

دربچه

حمایت ۲۱ جامعه‌شناس از کاندیدای جامعه‌شناس لیست امید

● ۲۱ نفر از جامعه‌شناسان برجسته کشور با هدف افزایش مسئولیت‌پذیری اجتماعی، رشد و فراگیری رویکرد علمی جامعه‌شناسانه در مدیریت آینده شهر تهران و حمایت از برنامه «شهرداری تمام‌شیشه‌ای» حمایت خود را از دکتر بهار آروین، جامعه‌شناس و عضو هیئت علمی دانشگاه تربیت مدرس اعلام کردند. متن نامه به شرح زیر است:واگذاری اختیارات دولت مرکزی به دولت‌های محلی و شهرداری‌ها، یکی از رویکردهای رایج برای تحقق پیشرفت اقتصادی و اجتماعی پایدار است. به این ترتیب دولت در دهه‌های اخیر، شاهدیم که کشورهای مختلف، به‌طور روزافزون به واگذاری هرچه‌بیشتر امور داخلی شهرها، امور مربوط به سلامت و درمان شهروندان و نیز امور مربوط به آموزش کودکان و نوجوانان، به دولت‌های محلی و شهرداری‌ها روی می‌آورند. افزایش اختیارات دولت‌های محلی و شهرداری‌ها، زمینه را برای مشارکت و نظارت مستقیم‌تر تکتک شهروندان بر سیاست‌گذاری‌های مختلف فراهم ساخته و نقشی مهم در تحکیم مردم‌سالاری ایفا می‌کند، اما در چهار دوره سپری‌شده از شورای اسلامی شهر تهران، در کنار تحقق توفیقات و شکست‌های مختلف، دو ضعف مهم به چشم می‌خورد:

اول، در چهار دوره اخیر شورای اسلامی شهر تهران، هنوز هیچ قانون یا نهاد زیربنایی برای تضمین شفافیت همه‌جانبه در شهرداری تهران، ایجاد نشده است.

دوم، این شورا در چهار دوره پیشین مرتباً در نوسان بین «نگاه سیاست‌زده» و «نگاه تجارت‌زده» بوده، نگاه‌های مخربیی که «رویکردهای اجتماعی» و نیز رویکردهای اقتصادی حامی توسعه پایدار را به حاشیه رانده است. نتیجه آنکه، رویکرد مسئولیت اجتماعی در شورای شهر کم‌رنگ بوده و نسبت به قربانیان آسیب‌های اجتماعی نیز، شاهد غلبه نگاه مجرم‌گرایانه بر نگاه درمان‌گرایانه هستیم.

با این مقدمه و در جهت رفع ضعف اول، ما امضاکندندگان این نامه، از برنامه «شهرداری تمام‌شیشه‌ای» با محوریت «ایجاد شفافیت حداکثری در سیاست‌گذاری و هزینه‌کرد شهرداری»، «انتشار عمومی رأی اعضای شورای شهر به تکتک مصوبات»، و نیز «انتشار عمومی گزارش مالی تکتک پروژه‌های شهرداری با گردش مالی بالای یک میلیارد تومان» حمایت می‌کنیم. همچنین در جهت رفع ضعف دوم و افزایش اقبال شورای اسلامی شهر تهران نسبت به رویکرد «تفاهد اجتماعی»، ضمن قدردانی از شورای‌عالی اصلاح‌طلبان برای حضور یکی از جامعه‌شناسان خوش‌فکر و جوان در لیست امید (سرکارخانم بهاره آروین، استادیار جامعه‌شناسی دانشگاه تربیت مدرس)، امیدواریم شاهد افزایش «مسئولیت‌پذیری اجتماعی» شورای شهر آینده، درنظرگرفتن ملاحظات علمی جامعه‌شناسانه از تکتک برنامه شهرداری و نیز طراحی برنامه‌های ویژه برای کاهش آسیب‌های اجتماعی در شهر تهران در شورای شهر آینده باشیم.

این بیانیه به امضای جامعه‌شناسانی چون پرویز پیران، حمیدرضا جلائی‌پور، علی‌محمد حاضری، هادی خانیکی، سیدحسن ریاضی، محمد فاضلی، محمدامین قانع‌ای رسیده است.

