کسب و کار

مزایا و معایب مشارکت‌های عمومی و خصوصی نسبت به مدل خصوصی‌سازی

پس از بیان تفاوت‌های مشارکت عمومی و خصوصی یا خصوصی‌سازی در این مقاله قصد داریم به بیان مزایا و معایب هر کدام از این چارچوب‌های مشارکت بخش عمومی و خصوصی بپردازیم.

مزایای خصوصی‌سازی:

۱- ارتقای بهره‌وری دلیل اصلی خصوصی‌سازی این است که شرکت‌های خصوصی انگیزه مضاعفی برای کاهش هزینه‌ها و ارتقای بهره‌وری دارند. اگر برای یک سازمان دولتی کار می‌کنید، به زودی متوجه می‌شوید که مدیران صنعتی در بخش دولتی معمولا در افزایش سود تقش بسزایی ایفا نمی‌کنند. با این وجود، یک بنگاه خصوصی علاقه‌مند به افزایش سودآوری است. بنابراین کاهش هزینه‌ها و ارتقای بهره‌وری اهمیت بسیار زیادی دارد. از زمان خصوصی‌سازی، شرکت‌هایی مانند BT و بریتیش ایرویز در جهت‌هایی از کارایی و سودآوری بالاتر رانتظار داشتند.

۲- عدم دخالت سیاسی معمولا دولت‌ها مدیران اقتصادی ضعیفی دارند. دولت‌ها به جای درک مسائل اقتصادی و تجاری، بیشتر تحت تاثیر انگیزه‌ها و فشارهای سیاسی هستند. به‌عنوان مثال، یک شرکت دولتی ممکن است کارگران مازاد استخدام کند که چندان کارآمد نیستند. دولت ممکن است تمایلی به تعدیل کارگران تاکارآمد به دلیل تبلیغات منفی و تاثیر آن بر زیان‌های اقتصادی احتمالی نداشته باشد. بنابراین، شرکت‌های دولتی غالبا تعداد کارگران را افزایش می‌دهند که این امر موجب کاهش بهره‌وری می‌شود.

۳- چشم‌انداز کوتاه‌مدت بسیاری از مدیران دولتی فقط به انتخابات بعدی فکر می‌کنند. بنابراین، ممکن است آنها تمایلی به سرمایه‌گذاری در زمینه ارتقای زیرساخت‌ها نداشته باشند که در دراز مدت منجر به افزایش بهره‌وری اقتصادی می‌شود، زیرا آنها بیشتر نگران پروژه‌هایی هستند که قبل از برگزاری انتخابات از توجیه اقتصادی برخوردارند. کاهش سرمایه‌گذاری در بخش دولتی آسان‌تر از خدمات ضروری مانند مراقبت‌های بهداشتی است.

۴- سهامداران. یک بنگاه خصوصی همواره، از طرف سهامداران برای اجرای کارآمد سیاست‌های خود، تحت فشار قرار می‌گیرد. اگر شرکت تاکارآمد باشد، ممکن است در معرض تملیک خصمانه (takeover) توسط سهامداران قرار گیرد. شرکت‌های دولتی از این فشار مبرا بوده، بنابراین تاکارآمدی در آنها بسیار چشمگیر است.

۵- افزایش رقابت. غالبا خصوصی‌سازی متابع دولتی با هنجارشکنی در حوزه سیاست‌های انحصاری همراه است؛ یعنی سیاست‌هایی که اجازه می‌دهد شرکت‌های بیشتری برای ورود به صنعت و افزایش رقابت در بازار اقدام کنند. این افزایش رقابت است که می‌تواند بیشترین انگیزه را برای بهبود کارایی به همراه داشته باشد. به‌عنوان مثال، اکنون رقابت بیشتری در حوزه مخابرات و توزیع برق وجود دارد. با این حال، خصوصی‌سازی لزوما باعث افزایش رقابت نمی‌شود و این موضوع به ماهیت بازار بستگی دارد. به‌عنوان مثال در حوزه آب شیرین رقابتی وجود ندارد، زیرا این حوزه قاعدتا انحصاری است. همچنین در صنعت ریلی رقابت بسیار کمی وجود دارد.

