ادامه از صفحه ۲

کالبدشکافی لایحه بودجه ۱۴۰۱

دولت برای سال بعد تصمیم دارد ارز چهارهزارو ۲۰۰ تومانی را به جز برای دارو و گندم حذف کند و بهای حامل‌های انرژی برای صنایع فولاد، پتروشیمی، پالایشی‌ها و سیمانی‌ها را با درصد درخورتوجهی (تا سه برابر فعلی) افزایش دهد؛ اینها بر تورم می‌افزاید و با آثاری که بر جای می‌گذارد، نه‌تنها برای مردم، بلکه حتی برای تأمین مالی هزینه‌های دولت، بحران‌زا است! چون بخش عمومی، خود یک مصرف‌کننده بزرگ است. در واقع هزینه‌های دولت به صورت پویا دیده نشده است. با اجرای این راهبردهای مالی، اوضاع ثابت نمی‌ماند و معادلات مالی دولت به علت تغییر وضعیت متغیرها، تغییر می‌یابد. ضمنا نرخ بهره مالکانه برای معادن را از ۱۰ همت به ۴۰ همت می‌رساند، شرکت‌های معدنی تحت فشار هزینه قرار می‌گیرند و از حاشیه سود آنها کاسته می‌شود یا افزایش بهای فروش محصولات خواهند داشت. باید دقت شود که منابع حاصل از تغییر نرخ تسعیر ارز (همان منابعی که با آن ارز چهارهزارو ۲۰۰ تومانی برای واردات کالاهای اساسی و گاهی به دلیل تعارض منافع عملا به سوداگران اختصاص می‌یافت) به صورت یارانه نقدی از راه دلسوزی در اختیار قشر آسیب‌پذیر قرار نگیرد؛ بلکه به بخش تولیدات اساسی و مهم اختصاص یابد. درآن‌صورت کالا و خدمات ضروری به دست مردم با بهای بهتری می‌رسد و از دو سو نرخ رشد تورم مهار می‌شود، یکی نقدی‌نشدن یارانه‌ها و دیگری با کمک به رشد تولید. توجه شود که تورمی حدود ۴۵ درصد را در سال گذشته تجربه کرده‌ایم؛ ولی متوسط رشد دستمزدها را ۱۰ درصد در بودجه آتی در نظر گرفته‌ایم، طبق قاعده قدرت خرید کاهش و فقر بیشتر می‌شود و تبعات اجتماعی در پی خواهد داشت. شایان ذکر است که متأسفانه وام ازدواج و مسکن در لایحه بودجه مورد اشاره قرار نگرفته‌اند. حتی بودجه همسان‌سازی حقوق اعضای هیئت علمی وزارت علوم با وزارت درمان، همچنین بودجه لازم برای اجرای رتبه‌بندی معلمان در تناسب با وزارت علوم به طور شفاف بیان نشده است و مجلس احتمالا رفع نقص خواهد کرد؛ در غیراین‌صورت مانند سال جاری موجب اختلال می‌شود. دولت نرخ رشد درآمد ملی را در شرایط نابسامان فعلی، هشت درصد هدف قرار داده است که در این شرایط نااطمینانی، دست‌یافتنی نیست. طبق نظر سازمان برنامه و بودجه، دولت برای تحقق این رشد هشت‌درصدی، سرمایه‌گذاری در حدود سه‌هزارو ۴۰۰ هزار میلیارد تومانی نیاز دارد. برای بانک‌ها ۹۰۷ هزار میلیارد تومان، بورس و بازار سرمایه ۵۶۰ هزار میلیارد تومان، ۱۶۰ هزار میلیارد تومان برای بودجه عمومی دولت، ۲۷۲ هزار میلیارد تومان منابع داخلی شرکت‌های دولتی، ۳۶۰ هزار میلیارد تومان (۱،۵ میلیارد دلار) صندوق توسعه ملی نفت، ۱۸۱ هزار میلیارد تومان برای بخش خصوصی و سرمایه‌گذاری خارجی نیز ۱۲۰ هزار میلیارد تومان (۸۰۰ میلیون دلار) در نظر گرفته شده است. اگر بعضی از موارد ازجمله تعهدات بانک‌ها و سرمایه‌گذاری خارجی -با تهاتر نفتی- انجام‌شدنی باشد، تحقق سهم بخش خصوصی محل ابهام است. در نتیجه برای رسیدن به رشد هشت‌درصدی، حدود ۹۰۰ هزار میلیارد تومان کسری بودجه متصور است. هرگاه ۷۰ درصد هزینه‌ها را حقوق و دستمزد به خود اختصاص می‌دهد، بعید است که بالغ بر ۳۴۰ همت برای تجهیز تولید، اشتغال در بودجه سال ۱۴۰۱ باقی بماند. برای تکمیل طرح‌های عمرانی ۱۶۰ هزار میلیارد تومان منظور شده است؛ برای پشتیبانی از تولید، از طریق صندوق پیشرفت و عدالت حدود ۱۸۰ هزار میلیارد تومان در لایحه پیش‌بینی شده است که به نظر عملیاتی نیست و بهتر است تجدید نظر شود. اگرچه جهت‌گیری برای رشد مطلوب ستودنی است؛ اما اهداف باید دست‌یافتنی باشند. امیدواریم گشایشی در سطح بین‌المللی حاصل شود و اوضاع بودجه بهتر و ترمیم صورت گیرد و اهداف مطلوب با اجرای صحیح و سالم دست‌یافتنی شوند. در شرایط فعلی، دسترسی به رشد هشت‌درصدی تولید، فضای کسب‌وکار متناسبی نیز نیاز دارد که در بودجه‌ریزی قابل رؤیت نیست. توجه شود که در لایحه بودجه ۱۴۰۱ عملا سه نرخ محاسباتی ارز وجود دارد؛ نرخ ارز چهارهزارو ۲۰۰ تومانی برای واردات کالاهای اساسی و نرخ ارز ۱۷هزارو ۵۰۰ تومانی برای تسعیر ارز شرکت‌های دولتی ازجمله شرکت نفت، همچنین نرخ تسعیر ۲۳ هزار تومانی؛ این چندنرخی، هزینه نظارت برای مهار فساد را بالا می‌برد؛ اما به‌عنوان ابزاری به منظور ترغیب و تشویق به فعالیت‌های ضروری و بازدارندگی از فعالیت‌های غیرضروری، لازم به نظر می‌رسد. یکی از نکات مثبت لایحه بودجه آن است که به بازار سرمایه توجه شده است. مالیات شرکت‌های پذیرفته‌شده در بورس را از ۲۵ درصد به ۲۰ درصد کاهش یافته است. همچنین دولت در نظر دارد که درآمد مالیات بر معاملات بازار سرمایه را صرف خود این بازار کند و از این طریق به تأمین مالی صندوق تثبیت این بازار کمک کند.

