



«دنیای اقتصاد» فقر ایستگاه در شبکه حمل‌ونقل عمومی تهران را سنجش کرد

نرخ محرومیت تهرانی‌ها از مترو

۱۵ محله در تهران فاقد «ایستگاه مترو» هستند و ساکنان حدود ۱۰۰ محله مجبور به طی مسافت تا محله‌های مجاور هستند: ۱۶۳ ایستگاه برای ۳۳۳ محله

«کارشناسان اقتصاد شهر «احتیاج متروی تهران به درآمد جاری فروش بلیت

برای رفع نقص عضو شبکه را بیش از هر زمان دیگری می‌دانند

محله‌های فاقد ایستگاه مترو در مناطق ۲۲گانه پایتخت	
منطقه ۱	دریند/ درکه/ ولنجک/ محمودیه/ فرمانیه/ ازگل/ چیدر/ کلابدره/ امامزاده قاسم
منطقه ۲	سعادت‌آباد/ فرحزاد/ پرواز/ دریا/ پونک/ ایوانک/ پردیسان/ ستارخان/ تهران ویلا/ دریانوی/ شهرآرا
منطقه ۳	امانیه/ بوستان ملت/ دوس/ اسفندیار/ ملاصدرا/ ونک
منطقه ۴	شهرک امید/ شمیران‌نو/ حکیمیه/ گلشن/ اوقاف
منطقه ۵	حصارک/ جنت‌آباد/ شاهین
منطقه ۶	یوسف‌آباد/ نظامی/ گنجوی/ نلسون ماندلا/ امیرآباد/ ساعی/ والفجر
منطقه ۷	شاهد/ حشمیه/ بهار
منطقه ۸	نارمک/ دماوند/ زرکش/ مجیدیه
منطقه ۹	امامزاده عبدالله/ مهرآباد جنوبی/ هشمیری/ آیت‌الله سعیدی/ فتح/ شهید دستغیب/ سراسیاب/ مهرآباد
منطقه ۱۰	زنجان/ مرتضوی/ کارون/ زنجان/ سلسبیل/ هاشمی/ سلیمانی
منطقه ۱۱	-
منطقه ۱۲	-
منطقه ۱۳	نیروهواپی/ امامت/ دماوند/ شورا/ زینبیه/ قاسم‌آباد/ شهیداسدی/ آشتیانی
منطقه ۱۴	نبرد/ ابوذر/ نبیاکرم/ شیوا/ سراسیاب/ دولاب
منطقه ۱۵	افسریه/ مسعودیه/ شهرک شهیدپروردی/ خواران/ ابوذر/ اسلام‌آباد/ اتابک
منطقه ۱۶	دازی‌آباد/ جوادیه/ تندگویان/ دشت‌آزادگان
منطقه ۱۷	ابوذر/ باغ‌خرانه/ امامزاده حسن/ آذری
منطقه ۱۸	شمس‌آباد/ هفده‌شهریور/ صاحب‌الزمان/ فردوس/ بافت‌آباد/ سعیدآباد/ تولیددارو
منطقه ۱۹	شکوفه/ خانی‌آباد/ شهیدکافمی/ دولتخواه/ بهمنیار/ اسماعیل‌آباد
منطقه ۲۰	دولت‌آباد/ کمیل/ جوانمردقصاب/ بهشتی/ شهیدآوینی/ قی‌آباد/ علانین/ شیخ‌صدوق
منطقه ۲۱	باشگاه نفت/ پاسداران/ شهرک‌دانشگاه
منطقه ۲۲	زیبادشت/ انبشار/ شهیدمهدانی/ شریف/ دهکده المپیک

* چهار منطقه تهران فاقد ایستگاه مترو هستند.

