



نوروزی

شهرهای ما جایگاهی در نظام تصمیم‌گیری و تصمیم‌سازی نظام مدیریت شهری ندارند، حدوداً ۹۳ درصد حمل‌ونقل کشور درون‌شهری و فقط هفت درصد آن برون‌شهری است، برای آن هفت درصد برون‌شهری، وزارتخانه، سازمان و کمیسیون خاص در مجلس داریم اما نود و سه درصد الباقی کجا هستند؟



اسماعیلی

خیلی مناسب خواهد بود که شهرهای این موضوع را دنبال کنند که رئیس شورای عالی شهرها یا شهردار پایتخت به‌عنوان نماینده شهرداران، بتواند در تصمیم‌گیری‌ها سهم و حافظ منافع شهرها باشد

گردشگری هم که دوستان اشاره کردند یکی از نمونه‌های اقتصاد بدون زمین است، این چه تصویری است که ما حتماً باید زمینی داشته باشیم که بر روی آن پروژه‌ای تعریف کنیم و بعد هم سرمایه‌گذار را بگوییم بیاید. الان در اکثر کشورهای پیشرفته از طریق جریان‌های سرمایه و تولید ثروت از راه فناوری و فروش خدماتی که لزوماً هم وابسته به مکان نیست دارند، درآمدزایی می‌کنند. متأسفانه ما در مشهد روی برند سازی، هیچ فکر و اقدامی نکردیم که مشهد یک شهر برندی شود؛ شهری شود که بتواند تجارت خیلی قدرتمندی را تعریف کند به‌طوری که این سرمایه‌ها و جریان‌های سرمایه به سمت مشهد بیاید و اینجا در واقع مرکزی شود که سرمایه را پایش می‌کند و باز سرمایه را تزریق و سرمایه را بازآفرینی می‌کند، این بحث امروزه در تمام شهرهای بزرگ اقتصادی دنیا مطرح است.

یقین بدانید اگر این اتفاق بیفتد آن وقت شهرداری هم قطعاً منتفع خواهد شد و دیگر لازم نیست اراضی شهری مان، آن هم در بهترین نقاط را فقط به خاطر کسب درآمد به هر قیمتی بفروشیم، واقعاً برای من جای بحث است که ما مجتمع دایر می‌کنیم با ۱۷۰ هزار متر مربع زیربنا در حاشیه خیابان برای چه چیزی؟ با کدام محاسبات؟ اثرات و پیامدهای این همه ساخت‌وسازهای بی‌رویه و این همه تجاری‌فروشی و این همه تراکم‌فروشی‌ها را بعداً چه کسانی می‌خواهند جواب دهند؟!

### هزینه مدیریت ناکارآمد بر دوش مردم؛ عمر کوتاه مدیریت و نبود تخصص

جعفر زاده: امروز ۲۰ درصد درآمد شهرداری‌های کلان‌شهرها از منابع پایدار و حدود ۷۷ تا ۷۸ درصد از درآمدهای ناپایدار تشکیل شده است، ولی در کشورهای مدرن دقیقاً این رقم عکس است؛ همچنین در این عدد، سهم عمده‌ای (۳۲ درصد) از درآمدهایشان مربوط به مالیات‌ها و کمک‌های دولتی است. برای رسیدن به درآمد پایدار، هماهنگ‌سازی سیاست‌ها امری ضروری است، به‌عنوان مثال صنایع خودروسازی، مالیات‌ش را به دولت می‌پردازد، اما هزینه‌های آن بر دوش شهرداری‌هاست. مسئله دیگر متناسب‌سازی عوارض با خدمات است، در پاسخ دوستانی که گفتند: هزینه‌های شهر را باید به دوش شهروند بگذاریم. هزینه‌های کدام شهر؟ یک مدیریت ناکارآمد پر هزینه شهری را می‌خواهیم بر دوش شهروندان بگذاریم؟! این اشکال است. ابتدا باید از خود شروع کنیم و ساختار مدیریتی شهر مشهد را اصلاح کنیم.

در مورد ایجاد درآمد پایدار، من نقد جدی به صحبت آقای صالحی فرد دارم که گفتند توسعه انسانی در رتبه سوم قرار می‌گیرد؛ به نظر من توسعه منابع انسانی می‌تواند خودش از آن منابع زمین‌های شهری و سرمایه‌های گذاری‌ها، درست استفاده کند؛ اصلاً چون ما توسعه انسانی نداریم، از همان منابع درست استفاده نمی‌کنیم و با این مشکلات جدی و روزافزون مواجه شدیم. دو مشکل اساسی هم مطرح است یکی کوتاه بودن عمر مدیریت در شهرداری و دوم فقدان نگاه تخصصی به مسائل شهری در شهرداری؛ در بحث افزایش درآمد مهم‌ترین راه، احیاء مالیات‌ها برای شهرها و گرفتن آن از دولت است، اخذ مالیات توسط دولت به‌ناحق است، در حالی که این شهرداری است که هزینه‌ها را انجام می‌دهد، حتی بخشی از جراثیم رانندگی مالیات نقل و انتقال خودرو یا اتومبیل، مالیات عوارض و شماره‌گذاری خودروهای شهری نیز باید به شهرداری برسد، این‌ها همه‌اش هزینه‌اش با شهرداری است.

