



پروژه انتقال آب از طالقان به تهران با تلاقی به بحران کم آبی شتاب گرفته است

پروژه ۷۰۰۰ میلیاردی رفع عطش تهران

گفت‌وگو

حدیث حدادی

گروه اقتصادی

در میانه بحران کم‌آبی فراینده در ایران، پروژه انتقال آب از سد طالقان به تهران، پس از سال‌ها تأخیر و چالش، با سرعتی چشمگیر در دولت چهاردهم در حال پیشرفت است. این طرح که هدف آن تأمین بخشی از آب شرب و صنعتی پایتخت و تعدیل فشار بر منابع فرسوده شرق تهران و سد کرج است، اکنون به نقطه عطفی در مدیریت منابع آبی کلانشهر تهران و استان البرز تبدیل شده است.

چالش کم‌آبی و نقش حیاتی طالقان

ایران و بویژه مناطق مرکزی و پایتخت، سال‌هاست با پامدهای تغییر اقلیم و کاهش نزولات جوی دست‌وپنجه نرم می‌کند. سد امیرکبیر (کرج)، یکی از منابع اصلی تأمین آب تهران، سال‌هاست با کاهش ذخیره مواجه است. در مقابل، سد طالقان با ظرفیت قابل توجه ۴۲۰ میلیون مترمکعب، به عنوان بزرگترین منبع ذخیره آب‌های سطحی غرب استان البرز و تهران، علیرغم خشکسالی‌های اخیر، همواره وضعیت آبی به‌نسبت مطلوبی داشته و مازاد قابل توجهی را در خود نگه داشته است. این ظرفیت بلااستفاده، کلید حل بخشی از معضل آب تهران شناخته می‌شود.

یک اختلاف قدیمی

طرح انتقال آب طالقان به تهران اصالتاً جدید نیست. پیش از این، یک خط لوله ۱۸۰۰ مبی متری به طول ۶۰ کیلومتر از آبگیر زیاران (نزدیک سد طالقان) به آبگیر بیلقان کشیده شده بود. طبق برنامه اولیه، قرار بود ۵ مترمکعب در ثانیه از این مسیر به تهران اختصاص یابد. حبیب‌الله اصغری، مجری فعلی طرح، به روزنامه ایران توضیح می‌دهد: «اما در میانه راه، استان البرز به دلیل نیازهای خود، خواهان سهمی از این آب شد. در نهایت تنها ۲.۵ مترمکعب در ثانیه به تهران رسید و نیم دیگر به البرز اختصاص

یافت. «این محدودیت باعث شد تهران نتواند به‌طور کامل از ظرفیت بالقوه سد طالقان بهره‌برداری کند. به همین دلیل همیشه این سد یک آب مازاد در خود داشته و با وجود خشکسالی که در ۵ سال اخیر با آن مواجه بوده‌ایم سد طالقان آب قابل توجهی در خود داشته است.

طرح جدید: افزایش ظرفیت انتقال

ایده اصلی طرح فعلی که در بهمن ۱۴۰۱ کلید خورد، افزایش ظرفیت برداشت آب از سد طالقان و انتقال آن به تهران از طریق همان مسیر قبلی (زیاران به بیلقان) است. مشخصات فنی این طرح انتقالی چشمگیر است. اصغری گفت: «از آن زمان کارهای مطالعاتی و طراحی آغاز و مشخص شد که باید از چه مسیری و به چه صورت آب را منتقل کنیم. در پایان ۱۴۰۱ دو نقطه در این پروژه وجود داشت که در فاصله ۶۲ کیلومتری از یکدیگر قرار گرفته و باید آنها را به هم متصل می‌کردیم. در یک زمان یک‌ماهه طراحی‌ها صورت گرفت و پیمانکار آن نیز انتخاب شد. این امر به آن معنا است که عملاً در فروردین سال ۱۴۰۲ فعالیت اجرایی آغاز شد و در این سال پیشرفت پروژه خیلی خوب بود به طوری که برنامه‌ریزی‌های وزارت نیرو به گونه‌ای بود که تا پایان سال به اتمام برسد. اما به علت مشکلاتی که در منابع تخصیصی ایجاد شده بود پروژه در سال ۱۴۰۲ متوقف شد. زیرا برآوردها به گونه‌ای بود که اعتبار مورد نیاز ۴۰۰۰ میلیارد تومان در نظر گرفته شده بود اما در پایان سال ۱۴۰۲ تنها حدود ۲۰۰ میلیارد تومان به این پروژه تخصیص دادند.»

