

#### گزارش خبری

## سودی که شهرها از حمل‌ونقل رایگان می‌برند؟

مدت‌هاست برخی از شهرهای دنیا طرح رایگان حمل‌ونقل عمومی را به اجرا درآورده‌اند. شهر تالین در استونی در سال ۲۰۱۳ میلادی به‌عنوان نخستین پایتخت در جهان حمل‌ونقل عمومی را برای شهروندان خود رایگان کرد و با جمعیت حدود نیم میلیون نفر هم توانست منافع اقتصادی را به وجود آورد و هم عناوین بین‌المللی فاخری را از آن خود کند.

آلن آلاکولا، رئیس دفتر اتحادیه اروپا در تالین و سخنگوی این طرح در این‌باره می‌گوید: «ما در نظر داشتیم با اجرای این طرح مردم را از خانه بیرون بکشانیم و با این‌کار هم حرکت اجتماعی را بهبود ببخشیم و هم اقتصاد محلی را دگرگون کنیم.»

لازم به ذکر است نظر سنجی‌های انجام‌شده در سطح شهر تالین در سال ۲۰۱۰ و ۲۰۱۱ میلادی نشان داد که هزینه‌های بلیت به مانع اصلی استفاده بیشتر از وسایل حمل‌ونقل عمومی تبدیل شده است که به نوبه خود مانع توسعه اقتصادی گسترده‌تر شهر می‌شود.

این طرح که در ابتدا توسط منتقدان به‌عنوان یک حقه سیاسی برای افزایش محبوبیت شهردار وقت مطرح شده بود، اما کم‌کم به بخشی جدایی‌ناپذیر از سیاست حمل‌ونقل عمومی این شهر تبدیل شد و از نظر توسعه منافع اقتصادی در صدر قرار دارد. پیش از سال ۲۰۱۳ میلادی، حمل‌ونقل در پایتخت استونی تا ۷۵ درصد یارانه دریافت می‌کرد، اما این شهر به‌دلیل افزایش جمعیت و پس از معرفی این طرح، اکنون ادعا می‌کند که تقریباً ۲۰ میلیون یورو (۲۲٫۷ میلیون دلار آمریکا) سود سالانه دارد. در واقع می‌توان گفت هر شهرداری در استونی به‌طور متوسط هزار یورو از درآمد مالیاتی سالانه ملی برای هر شهروندی که در کتاب خود ثبت کرده، دریافت می‌کند. از آنجایی که تالین این ثبت‌نام را به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین شرایط لازم برای واگذاری شرایط حمل‌ونقل عمومی رایگان قرار داده است، در هفت سال گذشته جمعیت این شهر ۲۷ هزار نفر افزایش داشته و همین امر موجب رشد درآمد در شهر شده است. در این‌میان شهروندان برای دریافت کارت سبزِ حدود دو یورو پرداخت می‌کنند و سپس تمام سفرهای آنها با استفاده از سیستم حمل‌ونقل عمومی رایگان خواهد بود. در این‌صورت با تلفیق این موضوع با درآمد مالیاتی هر ساکن جدید و درآمد کرایه از گردشگران و افراد غیرمقیم (۴٫۵ میلیون یورو در سال)، این شهر ادعا می‌کند که در مقایسه با مدل قبلی کرایه‌های یارانه‌ای، ۲۰ میلیون یورو مازاد دریافت می‌کند که منفعت اقتصادی را با این طرح به ارمغان آورده است. بنابراین بخش عمده‌ای از درآمد اضافی که شهر دریافت می‌کند به بهبود شبکه حمل‌ونقل کمک می‌کند.

با وجود این، دولت تالین نیز با معرفی امکانات پارک و سواری رایگان در حومه شهر، انگیزه‌ای را برای افراد خارج از شهر که صلاحیت حمل‌ونقل رایگان را ندارند، فراهم کرده است. این درحالی است که نظر سنجی انجام‌شده توسط شرکت Turu-uuringute در سال ۲۰۱۸ میلادی نشان داد که ۸۳ درصد از تایلین‌ها از نحوه سازماندهی حمل‌ونقل عمومی خود راضی هستند؛ درحالی‌که فقط ۶٫۳ درصد اظهار کردند که ناراضی هستند.

