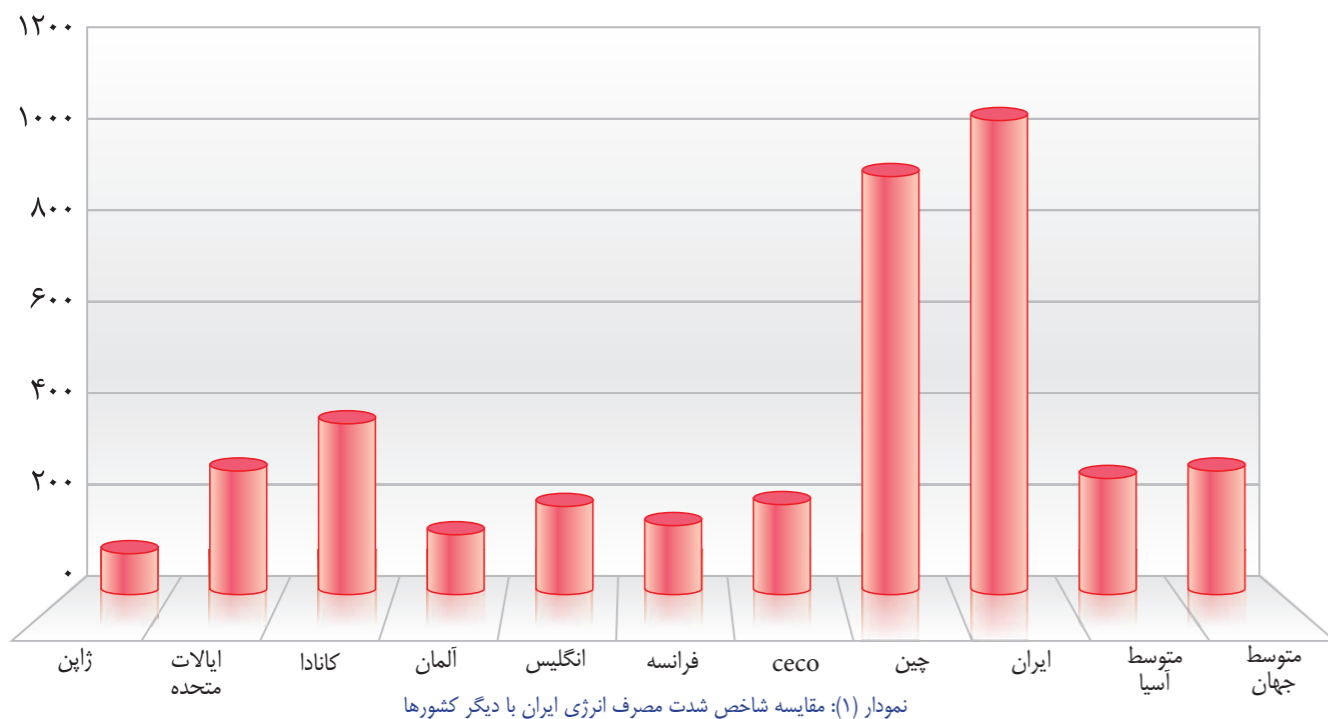
### بیان مسئله و ضرورت انجام مطالعه

شکل‌های مختلف حمل و نقل است. سوخت‌های متداول در حمل و نقل کشور عمدتاً عبارت‌اند از: گازوئیل، بنزین موتور، سوخت‌های هواپیما و مقدار کمی نفت کوره و گاز مایع.

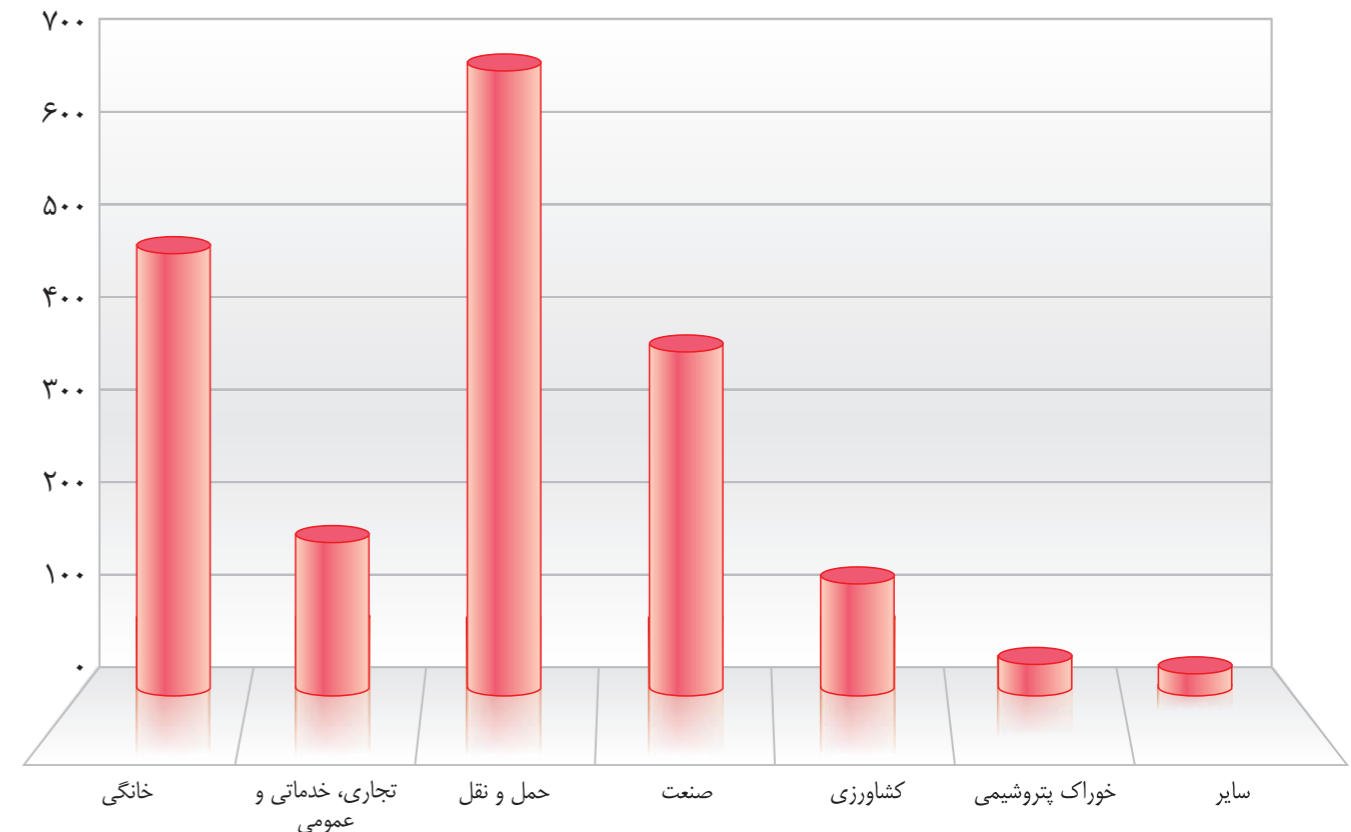
در سال‌های گذشته، مصرف انرژی در بخش‌های مختلف اقتصادی کشور روندی رو به رشد داشته است. بررسی آمارهای چند سال اخیر حاکی است طی سال‌های ۱۳۷۳ تا ۱۳۸۰ مصرف نهایی انرژی رشدی متوسط برابر با ۴/۱ درصد در سال داشته است. طی همین دوره، مصرف نفت گاز بالاترین سهم از کل مصرف فرآورده‌های نفتی را داشته است.

مقایسه شدت مصرف انرژی در ایران با چند کشور در حال توسعه و صنعتی جهان نشان می‌دهد در سال ۱۹۹۸ شاخص شدت مصرف انرژی در ایران ۱۰۳۷ بوده، در حالی که این رقم در منطقه آسیا ۲۵۸ و متوسط جهانی آن ۲۷۴ بوده است. در نمودار (۱) شاخص شدت مصرف انرژی ایران با چند کشور دیگر مقایسه شده است.

بخش حمل و نقل تنها بخشی است که فقط از فرآورده‌های نفتی به عنوان منبع تأمین انرژی بهره می‌گیرد. در ارزیابی گزینه‌های حمل و نقل، یکی از عوامل موثر بر انتخاب گزینه نهایی مقدار مصرف انرژی در



مقدار انرژی مصرفی در کشور در سال ۱۳۸۱ تقریباً ۷۹۳ میلیون بشکه معادل نفت خام بوده است.  
در نمودار (۲) وضعیت مصرف انرژی به تفکیک بخش‌های مختلف (عملکرد سال ۱۳۸۱) ارائه شده است.



نمودار (۲): وضعیت مصرف انرژی بخش‌های مصرف‌کننده در سال ۱۳۸۱

این نمودار نشان می‌دهد که بیش‌ترین سهم مصرف انرژی را بخش حمل و نقل داشته و چون رشد مصرف سوخت در سال‌های اخیر بسیار سریع بوده و ادامه روند فعلی آن موجب بروز مشکلاتی بسیار از جمله ناکافی بودن ظرفیت تولید پالایشگاه‌ها، عدم تکافوی سیستم پخش و توزیع، بحران‌های اجتماعی و ... خواهد شد، رسیدگی به این مسئله با ارائه پیشنهاد و اجرای روش‌های مناسب بهینه کردن مصرف سوخت لازم به نظر می‌رسد.

#### وضعیت ترابری ریلی در ایران

با ملاحظه دیگر عوامل فنی و اقتصادی، استفاده از ترابری ریلی به طور کلی برای مسیرهای با ترافیک نسبتاً انبوه و مداوم توصیه می‌شود. در کشورهای پیشرفته در حال توسعه به ایجاد شبکه‌های ترابری ریلی بسیار توجه می‌شود ولی در ایران ترابری ریلی جایگاهی مطلوب ندارد. عرضه ارزان سوخت موجب بی‌توجهی به مزیت فوق‌العاده ترابری ریلی در کاهش مصرف انرژی شده و انبوه خودروهای جاده‌ای، با اتکا به درآمدهای نفتی وارد یا مونتاژ می‌شوند و سوخت ارزان برای آنها تامین می‌شود و شبکه‌های حمل و نقل درون‌شهری و برون‌شهری نیز با صرف هزینه‌ای سنگین ایجاد و گسترش یافته‌اند تا بستری مناسب را برای تحرک بی‌رویه این خودروها فراهم کنند. ولی گسترش شبکه‌های ترابری ریلی در ایران بسیار محدود بوده است و این موضوع موجب وارد آمدن خسارت‌های کلان به اقتصاد ملی شده است.

راه‌آهن برون‌شهری ایران نیز، علی‌رغم تلاش‌های مستمر، رشدی

رتبه	کشور	طول شبکه راه‌آهن (کیلومتر)	نسبت طول شبکه به مساحت کشور (کیلومتر مربع به کیلومتر مربع)	نسبت طول شبکه به جمعیت کشور (کیلومتر به نفر)
۱	ایران	۵۲۲۶	۲/۳	۴/۸۷
۲	آلمان	۴۱۷۱۸	۹/۱۱۶	۹/۵۱۲
۳	اسپانیا	۱۲۱۳۹	۲۴	۶/۳۰۹
۴	آفریقای جنوبی	۲۲۶۲۱	۵/۱۸	۵/۵۴۸
۵	چین	۵۳۹۹۲	۶/۵	۶/۴۴
۶	سوریه	۱۵۲۵	۲/۸	۸/۹۹
۷	هندوستان	۶۲۴۶۱	۱۹	۶۸
۸	ترکیه	۸۴۵۲	۸/۱۰	۲/۱۳۵
۹	پاکستان	۸۷۷۵	۹/۱۰	۴/۶۹
۱۰	میانگین جهانی	۱۲۵۱۷	۷/۹	۲۱۸

جدول (۱): مقایسه وضعیت شبکه راه‌آهن برخی کشورها با ایران در سال ۱۹۹۴.

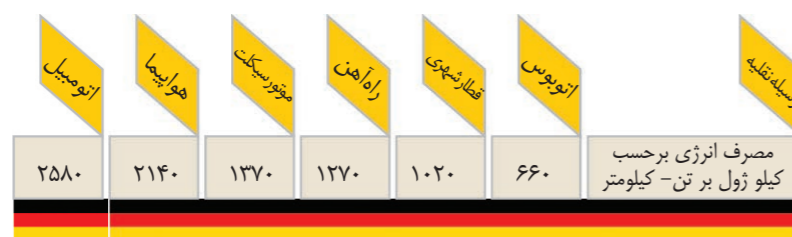
#### مزیت ترابری ریلی از لحاظ مصرف انرژی

توجه به مقدار مصرف انرژی وسایل نقلیه اختلاف بسیار زیاد آنها را نشان می‌دهد. مقدار مصرف انرژی وسایل نقلیه حمل بار و مسافر در کشور آلمان فدرال در سال ۱۹۸۷ در جدول‌های ۲ و ۳ آمده است (مرکز انتشارات کمیسیون ملی یونسکو در ایران، ۱۳۷۳). همچنین آمارهای مربوط به مصرف سوخت وسایل نقلیه زمینی در ایران به شرح زیر گزارش شده‌اند (مقایسه راه و راه‌آهن، مهندسين مشاور مترا).

جدول (۴) مزیت ویژه ترابری ریلی را به دیگر وسایل حمل بار (غیر از خطوط لوله) نشان می‌دهد و در زمینه حمل مسافر نیز فقط اتوبوس از نظر مصرف انرژی با قطار قابل مقایسه است که علت آن بالاتر بودن وزن واگن مسافری خالی است (با این حال به علت دیگر مزایای ترابری ریلی، که یادآوری خواهند شد، استفاده از ترابری ریلی بر اتوبوس ارجح است). به هر حال مصرف انرژی در ترابری ریلی بسیار کم‌تر از ترابری



جدول (۲): مقایسه مصرف انرژی در وسایل حمل بار - آلمان فدرال (۱۹۸۷)



جدول (۳): مقایسه مصرف انرژی در وسایل حمل مسافر - آلمان فدرال (۱۹۸۷)



جاده‌ای است که مهم‌ترین علل آن عبارت‌اند از:

۱. ضریب مقاومت غلثشی بین ریل و چره قطار، که هر دو فلز صلب، صیقلی و باریک هستند، بسیار کمتر از ضریب مقاومت غلثشی بین جاده و لاستیک است.

<b>وسيله نقلیه</b>	<b>مصرف سوخت وسایل نقلیه زمینی در ایران</b>	<b>مصرف سوخت برحسب میلی‌لیتر بر نفر-کیلومتر-کیلومتر</b>
اتومبیل سواری	۰/۱۲	۶۰
اتوبوس	۰/۳	۱۵
مینی بوس	۰/۱۸	۱۸
کامیون	۰/۴۵	۴۴۳
لکوموتیو باری	۴	۶/۷
لکوموتیو مسافری	۵	۹/۸

جدول (۴): مقایسه مصرف سوخت وسایل نقلیه زمینی در ایران

۲. راندمان انرژی در دیزل- ژنراتور لکوموتیو بالاتر از بازدهی موتورهای دیزلی رایج در کامیون و اتوبوس است.

۳. مسیری هموارتر که برای حرکت قطار طراحی و ایجاد شده نیاز مکرر به ترمز و شتاب‌گیری را در بین راه کاهش می‌دهد و در ترابری ریلی توقف قطار در بین راه بسیار نادر است؛ بنابراین اتلاف انرژی برای شتاب‌گیری مکرر به وجود نمی‌آید. البته در برخی مناطق طول مسیر ریلی بیشتر از طول جاده جایگزین است ولی این افزایش طول به مناطقی خاص محدود است و تاثیری چندان بر افزایش مصرف سوخت قطار ندارد.

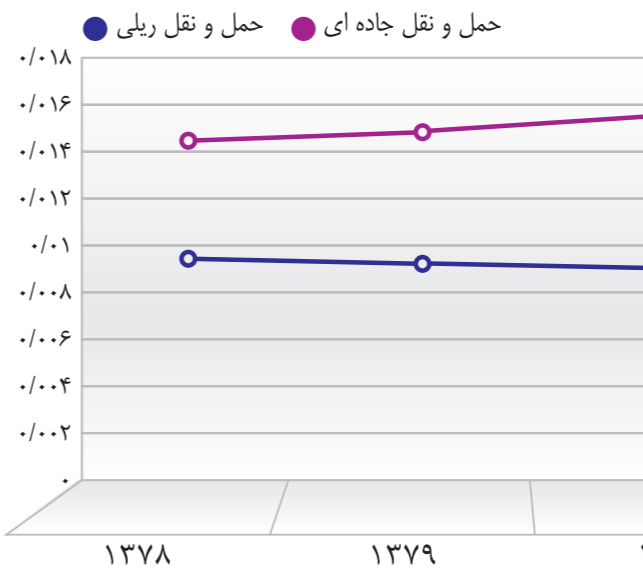
۴. طولیل بودن قطار باعث می‌شود نیروی وارده به قطار از طرف هوا نسبت به وزن آن بسیار کمتر از نیروی وارده بر کامیون و اتوبوس باشد. کاهش مقاومت هوا به ویژه بر افزایش سرعت وسایل نقلیه مهم است.
۵. نسبت به بار ناخالص در قطارهای باری بالاتر از همین نسبت در کامیون‌هاست.

#### برآورد مقدار مصرف سوخت دو سیستم حمل و نقل جاده‌ای و ریلی در کشور

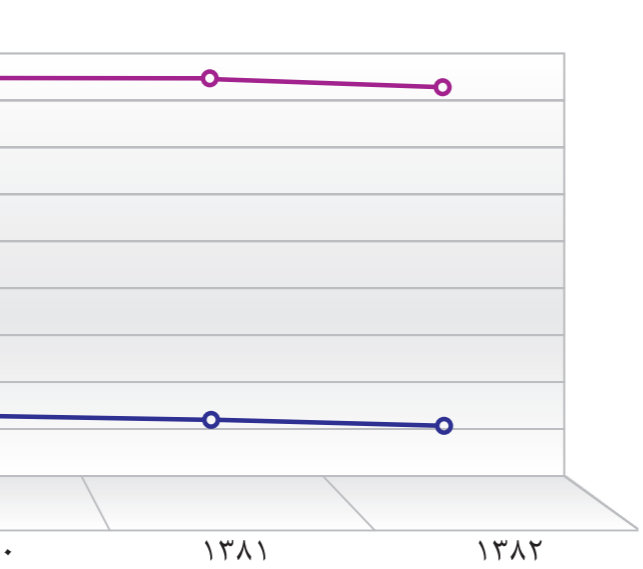
با توجه به مقدار مصرف سوخت ناوگان عمومی جاده‌ای و ریلی برای بار و مسافر(لیتر به ازای هر صد کیلومتر) و در نظر گرفتن متوسط مقدار وسیله نقلیه- کیلومتر طی‌شده در سطح کشور، کل مصرف سوخت کشور در دو بخش حمل و نقل ریلی و جاده‌ای برآورد شد. سپس با تقسیم مصرف سوخت در دو بخش حمل و نقل ریلی و جاده‌ای در سطح کشور، متوسط مصرف سوخت به ازای هر تن-کیلومتر و هر نفر-کیلومتر در دو بخش ریلی و جاده ای برآورد شد(نمودارهای (۲) و (۴)).

مقایسه مصرف سوخت در سیستم حمل و نقل جاده‌ای و ریلی بیانگر این واقعیت است که در سال‌های اخیر مصرف سوخت بر مسافر جابه‌جا شده در کیلومتر سیستم حمل و نقل جاده‌ای ۰/۱۴۴ تا ۰/۱۵۵ لیتر بر مسافر جابه‌جاشده در کیلومتر بوده در حالی که این رقم در سیستم حمل و نقل ریلی در حدود ۰/۰۰۹۵ تا ۰/۰۰۸۹ برآورد شده است. به عبارتی دیگر، مصرف سوخت بر مسافر جابه‌جاشده در کیلومتر سیستم حمل و نقل ریلی ۶۰ تا ۷۰ درصد مقدار مشابه در سیستم جاده‌ای است.

در بخش حمل و نقل کالا، اختلاف مصرف سوخت این دو سیستم حمل و نقلی بسیار بیشتر از بخش حمل و نقل مسافر است. براساس نمودار (۴)، میانگین مصرف سوخت بر واحد بار جابه‌جاشده در حمل و نقل جاده‌ای در سال‌های اخیر ۰/۰۴۲۲ [Litre/Pass Km] بوده ولی مصرف سوخت بر واحد بار جابه‌جاشده در کیلومتر سیستم حمل و نقل ریلی به طور متوسط ۰/۰۰۵۸ [Litre/Pass Km] است که بیانگر مصرف بیش از هفت برابر سوخت در بخش جاده ای نسبت به حمل و نقل ریلی در واحد بار جابه‌جاشده است.



نمودار (۳): مقایسه مصرف سوخت بر مسافر جابه‌جاشده در کیلومتر سیستم حمل و نقل جاده‌ای و ریلی



نمودار (۴): مقایسه مصرف سوخت بر بار جابه‌جاشده در کیلومتر سیستم حمل و نقل جاده‌ای و ریلی

#### مزایای جنبی ترابری ریلی از دیدگاه انرژی

۱. آموزش رانندگان قطار به دلیل وجود تشکیلات سازمانی و بالاتر بودن مقدار سواد آسان‌تر است؛

۲. وجود سازمان و تشکیلات منسجم در راه‌آهن باعث نظم بهتر در سرویس و نگهداری وسیله نقلیه می‌شود و بر مصرف سوخت تاثیر می‌گذارد؛

۳. عملیات ساخت راه و راه‌آهن و ماشین‌آلات این دو کار انرژی زیادی مصرف می‌کنند اما مطالعات نشان می‌دهند که انرژی مصرفی برای ساخت جاده حدود نیمی از انرژی مصرفی در وسایط نقلیه جاده‌ای است و انرژی زیرساخت راه‌آهن ۲/۴۲ برابر کمتر از یک جاده هم‌ظرفیت است(علم و تکنولوژی در خدمت حمل و نقل، ۱۳۷۳)؛

۴. تجهیز قطارها به وسایل کنترل سوخت و کنترل سرعت پهنینه برای مصرف سوخت، به دلیل تعداد بسیار کم لکوموتیوهای دیزلی(در مقایسه با تعداد اتومبیل، کامیون و اتوبوس) و نیز ناچیز بودن هزینه تجهیزات کنترلی نسبت به هزینه لکوموتیو، آسان‌تر است.

با توجه به این نکات، اهمیت ترابری ریلی در صرفه‌جویی انرژی محرز است. بنابراین ترویج حمل و نقل ریلی به عنوان یک راه حل اساسی برای کاهش مصرف سوخت برای ترابری برون‌شهری، حومه‌ای و درون هری و داخل معادن و صنایع مطرح می‌شود و هنگام طراحی و توسعه شیوه‌های ترابری باید در نظر گرفته و حتی‌المقدور به کار گرفته شود.

#### دیگر مزایای ترابری ریلی

شیوه ترابری فقط برمبنای مصرف انرژی انتخاب نم‌شود و دیگر مسائل اقتصادی، فنی و اجتماعی نیز بر آن موثراند و حسب مورد، بررسی تفصیلی شیوه‌های ترابری از نظر احداث و بهره‌برداری لازم است؛ ولی به طور خلاصه دیگر مزایای ترابری ریلی عبارت‌اند از:

۱- امکان حمل و نقل منظم، سریع و شبانه‌روزی.

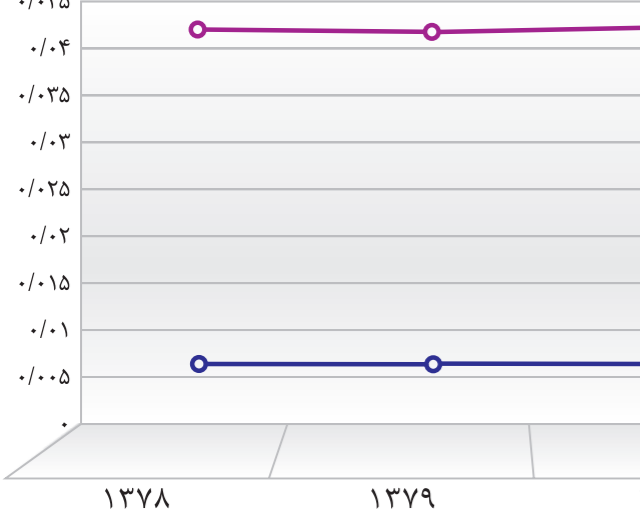
۲- تناسب با حمل و نقل انبوه بار و مسافر.

۳- ایمنی بسیار بالاتر و کاهش بسیار خسارات مالی و جانی سوانح و تصادفات.

۴- ارزان‌تر بودن به علت کاهش هزینه‌های نگهداری و استهلاک شبکه و ناوگان.

۵- نیاز کم‌تر به زمین که در ترابری شهری و حومه‌ای و داخل صنایع و معادن مهم است.

#### حمل و نقل جاده ای ● حمل و نقل ریلی ●



نمودار (۴): مقایسه مصرف سوخت بر بار جابه‌جاشده در کیلومتر سیستم حمل و نقل جاده‌ای و ریلی

۶- جاذبه بیشتر در سطح جهانی برای ترابری عبوری(ترانزیت)که سبب کسب درآمد ارزی و ارتقای امنیت ملی می‌شود؛

۷- امکان ارتقای کیفیت خدمات و رفاه بالاتر.

#### روش‌های کاهش مصرف انرژی در حمل و نقل شهری

بهبود مصرف انرژی در حمل و نقل شهری به روش‌هایی مختلف ممکن است که مهم‌ترین آنها چنین‌اند:

۱. شناسایی جایگاه مناسب برای استفاده از هر یک از شیوه‌های ترابری و هدایت تقاضا به وسایل نقلیه مناسب با توسعه شبکه ترابری مناسب و اعمال مقررات و قیمت‌گذاری شیوه‌های ترابری.

۲. استفاده از منابع انرژی مناسب‌تر به جای سوخت‌های گران.

۳. گرایش به ترابری عمومی.

۴. آموزش رانندگان.

۵. افزایش قیمت سوخت.

۶. بهبود وضعیت فنی شبکه و ناوگان ترابری.

۷. حذف سفرهای زائد از راه رشد فرهنگ عمومی.

۸. کاهش سفرهای ضروری با استفاده از مخابرات و تمرکززدایی از امکانات مختلف.

#### قیمت فرآورده‌های نفتی و تاثیر آن بر حمل و نقل شهری

فرآورده‌های نفتی در کشور ما با قیمت‌هایی بسیار ارزان عرضه می‌شوند که نتیجه آن بی‌توجهی عمومی به صرفه‌جویی در مصرف این فرآورده‌ها و یا قاچاق به کشورهای دیگر است. پرداخت هنگفت یارانه به فرآورده‌های نفتی موجب کاهش قدرت مالی دولت برای پرداخت دیگر هزینه‌های اجتماعی، فرهنگی و عمرانی می‌شود. از سوی دیگر افراد یا صنایعی که مصرفی بیش‌تر دارند یارانه‌ای بیش‌تر نیز دریافت می‌کنند. در سال‌های اخیر قیمت فرآورده‌های نفتی رشدی پیش‌بینی‌شده داشته که با ملاحظه قیمت واقعی بسیار کند است(ترازنامه انرژی وزارت نیرو، ۱۳۷۵). با این حال افزایش قیمت فرآورده‌های نفتی موجب رشد قیمت‌های حمل و نقل و تورم عمومی در سطح جامعه شده است که مهم‌ترین علل واقعی آن عبارت‌اند از :

۱. وابستگی بیش‌تر حمل و نقل ایران به مصرف فرآورده‌های نفتی در مقایسه با دیگر کشورها(زیرا در کشور ما حمل و نقل ریلی به ندرت استفاده می‌شود و سهمی ناچیز در ترابری کل بار و مسافر دارد و مصرف

سوخت در حمل و نقل جاده‌ای نیز ناهنجار است).

۲. نقش عمده هزینه‌های حمل و نقل در قیمت تمام‌شده تولید ناخالص ملی. سهم هزینه‌های ترابری (شامل هزینه سوخت و مواد مصرفی، کارکنان، تجهیزات و ...) در هزینه‌ها و تولید ناخالص ملی برای ایران و جهان طبق جدول (۵) است (گزارش اقتصادی بانک مرکزی، ۱۳۷۰).

	<b>ایران</b>	<b>متوسط جهان</b>	<b>کشورهای توسعه‌یافته</b>
سهم هزینه‌های ترابری در هزینه ناخالص ملی(درصد)	۴۷	۳۷	۱۸
سهم هزینه‌های ترابری در تولید ناخالص ملی(درصد)	۱۷/۵	۲۴	۲۸

جدول (۵): مقایسه سهم هزینه‌های ترابری در هزینه خالص ملی و تولید ناخالص ملی ایران و جهان

به هر حال، علی‌رغم افزایش قیمت فرآورده‌های نفتی، قیمت خدمات حمل و نقل باید به نحوی مطلوب ارزان نگاه داشته شود و برای این منظور وابستگی بخش حمل و نقل به مصرف فرآورده‌های نفتی باید کاهش یابد. در همین رابطه سیاست استفاده از گاز مایع و گاز طبیعی در حمل و نقل تا حدودی اجرا شده و مشکلاتی نیز در پی داشته است.

**برقی کردن ترابری ریلی و مزایای آن از نظر انرژی و محیط زیست**

۱. تنوع منابع تولید انرژی :در نیروگاه‌ها، برق از منابع مختلف تولید می‌شود و وابستگی حمل و نقل به منبع اولیه تولید انرژی از بین می‌رود. در این نیروگاه‌ها می‌توان از سوخت‌های ارزان‌تر مثل گاز، زغال‌سنگ و مازوت یا منابع تجدیدپذیر استفاده کرد؛

۲. کاهش مصرف انرژی: با حذف برخی اجزای لکوموتیو و سبک شدن آن، انرژی کمتری برای حرکت لکوموتیو مصرف می‌شود؛

۳. بازیافت انرژی: هنگامی که قطار در سراسیمی قرار می‌گیرد یا نیاز به ترمز دارد، انرژی مکانیکی(پتانسیل یا جنبشی) آن باید گرفته و تبدیل شود. در قطار دیزل الکتریک اکثر این انرژی به شکل انرژی حرارتی تبدیل و تلف می‌شود در حالی که در قطار برقی انرژی مکانیکی از راه همان الکتروموتورها به شکل الکتریکی بازیابی می‌شود و به شبکه برق برمی‌گردد(البته این انرژی را می‌توان در لکوموتیوهای دیزلی در باطری‌های کمکی تا حدودی ذخیره کرد ولی، به علت توان و آمپر بالا، ذخیره تمام این انرژی در باطری مشکل است و باعث اضافه وزن قطار نیز می‌شود). کاربرد این مسئله در دو منطقه بیشتر است:

• مناطق کوهستانی: حرکت در مسیرهای پرنشیب و فراز نیازمند تکرار فرایند کسب انرژی مکانیکی و از دست دادن آن است؛

• مناطق شهری و حومه :برای قطارهای شهری و حومه فاصله ایستگاه‌ها کم است و به دلیل اهمیت زمان سیر برای مسافران، سرعت قطار باید پی‌دربی افزایش و کاهش یابد(شتاب متناوب).

۴. کاهش آلودگی :به علت تنوع منبع تولید انرژی در نیروگاه‌ها و تمرکز تولید انرژی در آنها، ایجاد و انتشار آلودگی را بهتر و بیش‌تر می‌توان کنترل کرد. همچنین با دور کردن محل انتشار آلودگی از محیط شهری از شدت آلودگی محیط زیست کاسته می‌شود؛

۵. کمک به صنعت برق: برقی کردن راه‌آهن به منزله افزودن یک مصرف‌کننده جزئی به شبکه برق است که روی منحنی بار شبانه‌روزی

و بار سالانه تاثیرات مثبت زیر را دارد:

• تغییرات فصلی در برنامه حرکت قطارهای باری ناچیزاند و تغییرات دوره‌ای حرکت قطارهای مسافری نیز منطبق با پیک بار سالانه مصرف برق نیستند؛ بنابراین با برقی کردن راه آهن مقدار بار پایه در منحنی مصرف سالانه بالا می‌رود. البته این به منزله پیک سایی در منحنی بار سالانه نیست بلکه درصد بار پایه را نسبت به کل بار افزایش می‌دهد؛

• حرکت قطارهای باری در طول شبانه‌روز پراکنده و برنامه‌ریزی برای حرکت شبانه آنها ممکن است. همچنین اکثر ترافیک مسافری نیز در طول روز پراکنده است و فقط ترافیک مسافری در مناطق حومه و شهری پیک هنگام غروب دارد(ولی همه این ترافیک هنگام غروب به شبکه حمل و نقل برقی جذب نمی‌شود زیرا شبکه حمل و نقل ریلی معمولاً برای تقاضای نسبتاً مستمر ایجاد می‌شود و ظرفیتی محدود خواهد داشت). بنابراین در مجموع برقی کردن راه‌آهن، به ویژه برای قطارهای باری، باعث بهبود منحنی بار شبانه‌روزی خواهد شد.

۶ راندمان سوخت در نیروگاه‌های برق بسیار بالاتر از راندمان دیزل ژنراتور قطار و موتور دیگر وسایل نقلیه است؛ بنابراین اگر فاصله نیروگاه تا محل حرکت قطار برق بسیار زیاد نباشد، راندمان کلی مصرف سوخت در راه‌آهن برقی بالاتر خواهد بود.

**دیگر مزایای برقی کردن ترابری ریلی از دیدگاه حمل و نقل**

۱. برقی کردن راه‌آهن موجب افزایش سرعت و ظرفیت ترابری ریلی می‌شود؛

۲. با حذف برخی اجزای اصلی لکوموتیو در راه‌آهن برقی، پیچیدگی‌های مکانیکی آن و احتمال خرابی آن در حین کار و همچنین نیاز آن به سرویس و نگهداری کاهش می‌یابد؛ بنابراین ضریب در سرویس بودن لکوموتیو برقی بالاتر می‌رود؛

۳. لکوموتیوهای برقی، برخلاف لکوموتیوهای دیزل-الکتریک، می‌توانند اضافه بار موقت را تحمل کنند و این نیاز به نیروی کشش را در مناطق کوهستانی کاهش می‌دهد؛

۴. تولید جهانی لکوموتیوهای دیزل- الکتریک با قدرت بالا در انحصار چند شرکت خاص است در حالی که، به علت سادگی نسبی، لکوموتیوهای برقی تولیدکنندگانی بیش‌تر دارند و ساخت داخل آن نیز آسان‌تر است؛

۵. سادگی نسبی لکوموتیوهای برقی و عدم‌انحصار تولید آنها باعث کاهش قیمتشان با قدرت‌های مساوی می‌شود، بنابراین هزینه‌های خرید و نگهداری لکوموتیو در راه‌آهن برقی کم‌تر است؛

۶ کیفیت مسافرت به دلیل تمیزی، آرامش و خرابی کم‌تر لکوموتیو در بین راه بالاتر است؛

۷. راه‌اندازی قطارهای سریع و فوق‌سریع فقط به کمک کشش برق ممکن است؛

۸ برقی کردن راه‌آهن موجب اضافه شدن هزینه نگهداری شبکه

بالاسری و پست‌ها به هزینه‌های نگهداری راه‌آهن(هزینه‌های ثابت) و کاهش هزینه‌های تعمیر و نگهداری لکوموتیو(هزینه‌های متغیر) می‌شود و در صورت وجود حداقلی از ترافیک، مجموع هزینه‌های

نگهداری شبکه و ناوگان کاهش می‌یابند؛

۹. برقی کردن راه‌آهن در مسیرهای پرتراфик

به دلایل بالا باعث بهبود تراز مالی در

دوره بهره‌برداری می‌شود. مسئله دیگر

چگونگی حرکت قطار برقی در صورت

بروز مشکل در شبکه برق و شبکه

بالاسری است. البته در طراحی و

نگهداری سعی می‌شود این مشکل

رخ ندهد و برای چاره‌جویی اتفاقات

پیش‌بینی‌نشده معمولاً در هر ناحیه

راه‌آهن تعدادی اندک لکوموتیو

دیزل ژنراتور نگهداری می‌شوند که

می‌توانند به خط برقی وارد شوند و

قطاری را که به علت قطع برق در مسیر

مانده است به مقصد برسانند. با این حال،

احتمال این رویداد در خط برقی کمتر از احتمال

خرابی لکوموتیو دیزلی در خطوط معمولی است.

## نتیجه‌گیری

برای بهبود مصرف انرژی در حمل و نقل باید از ترابری ریلی در مسیرهای پرتراфик باری و مسافری استفاده کرد که علاوه بر بهبود مصرف فرآورده‌های نفتی باعث حفظ محیط زیست، ایمنی و کاهش استهلاک می‌شود و به این ترتیب نقشی موثر در رفاه عمومی و کمک به ترابری روان، ایمن و ارزان دارد. برقی کردن شبکه‌های ریلی مزایایی متعدد در زمینه انرژی و ترابری دارد و با ایجاد خطوط ریلی سریع‌السیر در مسیرهای پرتراфик حومه و برون‌شهری باعث کاهش تقاضای مسافرت با وسایل نقلیه شخصی و هوایی می‌شود. بنابراین رویکرد به ترابری ریلی و برقی کردن آن موجب ارتقای بخش انرژی و ترابری می‌شود و بر اقتصاد ملی موثر است و سازگاری مطلوب با اهداف توسعه پایدار دارد و گریز از آن برخلاف مصالح کشور از نظر مصرف انرژی، محیط زیست، رفاه عمومی و اقتصاد ملی است. پس باید تمام مسئولان ذی‌ربط و دست‌اندرکاران عزم کنند تا ترابری ریلی در جایگاه شایسته خود قرار گیرد و مشکلات فراروی آن رفع شوند.

### منابع

- ترازنامه انرژی وزارت نیرو، ۱۳۷۲.
- ترازنامه انرژی وزارت نیرو، ۱۳۷۳.
- ترازنامه انرژی وزارت نیرو، ۱۳۷۴.
- ترازنامه انرژی وزارت نیرو، ۱۳۷۵.
- گزارش اقتصادی بانک مرکزی، ۱۳۷۰.
- مهندسین مشاور مترا. مقایسه راه و راه-آهن.
- مرکز انتشارات کمیسیون ملی یونسکو در ایران. علم و تکنولوژی در خدمت حمل و نقل، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۷۳.
- ماهنامه ترابران،شماره ۳۷، آذر و دی ۱۳۸۱.
- مرکز آمار ایران. سالنامه آماری سال‌های ۱۳۴۷ تا ۱۳۸۰.
- مصرف سوخت و محیط زیست»، بروشور سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت کشور،
- A Rail Way Gazette Year Book, ۱۹۹۷.

### پیشنهادها

برای گسترش ترابری ریلی، اقدامات اساسی زیر پیشنهاد می‌شوند:

- بهبود بهره‌برداری از امکانات فعلی راه‌آهن و ارتقای

کیفی خدمات به مسافران و صاحبان کالا؛

- توسعه و تجهیز خطوط فرعی برای دسترسی

آسان‌تر به شبکه راه‌آهن؛

- توجه به حمل و نقل ترکیبی(جاده‌ای

و ریلی) برای گسترش دامنه نفوذ

راه‌آهن و جذب بیشتر بار و مسافر؛

- احداث راه‌آهن در مسیرهای

پرتراфик بین‌شهری؛

- برقی کردن خطوط اصلی

راه‌آهن و ایجاد خطوط سریع

مسافربری؛

- نزدیک کردن مسیر خطوط فشار

قوی جدید به مسیرهای راه‌آهن برای

تسهیل برقی کردن راه‌آهن؛

- راه‌اندازی تراموا در داخل و حومه

شهرهای بزرگ؛

- عادلانه کردن رقابت ترابری ریلی با ترابری

جاده‌ای و هوایی به هر شکل ممکن، مانند

اختصاص دادن یارانه کاهش مصرف سوخت به

راه‌آهن یا گرفتن مالیات از خسارت‌های وارده به

محیط زیست و هزینه نگهداری شبکه در حمل و نقل

جاده‌ای و هوایی از استفاده‌کنندگان؛

- توجه جدی به بهینه کردن طرح‌های اولیه متناسب با

نیازها و انجام تحقیقات فنی برای کاهش هزینه و زمان

اجرای طرح‌های توسعه شبکه ریلی؛

- توجه به ضرورت جذب سرمایه‌گذاری‌های غیردولتی

که با توجه به منافع متعدد اقتصادی این طرح‌ها و استقبال

مردم از شبکه‌های ریلی میسر است؛

- تلاش فراوان برای تعمیق دانش فنی و پرورش نیروهای

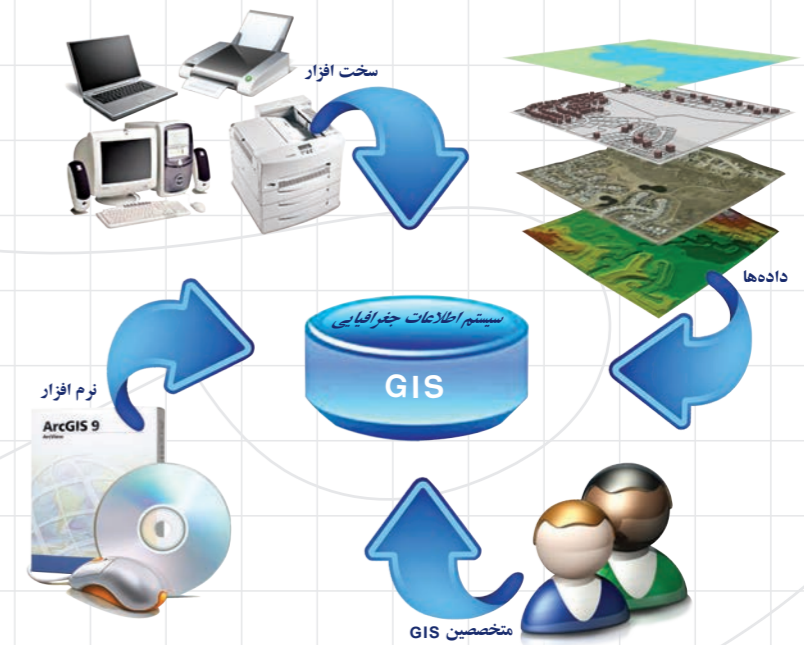
متخصص؛

- ترویج فرهنگ عمومی استفاده از ترابری ریلی؛

- اصلاح سیاست‌های کلان مدیریت ترابری کشور برای توسعه

شبکه‌های ریلی و داشتن برنامه‌ریزی‌های کلان و مهندسی به این منظور.

## سیستم‌های اطلاعات جغرافیایی (GIS) و کاربرد آنها در مطالعات شهری



### ■ جعفر درخشان فر

کارشناس ارشد برنامه‌ریزی شهری (شهرداری سبزوار)

### چکیده

در سال‌های اخیر برنامه‌ریزان و تصمیم‌گیران شهری به دلیل تغییرات فضاها و کاربری‌های اراضی شهری و همچنین برای مقایسه تعداد داده‌های مربوط به شهر و ... به استفاده از سیستم‌های اطلاعات جغرافیایی گرایش فزاینده پیدا کرده‌اند. بدیهی است این علم وسیله‌ای برای تجزیه و تحلیل داده‌های سطح زمین است که زمینه را برای دسترسی صحیح و سریع به داده‌های لازم در حجمی وسیع، ارائه و به تصویر کشیدن مکانی و موضوعی در قالب نقشه، جدول، نمودار، ویرایش و به هنگام کردن داده‌ها و استفاده از آنها برای تحقق اهداف مختلف براساس نیازهای مدیران و برنامه‌ریزان شهری و کاربران گوناگون فراهم می‌کند و قابلیت‌هایی متعدد دارد و خلأهای مطالعاتی مناطق مختلف جغرافیایی را شناسایی و معرفی می‌کند. این در تحقیق سعی شده با نگاهی گذرا به کاربرد این تکنولوژی در مطالعات شهری، از جمله مدیریت مکانی، مدیریت بحران، جرم و جنایت، پارک‌ها و فضای سبز شهری، ایستگاه‌های خدمات اضطراری، معایب و محاسن استفاده از GIS، که گوشه‌ای از قابلیت‌های استفاده از سامانه اطلاعات جغرافیایی است، بررسی شوند. هیچ شکی نیست که در قرن حاضر طراحان، برنامه‌ریزان و مدیران شهری بدون استفاده از این ابزار در مطالعات عمرانی - خدماتی و طرح‌های خود نمی‌توانند دقتی بالا داشته باشند.

### مقدمه

جی‌آی‌اس (Geographic Information System) یک سیستم اطلاعاتی است که اطلاعات مکان مرجع یا اطلاعات جغرافیایی را پردازش می‌کند و به کسب اطلاعات درباره پدیده‌هایی می‌پردازد که به نحوی با موقعیت مکانی در ارتباط‌اند. به‌کارگیری این ابزار با امکان استفاده از شبکه‌های اطلاع‌رسانی جهانی یکی از زمینه‌های مناسب و مساعد برای معرفی توان و استعدادهای کشور در سطح جهانی است. گسترش روزافزون شبکه کاربران این سیستم‌ها از جمله نکات اساسی است که می‌تواند به قابلیت‌ها و توانایی‌های آن بیفزاید. در حال حاضر از این سیستم‌ها، بسته به نیازهای هر منطقه یا کشور در بخش‌های مختلف مانند مطالعات زیست‌محیطی، برنامه‌ریزی شهری و شهرداری، خدمات ایمنی شهری، مدیریت حمل و نقل و ترافیک شهری، تهیه نقشه‌های پایه، مدیریت کاربری اراضی، خدمات بانکی، خدمات پستی، مطالعات جمعیتی و مدیریت تاسیسات شهری مثل برق، آب، گاز و ... استفاده می‌شود که، با گذشت زمان و توسعه سیستم‌ها، کاربرد جی‌آی‌اس به کلیه بخش‌های مرتبط با زمین گسترش یافته است.

برنامه‌ریزان شهری هنگام تهیه برنامه‌های شهری به تحلیل فضایی عوارض مکانی بسیار نیاز دارند و رفع این نیاز از اهداف کلان آنهاست و آنها و برنامه‌ریزان با پایش این تغییرات اطلاعات لازم را درباره وضعیت فعلی توسعه و تغییرات رخ داده به دست می‌آورند و RS (سنجش از راه دور) و GIS ابزار اساسی را برای تجزیه و تحلیل علمی این تغییرات و داده‌های پوشش سطح زمین و تغییرات لازم فراهم می‌کنند.

مطالعه حاضر نیز با در نظر گرفتن این مسائل قصد دارد، ضمن معرفی بخشی از توان‌ها و مزایای این تکنولوژی در دسترسی سریع به اطلاعات، تحلیل یک جای اطلاعات، به هنگام کردن، دقت و سرعت بالای عمل و ... کاربرد و نحوه استفاده از آنها را در برنامه‌ریزی و مدیریت شهری بررسی و ارزیابی کند.

### تعاریف جی‌آی‌اس

در صبح روز شنبه، ۱۹ ژوئیه ۱۹۸۷ پیامی از بخش خبری رادیو در سراسر کشور پخش و GIS تعریف شد: «ادغام تصویر نقشه با دیگر انواع اطلاعات.» (هاکسپولد، ۱۳۸۰).

یک سیستم اطلاعات جغرافیایی (GIS) یک مجموعه ابزار برای جمع‌آوری، ذخیره و کسب اطلاعات به‌هنگام، انتقال و نمایش داده‌های فضایی از جهان واقعی برای تعدادی اهداف خاص است (انفجاری، ۱۳۸۸). سیستم اطلاعات جغرافیایی سیستمی کامپیوتر برای جمع‌آوری، ذخیره، کنترل، بازیابی، ادغام، پردازش، تحلیل، مدل‌سازی و نمایش داده‌های جغرافیایی به صورت گوناگون است (برهیزکار، ۱۳۷۶). سیستم اطلاعات جغرافیایی یک سیستم کامپیوتری برای مدیریت و تجزیه و تحلیل اطلاعات مکانی با قابلیت جمع‌آوری، ذخیره، تجزیه و تحلیل و نمایش اطلاعات جغرافیایی است (www.ArianGeomatic.com).

اما کامل‌ترین تعریفی که از سیستم اطلاعات جغرافیایی شده عبارت است از: «مجموعه‌ای سازمان‌یافته از سخت‌افزارها، نرم‌افزارها، اطلاعات جغرافیایی و افراد متخصص برای کسب، ذخیره، به‌هنگام کردن، پردازش، تحلیل و ارائه کلیه اشکال اطلاعات جغرافیایی (جعفری، ۱۳۷۹).

### پیشینه استفاده از GIS

حدود ۳۵۰۰ سال پیش شکارچیان بر روی دیواره‌های غارهای نزدیک ladcaoux ، cro-magnon و فرانسه عکس‌هایی از حیوانات را

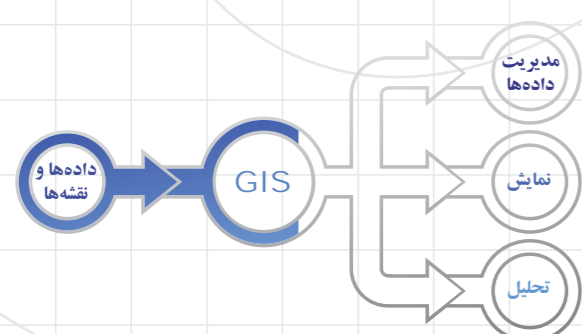
که شکار کرده بودند کشیدند. این ارتباط شکارچیان با شکار و کشیدن عکس‌ها باعث شد طرح‌ها و فکری‌هایی به ذهن آنها خطور کنند. در سال ۱۸۵۴ جان اسنو درباره بیماری وبا و ارتباط آن با بعضی مکان‌ها در لندن تحقیق کرد. مطالعات وی درباره شیوع بیماری وبا او را به یک پمپ آلوده آب رساند که باعث بروز این بیماری شده بود.

نزدیک به قرن بیستم، پیشرفت‌هایی در زمینه «عکس لیتوگرافی» دیده شدند و نقشه‌ها به صورت لایه‌های جداگانه درآمدند. در سال ۱۹۶۴، در شهرهای اوتاوا و اونتاریوی کانادا، دانشمندی به نام روجر تومیلتون که در زمینه انرژی، معادن و سیستم‌های جغرافیایی کانادا تحقیق می‌کرد GIS را به دنیا معرفی کرد. این سیستم برای نگهداری، آنالیز و کنترل داده‌های جمع‌آوری‌شده برای فهرست زمین کانادا به کار می‌رفت و با نقشه‌هایی با مقیاس ۱:۲۵۰۰۰۰ به کشاورزان درباره کود کشاورزی، حیوانات وحشی، جنگل‌داری، کاربری و ... کمک می‌کرد. اولین سیستم پیشرفته نقشه‌کشی بود که سیستم مختصات بین‌المللی داشت. این سیستم خطوط توپولوژی و مشخصات آنها را در فایل‌های جداگانه نگهداری می‌کرد. به تومیلتون لقب پدر GIS را دادند زیرا وی از روش هم‌پوشانی برای تجزیه و تحلیل داده‌های مکانی استفاده می‌کرد.

