

یادداشت

حق زندگی آرام در شهر

حرکت آرام در شهرهای ناآرام



به‌قوب آزاده‌دل

دو‌جرخه‌سوار و پژوهشگر شهری

هرچند جنبش «شهر آرام» در واکنش به فرهنگ غذای سریع و فست‌فود شکل گرفت، اما شاید آنچه شهرهای امروز را بیش از مک‌دونالد و دیگر غذاهای سریع به سوی شتاب و ناآرامی سوق داده، نه سرعت خوردن، بلکه سرعت جابه‌جایی بوده است. ورود خودرو و گسترش وسایل نقلیه موتوری فقط شیوه رفت‌وآمد شهروندان را تغییر نداد، بلکه تصور ما از «شهر خوب» و «زندگی بهتر» را نیز دگرگون کرد. سرعت در جابه‌جایی، در ابتدا وعده‌ای ساده و جذاب داشت: کاهش زمان سفر و صرفه‌جویی در وقت شهروندان. هرچه سریع‌تر حرکت کنیم، زودتر به مقصد می‌رسیم و زمان بیشتری برای زندگی خواهیم داشت.

همین تصور، به‌تدریج به یکی از اصول طراحی شهر تبدیل شد. با افزایش خودروها و پیشرفت فناوری آنها، خیابان‌ها و بزرگراه‌های شهری نیز برای حرکت سریع‌تر طراحی شدند. تعریض خیابان‌ها، ساخت بزرگراه‌های شهری، ایجاد تقاطع‌های غیرهم‌سطح و توسعه شبکه‌های عبوری، همگی در خدمت یک ایده بودند: دعوت از سرعت و شتاب در شهر. گویی مهندسان حمل‌ونقل و شهرسازان، طراحی شهر را با عددی که کیلومترشمار خودروهای جدید نشان می‌داد، هماهنگ می‌کردند. در این میان، یک تناقض مهم کمتر دیده شد: افزایش سرعت لزوماً به کاهش زمان سفر منجر نشد، بلکه در بسیاری از موارد، شهروندان را به پیمودن مسافت‌های بیشتری دعوت کرد. وقتی می‌توانستیم سریع‌تر حرکت کنیم، فاصله قابل قبول میان خانه، محل کار، خرید، آموزش و تفریح نیز بیشتر شد. شهر بزرگ‌تر شد و مقصداً از یکدیگر دورتر شدند.

به بیان دیگر، ما برای صرفه‌جویی در زمان، امکان پیمودن مسافت‌های بیشتر را فراهم کردیم. در نتیجه، ممکن بود سرعت حرکت افزایش پیدا کند، اما زمان سفر شهری الزاماً کاهش نیابد؛ در عوض، طول سفرها افزایش پیدا کند. خودرو قرار بود زمان را برای ما ذخیره کند، اما گاهی نتیجه آن، شهری بود که برای رسیدن از نقطه‌ای به نقطه دیگر، باید مسافت‌های طولانی‌تری را طی می‌کرد.

اما داستان سرعت به خیابان‌ها ختم نشد. امتیازدادن به سرعت در جابه‌جایی، به‌تدریج ریتم زندگی شهری را نیز تغییر داد. شهروندی که با سرعت جابه‌جا می‌شود، کم‌کم انتظار دارد سایر امور زندگی نیز با همان سرعت پیش بروند. غذا باید سریع آماده شود، خرید سریع انجام شود، خدمات فوری ارائه شوند و ارتباطات و حتی یادگیری نیز هرچه سریع‌تر اتفاق بیفتند.

