کسب و کار

همه آنچه که باید از اثر مالکیت بدانید

اثر مالکیت یک سوگیری شناختی است که برای اولین بار در سال ۱۹۸۰ توسط ریچارد تیلر مطرح شده و در آن افراد برای چیزهایی که مالک آن هستند، ارزش بیشتری قائل می‌شوند. با توجه به اثر مالکیت، حتی اگر چمن‌های مزرعه روبه‌رویی از چمن‌های شما سبزتر باشند، با این حال شما حاضر نمی‌شوید که چمن‌های بازرش خودتان را با چمن‌های مزرعه روبه‌رویی معامله‌کنید.

مالرزش واقعی آنچه که متعلق به ماست را بیش از میزان واقعی آن ارزیابی می‌کنیم.

این اثر را می‌توان در دو حالت زیر مشاهده کرد:

ارزیابی

مردم حاضرند برای آنچه که مالک آن هستند، بیشتر هزینه کنند. یکی از معروف‌ترین مطالعات انجام شده در خصوص این اثر، به آزمایشی برمی‌گردد که توسط دانیل کاهنمن، جک نش و ریچارد تالر در ۱۹۹۰ انجام شد. در این آزمایش به هر یک از شرکت‌کنندگان یک ماگ داده شد و سپس از آنها خواستند یا آن را به بهایی به فروش برسانند یا اینکه آن را با یک قلم هم‌ارزش خودش، تعویض کنند. جالب آنجاست که مبلغی که شرکت‌کنندگان پس از به دست آوردن مالکیت ماگ درخواست کرده بودند، دوبرابر بیشتر از مبلغی بود که حاضر بودند برای یک ماگ مشابه آنچه داشتند، بپردازند.

مبادله

زمانی که به مردم کالا یا وسیله‌ای اعطا می‌شود، آنها تمایلی ندارند آن را با کالا یا وسیله هم‌ارزش با خودش مبادله کنند. آزمایش جک نش در ۱۹۸۹ به‌این‌ترتیب بود:

به شرکت‌کنندگان در گروه A در قبال پُر کردن یک پرسشنامه، یک ماگ قهوه‌خوری اعطا می‌شد. در پایان جلسه به شرکت‌کنندگان پیشنهاد می‌شد تا در قبال یک شکلات سوئیسی آن را تعویض کنند. به شرکت‌کنندگان گروه B برعکس شرکت‌کنندگان گروه مقابل، به‌جای ماگ قهوه‌خوری، یک شکلات سوئیسی اعطا می‌شد. تنها ۱۰ درصد از شرکت‌کنندگان حاضر به تعویض کالایی بودند که به آنها اعطا شده بود و مابقی ترجیح می‌دادند اقلامی که به آنها داده‌شده را پیش خود نگه دارند.

این اثر هیچ ارتباطی با دارایی یا مبلغی که بابت خرید چیزی می‌پردازیم یا دلبستگی‌های عاطفی به مادیات دنیوی، ندارد. اصولا اثر مالکیت خیلی سریع اتفاق می‌افتد.

اثر مالکیت از دیدگاه روان‌شناسی

کاهنمن و همکارانش (۱۹۹۰) این اثر را به بیزاری از محرومیت و ترس از دست دادن نسبت دادند. ناتسون و همکارانش (۲۰۰۸) با بررسی اعصاب قبل از وقوع اثر به این نتیجه رسیدند که در هنگام وقوع اثر، فعالیت‌هایی در هسته عصبی مغز به نام «اکومبنس» (Accumbens)، اتفاق می‌افتد که مرتبط با پردازش شناختی بیزاری از دست دادن و انگیزش در شرکت‌کنندگانی بود که این اثر در آنها ایجاد شده بود. مردم تمایلی به از دست دادن دارایی‌هایشان ندارند. علاوه بر بیزاری و نفرت از محرومیت و ازدست دادن، یک عنصر هویت شناختی نیز وجود دارد؛ اینکه مالکیت یک شیء، یک ارتباط شخصی ایجاد می‌کند و با توجه به این ارتباط، ارزش آن شیء، در نگاه فرد افزایش پیدا می‌کند.