معایب خصوصی‌سازی:

۱- انحصار طبیعی. یک انحصار طبیعی زمانی اتفاق می‌افتد که تنها یک بنگاه در صنعت مورد نظر کاملا کارآمد باشد. بنابراین هیچ زمینه‌ای برای رقابت بین چند بنگاه وجود ندارد. در این حالت، خصوصی‌سازی فقط یک انحصار خصوصی را ایجاد می‌کند که ممکن است به دنبال تعیین قیمت‌های بالاتر برای سوءاستفاده از مصرف‌کنندگان باشد. بنابراین بهتر است یک انحصار عمومی داشته باشیم تا یک انحصار خصوصی که با افزایش قیمت از مصرف‌کننده سوءاستفاده کند.

۲- منافع عمومی. صنایع بسیاری وجود دارند که خدمات عمومی ضروری، مانند مراقبت‌های بهداشتی، آموزش و حمل و نقل عمومی را اجرا می‌کنند. در این صنایع، انگیزه سود تبلید هدف اصلی بنگاه‌ها و صنعت باشد. به‌عنوان مثال، در مورد مراقبت‌های بهداشتی، ترس از خصوصی‌سازی مراقبت‌های بهداشتی و درمانی به معنای اولویت بیشتر به مراقبت از بیمار نسبت به سود است. همچنین، در صنعتی مانند مراقبت‌های بهداشتی، مطمئنا نیازی به انگیزه افزایش سود برای بهبود استانداردها نداریم. هنگامی که پزشکان بیماران را معالجه می‌کنند بعید به نظر می‌رسد در صورت دریافت پاداش، سخت‌تر تلاش کنند.

۳- چالش مقررات انحصارهای خصوصی. خصوصی‌سازی باعث ایجاد انحصارهای خصوصی مانند شرکت‌های آب و شرکت‌های ریلی می‌شود. این موارد برای جلوگیری از سوءاستفاده از قدرت انحصاری به مقررات نیاز دارند. بنابراین، همچنان نیاز به مقررات دولتی، مشابه شرایط تحت مالکیت دولت است.

۴- تقسیم صنایع. در انگلیس، خصوصی‌سازی ریلی منجر به تقسیم وظایف شبکه ریلی و زیرساخت‌ها به شرکت‌های متعدد بهره‌بردار شد. این امر به شرایطی منجر شد که مشخص نیست مسئولیت تهایی بر عهده چه کسی خواهد بود. به‌عنوان مثال در سقوط ریل هاتفیلد در انگلیس، هیچ کس مسئولیت ایمنی را بر عهده نگرفت. شرکت‌های مختلف ریلی تنها پیچیدگی‌های مربوط به ورود و خروج را افزایش داده بودند.

۵- شرکت‌های کوتاه‌مدت. بنگاه‌های خصوصی تیز ممکن است همانند دولتی‌ها از فشارهای کوتاه‌مدت انگیزه بگیرند. آنها ممکن است برای رضایت سهامداران، به دنبال افزایش سود کوتاه‌مدت و جلوگیری از سرمایه‌گذاری در پروژه‌های بلندمدت باشند. به‌عنوان مثال، انگلیس دچار عدم سرمایه‌گذاری در منابع جدید انرژی است. با این حال شرکت‌های خصوصی به جای سرمایه‌گذاری در واحدهای جدید سعی در استفاده از امکانات موجود دارند.

ارزیابی مدل خصوصی‌سازی:

بسته به صنعت مورد نظر، صنایعی مانند ارتباطات از راه دور یک صنعت معمولی است که انگیزه سود می‌تواند به افزایش کارایی کمک کند. اما، اگر این شاخص را در صنایعی مانند مراقبت‌های بهداشتی یا حمل و نقل عمومی اعمال کنید، انگیزه سود از اهمیت کمتری برخوردار خواهد بود. مقررات به کیفیت بستگی دارند.