۵ ایستگاه مترو دارد و مردم می‌توانند از هر نقطه شهر با ۵۰۰ متر پیاده‌روی خود را به یک ایستگاه مترو برسانند. بررسی «دنیای اقتصاد» از گستردگی ایستگاه‌های متروی تهران از آن حکایت دارد که تقریباً ۳۳ درصد محلات پایتخت به ایستگاه مترو دسترسی دارند، ۲۲ درصد محلات اگرچه فاقد ایستگاه مترو هستند، اما شهروندان این امکان را دارند تا از ایستگاه مترو در محلات مجاور استفاده کنند و ۳۵ درصد محلات پایتخت فاقد دسترسی مناسب به ایستگاه مناسب هستند. این موضوع از دلایل اصلی عدم پوشش ناکافی ایستگاه‌های مترو در سراسر محلات مختلف تهران است. براساس محلات مختلف تهران از دلایل اصلی سهم ناکافی مترو در جابه‌جایی شهروندان تهرانی است، البته در شرایط کنونی متروی تهران در ساعات پیک تردد صبح و عصر تقریباً با حداکثر توان براساس ظرفیت ناوگان در اختیار در حال جابه‌جایی مسافر است، اما در دیگر ساعات روز بخش قابل توجهی از شهروندان تردد با خودروی شخصی یا تاکسی اینترنتی را به استفاده از حمل‌ونقل عمومی ترجیح می‌دهند. از مهم‌ترین دلایل این موضوع عدم پوشش کافی شبکه مترو در تمامی محلات پایتخت است. لخط متروی تکمیل شده پایتخت با ۱۶۳ ایستگاه در ۳۳۳ محله پایتخت به خوبی مؤید عدم دسترسی حدود ۵۰ درصد محلات تهران به حداقل یک ایستگاه مترو است.

در کلان‌شهرهایی که حمل‌ونقل عمومی در آنها به شکل استاندارد گسترش یافته، شهروندان با طی کردن فاصله ۵۰۰ متری به یک ایستگاه حمل‌ونقل عمومی متصل می‌شوند. در بهترین حالت این ایستگاه حمل‌ونقل عمومی ایستگاه مترو است، اما در برخی شهرهای بزرگ دنیا این اتصال از طریق ایستگاه اتوبوس و تاکسی برقرار شده است. در شهری همانند پاریس که به داشتن شبکه متروی قوی معروف است، هر محله تقریباً ۵ ایستگاه مترو دارد و مردم می‌توانند از هر نقطه شهر با ۵۰۰ متر پیاده‌روی خود را به یک ایستگاه مترو برسانند. بررسی «دنیای اقتصاد» از گستردگی ایستگاه‌های متروی تهران از آن حکایت دارد که تقریباً ۳۳ درصد محلات پایتخت به ایستگاه مترو دسترسی دارند، ۲۲ درصد محلات اگرچه فاقد ایستگاه مترو هستند، اما شهروندان این امکان را دارند تا از ایستگاه مترو در محلات مجاور استفاده کنند و ۳۵ درصد محلات پایتخت فاقد دسترسی مناسب به ایستگاه مناسب هستند. این موضوع از دلایل اصلی عدم پوشش ناکافی ایستگاه‌های مترو در سراسر محلات مختلف تهران است. براساس محلات مختلف تهران از دلایل اصلی سهم ناکافی مترو در جابه‌جایی شهروندان تهرانی است، البته در شرایط کنونی متروی تهران در ساعات پیک تردد صبح و عصر تقریباً با حداکثر توان براساس ظرفیت ناوگان در اختیار در حال جابه‌جایی مسافر است، اما در دیگر ساعات روز بخش قابل توجهی از شهروندان تردد با خودروی شخصی یا تاکسی اینترنتی را به استفاده از حمل‌ونقل عمومی ترجیح می‌دهند. از مهم‌ترین دلایل این موضوع عدم پوشش کافی شبکه مترو در تمامی محلات پایتخت است. لخط متروی تکمیل شده پایتخت با ۱۶۳ ایستگاه در ۳۳۳ محله پایتخت به خوبی مؤید عدم دسترسی حدود ۵۰ درصد محلات تهران به حداقل یک ایستگاه مترو است.