دامر و ـــوقمیناتان، در تایید این توضیح، ضمیمه دیگری را در سال ۲۰۱۳ اضافه کردند. این محققان دریافتند افرادی که درگذشته، تحت یک تهدید اجتماعی قرار گرفته بودند، قیمت بالاتری نسبت به دیگران برای اموال خود ارائه می‌دهند.

اثر مالکیت از دیدگاه بازاریابی

۱- تحریک حس مالکیت از طریق استفاده از کالا یا یک شیء، منجر به تقویت به‌کارگیری آن می‌شود. اگرچه این زمان استفاده بسیار کوتاه به‌نظر می‌رسد، اما برای وقوع اثر مالکیت کافی است. سیاست مرجوعی بدون چون و چرای کالا، آزمایش و تست رایگان محصول و سمپلینگ، همگی نمونه‌های بسیار خوبی برای تحریک اثر مالکیت هستند. برای فروشگاه‌های لباس، اتاق‌های پرو منجر به این اثر مالکیتی می‌شوند. تحقیقات نشان داده‌است که مشتریان تمایل بیشتری به خرید لباس‌هایی دارند که آنها را پرو می‌کنند. این به آن دلیل است که امتحان کردن چیزی، حس مالکیت آن را در فرد تقویت می‌کند.

۲- برجسته کردن ارتباط با یک شیء یا یک کالا از طریق شخصی‌سازی آن، منجر به درگیر کردن مشتری در فرآیند توسعه محصول می‌شود. با مشارکت دادن مشتری در توسعه محصول، حس مالکیت فرد تحریک شده و به این ترتیب، آن را بخشی از دارایی خود می‌پندارد. شرکت نایکی با به‌کارگیری ایده NIKEid از این استراتژی در عمل بهره می‌برد. این خدمت به مشتریان این امکان را می‌دهد تا کفش دلخواه خود را با ۳۱ بخش قابل سفارشی‌سازی و ۸۲ نوع مواد و گزینه‌های مختلف، طراحی کنند. در سال ۲۰۰۹ این خدمت به‌تنهایی فروشی بالغ‌بر ۱۰۰ میلیون دلار سود برای شرکت نایکی به ارمغان آورد.

۳- همچنین این اثر می‌تواند باعث بروز خطا در کسب‌وکار نیز شود. اگر ما آگاه نباشیم که نمی‌توانیم ارزش‌گذاری درستی روی دارایی خود داشته باشیم، این ممکن است باعث از دست رفتن فرصت‌های زیادی شود که می‌توانستیم دارایی خود را کمی بیشتر از ارزش واقعی آن بفروشیم. مانند اشتباهاتی که افراد در بازارهای مالی مانند بورس انجام می‌دهند.

سخن پایانی

بنابراین براساس اثر مالکیت، ما در ابتدا کالایی را انتخاب کرده و سپس برای آن ارزش‌گذاری می‌کنیم. هرچه مدت تعلق این کالا به ما بیشتر باشد، ارزش آن کالا نیز برای ما بیشتر خواهد شد. قرار از این نوع تمایلات رفتاری طبیعی، تقریبا غیرممکن است اما آگاهی داشتن از این خطاهای شناختی می‌تواند به ما کمک کند ارزش‌های بیرونی و درونی خود را با یکدیگر همسو کرده و ناهماهنگی در سطح ناخودآگاه خود را تا جای ممکن کاهش دهیم.

دکتر سعید مقدسی
مشاور و مربی پروژه‌های کسب‌وکار

بضاعتی‌پور:

فاز دوم پارک هاشمی سبز می‌شود

رئیس سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری شهرداری کرج گفت: وجود معارضان و کمبود زمین از مهمترین موانع در مسیر ارتقا و توسعه فضای سبز منطق ۲ ،۵ و ۹ است.

به گزارش پیام آشنا، پیمان بضاعتی پور با اشاره به اینکه منطقه اخترآباد از حیث سرانه فضای سبز و زیر ساخت‌های محلی جزو مناطق کم برخوردار محسوب می شود، گفت: فاز اول پارک هاشمی در این محله با مساحت دو هکتار، سال گذشته به بهره برداری رسید.

وی ادامه داد: در پاسخ به مطالبات شهروندان و استقبال خوبی که از این پارک صورت گرفت، از طریق تملک زمین‌های مجاور، پیش بینی اجرای فاز دوم این پارک نیز عملیاتی شد.