چالش اصلی در این مورد این است که آیا تنظیم‌کنندگان باعث می‌شوند که شرکت‌های خصوصی از استاندارد خاصی از خدمات استفاده کنند و قیمت‌ها را پایین نگه دارند؟ آیا بازار قابل رقابت است؟ ایجاد یک انحصار خصوصی ممکن است به متافع مصرف‌کننده آسیب برساند، اما اگر بازار بسیار رقابتی باشد، زمینه بیشتری برای تناوم بهره‌وری وجود دارد. آیا می‌توانید در یک شرکت دولتی انگیزه ایجاد کنید؟ به‌عنوان مثال، پرداخت مربوط به کاربری می‌تواند جایگزین انگیزه سود شود.

دکتر رحمن عابدین‌زاده نیاسر
محمدجواد گنجی

مهران عسگری تاکید کرد؛

رفع مشکلات حلقه دره نیازمند همکاری همه نهادهای استان

مهران عسگری قائم مقام شهردار کرج صبح یکشنبه ۲۰ اردیبهشت ۹۹ از روند اجرای پروژه های عمرانی در مرکز حلقه دره بازدید کرد.

به گزارش پیام آشنا، بازدید از مراحل احداث لندفیل مهندسی بهداشتی، پروژه توسعه و بهینه سازی کارخانه کمپوست و پروژه استحصال گاز همراه توسعه شبکه برق و بررسی روند افتتاح پروژه های این مرکز بخشی از برنامه های بازدید قائم مقام شهردار کرج بود.

لو با ابراز خرسندی از صدور پروانه بهره برداری اولین سایت پیرولیز کشور گفت: سامانه‌دهی مشکلات مرکز حلقه دره، تیاز به اهتمام تمام دستگاه های استان و مشارکت سایر شهرهای همجوار دارد عسگری گفت: تغییرات در این مرکز محسوس است و رفع مشکلات موجود در این مرکز تیازمند همکاری همه جانبه همه دستگاههای مسئول است. بازدید از مرکز تگهداری سگ های بلاصاحب، سامانه هوشمند مدیریت خاک و نخاله و پروژه جنگل کاری سازمان سیما و منظر، محل اجرای پروژه بازچرخانی واحدات تصفیه خانه شیرابه بخش دیگری از برنامه های بازدید قائم مقام شهردار کرج از مرکز حلقه دره بود.

احمد خیری؛ رئیس سازمان مدیریت پسماند تیز با ارائه گزارشی از اقدامات انجام شده اظهار امیدواری کرد که در سال جاری بیش از ۱۰ پروژه بزرگ عمرانی در این مرکز افتتاح و به بهره برداری برسد.

بررسی ریسک های پیش خرید آپارتمان

بازار دوم مسکن به‌دلیل تهدید از دو ناحیه، با تایلب شدن فایل‌های پیش‌فروش مواجه شده است. تهدید دوم بازار پیش‌فروش مسکن، ریسک پیش‌خرید آپارتمان تکمیل نشده در وضعیت کنونی را برای متقاضیان افزایش داده است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از دنیای اقتصاد، بررسی وضعیت بازار معاملات مسکن طی هفته‌های گذشته از سال جاری نشان می‌دهد بازار دوم معاملات ملک (بازار پیش‌فروش) به مراتب مناسب‌تر از فروش مسکن در بازار اول (بازار معاملات واحدهای آماده سکونت) روزهای خود را سپری می‌کند به این معنا که اگرچه تحت‌تاثیر جوانانی از شیوع و فراگیری ویروس کرونا از یکسو و سبقت گرفتن سایر بازارهای موازی مسکن از سوی مسکن، حجم معاملات به شدت کاهش و در طرف مقابل آپارتمان مسکونی تولید و تکمیل شده در بازار «کمیاب» شده است اما این وضعیت به مراتب برای بازار دوم معاملات ملک یعنی بازار پیش‌فروش سخت‌تر و دشوارتر است به‌طوری که فایل ویژه پیش‌فروش مسکن در بازار «حباب» شده است.

تحقیقات میدانی از آخرین شرایط بازار ساخت‌وساز مسکن بر پایه اظهارات واسطه‌ها و فعالان بازار مسکن حاکی از آن است که تمایل سازندهها و عرضه‌کنندگان آپارتمان، برای پیش‌فروش واحدهای پروژه‌های ساختمان به سطح صفر نزدیک شده است.

