

یادداشت

زمانی برای بازیابی راه گمشده

کاووس واضعی*

● شکوفایی اقتصادی غرب در پرتو گسترش نظام سرمایه‌داری بعد از جنگ دوم جهانی، سلطه بلامنازع آمریکا بر جهان، ظهور انقلاب در چین و کوبا و شکل‌گیری نهضت‌های آزادی‌بخش، انجام برخی رفرم‌های اقتصادی و اجتماعی در کشورهای کمترتوسعه‌یافته را اجتناب‌ناپذیر کرد. در شرایطی که غرب لبریز از خوشی‌های ناشی از استقرار بی‌کم‌وکاست سرمایه‌داری بود، شرق جهان، برای آغاز این مسیر موانع متعددی پیش‌رو داشت. یکی از این موانع، ساختارها و شیوه‌های تولید در کشاورزی بود که در چارچوب نظام واقعاً موجود فنودالیسم (آرباب- رعیتی ...) به طور دیرنگام در این کشورها جا خوش کرده بود. فروپاشی فنودالیسم و استقرار نظام سرمایه‌داری در غرب، نه خلق‌الساعه بلکه با تلفات عظیم انسانی در اشکال انقلاب، شورش و جنگ‌های دهقانی در چندین قرن حاصل شده بود.

شرق جهان اما آستانِ حوادثی بود که اروپا از سر گذرانده بود. بلندپروازی‌های رژیم پیشین با پشتوانه درآمدهای عظیم نفتی به علاوه نگرانی‌های ناشی از پیشروی کمونیسم، ایران را به عنوان یکی از دولت‌های پیشرو در این زمینه قرار داد. بنابراین از طریق یک سلسله تغییرات اقتصادی و اجتماعی تحت عنوان «انقلاب سفید» به جراحی خود پرداخت. اولین اصل انقلاب سفید، اصلاحات ارضی و لغای رژیم ارباب -رعیتی بود که از جنبه نظری، شاه‌کلید مسئله بود. اما ظاهراً صرف اصلاحات ارضی برای گسترش و تکمیل مناسبات سرمایه‌داری کافی نبود، بنابراین گسترش بازارهای داخلی از طریق نهادهایی مانند سازمان مرکزی تعاون روستایی ضرورت یافت.

ایران، نسبت به تعاونی‌ها نگاه حداقلی داشت و از آن صرفا به عنوان ابزاری برای به‌درکردن ارباب- رعیتی، تکمیل فرایند اصلاحات ارضی و بسط مناسبات سرمایه‌داری بهره جست. با گذشت حدود ۵۰ سال از تشکیل سازمان مرکزی تعاون روستایی، عملکرد آن، با وجود پوشش گسترده در روستاهای ایران، بنا بر اجماع کلی کارشناسان و برنامه‌ریزان رضایت‌بخش نیست. این سازمان پس از انجام یک وظیفه تاریخی گذرا و اولیه تحت عنوان گسترش بازارهای داخلی موردنیاز سرمایه‌داری، در تداوم وظیفه خود تأمین شرایط برای توسعه روستاها) ناقص عمل کرده است، بدایقایی تاریخی ناشی از پیچیدگی‌ها و غلظت شیوه تولید، دهقانی، جایگاه سست قالب تعاونی در توسعه کشاورزی، خاتمه ماموریت سازمان درخصوص اصلاحات ارضی و کشایش مقدماتی بازار داخلی، سیاست‌گذاری‌های ناکارآمد در بعد از انقلاب و وجود دستگاه‌های موازی را می‌توان در عملکرد ضعیف سازمان قائل دانست. وضعیت خاص ایران بعد از اصلاحات ارضی به‌طور اجتناب‌ناپذیری کشاورزی را با تعاونی‌ها پیوند زد. دوره‌ای که توسعه کشاورزی به دلیل پیچیدگی‌های عمدتاً ناشناخته و مزمن شیوه تولید دهقانی پیچیده‌تر شد. مؤلفه اصلی این پیچیدگی، ساختار و عناصر کلی نظام دهقانی بود که نه‌تنها از درون فاقد نیروی لازم برای دگرگونی بود بلکه بر لبه پرتگاه تاریخی نیز قرار داشت. بنابراین نیاز به محافظ و محرک بیرونی داشت. آیا این محافظ می‌توانست تعاونی‌ها باشند؟ جواب برنامه‌ریزان به این پرسش به‌گونه‌ای اجتناب‌ناپذیر! همواره مثبت بوده است. اقتصاد دهقانی در آستانه سقوط قرار داشت و سدی در برابر مناسبات جدید توسعه کشاورزی بود. نه راه می‌رفت و نه راه می‌داد! سقوط دهقان‌ها به‌ویژه بعد از انقلاب به دلیل عدم آمادگی برای تبعات آن در مناطق شهری، پذیرفتنی نبود. بنابراین بار خطیر و دوگانه پیشبرد توسعه کشاورزی ضمن حفظ موجودیت دهقانی برعهده تعاونی‌ها گذاشته شد. باری که یک بار با انقلاب در سال ۵۷ بر زمین گذاشته شد و پس از آن نیز هرگز به مقصد نرسید. کشاورزی لرزان ایران به جریانی لرزان‌تر از خود تکیه زد. صابون ز جامه کاست و جامه ز صابون!