خودرو در حقیقت فقط ورود یک وسیله نقلیه جدید به شهر نبود؛ ورود سرعت به زندگی شهری بود. با ورود خودرو، نه‌تنها جابه‌جایی‌ها شتاب گرفت، بلکه سایر ابعاد زندگی نیز به‌تدریج به شتاب دعوت شدند: غذای سریع، مصرف سریع، تولید سریع و در نهایت زندگی سریع. انگار شهر مدرن هر روز بیشتر از ما می‌خواست عجله کنیم؛ سریع‌تر حرکت کنیم، سریع‌تر کار کنیم، سریع‌تر مصرف کنیم و زمان کمتری را صرف مکث، ماندن و آرام‌بودن کنیم.

شاید آنچه قرار بود زندگی را آسان‌تر و زمان را آزادتر کند، خود به عاملی برای ناآرامی بیشتر شهر تبدیل شد.

البته این نگاه به معنای نفی فناوری، خودرو یا ضرورت جابه‌جایی سریع در همه سفرها نیست. مسئله، تبدیل سرعت به یک ارزش مطلق در طراحی شهر است؛ اینکه تصور کنیم هرچه خودروها سریع‌تر حرکت کنند، شهر بهتر و زندگی مطلوب‌تر خواهد بود.

عده‌ای از شهرها به‌تدریج متوجه این تناقض شده‌اند. زمانی که شهر از مقیاس انسان فراتر رفت و بخش بزرگی از فضای شهری به حرکت خودروها اختصاص یافت، این پرسش دوباره مطرح شد: آیا واقعا همه جابه‌جایی‌ها باید سریع‌تر باشند؟

پاسخ برخی شهرها به‌جای ساخت بزرگراه‌های بیشتر، آرام‌کردن حرکت بوده است. آنها از سفرهای کوتاه شهری آغاز کرده‌اند؛ از بازگرداندن پیاده‌روی به زندگی روزمره، توسعه دوچرخه و دیگر شیوه‌های غیرموتوری و محدودکردن سرعت خودروها در برخی محدوده‌های شهری ازجمله مناطق با سقف سرعت ۳۰ کیلومتر بر ساعت.

شاید این اقدامات در نگاه نخست، کاهش سرعت به نظر برسند، اما هدف، صرفاً کندکردن خودرو نیست؛ هدف، بازگرداندن شهر به مقیاس انسان و ایجاد امکان مکث، ماندن، دیدن و زندگی‌کردن در فضای شهری است.

اگر زمانی تصور می‌کردیم برای داشتن زمان بیشتر باید سریع‌تر حرکت کنیم، شاید امروز لازم باشد پرسش را کمی متفاوت مطرح کنیم: آیا برای داشتن زندگی آرام‌تر، باید کمتر عجله کنیم؟

شاید «شهر آرام» فقط درباره آرام غذاخوردن نباشد؛ درباره آرام زندگی‌کردن باشد.

و اگر شهرهای ناآرام امروز محصول سال‌ها ستایش سرعت‌اند، شاید برای آرام‌کردن آنها باید از همان جایی آغاز کنیم که شتاب از آنجا وارد زندگی شهری شد: از سرعت در جابه‌جایی.

تهران سال‌هاست با ترافیک سنگین کنجار می‌رود؛ اما آنچه بیش از خود ترافیک به پرسش نیاز دارد، شیوه مواجهه با آن است. چرا دهه‌هاست پاسخ مدیریت شهری به این مسئله تقریباً همیشه یکسان مانده است: بتن بیشتر، اتوبان بیشتر، تقاطع غیرهم‌سطح بیشتر. بزرگراه طبقاتی صدر را می‌توان نقطه اوج این منطق دانست؛ پروژه‌ای عظیم که با وعده روان‌سازی ترافیک و کاهش زمان سفر ساخته شد و قرار بود یکی از گرهِ‌های اصلی شمال و شرق تهران را بگشاید. در زمان اجرا، از آن به‌عنوان نماد توان مهندسی و مدرنیزاسیون شهری یاد می‌شد. اما امروز، وجود ترافیک در هر دو طبقه آن، بیش از هر چیز محدودیت همان رویکرد را آشکار می‌کند. صدر فقط یک پروژه عمرانی نبود؛ تجلی نوعی نگاه به شهر بود؛ نگاهی که مسئله شهر را بیش از هر چیز در حرکت خودرو می‌بیند و راه‌حل را در ساختن مسیر بیشتر می‌جوید. این یادداشت می‌کوشد صدر را از همین منظر بخواند، در سه لایه: نخست، چرا حتی به‌عنوان یک راه‌حل مهندسی هم محکوم به شکست بود؛ سپس، در دل کدام اقتصاد سیاسی ساخته شد و چرا بیش از آنکه پاسخ باشد، نمایش بود؛ و سرانجام، اینکه هزینه‌اش را چه کسی پرداخت و سودش به جیب چه کسی رفت. صدر، بیش از یک سازه، نماد نوعی سیاست‌گذاری است که هم در حل ازدحام ناکام ماند و هم پرسش‌هایی جدی درباره عدالت فضایی پیش کشید.