ادامه از صفحه ۱۵

مجموعه پروژه‌های حمل‌ونقلی ما به قیمت سال ۱۶۳٫۹۳ هزار میلیارد تومان بود. از این میزان، ۸۴ هزار میلیارد تومان در شبکه ریلی بود؛ مابقی حدود ۸۳ هزار میلیارد تومان هم می‌ماند که در شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای بوده است. از این میزان، به طور قطع می‌توانم بگویم حدود ۵۰ هزار میلیارد تومان پروژه‌هایی هستند که باید آنها را حتما در شریان‌های حمل‌ونقل جزء اولویت‌هایمان اجرا کنیم. در شبکه حمل‌ونقل ریلی این رقم کمتر است؛ یعنی از ۸۴ هزار میلیارد تومان در اولویت‌های شبکه حمل‌ونقل ریلی، حدود ۲۵ میلیارد تومان است که باید جزء اولویت‌ها به سرانجام برسانیم. در داخل این مجموعه، اتصال مراکز استان‌ها در شبکه حمل‌ونقل ریلی به شبکه سراسری، اتصال ریل به بنادر و مرزهای کشور از اولویت‌های ماست. شاید دیده باشید در جابه‌جایی بار از طریق ریل یا انتقال بار بنادر به سمت ریل به‌جای جاده، پیشرفت خوبی داشته و تقریباً توانستیم حدود ۱۰ درصد جابه‌جایی بار را از دریا به سمت ریل داشته باشیم. مجموعه ۱۰درصدی که می‌گویم، مجموع باگرایی و باراندازی است که به سمت ریل رفته؛ یعنی برای اولین‌بار ۴۰ میلیون تن بار از طریق حمل‌ونقل ریلی جابه‌جا کرده‌ایم. در سال ۹۴ و ۹۵ توانست‌ایم حدود شش میلیون تن به ظرفیت حمل‌ونقل ریلی اضافه کرده و ۴۰ میلیون تن جابه‌جا کنیم. در صورتی که در سال ۹۳،۹۲ و قبل از آن حدود پنج، شش میلیون تن را از دست داده بودیم؛ یعنی کاهش کل جابه‌جایی بار را داشتیم. درواقع آنچه حاصل شده، فاصله شش میلیون تن نیست، بلکه ۱۱ میلیون تن ارتقای ظرفیت در سیستم حمل‌ونقل داشتیم که توانستیم بار را جابه‌جا کنیم که کار سختی است. هم‌زمان ناوگان ریلی را هم نو کردیم؛ یعنی ناوگان مسن را خارج کردیم؛ درعین‌حال ظرفیت جابه‌جایی بار را هم بالا بردیم. حق دسترسی‌ها را کاهش دادیم. درآمدمان را کم کردیم و به اقتصاد ملی کمک کردیم و به‌جای اینکه محیط زیست را آلوده کنیم، ایمنی را کاهش دهیم و حمل‌ونقل جاده‌ای را توسعه دهیم، بار را روی ریل برداییم. اگر بتوانیم این برنامه را تداوم دهیم، می‌توانیم در انتهای برنامه ششم، بخش اعظمی از پیش‌بینی‌هایی را که در طرح جامع حمل‌ونقل صورت گرفته، محقق کنیم.

● به شفافیت در آمارها اشاره کردید. این امر به آمارسازی‌ها در دولت قبل برمی‌گردد؟

آمار وسیله دست دولت‌هاست؛ یعنی می‌توانید هر استفاده‌ای از آمار داشته باشید. می‌توانید یک عدد را در یک ترند آماری به نحوی استفاده کنید که منافع شما را تأمین کند. می‌توانید از عدد بد، آمار خوب بسازید یا از عدد خوب، آمار بد بسازید؛ یعنی بستگی به نگاه طرفین دارد که شما اپوزیسیون باشید یا به دنبال نشان دادن موفقیت؛ اما به نظرم آمارهایی که اکنون در حوزه حمل‌ونقل هست، آمارهایی است که نشان می‌دهد ما رو به فضای مثبت می‌رویم. در توسعه شبکه راه‌ها در بزرگراه‌ها، اولویت‌بندی‌هایمان را توسعه می‌دهیم. معتقدم از آمار می‌توان مطالبه به منظور کرد. مهم است که احساس مردم از محیط اطرافشان چه باشد و اگر مردم احساس رضایت کنند، نیازی به ارائه آمار نیست. بستگی به این دارد که در جوامع و کشورها، مردم چه توقعی از دولت‌هایشان دارند. با وجود همه محدودیت‌ها به لحاظ منابع مالی، به سمت‌وسویی پیش می‌رویم که بتوانیم موفقیت خود را با احساس مردم اندازه‌گیری کنیم. به دنبال این هستیم که مردم از بالابردن سطح سرویس و خدمات رضایت داشته باشند. اشکالی که در این