آن‌طور که شواهد و وضعیت فاکتورهای تاثیرگذار بر تغییر شرایط بازار ساخت‌وساز نشان می‌دهد سازندگان و فعالان ساختمانی تحت‌تاثیر دو عامل در مقطع زمانی فعلی تمایل به پیش‌فروش واحدهای مسکونی خود تلارند. عامل اول، به عدم رغبت این گروه از فعالان ساختمانی برای آغاز پروژه‌های جدید بازمی‌گردد.

طی ماه‌های گذشته گروه زیادی از سازندهها (حتی سازندههای پرکار و فعال بازار ساخت‌وساز) به‌دلیل تورم موجود در بازار زمین و همچنین افزایش قیمت مصالح ساختمانی، با رشد شدید هزینه‌های ساخت وساز مواجه شده‌اند. تحقیقات میدانی انجام شده از فعالان ساختمانی نشان می‌دهد در روزهای اخیر، سازندگان برای تامین مصالح ساختمانی و تجهیزات ساخت وساز، متحمل ۱۰ تا ۲۰ درصد افزایش هزینه در فاکتورهای پرداختی نسبت به هفته‌های پایانی سال گذشته شدند. افزایش هزینه‌ها در این بخش و همین‌طور افزایش هزینه صدور پروانه‌های ساختمانی سبب شده تا میانگین هزینه‌های ساخت‌وساز در شهر تهران نسبت به اواخر سال ۹۸ با افزایش مواجه شود.

مطابق بررسی‌های انجام‌شده، میانگین هزینه ساخت وساز در شهر تهران در پایان سال گذشته دست کم مترمربعی چهار میلیون تا چهار میلیون و ۵۰۰ هزار تومان بوده است. اما هم اکنون میانگین هزینه‌های ساخت وساز از متر مربعی پنج میلیون تومان عبور کرده است. افزایش هزینه‌ها در این بخش و همین‌طور افزایش هزینه صدور پروانه‌های ساختمانی سبب شده تا میانگین هزینه‌های ساخت وساز در شهر تهران نسبت به اواخر سال ۹۸ با افزایش مواجه شود.

افزایش هزینه‌های ساخت‌وساز منجر به بالارفتن بهای تمام شده مسکن شده است. در طرف مقابل از آنجاکه قدرت خرید متقاضیان طی یک‌سال گذشته به شدت کاهش پیدا کرده، سازندگان به یک نوع دشواری در فروش واحدهای تکمیل شده دچار شدهاند.

اما عامل دوم که تمایل سازندهها و سازوپفروش‌ها به «پیش‌فروش» را کاهش داده تلاشی از ابهام و سختی آنها در «تعیین قیمت آتی» برای پروژه‌های ساختمانی است. از آنجاکه در وضعیت کنونی پیش‌بینی بخش عمده‌ای از شاخص‌های اقتصادی همچون تورم عمومی، روند رشد قیمت مصالح ساختمانی و... عملا تغیرممکن شده، بنابراین از دیدگاه سازندهها تعیین قیمت تمام شده برای پروژه‌های ساختمانی تکمیل نشده بسیار سخت شده و در نتیجه فعالان ساختمانی ترجیح می‌دهند در وضعیت کنونی از پیش‌فروش واحدهای مسکونی خود صرف‌نظر کنند.

تحت‌تاثیر این دو عامل، معدود سازندگان فعال در بازار ساخت وساز حاضر به پیش‌فروش واحدهای پروژه ساختمانی خود هستند به گفته واسطه‌های بازار معاملات ملکی در شهر تهران، تنها گروهی از سازندهها در سال جدید برای پیش‌فروش واحدهای تیمه‌تمام پروژه ساختمانی ابراز تمایل کردهاند که به دلایلی به مشکل تامین نقدینگی و تامین بودجه تکمیل پروژه در حال ساخت برخورد کرده است. در عین حال معدود سازندههای فعال تیز در بازار هستند که برای خرید ملک کلنگی و آغاز یک پروژه جدید دیگر، بختی از واحدهای مسکونی در پروژه ساختمانی را پیش‌فروش می‌کنند تکته جالب در مورد این گروه از سازندهای تاگزیر به پیش‌فروش آن است که آنها تمایلی به پیش‌فروش تمامی واحدهای مسکونی پروژه تدارند. آن‌طور که واسطه‌های ملکی عنوان می‌کنند: تعداد انگشت‌شمار سازندههای متمایل به پیش‌فروش تا حد امکان تعداد کمی از واحدهای یک ساختمان در حال ساخت را به بازار دوم معاملات عرضه می‌کنند به‌عنوان از یک پروژه ۱۰ واحدی، به‌طور معمول بین ۲ تا ۳ واحد برای عرضه در بازار پیش‌فروش ارائه می‌شوند.