رئیس سازمان سیما، منظر و فضای سبز شهری شهرداری کرج با ضرورت توجه به محلات با تمرکز جمعیتی بالا اشاره کرد و افزود: وجود معارضان و کمبود زمین از مهمترین موانع در مسیر ارتقا و توسعه فضای سبز مناطق ۵ ،۲ و ۹ است که سعی شده با تملک زمین و تبدیل آنها به لکه سبز، رضایت ساکنین این مناطق را فراهم کنیم.

بضاعتی پور به پیشرفت فیزیکی مطلوب پروژه احداث فاز دوم پارک هاشمی اشاره کرد و از آغاز اجرای عملیات کاشت گل و گیاه و توسعه فضای سبز آن خبر داد و گفت: رشد فضای سبز شهری در این محلات از مولفه‌های مهم نشاط و شادابی و عامل مهمی در کاهش انواع آلودگی های زیست محیطی و افزایش زیبایی است.

وی با بیان اینکه از مجموع ۲۰ پارک احداث شده در این دوره، ۱۴ پارک در مناطق کم برخوردار به بهره برداری رسیده اند، گفت: شناسایی فضاهای مستعد به ویژه در مناطق و محلاتی که با کمبود فضای سبز مواجه هستند اولویت اصلی و سیاست محوری این سازمان در پروژه‌های چند سال اخیر و آینده است.

احمدی نژاد:

بیش از ۲۷ هزار تخلف ساکن رانندگی در کرج ثبت شد

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری کرج گفت: از ابتدای سال جاری تا کنون بیش از ۲۷ هزار تخلف ساکن رانندگی از طریق خودروی مکانیزه سیار به ثبت رسیده است.

به گزارش پیام آشنا، محمدرضا احمدی نژاد با اشاره به فعالیت این سامانه جهت ثبت تخلفاتی نظیر پارک دوبل، پارک حاشیه‌ای و توقف مطلقا ممنوع در معابر پر تردد این کلانشهر، اظهار کرد: از ابتدای سال جاری تا کنون بیش از ۲۷ هزار تخلف از طریق این سامانه به ثبت رسیده است.

این مسئول مجموع آمار جرائم رانندگی ثبت شده توسط دوربین‌های پلاک خوان طی سال جاری را بیش از ۴۹۰ هزار فقره اعلام کرد و در ادامه افزود: این جرائم شامل عبور از چراغ قرمز، عبور ممنوع، دورزدن ممنوع، انحراف به چپ، توقف در گذرگاه عابر پیاده، گردش به راست و چپ در محل ممنوع، تردد غیر مجاز در ایام کرونا و فقدان معاینه فنی است.

احمدی نژاد، با اشاره به آمار کل جریمه‌های صادره برای خودروهای فاقد معاینه فنی گفت: در مجموع آمار یاد شده بیش از ۲۹۶ هزار برگ جریمه برای رانندگان متخلف در این زمینه صادر شده است.

وحیدی:

ایستگاه ۱۰۸ آتش‌نشانی کرج در منطقه پر تراکمی واقع است

رئیس سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهرداری کرج گفت: ایستگاه ۱۰۸ دریکی از مناطق پرتراکم شهر واقع شده است.

به گزارش پیام آشنا، عباس وحیدی در بازدید از ایستگاه ۱۰۸ کرج، گفت: این ایستگاه دریکی از مناطق پرتراکم شهر واقع شده است.

وی با تأکید بر اینکه ایستگاه ۱۰۸ در میدان توحید قرار دارد و ازجمله ایستگاه‌های مهم و حساس شهر کرج است، گفت: بسیاری از مراکز تجاری، درمانی، فرهنگی و غیره در این منطقه قرار گرفته‌اند.

وی اضافه کرد: اگرچه در این ایستگاه و سایر ایستگاه‌های آتش‌نشانی ازلحاظ نیروی انسانی و تجهیزات کمبودهایی وجود دارد، اما این نکته را نباید فراموش کنیم که شهرداری نسبت به سازمان آتش‌نشانی آنچه در توان داشته به کار بسته تا این کمبودها جبران شود.