سیستم CGIS تا آن زمان به عنوان منبع نقشه و مدیریت نقشه به کار می‌رفت و به صورت تجاری در دسترس نبود. همچنین در سال ۱۹۶۴، هوارد فیشر آزمایشگاهی را برای گرافیک‌های کامپیوتر و تجزیه و تحلیل داده‌های مکانی فراهم کرد. در دهه ۱۹۷۰ وی نرم‌افزارهای Autocad و سیستم‌هایی دیگر مثل Grid Symap و Odyssey را که به پیشرفت تجاری نرم‌افزار GIS در دانشگاه‌ها و مراکز تحقیق و ... بسیار کمک می‌کردند به خدمت گرفت. در اواخر دهه ۱۹۷۰ نیز نرم‌افزارهایی دیگر مثل Esri، Mapinfo، Autodesk، Intergraph، General Electric به موفقیت CGIS بسیار کمک کردند. در سال‌های ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ رشد صنعت و GIS با هم هم‌سو شده بود. اواخر قرن ۲۰ سرعت رشد در انواع سیستم‌ها محکم‌تر شد و در نهایت یک رشد آزاد با منبع باز (به کمک اینترنت) برای GIS ایجاد شد (مثل Grass GIS و Quantun GIS) که در دامنه‌ای از سیستم عملی حرکت می‌کند (اقا امینی‌ها، ۱۳۸۹).

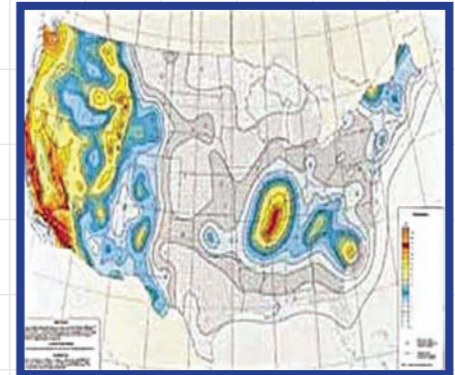
در ایران اولین مرکزی که به طور رسمی استفاده از سیستم اطلاعات جغرافیایی را آغاز کرد سازمان نقشه‌برداری کشور بود که در سال ۱۳۶۹، براساس مصوبه مجلس شورای اسلامی، عهده‌دار طرح به‌کارگیری این سیستم شد. این سازمان در حال حاضر مشغول تهیه نقشه‌های توپوگرافی ۱:۲۵۰۰۰ از عکس‌های هوایی با مقیاس ۱:۴۰۰۰۰ است و این فرصتی را برای تبدیل این نقشه‌ها به ساختارهای راقومی و تاسیس پایگاه توپوگرافی ملی فراهم و نیازهای کاربران را در زمینه جی‌آی‌اس برآورده می‌کند.

به همین منظور «شورای ملی کاربران سیستم‌های اطلاعات جغرافیایی» برای سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و هماهنگ کردن فعالیت‌ها



در زمینه جی‌آی‌اس، تحلیل نیازمندی‌ها و همچنین بهره‌برداری شایسته از کلیه ظرفیت‌های علمی، فنی و نیروی انسانی برای ایجاد و استفاده از جی‌آی‌اس، با توجه به وظایف سازمان نقشه‌برداری کشور در زمینه تدوین و ایجاد سیستم‌های اطلاعات جغرافیایی ملی، در دی ماه ۱۳۷۲ تأسیس شد. فعالیت اجرایی پروژه ایجاد سیستم اطلاعات جغرافیایی در وزارت صنایع و معادن، از فروردین ۱۳۷۱ آغاز گردید و اکنون از این سیستم بسیار استفاده می‌شود.

از دیگر موسساتی که در زمینه این سیستم فعالیت می‌کنند می‌توان از شهرداری تهران، وزارت مسکن و شهرسازی، وزارت جهاد کشاورزی، موسسه بین‌المللی زلزله‌شناسی و مهندسی زلزله و سازمان جنگل‌ها و مراتع نام برد (صدیقی، ۱۳۸۳).



#### چه کارهایی می‌توان با GIS انجام داد؟

- به تصویر کشیدن مکان پدیده‌ها

با رسم نقشه از مکان پدیده‌ها می‌توان به راحتی مکان نمایه‌ها و پدیده‌ها را یافت و دریافت که در کجا باید عملیات انجام داد. به کمک نقشه می‌توان:

- ۱) مکان یک پدیده فردی را یافت.
- ۲) مکان توزیعی از پدیده‌های مرتبط را یافت. مثلاً می‌توان به کمک نقشه به کلیه مناطق زلزله‌خیز در یک کشور دسترسی یافت که این برای ساخت ساختمان‌های جدید و مقاوم در برابر زلزله ضروری است.

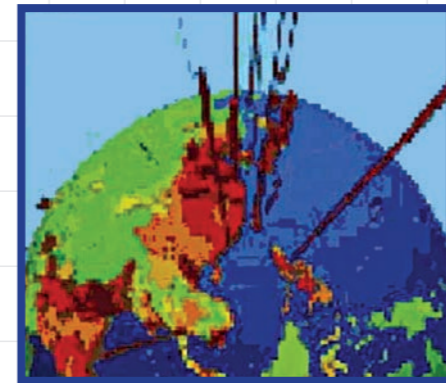


- به تصویر کشیدن مقادیر کمی

افراد مقادیر کمی را به صورت نقشه در می‌آورند (مثلاً مکان نقاط حداقل و حداکثر) تا امکانی را که با معیارهای آنها هم‌خوانی دارند و یا مکان‌هایی را که باید در آن به اجرای عملیات بپردازند ببینند. این اطلاعات، یعنی مقادیر کمی، از یک سطحی از اطلاعات ورای نقشه مکان پدیده‌ها را ارائه می‌دهند. مثلاً مأموران بهداشت و سلامت عمومی ممکن است نه تنها بخواهند به

نقشه تمام داروخانه‌ها دسترسی یابند، شاید بخواهند تعداد داروخانه‌های موجود را به ازای هر ۱۰۰۰۰ نفر پیدا کنند.

- به تصویر کشیدن تراکم



در حالی که ما می‌توانیم به راحتی با مشاهده نقشه مکان پدیده‌ها به غلظت و تراکم آنها پی ببریم، در مناطقی که پدیده‌هایی متنوع و زیادی وجود دارند، تشخیص مناطق با تراکم بیشتر سخت است. با نقشه تراکم می‌توان تمام مناطق را با واحد مساحتی یکسان، مثل مایل مربع، اندازه گرفت و در نهایت به راحتی می‌توان توزیع آنها را دید. نقشه تراکم برای مناطقی که از نظر اندازه بسیار تغییر می‌کنند، مثل استان‌ها یا مناطق آماری، بسیار مفید است.

در نقشه‌های آماری که به نمایش تعداد افراد در هر منطقه آماری می‌پردازند، مناطق بزرگ‌تر می‌توانند نمایانگر افرادی بیش از مناطق کوچک باشند. اما بعضی از مناطق کوچک ممکن است به ازای هر مایل مربع تراکمی بیش‌تر داشته باشند.

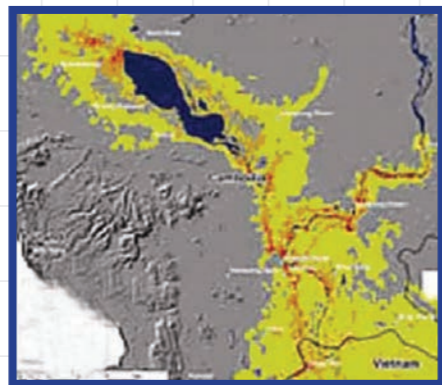


- پی بردن به پدیده‌های موجود در یک منطقه

از GIS می‌توان برای بررسی و پی بردن به حوادث اتفاق‌افتاده و یا اقدامات لازم، با پیدا کردن پدیده‌های موجود در یک منطقه، استفاده کرد. برای مثال، یک وکیل منطقه‌ای ممکن است کلیه دستگیری‌های پخش مواد را در داخل فایل بررسی کند تا به عامل پخش‌کننده موادی برسد که در کم‌تر از ۱۰۰۰ فوت از یک مدرسه فعالیت داشته است؛ یعنی از داخل فایل می‌توان به پخش‌کننده‌های مواد نزدیک مدرسه رسید. این را درک پدیده‌ای داخل یک منطقه برای تعیین اقدامات لازم‌الاجرا می‌گویند.

- درک پدیده‌های مجاور

به کمک نقشه مناطق مجاور می‌توان به اتفاقات و حوادث در نواحی با فاصله‌هایی مشخص از منبع پی برد. مثلاً از این نقشه می‌توان برای پیدا



کردن مناطق مجاور منطقه‌ای که در معرض خطر سیل است استفاده کرد (http://www.hamtanab.com).

خلاصه این که اطلاعات و کاربردهای عمومی GIS را می‌توان بدین شرح برشمرد:

نوع اطلاعات	کاربرد
توپوگرافی، زمین شناسی، رستنی‌ها و جنس خاک کاربری اراضی، کاداستر داده‌های آماری، وضعیت زمین آب و هواشناسی، اطلاعات اجتماعی اقتصادی و جمعیتی و ...	اکتشافات، مدیریت منابع طبیعی، شهرسازی، برنامه ریزی، توسعه و خدمات زیر بنایی، ارزیابی محیطی و کنترل محیط زیست، سرشماری جمعیت و ...

با بررسی اجمالی توانایی و کاربردهای گسترده (GIS) درمی‌یابیم که ابزاری مؤثر، توانمند و دقیق در مدیریت و بهره‌برداری از اطلاعات جغرافیایی است (آزموده، ۱۳۸۳).

#### اثر و نقش GIS در افزایش بهره‌وری مدیریت و توسعه شهری

سامانه‌های اطلاعات جغرافیایی GIS برای ایجاد محیط مناسب برای مدیریت و برنامه‌ریزی شهری و استفاده صحیح و هدفمند و تشخیص و کنترل اراضی و تجزیه و تحلیل داده‌ها به کار می‌روند. مدیریت منابع، مدیریت امور تجاری، اطفای حریق، تامین بهداشت و درمان، مدیریت آمایش سرزمین، خدمات عمومی، امنیت عمومی، مدیریت پارک‌ها و تفرجگاه‌ها، مدیریت معابر و جاده‌ها و تامین قابلیت‌های تجزیه و تحلیل و سطح‌بندی تصمیم‌سازی مناسب رسالت اصلی این سیستم است که به فرآیند اتخاذ تصمیمات تجاری مدیران شهری برای توسعه آن کمک می‌کند و موجب افزایش قابلیت‌هایی در حیطه مسائل فنی و مهندسی می‌شود که در نهایت به تاثیرگذاری بهینه برنامه‌های شهری و تلفیق ایده‌آل حدود اختیارات مسئولان دولتی می‌انجامد. به علاوه با توجه به توانایی‌های GIS، این تکنولوژی می‌تواند برای آغاز و تکمیل طرح‌های شهری و توسعه پایدارشان نقشی عمده در تامین و مدیریت نیازهای اطلاعاتی شهرسازی ایفا کند و ذخیره، اصلاح، پردازش و ارائه اطلاعات آماری تا حدودی تحلیل روندها و نمایش اطلاعات مکانی را به آسانی و با دقت و سرعت فراهم کند (اطلاعات نگارنده، ۱۳۸۹).

البته بهره‌وری مؤثر از GIS به عوامل نهادی و سازمانی بسیار وابسته است. عوامل نهادی عبارت‌اند از: رضایت جمع‌آوردندگان اطلاعات برای تقسیم اطلاعات خود با کاربران بالقوه. در نتیجه، یکی از مهم‌ترین مشکلات ۱۰ تا ۲۰ سال آینده تربیت کاربران بالقوه برای دسترسی به اطلاعاتی است که به آنها نیاز دارند.

بدین منظور به ایجاد زیرساخت‌های اطلاعات فضایی در سطح محلی، ملی و حتی جهانی نیاز خواهد بود. عوامل نهادی در ایران دو دسته‌اند: ۱- مدیرانی که متأسفانه اصلاً GIS نمی‌دانند؛ ۲ متخصصانی که از مدیریت سر در نمی‌آورند.

عوامل سازمانی عبارت‌اند از:

ایجاد سازمان‌هایی که می‌توانند خودشان را برای بهره‌برداری از فرصت‌های بالقوه به کمک GIS با آن وفق دهند. این کار همچنین نیازمند نوآوری‌های تکنولوژیک برای برآورده کردن احتیاجات متعدد و در حال تغییر هر سازمان است (آقامینی‌ها، ۱۳۸۹).

خلاصه این که با توجه به دامنه گسترده عملکردی این سامانه، هر قدر گزارش مطالعاتی و راهبردی، سیاست‌گذاری اطلاعاتی و طرح‌هایی محکم‌تر ارائه شوند، زیربنای تصمیم‌گیری قوی و باثبات‌تر خواهد بود. برنامه‌ریزان و مدیران شهری و منطقه‌ای از این سیستم براساس معیارها و ضوابط تخصص خود برای جستجو و شناسایی مناطق، جمعیت‌ها، کاربری‌های اراضی و شبکه‌های حمل و نقل زیرساختی خاص استفاده می‌کنند (اطلاعات نگارنده، ۱۳۸۹).

لذا اهدافی خاص که یک سیستم اطلاعات جغرافیایی برای مدیران در نظر دارد عبارت‌اند از:

- توسعه و پیشبرد پایگاه‌های اطلاعاتی موجود؛
- کاهش زمان دریافت اطلاعات؛
- ارائه یک مکانیسم مناسب برای دریافت داده‌های RS (سنجش از راه دور) و ورود آنها به پایگاه اطلاعاتی منابع طبیعی؛
- ارائه یک سیستم برای جمع‌آوری اطلاعات از منابع گوناگون؛
- امکان به‌روز نگهداشتن اطلاعات منطق با وضعیت و شرایط موجود (آزموده، ۱۳۸۳).

#### کاربرد GIS در مکان‌یابی

سیستم اطلاعات جغرافیایی (GIS) قابلیت پشتیبانی از گستره‌ای وسیع از تکنیک‌های پرسش و پاسخ را در محیط داده‌ای دارد به طوری که می‌توان از این قابلیت در مطالعات شهری استفاده کرد.

#### ۱- مکان‌یابی پارک‌ها و فضای سبز

امروزه به دلیل رشد روزافزون جمعیت شهرها و کمبود فضای مناسب برای فعالیت‌ها و امکانات لازم، تعیین مکان بهینه کاربری‌های شهری با توجه به متغیرهای مختلف برنامه‌ریزی شهری، با استفاده از GIS، که یکی از قدرتمندترین سیستم‌ها در پاسخ‌گویی به نیازهای مطالعاتی و کاربردی است، ممکن خواهد بود. اصولاً در طراحی محیط زیست، مباحث فضای سبز شهری وجود دارند که هر کدام به عنوان لایه‌ای در GIS بررسی و هر یک از این لایه‌ها از نقشه‌هایی متفاوت استخراج می‌شوند. اهدافی که در روند مکان‌یابی پارک‌ها با GIS دنبال می‌شوند شامل تشکیل پایگاه اطلاعاتی برای پارک‌ها در محیط GIS

هستند که جمع‌آوری داده‌های توصیفی پارک‌ها، تهیه نقشه‌های مینا و برقراری ارتباط میان آنها(داده‌های فضایی) با جدول اطلاعات توصیفی پارک‌ها(داده‌های توصیفی) در این بخش انجام می‌شود. اهداف بعدی تهیه نقشه‌های موضوعی شامل نقشه‌های طبیعی و شهری و همچنین تشکیل مدل تحلیلی در محیط GIS برای مکان‌یابی پارک‌ها شامل روش‌های تحلیلی مختلف براساس نقشه‌های موضوعی تشکیل شده همانند تخصیص حریم و هم‌پوشانی آنها هستند. در این زمینه تحلیل گر محیط GIS در حیطه محیط زیست شهری بسیار کارآمد عمل می‌کند.

### ۲- مکان‌یابی ایستگاه‌های خدمات اضطراری

از جمله ایستگاه‌های خدمات اضطراری می‌توان ایستگاه آتش‌نشانی را نام برد. تعیین محل مناسب برای ایستگاه آتش‌نشانی بر زمان پاسخ‌گویی به اعلام حریق تأثیر می‌گذارد. برای این منظور شبکه‌های حمل و نقل در روی نقشه‌ها مطالعه و فابل‌هایی ایجاد می‌شوند که شامل مختصات جغرافیایی، محل خیابان‌ها، اسم، محدوده آدرس و کد مسیره‌است. در ضمن اطلاعاتی همچون حداکثر سرعت‌های ممکن در خطوط ارتباطی و نیز دور برگردان‌ها و ترافیک موجود در جاده‌ها و سرعت عبور از خیابان با احتساب طول خیابان و سرعت اتومبیل‌های آتش‌نشانی وارد سیستم می‌شوند. پیش‌بینی‌هایی مانند جمعیت منطقه، سطوح مشاغل، مرزهای شهری، تأثیر مرزبندی شهر، نواحی تفریحی برنامه‌ریزی‌شده، واحدهای مسکونی، کارخانه‌ها و … نیز در نظر گرفته و با کمک GIS نقشه‌هایی نیز برای تعیین مناطقی با اولویت بالا از نظر خطر آتش‌سوزی مانند مراکز خرید، مراکز اداری، مدارس، خانه سالمندان و بیمارستان‌ها تهیه می‌شوند.

برای تعیین محل ایستگاه آتش‌نشانی عواملی دیگر از جمله هزینه‌ها، سازگاری با زمین‌های مجاور، ابعاد فیزیکی محل و دسترسی به راه‌های قابل‌راندگی نیز تحت لایه‌هایی ژئورفرنس‌شده وارد سیستم می‌شوند. اخیرا چنین مطالعه‌ای در شهر لامسا در ایالت سن دیگوی آمریکا انجام شده و نتیجه بسیار رضایت‌بخش بوده است.

### ۳- مدیریت بحران

نقش اطلاعات فضایی و فن‌آوری‌های مربوطه در مدیریت مخاطرات در سراسر جهان به خوبی شناخته شده است. شناسایی مخاطراتی که در یک منطقه وجود دارند و بخش‌هایی از منطقه که بیش‌ترین احتمال بروز خطر در آنها هست بسیار مهم است زیرا در این صورت می‌توان برای جلوگیری از بروز حوادثی که می‌توانند به خسارت‌هایی بی‌شمار منجر شوند برنامه‌ریزی کرد و برنامه‌های واکنش را در شرایط اضطراری به دقت، به موقع و به‌روز از قبل آماده کرد. به طور مثال در منطقه عسلویه، نقشه‌هایی از منطقه به کمک GIS تهیه و از روی آنها سه بخش اصلی یعنی مسکونی، صنعتی و سایت‌های ساخت‌وساز صنایع پالایشگاهی و پتروشیمی مشخص شدند.

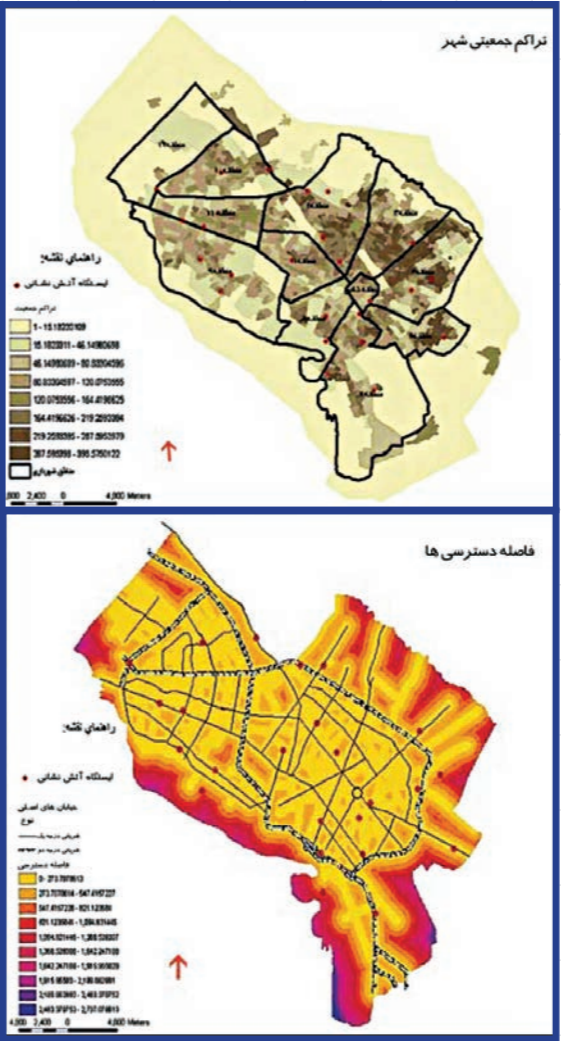
مناطق صنعتی و پتروشیمی به دلیل ماهیت صنعت استقراریافته و فعالیت‌های ساخت و ساز موجود در آنها مستعد بروز حوادث و سوانح بی‌شماراند. همچنین در شهر تبریز که گسلی در شمال آن قرار گرفته و در مناطقی که شهر در امتداد این گسل بنا شده مدیریت بحران برای حداکثر پیش‌گیری از خسارات ناشی از زلزله بسیار ضروری می‌نمود که مطالعات مشخص کردند در توسعه فیزیکی شهر تبریز خطر بیش‌تر متوجه مناطق مسکونی است و در رده‌بندی با استفاده از GIS مناطق تجاری در رده بعدی آسیب قرار گرفتند.

### ۴ – بررسی جرم و جنایت

GIS یک سیستم دارای راهنماست که با توجه به قابلیت بالای آن می‌توان اطلاعات لازم را در مواقع اضطراری آنالیز و آنها و جرایم منطقه

شهری را به نقشه‌های مکانی شهر وارد و مناطق امن و پرخطر از نظر مقدار جرم و جنایت را شناسایی و تدابیر امنیتی لازم را اتخاذ کرد.

بدین منظور برای هر منطقه یک کد جغرافیایی مخصوص به دستگاه امنیتی داده و برای آن مرز حوزه عملیاتی رسم می‌شود. پس از وقوع جرم، این سیستم شعاع جستجو را با توجه به کد بزرگ‌راه‌ها، راه‌ها و دیگر جاده‌ها در کوتاه‌ترین زمان ممکن برای پلیس مشخص می‌کند (تمرتاش و …، ۱۳۸۶).



#### استفاده از GIS در طرح‌های توسعه شهری

این سامانه هوشمند مدیران شهری را هنگام تصمیم‌گیری و اظهارنظر و یا هرگونه اقدام در طراحی توسعه شهرها، در زمینه کاربری اراضی، تأثیر ادراکی فضاهای شهری و بدنه‌های آن، کیفیت و طرح روشنایی و نور طبیعی یاری می‌دهد که به برخی از این قابلیت‌ها اشاره می‌شود:

- طراحی شبکه خیابان‌ها و مسیرها؛
- توسعه و به‌سازی محله‌ها براساس معیارهای عملکردی و طراحی شهری؛
- تشخیص کیفیت فضایی کم‌رندی‌ها و طراحی فضاهای باز شهری؛
- طراحی پروقیل خیابان‌ها و سلسله مراتب فضایی آنها؛
- تشخیص پستی و بلندی ساختمان‌های شهری؛

- تشخیص آفتاب‌گیری و نور طبیعی؛

- تشخیص روشنایی و نورپردازی محله‌ها و محدوده براساس فضا و شب و روز فضا و نوع خیابان‌ها.

معیارها و سئوالاتی برای جلوگیری از توسعه بی‌رویه ساختمان‌ای بلند، هم‌زمان با تهیه نقشه‌های کاربردی اراضی تهیه می‌شوند تا در زمان صدور مجوز رعایت شوند:

– آیا ساختمان به گونه‌ای برای ساختمان‌ها و اراضی هم‌چوار مشکل‌آفرین خواهد بود؟

– آیا در طراحی ساختمان بلند، شرایط محیط پیرامون نیز در نظر گرفته شده‌اند؟ نحوه ترکیب و فاصله بین ساختمان‌های بلند چگونه است؟

– آیا وسعت زمین ترکیب مناسب ساختمان را با ساختمان‌های کوتاه و محوطه‌سازی مناسب را اجازه خواهد داد؟

– آیا ساختمان درخواستی، ویژگی یا شخصیت قلمرو اطراف خود را تغییر می‌دهد؟

– آیا ساختمان بلند تأثیری مخرب بر سواد شهر می‌گذارد و از جهات مختلف مانع داشتن دید به ساختمان‌های معروف و هویت‌بخش شهر می‌شود؟

– با توجه به عظمت حجم و جثه ساختمان، بنا کیفیت معماری بالاتر از معمول دارد؟

توجه به این معیارها نشان می‌دهد که هدایت هدفمند سیلویئت شهر، به کمک انگاره حجم و توده ساختمان‌ها، وسیله‌ای است که با آن می‌توان تأثیرات منفی و مثبت ساختمان‌های بلند را از لحاظ بصری و بالطبع تصور ذهنی شهروندان کنترل کرد و به این ترتیب حتی بورس‌بازی زمین را به حداقل رساند(http://www.iranarea.ir/Article)

#### GIS در امور شهری خاصه طرح‌های جامع و تفصیلی(ایران)

در طی چند دهه اخیر و به خصوص پس از انقلاب اسلامی، اقداماتی در زمینه طرح‌ریزی بعضی از مناطق شهری در ایران انجام شده‌اند که به رشد فزاینده شهرنشینی انجامیده‌اند در حالی که وضعیت شهرها پاسخگوی نیازهای مردم نیست. برای حل این مسائل می‌توان از طرح‌ای توسعه شهری در مقیاس‌هایی متفاوت استفاده کرد. در این طرح ابتدا باید ماهیت و ارزش زمین را در طرح‌های مکان‌یابی و ضوابط طرح تفصیلی وارد کرد و، علاوه بر پارامترهای هندسی و دسترسی، پارامترهای قیمت زمین را هم در اختیار گرفت.

برای به دست آوردن ماهیت و ارزش زمین ابتدا باید برداشتی از وضع موجود داشت. برای حفظ و نگهداری آن اطلاعات و وارد کردن داده‌ها، نرم‌افزار GIS به کمک می‌آید. با این نرم‌افزار می‌توان همه اطلاعات مربوط به وضع موجود را از لحاظ کاربری، کیفیت، عمر بنا، طبقات، وضعیت معابر، تفکیک پلاک‌ها و … را وارد، مشخص و حتی آنها را به‌روز کرد.

البته درباره تفکیک زمین‌ها باید گفت که یک فعالیت ساختمانی نیست و باید در چهارچوب طرح‌های آماده کردن زمین، که سند پایین‌دست طرح تفصیلی است، استفاده شود. ولی برای شروع کار ساختمانی و ساخت و ساز مهم است چون نوع کاربری، ارتفاع‌پذیری، معابر و … آن مشخص می‌شود؛ یا بهتر است بگوییم که بسته به نوع کاربری یا منطقه‌بندی شهرها به مناطق مسکونی، تجاری، صنعتی، اداری و … تفکیک‌ها فرق می‌کنند. برای مثال، روش LR بیش‌تر برای زمین‌های بزرگ کاربرد دارد زیرا مالکان آنها باید مقداری از زمین خود را برای اجرای طرح توسعه شهری و دستیابی به خدمات در خدمت نهاد و یا ارگان‌های محلی بگذارند.

از جنبه‌های قابل‌توجه این طرح بعد مشارکتی آن است که هم برای ساکنان و هم برای دولت سود در بر دارد. دلیل استفاده از GIS در روش LR این است که داده‌های اولیه برای تعیین ارزش ملک و نیز جایگاه آن در قطعه‌بندی جدید بسیار زیاداند و GIS می‌تواند آنها را با هم بررسی کند. پس از مشخص شدن همه این موضوعات و وارد شدن داده‌ها و اطلاعات، نوبت ارائه طرح است: با اطلاعات موجود برای سال طرح، مثلاً دوره‌ای ۵ یا ۱۰ ساله برنامه‌ریزی انجام می‌شود.

با توجه به جمعیت و بعد مسافت و به کمک آنالیز داده‌ها با نرم‌افزار GIS در محیط Arcmap بینیم مثلا به چند مدرسه در مقاطع مختلف، چند مرکز بهداشتی- درمانی، چند فرهنگسرا- کتابخانه و … نیاز است و آنها را در طرح خود پیش‌بینی کنیم. با اطلاعات واردشده به برنامه GIS، محیط Arcmap، براساس کیفیت و عمر بناها، می‌توان محله‌هایی را که فرسوده و نیازمند نوسازی و بهسازی هستند شناسایی کرد و برای هر کدام طرح‌هایی جداگانه موضوعی یا موضعی در نظر گرفت و در بطن همان طرح تفصیلی گنجاند و راهکارهایی را برای اصلاح و ترمیم و به‌سازی آنها ارایه داد. به کمک یکی دیگر از محیط‌های GIS به نام Arcsceen می‌توان ارتفاعات و توپوگرافی سطح زمین را در وضع موجود شناسایی و داده‌ها را وارد کرد و مطالعات موردنظر را انجام داد و بدین ترتیب شیب‌های بخش‌های مسئله‌دار مانند دفع آبهای سطحی، آب باران، آب و فاضلاب و … را اصلاح کرد.

هنگامی که همه وضع موجود شهر، طرح‌های پیشنهادی و … مناطق مختلف یک شهر هم‌پوشانی شوند، بسیاری از مسائل ترافیکی، حمل و نقل، سرویس‌های پستی، تسهیلات مانند برق، تلفن و … حل خواهند شد و به سازمان‌های اجرایی شهر، از جمله شهرداری‌ها، آتش‌نشانی‌ها، بیمارستان‌ها و … بسیار کمک خواهد شد زیرا یکی دیگر از قابلیت‌های GIS استفاده از سیستم کدگذاری(آدرس‌دهی) است. در جهان واقعی آدرس یک تفسیر مهم برای مشخص کردن مکان یک عارضه است. در واقع، آدرس رابطه‌ای یکتا بین مکان عارضه و توصیف محل آن برقرار می‌کند. باید در نظر داشت که به کارگیری آدرس برای کاربران از لحاظ ساختاری از مختصات قابل‌فهم‌تر است. به عنوان مثال برای یک شهروند پرسش و پاسخ از پایگاه داده اطلاعات مکانی با آدرس بسیار راحت‌تر است تا استفاده از روش‌های دیگر. به همین علت آدرس‌دهی به اطلاعات مکانی در سیستم GIS شهری یکی از داده‌های پایه و زیرساختی اطلاعات مکانی و در دنیای GIS بسیار مهم است. می‌توان از این سیستم برای اطلاعات زیرساختاری، برای اشاره به محل دقیق ارگان‌هایی که افراد در آنها کار، تجارت و تفریح می‌کنند و یا آموزش می‌بینند استفاده کرد(آقامینی‌ها و …، ۱۳۸۹).

#### محاسن و معایب استفاده از GIS

همانند دیگر سامانه‌های کامپیوتری، سامانه‌های اطلاعات مکانی نیز محاسن و معایبی دارند.

#### – فواید استفاده از GIS

از فواید استفاده از سامانه‌های اطلاعات مکانی، می‌توان به نمونه‌های زیر اشاره کرد:

- کاهش زمان و تسهیل جمع‌آوری اطلاعات مربوط به حمل و نقل و ترافیک؛
- ایجاد روشی ساده برای گردآوری اطلاعات برای پایگاه داده‌ها؛
- ایجاد روشی ساده برای به‌هنگام کردن اطلاعات برای پایگاه داده‌ها؛

# هدفمندی پارانه‌ها در بوته نقد



دکتر جواد صالحی اصفهانی برای بسیاری از اقتصاددانان ایرانی نامی بسیار آشناست. کارنامه علمی و پژوهشی وی با سوابقی چون گرفتن مدرک دکترای اقتصاد از دانشگاه هاروارد، سابقه طولانی تدریس و پژوهش به عنوان پروفیسور اقتصاد در دانشگاه ویرجینیا تک، سابقه تدریس در دانشگاه‌های آکسفورد و پنسیلوانیا، عضویت در موسسات پژوهشی معتبر اقتصادی همچون بروکینگز، عضویت در دو موسسه تخصصی بررسی اقتصاد کشورهای خاورمیانه و از همه مهم‌تر نگارش مقالاتی متعدد در زمینه اقتصاد ایران و کشورهای خاورمیانه درخشان است. دکتر صالحی اصفهانی، به رغم سال‌ها اقامت در خارج از کشور، مسائل اقتصادی ایران را با دغدغه تمام دنبال کرده و همواره تقاضای همکاری کلیه مراکز پژوهشی ایرانی را با رویی گشاده پاسخ گفته است. اوج دغدغه‌مندی ایشان در زمینه مسائل اقتصادی ایران را می‌توان با مراجعه به وبلاگ تخصصی وی دریافت؛ وبلاگی که به صورت تخصصی به تجزیه و تحلیل مسائل مختلف اقتصادی ایران، با تمرکز بر مقولات فقر، توزیع درآمد، اشتغال و آموزش، می‌پردازد.

## مصاحبه با دکتر صالحی اصفهانی

### پیرامون نقاط قوت و ضعف طرح هدفمندی پارانه‌ها

دست و پنجه نرم می‌کند. با وجود این، فکر می‌کنم اگر بخواهیم بیش از حد درباره زمان ایده‌آل آغاز اجرای چنین طرحی وسواس به خرج دهیم، چه بسا هیچ وقت این زمان فرا نرسد؛ مخصوصاً که اصلاح سیاستی اشتباه که چند دهه بر اقتصاد کشور حاکم بوده روزه‌روز سخت‌تر خواهد شد.

**آقای دکتر، ممکن است دقیق‌تر توضیح بدهید که چرا شرایط فعلی را برای اجرای چنین طرحی نامناسب نمی‌دانید؟ آیا فکر نمی‌کنید که رکود اقتصادی کم‌سابقه و نیز شرایط سیاسی خاص حاکم بر کشور شانس موفقیت چنین طرح اقتصادی بزرگی را بسیار کاهش خواهند داد؟**

اجازه بدهید قدری بیشتر توضیح بدهم؛ در حال حاضر هنوز نقاط مهم بسیار درباره جزئیات اجرایی این طرح وجود دارند، اما فرض کنیم جزئیاتی که در ابتدا برای این طرح ارائه شده بود مبنا قرار گیرند و در نتیجه بخشی قابل‌توجه از درآمدهای حاصل از افزایش قیمت حامل‌های انرژی در میان دهک‌های درآمدی پایین بازتوزیع شود. در این صورت، این مسئله به تحریک تقاضای موثر<sup>۵</sup>

**آقای دکتر صالحی، با تشکر از وقتی که برای این مصاحبه اختصاص دادید؛ فکر می‌کنم که بهتر است اولین سؤال را درباره داغ‌ترین مسئله روز اقتصاد ایران، طرح هدفمندی پارانه‌ها، بپرسم: بسیاری از اقتصاددانان ایرانی، در حالی که با کلیت این طرح موافق‌اند، اعتقاد دارند که زمان فعلی برای اجرای چنین طرحی اصلاً مناسب نیست. نگرانی آنها این است که در حال حاضر شرایط اقتصادی، اجتماعی و سیاسی کشور برای آغاز چنین طرح اقتصادی گسترده‌ای بسیار نامساعد است و به توانایی اجرایی فوق‌العاده‌ای نیاز دارد که فراتر از توان بدنه اجرایی فعلی کشور است. ارزیابی شما در این زمینه چیست؟**

من دغدغه‌های این اقتصاددانان را به خوبی درک می‌کنم و واقعیت این است که خود من هم کمابیش نگرانی‌هایی مشابه دارم. با وجود این، بعید می‌دانم در آینده شرایطی بهتر برای اجرای چنین طرحی فراهم شود.

من تصور می‌کنم که از یک طرف ابهامات جدی در زمینه توانایی دولت برای اجرای چنین طرح اقتصادی بزرگی وجود دارند و از طرف دیگر به خوبی می‌دانم که اقتصاد ایران با رکودی شدید

## نتیجه‌گیری

عصر امروز عصر تکنولوژی و مدیریت آن است. این پیشرفت‌ها در دهه‌های اخیر سبب شده‌اند برنامه‌ریزان، مدیران شهری و کاربران برای جمع‌آوری، پردازش و ذخیره اطلاعات خود به ابزاری توانمند و کارآمد به نام GIS نیازمند باشند. با به‌کارگیری این تکنولوژی می‌توان به به‌سازی امور شهری و حساس همچون پراکنندگی جمعیت، فضای سبز و پارک‌ها، مکان‌یابی خدمات ضروری و ... به راحتی و با حداقل اشتباه سروسامان داد. لذا امروزه این فناوری به کمک مدیریت شهری آمده تا با جمع‌آوری اطلاعات مربوط به پارامترهای مختلف در مناطق شهری و ورود آنها به سیستم اطلاعات جغرافیایی، پس از تجزیه و تحلیل، هدف موردنظر مدیران در پروژه‌های مربوطه محقق شود. علاوه بر آن سیستم اطلاعات جغرافیایی برای برنامه‌ریزان شهری امتیازاتی دارد و با استفاده از آن می‌توان ضمن بالا بردن سرعت و سهولت مطالعات شهری، داده‌ها را به آسانی اصلاح و تمام مطالعات توسعه آتی شهر را آنالیز کرد. امید است با توجه به قابلیت بالا و انعطاف‌پذیری‌اش، این سیستم به ابزاری همگانی تبدیل شود.

• افزایش دقت داده‌ها؛ چون استفاده‌کنندگان سامانه تنها باید اطلاعات موردنظر را وارد کنند و به صرف وقت برای انجام محاسبات نیاز نیست، دقت داده‌ها نیز بالا می‌رود؛

• بررسی موقعیت و وضعیت تاسیسات شهری مانند دریچه‌های واقع در راه‌ها؛

• بررسی مسیر راه‌آهن شهری و ابنیه مربوط به آن؛

• سیستم نگهداری روکش راه‌ها؛

• بررسی سیستم روشنایی راه‌ها؛

• نشان دادن موقعیت نصب علائم کنترل ترافیک و پیشنهاد برای نصب علائم جدید؛

• افزایش بهره‌وری نیروی انسانی بخش‌های مختلف؛ چون کاربران نیازی به داشتن اطلاعات اضافی از منابع مختلف ندارند، زمانی بیش‌تر برای بالا بردن بهره‌وری خواهند داشت؛

• ارتقای سطح روند تصمیم‌گیری؛ با وجود اطلاعات خام و پردازش شده در زمینه‌های مختلف، تصمیم‌گیران و طراحان به سادگی و با علم کافی می‌توانند درباره طرح‌های مختلف تصمیم بگیرند.

## - معایب استفاده از GIS

• هزینه بالای نصب و راه‌اندازی سخت‌افزار و تهیه نرم‌افزارهای مرتبط؛

• آموزش تخصصی کاربران (طوسی و ...، ۱۳۸۶).

## - مشکلات توسعه GIS در ایران

۱- نبود نقشه مادر که به صورت رقومی تهیه شده باشد؛

۲- کمبود کارشناس کارآمد و متخصص در این رشته در ایران؛

۳- بی‌توجهی به آموزش در این خصوص؛

۴- عدم سرمایه‌گذاری کافی در آموزش GIS؛

۵- بالا بودن هزینه جمع‌آوری اطلاعات موجود؛

۶- فقدان استاندارد تهیه نقشه و اطلاعات و شناخت کافی از این تکنولوژی در کشور؛

۷- فارسی نبودن نرم‌افزارها؛

۸- هماهنگ نبودن سازمان‌ها (http://www.khgeo.persianblog.ir).

## منابع

- ۱) آقامینی‌ها، محمد و مرجان مراوندی. «شهرسازی»، ۱۳۸۷.
- ۲) آزموده اردلان، علیرضا. (۱۳۷۸)، بحیرایی، حمید، تقوی، سید وحید، مقالاتی درباره سیستم اطلاعات جغرافیایی GIS، سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح، تهران
- ۳) انفجاری، حسین. مکان‌یابی پارکینگ‌های عمومی شهری با استفاده از GIS فازی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد (۱۳۸۸)
- ۴) پرهیزکار، اکبر. ارائه الگوی مناسب مکان‌گزینی مراکز خدمات شهری با تحقیق در مدل‌ها و GIS شهری، رساله دکتری به راهنمایی دکتر حسین شکویی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ۱۳۷۶.
- ۵) جعفری، محمدرضا. «مقدمه‌ای بر سیستم اطلاعات جغرافیایی»، فصلنامه GIS استان ایلام، ۱۳۷۹.
- ۶) تمرتاش، رضا و محمدرضا طباطبایی. زمینه‌های استفاده از GIS در برنامه‌ریزی و مدیریت شهری. (۱۳۸۶)
- ۷) صدیقی، مه‌ری. «بررسی کاربرد سیستم اطلاعات جغرافیایی (جی‌آی‌اس) در ساماندهی مدارک علوم زمین موجود در مرکز اطلاعات و مدارک علمی ایران»، فصلنامه علوم اطلاعات، دوره ۲۰، شماره ۱ و ۲، ۱۳۸۳.
- ۸) طوسی و...، سیدوحید امینی. کاربرد سامانه اطلاعات مکانی در مدیریت حمل و نقل ترافیک (۱۳۸۶)
- ۹) مدیری، مهدی و خسرو خواجه. اشاره‌ای به سیستم‌های اطلاعات جغرافیایی، تهران، سازمان جغرافیایی وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، ۱۳۷۶.
- ۱۰) هاکسپولد، ویلیام. مقدمه‌ای بر سیستم‌های اطلاعات جغرافیایی شهری، ترجمه فرشاد نوریان، تهران، شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری، ۱۳۸۰.
- ۱۱) http://www.khgeo.persianblog.ir (۱۲) http://www.hamtanab.com (۱۳) www.Arian Geomatic.com (۱۴) http://www.iranarea.ir/ Article

منجر می‌شود و، از کانال افزایش تقاضا، به کاهش رکود اقتصادی کمک خواهد کرد؛ مخصوصا که دهک‌های درآمدی پایین از یک طرف نسبتی بیش‌تر از درآمد خود را به مصرف اختصاص می‌دهند و از طرف دیگر معمولا بخشی قابل‌توجه از مخارج مصرفی آنان به خرید کالاو خدمات ساخته‌شده در داخل کشور اختصاص می‌یابد. البته این فرآیند در صورتی تحقق می‌یابد که مکانیزمی مناسب برای شناسایی دقیق دهک‌های درآمدی پایین استفاده شود.

دغدغه دیگر درباره این طرح به بحث افزایش تورم و مشکلات اقتصادی ناشی از آن مربوط می‌شود و من هم تردید ندارم که اجرای طرح هدفمندی به افزایش تورم منجر خواهد شد؛ اما باید توجه کنیم که بحث اصلاح قیمت انرژی در ایران، مسئله‌ای است که دیر یا زود باید انجام شود و هر زمان که بخواهیم چنین اصلاحی را انجام دهیم، افزایش تورم گریزناپذیر خواهد بود. از طرف دیگر باید توجه کنیم که در حال حاضر، براساس آمارهای بانک مرکزی، نرخ تورم در کم‌ترین مقدار خود در سال‌های اخیر است. در صورت صحت این آمار، افزایش تورم ناشی از طرح هدفمندی قابل‌تحمل‌تر خواهد بود.

**بسیار خب، شما به بخش بازتوزیع طرح هدفمندی در قالب یارانه نقدی اشاره کردید؛ با توجه به سوابق پژوهشی زیاد شما درباره بررسی فقر و نابرابری اقتصادی در کشورهای در حال توسعه، تحلیل شما درباره تاثیر اجرای این طرح بر شاخص‌های مربوط به فقر چیست؟**

البته ابهامات درباره چگونگی اجرای این طرح بسیار زیاداند و در نتیجه ممکن است نتوان به خوبی آن را بررسی کرد، اما فکر می‌کنم بهتر است اول قدری درباره کلیت این طرح صحبت کنم و بعد به نقاط قوت و ضعف آن بپردازم. به نظر می‌رسد که هدف اولیه ارانه طرح هدفمندی یارانه‌ها در دولت آقای احمدی‌نژاد دو نکته اصلی بوده است: تلاش برای کاهش مصرف انرژی و بهبود شرایط توزیع درآمد در ایران؛ که در مجموع هر دو هدف معقول و ارزشمنداند.

البته در این جا فرض می‌کنیم که قرار است فقط یارانه انواع حامل‌های انرژی(برق،بنزین، گاز و امثال آنها) حذف شوند و یارانه غذا و دارو پابرجا بماند. باید توجه کنیم که مصرف انرژی در بین دهک‌های درآمدی بالاتر به مراتب بیشتر است و در نتیجه ثروتمندان بسیار بیشتر از فقرا از یارانه انرژی استفاده می‌کنند. در نقطه مقابل، درباره یارانه غذا و دارو، می‌توان گفت که سهمی بیش‌تر از این یارانه‌ها نصیب دهک‌های درآمدی پایین‌تر می‌شود. بنابراین می‌توان گفت که حذف یارانه‌های انرژی و اختصاص دادن بخشی از درآمد حاصله به دهک‌های درآمدی پایین باعث بهبود توزیع درآمد می‌شود.

از طرف دیگر، باید توجه کنیم که مصرف بالای انرژی در ایران موجب بروز ترافیک و همچنین تبعات منفی زیست‌محیطی شده و کیفیت زندگی بخشی از مردم را تنزل داده است. برای مثال، یکی از مسائلی که در تهران دیده می‌شود این است که نه تنها در طول روز ترافیک وجود دارد، حتی در نیمه‌شب‌ها هم ترافیک بالاست. طبیعتا با افزایش قیمت سوخت، مقداری از این ترافیک کاهش خواهد یافت.

اجرای طرح هدفمندی یارانه‌ها برخی تبعات مثبت غیرمستقیم

را نیز به همراه خواهد داشت؛ مثلا با افزایش قیمت سوخت و گران شدن سفرهای درون‌شهری، می‌توان امیدوار بود که تقاضای شهروندان برای خدمات الکترونیک مختلف افزایش یابد و در نتیجه مثلا مردم مجبور شوند سواد اینترنتی خود را بالا ببرند؛ پدیده‌ای که قطعا بسیار مثبت خواهد بود.

**بسیار خب، با این حساب، اگر درست متوجه شده باشیم، ارزیابی شما از طرح هدفمندی یارانه‌ها کاملا مثبت است و این طرح را در کاهش فقر موثر می‌دانید.**

زود قضاوت نکنید! نظر من نه کاملا مثبت است و نه کاملا منفی! همان طور که لاید شما هم بهتر از من می دانید، در ابتدا قرار بود که یارانه نقدی فقط به دهک‌های درآمدی پایین‌تر از متوسط پرداخت شود که به نظر من بسیار خوب بود و می‌توانست به کاهش فقر در ایران کمک کند.

اما متاسفانه عملکرد اشتباه و شتابزده درباره خوشه‌بندی بر مبنای فرم‌های پرشده خانوارها باعث شد که حرف و حدیث‌هایی فراوان در این زمینه به وجود آیند و عملا طرح خوشه‌بندی درآمدی خانوارها با شکست مواجه شود. تا جایی که من اطلاع دارم، بخشی قابل‌توجه از مردم، پس از اعلام نتایج خوشه‌بندی، به این نتایج معترض بودند و حتی بلافاصله لطفه‌هایی درباره خوشه‌بندی در میان مردم رایج شد که نشانه بی‌اعتمادی بخش زیادی از شهروندان به نتایج این کار بود. در نتیجه متاسفانه دولت تدریجا به این سمت حرکت کرد که بحث اختصاص یارانه نقدی به دهک‌های درآمدی پایین را کم‌رنگ و به سمت پرداخت یارانه نقدی به همه خانوارها حرکت کند. به این ترتیب مبلغ یارانه نقدی پرداختی به خانوارهای فقیر کاهش خواهد یافت و تاثیر این طرح بر کاهش فقر بسیار کم‌رنگ‌تر خواهد شد.

من همچنان امیدوارم که دولت به برنامه اولیه خود بازگردد و پرداخت یارانه نقدی را فقط به افراد دارای درآمد پایین منحصر کند تا تاثیری قابل‌توجه بر کاهش نابرابری در ایران داشته باشد. اگر دولت چنین تصمیمی را بگیرد، شاید یکی از پیشنهادهای مناسب این باشد که یارانه نقدی به افرادی پرداخت شود که تحت پوشش کمیته امداد و بهزیستی قرار دارند. تا جایی که من اطلاع دارم، هم کمیته امداد و هم بهزیستی، سالیان سال است که افراد نیازمند را در ایران شناسایی می‌کنند و کمک‌های مالی مختلف را به آنها اختصاص می‌دهند؛ در حالی که ظاهرا هیچ گاه اعتراضاتی فراگیر در میان عامه مردم به کیفیت عملکرد این دو نهاد در شناسایی افراد نیازمند وجود نداشته‌اند؛ درست بر عکس طرح شناسایی افراد نیازمند براساس خوشه‌بندی خانوارها که اعتراضات زیادی را در میان شهروندان ایرانی برانگیخت.

**اجازه بدهید سوال بعدی را در زمینه مکانیزم حمایت از فقرا در طرح هدفمندی یارانه‌ها ببرسم. شما مکانیزم پیشنهادی فعلی(پرداخت ماهانه یارانه نقدی) را تا چه حد مفید می‌دانید؟**

در زمینه پرداخت یارانه نقدی ماهانه به فقرا، اولین نکته‌ای

که باید به آن توجه کرد این است که، همان طور که در داخل جامعه و بین خانوارها نابرابری اقتصادی وجود دارد، بسیاری وقت‌ها، مخصوصا در داخل خانوارهای فقیر، نابرابری وجود دارد<sup>۶</sup>. ممکن است بتوان با مکانیزم پرداخت نقدی یارانه نابرابری اقتصادی موجود در میان خانوارها را تا حدی کاهش داد؛ اما با این مکانیزم نابرابری اقتصادی داخل خانوار تا حدی زیاد پابرجا می‌ماند؛ چون تخصیص درآمد حاصل از یارانه نقدی را در داخل خانوار چگونه می‌توان کنترل کرد؟

برای مثال، براساس پژوهش‌هایی متعدد، اگر کمک‌های نقدی در اختیار پدر خانوارهای فقیر قرار گیرد، شیوه تخصیص این کمک مالی بسیار متفاوت با زمانی است که این پول در اختیار مادر قرار گیرد. پژوهش‌های آماری در دیگر کشورها نشان می‌دهند که اگر کمک مالی پرداختی به خانواده‌های کم‌درآمد در اختیار مادران قرار گیرد، به صورتی مساوی‌تر در میان اعضای خانواده توزیع خواهد شد؛ ضمن آن که بخشی بیش‌تر هم به تغذیه، بهداشت و آموزش اختصاص خواهد یافت. البته یکی از مشکلات خاص در ایران آن است که در خانواده‌های فقیر نسبتی بالاتر از پدران به مواد مخدر اعتیاد دارند یا در آستانه اعتیاد به مواد مخدر هستند و در نتیجه ممکن است، در صورت پرداخت کمک‌های مالی به پدر خانواده، بخشی زیاد از آن صرف خرید دخانیات یا انواع مواد مخدر شود.