*** دکترای اقتصاد و عضو هیئت علمی گروه اقتصاد دانشگاه پیام نور**

جعبه سیاه حادثه برخورد ۲ قطار در متروی تهران - کرج باز شد

فاجعه‌ای که رخ نداد

نورا حسینی: قرار بود گزارش حادثه برخورد دو قطار در خط متروی تهران - کرج در صحن شورای شهر بررسی شود، اما مدیران شهری یک بار این گزارش را در جلسه هم‌اندیشی (جلسه داخلی اعضای شورای شهر) ارائه کردند و یک بار هم در صحن علنی شورای شهر با حضور رسانه‌ها. برخی از اعضای شورای شهر تهران این حوادث را باعث بی‌اعتمادی مردم به حمل‌ونقل عمومی عنوان کردند، اما مدیرعامل شرکت بهره‌برداری مترو گفت قرار نیست همه چیز در صحن گفته شود؛ همان‌طور که برخی مسائلی که در جلسه هم‌اندیشی مطرح شد، در صحن مطرح نشد و قرار هم نیست مطرح شود.

سیدجعفر تشکری‌هاشمی درخصوص بخش‌های سانسورشده این گزارش می‌گوید: گزارشی که در صحن مطرح شد، همان مطالبی بود که در جلسه اول صبح گفته شد. فقط فیلم برخورد دو قطار را که در صحن پخش شد، ما در جلسه صبحگاهی ندیده‌ایم.

مهدی چمران، رئیس شورای شهر تهران، می‌گوید اگر حمایت‌های مالی ملی به مترو نرسد، تضمینی وجود ندارد که این حوادث تکرار نشود. او می‌گوید سیستم سیگنالینگ مترو مربوط به ۲۰ سال پیش است؛ سیستمی که همان زمان هم از تکنولوژی روز عقب‌تر بوده است. او از انبارهای خالی قطعات یدکی مترو می‌گوید و معتقد است این انبارها که مربوط به قطعات یدکی پرمصرف است، نباید خالی شود.

اعضای شورای شهر تأکید دارند مدیریت شهری گذشته در این حوزه ترک فعل کرده‌اند و حوادث امروز ریشه در عملکرد گذشتگان دارد. هرچند محمد علیخانی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای پنجم شهر تهران معتقد است وضعیت مترو ناشی از تفکر کسانی است که تحریم‌ها را برکت توصیف می‌کردند و وضعیت اقتصادی کشور را با این تفکر به وضعیت کنونی رسانده و حالا خود باید پاسخ‌گوی وضع موجود باشند.