قانون‌هایی که صدر نادیده گرفت

ترافیک شهری یک مسئله فیزیکی ساده نیست که بشود با معادلات مهندسی آن را حل کرد؛ یک سیستم رفتاری است که به مشوق‌ها واکنش نشان می‌دهد. دانش حمل‌ونقل شهری دهه‌هاست قانون‌هایی را اثبات کرده که هر بار شهری تصمیم می‌گیرد با بتن و آسفالت به جنگ ترافیک برود، این قانون‌ها انتقام می‌گیرند. صدر، با تمام عظمت سازه‌ای خود، از این قاعده مستثنا نبود. انصاف حکم می‌کند پیش از هر نقدی، بهترین دفاع از صدر را جدی بگیریم. مدافعان پروژه به تکیه‌ای واقعی اشاره می‌کنند: در ماه‌های نخست پس از بهره‌برداری، زمان سفر در کریدور صدر به‌طور محسوسی کاهش یافت و رانندگانی که سال‌ها در این محور معطل می‌شدند، ناگهان مسیر را روان دیدند. صدر یک دستاورد مهندسی هم بود؛ سازه‌ای با سرعت و در مقیاسی کم‌سابقه ساخته شد و توان فنی قابل اعتنایی را به نمایش گذاشت. اما پرسش درست این نیست که آیا صدر برای یک فصل کار کرد؛ پرسش این است که آیا اساساً می‌توانست کار کند و آیا همان روانی زودگذر ماه‌های اول، نشانه سلامت بود یا نخستین پرده یک شکست پیش‌بینی‌پذیر.

پاسخ را بنیادی‌ترین قانون این حوزه می‌دهد: پدیده‌ای که در ادبیات تخصصی «قضای القایی» نامیده می‌شود؛ منطقی ساده اما ضد شهودی. ظرفیت جدید بزرگراهی نه‌تنها ترافیک موجود را جذب می‌کند، بلکه تقاضای خفته‌ای را بیدار می‌کند که پیش‌تر وجود نداشت؛ سفرهایی که انجام نمی‌شدند، مسیرهایی که انتخاب نمی‌شدند و خودروهایی که پارک می‌ماندند. و درست همین‌جاست که آن کاهش زمان سفر ماه‌های اول معنای واقعی‌اش را پیدا می‌کند: آن دوره کوتاه اولیه استنا بر تقاضای القایی نبود، بلکه دقیقاً پهنه اول آن بود. ظرفیت تازه برای مدتی خالی می‌ماند و سفر روان می‌شود؛ اما همین روانی، خود سیگنالی است که سفرهای خفته را بیدار می‌کند تا ظرفیت دوباره پر شود. صدر در کوتاه‌مدت دقیقاً همین مسیر را طی کرد؛ افزایش سطح کالبدی اتوبان، حجم جدیدی از خودروی شخصی را به این جریان کشاند تا جایی که هر دو طبقه اشباع شدند. روانی اولیه ترافیک، خود زمینه‌ساز ازدحامی شد که قرار بود از آن بگریزد. اما این فقط نیمی از ماجراست. حتی اگر تعداد خودروها هم ثابت می‌ماند، باز تضمینی برای روان‌شدن جریان وجود نداشت و اینجاست که باید سراغ «پارادوکس براس» رفت. دتیریش براس در ۱۹۶۸ به شکل ریاضی اثبات کرد که افزودن یک معبر جدید به یک شبکه مواصلاتی، با همان حجم تقاضا، می‌تواند تعادل شبکه را بر هم بزند و زمان سفر همه را بیشتر کند. این قضیه در صدر نه یک انتزاع نظری، بلکه عینی و ملموس است؛ و گواهِش را باید درست در همان جایی جست‌وجو کرد که مدیریت شهری آن را نشانه «مدیریت»