**به این ترتیب نظر شما درباره طرح فعلی پرداخت نقدی یارانه تمام اعضای خانوار به سرپرست خانوار چیست؟ مخصوصا با توجه به این که در اکثر خانواده‌های ایرانی پدر به عنوان سرپرست خانوار شناخته می‌شود.**

با توجه به وجود دو تا چهار میلیون نفر معتاد به مواد مخدر در ایران که بخشی زیاد از آنها سرپرست تعدادی از خانوارهای با درآمد پایین هستند، پرداخت تمام یارانه نقدی به سرپرست خانوارها تصمیمی غیرمنطقی و دارای نتایج نامطلوب خواهد بود. به نظر من بهترین تصمیم این است یارانه نقدی تمام افرادی که به سن قانونی رسیده‌اند به خودشان پرداخت شود؛ چیزی مشابه روند پرداخت سود سهام عدالت.

اگر در خانوارهای فقیر، یارانه نقدی تک‌تک افراد خانواده به سرپرست خانوار پرداخت شود، این خطر هست که بخشی از آن برای بهبود شرایط معیشتی خانواده صرف نشود. همان طور که اشاره کردم، یکی از بدترین شرایط این است که سرپرست خانوار فقیر به مواد مخدر معتاد باشد؛ هر چند که حالت‌هایی دیگر هم وجود دارند که ممکن است سرپرست یک خانواده فقیر تصمیم بگیرد به برخی از اعضای خانواده سهمی بیش‌تر از کمک مالی را اختصاص دهد و حتی برای برخی از اعضای خانواده هیچ سهمی از کمک مالی را در نظر نگیرد.

**آقای دکتر، شما فرمودید به نظرتان بهترین حالت این است که یارانه نقدی جداگانه به تمام افرادی که به سن قانونی رسیده‌اند پرداخت شود. اکنون بگذارید دوباره به سوال قبلی برگردیم: اگر شما می‌خواستید برای تخصیص درآمدهای حاصل از افزایش قیمت انرژی تصمیم بگیرید، چه**

**مکانیزمی را برای حمایت از فقرا در نظر می‌گرفتید؟**

برای جواب به این سوال، در درجه اول باید بگویم که من اطلاعاتی ناچیز درباره مشکلات اجرایی مربوط به اجرای طرح های اقتصادی در فضای ایران دارم. بنابراین نمی‌توانم وارد جزئیات مسائل اجرایی شوم و فقط می‌توانم مطالبی کلی را در این زمینه بیان کنم.

با این توضیح، اگر از من درباره چگونگی هزینه کردن درآمدهای حاصل از هدفمندی یارانه‌ها سوال می‌شد، توصیه می‌کردم که بخش عمده این درآمدها، برای ارتقای وضعیت زیرساخت‌ها و همین طور افزایش عرضه کالاها و خدمات عمومی<sup>۷</sup>، در مناطق محروم خرج و بخش کمی به صورت نقدی پرداخت شود. دلیل اصلی چنین توصیه‌ای آن است که حتی اگر ما موفق شویم همه خانوارهای فقیر را به درستی شناسایی کنیم، باز هم اطلاعی درباره چگونگی تخصیص یارانه نقدی در داخل خانوار نداریم بنابراین ممکن است بخشی قابل‌توجه از یارانه نقدی به شکلی نامساوی در میان اعضای خانواده توزیع شود یا به هدر رود. یک مثال بارز، همان طور که پیش‌تر اشاره کردم، حالتی است که سرپرست خانوار معتاد به مواد مخدر باشد.

برای مثال فکر می‌کنم بسیار بهتر است که درآمدهای حاصل از هدفمندی یارانه‌ها به صورت سرمایه‌گذاری در مناطق محروم کشور برای ارتقای امکانات آموزشی، ارتقای وضعیت بهداشتی، بهبود پاکیزگی عمومی محیط، بهبود شرایط دسترسی به آب آشامیدنی و برق و مخابرات و همچنین بهبود دسترسی به شبکه حمل و نقل هزینه شود.

در درجه بعد، فکر می‌کنم بهتر است هزینه‌هایی برای گسترش امکاناتی از نوع کالای عمومی محلی<sup>۸</sup> در مناطق فقیرنشین اختصاص یابند؛ امکاناتی مانند پارک‌های کوچک، استخر، مکان‌های مناسب برای ورزش و تفریح و نظایر آن که به نظرم تاثیری مثبت و قابل‌توجه در نشاط ساکنان این مناطق دارد. البته بسیار بهتر است که درباره ایجاد چنین امکاناتی، با اهالی خود منطقه مشورت و از آنها نظرسنجی شود تا این افراد احساس مشارکتی بالاتر داشته باشند و در نتیجه رضایت‌مندی بیش‌تر برایشان حاصل شود.

**به این ترتیب، شما معتقداید که دولت باید پرداخت یارانه نقدی را به کمترین مقدار کاهش دهد؟**

به نظر من، بدترین حالت ممکن این است که دولت یارانه نقدی را به همه دهک‌های درآمدی بپردازد و به این ترتیب سهم دهک‌های درآمدی پایین را کاهش دهد. یک درجه بهتر، این است که یارانه نقدی فقط به دهک‌های درآمدی پایین اختصاص یابد و باز هم یک درجه بهتر این است که یارانه نقدی به همه افرادی که فقیر محسوب می‌شوند و به سن قانونی رسیده‌اند جداگانه پرداخت شود. اما به نظر بنده، بهترین حالت ممکن این است که پرداخت یارانه نقدی به حداقل ممکن برسد و به جای آن که پول مستقیما به ساکنان مناطق محروم پرداخت شود، برای بهبود شرایط عمومی مناطق محروم هزینه شود.

باید این نکته را هم اضافه کنم که درآمدهای نفتی پایدار نیستند و نسل‌های بعدی ایران از این درآمد محروم خواهند بود؛ بنابراین در حالت کلی، باید به سمتی برویم که بخش عمده درآمد حاصل از منابع نفتی به نحوی هزینه شود که آثار مثبت آن برای نسل‌های

بعد نیز محسوس باشند.

متاسفانه من در صحبت‌هایی که با شهروندان ایرانی داشته‌ام متوجه شدم که بسیاری از آنها از یک طرف به اتمام درآمدهای نفتی فکر نمی‌کنند و از طرف دیگر اغلب آنها فکر می‌کنند حجم درآمدهای نفتی بسیار زیاد است که اگر حیف و میل نشود، برای ایجاد یک سطح رفاه بالا در جامعه کفایت می‌کند. مسئله‌ای دیگر که متاسفانه عامه شهروندان به آن توجه نمی‌کنند این است که درآمدهای نفتی به تدریج رو به کاهش‌اند در حالی که جمعیت مرتب افزایش می‌یابد و در نتیجه سهم هر ایرانی از درآمدهای نفتی مرتب رو به کاهش می‌رود.

**البته لابد مطلع هستید که اخیرا برنامه‌هایی هم برای افزایش رشد جمعیت ایران در دستور کار قرار گرفته‌اند!**

بله، من در زمینه شرایط اقتصادی ایران بسیار دغدغه دارم و اخبار مربوط به اقتصاد ایران را مرتب پیگیری می‌کنم. البته به این نکته هم اشاره کنم که به نظر من طرح‌های تشویق‌کننده زاد و ولد، مانند پرداخت یک میلیون تومان برای تولد هر نوزاد جدید، نخواهند توانست باعث افزایش رشد جمعیت کشور شوند زیرا فرآیند کنترل رشد جمعیت در ایران عمدتا یک فرآیند خودجوش است و در اثر افزایش سطح سواد عمومی و افزایش دغدغه عامه مردم در زمینه بهبود شرایط آموزشی و بهداشتی فرزندان‌شان رخ داده که این روند با مشوق‌های مالی قابل‌بازگشت نخواهد بود. از این نظر فرآیند کاهش رشد جمعیت در ایران با فرآیند کاهش رشد جمعیت در چین کاملا متفاوت بوده است.

بگذارید در این زمینه نکته‌ای را اضافه کنم: مدتی پیش، یک سخنرانی داشتم که گری بکر، اقتصاددان برجسته آمریکایی و برنده جایزه نوبل، نیز در آن حضور داشت. در پایان سخنرانی، من با ایشان درباره طرح‌های جدید در ایران با هدف افزایش نرخ باروری صحبت کردم. ایشان جواب داد که اگر در کشوری سطح تحصیلات زنان به مقداری مناسب بالا رود، محال است دوباره بتوان نرخ باروری را در آن کشور بالا برد و اگر چنین اتفاقی در ایران بیفتند، برای اولین بار در سطح دنیا خواهد بود!

در واقع فرآیند افزایش قدرت تحلیل اقتصادی شهروندان پدیده‌ای نیست که بتوان به همین سادگی و با ارائه مشوق‌های مالی آن را به عقب بازگرداند. مثلا اگر برای افزایش رشد جمعیت، برنامه‌هایی مانند ممانعت از تحصیلات دانشگاهی خانم‌ها در نظر گرفته می‌شدند، ممکن بود در بلندمدت باعث کاهش سطح سواد عمومی و افزایش رشد جمعیت شود؛ اما ارائه مشوق‌های مالی، به نظر بنده، تاثیری خاص بر معکوس کردن روند کنترل رشد جمعیت نخواهد داشت.

**آقای دکتر صالحی، به نظر می‌رسد که به اندازه کافی درباره بحث پرداخت یارانه نقدی صحبت کردیم. بگذارید سوال بعدی را در زمینه بنگاه‌ها و صنایع بیرسیم: به نظر شما، آیا اجرای طرح هدفمندی یارانه‌ها تاثیراتی مخرب بر صنایع مختلف کشور خواهد داشت؟**

واقعیت این است که در کوتاه‌مدت، ممکن است برخی از صنایع دچار فشار شوند. اما به نظرم مهم‌ترین راهکارهای کاهش

ورشکستگی بنگاه‌های اقتصادی و بیکار شدن کارکنان آنها در اثر اجرای این طرح عبارت‌اند از: افزایش ملایم و تدریجی قیمت حامل‌های انرژی و پرهیز از شوک‌های قیمتی شدید، ارائه اطلاعات دقیق به بنگاه‌ها درباره افزایش قیمت انواع انرژی، ارائه جدول زمان‌بندی دقیق افزایش قیمت انرژی و نیز پرهیز دولت از کنترل بخشنامه‌ای قیمت کالا و خدمات پس از اجرای این طرح.

**لطفا درباره هر کدام از این موضوعات قدری بیشتر توضیح دهید.**

در درجه اول باید توجه کنیم که در صورت افزایش ناگهانی و چند صد درصدی قیمت انرژی، به احتمال زیاد مدیریت عواقب آن، چه برای دولت و چه برای بنگاه‌ها، بسیار مشکل است؛ مخصوصا که بنگاه‌های اقتصادی ایران مدت‌هاست که به پایین بودن و افزایش نیافتن قیمت انرژی عادت کرده‌اند و در نتیجه توانایی آنها در مدیریت شوک سنگین قیمت انرژی چندان بالا نخواهد بود؛ بنابراین من هر گونه شوک شدید قیمت انرژی را به مصلحت اقتصاد کشور نمی‌دانم.

هر چه روند افزایش قیمت انرژی برای بنگاه‌های اقتصادی مختلف بهتر و دقیق‌تر قابل‌پیش‌بینی باشد، این بنگاه‌ها خواهند توانست بهتر برای مقابله با تبعات این طرح برنامه‌ریزی کنند. به نظرم حالت ایده‌آل آن است که دولت طرحی درباره زمان‌بندی دقیق افزایش قیمت انواع انرژی و زمان و مقدار افزایش قیمت انرژی در هر مرحله به مجلس ارائه کند و، پس از گرفتن مصوبه مجلس، این جدول به شکلی شفاف و دقیق در اختیار افکار عمومی قرار گیرد تا بنگاه‌های مختلف، با داشتن پیش‌بینی مناسب از قیمت آتی حامل‌های انرژی، بتوانند به بهترین شکل برای خود برنامه‌ریزی کنند.

از طرف دیگر باید توجه کرد که پس از افزایش قیمت انرژی، اگر قیمت همه کالاها و خدمات دقیقا به یک اندازه افزایش یابد، امکان ورشکستگی بنگاه‌های اقتصادی مختلف بسیار پایین خواهد آمد، اما اگر، بنا به دلایلی همچون کنترل‌های دولتی، برخی قیمت‌ها افزایش یابند و برخی دیگر ثابت بمانند، احتمال این که تعدادی زیاد از بنگاه‌ها نتوانند قیمت محصولات خود را به مقدار رشد هزینه‌هایشان بالا ببرند و در نتیجه ورشکست و کارکنان آنها بی‌کار شوند بالاست؛ بنابراین یک راه برای کاهش ورشکستگی بنگاه‌ها در اثر افزایش قیمت انرژی آن است که دولت وارد مقوله صدور بخش‌نامه برای کنترل قیمت‌ها نشود؛ روشی که تجربه هم نشان داده است که تاثیری مثبت در بر نخواهد داشت. در صورت دخالت مستقیم دولت در قیمت‌گذاری، قیمت کالاها و خدمات مختلف به مقادیری متفاوت افزایش خواهند یافت و در نتیجه احتمال ورشکستگی بخشی از بنگاه‌ها بالا می‌رود.

**آقای دکتر، به نظر می‌رسد که یک سناریوی دیگر هم برای ورشکستگی بنگاه‌ها متصور است: بنگاه‌هایی که بخشی قابل‌توجه از قیمت تمام‌شده کالا‌های آنها به هزینه انرژی مربوط می‌شود، مثل تولیدکنندگان سیمان، فولاد و مانند آنها، ممکن است پس از افزایش چندبرابری قیمت انرژی، با مشکل نقدینگی مواجه شوند. طبیعتا پس از افزایش قیمت انرژی، بانک‌ها هم ریسک پرداخت وام به چنین بنگاه‌هایی را بالا ارزیابی خواهند کرد و به این ترتیب بنگاه‌های تولیدکننده**

**کالا‌های انرژی‌بر، با مشکلات نقدینگی مضاعفی مواجه خواهند شد که ممکن است به ورشکستگی آنها منجر شود.**

بله، همان طور که اشاره کردم، اگر رشد قیمت حامل‌های انرژی در چند مرحله و به صورت تدریجی انجام شود و در عین حال یک برنامه زمان‌بندی دقیق برای افزایش قیمت انرژی در هر مرحله در اختیار افکار عمومی قرار گیرد، تولیدکنندگان محصولاتی مانند سیمان و فولاد نیز می‌توانند بسیار بهتر برای آینده کوتاه‌مدت و میان‌مدت خود برنامه‌ریزی و مشکلات مختلف را کنترل کنند: هم مشکلات مربوط به افزایش قیمت تمام‌شده و هم مشکلات مربوط به تأمین نقدینگی.

ضمنا باید تأکید کنم که پس از افزایش قیمت انرژی مصرفی بنگاه‌ها، دولت و بانک مرکزی باید تا حدی به سمت سیاست پولی انبساطی حرکت کنند تا بنگاه‌های مختلف ساده‌تر بتوانند خود را با شرایط جدید تطبیق دهند. در واقع پس از افزایش قیمت انرژی مصرفی بنگاه‌ها، مدتی طول می‌کشد تا قیمت کالاها و خدمات مختلف به سطح تعادلی جدید خود برسد. در این مدت باید تا حدی سیاست پولی انبساطی در پیش گرفته شود تا بنگاه‌ها بتوانند آسان‌تر نیازهای مالی خود را برطرف کنند.

**بسیار خب، بنابراین شما معتقداید که دولت باید تلاش کند قیمت انواع انرژی مصرفی بنگاه‌های اقتصادی به تدریج و همراه با اطلاع‌رسانی دقیق افزایش یابد. آیا درباره روند افزایش قیمت انرژی مصرفی خانوارها نیز همین اعتقاد را دارید؟**

متاسفانه درباره روند اجرای طرح هدفمندی، ابهاماتی مختلف وجود دارند و یکی از آنها هم این است که هنوز مشخص نیست آیا قرار است قیمت انرژی مصرفی بنگاه‌ها و خانوارها به یک اندازه و هم‌زمان افزایش یابد یا نه. طبیعتا من معتقدم که اگر دولت پیشاپیش یک جدول زمانبندی دقیق را درباره روند افزایش قیمت انرژی مصرفی خانوارها اعلام کند، خانوارها هم بهتر می‌توانند برنامه‌های اقتصادی خود را تنظیم کنند و در نتیجه نارضایتی آنان نیز کنترل خواهد شد.

برای مثال فرض کنید که یک خانواده دارای شرایط اقتصادی متوسطا، در حال حاضر و در شرایطی که فکر می‌کند دولت قیمت بنزین را ظرف یک سال آینده افزایش نخواهد داد، پس‌انداز خود را صرف خرید یک اتومبیل نسبتا ارزان و در عین حال پرمصرف کند. اگر قیمت بنزین ناگهانی و غیرمنتظره چند برابر شود، نارضایتی این خانواده بالا خواهد بود که بخش عمده آن به رشد غیرمنتظره و عدماطلاع‌رسانی دقیق درباره مقدار افزایش قیمت بنزین مربوط می‌شود.

**شما به وجود ابهام در زمینه یکسان یا متفاوت بودن جزییات افزایش قیمت انرژی در دو بخش بنگاه‌ها و خانوارها اشاره کردید. به نظر شما، بهتر است که جدول زمان‌بندی مربوط به افزایش قیمت انرژی برای خانوارها و بنگاه‌ها یکسان باشد یا متفاوت؟**

با توجه به این که برای سالیان سال قیمت انرژی در ایران کمابیش ثابت بوده است، تبعات حاصل از افزایش شدید قیمت انرژی چندان مشخص نیستند. بنابراین به نظر من بهتر است دو

برنامه کاملا مجزا برای افزایش قیمت انرژی مصرفی خانوارها و صنایع طراحی و در قدم اول برنامه افزایش قیمت انرژی برای مصارف خانگی اجرا شود. دلیل توصیه به تقدم افزایش قیمت انرژی در بخش خانوار این است که آثار افزایش قیمت انرژی در بخش صنایع فوق‌العاده پیچیده‌تر است و به تجزیه و تحلیلی بیش‌تر نیاز دارد که بخشی از آن می‌تواند ناشی از مشاهده تبعات افزایش قیمت انرژی مصرفی خانوارها باشد.

به این ترتیب تصور می‌کنم ایده‌آل آن است که ابتدا دولت و مجلس یک برنامه زمان‌بندی مشخص برای افزایش چندمرحله‌ای قیمت انواع انرژی مصرفی خانوارها ارائه و، از چند ماه پیش از آغاز افزایش قیمت‌ها، این جدول را در اختیار افکار عمومی قرار دهد. پس از آغاز افزایش قیمت انرژی مصرفی خانوارها، فرصت برای تجزیه و تحلیل دقیق تبعات مختلف اقتصادی و اجتماعی این افزایش قیمت فراهم خواهد شد و این تجزیه و تحلیل‌ها می‌توانند مبنای طراحی یک برنامه مناسب برای جدول زمان‌بندی افزایش قیمت انرژی مصرفی صنایع باشند.

باید توجه کنیم که تحلیل تاثیر افزایش قیمت انرژی در بخش‌های تجاری و صنعتی به مراتب پیچیده‌تر از بخش خانوارهاست. مثلا اگر ما قیمت بنزین را افزایش بدهیم، ممکن است تنها نتیجه‌اش این باشد که بخشی از خانوارها مجبور شوند کمتر از وسایل نقلیه شخصی استفاده کنند. اما وقتی قیمت برق مصرفی یک کارخانه افزایش می‌یابد، پیش‌بینی نتایج بسیار دشوارتر است؛ از یک طرف ممکن است این کارخانه به سرمایه‌گذاری در زمینه کاهش مصرف انرژی روی آورد و از طرف دیگر ممکن است همین کارخانه، به دلیل دسترسی نداشتن به منابع مالی برای اجرای طرح‌های کاهش مصرف انرژی، تولید خود را تعطیل کند و تمام نیروی کار آن بی‌کار شوند.

پانویشت:

۱. Virginia tech
۲. Oxford
۳. Pennsylvania
۴. Brookings
۵. Effective demand
۶. (Intra–household inequality).
۷. Public good
۸. Local public good
۹. Energy–intensive





سازمان عمران اراضی شهری استان تهران که مصوبه شورای انقلاب و در حد قانون است، می‌باشد.

همانگونه که مستحضرنند شهروندان به هنگام اخذ پروانه ساختمان می‌بایست مواعد مقرر جهت آغاز و پایان ساختمان را رعایت نمایند از جمله اینکه پس از صدور پروانه ظرف مدت یکسال عملیات ساختمانی را آغاز نمایند که در غیر اینصورت مکلف به تهدید پروانه ساختمان بوده و در صورت شروع به عملیات، پروانه دو سال اعتبار داشته و پس از آن دو مهلت یک ساله جهت تمدید پروانه را حداکثر برای ۵ سال اعتبار می‌بخشد. در تاریخ ۱۳۸۴/۸/۵ پروانه ساختمانی از شهرداری صادر و در تاریخ ۱۳۸۵/۷/۲۹ برای یکسال تمدید شده است و اعتبار پروانه تا تاریخ ۱۳۸۶/۷/۲۹ افزایش یافته است. برابر گزارش مهندس ناظر در تاریخ ۱۳۸۶/۷/۱۰ تخریب بنای قدیمی آغاز شده است. صرف‌نظر از اینکه این اقدام شروع عملیات ساختمانی محسوب می‌گردد یا خیر، در حال حاضر دفتر فنی استانداری اظهار نموده که چون عملیات ساختمانی به اتمام نرسیده پروانه موصوف نیاز به تمدید دارد لطفاً بررسی و اعلام نمایند آیا در تمدید پروانه ساختمان ضوابط مصوب شورای اسلامی شهر ملاک عمل خواهد بود یا می‌بایست به استناد تبصره ۲ ماده ۲۹ قانون نوسازی و عمران شهری اقدام شود؟

آنچه مسلم است در تمدید پروانه ساختمانی می‌بایست حسب ضوابط مندرج در تبصره ۲ ماده ۲۹ قانون نوسازی و عمران شهری اقدام نمود. این نکته در بخشنامه شماره ۲۵۲۸۱/۳/۳۳ مورخ ۷۱/۱۱/۲۴ وزیر محترم وقت کشور نیز مورد تأکید قرار گرفته است. قطعاً مصوبه شورای اسلامی شهر نیز نمی‌تواند حکم قانون و بخشنامه وزیر کشور که در راستای قانون است، مغایرت داشته باشد. در بند (۳) بخشنامه مذکور پس از اینکه ضوابط حاکم بر تمدید پروانه را وفق تبصره ۲ ماده ۲۹ تبیین می‌نماید در خاتمه مقرر می‌دارد: لذا در صورت عدم تکمیل ساختمان در مدت زمان تعیین شده در پروانه طبق تبصره ۲ ماده ۲۹ قانون نوسازی با مالک رفتار خواهد شد.

**احتراماً همانگونه که مستحضرنند تأسیس شهرداریها به عنوان مؤسسات عمومی غیر دولتی در مناطقی که براساس ضوابط و معیارهای قانونی به عنوان شهر شناخته شده‌اند با اهدافی نظیر نیازهای عمرانی، خدماتی و... شهروندان و همچنین جلب مشارکت آنان در زمینه توسعه شهری بوده است. در این راستا یکی از راه‌های درآمدی شهرداریها به عنوان متولیان مدیریت شهری اخذ عوارض قانونی از شهروندان و دستگاه‌های حفر جهت ارائه خدمات بهینه به مردم می‌باشد. علی‌الرحاله دستگاه‌های حفر قبل از هرگونه اقدام عمرانی در شهرها نسبت به اخذ مجوزهای لازم و پرداخت عوارض متعلقه اقدام نموده سپس نسبت به عملیات اجرایی خود اقدام می‌نمایند. این در حالیست که این دستگاه‌ها هیچ گونه وجهی بابت استفاده از معابر عمومی به شهرداریها پرداخت نمی‌نمایند و چون تأسیسات آنها به گونه‌ای است که شهرداریها نمی‌توانند در حریم آن هیچگونه عملیات عمرانی انجام دهند بنابراین نه تنها وجهی بابت استفاده از معابر عمومی شهر پرداخت نمی‌نمایند که در عملیات‌های عمرانی شهرداری نیز محدودیت ایجاد می‌نماید. حال با توجه به مراتب فوق و اینکه**

**قانون، معابر شهری جزو اموال عمومی شهرداریها محسوب و حفاظت و صیانت از آن را بر عهده شهرداریها قرار داده است و از طرفی نوار حفاری شده و حریم آن به عنوان فضای اختصاصی دستگاه حفر محسوب گردیده، آیا شهرداریها می‌تواند از این دستگاه‌ها، عوارض تحت عنوان حق‌الارض دریافت نمایند؟**

چند سالی بود که این موضوع محل اختلاف بین وزارت کشور و دستگاه‌های حفر بود به این معنی که شهرداریها و مجموعه وزارت کشور مستند به اینکه معابر جز و اموال عمومی شهرداریها محسوب می‌شود و دستگاه‌های خدمات‌رسان همانند مخابرات، گاز و... از این معابر برای انتقال تأسیسات و خطوط استفاده می‌نمایند، قائل به پرداخت وجهی تحت عنوان حق‌الارض بود ولی دستگاه‌های حفر و خدمات‌رسان با آن مخالفت می‌نمودند تا اینکه موضوع در دفتر نظارت بر امور حقوقی دستگاه‌های اجرایی حوزه معاونت حقوقی ریاست جمهوری مطرح و اخذ هر گونه وجهی تحت عنوان حق‌الارض را ممنوع و غیر قانونی اعلام نمود. اما در سال ۱۳۸۷ هیئت عمومی دیوان عدالت اداری در رأی شماره ۵۷۲/۸۳/ مورخ ۱۳۸۷/۷/۲ در رسیدگی به شکایت شرکت آب

و فاضلاب استان یزد، شرکت گاز استان یزد و شرکت برق منطقه‌ای یزد به خواسته ابطال قسمت‌هایی از مصوبات شورای اسلامی شهر یزد مربوط به سال ۱۳۸۴-۱۳۸۳ و ابطال قسمت‌های از مصوبات شوراهای اسلامی شهرهای مهریز و حمیدیا چنین رأی صادر نموده است:

«الف - نظر به اینکه آسفالت معابر و خیابان‌ها و میادین و تأمین هزینه‌های مربوط به ارائه خدمات مزبور و حفظ نگهداری و مرمت و... و همچنین برقراری عوارض حق‌الارض به سبب استفاده از معابر و خیابان‌ها و میادین واقع در محدوده شهر و حفاری در آنها به منظور اجرای برنامه‌های مربوط به شرکت‌های آب و فاضلاب، برق، مخابرات، گاز و به شرح شقوق مورد شکایت از تعرفه‌های مربوط به عوارض سال‌های ۱۳۸۳ و ۱۳۸۴ شوراهای اسلامی شهرهای یزد، مهریز و حمیدیا مغایرتی با قانون ندارد...» بنابراین همانگونه که ملاحظه می‌نمایند رأی دیوان عدالت اداری به عنوان فصل الخطاب در موضوع مذکور صراحتاً حاکی از قانونی بودن وضع و وصول عوارض حق‌الارض می‌باشد.



**رأی شماره ۴ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری با موضوع ضرورت پرداخت بهای عرصه و اعیان املاک اشخاصی که توسط دولت جهت اجرای طرح‌های عمرانی مورد تملک قرار می‌گیرد**

تاریخ: ۱۳۸۹/۱/۲۳

شماره دادنامه: ۴

کلاس پرونده: ۵/۸۹

مرجع رسیدگی: هیأت عمومی دیوان عدالت اداری.

**موضوع:** اعمال ماده ۵۳ الحاقی به آیین دادرسی دیوان عدالت اداری نسبت به دادنامه‌های شماره ۶۰ مورخ ۱۳۷۴/۴/۱۷ و شماره ۱۷۳ مورخ ۱۳۸۰/۵/۲۱ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری.

**گردشکار:** در نامه‌های تقدیمی به عنوان رئیس دیوان عدالت اداری اعلام شده است، آرای صادره از هیأت عمومی دیوان عدالت اداری به شماره‌های ۶۰ مورخ ۱۳۷۴/۴/۱۷ و ۱۷۳ مورخ ۱۳۸۰/۵/۲۱، به لحاظ مغایرت با دادنامه شماره ۲۰۴ مورخ ۱۳۶۹/۹/۱۳ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری سبب تضییع حقوق قانونی از جمله حق مالکیت مشروع افراد گردیده و به جهات ذیل قابلیت نقض دارند:

۱- هیأت عمومی دیوان عدالت اداری به موجب رأی وحدت رویه شماره ۶۰ مورخ ۱۳۷۴/۴/۱۷ و با استناد به بند ۹ ماده ۵۰ قانون برنامه و بودجه سال ۱۳۵۱ که مقرر می‌دارد: «اراضی واقع در خارج از محدوده شهرها که در مسیر راه‌های اصلی یا فرعی و یا خطوط مواصلاتی و برق و مجاری آب و لوله گاز و نفت قرار می‌گیرد، با رعایت حریم مورد لزوم که از طرف هیأت وزیران تعیین خواهد شد، از طرف دولت مورد استفاده قرار می‌گیرد و از بابت این حق ارتفاق، وجهی پرداخت نخواهد شد.» این گونه تصرفات را به منزله حق ارتفاق تلقی کرده که در قبال آن به صاحبان زمین وجهی پرداخت نمی‌شود. نظر به اینکه هیأت عمومی در اثر برداشت ناصحیح از اصطلاح «حق ارتفاق»، واگذاری مجانی اراضی افراد به دستگاه‌های دولتی را استنباط نموده است، در حقیقت جواز غصب و تصرف و تسلط من غیر حق اراضی و املاک افراد را برای دولت مقرر داشته و این اقدام مغایر با اصل ۴۰ قانون اساسی و مخالف قاعده فقهی تسلیط می‌باشد.

۲- حسب مقررات لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی و املاک برای اجرای برنامه‌های عمومی عمرانی و نظامی دولت مصوب ۱۳۵۸/۱۱/۱۷ شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران، در صورت نیاز به اراضی و املاک اشخاص چه در نقاط شهری یا خارج از آن، نحوه تعیین بهای اراضی و املاک و حقوق متعلق به اشخاص حقیقی و حقوقی در ماده سه قانون فوق‌الذکر از طریق توافق دستگاه‌های دولتی با مالک و در ماده چهارم در صورت عدم توافق طرفین با تعیین هیأت کارشناسی رسمی دادگستری جهت پرداخت قیمت عادلانه اراضی تعیین تکلیف گردیده است و استناد هیأت عمومی دیوان عدالت اداری به بند ۹ ماده ۵۰ قانون برنامه و بودجه برای عدم پرداخت وجهی بابت اراضی مورد نیاز دولت در خارج از شهرها و به قرینه وجود حق ارتفاق مجانی جهت استفاده از اراضی مذکور برای دولت، با توجه به اصول ۲۲ و ۴۰ و ۴۷ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران توجیهی نداشته و از حیث اینکه افراد را از مالکیت مشروع خود محروم می‌نماید خلاف موازین شرعی می‌باشد و اصولاً مقررات استنادی (بند ۹ ماده ۵۰) به تصریح ماده ۱۲ لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی برای اجرای برنامه‌های عمومی و نظامی دولت مصوب ۱۳۵۸/۱۱/۱۷ به عنوان مقررات مغایر نسخ گردیده است.

۳- از طرفی شورای نگهبان، طی نامه شماره ۷/۲۱/۴۲۹۶ مورخ ۱۳۷۷/۱۲/۳ اعلام داشته: «قطع نظر از این که اطلاق بند ۹ ماده ۵۰ قانون برنامه و بودجه سال ۱۳۵۱ در مورد اراضی موقوفه با تبصره ۴ ماده ۵ لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی برای اجرای برنامه‌های عمومی و نظامی دولت مصوب ۱۳۵۸/۱۱/۱۷ نسخ شده و قانونیت ندارد، اطلاق آن در مورد این اراضی خلاف شرع است و باید به شرحی که در تبصره ۴ فوق‌الذکر آمده است قیمت آن و یا مال الاجاره‌اش پرداخت گردد.» که این نظریه مبین مغایرت بند ۹ ماده ۵۰ قانون برنامه و بودجه سال ۱۳۵۱ می‌باشد. بنابراین در لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی برای اجرای برنامه‌های عمومی و نظامی دولت مصوب ۱۳۵۸/۱۱/۱۷ در خصوص چگونگی تملک اراضی مورد نیاز سازمان‌های دولتی از اشخاص اعم از اراضی شهری و روستایی و چه داخل و یا خارج از محدوده شهر باشد حکم قانونی برای پرداخت بهای اراضی مقرر گردیده و موید این امر است که آرای شماره ۶۰ و ۱۷۳ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری مغایر اصول و مقررات مذکور می‌باشد.

۴- در بند ۹ ماده ۵۰ قانون بودجه سال ۱۳۵۱ صرفاً حق ارتفاق برای دولت پیش‌بینی شده و نوعاً حق ارتفاق بعد از اعمال تصرف دولت و اجرای طرح‌های عمرانی آن ایجاد می‌شود و این حق غیر از تصرف و تملک می‌باشد و آنچه برای دولت به نحو مجانی ایجاد می‌شود حق ارتفاق است نه حق تصرف و تملک.

۵- در مواردی که دولت زمین‌های مردم را جهت اجرای طرح‌های عمرانی تصرف و مورد استفاده قرار دهد طبق قانون مصوب ۱۳۵۸/۱۱/۱۷ شورای انقلاب موظف به پرداخت بهای آن بوده است و دادنامه شماره ۲۰۴ مورخ ۱۳۶۹/۶/۱۳ هیأت عمومی در مقام تبیین مراد قانونگذار و مقررات تملک اراضی اشخاص در صورت اجرای طرح‌های عمرانی و دولتی و حق ارتفاق ناشی از آن بوده است.

۶- در ماده ۳ لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی برای اجرای برنامه‌های عمومی و نظامی دولت مصوب ۱۳۵۸/۱۱/۱۷ شورای انقلاب، تصریح گردیده «بهای عادلانه اراضی، ابنیه، مستحذات... و سایر حقوق و خسارات وارده از طریق توافق بین دستگاه اجرایی و مالک... تعیین می‌گردد.» و در تبصره ۲ ماده ۳ همین قانون مقرر گردیده که در صورت حصول توافق با مالک، دستگاه‌های اجرایی موظفند ظرف مدت ۳ ماه نسبت به خرید املاک یا آزادسازی آنان اقدام نمایند و در ماده ۵ همان قانون هم بر پرداخت قیمت عادلانه روز تقویم اراضی و املاک اشخاص چه در حوزه شهری و یا خارج از آن تاکید گردیده است که موید عدم جواز تصرف و تصاحب مجانی اراضی اشخاص توسط مراجع دولتی می‌باشد.

۷- بنابراین دلایل و مستندات و قواعد و مقررات قانونی حاکم به موضوع، خصوصاً لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی برای اجرای برنامه‌های عمومی و نظامی دولت مصوب ۱۳۵۸/۱۱/۱۷ که موخر بر قانون برنامه و بودجه سال ۱۳۵۱ می‌باشد و مستنداً به قاعده تسلیط و اصل مسلم فقهی «لاضرر و لااضرار فی الاسلام» توافق با مالک و جلب رضایت آنان برای تملک و پرداخت بهای اراضی و مستحذات واقع در طرح‌های عمرانی دولت به بهای عادلانه روز ضرورت دارد. و با توجه به صراحت حکم ماده ۱۲ لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی برای اجرای برنامه‌های عمومی و نظامی دولت مصوب ۱۳۵۸/۱۱/۱۷ مبنی بر اینکه: «کلیه قوانین و مقررات مغایر با آن قانون ملغی الاثر شده است...» بنابراین اقدام مراجع دولتی در تصرف اراضی اشخاص بدون جلب رضایت آنها و قبل از پرداخت قیمت اراضی مطابق مواد ۳۰۳ و ۳۰۸ قانون مدنی عملی غاصبانه و من غیر حق بوده و مراجع مذکور مطابق مواد ۳۱۵، ۳۲۸، ۳۳۱ و ۳۳۷ قانون مدنی، مسئول جبران خسارات وارده به اشخاص می‌باشند. با توجه به مستندات مذکور این نتیجه عاید می‌گردد که ماده ۵۰ قانون برنامه و بودجه سال ۱۳۵۱ منسوخ و به تبع آن آرای صادره از هیأت عمومی دیوان عدالت اداری به شماره‌های ۶۰ مورخ ۱۳۷۴/۴/۱۷ و ۱۷۳ مورخ ۱۳۸۰/۵/۲۱ خلاف قانون و مقررات جاری انشاء گردیده و قابل امان نظر مجدد در هیأت عمومی دیوان عدالت اداری می‌باشد. پس از بررسی موضوع در کمیسیون تخصصی اراضی و محیط‌زیست دیوان عدالت اداری و اظهار نظر مشاورین و ملاحظه استفساریه شماره ۱۰/۱۷۸۸۶۶/د مورخ ۱۳۸۵/۱۱/۲۱ رئیس محترم مجلس شورای اسلامی مبنی بر:

بسمه تعالی

رئیس محترم مجلس شورای اسلامی

نامه شماره ۱۰/۱۷۸۸۶۶/د مورخ ۱۳۸۵/۱۱/۲۱

«مبنی بر درخواست اظهار نظر درباره بند (۹) ماده (۵۰) قانون برنامه و بودجه کشور مصوب ۱۳۵۱/۱۲/۱۰، موضوع در جلسه مورخ ۱۳۸۶/۷/۴ شورای نگهبان مورد بحث و بررسی قرار گرفت و نظر شورا به شرح زیر اعلام می‌گردد:

اتفاق جواز استفاده نمودن دولت از اراضی مذکور خلاف موازین شرع دانسته شد زیرا شامل اراضی که طبق ضوابط شرعی دارای مالک یا ذی‌حق شرعی می‌باشد نیز می‌گردد و لذا اطلاق جواز استفاده بدون رضایت مالک یا ذی‌حق در فرض عدم وجود ضرورت مبیحه خلاف موازین شرع می‌باشد. البته قوانین مصوب پس از پیروزی انقلاب اسلامی که شامل این موارد می‌شود لازم است مورد توجه قرار گیرد.

همچنین عدم پرداخت وجه در مواردی که عیناً یا منفعتاً مشمول ضمان ید می‌باشد - مانند مواردی که طبق ضوابط شرعی مالک داشته باشد - خلاف موازین شرع بوده و موجب ضمان می‌گردد.»

دبیر شورای نگهبان

احمد جنتی

با اعمال ماده ۵۳ الحاقی به آیین دادرسی دیوان عدالت اداری مصوب ۱۳۸۴ پرونده در جلسه ۱۳۸۹/۱/۲۳ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری با حضور رؤسا، مستشاران و دادرسان علی‌البدل شعب دیوان بررسی و پس از بحث و تبادل نظر با اکثریت آراء به شرح آتی مبادرت به صدور رأی می‌نمایند.

رأی هیأت عمومی

نظر به اینکه به موجب لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی و املاک برای اجرای برنامه‌های عمومی، عمرانی و نظامی دولت مصوب ۱۳۵۸/۱۱/۱۷، دولت، وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی، شرکت‌های دولتی اعم از اینکه شمول قانون بر آنها مستلزم ذکر نام یا تصریح نام باشد یا نباشد و شهرداریها مکلف به پرداخت بهای عرصه و اعیان مورد تملک گردیده‌اند و به موجب نظریه شماره ۱۳۲۸۱۸/۳۰/۸۶ مورخ ۱۳۸۶/۷/۸ شورای محترم نگهبان، بند ۹ ماده ۵۰ قانون برنامه و بودجه مصوب ۱۳۵۱ خلاف موازین شرع اعلام شده است، لذا آرای هیأت عمومی دیوان عدالت اداری به شماره‌های ۶۰ مورخ ۱۳۷۴/۴/۱۷ و ۱۷۳ مورخ ۱۳۸۰/۵/۲۱، که بر خلاف شرایط فوق‌الذکر انشاء گردیده‌اند، مغایر موازین شرعی تشخیص و به تجویز ماده ۵۳ الحاقی به آیین دادرسی دیوان عدالت اداری مصوب ۱۳۸۴ نقض می‌گردند.

رئیس هیأت عمومی دیوان عدالت اداری

محمدجعفر منتظری



رأی شماره ۳۷۱ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری با موضوع کمیسیون موضوع تبصره ۲ ماده ۵۵ قانون شهرداری حق اظهارنظر نسبت به تغییر کاربری و انجام فعالیت جدید علاوه بر پلمپ را ندارد

تاریخ: ۱۳۸۹/۸/۱۷

شماره دادنامه: ۳۷۱

کلاس پرونده: ۵۵۴/۸۸

مرجع رسیدگی: هیأت عمومی دیوان عدالت اداری

بسمه تعالی

حضرت آیت الله جنتی

دبیر محترم شورای نگهبان

با سلام

«بند (۹) ماده (۵۰) قانون برنامه و بودجه کشور مصوب ۱۳۵۱/۱۲/۱۰ مقرر می‌دارد: اراضی واقع در خارج از محدوده شهرها که در مسیر راه‌های اصلی یا فرعی و یا خطوط مواصلاتی و برق و مجاری آب و لوله‌های گاز و نفت قرار می‌گیرد با رعایت حریم مورد نظر که از طرف هیأت وزیران تعیین خواهد شد از طرف دولت مورد استفاده قرار می‌گیرد و از بابت این حق ارتفاق وجهی پرداخت نخواهد شد. ملاک تشخیص محدوده شهر نقشه مصوب انجمن شهر هر محل خواهد بود که قبل از شروع مراحل طرح عمرانی مورد عمل شهرداریها باشد.

با توجه به اینکه به استناد مقررہ یاد شده بیش از سی سال است که (حق ارتفاق) مورد نظر به صاحبان رسمی اراضی مشمول آن تعلق نمی‌گیرد و دولت وجهی پرداخت نکرده است و هنوز حکم قانونی مزبور استمرار دارد. نظر تفسیری شورای محترم نگهبان را به استناد اصل چهارم قانون اساسی، در خصوص مغایر بودن و یا مغایر شرع نبودن آن اعلام دارند.»

رئیس مجلس شورای اسلامی

غلامعلی حداد عادل

و ملاحظه پاسخ شماره ۱۳۸۱۸/۳۰/۸۶ مورخ ۱۳۸۶/۷/۸ دبیر محترم شورای نگهبان مبنی بر:

**شاکي:** آقای ناصر پارسا

**موضوع شکایت و خواسته:**

اعلام تعارض آراء بين دادنامه شماره ۱۱۵۵ و ۱۱۵۶ مورخ ۱۳۸۸/۵/۱۱، در پرونده کلاسه‌های ۱۲۵/۸۸/۳۰ و ۲۱۴۶/۸۷/۳۰ صادره از شعبه ۳۰ دیوان عدالت اداری مبنی بر ورود شکایت با دادنامه شماره ۲۴۶۹ مورخ ۱۳۸۸/۹/۳۰، در پرونده کلاسه ۱۷۳۷/۸۷/۲۸ صادره از شعبه ۲۸ دیوان عدالت اداری مبنی بر رد شکایت.

**گردشکار:** وکیل شاکي با تقدیم درخواستی اشعار داشته: کمیسیون بند ۲۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری حسب رأی شماره ۳/۴۳/۵ مورخ ۱۳۸۷/۷/۲۳ برای ۲ نفر به نام آقایان سیدذبیح‌اله میرهاشمی و ناصر پارسا در خصوص نوع فعالیت محل کسب به طور جداگانه اصدار رأی نموده و با استدلال ۱- ایجاد مزاحمت ۲- ایجاد رعب و وحشت ۳- عدم الزام به قوانین،

حکم به پلمپ و انسداد مغازه‌های کسبی ایشان صادر نموده است و همچنین اعلام نموده است که تا تغییر کاربری و انجام فعالیت جدید با هماهنگی شهرداری مغازه‌ها تعطیل باشند، هر یک از شکات به طور جداگانه از رأی صادره اعتراض نموده و با تقدیم دادخواست به دیوان تقاضای نقض آن را نموده‌اند. لذا با توجه به مراتب مذکور پرونده‌های متشکله به شعب ۲۸ و ۳۰ دیوان عدالت اداری ارجاع و شعبه ۲۸ به موجب دادنامه شماره ۲۴۶۹ شکایت شاکي را رد و شعبه ۳۰ به موجب دادنامه شماره ۱۱۵۵ و ۱۱۵۶، شکایت شاکي را وارد تشخیص داده است. با توجه به تعارض آراء فوق‌الذکر صدور رأی وحدت رویه مورد استدعاست. مشروح آراء به شرح زیر می‌باشد:

**الف -** شعبه ۲۸ دیوان عدالت اداری در رسیدگی به پرونده کلاسه ۱۷۳۷/۸۷، موضوع شکایت آقای ناصر پارسا، به طرفیت شهرداری اراک و به خواسته اعتراض به رأی کمیسیون بند ۲۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری به شماره ۳/۴۲۱۵ مورخ ۱۳۸۷/۱۱/۱۳، طی دادنامه شماره ۲۴۶۹ مورخ ۱۳۸۸/۹/۳۰، چنین انشاء رأی نموده است:

نظر به اینکه ایراد و اعتراض موثر و موجهی که موجب نقض رأی معترض‌عنه گردد، ابراز و اقامه نگردیده و تمسک شاکي به برائت از امر جزائی موجهی برای عدم طرح موضوع در کمیسیون مشاغل مزاحم نیست و دادگاه جزائی به نوعی مزاحمت را پذیرفته لکن سوء نیت و عنصر روانی جرم را احراز نکرده است، مضافاً رأی اصداری صحیحاً صادر و مابینت و مغایرتی با موازین قانونی نداشته و تخلفی از قوانین که موجب تضییع حقوق شاکي شده باشد، مشهود نیست. بنابراین دعوی مطروحه غیروارد تشخیص و به استناد مواد ۷ و ۱۳ قانون دیوان حکم به رد شکایت صادر و اعلام می‌گردد.

**ب -** شعبه ۳۰ دیوان عدالت اداری در رسیدگی به پرونده کلاسه ۱۲۵/۸۸/۳۰ و ۲۱۴۶/۸۷/۳۰، موضوع شکایت آقای سید ذبیح‌اله میرقاسمی (دعوی اصلی) حیدر اصفهانی (دعوی ورود ثالث)، به طرفیت شهرداری اراک (دعوی اصلی) کمیسیون مشاغل مزاحم (ورود ثالث) و به خواسته اعتراض به رأی شماره ۳/۴۲/۵ مورخ ۱۳۸۷/۱۱/۲۳ و رفع اثر از دستور موقت، طی دادنامه شماره ۱۱۵۵ و ۱۱۵۶، مورخ ۱۳۸۸/۵/۱۱، چنین انشاء رأی نموده است:

**اولاً،** شاکي سیدذبیح‌اله میرقاسمی دارای پروانه کسب لوازم خانگی صادره از اتحادیه صنف لوازم خانگی به شماره ۵۴۰ مورخ ۱۳۸۷/۱۰/۷، می‌باشد. **ثانیاً،** فروش لوازم خانگی از مشاغل مزاحم نمی‌باشد نظر به اینکه رأی کمیسیون دلالت بر پلمپ و انسداد مغازه تا تغییر کاربری و فعالیت جدید کسبی می‌باشد، صحیح نبوده و خارج از حدود اختیارات کمیسیون مذکور صادر شده است.

**ثالثاً،** به فرض ثبوت این امر که فعالیت شاکي شارژ سیلندرهای ۲ و ۱۱ کیلویی می‌باشد نه توزیع آن و اثبات این امر منوط به تحقیق و معاینه محل از طریق کمیسیون رسیدگی‌کننده می‌باشد و شکایت اشخاص و یا گزارش شهرداری کافی برای اثبات آن نخواهد بود. رابعاً، حکم مقرر در قانون شهرداری بند ۲۰ ماده ۵۵ منحصرأ تعطیلی محل و جلوگیری از فعالیتی است که ایجاد مزاحمت نموده و از مشاغل و صنایع آلودگان باشد و صدور حکم مبنی بر تغییر فعالیت کسبی و انسداد مغازه که مجوز فعالیت کسبی دارد، صحیح به نظر نمی‌رسد، بدیهی است که تصمیم کمیسیون در حقوق شارژ سیلندر از هر نوع آن مبنی بر ممنوعیت فعالیت در محل مذکور چون رأی معترض‌عنه از جهت تعیین مجازات و اثبات تخلف مخدوش می‌باشد نقض و رسیدگی مجدد به کمیسیون هم‌عرض ارجاع می‌گردد و اما شکایت آقای حیدر اصفهانی به عنوان ورود ثالث در اعتراضی به تصمیم این شعبه مبنی بر صدور دستور موقت به شماره دادنامه ۱۷ مورخ ۱۳۸۸/۱/۱۵، چون بدون طرح دعوی به اصل شکایت بوده است مستندأ به ماده ۱۵ قانون دیوان عدالت اداری مسموع نمی‌باشد. صرف نظر از مراتب مذکور سمت مشارالیه در مانحن فیه ذینفع باشد، ارائه نشده است و نهایتاً اینکه شکایت مالکین محل جنبه اعلامی دارد و در اثبات از نفی تخلف شاکي به عنوان عناصر تشکیل‌دهنده بزه یا تخلف نمی‌باشد. علیهذا قرار رد آن صادر و اعلام می‌گردد.

هیأت عمومی دیوان در تاریخ فوق با حضور رؤسا، مستشاران و دادرسان علی‌البدل شعب دیوان تشکیل و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آراء به شرح آتی مبادرت به صدور رأی می‌نماید.

