

زاکانی از انعقاد تفاهمنامه‌ای برای اجرای تراموا با وزارت دفاع می‌گوید اما نظر شورای شهر اولویت‌سنجی است

تراموا؛ رویاپردازی یا واقع‌گرایی؟



زینب موزقی

خبرنگار گروه نقد روز

تقریباً اغلب افرادی که در کلاسشهر تهران ساکن هستند، همه یک دغدغه مشترک به نام ترافیک دارند. دغدغه‌ای که گاهی برای بیمودن مرکز به شمال تهران یا جنوب به غرب تبدیل به یک کابوس هم می شود. اغلب تهرانی‌ها از گیر کردن در ترافیک خاطره مشترک هم دارند. یا محاسبه برای بیمودن یک مسیر اینکه با اتوبوس، بی‌آرتی، مترو یا اسنپ برویم تا زودتر برسیم؟ تقریباً یک سوال همیشگی در گوشه ذهن پاینخت‌نیشان است. اگر هدر رفتن زمان و عمرمان را پشت چراغ قرمزها بخواهیم از این داستان فاکتور بگیریم و اصلا به حساب نیاوریم، آنچه در مساله ترافیک تهران به عنوان اصلی‌ترین پرشش مطرح است این است که با توجه به جمعیت تهران درحال حاضر از چه راهی می‌توان مشکل ترافیک این کلانشهر را حل کرد؟ البته پرسش دوم نیز این است که برای حل کردن مشکل ترافیک تهران، حل مشکلات حمل‌ونقل عمومی تا چه حد تأثیرگذار است؟ بسیاری از کارشناسان شهری معتقدند اگر ظرفیت حمل‌ونقل عمومی مانند مترو، بی‌آرتی و اتوبوس رادر تهران بالا ببریم، حجم قابل توجهی از ترافیک و دسترسی سریع به نقاط شلوغ و دور تهران، آسان‌تر می‌شود. البته که این سخن، سخن صحیحی است و بی‌راه نیست. اما چند سالی هم می‌شود که در شهرداری تهران، صحبت از احداث تراموا است. تراموا یا قطار برقی نوع قطار شهری است که واگن‌های آن بر ریل‌هایی که در خیابان قرار دارند، حرکت می‌کند. واگن‌های تراموا از واگن‌های مترو سبک‌تر است. در شهرهای مدرن جهان یکی از وسایل حمل‌ونقل عمومی تراموا است. از ویژگی‌های مثبت تراموا، دسترسی آسان‌تر مسافران به قطار و نزدیکی ایستگاه‌ها به یکدیگر است.

۱۰ هزار میلیارد تومان اضافه به بودجه ناوگان حمل‌ونقل عمومی

محسن هاشمی، رئیس سابق شورای شهر تهران معتقد است احداث تراموا درحال حاضر عقلانی نیست و تیم فعلی مدیریت شهری دچار بحران ارائه کارنامه شده است و اعلام کرده‌اند ظرف دو سال تراموا ساخته می‌شود که اساساً امکان‌پذیر نیست. حتی به فرض اینکه همه چیز آماده باشد و از فردا عملیات احداث آغاز شود. برای پروژه‌های بزرگ، شورای شهر باید در جریان بوده و در طرح جامع هم آمده باشد و در بودجه سالانه شهرداری تهران هم این موضوع دیده شود. تراموا پروژه‌ای بسیار هزینه‌بر است.

حناچی شهردار سابق تهران، دو سال گذشته در نامه‌ای به محمدمحمدی گلپایگانی رئیس دفتر مقام معظم رهبری و همچنین نوبخت معاون رئیس جمهور وقت و نهایزندیان دبیر شورای عالی هماهنگی امور اقتصادی دولت قبل نوشته بود: «همان‌طوره که مستحضردید سامانه‌های مترو و اتوبوسرانی که وظیفه بخش قابل توجهی از جابه‌جایی‌های روزانه در کلانشهر تهران را برعهده دارند، با کمبودها و چالش‌های قابل ملاحظه‌ای روبه‌رو هستند. به نحوی که در حال حاضر بیش از ۷۰ درصد ناوگان اتوبوسرانی تهران فرسوده بوده و در سامانه مترو نیز بیش از ۵۰ درصد قطارها از مرز تعمیرات اساسی عبور کرده‌اند و این در حالی است که شهر تهران با کمبود حدود ۳۰۰۰ دستگاه اتوبوس و ۱۵۰۰ دستگاه واگن مترو نیز مواجه است.» براساس همین کمبودها در دوره قبلی شهرداری تهران، شهرداری برای سال ۱۴۰۲ مبلغ ۱۰ هزار میلیارد تومان به جز بودجه اصلی درنظر گرفته شده برای حمل‌ونقل عمومی، اضافه به این بخش اختصاص داد تا در مجموع بودجه حمل‌ونقل عمومی امسال شهرداری به ۲۶ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان برسد.

