یکشنبه ۸ مهر ۱۴۰۳
شماره ۴۲۳۹
FARHIKHTEGANDAILY.COM
FARHIKHTEGANONLINE

سعید عسکرزاده، دبیر انجمن سنگ آهن کشور در گفت‌وگو با «فرهیختگان» تشریح کرد

کج‌راهه سیاستگذاری معدن‌داری در ایران

پانیذ رحیمی
خبرنگار

اتفاقات اخیر در معدن زغال‌سنگ معدنجوی طبس حسابی برای مردم ایران تلخ بود. این اتفاق نشان داد معادن در ایران به‌رغم ظرفیت‌های گسترده‌ای که دارند تشنه سرمایه‌گذاری، نوسازی زیرساخت‌ها و تغییر نگاه به این بخش ارزشمند اقتصادند. سعید عسکرزاده، دبیر انجمن سنگ‌آهن کشور در گفت‌وگو با «فرهیختگان» درخصوص سیاستگذاری بخش معدن کشور می‌گوید معادن جزء بخش‌های جدی مغفول‌مانده کشور به شمار می‌رود که ظرفیت‌های بسیار خوب و قابل تحققی در آن وجود دارد؛ این ظرفیت‌ها می‌توانند به ثروت تبدیل شوند. وقتی می‌توانیم درباره ظرفیت‌ها اظهارنظر کنیم که آنها را شناخته باشیم. به نظر می‌رسد در زمینه اکتشاف وضعیت خوبی نداریم و شناخت ما از بخش معدن، کانی‌ها و ذخایر ارزشمند خدادادی بسیار کم است. وی می‌گوید ایران به لحاظ زمین‌شناسی ساختاری، در کمربند آلپ-هیمالیا قرار دارد که ظرفیت‌های ما را به قدر قابل‌توجهی افزایش می‌دهد. آنچه در ادامه می‌آید، گفت‌وگوی «فرهیختگان» با سعید عسکرزاده است.

اشتغالزایی در مناطق محروم از میانبر معدن

قبل از آنکه به موضوع چالش‌های بخش معدن بپردازیم ضروری است به برخی از ویژگی‌ها و استعدادهای بخش معادن که اغلب آنها بالقوه بوده و کشف نکردیم اشاره کنم. یکی از این موضوعات، مساله اشتغال است. متاسفانه اشتغال پایدار در مناطق محروم زیاد ایجاد نمی‌شود، عموما با معضلی در زمینه زیرساخت‌ها مواجهیم. وقتی یک نفر قصد دارد یک واحد صنعتی ایجاد کند، با ۱۴ مولفه و شاخص مواجه است که آنها را ابتدا ارزیابی و سپس اقدام می‌کند. قرارگیری یک ماده معدنی در یک نقطه خاص تصمیم خداوند بوده و کسی نمی‌تواند آن را جابه‌جا کند. این اتفاق عجیب فقط در معدن رخ می‌دهد، معادن در محروم‌ترین نقاط کشور واقع شده است، در جاهایی که امکان فعالیت‌هایی مثل کشاورزی، کار صنعتی و... وجود ندارد. وقتی یک معدن‌دار می‌خواهد برای معدن خود جاده احداث کند، این جاده برای مردم آنجا نیز استفاده خواهد شد، تامین زیرساخت‌هایی از جمله برق، آب، گاز و دیگر نیازها به مردم نیز نفع می‌رساند؛ به بیان بهتر این موارد مزیت‌های خوبی برای آن منطقه خواهد شد که می‌تواند سبب شود صنایع پایین‌دست هم شکل بگیرد. باید نقاط مثبت را هم دید؛ اگر این نقاط مثبت برای مردم تشریح شود این اختلاف دیدگاه و رویکرد حل می‌شود و زبان مشترک شکل می‌گیرد. اکنون بزرگ‌ترین مشکل ما در حوزه استخراج معادن، مشکل فرهنگی است.