از توقف تا شتاب دوباره:

نقش دولت چهاردهم

پس از مطالعات و طراحی سریع در اواخر ۱۴۰۱، اجرای پروژه در فروردین ۱۴۰۲ آغاز شد و پیشرفت اولیه خوب بود. اما این روند دوام نیاورد و عدم تأمین مالی کار را عملاً متوقف کرد. نقطه عطف با ورود دولت چهاردهم رقم خورد. «اصغری می‌گوید: «پس از بازدید وزیر نیرو در ۱۳ اسفند ۱۴۰۳ و مشاهده پیشرفت تنها ۴۰ درصدی پروژه در طول دو سال گذشته، دستورات لازم برای تسریع

«ایران» از آخرین وضعیت فروش بلیت و تمهیدات حمل و نقلی سفر به عتبات گزارش می‌دهد

فروش بلیت هوایی اربعین با قیمت مصوب

۷۰ درصد بلیت قطارها تا به امروز فروخته شده

وزارتان می‌توانند بلیت هواپیما را نیز از ۱۷ تا ۲۶ مردادماه بخرند

گزارش

سهلایادگاری

گروه اقتصادی

دبیر کمیته اعزام ستاد اربعین اعلام کرد کمتر از یک هفته پس از آغاز نام‌نویسی در سامانه سماح (سامانه سازمان حج و زیارت با هدف دریافت روایت‌د عراق جهت زائران مراسم اربعین) تعداد متقاضیان اربعین تا روز گذشته به ۴۰۷ هزار نفر رسید. پیش‌بینی این است که امسال حدود ۴۰۵ میلیون زائر اربعین به عتبات سفر کنند. سفر حدود ۸۵ درصد زوار اربعین از ۶ مرز زمینی است و سفرهای هوایی و ریلی نیز در ایام اربعین به مقصد عراق با مرزهای کشور انجام می‌گیرد. بازه ۱۰ روزه ۱۷ تا ۲۶ مرداد اوج تقاضای رفت و برگشت اربعین است. به همین دلیل برای این مدت، بیشترین تقاضای بلیت وجود دارد. با اینکه پیش‌بینی شده حدود ۷۲۰ هزار نفر امسال به‌صورت هوایی به عتبات سفر کنند، در بازه زمانی ۱۰ روزه، تقاضای پرواز به اوج خود می‌رسد، این در حالی است که هنوز فروش بلیت پروازهای اربعین شروع نشده و فقط هواپیمایی جمهوری اسلامی (هما) از ۲۵ تیرماه بلیت فروشی با قیمت مصوب برای ۱۷ تا ۲۶ مرداد به‌صورت محدود شروع کرده است.

بلیت فروشی ادامه دارد

زهرآبختاری، سخنگوی هواپیمایی جمهوری اسلامی در خصوص محدودیت در خرید بلیت پروازهای اربعین با وجود شروع پیش‌فروش، به ایران گفت: «بلیت پروازهای اربعین هواپیمایی جمهوری اسلامی به نرخ مصوب از ۲۵ تیرماه شروع شده است و بلیت