#### تجربه لوکزامبورگ؛ تجربه یک دولت اروپایی دیگر، ملی و نه محلی

نمونه دیگری از رایگان‌کردن حمل‌ونقل عمومی با تنها ۶۰۰ هزار نفر جمعیت، سلطنت بزرگ لوکزامبورگ نیز به نخستین کشور در جهان تبدیل شد که حمل‌ونقل عمومی رایگان را در ۲۹ فوریه سال جاری میلادی آغاز کرد.

لوکزامبورگ یکی از ثروتمندترین کشورهای جهان است، با نیمی از نیروی کار خود از کشورهای همسایه آلمان، فرانسه و بلژیک.

در چهار دهه گذشته جمعیت آن تقریباً ۴۰ هزار نفر افزایش یافته و نیروی کار از ۱۶۱ هزار نفر در سال ۱۹۹۸ میلادی به ۴۲۷ هزار نفر در سال ۲۰۱۸ میلادی رسیده که بخشی از آن افزایش ۱۶۸ درصدی کارگران مرزی است. ۶۰ درصد مسافران برای رفتن به محل کار خود از ماشین استفاده می‌کنند، درحالی‌که فقط ۱۹ درصد از وسایل نقلیه عمومی استفاده می‌کنند.

بسیاری از افرادی در حال حاضر از حمل‌ونقل رایگان این کشور بهره‌مند شده‌اند؛ از جمله افراد زیر ۲۰ سال، دانشجویان زیر ۳۰ سال و افرادی که حداقل دستمزد را دریافت می‌کنند. این درحالی است که حمل‌ونقل عمومی در لوکزامبورگ از قبل هم ارزان بوده است. بلیت دو ساعته دو یورو هزینه داشت، درحالی‌که بلیت کلاس دوم تمام روز چهار یورو بود. یک مسافرت ماهانه در همه حالت‌ها فقط ۵ یورو بود، درحالی‌که در لندن، گران‌ترین شهر اروپا ۲۵۳٫۵۰ پوند (۲۹۶ یورو) است. اگرچه در این طرح دولت لوکزامبورگ، ۴۲ میلیون یورو ناشی از فروش بلیت را از دست خواهد داد، اما در نظر دارد قوانینی را که به کارگران اجازه می‌دهد مبلغ کل هزینه سفر را از لایحه مالیات سالانه خود کسر کنند، بررسی کند. این امر می‌تواند سالانه ۱۱۵ میلیون یورو خزانه را به‌طور بالقوه جبران کند و به آنها مازاد افت درآمد بلیت را نیز برگرداند.

#### یک یورو؛ هزینه حمل‌ونقل یک‌روزه در وین

وین پایتخت کشور اتریش هم از جمله شهرهای بزرگ جهان است که با موفقیت بالا توانسته از سال ۲۰۱۲ میلادی هزینه‌های حمل‌ونقل را برای شهروندان بسیار کنترل کند که با استقبال چشمگیر مسافران هم روبه‌رو شده است. طرح یک‌روزه برای کل هزینه حمل‌ونقل عمومی در این شهر در طول یک روز موجب شد تا این شهر بتواند فروش سالانه خود را از ۳۲۱ هزار یورو در سال ۲۰۱۱ میلادی به ۸۲۲ هزار یورو در سال ۲۰۱۸ میلادی با نرخ ثابت و یکسان افزایش دهد. حدود ۱۰۱٫۹ میلیون نفر از جمعیت این شهر بزرگ از سیستم حمل‌ونقل عمومی استفاده می‌کنند.