۷ درصد ذخایر معدنی جهان در ایران است

مورد دوم از استعدادها و پتانسیل‌های معدنی در ایران، سهم ذخایر نسبت به جمعیت کشور است. حدود هفت درصد ذخایر دنیا را به‌عنوان ذخایر کشف‌شده در ایران می‌شناسیم، این در حالی است که تقریبا یک درصد جمعیت و یک درصد مساحت دنیا را داریم؛ زندگی ما باید هفت‌برابر بهتر از زندگی متوسط دنیا باشد. بسیاری از مشکلات ما داخلی است. نیازمند جهش در اکتشافیم در سطحی که عموما وظیفه دولت است. کاری که در حال حاضر در حال انجام است و بودجه تخصیص‌یافته در مقابل کاری که باید انجام شود بیشتر شبیه به شوخی است. ما اعداد جزئی به بودجه سازمان زمین‌شناسی اضافه می‌کنیم و انتظار داریم به برزیل، استرالیا و شیلی تبدیل شویم، به کانادایی تبدیل شویم که دو بار سرزمین خود را اسکن کرده است. ما سرزمین خود را نشناختیم.

سهم معدن از اقتصاد کشور ۲۵ درصد است

موضوع سوم از پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های بخش معدن، سهم آن از اقتصاد ایران است. برخی‌ها می‌گویند سهم معدن نهایتا زیر دو درصد است اما من می‌توانم با یک مدل محاسبه بگویم نقش معدن در اقتصاد کشور ۲۵ درصد است؛ چراکه اگر معدن نباشد تمامی کارخانه‌های صنایع معدنی و پایین‌دست به‌گونه‌ای به زنجیره معدن متصلند. میزان رشد سالیانه حوزه معدن در برنامه هفتم توسعه ۱۳ درصد پیش‌بینی شده است؛ شوخی است مگر؟ اصلا مهم نیست چه سهمی از اقتصاد کشور دارد، زمانی که ما بخشی به‌عنوان معدن داریم می‌تواند در محروم‌ترین نقاط کشور که هیچ صنعتی نمی‌رود یک فعالیت را کلید بزند که در آنجا اشتغال پایدار ایجاد کند، این امر نیازمند سیاستگذاری و نگاه جدی‌تر است.

الزاما اینکه معدن را جایگزین نفت کنیم ضرورتی ندارد. من فکر می‌کنم این حرف با نیت حساس کردن افراد و مدیران نسبت به ظرفیت‌های حوزه معدن مطرح می‌شود. ما به نفت به چشم ابزاری که پول توجیبی ما باشد نگاه کردیم، در هیچ کجای دنیا به معدن و نفت این‌گونه نگاه نمی‌شود؛ چراکه ذخایر ملی کشورند و باید از آنها برای ایجاد سرمایه مولد در کشور استفاده شود. اگر به معدن به‌درستی پرداخته شود می‌تواند جایگاهی هم‌رده نفت داشته باشد. تا زمانی که بنا باشد از آن برای بودجه‌های جاری استفاده شود، بهتر است اصلا این جایگاه را نداشته باشد. هر زمان تصمیم سرمایه‌گذاری مولد از محل درآمد معدن انجام شود این اتفاق می‌تواند رقم بخورد.