درحال‌حاضر کارایی ضعیف سازمان مرکزی تعاون روستایی بر کسی پوشیده نیست. اصلاح اساسنامه و تعیین وظایف جدید منطبق با نیازهای روز بخش کشاورزی، فروش بقیه سهام سازمان به اتحادیه‌ها و تشک‌ل‌ها، انحلال، ادغام و... سازنیوهای پیش‌رو هستند. تغییرات جدید در مدیریت سازمان مرکزی تعاون روستایی فرصت مناسبی است تا درخصوص راه گمشده این سازمان چاره‌اندیشی شود.

«پژوهشگر و نویسنده کتاب اقتصاد سیاسی ایران

خبر ویژه

کسب رتبه ۴۸ در رتبه‌بندی ۱۰۰ شرکت برتر ایران

● براساس نتایج رتبه‌بندی بیستمین دوره همایش معرفی شرکت‌های برتر ایران (IMI-۱۰۰) آسان‌پرداخت برشین بین ۵۰۰ شرکت بزرگ کشور، رتبه اول گروه رایانه و فعالیت‌های وابسته را از آن خود کرد. همچنین در این مراسم بر اساس رتبه‌بندی انجام‌شده از سوی سازمان مدیریت صنعتی، شرکت آسان‌پرداخت برشین رتبه ۴۸ را براساس عملکرد سال مالی ۱۳۹۵ در بین ۵۰۰ شرکت برتر کشور به خود اختصاص داد. این در حالی است که آسان‌پرداخت برشین سال گذشته در این رتبه‌بندی حائز رتبه ۵۸ شده بود.

شرق: سقوط هواپیمای ATR72-112 هواپیمایی آسمان مسیر تهران-یاسوج در کوه‌های دنا، زیر کوتاه و دردناک بود. سیل اخبار تسلیت، پیش از یافتن لاشه هواپیمایی که ۶۶ سرنشین داشت، یادآور روزهایی است که روزهای «عزای بی‌بیکر» می‌تواند نام‌گذاری شود؛ باین‌حال تا لحظه نگارش این گزارش، خبر رسیده که در بخشی از کوه دنا، دودهای غلیظی دیده می‌شود که احتمالاً، این‌ هواپیما در آنجا با کوه اصابت کرده است. علاوه بر آنکه روشن‌بودن گوشی همراه یکی از مسافران، ردیابی را برای یافتن لاشه هواپیما ساده‌تر کرده است که البته بعد اعلام شد در حوالی گوشی یافت‌شده، هواپیما پیدا نشد. حادثه‌هایی که به نظر می‌رسید با گذشتن از تحریم و حرف‌وحديث‌ها درباره فرسودگی ناوگان، رو به پایان نهاده باشد، اما چنین نبود. گویا اخبار حادثه را در ایران پایانی نیست. یک روز خبر از انفجار در نفت‌کش سانچی سرتیتر اخبار می‌شود و حالا این سقوط هواپیما ۲۵ساله است که جایگزین آن خبر می‌شود. سهام‌داری شرکت سرمایه‌گذاری تأمین اجتماعی (شتا) در شرکت ملی نفت‌کش و به تبع آن، کشتی سانچی و واگذاری هواپیمایی آسمان در سال ۸۱ به صندوق بازنشتستی کشور که هر دو زیرمجموعه وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی محسوب می‌شوند، نقطه مشترک این دو حادثه است. آن هم دقیقاً در روزی که ۱۴ سال پیش، یک روز پیش از انتخابات هفتمین دوره مجلس شورای اسلامی، قاجحه انفجار قطار نیشابور رخ داد و بزرگ‌ترین حادثه در حمل‌ونقل ریلی کشور نامیده شد. انفجاری که معادل ۱۸۰ TNT زده شد. با اینکه هنوز مشخص نیست علت این حادثه چه بوده، اما شایعات پیرامون آن همچنان زیاد است. از اورهال هواپیما و زمین‌گیربون آن تا بدی آب‌وهوا و خطای انسانی؛ به‌هرحال هنوز علت حادثه مشخص نیست.

