دریچه

هشدار به دارندگان کارت‌های ملی بدون اعتبار

● **شرق:** سخنگوی سازمان ثبت احوال گفت: افرادی که کارت ملی قدیمی‌شان تا پایان سال ۹۶ اعتبار دارد و نسبت به ثبت‌نام کارت ملی هوشمند خود اقدام کرده و کارت خود را دریافت نکرده‌اند، در هفته جاری مهلت دارند اقدام کنند و پس از این کارت ملی قدیمی آنها باطل می‌شود.

سیف‌الله ابوترابی در نشست خبری گفت: تا به امروز ۴۷میلیون‌و ۲۰۰ هزار نفر برای دریافت کارت ملی هوشمند اقدام به ثبت‌نام و تکمیل آن کرده‌اند تاکنون ۴۴میلیون‌و ۵۰۰ هزار کارت صادر شده و در واقع ۴۴ میلیون کارت به استان‌های مختلف ارسال شده است.

او ادامه داد: در آخرین مصوبه، کسانی که کارت ملی قدیمی آنها قبل از سال ۹۶ بوده و نسبت به اخذ دریافت کارت ملی هوشمند اقدام کرده‌اند، اما هنوز کارت خود را از دفاتر اداره پست دریافت نکرده‌اند، از هفته آینده کارت ملی قدیمی آنها باطل شده و در واقع سریال کارت ملی قدیمی آنها باطل می‌شود و به‌همین‌دلیل از همه این افراد درخواست می‌شود در هفته جاری نسبت به اخذ کارت ملی هوشمند خود اقدام کنند.ابوترابی با تأکید بر اینکه تمام هم‌وطنان تا پایان سال ۹۷، مهلت دارند نسبت به اخذ کارت ملی هوشمند خود اقدام کنند گفت: براساس مصوبه هیئت وزیران این زمان به‌هیچ‌عنوان تمدید نمی‌شود و درخواست می‌شود نسبت به اخذ کارت ملی هوشمند خود اقدام کنند.او گفت: براساس آخرین آمار حدود ۱۲ تا ۱۵ میلیون نفر هنوز اقدامی برای فرایند ثبت‌نام کارت ملی هوشمند خود نکرده‌اند که از این افراد تقاضا می‌شود در سه ماه باقی‌مانده به پایان سال ۹۷ نسبت به این موضوع اقدام کنند. سخنگوی سازمان ثبت احوال کشور در ادامه نشست خبری خود با اشاره به فراوانی نام‌های دختران و پسران در صد سال گذشته گفت: در بحث فراوانی نام در بین دختران می‌توان به آمارهای درخور توجهی اشاره کرد، به طوری‌که در صد سال گذشته برای چهارمیلیون‌و ۲۹۲هزارو ۳۲۱ نوزاد دختر نام فاطمه، دومیلیون‌و ۸۷۵هزارو ۴۹۷ نام زهرا، یک‌میلیون‌و ۷۷۵هزارو ۶۴۴ نفر نام مریم، یک‌میلیون‌و ۲۴۸هزارو ۵۷۴ نفر نام معصومه و ۹۶۳هزارو ۴۷۰ نفر نام زینب انتخاب شده است.ابوترابی افزود: درباره نام پسران نیز باید به این آمار اشاره کرد که برای دومیلیون‌و ۵۹۴هزارو ۲۵۹ نوزاد پسر نام محمد، دومیلیون‌و ۳۸۴هزارو ۱۶۸ نفر علی، یک‌میلیون‌و ۸۰۰هزارو ۱۱۴ نفر حسین، یک‌میلیون‌و ۴۱۴هزارو ۲۴۴ نفر نام مهدی و یک‌میلیون‌و ۸۰هزارو ۳۲ نفر نام رضا انتخاب شده است.سخنگوی سازمان ثبت احوال کشور در ادامه با اشاره به فراوانی تغییر نام‌ها در سال‌های گذشته افزود: در سال ۹۶، یک‌میلیون‌و ۱۲هزارو ۴۹۲ مورد، در سال ۹۵، ۹۷هزارو ۳۳۱ مورد و در ۹ ماهه ۹۷، ۵۷هزارو ۸۸۳ مورد تغییر نام داده‌اند.ابوترابی افزود: البته به موازات تغییر نام به درخواست متقاضیان تغییر نام خانوادگی نیز در سال‌های اخیر در دستور کار سازمان ثبت احوال قرار گرفته است، به‌طوری‌که در سال ۹۶، ۲۳۳ هزار مورد و در ۹ ماهه ۹۷، ۱۳۶هزارو ۴۲۵ مورد نام خانوادگی خود را تغییر داده‌اند.او افزود: براساس مقایسه‌ای که انجام شده است، هم‌وطنان در سال‌های اخیر گرایش زیادی به تغییر نام و نام خانوادگی داشته‌اند و در این زمینه به سازمان ثبت احوال مراجعات متعددی شده است. سخنگوی سازمان ثبت احوال کشور درباره فرایند نام‌گذاری و نام خانوادگی گفت: سازمان ثبت احوال سامانه‌ای برای راهنمایی هم‌وطنان راه‌اندازی کرده است و در واقع نام‌هایی که قابلیت نام‌گذاری دارند براساس حروف الفبا در این سامانه مشخص است و هم‌وطنان می‌توانند با مراجعه به این سامانه نسبت به انتخاب نام اقدام کنند.او با تأکید بر اینکه سازمان ثبت احوال هیچ محدودیتی برای نام‌گذاری افراد ندارد، گفت: ما در این زمینه طبق مقررات و قوانین و البته کمیته نام‌گذاری و مشورتی که متشکل از هفت نفر از اعضا هستند، اقدام می‌کنیم و در واقع اسامی‌ای که نتوانیم آن را نام‌گذاری کنیم به این کمیته ارجاع داده می‌شود و در واقع این کمیته تصمیم نهایی را می‌گیرد.او در ادامه نشست خبری به آمار ولادت، طلاق و ازدواج در کشور اشاره کرد و گفت: در ۹ ماهه گذشته از سال ۹۷، یک‌میلیون‌و ۴۶ هزار واقعه ولادت و ۲۷۶هزارو ۷۸۷ فوتی ثبت شده است. در بحث ازدواج نیز آمارها هر شش ماه اعلام می‌شود که در نیمه نخست سال ۹۷، ۳۲۴هزارو ۷۱۳ نفر ازدواج و ۸۴هزارو ۱۶ نفر نیز در این مدت طلاق گرفته‌اند.ابوترابی به فراوانی ۲۰ نام در بین دختران و پسران اشاره کرد و گفت: فاطمه، زهرا، هلما، زینب، یسنا، آوا، نازنین زهرا، باران، ریحانه، فاطمه زهرا، رها، مرسانا، آیلین، الینا، مهرسا، بهار، رقیه، آیناز، محیا و مریم بین دختران در ۹ماهه ۹۷ بیشترین فراوانی را برای نام‌گذاری به خود اختصاص داده‌اند. سخنگوی سازمان ثبت احوال کشور گفت: نام‌های امیرعلی، محمد، علی، امیرحسین، حسین، ابوالفضل، امیرعباس، محمدطاها، محمدحسین، کیان، محمدرضا، ماهان، امیرمحمد، سامیار، آراد، مهدی، محمدمهدی، امیرضا، محمدامین و علی‌اصغر نیز ۲۰ نامی هستند که در ۹ماهه ۹۷، بیشترین فراوانی را برای نام‌گذاری به خود اختصاص داده‌اند.

او با اشاره به اینکه در دهه ۶۰ و در دوره دفاع مقدس شاهد رشد ولادت در کشور بوده‌ایم، گفت: در آن مقطع رشد ولادت ۳.۷ درصد بود که این آمار هم‌اکنون به ۲.۱ درصد رسیده است.

معاون رفاه اجتماعی وزارت رفاه خبر داد

شناسایی ۱۳۰ هزار دانش‌آموز بازمانده از تحصیل

شهرزاد همتی: از هفته‌های ابتدایی آذرماه بود که خبرهایی مبنی‌بر پیگیری پیامکی وزارت رفاه از کودکان بازمانده‌ازتحصیل منتشر شد. ماجرا از این قرار بود که خبرنگاری در توییتر اعلام کرد نام فرزندش به اشتباه در میان کودکان بازمانده‌ازتحصیل جای گرفته و وزارت رفاه با پیامک دلیل این مسئله را از او جویا شده، خبرنگار هم به‌جای تکذیب این مسئله، برای سنجش صحت رفتار وزارت رفاه، در پیامکی عنوان می‌کند که به دلیل مشکل مالی از فرستادن فرزندش به مدرسه صرف‌نظر کرده است. کمی بعد وزارت رفاه در پیامک هزینه تحصیل دانش‌آموز را متقبل می‌شود و از پدر می‌خواهد فرزند را برای ثبت‌نام به مدرسه ببرد. حالا احمد میدری، معاون رفاه اجتماعی وزارت رفاه، در گفت‌وگویی با ایرنا می‌گوید طرح شناسایی دانش‌آموزان بازمانده‌ازتحصیل و حمایت از آنها از سال گذشته آغاز شده است. به گفته میدری، برای اجرای این طرح با همکاری وزارت آموزش‌وپرورش، کد ملی دانش‌آموزانی را که در مدارس ثبت‌نام کرده‌اند استخراج می کنند و با کد ملی افراد پنج تا ۱۱ ساله (سن تحصیل در مقطع پیش‌دبستانی تا پایان دوره ابتدایی) تطبیق داده می‌شود.

آمار دقیق کودکان بازمانده‌ازتحصیل سال‌ها محل ابهام و تردید بوده است. عده‌ای آن را تا چهار میلیون هم اعلام کرده‌اند و برخی دیگر رقم را کمتر از صد هزار نفر دانسته‌اند. اقدام اخیر وزارت رفاه را می‌توان تلاشی در راستای شفافیت آمار در این زمینه قلمداد کرد. ماجرای کودکان بازمانده‌ازتحصیل مدت‌هاست که جزء فعالیت‌ها و پیگیری اصلی فعالان مدنی و همچنین مسئولان اجتماعی کشور است. این مسئله جدا از کودکان ایرانی که به دلیل فقر از تحصیل بازمی‌مانند، شامل کودکان خارجی نیز می‌شود که به دلیل فقدان اوراق هویتی از رفتن به مدرسه بازمانده‌اند؛ ماجرائی که پس از فرمان رهبری در سال ۹۴، شکل دیگری به خود گرفت. در این فرمان بیان شده بود: هیچ کودک افغانستانی، حتی مهاجرینی که به‌صورت غیرقانونی و بی‌مدرک در ایران حضور دارند، نباید از تحصیل باز بمانند و همه آنها باید در مدارس ایرانی ثبت‌نام شوند. اما مسئله کودکان بازمانده‌ازتحصیل تنها به کودکان خارجی برنمی‌گردد. کودکان ایرانی زیادی در سرتاسر کشور به دلیل فقر، از ادامه تحصیل و مدرسه‌رفتن بازمی‌مانند. روی دیگر سکه ترک تحصیل اما نبودن مدرسه و کلاس درس برای دانش‌آموزان است. در روستاهای بسیاری از استان‌های ایران، دختران زیادی پس از اتمام دوره ابتدایی، به دلیل نبودن مدارس متوسطه در روستا و نزدیکی خانه‌شان، عطای مدرسه‌رفتن را به لقایش می‌بخشند. در سیستان‌وبلوچستان مطابق آمار مؤسسات مدرسه‌ساز، کمبود شش هزار کلاس درس احساس می‌شود. فقر، نبودن فضای آموزشی و سنت‌های حاکم در برخی شهرها و روستاها، مثلثی است که بن‌بست مدرسه را برای بچه‌های بازمانده‌ازتحصیل ایرانی ساخته است.

اما بلافاصله بعد از اجرای فرمان رهبری - که فقط کودکان افغانستانی را شامل می‌شد - عده‌ای از فعالان مدنی درباره کودکان پاکستانی که از قضا تعدادشان در ایران نیز کم نیست صحبت کردند. بعد از اجرای این طرح بود که محمد بطحایی، وزیر آموزش‌وپرورش، با هشتگ «از مهر جا نمانند» در سال ۹۵ از مردم خواست که هر کودک بازمانده‌ازتحصیل ایرانی و خارجی را به آموزش‌وپرورش معرفی کنند. هرچند آن سال بطحایی ادعا کرد که هیچ کودکی از مهر جا نمانده، اما در شمارش و آمارهایش کودکان پاکستانی را که در حاشیه استان‌های زیادی از کشور زندگی می‌کنند و در ایران متولد شده‌اند حساب نکرد. جدا از این کودکان زیادی بودند که با تلاش‌های وزارت رفاه به مدرسه بازگشتند، اما برای آنکه نان‌آور خانواده خود بودند، پس از مدتی از پشت میز مدرسه به سر چهارراه اسباب‌کشی کردند تا چرخ زندگی سختشان را بچرخانند.

عکس: عباس محمدی، مهر

بحران ترک تحصیل در مناطق حاشیه‌ای

مسئله حالا آمار احمد میدری، معاون اجتماعی وزارت رفاه، از کودکان بازمانده‌ازتحصیل است که در گفت‌وگو با ایرنا ارائه می‌کند. معاونت اجتماعی وزارت رفاه در چند سال گذشته ذره‌بینش را روی فقر قرار داده و درباره‌اش پیگیری‌های جدی به عمل می‌آورد. میدری که در تمام این سال‌ها تلاش می‌کند که اعطای تابعیت از طرف مادر را به کودکان بازگرداند، در گفت‌وگویی بیان کرده است: پس از اینکه تعداد افراد بازمانده‌ازتحصیل مشخص شد، با همکاری وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات شماره سرپرست یا یکی از اعضای خانواده را دریافت کرده و با ارسال پیامکی به آنها، علت ثبت‌نام‌نکردن دانش‌آموز را جویا می‌شویم. با مقایسه کدهای ملی مشخص شده است که بیش از ۱۳۰ هزار دانش‌آموز در سال تحصیلی ۹۷-۹۸ ثبت‌نام نکرده‌اند. همچنین از طریق مرکز تلفنی که در وزارتخانه دایر است و بیش از صد معلول در آن فعالیت می‌کنند، با افراد خانواده آنها تماس می‌گرفته می‌شود.

از زباله‌گردی تا درس‌خواندن

رؤیا منوچهری، مسئول خانه ایرانی جمعیت امام علی (ع) در شهرری نیز با بررسی وضعیت کودکان بازمانده از تحصیل ایرانی و خارجی به «شرق» می‌گوید: درباره کودکان ایرانی، ما بیشتر ترک تحصیل را در میان آنها شاهد هستیم؛ یعنی در محلاتی که حوزه فعالیت ماست، چه در تهران و چه در دیگر استان‌ها، بچه‌های ایرانی که محدودیتی برای ثبت‌نام در مدارس ندارند، با بحران ترک تحصیل مواجه هستند؛ دلایلی که شاهدش هستیم، این است که مدارس با وجود آسیب‌هایی که بچه‌ها در مناطق آسیب‌دیده دارند، نرم‌افزار مناسبی برای شناسایی این آسیب‌ها ندارند که بتوانند بچه‌ها را در مدرسه نگه دارند. به‌عنوان مثال در منطقه لب خط شوش یا خاک‌سفید، بچه‌ها به دلیل شرایط محیطی محله یا فرهنگ خانواده بسیار به لحاظ روحی آسیب دیده‌اند و در معرض انواع و اقسام آسیب‌ها قرار دارند. پدر و مادر اعتیاد دارند و شاید بچه‌ها وادار به دزدی شوند و مدارس این منطقه شاید آن زمینه مناسب را برای بچه‌هایی با این وضعیت ندارند؛ درحالی‌که انتظار این است که در مدارس محلات حاشیه‌ای بخشی به‌عنوان مددکاری با یک برنامه و رویکرد جدید داشته باشند و متأسفانه این خلأ در آموزش‌وپرورش وجود دارد.

منوچهری تأکید می‌کند: بچه‌های ایرانی بیشتر کار کارگاهی انجام می‌دهند. بخشی از کودکان که به آنها قوم غربت گفته می‌شود، هم در سر چهارراه‌ها به تکدی‌گری و دست‌فروشی مشغول می‌شوند. آنها ایرانی‌هایی هستند که شناسنامه دارند؛ اما به دلیل شرایط محیطی از مدرسه‌رفتن می‌مانند. تجربه تلخ دیگری داشتیم که آن را بازگو می‌کنم؛ ما خیلی وقت‌ها بعد ترک تحصیل با بچه و خانواده صحبت کرده‌ایم که بچه به مدرسه برود؛ اما یک سال هم دوام نیاورده، برای اینکه شرایط مناسبی برای این دست از بچه‌ها در مدارس وجود ندارد؛ حتی ما فهرستی هم از بچه‌هایی در مدارس دولتی داشتیم که وسط سال ترک تحصیل کرده بودند. در نقاط جنوبی کشور و روستاهای دیگر استان‌ها هم از دلایل ترک تحصیل بچه‌ها بُعد مسافت است. بچه‌ها چون در منطقه‌شان مدرسه ندارند، از تحصیل جا می‌مانند.

منوچهری همچنین درباره کودکان خارجی بازمانده از تحصیل نیز می‌گوید: درحال‌حاضر لایحه‌ای برای اعطای شناسنامه به کودکان دارای مادر ایرانی تهیه شده و در حال بررسی است و هنوز به تصویب نرسیده است و بچه‌های دارای مادر ایرانی می‌توانند کارت آبی بگیرند. فعلا بچه‌های افغانستانی غیرمجاز، می‌توانند کارت آبی دریافت کرده و در مدارس دولتی کشور ثبت‌نام کنند. این طرح هم از سوی رهبری به نام طرح فرمان صادر شد. این طرح فرمان بسیار خوب و مؤثر برای کودکان خارجی فاقد اوراق هویت بود؛ اما مدارس ظرفیت لازم برای ثبت‌نام این کودکان را ندارند. در واقع بسترسازی برای این طرح انجام نشده. دستورالعمل این طرح وجود دارد؛ اما مدارس ظرفیت ثبت‌نام ندارند. این فعال مدنی در پایان خاطرنشان کرد: بحث دیگر در باره بچه‌هایی بود که کارشان زباله‌گردی است. بچه‌هایی که صرفا برای کار به ایران می‌آیند و چون خانواده‌ای ندارند، نمی‌توانند اصلا مدرسه بروند و جزء آمار بچه‌های محروم از تحصیل محسوب می‌شوند.

دراین‌حال به گفته میدری «تاکنون با ۸۰ هزار نفر از سرپرست دانش‌آموزانی که ثبت‌نام نکرده‌اند، از طریق این مرکز تلفن تماس گرفته شده است تا مشخص شود چرا کودکان آنها به مدرسه نمی‌روند». این مقام مسئول با یادآوری اینکه طرح شناسایی دانش‌آموزان بازمانده از تحصیل از سال گذشته اجرائی شده است، گفت: پس از اینکه برای ما محرز شد «فقر» عامل ترک تحصیل دانش‌آموزان است، بخشی از هزینه تحصیل آنها از سوی وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی پرداخت می‌شود. میدری اضافه کرد: ۳۰ درصد دانش‌آموزان بازمانده از تحصیل مربوط به سیستان‌وبلوچستان است؛ ضمن آنکه استان‌های تهران و خوزستان نیز در رتبه‌های بعدی قرار دارند. او در توضیح چرایی قرارگرفتن استان تهران در این فهرست گفت: والدین معتاد و رهاکردن کودکان، مهم‌ترین علت بازماندن کودکان این استان از تحصیل محسوب می‌شود. معاون امور رفاهی وزارت تعاون در ادامه، معلولیت را مهم‌ترین عامل ترک تحصیل کودکان بیان کرد و افزود: فوت کودک و ابطال‌نکردن شناسنامه و کارت ملی، فقر و مهاجرت از دیگر عوامل ترک تحصیل کودکان در سن پنج تا ۱۱سالگی است.

آزادی واگن‌ها از گمرک

شرق: واگن‌های متروی تهران که مدت‌هاست در گمرک بندرعباس گیر کرده‌اند و بحثشان به گفته‌های سیاسیون هم کشیده شد، بالاخره از دیروز رفته‌رفته در حال آزادشدن و آمدن به سمت تهران هستند. این خبر را روز گذشته مدیر عامل شرکت متروی تهران و حومه اعلام کرد و گفت: «محموله نخست واگن‌های مترو ظهر امروز از گمرک بندرعباس خارج می‌شود».

همین چند روز پیش بود که غلامحسین کرباسچی، شهردار اسبق تهران، در یک پست اینستاگرامی که طعنه به دوچرخه‌سواری پیروز حناچی، شهرداری کنونی پایخت بود به موضوع همین واگن‌ها اشاره کرد و نوشت: «ای کاش آقای حناچی به‌جای دوچرخه، صبح زود بدون ترافیک با ماشین می‌رفت در دفتر کارش پیگیری و تلاش می‌کرد که زودتر صدها واگن معطل‌مانده مترو به خطوط مترو ملحق شوند که صدها هزار مسافر مترو راحت‌تر و سریع‌تر برسند و ده‌ها هزار اتومبیل کمتر بیرون بیایند».

کرباسچی همچنین چندی بعد در گفت‌وگویی با «شرق» دراین‌باره این‌طور گفت و منظورش را بیشتر توضیح داد: «من مخالف این نیستم که یک مسئولی سوار دوچرخه شود، اما همین الان گفته می‌شود اگر این ۷۰ واگنی که در گمرک در حال خاک‌خوردن هستند، بیایند ۳۰۰، ۴۰۰ هزار نفر در تهران راحت‌تر خواهند توانست در شهر رفت‌وآمد کنند و جابه‌جا شوند. در چنین شرایطی من اگر جای شهردار بودم و می‌خواستم اقدامی بکنم، می‌رفتم جلوی در اتاق وزیر، معاون‌اول، رئیس‌جمهور، گمرک یا هر جایی که متولی این ماجراست، تلاش می‌کردم که یک روز زودتر این واگن‌ها وارد خطوط بشوند. این برای من ارزشش بسیار بیشتر از مجموعه این کارها مثل دوچرخه‌سواری‌ها و... است و اولویت بالاتری دارد. در مجموع فکر می‌کنم در اولویت‌بندی باید تلاش کنیم که دچار اشتباه نشویم که وجهه یک چهره دلسوز، فعال و متخصص، مشابه آن کارهای به‌اصطلاح پوپولیستی که در گذشته در شهرداری سابقه داشته و یک عده‌ای از این کارها می‌کردند، نشود».

به نظر می‌رسد با وجود انتقاداتی ازاین‌دست تلاش‌ها در همین مدت برای حل مشکل این واگن‌ها متوقف نشده بود و ادامه داشت، تلاش‌هایی که گویا بالاخره در حال به‌ثمررسیدن است. علی امام، مدیرعامل شرکت متروی تهران و حومه، در گفت‌وگو با فارس با اعلام اینکه محموله نخست واگن‌های مترو از گمرک بندرعباس خارج می‌شود گفت: «بخش دیگر این واگن‌ها فردا ترخیص می‌شود».

او با بیان اینکه ۷۰ واگن دپوشده متروی تهران در گمرک بندرعباس است، گفت: اجازه ترخیص ۳۰ درصد واگن‌ها صادر شد، اما به تعویض مدیران گمرک بندرعباس خوردیم، البته مشکل حل شده است. در مجموع ۷۰ میلیارد تومان هزینه گمرکی و ارزش افزوده واگن‌هاست، ۴۲ تا ۴۳ میلیارد تومان هزینه ارزش افزوده است که گمرک نامه‌نگاری با دارایی انجام داد که ما این رقم را تقسیط کنیم اما دارایی قبول نکرد.

در نهایت و براساس خبر اعلام‌شده محموله‌ها از گمرک به مقصد تهران و کارخانه واگن‌سازی بارگیری شده و تا اواسط هفته به کارخانه می‌رسند.

گفته می‌شود ماجرای خرید این واگن‌ها به سال ۹۵ برمی‌گردد، در اسفند ۹۵، قرارداد خرید قطعات ۷۰ دستگاه واگن متروبی با شرکت «سی‌آرسی» و «نورینکو» بسته شد و در خرداد ۹۶ پیش‌پرداخت قرارداد داده و از آن زمان اجرائی شد.

این قرارداد بین شرکت واگن‌سازی مترو و شرکت‌های «نورینکو» و «سی‌آرسی» بود. زمان قیدشده در این قرارداد برای تحویل ۷۰ دستگاه واگن به این شکل بود که محموله اولیه واگن‌ها بعد از هشت ماه پس از امضای قراداد و محموله دوم در ماه نهم پس از امضای قراداد به سمت بندرعباس حمل شود.

پس از آن نیز مقرر بود تا شرکت واگن‌سازی متروی تهران بلافاصله پس از دریافت واگن‌ها نسبت به مونتاژ و ساخت داخل قطعات باقی‌مانده اقدام کند و طبق برنامه زمان‌بندی پیش‌بینی‌شده و اعلام‌شده به شرکت بهره‌برداری در آن زمان، کل این ۷۰ دستگاه واگن باید تا تیرماه سال ۹۷ به بهره‌برداری می‌رسید.

گفته می‌شود این ۷۰ دستگاه واگن در اصل برای خط فرودگاه امام (ره) پیش‌بینی شده بود و به‌همین‌دلیل برای رفاه حال مسافران جای حمل بار در هر واگن برای بار همراه مسافران لحاظ شده بود، اما به‌دلیل آنکه مسئولان کنونی معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری معتقدند که این واگن‌ها را بیشتر برای خطوط داخل شهر تهران نیاز دارند، تلاش کردند با رایزنی با شرکت چینی تولیدکننده واگن‌ها، از آنها بخواهند که جای بار در تمامی واگن‌ها حذف شود؛ چون قرار است این واگن‌ها در خطوط داخل شهر استفاده شوند؛ اما در نهایت به‌دلیل ناهماهنگی و به‌سررسیدن موعد قرارداد و مشکلات دیگری که در این زمینه وجود داشت، این واگن‌ها هم با تأخیر به بندرعباس رسید و هم به‌دلیل مشکلات مالی در گمرک این بندر مدتی طولانی معطل ماند.

ادامه از صفحه اول

از اقتصاد نفتی تا اقتصاد بنزینی

اصولا چرا نمی‌توان مانند بیشتر کشورهای دنیا، نظامی منطقی، پایدار، اقتصادی و سودآور برای همه جامعه در حوزه سوخت و به طور خاص بنزین ایجاد و اجرا کرد؟ در پاسخ به این سؤالات باید این نکته را یادآور شد که به دلیل اهمیت مسئله حمل‌ونقل در عصر کنونی و وابستگی بسیاری از فرایندهای اقتصادی و اجتماعی، مسئله سوخت و قیمت آن در همه کشورها و حتی کشورهای توسعه‌یافته امری حساس و مهم است. حساسیت شدید دولت ترامپ به قیمت بنزین در آمریکا و تأثیر آن بر نتیجه انتخابات اخیر و همچنین جنبش معروف به جلیقه‌زردها در فرانسه، نمادی از این اهمیت است؛ اما سازوکارهای اقتصادی نهادینه‌شده در کشورهای مزبور، بروز مشکل را موقت و حل آن را آسان و کم‌هزینه کرده است. در مقابل در کشورهایی مانند ایران، موضوع بنزین به مسئله و چالشی دائمی و مزمن تبدیل شده و با انباشته‌شدن مشکلات، حل مسئله سخت‌تر، پیچیده‌تر و پرهزینه‌تر شده است. همه این شرایط ریشه در اقتصاد نفتی دارد؛ اقتصادی که به‌شدت سیاسی، آسیب‌پذیر، ضدتوسعه، ناکارآمد و مغایر عدالت اجتماعی است. اقتصاد بنزینی، فرزند اقتصاد نفتی است و بین آنها جدایی نیست. در شرایط تحریمی امروز که بار دیگر مسئله بنزین و قیمت و نحوه عرضه آن بار دیگر برجسته شده است، نمی‌توان از ضرورت کاربست سازوکارهای بنیادی برای حل همیشگی مسئله بنزین در ایران سخن گفت. این‌بار نیز باید در فکر و تدارک راهکارهای موقت و تسکینی برای بنزین جهت عبور کم‌هزینه بود که آن هم احتمالا عرضه دونرخی همراه با سهمیه‌بندی در آینده خواهد بود. منطق و تجربه حکم می‌کند حل معضلاتی از این دست باید در شرایط عادی و مطلوب اقتصادی و با ترکیبی از راه‌حل‌های قیمتی، اجرای سازوکارهای کاهش مصرف در بخش‌های صنعتی، حمل‌ونقل و گسترش حمل‌ونقل عمومی سازگار با محیط زیست و جایگزینی بنزین با حامل‌های دیگر امکان‌پذیر است. قبل از همه اینها باید دید می‌توان در یک اقتصاد نفتی این طرح‌ها را به اجرا گذاشت یا خیر؟