

گزارش روز

توجه نکردن به مسائل اجتماعی قنات را به حاشیه راند

● شرق: مدیرعامل شرکت مدیریت منابع آب ایران درباره دلایل کم‌توجهی به موضوع قنات گفت: علت بروز این مشکل، مسائل مدیریتی در دستگاه‌های اجرایی و در حوزه فرهنگ‌سازی بوده است و در یک کلام ورای بحث قنات در بحث مدیریت آب، عدم توجه به مسائل اجتماعی ما را به این نقطه رسانده است.

محمد حاج‌رسولپوها که در مراسم رونمایی از کتاب «کاریز در ایران و شیوه‌های سنتی بهره‌گیری از آن»، به منظور قدردانی از ۶۰ سال فعالیت علمی و پژوهشی استاد جواد صفی‌نژاد در دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه تهران سخن می‌گفت، قنات را در گذشته، دارای جایگاه ویژه در تأمین منابع آب کشور اعلام کرد.

او در مراسم شامگاه دوشنبه افزود: در گذشته بخش عمده آب مصارف مختلف کشور از این منبع تأمین می‌شد اما در حال حاضر با وجود بیش از ۴۲ هزار قنات در کشور، این رقم بالغ بر چهار تا پنج درصد است. هرچند در بسیاری از مناطق کشور اهمیت این سازه گاهی اوقات از یک سد بتنی کمتر نیست.

مدیر عامل شرکت مدیریت منابع آب ایران گفت: اکثر متخصصان آب به این باور رسیده‌اند که مدیریت آب مستلزم توجه به مسائل اجتماعی



است. به همین دلیل ما در آزمون استخدای وزارت نیرو برای اولین بار کارشناس اجتماعی استخدام کردیم، خصوصا در بزرگ‌ترین چالش آب که مدیریت حوضه‌های آبریز است، حضور کارشناس اجتماعی ضروری به نظر می‌رسد.

او اضافه کرد: وزیر نیرو در تمام جلسات بر اهمیت تحلیل مسائل آب از نظر اجتماعی تأکید دارد. محور مباحث مرتبط با مدیریت حوضه آبریز، مدیریت تقاضا، تعادل‌بخشی آب‌های زیرزمینی، دیپلماسی آب، بحث‌های اجتماعی است و لازم است که رابطه مناسبی بین جامعه مهندسی و جامعه علوم اجتماعی کشور برقرار شود.

مدیرعامل شرکت مدیریت منابع آب تأکید کرد: با توجه به ارزشمندبودن قنات بهتر است به کمک دکتر صفی‌نژاد کتاب کاریز در ایران به زبان انگلیسی ترجمه و در اقصی نقاط جهان توزیع شود. استاد صفی‌نژاد متولد ۱۳۰۸ در ۶۰ سال موفق به نگارش ۳۴ کتاب و ۶۴ مقاله پژوهشی شده که کتاب‌های بنه، تفسیر طومار آبیاری قزوین و نظام آبیاری سنتی ایران از شاخص‌ترین این آثار است. کتاب‌های صفی‌نژاد به زبان‌های انگلیسی، فرانسه، آلمانی و ژاپنی ترجمه شده است.

بر اساس پژوهش‌های صفی‌نژاد بیش از ۳۷ هزار قنات تا سال ۱۳۸۸ در ایران فعال بوده است که متوسط طول آنها حدود ۱۰ کیلومتر است. بازسازی بوکن‌ها و آماده‌کردن برخی قنات‌ها برای بازدید گردشگران در راستای گسترش صنعت توریسم پیشنهادهای صفی‌نژاد برای احیای قنات در ایران است. در مراسم تقدیر از او، غلامرضا غفاری معاون وزیر علوم گفت: توسعه جامعه در گرو دانش و پژوهش است اما برخی پژوهش‌ها از اهمیت بیشتری برخوردارند. دستاوردهای علمی دکتر صفی‌نژاد دارای چند ویژگی است که آن را از پژوهش‌های دیگر متمایز می‌کند. آنچه استاد تدوین کرده مبتنی بر روحی است که در فرهنگ و تاریخ ایران جاری و ساری است. ویژگی دیگر این است که امروز نسل جدید دانشگاه موضوع مسئولیت اجتماعی را مطرح می‌کنند؛ یعنی دانشگاه باید نسبت به مسائل، بحران‌ها و موضوعاتی که در عرصه اجتماع وجود دارند، حساس باشد و نسبت به آنها تعهد و مسئولیت نشان دهد. دکتر صفی‌نژاد وارد مقوله آب شده است که دانشگاه آن را در حوزه مسئولیت اجتماعی خود تعریف می‌کند. نکته دیگر اینکه بحث‌های جدیدتر توسعه متمرکز بر توسعه پایدار و توسعه زیست‌محیطی هستند. استاد صفی‌نژاد در این میان دانش بومی را مورد توجه قرار داده و دستاوردهای حاصل‌شده توسط او صرفا وجهه دانشی ندارد بلکه وجهه عملی نیز دارد.