مالیات بر آلاینده‌های شهری مثل مصرف سوخت باید اتفاق بیفتد، همه جای دنیا هم اجرا می‌شود، درآمد ناشی از عوارض سالیانه خودرو باید بر اساس قیمت واقعی وضع شود و بر اساس این که اگر خودرویی بیش‌تر آلاینده‌ای ایجاد می‌کند، بیشتر باید عوارض بدهد؛ الان ارزش عوارض نوسازی، ۱/۵ درصد کل درآمد شهرداری است، در حالی که در دنیا بالای ۲۰ تا ۳۰ درصد است. عدالت مالیاتی و عوارضی هم باید برقرار شود، از خانه‌های بزرگ عوارض بیشتر و خانه‌هایی که خیلی کوچک‌اند معاف از مالیات و عوارض شوند، از مصرف سوخت و انرژی هم باید عوارضی به شهرداری تعلق گیرد و همین‌طور باید درصدی از درآمدهای نفتی، درصدی از هزینه‌های تبلیغات و آگهی‌های تجاری، عواید گمرکی بر کالای لوکس و مصرفی، مالیات بر مصرف و ارزش‌افزوده و... به همین منظور اختصاص پیدا کند. تأسیس کارخانه‌های مرتبط با شهرداری مسئله بعدی است، به‌عنوان مثال ما الان قبر مشهد را داریم از بیرون می‌آوریم و هزینه حمل‌ونقلش را هم می‌دهیم، می‌شود همین کارخانه را با مشارکت بخش خصوصی در کنار کارخانه آسفالتان بزنیم که علاوه بر تأمین نیاز و کاهش هزینه، درآمدهای خوبی برای شهرداری ایجاد خواهد شد.

### با همین اختیارات فعلی چه می‌کنیم؟

نوروزی: متأسفانه شهرهای ما جایگاهی در نظام تصمیم‌گیری و تصمیم‌سازی نظام مدیریت شهری ندارند، حدوداً ۹۳ درصد حمل‌ونقل کشور درون‌شهری و فقط

هفت درصد آن برون‌شهری است، برای آن هفت درصد برون‌شهری، وزارتخانه، سازمان و کمیسیون خاص در مجلس داریم اما نود و سه درصد الباقی کجا هستند؟ شهرداری‌ها با این حجم کار و این گستردگی و تنوع خدمات چه جایگاهی دارند؟ هیچ جایگاهی در نظام تصمیم‌گیری کشور ندارند. برای جایگاه قانون‌مندی که بتواند کار انجام دهد، موضوع شوراهای مطرح شد، شوراهای که آمدند قرار بود که اداره امور شهر را عهده‌دار شوند اما در عمل از آن خلع ید شدند.

به نظر من قدم اول شناسایی کانون‌های هزینه شهرداری و بعد از آن مدیریت این کانون‌های هزینه است، این کانون‌های هزینه با اقدام به‌موقع، تبدیل به یک فرصت طلایی و یک منبع درآمدی و کارگشا در امر شهرسازی می‌شوند، منتها اشکال کار اینجاست که مدیران تا این مطلب را درک نکنند و بکار ببندند، برکنار می‌شوند و مدیر بعدی سرکار خواهد آمد.

ببینید ما همیشه در جستجوی اختیارات دیگران هستیم و می‌گوییم ترفیع جایگاه و افزایش اختیارات خوب است، اما مهم این است که ما با اختیاراتی که داریم چه می‌کنیم و چقدر از آن اختیاراتی که داریم استفاده می‌کنیم؟

### شهرداری‌ها در تصمیمات دولت سهیم باشند

اسماعیلی: به نظر من خیلی مناسب خواهد بود که شهرداری‌ها این موضوع را دنبال کنند که رئیس شورای عالی شهرها یا شهردار پایتخت به‌عنوان نماینده شهرداران، بتواند در تصمیم‌گیری‌ها سهم و حافظ منافع شهرها باشد، به گفته مسئولین گردشگری سالی ۲۵ تا ۳۰ میلیون جمعیت وارد شهر می‌شود که هزینه‌های آن به شهر تحمیل می‌شود، این بار تحمیلی عمده‌اش به دوش شهرداری و مالیاتی مردم مشهد است و خود شهر از آن نصیبی ندارد، این قانون باید اصلاح شود تا بخش قابل‌توجهی از این پول به خود شهر برسد.

به نظر من دستگاه‌های اجرایی دولتی و غیردولتی مشهد بررسی کنند که چه میزان از درآمدی که کسب می‌کنند مستقیم یا غیرمستقیم توسط دولت وصول می‌شود و به حساب خزانه واریز می‌شود، از آن طرف هزینه‌هایی که برای شهرداری، مثلاً تانکرهای حمل فرآورده‌های نفتی معضلاتی مثل برهم ریختن چهره شهر، ناامنی معابر، آلودگی و ترافیک و مشکلات جانبی که به وجود می‌آورد ولی درآمدش به شرکت نفت می‌رسد سهم شهر از آن هیچ چیست. موارد مشابهی از این دست بسیارند که با تصویب یا اصلاح مقررات، قوانین، بخش‌نامه‌ها و مصوبات می‌شود این بی‌عدالتی‌ها را برطرف کرد.