مسئله وجود دارد، این است که می‌خواهیم خدمات خوب بگیریم؛ اما هزینه خدمات خوب را ندیم. این امر نیازمند فرهنگ‌سازی است. من می‌فهمم وقتی شما از آزادهای عبور می‌کنید و خدماتی می‌گیرید که هم سرعت خوب و هم امکانات رفاهی مناسب را دارد، دوست دارید پول ندهید؛ ولی سرمایه‌گذاری که سرمایه‌اش را گذاشته، توقف دارد سرمایه‌اش برگشت داشته باشد. اگر بتوانیم زمینه‌سازی فرهنگی را انجام دهیم، شاید بتوانیم سرویس‌های خیلی مطلوب‌تری را در حمل‌ونقل ارائه دهیم. ضمن اینکه در قانون دائمی، خوشبختانه صندوق توسعه حمل‌ونقل را به تصویب رساندیم. این صندوق توسعه ممکن است تا دو، سه سال آینده نتواند برون‌گرد خیلی قوی‌ای داشته باشد؛ اما مطمئن باشید بعد از آن، ظرفیت‌هایی که این صندوق می‌تواند برای افزایش کارایی سیستم حمل‌ونقل داشته باشد، وصف‌ناپذیر است و می‌توانیم از همه اقدامات بخش خصوصی با این صندوق حمایت کنیم. از طرف دیگر، منابع عمومی دولت را به سمت توسعه زیرساخت‌هایی ببریم که ممکن است توجیه مالی نداشته باشند؛ اما حتما توجیه اجتماعی دارند. متعقدم وقتی یک روستایی در روستا بیمار می‌شود، حق مسلم خود و خانواده‌اش است که به سیستم حمل‌ونقل سریع دسترسی داشته باشد تا خودش را به‌سرعت به اولین بیمارستان و درمانگاه برساند. لازم نیست در هر روستا یک درمانگاه داشته باشیم؛ اما لازم است دسترسی روستایی را به درمانگاه و بیمارستان آسان کنیم. سیستم حمل‌ونقل باید فراگیر و پویا باشد.

● در انتخابات بعضی کاندیداها بر این مسئله تمرکز کرده‌اند که در روستاها در حوزه حمل‌ونقل هیچ کاری صورت نگرفته است. میزان فعالیت این دولت در حوزه راه‌های روستایی در قیاس با دولت‌های قبل چه میزان بوده است؟

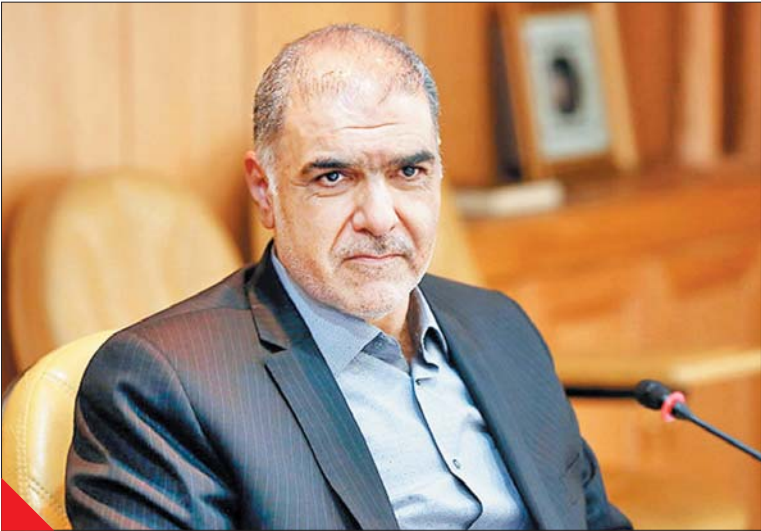
در سه سال گذشته، حدود شش هزار کیلومتر راه روستایی روکش کردیم و حدود پنج هزار کیلومتر راه روستایی احداث کردیم.