تکته جالب در رفتار هسازندههای تاگزیر به پیش‌فروش» انتخاب توع پیش‌خرید است. آن‌طور که فعالان بازار ساختمانی عنوان می‌کنند بخش عمده سازندهها در وضعیت کنونی، پیش‌خریداری را انتخاب می‌کنند که خود «ملک کلنگی» هستند تا از این طریق بتوانند شرایط برای آغاز پروژه جدید خود راتیز تسهیل کنند اما در این میان بازار ملک کلنگی در میانه فصل پاییز میانگین قیمت آن در شهر تهران به مترمربعی ۲۰ میلیون تومان نزدیک شده بود از سمت عرضه به یک رکود شدید دچار شده است. واسطه‌های بازار ملک کلنگی برای توصیف وضعیت غیرعادی رکود به‌وجود آمده در عرضه ملک کلنگی از واژه «رکود تند» استفاده می‌کنند. وضعیتی که در ظهور وضعیت غیرعادی در بازار پیش‌فروش مسکن به‌شدت تاثیرگذار است چراکه به‌دلیل ناتوانی سازندهها از خرید ملک کلنگی، شرایط برای استارت پروژه‌های ساختمانی جدید دشوار شده و در نتیجه اثر مستقیم بر تمایل سازندهها بر پیش‌فروش واحدهای مسکونی در دست ساخت خود دارد.

وضعیت غیرعادی در بازار دوم معاملات مسکن (واحدهای تیمه‌تمام عرضه شده برای پیش‌فروش، دو وجه جدی را برای این بازار و پیش‌خریداران ایجاد کرده است.

تهدید تخست در این بازار از سال گذشته آغاز و همچنان در آن وجود دارد؛ به توع واگذاری و فروش واحدهای تیمه‌تمام از سوی سازندههایه پیش‌خریداران مربوط می‌شود. گروهی از سازندگان مسکن که به دلایل مختلف، همچون کمبود متابع برای تکمیل پروژه ساختمانی دچار شدهاند و به عبارتی در باتلاق تکمیل پروژه گرفتار شدهاند، از سال گذشته سعی کردهاند واحدهای مسکونی را به شکل تلمتعارف تیمه‌تمام و به متقاضی پیش‌خریدواگذار کنند همین وضعیت منجر به ایجاد یک تهدید برای پیش‌خریداران شده که به امید تکمیل هر چه سریع‌تر پروژه، اقدام به خرید کرده بودند اما پس از مدتی شواهد برای تکمیل امکانات و تجهیزات ساختمان تیمه‌کار مهیا نشد.

تکته جالب آنکه تهدید دوم در بازار پیش‌فروش که تقریبا طی چند ماه اخیر به‌وجود آمده تا حدودی شبیه به تهدید تخست است به‌طوری که پیش‌خریداران واحدهای مسکونی در بازار معاملات مسکن سال گذشته، هم‌اکنون تقش همان سازندهها را بازی می‌کنند. به این معنی که پیش از تکمیل واحد مسکونی، همان آپارتمان را به پیش‌خریدار دیگری واگذار می‌کنند و در نتیجه ریسک خرید آپارتمان تیمه‌تمام را به پیش‌خریدار دوم منتقل می‌کنند.

البته در این میان موضوعی که به چالشی این رفتار پیش‌خریداران سال گذشته و فروشندگان امسال تبدیل شده پیش‌بینی تورم قیمتی در آپارتمان تیمه‌تمام در قیمت پیشتهادی به پیش‌خریدار دوم است. به‌طوری که پیش‌خریداری که به‌عنوان مثال در سال گذشته یک واحد مسکونی را با قیمت مترمربعی ۱۰ میلیون تومان پیش‌خرید کرده، قیمت پیشتهادی خود به پیش‌خریدار دوم را در حدود ۱۶ میلیون تومان ارائه می‌دهد.