#### رأی هیأت عمومی

حکم مقرر در بند ۲۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری، برای مراکز مزاحم یا مخالف اصول بهداشت صرفاً تعطیلی، تخریب و یا انتقال به خارج از شهر را تجویز نموده است و نظر به اینکه شکات پرونده‌های موضوع تعارض، از اتحادیه صنف لوازم خانگی در رسته توزیع سیلندرهای ۲ و ۱۱ کیلویی پروانه فعالیت داشته‌اند، تصمیم کمیسیون موضوع تبصره بند ۲۰ قانون فوق‌الذکر که برای جلوگیری از مزاحمت مراکز مورد شکایت علاوه بر پلمپ و انسداد مغازه رأی بر کاربری و فعالیت جاری و هماهنگی با شهرداری در ایجاد صنف و انجام فعالیت جدید کسبی صادر نموده است، مغایر با حکم قانونگذار و خارج از حدود اختیارات کمیسیون مذکور، تشخیص داده شد، از این جهت رأی شعبه سی‌ام دیوان عدالت اداری به شماره دادنامه ۱۱۵۶ و ۱۱۵۵ مورخ ۱۳۸۸/۵/۱۱، در حد نقض رأی کمیسیون صحیح و موافق اصول و موازین قانونی اعلام می‌گردد. این رأی به استناد ماده ۴۳ قانون دیوان عدالت اداری برای شعب دیوان و سایر مراجع اداری ذیربط در موارد مشابه لازم‌الاتباع است.

**رئیس هیأت عمومی دیوان عدالت اداری**  
**محمدجعفر منتظری**

## مشاوره اداری-مالی



#### ■ حسین نجفی

همانگونه که می‌دانید مطابق ماده (۲) آیین‌نامه حقوق و مزایای شهرداران، فوق‌العاده‌ای تحت عنوان فوق‌العاده عمران طبق برنامه‌های مصوب و در قالب بودجه مصوب پس از تصویب تفریغ بودجه و انجام حسابرسی و تأیید وزارت کشور به شهردار قابل پرداخت می‌باشد. با عنایت به اینکه برخی از شهرداریها به علت خاتمه یافتن خدمت شهردار یا برکناری وی، به وسیله سرپرست اداره می‌شوند و سرپرست نیز تمامی وظایف و اختیارات شهردار را در دوران تصدی خود به عهده دارد از او می‌بایست از مزایایی که برای شهردار برقرار شده استفاده نماید. لطفاً اعلام نمایند آیا قانونا سرپرست شهرداری می‌تواند از مزایای فوق‌العاده عمران استفاده نماید یا خیر؟

آیین‌نامه مذکور همانطور که از عنوان و مفاد مقررات موجود در آن پیداست صرفاً ناظر به حقوق و مزایای شهرداران است نه اشخاص دیگر. فوق‌العاده عمران موضوع ماده ۲ نیز از این قاعده مستثنی نیست و در چارچوب شرایط مندرج در آن صرفا به شهرداران قابل پرداخت می‌باشد نه شخص دیگر از جمله سرپرست شهرداری. پرداخت فوق‌العاده یاد شده به سرپرست شهرداری در صورتی امکان‌پذیر است که با تصویب هیأت وزیران ماده ۲ به سرپرست شهرداری نیز تسری یابد.

**احتراماً به موجب جزء (ز) بند (۷) قانون بودجه سال ۱۳۸۹ کل کشور، در سال ۱۳۸۹ در ماده ۸۵ قانون مالیات‌های مستقیم عبارت «قانون نظام هماهنگ پرداخت کارکنان دولت مصوب ۱۳۷۰/۶/۱۲» به عبارت «وزارت‌تخانه‌ها و مؤسسات، شرکت‌ها و سایر دستگاه‌های دولتی موضوع مواد ۱ و ۲ و قسمت اخیر ماده ۵ قانون مدیریت خدمات کشوری، قضات، اعضاء هیأت علمی، دانشگاه‌ها و مؤسسات آموزش عالی و تحقیقاتی» اصلاح شده است.** از این اصلاحیه اینگونه استفاده می‌شود که محاسبه مالیات حقوق و مزایای کارکنان شهرداریها از نحوه محاسبه مالیات بر درآمد کارکنان دولت مستثنی گردیده که در اینصورت کارکنان شهرداریها از این موضوع متضرر خواهند شد مضافاً اینکه میزان دریافتی کارکنان شهرداریها دولت کمتر بوده در حالیکه با این حساب مالیات بیشتری باید پرداخت نمایند. لطفاً در این خصوص اظهارنظر نمایند.

با توجه به اینکه ماده ۵ قانون مدیریت خدمات کشوری که دستگاه اجرایی را تعریف می‌نماید شامل شهرداریها نیز می‌شود لذا به نظر می‌رسد که عبارت «قسمت اخیر ماده ۵ قانون مدیریت خدمات کشوری» که به متن ماده ۸۵ قانون مالیات‌های مستقیم اضافه شده ناظر به شهرداریها نیز می‌باشد که در اینصورت مالیات کارکنان شهرداریها نیز همانند

مالیات درآمد کارکنان دولت محاسبه خواهد شد. نکته قابل توجه اینکه این موضوع در ماده ۵۴ قانون برنامه پنجم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران با تصریح نام شهرداریها حل شده است.

**احتراماً به اطلاع می‌رساند براساس ماده ۶ قانون تأسیس و نحوه اداره کتابخانه‌های عمومی کشور، نهاد کتابخانه‌های عمومی و به تبع آن مدیرکل کتابخانه‌های عمومی استان اخیراً طی نامه‌ای خواستار پرداخت سهم نیم درصد به کتابخانه‌های عمومی این شهر و سایر شهرهای استان از شهرداریها شده است. این قانون قطعاً موازی با توسعه افقی و عمودی شهرها گام مؤثری در راستای ایجاد توسعه متوازن قلمداد می‌گردد. ولی موضوعی که باعث شده اکثر قریب به اتفاق شهرداریهای کشور از پرداخت امتناع کنند تفسیر و قرائت ایشان از نیم درصد کل درآمدهای شهرداری است که این تفسیر و قرائت مورد تمکین و تأیید هیچکدام از شهرداریها در سراسر کشور نیست. به عنوان مثال از طرف سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور مساعدت‌هایی به شهرداریها می‌شود که تعلق نیم درصد آن به کتابخانه‌ها منطقی به نظر نمی‌رسد آن هم در وضعیتی که شهرداریها از نظر منابع مالی بسیار در مضیقه هستند. لذا مستدعی است در این خصوص ارائه طریق نمایند که آیا این تفسیر درست است یا خیر و اگر نیست شامل کدامیک از کدهای درآمدی شهرداری می‌شود؟**

این موضوع در ابتدا از این نظر که حدود و ثغور ماده مذکور تا چه اندازه است و شامل کدام کدهای درآمدی شهرداریها می‌شود مورد اختلاف بود تا اینکه در قوانین بعدی مجلس عبارت «کلیه درآمدهای شهرداری» را قید نمود و این عبارت آن نظریه‌ای که قائل به تعلق نیم درصد به درآمدهای مستمر بود تحت شعاع قرار داد به هر حال در وضعیت فعلی می‌بایست بخشنامه بودجه سال ۱۳۸۹ شهرداریها که توسط سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور تهیه و به استان‌ها ابلاغ شده را ملاک عمل قرار داد. در قسمت (۶) بند (ب) فصل اول (بودجه برنامه‌ای) مقرر شده است: براساس ماده ۶ قانون تأسیس و نحوه اداره کتابخانه‌های عمومی کشور مصوب ۱۳۸۲ شهرداریها مکلفند همه ساله حداقل نیم درصد (۰/۵٪) از درآمدهای وصولی (به استثنای وام) سال قبل خود را به منظور اداره امور کتابخانه‌ها در اختیار انجمن‌های کتابخانه‌های عمومی شهر مربوطه قرار دهند. همانگونه که ملاحظه می‌فرمایند تکلیف شهرداریها به روشنی در بخشنامه بودجه مشخص شده است و جای هیچ شک و شبهه‌ای وجود ندارد.

**در خصوص تأسیساتی که دستگاه‌های مختلف از جمله اداره برق در معابر عمومی و پارک‌ها و میادین واقع در محدوده و حریم شهر بدون اخذ مجوز از شهرداری بنا می‌نمایند آیا حکم قانونی خاصی حاکی از الزام آنها به اخذ مجوز از شهرداری پیش از احداث تأسیسات وجود دارد یا خیر؟**

به تصریح تبصره ۴ ماده ۲۶ قانون نوسازی و عمران شهری وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی و وابسته به دولت و مؤسسات خیریه برای ایجاد ساختمان مؤسسات خود ملکف به دریافت به دریافت پروانه ساختمان از شهرداری و رعایت ماده ۱۰۰ قانونی اصلاحی شهرداری مصوب ۱۳۴۵ و سایر مقررات مذکور در قانون شهرداریها و این قانون راجع به ایجاد بنا می‌باشد. بنابراین احداث بنا و تأسیسات در کلیه اراضی اعم از ملکی یا غیر ملکی باید با اخذ پروانه از شهرداری باشد اما اینکه اداره برق

می‌تواند از اراضی تحت تملک شهرداری برای انتقال خطوط برق استفاده نماید یا خیر، مستند به ماده ۱۸ قانون سازمان برق ایران می‌توانند از کلیه املاک و اراضی استفاده نمایند.

**یکی از کارمندان شهرداری با توسل به حربه‌های گوناگون مبادرت به باز نمودن دری در اداره دولتی مجاور خانه‌اشی نموده است. براساس شکایت و گزارش اداره شاکی پرونده وی به تخلفات اداری استانداری ارجاع شده است سوال بنده این است آیا اقدام کارمند یا ده جزو مصادیق مندرج در ماده ۸ قانون رسیدگی به تخلفات اداری سال ۱۳۷۲ می‌باشد تا رسیدگی به آن در صلاحیت هیأت رسیدگی به تخلفات اداری باشد؟**

اصولاً و قانوناً برای اینکه تخلفی قابل رسیدگی در هیأت بدوی رسیدگی به تخلفات اداری باشد می‌بایست جزو یکی از شقوق مندرج در ماده ۸ قانون رسیدگی به تخلفات اداری باشد و رسیدگی به آن خارج از حدود صلاحیت هیأت یاد شده می‌باشد. آنچه روشن و بدیهی است این است که تخلف کارمند مورد نظر دائر بر باز کردن در با هیچ یک از شقوق ماده یاد شده مطابقت ندارد تا بتوان به آن در هیأت رسیدگی به تخلفات اداری رسیدگی نمود. علیهذا در ما نحن‌فیه هیأت می‌بایست عدم صلاحیت صادر نموده و از ورود به رسیدگی امتناع نماید.

**این شهرداری برای انجام یک پروژه عمرانی قصد دارد با یکی از سازمان‌های وابسته به خود بدون تشریفات مناقصه قرارداد منعقد نماید. نماینده سازمان بازرسی پس از انعقاد قرارداد اعلام می‌نماید که با تصویب قانون برگزاری مناقصات اعم از اینکه طرف قرارداد اشخاص عمومی باشند یا خصوصی حتماً باید در مناقصه شرکت نمایند و نمی‌تواند از طریق ترک مناقصه با مؤسسات عمومی (دولتی یا غیردولتی) قرارداد منعقد نمود. لطفأ اعلام نمائید آیا اقدام شهرداری غیر قانونی بوده یا خیر؟ آیا قانون برگزاری مناقصات شامل شهرداری نیز می‌باشد یا خیر؟**

اولاً قانون برگزاری مناقصات در بند (ب) ماده یک آن که دستگاه‌های مشمول قانون را احصاء می‌نماید وقتی عبارت مؤسسات و نهادهای عمومی غیردولتی را درج می‌نماید در پرانتز توضیح می‌دهد: در مواردی که از بودجه کل کشور استفاده می‌نمایند. این عبارت بدین معناست شهرداریها به عنوان مؤسسه عمومی غیر دولتی چنانچه بخواهد وجوهی عمومی که از محل قانون بودجه کل کشور دریافت نموده را در پروژه‌ای هزینه نماید قطعاً مشمول قانون برگزاری مناقصات می‌شود در غیر اینصورت مشمول آیین‌نامه مالی خود است. ثانیاً در صورتی که منابع مالی تأمین کننده پروژه از منابع داخلی و اختصاصی شهرداری باشد شهرداری می‌بایست حسب ماده ۱۹ آیین‌نامه مالی توافق به عمل آمده با سازمان وابسته را جهت تایید به شورای شهر ارسال و پس از تایید آن اقدام نماید.



**رأی شماره ۳۸۳ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری در خصوص فسخ قرارداد انجام کار معین با اعلام قبلی ظرف ۱۵ روز خلاف قانون نیست**

**تاریخ:** ۱۳۸۹/۹/۱۵

**شماره دادنامه:** ۳۸۳

**کلاس‌ه پرونده:** ۶۰۶/۸۹

**مرجع رسیدگی:** هیأت عمومی دیوان عدالت اداری.

**شاکی:** سازمان خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران.

**موضوع شکایت و خواسته:** اعلام تعارض آراء بین دادنامه شماره ۱۵۷۶ مورخ ۱۳۸۸/۸/۱۳، در پرونده کلاس‌ه ۹۲۷/۸۸، صادره از شعبه اول دیوان عدالت اداری مبنی بر رد شکایت با دادنامه شماره ۶۳۹ مورخ ۱۳۸۹/۴/۸ در پرونده کلاس‌ه ۱۱۹۸/۸۸، صادره از شعبه سوم دیوان عدالت اداری مبنی بر ورود شکایت.

**گردشکار:** رئیس اداره حقوقی، بازرسی، ارزیابی عملکرد و پاسخگویی به شکایات سازمان خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران طی درخواست تقدیمی به شماره ۲۹۷۰\_۸۹ مورخ ۱۳۸۹/۵/۱۶، اشعار داشته است، شعب اول و سوم دیوان عدالت اداری در رسیدگی به شکایات دو نفر از پرسنل این سازمان به خواسته اعتراض به لغو قرارداد و بازگشت به کار، که به دلیل عدم نیاز خدمات آنان مستنداً به قرارداد فی‌مابین و بند ۵ بخشنامه شماره ۱۰۰/۴۸۴۸ مورخ ۱۳۸۶/۱/۲۰ سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور نسبت به فسخ و لغو قراردادشان اقدام گردیده دو رأی متناقض و مغایر صادر نموده‌اند. بدین نحو که قرارداد شماره ۱۲۳۵\_۸۷/۵ مورخ ۱۳۸۷/۴/۳، بین سازمان متبوع و شاکی حداکثر تا تاریخ ۱۳۸۷/۱۲/۲۹ معتبر و موثر بوده و پس از آن علی‌القاعده و حسب رویه معمول طبق ضوابط و مقررات، تاریخ قرارداد خاتمه می‌یابد و طرفین هیچ‌گونه حق و حقوق و تعهدی نسبت به یکدیگر نخواهند داشت و قرارداد جدید در صورت نیاز منعقد می‌گردد. ضمن آنکه سازمان متبوع عدم نیاز به خدمات شکات را مستنداً به بخشنامه معاون اول رئیس‌جمهور، به موجب نامه‌های شماره ۵۹۰۷\_۵۱\_۸۷ مورخ ۱۳۸۷/۱۱/۲۶ و ۵۱۸۳\_۸۷ مورخ ۱۳۸۷/۱۰/۲۲، به نامبردگان اعلام نموده است، لیکن شعبه سوم با این استدلال که بخشنامه معاون اول رئیس‌جمهور در ارتباط با لزوم تمدید قرارداد مستخدمین مشمول قرارداد کار معین می‌باشد به این نتیجه رسیده‌اند که لغو قرارداد توجیه قانونی نداشته و شاکی باید به کار اعاده شود. که این استدلال شعبه سوم با اصل آزادی اشخاص در عقد قراردادها در تضاد و مغایرت صریح قانون است و بخشنامه معاون اول رئیس‌جمهوری از شرایط، مفاد و متحدالشکل بودن قرارداد با مستخدمان غیرثابت دولت حکایت می‌کند و هیچ‌گونه تکلیفی در رابطه با لزوم عقد الی‌الابد با طرف‌های قرارداد کار معین ایجاد نمی‌کند، چه در غیر این صورت نیروهای مذکور با مستخدمان رسمی از نظر ماهیت استخدامی تفاوت نخواهند کرد. در ضمن مدت قراردادهای کار معین طبق بخشنامه فوق‌الذکر حداکثر یک ساله تنظیم می‌گردند تا تعهدی مبنی بر استخدام برای سال‌های آتی ایجاد ننماید. فلذا به جهت صدور آراء متناقض در موضوع واحد و مشابه، مستنداً به

ماده ۱۹ قانون دیوان عدالت اداری مصوب ۱۳۵۸، خواهان رسیدگی و ارجاع امر به هیأت عمومی جهت صدور رأی وحدت رویه گردیده است. مشروح آراء به شرح زیر می‌باشد:

**الف** \_ شعبه اول دیوان عدالت اداری در رسیدگی به پرونده کلاس‌ه ۹۲۷/۸۸، موضوع شکایت آقای ابوالفضل بهمن‌آبادی، به طرفیت سازمان خبرگزاری جمهوری اسلامی، به خواسته اعتراض به لغو قرارداد و بازگشت به کار، طی دادنامه شماره ۱۵۷۶ مورخ ۱۳۸۸/۸/۱۳، چنین انشاء رأی نموده است:

نظر به اینکه شاکی از تاریخ ۱/۱/۱۳۸۷ تا تاریخ ۱۲/۲۹/۱۳۸۷ به صورت قراردادی به خدمت دستگاه پذیرفته شده و مستند قرارداد خدمت شاکی نیز مصوبه شماره ۱۰۰/۴۸۴۸ مورخ ۱۳۸۶/۱/۲۰ سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور بوده که براساس بند ۵ دستورالعمل مزبور هر یک از طرفین قرارداد می‌تواند با ۱۵ روز اعلام قبلی نسبت به فسخ قرارداد اقدام کند و با توجه به اینکه به موجب نامه شماره ۷۵۰۵۲۸۳ مورخ ۱۳۸۷/۱۰/۲۷ معاونت اجرایی سازمان طرف شکایت قرارداد شاکی از تاریخ ۱۱/۱۵/۱۳۸۷، فسخ گردیده. بنابراین اقدامات طرف شکایت مغایر قانون تشخیص نگردیده و دلیلی بر تخلف از مقررات ثابت نمی‌باشد. علیهذا خواسته غیر وارد تشخیص و حکم به رد شکایت صادر و اعلام می‌گردد.

**ب** \_ شعبه سوم دیوان در رسیدگی به پرونده کلاس‌ه ۱۱۹۸/۸۸، موضوع شکایت آقای سیدکریم بحرینی، به طرفیت سازمان خبرگزاری جمهوری اسلامی (ایرنا)، به خواسته بازگشت به کار، طی دادنامه شماره ۶۳۹ مورخ ۱۳۸۹/۴/۸، چنین انشاء رأی نموده است: نظر به اینکه شاکی مدعی است از سال ۱۳۷۶ به صورت قراردادی سابقه خدمت در سازمان خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران دارد، این سابقه مورد انکار یا تردید طرف شکایت قرار نگرفته است و با عنایت به اینکه در این صورت بر طبق تصویب‌نامه شماره ۱۷۲۹۶ت/۳۹۵۱ مورخ ۱۳۷۸/۳/۱ هیأت وزیران و رأی شماره ۵۱۵ مورخ ۱۳۸۷/۸/۱۹ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری شاکی بایستی در همان تاریخ تبدیل وضعیت پیدا می‌کرد از طرفی بخشنامه معاون اول رئیس‌جمهور در ارتباط با تصویب‌نامه ۱۲/۱۵/۱۳۸۴ هیأت وزیران نیز در جهت لزوم تمدید قرارداد مستخدمین مشمول قرارداد کار معین می‌باشد. به علاوه طرف شکایت دفاع مدلل و منطقی از قبیل عدم نیاز یا تخلف شاکی برای توجیه عدم تمدید قرارداد وی ارائه نموده است در نتیجه عدم تمدید قرارداد خدمتی شاکی مغایر موازین فوق‌الذکر و نافی حقوق استخدامی مکتسبه وی می‌باشد. لذا حکم به ورود شکایت شاکی و الزام خوانده به اعاده به خدمت وی صادر و اعلام می‌گردد.

هیأت عمومی دیوان در تاریخ فوق با حضور رؤسا و مستشاران و دادرسان علی‌البدل شعب دیوان تشکیل و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آراء به شرح آتی مبادرت به صدور رأی می‌نماید.

#### رأی هیأت عمومی

اولاً، تعارض در مدلول آراء فوق‌الذکر محرز می‌باشد.

ثانیاً، با عنایت به اینکه شکات پرونده‌های فوق‌الذکر در اجرای مصوبه شماره ۸۴۵۱۵ت/۳۴۶۱۳\_هـ مورخ ۱۳۸۶/۱/۲۰ به صورت قرارداد انجام کار معین به کار گرفته شده‌اند و به دلالت بند ۵ دستورالعمل اخیرالذکر فسخ قراردادهای مذکور با اعلام قبلی ظرف پانزده روز تجویز گردیده و در مقررات تکلیفی بر تمدید قراردادهای مستخدمین یادشده پیش‌بینی نگردیده، بنابراین دادنامه شماره ۱۵۷۶ مورخ ۱۳۸۸/۸/۱۳ در حدی که متضمن این معنی است، صحیح و موافق مقررات تشخیص می‌گردد. این رأی به استناد بند ۲ ماده ۱۹ و ماده ۴۳ قانون دیوان عدالت اداری در موارد مشابه برای شعب دیوان و سایر مراجع اداری ذیربط لازم‌الاجتباع است.

#### هیأت عمومی دیوان عدالت اداری معاون قضائی دیوان عدالت اداری

**میشری**



**رأی شماره ۱ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری با موضوع الزام به پرداخت فوق‌العاده کارانه ناشی از ماده ۵ قانون نظام هماهنگ پرداخت کارکنان دولت مصوب ۱۳۷۰**

**تاریخ:** ۱۳۸۹/۱/۱۶

**شماره دادنامه:** ۱

**کلاس‌ه پرونده:** ۲۵۷/۸۸

**مرجع رسیدگی:** هیأت عمومی دیوان عدالت اداری.

**شاکی:** کارمندان شهرداری ارومیه به نمایندگی آقای باقر رهالی.

**موضوع شکایت و خواسته:** ابطال نظریه شماره ۹۱۱/۸۵۱۹۷ مورخ ۱۳۸۵/۶/۲۰ مدیر کل دفتر امور عمران و خدمات شهری و روستایی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور.

**گردشکار:** شکات به شرح دادخواست تقدیمی اعلام داشته‌اند: سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور طی نامه شماره ۶۶۵۳۹/۱۳۲/۰۱ مورخ

۱۳۸۶/۱۲/۱۴ و برابر نظریه شماره ۹۱۱/۸۵۱۹۷ مورخ ۱۳۸۵/۶/۲۰ سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی اعلام داشته که فوق‌العاده کارانه، جمعه کاری و تعطیل کاری لغو می‌گردد. با توجه به نامه ابلاغی قبلی شماره ۱۰۲۲۴/۱۳۳/۰۴ مورخ ۱۳۸۲/۵/۱۱ دفتر خدمات نیروی انسانی سازمان شهرداریها و رأی وحدت رویه شماره هـ/۴۲/۷۹ مورخ ۱۳۸۰/۴/۱۱ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری که مفاد تبصره ۲ ماده یک بخشنامه شماره ۲/د/۷۸۰۰ مورخ ۱۳۷۵/۲/۲۵ سازمان اداری و استخدامی کشور را مغایر قانون تشخیص داده و مفاد مواد ۵ و ۶ قانون نظام هماهنگ پرداخت کارکنان دولت مصوب ۱۳۷۰ را از هم متمایز دانسته و اعلام داشته که پرداخت فوق‌العاده کارانه (بهره‌وری) در صورت تحقق کلیه شرایط قانونی لازم، براساس ضوابط و مقررات در یک سری مشاغل بلامانع است، لذا از آنجایی که پرداخت فوق‌العاده کارانه از اول سال ۱۳۸۷ براساس نظریه سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی و نامه سازمان شهرداریها به کارکنان شهرداری قطع گردیده، بخشنامه مورد شکایت مغایر با ماده ۵ و تبصره آن در قانون نظام هماهنگ پرداخت کارکنان دولت می‌باشد و به لحاظ عدم شمول قانون مدیریت خدمات کشوری در خصوص کارمندان شهرداریها و کماکان جاری بودن قانون نظام پرداخت در مورد کارکنان شهرداریها، لغو و قطع فوق‌العاده کارانه مغایر قانون مذکور می‌باشد و متقاضی ابطال آن گردیده است. رئیس امور حقوقی معاونت توسعه مدیریت و سرمایه انسانی ریاست محترم جمهوری در پاسخ به شکایت شاکی، طی نامه شماره ۱۶۰۴/۵۰۰۲۱ مورخ ۱۳۸۸/۱۰/۱۳ اعلام داشته:

۱- مفاد بند یک نامه شماره ۹۱۱/۸۵۱۹۷ مورخ ۱۳۸۵/۶/۲۰ دفتر امور عمران و خدمات شهری و روستایی سازمان سابق مدیریت و برنامه‌ریزی کشور که مستند به بند ۷ تصویب‌نامه شماره ۱۵۸۷/ت۳۳۱۶۴هـ مورخ ۱۳۷۹/۴/۲۵ هیأت وزیران تدوین شده بود با توجه به عدم لغو مصوبه مذکور، کماکان به قوت خود باقی است.

۲- دادنامه شماره هـ/۴۲/۷۹ مورخ ۱۳۸۰/۴/۱۱ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری، بند (ی) از بخشنامه سازمان سابق امور اداری و استخدامی کشور به شماره ۲/د/۷۸۰۰ مورخ ۱۳۷۵/۲/۲۵، در خصوص ضوابط پرداخت فوق‌العاده کارانه را لغو نموده که بر اساس آن متصدیان مشاغل مربوط می‌توانسته‌اند صرفاً از یکی از فوق‌العاده‌های جذب یا عناوین مشابه و یا فوق‌العاده کارانه موضوع بخشنامه مزبور استفاده نمایند و برخورداری آنان از فوق‌العاده‌های مذکور، به صورت توامان در یک زمان مجوزی نداشته است. لذا لغو بخشنامه مزبور طی دادنامه فوق‌الذکر، با خواسته شاکی که خواستار ابطال بند یک نامه دفتر امور عمران و خدمات شهری و روستایی وقت سازمان سابق مدیریت و برنامه‌ریزی کشور می‌باشد، ارتباطی ندارد. با عنایت به مراتب فوق تقاضای رد شکایت نامبرده را دارد.

هیأت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ فوق با حضور رؤساء مستشاران و دادرسان علی‌البدل شعب دیوان تشکیل و پس از بحث و بررسی و انجام مشاوره با اکثریت آراء به شرح آتی مبادرت به صدور رأی می‌نماید.

#### رأی هیأت عمومی

### رأی هیأت عمومی در خصوص درخواست تجدیدنظر

نظر به اینکه بخشنامه شماره ۹۱۱/۸۵۱۹۷ مورخ ۱۳۸۵/۶/۲۰ سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور مستند به تصویب‌نامه شماره ۱۵۸۷۹/ت۳۳۱۶۴ هـ مورخ ۱۳۷۹/۴/۲۵ هیأت وزیران، لغو مجوز پرداخت فوق‌العاده کارانه به سازمان شهرداریها و دهیاریهای وزارت کشور را اعلام داشته و این مصوبه در اجرای جزء ۵ بند (د) تبصره ۸ و بند (ف) تبصره ۱۰ قانون بودجه سال ۱۳۷۹ کشور تصویب گردیده و مطابق مستندات مذکور فوق‌العاده کارانه کارکنان رسمی رسته‌های مالی اداری خدماتی وزارت آموزش‌وپرورش و نیز کارکنان مراکز خدمات بهداشتی و درمانی و دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی وابسته به وزارتخانه‌های بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و فرهنگ و آموزش عالی (علوم، تحقیقات، فن‌آوری) به فوق‌العاده جذب تبدیل شده است. با عنایت به اینکه مقررات مذکور در اجرای قانون بودجه سال ۱۳۷۹ از محل اعتبارات یک ساله بوده و لغو ضوابط پرداخت فوق‌العاده کارانه در دستگاه‌های اجرایی در بند ۷ تصویب‌نامه فوق‌الاشعار هیأت وزیران در یک سال به معنی لغو الزام قانونی پرداخت فوق‌العاده کارانه ناشی از ماده ۵ قانون نظام هماهنگ پرداخت کارکنان دولت مصوب ۱۳۷۰ به نحوی که در رأی شماره ۵۲ مورخ ۱۳۸۰/۲/۲۳ هیأت عمومی دیوان به آن تصریح گردیده، نمی‌باشد.

از این جهت بخشنامه شماره ۹۱۱/۸۵۱۹۷ مورخ ۱۳۸۵/۶/۲۰ دفتر امور عمران و خدمات شهری و روستایی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور به شرح بندهای سه‌گانه آن خلاف ماده ۵ قانون نظام هماهنگ کارکنان دولت و رأی شماره ۵۲ مورخ ۱۳۸۰/۲/۲۳ هیأت عمومی و خارج از حدود اختیارات مرجع مذکور است و به استناد بند یک ماده ۱۹ و ماده ۴۲ قانون دیوان عدالت اداری ابطال می‌گردد.

#### رئیس هیأت عمومی دیوان عدالت اداری

**محمدجعفر منتظری**

### شهرداری به روایت اسناد

## شهر در چنبره‌ی بحران‌زای نان

■ **عباس جلالی**



[= برگرفته از واژه‌ی *جوخ / گرسنگی*] یا «سال دمپختگی» آوازه داشت. در این قحطی روزانه تنها در تهران ۵۰ نفر جان می‌باختند (قحطی‌های ایران) و در اصفهان شمار مردگان به ۳۰ هزار تن رسید. در این رویداد خبازخانه [= نانواخانه]ی تهران با فرمانداری دولتی سروکار داشت و احمدشاه خود نیز در مظان احتکار گندم بود. تک کشان [= تروریست] های کمیته‌ی مجازات، عبدالحمید خان متین السلطنه، کارگردان این گاوبندی را به ضرب گلوله‌ای از پای در آوردند. دولت برای جلوگیری از بلوا و شورش روزانه ۳۰ تن برنج را به صورت دم پُختک به بینوایان می‌داد (روزشمار تاریخ ایران).

در یک بررسی ستابزده‌ی این قحط سال‌های رخ داده، آنچه شگفت می‌نماید واکنش ناپرخدانه‌ی فرمانروایان قاجاری در برابر این چنین رویدادهای اقتصادی – اجتماعی است. چندانکه در قحطی ۱۲۸۷ق/۱۸۶۷م ناصرالدین‌شاه که از بیلاق به شهر می‌آید با دیدن هزاران زن و مرد که برای گرفتن نان در جلوی نانوائی‌های ازدحام کرده‌اند، نخست دستور بستن درهای کاخ را می‌دهد و روزی دیگر که موضوع حل نشده می‌ماند، جامه‌ی سرخ غضب بر تن می‌کند و بر تخت می‌نشیند.

در قحطی سال ۱۳۰۲ هزاران زن جلوی کالسکه ناصرالدین‌شاه را می‌گیرند. شاه برای رفع قحط نان فرمان می‌دهد تا گدایان را از شهر بیرون کنند و شوهران زنان بینوا را دستگیر نمایند. در قحط سال نان به سال ۱۳۱۶ که مظفرالدین‌شاه پادشاه ایران شده، نانوایان بهای نان را بالا می‌برند و در آرد خاک اره و چیزهای دیگر می‌ریزند و نان پر نمک می‌پزند. در پی این کار قیمت گندم بالا می‌رود و مالکان گندم را در انبار ذخیره و احتکار می‌کنند. دولت برای از میان برداشتن نگرانی برای نخستین بار مجلسی به نام «مجلس انتظام نرخ» از معتمدان شهر تشکیل می‌دهد که محمدحسن امین‌الضرب (کمپانی) را بر سر این کار می‌گمارد. وی تا اندازه‌ای می‌تواند از شدت بحران بکاهد.

سال بعد (۱۳۱۷ق) که از سال‌های بحرانی و اوج روزگار مشروطه‌خواهی است. میرزا محمد علی مجلاتی مَلَقَب به حاج سیاح در کتاب خاطرات خود می‌نویسد که، «در این سال غله کم و گران بود. عمده‌ی دخل حکم و دیوانیان از ارزاق مردم بیچاره است. صد هزاران نفوس معذّب می‌شوند و گرسنه می‌مانند تا کیسه‌ی چند نفر بی‌رحم و خونخوار پرمی‌گردد. غله‌فروشی را منحصر به خود می‌کنند و از دکانین نانوائی روزی یک تومان… ده تومان بیشتر یا کمتر می‌گیرند… و ایشان را مرخص می‌کنند تا کم بفروشند. مخلوط کنند و گران بفروشند و به اندازه‌ای که شمشیرشان ببرد، گردن فقرا را بزنند. در تهران، از این دخالت حکومت، نان از خرواری ده تومان به سی تومان رسید. نانِ خمیر سیاه مخلوط به

روز ۱۷ خرداد ماه ۱۳۱۱ خورشیدی است. معاون وزیر مالیه [= دارایی] لوائیحی را به مجلس شورای ملی آورده است تا پس از طرح، هر یک از آنها به کمیسیون‌های مربوطه فرستاده شود، یکی از این لوائیح «اصلاحات انبار غله طهران» / تهران است. روزگار نخست وزیری مخبرالسلطنه‌ی هدایت (۱۳۰۶–۱۳۱۲خ) دولتمرد دانش‌آموخته‌ی آلمان در فرمانروایی پهلوی یکم؛ رضاشاه است. وزارت مالیه‌ی کابینه‌ی او بر عهده حسن تقی‌زاده گذاشته شده. در فروردین همین سال واحد پول ایران از قران به ریال تبدیل می‌شود و بانک ملی اسکناس ۵ تا ۱۰۰۰ ریالی را چاپ می‌کند. تاگور فیلسوف بزرگ هند به ایران می‌آید. پنجمین گروه محصلان راهی اروپا می‌شوند. قانون اوزان و مقیاس‌ها به تصویب می‌رسد. رضاخان پرونده‌ی نفت را می‌سوزاند و فرمان به لغو امتیازنامه‌ی ناکس داری می‌دهد. در آذرماه کارخانه‌ی قند کرج آغاز به کار می‌کند. در دیماه دولتمرد با نفوذ، تیمورتاش از کار کنار گذاشته می‌شود و اسماعیل خان قشقایی (سردار عشایر، صولت الدوله) در واپسین روزهای سال رهسپار دیار عدم می‌گردد.

##### زمینه‌ی سند

تهران پایتخت قاجاری از روزگار آغا محمدخان تا پایان کار احمدشاه (۱۲۱۰–۱۳۴۴ق) همواره رو به گسترش داشت و بر جمعیت آن افزوده می‌شد. چندانکه جمعیت ۱۵ هزار نفری این شهر در ۱۲۱۲ در فرمانروایی ناصرالدین‌شاه به ۱۶۰ هزار تن رسید (۱۲۸۶ق). در سراسر فرمانروایی قاجاریان پایتخت با ۷ قحطی رو در رو ایستاد. کمبود نان این قوت اصلی مردم، به آسانی می‌توانست عفریت مرگ را فرا خواند و آتش آشوب و شورش را به اجتماع مخالفان و جان بر لب رسیدگان بگستراند و شیرازه‌ی کارهای پایتخت و فرمانروایان را بگسلد. از این قحط سال‌های هفتگانه که برخی سراسری بودند، کمیابی نان در سال‌های ۱۲۷۸، ۱۲۸۸ و ۱۳۰۲ق به روزگار سلطنت ناصرالدین‌شاه (پاد ۱۲۶۴–۱۳۱۳ق) باز می‌گردد که قحطی ۱۲۸۸ هولناک‌ترین و مرگبارترین رویداد در دو سده‌ی اخیر شمرده می‌شود. شمار جان باختگان این قحط سال ۱/۵ میلیون نفر از جمعیت ۶ تا ۷ میلیونی آن روزگار بوده است که در آن کار به آدم‌خواری نیز کشیده بود؛

به سالی که آدم‌خوری باب گشت هزار و دویست بود و هشتاد وهشت

قحطی سال‌های ۱۳۱۶ و ۱۳۱۷ ق. از آن روزگار مشروطه‌خواهی در دوران مظفری است. قحطی ۱۳۲۵ ق در دوره‌ی استبداد صغیر، فرمانروایی محمد علیشاه رخ داده و قحط سال ۱۳۳۶ق/ ۱۲۹۶خ که قحط سالی سراسری بود در فرهنگ مردم به نام «سال مجاعه»

همه چیز نایاب گردید، در برابر هر دکان، از رجال و نسوان، هزاران روی هم ریختند. بالاخره هر قدر شکایت کردند، به جایی نرسید. در امثال این مواقع، ملجاء مردم خانه‌ی علماست. ولی حکام و ظالمان ایشان را... روزی مردم از شدت اضطراب، به دربار هجوم بردند و به در خانه‌ی میرزا حسن آشتیانی رفتند و او را بیرون آوردند و به او و حاکم ناسزا گفتند... «در اینجا نیز دولت به جای حل مشکلات اقتصادی، با سر نیزه به مردم حمله‌ور می‌شود. راشکوفسکی فرماندهی قزاقان از شاه اجازه‌ی دیدار می‌خواهد و در برابر پرسش وی پاسخ می‌دهد که اصفالدوله و سپهسالار سبب آشوب بودند که در عوض نان به مردم سر نیزه نشان دادند» (خاطرات حاج سیاح، امیرکبیر، ۱۳۵۶ ص ۵۰۸).

ایتک سوم اسفند (حوت) سال ۱۲۹۹ خورشیدی است. سیدضیا و رضاخان آزموده‌های دولتمردان قاجاری، مانند شورش زنان اصفهان در ۹ سال پیش را هنوز به یاد دارند. سیدضیا خود انقلابی را در آن سوی قفقاز از نزدیک دیده است. این دو و کار بدستان دیگر نمی‌خواهد که هرگز کار به قحط و غلا و آشوب و شورش گرسنگان بکشد. آنان کار غله و نان را خود و به وسیله بلدی‌های دولتی بدست می‌گیرند و آن را از طریق «اداره‌ی محاسبات» و زیرشاخه‌های آن «اداره ارزاق و اصناف» پایش می‌کنند. شهردار تهران یکی از همقطاران رضاخان به نام کریم آقا بوذرجمهری است. رضاخان در ۱۳۰۹ بوذرجمهری را که فرماندهی تیپ یکم مستقل گارد پیاده ساخلوی [= پادگان] مرکز نیز شده است بر کار بلدی‌ه می‌گمارد، شمشیر دو دمی که نفس بر محترمان بسته است (بلدی‌ه نان‌آور شهر، شهرداریها ۷۲).

انبار گندم دولتی در جایی نهاده بود که امروزه تنها خیابانی به این نام بر روی نقشه‌ی تهران دیده می‌شود. (در پایه‌ی مثلثی که رأس آن میدان شوش و دو پهلویش آن خیابان ری و صاحب جمع امروزی است و جای انبار به بازار میوه و تره‌بار تغییر کاربری داده است.

**بررسی سند**

انبار گندم با همه‌ی سختگیری‌ها، آسیب‌پذیری فراوان داشته، چندانکه در آغاز این لایحه نیز گفته شده، «گندم خالصجات و مالیاتی حوزه‌ی طهران که حد متوسط آن سالی ۲۰ هزار خروار است، همیشه برای تأمین نان ساکنین پایتخت کمک مؤثری بوده است. چون تا این اواخر تشکیلات داخلی انبار مرتب و مبتنی بر اصول علمی نبود، در هر سال مقادیر هنگفتی جنس انبار بر اثر رطوبت و خاک فاسد شده و ضرر آن متوجه دولت می‌شد». که در اینجا سخنی از آقاتی چون چونندگان مؤدی و دستبردهای گاه و بیگاه و فروش‌های قاچاق انبارداران به میان نیامده است. «... لهذا در این دو ساله‌ی اخیر [= ۱۳۰۹-۱۳۱۱خ] به کمک عوائد ارزاق سابق [= در بلدی‌ه] و بعد از انحلال ارزاق هم به وسیله‌ی بعضی اعتبارات (اعتبار قانون ۱۱ آذرماه ۱۳۱۰ و ماده‌ی ۷ متمم بودجه‌ی ۱۳۱۱) اصلاحاتی در انبار غله به عمل آمده، ولی البته این اندازه اصلاحات کافی نبوده و وزارت مالیه [= دارایی] لازم می‌داند که با مساعدت مجلس محترم شورای ملی... اصلاحات و تکمیل انبار غله دولتی طهران را متدرجا و تا حدی که کمال منظور است تعقیب نموده و حتی اگر ممکن شود، علاوه بر اصلاحات، انبار غله را قادر بر این نماید که در موارد ضرورت و اقتضا علاوه بر جنس دولتی مقدار کافی گندم از سرمایه‌ی خود خریده و به عنوان ذخیره‌ی احتیاطی موجود داشته باشد...». این گفته‌ها اهمیت موضوع را

روزنامه یومیه عصر (۱۳۰۹)	۱۳۰۹ خرداد ماه ۱۳۱۱	عصر ۳ شنبه	شماره ۱۰۰	روزنامه یومیه عصر (۱۳۰۹)
شماره ۱۰۰	۱۳۰۹ خرداد ماه ۱۳۱۱	عصر ۳ شنبه	شماره ۱۰۰	روزنامه یومیه عصر (۱۳۰۹)

**اصلاحات انبار غله طهران**

**ساحت محترم مجلس شورای ملی**

گندم خالصجات و مالیاتی حوزه طهران که حد متوسط آن سالی ۲۰ هزار خروار است همیشه برای تأمین نان ساکنین پایتخت کمک مؤثری بوده است چون تا این اواخر تشکیلات داخلی انبار مرتب و مبتنی بر اصول علمی نبود در هر سال مقادیر هنگفتی جنس انبار بر اثر رطوبت و خاک فاسد شده و ضرر آن متوجه دولت میشد لهذا در این دو ساله اخیر کمک عوائد ارزاق سابق و بعد از انحلال ارزاق هم بوسیله بعضی اعتبارات (اعتبار قانون ۱۱ آذر ماه ۱۳۱۰ و ماده ۷ متمم بودجه ۱۳۱۱) اصلاحاتی در انبار غله به عمل آمده ولی البته این اندازه اصلاحات کافی نبوده و وزارت مالیه لازم میدانند با مساعدت مجلس محترم شورای ملی که همیشه پیشنهاد اصلاحات را از طرف دولت محترم استقبال نموده است اصلاحات و تکمیل انبار غله دولتی طهران را متدرجا و تا حدی که کمال منظور است تعقیب نموده و حتی اگر ممکن شود علاوه بر اصلاحات انبار غله را قادر بر این نماید که در موارد ضرورت و اقتضا علاوه بر جنس دولتی مقدار کافی گندم از سرمایه خودخریده و بعنوان ذخیره احتیاطی موجود داشته باشد.

وزارت مالیه مصارف ادای انبار غله را از حد حقوق و مخارج اداری برودجه خود تحصیل نموده است ولی دائر داشتن و تکمیل انبار غله برای منظور های فوق مستلزم مصارف دیگری (از قبیل تعمیر و تکمیل ساختمانها و وسایط موجوده و تعمیر وسایط ماشین های بوجاری و ضد عفونی و کبسه های گندم و مصارف نظیف و غیره) نیز هست این نوع مصارف مربوط بطور اداری انبار نبوده و مستقیماً با خالص نمودن و نگهداری گندم برای خوردنک ادنی ارتباط دارد و تحمیل آن بر هیچیک از ارایع اعتبارات دولت مناسب نبوده و همچنین نمیتوان بر قبیل مصارف را کاملاً مشمول مقررات دوره عمل قانون بودجه مملکتی قرارداد بنا بقصد اینکه عرض شد چهار ماده قانونی ذیل را پیشنهاد و تصویب آن را تمنی مینماید:

ماده اول - وزارت مالیه مجاز است هر سال ۱ - قیمت گندم خالصجات و مالیاتی طهران ۵۰۰ هزار ریال به حساب مخصوص تحت عنوان (اعتبار دائر داشتن انبار دولتی غله طهران) برده و برای مصارف ذیل ترتیب اختصاص بدهد

۱ - مصارف مربوطه به پاک کردن و انبار کردن و فروختن جنس (بابت حق پرستل و مخارج اداری) و تکمیل ساختمان های لازم و تجدید و تکمیل ماشین آلات و ادوات مربوطه بانباز غله دولتی طهران

۲ - تهیه جنس در موارد ضرورت برای ذخیره احتیاطی نان شهر طهران از صرفه جویی فقره اول

ماده دوم - صرف وجهی از حساب مذکور برای خرج دیگری غیر از مخارج مذکور در این قانون ممنوع و مورد تعقیب جزایی واقع خواهد بود

ماده سوم - وزارت مالیه مکلف است تا دو ماه بعد از هر سال محصولی (اول مرداد ماه تا آخر تیر ماه سال بعد) حساب عواید و مخارج انبار را به مجلس شورای ملی ارسال دارد.

ماده چهارم - از تاریخ تصویب این قانون کلیه عواید حاصل از تصدی انبار غله دولتی طهران منطبق باین قانون خواهد بود رئیس انقزارت وزیر مالیه

آشکار می‌سازد. روحانی مشروطه‌خواه ۳۰ سال پیش، پس از دیدن آن همه فراز و فرود چنین راهکاری را پیش می‌نهد و وزارتخانه‌ای مکلف بر اداره و پایش غله و نان کشور می‌شود. این لایحه چهار ماده‌ی مهم دارد که می‌توان بن مایه‌ی ساخت سیلوه‌های امروزمین در کشور و تولد سازمان غله را از آن دریافت.

**ماده اول**

وزارت مالیه مجاز است هر سال از قیمت گندم خالصجات و مالیاتی طهران ۵۰۰ هزار ریال به حساب مخصوص تحت عنوان (اعتبار دائر داشتن انبار دولتی غله طهران) برده و برای مصارف ذیل، به ترتیب اختصاص بدهد:

۱- مصارف مربوط به پاک کردن و انبار کردن و فروختن جنس (بابتستثنای حقوق پرستل و مخارج اداری) و تکمیل ساختمان‌های لازم و تجدید و تکمیل ماشین‌آلات و ادوات مربوطه به انبار غله دولتی طهران.

۲- تهیه جنس در موارد ضرورت برای ذخیره‌ی احتیاطی نان شهر طهران از صرفه‌جویی فقره‌ی اول.

**ماده دوم**

صرف وجهی از حساب مذکور برای خرج دیگری غیر از مخارج مذکور در این قانون ممنوع و مورد تعقیب جزایی واقع خواهد بود.

**ماده سوم**

وزارت دارایی مکلف است تا دو ماه بعد از هر سال محصولی (اول مرداد ماه تا آخر تیر ماه سال بعد) حساب عواید و مخارج انبار را به مجلس شورای ملی ارسال دارد.

**ماده چهارم**

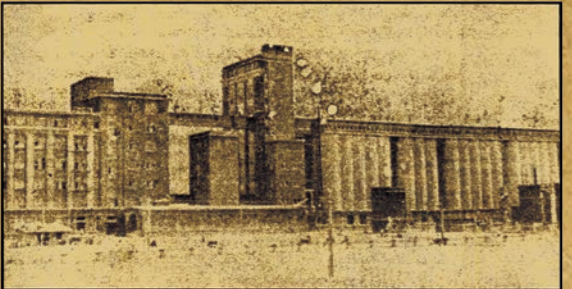
از تاریخ تصویب این قانون کلیه‌ی عواید حاصل از تصدی انبار غله دولتی طهران، متعلق به خزانه‌ی دولت خواهد بود.

**رئیس الوزرا**  
**وزیر مالیه**

**منابع**

- ۱- اطلاعات، روزنامه سال ۱۳۱۱ خورشیدی.
- ۲- اطلاعات ۸۰ سال، ج اول (۱۳۵۷-۱۳۰۴)، مؤسسه اطلاعات و شرکت ایرناچاپ، چاپ سوم ۱۳۸۷.
- ۳- بهنود، مسعود؛ از سیدضیاء تا بختیار، سازمان انتشارات جاویدان، چاپ نهم ۱۳۸۱.
- ۴- تکمیل همایون، ناصر؛ تاریخ اجتماعی و فرهنگی تهران، ج دوم، دفتر پژوهش‌های فرهنگی، چاپ دوم ۱۳۸۱.
- ۵- عاقلی، باقر؛ روزشمار تاریخ ایران، نشر نامک، ج یکم، چاپ هفتم ۱۳۸۴.
- ۶- کتایی، احمد؛ قحطی‌های ایران، دفتر پژوهش‌های فرهنگی، چاپ اول ۱۳۸۴.
- ۷- اطلس خیابان‌های تهران؛ شرکت پردازش و برنامه‌ریزی، چاپ یکم ۱۳۸۱.

پس از تصویب این قانون نهاده‌ی به نام «اداره‌ی کل تثبیت غله» پای می‌گیرد (اسناد انجمن‌های بلدی). سرانجام این تلاش‌ها به ساخت نخستین سیلوی گندم ایران به دست آلمان‌ها می‌انجامد که در بهمن‌ماه ۱۳۱۷ به دست ولیعهد رضاخان کشایش می‌یابد. این سیلو بر کنار جاده‌ی آرامگاه (امروزه رجایی) روبه‌روی کارخانه‌ی چیت‌سازی، در جنوب راه‌آهن هنوز بر پا ایستاده است



سیلوی گندم تهران

برآیند این همه آنکه با وضع قوانین و دست‌اندر کاری دولت در همه‌ی سال‌های ۱۲۹۹ تا ۱۳۲۰ خ، حتی گاه با اعمال زور و فشار، جلوی احتکار و بروز قحطی گرفته شد، اما با آمدن نیروهای متفقین و از هم گسیختن شیرازه‌ی نهاده‌ها و قوای مجریه از شهریور ماه ۱۳۲۰ نشانه‌های کمبود نیازهای همگانی و مواد غذایی به ویژه نان هویدا گردید. ادارات غله در سراسر کشور و نیز شهرداری ها برای افزایش عرضه‌ی گندم، با صدور اطلاعیه‌های پیاپی هم نتوانستند کاری از پیش ببرند. محترکان از یکسو و دشواری ترابری گندم به خاطر نبودن راه و کامیون و سوخت، قیمت‌ها را از شهریور ۱۳۲۰ تا شهریور سال بعد ۳۰۰ تا ۷۰۰ برابر افزایش داد. با اینکه در فروردین ۱۳۲۱ دولت که به فشار مالی سختی دچار شده بود با موافقت مجلس شورا، درخواست انتشار یک میلیارد اسکناس جدید نمود. آثار نامطلوب این درخواست بیدرنگ چهره بست. محترکان و سودجویان از این فرصت بهره جسته و قیمت‌ها را ظرف ۲۰ روز تا ۵۰ درصد بالا کشیدند. نان به شکلی باور نکردنی به ماده‌ای ناخوردنی و کشنده بدل شده بود، این نان که هنوز شاهدان آن زنده‌اند، همه چیز در خود داشت: کاه، خاک اره، سرگین چارپایان و ...، چندانکه با وجود نیروهای متفقین، در تبریز و کرمانشاه کار بالا گرفت و به شورش مردم انجامید.