● این رقم در گذشته به چه صورت بوده است؟

در گذشته راه‌های روستایی را تقریباً سالانه حدود ۸۰۰ تا هزار و ۲۰۰ کیلومتر می‌ساختیم؛ یعنی تقریباً دوبرابر دولت‌های قبل در حوزه راه روستایی خدمات ارائه کرده‌ایم. ضمن اینکه ظرفیت قانونی خوبی داریم که بحث تأمین قیر است. تأمین قیر رایگان طبیعتاً ظرفیت کاری ما بالا می‌برد؛ یعنی این ظرفیت قانونی را گرفتیم و توانستیم به پروژه‌های راه روستایی قیر تزریق کنیم. به‌این‌ترتیب ضریب برخورداری روستایان از راه روستایی را از ۸۵ درصد به ۹۰ درصد رسانده‌ایم

اقتصاد

هراس دولت قبل از انتشار سند جامع حمل‌ونقل



علی‌اکبر

مسئله وجود دارد، این است که می‌خواهیم خدمات خوب بگیریم؛ اما هزینه خدمات خوب را ندیم. این امر نیازمند فرهنگ‌سازی است. من می‌فهمم وقتی شما از آزادهای عبور می‌کنید و خدماتی می‌گیرید که هم سرعت خوب و هم امکانات رفاهی مناسب را دارد، دوست دارید پول ندهید؛ ولی سرمایه‌گذاری که سرمایه‌اش را گذاشته، توقف دارد سرمایه‌اش برگشت داشته باشد. اگر بتوانیم زمینه‌سازی فرهنگی را انجام دهیم، شاید بتوانیم سرویس‌های خیلی مطلوب‌تری را در حمل‌ونقل ارائه دهیم. ضمن اینکه در قانون دائمی، خوشبختانه صندوق توسعه حمل‌ونقل را به تصویب رساندیم. این صندوق توسعه ممکن است تا دو، سه سال آینده نتواند برون‌گرد خیلی قوی‌ای داشته باشد؛ اما مطمئن باشید بعد از آن، ظرفیت‌هایی که این صندوق می‌تواند برای افزایش کارایی سیستم حمل‌ونقل داشته باشد، وصف‌ناپذیر است و می‌توانیم از همه اقدامات بخش خصوصی با این صندوق حمایت کنیم. از طرف دیگر، منابع عمومی دولت را به سمت توسعه زیرساخت‌هایی ببریم که ممکن است توجیه مالی نداشته باشند؛ اما حتما توجیه اجتماعی دارند. متعقدم وقتی یک روستایی در روستا بیمار می‌شود، حق مسلم خود و خانواده‌اش است که به سیستم حمل‌ونقل سریع دسترسی داشته باشد تا خودش را به‌سرعت به اولین بیمارستان و درمانگاه برساند. لازم نیست در هر روستا یک درمانگاه داشته باشیم؛ اما لازم است دسترسی روستایی را به درمانگاه و بیمارستان آسان کنیم. سیستم حمل‌ونقل باید فراگیر و پویا باشد.

● وزارت راه تا چه اندازه به جذب منابع نیاز دارد و چه اقداماتی برای جذب سرمایه‌های خارجی انجام داده است؟

در حوزه سرمایه‌گذاری، فعالیت‌هایمان کاملاً شفاف است. آمار و اطلاعاتی که تا پایان سال ۹۵ گرفتیم در سه سال گذشته حدود ۴۳ هزار میلیارد تومان تفاهم‌نامه سرمایه‌گذاری با سرمایه‌گذاران بستیم. مراحل به این صورت است که تفاهم‌نامه را امضا می‌کنیم، مصوبه دولت را می‌گیریم و بعد قرارداد منعقد می‌کنیم. حدود ۱۱ هزار میلیارد تومان تا پایان سال گذشته به انعقاد قرارداد انجامید. امسال هم تا هفته گذشته، حدود سه‌هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان مجدداً به قرارداد انجامید. این اقدام در حوزه سرمایه‌گذاری بی‌نظیر است. ضمن اینکه دامنه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را از آزادراه‌ها به شبکه ریلی و فرودگاه‌ها تعمیم داده‌ایم.