صدر؛ وقتی ترافیک دو طبقه شد

پروژه صدر و اقتصاد سیاسی یک بزرگراه؛ چه کسی هزینه داد، چه کسی سود برد؟



عطیه‌رفع

پژوهشگر شهری

می‌دانند: در سال‌های پس از بهره‌برداری، مدیریت شهری به خاطر قفل‌شدگی‌های مکرر شبکه صدر-نیایش، در مقاطعی مجبور شد رمپ‌های رابط میان طبقه اول و دوم را ببندد و دسترسی‌های زمین و ارتفاع به سمت تونل نیایش را به تناوب باز و بسته کند. اگر بستن مسیرها جریان را بهتر کرده، این دقیقاً یعنی شبکه در «رژیم براس» کار می‌کند؛ جایی که حذف معبر، نه افزودن آن، گرهِ را باز می‌کند. آن آزمون و خطای بی‌پایان باز و بسته‌کردن دسترسی‌ها، تنظیم ظرفیت یک سیستم سالم نیست؛ بلکه اعترافی است به اینکه فرمول اولیه پروژه –«یک طبقه اضافه کن، ظرفیت بگیر، سرعت بگیر»– از روز نخست خودویرانگر بوده است. تکنوکراسی شهری که گمان می‌کرد با یک سازه بتونی می‌تواند جریان پویای ترافیک را مهار کند، امروز برای حفظ تعادلی تصنعی روی پل، ناچار است مدام حق انتخاب مسیر را از راننده سلب یا بر او تحمیل کند؛ رویکردی که ترافیک را حل نکرده، بلکه آن را میان طبقه اول، طبقه دوم، تونل نیایش و شریان‌های هم‌جوار سرگردان کرده است.

سومین قانونی که صدر آن را نادیده گرفت، «قضیه داوون-تامسون» است؛ اصلی که می‌گوید سرعت متوسط خودروی شخصی در یک شهر مستقیماً تابع کیفیت و سرعت



سیستم حمل‌ونقل عمومی موازی با آن است. به زبان ساده، اگر مترو و اتوبوس کند، شلوغ و بی‌اعتبار باشند، راننده به خودروی شخصی پناه می‌برد و ترافیک تشدید می‌شود، فارغ از اینکه چند طبقه اتوبان ساخته‌ای. خود همین انتخاب، سرعت تعادلی کل شبکه را به سمت پایین هل می‌دهد. این سازه گران‌قیمت تنها یک کار کرد: گرهِ ترافیکی را از سطح زمین به ارتفاع چنده متری منتقل کرد، نه اینکه آن را باز کند.

پس چرا این قانون‌های شناخته‌شده نادیده گرفته شدند؟ پاسخ را نه در جهل مهندسان –که این قضیه‌ها را خوب می‌شناختند– بلکه باید در ساختاری اقتصادی جست‌وجو کرد که صدر در بستر آن شکل گرفت.