ستادبررسی سانحه‌هواپیمایشکیل بود

وزیر راه‌وشهرسازی در حکمی به علی‌عابدزاده، رئیس سازمان هواپیمایی کشوری، خواستار تشکیل ستاد بررسی سانحه و ۱۱ گروه تخصصی همراه برای بررسی دلایل حادثه هواپیمایی «ای.تی.آر» متعلق به شرکت هواپیمایی آسمان شد. در این حکم آمده است: «با توجه به وقوع سانحه برای هواپیمای ای‌تی‌آر (ATR72-112) متعلق به شرکت هواپیمایی آسمان به شماره پرواز ۳۷۰۴ در ۲۹ بهمن‌ماه ۹۶ از مبدأ فرودگاه مهرآباد به مقصد یاسوج، مامور می‌شوید تا براساس ماده ۲۲ قانون هواپیمایی کشوری و آیین‌نامه اجرایی آن مصوب ۳۰ مردادماه ۹۰ نسبت به تشکیل ستاد بررسی سانحه و ۱۱ گروه تخصصی آن در روز جاری اقدام کنید». وزیر راه‌وشهرسازی همچنین از عابدزاده خواست با توجه به مقررات سازمان جهانی هوانوردی (انکس ۱۳ ایکائو) و مقررات قانونی تمام اسناد و مدارک مرتبط بررسی شود و در ادامه از نماینده رسمی شرکت سازنده هواپیما نیز دعوت به عمل آید.

ادعای نقص‌هواپیمای ATR قابل‌استنادنیست

وزیر راه‌وشهرسازی همچنین در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه آیا این هواپیما به‌همان نقص فنی داشته و از میانه راه به فرودگاه بازگشته، گفته: این موضوعات و نقص فنی این هواپیما در چند روز گذشته و ارتباط آن با سانحه امروز قابل استناد نیست. عباس آخوندی با بیان اینکه با خانواده‌های جان‌باختگان سانحه ابراز همدردی می‌کنم، گفت: به‌محض وقوع این سانحه براساس قوانین سازمان هواپیمایی ستاد بررسی سانحه تشکیل شد و درحال حاضر ۱۱ گروه در این ستاد آماده‌به‌کار و پیکر علت وقوع سانحه هستند.

درخواست از کمپانی ATR برای اعزام نماینده

او همچنین از مکاتبات و مذاکره با شرکت ATR خبر داد و گفت: در مذاکراتمان با شرکت ATR قرار بر این شد که این شرکت نمایندگان خود را برای بررسی علت سانحه به کشورمان اعزام کند و نظر خود را درباره علت وقوع اعلام کنند. به گفته او، هواپیمای ATR یکی از امن‌ترین هواپیماهای موجود در جهان است.

مشکل فرودگاه یاسوج است

در میان اخبار، خبری منتشر شد که نشان می‌داد مدیر روابطعمومی شرکت آسمان برای آنکه هرگونه نقص فنی را از نظرها دور کند، ادعا کرده: نقص فنی هواپیمایی ATR کاملاً شایعه است و علت سانحه شرایط جوی و منطقه نامناسب فرودگاه یاسوج است. به گفته او، متأسفانه فرودگاه یاسوج در رشته‌کوه‌های زاگرس احاطه شده است و همین موضوع باعث شده فرود هواپیماها بسیار سخت باشد و به‌طور قطع در شرایط جوی نامناسب امکان سانحه‌های هوایی در این منطقه وجود دارد. طباطبایی در گفت‌وگو با ایلنا با اشاره به صحبت‌هایی که درباره نقص فنی هواپیمای ATR که ساعاتی پیش در منطقه سمیرم سقوط کرده، گفت: نقص فنی این هواپیما کاملاً شایعه است، چراکه اگر این هواپیما نقص فنی داشت سازمان هواپیمایی به آن اجازه پرواز نمی‌داد.