به گفته رئیس سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهرداری کرج این سازمان با مشکلات مواجه است که با تمهیدات اندیشیده شده امید است شاهد رفع آن‌ها باشیم.

وحیدی با تأکید بر اینکه در حوزه حفظ، نگهداری و تجهیزات حوزه عمرانی موضوع فرسودگی ایستگاه‌های آتش‌نشانی مطرح است، گفت: با رعایت برخی نکات ایمنی از فرسودگی ایستگاه‌ها جلوگیری می‌کنیم.

وی از این ایستگاه به‌عنوان پیشانی شهر یادکرد و گفت: ایستگاه در حوزه عملیاتی چهار ایستگاه دیگر را پوشش می‌دهد.

رئیس سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهرداری کرج در ادامه با اشاره به اینکه این سازمان متشکل از چهار منطقه عملیاتی است، گفت: شهر کرج ۱۰ منطقه شهرداری دارد که چهار منطقه عملیاتی به‌صورت کامل با تمامی مناطق دهگانه و حتی بخشی از حومه شهر کرج هم‌پوشانی دارند و خط مقدم مقابله با حوادث غیرطبیعی از جمله آتش‌سوزی، گاز گرفتگی و غیره هستند.

وحیدی با تأکید بر اینکه ارائه خدمات ایمنی حرفه‌ای بر عهده سازمان آتش‌نشانی است، گفت: در این خصوص از هیچ تلاشی فروگذار نیستیم.

ایستگاه ۱۰۸ آتش‌نشانی در نقطه مرکزی شهر کرج و در میدان توحید واقع‌شده که از بالاترین میزان تراکم تصرفات پرخطر و تجاری و درمانی برخوردار است. این ایستگاه یکی از هفت ایستگاه عملیاتی در منطقه یک است.

الزام شهرداری تهران به حفاظت از میراث طبیعی «توچال» و «بی‌بی شهربانو»

در سیصد و یازدهمین جلسه علنی شورای اسلامی شهر تهران، ری و تجریش، کوه «بی بی شهربانو» به طرح الزام شهرداری تهران به حفاظت از میراث طبیعی در بخشی از اراضی حریم جنوبی رشته کوه توچال اضافه شد.

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، خلیل‌آبادی در تشریح طرح الزام شهرداری تهران به حفاظت از میراث طبیعی گفت: ما به دنبال حمایت و دفاع از منافع مردم هستیم، چراکه کارخانه سیمان رعایت مر قانون را نمی‌کند.

وی افزود: هیچ‌کجا در کنار خانه‌های مردم انفجار ایجاد و مازوت مصرف نمی‌کنند و حمل و نقل‌شان باعث آزار سکنه نمی‌شود، با این حال در شهری این امر به واسطه کارخانه سیمان صورت گرفته است.

این عضو شورای شهر با بیان اینکه اطراف کارخانه سیمان مناطق مسکونی است، گفت: متاسفانه کارخانه سیمان برداشت خود را توسعه داده و کوه در حال نابودی است.

خلیل‌آبادی با تأکید براینکه یکی از شرایط تصویب طرح‌های اینجنینی و حفاظت از میراث تاریخی و طبیعی، جلوگیری از تخریب است، اظهار کرد: کنار بقعه بی‌بی‌شهربانو حفاری‌های بزرگی صورت گرفته است و حفاظت از این بنا به عنوان یک بنای تاریخی، مذهبی و طبیعی ضروری است.

وی تصریح کرد: کوه بی‌بی شهربانو در حریم تهران است و همانگونه که برای حفظ سلامت مردم در زمان کرونا مغازه‌ها تعطیل می‌شود، برای حفاظت از جان مردم شهری فعالیت این کارخانه نیز باید متوقف شود.

این عضو شورای شهر تهران، ری و تجریش با بیان اینکه اغلب سکنه محدوده کارخانه سیمان دچار مشکلات ریوی شده‌اند، گفت: باید به این امور توجه ویژه‌ای کرد، همچنین این مکان محلی برای تردد توریست است و منافع عمومی مردم را از بین می‌برد که با تصویب این طرح جلوی تخریب گرفته می‌شود.