دولتمردان معدن را نقشه گنج می‌بینند

اما در کنار ظرفیت‌های بسیار بالای بخش معدن در ایران باید به چالش‌ها نیز اشاره کنیم. اولین چالش حوزه معدن، نوع نگاه به سیاستگذاری بخش معدن است. ما یکسری منابع داریم که اگر به شکل واقعی متعلق به مردم باشند و اتفاقا مردم در منافع حاصل از منابع خدادادی سهیم و شریک باشند، قدر آن را خواهند دانست، از آن به بهترین شکل صیانت خواهند کرد و در آن سرمایه‌گذاری خواهند کرد. باید با یک رویکرد مشارکتی به فضاهایی که تحت عنوان اقتصاد زودبازده در بازارهای طلا و... شناخته می‌شود نگاه کرد و این سرمایه‌ها را به بخش‌های دیگر به‌ویژه حوزه معدن انتقال داد. خیلی اوقات وقتی با برخی از دولتمردان صحبت می‌کنید نگاه آنها به بخش معدن گویی نگاه به گنج است. معدن یک صنعت است و برای خود مباحث علمی و دقیقی دارد. بسیار پرریسک است اما از سوی دیگر ارزش ریسک کردن دارد. من ۴۷ محدوده را در چند وقت اخیر بررسی کردم، اما به این معنی نیست که به ۴۷ محدوده قابل برای معدنکاری رسیدم. اگر این ریسک را پذیرفتیم بعد از آن امکان دارد در جایی به ذخایر خوب و ارزشمندی دست پیدا کنیم و آن را در قالب یک کار جدی، پرجنب‌وجوش و پرحواشی جذاب دنبال کنیم. منافع آن در شرایط فعلی به منافع کارهای موقت نمی‌رسد، شما باید برای یک فعالیت اقتصادی سودی را تصور کنید که از مجموع تورم و سود بانکی بالاتر باشد، این موضوع به جز در دلالی تقریبا غیرممکن است.

کشورهای پیشرو ثابت کرده‌اند ریسک معدن‌پذیرفتنی است

دومین موردی که باید به آن اشاره کنم، مساله ریسک در استخراج معدن است. طبیعی است که انتظارات وقتی به همراه یک اقدام اقتصادی پایدار در کنار هم قرار بگیرند، معدن گزینه خوبی خواهد بود. کشورهای بزرگ و صنعتی دنیا اثبات کردند که ریسک آن پذیرفتنی است. مبتنی بر مطالعاتی که در کانادا انجام شد نسبت آورده به ستانده با تمام ریسک‌ها نسبت یک به هشتاد بوده است؛ این نسبت بسیار ارزشمند است که نمی‌تواند در هیچ کار دیگری محقق شود. الزاما این اقدامات باید مبتنی بر علم باشد. تمام افرادی که در شرایط مطلوبی قرار ندارند یا در زندانند مبتنی بر کار غیرعلمی در حوزه معدن عمل کرده‌اند. اگر در هر کاری به‌صورت غیرعلمی وارد شویم و فرض ما بر گنج باشد، درنهایت خانه خود را هم می‌فروشیم که به آن نزدیک‌تر شویم اما هیچ‌وقت به آن نخواهیم رسید. معدن را باید به‌عنوان یک صنعت جدی گرفت و علمی به آن نگاه کرد، در کنار آن مشارکت و حضور مردم در راستای کمک به اینکه این منابع به ذخایر ارزشمند ارزش‌آفرین تبدیل شوند نیاز است و باید مردم را با فرمول‌هایی در نفع آن سهیم کرد.

از فرهنگ‌سازی تا معدنکاری

یکی از چالش‌هایی که در حوزه معدن نسبت به آن کم‌کاری کردیم مساله معضلات فرهنگی است که مانع استخراج معادن می‌شود. من بعضا مواجه می‌شوم با اینکه ماده معدنی این استان یا شهر نباید از آن خارج شود یا مدیر یک معدن باید از افراد ساکن در آن محل انتخاب شود. چرا یک مدیر از خارج استان برای مدیریت این بخش مهم و بزرگ اقتصادی بیاوریم؟ همین افراد وقتی که مشکل قلبی پیدا می‌کنند، حتی اگر در اقوام آنها پزشک باشد به بهترین متخصص قلب مراجعه می‌کنند. قالب موضوع به مسائل فرهنگی بازمی‌گردد، یعنی ما به لحاظ فرهنگی هیچ اقدامی نکردیم، هیچ مستند جامع و خوبی در این زمینه نساخته‌ایم، هیچ فیلم سینمایی در حوزه معدن و سختی‌ها و منافع آن برای مردم ساخته نشده است. ما بسیار معادن موفقی داریم که بسیاری از مردم با آن همراه‌اند، معدنی داریم که در کنار روستایی واقع شده، زندگی آن روستا را زیر و رو کرده است و هرکدام به یک کار محترمانه و ارزشمند مشغول شده‌اند؛ حتی خانم‌ها در بخشی همراهی کردند و نیازهای بخش معدن را تامین می‌کنند. به لحاظ مسئولیت اجتماعی کارهای خوبی در آن روستا انجام شده است. براساس قانون باید ۱۵ درصد از حقوق دولتی صرف بخش‌های زیرساختی، بهبود شرایط زندگی مردم و... در آن منطقه شود.