اعضای شورای شهر ششم بارها در سخنانشان به افزایش پنج هزار میلیاردی سهم حمل‌ونقل عمومی در اصلاحیه بودجه ۱۴۰۰ از منابع غیرنقد (که درصد تحقق آن اندک است) تأکید کرده‌اند؛ نکته‌ای که از سوی مدیرعامل مترو بی‌پاسخ نماند و اعلام کرد مترو برای اورهال‌کردن و خریدن قطعات یدکی نیاز به سهمیه از بودجه جاری دارد. او همچنین از کمک وزارت دفاع در تولید قطعات مورد نیاز مترو خبر می‌دهد.

با وجود این، بررسی اصلاحیه بودجه ۱۴۰۰ نشان می‌دهد اعضای شورای شهر ششم با کاسته‌شدن سه ردیف حمایتی مترو موافقت کرده‌اند؛ کمک سرمایه‌ای به شرکت بهره‌برداری مترو جهت خرید قطعات یدکی و اورهال، تعمیر و نگهداری تجهیزات ثابت ایستگاه‌ها و مراکز فرمان و مابه‌التفاوت بلیت مترو.

۵ دلیل برای مقصرشدن راهبر قطار

اما حادثه متروی تهران - کرج که صبح چهارشنبه اول دی‌ماه صدها مسافر خط تهران - کرج را سرگردان کرد و ۲۰ نفر را هم زخمی، به دلیل خطای انسانی بود؛ هرچند اعضای شورای شهر و مدیران شهری ریشه آن را در فرسودگی ناوگان و نیاز به اورهال سیستم‌ها می‌دانند.

مجتبی شفیعی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهردار تهران، در ابتدای گزارش خود با بیان اینکه ۴۰ درصد قطارهای مترو نیازمند اورهال هستند و سرفاصله حرکت نیز بین ۴ تا ۱۵ دقیقه است، می‌گوید: خط ۵ مترو ۴۳ کیلومتر با ۱۱ ایستگاه است که به طور میانگین روزانه صد هزار جابه‌جایی دارد. این خط ۱۹۴ واگن فعال دارد که با سرفاصله ۱۰ دقیقه فعالیت می‌کنند. او درخصوص حادثه اول دی‌ماه می‌گوید: شرایط تخلیه مسافران به گونه‌ای بود که به دلیل ارتفاع واگن از سطح زمین نامطلوب بود؛ چراکه پلکانی وجود نداشت و برخی از آسیب‌های مصدومان نیز در نحوه پریدن از واگن‌ها بود.

به گفته شفیعی، در ایستگاه چیتگر دو خط اصلی و دو خط جانبی برای استقرار و مسافرگیری داریم که قطارهایی که می‌خواهند مسافرگیری کنند، به این خطوط جانبی می‌آیند و خط‌های اصلی برای عبور قطار اکسپرس پیش‌بینی شده است. قطاری که به نظر می‌رسد مقصر اصلی بوده، از کرج وارد ایستگاه چیتگر می‌شود، اما از آنجایی که پیش از ورود به ایستگاه سرعت غیرمجاز داشته، راهبر، «ای‌تی‌پی» را خاموش می‌کند تا ترمز اضطراری نگیرد و وارد ریل جانبی شده و مسافرگیری می‌کند و بعد از آن چراغ فرمان قطار در مقابل راهبر قرمز بوده و باید قطار متوقف می‌شد که قطار اکسپرس عبور کند، اما چون ای‌تی‌پی را خاموش کرده و به سیگنال قرمز هم توجهی نداشته و حتی به سوزن که در انتهای خط سایت اولویت حرکت را مشخص می‌کند بی‌توجهی کرده، وارد خط اصلی می‌شود. در این میان قطار اکسپرس که ای‌تی‌پی آن فعال بوده و راهبر حرفه‌ای داشته، عکس‌العمل مناسب نشان داده و ۴۹۰ متر پیش از ورود به ایستگاه، ای‌تی‌پی آن فعال شده، تمام سیستم‌ها را فعال می‌کند؛ به گونه‌ای که سرعتش از ۷۰ کیلومتر به ۲۰ کیلومتر می‌رسد و به همین دلیل شدت برخورد بالا نبود و لوکوموتیو اکسپرس از ریل خارج و متوقف می‌شود. جالب است که یک قطار از روبه‌رو می‌آمده که با آلارم ترمز قبل از ورود به ایستگاه چیتگر متوقف می‌شود. معاون شهردار تهران می‌گوید: کمیسیون سوانح مترو تشکیل جلسه داد، اما هنوز به صورت صددرصد به قطعیت نرسیده‌اند. البته برداشت من که حاصل اظهارات راهبر، کارشناسان فنی و صوت و فیلم است، این است که عامل اصلی خطای راهبر بوده که پنج خطای سرعت غیرمجاز، قطع ای‌تی‌پی، توقف بیجا، بی‌توجهی به سوزن و بی‌توجهی به چراغ قرمز را هم‌زمان انجام داده و به نظر می‌رسد راهبر در آن لحظه از نظر روحی و جسمی هوشیاری و حداقل تمرکز را بر وظیفه خود نداشته است. البته راهبر قطار ۱۸ سال سابقه داشته و با اینکه دو مورد خطا در گذشته داشته، اما راهبر غیرحرفه‌ای نبوده است، اما تمرکز کافی نداشته است.