۲ هزار و ۵۵۰ اتوبوس در تهران فعال است

۱۶ فوروردین امسال علیرضا زاکانی، شهردار تهران در رابطه با ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهر تهران و تراموا گفته بود: «اکنون ۷۵ درصد رفت‌وآمد‌های سطح شهر تهران با خودروهای شخصی انجام می‌شود و سهم ناوگان حمل‌ونقل عمومی در جابه‌جایی‌های درون شهری ۲۵ درصد است. در شهر تهران با فرسودگی ناوگان

حمل‌ونقل عمومی روبه‌رو هستیم و از اسانداارد هائیز عقیمیم. به‌عنوان مثال مطابق اسناد بالادستی یا ۱۱ هزار اتوبوس در پایتخت فعال باشد، درحالی‌که این رقم اکنون ۲ هزار و ۵۵۰ دستگاه است. در بخش تراموا نیز به دنبال ایجاد الگوی جدید از حمل‌ونقل هستیم. همچنین باهدف ساخت ناوگانی پاک و غیر آلاینده درجهت توسعه و نوسازی اتوبوس، ون، تاکسی و موتورسیکلت‌های پایتخت اقدام خواهیم کرد. براساس این تفاهمنامه قرار است نوسازی جدی و گسترده وسایل حمل‌ونقل عمومی انجام و از طریق اصلاح نرم درخصوص افزایش خطوط، تغییر چهارچوب‌های حمل‌ونقل در خطوط، خدمت متفاوت و افزایش میزان ناوگان اقدام شود. توجه شورای شهر ششم و شهرداری به موضوع حمل‌ونقل، افتی‌را برای شهر بازمی‌کند تا ۲۵ درصد بودجه شهر تهران در این زمینه درنظر گرفته شود.»

زاکانی همچنین در حاشیه نشست هفتگی هیات دولت، دیروز درباره سخنان مطرح شده درخصوص پروژه احداث تراموا در تهران و صحبت‌های حناچی نیز گفته است برخی حرف‌های بی‌مبنا درباره تراموا می‌زنند و علاقه‌ای به جواب به این حرف‌ها ندارند.م، اکتوبرهای بزرگ یکی از الگوهای حمل‌ونقل تراموا انتخاب می‌کنند، چون هم حمل‌ونقل پاک است و هم یک دوره زمانی ارانه خدمت بالا را به خودش اختصاص می‌دهد. مطالعات این طرح از اوایل دهه ۹۰ است و امروز مجموعه‌ها ادله منطقی برای آن ارائه داده‌اند. امروزه بازآورد شده ۲۰۰ میلیون دلار برای ۱۸ کیلومتر خط ترامواست.»

نوسازی حمل‌ونقل عمومی تهران نیز حرف جدیدی نیست و هرکس که از مترو، اتوبوس و بی‌آرتی استفاده می‌کند، از وضعیت دیر آمدن مترو یا قدیمی و فرسوده بودن اتوبوس‌ها خبر دارد. اما با وجود چنین وضعیتی که بر ناوگان حمل‌ونقل عمومی تهران حاکم است، پیش بردن تراموا چقدر می‌تواند واقعیت داشته باشد و تا چه میزان رویا و خیال‌پردازی است؟