اکنون بیش از ۱۰۰ شهر در سراسر جهان وجود دارند که طرح حمل‌ونقل عمومی رایگان را اجرا می‌کنند. درحالی‌که جمعیت اکثر آنها کمتر از ۱۰۰ هزار نفر است. در این میان تنها تالین، لوکزامبورگ، وین و کانزاس سیتی به‌عنوان شهرهای بزرگ دنیا نشان داده‌اند که جوامع بزرگ‌تر هم می‌توانند با یک برنامه‌ریزی صحیح به سمت گزینه رایگان‌کردن حمل‌ونقل عمومی خود حرکت کنند.

#### پایتخت‌های اروپایی که ارزان‌ترین سرویس مترو را دارند

بسیاری از پایتخت‌های اروپا سیستم‌های مترو گسترده‌ای دارند که به گردشگران و رفد محلی اجازه می‌دهند تا به‌سرعت، با کارایی بالا و از همه مهم‌تر ارزان‌قیمت، وقت‌وآمد کنند.

سایت اینسایدر ارزان‌ترین شهرهای پایتخت قاره اروپا را براساس هزینه یک‌روزه سفر با سیستم حمل‌ونقل مترو، رتبه‌بندی کرده است.

- کی‌یف، اوکراین: ۰٫۳۲ دلار
- مینسک، بلاروس: ۰٫۳۲ دلار
- بخارست، رومانی: ۰٫۵۸ دلار
- مسکو، روسیه: ۰٫۶۰ دلار
- مسکو، بلغارستان: ۰٫۹۰ دلار
- پراگ، جمهوری چک: ۱٫۰۲ دلار
- ورشو، لهستان: ۱٫۱۲ دلار
- بوداپست، مجارستان: ۱٫۱۵ دلار
- آتن، یونان: ۱٫۵۴ دلار
- لیسبون، پرتغال: ۱٫۶۰ دلار

# رئیس‌جمهور نهم؛ توسعه بین‌المللی با مشارکت مردم در اقتصاد



دکتر عبدالرسول خلیلی

استاد علوم سیاسی



سقوط بزرگ اربدیهشت ۱۴۰۲ شکل گرفت.

با تأکیدبر لزوم شفافیت داده‌ها در کشور باید گفت که اگر داده‌ها در کشور شفاف شوند، به‌راحتی می‌توان جلوی قاچاق، زمین‌خواری، رانت و رشوه را گرفت. پژوهشگران معتقد است که باید گروه ویژه اقدام مالی یا (Financial Action Task Force) FATF داخلی پیاده کنیم و حداقل کاری کنیم تا در کشور پول کم‌شود. علت کم‌شدن پول در کشور به‌دلیل عدم‌شفافیت در داده‌هاست، این درحالی است که قوانین مربوط به این موضوع نیز وجود دارد. به‌نظر او، بانک مرکزی مرکز مدیریت بدهی‌های دولت، وزارت اقتصاد و همچنین سازمان برنامه و بودجه و مرکز آمار ایران است. بدهی دولت به بانک مرکزی از آغاز سال ۱۴۰۰ تا بهمن از ۱۱۵ همت به ۳۰۲ همت رسیده است، یعنی معادل ۱۸۷ همت افزایش بدهی وجود دارد. همچنین بدهی دولت به بانک‌ها از همان سال از ۴۱۶ همت به ۸۱۹، یعنی نزدیک به دو برابر افزایش یافته است. انتشار اوراق مالی در این سال‌ها ۷۵۲ همت بوده، یعنی دو برابر آنچه در شهریور ۱۴۰۰ وجود داشته است. او با اشاره به نرخ تورم بیش از ۴۰ درصد در سال‌های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۱ با اعلام تورم برخی اقلام پروتئینی، بر آن است که تورم گوشت قرمز و سفید در ۲۰۳، ۱۴۰، ۷۹٫۲ درصد و گوشت‌ماکیان ۸۰ درصد و ماهی ۶۳ درصد بوده است. از سوی دیگر، رشد اقتصادی کشور در گروه کشاورزی منفی ۲٫۲ درصد، گروه صنایع و معادن بدون نفت منفی نیم‌درصد و استخراج نفت و گاز طبیعی ۲۰ درصد بوده است. به‌نظر رئیس‌جمهور، دربره افزایش بهای زمین، اگر روزی قیمت بنزین بالا برود باید ماشین‌هایی وارد کنیم که کم‌صرف هستند و مزین را مجبور به خرید ماشین‌هایی با مصرف سوخت بالا نکنیم. این‌گونه است که خودروسازان به خود می‌آیند. بنزین بیت‌المال و مربوط به همه است، به‌ویژه کسانی که در روستا و حاشیه شهر هستند و آنها نیز باید از یارانه بنزین بهره‌مند شوند.