به گفته او، اشکالات فنی و ضعف در سیگنالینگ و مرکز کنترل نیز وجود داشته و یکی از مشکلات ما این است که راهبر می‌تواند ای‌تی‌پی را قطع کند. بر اساس آیین‌نامه نباید این کار را انجام دهد، اما چون ضعف سیستم زیاد است، در سال‌های اخیر این اتفاق بین راهبرها عرف شده و هفت مورد برخورد قطار از سال‌های ۸۰ تا ۹۶ ثبت شده که به علت قطع ای‌تی‌پی بوده است. البته هشدارهایی داده شده، اما توجه نشده است. او با بیان اینکه اشکالات فنی زیادی در سیستم سیگنالینگ است که باید اصلاح شود، می‌گوید: یکی از مشکلات ما نیز درباره راهبردهاست که باید پروتکل‌ها اصلاح شود و همچنین حفاظت فیزیکی خط ۵ مترو اشکالاتی دارد و گزارش‌هایی مبنی بر تخریب در سال‌های اخیر وصول شده و احتمال آسیب به تجهیزات وجود دارد که برنامه‌ای برای حفاظت فیزیکی خط ۵ داریم. بااین‌حال، مشکل دیگر ما فرسودگی تجهیزات است که بارها اعلام کرده‌ایم باید قطارهای‌مان اورهال شود و همچنین سیستم سیگنالینگ قوی لازم است و سیستم خط ۵ متعلق به ۲۰ سال پیش است و فرسودگی قطعات و ترمز باید حل شود. اما متأسفانه می‌بینیم از سال ۹۵ خرید تجهیزات نشده و انبار قطعات حساس خالی است که ما تازه سفارش‌ها را ثبت کردیم، ولی چند ماه طول می‌کشد که به دستمان برسد.

فاجعه‌ای که رخ نداد

مهدی شایسته‌اصل، مدیرعامل جوان شرکت بهره‌برداری متروی تهران، از حادثه بدتری که می‌توانست در این برخورد رخ دهد، می‌گوید: احتمال داشت حادثه بدتری رقم بخورد. قطار روبه‌رو اطلاع نداشته که این اتفاق رخ داده است؛ چراکه مرکز فرمان ما در جریان نبوده و پیمانکار ما به صورت دستی راهور قطار شمالی را آگاه می‌کند و قطار شمالی می‌ایستد.

شایسته‌اصل با بیان اینکه حدود دو هزار نفر در قطار تندرو، هزارو ۵۰۰ نفر در قطار جانبی و صد نفر در قطار شمالی بودند، توضیح می‌دهد: این حجم مسافر در جایی که ممکن است حادثه بعدی خلق شود و ما شرایطی نداشتیم که بتوانیم مسافران را به‌سرعت خارج کنیم، می‌توانست منجر به فاجعه‌ای شود. لطف خدا بوده که حادثه جدی‌تری رخ نداده است. البته خوشبختانه برای جابه‌جایی مسافران، اتوبوس‌ها بلافاصله به کمک شهروندان آمدند.

به گفته او، برنامه‌هایی برای حل‌وفصل مشکلات و مسائلی که از گذشته بوده، داریم. برای مثال در حوزه فرسودگی، چرخ‌بند زمانی که به ۲۱ میل رسید، باید از رده خارج شود و فرسوده محسوب می‌شود؛ هم‌اکنون بسیاری از چرخ‌های قطارهای ما به ۱۸ و ۱۹.۵ رسیده است که می‌تواند حادثه‌زا باشد. شایسته‌اصل، فرسوده‌بودن سیستم‌های نظارت تصویری و نبود یکپارچگی مراکز فرمان را از دیگر مشکلات این حوزه می‌داند و می‌گوید: مرکز فرمان خط ۵ در جای دیگری است؛ درصورتی‌که باید با هم یکی باشند. مرکز فرمان اصلی که در ساختمان پل کالج است، ۲۰ سال عمر دارد و نیاز به بازسازی دارد؛ زیرا تجهیزات آن فرسوده است. همچنین در بحث اعلام و اطفای حریق، مترو می‌تواند خطرناک‌تر از بازار گل باشد. سیستم‌های هواساز در مبادی ورودی و خروجی هم می‌تواند آسیب‌زا باشد.