مصطفی ازکیا از استادان دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه تهران نیز مطالعات دکتر صفی‌نژاد را به لحاظ بنیادی و کاربردی ارزشمند دانست و افزود: مطالعه بدون عمل فایده‌ای ندارد و باید از این مطالعات در عرصه عمل بهره‌گیری شود. در پایان این جلسه مدیرعامل شرکت مدیریت منابع آب ایران گفت: درخصوص جلد دوم کتاب حاضر به هرگونه همکاری و کمک هستیم. او پیشنهاد کرد: خلاصه و چکیده‌ای از کتاب تهیه شود که هر کسی بتواند با کلیات مطالب مطروحه در کتاب آشنا شود. اعتمادی‌فرد سرپرست دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه تهران نیز در بخشی از این مراسم آمادگی این دانشکده را برای تبدیل‌شدن به قطب تحقیقات و مطالعات اجتماعی آب کشور اعلام کرد و گفت: تفاهنامه‌ای در این زمینه آماده شده است که پس از نهایی‌شدن مبادله خواهد شد.

استغفار ترکان از واگذاری پروژه آزادراه تهران-شمال به آخوندی می‌رسد؟

بنیاد مستضعفان باز هم تأخیر کرد

زمان افتتاح قطعه یک آزادراه تهران-شمال با ۸ ماه تأخیر چندباره، به شهریور سال آینده موکول شد



ساخته نخواهد شد». در آن زمان بنیاد مستضعفان متعهد شد آزادراه تهران-شمال را هفت‌ساله به‌ازای ۱۰ میلیون مترمربع از اراضی حاشیه آزادراه تهران-شمال به‌صورت امانی و دریافت عوارضی ۱۰ساله، به وزارت راه‌وترابری تحویل دهد. اما به دلایل متعدد از جمله تغییر مدیریتی، اختلافات نمایندگان وقت استان مازندران و وزیر وقت راه‌وترابی و بنیاد مستضعفان بر سر زمین‌هایی که در اختیار بنیاد در این منطقه قرار گرفته بود، پروژه تعطیل شد. به گزارش ایلنا، در سال ۸۰ قرارداد وزارت راه و ترابری با بنیاد تغییر کرد اما این تغییر قرارداد هم نتوانست به تسریع ساخت آزادراه کمک کند و بخشی از کار هم به چینی‌ها سپرده شد، اما چینی‌ها هم به‌دلایل مختلف در مقطعی از ادامه کار در این پروژه سر باز زدند و پروژه باز هم متوقف شد. در نهایت در اواخر عمر دولت دهم قطعه چهار این آزادراه، حداقل سه‌راهی دشت نظیر مرزن‌آباد-چالوس به طول حدود ۲۰ کیلومتر به‌طور نیمه‌کاره زیر بار عبور رفت که در دولت یازدهم مابقی پروژه تکمیل شد.

وعده‌های دولت‌مردان روحانی

دولت روحانی که روی کار آمد، وعده‌های افتتاح این آزادراه هم شروع شد. عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی دولت یازدهم در اولین جلسه رای اعتماد خود وعده داد که این آزادراه را افتتاح می‌کند و بر همین اساس هم بود که نخستین بازدید پروژه‌ای خود را روی این آزادراه قرار داد. شاید این یکی از مهم‌ترین پروژه‌هایی است که اسحاق جهانگیری، معاون اول رئیس‌جمهور هم به سبب اهمیت آن، تاکنون سه بازدید رسمی از آن داشته و هر بار هم حرف و حدیث‌های زیادی درباره تأمین مالی پروژه و زمان افتتاح آن بیان شده است.

از آنجایی که به نظر می‌رسید ارتباط محمد سعیدی‌کیا، رئیس بنیاد مستضعفان و دولت‌مردان دولت روحانی خوب است، این پروژه به نوعی وارد مرحله جدیدی شد. اسحاق جهانگیری معاون اول رئیس‌جمهور، سال گذشته از محمد سعیدی‌کیا، رئیس بنیاد مستضعفان خواست تا قبل

از شروع سفرهای نوروز ۹۶ قطعه یک را تحویل دهد اما بنیاد نتوانست از پس تحقق این خواسته معاون اول رئیس‌جمهور برآید و در نهایت وعده افتتاح را در بهار سال ۹۶ داد. بهار ۹۶ هم به پایان رسید و این‌بار بنیاد وعده مستضعفان به‌عنوان مجری با اطمینان قول داد که قطعه یک این آزادراه را برای انجام سفرهای نوروز ۹۷ آماده کند و به دولت تحویل دهد، اما گویا این وعده بنیاد مستضعفان هم ممکن است محقق نشود و قطعه یک آزادراه تهران-شمال به سفرهای نوروزی ۹۷ هم نمی‌رسد.