در چهار ماه

اخیر (اسفند

۱۴۰۳ تا

تیر ۱۴۰۴)،

حدود ۲۵ تا

۲۹ کیلومتر

لوله‌گذاری

انجام شده

و پیشرفت

فیزیکی پروژه

از ۴۰ درصد

به حدود ۶۵

درصد رسیده

است. «این

یعنی حدود

۲۵ درصد

از کل پروژه

تنها در ۴

ماه گذشته

اجرای شده

است

کار صادر شد. «نتیجه این دستورات، قابل توجه بوده است: «در چهار ماه اخیر (اسفند ۱۴۰۳ تا تیر ۱۴۰۴)، حدود ۲۵ تا ۲۹ کیلومتر لوله‌گذاری انجام شده و پیشرفت فیزیکی پروژه از ۴۰ درصد به حدود ۶۵ درصد رسیده است. «این یعنی حدود ۲۵ درصد از کل پروژه تنها در ۴ ماه گذشته اجرایی شده است.

تأمین مالی و چالش‌های اجرایی

تأمین اعتبار لازم برای این شتاب، کلیدی بوده است. اصغری اعلام کرد: «در این چهار ماه، ۲۹۰۰ میلیارد تومان اعتبار تخصیص یافته که عمدتاً از طریق سازمان برنامه و بودجه، وزارت نیرو، شهرداری تهران، منابع عمومی و ردیف‌های بحران و تنش آبی تأمین شده است. «برآورد نهایی اعتبار مورد نیاز برای تکمیل پروژه ۷ هزار میلیارد تومان است که حدود ۵ هزار میلیارد تومان آن تاکنون جذب شده است.

با وجود سرعت بالا، چالش‌های اجرایی نیز وجود دارد. محدودیت ساعت کاری مهم‌ترین آنهاست: «مسیر لوله‌گذاری از میان پادگان‌ها، شهرک‌های صنعتی، مناطق مسکونی و بکر مانند کردان، کوهسار و حتی حاشیه شهر کرج عبور می‌کند. این اماکن،

نشانی ebooking.iranair.com برای خرید بلیت اقدام کنند. در این مدت فروش حضوری در دفاتر فروش «هما» انجام نمی‌شود.»

ناراضیاتی و بی‌نظمی، نرخ بلیت پروازهای اربعین به‌صورت رسمی اعلام شده است. بر اساس این گزارش، بهای کل بلیت یک‌طرفه از خراسان‌های شمالی، رضوی یزد، هرمزگان، فارس، مازندران و گلستان به بغداد یا نجف اشرف ۷.۵ میلیون تومان و به صورت رفت و برگشت (دوطرفه) ۱۵ میلیون تومان تعیین شد. همچنین نرخ بلیت یک‌طرفه از تهران و سایر استان‌های کشور به بغداد یا نجف اشرف و بالعکس حداکثر ۶.۵ میلیون تومان به صورت رفت و برگشت (دوطرفه) ۱۳ میلیون تومان تعیین شده است.

احتمال کاهش تعداد پروازها

با اینکه بلیت فروشی پروازهای اربعین توسط هواپیمایی جمهوری اسلامی شروع شده است اما سایر شرکت‌های هوایی فعلاً فروش بلیت را شروع نکرده‌اند. «زمان‌های بازگشتی سامانی، دبیرانجمن شرکت‌های هوایی در این خصوص به ایران، گفت: «شرکت‌های خصوصی در انتظار آغاز مجوزهای فرودگاهی هستند و در پروازگاه‌های و سایر استان‌ها و پروازهای اربعین در شرکت‌های هوایی شروع می‌شود. در سایر تاریخ‌ها (به غیر از ۱۷ تا ۲۶ مرداد)، نرخ دستوری برای شرکت‌های هواپیمایی وجود ندارد و شرکت‌ها مجاز به نرخ‌گذاری هستند. البته اختلاف قیمتی چندانی برای پرواز به عتبات در تاریخ غیر از زمان ۱۰ روزه وجود ندارد.»