به گفته مدیرعامل شرکت بهره‌برداری راه‌آهن شهری تهران و حومه، حدود صد پله‌برقی در ایستگاه‌های مترو وجود دارد که نیاز به نوسازی دارند. این موضوع می‌تواند برای شهروندان آسیب ایجاد کند؛ بنابراین ضروری است که منابع را از هر جایی که می‌توانیم نگه داریم و در جایی هزینه کنیم که مورد نیاز است. یکی از این موارد، پله‌برقی است که بیشترین جایی است که مردم به آن معترض هستند.

شایسته‌اصل می‌گوید: حداقل ۵۰۰ میلیارد تومان نیاز فوری برای تأمین قطعات هست. مسیر دیگری در نظر گرفته‌ایم تا به تولید داخلی برسیم. در این مسیر، هم معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری در برخی از موضوعات به ما اعلام آمادگی کرده است و هم وزارت دفاع اعلام کرده در تولید کمک می‌کند تا همه ظرفیت‌ها را در اختیار مواردی که به حمل‌ونقل ریلی شهری بازمی‌گردد، اختصاص دهند.

او به چالش نیروی انسانی هم اشاره می‌کند و می‌گوید: نیروی انسانی زیاد داریم، اما نه در جایی که به نیروی متخصص نیاز است. هشت هزار پرسنل داریم، اما بسیاری از نیروهای متخصص ما در حال بازنشسته‌شدن هستند و نیروهای جوان نیز تخصص لازم در حوزه‌های فنی در همه بخش‌ها را ندارند.

سیدجعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر تهران نیز با اشاره به اینکه صحبت‌های دوستان در شهرداری نباید مردم را نگران سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی کند، می‌گوید: تاکنون بیش از ده‌ها میلیارد مسافر از طریق متروی تهران جابه‌جا شده‌اند و بروز این حادثه در این حجم از جابه‌جایی‌ها زیاد نیست و به علت خطای راهبر، این مشکلات متأسفانه ایجاد شده است.

تشکری‌هاشمی اضافه می‌کند: در اروپا تراموای‌های چند دهه قبل با اورهال و نوسازی استفاده می‌شوند و ما هم می‌توانیم از قطارهای با قدمت، در صورت اورهال و نوسازی استفاده کنیم. از طرفی، در کنار آن مدیریت، نظم و آموزش نیز حائز اهمیت است و نباید از وجود نیروهای متخصص غفلت کنیم. ما نیروهای متخصص کم نداریم، ولی بسیاری از آنها گوشه‌نشین شده یا در کارهای غیرمرتبط به کار گرفته شده‌اند؛ باید نیروها از سمت ستاد به صف بروند و ان‌شاءالله از علم نیروهای متخصص و مهارت آنها بهره‌مند شویم.

هشدار انجمن مددکاری درباره ورود سازمان تبلیغات اسلامی به این حوزه:

ورود افراد غیرمتخصص به حوزه مددکاری اجتماعی آسیب‌های ماندگار به جا می‌گذارد

شرق: نشست خبری نقش مددکاری اجتماعی در توسعه پایدار و ارتقای عدالت اجتماعی به همت انجمن علمی مددکاری اجتماعی ایران و با حضور جمعی از استادان و فعالان دانشگاهی این رشته برگزار شد.