۶۰ میلیارد تومان هزینه ماهانه پروژه

تقریباً برای این پروژه ماهانه حدود ۵۰ تا ۶۰ میلیارد تومان هزینه می‌شود. فارغ از هزینه‌کرد برای ساخت این آزادراه، هزینه‌های استهلاک و نگهداری، تبعاتی ناشی از سوخت بنزین برای طی مسافت و ترافیک‌های طولانی به‌واسطه نبود مسیری مستقیم، میلیون‌ها ساعت هدررفت زمان مردم و تبعات زیست‌محیطی آن، تنها بخش دیگری از هزینه‌های سرسام‌آور این تأخیر است که هزاران میلیارد تومان ضرر را به کشور تحمیل می‌کند.

آزادراه در مرحله اجرا، قفل شده

درحالی‌که تأمین مالی پروژه از سوی دولت سروقت انجام شده و پشتوانه دولتی هم پشت آن خوابیده، مشخص نیست چرا مجری (شرکت آزادراه تهران-شمال) هنوز هم نتوانسته این پروژه را به مرحله عملیاتی برساند؟ با پیگیری‌های انجام‌شده کاملاً پیداست این پروژه در مرحله اجرا به مشکل برخورد کرده است و در این صورت، شرکت آزادراه تهران-شمال باید پاسخگوی این تأخیر باشد. آیا زمان آن نرسیده که بنیاد مستضعفان، یک تصمیم جدی درباره نماینده خود بگیرد؟

یک مشت سؤال بی جواب

زمانی‌که بخش خصوصی به‌عنوان پیمانکار یک پروژه عمرانی، در صدد آن است که هرچه سریع‌تر پروژه را به اتمام رسانده تا کیت دریافت عوارض برای بازگشت سرمایه را راه‌اندازی کند، علت اینکه این آزادراه به نتیجه نمی‌رسد تا بازگشت سرمایه داشته باشد، چیست؟ آیا عواید این پروژه، قبل از بهره‌برداری است؟

آیا وزارت راه به‌عنوان کارفرما، نتوانسته ضمانت اجرایی این پروژه را به مرحله اجرا و حداقل، دریافت جریمه برساند؟ گره کار کجاست؟ آیا تعلل وزارت راه در شفافیت اطلاعات پروژه و بیان وظایف حاکمیتی و نظارتی در اجرای آن بین وزارت راه و بنیاد مستضعفان، نشان از کم‌کاری این وزارخانه ندارد؟ مشکل کجاست؟ آیا جریمه‌ای برای این تأخیر در کار خواهد بود؟ پیگیری برای دریافت این جزئیات از وزارت راه و همچنین از شرکت آزادراه تهران-شمال هم بی‌نتیجه ماند. گو اینکه کسی حاضر نیست اعتراف کند مسائلی پشت پرده وجود دارد که سبب این میزان تأخیر شده است. سؤال اینجاست که با این همه تأخیر برای پروژه‌ای بالای ۲۰ سال، چه کسی پاسخ‌گوی هدررفت هزینه‌های ملی آن خواهد بود؟ آیا زمان آن نرسیده که این پروژه حاکمیتی را از بنیاد مستضعفان گرفته و دوباره به دولت برگردانیم؟

یادداشت

مقطوع النسل کردن حسابرسی با درجه‌بندی مؤسسات

هوشنگ خستوبی

رئیس شورای عالی انجمن حسابداران خیره

● در قانون مالیات‌های قبل از انقلاب ماده‌ای بود که به شوخ‌طبعی نام آن را ماده ایران ناسیونال نهاد بودیم؛ چون در متن ماده برای برخورداری از معافیت شرایطی درج شده بود؛ مانند اینکه کارخانه در ۳۰ کیلومتری تهران باشد، بیش از چند هزار نفر نیروی کار داشته باشد و... که فقط در ایران ناسیونال موضوعیت می‌یافت. حالا این‌نامه طبقه‌بندی مؤسسات حسابرسی شاید فقط در دو مؤسسه غیرخصوصی مفهوم می‌یابد که نیازی به نام‌بردن از آنها نیست. می‌گویند سفیدپوستانی که بعد از کشف آمریکا وارد آنجا شدند، در زمان جنگ‌های انفصال با نهایت لطف خود داروهایی به سرخ‌پوستان اصیل آنجا دادند که از بیماری‌های منطقه‌ای در امان باشند؛ اما این داروها در حقیقت موجب مقطوع‌النسل‌شدن افراد می‌شد.