سازمان زمین‌شناسی جادوگر نیست

در حال حاضر می‌گوییم ۱۲ هزار پروانه بهره‌برداری، شش هزار معدن فعال و شش هزار معدن در اختیار دولت داریم. دولت دو دور مزایده می‌گذارد تا معادنی که پس از این دو دوره واگذار نشدند آنها را رها کند. دولت تلاش می‌کند به واقعیت موجود حوزه معادن نزدیک شود. تا زمانی که ما کار اکتشافی را به معنای اکتشاف عمیق انجام ندهیم، هر کار دیگری انجام شود، امکان دارد روزی افسوس بخوریم که کاش انجام نمی‌دادیم. من با این مدل وزارت صمت که تصمیم گرفته محدوده‌های معدنی را تعیین‌تکلیف بکند بسیار موافقم. باید به قانون بازگردیم. در ماده ۱۴ قانون معادن و همچنین در بند و ماده ۴۳ قانون برنامه ششم، تکلیف شده باید عمده حقوق دولتی به بخش معدن بازگردد؛ بر این اساس این عدد در ماده ۱۴ حدود ۶۵ درصد عنوان شده و در بند «پ» آمده است که این هزینه باید صرف زیرساخت شود. در سال ۱۴۰۰ این عدد ۲ درصد بوده است. ما نمی‌توانیم عدد ۶۵ درصدی را با عدد ۲ درصدی عوض کنیم. سازمان زمین‌شناسی نمی‌تواند معجزه کند. سازمان زمین‌شناختی نیازمند هزینه کردن است. از طرف دیگر می‌توان یک کار بین‌المللی تعریف کرد که از یک طرف شرکت‌های توانمند با سابقه بین‌المللی در طی برگزاری یک مزایده برای انجام یک کار بزرگ اکتشافی انتخاب شوند و در عایدی اکتشاف سهیم شوند.

اشتباه‌های دولت در سیاستگذاری معدن

موضوعی در دنیا وجود دارد که تحت عنوان سیاست ملی معدن شناخته می‌شود و وابسته به هیچ دولتی نیست؛ بر این اساس مشخص می‌شود کدام یک از کانی‌ها و عناصر برای یک کشور استراتژیک، کدام یک بحرانی و کدام یک عادی‌اند و باید چه روالی برای آنها در پیش گرفت. حدود ۹۰ کشور دنیا اکنون NMP دارند، اما ایران ندارد. برای مثال امروز تصمیم می‌گیریم ناگهانی روی لیتیوم متمرکز شویم. رئیس سازمان زمین‌شناسی اخیرا گفت در ذیل طرح تحول، با همین بودجه کم در حال تلاشند تا همه عناصر موجود در محل مورد بررسی را شناسایی کنند. مگر ما تحریم نیستیم؟ پس صادرات را چه کسی انجام می‌دهد؟ درست است که دولت نمی‌تواند به این حوزه ورود کند، اما بخش خصوصی راه خود را پیدا می‌کند. گلایه مردم و بازرگانان در شبکه تجارت این است که دولت دست از سر من بردار! ما نیازمند سرمایه خارجی‌ایم به‌عنوان اینکه کار اکتشافی کلان بکنیم، اما الزاما با همین مدل‌ها پیش نمی‌رود. این موضوع درباره معدن نیست و درباره همه موضوعات صنعتی صدق می‌کند. نیاز است اکتشاف را افزایش دهیم و در این‌باره تغییر رویکرد دهیم و به سمت حل مساله پیش برویم.