بتن‌ریزی بر سیلاب سرمایه-خودرو به‌مثابه کلای سرمایه‌ای در انحصار ایرانی

برای فهم اینکه چرا فرمول‌های کالبدی در تهران به بن‌بست می‌رسند، باید از سطح مهندسی صرف فراتر رفت و به اقتصاد سیاسی فضا نگاه کرد. در اقتصادی که با تورم ساختاری و فرسایش مداوم ارزش پول تعریف می‌شود، خودرو ماهیت مصرفی‌اش را از دست داده و به یک دارایی بدل شده است. نتیجه روشن است: نرخ مالکیت خودرو، فارغ از نیاز واقعی به جابه‌جایی، روندی صعودی و مهارناپذیر پیدا می‌کند. آدم‌ها خودرو می‌خرند نه‌فقط برای رفتن، بلکه برای نگه‌داشتن ارزش پول‌شان.

پاسخ‌دادن به هجوم این سیل سرمایه‌ای با ابزار کالبدی –مثل ساختن اتوبان دوطبقه– کاری بیهوده و بی‌پایان است؛ چون سرعت تولید خودرو و ورود سرمایه به این بازار همواره از سرعت بتن‌ریزی مدیریت شهری جلوتر است. هر طبقه‌ای که اضافه کنی، موج جدیدی از سرمایه که به شکل خودرو متبلور شده، آن را پر می‌کند. این همان حلقه‌ای است که در بخش پیش با نام تقاضای القایی شناختیم، اما حالا ریشه‌اش

روشن‌تر است: تقاضای خودرویی در تهران فقط تقاضای سفر نیست؛ تقاضای سرمایه‌ای هم هست که از تورم می‌گریزد و در خودرو پناه می‌جوید. اگر چنین است، چرا مدیریت شهری باز هم بتن می‌ریزد؟ اینجا نقد دو متفکر به کمک می‌آید. گی دیوبر در «جامعه نمایش» نشان داد که سرمایه‌داری متاخر بحران‌هایش را به «نمایش» بدل می‌کند؛ تصویری خیره‌کننده که جای خود واقعیت را می‌گیرد. دیوید هاروی این منطق را به حکمرانی شهری آورد: شهرها در رقابت برای جذب سرمایه اعتبار، به «کارآفرینی شهری» و مگاپروژه‌های نمادین رو می‌آورند تا تصویری از پویایی و کارآمدی سازند، حتی وقتی آن پروژه مسئله زیرین را حل نمی‌کند. در این قاب، پل صدر بیش از آنکه پاسخی فنی به ترافیک باشد، یک «نمایش» است؛ ویتروینی بتنی که ثروت مشاع شهر را بلعید تا ناکارآمدی در مدیریت کلان تقاضای سفر را پشت یک تصویر باشکوه پنهان کند. و گویاترین‌سند این‌نمایش، خود شعار پروژه است: «بزرگ‌ترین پل طبقاتی خاورمیانه». این عبارت یک گزاره مهندسی نیست. هیچ راننده‌ای از منطقه‌ای‌ترین‌بودن یک پل سود نمی‌برد، بلکه یک گزاره نمایشی است. در همان لحظه، معیار ارزش پروژه از «چقدر ترافیک را حل می‌کند» به «چقدر چشمگیر است» جابه‌جا می‌شود. و وقتی موفقیت یک زیرساخت با رکورد و ابعادش سنجیده شود نه با عملکردش، دیگر با یک راه‌حل ترافیکی طرف نیستیم؛ با یک بنای یادبود برای خود مدیریت ظرفیم.

آپارتاید عمودی؛ چه کسی هزینه داد، چه کسی سود برد؟

این شکل از توسعه در تقابل بنیادین با ایده «حق به شهر» هانری لوفور قرار می‌گیرد. لوفور که مقولات «ارزش مصرف» و «ارزش مبادله» مارکس را به فضای شهری تعمیم داد، استدلال می‌کند فضا هرگز خنثی نیست؛ همواره بازتولیدکننده مناسبات قدرت و طبقه است. از این منظر، صدر با تخصیص صدها میلیارد تومان از بودجه عمومی پایتخت به زیرساخت سواره، در عمل یک «پارانه فضایی» کلان به یک گروه خاص پرداخت.