در ادامه با بررسی‌های صورت گرفته در راستای پیشنهاد حسن خلیل‌آبادی، عضو شورای اسلامی شهر تهران، ری و تجریش، مبنی بر اضافه شدن کوه بی بی شهربانو به این طرح، طرح مذکور با ۱۸ رای موافق تصویب شد.

بازار مسکن زیر تیغ تجزیه

پورش سوم به «راموشهرسازی» برای تفکیک آن به دو وزارتخانه شروع شده است؛ آن هم در شرایطی که پیشروی در این بیراهه، «اربده‌بید» برای وضعیت کنونی بازار مسکن محسوب می‌شود. یکبار خرداد ۹۶ و بار دیگر پاییز ۹۷ طرح «تجزیه وزارت راه و شهرسازی» در مواجهه با موضع‌گیری کارشناسان خنثی شد. این طرح زنجیره «توسعه مطلوب شهرها با حمل‌ونقل سریع و لرزان» را متلاشی و اهرم متولی مسکن برای «توزیع جمعیت به مناطق دارای ظرفیت» را از او سلب می‌کند. تصویب آن، حومه کلان‌شهرها را بی‌اعتبار خواهد کرد. طراحان «تجزیه» سه سویه داشت‌دارند.

به گزارش پیام آشنا به نقل از دنیای اقتصاد، در روزهای اخیر خبر تهیه طرحی توسط مجلس برای تفکیک وزارت راه و شهرسازی به دو وزارتخانه «مسکن و شهرسازی» و «حمل و نقل و لجستیک» در حالی منتشر شده که با توجه به عواقب اجرای احتمالی آن برای هر دو حوزه، یک «سوء قصد» به «راه» و «شهرسازی» است. به گزارش «دنیای اقتصاد»، ۳۱ خرداد سال ۹۰ بود که وزارتخانه‌های راه و ترابری و مسکن با یکدیگر ادغام شدند و وزارت «راه و شهرسازی» تشکیل شد. همان زمان نیز بحث‌هایی درباره اینکه ادغام صورت گرفته «هیاسی» است یا «هیاستی» مطرح شد. اما در نهایت محاصل آن تصمیم اعمال یک سیاست صحیح مبتنی بر الگوی جهانی در حوزه راه و شهرسازی بود که تاکنون دوام داشته و آن الگوی جهانی «شهرسازی ریل‌پایه (TOD)» است. الگویی که در آن توسعه شهرها مبتنی بر دسترسی مطلوب به حمل و نقل عمومی به ویژه حمل و نقل ریلی صورت می‌گیرد و به این صورت «کیفیت زندگی» و «کیفیت تردد» را در کنار یکدیگر و به صورت پیوسته هم در توسعه شهرهای موجود، هم شهرهای جدید و هم شکل‌گیری مجموعه‌های شهری مورد توجه قرار می‌دهد. این سیاست سال‌هاست در مجموعه‌های شهری شامل لندن و حومه، پاریس و حومه و نظایر آن در شهرهای پیشرفته مورد استفاده قرار می‌گیرد.

در ایران تا پیش از سال ۹۰ به دلیل اینکه حوزه راه و حمل و نقل در یک وزارتخانه مستقل اداره می‌شد، عملا سیاست‌های این بخش در خدمت شهرسازی نبود. اما در طول یک دهه گذشته به تدریج هماهنگی‌های سیاستی دو حوزه مسکن و راه شکل گرفت و اکنون با توجه به برنامه‌هایی که برای اتصال حومه به کلان‌شهرها صورت گرفته، استمرار این شیوه سیاستگذاری اهمیت زیادی دارد. با این حال مساله سوءقصد به راه و شهرسازی بار دیگر مطرح شده است. نمی‌توان از تدوین طرح تجزیه وزارت راه و شهرسازی به عنوان «قصد» یاد کرد، چراکه قصد زمانی معنا دارد که هدف درستی تعریف شده باشد و اقدامات در راستای آن مقصد درست صورت گیرد. بنابراین آنچه اکنون در آستانه وقوع است دست‌کم به دلیل هدف‌گذاری نادرست یک سوءقصد به شمار می‌آید به نظر می‌رسد این بار تهدیدی که اکنون حوزه سیاستگذاری کلان راه و شهرسازی را نشانه گرفته، از جنس «هیاسی» است و نه «هیاستی» و از این جهت حوزه ماموریتی راه و شهرسازی عملا زیر تیغ قرار گرفته است.