بالاخره فعالیت معادن تقاضامحور باشد یا عرضه‌محور؟

یکی از چالش‌های حوزه معدن در ایران، مساله نگاه تقاضامحوری به بخش معادن ایران است. این سوال بسیار جدی است که بالاخره فعالیت معدنی در کشور باید تقاضامحور باشد یا عرضه‌محور؟ به جرات می‌توان گفت تقریبا در کشور کسی پاسخی به این سوال نداده است. تمامی کارشناسان خواهند گفت که معدن باید بماهو معدن شناخته شود، عرضه‌محور باشد، نیاز داریم به بضاعت معدنی خود آگاه باشیم و مواد معدنی را استحصال و استخراج کنیم. من با کلمه جذب سرمایه خیلی مشکل دارم؛ چراکه بی‌معنی است، مگر ما آهن‌ربا داریم که آهن را جذب کنیم؟ نمی‌شود به سرمایه‌گذار دروغ گفت، او باید خودش رغبت پیدا کند و به موضوعی جذب شود. این اتفاق نیازمند ایجاد مزیت‌های نسبتی برای سرمایه‌گذاری در حوزه معدن است. اگر مواد معدنی در داخل کشور استفاده نمی‌شود، باید صرف صادرات و ارز حاصل از آن وارد اقتصاد ایران شود. این اتفاق در زنجیره و ساختار آهن و فولاد شکل گرفته؛ این فرآیند با پول دولت انجام نشده است. اگر در ۱۰ سال گذشته موضوع صادرات و حتی خام‌فروشی نبود ما اصلا شاهد این توسعه نبودیم. مهم جهت دادن به آن چیزی است که داریم از آن درآمد کسب می‌کنیم. اگر معدنی دارای مزیت خوبی باشد نه‌تنها سرمایه‌گذاران داخلی بلکه سرمایه‌گذاران خارجی نیز در آنجا سرمایه‌گذاری خواهند کرد. این نگاه، نگاه کارشناسان است.

معدن تامین‌کننده صنعت نیست

وقتی وارد نظام حکمرانی می‌شویم کاملا ورق برمی‌گردد. نگاه به معدن در بخش حکمرانی به‌عنوان تامین‌کننده صنعت است. این رویکرد سبب شده صنعت هرگونه که بخواهد می‌تواند رفتار کند، چون شما مجبورید ماده معدنی را به او بدهید و اینکه او چگونه مصرف می‌کند به شما مربوط نیست. می‌خواهیم هزینه عدم بهره‌وری در صنایع پایین‌دست را بالادستی یعنی معدن بدهد. از سوی دیگر نیز ما اگر نگاه عرضه‌محور به بخش معدن داشته باشیم یک محدوده را بررسی می‌کنیم و تمام عناصر ارزشمند آن را به دست می‌آوریم؛ این در حالی است که اگر تقاضامحور نگاه کنیم سنگ‌آهن یک معدن را به یک کارخانه فولادسازی خاص اختصاص می‌دهیم و مازاد آن را هم به چین صادر می‌کنیم و می‌بینیم چین باطله آن را هم خریداری می‌کند. بعد دیگر خریداری برای باقی باطله‌ها پیدا نمی‌شود، سپس با پیگیری متوجه می‌شویم که آن باطله حاوی عنصر ارزشمندی بوده است. شاید بعضی وقت‌ها عناصر همراه، ارزشمندتر از عناصری باشد که ما برای آن سرمایه‌گذاری می‌کنیم. به همین جهت فعالیت در حوزه عناصر نادر خاکی در کشور سبب شده متوجه بشویم چه عناصر نابی در کشور وجود داشته است.