۵۰ کریدور جدید مورد بررسی قرار گرفت

مطالعات تراموا در شهرداری تهران مسبق به سابقه است و اولین مطالعه تراموا به قبل از سال ۸۵ در سازمان ترافیک تهران و شرکت مطالعات شهرداری بازمی‌گردد. همچنین پیش از این در طرح جامع شهرداری تهران نیز به این موضوع پرداخته بودند. یکی از تکلیفی‌که شورای عالی ترافیک تهران به این موضوع پرداخته شورا دارد، این است که در طرح جامع حمل‌ونقل تهران بازرگزی کند. محسن هرمزی، سرپرست معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران در گفت‌وگو با «فرهیختگان» می‌گوید معاونت حمل‌ونقل عمومی شهرداری تهران از سال گذشته، همراه با مشاور پژوهش و اندیشسکار، طرح جامع حمل‌ونقل شهر تهران را مجدداً روزرسانی‌کنند. «در طرح جامع حمل‌ونقل، همه کریدورهای ترسی می‌شوند. مانند کریدورهای اتوبوس، بی‌آرتی و مترو مجدداموزد از زیرای قیامی می‌گیرند. در مصوبه‌های سال ۹۸، چهار خط مترو درنظر گرفته شده است. در آنجا نیز تکلیفی می‌شود که این خطوط در طرح جامع دیده شود. وقتی ما طرح جامع را از سال گذشته شروع کردیم، از سال گذشته ۵۰ کریلدور جدید مورد بررسی قرار گرفت. میزان تقاضا، مسافرپذیری، اولویت‌ها و ضرورت‌ها و امکان‌سنجی همه در مطالعات مورد توجه ما بود. خروجی مطالعات تا به این لحظه نشان می‌دهد ما در بخشی از کریدورها می‌توانیم از خط تراموا استفاده کنیم. زیرا میزان پذیرش مسافر در تراموا چیزی بین مترو بی‌آرتی است. بنابراین مشاوران ما به این نتیجه رسیدند که ما در یک کریدور آزاد می‌توانیم یک سیستم جدید حمل‌ونقل اضافه کنیم.»

هرمزی معتقد است موضوع حمل‌ونقل عمومی در شبکه معنایبدا می‌کند. یعنی یک خط خاص نمی‌تواند مشکل ترافیک شهر را حل کند. او می‌گوید: «همین امروز که ما درحال گفت‌وگو با یکدیگر هستیم، مطالعات جامع‌شهر تهران نشان می‌دهد که ما حداقل در سه کریدور نیز داریم به سراغ حل مشکل از طریق روش‌های جدید حمل‌ونقل برویم. روش‌های جدید حمل‌ونقل که یک مد آن تراموا است. مدی که هوشمندسی را هم به شهر بازمی‌گرداند. یعنی ما در تلفیق تراموا با چراغ‌های راهنمایی، می‌توانیم در مسطح شهری یک مدیریت بهتر نیز داشته باشیم. اکنون ما هم باید به سراغ روش‌های جدید حمل‌ونقل برویم و هم شهر را هوشمند کنیم.»

توصیه‌هایی برای بهره‌مندی بهینه از رویداد اربعین

- گفت‌وگویی میان فرهنگی باید بر اساس برابری و همسانی و بدون تبعیض باشد.
- امکان مشارکت و همکاری میان فرهنگ‌های متنوع مینا قرار گیرد.
- آنچه تفاهم فرهنگ‌ها برپاسر می‌سازد برقراری تفاهم مشترک و دوستی و همبستگی میان آنهاست.

به تجربه می‌توان با قاطعیت ادعا کرد که فضای معنوی و صمیمانه راهپیمایی

اربعین و احساس برادری زوار کشورهای مختلف، تا حد مناسبی اصول لازم برای

شکل‌گیری گفت‌وگویی فرهنگی فراهم آورده است. لذا در ادامه به اهم نتایج این

برهم‌کنش فرهنگی اشاره می‌شود.

افزایش همگرایی و انس و الفت ۲ ملت ایران و عراق

به‌رغم تلاش‌هایی که جریان‌های وحدت‌ستیز در مس‌الایان اخیر انجام داده‌اند، حضور ایرانیان در راهپیمایی با شکوه اربعین موجب نزدیکی دو ملت ایران و عراق شده است. شاید در سال‌های دهه ۶۰ شمسی و بعد از آن تصویر چنین پیوندی بین این دو ملت بسیار دور از ذهن نشان می‌داد. اما اکنون عشق به حسین (ع) محور وحدت جامعه اسلامی و شیعی در ایران و عراق شده است. برقراری ارتباطات زوار ایرانی اربعین با عراقی‌ها و ارتباطات و رفت‌وآمدهای به وجود آمده بعد از ایام اربعین شاهدی بر این واقعیت است.