در این نشست دکتر محمد زاهدی‌اصل، استاد پیش‌کسوت مددکاری اجتماعی با اشاره به رشد قابل توجه این رشته در ۲۰ سال گذشته، گفت: «کارگزاران اصلی حوزه آسیب‌های اجتماعی دانش‌آموختگان مددکاری هستند و باید متخصصان این رشته در زمینه پیشگیری و حل‌وفصل آسیب‌های اجتماعی اثرگذار باشند. در تاریخ ما انسان‌دوستی و کمک مردم به یکدیگر سابقه طولانی دارد اما ورود به بحث آسیب‌های اجتماعی باید به متخصصان و دانش‌آموختگان این حوزه واگذار شود نه اینکه هر کس شخصا وارد عرصه شده و به‌عنوان مددکار اجتماعی فعالیت کند». زاهدی‌اصل با بیان اینکه فعالیت اشخاص غیرمتخصص در حوزه آسیب‌های اجتماعی پیام بدی به جامعه می‌دهد، گفت: «در بسیاری از حوزه‌های مهم و تأثیرگذار مانند زندان‌ها، افرادی به‌عنوان مددکار اجتماعی فعالیت می‌کنند که دانش‌آموخته این رشته نیستند. قوه قضائیه و بهزیستی هم افرادی را به‌عنوان مددکار اجتماعی به خدمت گرفته‌اند که در رشته‌های غیرمرتبط تحصیل کرده‌اند». رئیس انجمن علمی رفاه اجتماعی یکی از مشکلات اصلی را فقدان نظام مددکاری اجتماعی در کشور دانست و گفت: «به‌تازگی سازمان تبلیغات اسلامی دوره‌ای شش‌جلسه‌ای برای تربیت مددکار اجتماعی راه‌اندازی کرده که جامعه مددکاری اجتماعی ایران را بسیار متأثر کرده است. ما سال‌ها با دفاتر حوزه و دانشگاه در ارتباط بودیم و به خوبی آگاهیم که علما نگاه تخصصی و علمی به خدمات اجتماعی را تأیید می‌کنند و معتقدند که کار سازمان‌نیافته جواب نمی‌دهد. بنابراین انتظار داریم که سازمان تبلیغات اسلامی بر حوزه فعالیت‌های خود که فرهنگی است متمرکز باشد و رسیدگی به آسیب‌های اجتماعی را به متخصصان امر و مددکاران اجتماعی واگذار کند». دکتر زاهدی‌اصل با بیان اینکه محدودکردن جامعه هدف مددکاری اجتماعی به آسیب‌دیدگان اشتباه است، گفت: «مخاطبان ما عموم جامعه هستند. مددکار اجتماعی حق ندارد به جای کسی تصمیم بگیرد بلکه باید فرد را به توانمندی تصمیم‌گیری برساند. اما داوطلبان غیرمتخصص به جای جامعه هدف تصمیم می‌گیرند و به جای آنها هم عمل می‌کنند». او ادامه داد: «هر وضعیتی در جامعه سه ریشه اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی دارد که در هر بخش نیاز است متخصص همان رشته وارد شود. درست است که بسیاری از آسیب‌های امروز ما، ریشه اجتماعی دارند اما بخش قابل توجهی از آنها هم فرهنگی هستند و باید سازمان‌های متولی ازجمله سازمان تبلیغات اسلامی بر این بعد متمرکز باشند».

تجربه موفق نیروی انتظامی

در بخش دیگری از این نشست، محمدجواد روزبهانی، قائم‌مقام انجمن علمی مددکاری اجتماعی و افسر بازنشسته ناجا با اشاره به اینکه در دهه ۸۰ سرعت تحولات اجتماعی و تغییر رفتارهای جامعه ضرورت ریشه‌یابی مسائل اجتماعی را مطرح کرد، گفت: «با بررسی سوابق کشورهای دیگر و مشاهده جایگاه مددکاری اجتماعی در آنها تعاملی میان پلیس و دانشگاه شکل گرفت و با وجودی که پلیس جایگاه حاکمیتی داشت ورود به حوزه مسائل اجتماعی را اصلی دانست که باید با تعامل با دانشگاه انجام شود».

وی افزود: «از استادان دانشگاه کمک گرفتیم تا به کنترل ناهنجاری‌ها ورود کنیم؛ چراکه پلیس معتقد است مددکاری اجتماعی نقشی اساسی در پیشگیری و مواجهه با آسیب‌های اجتماعی دارد. در آن زمان در ۸۰ نقطه به صورت پایلوت دفاتر مشاوره و مددکاری اجتماعی مستقر شدند و نتیجه آن بود که ۶۵ درصد از پرونده‌های ارجاعی به پلیس در مراکز مشاوره حل‌وفصل شده بودند».