## متن کامل قانون هدفمند کردن یارانه‌ها

ماده ۱- دولت مکلف است با رعایت این قانون قیمت حامل های انرژی را اصلاح کند:

**الف-** قیمت فروش داخلی بنزین، نفت گاز، نفت کوره، نفت سفید و گاز مایع و سایر مشتقات نفت، با لحاظ کیفیت حاملها و با احتساب هزینه‌های مترتب (شامل حمل و نقل، توزیع، مالیات و عوارض قانونی) به تدریج تا پایان برنامه پنجساله پنجم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران کمتر از نود درصد (۹۰٪) قیمت تحویل روی کشتی (فوب) در خلیج فارس نباشد.

تبصره- قیمت فروش نفت خام و میعانات گازی به پالایشگاه‌های داخلی نودوپنج درصد (۹۵٪) قیمت تحویل روی کشتی (فوب) خلیج فارس تعیین می‌شود و قیمت خرید فرآورده ها متناسب با قیمت مذکور تعیین می‌گردد.

**ب-** میانگین قیمت فروش داخلی گاز طبیعی به گونه ای تعیین شود که به تدریج تا پایان برنامه پنجم توسعه اقتصادی، اجتماعی و

فرهنگی جمهوری اسلامی ایران، معادل حداقل هفتاد و پنج درصد (۷۵٪) متوسط قیمت گاز طبیعی صادراتی پس از کسر هزینه‌های انتقال، مالیات و عوارض شود.

تبصره- جهت تشویق سرمایه گذاری، قیمت خوراک واحدهای صنعتی، پالایشی و پتروشیمی برای مدت حداقل ده سال پس از تصویب این قانون هر مترمکعب حداکثر شصت و پنج درصد (۶۵٪) قیمت سید صادراتی در مبدأ خلیج فارس (بدون هزینه انتقال) تعیین می‌گردد.

**ج-** میانگین قیمت فروش داخلی برق به گونه ای تعیین شود که به تدریج تا پایان برنامه پنجساله پنجم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران معادل قیمت تمام شده آن باشد.

تبصره - قیمت تمام شده برق، مجموع هزینه‌های تبدیل انرژی، انتقال و توزیع و هزینه سوخت با بازده حداقل سی و هشت درصد (۷۸٪) نیروگاه های کشور و رعایت استانداردها محاسبه می شود و

هر ساله حداقل یک درصد (۱٪) به بازده نیروگاه های کشور افزوده شود به طوری که تا پنج سال از زمان اجراء این قانون به بازده چهل و پنج درصد (۴۵٪) برسد و همچنین تلفات شبکه های انتقال و توزیع تا پایان برنامه پنجساله پنجم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران به چهارده درصد (۱۴٪) کاهش یابد.

دولت مکلف است با تشکیل کار گروهی مرکب از کارشناسان دولتی و غیر دولتی نسبت به رتبه بندی تولیدکنندگان برق از نظر بازده و توزیع کنندگان آن از نظر میزان تلفات، اقدام نموده و سیاست های تشویقی و حمایتی مناسب را اتخاذ نماید.

تبصره ۱ - درخصوص قیمت‌های برق و گاز طبیعی، دولت مجاز است با لحاظ مناطق جغرافیایی، نوع، میزان و زمان مصرف قیمت های ترجیحی را اعمال کند.

شرکت های آب، برق و گاز موظفند در مواردی که از یک انشعاب چندین خانواده یا مشترک بهره‌برداری می‌کنند، در صورتی که

امکان اضافه کردن کنتور باشد، تنها با اخذ هزینه کنتور و نصب آن نسبت به افزایش تعداد کنتورها اقدام نمایند و در صورتی که امکان اضافه کردن کنتور نباشد مشترکین را به تعداد بهره‌برداران افزایش دهند.

تبصره ۲ - قیمت حامل های انرژی برای پس از سال پایه براساس قیمت ارز منظور شده در بودجه سالانه تعیین می گردد.

تبصره ۳ - قیمت های سال پایه اجراء این قانون به گونه ای تعیین گردد که برای مدت یکسال حداقل مبلغ یکصد هزار میلیارد (۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال و حداکثر مبلغ دویست هزار میلیارد (۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال درآمد به دست آید.

ماده ۲- دولت مجاز است برای مدیریت آثار نوسان قیمت های حامل های انرژی بر اقتصاد ملی قیمت این حاملها را در صورتی که تا بیست و پنج درصد (۲۵٪) قیمت تحویل در روی کشتی (فوب) خلیج فارس نوسان کند بدون تغییر قیمت برای مصرف کننده از

طریق أخذ مابه التفاوت و یا پرداخت یارانه اقدام نماید و مبالغ مذکور را در حساب تنظیم بازار حامل های انرژی در بودجه سنواتی منظور کند.

در صورتی که نوسان قیمت ها بیش از بیست و پنج درصد (۲۵٪) شود، در قیمت تجدید نظر خواهد نمود.

**ماده ۳-** دولت مجاز است، با رعایت این قانون قیمت آب و کارمزد جمع آوری و دفع فاضلاب را تعیین کند.

**الف-** میانگین قیمت آب برای مصارف مختلف با توجه به کیفیت و نحوه استحصال آن در کشور به گونه ای تعیین شود که به تدریج تا پایان برنامه پنجساله پنجم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران معادل قیمت تمام شده آن باشد.

تبصره ۱- دولت مکلف است قیمت تمام شده آب را با در نظر گرفتن هزینه‌های تأمین، انتقال و توزیع با رعایت بازده تعیین کند.

تبصره ۲- تعیین قیمت ترجیحی و پلکانی برای مصارف مختلف آب با لحاظ مناطق جغرافیایی، نوع و میزان مصرف مجاز خواهد بود.

ب- کارمزد خدمات جمع آوری و دفع فاضلاب براساس مجموع هزینه‌های نگهداری و بهره برداری شبکه پس از کسر ارزش ذاتی فاضلاب تحویلی و کمک های دولت در بودجه سنواتی (مربوط به سیاست های تشویقی) تعیین می گردد.

**ماده ۴-** دولت موظف است به تدریج تا پایان برنامه پنجساله پنجم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران، نسبت به هدفمند کردن یارانه گندم، برنج، روغن، شیر، شکر، خدمات پستی، خدمات هواپیمایی و خدمات ریلی (مسافری) اقدام نماید.

تبصره- یارانه پرداختی به تولید کنندگان بخش کشاورزی نباید در هر سال کمتر از سال قبل باشد.

**ماده ۵-** دولت موظف است یارانه آرد و نان را به میزانی که در لایحه بودجه سالیانه مشخص می شود با روش های مناسب در اختیار مصرف کنندگان متقاضی قرار دهد.

تبصره- سرانه یارانه نان روستاییان و شهرهای زیر بیست هزار نفر جمعیت و اقشار آسیب‌پذیر در سایر شهرها به‌تشخیص دولت حداقل پنجاه درصد(۵۰٪) بیشتر از متوسط یارانه سرانه خواهد بود.

**ماده ۶-** دولت موظف است سیاست های تشویقی و حمایتی لازم را برای ایجاد و گسترش واحدهای تولید نان صنعتی و نیز کمک به جبران خسارت واحدهای تولید آرد و نان که در اجراء این قانون ادامه فعالیت آنها با مشکل مواجه میشود اتخاذ نماید. آئین نامه اجرائی این ماده توسط وزارت بازرگانی و با همکاری دستگاه های ذیربط تهیه و حداکثر ظرف سه ماه پس از تصویب این قانون به تصویب هیأت وزیران می‌رسد.

**ماده ۷-** دولت مجاز است حداکثر تا پنجاه درصد (۵۰٪) خالص وجوه حاصل از اجراء این قانون را در قالب بندهای زیر هزینه نماید:

**الف-** یارانه در قالب پرداخت نقدی و غیر نقدی با لحاظ میزان

درآمد خانوار نسبت به کلیه خانوارهای کشور به سرپرست خانوار پرداخت شود.

ب- اجراء نظام جامع تأمین اجتماعی برای جامعه هدف از قبیل:

۱- گسترش و تأمین بیمه های اجتماعی، خدمات درمانی، تأمین و ارتقاء سلامت جامعه و پوشش دارویی و درمانی بیماران خاص و صعب‌العلاج.

۲- کمک به تأمین هزینه مسکن، مقاوم سازی مسکن و اشتغال.

۳- توانمندسازی و اجراء برنامه‌های حمایت اجتماعی.

تبصره ۱- آئیننامه اجرائی این ماده شامل چگونگی شناسایی جامعه هدف، تشکیل و به هنگام سازی پایگاه های اطلاعاتی مورد نیاز، نحوه پرداخت به جامعه هدف و پرداخت های موضوع این ماده حداکثر سه ماه پس از تصویب این قانون با پیشنهاد وزراء امور اقتصادی و دارایی، رفاه و تأمین اجتماعی و رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.

تبصره ۲- دولت میتواند حساب هدفمندسازی یارانه ها را بنام سرپرست خانواده های مشمول یا فرد واجد شرایط دیگری که توسط دولت تعیین می شود افتتاح نماید. اعمال مدیریت دولت در نحوه هزینه کرد وجوه موضوع این حساب از جمله زمان مجاز، نوع برداشت هزینه ها و برگشت وجوهی که به اشتباه واریز شده اند مجاز است.

**ماده ۸-** دولت مکلف است سی درصد (۳۰٪) خالص وجوه حاصل از اجراء این قانون را برای پرداخت کمک های بلاعوض، یا یارانه سود تسهیلات و یا وجوه اداره شده برای اجراء موارد زیر هزینه کند:

**الف-** بهینه‌سازی مصرف انرژی در واحدهای تولیدی، خدماتی و مسکونی و تشویق به صرفه‌جویی و رعایت الگوی مصرف که توسط دستگاه اجرائی ذیربط معرفی می شود.

ب- اصلاح ساختار فناوری واحدهای تولیدی در جهت افزایش بهره وری انرژی، آب و توسعه تولید برق از منابع تجدیدپذیر.

ج- جبران بخشی از زیان شرکت های ارائه دهنده خدمات آب و فاضلاب، برق، گاز طبیعی و فرآورده های نفتی و شهرداری ها و دهیاری ها ناشی از اجراء این قانون.

د- گسترش و بهبود حمل و نقل عمومی در چهارچوب قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت و پرداخت حداکثر تا سقف اعتبارات ماده (۹) قانون مذکور.

ه- حمایت از تولیدکنندگان بخش کشاورزی و صنعتی.

و - حمایت از تولید نان صنعتی.

ز - حمایت از توسعه صادرات غیرنفتی.

ح- توسعه خدمات الکترونیکی تعاملی با هدف حذف و یا کاهش رفت و آمدهای غیر ضرور.

تبصره - آئیننامه اجرائی این ماده شامل چگونگی حمایت از صنایع، کشاورزی و خدمات و نحوه پرداختهای موضوع این ماده

حداکثر سه ماه پس از تصویب این قانون با پیشنهاد وزراء امور اقتصادی و دارایی، صنایع و معادن، جهادکشاورزی، بازرگانی، نفت، نیرو، کشور، اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، اتاق تعاون و رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور به تصویب هیأت وزیران می رسد.

**ماده ۹-** منابع موضوع مواد (۷) و (۸) این قانون اعم از کمک ها، تسهیلات و وجوه اداره شده از طریق بانک ها و مؤسسات مالی و اعتباری دولتی و غیر دولتی در اختیار اشخاص مذکور قرار خواهد گرفت.

**ماده ۱۰-** دریافت کمک ها و یارانه های موضوع مواد (۷) و (۸) این قانون منوط به ارائه اطلاعات صحیح می باشد. در صورت احراز عدم صحت اطلاعات ارائه شده، دولت مکلف است ضمن جلوگیری از ادامه پرداخت، درخصوص استرداد وجوه پرداختی اقدامات قانونی لازم را به عمل آورد.

اشخاص در صورتی که خود را برای دریافت یارانه ها و کمک های موضوع مواد (۷) و (۸) این قانون محق بدانند می توانند اعتراض خود را به کمیسیونی که در آئین نامه اجرائی این ماده پیش بینی می شود ارائه نمایند.

آئیننامه اجرائی این ماده حداکثر سه ماه پس از ابلاغ این قانون توسط وزراء دادگستری، امور اقتصادی و دارایی، رفاه و تأمین اجتماعی و رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور پیشنهاد و به تصویب هیأت وزیران می‌رسد.

**ماده ۱۱-** دولت مجاز است تا بیست درصد (۲۰٪) خالص وجوه حاصل از اجراء این قانون را به منظور جبران آثار آن بر اعتبارات هزینه ای و تملک دارایی های سرمایه ای هزینه کند.

**ماده ۱۲-** دولت مکلف است تمام منابع حاصل از اجرای این قانون را به حساب خاصی به‌نام هدفمندسازی یارانه ها نزد خزانه داری کل واریز کند. صددرصد(۱۰۰٪) وجوه واریزی در قالب قوانین بودجه سنواتی برای موارد پیشبینی شده در مواد (۷) ، (۸) و (۱۱) این قانون اختصاص خواهد یافت.

تبصره ۱- دولت مکلف است اعتبارات منابع و مصارف موضوع مواد مذکور را در چهار ردیف مستقل در لایحه بودجه سنواتی درج کند.

تبصره ۲- کمک های نقدی و غیرنقدی ناشی از اجراء این قانون به اشخاص حقیقی و حقوقی از پرداخت مالیات بر درآمد موضوع قانون مالیات های مستقیم مصوب اسفندماه ۱۳۶۶ و اصلاحیه‌های بعدی آن معاف است. کمک های مزبور به اشخاص مذکور بابت جبران تمام یا قسمتی از قیمت‌کالا یا خدمات عرضه‌شده توسط آنها مشمول حکم این‌تبصره نخواهدبود.

تبصره ۳- دولت مکلف است گزارش تفصیلی این ماده را هر شش ماه به دیوان محاسبات کشور و مجلس شورای اسلامی ارائه نماید.

**ماده ۱۳-** تنخواه مورد نیاز اجراء این قانون در تنخواه بودجه سنواتی منظور و از محل منابع حاصل از اجراء این قانون در طول سال مستهلک می شود.

**ماده ۱۴-** جا به جایی اعتبارات موضوع این قانون در مواد (۷)، (۸) و (۱۱) حداکثر ده واحد درصد در بودجه سنواتی مجاز است، به طوری که کل وجوه حاصل در موارد پیش بینی شده در این

قانون مصرف شود.

**ماده ۱۵-** به‌دولت اجازه داده می‌شود ظرف مدت یک ماه پس از لازم‌الاجراء شدن این قانون، سازمانی با ماهیت شرکت دولتی به‌نام سازمان هدفمندسازی یارانه‌ها با استفاده از منابع (امکانات، نیروی انسانی و اعتبارات) موجود، جهت اجراء این قانون با لحاظ قانون برنامه ایجاد کرده یا با اصلاح ساختار و ادغام شرکت های موجود تأسیس نماید.

دولت مجاز است وجوه حاصل از اجراء این قانون را که به خزانه واریز می‌شود، عیناً پس از وصول و کسر سهم دولت موضوع ماده(۱۱) به‌طور مستمر برداشت و به‌عنوان کمک صرفاً جهت اجراء اهداف و تکالیف مقرر در مواد (۷) و (۸) این قانون دراختیار سازمان قرار دهد تا برابر آن هزینه کند.

سازمان به‌صورت متمرکز اداره می‌شود و صرفاً مجاز به داشتن واحدهای ستادی، برنامه‌ریزی و نظارت در مرکز می‌باشد.

وزراء رفاه و تأمین اجتماعی، امور اقتصادی و دارایی، بازرگانی، راه و ترابری، جهاد کشاورزی، صنایع و معادن، نفت، نیرو و رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور عضو مجمع عمومی سازمان می‌باشند.

اساسنامه شرکت شامل ارکان، وظایف و اختیارات، توسط وزارت امور اقتصادی و دارایی و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور تهیه و به‌تصویب هیأت‌وزیران می‌رسد.

وجوه و اعتبارات موضوع این قانون از جمله مواد (۱۲) و (۱۵) مانند سایر شرکت های دولتی در بودجه کل کشور منعکس می‌شود و به جز اختیارات و مجوزهای موضوع این قانون از جمله مواد (۲) و (۱۴) تغییر در سقف اعتبارات شرکت در طول سال با پیشنهاد دولت و تصویب مجلس مجاز می‌باشد.

وجوه مانده سازمان از هرسال در سال بعد قابل مصرف است و سازمان در هرسال می‌تواند برای سنوات بعد در چهارچوب این قانون تعهد ایجاد نماید.

اعتبارات موضوع این قانون مشمول قانون نحوه هزینه کردن اعتباراتی که به موجب قانون از رعایت قانون محاسبات عمومی و سایر مقررات عمومی دولت مستثنی هستند- مصوب ۱۳۶۴/۱۱/۶ می‌باشد.

سازمان مکلف است گزارش عملکرد، دریافت و پرداخت منابع حاصل از هدفمندسازی یارانه‌ها را به‌تفکیک مواد(۷)و(۸) در پایان هر شش ماه دراختیار کمیسیون برنامه و بودجه ومحاسبات و سایر کمیسیون های ذی‌ربط مجلس شورای اسلامی قرار دهد.

دیوان محاسبات کشور مکلف است در مقاطع شش‌ماهه گزارش عملیات انجام‌شده توسط سازمان را براساس اهداف پیش‌بینی شده در این قانون به مجلس شورای اسلامی ارائه نماید.

**ماده ۱۶-** دولت مجاز است از ابتدای سال ۱۳۸۹معافیت مالیاتی موضوع ماده (۸۴) قانون مالیاتهای مستقیم را علاوه بر افزایش سالانه آن، متناسب با تغییر و اصلاح قیمتهای موضوع این قانون با پیشنهاد وزارت اموراقتصادی و دارایی طی پنجسال حداکثر تا دو برابر افزایش دهد.

قانون فوق مشتمل‌بر شانزده ماده و شانزده تبصره درجلسه علنی روز سه‌شنبه مورخ پانزدهم دی‌ماه یک هزار و سیصد و هشتاد و هشت مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۸۸/۱۰/۲۳ به تأیید شورای نگهبان رسید.



## هدفمند کردن یارانه‌ها: تجربه کشورها

■ معاونت هدفمند کردن یارانه‌ها و رفاه اجتماعی وزارت رفاه و تامین اجتماعی

### مقدمه

در دهه ۱۹۵۰ با مطرح شدن تفکر توسعه و ضرورت توجه به شاخص‌های رفاه اجتماعی و کاهش فقر، دخالت دولت‌ها در فعالیت‌های اقتصادی پررنگ‌تر شد. در این دوران از دولت به عنوان پیش‌ران توسعه یاد می‌شد. این نقش را اقتصاددانان کلاسیک توسعه برای دولت تعریف کرده بودند و چون این گروه از نظریه‌پردازان لازمه توسعه اقتصادی را صرفاً سرمایه‌گذاری‌های کلان فیزیکی و زیرساخت‌های اقتصادی می‌دانستند، دولت‌ها را به دخالت در این زمینه‌ها فرا می‌خواندند. ولی از دهه ۱۹۷۰، با شکل‌گیری تفکر محوریت انسان در توسعه، این آگاهی به دست آمد که برای مواجهه با مسائل زاده توسعه‌نیافتگی کشورها سرمایه فیزیکی کافی نیست و حداقل، به اندازه سرمایه فیزیکی، مسائل و سیاست‌های اجتماعی و شکل‌گیری سرمایه انسانی هم ضرورت دارند. بنابراین در این دوره سیاست‌های حمایتی اجتماعی در قالب دولت‌های رفاه، سیاست‌های یارانه‌ای و... سرلوحه برنامه‌های توسعه کشورها قرار گرفتند. آنچه در زمینه پرداخت یارانه‌ها از آن غفلت شد هدف‌گیری صحیح این سیاست‌ها بود؛ به نحوی که بیشتر کشورها یارانه‌ها را به شکل همگانی و عمومی پرداخت می‌کردند. اما در دهه ۱۹۸۰، به دنبال بحران بدهی‌ها و رکود جهانی و تقابل تجربه کشورهای شرق آسیا، امریکای لاتین، جنوب آسیا و صحرای آفریقا، تاکید راهبردهای توسعه به سمت بهبود مدیریت اقتصاد و پذیرفتن نقش بیشتر نیروهای بازار تغییر کرد که در چارچوب این رویکرد جدید اکثر کشورها برنامه یارانه‌ها را اصلاح کردند.

دلیل عمده این کشورها برای اجرای برنامه اصلاحات پرهزینه بودن یارانه عمومی به دلیل فراگیر بودن آن بود. با توجه به افزایش جمعیت و افزایش قیمت کالاها و خدمات در بازارهای جهانی، بار مالی دولت افزایشی قابل توجه یافته بود. علاوه بر این، ناکارایی نظام توزیع دولتی و اثرات منفی کنترل قیمت محصولات بر تولید کنندگان از دلایل دیگر انجام اصلاحات بود.

بررسی‌ها در کشورهای منتخب نشان می‌دهند که هر یک

از آنها، متناسب با شرایط ویژه خود، از شیوه‌ای خاص و یا ترکیبی از شیوه‌های مختلف بهره جسته‌اند. غالب کشورها خانوارهای فقیر را براساس آزمون وسع انتخاب کرده‌اند. بدین‌گونه درآمد خانوارها شاخصی برای انتخاب مستحقان بوده و این شیوه در کشورهایمانند امریکا، هندوستان، برزیل و اردن استفاده شده است.

همچنین بررسی‌ها نشان می‌دهند که دولت‌ها عموماً برنامه یارانه‌های قیمتی را بر پرداخت نقدی ترجیح داده‌اند.

چون برنامه هدفمند کردن یارانه‌ها در راس طرح تحول اقتصادی دولت قرار گرفته است، بررسی تجربه کشورهای مختلف در این زمینه می‌تواند برای سیاستگذاران راهنمایی مناسب باشد. در راستای مطالب بالا، این گزارش به شرح زیر سازماندهی شده است: ابتدا چگونگی پرداخت یارانه انرژی و نحوه اصلاح آن در کشورهای مختلف دیده شده است. در این قسمت به تجربه کشورهای پرداخته شده است که از نظر ساختار اقتصادی شباهتی نزدیک به ایران دارند. بالاخص به آن دلیل بر کشورهای منتخب بلوک شرق تاکید شده است که این کشورها، به دلیل سال‌ها وجود نظام برنامه‌ریزی متمرکز و پیروی از سیاست‌های حمایتی، شباهت‌هایی

بسیار با وضعیت ایران داشته‌اند. هدفمند کردن

یارانه در این کشورها در قالب یک بسته

سیاستی پیچیده برنامه‌ریزی شد که، نه

تنها اصلاحات اقتصادی، اصلاحات

زیربنایی درحوزه‌های سیاسی و

اجتماعی را نیز شامل می‌شد.

سپس تجربه کشورهای

مختلف در زمینه پرداخت

یارانه مواد غذایی و هدفمند

کردن آن بررسی می‌شود

که در این قسمت تجربه

کشورهای الجزایر، مصر،

تونس و یمن مطالعه شده

است.

### تجربه هدفمند کردن یارانه انرژی

حجم یارانه حامل‌های انرژی در کشور ما، در مقایسه با متغیرهایی مثل بودجه دولت و تولید ناخالص داخلی، بسیار بالاست؛ لذا در صورت هدفمند کردن یارانه‌ها و اصلاح قیمت حامل‌ها، منابعی قابل توجه آزاد خواهند شد که دولت می‌تواند آنها را صرف برنامه‌های توسعه‌ای و اجتماعی خود کند. برای اصلاح بهینه قیمت حامل‌ها یکی از روش‌های مناسب بررسی تجربه کشورها در این زمینه است.

### الف) لهستان

هدفمند کردن یارانه انرژی در لهستان بخشی از برنامه اصلاحات اقتصادی پس از فروپاشی نظام سوسیالیستی و موفق‌ترین برنامه در گروه کشورهای بلوک شرق بود. براساس بسته مذکور، پرداخت یارانه صنایع به روش شوک درمانی قطع شد. انضباط مالی دولت به شدت کنترل شد؛ رشد تورمی دستمزدها متوقف شد و نرخ بهره افزایش یافت. با حمایت صندوق بین‌المللی پول، پول ملی تضعیف شد و برنامه خصوصی کردن به همراه آزاد کردن قیمت‌ها اجرا شد. همچنین قوانین تجارت خارجی، برای تسهیل صادرات و جذب سرمایه‌گذاری خارجی، اصلاح شدند.

آثار کوتاه‌مدت اجرای این برنامه کاهش ۲۴ درصدی تولیدات صنعتی و رشد ۱۵/۷ درصدی بیکاری بود. در مقابل نرخ تورم، که در اواخر سال ۱۹۸۹ به ۲۰۰۰ درصد رسیده بود، در سال ۱۹۹۲ به ۳۵ درصد کاهش یافت.

با تقویت بخش خصوصی، به تدریج آثار اولیه رفع و این بخش به موتور محرک اقتصاد تبدیل شد و با ایجاد ۵۰۰ هزار فرصت شغلی در این بخش در سال ۱۹۹۲ نرخ بیکاری کشور کاهشی قابل توجه داشت.

براساس نتایج مطالعه‌ای درباره منافع و زیان‌های افزایش

قیمت انرژی برای خانوارهای لهستانی، مقدار رفاه

ازدست‌رفته با کَشش‌های قیمتی ارتباط داشت

و، در اثر افزایش قیمت حامل‌های انرژی،

خانوارهای پردرآمد رفاهی بیش‌تر را

از دست دادند.

### ب) بلغارستان

کشور بلغارستان، قبل از انجام اصلاحات اقتصادی، برای حمایت از خانوارهای کم‌درآمد و تولیدکنندگان از بخش انرژی به شدت حمایت می‌کرد. با شروع برنامه‌های آزاد کردن اقتصادی، برای کاهش بدهی‌های عمومی و افزایش

سرمایه‌گذاری، حمایت‌ها در این بخش کاهش یافتند و اکنون خانوارها تنها استفاده‌کنندگان منافع حاصل از یارانه‌های انرژی هستند. هزینه‌های یارانه‌های برق مصرفی خانوارها از مصرف‌کنندگان غیرخانواری و یارانه خدمات گرمایی ناحیه از بودجه دولت تامین می‌شود. برای گاز طبیعی مصرفی خانوارها نیز تنها یک قیمت برای همه خانوارها وجود دارد و یارانه آن نیز از دیگر مشتریان تامین می‌شود. اما شایان توجه است که خانوارهایی که به گاز طبیعی دسترسی دارند تعدادشان اندک است که علت آن وجود اخلال در قیمت برق و محدودیت توسعه سیستم گاز در بلغارستان است. اخیراً پیشرفت‌هایی مهم در زمینه اصلاح انرژی، از جمله تعدیل قیمت برق، روی داده‌اند. در اواسط سال ۲۰۰۲، کمیسیون تنظیم انرژی دولت جداول تعرفه برق را طوری تغییر داد که در دوره ۲۰۰۲-۲۰۰۴ قیمت برق مصرفی خانوارها معادل قیمت تمام‌شده آن باشد. بدین منظور قرار شد این کمیسیون تعرفه برق را به ترتیب ۲۰، ۱۵ و ۱۰ درصد در این سه سال افزایش دهد تا در سال ۲۰۰۴ قیمت برق مصرفی خانوارها با قیمت تمام‌شده آن برابر باشد. برای حمایت از فقرا، دولت این فرآیند اصلاح را با دو مکانیسم همراه کرد:

اول، افزایش یارانه انرژی در زمستان

دوم، ایجاد سیستم دوگانه قیمت‌گذاری که به موجب آن تعرفه یارانه‌ای برای یک سطح معین از مصرف تا سال ۲۰۰۵ ادامه یابد و تعرفه بیشتر برای سطوح بالاتر مصرف استفاده شود. فرآیند اصلاح یارانه‌های انرژی در بلغارستان بسیار موثر بوده است و از سال ۱۹۹۸ سهم یارانه‌ها از تولید ناخالص داخلی روندی کاهشی داشته و از ۲/۵ درصد به ۰/۷ درصد در سال ۲۰۰۰ رسیده است. در سال‌های ۲۰۰۱ و ۲۰۰۲ سهم یارانه‌ها از تولید ناخالص داخلی به ۰/۴ درصد کاهش یافته

است (پرمه، ۱۳۸۴: ۵۰-۵۲).

### ج) اندونزی

دولت اندونزی از اختصاص یارانه مستقیم به فرآورده‌های نفتی برای حمایت از اقشار کم درآمد و خانوارهای فقیر استفاده می‌کند؛ در نتیجه فرآورده‌های نفتی در اندونزی کمترین قیمت را در مقایسه با کشورهای آسیای جنوب شرقی دارند. این یارانه‌ها بیش از ۱۰ درصد بودجه دولت را به خود اختصاص داده و سبب زیان‌های اقتصادی، زیست‌محیطی و اجتماعی شده است. بازنگری دولت در پرداخت یارانه به فرآورده‌های نفتی باعث افزایش درآمدهای ارزی و کاهش آسیب‌های زیست‌محیطی می‌شود. در سال ۲۰۰۲ هزینه خالص اقتصادی پرداخت یارانه به نفت سفید، گازوئیل خودرو، گازوئیل صنعتی، بنزین و نفت کوره سنگین تقریباً به ۴ میلیارد دلار رسیده بود. براساس برنامه‌ریزی سال‌های ۲۰۰۰-۲۰۰۵، دولت اندونزی ۳۶ میلیارد دلار صرف یارانه‌های نفتی کرده است. ضمناً ارزش درآمدهای



ارزی ازدست‌رفته به دلیل کاهش صادرات ۱۶ میلیارد دلار بوده است.

با اصلاح سیستم یارانه‌ای می‌توان منابع مالی را به صورتی کارآمدتر برای فقرا به کار گرفت. این را هم باید در نظر داشت که حذف یارانه آلودگی هوا و محیط زیست را در اثر مصرف بیش از حد فرآورده‌های نفتی کاهش خواهد داد. دولت اندونزی به دنبال اصلاح و تکمیل قوانین و مقررات برای مصرف منطقی انرژی است. هدف اصلی این کشور در درازمدت این است که به یک صادرکننده پایدار نفت تبدیل شود. دولت با کاهش یارانه فرآورده‌های نفتی سعی دارد کسری بودجه را کاهش دهد و روند افزایشی مصرف داخلی انرژی را مهار کند. دولت نیاز به کاهش یارانه‌های نفتی را، به این شرط که به خانوارهای فقیر بیش از حد فشار وارد نشود، ضروری می‌داند. هدف از انجام این طرح پرداخت یارانه به قشر فقیر است. علاوه بر این دولت باید حداقل بخشی از هزینه یارانه‌های نفت را صرف کاهش فقر، توسعه آموزش، توسعه حمل و نقل عمومی، ارتقای خدمات بهداشتی و دیگر برنامه‌های توسعه اجتماعی کند. افزایش مستقیم درآمد ممکن است بسیار موثرتر از حمایت غیرمستقیم به کمک یارانه‌ها، از جمله یارانه‌های نفتی، باشد. پرداخت‌های مستقیم به افراد فقیر باید به طور واضح در بودجه ملی مشخص شوند و دولت و مجلس با سیاست قیمت‌گذاری دوگانه برای فرآورده‌های نفتی موافقت کنند. با اجرای این برنامه‌ها قیمت نفت سفید برای گروه‌های کم‌درآمد و بنزین و گازوئیل برای حمل و نقل عمومی افزایش نمی‌یابد. همچنین دولت یک سیستم سهمیه‌بندی را پیشنهاد کرده است که به موجب آن کوپن‌های بنزین و نفت سفید باید به افراد واجد شرایط و مالکان خودروها تخصیص یابند. داشتن کوپن این حق را به افراد می‌دهد که نفت سفید و بنزین را به قیمت یارانه‌ای بخرند(البته شاید این پیشنهاد در عمل به خوبی کاربرد نداشته باشد). هزینه‌های مدیریت این برنامه، با توجه به این که سازمان‌های زیادی را درگیر می‌کند، بسیار زیاداند و سوءاستفاده از سیستم، شامل چاپ کوپن‌های جعلی، توزیع آنها میان افراد و فروش مجدد کوپن‌ها، بدون شک می‌تواند مشکلی بزرگ و مهم را ایجاد کند(پرمه، ۱۳۸۴: ۵۰-۵۲).

## د چین

پرداخت یارانه برای بخش انرژی در چین قدمتی زیاد دارد به طوری که کنترل قیمت‌های انرژی و پرداخت بهایی ناچیزی برای آن خسارتی جبران‌ناپذیر را به این بخش وارد کرده و موجب عدم‌کارایی فراوان آن شده است. با این حال، اگرچه طی سال‌های اخیر سیستم قیمت‌گذاری حامل‌های انرژی تا حدودی متحول شده و تلاش می‌شود آثار تغییرات و دگرگونی‌های بازارهای بین‌المللی نیز در آن در نظر گرفته شوند، هنوز قیمت اغلب سوخت‌ها در چین با دستورالعمل‌ها و بخشنامه‌ها اعلام می‌شود. بنابراین چشم‌انداز آزاد کردن بخش انرژی با این فرض در نظر گرفته می‌شود که دولت به تدریج پرداخت یارانه‌ها را در این بخش و طی ده سال ۲۰۰۰-۲۰۱۰ حذف کند. به عبارت دیگر تا سال ۲۰۱۰ قیمت انواع حامل‌های انرژی تابعی از هزینه اقتصادی عرضه آن است و از شرایط بازارهای بین‌المللی انرژی در نقاط مختلف جهان پیروی

خواهد کرد.

در حالی که وضعیت انرژی چین با ذخایر و تولید بالای زغال سنگ و ذخایر محدود و تولید کم نفت و گاز شناخته می‌شود، باید اشاره کرد که وجود ذخایر و منابع کافی زغال‌سنگ لازمه حیات اقتصادی و تداوم رشد شتابان آن است زیرا استفاده از زغال‌سنگ به جای نفت و گاز از جمله مهم‌ترین اقدامات دولت چین در این زمینه است؛ اگرچه اتخاذ شیوه جدید زندگی در بخش‌های خانگی، تجاری و حمل و نقل شخصی از صفات عمده و بارز رشد شتابان مصرف انرژی در این کشور است و به عبارت دیگر چشم‌انداز افزایش درآمد سرانه مردم چین از ۲۸۳ دلار در سال ۲۰۰۰ به ۳۳۸/۱۳ دلار در سال ۲۰۰۳ از عوامل عمده افزایش تقاضای انرژی در چین به شمار می‌رود. به همین منظور دولت اهدافی جدید را برای سیاست‌های انرژی چین لحاظ کرده است:

- استفاده از انرژی‌های متنوع(نفت، گاز و هسته‌ای) و کاهش سهم زغال‌سنگ در سبد انرژی مصرفی؛  
- ایجاد اطمینان خاطر از امنیت انرژی(ذخیره کردن نفت)؛  
- افزایش کارایی انرژی با حضور سرمایه‌های خصوصی و خارجی؛  
- کنترل انتشار آلاینده‌ها؛  
- آزاد کردن بخش انرژی و قیمت‌های آن از راه یارانه‌ها تا سال ۲۰۱۰.

سیستم پرداخت یارانه، به طور سنتی در زمینه غذا و لباس، همچنان ادامه دارد. اما چین برای ورود به سازمان تجارت جهانی (WTO) در سال‌های اخیر کنترل قیمت ۱۲۸ نوع کالا(به جز کالاهای عمومی مانند انرژی، برق، مخابرات و ...) را حذف کرد(پرمه، ۱۳۸۴: ۵۲-۵۰).

## ۵ ترکیه

ترکیه در سال ۲۰۰۱ در یک بسته سیاستی کلان شامل معرفی نظام نرخ شناور ارز، کاهش کسری بودجه دولت و استقلال بانک مرکزی برنامه اصلاح بازارهای مالی، مخابرات و انرژی را با پشتیبانی همه‌جانبه صندوق بین‌المللی پول و بانک جهانی به روش خصوصی کردن نهادهای عمده دولتی اعلام کرد. برنامه خصوصی کردن بازار انرژی با آزاد کردن قیمت‌ها آغاز شد. قانون بازار برق در سال ۲۰۰۱ در این زمینه به تصویب مجلس رسید و براساس آن نهاد تهیه مقررات مربوط به بازار انرژی تاسیس شد. در سال ۲۰۰۴، شورای عالی برنامه‌ریزی استراتژی اصلاح بخش برق را تصویب کرد. قانون بازار برق ترکیه از سال ۲۰۰۱ اجرا شد و براساس آن بازار آزاد برای تولید و توزیع برق ایجاد شد. طبق این قانون، شرکت دولتی، که هر سه بخش تولید، توزیع و انتقال برق را برعهده داشت، به تفکیک حوزه‌های تولید و بازرگانی، در اختیار بخش خصوصی قرار گرفت.

در سال ۲۰۰۲ چهار مرحله برنامه رقابتی کردن بازار برق به شرح زیر اعلام شد:

- ۱- اعطای مجوز تاسیس شرکت برق و گاز طبیعی به بخش خصوصی؛
- ۲- از ۲۰۰۳، اعطای حق انتخاب شرکت تولید برق به مصرف‌کنندگان عمده؛

۳- راه‌اندازی مرکز توافقات مالی برای تسویه و تراز مبادلات؛

۴- بهره‌برداری کامل از این مرکز مالی.

در سال ۲۰۰۴، پارلمان ترکیه طرحی را به تصویب رساند که با آن هزینه‌های تولید نفت داخل کشور اصلاح و قیمت برای مصرف‌کننده آزاد شد و شرکت‌های پالایش نفت دولتی به بخش خصوصی واگذار شدند. برنامه خصوصی کردن شرکت‌های پالایش نفت از ۲۰۰۵ آغاز شده و تاکنون در حال اجراست. برای مثال ۳۱/۵ درصد از شرکت پالایش نفت ترکیه، که ۸۰ درصد نفت این کشور در آن پالایش می‌شود، در سال ۲۰۰۷ به سرمایه‌گذاران بخش خصوصی فروخته شد.

## تجربه هدفمند کردن یارانه مواد غذایی

با توجه به نقش بسیار مهم مواد غذایی در زندگی روزمره مردم کشور و پرداخت یارانه‌ای قابل توجه برای آنها، در این قسمت تجربه کشورهای منتخب بررسی می‌شود تا بتوان در سیاست‌گذاری در زمینه یارانه این کالاها از این تجربیات سود جست.

## الف) الجزایر

از سال ۱۹۷۳ تا ۱۹۹۶ یارانه‌های مصرفی عمومی مواد غذایی یکی از محورهای اصلی سیستم حمایت اجتماعی الجزایر بود. یارانه‌ها در این کشور به دو شکل آشکار(با انعکاس مستقیم در بودجه) و ضمنی(با نرخ‌های ارز ترجیحی و قیمت‌های ثابت و حاشیه‌های سود) پرداخت می‌شدند. غلات، شیر و شکر عمده‌ترین کالاهای یارانه‌ای بودند و به ترتیب ۳۵٪، ۳۸٪ و ۱۸٪ منابع یارانه‌ای را به خود اختصاص می‌دادند.

در سال ۱۹۹۱ یارانه مواد غذایی در کشور الجزایر نزدیک به ۵٪ GDP و ۱۷٪ مخارج کل دولت را تشکیل می‌داد. این هزینه‌های بالا و فزاینده بیانگر پوشش همگانی و درجه بالای یارانه هر کالا بودند به طوری که ۵۰٪ ارزش گندم و به ترتیب یک‌سوم و دوسوم ارزش آرد و نان به صورت یارانه پرداخت می‌شد. یارانه‌های وضع شده برای شیر پاستوریزه و شیرخشک نیز به ترتیب تقریباً نصف و سه‌چهارم ارزش غیریارانه‌ای آنها بود. همچنین حدود ۵۰٪ ارزش شکر دانه‌ریز و دوسوم ارزش شکر چهارگوش به صورت یارانه پرداخت می‌شد. دیگر محصولات یارانه‌ای مانند روغن آشپزی و سبزیجات خشک ۵۰٪ ارزش تولید غیریارانه‌شان و رب گوجه‌فرنگی تقریباً دوسوم ارزش خود یارانه داشتند.

از طرف دیگر هدف‌گیری یارانه‌های مواد غذایی برای فقرا بسیار ضعیف بود به طوری که در سال ۱۹۹۱ گروه‌های پایین درآمدی از گروه‌های بالای درآمدی یارانه‌ای کم‌تر دریافت کردند به ویژه دهک اول درآمدی ۶٪ کل مخارج یارانه‌های مواد غذایی را دریافت کرده‌اند در حالی که دو دهک ثروتمند ۱۶٪ دریافت کرده‌اند که تقریباً ۳ برابر بیشتر بوده است. پایین‌ترین پنجک جمعیت نیز تنها

۱۳٪ یارانه‌ها را دریافت کرده در

حالی که دو پنجک بالایی بیش از نیمی از پرداخت‌های یارانه‌ای را به خود اختصاص داده‌اند.

علی‌رغم هدف‌گیری نامناسب فقرا براساس بار مطلق، یارانه‌ها به طور نسبی موفق‌تر بوده‌اند به طوری که نسبت مخارج سرانه کالاهای یارانه‌ای به کل مخارج مصرفی برای فقیرترین دهک از ثروتمندترین دهک بیشتر بوده است که نشان می‌دهد یارانه‌ها گروه‌های هدف را با مشمول یارانه کردن سهمی بیش‌تر از مصرف آنها منتفع کرده‌اند. به طور متوسط حدود ۲۷٪ از کل مخارج دهک اول درآمدی را کالاهای یارانه‌ای تشکیل می‌داد؛ درحالی که این رقم برای دهک بالایی کمتر از ۲ درصد بود.

## ب) مصر

برنامه یارانه مواد غذایی مصر از زمان جنگ جهانی دوم شروع شد. این برنامه ابتدا بر سهمیه‌بندی سخت‌گیرانه کالاها با تضمین قابلیت دسترسی به آنها در سطح قیمت‌های پایین‌تر برای تمام مصرف‌کنندگان تأکید داشت. در سال ۱۹۴۱ یارانه‌های عمومی شامل روغن، شکر، چای و نفت سفید بودند اما به مرور فهرست کالاهای یارانه‌ای افزایش یافت و در سال ۱۹۸۰ به ۱۸ قلم کالا رسید. کالاهای یارانه‌ای ماهانه بین خانوارهایی که کارت‌های سهمیه داشتند توزیع می‌شدند و به شکلی مؤثر عموم مردم را تحت پوشش قرار می‌دادند.

علی‌رغم پوشش همگانی، هزینه برنامه یارانه در طول دهه‌های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ اندک بود. اما در طول دهه ۱۹۷۰ هزینه‌های مالی یارانه بسیار افزایش یافتند. این روند با رشد سریع جمعیت تشدید و با کاهش ارزش پول ملی وخیم‌تر شد. روند فزاینده هزینه‌های مالی یارانه تا آخر دهه ۷۰ تداوم یافت و در سال ۱۹۸۰ نسبت این هزینه‌ها به کل مخارج دولت به اوج خود رسید. از آن سال به بعد این روند آهنگی کاهشی به خود گرفته است.

با اوج‌گیری هزینه‌های مالی یارانه‌ها، بروز عدم‌تعادل‌های کلان اقتصادی و تشدید بدهی‌های خارجی در سال ۱۹۷۷، کشور مصر با حمایت صندوق بین‌المللی پول به اصلاح نظام یارانه‌ها پرداخت. این کار با افزایش یک‌باره قیمت کالاهای یارانه‌ای شروع شد. ولی علی‌رغم تدابیر اندیشیده‌شده، به علت تبعات اجتماعی، این برنامه متوقف شد. این کشور به ناچار به اصلاح تدریجی نظام یارانه در طول دهه ۱۹۸۰ به

شرح زیر روی آورد:

- ۱- تعداد کارت‌های سهمیه‌ای کاهش یافت و تنها به برخی خانوارهای کاملاً مستحق داده شدند؛
- ۲- تعداد کالاهای یارانه‌ای از ۱۸ قلم به ۴ قلم کاهش یافت؛
- ۳- از مقدار کالاهای در دسترس کاسته شد؛
- ۴- قیمت کالاهای یارانه‌ای افزایش یافت.

به منظور اعمال این سیاست‌ها، در سال ۱۹۹۲ سهم جمعیت تحت پوشش به ۸۶٪ کاهش و این روند نزولی بعدها نیز تداوم یافت. دولت برنامه‌های یارانه‌ای را با وضع یارانه بر محصولات عمده غذایی اصلاح کرد؛ به طوری که در سال ۱۹۹۵، ۶۰٪ از هزینه‌های کل برنامه به یارانه آرد گندم و برنج و ۴۰٪ مابقی به یارانه شکر و روغن اختصاص یافت. امروزه آرد گندم و برنج در قیمت‌های ثابت و برای تمام مصری‌ها، بدون محدودیت‌های مقداری، در دسترس‌اند. اما شکر و روغن مشروط به سهمیه‌های ماهانه‌اند و با کارت‌های سهمیه‌ای توزیع می‌شوند. کالاهای سهمیه‌بندی شده با کتابچه‌های سهمیه‌بندی عرضه می‌شوند و در سطح سهمیه‌های ثابت ماهانه با هزینه‌های پایین‌تر در فروشگاه‌های خاص فروخته می‌شوند.

### ج) تونس



دولت تونس در سال ۱۹۷۰ پرداخت یارانه مواد غذایی را برای حمایت از قدرت خرید مصرف‌کنندگان، به ویژه فقرا، و ثبات قیمت این کالاها شروع کرد. این کالاها شامل غلات، روغن آشپزی، شکر و شیر بودند که به شکلی نامحدود برای تمام مصرف‌کنندگان و زیر قیمت‌های بازار ارایه می‌شدند.

بازار گندم کشور تونس در انحصار واردکنندگان بود و دولت برای حمایت از تولیدکنندگان داخلی گندم، با اعمال قیمت‌های تضمینی و تضمین حاشیه سود برای آنها، به تولیدکنندگان یارانه پرداخت می‌کرد. این نوع پرداخت یارانه بار مالی سنگینی بر دوش دولت تونس گذاشته بود به طوری که در سال ۱۹۸۹ حدود ۷۲٪ از کل بودجه دولت و ۳٪ از GDP به یارانه‌های پرداختی اختصاص یافته بود. ولی علی‌رغم بار مالی بسیار سنگین این گونه یارانه‌ها، دولت در هدف‌گیری به سمت گروه‌های فقیر و کم‌درآمد ضعیف عمل کرده بود به طوری که، برحسب ارزش مطلق یارانه، مقداری اندک از یارانه‌های غذایی در کل به سمت فقرا هدف‌گیری شده بود. در سال ۱۹۹۰ فقیرترین پنجم ۱۷٪ کل یارانه‌ها را در مقایسه با ۲۰٪ یا بیش‌تر سهم دیگر گروه‌های بالای درآمدی دریافت کرده بود. مقدار بهره‌مندی پنجم بالا از یارانه شکر تقریباً دو برابر فقرا بود. این شکاف برای شیر حتی گسترده‌تر هم بود. به همین ترتیب یارانه نان نیز بیشتر گروه‌های با درآمد متوسط را تحت پوشش گرفته بود و فقرا از این یارانه به شکلی مناسب بهره نمی‌بردند. البته علی‌رغم انحراف در هدف‌گیری براساس بار مطلق (که در بالا اشاره شد)، این سیاست براساس شاخص‌های نسبی موفق‌تر بوده است. به عنوان مثال فقیرترین پنجم درآمدی حدود ۳/۲٪ کل بودجه سرانه خود را صرف گندم کرده است در

حالی که این نسبت برای پنجم ثروتمند فقط ۰/۴٪ بوده است. تفاوت برای آرد و نان نیز تقریباً مشابه است. حتی یارانه‌های شیر و شکر، که با معیارهایی مطلق به شکلی نامتناسب ثروتمندان را منتفع‌تر می‌کردند، براساس معیار نسبی به شکلی مؤثر به سمت فقرا هدف‌گیری شده بودند.

هرچند تحلیل بالا بیان می‌کند که در شرایط نسبی یارانه‌های غذایی به سمت فقرا هدف‌گیری شده‌اند، در عمل اقدامات اصلاحی متعدد نیز برای کاهش هزینه‌ها و قطع تراوشات به ثروتمندان معرفی شده‌اند. اولین تلاش‌های اصلاحی با افزایش تدریجی قیمت‌ها انجام و به مخالفت طرفداران و ناراضی‌هایی منجر شدند. این موضوع بر مرحله بعدی اصلاح تأثیر گذارد و دولت برای بهبود اثر توزیعی یارانه‌ها مجبور شد سیستم‌های خودهدف‌گیری را اتخاذ کند: یارانه بیشتر به کالاهای پست، که فقرا بیشتر مصرف می‌کنند، اختصاص یافت. به عبارت دیگر، یارانه تولیداتی که غالباً اغنیا مصرف می‌کردند حذف شد ولی به دیگر کالاها که کیفیتی پایین‌تر داشتند و فقرا مصرف می‌کردند اعطا شد. به عنوان مثال برای محصول گندم یارانه‌ها به نشاسته گندم منتقل و از خمیر پخته حذف شدند. همچنین هم‌زمان با اصلاح نظام یارانه‌ها فروش کالاهای با کیفیت بالا، که در گذشته با کنترل شدید و مقررات بازاریابی رسمی محدود شده بود، آزاد شد. یکی از موفق‌ترین تلاش‌ها در انتقال از یارانه عمومی به محصولات خودهدفمند در تونس در سال‌های ۱۹۸۵ تا ۱۹۹۳ انجام شده است. دولت تونس در این دوره برنامه یارانه‌ای اعمال کرد که هزینه آن از ۴ درصد تولید ناخالص داخلی به نصف کاهش یافت. هم‌زمان سهم بیستک پایین درآمدی ۲۶ برابر شد (نجفی، ۱۳۸۷). هرچند تجربه تونس امکان هدفمند کردن یارانه را با انتخاب محصولات نشان می‌دهد، در عین حال پاره‌ای از محدودیت‌های برنامه خودهدفمندی را نیز آشکار می‌کند: نخست، هرچند برخی محصولات به‌خوبی هدفمند شد، مجموعه یارانه‌ها این گونه نبود. اگر محصولات یارانه‌ای شامل چهار محصولی می‌شد که بیشتر فقرا مصرف می‌کردند، سهم دو دهک پایین درآمد می‌توانست ۲۵ درصد افزایش یابد. دوم، حتی بهترین کالاهای خودهدفمند بین تا منافع را عاید ۴۰ درصد فقیرترین جمعیت می‌کند (نجفی، ۱۳۸۷)، در حالی که موفق‌ترین برنامه انتقالی از راه آزمون وسع می‌تواند ۸۰ درصد منافع را عاید ۴۰ درصد فقیرترین جمعیت کند (نجفی، ۱۳۸۷). سوم، چون کالاهای خودهدفمند تنها بخشی کوچک از بودجه خانوارهای فقیر را تشکیل می‌دهند، انتقال درآمدی محدودی را میسر می‌کنند.