پژشکیان مصرف دهک‌های پایین و بالای جامعه را دربره یارانه‌های انرژی و بنزین وحشتناک توصیف کرد. او معتقد است اختلاف بسیاری میان دهک‌های بالا و پایین وجود دارد. به کسانی که توانمند هستند، بیشتر امکانات داده شده و به آنهایی که ضعیف‌ترند، تخصیص کمتری صورت گرفته است. همچنین وضعیت جمعیت زیر خط فقر بدتر شده که بهتر نشده است. از سوی دیگر، مناطق حاشیه‌ای و مرزها به‌شدت وضعیت نامناسبی دارند. ازاین‌رو برای آنکه بخوایم این بی‌عدالتی را اصلاح کنیم، باید به شناسایی اولویت نخست برداریم. پژوهشگران معتقد است به‌راحتی می‌توان نفری ۱۰ میلیون تومان یارانه پرداخت کرد، اما لازمه این پرداخت، انسجام داخلی، کنارگذاشتن دعواها، مدیریت تورم، شاخص‌ها و رسیدن به زیان و نگاه مشترک و همچنین دیدن مردم محروم است. اگر وضعیت رشد اقتصاد و اشتغال درست نشود و نتوانیم مشکلات کشور را با دنیا حل کنیم، راه به جایی برده نخواهد شد. رئیس‌جمهور با اشاره به نقش سیاست خارجی در اقتصاد و موضع تحریم‌های بین‌المللی بر آن است که در سیاست خارجی، شعارهای دهن‌پرکن که جیب مردم را خالی کند داده نخواهد شد. شعاری که مردم را از قافله توسعه عقب بیندازد! در سیاست خارجی، توسعه کشور باید پیگیری شود. آرمان پژوهشگران آن است که می‌خواهد از زندگی حداقلی و صرفاً تأمین بخورونمیر به یک زندگی رضایت‌بخش و شایسته مردم ایران برسیم. او می‌خواهد از هوش مصنوعی تا بهترین صنعت جهانی به مردم ارائه شود. از نظر او، ایران برای برطرف‌کردن مشکلات مردم به همت و انسجام ملی و گشایش خارجی نیاز دارد، به‌طوری‌که موضوع رشد اقتصادی و مسئله تحریم به آن مربوط است، یعنی هر زمانی که خواستیم توافق کنیم، نرخ تورم پایین آمد و نرخ رشد اقتصادی بالا رفت و هر زمانی هم که قصد نداشتیم توافق کنیم، نرخ رشد اقتصادی کاهش و نرخ تورم افزایش یافته است. اگر بتوانیم تحریم‌ها را برطرف کنیم، مردم می‌توانند راحت زندگی کنند. هیچ استناد علمی در دنیا وجود ندارد که بگوید کشوری در تحریم بوده و اقتصاد آن رشد کرده است. امروز بعد از ماجرای حملات موشکی به اسرائیل و نشان‌دادن اقتدار کشور و نظام می‌توانیم با دست بالا پشت میز مذاکره بنشینیم. با این‌حال از زمان جنگ جهانی دوم تا امروز، هیچ کشوری بدون سرمایه‌گذاری خارجی و صادرات نتوانسته رشد اقتصادی داشته باشد.