چالش ماشین‌آلات معدنی

یکی دیگر از چالش‌های معدن‌داری در ایران وضعیت ماشین‌آلات معدنی است. دو مفهوم تولید داخل و بومی‌سازی بسیار با هم فرق می‌کنند. وقتی به سمت حمایت از تولید داخل گام برمی‌داریم، یعنی هرآنچه که مصرف‌کننده نیاز دارد را قربانی حضور این صنعت می‌کنیم. وقتی به سمت بومی‌سازی حرکت کنیم یعنی می‌خواهیم به کمک واحد صنعتی برویم که مشکل واردات دارد و با کمک ما ضمن جمع کردن یک عده افراد توانمند و دلسوز، یک محصول معادل کیفی در حد قابل قبول و با قیمت معقول تولید و توسط مجموعه مورد نظر خریداری شود. در حال حاضر ۲ تا ۳ برابر تعداد کل برندهای دنیا تولیدکننده ماشین‌آلات معدنی در کشور داریم. در دولت سیزدهم و حداقل از زمانی که آقای محتشمی‌پور، معاون معادن و فرآوری مواد وزارت صمت شد تلاش بر این بوده که این فرآیند تسهیل پیدا کند. نیازمند یک عزم جدی از بالاترین مقام اجرایی کشوریم. رئیس جمهور باید بگوید تا این شرایط برای بخش معدن اجرا شود. اکنون حدود ۱۴۰ میلیون تن مجوز تولید فولاد داده شده که از اصل افق ۵۵ میلیون تن هم بیشتر بوده است.

وضعیت اکتشاف در کشور شبیه به شوخی است

واقعیت این است که ما تقریبا کشور را اکتشاف نکردیم، آنچه اکتشاف شده براساس مواد معدنی است که رخ‌نمون داشته‌اند. کار جدی به‌عنوان پلیسی که در همه کشورهای پیشرفته دنیا وجود دارد در ایران انجام نشده است. ما ۱۲ لایه اطلاعاتی داریم که وقتی روی یکدیگر قرار بگیرند نشان می‌دهند چه مواد معدنی می‌تواند در کدام نقطه از کشور وجود داشته باشد. تقریبا می‌توانم بگویم در هیچ نقطه‌ای در کشور با این دقت نتوانسته‌اند اکتشاف کنند، باید توجه کرد که هیچ‌وقت منابع مناسبی هم به این امر اختصاص نیافته است. با این وجود براساس آنچه که تاکنون عموما در حوزه معادن سطحی کشف شده، در زمینه معادن زغال‌سنگ تقریبا معادن زیرزمینی نداریم.

۶ دلیل معضل آلودگی هوا در شهرهای ایران

مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی با عنوان «پویایی‌شناسی چالش‌های ترافیک شهری در ایران» به بررسی معضل ترافیک شهری در کشور پرداخته است. در این گزارش آمده: «ازدحام ترافیکی یک معضل چندبعدی است که تعداد زیادی از ذی‌نفعان با اهداف غالبا متفاوت در شکل‌گیری آن دخیلند. بنابراین برای یافتن راه‌حل‌های رفع این معضل به تصویر جامعی از عوامل اصلی اثرگذار بر آن نیاز است. مطابق یافته‌های این پژوهش، مهم‌ترین عوامل موثر بر ازدحام ترافیکی شامل: ۱- افزایش خودرو محوری ۲- کاهش سطح خدمات حمل‌ونقل عمومی ۳- ناهماهنگی بین دستگاهی ۴- افزایش تقاضای سفر ۵- عدم رعایت مقررات و انضباط ترافیکی و ۶- ناکارآمدی مدیریتی است. با استفاده از ۶ عامل یادشده و عوامل شکل‌دهنده آنها مدل پویایی‌شناسی ترافیک در این مطالعه توسعه داده شد. در این مدل نشان داده شد که ناکارآمدی مدیریتی که در نمودار پویایی‌شناسی با عنوان کیفیت فرایند اخذ تصمیمات نشان داده شده از یک سو مستقیما روی اعمال سیاست‌های مدیریت تقاضای سفر و به تبع آن روی تولید و جذب سفر اثر می‌گذارد و از سوی دیگر با یک واسطه ابتدا روی معماری شهر (تراکم و...) و در ادامه روی تولید و جذب سفر موثر است. این عامل همچنین روی بهینگی شبکه معابر و در پی آن روی سطح سرویس شبکه معابر موثر خواهد بود. بر این اساس، عامل کیفیت فرآیند اخذ تصمیمات روی تقاضای سفر و همچنین عرضه زیرساخت‌های حمل‌ونقل به صورت اساسی و ریشه‌ای اثرگذار است. بنابراین می‌توان عامل ناکارآمدی مدیریتی را به‌عنوان نقطه اصلی و اهرمی مداخله در ایجاد معضل ازدحام ترافیک معرفی کرد. بررسی‌ها نشان داد می‌توان ریشه‌های ناکارآمدی مدیریتی را در سه کژکاردی شامل ۱- غالب شدن رویکرد اجرای پروژه‌های نمادین با منافع مقطعی، ۲- وجود تعارض منافع و ۳- فقدان اراده کافی مدیران در مدیریت حمل‌ونقل شهری جست‌وجو کرد که در ادامه برای هر یک توضیحاتی ارائه می‌شود.