● قبلاً این امکان نبود؟

خیر قبلاً از قانون مشارکت برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در حوزه ریلی و هوایی استفاده نکردیم. الان در فرودگاه شیراز و مشهد و کرمان استفاده می‌کنیم و در فرودگاه مهرآباد و اهواز استفاده هستیم کرد. در فرودگاه تبریز هم در حال برنامه‌ریزی هستیم. در واقع مدلی را در فرودگاه‌ها پیاده می‌کنیم که سرمایه‌گذارها ترمینال‌ها و عوامل پروازی را تقویت و سرمایه‌گذاری کنند و از محل فروش بلیت و خدماتی که در فرودگاه ارائه می‌دهند، بتوانند سرمایه‌شان را مستهلک کنند. در حوزه ریلی دو قرارداد بسته‌ایم؛ سیرجان به کرمان که به معادن و صنایع معدنی سرویس می‌دهد. در حوزه بنادر، به ویژه در بندر شهیدبهبشتی و بندر شهیدرجایی، اقدامات خیلی خوبی برای سرمایه‌گذاری انجام داده‌ایم. در بندر شهیدبهبشتی بیش از هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری داشته‌ایم. در تمام دوران گذشته در همه دولت‌های قبل در بندر شهیدبهبشتی واقعاً آرزو داشتند لایروبی و توسعه بندر را به ۸،۵ میلیون تن برسانند. آقای رئیس‌جمهور وعده داده‌اند که بعد از انتخابات بندر شهیدبهبشتی را افتتاح خواهند کرد. اتصال شبکه ریلی از چابهار به زاهدان جزء آرزوها بود که در زیرسازی تا ایران‌شهر پیشرفت بسیار خوبی داشته‌ایم و حدود ۵۳ درصد پیشرفت کرده‌ایم.

● در حوزه ناوگان حمل‌ونقل هوایی چگونه عمل کرده‌ایم؟

تقریباً تمام سرمایه‌گذاری‌ای که در توسعه ناوگان

حمل‌ونقل هوایی صورت گرفت، سرمایه‌گذاری خارجی است که فقط ۱۶،۵ میلیارد دلار آن مربوط به ایرباس است. همین رقم در بوئینگ هم هست. «ای‌تی‌آر»هایی که می‌خریم. اینها همه بدون حتی تضمین دولت انجام شده است. مثل روش BOT است که خودشان با یک قرارداد سرمایه‌گذاری و از محل درآمدها سرمایه‌شان را مستهلک می‌کنند. شورای اقتصاد این قراردادها را مصوب کرد اما دولت تضمینی ندارد. این ناوگان است که درآمدهایشان را مستهلک می‌کند.

● در بخش‌های دیگر چطور؟

در حوزه ناوگان جاده‌ای سرمایه‌گذاری خیلی خوبی داشتیم. از بند ب ماده ۱۲ قانون تولید رقابت‌پذیر کامیون‌های حمل‌ونقل جاده‌ای را نوسازی می‌کنیم. اکنون حدود ۴۳۰ کامیون داریم و ۶۵ هزار تا را نوسازی می‌کنیم. با ماموت و چند شرکت دیگر قرارداد بسته‌ایم. درحال‌حاضر وام با سود کم‌بهره می‌دهیم که کامیون‌ها را نوسازی کنند. در حمل‌ونقل ریلی، سال گذشته ناوگان بالغ بر ۱۳۰ واگن اضافه شد. برنامه‌های خوبی در این حوزه به‌توجه به سرمایه‌گذاری بخش خصوصی انجام می‌دهیم. نمودارهای سرمایه‌گذاری دولت، منابع عمومی، منابع داخلی شرکت‌ها و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را اگر ببینید، متوجه خواهید شد چه رشد عجیبی از سال ۹۲ تا ۹۵ نسبت به ۹۲ تا ۸۴ داشتیم.