تمام فرودگاه‌های کشورایمن هستند

این سخن او واکنش رئیس سازمان هواپیمایی کشوری را به دنبال داشت. علی‌عابدزاده درباره وضعیت فرودگاه یاسوج و ادعای شرکت هواپیمایی آسمان مبنی بر اینکه این فرودگاه ناایمن است، گفت: تمام فرودگاه‌های کشور ایمن هستند و استانداردهای لازم برای نشست و برخاست هواپیماها را دارند. او تأکید کرد: در چند سال گذشته هزینه‌های بسیار زیادی برای ارتقای کیفیت فرودگاه یاسوج انجام شده است و این فرودگاه هیچ مشکلی برای نشست و برخاست هواپیماها ندارد. رئیس سازمان هواپیمایی در پاسخ به این سؤال ایلنا مبنی بر اینکه اگر شرایط جوی نامساعد بوده چرا اجازه پرواز داده شده است گفت: تازمانی‌که جعبه سیاه هواپیما بازخوانی نشود، نمی‌توان ادعا کرد شرایط جوی باعث سقوط این هواپیما شده است، او در پاسخ به این سؤال که آیا نقص فنی هواپیما عامل بروز این حادثه است، گفت: هر احتمالی در وقوع این سانحه می‌توان داد. عابدزاده همچنین درباره پیداشدن لاشه هواپیما گفت: نقطه سقوط هواپیما هنوز مشخص نشده و هنوز هیچ‌گونه اطلاعی از مراجع رسمی برای پیداشدن لاشه هواپیما برای ما ارسال نشده است. **اخطار صریح قضانی به سازمان هواپیمایی کشوری**
در همین زمینه تسنیم خبری را منتشر کرد که نشان می‌داد یک مقام مسئول قضائی در کمتر از یک ماه پیش در نامه‌ای آسیب‌های موجود در سازمان هواپیمایی کشوری را به رئیس فعلی سازمان هواپیمایی ابلاغ کرده بود. در پایان این نامه اشاره شده بود که با تداوم شرایط موجود و عدم اصلاح ساختارهای اعلام‌شده (از سوی مقام قضانی)، شاهد وقوع سانحه و حادثه خواهیم بود و در صورت بروز حادثه، شخص ریاست هواپیمایی کشوری مسئولیت آن را برعهده خواهد داشت. مشخص نیست قضانی‌کردن ماجرا درحالی‌که هنوز مراحل رسیدگی به حادثه طی نشده است، چه معنایی دارد؟ کارشناسان معتقدند متن صریح آیین‌نامه سوانح به‌عنوان ضمیمه پیمان شیکاگو به صراحت می‌گوید هدف از بررسی سانحه، پیش‌گیری از سوانح بعدی

اقتصاد

تابش از حضور مدافعان فعالان بازداشت‌شده محیط زیست در هواپیما خبر می‌دهد

معادله مجهول هواپیمای گمشده

سال	نوع هواپیما	مکان حادثه	کشته‌شدگان	نام شرکت هواپیمایی
۱۳۸۷	ایران- ۱۴۰	حوالی فرودگاه شاهین‌شهر	۵	هواپیمایی هسا
۱۳۸۷	بویینگ ۷۳۷	حوالی بيشکک	۶۸	هواپیمایی آسمان
۱۳۸۸	تویولف-۱۵۴	قزوین	۱۶۸	هواپیمایی کاسپین
۱۳۸۸	ایلیوشین-۶۲	فرودگاه مشهد	۱۷	هواپیمایی آریا
۱۳۸۹	بویینگ ۷۲۷	ارومیه	۷۸	ایران ایر
۱۳۹۳	ایران - ۱۴۰	تهران	۳۹	هواپیمایی هسا
۱۳۹۶	ATR72-112	سمیرم	۶۶	هواپیمایی آسمان

دستور ویژه دادستان برای بررسی سانحه سقوط هواپیما

تسنیم: حجت‌الاسلام‌والمسلمین منتظری، دادستان کل کشور، با صدور پیامی از معاون حقوق عمومی خواست با تشکیل کارگروهی علت حادثه را بررسی کند. پیش‌تر آیت‌الله آملی‌لاریجانی، رئیس قوه قضائیه، از دادستان کل کشور خواسته بود با تشکیل کمیته‌ای، علت وقوع حادثه را بررسی و برای برخورد قانونی با مقصران اقدام کند.