واسطه‌های ملکی یکی از مهم‌ترین دلایل تغییر موضع پیش‌خریداران سال ۹۸ برای فروش واحد تیمه‌تمام را تکمیل نتدن بودجه خرید و در عین حال، وضعیت بازارهای موازی همچون بورس عنوان می‌کنند به گفته آنها ممکن است بخشی از پیش‌خریداران پس از رصد شرایط سایر بازارها و افزایش بازدهی آنها تصمیم به انتقال دارایی‌های خود از بازار مسکن به سایر بازارها را داشته باشند و از همین رو به فروش واحدهای خود روی آورده‌اند.

در مجموع بررسی وضعیت کنونی بازار دوم معاملات مسکن از وجود دو واقعیت قیرقابل جمع خبر می‌دهد که سبب شده موتور معاملات در بازار خلوش شود. واقعیت اول «رعایت عرف پیش‌فروش» است. در بازار دوم معاملات مسکن، یک عرف مهم قیمت‌گذاری از سوی سازندهها وجود دارد که متجر به ترقیب متقاضیان برای خرید واحد مسکونی پیش از تکمیل می‌شود. تعیین قیمت پایین‌تر از آپارتمان تولوز و تکمیل شده تخستین شرایط این بازار است.

سازندهها به‌دلیل عدم تکمیل تمامی تجهیزات و امکانات واحد مسکونی، قیمت پیشتهادی خود را پایین‌تر از قیمت پیشتهادی آپارتمان‌های تولوز متطقه تعیین می‌کنند. این واقعیت عکس واقعیت دوم موجود در بازار پیش‌فروش مسکن است به‌طوری که در وضعیت کنونی، سازندههای مسکن برای پیش‌فروش واحدهای مسکونی در پروژه‌های در حال ساخت «تاگزیر به محاسبه» تورم انتظاری بازار مسکن» در تعیین قیمت پیشتهادی هستند از این رو ممکن است تفاوت چندتای میان قیمت پیشتهادی واحدهای تولوز و واحدهای تیمه‌تمام آماده پیش‌فروش وجود نداشته باشد.

به عبارتی این موضوع متجر به کاهش فاصله قیمت بین واحدهای آماده و تیمه‌تمام (آپارتمان‌های در دست ساخت) می‌شود و به این ترتیب متقاضیان ترجیحی دهند به‌جای پیش‌خرید آپارتمان، واحدهای مسکونی آماده سکونت را خریداری کنند. بنابراین چون این واقعیت قابل جمع شدن با یکدیگر نیستند، عملا چراغ پیش‌فروش در بازار معاملاتی پایتخت خلموش شده است.

عرصه‌های ملی خالی و بدون معارض تهران فضای سبز می‌شود

مسئولان معاونت خدمات شهری شهرداری تهران و اداره کل منابع طبیعی و آبخیزداری استان تهران در نشستی مشترک برای تبدیل عرصه‌های ملی خالی و بدون معارض پایتخت به فضای سبز اعلام آمادگی کردند.

به گزارش پیام آشنا به نقل از همشهری آنلاین، مجتبی یزدانی، معاون خدمات شهری شهرداری تهران در نشست مشترک با مسئولان اداره کل منابع طبیعی و آبخیزداری استان تهران با اشاره به امضاء تفاهمنامه با شرکت آب و فاضلاب استان تهران و حل موضوعات مشترک حوزه خدمات شهری با شرکت آب و فاضلاب استان تهران، گفت: در حال حاضر مشکلی در راستای موضوعات مشترک با شرکت آب و فاضلاب استان تهران وجود ندارد.

یزدانی افزود: همچنین تفاهمنامه‌های دیگری نیز در خصوص موضوعات مختلف با وزارت نیرو، اصناف، وزارت جهاد کشاورزی و... منعقد شده که اکثر موضوعات در فضای تعاملی و گفت‌وگو حل و پیشرفت‌های بسیار خوبی در رفع موضوعات فی‌مابین انجام شده است.