سوءقصد اول به راه و شهرسازی در خرداد ۹۶ صورت گرفت، زمانی که از سوی دولت لایحه‌ای برای تفکیک وزارت راه و شهرسازی ارائه شد. در آن مقطع زمانی کارشناسان خطر این بازگشت به عقب را به دولت گوشزد کردند و در نهایت مخالفت‌ها به نتیجه رسید و موضوع ملغی شد.

سوءقصد دوم نیز در پاییز سال ۹۷ با مطرح شدن دوباره این ایده صورت گرفت و اکنون سومین شاهد وقوع سومین سوءقصد با هدف تجزیه دو حوزه ماموریتی مسکن و حمل و نقل در دولت، این بار توسط مجلس هستیم به گزارش «دنیای اقتصاد»، طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی از دو منظر تهدیدی حتی به مراتب بزرگ‌تر از «حباب مسکن» برای تقاضای مصرفی مسکن و حتی مستاجران به شمار می‌آید.

در سال‌های اخیر گروه‌های زیادی از متقاضیان مسکن در تهران و هفت کلان‌شهر دیگر، به دلیل مواجه شدن با جهش بی‌سابقه قیمت مسکن و نیز بحران جمعیت ناگزیر به مهاجرت به شهرهای اطراف خود شدند.

از سوی دیگر دولت هم برنامه ساخت نیم‌میلیون خانه دولتی در قالب طرح «اقدام ملی مسکن» را از سال گذشته در حومه آغاز کرده است.

اکنون اگر تجزیه وزارت راه و شهرسازی رخ دهد، جریان توسعه ریلی به منظور اتصال حومه به مرکز و فراهم کردن دسترسی ساکنان حومه به حمل‌ونقل انبوه‌بر، ارزان و سریع شکل گرفته است، منقطع می‌شود.

در حال حاضر یک وزارتخانه دو اهرم سیاستی در حوزه‌های حمل‌ونقل و شهرسازی را به دست دارد و به همین خاطر، توانسته به درستی تشخیص دهد که برای تنظیم بازار مسکن در شهرها باید به سمت توسعه اتصالات ریلی حومه به مرکز بود. اما تفکیک این وزارتخانه سبب می‌شود دغدغه وزارت حمل‌ونقل چیزی به جز مسکن باشد و عواقب آن متوجه متقاضیان خرید و اجاره مسکن خواهد شد.

در واقع انقطاع جریان توسعه حمل‌ونقل به نفع سکونت‌پذیر کردن حومه می‌تواند منجر به هجوم به شهرهای بزرگ مادر شود و شهرهای جدید که سال‌ها به طول انجامید تا اعتباری برای سکونت کسب کنند، دوباره بی‌اعتبار خواهند شد. شهرهای جدید تا همین دو، سه سال اخیر عملا «خوابگاه» بودند و همین حالا نیز تقریبا نیمی از ظرفیت سکونت این شهرها در کشور همچنان خالی است. در حالی که تکمیل اتصالات حمل و نقلی می‌تواند رغبت به سکونت در این شهرها را افزایش دهد. تهدید دومی که تفکیک وزارت راه و شهرسازی برای متقاضیان مسکن به دنبال دارد مربوط به متلاشی شدن الگوی توسعه ریل‌پایه شهرهای جدید است.

در واقع دو عنصر «زندگی باکیفیت» و «حرکت با کیفیت» به عنوان عناصر اصلی زندگی مطلوب شهری با تفکیک سیاستگذاران دو حوزه راه و مسکن از اولویت سیاستگذاران خارج خواهد شد و سیاستگذاری بخشی مانع از تحقق این دو عنصر می‌شود. همین حالا تقاضای سکونت در حومه به واسطه چالشی کرونا نسبت به سال‌های گذشته افزایش محسوسی داشته و افرادی از همه طبقات درآمدی با هدف دور شدن از ازدحام مایل به سکونت در شهرهای حومه‌ای هستند. اما الگوی توسعه ریل‌پایه با تفکیک وزارت راه و شهرسازی عملا متلاشی خواهد شد. کمااینکه پیش از دهه اخیر، زمانی که دو وزارت راه و ترابری و مسکن منفک از یکدیگر بودند، به واسطه نبود دسترسی حمل‌ونقلی مطلوب، شهرهای جدید عملا هیچ جاذبه‌ای برای سکونت نداشتند.