در اثبات این مدعا، نخست، کریدور صدر در پهنه شمالی شهر است؛ همان نیمه مرفه‌تر، دوم، بهره‌بر مستقیم هر بزرگراه مالک خودرو است و مالکیت خودرو در ایران به‌شدت طبقاتی است؛ در پایین‌ترین دهک درآمدی فقط حدود ۱۳ درصد خانوارها خودرو دارند، حال آنکه در بالاترین دهک، این رقم از ۸۲ درصد می‌گذرد. سوم، در کل کشور نزدیک به نیمی از خانوارها اصلاً خودرو ندارند. درست است که بیش از نیمی از سفرهای روزانه تهران با خودروی شخصی انجام می‌شود، اما این با بی‌خودریبودن نیمی از خانوارها در تناقض نیست، بلکه دقیقاً نتیجه آن است. سفرها در دست همان اقلیت خودرومالک متمرکز شده؛ کسی که خودرو دارد، روزی چند سفر می‌سازد و کسی که ندارد، پیاده و کم‌سفر می‌ماند. وقتی اینها را کنار هم بگذاری، «پارانه فضایی» دیگر استعاره نیست؛ توصیف دقیق یک انتقال ثروت از عام به خاص است: همه پرداختند، اقلیت مرفه بالای شهر بهره برد.

و طرف دیگر این پارانه، ناوگانی است که در همین سال‌ها پوسید. تهران برای پاسخ به نیازش به حدود هفت هزار اتوبوس فعال احتیاج دارد. اما شمار اتوبوس‌های فعال در مقطعی به زیر هزارو ۵۰۰ دستگاه افتاد. علتش، برخلاف تصور، جایگزینی با مترو نبود؛ ترکیبی بود از نوسازی‌نشدن سال به سال، کمبود بودجه و قطعات و جهش قیمت اتوبوس که خرید نو را تقریباً ناممکن کرد. همان منطقی که صدها میلیارد تومان را خرج یک سازه چشمگیر سواره می‌کند، ناوگان بی‌جلوه همگانی را به حال خود رها می‌کند تا بفرساید. در زبان لوفوری، این غلبه «ارزش مبادله» بر «ارزش مصرف» است: سرمایه به سمت آنچه می‌درخشد می‌رود، نه به سمت آنچه حق همگان است. شهرداری با دوطبقه‌کردن صدر، در واقع دست به طبقاتی‌کردن زمان و سرعت در شهر زد: سرعت کالایی شد که به آسمان رفت تا کسانی که توان پرداختش را به شکل خودرو داشتند از آن بهره ببرند و پیاده و مسافر اتوبوس فرسوده در سطح زمین جا ماند. این همان «آپارتاید عمودی» است؛ جداسازی طبقاتی نه با دیوار، بلکه با ارتفاع و حاصلش عمیق‌ترشدن شکاف بی‌عدالتی قضایی در پایتخت بود.

گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید

ترانه تهران

گفت‌وگویی درباره میراث، گردشگری و آینده یک روستای زنده افین؛ از زرشک تا توسعه درون‌زا

فاطمه خدادادی آق قلعه

«افین» را بیشتر با زرشک می‌شناسند؛ روستایی در شهرستان زیرکوه خراسان جنوبی که باغ‌های زرشک آن بخش مهمی از اقتصاد محلی را می‌سازند. اما مسئله افین فقط تولید زرشک نیست. پرسش اصلی این است که چه مقدار از ارزش این محصول در خود روستا می‌ماند و مردم افین چه سهمی از ثروتی دارند که در زنجیره تولید، فراوری و فروش زرشک شکل می‌گیرد؟ گفت‌وگویی که پس از انتشار گزارشی درباره افین در گروه «ترانه تهران» شکل گرفت، از گردشگری شروع شد اما خیلی زود به مسائل گسترده‌تری رسید؛ از زنجیره ارزش زرشک و مهاجرت جوانان تا خدمات روستایی، خشک‌سالی و آینده بافت تاریخی.