مداخلات کوتاه‌مدت آسیب‌های بلندمدت دارند

دکتر معصومه معارف‌وند، عضو هیئت‌مدیره انجمن علمی مددکاری ایران، هم مددکاری اجتماعی را یک فرایند حساب‌شده و مؤثر خواند و گفت: «در کشور ما برداشت اشتباهی از مداخلات داوطلبانه و جهادی شده است؛ به گونه‌ای که این مداخلات را کوتاه‌مدت و سریع می‌دانند در حالی که چنین مداخله‌ای می‌تواند بدوی و آسیب‌زا باشد. درست برعکس مددکاری اجتماعی که یک فرایند طولانی و حساب‌شده است که از ارزیابی علمی شروع می‌شود، با برنامه‌ریزی ادامه پیدا می‌کند، خدمات ارائه می‌دهد و پیگیری می‌کند». معارف‌وند با تأکید بر اینکه شکی نیست که جهادگران دوست دارند به جامعه و مردم خدمت کنند، گفت: «باید دید در موارد مشابه قبلی چه اتفاقی برای جامعه هدف افتاده است. خیلی وقت‌ها متأسفانه ما با مداخلات اشتباه جامعه هدف را به خود وابسته می‌کنیم. همان‌طور که می‌بینیم در برخی مناطق کشور مردم منتظر می‌مانند سال به سال یک گروه جهادی به منطقه بیاید و به جای آنها کاری را انجام دهد که خودشان توانایی انجام آن را داشتند. اگرچه نیت خدمت بسیار ارزشمند است اما اگر این خدمت توسط افراد غیرمتخصص انجام شود می‌تواند آسیب‌های عمیق و ماندگاری برای جامعه در پی داشته باشد». این مددکار اجتماعی افزود: «اخیرا یک سازمان تبلیغی اعلام کرده با شش جلسه شش‌ساعته مددکار اجتماعی تربیت می‌کند درحالی‌که چنین چیزی غیرممکن است. مددکاری اجتماعی باید با کارآموزی و تجربه‌اندوزی همراه باشد تا خطا کم شود و من معتقدم که تجدیدنظر درباره مداخلات جهادی در ایران بسیار ضرورت دارد».

مددکار اجتماعی انسان را محتاج کمک نمی‌بیند

در ادامه این نشست، دکتر غنچه راهب، مددکار اجتماعی، به سابقه طولانی کمک به هم‌نوعان در تاریخ اشاره کرد و گفت: این کمک‌ها گاهی می‌تواند آسیب‌رسان و مصداق «هرکسی از ظن خود شد یار من» باشد. با پیشرفت جوامع و افزایش مشکلات اجتماعی کمک به انسان‌ها هم پیچیدگی بیشتری پیدا کرد و در نهایت نهادهای دانشگاهی وارد عرصه شدند تا با ترویج یک رشته تخصصی و چندبعدی، یاری‌رساندن به انسان‌ها و توانمندسازی آنها را پیگیری کنند.