اما سوال اینجاست که طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی به دنبال چیست؟ بااستناد به دو سوءقصد قبلی، سه بهانه مطرح است. بهانه اول این است که گفته می‌شود حجم کار وزارت راه و شهرسازی بالاست. این در حالی است که اساسا این وزارتخانه نباید مسئولیت اجرایی بر عهده بگیرد و باید صرفا در نقش سیاستگذار حاضر شود، کمااینکه کشورهای دیگری از قبیل ژاپن، کره جنوبی، هلند و دانمارک نیز واجد یک وزارتخانه برای هر دو حوزه ماموریتی حمل‌ونقل و شهرسازی هستند و این موضوع سبب نشده حجم کار آنها به شکل غیرمتعارف افزایش یابد.

البته کشورهای پیشرفته دیگری هستند که در ظاهر دو وزارتخانه مستقل برای این دو حوزه ماموریتی تعریف کرده‌اند؛ این در حالی است که در این کشورها دولت‌های محلی مقتدر اتصال دو حوزه ماموریتی به یکدیگر را بر عهده گرفته‌اند. بهانه دوم، جنس متفاوت تعاملات در این وزارتخانه است که با توجه به نهادینه شدن شهرسازی ریل‌پایه به عنوان الگوی شهرسازی مدرن، اتفاقا این دو حوزه فعالیت کاملا با یکدیگر مرتبط است و حمل‌ونقل باید در خدمت مسکن باشد. بهانه سوم نیز توزیع نامناسب بودجه است که در پاسخ باید یادآوری کرد بخش مسکن اصلا بودجه اجرایی ندارد و در بخش زیرساخت نیز در سال‌های اخیر تامین مالی از طریق فروش اوراق دولتی صورت می‌گیرد.

گردشگری

بیماری سیاستی بازار گردشگری

سال‌هاست از صنعت گردشگری به‌عنوان گزینه جایگزین نفت صحبت شده و مسئولان از قابلیت‌های بالای ایران در حوزه‌های مختلف توریسم، اعم از طبیعت‌گردی، گردشگری سلامت، گردشگری فرهنگی و... سخن می‌گویند. با این حال محسن حاجی‌سعید رئیس کانون راهنمایان گردشگری در گفت‌وگو با «دنیای‌اقتصاد» همچنان از بی‌توجهی به این حوزه گله‌مند است و آن را یکی از بزرگ‌ترین مصائب صنعت توریسم می‌داند. او همچنین در این گفت‌وگو درباره مولفه‌هایی که باید وزیر آتی گردشگری داشته باشد می‌گوید: در جلسه‌هایی که با تشکل‌های حوزه توریسم داشتیم مجموعه‌ای از شاخصه‌ها و ویژگی‌ها را مدنظر قرار دادیم. یکی از این مولفه‌ها انجام فعالیت‌های تخصصی در این حوزه است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از دنیای اقتصاد، او با اشاره به اینکه وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی وزارتخانه‌ای است که مسئولان آن باید توان مدیریتی بالایی داشته باشند، می‌افزاید: حجم کارهایی که باید در این وزارتخانه انجام شود به اندازه سه وزارتخانه است زیرا هر کدام از حوزه‌های تخصصی گردشگری، میراث فرهنگی و صنایع‌دستی آنقدر اهمیت دارند که بتوانند در حد یک وزارتخانه باشند.

این فعال حوزه توریسم معتقد است مسائل حوزه گردشگری باید در نهادهای حاکمیتی و دولت حل شود. او ادامه می‌دهد: وزیر جدید باید بتواند در هیات دولت، گردشگری را به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین محورهای توسعه کشور پررنگ کند و گره‌های کور این صنعت را بگشاید.