در کلان‌شهرهایی که حمل‌ونقل عمومی در آنها به شکل استاندارد گسترش یافته، شهروندان با طی کردن فاصله ۵۰۰ متری به یک ایستگاه حمل‌ونقل عمومی متصل می‌شوند. در بهترین حالت این ایستگاه حمل‌ونقل عمومی ایستگاه مترو است، اما در برخی شهرهای بزرگ دنیا این اتصال از طریق ایستگاه اتوبوس و تاکسی برقرار شده است. در شهری همانند پاریس که به داشتن شبکه متروی قوی معروف است، هر محله تقریباً ۵ ایستگاه مترو دارد و مردم می‌توانند از هر نقطه شهر با ۵۰۰ متر پیاده‌روی خود را به یک ایستگاه مترو برسانند. بررسی «دنیای اقتصاد» از گستردگی ایستگاه‌های متروی تهران از آن حکایت دارد که تقریباً ۳۳ درصد محلات پایتخت به ایستگاه مترو دسترسی دارند، ۲۲ درصد محلات اگرچه فاقد ایستگاه مترو هستند، اما شهروندان این امکان را دارند تا از ایستگاه مترو در محلات مجاور استفاده کنند و ۳۵ درصد محلات پایتخت فاقد دسترسی مناسب به ایستگاه مناسب هستند. این موضوع از دلایل اصلی عدم پوشش ناکافی ایستگاه‌های مترو در سراسر محلات مختلف تهران است. براساس محلات مختلف تهران از دلایل اصلی سهم ناکافی مترو در جابه‌جایی شهروندان تهرانی است، البته در شرایط کنونی متروی تهران در ساعات پیک تردد صبح و عصر تقریباً با حداکثر توان براساس ظرفیت ناوگان در اختیار در حال جابه‌جایی مسافر است، اما در دیگر ساعات روز بخش قابل توجهی از شهروندان تردد با خودروی شخصی یا تاکسی اینترنتی را به استفاده از حمل‌ونقل عمومی ترجیح می‌دهند. از مهم‌ترین دلایل این موضوع عدم پوشش کافی شبکه مترو در تمامی محلات پایتخت است. لخط متروی تکمیل شده پایتخت با ۱۶۳ ایستگاه در ۳۳۳ محله پایتخت به خوبی مؤید عدم دسترسی حدود ۵۰ درصد محلات تهران به حداقل یک ایستگاه مترو است.

تهران از دیگر عوامل کلیدی است که در

۵ ایستگاه مترو دارد و مردم می‌توانند از هر نقطه شهر با ۵۰۰ متر پیاده‌روی خود را به یک ایستگاه مترو برسانند. بررسی «دنیای اقتصاد» از گستردگی ایستگاه‌های متروی تهران از آن حکایت دارد که تقریباً ۳۳ درصد محلات پایتخت به ایستگاه مترو دسترسی دارند، ۲۲ درصد محلات اگرچه فاقد ایستگاه مترو هستند، اما شهروندان این امکان را دارند تا از ایستگاه مترو در محلات مجاور استفاده کنند و ۳۵ درصد محلات پایتخت فاقد دسترسی مناسب به ایستگاه مناسب هستند. این موضوع از دلایل اصلی عدم پوشش ناکافی ایستگاه‌های مترو در سراسر محلات مختلف تهران است. براساس محلات مختلف تهران از دلایل اصلی سهم ناکافی مترو در جابه‌جایی شهروندان تهرانی است، البته در شرایط کنونی متروی تهران در ساعات پیک تردد صبح و عصر تقریباً با حداکثر توان براساس ظرفیت ناوگان در اختیار در حال جابه‌جایی مسافر است، اما در دیگر ساعات روز بخش قابل توجهی از شهروندان تردد با خودروی شخصی یا تاکسی اینترنتی را به استفاده از حمل‌ونقل عمومی ترجیح می‌دهند. از مهم‌ترین دلایل این موضوع عدم پوشش کافی شبکه مترو در تمامی محلات پایتخت است. لخط متروی تکمیل شده پایتخت با ۱۶۳ ایستگاه در ۳۳۳ محله پایتخت به خوبی مؤید عدم دسترسی حدود ۵۰ درصد محلات تهران به حداقل یک ایستگاه مترو است.

تهران از دیگر عوامل کلیدی است که در

دنیای اقتصاد-راضیه احقاقی: ۲۵ درصد محلات تهران دسترسی مناسبی به ایستگاه‌های مترو ندارند و همین موضوع از عوامل اصلی عدم استقبال شهروندان تهرانی برای جابه‌جایی با مترو در ساعات غیرپیک است؛ درحالی که افزایش پوشش ایستگاه‌های مترو در تمامی محلات با اتصال محلات با سایر مَد های حمل‌ونقل عمومی به ایستگاه‌های مترو در دیگر مناطق، ضرورتی غیرقابل اجتناب برای افزایش کارایی شبکه رایگان ماندن مترو تاکید دارند. این در حالی است که بلیت‌فروشی و صرف درآمد حاصل از آن برای ارتقای کمی و کیفی حمل‌ونقل عمومی می‌تواند تأثیر به مراتب بهتری در ارتقای سهم شبکه حمل‌ونقل عمومی در جابه‌جایی‌های درون‌شهری ایفا کند.