ادامه در صفحه ۱۱

ادامه از صفحه اول

زنهاری درباره بودجه پیشنهادی

همچنین این بررسی‌ها نشان می‌دهد که کیفیت و مضامین اعتراضی نیز در روندهای جاری متنوع‌تر شده و شمار جمعیت مشارکت‌کننده در این دست از نارضایتی‌ها و اعتراضات افزایش داشته است. بازتاب این اعتراضات و نارضایتی‌های صنفی و شغلی و اجتماعی در کنار سایر عوامل نارضایتی‌ساز نیز در فضاهای رسانه‌ای مجازی و شبکه‌های اجتماعی هم بیشتر بازنشر شده است و همدلی بیشتری در میان سایر اقشار ایجاد کرده است. ۲- از منظری دیگر کاهش درآمدهای دولت به‌ویژه کاهش چشمگیر درآمدهای ناشی از فروش نفت نیز موجب شده تا دولت توان و بودجه لازم برای پیشبرد برنامه‌های عمرانی و نیز ترمیم زیرساخت‌ها و توجه به مسائلی مانند افزایش خدمات بهداشتی و درمانی، آموزشی، فرهنگی، توسعه راه‌ها و سایر خدمات مورد نیاز ملت ایران به‌ویژه در استان‌های مرزی و کمتر برخوردار را از دست بدهد. در چنین شرایطی فشار وارده به شهروندان در مناطق مرزی و نیز دیگر مناطق محروم کشور بیش‌ازپیش افزایش می‌یابد. برخی گزارش‌های موجود نشان می‌دهد در سال‌های گذشته بودجه عمرانی کشور به‌ویژه استان‌های محروم با محاسبه اثرات تورم کاهش چشمگیری داشته است؛ به شکلی که از سال ۱۳۹۲ که سهم بودجه عمرانی کشور حدود ۳۰ درصد از بودجه کشور را شامل می‌شد، این رقم در سال ۱۴۰۰ به حدود ۱۱ درصد از بودجه کشور رسید؛ یعنی بودجه عمرانی کشور به‌شدت کاهش یافت و تأسف‌بارتر آنکه حتی بخش درخورتوجهی از بودجه‌های عمرانی حداقلی مصوب نیز گاه تا بیش از ۶۰، ۷۰، ۸۰ درصد و بیشتر بودجه مصوب جذب نشده و محقق نشده است. عدم تحقق بودجه عمرانی مصوب استان‌هایی مانند سیستان‌وبلوچستان، گلستان، کرمان، آذربایجان غربی و کردستان در سال‌های گذشته بخشی از این واقعیت را نشان می‌دهد. در سایر سطوح نیز بودجه‌های مرتبط با حقوق شهروندان محقق نشده است. عدم تحقق بودجه شهرداری‌های کشور و مشکلات پیچیده شهرداری‌ها ازجمله حتی ناتوانی از پرداخت به‌موقع حقوق رفتگران زحمتکش یکی دیگر از ابعاد مشکلات پیچیده کشور در این حوزه است. ۳- لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ در حالی به مجلس ارائه شده که در بودجه پیشنهادی دولت بودجه عمرانی کشور نسبت به سال ۱۴۰۰ کاهش یافته است. این کاهش اثرات خود را به صورت کلی بر اقتصاد کشور تحمیل می‌کند. در این صورت اقشار فرودست‌تر و نیز مناطق محروم بیش از دیگر اقشار و مناطق از این روند آسیب می‌بینند. ۴- استمرار این وضعیت در تشدید مسائل پیش‌روی کشور ازجمله در میان گروه‌های جمعیتی پرشمار فقیرتر و نیز مناطق محروم کشور می‌تواند پیامدهای نگران‌کننده‌تری در پی داشته باشد. تشدید فقر و نابرابری و افزایش شمار مستمندان و نیز اقشار به زیر خط فقر رانده‌شده یکی از پیامدهای استمرار این روندها است. تاب‌آوری این اقشار روزبه‌روز بیش‌ازپیش کاسته شده و وقوع حوادث ناگواری را هشدار می‌دهد. در حوزه مناطق مرزی نیز افزون بر افزایش نارضایتی‌ها و اعتراضات عمومی و صنفی و اجتماعی، در چنین بستری زمینه برای افزایش تبلیغات ضد ایرانی در فراسوی مرزها فراهم می‌شود. گسترش افراط‌گری مذهبی در فراسوی مرزها و رویکرد این جریان‌ها برای نفوذ در درون کشور و نیز فرقه‌گرایی قومی و برنامه‌های این جریان‌ها برای استفاده از شرایط موجود کشور و یارگیری از میان آسیب‌دیدگان شرایط موجود هم پدیده خطیر و هشداربخشی است که در صورت نادیده گرفته‌شدن می‌تواند منافع ملی و عمومی و حتی امنیت کشور را تحت تأثیر منفی خود قرار دهد. آیا برای اصلاح این روند عزم و اراده و برنامه‌ای مدون وجود دارد؟ آیا در بررسی و بازبینی لایحه بودجه این نگرانی‌ها مورد توجه قرار می‌گیرد؟

ادامه از صفحه ۴

چالش‌های نقل‌وانتقال خودرو! سردرگمی مردم تا کی؟!

... تا امنیت حقوقی مردم تأمین و جامعه از تلاطم‌های احتمالی ولی به‌شدت مضر مصون بماند. این نیازها و ضرورت‌ها ایجاب می‌کند که ثبت نقل‌وانتقال خودرو در مراجعی صورت گیرد که صلاحیت علمی و تخصصی برای این امر داشته باشند و دفاتر اسناد رسمی طبق قوانین مصوب سال‌های گذشته، قریب به یک قرن است که در حوزه تخصصی خود تنها مرجع صالح برای تنظیم و ثبت اسناد رسمی هستند. سیاست‌های کلی نظام ابلاغی مقام معظم رهبری بر واسپاری انجام امور به نهادهای مردمی و بخش خصوصی تأکید می‌کند و رعایت این سیاست‌های کلی اقتضا دارد که نهادهای عمومی و دولتی تا جایی که امکان دارد خودشان را از اجرا رها و در بعد نظارتی تقویت کنند. سپردن ثبت نقل‌وانتقال خودرو که ده‌ها سال است توسط دفاتر اسناد رسمی انجام می‌شود به راهور که نهادی دولتی است نقطه مقابل سیاست‌های ابلاغی مقام معظم رهبری است. در نهایت برای مساعدت به مردم باید هزینه تنظیم سند نقل‌وانتقال خودرو در دفاتر اسناد رسمی کاهش پیدا کند و این هزینه‌ها با کاهش مالیات نقل‌وانتقال، مالیات بر ارزش افزوده و حق‌الثبت کاهش می‌یابد که مجلس انقلابی می‌تواند در لایحه بودجه ۱۴۰۱ و سنوات آتی به آن همت گمارد و دعای خیر میلیون‌ها شهروند را بدرقه راه خود کند. و مِن الله التوفیق

*** کارشناس ارشد حقوق جزا و جرم‌شناسی**