معاون خدمات شهری شهرداری تهران در بخش دیگری از سخنان خود گفت: با توجه به اهمیت حفظ و نگهداری از اراضی و پارک‌های جنگلی، پیش‌بینی‌های لازم برای استقرار نیرو و تجهیزات در ۵ پارک جنگلی سطح شهر تهران در راستای کمک و همکاری مناسب به بحث اطفاء حریق بنا بر وسعت آنها انجام شود. طاهری، مدیرکل منابع طبیعی و آبخیزداری استان تهران نیز در این جلسه ضمن تقدیر و تشکر از سازمان آتش‌نشانی شهر تهران در راستای حفاظت از جنگل‌ها و مراتع و جلوگیری از آتش‌سوزی در این نقاط، گفت: اداره کل منابع طبیعی و آبخیزداری استان تهران آمادگی دارد که عرصه‌های ملی خالی و بدون معارض، پس از شناسایی توسط سازمان پوستان‌ها و فضای سبز شهر تهران و مناطق ۲۲گانه را در اقدامی مشترک و مشارکتی به فضای سبز تبدیل کند.

همچنین طاهری در این جلسه بر رفع مشکلات شهرداری و سازمان مدیریت پسماند از حیث تحویل عرصه‌های مناسب در ساماندهی پسماندهای عمرانی و ساختمانی و جانمایی‌های جدید دفع، تاکید کرد.

گردشگری

پادزهر آمریکایی برای غول‌های هوایی

۱۰ شرکت هواپیمایی بزرگ آمریکا از جمله دلتا و یونایتد از دولت این کشور وام ۲۵ میلیارد دلاری جهت پشتیبانی حقوق و دستمزد دریافت می‌کنند. خطوط هوایی آمریکا پس از کاهش بی‌سابقه پروازهایشان به‌دلیل شیوع ویروس کرونا هواپیماهای خود را در بلد فرودگاهها پارک کردهاند و منجر به تعدیل نیروی بسیار یا فرستادن کارکنان به مرخصی اجباری بدون حقوق شدهاند. براین اساس وزارت خزانه‌داری آمریکا اعلام کرد که به ۱۰ شرکت بزرگ هواپیمایی مبلغ ۲۵ میلیارد دلار جهت پشتیبانی حقوق و دستمزد کارکنان داده می‌شود.

به گزارش پیام آشنا، آمریکا یکی از بزرگترین بازارهای گردشگری در جهان محسوب می‌شود. این کشور در سال ۲۰۱۸ رتبه اول بیشترین درآمد از محل توریسم با مبلغ ۲۱۴ میلیارد دلار را به خود اختصاص داد. آمریکا همچنین رتبه سوم بیشترین کشور گردشگرپذیر با تعداد ۸۰ میلیون نفر را در اختیار دارد این کشور در سال ۲۰۱۹ با ۶ درصد رشد پرهزینه‌ترین گردشگران بین‌المللی را به کشورهای توریستی ارسال کرد و رتبه دوم بیشترین گردشگرفرست در بین سایر کشورهای جهان را دارد. بنابراین صنعت هوایی آمریکا در وضعیت رکود کرونایی سفرهای خارجی، بیشترین ضربه را متحمل شده است.

خطوط هوایی آمریکا تا اوایل سال ۲۰۲۰ یک دهه بسیار پرسود و قدرتمند را سپری کرده بودند و به‌دلیل تقاضای روزافزون مسافر صدها میلیارد دلار درآمد داشته اند که باتوجه به رشد اقتصادی خود هواپیماهای جدید خریداری کرده، سهام خود را افزایش داده و کارمندان جدیدی استخدام کردند. اما در کمتر از یک ماه ایجاد محدودیت‌های سفر و بسته شدن مرزها در سراسر جهان به‌دلیل همه‌گیری ویروس کرونا و کاهش بی‌سابقه مسافران سفرهای زمینی و هوایی به توقف کامل نزدیک شده است. بیش از ۲۲۰۰ فروند هواپیمای خطوط هوایی آمریکا (۳۰ درصد کل ناوگان) با شیوع ویروس کرونا در آمریکا غیرفعال شده و در پارکینگ فرودگاهها قرار گرفتند و صدها هزار پرواز لغو شده است. تقاضای سفر به‌دلیل همه‌گیری ویروس کرونا با کاهش ۹۵ درصدی مواجه شده است. شرکت‌های هواپیمایی پس از بسته شدن مرزها در سراسر جهان با آسیب و خسارات بسیاری مواجه شده‌اند. برخی خطوط تنها برای یک مسافر به سرویس‌دهی می‌پردازند.