پوشش ناکافی شبکه متروی پایتخت

مترو مهم‌ترین مَد حمل‌ونقل عمومی در کلان‌شهرهایی نظیر تهران است که در صورت پوشش مناسب در شهرها می‌تواند نقش بسزایی در جابه‌جایی شهروندان ایفا کند. متوسط سهم مترو در جابه‌جایی روزانه شهروندان در کلان‌شهرهای بزرگ دنیا تقریباً ۳۵ درصد است، اما متروی پایتخت تقریباً سهمی ۱۰ درصدی در جابه‌جایی روزانه پایتخت‌نشینان ایفا می‌کند. در روزهای اخیر و پس از افزایش بهای بنزین و در آستانه بازگشایی مدارس بر تعداد مسافران متروی پایتخت افزوده شد؛ به‌نحوی که تعداد مسافران ایستگاه‌های مترو در تهران به یک نفر رسید که معادل حدودی ۲٫۵ میلیون سفر است. به گفته مدیران شهری، متروی پایتخت می‌تواند روزانه سهمی ۴ میلیونی در سفرهای روزانه تهرانی‌ها داشته باشد؛ البته این رقم در صورتی محقق می‌شود که سفرها در ساعات مختلف شبانه‌روز برانگیزه باشند و کل تقاضای سفر مربوط به ساعت پیک نباشد. این آمار سهم ناچیز متروی تهران در جابه‌جایی شهروندان در قیاس با کلان‌شهرهای موفق دنیا در بخش حمل‌ونقل عمومی را تأیید می‌کند، این موضوع نتیجه چند عامل کلیدی است.

عدم پوشش ناکافی ایستگاه‌های مترو در محلات مختلف تهران از دلایل اصلی سهم ناکافی مترو در جابه‌جایی شهروندان تهرانی است، البته در شرایط کنونی متروی تهران در ساعات پیک تردد صبح و عصر تقریباً با حداکثر توان براساس ظرفیت ناوگان در اختیار در حال جابه‌جایی مسافر است، اما در دیگر ساعات روز بخش قابل توجهی از شهروندان تردد با خودروی شخصی یا تاکسی اینترنتی را به استفاده از حمل‌ونقل عمومی ترجیح می‌دهند. از مهم‌ترین دلایل این موضوع عدم پوشش کافی شبکه مترو در تمامی محلات پایتخت است. لخط متروی تکمیل شده پایتخت با ۱۶۳ ایستگاه در ۳۳۳ محله پایتخت به خوبی مؤید عدم دسترسی حدود ۵۰ درصد محلات تهران به حداقل یک ایستگاه مترو است.

در کلان‌شهرهایی که حمل‌ونقل عمومی در آنها به شکل استاندارد گسترش یافته، شهروندان با طی کردن فاصله ۵۰۰ متری به یک ایستگاه حمل‌ونقل عمومی متصل می‌شوند. در بهترین حالت این ایستگاه حمل‌ونقل عمومی ایستگاه مترو است، اما در برخی شهرهای بزرگ دنیا این اتصال از طریق ایستگاه اتوبوس و تاکسی برقرار شده است. در شهری همانند پاریس که به داشتن شبکه متروی قوی معروف است، هر محله تقریباً ۵ ایستگاه مترو دارد و مردم می‌توانند از هر نقطه شهر با ۵۰۰ متر پیاده‌روی خود را به یک ایستگاه مترو برسانند. بررسی «دنیای اقتصاد» از گستردگی ایستگاه‌های متروی تهران از آن حکایت دارد که تقریباً ۳۳ درصد محلات پایتخت به ایستگاه مترو دسترسی دارند، ۲۲ درصد محلات اگرچه فاقد ایستگاه مترو هستند، اما شهروندان این امکان را دارند تا از ایستگاه مترو در محلات مجاور استفاده کنند و ۳۵ درصد محلات پایتخت فاقد دسترسی مناسب به ایستگاه مناسب هستند. این موضوع از دلایل اصلی عدم پوشش ناکافی ایستگاه‌های مترو در سراسر محلات مختلف تهران است. براساس محلات مختلف تهران از دلایل اصلی سهم ناکافی مترو در جابه‌جایی شهروندان تهرانی است، البته در شرایط کنونی متروی تهران در ساعات پیک تردد صبح و عصر تقریباً با حداکثر توان براساس ظرفیت ناوگان در اختیار در حال جابه‌جایی مسافر است، اما در دیگر ساعات روز بخش قابل توجهی از شهروندان تردد با خودروی شخصی یا تاکسی اینترنتی را به استفاده از حمل‌ونقل عمومی ترجیح می‌دهند. از مهم‌ترین دلایل این موضوع عدم پوشش کافی شبکه مترو در تمامی محلات پایتخت است. لخط متروی تکمیل شده پایتخت با ۱۶۳ ایستگاه در ۳۳۳ محله پایتخت به خوبی مؤید عدم دسترسی حدود ۵۰ درصد محلات تهران به حداقل یک ایستگاه مترو است.