بر اساس این گزارش، عملیات پروازهای اربعین از ۱۷ تا ۲۶ مردادماه در ۳۲ فرودگاه کشور آغاز می‌شود و تمام امکانات و به گفته مسئولان فرودگاهی، ظرفیت‌های پذیرش و اعزام مسافران در این ۳۲ فرودگاه برای انجام عملیات اربعین حسینی آماده شده است. دبیرانجمن شرکت‌های هوایی با اشاره به ظرفیت پروازهای اربعین گفت: «سال گذشته ۲۲ ایرلاین پروازهای اربعین را انجام دادند که امسال نیز پیش‌بینی ما فعالیت همین تعداد شرکت است. اما با توجه به ممنوعیت پرواز هواپیمای ام دی (MD) توسط عراق، پیش‌بینی ما این است امسال نسبت به سال پیش تعداد پروازها با ظرفیت

امکان فعالیت ۲۴ ساعته را نمی‌دهند و ما مجبوریم با محدودیت زمانی کار کنیم. «با این حال، در خرداد ۱۴۰۴ رکورد ۱۱ کیلومتر لوله‌گذاری در یک ماه ثبت شد که نشان‌دهنده تلاش برای جبران زمان از دست رفته است.

فشار زمان:

هدف بهره‌برداری در تابستان

با توجه به تشدید تنش‌های آبی در کشور، فشار زمانی روی این پروژه بسیار بالاست. وزارت نیرو برنامه‌ریزی کرده است که این طرح حتماً در تابستان ۱۴۰۴ (همین امسال) به مرحله بهره‌برداری برسد. دستیابی به این هدف، نیازمند تداوم تأمین اعتبار و رفع موانع اجرایی در ماه‌های پیش‌رواست.

طالقان، فراتر از تهران

هرچند تمرکز این گزارش بر انتقال آب به تهران است، اما سد طالقان نقش گسترده‌تری دارد: از جمله ویژگی‌های سد طالقان عبارتند از: تأمین بخشی از آب شرب استان‌های تهران، البرز و قزوین، تأمین نیاز آبی اراضی کشاورزی استان قزوین، تأمین بخشی از نیاز آبی صنایع استان البرز، تأمین قنایه کشاورزی و زیست‌محیطی پایین‌دست

اقتصادی



عمر - انسا

اطلاعات کلیدی طرح انتقال آب از سد طالقان	
ویژگی	مشخصات
هدف اصلی	تأمین آب شرب و صنعتی تهران
منبع آب	سد طالقان (مخزن زیاران)
مقصد	آبگیر بیلقان (اتصال به شبکه تهران)
طول خط لوله جدید	۶۲ کیلومتر
قطر لوله	۲۰۰۰ میلی‌متر (۲ متر)
ظرفیت انتقال	۵ مترمکعب در ثانیه
حجم آب انتقالی سالانه	۱۵۰ میلیون مترمکعب
پیشرفت فیزیکی (تیر ۱۴۰۴)	حدود ۵ درصد
اعتبار مورد نیاز کل	۷ هزار میلیارد تومان
اعتبار تخصیص یافته (تا تیر ۱۴۰۴)	حدود ۵ هزار میلیارد تومان
هدف بهره‌برداری	تابستان ۱۴۰۴

سد و تغذیه مصنوعی آب‌های زیرزمینی پایین‌دست. طرح انتقال آب طالقان به تهران، صرفاً یک پروژه عمرانی نیست: پاسخی فوری به یک بحران ملی است. موفقیت این طرح می‌تواند فشار بر سدهای فرسوده شرق تهران و سد کرج را کاهش دهد، بخشی از کمبود آب شرب پایتخت در کوتاه‌مدت و میان‌مدت را جبران کند، از ظرفیت بلااستفاده سد طالقان به نحو مؤثرتری استفاده کند و در صورت تحقق زمان‌بندی نمونه‌ای از اجرای پروژه‌های زیرساختی حیاتی با سرعت عمل بالا باشد.