حاجی‌سعید از تحریم و بیکاری به‌عنوان چالش‌هایی که با آن مواجه هستیم نام برده و می‌گوید: گردشگری می‌تواند فرصت‌هایی را در اختیار ما بگذارد که با استفاده از آنها بر این مسائل غلبه کنیم. اما این موضوع زمانی محقق خواهد شد که برنامه‌ریزی درستی برای گردشگری داشته باشیم. این فعال حوزه گردشگری معتقد است توسعه توریسم با حرف و شعار اتفاق نمی‌افتد و تنها با برنامه محقق می‌شود. او می‌افزاید: ما باید با برنامه عمل کرده و بودجه‌ای را برای تبلیغات و معرفی تصویر واقعی ایران کنار بگذاریم. متاسفانه این تصور وجود دارد که ما در مرکز توجه هستیم و همه ما را می‌بینند اما این برداشتی نادرست است. از این رو باید با اختصاص بودجه‌های ویژه بتوانیم ایران‌هراسی را از طریق صنعت گردشگری برطرف کنیم.

حاجی‌سعید با اشاره به اینکه در مدیریت گردشگری ما بارها با شیوه‌های خلاقانه مواجه بوده‌ایم می‌گوید: اگر وزیر جدید هم بخواهد با چنین شیوه‌هایی بحث گردشگری را پیش ببرد محکوم به شکست خواهد بود. روش‌های خلاقانه جای خود را دارند اما ما نباید شیوه‌های عادی را کنار بگذاریم.

او از شارژدگی به‌عنوان یکی از موانع اصلی گردشگری نام برده و اضافه می‌کند: وزیر آتی گردشگری لازم است اطلاعات لازم را در این حوزه داشته باشد زیرا در صورت انتخاب نادرست بیش از هر کسی هزینه‌های آن را دولت می‌پردازد.

حاجی‌سعید می‌گوید: مسئولان گردشگری باید از افرادی انتخاب شوند که اهالی صنعت توریسم و را بشناسند و از هر نهاد یا ارگان دیگری براساس شعارهایی که مطرح کرده است انتخاب نشود. زیرا تا افرادی که تخصص یا آشنایی با این حوزه ندارند با الفبای این حوزه آشنا شوند ما دو، سه سال را از دست داده‌ایم و گردشگری دیگر طاقت چنین هزینه‌ای را ندارد.

او می‌افزاید: صنعت توریسم به واسطه بحران‌های مختلف از سال ۹۸ تاکنون درگیر زنده مانده است، بنابراین ما نمی‌توانیم آزمون و خطای دوباره داشته باشیم. وزیر جدید باید شخصیتی باشد که بداند گردشگری مبتلا به چه مصائبی است و برای آن درمانی داشته باشد. توجه داشته باشیم که توریسم مبتلا به یک سرطان وخیم نیست بلکه به بیماری بی‌توجهی مبتلاست. ما بارها در جلسات با مسئولان درباره چالش‌های گردشگری و راهکارهای آن صحبت کرده‌ایم و نیازمند گوش شنوایی هستیم که به این مسائل رسیدگی کند.

حاجی‌سعید از عدم اعتماد به بخش‌خصوصی در صنعت توریسم به‌عنوان یکی از مشکلات این حوزه یاد کرده و می‌گوید: دولت در وزارت گردشگری علاقه عجیبی به امور اجرایی دارد، این درحالی است که اگر دولت بخواهد وقت خود را صرف امور اجرایی کند از برنامه‌ریزی دور می‌ماند. پیشنهاد ما این بوده که بخش‌خصوصی امور اجرایی را انجام دهد و دولت در بخش سیاستگذاری و برنامه‌ریزی متمرکز شود زیرا چنین تقسیم کاری توان این حوزه را چندین برابر کرده و به وزارتخانه این فرصت را می‌دهد که برنامه‌ریزی درست برای رفع موانع داشته باشد.

متقاعد کردن لایه‌های بالایی تصمیم‌گیری درباره مشکلات حوزه گردشگری از دیگر خواسته‌های جامعه گردشگری به گفته حاجی‌سعید است که با بیان آن، می‌افزاید: متاسفانه برخی نهادها نگاه بسته‌ای به گردشگری دارند و حتی آن را به‌عنوان یک آسیب فرهنگی می‌بینند. از این رو باید شخصی با جایگاه ویژه در راس وزارتخانه قرار گیرد تا بتواند درهای بسته‌ای را که برای توسعه گردشگری وجود دارد باز کند.