بسته حمایتی یک همتی برای تولید

دنیای اقتصاد - یزد: رئیس مرکز ملی تأمین مالی وزارت امور اقتصادی و دارایی از پیگیری وضعیت تأمین مالی ۴ هزار بنگاه اقتصادی در کشور خبر داد و گفت: اطلاعات این بنگاه‌ها با همکاری وزارت صنعت، معدن و تجارت و استان‌ها جمع‌آوری شده و متناسب با شرایط و مشکلات هر بنگاه، اقدامات لازم برای رفع موانع تأمین مالی آنها در حال انجام است. مجید کریمی‌ریزی در نشست شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی یزد با اشاره به برنامه‌های مرکز ملی تأمین مالی برای تسهیل دسترسی بنگاه‌ها به منابع مالی اظهار کرد: بخشی از مسائل و دغدغه‌های مطرح‌شده از سوی فعالان اقتصادی در حوزه اختیارات وزارت امور اقتصادی و دارایی و شورای ملی تأمین مالی قرار دارد و موارد خارج از این حوزه نیز با وجود پیگیری، نیازمند تصمیم‌گیری در سایر دستگاه‌های اجرایی است. وی افزود: تلاش می‌شود فرآیند پیگیری مشکلات بنگاه‌های اقتصادی استمرار داشته باشد و علاوه بر شناسایی موانع، گزارش وضعیت بنگاه‌ها و اقدامات انجام‌شده برای رفع مشکلات تأمین مالی آنها نیز ارائه شود.

دنیای اقتصاد- نیلوفر ادیب‌نیا: زهران ممدانی، شهردار نیویورک، کارزار انتخاباتی‌اش را بر موج وعده اتوبوس‌های رایگان به پیش راند. اکنون در ساکنان رایگان است؛ در آلمان هم زمانی یارانه بلیت‌ها چنان اوج گرفت که می‌شد هزینه رفت‌وآمد را عملاً «هیچ» انگاشت. توده مردم با اغوش باز از چنین طرح‌هایی استقبال می‌کنند و سیاستمداران به‌ویژه پوپولیست‌ها شیفته اعلام آند. اتوبوس بی‌کرایه و در نگاهی فراگیرتر حمل‌ونقل ارزان قیمت، این روزها جذابیت بی‌سابقه‌ای یافته است؛ با این همه، پای حساب‌وکتاب اقتصادی که به میان می‌آید، کارنامه این دست‌و‌دل بازی‌ها به شکلی شگفت‌آور ناامید‌کننده از آب درمی‌آید.

براساس گزارشی از نشریه اکونومیست، موافقان حمل‌ونقل رایگان عموماً بر سه ستون استدلال تکیه می‌زنند: نخست آنکه کرایه گرفتن، سدی پیش پای شهروندان می‌گذارد و با ریزش مسافران، بهای تمام‌شده سیستم به ازای هر نفر بالا می‌رود. پیامد محتوم این وضعیت، افت سرمایه‌گذاری و شکل‌گیری شبکه‌ای نحیف و کم‌تعداد با درنگ‌های طولانی میان سفرهاست؛ چرخه‌ای معیوب که بهره‌وری اقتصادی را می‌بلعد. در برابر، بخشدن کرایه‌ها می‌تواند موجی از مسافران تازه را به ایستگاه‌ها بکشد، دایره خدمت‌رسانی را گستراند و در فرجام کار، کیفیت تجربه سفر را برای همگان ارتقا دهد. دوم آنکه بلیت رایگان، ترمز ناخوش‌و‌ناز خودروهای شخصی در خیابان‌ها را می‌کشد. واقعیت این است که رانندگان، بهای تمام و کمال هزینه‌های اجتماعی رانندگی از آلودگی هوا و راه‌بندان گرفته تا خطرات جانبی را از جیب نمی‌پردازند و دقیقاً به همین دلیل، بیش از اندازه به خیابان‌ها سرازیر می‌شوند. حال اگر گزینه‌ای کاملاً رایگان در دسترس باشد، حتی وسوسه رانندگی‌های غیرضروری نیز فروکش می‌کند؛ پیامدی که حاصلی جز سبکی بار ترافیک، کاهش تصادفات و گشوده شدن فضای دلپذیرتر برای کاشت درختان و نشاط زمین‌های بازی کودکان نخواهد داشت. در نهایت، حذف هزینه‌های سفر، پنجره‌ای به سوی عدالت و انسجام اجتماعی می‌گشاید. این سیاست، مشارکت طبقات کم‌درآمد و گروه‌های فاقد خودرو از جوانان و سالخوردگان گرفته تا توان‌یابان را در شریان‌های زندگی شهری آسان‌تر می‌سازد. گذشته از این، روحیه تحرک جسمانی رانین در جامعه رفته‌نگه می‌دارد؛ چه با پیرومن مسافتی پیاده تا ایستگاه بعدی و چه با آن دویدن‌های هیجان‌انگیز در آخرین لحظات برای جا‌نماندن از اتوبوس! از این‌منظر، حمل‌ونقل بدون کرایه دیگر صرفاً یک تصمیم ترازبری نیست، بلکه سیاستی اجتماعی و انسانی با هدفی والا‌تر به شمار می‌رود.