ترانه بلدا با اشاره به تجربه‌هایی از هند و پاکستان، آموزش را زمانی مؤثر می‌داند که به کار واقعی و مستمر وصل شود. او از تجربه سازمان SEWA در هند یاد می‌کند؛ جایی که زنان تولیدکننده در کنار طراحان، مربیان و افراد آشنا با تجارت و بازار قرار می‌گرفتند. محصول محلی فقط تولید نمی‌شد، بلکه طراحی، معرفی و فروخته می‌شد و همین پیوند میان تولید و بازار به شکل‌گیری برند کمک می‌کرد.

از نگاه بلدا، افین نیز به چنین پیوندی نیاز دارد. افزایش تولید به‌تنهایی درآمد مردم را بیشتر نمی‌کند؛ بخشی از ارزش محصول در فراوری، بسته‌بندی، طراحی، بازاریابی و فروش ساخته می‌شود و اگر این حلقه‌ها بیرون از روستا باشند، سهم اصلی سود نیز بیرون از افین می‌ماند.

امیرحسین دهباشی نیز مسئله را همین‌جا می‌بیند. او معتقد است افین را نباید روستایی فاقد ظرفیت اقتصادی تصور کرد. روستا در فصل برداشت حتی نیروی کار جذب می‌کند و زرشک همچنان پایه مهم اقتصاد محلی است. مشکل اصلی، جایگاه تولیدکنندگان در زنجیره ارزش است.

زرشک در افین تولید می‌شود اما سود اصلی همیشه به تولیدکننده نمی‌رسد. بخش دیگری از درآمد در فراوری، بسته‌بندی، برند و فروش شکل می‌گیرد. بنابراین مسئله اصلی این است که چگونه می‌توان سهم مردم روستا را از همین حلقه‌ها بیشتر کرد.

دهباشی برای این کار از مدل «تولید بدون کارخانه» سخن می‌گوید. در این مدل لازم نیست از ابتدا کارخانه‌ای بزرگ در روستا ساخته شود؛ می‌توان یک مجموعه یا تعاونی محلی ایجاد کرد، محصولات را با نام و هویت افین به بازار فرستاد و برای فراوری از خطوط تولید موجود استفاده کرد.

زرشک نیز می‌تواند از فروش خام فاصله بگیرد. مربا، لواشک، آب‌زرشک، نوشیدنی و محصولات دیگر می‌توانند با نام افین عرضه شوند. در این میان، روایت محصول اهمیت دارد؛ خریدار فقط یک بسته زرشک نمی‌خرد، بلکه باید بداند این محصول از کجا آمده و چه نسبتی با زندگی مردم روستا دارد.

محمدکریم آسایش این بحث را به «خوشه‌های صنعتی روستایی» پیوند می‌زند. در چنین الگویی، به‌جای یک کارخانه بزرگ، شبکه‌ای از کسب‌وکارهای کوچک شکل می‌گیرد. بخشی از روستا تولید می‌کند، بخشی فراوری و بسته‌بندی را بر عهده می‌گیرد و گروهی در فروش، گردشگری یا صنایع دستی فعال می‌شوند. گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید

فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله ای

"واگذاری خدمات و نظافت مجتمع شهید عظیمی بابلسر"

سازمان بهزیستی کشور در نظر دارد موضوع "**واگذاری خدمات و نظافت مجتمع شهید عظیمی بابلسر**" را از طریق مناقصه عمومی یک مرحله ای به انجام رساند .
با عنایت به بارگذاری اطلاعات مورد نیاز و مدارک و مستندات مربوطه در سامانه تدارکات الکترونیک دولت ، متقاضیان می توانند جهت دریافت اسناد مناقصه به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس اینترنتی **www.setadiran.ir** مراجعه و پس از تکمیل مدارک لازم، جهت شرکت در مناقصه نسبت به بارگذاری فایل های آن در سامانه مذکور اقدام نمایند .