گسترش دغدغه‌های مشترک ۲ ملت

از نتایج مهم نشست ویرخاست مردم دو سرزمین ایران و عراق نزدیک شدن دغدغه‌ها و آشنایی با مسائل یکدیگر است. دیدن مسائل از چشم طرف مقابل یکی از مسیرهای ایجاد همدلی، همسازنی و تفاهم است. با شکل‌گیری همدلی و تفاهم رسیدن به دغدغه‌مشترک ممکن می‌شود. امری که در گذشته تلاش می‌شد از بی‌وکراسی سازمان فرهنگ و ارتباطات اسلامی و تاربخ فرهنگی سفارت‌خانه‌ها انجام شود ولی امروز با رابطه رودررویی زوار امام حسین (ع) با سطح کیفی بالاتر و موثرتر محقق شده است.

حرکت به سوی تشکیل اتحاد منطقه‌ای در متن و سطح

شکل‌گیری ارتباطات فرهنگی و نزدیک‌شدگی متن ملت‌ها، زمینه‌گسترش ارتباطات فرهنگی، اقتصادی و سیاسی را در سطح دولت‌ها تسهیل می‌کند. این ارتباطات علاوه‌بر تسهیل مرادبات در سطح دولت‌ها، در تعاملات فرهنگی، اقتصادی و بخش‌های خصوصی متن ملت‌ها رانیز توسعه‌می‌بخشد.

مطالعاتی از جمله (Achaty, ۲۰۰۰) نشان می‌دهد رفت‌وآمد میان کشورها با احیای الگوها و عناصر فرهنگی مشترک، قرابت فرهنگی و اجتماعی را ایجاد می‌کند که در نهایت به شکل‌گیری هویت مشترک یا همان «احساس ما بودن» منجر می‌شود. این مساله موجب کاهش اختلاف‌های قومی، نژادی و عقیدتی شده و در نهایت به

اگر از خط اتوبوسرانی آزادی استفاده کرده باشید، دیده‌اید که یک پر فصل منظم نداریم و شهری‌ک آشفته‌گی دارد. همه متقاضی خط ویژه هستند. موتوری‌ها از این خط استفاده می‌کنند. خود راننده اتوبوس‌ها هم الزام مشخصی به خطوط ندارد. همچنین در چهارراه‌ها هم نمی‌توانیم یک مدیریت ترافیک یکپارچه‌ای داشته باشیم. البته باید هوشمندسازی را در تمام سطح شهر توسعه داد. الان چراغ‌ها و علائم راهنمایی تا نقطه مطلوب، فاصله زیادی دارد ولی داستان از جایی باید شروع شود. مشخصاً برای خط آزادی، می‌تواند پاسخگو باشد. عده‌ای عنوان می‌کنند که اول باید مترو تکمیل شود و بعد به سراغ تراموا برویم. این حرف درستی است اما زمانی درست است که ما اساساً برای حل مشکل مترو جلو نرفته باشیم. در این دوره مدیریت شهری قرارداد ۶۳۰ دستگاه منعقد شد و با این قرارداد مشکل متروی شهر تهران تا سال‌ها حل می‌شود. همچنین ۲۵ درصد نیز بر این قرارداد اضافه کردیم و تا پنج سال آینده بیش از ۷۰۰ واگن بر متروی شهر تهران افزوده می‌شود. همچنین برای توسعه مترو هم خط ۹ و ۱۰ را در دست ساخت داریم.»

مطالعات برای رسیدن به پاسخ قطعی ادامه دارد

سرپرست معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران بر این باور است که در طرح‌های جامع مطالعاتی شهرداری تهران به توسعه زیرساخت سایر ناوگان‌های حمل‌ونقل عمومی نیز توجه شده است. امام‌مکن است این پرسش مطرح شود که در محدوده آزادی، خط چهار مترو وجود دارد پس چرا باید کریدور جدید طراحی شود. هرمزی در پاسخ به این سوال می‌گوید: «خط چهار مترو فول ظرفیت است و هر پنج دقیقه درحال سرویس دادن است. از طرف دیگر ما به بی‌آرتی نیز در این محدوده نیاز داریم. زیرا آرایش مسافر ما در تهران به این شکل است که معمولاً برای مسافت طولانی از مترو استفاده می‌شود اما مسافرانی که مقاصد نزدیک دارند، از بی‌آرتی و اتوبوس استفاده می‌کنند. بنابراین نمی‌توانیم بگوییم که چون مترو داریم، اصلاً اتوبوس و تراموا نداشته باشیم. زیرا تمام اینها ترکیبی هستند و خطوط بی‌آرتی یا تراموا به عنوان خطوط فیلری عمل می‌کنند.»