### د) یمن



برنامه یارانه مواد غذایی در یمن شامل یارانه گندم و آرد گندم بوده که ابتدا از راه واردات کنترل‌شده دولتی و شبکه‌های خرده‌فروشی و توزیع اجرا شد. مقادیر و قیمت‌ها از راه ثابت نگه داشتن قیمت‌ها و نرخ‌های بالای ارزش رسمی در طول زنجیره واردات-بازاریابی تنظیم می‌شدند. این نوع طرح جامع یارانه عنصر اصلی برنامه چتر

ایمنی اجتماعی در یمن بود.

وزارت عرضه و تجارت واردات آرد و گندم را تصویب و بر آن نظارت و کل مقادیر واردات را برای تأمین نیازهای مصرفی یمنی‌ها تعیین می‌کند. نرخ ارز برای واردات آرد و گندم فوق‌العاده بالاست و دولت یارانه‌های مستقیم و قابل‌توجه به واردکنندگان پرداخت می‌کند. به عنوان مثال در سال ۱۹۹۴ نرخ ارز وارداتی گندم ۱۲ ریال/دلار تعیین شده بود در حالی که نرخ ارز در بازار ۱۸ ریال/دلار بود.

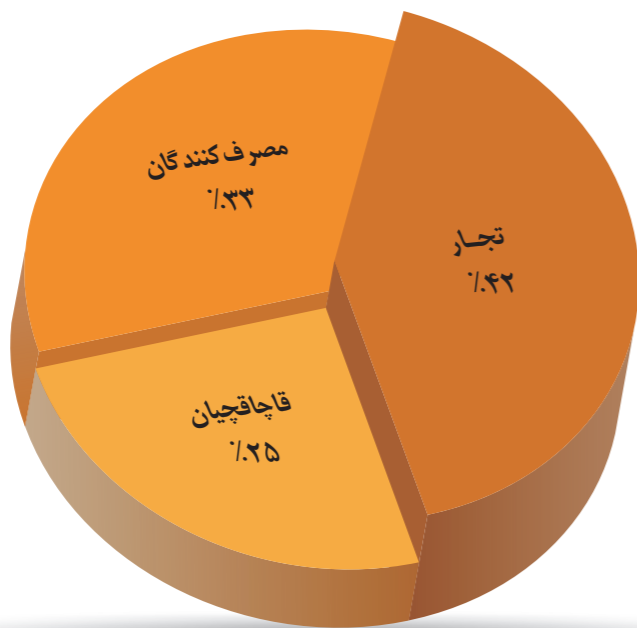
برنامه یارانه گندم بسیار هزینه‌بر است و در سال‌های ۱۹۹۲ و ۱۹۹۵ به ترتیب، ۳/۷٪ و ۵/۲٪ و ۹/۱٪ و ۱۷/۵٪ بودجه دولت را به خود اختصاص داده است. در سال ۱۹۹۶ تقریباً ۶۰٪ عواید خارجی حاصل از درآمدهای نفتی صرف واردات گندم شده است؛ این نشان می‌دهد که هزینه برنامه یارانه گندم به دلیل عوامل زیر بسیار بالاست: ۱) پوشش عمومی در سطح مقادیر نامحدود؛ ۲) رشد سریع مصرف گندم که از رشد جمعیت پیشی گرفته است؛ ۳) مقدار بالای یارانه که در سال ۱۹۹۴ حدود ۸۵٪ ارزش محصول بوده است؛ ۴) تراوش حاصل از خروج گندم از کشور به دلیل قاچاق (مثلاً در سال ۱۹۹۴ قیمت گندم در کشورهای واردکننده، مثل عربستان، بیش از سه برابر قیمت بین‌المللی و بیشتر از ده برابر قیمت‌های یارانه‌ای یمنی‌ها بود که همین قاچاق گندم از یمن به این کشور را تشدید می‌کرد)؛ ۵) کانال‌های توزیعی بسیار قاعده‌مند و متمرکز که فرصت‌هایی بسیار برای رانت‌طلبی و فریب‌کاری فراهم می‌آورند. و ۶) ناکارایی‌های بنادر و پرداخت به عرضه‌کنندگان خارجی که به افزایش ریسک به قیمت‌های بین‌المللی گندم منجر می‌شد. بنابراین علی‌رغم هدف دولت برای فراهم کردن امنیت درآمدی فقرا، طرح یارانه گندم و آرد در هدف‌گیری فقرا شکست خورد. براساس برآوردهای بانک جهانی،

در سال ۱۹۹۶ تنها یک سوم یارانه گندم واقعاً به مصرف‌کنندگان واقعی رسیده است (شکل ۱).

### ذی‌نفعان یارانه گندم (۱۹۹۶)

اختلاف گسترده قیمت گندم در کشورهای مجاور انگیزه قاچاق را فراهم کرده بود؛ علاوه بر این فرآیند چندمرحله‌ای و پیچیده توزیع تابع مقررات قیمتی بود و فرصت‌هایی چندگانه را برای تجار، برای کسب منافع از عرضه‌های انحرافی گندم، ایجاد کرده بود. به دلیل پوشش عمومی، مصرف بیش‌تر گروه‌های بالای درآمدی (قاچاقچیان و تجار)، بار یارانه‌ای را در شرایط مطلق به نفع ثروتمندان تغییر داده بود. در واقع هزینه‌های گندم و آرد به شکلی یکنواخت با درآمد افزایش یافته است طوری که دو دهک اول تنها ۶/۴٪ از کل مخارج خانوار را بر گندم و آرد دارند در حالی که این رقم برای دهک دهم معادل ۳۰/۷٪ است. همانند بار مطلق هزینه‌های یارانه‌های گندم، براساس بار نسبی نیز گروه‌های با درآمد پایین‌تر از این یارانه‌ها کمتر منتفع شده‌اند به نحوی که ۳۰٪ پایین‌تر جامعه حدود ۲/۵٪ بودجه مصرفی خود را صرف خرید گندم کرده‌اند در حالی که این نسبت برای ۳۰٪ بالای جامعه ۲/۹٪ است؛ یعنی هدف‌گیری براساس بار نسبی نیز مناسب نیست.

برای رفع نارسایی موجود در نظام یارانه‌ها، دولت‌های یمن اقداماتی متعدد را انجام داده‌اند. اولین اقدام در اواسط سال ۱۹۹۶ انجام و نرخ ارز ترجیحی جایگزین یارانه‌های ارزی کشور برای واردات شد. همچنین قرار شد تا پایان سال ۲۰۰۱ کل یارانه‌ها به صورت تدریجی حذف شوند؛ یعنی برای اصلاح نظام پرداخت یارانه‌ها یک بازه زمانی ۵ ساله در نظر گرفته شد.



شکل (۱)

دولت‌ها در کشورهای در حال توسعه معمولاً به کنترل قیمت‌ها متوسل می‌شوند و این کار را حداقل برای حمایت از شهروندان بی‌بضاعت خود انجام می‌دهند. این کشورها به روش‌هایی گوناگون در بازارها دخالت می‌کنند. به عنوان مثال، در کشورهای واردکننده نفت برخی از دولت‌ها به کنترل مستقیم مقدار، نحوه توزیع و قیمت انرژی می‌پردازند. برخی دیگر از کشورها اجازه می‌دهند که بخش خصوصی، به صورت آزاد، فرآورده‌های نفتی را وارد و توزیع کنند ولی برای این محصولات سقف قیمت تعیین می‌کنند و دولت زیان حاصل از این تعیین قیمت را برای بخش خصوصی جبران می‌کند. در کشورهای صادرکننده نفت، دولت‌ها اغلب قیمت‌های داخلی را پایین‌تر از سطح قیمت جهانی تنظیم می‌کنند و یک هزینه فرصت به عرضه‌کنندگان این فرآورده‌ها تحمیل می‌کنند. از طرف دیگر قیمت‌های یارانه‌ای سوخت، با این که موجب محبوبیت سیاسی دولت‌ها می‌شوند، تبعاتی مهم نیز در بر دارند. برای دولت‌ها یارانه ممکن است باعث افزایش مخارج مستقیم دولتی، نسبت به استفاده از آن در بخش تولید، شود که به کاهش درآمدهای حاصل از تولید داخلی می‌انجامد. همچنین

در بخش خانوارها قیمت‌های پایین سوخت باعث ناکارایی در مصرف سوخت می‌شوند. بنابراین برای محافظت از فقرا در مقابل قیمت‌های فزاینده محصولات نفتی، اعطای یارانه‌های همگانی انرژی معقول و به‌صرفه نیست زیرا این‌گونه یارانه‌ها به ناچار دچار نشت اساسی منافع به سمت اغنیای جامعه می‌شوند. بنابراین هدف‌گیری یارانه‌ها و اصلاح قیمت حامل‌های انرژی و دیگر کالاهای یارانه‌ای ضروری است؛ البته این ضرورت زمانی قابل‌اجرا خواهد بود که برای حمایت از اقشار آسیب‌پذیر اصلاح قیمت‌ها با برنامه‌های حمایت‌های اجتماعی همراه شود. همچنین تجربه کشورها نشان داد که حذف یارانه‌ها به صورت دفعی و عمومی آثاری زیان‌بار به جای می‌گذارد؛ لذا باید این کار به شکلی تدریجی و مرحله‌ای انجام شود. همچنین بررسی تجربه کشورها نشان داد که هر یک از این کشورها، متناسب با شرایط خاص خود، از روشی خاص و یا ترکیبی از شیوه‌های مختلف برای هدفمند کردن یارانه‌ها استفاده کرده‌اند؛ بنابراین سیاست‌گذاران باید، متناسب با شرایط خاص کشور و تطبیق آن با کشورهای مطالعه‌شده، روشی مناسب را برای هدفمند کردن یارانه‌ها برگزینند.

## سیاست‌ها و خط‌مشی‌های ارائه یارانه شهری در وکنیا

■ ترجمه: شهروز فرزین پاک

### مقدمه

شهر وکنیا، با جمعیتی در حدود ۱۰۰۰۰ نفر، در غرب شهر مینیاپولیس در ایالت میناسوتای ایالات متحده قرار دارد. ۴۰ درصد از خانوارهای این شهر کودکان و نوجوانان زیر ۱۸ سال دارند که حدود ۳۰ درصد از کل جمعیت شهر را در بر می‌گیرد که شهر را جوان و نیازمند پیشرفت کرده است. سیاست‌هایی که از اواخر سال ۲۰۰۵ اجرا شده‌اند در بردارنده رویه‌های مربوط به استفاده از یارانه شهری هستند که در شورای شهر وکنیا تهیه و تصویب شده‌اند. گرچه تأکید این قوانین بر پیروی از اصول کلی ایالتی است، با توجه به شرایط خاص شهر و نیاز آن به توسعه، این قوانین برای تسهیل و البته ضابطه‌مند کردن اهدای یارانه‌ها به شکلی اختصاصی برای این شهر تنظیم شده‌اند.

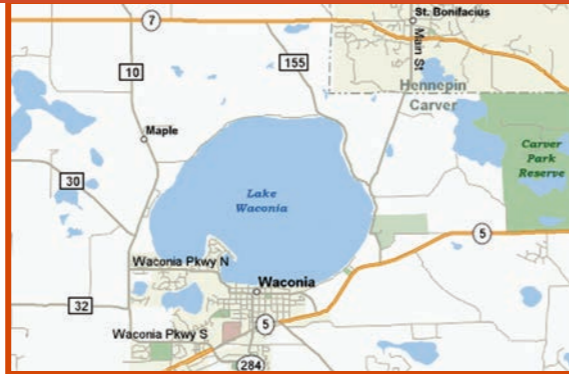
دلیل مسئولان تمایل دارند کم‌ترین مقدار یارانه شهری یا دیگر مشوق‌ها را، به اندازه‌ای که شرایط شهر اقتضا می‌کند و در کوتاه‌ترین زمان ممکن پیش‌برد پروژه، پرداخت کنند. پروژه‌ها برای دریافت یارانه تک‌تک و با در نظر گرفتن سیاست‌های تبیین‌شده، معیارهای هر پروژه و تقاضای موجود برای خدمات شهری مرتبط با مزایای بالقوه پروژه پیشنهادی بررسی و رد یا تأیید می‌شوند. منطبق بودن با خط‌مشی‌های سیاستی و بقیه معیارها لزوماً تضمینی برای احراز شرایط دریافت یارانه شهری نیست؛ علاوه بر این تأیید یا رد یک پروژه موجب پیش‌دوری در قبول یا رد پروژه دیگر نمی‌شود.

هر زمان ممکن باشد، مسئولان شهر علاقه دارند استفاده از یارانه‌های شهری را در دیگر حوزه‌های مالیاتی قابل‌اعمال نیز به کار گیرند.

### ۲. اهداف یارانه‌های شهری

به عنوان یک سیاست، شهر وکنیا از یارانه‌های شهری برای کمک به پروژه‌های توسعه‌دهنده خصوصی برای دست یافتن به یک یا چند هدف زیر استفاده می‌کند:

- حفظ مشاغل محلی و یا افزایش تعداد و تنوع مشاغلی که استخدام پایدار و یا حقوق و مزایای جذاب ارائه می‌کنند؛
- گسترش و تنوع بخشیدن به مبانی اقتصادی شهر وکنیا؛
- تشویق توسعه خصوصی غیریارانه‌ای بیشتر در این ناحیه با توسعه محصولات جانبی<sup>۲</sup>، چه مستقیم و چه غیرمستقیم؛



### ۱. هدف از تنظیم این خط‌مشی

هدف این سیاست بنا نهادن خط‌مشی‌ها و ضوابطی درباره استفاده از یارانه شهری مانند مالیات سود سرمایه (TIF)،<sup>۱</sup> معافیت مالیاتی و دیگر یارانه‌های تجاری برای پروژه‌های خصوصی توسعه در شهر وکنیاست و باید در راستای نیازها و محدودیت‌های تعیین‌شده در قوانین مینسوتا باشد.

این خط‌مشی‌ها باید در پردازش و بازبینی درخواست‌ها برای دریافت کمک‌های یارانه‌ای شهری استفاده شوند. هدف بنیادی یارانه‌های شهری تشویق توسعه مطلوب یا توسعه‌ای دوباره است که بدون کمک یارانه‌های شهری محقق نخواهند شد.

یکی از مهم‌ترین مسائل، حمایت از منافع مالی شهر وکنیاست. به همین

### منابع

(الف) منابع فارسی:

۱. پرمه، زورار. امکان‌سنجی شناسایی خانوارهای نیازمند از خانوارهای بی‌نیاز در ایران در راستای هدفمند نمودن یارانه‌ها، موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، ۱۳۸۴.
۲. حسینی، سیدشمس‌الدین و امین مالکی. «روش پرداخت یارانه و معیارهای انتخاب آن، بررسی تجربه کشورهای منتخب و ایران»، بررسی‌های بازرگانی، شماره ۱۳، ۱۳۸۴.
۳. نجفی، بهاء‌الدین. درس‌هایی از تجربیات جهانی برای اصلاح یارانه غذا در ایران، دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام، گزارش علمی، کد ۰۱-۸۷۲۱-۸۳۸۷.
۴. معاونت اقتصادی بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران. بررسی آثار اقتصادی هدفمند کردن یارانه حامل‌های انرژی، گزارش اول، ویرایش پنجم، ۱۳۸۶.

(ب) منبع انگلیسی:

World Bank. Consumer Food Subsidy Programs in the MENA Region, Report No. 19561-MNA, 1999



یکی از اهداف یارانه های شهری در وکینا حفظ مشاغل محلی و افزایش تعداد و تنوع مشاغلی که استخدام پایدار و حقوق و مزایای جذاب ارائه می کنند است.

- توسعه سایت‌هایی که بدون کمک یارانه شهری توسعه نمی‌یابند؛  
- زنگارزدایی و یا تشویق توسعه مناطق تجاری و صنعتی که موجب کیفیت بهتر توسعه یا توسعه مجدد و سرمایه‌گذاری خصوصی شود؛  
- متعادل کردن هزینه‌های افزایش یافته توسعه دارایی‌های مشخص در مواقعی که ویژگی‌های فیزیکی منحصر به فرد یک سایت ممکن است مانع سرمایه‌گذاری خصوصی شوند؛  
- به وجود آوردن فرصت‌هایی برای ساخت‌وساز، بهره‌برداری و نگهداری از خانه‌های ارزان قیمت.

### ۳. سیاست‌های کلی استفاده از یارانه شهری

- شهر کمک‌های یارانه‌ای شهری، اگر مالیات سود سرمایه و یا معافیت مالیاتی باشند، به روش « همان طور که می‌روی بپرداز» (Pay-as-you-go) را در اختیار توسعه‌دهندگان قرار می‌دهد. تمام مالیات‌ها، ارزیابی‌ها و دیگر هزینه‌های دولتی مربوط به یک دارایی باید قبل از پرداخت یارانه به توسعه‌دهنده اعمال شوند؛  
- توسعه‌دهنده‌ای که متقاضی دریافت کمک‌های یارانه‌ای شهری است باید برای جلب نظر مساعد شهر اثبات کند که در پروژه سرمایه‌گذاری نقدی لازم را انجام داده است؛  
- در شرایطی که ارزیابی که شهر تعیین کرده قیمت زمین و یا دارایی را بالاتر از قیمت منصفانه بازار برآورد کند، یارانه شهری تخصیص نمی‌یابد؛  
- توسعه‌دهنده باید بتواند وجود تقاضا را در بازار برای پروژه پیشنهادی به شهر یا در صورت نیاز به مراجع ذی‌صلاح نشان دهد؛  
- اگر اعطای یارانه موجب پدید آمدن مزیت مالی رقابتی قابل توجه و



غیرمنصفانه برای یک پروژه نسبت به پروژه‌های مشابه ود، یارانه شهری استفاده نخواهد شد؛  
- یارانه شهری برای پروژه‌هایی که تقاضای مضاعف برای زیرساخت‌ها و خدمات شهری ایجاد می‌کنند اعطا نخواهد شد؛  
- اگر شهر درخواست کند، توسعه‌دهنده باید ضمانت‌نامه‌های مالی کافی برای ضمانت تکمیل پروژه، شامل قراردادهای ارزیابی، اعتبارات اسنادی، ضمانت‌های نقدی و ضمانت‌های شخصی، ارائه کند؛  
- هر توسعه‌دهنده باید بتواند برای جلب نظر مساعد شهر توانایی‌های را خود در زمینه ساخت، اجرا و نگهداری از پروژه پیشنهادی، با توجه به تجربیات قبلی، حسن شهرت عمومی و سوابق اعتباری، اثبات کند؛  
- اگر شهردار یا مشاورانش درخواست کنند، توسعه‌دهنده باید اطلاعات کافی درباره بازار، مسائل مالی، محیطی یا دیگر اطلاعات مربوط به عملیات پروژه را ارائه کند؛  
- پروژه‌هایی که تاییدیه یارانه شهری را از دیگر مراجع ذی‌صلاح مالیاتی دریافت کنند شانس بیشتری برای پذیرفته شدن دارند.

### ۴. خط‌مشی‌های یارانه شهری

- اگر تخمین زده شود که نتیجه پروژه افزایش قابل توجه در پایه مالیات و پیشرفت قابل ملاحظه کیفیت استخدام است، یارانه‌های شهری ممکن است برای خرده‌فروشی‌ها و یا تجارت‌های خدماتی نیز استفاده شوند؛  
- پروژه باید بر مبنای منطقه‌بندی شهری و طرح جامع شهر باشد؛  
- پروژه باید موجب حفظ مشاغل فعلی شود که در صورت عدم توسعه پیشنهادی از دست می‌روند یا به افزایش و تنوع در مشاغل محلی بیانجامد. شهر دست‌مزد و اهداف یک شغل را جزء به جزء، با در نظر گرفتن

ماهیت توسعه‌ای، هدف یارانه، شرایط اقتصادی محلی و نکاتی مشابه تعیین می‌کند؛  
- یارانه‌های شهری برای پروژه‌های احتکاری که مالک در آن حضور ندارد و پیش‌قرارداد و یا پیش‌قرارداد لیزینگ برای کمتر از ۸۰ درصد ظرفیت لیزینگ موجود دارند استفاده نخواهد شد؛  
- یارانه شهری برای پروژه‌های تجاری/صنعتی که سابقه عدم رعایت قوانین و مقررات زیست‌محیطی دارند استفاده نخواهد شد؛  
- توسعه‌دهنده باید مسئولیت تمام هزینه‌های احتمالی به وجودآمده برای شهر را بپذیرد.

### ۵. خط‌مشی‌ها برای یارانه‌های شهری مرتبط با مسکن

- یارانه شهری ممکن است برای کمک به شهر، در انجام تعهداتش در قبال ابتکارات شورای ایجاد جوامع مناسب سکونت<sup>۱</sup> برای ساخت واحدهای مسکونی جدید و پاسخگویی به نیازهای بلندمدت استفاده شود؛  
- پروژه‌ها باید واجد شرایط توسعه اعتبار مالیاتی که آژانس سرمایه‌گذاری مسکن مینسوتا<sup>۲</sup> وضع کرده باشند؛  
- تغییر مالکیت پروژه باید [تنها] با موافقت کتبی قبلی شهر برای محدوده منطقه انجام شود؛  
- یارانه شهری می‌تواند تنها اهرمی برای اعتبارات مالیاتی آژانس سرمایه‌گذاری

### ع. قرارداد اعطای یارانه و گزارش‌های لازم

با توسعه‌دهندگان حقیقی و حقوقی که از شهر کمک‌های یارانه‌ای شهری دریافت می‌کنند باید قراردادهایی مرتبط منعقد کرد که در آنها دلیل دریافت یارانه، هدف عمومی که یارانه تأمین خواهد کرد و اهدافی مشخص که باید محقق شوند مشخص شوند. تمام قراردادها و گزارش‌ها- چه از طرف ایالت مینسوتا و چه از طرف شهر درخواست شده باشند- باید در زمان مقرر آماده و تحویل داده شوند.  
عدم‌اجابت هر کدام از این الزامات می‌تواند موجب لغو یارانه درخواستی و همچنین جریمه، درخواست بازپرداخت و یا فاقد شرایط تشخیص دادن شخص حقیقی یا حقوقی برای دریافت وام یا منتفع شدن از منابع عمومی برای سال‌های متمادی شود.

### ۷. مراحل و روند درخواست یارانه

- یارانه شهری باید از طریق فرم‌هایی که مدیریت مالی و توسعه تجارت و کتیا<sup>۳</sup> تهیه کرده درخواست شود. برای پوشش دادن هزینه‌های اولیه حقوقی، اداری و برنامه‌ریزی باید، به همراه درخواست، کارمزد غیرقابل‌استرداد ۵۰۰۰ دلاری یا ۲ درصد مبلغ یارانه درخواست‌شده- هر کدام که کمتر باشد- پرداخت شود. درخواست باید، پس از بازبینی در بخش مدیریت مالی و توسعه تجارت، برای اقدامات بعدی به شورای



مسکن مینسوتا و یا کمک‌های مشابه باشد؛  
- حداقل مشارکت سی درصدی مالک در سرمایه پروژه الزامی است؛  
- پرداخت هزینه‌های غیرقابل‌استرداد برای تشکیل پرونده الزامی است؛  
- اندوخته لازم برای بهبود سرمایه بلندمدت ۳۰۰ دلار برای هر واحد در هر سال است؛  
- هر توسعه‌دهنده باید تجربه قبلی مناسب در توسعه و بهره‌برداری از مسکن ارزان داشته باشد؛  
- حداکثر دوره ۱۰ تا ۱۵ سال، بسته به شرایط اجاره، است (هر چه اجاره پایین‌تر باشد، طول دوره طولانی‌تر خواهد بود)؛  
- توسعه‌دهنده باید مسئولیت تمام هزینه‌های واردآمده احتمالی به شهر را بپذیرد.

### منابع

<http://www.waconia.org>  
<http://www.wikipedia.org>

### پانوشتها:

۱. Waconia
۲. Tax Increment Financing, or TIF, is a public financing method which has been used for redevelopment and community improvement projects in many countries including the United States for more than ۵۰ years. With federal and state sources for redevelopment generally less available, TIF has become an often-used financing mechanism for municipalities. Similar or related approaches are used elsewhere in the world. See for example, Value capture.
۳. Spin off
۴. اصلی که براساس آن مالیات دریافتی برای سیستم تامین اجتماعی در هر سال به بازنشتگان در همان سال پرداخت می‌شود بنابراین دولت وجوهی را از این بابت جمع‌آوری نمی‌کند.
۵. Met Council Livable Communities
۶. Minnesota Housing Finance Agency - MHFA
۷. Waconia Business Development & Finance Director

مترجم: تائیس کالستان

## فرصت‌های تفریح مثبت برای نوجوانان لونبرگ

در منطقه لونبرگ<sup>۱</sup> استان نوآسکوشیای<sup>۲</sup> کانادا، شهرداری با حمایت گروهی از تجار و افراد خیر، برای حمایت از کودکان و نوجوانان خانواده‌های کم‌درآمد این شهر، برنامه‌ای را با عنوان «فرصت‌های تفریح مثبت برای نوجوانان»<sup>۳</sup> تعریف کرده است.

مطابق این برنامه، به کودکان و نوجوانانی که به دلیل کمبودهای مالی نمی‌توانند در فعالیت‌های ورزشی، تفریحی و فرهنگی شرکت کنند، کمک‌های مالی اهدا می‌شود. تمام کودکان و نوجوانان تا سن ۱۸ سال که در محدوده این شهرداری زندگی می‌کنند و این شرایط را دارند مشمول این طرح هستند.

مسئولان هدف از اجرای این طرح را افزایش اعتماد به نفس، ارتقای شرایط فیزیکی، بهبود وضعیت سلامت، ایجاد عزت نفس، تقویت روابط اجتماعی و ایجاد فرصتی برای انجام کارهای گروهی و آن را نوعی سرمایه‌گذاری بلندمدت می‌دانند.

در هر زمان از سال درخواست این کمک‌ها ممکن است و برای انجام این کار ثبت‌نام در یک گروه

اجتماعی محلی سازمان‌یافته، تکمیل فرم مرتبط و درخواست برای شرکت در برنامه موردنظر، سه هفته پیش از برگزاری آن، الزامی است. شرایط درخواست‌کننده بر مبنای اظهارات فردی که نامش به عنوان معرف در فرم آمده است سنجی می‌شود. این فرد حقوقی می‌تواند موسسه ارائه خدمات اجتماعی باشد که فرد در آن عضویت دارد. کمک‌های مالی هزینه‌های ثبت‌نام و تجهیزات و وسایل لازم را برای شرکت در فعالیت درخواستی پوشش می‌دهد.

منبع:

<http://www.modl.ca>

پانوشها:

۱. Lunenburg
۲. Nova Scotia
۳. Positive Recreation Opportunities for Kids

## فستیوال والنسیا در فیلیپین

در دسامبر ۲۰۱۰، در جنرال تریاس<sup>۱</sup>، یکی از مناطق شهری استان کاویته<sup>۲</sup> در فیلیپین، نخستین فستیوال یکشنبه والنسیا<sup>۳</sup> در میدان اصلی شهر برگزار شد.

این فستیوال، که زمان آن با دویست و شصت و دومین سالگرد تأسیس شهر مقارن بود، در طول یک هفته و با حضور مسئولانی مانند فرماندار و شهردار و با نمایش آشپزی در این بخش از شهر برگزار شد. فرماندار شهر، به عنوان مهمان افتخاری این جشن، در سخنرانی نمادین خود از والنسیا، به عنوان غذای شاخص این شهر، حمایت کرد.

هدف شهردار و گروه نمایش وی از برگزاری این فستیوال ارتقای آگاهی فرهنگی و نیز جذب گردشگر و سرمایه‌گذار عنوان شد؛ ضمن آن که این برنامه از طرح «یک شهر، یک محصول»<sup>۴</sup> دولت مانیل نیز حمایت

منابع:

۱. [http://findarticles.com/p/news-articles/manila-bulletin/mi\\_7968/is\\_2010\\_Dec\\_11/cavite-town-launches-valencia-festival/ai\\_n56471535/](http://findarticles.com/p/news-articles/manila-bulletin/mi_7968/is_2010_Dec_11/cavite-town-launches-valencia-festival/ai_n56471535/)
۲. <http://www.dti.gov.ph/dti/index.php?p=172>

پانوشها:

۱. General Trias
۲. Cavite
۳. Valencia Festival Sunday
۴. One Town, One Product



مترجم: شهروزاد فرزین پاک

## طرح زنده کردن دوباره مرکز شهر تونس، برنده ۲۰۱۰ جایزه آقاخان

جایزه بین‌المللی سال ۲۰۱۰ آقاخان، از میان ۱۹ پروژه فهرست نهایی، به طرح احیا و زنده کردن دوباره مرکز شهر تونس اختصاص یافت.

در سال ۲۰۱۰ در مجموع ۴۰۱ پروژه برای دریافت این جایزه معرفی و ارائه شدند. طبق اعلام هیئت داوران، مبنای انتخاب پرداختن طرح به موضوع هویت و کثرت و ارتباط آن با دنیای امروز است که به شکلی فزاینده در حال جهانی شدن است. آنها تأکید داشتند که دیدگاه‌های بلندنظرانه و کثرت‌گرا و نقش انتقالی آنها در بهبود کیفیت محیط ساخته‌شده اهمیت دارد.

پنج طرحی که با این نگرش در پایان انتخاب شدند عبارت بودند از طرح‌هایی در کشورهای عربستان سعودی، تونس، اسپانیا، ترکیه و چین که از ساخت یک کارخانه تا زنده کردن دوباره یک بافت را در بر می‌گرفتند.

طرح زنده کردن دوباره مرکز شهر تونس را موسسه سوگارد، به سفارش شهرداری تونس، در محدوده‌ای از شهر اجرا کرده که در قرن‌های نوزدهم و بیستم ساخته شده و به لحاظ فرهنگی اهمیت فراوان دارد. معمولاً در شهرهای شمال آفریقا، این میراث در کنار شهر قدیم قرار گرفته و از احیای آنها عمدتاً غفلت شده است. در عین حال شهر جدید تونس با شبکه‌ای شطرنجی خود را از الگوی قدیمی شهر جدا کرده و ویژگی‌ای متفاوت به شهر بخشیده است.

در این طرح فضاهای عمومی در برخی خیابان‌های اصلی دوباره ساختار بندی و به پیاده‌راه تبدیل شده‌اند. همچنین برخی از یادمان‌های مهم مانند تئاتر شهر تونس، دادگاه قدیمی شهر و قصر سینمای آن مرمت و فعال شده‌اند.

برای تداوم شرایط مطلوب ایجادشده، موسسه طراح به بخش‌های خصوصی و دولتی مشتاقی به انجام فعالیت‌ها و پروژه‌های حفظ و نگهداری مشاوره لازم را می‌دهد تا، ضمن تضمین کیفیت مطلوب محیطی، اهداف مدنظر کلیه افراد درگیر نیز تأمین شوند.

منبع:

<http://www.akdn.org>

پانوش:

۱. Sauvegarde





در روزهای هفدهم تا نوزدهم ژانویه سال ۲۰۱۰، همایش بین‌المللی طرحی برای تنوع زیستی جهانی برای سال‌های ۲۰۱۱-۲۰۲۰ در مون پلیه فرانسه برگزار شد.

پاریس و مون پلیه، به عنوان تنها شهرهای فرانسه که در اکتبر گذشته برای مشارکت در کنوانسیون بین‌المللی تنوع زیستی در ناگویا ژاپن دعوت شده بودند، ژانویه امسال را به برگزاری همایشی برای ارائه طرحی برای حفظ تنوع زیستی در ده ساله دوم هزاره سوم در شهر مون پلیه اعلام کردند.

در این همایش که در چارچوب کنوانسیون تنوع زیستی و با حضور نمایندگانی از ۱۹۳ کشور عضو برگزار شد، ضمن تأکید بر فعالیت‌های انجام شده و مهارت‌های شهر مون پلیه در این خصوص، دیگر کشورها نیز پروژه‌های خود را برای کاهش و محدود کردن آسیب‌رسانی به تنوع زیستی ارائه کردند.

شهر مون پلیه یکی از شهرهای پیش‌تاز برای اجرای برنامه‌های مرتبط در «سال بین‌المللی تنوع زیستی» (سال ۲۰۱۰) است و در طراحی و برنامه‌ریزی امور مرتبط با دیدگاه‌های طرفدار محیط سبز بسیار فعال است.

منبع:

<http://www.montpellier.fr>

پانوش:

۱. Nagoya



## شهرداری هالتون و یارانه برای پیش‌گیری از آلودگی کف ساختمان‌ها

مترجم: شهرزاد فرزین پاک

شهرداری شهر هالتون کانادا یارانه‌ای حداکثر ۲۷۲۵ دلاری را برای کمک به ساکنانی در نظر گرفته است که آلودگی کف ساختمان‌های خود را، به دلیل پر بودن بیش از حد سیستم فاضلاب بهداشتی شهری، تجربه کرده‌اند و یا به دلیل احتمال چنین رخدادی خواستار اصلاح اتصالات دفع آب باران خود هستند. در این برنامه یارانه به طور مشخص به انجام این کارها تعلق می‌گیرد: - رفع مشکل عدم اتصال مناسب زهکش‌های قطره‌ای؛ خرید و نصب



سیستمی جدید برای هدایت مستقیم آب باران از زهکش‌ها به محلی دورتر از خانه؛ - تغییر جهت ناودانی‌ها و درپوش گذاشتن برای لوله‌های موجود که به زهکش‌های کنار خانه منتهی می‌شوند

- خرید و نصب شیرهای با اندازه مناسب برای جلوگیری از جریان یافتن پساب به ساختمان.

در کلیه حالات، سهم شهرداری و سقف پرداخت یارانه به دقت مشخص شده است. متقاضیان می‌توانند طی تماس با شماره تلفن‌هایی که شهرداری اعلام کرده برای بازدید منازل خود از نمایندگان شهرداری وقت بگیرند. پس از انجام بررسی‌های اولیه، ماموران هزینه‌های قابل پرداخت را ارزیابی می‌کنند و از متقاضی خواسته می‌شود، پس از مطالعه شرایط پرداخت هزینه‌ها و در صورت پذیرش این شرایط، فرم درخواست را تکمیل کند. پس از گرفتن مجوز از کارفرما و انجام اصلاحات لازم، شهرداری محلی، برای اطمینان از انجام صحیح کار، بازدید نهایی را انجام می‌دهد و پایان کار را اعلام می‌کند.

منبع:

[www.halton.ca](http://www.halton.ca)

## بررسی ابعاد و پیامدهای اجرایی هدفمند کردن یارانه‌ها



■ نویسنده: مهدی احمدی

منبع: ماهنامه هدایت - شماره ۹۸

در تمام کشورهای جهان، صرف‌نظر از حیطه‌های حاکمیتی و تصدی‌گری، دولت‌ها برای تعیین جهت‌گیری‌های اقتصادی، اجتماعی یا فرهنگی جامعه ناچار به مداخله در برخی امور و اتخاذ سیاست‌های خاص و استفاده از ابزارهای مناسب‌اند. این مداخله گاهی در راستای پیشبرد سیاست‌های اقتصادی مانند تولید و مصرف محصولات داخلی یا صادرات و گاهی در حوزه سیاست‌های اجتماعی، معمولاً با هدف رفاه عمومی، به طور اعم، و حمایت از گروه‌های آسیب‌پذیر، به طور اخص، انجام می‌شود. از این رو دولت‌ها برای دستیابی به این اهداف، علاوه بر پرداختن به امور تأمین اجتماعی، از رویکردهای رفاه اجتماعی نیز که یکی از ابزارهای آن یارانه است بهره می‌گیرند.

پرداخت یارانه در کشور ما ده‌ها سال است که به عنوان یک اقدام حمایتی در حال اجراست. اصلی‌ترین اهداف پرداخت یارانه را در کشور می‌توان حمایت از اقشار آسیب‌پذیر و جلوگیری از افزایش قیمت‌ها دانست. به مقداری کم‌تر به موضوعاتی مانند حمایت از تولید و صادرات، تأمین امنیت غذایی و ... نیز توجه شده است، ولی تداوم این وضعیت در دهه‌های اخیر، گذشته از بار مالی فزاینده این یارانه‌ها که موجب افزایش هزینه دولت و کسری بودجه و تورم شده، هزینه‌های هنگفت دیگر را به یک یا چند شکل زیر بر اقتصاد کشور تحمیل کرده است:

۱- افزایش مصرف بی‌رویه که تبعات آن را در کالاهای اساسی به صورت ضایعات بالا و در حامل‌های انرژی به صورت بالا بودن شدت

شبه‌افکنی‌ها در پناه تمایلات سیاسی شیفتگان قدرت بود؛ اما در پرتو اراده دولت و با اتخاذ مواضع اقتصادی متناسب با اقتضائات سیاسی کار به خوبی پیشرفت کرد و امروز اگر همان ایده‌ها در قالبی دیگر امکان طرح یافته‌اند، با قاطعیت می‌توان گفت که بازخوانی مباحثات و مجادلات تاریخی در این باره احتمال ظهور کاستی را در تصمیمات آتی به حداقل رساند.

چون هدف از این لایحه اجرای عدالت و رفع تبعیض، شفاف‌سازی اقتصادی، دادن فرصت به مدیریت درست، اصلاح قیمت‌ها، کاهش وابستگی به نفت و افزایش فعالیت‌های عمرانی بوده، در این مکتوب بر آن هستیم با در نظر گرفتن همین اهداف پنجگانه تاملاتی از جنس تاملات نمایندگان محترم مجلس را در مواجهه با چنین لوایح مهمی بررسی و از زاویه‌ای نو به ابعادی خاص از این لایحه و پیامدهای احتمالی آن در حوزه‌های مختلف اشاره کنیم تا، با ارزیابی ابعاد مختلف آن، مقدار حصول اهداف مطروحه را مشخص و وضوح لازم را بر موضوع حاکم و به سهم خود امکان اجرای این لایحه مهم را، خاصه در حوزه روانی جامعه، تسهیل کنیم.

### ابعاد حقوقی

لایحه تقدیمی دولت حاوی موضوعات متنوعی است؛ از جمله:

- ۱- افزایش قیمت حامل‌های انرژی؛
- ۲- اصلاح قانون مالیات بر ارزش افزوده عرضه کالاها و خدمات اساسی ظرف سه سال و رساندن آن به قیمت تمام‌شده توزیع منابع دولتی بین اقشار و خانواده‌های جامعه هدف و تولیدکنندگان؛
- ۳- اصلاح قانون مالیات مستقیم؛
- ۴- اصلاح ماده سه قانون برنامه چهارم توسعه؛
- ۵- اصلاح قانون خدمات کشوری؛
- ۶- اصلاح قانون کار؛
- ۷- حساب هدفمند کردن یارانه‌ها؛
- ۸- تشکیل کمیسیون ویژه برای رسیدگی به طرح‌ها و یا لوایح قانونی (یعنی دولت در واقع چندین لایحه را در قالب یک لایحه به مجلس تقدیم کرده است).

### اهداف

ابعاد اقتصادی لایحه بسیار متنوع، تاثیرگذار و در عین حال پیچیده‌اند که به پاره‌ای از آنها اشاره می‌شود:  
ما در اقتصاد انرژی در کشور خویش چه اهدافی را دنبال می‌کنیم؟ به نظر می‌رسد که پاسخ به این سؤال در زمان‌های مختلف متفاوت بوده است. زمانی گفته می‌شد چون سوخت‌های فسیلی تجدیدناپذیراند، نباید آنها را بیهوده مصرف کرد و باید هزینه واقعی فرصت استفاده از آنها را پرداخت. نتیجه این پاسخ افزایش قیمت‌هاست؛ لذا با توجه به این نکته می‌توان گفت نکات زیر از ابعاد مهم اقتصادی این لایحه‌اند:

- ۱- تخصیص بهینه منابع، افزایش بهره‌وری و کارایی اقتصادی از رهگذر مکانیزم قیمت؛
- ۲- افزایش درآمد شرکت‌ها و سود سهام؛
- ۳- افزایش مالیات و درآمد دولت؛
- ۴- افزایش قدرت خرید؛
- ۵- مهار مصرف و کنترل کثکث تقاضا؛
- ۶- گسترش سرمایه‌گذاری؛

- ۷- بهبود روند اجرایی اصل ۴۴ قانون اساسی؛
  - ۸- کاهش فعالیت بازاریهای سیاه و قاچاق و احتکار کالاهای مشمول یارانه؛
  - ۹- تعیین سطح طبیعی قیمت کالاها و خدمات به عنوان عامل تنظیم‌کننده مصرف، به گونه‌ای که مصرف‌کنندگان را از مصرف غیرضروری منع کند و الگوی مصرف براساس قیمت‌های نسبی شکل گیرد.
- البته اجرای هر روش فواید و هزینه‌هایی دارد که باید با یکدیگر در نظر گرفته شوند؛ یعنی اگر قیمت‌ها برای کسب درآمد افزایش یابند، باید به مشکلات ناشی از آن هم توجه و آثار آنها را بر دیگر خدمات و کالاهای مرتبط بررسی کرد. یا اگر هدف کاهش مصرف دنبال می‌شود، باید به هزینه فرصت نیز اندیشید و به شکلی مشخص به سازگاری و امکان حصول اهداف (اجرای عدالت و رفع تبعیض با بالا بردن قیمت حامل‌های انرژی) پرداخت.
- لذا در این بخش به برخی پیامدهای احتمالی اجرای هدفمند کردن یارانه‌ها، علی‌رغم نکات مثبت و ضرورت انجام این جراحی مهم، اشاره خواهد شد تا بتوان در مسیر اجرای این طرح اقداماتی مناسب را برای رفع و یا کاهش تأثیرات احتمالی این پیامدها بر حوزه اقتصاد و اجتماع انجام داد.

### پیامدهای اقتصادی

پی‌آمدهای هدفمند کردن یارانه‌ها به دلیل وجود لایحه متنوع و متفاوت‌اند، اما می‌توان برای نمونه به چند نمونه از آنها اشاره کرد:

- ۱- افزایش قیمت نهادهای تولید؛
- ۲- ظهور و بروز تورم و هزینه نهاد تولید؛
- ۳- احتمال افزایش تقاضای کل؛
- ۴- افزایش هزینه دولت در مصرف انرژی؛
- ۵- ظهور دوران تورمی و کاهش تولیدات؛
- ۶- کاهش دارایی‌های صاحبان درآمدهای متغیر؛
- ۷- انتقال هزینه‌های تحمیل‌شده به طبقات بالای درآمدی به دیگران؛
- ۸- توزیع مجدد درآمد و دریافت‌های نسبی؛
- ۹- روی آوردن به مشاغل و فعالیت‌های غیراستاندارد.



### پیامدهای اجتماعی

سیاست‌های همراه با شوک چند ویژگی دارند که یکی از آنها واکنش‌های اجتماعی است. جامعه‌شناسان معتقداند که شوک‌های اقتصادی و سیاسی باید در بستری از آرامش و سکون به جامعه وارد شوند و در این صورت انتظار می‌رود که اثر دفعی اجرای طرح قابل کنترل باشد.  
حال به برخی از اشکالات و نگرانی‌های ناشی از اجرای این طرح در حوزه مسائل اجتماعی که تا به حال کارشناسان مطرح کرده‌اند



اشاره می‌شود:

۱- در شرایط وجود اقتصادی مصرف‌زده، پرداخت نقدی یارانه صرف کالاهای غیرضروری یا پرکردن خلاهای هزینه‌ای خانوار می‌شود و اگر این کار همراه با کاهش یارانه کالاهای اساسی باشد، به کاهش مصرف کالاهای اساسی میانجامد و این موضوع می‌تواند سلامت جامعه را به خطر اندازد؛

۲- پرداخت نقدی یارانه‌ها در جامعه‌ای که دچار فشار تقاضاست می‌تواند سازوکار هزینه خانوار را به هم بریزد. افزایش درآمد بدون انجام کار می‌تواند منشا یک نابسامانی در هزینه‌های خانواده باشد. از این نظر تأکید می‌شود که رشد درآمدی هر خانوار باید تدریجی و متناسب با کار انجام‌شده و همراه با سطح برخورداری‌های فرد یا خانوار باشد وگرنه هزینه کردن درآمد اضافه، هم برای خانواده و هم جامعه، مضر است؛

۳- الگوی مصرف باید بر مبنای الگوی درآمدی یک خانوار تعریف شود. همواره تغییرات الگوی مصرف پس از تغییرات الگوی درآمد و با یک اختلاف فاز منطقی اتفاق می‌افتند؛ پس اگر الگوی مصرفی یک خانوار بیش از الگوی درآمدی تغییر کند، می‌تواند یک تهدید به شمار آید؛

۴- یکی از آثار اجتماعی پرداخت نقدی یارانه‌ها تغییر فرهنگ کار است. یارانه نقدی

پرداختی در تعدادی از دهک‌ها از درآمد طبیعی و ماهانه یک خانوار بیش‌تر است و ممکن است با پرداخت مستقیم یارانه به نوعی تن‌پروری و فرار از کار در این خانوارها ایجاد شود که می‌تواند از حیث اجتماعی و اقتصادی بسیار نگران‌کننده باشد؛

۵- افزایش درآمد خانواده باعث می‌شود سطح توقع اعضای خانواده بالا برود در حالی که این افزایش درآمد با تورم از بین می‌رود.

هر چند اجرای هر برنامه و سیاستی که ماهیتی ملی و جراحی‌گونه در اقتصاد دارد با این نوع پیامدهای احتمالی مواجه خواهد بود، با توجه به ملاحظات اجرایی آن نباید در اقدام به این نوع برنامه‌های بزرگ که به بهبود فرایند کلی اقتصاد در جامعه منجر می‌شوند تردید کرد و باید، با استفاده از نظر کارشناسان و استفاده از تجربیات کشورهای که به نوعی این نوع جراحی‌ها را انجام داده‌اند، تبعات احتمالی آن را به حداقل رساند.

### تجربه هدفمند کردن یارانه‌ها در دیگر کشورها

در دهه ۱۹۸۰ به دنبال بحران بدهی‌ها و رکود جهانی و تقابل تجربه کشورهای شرق آسیا، آمریکای لاتین، جنوب آسیا و صحرای آفریقا، تأکید راهبردهای توسعه به سمت بهبود مدیریت اقتصاد و ایفای نقش بیش‌تر نیروهای بازار تغییر کرد. در چارچوب این رویکرد جدید اکثر کشورها اصلاحاتی را در پرداخت یارانه‌ها انجام دادند که موضوعات زیر از دلایل انجام اصلاحات بوده‌اند:

۱- دلیل عمده این کشورها برای اجرای برنامه اصلاحات؛

۲- پر هزینه بودن یارانه عمومی به دلیل فراگیر بودن آن؛

۳- افزایش جمعیت؛

۴- افزایش قیمت کالاها و خدمات در بازارهای جهانی؛

۵- افزایش قابل‌توجه بار مالی دولت؛

۶- ناکارایی نظام توزیع دولتی؛

۷- اثرات منفی کنترل قیمت محصولات بر تولیدکنندگان.

بررسی‌ها در کشورهای منتخب نشان می‌دهند که هر یک از این کشورها متناسب با شرایط ویژه خود از شیوه‌ای خاص یا ترکیبی از شیوه‌های مختلف بهره جسته‌اند. در غالب کشورها، خانوارهای فقیر براساس آزمون وسع انتخاب شده‌اند. بدین‌گونه در کشورهایی مانند آمریکا، هندوستان، برزیل و اردن درآمد خانوارها شاخصی برای انتخاب مستحقان دریافت بوده است.

حجم یارانه حامل‌های انرژی در کشور ما در مقایسه با متغیرهایی مثل بودجه دولت و تولید ناخالص داخلی بسیار بالاست؛ بنابراین در صورت هدفمند کردن آن و اصلاح قیمت حامل‌ها، منابعی قابل‌توجه آزاد خواهند شد که دولت می‌تواند این منابع را صرف برنامه‌های توسعه‌ای و اجتماعی خود کند. برای اصلاح بهینه قیمت حامل‌ها یکی از روش‌های مناسب بررسی تجربه کشورها در این زمینه است.

### سیاست‌های همراه با شوک چند ویژگی دارند که یکی از آنها واکنش‌های اجتماعی است. جامعه‌شناسان معتقداند که شوک‌های اقتصادی و سیاسی باید در بستری از آرامش و سکون به جامعه وارد شوند و در این صورت انتظار می‌رود که اثر دفعی اجرای طرح قابل‌کنترل باشد.

غذایی منتشر کرد که به تجربه مصر، که تا حدودی مشابه کشور ماست، به اختصار اشاره می‌شود.