۱- غالب شدن رویکرد اجرای ابرپروژه‌های نمادین با منافع مقطعی به دلیل کارکردهای تبلیغاتی برای مدیران شهری جذابیت بالایی دارد. با وجود این دنبال کردن چنین رویکردی که مستلزم صرف هزینه‌های گزاف است و در اغلب موارد به حل معضل ازدحام ترافیکی کمکی نکرده و در میان‌مدت می‌تواند از طریق تشدید خودرو محوری یا افزایش تقاضای سفر و عدم هدایت اعتبارات به سمت توسعه حمل‌ونقل عمومی (به‌طور خاص برای ابرپروژه‌های بزرگراهی)، موجب وخیم‌تر شدن وضعیت ازدحام ترافیکی در شهرها نیز شود.

۲- گردش مالی بالای اجرای برخی پروژه‌های عمرانی حمل‌ونقل و تاثیری که ایجاد زیرساخت‌های حمل‌ونقل روی ارزش زمین می‌گذارد، زمینه تعارض منافع و فساد را شکل می‌دهد و موجب تصمیم‌سازی غلط برخی از پیمانکاران و مشاوران برای مدیران در انتخاب مکان یا اولویت بندی طرح‌ها و پروژه‌های حمل‌ونقل می‌شود.

۳- فقدان اراده کافی در مدیران مرتبط با حوزه حمل‌ونقل شهری تحت تاثیر عواملی همچون زمانبر بودن اجرای راه‌حل‌های اساسی وابستگی نتایج اقدامات به عملکرد سایر دستگاه‌ها و تحولات سریع فناوری است که در ادامه درخصوص هر یک توضیحاتی ارائه می‌شود. الف) حل معضل ازدحام ترافیک شهری نیازمند اخذ تصمیمانی است که عمدتا نه‌تنها زمان اجرای طولانی دارند، بلکه پس از اجرا نیز نتایج و آثار آن به مرور زمان و در بلندمدت آشکار می‌شود. برای مثال تصمیم بر مدیریت فروش تراکم ساختمان با توجه به الزامات ترافیکی، اگرچه یک تصمیم با منافع بلندمدت برای ترافیک شهر است و نتایج عینی آن در کوتاه‌مدت قابل مشاهده نیست اما شهرداری را بلافاصله از عواید مالی فروش تراکم محروم می‌کند زمانبر بودن اجرای این راه‌حل‌های اساسی در کنار کوتاه بودن دوره‌های مدیریتی ناشی از فشارهای سیاسی منجر به کاهش انگیزه مدیران شهری حوزه حمل‌ونقل برای در اولویت قرار دادن و اجرای کامل و اصولی این راهکارها می‌شود.