چرا بلیت مجانی معجزه نکرد؟

اکونومیست معتقد است که اگرچه هر سه استدلال در نگاه نخست موجه و پذیرفتنی می‌نمایند، اما هیچ‌یک نمی‌توانند توجیهی استوار برای رایگان کردن کامل یا تقریباً رایگان ناوگان شهری پیش پای ما بگذارند. درواقع اگر هدف ما «ارتقای کارایی اقتصادی» باشد، یارانه‌ها باید بتوانند نخیل چشم‌گیری از مردم را به ایستگاه‌ها بکشانند؛ حال آنکه شواهد تجربی نشان می‌دهند تأثیر این گونه‌ای رایج و بی‌خوشی گواهی می‌دهند: در تالین، جایی که از سال ۲۰۱۲ و در پی رأی مثبت سه‌چهارم شهروندان در همه‌پرسی، کرایه‌ها بخشیده شد، شمار مسافران تنها اندکی بیش از یک‌درصد رشد کرد. در سانتیاگو، پایتخت شیلی، پژوهشگران در آزمایشی کنترل‌شده به گروهی از مردم کارت سفر رایگان داده‌اند؛ نتیجه حاکی از رشدی ۲۲ درصدی در جابه‌جایی‌ها بود، اما این جهش تنها در ساعات خلوت و غیرپیک روز ثبت شد و کوچک‌ترین گرهی از ترافیک ساعات اوج باز نکرد. در این میان، شاید ابتکار آلمان در سال ۲۰۲۲ یعنی بلیت ماهانه ۹ یورویی برای تمامی خطوط سراسر کشور موفق به نظر برسد، اما این موفقیت تنها در سایه قیاس با نمونه‌های پیشین رنگ می‌گیرد. پژوهشی تازه در «نشریه مطالعات اقتصادی» آشکار ساخته که گرچه سفرهای ریلی در مسافت‌های بیش از ۳۰۰ کیلومتر حدود ۳۵ درصد جهش داشت، اما توک پیکان این افزایش به‌سوی تفریحات آخر هفته و روستاها محدود شد؛ درحالی‌که در کلواگاده‌هایی که شبکه از قیل رفتی نداشت، میزان تأخیر قطار‌ها تا ۳۰ درصد بالا برد و سیستم در پاسخ به تقاضای انبوه عملاً درمیاندد. موافقان پاسخ می‌دهند که بارانه باید دوشادوش توسعه خدمات پیش‌برود تا شبکه زیر بار مسافران خم نشود؛ سناریویی که مثلاً در حوالی شهر «لانس» در فرانسه پیاده شد و توانست جهشی ۴۰ درصدی در شمار مسافران رقم بزند.

براساس این گزارش، با این همه، واقعیت پنهان این است که «کیفیت و وفور خدمات» در جذب مسافر تازه، به‌مراتب معجزه‌گتر از «رایگان بودن بلیت» عمل

طرح انتقال انبار نفت شهران کلید خورد

طرح یک‌فوری انتقال انبارهای نفت شمال‌غرب تهران واقع در محله شهران در جلسه ۴۳۱ شورای شهر تهران بررسی شد و به تصویب رسید. به گفته رئیس شورای شهر در جریان جنگ اسفند، انبار نفت شهران به‌شدت آسیب‌دید و نشت‌ها خود انبار از بین رفت، بلکه در جوی‌های آب نیز آتش‌روان شده بود و به نقاط دیگری آسیب وارد کرد. براساس محبت ۲۱ مقررات ملی ساختمان، تاسیسات حساس باید با رعایت فاصله مناسب از مناطق مسکونی و در موارد خاص خارج محله شهر احداث شوند. دو جنگ اخیر و تجربه بمباران انبار نفت شهران، نتیجه بی‌توجهی نسبت به ضوابط پادفند غیرعامل را عیان کرد. در این شرایط شورای شهر درصدد برآوده تا راهی برای انتقال انبار نفت شهران بیابد. در طرح یک‌فوری شورای شهر آمده است: «به‌منظور