برنامه اختصاص یارانه به مواد غذایی در مصر از زمان جنگ جهانی دوم شروع شد که ابتدا بر سهمیه‌بندی سختگیرانه کالاها با تضمین قابلیت دسترسی به آنها در سطح قیمت‌های پایین‌تر برای تمام مصرف‌کنندگان تأکید داشت. با اوج‌گیری هزینه‌های مالی یارانه‌ها، بروز عدم‌تعادل‌های کلان اقتصادی و تشدید بدهی‌های خارجی، در سال ۱۹۷۷ کشور مصر با حمایت صندوق بین‌المللی پول به اصلاح نظام یارانه‌ها پرداخت. این اقدام با افزایش یک‌باره قیمت کالاهای یارانه‌ای شروع شد ولی علی‌رغم تدابیر اندیشیده‌شده، به علت تبعات اجتماعی، متوقف شد. این کشور به ناچار به اصلاح تدریجی نظام یارانه، به شرح زیر، در طول دهه ۱۹۸۰ روی آورد:

۱- تعداد کارت‌های سهمیه کاهش یافت و این کارت‌ها تنها به برخی خانوارهای کاملاً مستحق اختصاص یافتند؛

۲- تعداد کالاهای یارانه‌ای از ۱۸ قلم به چهار قلم کاهش یافت؛

۳- از مقدار کالاهای در دسترس کاسته شد؛

۴- قیمت کالاهای یارانه‌ای افزایش یافت.

با اعمال این سیاست‌ها، در سال ۱۹۹۲ سهم جمعیت تحت پوشش به ۸۶ درصد کاهش و این روند نزولی بعدها نیز تداوم یافت.

### ملاحظات اجرایی هدفمند کردن یارانه‌ها

همان گونه که اشاره شد، انتظار می‌رود با هدفمند کردن یارانه‌های انرژی، کارایی نظام اقتصادی افزایش یابد؛ مصرف انرژی بهینه شود و قاچاق آن کاهش یابد؛ مخارج عمومی کاهش یابند و عدم‌تعادل‌های بودجه‌ای رفع شوند و شکاف مصرف انرژی بین گروه‌های درآمدی کاهش یابند.

در این میان توجه به برخی ملاحظات و پیش‌شرط‌ها برای موفقیت سیاست هدفمند کردن یارانه‌ها ضروری است:

۱- تلاش برای کنترل افزایش قیمت‌ها و تورم؛

۲- توجه به شناسایی و پالایش خانوارهای هدف و توجه به برخی تغییرات در وضعیت خانوارها در طول دوره اجرای طرح؛

۳- استقرار نظام مناسب پرداخت یارانه نقدی؛

۴- کاهش هزینه‌های اداری و تشکیلاتی هدفمند کردن یارانه‌ها؛

۵- عدم‌تأثیر منفی شناسایی فقرا از نظر روانی و شخصیتی؛

۶- تبیین ابعاد و پیامدهای احتمالی برای مدیران اجرایی؛

۷- اهداف اصلی این طرح بهبود نظام هدفمند کردن یارانه، بهبود بهره‌وری تولید و فرآیندها، مدیریت مصرف بهینه، استفاده مطلوب از منابع، عدالت، کاهش تورم و افزایش اشتغال است؛ لذا در تمام مراحل تصویب و اجرا باید فرآیند را با اهداف سنجید و هر کجا به این اهداف خدشه وارد شد، با تدبیر اصلاح کرد؛

۸- در بررسی ابعاد لایحه آثار اقتصادی، سیاسی، اجتماعی، فرهنگی حتما باید در نظر گرفته شوند؛ کارشناسان و نمایندگان مجلس ظرفیت اجتماعی مردم، مهار تورم و آثار هر یک از احکام را به دقت بررسی و بدون کوچک‌ترین ملاحظه بیان کنند؛

۹- این طرح مزایا و منافی دارد؛ مدیریت مصرف، مشارکت مردم در مدیریت منابع ملی، بهبود فرآیندها و بهره‌وری، بسترسازی برای آزاد کردن اقتصاد در چارچوب اصل ۴۴، ارتقای مدیریت دولتی و شرکت‌های دولتی، ایجاد بستر اشتغال به شرط تدوین درست و اجرای درست‌تر، اما مهم‌ترین بعد یا نقطه منفی این طرح آثار تورمی مستقیم، غیرمستقیم و انتظاری آن است.

هدف این لایحه این است که دولت اجازه داشته باشد حداکثر ظرف پنج سال قیمت دیگر کالاها و خدمات اساسی و همگانی غیرحاکمیتی را حداقل معادل قیمت تمام‌شده آنها تعیین کند. این اراده دربردارنده نکات بسیار اساسی و مهم برای اقتصاد و زندگی عادی مردم است که به ضرورت و به صورت گزینشی به بعضی از آنها اشاره می‌شود:

۱- توجه به کالاها و خدمات همگانی غیرحاکمیتی؛

۲- توجه به قیمت تمام‌شده که آیا حداقل است و یا می‌تواند به هر قیمتی بالاتر از آن هم باشد؛

۳- توجه به قیمت تمام‌شده کالای اساسی؛

۴- توجه به مجموعه تحت پوشش نهادهای حمایتی و حفظ کرامت و منزلت انسانی؛

۵- توجه به آمارهای دولتی و قضاوت‌های جهانی؛

۶- توجه به عوامل مؤثر بر دستمزدها.

با توجه به ملاحظات گفته‌شده از کلیه دست اندرکاران امر، به ویژه مجلس و دولت، انتظار می‌رود با توجه به ابعاد و نتایج مثبت و منفی این طرح و نیز ابهاماتی که در این لایحه وجود دارند بکوشند این جراحی بزرگ با موفقیت به انجام رسد تا بیم به امید تبدیل شود.

### جمع بندی

کشور ما، و در واقع مردم ایران، طی دهه‌های طولانی از منابع ارزی و ریالی خویش و حتی با استقراض(در قالب عناوینی چون بیع متقابل و تامین مالی خودگردان که سنگینی پرداخت آن به آیندگان تحمیل می‌شود) مبالغی فراوان را صرف سرمایه‌گذاری در صنایع نفت، گاز، برق و… کرده و امیدوار بوده است که این تاسیسات به شکلی کارآمد مدیریت و به‌روز شوند و بتوانند در خدمت اهداف و مقاصد کشور، از جمله رفاه مردم، باشند. اینک جای طرح این پرسش است که تا چه اندازه کارآمد بوده‌اند و بهره‌وری آنها چقدر است و تا کی باید مردم هزینه ناکارآمدی احتمالی آنها را بپردازند؟ از این رو پرداخت نقدی یارانه‌ها و خدمات یارانه کالاهای اساسی در دستور کار دولت‌مردان قرار گرفت که با توجه به شرایط اقتصادی کشوری اجرای آن ابعاد و پیامدهای اقتصادی، اجتماعی و سیاسی دارد. باید در مجموعه مدیریت کشور تامل و آنگاه درباره پدیده‌ها به نحوی تصمیم‌گیری کرد که نقض غرض نشود.

البته شرایط باید به نحوی رقم خورند که لایحه برای وقت خریدن و یا برای پاسخگو نبودن نباشد و ساماندهی و هدفمندی یارانه‌ها را هدف گیرد. در این میان دغدغه مهم این است که قوانین موجود یا اجرا نشوند و یا گزینشی، سلیقه‌ای و جزیره‌ای اجرا شوند؛ بنابراین مهم گم نشدن صورت مسئله است. از سوی دیگر آسیب‌شناسی بحران‌های شهری نشان می‌دهد که تصمیم‌گیرندگان درباره لایحه هدفمند کردن یارانه‌ها باید، با مراجعه به مراجع مرتبط و بازخوانی ادله و مقتضیات و شرایط اقتصادی و اجتماعی، تبعات اجتماعی را جزء ضروریات بررسی این موضوع قرار دهند تا با اشراف و اطلاعات کافی و در مسیر اجرای طرح به اهداف تعیین‌شده در لایحه دست یابند.



## اثرات اجرای قانون هدفمند کردن یارانه‌ها در استان تهران (با تمرکز بر اثرات آزاد کردن قیمت حامل‌های انرژی)

■ مریم جواهریان

به هفت دهک اول در گام اول ۲/۷ درصد و، با عملکرد ضریب فزاینده پولی (۱/۵)، حدود ۴ درصد باشد.

در مطالعه کارگروه تحول هم به تاثیرگذاری افزایش قیمت فرآورده‌های نفتی بر تورم اشاره شده است. بر این اساس اولین و مهم‌ترین اثر افزایش قیمت این فرآورده‌ها بر هزینه تولید است که خود موجب تغییر شاخص قیمت محصولات بخش‌های مختلف اقتصادی و شاخص کل قیمت‌ها می‌شود. شوک قیمتی هم بیش‌ترین اثر را بر خدمات حمل و نقل آبی و خدمات حمل و نقل هوایی، به ترتیب با ۴۳ درصد و ۴۲ درصد، و سپس بر خدمات جابه‌جایی جاده‌ای مسافر با ۲۱ درصد می‌گذارد و کم‌ترین اثر را هم بر نفت خام و گاز طبیعی و خدمات آموزش ابتدایی دولتی با ۰/۱ و ۰/۵ درصد داشته است.

مطالعه وزارت رفاه نیز به تاثیرات قیمتی اجرای طرح تحول در بخش‌های مختلف اقتصادی پرداخته است. در این مطالعه اشاره شده است که قیمت حامل‌های انرژی با توجه به نقش و تاثیر هر یک از آنها در بخش‌های مختلف می‌تواند کاملاً با یکدیگر متفاوت باشند و باید برای بخش‌های مختلف اقتصاد بسته‌های سیاستی جداگانه ارائه داد.

در بخش دیگر این پژوهش، پیامدهای اجرای طرح هدفمند شدن یارانه‌ها در ۶ بخش زیر بررسی می‌شود:

۱. اثرات اصلاح قیمت حامل‌های انرژی بر تورم؛
۲. اثرات اصلاح قیمت حامل‌های انرژی بر رشد اقتصادی؛
۳. اثرات اصلاح قیمت حامل‌های انرژی بر بازار کار و دستمزد؛
۴. اثرات اصلاح قیمت حامل‌های انرژی بر توزیع درآمد؛
۵. اثرات اصلاح قیمت حامل‌های انرژی بر تراز تجاری؛
۶. اثرات اصلاح قیمت حامل‌های انرژی بر بودجه عمومی.

### آثار قیمتی اجرای طرح هدفمند کردن یارانه‌ها بر استان تهران

اما مهم‌ترین بخش این پژوهش (که در نام این نوشته نیز به آن اشاره شده است) آثار قیمتی اجرای این بر استان تهران است. در این بخش ۳ مطالعه

«اثرات اجرای قانون هدفمند کردن یارانه‌ها در استان تهران» عنوان پژوهشی است که گروه پژوهشی اقتصاد، برنامه‌ریزی و توسعه پایدار شهری مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران انجام داده که در اردیبهشت ۱۳۸۹ به چاپ رسید.

در این پژوهش ابتدا تاریخچه طرح هدفمندی، از تدوین لایحه تا تصویب در ۲۰ آبان ۱۳۸۸، و سابقه پرداخت یارانه در کشور پیش و پس از انقلاب اسلامی بیان می‌شود. سپس هدفمندی یارانه‌ها در برنامه‌های اول (۷۲-۱۳۶۸) تا برنامه چهارم توسعه (۸۸-۱۳۸۴) با نگاهی اجمالی، و نگاهی ویژه به یارانه انرژی در کشور، بررسی می‌شود (به دلیل این که یارانه انرژی همواره بیش از دیگر اقلام یارانه‌ای بحث‌برانگیز بوده است و مستقیم و غیرمستقیم بر عملکرد و روند اقتصاد کشور تاثیر داشته است).

در بخشی کوتاه از این پژوهش تجربیات لهستان، بلغارستان، اندونزی، چین، ترکیه، الجزایر، مصر، تونس و یمن در هدفمند کردن یارانه‌ها در حوزه حامل‌های انرژی و مواد غذایی بیان می‌شود (جدول ۱).

در کنار این مباحث نگاهی کوتاه نیز به مطالعات انجام‌شده در زمینه آثار حذف یارانه‌ها در ایران شده است. ابتدا مطالعه وزارت بازرگانی ارائه شده که حاکی از آن است که افزایش قیمت فرآورده‌های نفتی، گاز طبیعی و برق تا سطح قیمت جهانی متوسط شاخص قیمت را در اقتصاد به ترتیب ۱۹/۵۲ درصد، ۱۱/۰۷ درصد و ۴/۸۳ درصد افزایش می‌دهد. به عبارت دیگر این مطالعه ادعا دارد که به تورم موجود در زمان مطالعه، با حذف یارانه‌های انرژی، ۳۵/۴ درصد افزوده می‌شود.

مطالعه مرکز پژوهش‌های مجلس هم به تورم ناشی از فشار تقاضا بر پرداخت نقدی یارانه‌ها به گروه‌های هدف پرداخته است. براساس این مطالعه، نظر به این که جامعه هدف هفت دهک است (دهک‌های ۱ تا ۷) و این دهک‌ها میل نهایی به مصرف بالا دارند، انتظار می‌رود حداقل ۵۰ درصد از ۶۰ درصد پرداخت یارانه‌ها (۹۰ میلیارد دلار)، به احتمال زیاد، با افزایش میل نهایی به مصرف به تقاضا تبدیل شود؛ بدین ترتیب انتظار می‌رود تورم ناشی از فشار تقاضا، با اجرای پرداخت نقدی یارانه‌ها

هدفمندسازی	بهداشتی	کالایی		نقدی	سیستم پرداخت
		آموزشی	غذایی		کشور
*		*	*	*	مالزی
*				*	فیلیپین
	*	*		*	تایلند
*		*		*	ویتنام
*		*		*	آلبانی
				*	بوسنی هرزگوین
*	*	*		*	قرقیزستان
*		*		*	مقدونیه
*		*		*	رومانی
*		*		*	روسیه
*	*	*		*	ترکیه
*		*		*	اکراین
*				*	برزیل
*		*		*	کلمبیا
*				*	جامائیکا
*				*	نیکاراگوئه
*		*		*	الجزایر
*			*	*	مصر
*	*	*	*	*	هند
*				*	بلغارستان
*			*	*	غنا
*				*	چین
*		*		*	نامیبیا
*		*		*	آفریقای جنوبی
*		*	*	*	ارمنستان

جدول شماره (۱): سیستم پرداخت یارانه در برخی از کشورهای در حال توسعه

\* جدول‌های مقاله از گزارش هدفمند کردن یارانه نقدی، تدوین دفتر مطالعات اقتصادی و معاونت برنامه‌ریزی و امور اقتصادی وزارت بازرگانی برداشت شده است.

مرتبط با استان تهران نام برده شده‌اند که هر یک به جنبه‌ای از اثرات اجرای این طرح می‌پردازد و این جا خلاصه‌ای از آنها ارائه می‌شود.

#### الف) بررسی اثرات مستقیم تورمی اجرای طرح هدفمند کردن یارانه‌ها بر استان تهران

در این بخش از مطالعه آثار مستقیم اجرای طرح هدفمند شدن یارانه‌ها بر شاخص CPI استان تهران در دو سناریوی اجرایی «افزایش یک‌باره قیمت‌ها» و «افزایش تدریجی قیمت‌ها» بررسی شده است.

#### ۱- افزایش یک‌باره قیمت‌ها

در این مطالعه برای افزایش یک‌باره قیمت حامل‌های انرژی براساس لایحه هدفمند شدن یارانه‌ها از دو سناریو قیمتی استفاده شده است.

(جدول ۲)

نتایج برآوردها نشان می‌دهند که با اجرای این طرح براساس سناریو ۲ به ترتیب، تنها در سال اول اجرای طرح، شاهد تورم ۷/۱۲ و ۷/۹ درصدی به صورت مستقیم خواهیم بود.

#### ۲- افزایش تدریجی قیمت‌ها

در این سناریو قیمت‌ها به تدریج، از قیمت فعلی در سال پایه به قیمت‌های مدنظر در سال هدف ۱۳۹۳ (پایان برنامه پنجم)، افزایش می‌یابند. (جدول ۳)

در این حالت اثرات مستقیم اجرای این طرح بر شاخص CPI تهران در هر سال و در هر دو حال قیمتی از سناریوی اول کم‌تر است به طوری که در سناریوی اول تغییرات CPI ۶۲/۲ و در سناریوی دوم ۷۵/۲ درصد خواهد بود.

#### ب- تاثیر اجرای طرح هدفمند کردن یارانه‌های انرژی بر هزینه‌های خانوارهای شهری استان تهران

در این مطالعه بررسی شده که اگر، در شرایط کنونی اقتصاد کشور، قیمت برق، گاز طبیعی و مایع و چند فرآورده عمده نفتی، از جمله نفت کوره، نفت سفید، بنزین و گازوییل، به سطح قیمت‌های موردنظر در طرح هدفمند کردن یارانه‌ها برسد، تورم ناشی از این کار بر سطح هزینه‌های مصرف‌کننده در استان تهران چه قدر خواهد بود. بر این

حامل‌های انرژی	وضعیت موجود	سناریو اول		سناریو دوم	
		قیمت پیشنهادی	درصد افزایش	قیمت پیشنهادی	درصد افزایش
بنزین	۱۰۰۰	۴۰۰۰	۳۰۰،۰۰۰	۴۰۰۰	۳۰۰،۰۰۰
گاز طبیعی	۱۲۰	۷۵۰	۵۲۵،۰۰۰	۱۳۰۰	۹۸۳،۳۳
گاز مایع	۵۷	۱۵۰۰	۲۵۳۱،۵۸	۲۰۰۰	۳۴۰۸،۷۷
نفت کوره	۹۵	۱۶۰۰	۱۵۸۴،۲۱	۲۰۰۰	۲۰۰۵،۲۶
نفت سفید	۱۶۵	۲۷۵۰	۱۵۶۶،۶۷	۳۵۰۰	۲۰۲۱،۲۱
گازوئیل	۱۶۵	۲۷۰۰	۱۵۳۶،۳۶	۳۵۰۰	۲۰۲۱،۲۱
برق	۱۶۷	۸۰۰	۲۷۹،۰۴	۱۰۰۰	۴۹۸،۸۰

جدول شماره (۲) : سناریوهای مختلف افزایش یک‌باره قیمت‌ها نسبت به وضعیت موجود

حامل‌های انرژی	وضعیت موجود	سناریو اول		سناریو دوم	
		قیمت پیشنهادی	درصد افزایش	قیمت پیشنهادی	درصد افزایش
بنزین	۱۰۰۰	۴۰۰۰	۳۱،۹۵	۴۰۰۰	۳۱،۹۵
گاز طبیعی	۱۲۰	۷۵۰	۴۴،۲۷	۱۳۰۰	۶۱،۰۵
گاز مایع	۵۷	۱۵۰۰	۹۲،۳۳	۲۰۰۰	۱۰۳،۷۲
نفت کوره	۹۵	۱۶۰۰	۷۵،۹۱	۲۰۰۰	۸۳،۹۳
نفت سفید	۱۶۵	۲۷۵۰	۷۵،۵۴	۳۵۰۰	۸۴،۲۱
گازوئیل	۱۶۵	۲۷۰۰	۷۴،۸۹	۳۵۰۰	۸۴،۲۱
برق	۱۶۷	۸۰۰	۳۶،۸۰	۱۰۰۰	۴۳،۰۴

جدول شماره (۳) : سناریوهای مختلف افزایش تدریجی قیمت‌ها طی ۵سال نسبت به وضعیت موجود

اساس هم تغییر قیمت‌ها در سه بخش افزایش یک‌باره، افزایش تدریجی طی یک دوره پنج ساله، افزایش یک‌باره قیمت بنزین و افزایش تدریجی قیمت دیگر اقلام بررسی می‌شود.

#### ۱- افزایش یک‌باره هر هفت حامل انرژی به سطح قیمت‌های هدف

براساس نتایج بررسی بیست گروه کالایی، به جز چهار گروه بنزین، گازوییل، دیگر سوخت‌های نفتی، آب، برق و گاز که به شکلی مستقیم و با آزاد کردن قیمت‌ها تحت تاثیر قرار گرفته‌اند، بخش خدمات حمل و نقل جاده‌ای، مسافر و بار بیش‌ترین تاثیرات را از افزایش قیمت‌های حامل‌های انرژی پذیرفته است.

در بررسی هزینه و مصرف نهایی خانوارهای تهرانی، سهم متوسط سرفصل‌های بیست‌گانه برای پنج سال (۱۳۸۱-۱۳۸۶) هم بیش‌ترین سهم از هزینه‌های مصرفی به ساختمان و خدمات ساختمانی (۳۴/۸)

درصد)، مواد غذایی و آشامیدنی (۱۶ درصد) و کم‌ترین سهم به گازوییل (۰/۰۲۵ درصد) و دیگر سوخت‌های نفت (۰/۰۵ درصد) مربوط است. (جدول ۴)

بر این اساس، با اعمال این روش هزینه‌های مصرفی خانوار، با فرض عدم‌تغییر نسبت به هزینه‌های مصرفی خانوار در سبد مصرفی کالا، به ترتیب در روش اول قیمتی ۶۶/۲۴ درصد و در روش دوم قیمتی ۷۷/۳۰ درصد تنها در سال اول اجرای طرح افزایش می‌یابند. باید گفت که این افزایش هزینه‌های خانوار تنها براساس اجرای طرح هدفمند کردن یارانه‌هاست و، با در نظر گرفتن تورم موجود در کشور در سال‌های گذشته، تورم انتظاری احتمالاً بالاتر از ۵۰ درصد خواهد بود که در واقع بیانگر یک شرایط ابرتورمی است.

ردیف	شرح	سهم در هزینه خانوارهای تهرانی (درصد)
۱	محصولات بخش کشاورزی	۱۰/۶
۲	معدن	۱/۰۹
۳	مواد غذایی و آشامیدنی‌ها	۱۶/۰۵
۴	منسوجات، پوشاک، چرم، کیف و کفش	۴
۵	کالی‌های فلزی و غیر فلزی	۰/۷
۶	ماشین آلات و تجهیزات	۵/۰۸
۷	سایر صنعت	۲/۹
۸	خدمات عمده فروشی	۰/۱۳
۹	ساختمان و خدمات ساختمانی	۳۴/۸۶
۱۰	هتل و رستوران	۲/۲
۱۱	خدمات حمل و نقل جاده‌ای مسافر	۶/۴۳
۱۲	خدمات حمل و نقل جاده‌ای بار	۳/۷۲
۱۳	سایر خدمات حمل و نقل	۰/۵
۱۴	اداره امور امور عمومی، دفاع و تامین اجتماعی اجباری	۱/۰۹
۱۵	آموزش	۲/۱۳
۱۶	سایر خدمات	۶/۳۴
۱۷	بنزین	۱/۱۵
۱۸	گازوئیل	۰/۰۲۵
۱۹	سایر سوخت‌های نفتی ( نفت کوره، نفت سفید)	۰/۰۵
۲۰	آب ، برق و گاز	۱/۵
۲۱	شاخص کل	۱۰۰

جدول شماره (۴) : سهم هر یک از سرفصل‌های ۲۰گانه کالایی در هزینه و مخارج خانوارهای تهرانی

## ۲- افزایش تدریجی قیمت هفت حامل انرژی طی یک دوره پنج ساله

در این حالت نیز همچنان حمل و نقل بیشترین تاثیر را می‌پذیرد. براساس نتایج، تغییر هزینه‌های خانوار در استان تهران در صورت اجرای تدریجی و پنج ساله طرح در هر سال براساس روش اول قیمت هدف ۱/۷۶ و روش دوم قیمت هدف ۱/۹۳ درصد خواهد بود که طی آن در سال پنجم نسبت به سال پایه (سال قبل از اجرای طرح) هزینه‌ها در برنامه‌های اول و دوم به ترتیب ۹/۲ و ۱۰/۱ درصد افزایش می‌یابند.

## ۳- افزایش یک‌باره قیمت بنزین و افزایش تدریجی قیمت شش حامل دیگر انرژی

همان گونه که انتظار می‌رفت، هزینه‌های خانوار در این حالت بین دو حالت قبل است و تغییر هزینه‌های خانوار در سال اول اجرای طرح در سناریوی اول ۶/۶۵ و در سناریوی دوم ۶/۸۲ درصد است و در سال‌های بعد، تا سال پنجم اجرای طرح، شاهد افزایش ۱/۴۶ و ۱/۶۳ درصدی هزینه‌ها در هر سال خواهیم بود. در واقع در پایان سال پنجم هزینه‌ها در برنامه‌های اول و دوم، نسبت به سال پایه (سال قبل از اجرای طرح)، به ترتیب ۱۳ و ۱۳/۸ درصد افزایش می‌یابند.

در این پژوهش به این نکته نیز اشاره شده است که این تغییرات هزینه، که در هر یک از این سه حالت اجرایی گفته شد، بدون در نظر گرفتن تورم موجود در کشور، تورم انتظاری و تورم فشار تقاضاست که هر یک از اینها نیز می‌تواند تأثیری چشمگیر بر افزایش هزینه داشته باشد.

## ج- تاثیر اجرای طرح هدفمند کردن یارانه‌های انرژی بر شاخص CPI استان تهران

در این بخش هم تغییر قیمت‌ها در سه بخش تغییر یک‌باره، افزایش تدریجی، افزایش یک‌باره قیمت بنزین و افزایش تدریجی قیمت دیگر اقلام بررسی می‌شود.

### ۱- افزایش یک‌باره هر هفت حامل انرژی

در این بخش برای هر سناریوی اجرایی دو روش قیمت‌گذاری در نظر گرفته شده که براساس هر سناریو تاثیر تغییر قیمت حامل‌های انرژی بر ۴۸ گروه کالای دیگر بررسی می‌شود. نتایج نشان می‌دهند در هر دو سناریوی قیمتی، در بخش حمل و نقل آبی و حمل و نقل جاده‌ای، بیشترین افزایش قیمت و در بخش خدمات و مستغلات و جنگل‌داری کمترین افزایش قیمت را شاهد خواهیم بود.

با محاسبه شاخص CPI استان تهران از سید مصرفی پیشنهادی بانک مرکزی هم نتایج نشان می‌دهند که، با در نظر گرفتن آثار مستقیم و غیرمستقیم طرح در سناریوی اجرایی یک‌باره، در سناریوی اول قیمتی تورم ۴۴/۸۱ درصدی و در سناریو دوم تورم ۵۹/۰۶ درصدی را شاهد خواهیم بود.

### ۲- افزایش تدریجی قیمت هر هفت حامل انرژی

نتایج اجرایی این سناریو هم نشان می‌دهند که همچنان در بخش حمل و نقل هوایی بیشترین افزایش قیمت دیده می‌شود. از طرفی با استفاده از سید مصرفی بانک مرکزی و ضریب اهمیت هر یک از گروه‌های کالایی، شاخص CPI برای استان تهران محاسبه شده است. نتایج نیز نشان می‌دهند در هر یک از سال‌های اجرای طرح (پنج سال) براساس سناریوی قیمتی نخست ۳/۵۸ درصد تورم و براساس دومین سناریو ۳/۹۵ درصد تورم رخ خواهد داد. در واقع در

پایان سال پنجم، تورمی ۱۹/۶ درصدی در سناریوی اول و ۲۱/۸۳ درصدی در سناریوی دوم نسبت به سال پایه وجود خواهد داشت.

## ۳- افزایش یک‌باره قیمت بنزین و افزایش تدریجی قیمت شش حامل دیگر انرژی

این سناریو یکی از قابل‌اجراترین سناریوهای دولت است که طی آن قیمت بنزین یک‌باره و قیمت دیگر حامل‌های انرژی طی پنج سال افزایش می‌یابند. در این حالت شاخص CPI مطابق انتظار مابین دو حالت گذشته است: در سال اول اجرای طرح سناریوی اول قیمتی تورم ۸/۷۵ درصدی و در سناریوی دوم تورم ۹/۹۹ درصدی خواهیم داشت. در سال‌های پس از آن تا پایان طرح نیز در هر سال ۲/۸۷ درصد تورم را در سناریوی قیمتی اول و ۳/۱۸ درصد تورم را در سناریوی دوم شاهد خواهیم بود به صورتی که قیمت‌ها در پایان سال پنجم، با اجرای طرح و گذشته از تورم انتظاری و تورم موجود در کشور، ۲۱/۸ درصد در سناریوی اول و ۲۴/۷ درصد در سناریوی دوم، نسبت به سال پایه، افزایش خواهند یافت.

## د- جمع بندی آثار قیمتی اجرای طرح هدفمند کردن یارانه‌ها بر استان تهران

در این بخش از مطالعه اثرات آزاد کردن قیمت هفت حامل انرژی استان تهران بررسی و سعی شده این اثرات در دو سرفصل کلی تغییرات در شاخص بهای مصرف‌کننده CPI و تغییرات در هزینه‌های مصرفی خانوا بررسی شوند.

در بخش نخست اثرات آزاد کردن قیمت حامل‌های انرژی بر شاخص بهای مصرف‌کننده استان تهران در دو سناریوی متفاوت قیمتی بررسی شده‌اند. (جدول ۵)

براساس این جدول، بیشترین افزایش قیمت (مطابق انتظار) در حالت اجرای آزاد کردن یک‌باره قیمت حامل‌ها دیده می‌شود (۴۵ تا ۶۰ درصد) و کمترین افزایش نیز در حالت اجرای تدریجی رخ می‌دهد (حدود ۴ درصد در هر سال). این نتایج بار دیگر یادآوری می‌کنند که، جدا از بحث ضرورت اجرای طرح، نحوه اجرای آن چه قدر مهم است زیرا سناریوهای اجرایی مختلف شاهد نتایجی بسیار متفاوت هستیم به طوری که تفاوت تغییر در شاخص CPI در سناریوی افزایش یک‌باره، در مقابل افزایش تدریجی، در سال اول در حدود ۵۵ درصد است که بسیار چشمگیر است و به خوبی رابطه تنگاتنگ موفقیت این طرح را با چگونگی اجرای آن نشان می‌دهد. البته درست است که آزاد کردن تدریجی قیمت‌ها اثرات تورمی کم‌تری دارد، به دلیل آن که این فرآیند در بازه زمانی طولانی‌تری انجام می‌شود، ممکن است سبب ایجاد پدیده انتظارات تورمی پایدار شود و سطح عمومی قیمت‌ها را همواره بالاتر از سطح اهداف تعیین‌شده نگه دارد و کشور را دچار مشکلات ساختاری کند؛ اما در مقابل آزاد کردن یک‌باره هم می‌تواند تورمی لجام‌گسیخته را بر کشور حکم‌فرما کند و کشور، به خصوص پایتخت، را در یک شرایط بحرانی اقتصادی قرار دهد و مزیت‌های طرح را زیر سوال برد.

همچنین نتایج نشان می‌دهند که در میان بخش‌های مختلف اقتصادی متاثر از آزاد کردن قیمت‌ها، بخش حمل و نقل بالاترین تاثیر را از آزاد کردن قیمت‌ها می‌پذیرد (۸۸ و ۱۱۵ درصد). پس از آن نیز گروه مربوط به تصفیه و توزیع آب بیشترین افزایش را تجربه

افزایش یک‌باره قیمت‌ها		سناریو افزایش تدریجی قیمت‌ها		سناریو افزایش یک‌باره قیمت بنزین و تدریجی قیمت سایر حامل‌ها						
سناریو اول	سناریو دوم	سناریو اول	سناریو دوم	سناریو اول	سناریو دوم					
اول	دوم	سوم	چهارم	پنجم	در پایان سال پنجم نسبت به سال پایه					
						۹.۷	۱۲.۷	۰	۰	۰
						۰	۰	۰	۰	۰
						۰	۰	۰	۰	۰
						۰	۰	۰	۰	۰
۱۲.۷	۱۴	۱۴.۷	۱۵.۷۹	۱۷.۴۴						
اول	دوم	سوم	چهارم	پنجم	در پایان سال پنجم نسبت به سال پایه					
						۴۴.۸۱	۵۹.۰۶	۰	۰	۰
						۰	۰	۰	۰	۰
						۰	۰	۰	۰	۰
						۰	۰	۰	۰	۰
۱۴.۸۱	۵۹.۰۶	۱۹.۶	۲۱.۸۳	۲۴.۷						

درصد تغییرات شاخص قیمت CPI

اثر مستقیم

در سال

اثر غیر مستقیم

در سال

جدول شماره (۵): تغییرات شاخص قیمت CPI تنها بواسطه اجرای طرح تحت سه سناریوی اجرایی

افزایش یک‌باره قیمت‌ها		سناریو افزایش تدریجی قیمت‌ها		سناریو افزایش یک‌باره قیمت بنزین و تدریجی قیمت سایر حامل‌ها						
سناریو اول	سناریو دوم	سناریو اول	سناریو دوم	سناریو اول	سناریو دوم					
اول	دوم	سوم	چهارم	پنجم	در پایان سال پنجم نسبت به سال پایه					
						۲۴.۶۶	۳۰.۷۷	۰	۰	۰
						۰	۰	۰	۰	۰
						۰	۰	۰	۰	۰
						۰	۰	۰	۰	۰
۲۴.۶۶	۳۰.۷۷	۹.۳	۱۰.۱	۱۱.۷۶						

جدول شماره (۶): تغییرات هزینه خانوار تنها بواسطه اجرای طرح تحت سه سناریوی اجرایی



## گزارش خبری

تجربیات جهانی در این زمینه انجام شود، ولی شواهد و متن لایحه هدفمند کردن یارانه‌ها نشان می‌دهند که آنچنان که باید و شاید تمام جوانب و ابعاد کار، از جمله ابعاد اقتصادی، اجتماعی و سیاسی و موقعیت و برهه زمانی ویژه در کشور، در نظر گرفته نشده است.

می‌کند (۵۳ و ۷۰ درصد در سناریوهای اول و دوم) که هر دو اینها بخش‌های زیربنایی استان تهران هستند که تغییر قیمت آنها به سرعت اثر خود را در بخش‌های دیگر نشان می‌دهد.

در قسمت دوم این بخش بر نتایج به‌دست‌آمده برای هزینه مصرفی خانوارهای شهری در استان تهران تمرکز شده است. (جدول ۶) صفحه قبل.

در این حالت نیز اثرات آزاد کردن بهای حامل‌های انرژی در سه سناریوی اجرایی بررسی شده است. براساس این جدول نیز بیش‌ترین افزایش در هزینه‌های مصرفی خانوار در حالت افزایش یک‌باره قیمت‌ها و کم‌ترین افزایش در حالت افزایش تدریجی آنها به چشم می‌خورد. البته اگر تورم موجود در کشور و تورم انتظاری را هم به این بحث اضافه کنیم، در حالت افزایش یک‌باره قیمت‌ها شاهد افزایش بیش از ۵۰ درصدی هزینه‌ها هستیم که خود بیانگر نوعی شرایط ابرتورمی و بحرانی در اقتصاد است.

در ادامه این پژوهش، پاره‌ای از انتقادات همچون «ایجاد توقع دریافت ماهانه و نقدی یارانه‌ها»، «پایین بودن بهره‌وری انرژی کشور و تولید محصولات و خودروها با بهره‌وری پایین»، «امکان نرسیدن یارانه نقدی به جامعه هدف» و «عدم‌مطالعه دولت برای اجرای ضربتی این طرح» و ... بررسی می‌شوند.

در نهایت نیز نگارنده، پس از طرح پیشنهادهای خود، به جمع‌بندی این پژوهش می‌پردازد.

### جمع بندی

با توجه به آثار فراوان اقتصادی، اجتماعی و سیاسی اجرای طرح هدفمند کردن یارانه‌ها بر روند حرکتی کشور و اقتصاد ملی و نیز نمود بیش‌تر این آثار در استان تهران، به دلیل مرکزیت سیاسی و اقتصادی آن، این گزارش به گوشه‌ای از جنبه‌های اقتصادی طرح پرداخته است. مطالعات این پژوهش نشان می‌دهند که هر چند اصل این طرح را کارشناسان اقتصادی قبول دارند و تایید می‌کنند، گستردگی آثار اجرای آن و تبعات منفی آن (اگر تدابیری برای آن اندیشیده نشوند) می‌تواند تمام مزیت‌هایش را زیر سؤال ببرند و موفقیت اجرای آن را در حاله‌ای از ابهام قرار دهند.

مطالعات در زمینه حذف یارانه‌ها، به ویژه یارانه‌های غیرمستقیم انرژی در کشور (به دلیل سهم بالایشان در یارانه پرداختی)، حاکی از آن‌اند که اجرای این طرح آثار توری بسیار بالا در سناریوهای حذف یک‌باره و آنی خواهد داشت. علاوه بر این، اجرای طرح، علاوه بر آثار توری و اقتصادی، آثار اجتماعی و سیاسی زیادی دارد که هر کدام از آنها نیازمند مطالعاتی گسترده‌اند.

در مجموع باید گفت اجرای طرح هدفمند کردن یارانه‌ها، به تنهایی و بدون توجه به دیگر محورهای طرح تحول، آثاری بسیار قابل‌تامل بر اقتصاد کشور باقی خواهد گذاشت. با وجود این، حتی تمرکز بر محور یارانه‌ها می‌تواند با سیاست‌گذاری مناسب در زمینه حذف یارانه‌ها و کاهش آثار منفی آن در اقتصاد کشور با اتکا به توان کارشناسی و

### انتخاب تهران به عنوان یکی از پنج شهر برتر توسعه حمل و نقل عمومی

انتخاب شهر تهران به عنوان یکی از پنج شهر برتر توسعه حمل و نقل عمومی پایدار نشان از آن دارد که مدیریت شهری مسیر درست مجامع علمی دنیا را برای حل معضلاتی چون ترافیک در پیش گرفته است.

دکتر سید مهدی هاشمی تشکری با بیان این مطلب گفت: «دیدگاه جهان در حوزه حمل و نقل تا دهه ۱۹۶۰ میلادی ماشین‌محور و با توجه به شرایط دوران صنعتی به افزایش ساخت خیابان‌ها و بزرگراه‌ها معطوف بود که این مسئله محیط زیست و سلامت انسان‌ها را با خطراتی جدی مواجه می‌کرد. اما از دهه ۶۰ میلادی برخی سازمان‌های غیرانتفاعی مردمی شکل گرفتند که تلاش می‌کردند این نگاه غالب را عوض و شهرها را به محلی مناسب برای زندگی مردم تبدیل کنند نه مکانی که تمام و کمال در اختیار خودروهاست و جان و سلامتی مردم تهدید می‌شود.»

وی ادامه داد: «اکنون نیز در تمام کشورهای پیشرفته دنیا توسعه حمل و نقل عمومی پایدار راه‌کار اصلی کاهش تردد خودروهای شخصی، کاهش ترافیک، آلودگی هوا، تصادفات و ... است و به جد بر آن تاکید می‌شود.»

تشکری هاشمی که پروژه‌های حمل و نقل عمومی تهران را به سازمان‌های بین‌المللی معرفی کرده است درباره نحوه انتخاب تهران به عنوان یکی از پنج شهر برتر جهان در حوزه توسعه حمل و نقل عمومی پایدار افزود: «برای



احداث خطوط BRT و شبکه حمل و نقل عمومی پایدار پژوهشکده حمل و نقل و سیستم‌های هوشمند دانشگاه امیرکبیر کارهای مطالعاتی فراوان را انجام دادند که این اقدامات و مطالعات به صورت مقالات و گزارش‌های مطالعاتی پژوهشکده به سازمان‌های بین‌المللی حمل و نقل ارائه شده‌اند.»

وی ادامه داد: «تهران اکنون به چند دلیل اصلی به عنوان یکی از پنج شهر برتر در حوزه توسعه حمل و نقل عمومی انتخاب شده که اراده، جسارت، علاقه و تلاش مدیریت شهری برای توسعه حمل و نقل عمومی، علی‌رغم تمام کمبودها، اولین دلیل آن است. از سوی دیگر در بسیاری از کشورهای دنیا توسعه حمل و نقل عمومی چندان با استقبال مردم مواجه نشده اما استقبال شهروندان تهرانی از حمل و نقل عمومی به حدی خوب و زیاد است که این سازمان‌ها مردم ما را شایسته حمل و نقل پایدار دانسته‌اند.»

رئیس پژوهشکده ITC دانشگاه صنعتی امیرکبیر تصریح کرد: «توسعه سریع خطوط مترو و BRT و همچنین به‌کارگیری سیستم‌های هوشمند در مدیریت ترافیک از مهم‌ترین عوامل انتخاب تهران بوده‌اند.»

وی در پاسخ به این سوال که آیا نهادهای بین‌المللی که در انتخاب تهران جزو پنج شهر برتر جهان در حوزه توسعه حمل و نقل عمومی نقش داشته‌اند دولتی هستند یا خیر؟ گفت: «در انتخاب شهرهای برگزیده در حوزه توسعه حمل و نقل پایدار، نهادهایی مانند موسسه بین‌المللی سیاست‌گذاری توسعه حمل و نقل، انجمن بین‌المللی حمل و نقل عمومی، مرکز توسعه منطقه‌ای ملل متحد، مجری پروژه‌های توسعه حمل و نقل عمومی و موسسات و نهادهای



آویشن در بلوار حجاب و ابریشم در حاشیه بلوار دکتر حسایی و ارغوان در بلوار امامیه نیز از دیگر پارک‌های ساخته شده‌اند.

### اختصاص بیش از ۲۶ میلیون ریال برای پروژه‌های فضای سبز منطقه

شهردار منطقه ۱۰ مشهد درباره پروژه‌های فضای سبز سال ۸۹ نیز گفت: «در سال جاری ۱۶ پروژه با اعتباری حدود ۲۶ میلیون و ۸۴۱ هزار و ۴۵۳ ریال در دست اقدام‌اند.»

ضمیری افزود: «شهروندان فضاهای سبز و درختان را سرمایه‌های شخصی خود بدانند چون احداث فضاهای سبز هزینه‌هایی بسیار را در بر دارد اما این فقط بخشی از ماجراست زیرا پس از آن وظیفه اصلی نگهداری از این سرمایه‌های سبز است که ضمن زحمت فراوان هزینه‌هایی چشم‌گیر را نیز به دنبال دارد.»

وی یادآور شد: «شهروندان فهیم، علاوه بر مشارکت در نگهداری از فضاهای سبز، باید به این باور برسند که آن چه در این راه هزینه می‌شود سرمایه‌ای است که در قالب عوارض برای حفظ و ارتقای اوضاع زندگی در شهرشان می‌پردازند و بنا بر مثال «شهر ما خانه ما» هر آسبی که به شهر برسد درحقیقت زینتی است که به خانواده رسیده است.»

یک اصله، کم‌ترین گونه درختی منطقه را تشکیل می‌دهند.»  
ضمیری درباره گونه‌های دیگر درخت‌های کاشته‌شده در سطح منطقه ۱۰ مشهد گفت: «درخت‌های چنار، زبان گنجشک، اقایای معمولی، توت، سرو نقره‌ای، افرا، سرو خمره‌ای، اقایای چتری، نارون، سرو شیراز، زیتون تلخ، سپیدار، کاتالپا و انواعی دیگر در منطقه ۱۰ کاشته شده‌اند.»

شهردار منطقه ۱۰ مشهد، با اشاره به این که یکی از مشکلات فراروی منطقه در زمینه کشت گونه‌های مختلف کمبود آب و نوع خاک و بافت شنی آن است، افزود: «در مجموع با توجه به این شرایط اقلیمی در سطح منطقه بیش‌تر گونه‌های کاج، اقایا، توت پیوندی، نرک، زیتون تلخ، تورن، زرشک، گل رز و سرو نقره‌ای قابلیت رشدی بیش‌تر را دارند که توجهی ویژه بدانها شده و گونه‌های دیگر برای زیبایی و تنوع منظر شهری کاشته شده‌اند.»

وی درباره تعداد درختان نواحی سه‌گانه خاطر نشان کرد: «نواحی سه‌گانه شهرداری منطقه ۱۰ به تفکیک ناحیه یک، ۲۵ هزار و ۳۳۳ اصله با ۴۶،۸۶ درصد پراکنش، ناحیه دو، با ۲۰ هزار و ۵۲۶ و پراکنش ۳۷،۹۶ درصدی و ناحیه سه، با ۸ هزار و ۲۰۷ اصله، ۱۵،۱۸ درصد پراکنش دارند.»

ضمیری همچنین، با بیان این که ۴۹ پارک در سطح منطقه ۱۰ شهرداری مشهد وجود دارند، ادامه داد: «احداث پارک‌ها در سطح منطقه از سال ۶۸ با ساخت پارک جنگلی فاطمیه به مساحت ۱۴ هزار و ۹۳۲ متر مربع آغاز شد.»

شهردار منطقه ۱۰ مشهد یادآور شد: «پارک‌های خطی کال چهل‌بازه،

### حفظ فضاهای سبز، سرمایه‌ای برای آینده

در عصر ماشینی، فضاهای سبز و بوستان‌ها نیازی اساسی و نعمتی بزرگانند؛ فضاهایی که به دلیل تلطیف روحیه و حفظ پاکیزگی هوا بهترین فرصت در زندگی شهرنشینی هستند.

امروزه شاهد آنیم که در کشورهای مختلف دنیا فضاهای سبز و درخت‌کاری‌هایی به نام کمربند سبز اطراف یا در مسیرهای اصلی شهرها ایجاد می‌شوند تا، علاوه بر تامین پاکیزگی و ایجاد سیما و منظر مناسب در شهر و منطقه، باعث کاهش آلودگی صوتی و تامین اکسیژن شوند.

وجود درختان مختلف و گل‌کاری و چمن‌کاری‌ها، طراوت و شادابی را به جوامع شهری هدیه می‌کند؛ همچنین ایجاد بوستان‌های محلی و خطی فرصتی مغتنم برای بهره‌مندی همه اقشار و رده‌های سنی است. به همین دلیل، شهرداری منطقه ۱۰ مشهد نیز اقداماتی قابل توجه انجام داده است به گونه‌ای که امروز در سطح منطقه، شاهد احداث انواع پارک‌ها و فضاهای سبز هستیم.

### اختصاص بیش از ۲۶میلیارد ریال به احداث فضای سبز در منطقه ۱۰

شهردار منطقه ۱۰ مشهد درباره گسترش فضای سبز می‌گوید: «اعتبارات سال جاری برای احداث فضای سبز در سطح منطقه ۱۰ شهرداری ۲۶ میلیارد ریال است.»

حمید ضمیری با بیان این که این رقم در سال گذشته ۱۳ میلیارد و ۶۱۰ میلیون ریال بود، افزود: «اعتبارات اختصاص‌یافته به منطقه برای ایجاد فضای سبز در سال جاری، نسبت به گذشته، ۱۰ میلیارد و ۸۲۰ میلیون ریال افزایش داشته است.»

وی هزینه نگهداری فضای سبز منطقه را در قراردادی یک ساله بالغ بر ۲۵ میلیارد ریال عنوان کرد و گفت: «با توجه به جمعیت منطقه، سرانه هزینه احداث فضای سبز هر فرد ۹۹ هزار و ۴۲۱ ریال و همچنین سرانه هزینه نگهداری آن برای هر فرد ۱۷۱ هزار و ۳۳۷ ریال است.»

ضمیری در توضیح جزئیات هزینه نگهداری فضای سبز منطقه ۱۰ شهرداری مشهد گفت: «نگهداری فضای سبز نواحی یک و دو، هر یک، در سه پیمان الف، ب و ج و ناحیه سه در دو پیمان الف و ب هر کدام جداگانه در قراردادی سه‌ساله انجام می‌شود

که با توجه به مدت قراردادهای هر ساله، معادل ۱۵درصد رقم آنها افزایش می‌یابد.»

وی درباره نحوه آبیاری فضاهای سبز منطقه نیز گفت: «در قراردادی سه‌ساله که با شرکت پیمان‌کار بسته شده است، آب لازم به مبلغ یک میلیارد و ۲۶۰ میلیون ریال خرید می‌شود.

### ۵۵ هزار اصله درخت در سطح منطقه

شهردار منطقه ۱۰ مشهد همچنین با بیان این که ۴۲ نوع درخت به تعداد ۵۴ هزار و ۶۶ اصله در سطح منطقه کاشته شده است اظهارداشت: «کاج معمولی، به تعداد ۱۴ هزار و ۷۷۵ اصله بیش‌ترین نوع درخت و توبا، لیگوستروم، ماگنولیا، کاملیا و سماق، هر کدام با

حافظ محیط زیست و چند نهاد دانشگاهی نقش دارند که هیچ یک از آنها دولت‌محور نیستند و تمامشان سازمان‌های غیرانتفاعی مردم‌محور هستند و مبنای انتخاب شهر برتر تحلیل‌های علمی، موضوعات تخصصی و کارشناسی است.»

تشکری هاشمی تاکید کرد: «ما باید از این اتفاق مهم که برای تهران، پایتخت کشورمان، افتاده خوشحال باشیم اما بدانیم این بدان معنا نیست که تهران دیگر شهری کامل است بلکه باید این موفقیت بزرگ را یک نقطه شروع خوب بدانیم و با جدیت بیش‌تر در راهی که اطمینان داریم درست است و به نتیجه مطلوب می‌رسد گام برداریم.»

وی تصریح کرد: «در سی سال گذشته ما به اندازه بزرگ‌ترین جنگ‌های دنیا، یعنی ۷۵۰ هزار نفر، جان‌باخته در تصادفات داشته‌ایم. به عبارتی براساس آمارهای سالانه، هر سال حدود ۲۵ تا ۳۰ هزار نفر جان خود را در تصادفات رانندگی از دست می‌دهند که رقمی بسیار بالاست.»

وی افزود: «متأسفانه حساسیت ما به مقدار مجروحان و کشته‌های تصادفات رانندگی از بین رفته است. از سوی دیگر ما می‌گوییم «کشته‌های تصادفات» ولی توجه نمی‌کنیم که کشته یک قاتل دارد. در تمام دنیا قاتلان کشته‌شدگان تصادفات رانندگی را سیاست‌گذارانی می‌دانند که نتوانسته‌اند با سیاست‌گذاری درست از مقدار تصادفات بکاهند و در این میان ما باید نهایت تلاش خود را به کار گیریم که با توسعه حمل و نقل عمومی مناسب و کاهش تردد خودروهای شخصی از مقدار تصادفات و خسارات ناشی از آنها نیز بکاهیم.»



تیه و تنظیم: فاطمه شهبازی

عدم تغییر قیمت قبور در تهران

مدیرعامل سازمان بهشت زهرا(س)، با اشاره به اجرای طرح هدفمند کردن یارانه‌ها، گفت: قیمت قبور پس از اجرای این طرح هیچ تغییری نکرده است.

توکلی، با تاکید بر این که قیمت قبور جدید و قدیمی بهشت زهرا(س) در قطعات مختلف و با محاسبه یک یا دو طبقه بودن نسبت به قبل از اجرای طرح هدفمند کردن یارانه‌ها هیچ تغییری نکرده است، اظهار کرد: «براساس تاکید شهردار تهران، برای همراهی با طرح هدفمند کردن یارانه‌ها، هیچ تصمیمی برای گران شدن قبور بهشت زهرا(س) نداریم.»