این کمک به‌صورت ترکیبی از کمک مالی بلاعوض و دادن وام کمهزینه پرداخت می‌شود. استیون منوچین وزیر خزانه‌داری آمریکا به شرکت‌های هوایی اعلام کرد که دولت تصمیم بر اعطای وام با بازپرداخت ۳۰ ساله گرفته است که براساس آن در ۵ سال اول با سود یک درصد حدود ۳۰ درصد از وام کمهزینه را پرداخت کند. دولت آمریکا اعلام کرد که «این کمک مالی به شرکت‌های هواپیمایی را در جهت حمایت از کارگران و حفظ امنیت استراتژیک صنعت هواپیمایی اعطا می‌کند و امکان جبران خسارت‌ها را به مالیات‌دهندگان خواهد داد.» طبق شرایط مندرج در اساسنامه، شرکت‌هایی که کمک‌های مالی دولت را دریافت می‌کنند کارمندان خود را تا ۳۰ سپتامبر ۲۰۲۰ نمی‌توانند اخراج کنند یا توافق‌نامه‌های جمعی را تغییر دهند. این کمک شامل ترکیبی از پول و وام خواهد شد و دولت دارای ضمانت‌هایی می‌شود که در شرکت‌های هواپیمایی پیشرو تبدیل به سهام مالکیت کوچک شوند. این مبلغ به آن دسته از خطوط هوایی داده می‌شود که حقوق و مزایای کارکنان خود را در سه ماه دوم و سوم ۲۰۱۹ پرداخت کرده است.

وزارت خزانه‌داری برای پرداخت کمک مالی به شرکت‌های هواپیمایی خواستار تبدیل کردن ۱۰ درصد از مبلغ وام خطوط هوایی به سهام دولتی به‌منظور جبران مالیات شده است. دولت ضمانت خود برای اعطای وام را حدود یک درصد سهام شرکت‌های بزرگ قرار داده است. ۱۰ شرکت بزرگ هواپیمایی آمریکا شامل آلاسکا ایرلاین، آلوزانت ایر، هواپیمایی آمریکا، دلتا، فرونتر ایرلاین، جت بلو، یونایتد، اسکای‌وست، سوثوست و ایر ایرلاین قصد دریافت کمک‌های مالی خزانه‌داری دولت آمریکا به‌منظور پیشتیبانی حقوق و دستمزد کارکنان خود را دارند.

شیوع ویروس کرونا و بازپرداخت هزینه مسافران به‌دلیل لغو پروازها مشکلات بسیاری در حمل‌ونقل این شرکت‌ها ایجاد کرده است و هزینه‌های مازاد این شرکت‌ها آنچنان افزایش یافته است که امکان بازپرداخت در کوتاه‌مدت وجود ندارد.

طبق بررسی‌های «یاتا» (انجمن بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی) احتمال بازگشت به سفرهای هوایی تا سال ۲۰۲۱ بعید است. بنابراین رکود اقتصاد هوایی ممکن است چهار تا پنج سال طول بکشد. بحران اقتصادی این شرکت‌ها آنچنان گسترده شده است که امکان بازپرداخت هزینه‌های مسافران برای پروازهای لغو شده را ندارند و بسیاری از این شرکت‌ها در تلاش برای تبدیل سفر به آینده در ازای پرداخت هزینه هستند. پرداخت وام ۲۵ میلیارد دلاری دولت به ۱۰ شرکت هواپیمایی فقط شرایط پرداخت حقوق و دستمزد کارکنان را برای این شرکت‌ها فراهم می‌کند و بازپرداخت وجوه به مسافران با این مبلغ تامین نمی‌شود.

قربونِ دَسِت، اون شیر آبُ ببند.