● شما به واگن هم اشاره کردید. ایران را تولید واگن چقدر ظرفیت دارد؟

همه این واگن‌ها که اشاره کردم، قراردادهای تولید داخل است. دو مقوله متقابل هم داریم؛ یعنی تضاد است. زمانی است که می‌خواهیم سطح سرویسی را که به مردم در مسافرت‌ها می‌دهیم، افزایش دهیم و خودمان امکان تولید واگن را در سطح اینکه سن ناوگان را پایین بیاوریم، نداریم. در این زمان اگر بگویم واگن وارد هم نکنیم، معنادار نیست. از یک طرف باید انتظارات مردم را پاسخ‌گو باشیم و از طرف دیگر می‌گوییم ظرفیت تولید واگن را نداریم. وزارت راه در بیانیه‌ای اعلام کرد آمادگی داریم تمام ناوگان تولید داخل را خریداری کنیم. حاضرم پیش‌خريد هم کنیم. اشکال این است که برای تولید داخلی باید در منابع مالی ظرفیت‌سازی کنیم. یعنی باید لیزینگ ریلی داشته باشیم که بتواند به تولیدکنندگان داخل وام کلان بدهد که بتوانند قطعات بیاورند و شروع به ساخت کنند. خطوط تولید با پشتوانه و تکنولوژی، تولید داخل را ارتقا دهند. باید به‌طور مداوم این تولید اتفاق بیفتد و واگن را به صورت لیزینگ به بهره‌بردار که بخش خصوصی است، بدهند. تا این اتفاق نیفتد، همواره دور باطلی را طی می‌کنیم. چون بهره‌بردار که شرکت‌هایی مثل رجا و بخش خصوصی هستند، غالباً بابت جابه‌جایی مسافر زیان می‌دهند. اگر قرار باشد سطح سرویسی را هم بالا ببرند و نتوانند ناوگانشان را نوسازی کنند، ورشکست می‌شوند. اگر بخواهند واگن را بخرند، نقد پرداخت کنند یا از تسهیلات گران‌قیمت بانکی استفاده و با بلیت‌فروشی به مسافر جبران کنند، شدنی نیست. چاره‌ای نداریم جز اینکه سیستم‌های تأمین مالی‌مان را در حوزه خرید ناوگان، مانند مدل‌های دنیا با سیستم لیزینگ ارتقا و توسعه دهیم. طبیعتاً با این کار می‌توانیم تولید داخلی را ارتقا دهیم. سیستم بانکی و صندوق توسعه ملی باید به کمک بیایند. آقای رئیس‌جمهور دستور بسیار خوبی برای تشکیل لیزینگ ملی تأمین ریل داده‌اند. مذاکرات خوبی هم صورت گرفته و امیدوارم بتوانیم موانع قانونی بر سر این کار را مرتفع کنیم. در آن صورت همه این شرایط فراهم می‌شود.

سودوکو سخت ۱۸۲۱

قانون‌های حل جدول سودوکو:

۱- در هر سطر و ستون باید اعداد یک تا ۹ نوشته شود. بدیهی است که هیچ عددی نباید تکرار شود.

۲- در هر مربع ۳×۳ اعداد یک تا ۹ باید نوشته شود و در نتیجه هیچ عددی نباید تکرار شود.

سودوکو ۱۸۲۱

سودوکو Sudoku یک واژه ترکیبی ژاپنی به معنای عددهای بی‌تکرار است و امروزه به جدولی از اعداد گفته می‌شود که به عنوان یک سرگرمی رایج در نشریات کشورهای مختلف به چاپ می‌رسد.

حل سودوکو سخت

۵	۹	۱	۳	۲	۶	۸	۲	۷
۸	۴	۷	۱	۵	۶	۲	۹	۳
۳	۲	۷	۴	۲	۱	۵	۹	۶
۴	۱	۳	۵	۸	۲	۷	۶	۹
۲	۵	۶	۷	۳	۲	۱	۸	۴
۶	۷	۸	۱	۹	۳	۴	۵	۲
۱	۸	۶	۲	۳	۹	۵	۷	۴
۹	۳	۵	۷	۴	۱	۲	۸	۶
۷	۲	۴	۶	۵	۸	۹	۳	۱

حل سودوکو ۱۸۲۰

۳	۲	۷	۹	۵	۳	۸	۶	۱
۲	۵	۶	۱	۸	۲	۷	۴	۹
۱	۸	۴	۶	۷	۲	۱	۵	۳
۶	۳	۴	۹	۸	۱	۵	۲	۷
۲	۹	۸	۵	۳	۱	۶	۷	۴
۷	۱	۸	۲	۶	۴	۳	۹	۵
۵	۴	۳	۸	۲	۹	۱	۷	۶
۸	۶	۱	۴	۷	۹	۵	۲	۳
۹	۷	۲	۳	۱	۵	۴	۸	۶