به همین طریق در استرالیا برای محوکردن ساکنان بومی موسوم به «اوی جینیو» آنها را با مسکرات آشنا کردند و به صورت رایگان هم به آنها دادند؛ به‌طوری‌که هم‌اینک حضوری بسیار کم در جامعه داشته و نسلی منگ و الکلیک از آنها باقی مانده است.

به تصور غالب حسابداران نیازی به استفاده از ابزارهای بایوتکنیک دارویی نیست. با همین ابزارهای درجه‌بندی مؤسسات و تداخل بی‌منطق در امور حسابداران رسمی و ندیدن مقاومت به‌زودی نسل حسابداران رسمی را هم کاهش خواهند داد. فقط به قول هم‌وطنان شیرازی‌ام، «خواهش می‌کنم صبر بدید».

سه‌میه‌بندی بنزین جدی شد

فرآورده نفتی و افزایش واردات آن خواهیم بود. ب – براساس آمارهای رسمی وزارت نفت قیمت فروش داخلی هر لیتر بنزین به ترتیب حدود ۲۰۰ و ۹۰۰ تومان کمتر از قیمت تمام‌شده و قیمت فوب خلیج فارس این فرآورده نفتی است؛ بنابراین قیمت فعلی بنزین همچنان یارانه‌ای است. با توجه به این قضیه و همچنین سیستم تک‌نرخ‌ی توزیع آن، هرکس بنزین بیشتری مصرف کند، از یارانه بیشتری استفاده می‌کند؛ یعنی یارانه پنهان بنزین عمداً به پرمصرف‌ها می‌رسد که این امر خلاف عدالت اجتماعی و اصول مدیریت مصرف است.

ج – با افزایش نیافتن قیمت بنزین، بخش درخور توجهی از بودجه پیش‌بینی‌شده دولت برای اشتغال‌زایی در قالب تبصره ۱۸ بودجه ۹۷ (حدود ۱۵ هزار میلیارد تومان) محقق نخواهد شد و عملاً برنامه دولت در این زمینه نیمه‌کاره می‌ماند.

از طرف دیگر، پیشنهاد دولت مبنی بر افزایش ۵۰درصدی قیمت بنزین به صورت تک‌نرخ‌ی هم راهکار نادرست و پرهزینه‌ای است که هم تا‌دوام سیستم ناعادلانه «یارانه بیشتر برای مصرف بیشتر» و هم حرکت به سمت اقتصاد ریاضتی محسوب می‌شود و تبعات زیر را دارد: ۱- افزایش ۵۰درصدی قیمت بنزین هم تورم زیادی در بخش حمل‌ونقل ایجاد می‌کند و هم با توجه به ویژگی‌های خاص این حامل انرژی در جامعه، تورم روانی درخور توجهی را در سایر بخش‌های مختلف اقتصادی ایجاد می‌کند. این تورم موجب افزایش فشار اقتصادی بر جامعه به‌ویژه خانوارهای مستضعف می‌شود. به‌علاوه این افزایش قیمت بنزین، کاهش رشد اقتصادی و افزایش جمعیت بی‌کاران را به دنبال دارد. ۲- تأثیر افزایش ۵۰درصدی قیمت بنزین بر کنترل مصرف، محدود و موقتی بوده و بعید است بیش از یک سال به طول بینجامد، همان‌طور که با وجود افزایش قیمت بنزین در سال ۹۴ شاهد بودیم که رشد دودرصدی مصرف این فرآورده نفتی در آن سال به رشد ۵/۵ و هشت درصدی مصرف در سال‌های ۹۵ و ۹۶ تأثیر افزایش یافت. با توجه به آنچه گفته شد، هم حفظ وضع موجود (تثبیت بنزین هزارتومانی) و هم افزایش قیمت بنزین به هزارو ۵۰۰ تومان با توجه به آنچه گفته شد، به نفع پرمصرف‌ها (عمداً پردرامدا) و به ضرر عموم مردم به‌ویژه مستضعفان است و باید سراغ راهکار دیگری رفت. راهکار سوم یا راهکار صحیح که از سوی علی لاریجانی، رئیس مجلس، نیز پیشنهاد شد، احیای سهمیه‌بندی بنزین و دونرخ‌شدن مجدد بنزین است. لاریجانی گفت: «حتماً شرایط مردم را در نظر بگیریم و برش در این زمینه به مصلحت نیست و باید راه‌هایی مانند دونرخ‌بودن اندیشیده شود تا به طبقات پایین جامعه فشار نیاید».

چرا دوگانه بنزینی مجلس و دولت غلط است؟

الف – در سال‌های اخیر، شاهد افزایش درخور توجه و کسابقه‌رشد مصرف بنزین بوده‌ایم؛ به‌گونه‌ای‌که در سال جاری رشد مصرف این فرآورده نفتی به هشت درصد رسیده است؛ بنابراین در صورت تثبیت مجدد قیمت بنزین، شاهد افزایش مجدد رشد مصرف این