می‌کند، علاوه بر این، گاهی افزودن چند دستگاه اتوبوس بیشتر به خطوط، بسیار ارزان‌تر از رایگان کردن تمام سیستم تمام می‌شود. نمونه درخشان این رویکرد در برخی مناطق استونی رخ داد؛ جایی که بلیت رایگان را تنها به دو قشر جوانان و کهنسالان محدود کردند و منابع حاصل از این انضباط مالی را به تقویت ناوگان و گسترش خطوط اختصاص دادند. فرجام کار شگفت‌انگیز بود: آنها با هزینه‌ای به‌مراتب کمتر به ازای هر مسافر جدید، به همان نرخ رشدی دست یافتند که دیگران با بذل و بخشش‌های گزاف در پی آن بودند.

نسخه اشتباه برای مهار ترافیک

در باب این ادعا که رایگان‌سازی ناوگان عمومی باعث کاهش خودروهای شخصی از خیابان‌ها می‌شود نیز شواهد چندان دلگرم‌کننده‌ای در دست نیست. بررسی بیش از ۱۵۰ پژوهش معتبر نشان می‌دهد که این سیاست، عملاً باعث نشده است که مردم خودروهای شخصی خود را کنار بگذارند و به سراغ اتوبوس و قطار بروند. در تجربه بلیت ۱۵۰ یورویی آلمان نیز ترافیک خودروها شاید تنها یک پان پنج درصد فروکش کرد؛ کاهش ناچیز که همان هم دوامی نیاورد و به‌سرعت رنگ باخت. شاید در این میان، تجربه لوکزامبورگ که از سال ۲۰۲۰ استفاده از تمام خطوط حمل‌ونقل عمومی را رایگان کرده، امیدوارکننده‌تر باشد. یک پژوهش تازه با مقایسه این کشور با دیگر کشورهای اروپایی نشان می‌دهد که انتشار دی‌اکسید کربن ناشی از خودروها ۶ درصد و انتشار اکسیدهای نیتروژن ۱۰ درصد کاهش یافته است. بسا این حال، برآوردهای مربوط به اثرات این سیاست همچنان با ابهام زیادی همراه است. حتی اگر این ارقام را بپذیریم، حمل‌ونقل عمومی رایگان همچنان یکی از پرهزینه‌ترین راه‌ها برای مقابله با بحران اقلیمی به شمار می‌رود. برای نمونه، یک تحلیل دقیق در آلمان نشان داد که برنامه بلیت ۹ یورویی برای کاهش هر تن انتشار کربن، ۱۴۰۶ دلار هزینه برای دولت داشت؛ رقمی که در مقایسه با قیمت حدود ۸۵ دلار در تن کربن در بازار تجارت انتشار گازهای گلخانه‌ای اتحادیه اروپا، بسا بالا است.

اگر به‌راستی بنا بر کاستن از ناخوش‌و‌ناز خودروها باشد، راهکار کارآمدتر «دریافت عوارض از تردد خودروها و افزایش مالیات سوخت» است؛ ابزاری آزموده‌شده که اگرگذاری خود را در شهرهایی از استکهلم تا سنگاپور به اثبات رسانده است. مهار سخت‌گیرانه آلایندگی نیز دستاوردهای درخشان به همراه دارد؛ چنان‌که گسترش طرح «منطقه پاک با آلایندگی بسیار پایین» (ULEZ) به سراسر لندن، به گواه پژوهشی تازه، سهم کودکان دچار اختلالات ریوی را از ۱۴ درصد به ۹ درصد کاهش داده است. اما پرسش بنیادی تر این است: آیا حمل‌ونقل رایگان در حد کاش مانی توانا در رفع دروغ‌های خود را به‌عنوان یک حمایتی عادلانه به انجام برساند؟ روی کاغذ، خانواده‌های کم‌درآمد به سبب پیوند ناگسستنی با اتوبوس و مترو، نخستین ذی‌نفعان این بذل و بخشش به شمار می‌روند؛ اما در عمل، بسیاری از آنان از چسبدن طعم کامل این موهبت محروم می‌مانند. ساعت کاری کارگران و تاسیسات آلوده در لندن برای تردد پس از ساعت ۹ صبح، سالانه ۲۲۰ پوند برای شهر آب می‌خورد؛ هزینه‌ای که پای یک بانکدار مشغول در قلب بازار مالی لندن نیز با دست‌و‌دل بازی از جیب بیت‌المال پرداخته می‌شود. کارنامه سلامت هم چندان یکدست نیست. در سانتیاگو، بلیت رایگان انگیزه‌پیاوردی را بیشتر کرد؛ اما در استونی و آلمان، دسترسی بی‌هزینه به ناوگان، مسافران را تنبل ساخت و با بلعیدن سهم پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری، از تحرک روزمره کاست.