جدول ۲۸۲۴

۱۵	۱۴	۱۳	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱
۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱
۲	۲	۲	۲	۲	۲	۲	۲	۲	۲	۲	۲	۲	۲	۲
۳	۳	۳	۳	۳	۳	۳	۳	۳	۳	۳	۳	۳	۳	۳
۴	۴	۴	۴	۴	۴	۴	۴	۴	۴	۴	۴	۴	۴	۴
۵	۵	۵	۵	۵	۵	۵	۵	۵	۵	۵	۵	۵	۵	۵
۶	۶	۶	۶	۶	۶	۶	۶	۶	۶	۶	۶	۶	۶	۶
۷	۷	۷	۷	۷	۷	۷	۷	۷	۷	۷	۷	۷	۷	۷
۸	۸	۸	۸	۸	۸	۸	۸	۸	۸	۸	۸	۸	۸	۸
۹	۹	۹	۹	۹	۹	۹	۹	۹	۹	۹	۹	۹	۹	۹
۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰
۱۱	۱۱	۱۱	۱۱	۱۱	۱۱	۱۱	۱۱	۱۱	۱۱	۱۱	۱۱	۱۱	۱۱	۱۱
۱۲	۱۲	۱۲	۱۲	۱۲	۱۲	۱۲	۱۲	۱۲	۱۲	۱۲	۱۲	۱۲	۱۲	۱۲
۱۳	۱۳	۱۳	۱۳	۱۳	۱۳	۱۳	۱۳	۱۳	۱۳	۱۳	۱۳	۱۳	۱۳	۱۳
۱۴	۱۴	۱۴	۱۴	۱۴	۱۴	۱۴	۱۴	۱۴	۱۴	۱۴	۱۴	۱۴	۱۴	۱۴
۱۵	۱۵	۱۵	۱۵	۱۵	۱۵	۱۵	۱۵	۱۵	۱۵	۱۵	۱۵	۱۵	۱۵	۱۵

ادامه از صفحه ۱۵

موج وارونه‌گویی در بدنه اصولگرایی

مسیر اقتصاد مسیر درستی بوده است. ممکن است در شرایط کنونی در نقطه ایده‌آلی نباشد؛ ولی باید به مسیر نگاه کرد. مسیر اقتصادی ایران، یک سیکل بسیار بزرگ را گذرانده و چرخه رکود عمیق به رونق، در گرو بسته‌های سیاستی بوده است. جریان اصولگرایی همواره دولت را در زمان درآمدهای نفتی بسیار بالا تحویل گرفته است و با یک نگاه اقتصاد سیاسی، به درآمدهای نفتی می‌بینیم که همواره در اوج درآمدهای نفتی، ضعیف‌ترین عملکرد شاخص‌های کلان بروز کرده است.

دولت یازدهم تدوین‌گر برنامه ششم توسعه بوده است و در چند روز اخیر نیز برنامه دولت دوازدهم را به شکل عمومی انتشار داد. این در حالی است که جناح اصولگرا هرچه تحت فشار بیشتری برای ارائه برنامه قرار می‌گیرد، شعارهای عوام‌فریبانه بدون پشتوانه خود را بیشتر می‌کند. سه نامزد طیف اصولگرا، به دنبال جلب آرای اقشار کم‌درآمد بوده و اقدامات گسترده‌ای را در تخریب رفقای انتخاباتی خود کردند. اما مردم ایران اگر کوچک‌ترین ابهامی درباره شفافیت مالی رئیس‌جمهور و معاون اول ایشان داشتند، امروز دیگر هیچ ابهامی در آن وجود ندارد. دولت پاکدست امروز در مقابل مردم قرار گرفته است؛ دولتی که با تمام توانش به دنبال احیای ساختار فروپاشیده و تخریم‌زده اقتصاد بوده است و امروز شاید تنها چالشی که برای عملکرد دولت یازدهم وجود دارد، سرعت خروج از رکود بوده است؛ وگرنه در خروج از رکود، آن هم رکود عمیق توأم شده با تورم، هیچ تردیدی وجود ندارد. دوازدهمین انتخابات ریاست‌جمهوری، مردم را در آستانه یک دوراهی، بازگشت به عقب و تجربه پوپولیسم یا حرکت به جلو و رسیدن به شتاب اقتصادی قرار داده است و تنها آسیب این انتخابات منفعل‌بودن قشر مردد در انتخابات است. در صورتی که وظیفه و تکلیف شرکت در انتخابات، به باور مردم برسد، این انتخابات آسان‌ترین انتخابات خواهد بود. اما موضوع تردید طیفی از فعالان اقتصادی است که گفتن دولت یا خود را ضعیف دیده‌اند. این در حالی است که در صورت مشارکت نکردن، فعالان اقتصادی بیشترین آسیب را خواهند دید.