هرمزی معتقد است که یک کیلومتر هزینه تراموا برابر با یک پنجم از یک کیلومتر ساخت مترو است. چراکه در تراموا ما تنزل، پله برقی و آسانسور و فیلر تپوهی نیاز نداریم؛ البته بسته به نوع واگن‌ش که انتخاب می‌کنیم، هزینه بسته به یک چهارم تا یک پنجم از یک کیلومتر مترو است. بنابراین در این زمینه هم به صرفه است. در مقایسه با اتوبوس نیز، تراموا متوسط عمر ۳۰ ساله دارد و اورهال می‌شود اما اتوبوس‌ها پس از پنج الی هفت سال اسقاطی و فرسوده می‌شود. کم‌اینکه اتوبوس‌های ما اکنون دچار این مشکل شده‌اند.»

آیا ما برای حل ترافیک تهران به تراموا نیاز داریم؟ سرپرست معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران در پاسخ به این سوال می‌گوید: «کریدورها به ما نشان می‌دهند که اکنون به تراموا نیاز داریم. اما این سوال، پاسخ علمی نیاز دارد. چراکه اگر پاسخ علمی برای این سوال نداشته باشیم، شهر را دچار خسران می‌کنیم. زیرا در نهایت با این استراتژی، اجرای طرح به شهر و شهروندان آسیب می‌زند.

ما باید

مطالعات

امکان

سنجی

مان

را

تبدیل

به

مطالعات

فاز

یک

کنیم

پاسخ‌های امکان‌سنجی را دقیق‌تر کنیم. اکنون در آن مرحله هستیم. کریدورهایمان را استخراج کرده‌ایم اما اینکه قطعاً باید تراموا را اجرا کنیم یا نه، در حال انجام مطالعات برای رسیدن به پاسخ قطعی هستیم. اگر مطالعات مثبت بود و توانستیم نظر شورای ترافیک را بگیریم، سپس وارد فاز اجرا می‌شویم.»

تراموا اولویت ما نیست!

اجرای تراموا برای حل ترافیک تهران، یک پروژه میان‌مدت است. همچنین شورای شهر نیز به‌عنوان نهاد ناظر بر شهرداری در تایید یا رد اجرای تراموا موثر است. چنانکه از گفت‌وگوهای قبلی سیدجعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران برمی‌آید که برای توسعه حمل‌ونقل عمومی، باید اولویت‌سنجی کرد. تشکری‌هاشمی در گفت‌وگو با «فرهیختگان» می‌گوید: «تاکیدی که من داشتم، این بود که برای توسعه شبکه‌های حمل‌ونقل عمومی تهران، نیازمند این هستیم که طرح جامع تهران و به دنبال آن طرح حمل‌ونقل، مطالعه و خروجی سیستم براساس تقاضای سفر تعریف شود. در نهایت هر مد حمل‌ونقل و هر شبکه‌ای که قرار است پیش‌بینی شود، باید بر مبنای مطالعات طرح جامع باشد. این اولین نکته‌ای بود که بر آن تاکید داشتم. همچنین کاری نبود که به صورت غیرکامیثناسی و مطالعه نشده صورت بگیرد. همچنین با توجه به ظرفیتی که تراموا به وجود می‌آورد، ظرفیت مشابه شبکه اتوبوس‌های تندرو یا بی‌آرتی ما است. این دو شبکه که به لحاظ ظرفیت و حمل‌ونقل بسیار مشابه هم هستند. اما به لحاظ هزینه تفاوت بسیار زیادی دارند. شاید چندین برابر شبکه اتوبوسرانی تندرو است. حتی اگر بخواهیم اتوبوس‌ها را هم بخری کنیم، باز هزینه‌ها چند برابر است. بنابراین حتی اگر فرض بر این است که در دوره حمل‌ونقل بخواهیم با ظرفیتی شبیه به اتوبوس و بی‌آرتی به دنبال جابه‌جایی مسافر باشیم، باز هم با توجه به محدودیت منابع مادی و با توجه به عقب‌ماندگی‌های زیادی که داریم، باید به سمت اتوبوس‌های تندرو برویم.»