ب) ازدحام ترافیکی، مساله‌ای فرابخشی است و اتخاذ تصمیم و اراده انجام اقدامات اساسی توسط یک دستگاه بدون همراهی سایر دستگاه‌ها عملا امکان‌پذیر نیست و این خود به عاملی جهت تضعیف اراده مدیران شهری در به کارگیری راهکارهای اساسی و بالطبع چالشی‌تر تبدیل می‌شود.

ج) تحولات سریع فناوری در حوزه حمل‌ونقل شهری همچون ظهور سکوهای برخط ارائه خدمات حمل‌ونقل مسافر و بار یا خودروهای متصل دائما مسائل و در عین حال راهکارهای جدیدی را پیش روی مدیران این حوزه قرار می‌دهد که این امر موجب سردرگمی مدیران چه در سطح شناسایی اولویت‌ها و چه در سطح انتخاب راهکارها شده و تزلزل در اراده و انگیزه آنها برای اخذ تصمیمات جدی را به همراه دارد.

در انتهای این گزارش پیشنهاد شده چاره‌اندیشی برای رفع سه کژکاردی غالب شدن رویکرد اجرای پروژه‌های نمادین با منافع مقطعی، وجود تعارض منافع و فقدان اراده کافی مدیران به‌عنوان با اولویت‌ترین نقاط مداخله برای اصلاحات اساسی در حوزه حمل‌ونقل شهری در نظر گرفته شود. بر این اساس پیشنهاد شده ۱. قوانین و مقررات مرتبط با انتخاب و طول دوره مسئولیت مدیران شهری و فرآیندهای نظارت بر عملکرد آنان به نحوی اصلاح شود که انجام مطالعات زمانبر یا اصلاحات اساسی غیرنمایشی برای مدیران توجیه‌پذیر شود. ۲. سازوکارهای تعریف پروژه‌های زیرساختی بزرگ‌مقیاس به‌گونه‌ای اصلاح شود که نقش نظارتی و تخصصی شورای شهر و دولت در این فرآیند تقویت شود. در این راستا ضروری است آسیب‌شناسی جدی نسبت به فرآیند تامین مالی و انجام مطالعات طرح جامع حمل‌ونقل شهرها به‌عنوان مرجع تعیین پروژه‌های بزرگ‌مقیاس دارای اولویت اجرا صورت گیرد.

اگرچه توصیه می‌شود نقش شهرداری‌ها در سیاستگذاری کلان حمل‌ونقل شهرها کمتر شده و نقش دولت و شورای شهر تقویت شود. ضروری است شهرداری‌ها صاحب اقتدار و اختیارات کافی در سطوح عملیاتی مدیریت ترافیک شهرها شوند. در این زمینه پیشنهاد می‌شود قوانین و مقررات به‌گونه‌ای اصلاح شود که شهرداری‌ها دارای اختیارات کافی برای جلب همراهی سایر دستگاه‌ها و ذی‌نفعان همچون پلیس راهور و اصناف شود تا امکان اجرای کامل ماده (۹) قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت فراهم شود. ۳. پیشنهاد می‌شود نشست‌های علمی به‌منظور تبیین پیامدهای عدم رفع این کژکاردی‌ها در حمل‌ونقل شهرها برگزار شده و مطالعات لازم در سطوح سیاستگذاری و اجرا با هدف شناسایی راهکارهای رفع کژکاردی‌های مورد اشاره انجام شود.

مدیرمسئول:
محمدامین ایمانجانی
قائم‌مقام مدیرمسئول:
مسعود فروغی
سردبیر:
محمد زعیم‌زاده
تلفن و فکس:
(۰۲۱) ۶۲۹۹۹۴۹۵
کدپستی:
۱۱۳۵۶۳۳۸۱۶
چاپ:
چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی
نشانی:
خیابان حافظ، پایین‌تر از جمهوری
روبه‌روی ساختمان بورس
ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم