

گزارش

وزیر آب؛ وزیر تحول‌خواه

۴۳۳
داده‌هاصفحهٔ ۱۰

که در مسیر شایسته‌گزینی نباید به دنبال شاخص‌های غیرقابل ارزیابی باشیم، زیرا این شاخص‌ها منحرف‌کننده است.

وی ادامه می‌دهد هرچند این روزها برخی افراد بدون رزومه هستند و نقطه‌چین‌های رزومه‌دار هم مطرح شده‌اند، باید حواسمان را جمع کنیم که همین افراد مقصر وضع موجود هستند.

به گفته وی، باید به جوان‌ترها فرصت داد و افراد توانمند با رزومه‌های خوب را به عنوان مشاور در کنار نتخبگان جوان برای مدیریت و پیشبرد اهداف عالی آموزش‌وپرورش قرار داد.

منصور مجاوری، کارشناس حوزه آموزش‌وپرورش نیز در کنار تأیید رویکرد دولت چهاردهم مبنی بر استفاده و به‌کارگرفتن کارشناسان، انتقاداتی هم به روند کارگروه آموزش‌وپرورش دارد. وی این مسیر را ریل‌گذاری جدیدی در بحث شایسته‌سالاری و تخصص‌گرایی در وزارتخانه می‌داند و بر استفاده از این موقعیت و فرصت تأکید می‌کند.

این مدیر اسبق وزارت آموزش‌وپرورش به رویکرد کمیته این وزارتخانه اشاره کرد و به «شرق» گفت: «یکی از مهم‌ترین مأموریت‌های این کمیته بررسی سوابق و رزومه‌ها براساس شاخص‌های تعیین‌شده، بدون حب و بغض، به دور از احساسات، پندبازی و گروه‌بازی و نیروهای خودی و غیرخودی به صورت عادلانه بوده است.»

مجاوری به مؤلفه‌های وزیر-مطلوب آموزش‌وپرورش اشاره و بیان کرد: «به نظر بنسند وزیر از پیکره و بدنه آموزش‌وپرورش باشد. باید کسی باشد که روستا را دیده باشد. وزیر این وزارتخانه باید شهربه‌شهر با دانش‌آموزان یک‌نفره و چندنفره و چندپایه‌ای کارکرده باشد. باید بداند که یک معلم از یک روستا به روستای دیگر چگونه هر روز سفر می‌کند و دوباره شب بازمی‌گردد و با چه مشکلاتی مواجه است. وزیر آموزش‌وپرورش باید فرق کلاس کپیری، کاهکلی، کانکسی و چادری را بداند و درک کند.»

وی ادامه داد: «وزیر باید از بدنه آموزش‌وپرورش باشد. کسی که از مدرسه شروع کرده باشد. وزیری که مدرسه را ندیده است نمی‌تواند ضعف‌ها، قوت‌ها و چالش‌های ساختار نظام آموزشی را درک و رفع کند. امروز دانش‌آموزان با چالش‌های بسیاری مواجه هستند. خانواده‌ها نیز با فرزندانشان دچار چالش‌هایی هستند. اگر وزیری چهره‌به‌چهره با دانش‌آموز کار نکرده باشد از حل این مشکلات عاجز خواهد بود.»

به گفته این کارشناس، حدود یک سال است که موضوع معدل و کیفیت آموزشی، مشکلات تیم‌های المپیادی و افت آنها مطرح است. رفع این معضلات همت وزیری را می‌طلبد که در همه این عرصه‌ها دستی بر آتش داشته باشد. طی‌کردن مسیر و سلسله‌مراتب از آن جهت اهمیت دارد که با کوله‌بباری از تجربه‌های عینی همراه خواهد بود و مسیر موفقیت را هموار خواهد کرد. یک اشتباه وزیر-در صدور یک مصوبه یا بخش‌نامه می‌تواند بحران آفرین در سراسر کشور شود.»

ایمن مدیر باسابقه در آموزش‌وپرورش بر آگاهی، تسلط و دانش وزیر انتخابی در حوزه‌های مختلف، به‌خصوص اقتصادی، برنامه و بودجه و استخامی تأکید کرد و گفت: «براساس قوانین مدیریت کشوری وضعیت آموزش‌وپرورش بسیار اسفناک است. آموزش‌وپرورش در همه شرایط به یک سری قوانین خاص خودش نیاز دارد؛ از نگاه استنادی‌ما تا بحث‌های مربوط به قوانین.» وی تأکید کرد که داشتن نگاه کارآمدی به معلم، نگاه تبعیض‌آمیز و زنده تلقی می‌شود. بنابراین باید یک سری قوانین خاص، مخصوص فرهنگیان تدوین شود و البته این قوانین خاص را وزیر کارآمد می‌تواند پیگیری و راهبری کند.

این کارشناس باسابقه آموزش‌وپرورش، سواد و توانمندی وزیر در حوزه معاونت مالی و انسانی را یکی از مهم‌ترین مؤلفه‌های انتخاب وزیر دانست و ادامه داد: کنش به کل نسنسته آموزش‌وپرورش را متخصص مانیسی تعلیم‌وتربیت نمی‌تواند نجات دهد؛ زیرا در حوزه تعلیم‌وتربیت کارشناس بسیار داریم و سند تحول بنیادین و سیاست‌های ابلاغی رهبری و سند توسعه چرخ راه مسیرند و با پیروی از آنها می‌توان در این زمینه موفق عمل کرد. بنابراین فردی که صرفا با سابقه تعلیم‌وتربیت و آموزشی نخواهد ورزید شو نمی‌تواند این وزارتخانه را از بحران‌های پیش‌رو در حوزه مالی عبور دهد.»

وی افزود: «امسال سخت‌ترین مهر سال‌های اخیر را در پیش داریم. از یک طرف طبق صحبت‌های آقای صحرایی، حدود ۸۰ هزار میلیارد تومان کسری اعتبار وجود دارد که ۹۰ درصد آن هزینه‌های پرسنلی و اجتناب‌ناپذیر کارکنان است. وقتی شما به پیکره یک میلیون نفری بدهکار هستید و مطالبات بحق آنها در زمان معین داده نشده است، چطور انتظار دارید که این افراد در ابتدای مهر دست شما را بگیرند و همراهی کنند.»

به گفته وی، براساس صحبت‌های معاون وزیر و این وزارتخانه در مهر سال جاری با کمبود حدود ۱۲۰ هزار نیروی معلم مواجه است. از طرفی دیگر، گفته شده است که ۱۷۰ هزار نیرو نیز بازنشسته خواهند شد. می‌توان نتیجه گرفت به طور میانگین ۱۵۰ هزار کلاس درس در ابتدای مهر بدون معلم خواهند بود.

مجاوری با تأکید بر اینکه کمیته‌ها وظیفه سنگینی بر دوش دارند، بیان کرد: «انتخاب وزیر مطلوب آموزش‌وپرورش باید براساس ارزیابی دقیق از کارکرد و عملکرد افراد باشد، نه براساس اتصالات به گعده‌ها و رفاقت‌های افراد. بنابراین امیدوارم با انتخاب درست و براساس معیارهای شورای راه‌بری، به جامعه بزرگ فرهنگیان و دولت دکتر پزشکیان کمک بزرگی کنیم.» وی به ارسال رزومه توسط نیروهای غیرهمسو با دولت اشاره کرد و افزود: «قاعده این است وقتی یک طیف فکری برنده شد، مردم توقع دارند براساس همان طیف فکری، نیروهای دولت چیده شود. اما اگر فردی متخصص و بدون تندروی باشد و خلاف جریان و سیاست‌ها و منش‌های دولت رفتار نکند، می‌تواند در جایگاه وزیر فعالیت کند؛ زیرا دکتر پزشکیان اعلام کردند که دولت فراجنبائی‌اند و به دنبال آشتی ملی هستند. البته یک‌سری اسامی هم اعلام شده‌که برخی از آنها کمتر از یک سال سابقه خدمت در آموزش‌وپرورش دارند و تنها در حوزه ستاد مدت کوتاهی مسئولیت داشته‌اند.»

وی تأکید کرد که با اصرار می‌گویم و تقاضا دارم خارج از بدنه آموزش‌وپرورش کسی رزومه‌ای ندهد، زیرا ما در میان یک میلیون فرهنگی، افراد برجسته و فرهیخته و افراد توانمند بسیاری داریم که برای تصدی وزارت کزینه مناسبی هستند.

مجاوری با تأکید بر مطالبات و خواسته‌های معلمان و فرهنگیان افزود: «با بی‌توجهی به این قشر نباید این افراد را ازمرجعیت انداخت. معلمان و فرهنگیان بهترین افراد برای ایجاد بسترهای توسعه در هر کشوری هستند. توسعه در همه ابعاد از مدرسه آغاز می‌شود؛ بنابراین توجه به این قشر از واجبات است.»

شرق: آمارهای شهرداری نشان می‌دهد هزار اتوبوس نو در این سه سال به ناوگان اتوبوس‌رانی اضافه شده اما مسافران همیشگی اتوبوس همچنان از خرابی‌های بی‌دریی اتوبوس‌های فرسوده گلایه دارند. مهدی چمران، رئیس شورای شهر تهران، می‌گوید این تعداد اتوبوس تازه در برابر نیاز تهران ناچیز است، برای همین به چشم نمی‌آید. آمارهای متفاوتی از اتوبوس‌های فعال در سطح شهر ارائه می‌شود؛ از بیش از سه هزار اتوبوس تا هزارو ۹۰۰ اتوبوس. جعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران، درباره اینکه چرا پس از سه سال هنوز آمار دقیق و واحدی درباره اتوبوس‌های فعال تهران وجود ندارد، به «شرق» می‌گوید رسیدن به آمار اتوبوس‌های فعال آسان است، اتوبوس‌های تهران مجهز به جی‌پی‌اس هستند و می‌توان اتوبوس‌هایی را که روزانه در سطح شهر خدمات‌رسانی می‌کنند، مشخص کرد.

روز گذشته مدیران ترافیکی شهردار تهران به صحن علنی شورا آمده بودند تا آخرین اقدامات این حوزه را برای اعضای شورا تشریح کنند. اما قبل از آغاز صحن علنی، خبر مهدی چمران از وضعیت قرارداد واکن‌های چینی همه وعده‌های گذشته این مدیران را زیر سؤال برد.

مهدی چمران به رسانه‌ها گفت که هنوز ۱۵ درصد قرارداد واکن‌های چینی به حساب طرف چینی واریز نشده و نزدیک به ۱۰ درصد قرارداد از طرف شهردار پرداخت شده است. علیرضا زاکانی و مدیرانش بارها چشم‌در چشم رسانه‌ها و در صحن علنی شورای شهر خطاب به اعضای شورا اعلام کردند دولت این پول را پرداخت کرده، اما در نخستین روز فعالیت دولت جدید اعلام شد که وزارت کشور این پول را در جای دیگر هزینه کرده است. او می‌گوید شهرداری تمام تلاش خود را کرده تا اعتبار مورد نیاز را فراهم و آبروداری کند.

مهدی چمران، رئیس شورای شهر، درباره بارگیری برخی واگن‌های مترو و اتوبوس‌ها هم توضیح داد: این خبر صحت ندارد و هنوز هیچ‌گونه بارگیری انجام نشده، واکن‌ها فعلا در حال ساخت هستند و این موضوع درباره دستگاه‌های اتوبوس نیز صادق است، البته درباره اتوبوس‌ها باید بگویم که گفته شده به محض انجام اولین پرداخت‌ها ساخت آنها آغاز شده و شرکت‌های طرف قرارداد براساس دستور قیدشده در توافق‌نامه به‌سرعت اقدام به ساخت دستگاه‌های اتوبوس خواهند کرد. این شرایط عموما در دولت‌ها ایجاد می‌شود که در این زمینه نیز به وجود آمده و امیدواریم هرچه زودتر حل شود.

روز گذشته محسن هرمزی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران هم در گزارشی به عملکرد حمل‌ونقلی شهرداری پرداخت و با اعلام اینکه خط‌های ۸ و ۹ مترو کلنگ‌زنی شد و در روز چهارشنبه توافق‌نامه‌های آن بررسی خواهد شد، گفت: ۱۶ متر به حفاری بی‌تی‌ام خط ۱۰ اضافه شد. چون در ابتدای حفاری هسٹیم، میانگین حفاری در جلسات آینده افزایش خواهد شد.

معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران با بیان اینکه ۸۶ دستگاه واگن در مترو اورهال شده است، یادآور شد: سه رام قطار AC در سال جاری اورهال و به ناوگان اضافه شد. چهار رام قطار دیگر نیز در حال اورهال است. در مجموع ماهانه ۱۱ دستگاه واگن اورهال شدند که ناشی از اهمیت موضوع است.

به گفته هرمزی شرکت مترو و وزارت کشور از ساخت واگن در چین بازدمت کردند. این واگن‌ها هدیه مدیریت شهری به مردم است و ساخت ۷۹۱ دستگاه واگن آغاز شده، یک رام قطار هفت‌واگنه در یمن‌هام وارد کشور می‌شود. پیش از حمل‌قطار به سمت کشور باید ۴۳ میلیون یورو معادل پنج درصد باقی‌مانده تأمین شود، در این پروژه سهم به میزان ۱۵ درصد از سوی دولت باید پرداخت شود. ۱۰ درصد تأمین و پرداخت شده و پیش از حمل قطار باید ۴۳ میلیون یورو معادل پنج درصد باقی‌مانده تأمین شود و از دولت درخواست می‌کنیم به این موضوع توجه ویژه داشته باشد.

معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران با تأکید بر اینکه عدد اتوبوس‌های جدید ما به هزارو ۲۵ دستگاه افزایش یافته است، یادآور شد: روزانه یک دستگاه اتوبوس جدید وارد می‌شود و در هیچ‌یک از ادوار چنین آماری نداشته‌یم. ۸۷۶ دستگاه اتوبوس به دوره ششم مدیریت شهری تحویل داده شد و هم‌اکنون سه‌هزارو ۱۷۴ دستگاه اتوبوس در سطح شهر داریم.

در ادامه سوده نجفی، عضو هیئت‌رئیس شورای شهر تهران، با اشاره به اینکه وضعیت حمل‌ونقل عمومی خوب نیست، وضعیت مترو، اتوبوس و تاکسی‌های شهر تهران مطلوب نیست، گفت: هنوز درصد زیادی از وعده‌های شهردار تهران با توجه به تصویب بودجه حداکثری شورا در بحث حمل‌ونقل محقق نشده است. مردم تهران به دلیل وعده‌هایی که در این سه سال در حوزه حمل‌ونقل دادیم و محقق نشده، دیگر به حرف‌های ما اعتماد ندارند. مردم باید نتیجه اقدامات ما را با چشم مشاهده کنند.

نرجس سلیمانی، رئیس کمیسیون نظارت و حقوقی شورا هم در واکنش به این گزارش گفت: براساس گزارش‌های مدیریت



کارکنانصفرخسروپان

در صحن شورای شهر تهران فاش شد؛ دولت سیزدهم پیش‌پرداخت قرارداد واگن‌ها را پرداخت نکرد

آبروداری به سبک ششمی‌ها

شهری، تعداد کل اتوبوس‌های شهری بیش از پنج‌هزارو ۳۰۰ دستگاه اتوبوس شامل فعال، متوقف و اسقاطی بوده است و از سال ۱۴۰۰ تاکنون کماکان تعداد کل اتوبوس‌ها به همان میزان پنج‌هزارو اندی دستگاه باقی مانده و تعداد ناوگان فعال نیز مطابق آمارها هزارو ۹۳۰ دستگاه اتوبوس فعال است و چند دستگاه اتوبوس برقی در حال تست و سه عدد مترو باس و تعدادی اتوبوس در حال شماره‌گذاری وجود دارد که در روزهای آینده وارد ناوگان می‌شوند. تعداد هزارو ۷۴۰ دستگاه اتوبوس متوقف‌شده نیز وجود دارد که حتی المقدور باید بازسازی و وارد ناوگان شود. الباقی، اتوبوس‌هایی هستند که ظاهرا در شهر حضور دارند ولی از نوع کاغذی، یعنی سند وجود دارد؛ دارای پلاک هم هستند اما در عمل، رها شده‌اند و قابل استفاده نیستند و توجیه بازسازی نداشته و اصطلاحا اسقاطی هستند.

رئیس کمیسیون نظارت و حقوقی شورا با بیان اینکه براساس گزارش معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران تعداد کل اتوبوس‌های فعال در شهر تهران، سه‌هزارو ۱۷۴ اتوبوس است که مطابق برنامه تنظیم‌شده در مدیریت شهری جاری، همان برنامه چهارم توسعه‌است و در صحن شورا نیز مصوب شده، بیان کرد: تهران باید هفت‌هزارو ۵۰۰ دستگاه اتوبوس فعال برای خدمات‌رسانی متناسب با جمعیت تا پایان این دوره در اختیار داشته باشد. براساس مصاحبه‌هایی که مسئولان ذی‌ربط دراین‌باره انجام داده‌اند، گفته شده در مدت این چهار سال برای رسیدن به این موضوع دوهزارو ۵۰۰ دستگاه اتوبوس از طریق تعامل با طرف چینی از نوع برقی وارداتی و دوهزارو ۹۰۶ دستگاه اتوبوس از نوع دیزلی از محل خرید داخل و واردات و دوهزارو ۵۴۰ دستگاه اتوبوس برقی در شرایط امکان تأمین و تولید داخل کشور است که قریب به ۴۰۰ دستگاه از محل تعهدات کشور برنامه‌ریزی شده که در مجموع بیش از هشت‌هزارو ۴۰۰ دستگاه اتوبوس است که حتی از میزان تعیین‌شده در برنامه چهارم خود شهرداری نیز عبور می‌کند. اما در عمل از دوهزارو ۵۰۰ دستگاه برقی مورد ادعای تولید داخل، جمعی کل تولید برای اتوبوس برقی در تمام کارخانجات تولیدی داخلی به چند صد دستگاه هم براساس اعلام خود کارخانه‌ها نمی‌رسد.

ناصر امانی، عضو کمیسیون برنامه و بودجه شورا هم معتقد بود اشکال این نیست که نتوانستیم به اعداد وعده داده‌شده برسیم بلکه اشکال، دادن وعده‌هایی بود که عملیاتی نمی‌شد. در مصاحبه‌ها و در شورا وعده‌هایی مطرح می‌شد که عملیاتی نبود، البته قبول داریم امور در این بخش با دیگر بخش‌ها مقایسه‌کردنی نیست. او ادامه داد: شهرداری تهران ویژه‌نامه‌ای منتشر و ادعا کرد ۷۵ درصد برنامه چهارم را محقق کرده و این سؤال را داریم که در بخش حمل‌ونقل عمومی‌ما تا چه میزان توانسته برنامه را تحقق بخشد؟

امانی با بیان اینکه خطوط ۶ و ۷ مشکل بودجه دارند، گفت: دو سال است بالاترین میزان بودجه را برای حمل‌ونقل عمومی اختصاص داده‌ایم، اما این موضوع مطرح می‌شود که باید منتم بودجه برای دو خط پیش‌بینی شود. ما مشکل تصویب و اعتبار نداریم و مشکل تأمین نقدینگی است.

او اضافه کرد: شهرداری بگوید به اولویت اول مدیریت شهری در چهار ماه اخیر، چه میزان اعتبار تخصیص داده شده است؟ ما بارها پرسیدیم که دولت سهم خود را پرداخت کرده که امروز می‌بینیم دولت سهم خود را نداده و همسال ۱۰ درصد را هم شهرداری پرداخت کرده است.

امانی گفت: ما از ورود هزار دستگاه اتوبوس تقدیر می‌کنیم و باعث خوشحالی ماست. سیاه‌نمایی نمی‌کنیم، اما باید پاسخ‌گوی سؤالات اذهان عمومی باشیم. امروز می‌بینیم دولت رفقی پرداخت نکرده و شهرداری ۱۰ درصد را پرداخت کرده و می‌گوید برای پنج درصد باقی‌مانده دولت باید کمک کند.

وی ادامه داد: قرار بود ۵۰ درصد هزینه تاکسی‌های برقی از مسیر ماده ۱۱۲ از دولت دریافت شود و عملا شاهد بی‌رغبتی از سوی رانندگان بودیم و تنها ۱۵۰ دستگاه خریداری شده و ۱۰۸ دستگاه به رانندگان ارائه شده است. ۵۰ هزار تاکسی فرسوده داریم و علی‌رغم ثبت‌نام ۳۰۰ دستگاه تاکسی با شرکت کرمان‌موتور، ۱۵۰ دستگاه تحویل گرفته شده و با این اعداد نمی‌توان پاسخ‌گوی نیازها بود. اگر روند به این شکل باشد، تاکسی‌های برقی روی دست شهرداری می‌ماند.

جعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران نیز درباره قرارداد اتوبوس‌رانی با شرکت‌های داخلی گفت: شهرداری تهران با شرکت عقاب‌افشان قرارداد هزار دستگاه اتوبوس گرفته شده و با این اعداد باید تاکنون ۷۱۰ دستگاه از آن به شهرداری تحویل داده می‌شد، تنها ۳۱۵ دستگاه یعنی نصف تعداد تعهدشده تحویل داده شده است. همچنین طبق قرارداد با شرکت اسلا، باید تاکنون ۵۰۰ دستگاه اتوبوس به مردم تهران داده می‌شد؛ درحالی‌که ۱۱۶ دستگاه تحویل داده شده است. همچنین هنوز هیچ اتوبوسی از سمت شرکت پارسان به شهرداری تحویل داده نشده است. درخصوص وضعیت قرارداد مینی‌بوس‌ها نیز شرکت مایوان موظف بود ۴۰۰ دستگاه

بازنگری شاخص‌های جنسیتی حوزه زنان و خانواده

نگاه

بازنگری شاخص‌های

جنسیتی حوزه زنان و خانواده

مشاور آماری معاون امور زنان و خانواده ریاست جمهوری با اشاره به راه‌اندازی مرکز رصد چالش‌ها و آسیب‌های حوزه زنان و خانواده، به تشریح فرایند بازنگری شاخص‌های جنسیتی حوزه زنان و خانواده و نحوه گردآوری داده‌ها برای رصد امور زنان پرداخت. رضایی در مراسم رونمایی از مرکز رصد چالش‌ها و آسیب‌های حوزه زنان و خانواده، به ارائه فرایند بازنگری شاخص‌های جنسیتی حوزه زنان و خانواده و نحوه گردآوری داده‌ها برای رصد امور زنان پرداخت و گفت: یکی از اهداف معاونت، راه‌اندازی سامانه رصد پایش مستمر شاخص‌های جنسیتی در حوزه زنان و خانواده است. برای راه‌اندازی سامانه، یک سری چالش‌ها و مسائلی وجود داشت که نیاز به رفع آنها بود. مسئله دیگر این بود که براساس داده‌های گردآوری‌شده، جامعیتی که بتواند ابعاد مختلف شاخص

را در نظر بگیرد وجود نداشت. به عبارتی شاخص‌ها عمدتاً به صورت جنسیتی در نظر گرفته شده بودند، اما ابعاد دیگر مانند گروه‌های سنی، استانی، روستایی، وضع فعالیت‌های اقتصادی و جنبه‌های مختلف شاخص پوشش داده نشده بود. از سوی دیگر، داشبورد موجود، شاخص‌های محدودی را پوشش می‌داد. در بحث بازنگری شاخص‌های جنسیتی سعی شده براساس مطالعات صورت‌گرفته، درخصوص احصای شاخص‌های جنسیتی مطالعاتی صورت گیرد. از سوی دیگر، سامانه تمام دستگاه‌ها بررسی شد تا بتوان پوشش شاخص‌های جنسیتی را کامل کرد. مشاور آماری معاون امور زنان و

خانواده ریاست جمهوری با اشاره به اینکه به سامانه تعاریف و مفاهیم مرکز آمار ایران و سامانه‌هایی که در دستگاه‌ها وجود داشت، مراجعه شد و همچنین از متخصصان حوزه‌های مختلف جهت احصای شاخص‌ها استفاده شد، تأکید کرد: از همین رو، براساس گزارش طراحی‌شده در معاونت در سال ۹۹ که ۱۷۷ شاخص احصا شده بود، براساس فرایندهای صورت‌گرفته، تعداد شاخص‌ها را به ۵۶۶ مورد افزایش دادیم که ۱۸۱ شاخص مربوط به شاخص‌های «عدالت جنسیتی» بود. پس از این فرایند، جدول استاندارد مختلف و در بسته‌های مختلف طراحی شد؛ این فرم‌ها برای ۲۶ دستگاه طراحی و ارسال شد که ۲۰ دستگاه پاسخ‌گویی معاونت بودند. از ۵۶۶ شاخص احصاشده، در اطلاعات ۳۱۵ شاخص دریافت و در سامانه رصد و پایش بازگرداری شد. پس از دریافت داده‌ها از سوی دستگاه‌ها و رفع مغایرت‌ها، پیش‌پردازش و پاک‌سازی داده‌ها صورت گرفت تا اطلاعات برای داشبوردسازی آماده شود. در مرحله دوم نیز برای این شاخص‌ها شناسنامه طراحی شد تا عنوان و فرمول شاخص، دستگاه‌های متولی گردآوری داده‌ها و تعاریف و مفاهیم شاخص در آن تبیین شود. پس از آن، براساس مطالعات صورت‌گرفته و مشاوره از متخصصان، ۲۲۰ شاخص به عنوان شاخص‌های عدالت جنسیتی انتخاب شد. همچنین گروهی از خبرگان و متخصصان حوزه جمعیت‌شناسی و زنان انتخاب شدند و شاخص‌ها برای آنها ارسال شد که براساس رأی اکثریت، این ۲۲۰ شاخص عدالت جنسیتی به ۱۸۱ شاخص تقلیل یافت. درنهایت دو نشریه در مورد شناسنامه شاخص‌های آماری زنان و خانواده و عدالت جنسیتی منتشر شد. یکی از ویژگی‌های این فعالیت این بود که تعیین شاخص‌ها، گردآوری و داشبوردسازی سه فرایند مجزا نبودند، بلکه ویژگی این اقدام این بود که مرحله تعیین شناسنامه شاخص‌ها و گردآوری داده‌ها و داشبوردسازی مراحلی بودند که کمک می‌کردند مشکلات پیدا و اصلاح شوند. در گزارش سال ۹۹، شش شاخص در حوزه شفاف طراحی شد که این شاخص‌ها جز، شاخص‌های عدالت جنسیتی نیست. ممکن است احصای شاخص‌ها نیازمند هزینه‌های زیاد باشد یا سامانه‌های دستگاه‌ها باید به‌قدری قوی باشد تا ریز اطلاعات را احصا کند.

۱۸۱ شاخص عدالت جنسیتی و ۵۶۶ شاخص‌های کل، در هشت محور آموزش و پژوهش، جمعیت و خانواده، حقوق و امنیت، حمایت‌های اجتماعی، سلامت و تندرستی، کار و اقتصاد و مشارکت سیاسی و تصمیم‌گیری بوده است.