همچنین متقاضیان می توانند جهت کسب اطلاعات مورد نیاز با شماره تلفن ۹-۶۶۷۰۲۰۰۱ داخلی ۲۳۳۴ تماس حاصل نمایند.

نام و نشانی مناقصه گزار : به آدرس تهران – ضلع شمالی پارک شهر – خیابان شهید فیاض بخش – سازمان بهزیستی کشور.

نوع خدمات : "**واگذاری خدمات و نظافت مجتمع شهید عظیمی بابلسر**"

محل برگزاری مناقصه : تهران – ضلع شمالی پارک شهر – خیابان شهید فیاض بخش – سازمان بهزیستی کشور –طبقه چهارم –دفتر معاونت توسعه مدیریت و منابع.

زمان برگزاری مناقصه : از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به اطلاع متقاضیان خواهد رسید.

*** اطلاعات تماس دستگاه مناقصه گزار(سازمان بهزیستی کشور)** **جهت کسب اطلاعات بیشتر:** ۰۶۶۷۶۰۸۲۷.

*** اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه** : مرکز تماس ۰۲۱-۴۱۹۳۴

*** دفتر ثبت نام:** ۰۸۸۹۶۹۳۷۲ و ۰۸۵۱۹۳۷۶۸.

فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله ای

"واگذاری خدمات و نظافت مجتمع حبیب ابن مظاهر تنکابن"

سازمان بهزیستی کشور در نظر دارد موضوع "**واگذاری خدمات و نظافت مجتمع حبیب ابن مظاهر تنکابن**" را از طریق مناقصه عمومی یک مرحله ای به انجام رساند .
با عنایت به بارگذاری اطلاعات مورد نیاز و مدارک و مستندات مربوطه در سامانه تدارکات الکترونیک دولت ، متقاضیان می توانند جهت دریافت اسناد مناقصه به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس اینترنتی **www.setadiran.ir** مراجعه و پس از تکمیل مدارک لازم، جهت شرکت در مناقصه نسبت به بارگذاری فایل های آن در سامانه مذکور اقدام نمایند .

همچنین متقاضیان می توانند جهت کسب اطلاعات مورد نیاز با شماره تلفن ۹-۶۶۷۰۲۰۰۱ داخلی ۲۳۳۴ تماس حاصل نمایند.

نام و نشانی مناقصه گزار : به آدرس تهران – ضلع شمالی پارک شهر – خیابان شهید فیاض بخش – سازمان بهزیستی کشور.

نوع خدمات : "**واگذاری خدمات و نظافت مجتمع حبیب ابن مظاهر تنکابن**"

محل برگزاری مناقصه : تهران – ضلع شمالی پارک شهر – خیابان شهید فیاض بخش – سازمان بهزیستی کشور –طبقه چهارم –دفتر معاونت توسعه مدیریت و منابع.

زمان برگزاری مناقصه : از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به اطلاع متقاضیان خواهد رسید.

*** اطلاعات تماس دستگاه مناقصه گزار(سازمان بهزیستی کشور)** **جهت کسب اطلاعات بیشتر:** ۰۶۶۷۶۰۸۲۷.

*** اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه** : مرکز تماس ۰۲۱-۴۱۹۳۴

*** دفتر ثبت نام:** ۰۸۸۹۶۹۳۷۲ و ۰۸۵۱۹۳۷۶۸.

شناسه آگهی ۲۲۷۸۹۳۷ م الف ۲۰۰۸

شناسه آگهی ۲۲۷۸۹۳۲ م الف ۲۰۰۷