با این حال، پایدارترین راه‌حل برای بحران آب تهران و ایران، مدیریت تقاضا، اصلاح الگوی مصرف، بازچرخانی آب، مقابله با فرسودگی شبکه و توسعه کشاورزی پایدار است. پروژه طالقان یک راه‌حل موقت و ضروری در کنار این اقدامات بنیادین محسوب می‌شود. سرنوشت این طرح در ماه‌های آینده، نه‌تنها بر تشنگی یا رفقه عطش پایتخت، بلکه بر توانایی کشور در مدیریت بحران‌های پیچیده زیرساختی نیز تأثیر خواهد گذاشت. نگاه‌ها به طالقان و مسیر ۶۲ کیلومتری لوله‌هایش، برای نوشتیدن جرمه‌ای امید در تابستانی سخت، دوخته شده است.



عمر - انسا

سفر حدود ۸۵ درصد زوار اربعین از ۶ مرز زمینی است و سفرهای هوایی و ریلی نیز در ایام اربعین به مقصد عراق با مرزهای کشور انجام می‌گیرد. بازه ۱۰ روزه ۱۷ تا ۲۶ مرداد اوج تقاضای رفت و برگشت اربعین است. به همین دلیل برای این مدت، بیشترین تقاضای بلیت وجود دارد که با نرخ مصوب فروخته می‌شود.

بشر

پروازها کمتر شود. مسئولان هوایی عراق اخیراً اعلام کرده بودند که پرواز هواپیماهای ام دی به دلایل ایمنی و امنیتی به عراق ممنوع شده است. البته شرکت‌های هوایی تلاش می‌کنند تمام ظرفیت خود را در زمان اوج تقاضا در اختیار زائران اربعین قرار دهند.

فروش بلیت اتوبوس حداکثر به ۱۰ نفر برای یک تقاضا

در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای، از سوی متولیان بخش حمل‌ونقل تأکید ویژه‌ای بر افزایش ظرفیت ناوگان جاده‌ای شده است. با توجه به اینکه ۸۵ درصد زائران از طریق حمل‌ونقل زمینی سفر می‌کنند، ناوگان اتوبوسی نیازمند تأمین بیش از ۱۱ هزار دستگاه خواهد بود. تأکید بر استفاده از توان شرکت‌های خصوصی و تقویت مشارکت بخش خصوصی به‌جای اتکا به منابع عمومی برای پاسخ به تقاضای اربعین در نظر گرفته شده است. فروش بلیت اتوبوس اربعین از ۲۵ تیرماه شروع شده است. بنابر تصمیم مسئولان این بخش، برای پاسخ به نیاز، هر فرد می‌تواند تا ۱۰ بلیت خریداری کند و فروش بلیت بیشتر از این تعداد به یک نفر ممنوع است. نرخ بلیت اتوبوس‌های ۲۲ تا ۲۵ نفره از مبدأ تهران به مقاصد مهران، شلمچه، چذابه، خسروی، باشماقی و ترمچین در ایام اربعین، به ترتیب یک میلیون و ۴۶۲ هزار تومان، یک میلیون و ۳۷۷ هزار تومان، یک میلیون و ۷۰۰ هزار تومان، یک میلیون و ۳۱۶ هزار تومان، یک میلیون و ۲۲۵ هزار تومان و یک میلیون

یادداشت

سیدطه حسین مدنی

رئیس اندیشکده حکمرانی هوشمند

مطالعات تطبیقی و چالش‌های امروز ایران

ایران امروز با مشکلات متعددی در بخش‌های اقتصادی بویژه در بخش مسکن و انرژی و ناترازی شدید در این زمینه مواجه است. اگرچه این مشکلات مختص کشور ما نیست و در بسیاری از کشورهای دیگر وجود داشته و دارد؛ اما نکته مهم اینجاست که برخی کشورها با بهره‌گیری از تجربه‌های دیگران، مشکلات خود را در این بخش‌ها حل کرده‌اند. الگویی که ما نیز شدیداً به آن نیازمندیم و باید آن را در مطالعات تطبیقی جست‌وجو کنیم.