«عضویت علمی دانشگاه تربیت مدرس

چرا اقتصاددانان نگران اند؟

ضمن آنکه در چهار سال اخیر، ایجاد اشتغال در کشور با بالاترین شیب در تمامی دولت‌ها اتفاق افتاده که ایجاد دو میلیون شغل در چهار سال را نیز به دنبال داشته است. ارائه گزارش‌های غلط درخصوص وضعیت نظام بانکی و به‌ویژه وضعیت سپرده‌گذاران می‌تواند جامعه را به غلط با نگرانی‌های جدی مواجه کند. فارغ از پرداختن به علل ایجاد تعداد درخور توجهی از مؤسسات اعتباری غیرمجاز که مانع از رشد تولید در اقتصاد شده است، اشاره به این نکته ضروری است که بانک مرکزی در این چهار سال اقدامات مؤثری در مدیریت مؤسسات اعتباری دارای مشکل داشته که خود نقشی در شکل‌گیری آن نداشته است و به‌حق در حراست از سپرده‌های مردمی به خوبی اقدام کرده و درعین‌حال توانسته است نرخ سود بانکی را نیز به‌تدریج کاهش دهد. موارد شایان بحث بسیار است و مجال این مقال اندک. به امید آنکه تلاش ارزشمند اقتصاددانانی که نگران برخی وعده‌های کاندیداها‌ی محترم بوده‌اند، در آگاه‌سازی و شفافیت اذهان مردم عزیز مؤثر افتد.

✦ رئیس دبیرخانه شورای عالی اشتغال

۸		۷		۴		۵		۴
۱	۹	۶						۵
	۴	۷						۲
۲		۹						
۶	۷	۸		۳				
۳	۵			۱				
		۸	۳		۹	۲		
		۱						۷

۸		۱	۴	۲	۳			
۹			۵	۶	۱			۲
۳	۲		۷		۹		۵	
		۹	۴	۶				۸
	۸			۳	۶	۴		
		۲	۸		۷	۵	۱	۳
۷	۸	۲		۵				
		۷	۹		۴			۲

جدول ۲۸۲۵ ■ طراح: ییزن گورانی

افقی:

۱- نوشیدنی حیات‌بخش - توری سیمی مقاوم در برابر خوردگی- گیج‌گاه ۲- ماکارونی ورقه‌ای- نظر مجتهد در احکام شرعی فرعی- بالابردن آب دریا ۳- بیماری- بی‌بهره- ولخرج ۴- کیسه وسایل خیاطی- ستمگر- دارای طول زمانی ۵- عدد- منبع عظیم آب در سطح زمین - شهری در آلمان ۶- نام‌ها- سنگ‌های مناطق بیابانی یا لبه‌های تیز ۷- رشته‌ای از دانش کاربردی و فناوری- نوعی خار- فیلم کابویی ۸- پهلوان- نهایی- سهل و آسان- تکرار یک حرف ۹- آسمان- قشر، پوسته ۱۰- ایشان ۱۰- پس‌گرفتن- دست‌آموز ۱۱- فاقد قابلیت انعطاف- از معروف‌ترین رهبران گروه مقاومت فرانسه در جریان جنگ جهانی دوم- بیان آرزو ۱۲- شهرستانی در استان قزوین- مفتاح- پول کره‌جنوبی ۱۳- زن گندم‌گون- عصبانی و خشمناک- رمان مشهور پاولو کوئیلو ۱۴- قهوه‌ای روشن- ذاتی- چگونگی عملکرد اجزا در یک دستگاه ۱۵- اشاری- هر طبقه ساختمان را به دیگری وصل می‌کند- سودای ناله.

عمودی:

۱- علم بررسی جریان الکتریکی با استفاده از وسایلی مانند ترانزیستور- برگزیده ۲- سوغات مراغه- رشته‌ای از پوست گیاه- موی پلک چشم ۳- وضع حمل- وضع موجود ۴- از بیماری‌های پوستی- ارمغان- معادل فارسی کابل ۵- به‌سامان رسیدن- قابلیت انجام کار- پیمون ۶- پیشوند