چیزی به نام «اتوبوس مجانی» وجود ندارد

از منظر اکونومیست، حمل‌ونقل عمومی، حتی در لحظه‌ای که بر روی بلیت مسافر عدد «صفر» درج می‌شود، هزینه‌ای گزاف می‌طبلد. آلمان ناچار شد بهای بلیت سراسری‌اش را تا ۳۰ یورو در ماه بالا ببرد؛ اما با این حال هنوز سالانه ۳ میلیارد یورو یارانه پای آن می‌ریزد. این چاه بی‌پایان ناگزیر باید از جایی عملاً درمیاندد. موافقان پاسخ می‌دهند که بارانه باید دوشادوش توسعه عمومی یا از مسیر بدهی و استقراض دولتی که خود جز کشیدن چک‌های بی‌محل بر دوش نسل‌های آینده نیست. بی‌دلیل نیست که این روزها حتی خود ممدانی نیز کمتر از «اتوبوس‌های رایگان» دم می‌زند و بیشتر از ضرورت «اتوبوس‌های تندرو و به‌موقع» سخن می‌گوید؛ شاید زمان آن رسیده که دیگر همفکران پرشور او نیز این واقع‌بینی را پیشه کنند.

پیگیری از مخاطرات احتمالی ناشی از وجود انبارهای نفت شمال‌غرب تهران واقع در محله مسکونی شهران و با توجه به کمالات مستمر و تفاهمات قبلی مبنی بر ضرورت انتقال تاسیسات مذکور و جابه‌جایی خطوط لوله و احداث مخازن جدید، شهردار تهران موظف است با هماهنگی وزارت نفت، ظرف حداکثر سه‌ماه پس از اجرایی شدن این مصوبه، نسبت به شناسایی محل یا محل‌های مناسب، به‌ویژه در حریم شهر تهران، جهت ایجاد تاسیسات و انتقال خطوط لوله و جابه‌جایی واحداث مخازن نفت اقدام کند.»

البته غبار نفت در اختیار وزارت نفت بوده و شورای شهر نمی‌تواند برای دستگاه‌هایی غیر از مدیریت شهری تعین و تکلیف کند؛ اما اعضای شورای شهر بر این باورند که با این مصوبه و از طریق پیگیری در هیات دولت از سوی شهردار بتوانند موضوع جابه‌جایی انبار نفت شهران را حل و فصل کنند.

رئیس مرکز ملی تأمین مالی وزارت امور اقتصادی و دارایی با اشاره به اقدامات حمایتی اخیر گفت: هفته گذشته بسته حمایتی یک‌هزار میلیارد تومانی میان بانک‌های دولتی و خصوصی توزیع شد. وزیر اقتصاد نیز با صدور بخشنامه‌ای، بانک‌ها را ملزم کرده تا گزارش‌های مستمری از روند تأمین مالی مستقیم بنگاه‌ها ارائه کنند تا فرآیند تأمین مالی و میزان تحقق آن مورد پایش قرار گیرد.

رئیس مرکز ملی تأمین مالی در ادامه با اشاره به موضوع اعتبارسنجی اظهار کرد: اعتبارسنجی افراد بر اساس سوابق و عملکرد گذشته آنهاست. وی افزود: دستورالعمل‌های مربوط به اعتبارسنجی در حال تدوین و اجراست و در حوزه بانکی، این موضوع با تأیید بانک مرکزی در شورای ملی تأمین مالی مطرح می‌شود و در صورت تصویب، مجوزهای لازم صادر خواهد شد. کریمی‌ریزی تأکید کرد: در صورتی که فعالیت اعتبارسنجی خارج از شبکه بانکی انجام شود نیز فرآیند صدور مجوز آن پیگیری خواهد شد و تلاش می‌کنیم انحصارهای موجود در این حوزه کاهش یابد. وی همچنین از امکان دریافت گزارش اعتباری افراد از طریق سامانه گزارش اعتباری خبر داد و گفت: افراد می‌توانند با مراجعه به سامانه گزارش اعتباری از میزان تسهیلات و سوابق اعتباری خود مطلع شوند.