کاهش نرخ بیکاری کره جنوبی با استفاده از تجربیات آلمان در راه‌اندازی مراکز آموزش فنی و حرفه‌ای، الهام‌گیری بریتانیا از دانمارک برای بهبود خدمات عمومی، الگوپردازی آلمان از تجربیات نروژ برای ذخیره انرژی، استفاده کانادا از تجربیات سوئیس در مبارزه با مواد مخدر، بهبود مدیریت سالمندی ژاپن با استفاده از تجربیات سوئد و بهره‌گیری شیلی از تجربیات فنلاند برای اصلاح نظام بازنشستگی، از نمونه‌های جهانی مطالعات تطبیقی و استفاده کشورها از تجارب یکدیگر است.

مطالعات تطبیقی چطور کار می‌کند؟

پس از این مقدمه به ترسیم فضای حاکم بر مطالعات تطبیقی و نوع کارکرد آن می‌پردازیم. این مقوله در ادبیات حکمرانی، عناصری چون مطالعه، آینده‌پژوهی و تطبیق با شرایط داخلی را در کنار هم قرار می‌دهد تا برای حل یک مسأله مشابه با کشوری دیگر به یک سناریوی مرجح و اجرایی برسد.

به بیان دقیق‌تر در مطالعات تطبیقی ابتدا با مطالعات دقیق حول چالش مورد نظر، راهکارهای کشورهای خارجی برای آن چالش احصا می‌شود. سپس در مرحله تطبیق، براساس رویکردی که آن را STEEP می‌نامند، تقارنت‌های اجتماعی، فناوری، اقتصادی، محیط زیست، سیاسی و ارزش‌های کشورهای مورد بررسی هم در نظر گرفته می‌شود تا راهکارهای مغایر با شرایط داخلی حذف و نزدیک‌ترین راهکار انتخاب شود. در این میان، آینده‌پژوهی برای کاهش ریسک عملیاتی در گذر زمان هم اهمیت بسیار بالایی دارد و براساس آن در نهایت یک سناریوی مرجع تدوین می‌شود.

اهمیت تنوع بخشی به تولید برق

ناترازی انرژی یکی از موضوعات بسیار مهم این روزهای کشور است که دولت در کنار تمام تلاش‌های خود در رفع آن، باید به مطالعات تطبیقی در این بخش هم نگاه ویژه‌ای داشته باشد. از آنجایی که ایران تصمیم گرفته با سرمایه‌گذاری ۱۵ میلیارد دلاری در برق تجدیدپذیر، شکل ناترازی حدوداً ۲۴ هزار مگاواتی را حل کند، بی‌توجهی به مطالعات تطبیقی در این حوزه و عدم بهره‌گیری از تجربیات دیگر کشورها ممکن است به هدررفت میلیاردها دلار سرمایه و از دست رفتن زمان طلایی برای جبران ناترازی منجر شود.

تجربه اروپا به خصوص کشور اسپانیا، از جمله تجربیات ارزشمندی است که در این حوزه باید به آن توجه کرد. این کشور چند سال پیش به‌طور ناگهانی تصمیم به تمرکز زیاد بر برق خورشیدی گرفت. این تمرکز در آن زمان بدون لحاظ کردن ساختار درست توسعه نیروگاه‌ها، زیرساخت‌های انتقال، ادغام برق تولیدی نیروگاه‌ها در شبکه سراسری و از همه مهم‌تر در نظر نگرفتن ذخیره‌سازها صورت گرفت و اخیراً عمیق تر شدن چالش‌های آن، به آتش سوزی‌های متعدد و قطع برق منجر شد. مطالعه تطبیقی این تجربیات در کنار تجربه آلمان در توسعه برق خورشیدی و دانش ذخیره‌سازها برای ما ضرورت بسیار زیادی دارد. جدا از چالش‌های توسعه برق تجدیدپذیر، ما باید در اصل موضوع جبران ناترازی با تکیه زیاد به برق خورشیدی هم دقت نظر لازم را داشته باشیم. به‌طور کلی، توسعه نامتوازن یک روش خاص تولید برق وعدم تنوع بخشی به منابع تولید، یک چالش اساسی است. مشکلات فرانسه در وابستگی به برق هسته‌ای مبتنی بر اورانیوم وارداتی از آفریقا بعد از کودتا در یکی از کشورهای مبدأ یا چالش‌های وابستگی بخش برق آلمان به گاز وارداتی از روسیه بعد از جنگ اوکراین از نمونه‌های این توسعه نامتوازن و مشکلات ناشی از آن است که برای ما درس‌های آموزنده‌ای دارد.