وی، با اعلام این که تمام بخش اداری این سازمان به بخش جدید بهشت زهرا(س) منتقل شده است، گفت: «در حال حاضر روزانه ۷۰ درصد از اموات در بخش جدید این مجموعه دفن می‌شوند و تاکنون بیش از ۱۵ هزار متوفی در این مجموعه دفن شده‌اند.»

وی خاطرنشان کرد: «مجموعه جدید بهشت زهرا(س) با یک اتوبان از بخش قبلی جدا شده است، اما کلیه امکانات لازم برای مراجعه‌کنندگان فراهم است.»



حمایت شهرداری تبریز از سرمایه‌گذاران خارجی

شهردار تبریز در دیدار با رئیس کمیسیون ایران در اتاق مسکو، با اشاره به سابقه فرهنگی و تاریخی این شهر، از رشد چشمگیر سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در چند سال اخیر در تبریز خبر داد و گفت: «انتقال تکنولوژی و توسعه اقتصادی نیازمند مراودات تجاری است.»

مهندس نوین از آمادگی شهرداری تبریز برای همکاری با سرمایه‌گذاران روس در اجرای پروژه‌های مختلف شهر تبریز، از جمله حمل و نقل عمومی به ویژه خرید واگن‌های مترو، احداث تراموا و طرح تولید انرژی از پسماند شهری، خبر داد.

رئیس کمیسیون ایران در اتاق مسکو هم، با اشاره به این که بخش

خصوصی از طرح‌های شهرداری تبریز استقبال می‌کند، گفت: «در صورت معرفی مناسب طرح‌های عمرانی و خدماتی شهر تبریز، ده‌ها سرمایه‌گذار روس در این شهر سرمایه‌گذاری خواهند کرد.»

رجب صراف همچنین با تاکید بر لزوم همکاری‌های بیشتر تبریز و مسکو در حوزه مدیریت شهری افزود: «این همکاری‌ها می‌توانند زمینه‌ساز توسعه پایدار شهرها و نیز تبادل تجربیات مدیران و مسئولان دو طرف باشند.»

به گفته رئیس کمیسیون ایران در اتاق مسکو، با احداث تله‌کابین، توسعه فضای سبز شهری، احداث مترو و ده‌ها طرح و برنامه عمرانی دیگر که در شهر تبریز در حال اجرا یا بهره‌برداری‌اند، این شهر به شهری در حال توسعه تبدیل شده است.



عمارت شهرداری تبریز

هدفمندی یارانه‌ها و توسعه فضای سبز کرج

شهرداری‌ها از اجرای طرح هدفمند کردن یارانه‌ها به عنوان طرحی جامع به طور قاطع حمایت می‌کنند اما اجرای این قانون کلیدی، فشارهایی را به شهرداری‌های کشور وارد خواهد کرد.

شهردار کرج، با بیان این مطلب و با تاکید بر لزوم مدیریت صحیح به منظور کمک به موفقیت این طرح و کاهش فشارهای موجود، گفت: «شهرداری‌های کشور باید در تدوین بودجه سال آینده خود نگاهی ویژه به بخش فضای سبز داشته باشند و اعتبارات این بخش را افزایش دهند.»

سیدعلی آقازاده افزود: «در سال جاری ۲۰ میلیارد تومان اعتبار به سازمان پارک‌ها و فضای سبز کرج اختصاص یافت و به رغم مشکلات فراوان امید است در سال آینده این رقم افزایش یابد.»

شهردار کرج در شانزدهمین نشست تخصصی مدیران فضای سبز کلان‌شهرها خاطرنشان کرد: «شهرداری کرج و سازمان پارک‌ها و فضای سبز، برای بازگشت هویت باغ‌شهری این کلان‌شهر، اجرای طرح‌هایی مختلف از جمله انجام بیش از دو هزار متر مربع جنگل‌کاری و احداث ۲۰۰ هکتار فضای سبز را در دستور کار قرار داده است.»

سیدعلی آقازاده ادامه داد: «امروز تنها احداث پارک و بوستان‌های بزرگ اولویت کار سازمان پارک‌ها نیست و اجرای طرح‌های کوچک با هزینه‌های پایین می‌تواند، ضمن رفع نقاط ضعف، بستر تلطیف روحیه شهروندان را نیز فراهم کند.»

شهردار کرج با اشاره به احداث ۲۰۰ هکتار فضای سبز در کرج گفت: «در سال گذشته همچنین یک هزار و ۵۰۰ اصله درخت در معابر شهری کرج غرس شد و در سال جاری و در هفته درخت‌کاری نیز این برنامه اجرا خواهد شد.»

آقازاده با یادآوری لزوم توجه به تامین آب لازم در بخش فضای سبز تاکید کرد: «هم‌اکنون سرانه آب لازم در بخش فضای سبز کرج نیم لیتر در ثانیه است که باید به یک لیتر در ثانیه افزایش یابد.»



سیدعلی آقازاده، شهردار کرج

نظارت بر گرایه وسایل نقلیه در اندیمشک  
پس از هدفمند کردن یارانه‌ها

شهرداری اندیمشک، برای رفاه حال شهروندان و جلب رضایت آنان، در نظر دارد به شکلی غیرمنتظره از خطوط رفت و برگشت تاکسیرانی بازدید و با رانندگان متخلف برخورد قانونی کند.

شهردار اندیمشک با اشاره به آغاز طرح هدفمند کردن یارانه‌ها و لزوم نظارت بر ناوگان حمل و نقل درون‌شهری گفت: «از زمان اجرای این طرح، برای پیش‌گیری و برخورد با افراد سودجو ستادی با حضور مسئولان اجرایی مربوطه به شکل نامحسوس و هفتگی بر وضعیت حمل و نقل درون و برون‌شهری نظارت می‌کند.»

مهندس علی‌اصغر منشاد از شهروندان خواست هر گونه افزایش کرایه بیش از نرخ مصوب و یا نصب نکردن نرخ‌نامه را در وسایل نقلیه عمومی به سازمان تاکسی‌رانی و پلیس راهنمایی و رانندگی اندیمشک اطلاع دهند.

شهردار اندیمشک افزود: «در این صورت با متخلفان، برابر با مصوبه کمیته حمل و نقل و سوخت برخورد و ضمن انتقال وسیله نقلیه به پارکینگ به مدت پنج روز، کارت سوخت آنان باطل می‌شود.»



میدان آزادی اندیمشک

ارائه خدمات دقیق‌تر با اجرای طرح دولت الکترونیک در اراک

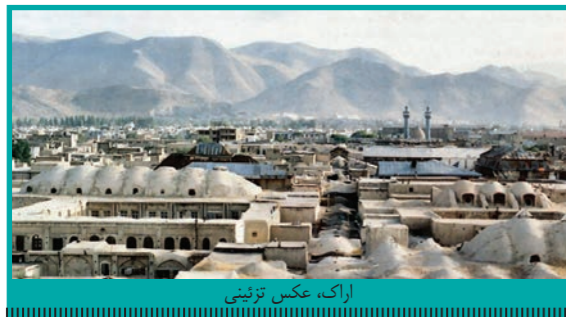
شهرداری اراک، هم‌زمان با برگزاری نمایشگاه ال‌کامپ، برای اولین بار از سامانه صدور پروانه ساختمانی کامپیوتری بهره‌برداری کرد.

شهردار اراک، در حاشیه هفتمین نمایشگاه ال‌کامپ در اراک و با بیان این مطلب، افزود: «شهرداری اراک، همگام با شهرداری‌های مراکز استان‌ها و کلان‌شهرها، گام‌هایی بلند به منظور ارائه خدمات الکترونیک و تحقق دولت الکترونیک برداشته است.»

سیدمرتضی میری، با تاکید بر این که آموزش شهروند الکترونیک با همکاری سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های وزارت کشور در آینده نزدیک آغاز خواهد شد، گفت: «با توزیع بسته‌های الکترونیکی، امیدواریم شهروندان بتوانند از این آموزش‌ها استفاده کنند و خدمت‌رسانی به شهروندان در کوتاه‌ترین زمان و با بیش‌ترین دقت انجام شود.»

شهردار اراک افزود: «براساس مذاکرات انجام شده با سازمان شهرداری‌ها، برای ۱۵۰ هزار نفر از شهروندان اراکی آموزش شهروندی برگزار خواهد شد که هزینه آن برای هر نفر ۲۴۰ هزار تومان است.»

میری، با بیان این که در اراک ۲۱ سال ممیزی انجام نشده است، گفت: «با همکاری بسیج، جمع‌آوری اطلاعات شهری در دستور کار قرار گرفته و در حال اجراست.»



اراک، عکس ترنیتی

ثبات بهای حمل و نقل عمومی در خوی تا پایان سال

مدیرعامل سازمان اتوبوس‌رانی خوی، با بیان این که طبق قانون تا پایان سال افزایش بهای خدمات اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌ها ممکن نیست، اعلام کرد: «تلاش می‌کنیم در راستای اجرای صحیح قانون هدفمند کردن یارانه‌ها، شبکه حمل و نقل عمومی را گسترش دهیم.»

مدیرعامل سازمان اتوبوس‌رانی خوی، با اشاره به افزایش بهای سوخت بعد از اجرای قانون هدفمند کردن یارانه‌ها گفت: «برای حمایت از رانندگان اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌ها، تفاوت قیمت بهای سوخت را تا پایان سال محاسبه و به آنها پرداخت می‌کنیم.»

ولی شادفر، با بیان این که با اجرای قانون هدفمند کردن یارانه‌ها جابه‌جایی مسافر با اتوبوس در خوی پنج درصد افزایش یافته است، افزود: «با بهبود شرایط جوی و اتمام سهمیه سوخت صد تومانی ماشین‌های شخصی، این درصد افزایش خواهد یافت.»

مدیرعامل سازمان اتوبوس‌رانی خوی و حومه ادامه داد: «توسعه شبکه در تمام مناطق سطح شهر و حومه، با تعیین ایستگاه مبدأ در مکان مناسب، و بسترسازی برای تردد سریع ناوگان راه‌هایی هستند که می‌توانند سفرهای درون‌شهری خوی را از ۲۳ درصد به ۴۵ درصد برسانند.»

وی، با بیان این که باید تلاش کرد برای اجرای صحیح قانون هدفمند

کردن یارانه‌ها شبکه حمل و نقل عمومی گسترش یابد، گفت: «نصب تابلوهای ایستگاه‌های اتوبوس و سایبان‌ها در ایستگاه‌ها، ایجاد پارک سوار در خوی، ایجاد خطوط ویژه برای تردد سریع اتوبوس‌ها و بسترسازی مناسب برای فعالیت اتوبوس‌ها ضروری است.»



خوی، عکس تزئینی

## غرفه شهرداری سبزوار، غرفه برتر نمایشگاه هفته پژوهش و فناوری

غرفه شهرداری سبزوار در جشنواره و نمایشگاه هفته پژوهش و فناوری، در محل نمایشگاه بین‌المللی مشهد مقدس، غرفه برتر این نمایشگاه معرفی شد.

علاوه بر این، شهرداری سبزوار در این نمایشگاه عنوانین شهرداری موفق در امر پژوهش در سطح استان و طرح پژوهشی برتر استان را کسب کرد.

در نامه معاون توسعه مدیریت و منابع انسانی استانداری خراسان رضوی، خطاب به رضا عبدالملکی، شهردار سبزوار، آمده است: «امیدواریم بتوانیم با برگزاری چنین جشنواره‌ها و نمایشگاه‌هایی بخشی از تکالیف خود را برای رشد و توسعه علم و دانش و تحقق منویات مقام معظم رهبری به انجام برسانیم.»



غرفه شهرداری سبزوار در جشنواره و نمایشگاه هفته پژوهش و فناوری

## اتوماسیون اداری، حلقه مفقود رعایت حقوق ارباب رجوع در زنجان

سیدناصر موسوی، شهردار زنجان، با اشاره به راه‌اندازی سیستم اتوماسیون اداری گفت: «این سیستم قابلیت‌هایی فراوان دارد و کلیه نامه‌ها، از ساعتی که شماره می‌خورند تا آخرین زمان رسیدگی، پیگیری می‌شوند.»

رئیس شورای اسلامی شهر زنجان نیز درباره شبکه عظیم اتوماسیون اداری گفت: «هدف از اجرای این طرح کاستن بروکراسی اداری است و مرحله نهایی آن با تکمیل سیستم در مناطق یک و سه اجرا خواهد شد.»

مسعودرضا خوشنام همچنین، با اشاره به هدفمندی یارانه، گام بعدی اجرای این طرح را نیازمند همکاری تمام اقشار جامعه دانست و گفت: «هدفمند کردن یارانه‌ها، مقدمه جهش اقتصادی کشور است.»

وی سپس، با اشاره به بروز مشکلاتی در مقررات مرتفع‌سازی در شهر زنجان، افزود: «یک لایحه پیشنهادی مبنی بر احداث یک طبقه اضافه در کلیه ساختمان‌های شهر به کمیسیون ماده ۵ ارائه شده تا موجب رونق ساخت‌وساز شود.»

وی تاکید کرد: «برای این که استان زنجان جزء ۱۱ کلان‌شهر کشور قرار گیرد، باید به مرتفع‌سازی بیشتر توجه کرد.»



سیدناصر موسوی، شهردار زنجان

## شهرداری قم و آمادگی مقابله با بحران در فصل زمستان

شهرداری قم، برای مواجهه با حوادث ناشی از فصل زمستان در معابر شهر، ۲۵ ستاد آمادگی مقابله با بحران در فصل زمستان را تشکیل داده است.

معاون خدمات شهری شهرداری قم در این باره گفت: «شهرداری قم، همچون سال‌های گذشته، امکانات و نیروهای خود را با اجرای برنامه‌های آموزشی و برگزاری مانور، تجهیز و آماده مقابله با بحران احتمالی سرما کرده است.»

حسن صبوری ادامه داد: «تشکیل ستادهای بیست و پنج‌گانه آمادگی مقابله با بحران در مناطق، لایروبی نهرها، شناسایی نقاط آسیب‌پذیر و برنامه‌ریزی برای تعیین اکیپ‌های ویژه هر نقطه، آماده کردن پمپ‌های ثابت و سیار در مناطق مختلف، پیگیری تکمیل پروژه‌های دفع آب‌های سطحی و حفر چاه‌های جذبی در سطح شهر از جمله اقدامات شهرداری قم قبل از شروع فصل زمستان است.»

معاون خدمات شهری شهرداری قم افزود: «شهرداری قم با تهیه ۲۵۰۰ تن نمک در سایت‌های ذخیره مناطق، ۳۰۰ دستگاه خودروی سبک، سنگین و نیمه‌سنگین و ۱۰۰۰ نفر نیروی انسانی آماده خدمت‌رسانی است.»

صبوری تصریح کرد: «شهرداری قم امسال نیز همچون سال‌های گذشته مخازنی ویژه حاوی کیسه‌های نمک و شن را در نقاط آسیب‌پذیر شهر، زیرگذر و پل‌ها، برای استفاده در مواقع حساس و استفاده شهروندان، تدارک دیده است.»

معاون شهردار قم افزود: «شهروندان در صورت نیاز به کیسه‌های شن و نمک می‌توانند به نواحی مربوطه مراجعه کنند و یا برای کسب اطلاعات بیشتر از نشانی نواحی با شماره ۱۳۷ تماس بگیرند.»



زرنده، عکس تزئینی

## مقاومت ساختمان شهرداری زرنده بررسی می‌شود

برای نخستین بار شهرداری زرنده، برای سنجش مقاومت جوش و سازه‌ها و بالا بردن کیفیت سازه‌های فلزی ساختمان‌های شهرداری، آزمایش جوش را انجام می‌دهد.

مسئول دفتر فنی شهرداری زرنده، با اعلام این که برای اولین بار در شهرداری زرنده از ساختمان‌های شهرداری آزمایش جوش گرفته خواهد شد، تصریح کرد: «در این طرح ساختمان چندمنظوره شهرداری و ساختمان سازمان حمل و نقل همگانی آزمایش خواهد شد.»

وی هدف از انجام این آزمایش‌ها را سنجش مقاومت جوش و سازه‌ها و بالا بردن کیفیت سازه‌های فلزی دانست و افزود: «این طرح را شرکت آزمون جوش کرمان اجرا خواهد کرد.»

مسئول دفتر فنی شهرداری به دیگر اقدامات دفتر فنی شهرداری اشاره کرد و افزود: «اجرای سنجش مقاومت سقف ساختمان سازمان حمل و نقل همگانی و سقف ساختمان چندمنظوره شهرداری از دیگر اقدامات این دفتر است.»

افضلی همچنین از طرح تعویض جداول میدان نماز خبر داد و گفت: «جداول این میدان با گذشت زمان فرسوده شده‌اند و در بعضی از نقاط نیز به کلی از بین رفته‌اند؛ به همین دلیل اجرای این طرح نیز در دستور کار شهرداری قرار گرفته است و به زودی انجام خواهد شد.»



زرنده، عکس تزئینی

## همکاری شهروندان مشهودی برای تفکیک زباله

مدیرعامل سازمان بازیافت و تبدیل مواد شهرداری مشهد از همکاری ۴۸۲ هزار خانوار با ستاد تفکیک زباله از مبدا خبر داد.

علی نجفی، با اشاره به این که شهروندان مشهودی بیش‌ترین همکاری را در تفکیک زباله از مبدا در کشور دارند، گفت: «این کار، علاوه بر صرفه‌جویی و کمک به بهداشت سطح شهر، سود اقتصادی قابل‌توجهی را در پی دارد.»

وی همچنین خاطرنشان کرد: «با توجه به این که هنگام مراجعه خودروهای جمع‌آوری پسماندهای خشک عده‌ای از شهروندان در منازل نیستند، ایستگاه‌های مبادله پسماند خشک راه‌اندازی شدند.»

نجفی تاکید کرد: «هم‌اکنون خودروهای جمع‌آوری، پسماندهای خشک را با مراجعه به درب منازل جمع‌آوری می‌کنند و به ازای آن کارت قرعه کشی، بسته نمک و کیسه زباله به شهروندان داده می‌شود.»

وی در ادامه نحوه فعالیت خودروهای جمع‌آوری پسماندهای خشک را مراجعه آنها به تمام مناطق شهرداری دانست و گفت: «در شرایط کنونی، در یک روز مشخص این خودروها به هر محله و منطقه مراجعه و پسماندهای خشک را جمع‌آوری می‌کنند.»

مدیرعامل سازمان بازیافت و تبدیل مواد شهرداری مشهد ادامه داد: «از این مقدار زباله، ۶۴ درصد زباله تر و مواد آلی و ۳۶ درصد پسماند خشک است.»



## ساماندهی دکه‌های شهرستان دورود

شهرداری دورود، با افتتاح بازارچه خروجی شهر و برای ساماندهی آن، با همکاری ناظران بهداشتی دکه‌هایی جدید را جایگزین دکه‌های قدیمی خواهد کرد.

مدیرعامل سازمان میوه و تره‌بار و ساماندهی مشاغل شهری دورود در زمینه نظارت بهداشتی بر مشاغل گفت: «خرید و فروش دام در سطح شهر ممنوع است و در صورت مشاهده، فروشنده با پیگرد قانونی مواجه می‌شود.»

قوبدل افزود: «از شهروندان تقاضا داریم برای خرید و فروش دام با قیمت و کیفیت مناسب به جایگاه جدید عرضه دام مراجعه کنند.»



دورود، عکس تزئینی



## یک‌شهر یک‌نگاه

**چهاردانگه**

جایگاه سوخت سی ان جی شهر چهاردانگه با مشارکت شورای اسلامی شهر، شهرداری چهاردانگه و شرکت گاز خودرو به بهره برداری رسید.

**دامنه**

شهرداری دامنه روشنایی بلوار شهرداری را به طول ۳۰۰ متر و با هزینه ۱۵۰ میلیون ریال تامین کرد. این شهر در مسیر ترانزیت اصفهان– خوزستان قرار دارد.

**الوند**

آگشته، شهردار الوند، از احداث یک کتابخانه بزرگ در شهر الوند خبر داد و گفت: «سه‌م قانونی نیم درصد کتابخانه‌های عمومی در شش ماهه اول سال ۱۳۸۹ پرداخت شد.»

**بهارستان**

تیم فوتسال شهرداری بهارستان در دومین دوره مسابقات شهرداری‌ها و فرمانداری‌های استان اصفهان در رقابتی با حضور نود تیم موفق به کسب مقام چهارم شد.

**مسجد سلیمان**

احسان منظری، مسئول واحد عمران شهرداری مسجدسلیمان، از فعالیت بی‌سابقه واحد عمران و آسفالت شهرداری در یک سال اخیر خبر داد و گفت: «با وجود وسعت محلات خاکی و فاقد آسفالت مناسب، روند زیرسازی و آسفالت نقاط مختلف شهر با جدیت تمام ادامه خواهد داشت.»

**گـز**

شهرداری گز برای حفاظت از بیش از نه هزار اصله درخت موجود، ضمن سرشماری و پلاک‌کوبی درختان، آنان را شناسنامه‌دار کرده است. شهر گز در فاصله هجده کیلومتری شمال اصفهان(نه کیلومتری انتهای اصفهان) و کنار اتوبان جدید اصفهان– تهران واقع شده است.

**ارکواز ملکشاهی**

واحد عمران شهرداری ارکواز اقدام به گل‌کاری بلوارها و میدین شهر، ساماندهی و موزاییک کردن گورستان و تهیه و نصب ۵۲ عدد تابلوی نام‌گذاری کوچه و خیابان‌های شهرکرده است. شهر ارکواز ملکشاهی در جنوب شرق شهرستان ایلام قرار دارد.

**نـور**

تیم هندبال شهرداری نور، در دومین دیدارش از سری مسابقات سوپر لیگ هندبال استان مازندران، توانست تیم موژان ساری را با نتیجه ۳۱ بر ۲۲ شکست دهد.

**فریمان**

شهرداری فریمان، هم‌زمان با اجرای طرح ممیزی املاک، با صدور اطلاعیه‌ای از شهروندان خواسته با ماموران ممیزی املاک، که با در دست داشتن کارت شناسایی ممهور به مهر شهرداری به درب منازل آنان مراجعه می‌کنند، همکاری کنند.

**یـزد**

سازمان مدیریت پسماند شهرداری یزد برای ترویج فرهنگ بازیافت و آموزش نحوه جمع‌آوری پسماندهای خشک و تفکیک آنها از پسماندهای تر، هر هفته در روزهای جمعه ایستگاه سیار اطلاع‌رسانی را در ورودی مصلای نماز جمعه مستقر می‌کند.

**برزک**

شهرداری برزک از ۱۰ نفر از گلاب‌گیران برتر شهر که در طول سال در توسعه و رونق گردش‌گری فعال بوده و همواره در احیای فریضه امر به معروف و نهی از منکر نیز تلاش کرده‌اند تقدیر کرد.

**کاخک**

شهرداری کاخک، برای صرفه‌جویی و استفاده بهینه از نیروی برق، چراغ‌های پارکی جدیدی نصب کرده که توانسته، علاوه بر در نظر گرفتن نیاز شهروندان و استفاده‌کنندگان، زیبایی و نشاط را به محیط بازگرداند. این شهر در ۲۴ کیلومتری جنوب غربی گناباد قرار دارد.

**محلات**

شهرداری محلات، برای توسعه منطقه نمونه گردشگری سرچشمه محلات و طراحی نورپردازی دریاچه و اطراف آن، قراردادی را به مبلغ ۱۴۰ میلیون ریال منعقد کرده است و پیش‌بینی می‌شود در پایان نیمه اول سال آینده این طرح برای استفاده شهروندان و مسافران به بهره‌برداری برسد.

## واژگان شهری

# یارانه

■ **مریم جواهریان**

|||||
واژه یارانه (Subsidy)، در لغتنامه بطور کلی کمک رایگان و اعانه (مالی) دولت به مردم در زمان های معین معنا شده است و عبارتست از نوعی حمایت دولت از قشر خاصی (در برخی موارد کل جامعه)، در دوره های زمانی خاص یا اضطراری، به منظور تامین رفاه اجتماعی از طریق کاهش هزینه ها.

یارانه، کمک، کمک مالی، اعانه، امداد، کمک مالی یا معادل آن که به یک خدمت داده شود گرچه از نگاه سود این خدمت اقتصادی نباشد، ولی از حیث رفاه عمومی لازم است. از بخشش ها و کمک های رایگان مالی که دولت به دستگاه تابعه خود به منظور کمک به یک خدمت عمومی می دهد نیز به همین نام یاد می شود.

یارانه، کمک مالی، اعانه و یا کمک های بلاعوض به تولید کنندگان و مصرف کنندگان برخی از کالاها و خدمات نیز معنی شده است. همچنین عنوان شده است که پرداخت کمک مالی (یارانه) می تواند دلایل مختلفی داشته باشد مانند پایین نگه داشتن سطح قیمت (از طریق افزایش قدرت خرید واقعی خریداران) و یا حفظ روند تولید یک کالای معین.

### تعاریف یارانه

تعاریف مختلفی درخصوص یارانه وجود دارد:

• یارانه عبارت است از پرداخت مستقیم یا غیرمستقیم دولتی، امتیاز اقتصادی یا اعطای مزایای خاصی که به مؤسسه های خصوصی، خانوارها و دیگر واحدهای دولتی جهت نیل به اهداف مورد نظر دولت صورت می گیرد.

• کمک مالی دولت به تولیدکنندگان و توزیع کنندگان در یک صنعت به منظور جلوگیری از رکود آن صنعت، به دلیل استراتژیک بودن آن یا مسائلی مانند جلوگیری از افزایش قیمت محصولات و تشویق آن صنعت به سرمایه گذاری و اشتغال بیشتر.

• یارانه به هرگونه پرداخت انتقالی که به منظور حمایت از اقشار کم درآمد و بهبود توزیع درآمد از محل خزانه دولت صورت گرفته و قابل واریز به خزانه بوده و یا به صورت نقدی یا کالایی به خانوارها و تولیدکنندگان کالا و خدمات تعلق می گیرد، اطلاق می شود.

• یارانه، انتقال منابع اقتصادی توسط دولت به خریداران یا فروشندگان کالاها و خدمات است؛ به گونه ای که موجب کاهش قیمت برای خریداران یا افزایش قیمت فروش و کاهش هزینه های تولید کالا و خدمات برای تولیدکنندگان می شود. تأثیرات خالص یارانه حمایت همزمان از تولیدکنندگان و مصرف کنندگان است.

### تعریف FAO از یارانه

– یارانه عبارت است از انتقالات مالی دولت که در کوتاه مدت هزینه ها را کاهش و یا درآمدتولیدکننده را افزایش می دهد.

– مداخله دولت با و یا بدون انتقالات مالی که در کوتاه مدت هزینه ها را کاهش و یا درآمدتولیدکننده را افزایش می دهد.

### تعریف WTO از یارانه

یارانه عبارت است از مشارکت مالی دولت یا هر هویت عمومی دیگر به شکل:

• انتقال مستقیم وجوه (شامل انتقالات بالقوه مثل تضمین وامها)

• درآمد از دست رفته (مانند تخفیفهای مالیاتی)

• فراهم کردن کالاها و خدمات با قیمت پایین تر (به استثنای زیرساختارهای اجتماعی)

• وادار کردن بخش خصوصی به موارد سه گانه فوق

این تعریف، قوانین و مقررات و سیاست های تنظیمی را جزو یارانه محسوب نمی کند.

### طبقه بندی یارانه

تنوع و پیچیدگی محاسبات و کاربردهای گوناگون یارانه ها و همچنین تأثیرات و نتایج گوناگونی که روش پرداخت یارانه می‌تواند داشته باشد، ضرورت طبقه بندی و تفکیک آن را بیشتر نمایان می کند. به نسبت گستردگی وظایف دولت در اقتصاد، یارانه ها می توانند از تنوع بیشتری برخوردار باشند. همچنین با توجه به گستردگی موارد پرداخت و منابع و مصارف آن، می‌تواند به شکل‌های گوناگونی طبقه بندی شود که در اینجا به طور مختصر به آنها اشاره شده است:

۱– یارانه بر اساس هدفهایی که دولت از پرداخت آنها دنبال می کند شامل : یارانه اقتصادی، یارانه اجتماعی، یارانه سیاسی و یارانه توسعه‌ای.

۲– یارانه بر اساس حسابهای ملی شامل: یارانه مستقیم و یارانه غیر مستقیم.

۳– یارانه بر اساس انعکاس هزینه های آن در حساب های ملی شامل یارانه پنهان و یارانه آشکار.

۴– یارانه بر اساس موضوع مورد کمک شامل: کود، سم، بذر، شکر، روغن، گندم و … .

۵– یارانه بر اساس مرحله ای که کالا یا خدمت مشمول دریافت آن می شود شامل: یارانه تولیدی، یارانه مصرفی، یارانه توزیعی، یارانه صادراتی، یارانه وارداتی و یارانه خدماتی.

### از منظر اهداف دولت در پرداخت

از منظر اهداف دولت در پرداخت، یارانه ها به پنج گروه به شرح زیر تقسیم می شوند:

**یارانه اقتصادی:** یارانه هایی که دولت برای نیل به اهداف اقتصادی از جمله تخصیص بهینه منابع، ثبات اقتصادی و توزیع عادلانه درآمد پرداخت می کند. این یارانه ها به منظورکاهش هزینه های تولید یا حمایت از مصرف کنندگان و تولیدکنندگان کالا یا خدمات خاص پرداخت می شود.

**یارانه توسعه ای:** این نوع کمک ها برای شتاب روند توسعه اقتصادی و به منظور تقویت زیربنای اقتصادی و اجتماعی برای برقراری تعادل میان سیستم تولید و مصرف، کمک به ایجاد مؤسسه های تحقیقاتی و

پایه ای، کمک به تحصیل دانشجویان داخل و خارج از کشور پرداخت می شوند.

**یارانه اجتماعی:** هر چند امکان دارد در پرداخت آنها اهداف اقتصادی نیز مستتر باشد، اما به منظور تأمین اهداف اجتماعی پرداخت می شوند. در واقع یارانه های مستقیمی هستند که برای پیشگیری از بروز خسارت های احتمالی از جمله کمک های مالی برای مطالعه کشف امور جنایی، نحوه رشد جمعیت، اوقات فراغت جوانان و... پرداخت می شوند.

**یارانه سیاسی:** یارانه هایی هستند که دولت ها برای هماهنگ کردن اکثریت جامعه با موضع سیاسی و اقتصادی خود و در راستای تحکیم امنیت ملی پرداخت می کنند. این یارانه ها می توانند شامل کمک های بلاعوض کشوری به کشور دیگر برای تحکیم مبانی سیاسی خود باشد.

**یارانه فرهنگی:** یارانه هایی هستند که دولت ها برای حمایت از بخش فرهنگ و هنر پرداخت می کنند. در

ایران پرداخت های ارائه شده توسط سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولیدکنندگان برای کاهش قیمت کاغذ روزنامه، حمایت از نشر و... در زمره

این قبیل یارانه ها قرار می گرفت.

**از منظر مرحله ای که کالا یا خدمت مشمول یارانه شود، می توان یارانه ها را به پنج گروه به شرح زیر تقسیم کرد:**

**یارانه مصرفی:** شامل پرداخت هایی است که برای ایجاد و تعدیل در توزیع درآمدها، تعدیل آثار ناشی از فشارهای بازار، تصحیح الگوی مصرفی کشور به سمت تشویق مصرف کالاهای تولید داخل؛ به مصرف کنندگان پرداخت می شود.

**یارانه تولیدی:** این قبیل یارانه ها به منظور کاهش هزینه های تولید و حمایت از تولیدکنندگان پرداخت شده و شامل یارانه عوامل تولید (در مقابل توزیع نهاده های ارزان با قیمتی کمتر از قیمت بازار یا تخصیص ارز با قیمت کمتر از بازار آزاد با هدف

تخصیص بهینه منابع و افزایش کارایی منابع تولیدی) و یارانه برای خرید تضمینی است.

**یارانه توزیعی:** کمک هایی که برای کاهش هزینه های توزیع یا قیمت تمام شده کالاها و خدمات برای مصرف کنندگان

پرداخت می شود، جزو این گروه یارانه ها قرار می گیرند. نمونه هایی از این نوع کمک ها را می توان در توزیع دولتی یا توزیع ارزان کالاهای وارداتی مشاهده کرد.

**یارانه خدماتی:** برای افزایش ارائه برخی از خدمات و کاهش قیمت برای مصرف کنندگان، به بخش خدمات پرداخت می شود. یارانه حمل و نقل شهری (مابه التفاوت قیمت بنزین تاکسی ها)، تغذیه رایگان، تغذیه کارمندان و سازمان زندانها جزو این نوع یارانه ها هستند.

**یارانه صادراتی:** برای افزایش صادرات و تشویق صادرکنندگان به افزایش صادرات، پرداخت می شود و شامل پرداخت های غیرنقدی و پرداخت یارانه برای کاهش هزینه بازاریابی و هزینه حمل و نقل داخلی کالاهای صادراتی است. این یارانه هر چند با هدف افزایش تراز تجاری کشور صورت می گیرد اما با کاهش قیمت کالاهای صادراتی به سود کشورهای واردکننده عمل می کند.

## نحوه طبقه بندی در حساب های مالی

بر اساس نحوه طبقه بندی در حساب های مالی، یارانه ها به دو گروه تقسیم می شود:

**یارانه مستقیم:** در بودجه دولت دارای ردیف بودجه ای معینی است. از جمله این یارانه ها می توان به جبران زیانکرد شرکت های دولتی (به عنوان مثال شرکت های تولیدکننده آب و برق) اشاره کرد. این یارانه ها برای تخصیص بهینه منابع هزینه شده و میزان و دریافت نهایی آن نیز در ردیف های بودجه کاملاً مشخص است.

**یارانه غیرمستقیم:** یارانه هایی هستند که برای تثبیت اقتصادی و توزیع مجدد درآمد به کار رفته و به کالاهای خاصی که دارای مصرف کنندگان متعدد هستند، پرداخت می شوند. یارانه هایی که برای تثبیت قیمت مصرف کنندگان یا تضمین قیمت تولیدکنندگان پرداخت می شوند در زمره این قبیل پرداخت ها قرار می گیرند.

یارانه عبارتست از: پرداخت های انتقالی بلاعوض نقدی و غیرنقدی دولت (به صورت مابه التفاوت هزینه بهره مندی و هزینه تمام شده) که به صورت مستقیم یا غیرمستقیم برای افزایش قدرت خرید واقعی مصرف کنندگان یا افزایش قدرت فروش تولیدکنندگان، عادلانه تر کردن توزیع درآمد، ثبات اقتصادی و جبران آثار ناشی از سیاست های دولت به منظور حفظ یا ارتقای رفاه اجتماعی اعطا می شود

## انعکاس یا عدم انعکاس در بودجه

بر اساس انعکاس یا عدم انعکاس در بودجه نیز می توان یارانه ها را به دو گروه تقسیم کرد:

**یارانه آشکار:** شامل تمامی یارانه هایی است که در بودجه دولت وجود دارد و دربرگیرنده مجموعه یارانه های مستقیم و غیرمستقیم است.

**یارانه پنهان:** کالا یا خدمتی است که از سوی دولت مورد حمایت قرار گرفته اما هزینه آن در بودجه دولت منعکس نشود. این یارانه ها در اقتصاد ایران شامل یارانه های نرخ ارز، سوخت و اعتبارات است.

## نحوه توزیع

بر اساس نحوه توزیع می توان یارانه ها را به سه گروه تقسیم کرد:

**یارانه باز:** از نظر کارایی در حمایت می تواند از طیف کاملاً مؤثر و هدفمند تا کاملاً غیرمؤثر عمل کند. بدیهی است که گستره این طیف با میزان خطاهای نوع اول و دوم تغییر می کند. یارانه بنزین، انرژی و برق در این گروه از یارانه ها قرار می گیرند. در این گروه، سهم یارانه به طور مستقیم به میزان تقاضا وابسته است.

**یارانه سرانه:** به طور برابر میان تمامی افراد جامعه توزیع می شود. نمونه بارز آن یارانه کالاهای اساسی است

که هر چند بهبود توزیع درآمد را به همراه دارد اما لزوماً منجر به کاهش فقر نمی شود.

**یارانه هدفمند:** یارانه هایی هستند که باید به طور مستقیم به گروه هدف ارائه شود. مشکل اساسی در انتقال این نوع یارانه ها

شناسایی درست گروه هدف و تعیین روش انتقال یارانه (جنسی، نقدی و یا غیرنقدی) است.

## با مخاطب

## پورتال (درگاه) کارگروه تحولات اقتصادی (http://tahavolateeghtesadi.ir)



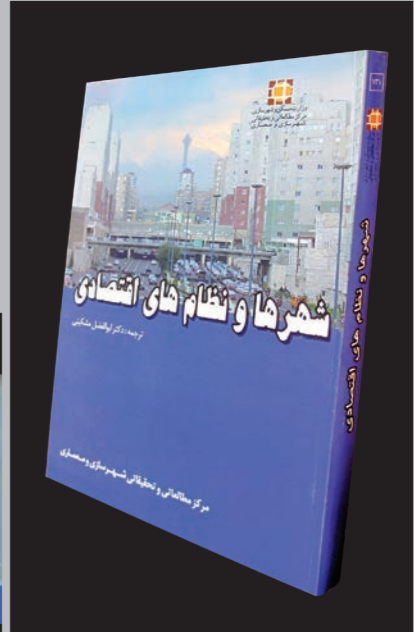
با شروع هدفمند کردن یارانه ها، این پورتال برای دستیابی سریع به تغییر و تحولات و تصمیماتی که در این زمینه گرفته می شوند و دسترسی به سایت های مرتبط به این موضوع

طراحی شده است. صفحه اصلی این پورتال به سه قسمت تقسیم شده است: در سمت راست این صفحه فهرست بخش های مختلف پورتال آمده که با ورود به هر یک از نمادهای آن می توان اطلاعاتی مختلف را از پورتال و طرح هدفمند کردن یارانه ها کسب کرد. اولین نماد (آیکون) بعد از نماد صفحه نخست نماد «معرفی» است که با ورود به آن به دو بخش دیگر تاریخچه و ساختار سازمانی می رسیم. نمادهای بعدی به ترتیب کلیات طرح تحول اقتصادی، شیوه نامه اجرایی کارگروه، مصوبات، سند چشم انداز، مسئولان کارگروه، شوراهای تخصصی تجربه دیگر کشورها، قانون هدفمند کردن یارانه ها، مقالات، پرسش

و پاسخ، اخبار استان ها، گزارش ها، چکیده اخبار تحولات اقتصادی در رسانه ها، انتشارات، گزارش های تصویری، پیوندها و ارتباط با ما هستند. با ورود به هر یک از این نمادها می توان به چندین دسته دیگر از اطلاعات دسترسی داشت. به عنوان مثال، با ورود به به اخبار استان ها می توان به

فهرست کل استان های کشور و با ورود به هر استان به اخبار آن و یا با ورود به نماد پیوندها به سایت های سازمان ها و وزارتخانه هایی که در این زمینه فعالیت دارند رسید. در سمت چپ صفحه اصلی نیز پایگاه اطلاع رسانی دولت، پورتال وزارت امور اقتصادی و دارایی، پورتال دولت الکترونیک، سایت مرکز آمار ایران و سامانه اعلام حساب خانوار گذاشته شده اند و بقیه صفحه نیز به اخبار و سخنان وزیران و کارشناسان در زمینه هدفمند کردن یارانه ها اختصاص یافته است.





## زیندگی‌های از دست رفته برای برگردان زیبای یک اثر

■ عباس جلالی

نام کتاب: شهرها و نظام‌های اقتصادی

نویسندگان: کیم، یونگ - هیون و شورت، جان رنی

مترجمان: ابوالفضل مشکینی، فریاد پرهیز، علیرضا غلامی و حافظ مهذنداد

ناشر: مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری

چاپ یکم ۱۳۸۹

شمارگان: ۲۰۰۰ نسخه در ۳۰۲ صفحه

بها: ۴۳۰۰ تومان.

با همه‌ی گسترش‌های رسانه‌ای و انفجار اطلاعات جهانی، نیاز به تحلیل اوضاع و احوال به ویژه درباره‌ی شهر که کانون دگرگونی‌های برق‌آسای کنونی است، هر آن فزونی می‌یابد. شهر با همه‌ی رخساره‌های کالبدی، جمعیتی، بهداشتی، زیباساختی، ترابری و اقتصادی و... نیاز به این تحلیل در هر یک از این رخساره‌ها دارد، شهری که بسان موجودی زنده هر آن پوست می‌اندازد و با سازوکارهای ویژه‌ی خود به شکلی تازه در می‌آید و این همه می‌باید بر برگه‌ی سپید کاغذ بنشیند تا همگان بی‌شتاب، آن را

توسعه، نگاشته‌اند که هر یک زیرفصل‌های چندی را در خود جای داده است. اما آنچه غریب می‌نماید فصل‌بندی کتاب و فهرست (درونه‌ی) آنست. بخش‌بندی کتاب با قالب‌های بزرگ «بخش» آغازیده به فصل و سپس زیرفصل‌ها می‌رسد. این را می‌توان از نوع آرایش نخستین صفحه‌ی بخش‌ها دریافت، یعنی که بخش‌ها، فصل‌ها را در خود جای می‌دهند، اما در کمال تعجب فصل اول بیرون از بخش یکم آمده است. بخش یکم فصل‌های ۳،۲ و ۴ را در خود گرفته؛ بخش دوم فصل‌های ۵، ۶ و ۷ را شامل شده و بخش سوم فصل‌های ۸، ۹ و ۱۰ را در خود جای داده است. غریب‌تر آنکه در فهرست کتاب هیچ تمایزی میان فصل و بخش دیده نمی‌شود. چیدمان، کوچک و بزرگی یا باریکی و سیاهی و نه گونه‌ی حروف در هیچ‌کدام تفاوتی ندارد و این همه، چیزی جز سردرگمی برای خواننده‌ی کتاب نخواهد داشت.

نویسندگان در آغاز هر فصل هدف‌های آموزشی آن فصل را جداگانه آورده‌اند که زیرفصل‌های کتاب در واقع بر گرد همین هدف‌ها چهره بسته است؛ چندانکه زیر فصل «رشد و زوال شهری» در واقع بر پایه‌ی دو هدف «بررسی رشد/ زوال شهری بر مبنای شرایط جهانی و تاریخی» و «تأمل و اندیشه درباره‌ی عوامل و پیامدهای رشد/ زوال شهری» نگاشته شده است. نویسندگان برای پدید آوردن چنین اثری به بیش از ۲۵۰ کتاب و مقاله دست یازیده‌اند که این خود، نشانی از دید گسترده‌ی پدیدآوران به شمار می‌رود و بر ارزش کتاب می‌افزاید. در پی فهرست کتاب سیاهه‌ای از ۴۹ جدول را به دست داده و در سیاهه‌ی بعدی با یک نوآوری خوب، سبزه «مطالعه‌ی موردی» کتاب را آورده‌اند که در آن شهرهایی چون مدرّس و بنگلور (در هند) و ژوهانسبورگ (در افریقای جنوبی) را می‌توان دید.

سخن ناشر که نام محمدعلی طبرسا، رئیس مرکز مطالعاتی را بر پای خود دارد با ظهور مُدلواره‌ها (پارادایم‌ها)ی نوین و شیوه‌های اندیشگی گوناگون در نظام‌های اقتصادی، اجتماعی و سیاسی در مکتب‌های علمی جهان می‌آغازد و در میانه‌ی سخن، شماری از واژگان و اصطلاحات انگلیسی را بدون برابر نهاده به خوانند می‌سپارد که بیشتر آنها برابر نهاده‌های شناخته و جا افتاده نیز در نوشتگان شهری دارند، چون؛ Good Governance [= حکمروایی خوب] / Global Cities [= شهرهای جهانی] و... . مقدمه‌ی مترجمان به جهانی‌شدن و جابه‌جایی صنعت از کشورهای توسعه یافته به کشورهای در حال توسعه و پیامدهای آن، انفجار شهری اشاره کرده و از پدیده‌های نوین مانند «اقتصاد فرهنگی» و «شهر خلاق» سخن به میان آورده است.

نویسندگان در مبحثی نو و در فصل هفتم کتاب «راه‌حل‌های جدید برای اقتصادهای قدیمی» و با هدف آموزشی؛ (۱) درک رابطه‌ای در حال تغییر اقتصادها و فرهنگ‌ها، (۲) تعریف طبقه‌ی خلاق و نقش آنها در اقتصاد شهری جدید، (۳) ارزیابی اقتصادی نسبت به اثرات راهبردهای توسعه‌ی شهری بهره‌وری گرایانه و خلاقیت‌آمیز، به دو زیر فصل «اقتصادی فرهنگی» و «اقتصاد خلاق» پرداخته‌اند که از مسائل روز در گفتگوها و نوشتگان شهری امروز ایران است. در اقتصاد فرهنگی گفته شده: «حکومت‌های شهری توجه بسیار زیادی به سرمایه‌گذاری فرهنگی و نهادهای هنری به عنوان معیارهای توسعه‌ی اقتصادی دارند.» و در میانه‌ی سخن درباره‌ی تشخیص ارتباط بین اقتصاد و فرهنگ این پرسش را پیش کشیده‌اند که فرهنگ چگونه به یک بخش اقتصاد شهری تبدیل می‌شود؟ و پاسخ اینست که فعالیت فرهنگی به عنوان صنعتی تعریف می‌شود که پدیدآورنده‌ی اشتغال، درآمد‌های مالیاتی و تأثیرات چند جانبه است. و در کادر شماره‌ی ۱۷ با نام توسعه‌ی فرهنگی شهرهای صنعتی سنتی به شهرهای گلاسکو (بریتانیا)، اوساکای ژاپن و تولیدوی امریکا پرداخته است.

در زیر فصل اقتصاد خلاق به مفهوم نقش استعداد‌های خلاق در توسعه‌ی اقتصادی شهر در کتاب‌های ریچارد فلوریدا اشاره کرده که در آن وی به تولد و ظهور طبقه‌ی اجتماعی جدیدی به نام «طبقه‌ی خلاق» پرداخته است. در دنباله‌ی موضوع به نظریه‌ی سرمایه‌ی خلاق فلوریدا رسیده که می‌گوید؛ «افراد خلاق موجب قدرتمند شدن شهر و رشد اقتصادی ناحیه‌ای می‌شوند و این افراد مکان‌هایی را برای زندگی ترجیح می‌دهند که دارای ویژگی‌هایی مانند خلاقیت و نوآوری، تنوع و تسامح باشند.» و تقسیم فلوریدا را از طبقه‌ی خلاق به دو گروه «هسته‌ی فوق‌العاده خلاق» که دامنه‌ی گسترده‌ای از دانشمندان، مهندسان، استادان دانشگاه، مشاوران، رهبران نوپسان، هنرمندان، بازیگران، طراحان، معماران و یا استادان و شخصیت‌های فرهنگی، پژوهشگران، تحلیلگران و دیگر نخبگان است و گروه دوم که دامنه‌ی گسترده‌ای از صنایع دانش محور، بخش‌های مدرن خدمات مالی، بهداشتی، حقوقی و مدیریت تجاری را در بر می‌گیرند، به دست داده است.

نویسندگان در مطالعه‌ی موردی شماره‌ی ۱۷ به شهرهای خلاق در ژاپن و در کادر ۳۷ به شهر خلاق اوزاکا/اوساکا پرداخته‌اند.

صیقل ترجمه‌ی روان و ستایش برانگیز کتاب را پاره‌ای واژگان و ترکیب‌های بیگانه به زنگار آلوده است. واژگانی چون سیکل [= چرخه]، تئوری [= نظریه]، تکنولوژیکی [= فناوریانه]، سلسله مراتب [= پایگان]، متحدالمركز [= هم مرکز]، پست فوردیستی [= پسا فورد گرایانه] آنچه به چاپ کتاب مربوط می‌شود عکس‌های سیاه و سفید و بد کیفیتی است که در همه‌ی برگ‌های کتاب پراکنده‌اند. عکسی که می‌بایستی به دریافت و درک نمونه‌ها کمک می‌نمود از ارزش کتاب کاسته است □ تصویر ۱۳- پاریس هوسمان [= اوسمان] که تصویر سیاه و ملوکوی بیش نیست. اثری که می‌توانست به کتابی پژوهشی بدل شود با نداشتن نمایه‌ای برای کسان، جاینام‌ها و آثار از این جایگاه باز مانده است. می‌ماند آنچه که چندان خوشایند گفتن هم نیست. دوگانگی بلکه سه گانگی غریبی در نوشته‌های رو، پشت و توی جلد کتاب به چشم می‌خورد. در روی جلد، تنها واژه‌ی «مترجم» و نام مترجم نخست، ابوالفضل مشکینی بر صفحه نئسته است در حالیکه، در درون جلد واژه‌ی «مترجمان» نگاشته شده و سه تن دیگر به مترجم نخست افزوده شده‌اند، فریاد پرهیز، علیرضا غلامی و حافظ مهذنداد که در شناسنامه‌ی کتابخانه ملی نیز چنین آمده است و باز تاسف‌بارتر از آن محو نام پدیدآوران کتاب از روی جلد است که در جهان کتاب و نوشتن کاری است ناپسند، زیرا به هر روی صاحب اثر و مالک اصلی آن کیم و شورت هستند، بی هیچ تردیدی! و در گامی دیگر شوربختانه بدعتی پی نهاده شده و رفته رفته در نشر ایران زمین به ویژه در میان دانشگاهیان به صورت سنتی رخ می‌نماید. می‌دانیم که در قانون کتاب و کتابداری هر پدیدآور یا مترجمی نام کوچکی دارد و نام خانوادگی و این از بایسته‌های این علم است □ دانشنامه‌ی جهان اسلام زیر نظر حداد عادل. آوردن دانشپایه یا جایگاه اجتماعی و اداری و دیگر درجات برای نویسندگان و مترجمان و کوشندگان کاری است نادرست. چگونه است که ما بر روی جلد کتاب‌ها حتی از آوردن نام کوچک پدیدآورندگان تن می‌زنیم، دانشپایه و درجه‌ی علمی که بماند و گاه مانند این کتاب خاص یکسره نام پدیدآور را می‌زداییم و بعد نام مترجمان را با همه شهرت و درجه و دانشپایه جایگزین آن می‌کنیم. آخر نه اینکه کیم و شورت بنا بر نوشته‌ی خود مترجمان در پشت همین کتاب، استادان بلندآوازه‌ی دو دانشگاه معتبر اوهایو و مریلند هستند. انتشارات سازمان هم صدای با مترجمان خواندن این کتاب را به دانشجویان با گرایش برنامه‌ریزی و شهرسازی، پژوهشگران شهری و شهرداران توصیه می‌کند.