می‌توانیم مدهای قبلی را پیش ببریم

تشکری‌هاشمی معتقد است که تراموا اکنون اولویت توسعه حمل‌ونقل شهری نیست؛ «شما هر چقدر پول بدهید فوری برایتان اجرا می‌کنند. اولویت مان الان پرداخت بسیار هزینه‌های سنگین برای تراموایی است که ظرفیت مشابهی با بی‌ارتی دارد؟ طبیعتاً این اولویت به نظر من وجود ندارد. ما در جلسه‌ای که با شهردار و معاون حمل‌ونقل شهرداری تهران داشتم، جمع‌بندی مان این شد که مطالعات طرح جامع آماده شود و این مطالعات سیر مراحل تکمیلش را طی کند. اگر در این مطالعات تایید شد، یعنی گام اول را طی کردند، پس از آن ما باید بینیم اولویت‌هایمان چیست. اما اگر در مطالعات، طرح جامع تایید نشد، به خودی خود این موضوع از دستورکار خارج می‌شود.» او ادامه می‌دهد: تراموا یک مد حمل‌ونقلی بسیار پر هزینه است. در عین حال مشکلات و مسائل متعددی دارد که باید این موضوعات را کاملاً بررسی کرد و بعد تصمیم گرفت. من به نظرم می‌رسد در حال حاضر ترامواهای سنتی که عمدتاً در کشورهای اروپایی و در گذشته استفاده می‌شده، اولویت بالایی ندارند. همچنین می‌توانیم با فناوری‌های جدید روز، جای این را پر کنیم و نیز مدهای سنتی خودمان مانند بی‌آرتی‌ها را اجرا کنیم.»



تسهیل مرادوات

تجربه ترکیه برای گسترش توریسم نشان داده است انعقاد پیمان‌های دوجانبه با کشورهای مختلف برای حذف ویزا یا تسهیل صدور آن توانسته این کشور را در تسریع گسترش صنعت توریسم کمک کند. همین رویکرد در قبال صدور متقابل ویزا برای مردم کشور ایران و عراق می‌تواند به توسعه گردشگری سیاحتی، زیارتی و درمانی کمک شایانی کند. از سوی دیگر مساله مهم راه‌های ارتباطی با افتتاح چندین گذرگاه مرزی جدید و توسعه زیرساخت‌های جاده‌ای، هوایی و خدماتی در این مسیر نقش مؤثری در توسعه مناسبات دارد.

حمایت از بخش خصوصی در توسعه گردشگری میان ۲ کشور

مردمی بودن و مردمی ماندن راهپیمایی اربعین وابسته به ورود حداقلی دستگاه‌های دولتی در فرآیند‌های اجرایی آن دارد. بر این اساس ایجاد تسهیلات برای تشکیل کاروان‌های زیارتی اربعین، ارائه خدمات مردمی در این ایام، معرفی فرصت‌ها و حلقه‌های مهم و ضروری در توسعه اقتصادی جوامع به‌شمار در این رویداد به مردم از وظایف تسهیل‌گرانه است که در توریسم مذهبی، استفاده از رویداد مردم‌محور در ایام ایام و استفاده از ارتباطات آن در ایام دیگر سال است.

تسهیل‌گری تبادلات مالی برای طرفین ایرانی و عراقی

با توجه به سیاست دل‌نزدایی از مبادلات ارزی ایران، تسهیل‌گری تبادلات مالی و استفاده از ظرفیت پیمان پولی دو جانبه‌ای که قبلاً منعقد شده بود و بعد نواصف آن، مساله‌ای حیاتی برای توسعه ارتباطات اقتصادی است. تشکیل سازمان دسترسی به ارز محلی کشورها از طریق بانک‌های مشترک و ارائه و گسترش خدمات الکترونیکی می‌تواند در این زمینه راهگشا باشد.

منابع:

- اسلامی، حسین (۱۳۸۸)، «تهاجم با تبادل فرهنگی، فصلنامه نامه پژوهش فرهنگی
- شاپورآزادی، محمدعلی (۱۳۹۰)، «تحلیلی بر ظرفیت‌های توسعه گردشگری مذهبی فرهنگی کلان شهر قم، فصلنامه مطالعات ملی
- Mahotra, R.K 2005: Economic dimensions of tourism, New Delhi: Anmol publication Pvt.
- Acharya, Amitav 2000: The guest for identity: international relations of southeast, Asia, Singapore: Oxford university press

پی‌نوشت:

- Cultural exchange

فرهنگ‌یگان

فرهنگ‌یگان

- پنجشنبه ۶ مهر ۱۴۰۲
- شماره ۳۹۶۸
- www.fdn.ir
- FARHIKHTEGANDAILY