در این خصوص، توجه به تجربه کشورهایی چون چین و آمریکا در تنوع بخشی به منابع تولید برق و تکیه نکردن بر یک بخش خاص، افزایش ساخت مسکن اجتماعی، برنامه‌ریزی برای نوسازی شهری و شاید باورش سخت باشد اما آمریکا همچنان ۲۰ درصد برق خود را با زغال سنگ تأمین می‌کند. این سوخت در چین هم جایگاه ویژه‌ای دارد.

مطالعات تطبیقی و مشکل مسکن

ما در بخش مسکن هم با ناترازی حدوداً هفت میلیون واحدی مواجه هستیم که در صورت ادامه روند موجود، این ناترازی ممکن است به ۱۲ میلیون واحد برسد. همان‌طور که گفته شد مشکل مسکن فقط خاص کشور ما نیست و کشورهای دیگر هم با آن درگیر بوده و هستند و برای حل آن راهکار ارائه کرده‌اند. از جمله این تجربیات جهانی، می‌توان به‌طور کوتاه به اقدامات فرانسه برای کاهش قیمت، نوسازی و جلوگیری از هدررفت انرژی در خانه‌ها با افزایش ساخت مسکن اجتماعی، برنامه‌ریزی برای نوسازی شهری و ارائه مشوق برای بازسازی بخش‌های مربوط به انرژی در ساختمان‌های فرسوده اشاره کرد. کشور سوئد هم برای کمک به مستأجران، سیاست ساخت مسکن اجاره‌ای را در پیش گرفته است. دانمارک هم برای مقابله با چالش افزایش قیمت اجاره و کمبود مسکن، تلاش کرده با افزایش تعداد مسکن‌های اجتماعی و کاهش هزینه‌های ساخت‌وساز، این مشکل را کاهش دهد. کشورهای اروپایی در بخش مسکن، به جذب سرمایه‌های خرد با ایجاد پلتفرم‌های جمع‌سپاری مالی یا تأمین مالی جمعی (Crowd-funding) توجه ویژه‌ای داشته‌اند. «Habitat Participative» و «FundedByMe» از جمله این پلتفرم‌های فعال در اتحادیه اروپا هستند. مطالعات تطبیقی براساس رویکرد STEEP در حوزه مسکن می‌تواند راهکارهای مهمی برای حل چالش تأمین مالی و ایجاد تعادل میان عرضه و تقاضا ارائه کند.

ضرورت راه‌اندازی مرکز مطالعات تطبیقی

اگرچه ممکن است طی این سال‌ها برخی نهادهای به‌فراخور موضوع و چالش‌های خود، در زمینه مطالعات تطبیقی اقداماتی پراکنده انجام داده باشند ولی کشور ما با توجه به عمق چالش‌های اقتصادی، به توسعه سیستمی و پیوسته مطالعات تطبیقی نیاز دارد. بر مبنای همین نیاز، پیشنهاد می‌شود یک مرکز مجزا ذیل نهاد ریاست جمهوری با مشارکت وزارت امور خارجه در چهارچوب نهاد ریاست جمهوری راه‌اندازی شود. وزارت امور خارجه با برخورداری از نمایندگی در اکثر کشورهای جهان، می‌تواند نقش بسیار مهمی در این مرکز مطالعاتی ایفا کند.