پژشکیان با اشاره به مزیت‌های اقتصادی کشور به‌عنوان فرصت توسعه اقتصادی تأکید کرد که نفت، گاز و وضعیت ژئوپلیتیکی ایران از مزیت‌های امروز اقتصاد کشور است، درحالی‌که ما می‌توانستیم در منطقه ترازیت شرق به غرب داشته باشیم و بیشترین مزیت را در نفت و گاز و گردشگری برای مردم و کشور به ارمغان بیاوریم، اما نتوانستیم این‌کار را انجام دهیم. به این دلیل که مشکلاتمان را از خودمان و با کسانی که همسایگی ما هستند حل نکرده‌ایم. این توجهات درحالی است که مشاور اقتصادی رئیس‌جمهور نیز تأکید کرد که رشد پرتوسان، تورم مزمن و ماندگار، بهره‌وری پایین، تصویر پرانجام از آینده، تحریم‌های کمرشکن و طولانی‌مدت، کاهش انگیزه کارفرمایان و سرمایه‌گذاران برای فعالیت و کاستن خدمات مطلوب به بازنشستگیان از اقدام‌های دیگر پژوهشگران در حل مشکلات کشور خواهد بود؛ مشکلاتی که هیچ‌کس منکر آنها نیست. همچنان‌که تورم و بی‌کاری جزء پیچیده‌ترین مسائل آن است که باید برای حل مشکلات اقتصادی موجود هم‌قسم شد. خارج‌شدن از لیست سیاه اف‌ای‌تی اف نیز لازمه تعاملات کشور با خارج و انتقال درآمد‌های نفتی است. چنان‌که ترکیه از لیست خاکستری اف‌ای‌تی اف خارج شده است. درنهایت محورها و دیدگاه‌های اقتصادی پژوهشگران را می‌توان در مواضع زیر خلاصه کرد: ارتباطات مناسب و سازنده با دنیا برای رفع یا کاهش تحریم‌ها، افزایش سرمایه‌گذاری خارجی برای تحقق رشد اقتصادی و اجرای قوانین به‌جای ایجاد قوانین جدید. این موارد را می‌توان از اولویت‌های برنامه‌های اقتصادی رئیس‌جمهور پژوهشگران دانست که رهاه و آسایش مردم را به‌همراه دارد.

۱. میلتون فریدمن، سرمایه‌داری و آزادی، ترجمه غلامرضا رشیدی، تهران: نی، چاپ نهم، ۱۴۰۲

#### خبر

کارگران سامسونگ:

## تا اطلاع ثانوی در اعتصاب خواهیم بود

کارگران سامسونگ گفته‌اند که تا اطلاع ثانوی فعلا در اعتصاب باقی خواهند ماند تا شرکت به مطالبات پاسخ گفته و پای میز مذاکره بیاید.

به گزارش روزنامه نیویورک تایمز چاپ آمریکا، کارگران و کارکنان شرکت سامسونگ در کره جنوبی در پی پاسخ‌ندادن این مجموعه به مطالعه بهبود وضعیت مرخصی‌ها و افزایش حقوق، به اعتصاب خود پس از یک هفته ادامه دادند. این کارگران اعلام کردند: تا اطلاع ثانوی فعلا در اعتصاب باقی خواهند ماند تا شرکت به مطالبات پاسخ گفته و پای میز مذاکره بیاید. بزرگ‌ترین اتحادیه غول فناوری الکترونیک در آسیا پس از شکست در دستیابی به توافق بر سر پرداخت مزد و اصلاح قرارداده‌ا و سیاست مرخصی‌دهی خود، به دلیل ایستادگی مدیریت بر سر موضع خویش فعلا غیرفعال مانده است.