در نوار مکالمات، خلبان گزارشی از احساس خطر نداده‌است

ایلنا: رئیس کمیسیون عمران به تشریح جزئیات جلسه ستاد بحران سقوط هواپیمای تهران-یاسوج پرداخت و گفت: اگر خطری این هواپیما را تهدید می‌کرد، خلبان فرصت اعلام خطر و گزارش را به مرکز کنترل داشت؛ اما هیچ صحبتی از خطرات احتمالی یا احساس خطر خلبان نشده است. به گفته محمدرضا رضایی‌کوچی، این سانحه بسیار مهم است و کارشناسان صنعت هوانوردی وقتی عوامل را کنار هم می‌گذارند تا به گزارشی از علت سانحه برسند، نمی‌توانند تحلیل دقیقی داشته باشند؛ بنابراین باید گزارش نهایی با توجه به اطلاعات جعبه سیاه هواپیما تهیه شود. این نماینده مجلس افزود: یکی از موضوعات مهم این سانحه، خاموش بودن سیستم ELT هواپیماست. اگر این سیستم روشن بود، در همان

است نه یافتن مقصر. به گفته آنها اگر بخوایم مقصر را پیدا کنیم، خلبانی که خطاهای انسانی می‌دهد، خطاهای خود را می‌پوشاند که سبب سوانح دیگری می‌شود که مطمئناً دیگر نمی‌توان از آنها ردی پیدا کرد و این ماجرا را پیچیده‌تر می‌کند. این ذهنیت را

پیداشدن لاشه هواپیما برای ما ارسال نشده است.

در همین زمینه تسنیم خبری را منتشر کرد که نشان می‌داد یک مقام مسئول قضائی در کمتر از یک ماه پیش در نامه‌ای آسیب‌های موجود در سازمان هواپیمایی کشوری را به رئیس فعلی سازمان هواپیمایی ابلاغ کرده بود. در پایان این نامه اشاره شده بود که با تداوم شرایط موجود و عدم اصلاح ساختارهای اعلام‌شده (از سوی مقام قضانی)، شاهد وقوع سانحه و حادثه خواهیم بود و در صورت بروز حادثه، شخص ریاست هواپیمایی کشوری مسئولیت آن را برعهده خواهد داشت. مشخص نیست قضانی‌کردن ماجرا درحالی‌که هنوز مراحل رسیدگی به حادثه طی نشده است، چه معنایی دارد؟ کارشناسان معتقدند متن صریح آیین‌نامه سوانح به‌عنوان ضمیمه پیمان شیکاگو به صراحت می‌گوید هدف از بررسی سانحه، پیش‌گیری از سوانح بعدی

خبر

نمایندگان کارگری و کارفرمایی جلسه شورای عالی کار را ترک کردند

● نمایندگان کارگری و کارفرمایی حاضر در جلسه امروز ششورای‌عالی کار در مخالفت با بند ز تبصره ۷ لایحه بودجه ۹۷، جلسه شورای‌عالی کار را ترک کردند. علی خدایی، نماینده کارگران در شورای‌عالی کار، در گفت‌وگو با تسنیم، «بند ز تبصره ۷» لایحه بودجه ۹۷ را مغایر با رفاه کارگران دانست و افزود: در این بند از لایحه سازمان تأمین اجتماعی مکلف است تمامی سهم درمان از مجموع مآخذ کسر حق بیمه موضوع مواد (۲۸) و (۲۹) قانون تأمین اجتماعی و سایر منابع مربوط را در حسابی نزد خزانه‌داری کل کشور با عنوان بیمه درمان تأمین اجتماعی متمرکز کند. وی ادامه داد: مخالف واریز منابع درمانی سازمان تأمین اجتماعی به حساب خزانه‌داری کل کشور هستیم.

این موضوع در لایحه بودجه ۹۷ مطرح بوده و در مجلس در دست بررسی است. به اعتقاد نمایندگان کارگران، اموال تأمین اجتماعی جزء اموال دولتی که دولت بخواهد درباره آن تصمیم‌گیری کند نیست. تمامیت تأمین اجتماعی باید حفظ شود، اموال تأمین اجتماعی حق‌الناس است و بیت‌المال دولت نیست. به‌خاطر اولویت و اضطراب، در جلسه امروز شورای‌عالی کار قبل از بررسی دستمزد ۹۷ این موضوع مورد بحث قرار گرفت. تمام نمایندگان کارگران و کارفرمایان با این طرح مخالفت کردند.

به گفته خدایی، نمایندگان کارگری و کارفرمایی حاضر در جلسه امروز شورای‌عالی کار در مخالفت با بند ز تبصره ۷ لایحه بودجه ۹۷ جلسه شورای‌عالی کار را ترک کردند.

سرمایه ایران اعلام شد: ۳ میلیون میلیارد تومان

● تسنیم: علی آقامحمدی عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام با بیان اینکه سه میلیون میلیارد تومان (سه هزار تریلیون تومان) سرمایه کل کشور است، گفت: سالانه ۵۰۰ میلیارد دلار ارزش‌افزوده در کشور ایجاد می‌شود و حدود ۲۰۰ میلیارد دلار آن پس‌اندازهای مردم است که سرمایه‌گذاری نمی‌شود.