شرکت مدعی شده بود که به دلیل اتمام‌شدن و ماشینیزه شدن کار و هوشمندشدن فرایندها، اعتصاب نیروها به مجموعه سامسونگ ضربه نخواهد زد اما افت سهام سامسونگ در بازارهای شرق آسیا و کاهش تولید حاکی از واردآمدن ضربه به شرکت است. کارگران اتحادیه کارکنان سامسونگ الکترونیکس، از روز چهارشنبه هفته گذشته اعلام کردند که دست به اعتصاب سه‌روزه خواهند زد اما پاسخ‌ندادن شرکت باعث شد اتحادیه و کارگران با تصمیم بر اعلام اعتصاب نامحدود کار کنند. همه‌روزه خیابان‌های سئول، پایتخت کره جنوبی، شاهد حضور هزاران کارگر اعتصابی است. حدود شش‌هزارو ۵۰۰ کارگر روز سه‌شنبه برای اعتصاب سه‌روزه جدید آماده شده بودند. این کارگران با هدایت رهبران اتحادیه‌ها دوباره به خیابان آمدند و تجمع مسالمت‌آمیز بدون حرکت برگزار کردند. این کارگران به دلیل حقوق و شرایط کار و وضعیت مرخصی‌های خود، کار پر فشار خویش در سامسونگ را موقتا ترک کردند. لی هیون کوک، نایب‌رئیس اتحادیه کارکنان سامسونگ، اعلام کرده است: بیش از ۳۱ هزار کارگر سازماندها در اعتصاب هستند و شرکت در حال ادا شدن با یک چهارم نیرو است. اتحادیه سراسری کارکنان سامسونگ تصمیم گرفت پس از «پاسخ‌ندادن» مدیران این شرکت، اعتصاب را تمدید کند. سامسونگ، بزرگ‌ترین کارفرمای خصوصی کره جنوبی محسوب می‌شود و مدت‌هاست که بزرگ‌ترین سازنده دستگاه‌های پیچیده الکترونیکی و حافظه‌های انفرماتیک در جهان بوده است که به رایانه‌ها و دیگر تجهیزات الکترونیکی کمک می‌کند. سامسونگ حتی در دستگاه‌های تولید آمریکا و اروپا نیز استفاده می‌شود. این شرکت همچنین یک تولیدکننده پیشرو در تراشه‌های مدار-منطقی است که کامپیوترها و تلفن‌های همراه را به کار می‌اندازد و تنها پس از شرکت‌های تایوان، در این زمینه نیز حرف اول را در دنیا می‌زند. اتحادیه کارکنان سامسونگ در بیانیه‌ای اعلام کرده است: با ادامه اعتصاب، جریان مدیریت تسلیم می‌شود و آنها در نهایت به رازنو درمی‌آیند. ما از مطالبه پرداخت حقوق در ایام تعطیل و مرخصی‌های استحقاقی خود کوتاه نمی‌آیم. این حقی مطابق قانون است که سال‌ها سامسونگ و شرکت‌هایی مثل آن از کارکنان و کارگران بخش صنایع الکترونیکی کره جنوبی دریغ کردند. در ماه ژانر سال ۲۰۲۴ امسال، کارگران سامسونگ از یک ماه قبل دست به اعتصاب یک‌روزه زندگ کردند اولین اعتصاب در تاریخ ربع قرن فعالیت این شرکت محسوب می‌شد. کارگران فعال در اعتصاب به همراه اتحادیه خود تنها خواهان افزایش ۳٫۵ درصدی دستمزد مطابق حداقل نرخ تورم کره جنوبی هستند. آنان اصلاح و بهبود سیاست‌های پاداش‌دهی و یک روز اضافی مرخصی با حقوق در ماه را مانند دیگر صنایع می‌خواهند. آنها دو روز مرخصی در ماه را حق کارگری که زحمت می‌کشد، می‌دانند. این اعتصابات در حالی است که هفته گذشته، روابط عمومی شرکت سامسونگ اعلام کرد: جوش بیش از حد انتظار در سود عملیاتی سه‌ماهه دوم شرکت باعث شده که در سه ماه فقط ۷٫۵ میلیارد دلار سود خالص گزارش شود. سهام این شرکت تا پیش از اعتصاب از گران‌ترین سهام‌های شرق آسیا محسوب می‌شود.

<sup>[1]</sup> کارگران سامسونگ گفته‌اند که تا اطلاع ثانوی فعلا در اعتصاب باقی خواهند ماند تا شرکت به مطالبات پاسخ گفته و پای میز مذاکره بیاید