



محمدصادق فقوری

مدیریت اتباع

بدون تقسیم به خوب و بد

افغانستان‌ها فقط وقتی در فاطمیون هستند و دوشادوش ایرانیان علیه تروریست در سوریه و عراق می‌جنگند، افغانستانی نیستند! افغانستانی‌ها وقتی در ایران هم حضور دارند، حالا چه مجاز و چه غیرمجاز، باز هم افغانستانی‌ها هستند. تصاویری که این روزها از برخورد با اتباع افغانستانی منتشر می‌شود، هم زبینه‌د و قابل دفاع نیست، هم ناشی از یک استاندارد دوگانه است که افغانستانی‌ها را به خوب و بد تقسیم کرده‌است.

از این گذشته، آنهاول اسانند، بعداتباع منطق این گزاره، خدشناپذیر است، اما سیاست‌های اجتماعی و حتی امنیتی ما، چه در سطح مسئولان و چه در بین مردم و چه در پست‌ها و لایک‌ها، از این منطق پیروی نمی‌کند. همه بحث‌های حقوقی، حقوق بشری و حقوق مهاجران به کنار، صرفاً با نگاه اجتماعی هم نحوه مواجهه ما با اتباع، منطق‌گریز است.

درست است که مخاطرات امنیتی ناشی از حضور بی‌در و پیکر اتباع، چه افغانستانی و چه سایر اتباع، باید مدنظر داشته‌شود. این هم درست است که ملاحظات اجتماعی تبادل اتباع بین کشورها، یک مسئله جدی و نیازمند برنامه‌ریزی است. بر کسی هم پوشیده نیست که برای مواجهه با تبعه‌سایر کشورها، خصوصاً در کشوری مانند ایران که همواره با مهاجرپذیری مواجه است، باید علم جامعه‌شناسی و فرهنگ‌شناسی را با هم آمیخت و به رویکردهای مردم‌شناسانه و نوع‌دوستانه توجه ویژه‌ای کرد.

برآیند همه اینها است که می‌تواند سیاست‌های مواجهه با اتباع را تبیین و تدوین کند، اما آنچه در جریان است، نه فقط در ایران، بلکه با غفلت بیشتری در غرب، سیاست‌زدگی و امنیتی کردن پروژه /پروسه برخورد با اتباع است. سختگیری‌های مضاعف با افغانستانی‌های مقیم ایران، چه مجاز و چه غیرمجاز، علاوه بر اینکه متکی بر این نحوه مواجهه است، از یک درد دیگر هم رنج می‌برد، رسانه‌هراسی!

نحوه بازداشت و رد مرز افغانستانی‌ها، اگر بپذیریم که مبتنی بر قانون و ملاحظات امنیتی است، نمی‌توان پذیرفت که از کرامت انسانی، حسن همجواری و نوع‌دوستی هم تبعیت می‌کند. درست است که افغانستانی‌ها باید با طی کردن فرآیندهای قانونی، اقامت خود را در ایران مجاز کنند، اما این موضوع با محدودیت‌هایی مواجه است. با اتمام مهلت‌های اعلام شده، افغانستانی‌ها نمی‌توانند به ورود و اقامت‌شان در ایران جنبه قانونی بدهند.

علاوه بر این، مشکلات دیگری هم وجود دارد که حتی عرصه را به اتباع قانونی هم تنگ کرده‌است. مواجهه سلیقه‌ای بانک‌ها با افغانستانی‌ها برای افتتاح حساب، مشکلات دریافت سیم کارت برای افغانستانی‌ها، محصور بودن افغانستانی‌ها در یک محدوده معین به دلیل ترس از بازداشت و در مرز، سختی تحصیل و دشواری استفاده از خدمات بهداشتی برای افغانستانی‌ها و چندین و چند مورد دیگر، کرامت انسانی اتباع را به طور کامل حفظ نمی‌کند. البته این سختگیری‌ها مفاسد دیگری هم دارد که از قضا می‌تواند امنیت اجتماعی و ملاحظات امنیتی را هم تحت‌الشعاع قرار دهد.

فعالیت‌های اقتصادی تبعه‌ای که حساب و کارت بانکی نداشته‌باشد، پنهانی و غیرقابل رصد صورت می‌گیرد. وقتی یک تبعه تلفن همراه به نام خود نداشته‌باشد، از سیم کارت سایرین که غیرقابل رهگیری مستقیم است می‌تواند سوءاستفاده کند. محصور بودن اتباع در یک محدوده، آنها را ناگزیر می‌کند برای بقا یا کیفیت، می‌تواند اکثریت از روش‌های نامتعارف و هزینه‌زا بهره‌برند. سختی تحصیلی تبعه، فرهنگ‌پذیری و جامعه‌پذیری او را در ایران دشوار می‌کند. ایجاد مایع برای دریافت خدمات بهداشتی، تبعه را به عامل انتقال بیماری تبدیل می‌کند.

همه اینها به کنار، یک نتیجه گریزناپذیر دیگر هم از مواجهه قانونی ولی بر خلاف کرامت با اتباع (چه مجاز و چه غیرمجاز) حاصل می‌شود: دوگانه‌سازی و جداتگاری بین تبعه اقلیت و شهروند ایرانی که اکثریت است عمیق‌تر می‌شود؛اقلیت برای اثبات وجود و اصرار بر به رسمیت شناخته‌شدن یا نه مواردی برای بقا یا کیفیت، می‌تواند اکثریت را با چالش‌هایی بنیادین مواجه کند. برخوردهای سختگیرانه، که اگر چه ظاهر قانونی هم دارند، می‌تواند این حس را در اتباع تقویت کند که برای به رسمیت شناخته‌شدن به اقداماتی نامتعارف متوسل شود.

هیچ‌کس نمی‌تواند ادعا کند که ایران، یا هر کشور دیگری، باید خالی از اتباع باشد. از طرف دیگر، هیچ‌کس هم مدعی این نیست که حضور اتباع در سایر کشورها قانون‌بردار نیست. جمع بین این دو موضوع ظرافت‌های خاصی دارد. دیدگاه مردم نسبت به اتباع و به طور خاص نسبت به مهاجران اتباع، از جمله در فضای مجازی، منبعث از نحوه برخورد و اظهارنظرهای مسئولان است. به نظر می‌رسد آنچه در کشور ما پیرامون اتباع در جریان است، منطق بر فرهنگ اصیل ایرانی و نوع‌دوستی دیرینه ایرانیان نیست. حساب عده‌ای که تریبون به دست دارند به کنار، اکثریت مردم ایران بر خوردهای ناقض کرامت انسانی را با اتباع نمی‌پسندند.

و آخر اینکه، تغییر سیاست‌های مواجهه با اتباع، ظرفیت‌ساز است. چرا ما نباید با نشان دادن فرهنگ مهمان دوست ایرانی در مواجهه با اتباع و مرام‌ست بر این فرهنگ، بدون هراس از یباهجوی رسانه‌ای عده‌ای خاص و حتی با کم کردن غفلت ملاحظات امنیتی (نه نادیده گرفتن ملاحظات امنیتی)، هر تبعه را به سفیر فرهنگی بالقوه ایران تبدیل کنیم؟

خبر کوتاه

■ وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات گفت: نزدیک به ۸ میلیون خانوار کسب و کار تحت پوشش فیبر نوری قرار گرفته‌اند و سرعت اینترنت ثابت افزایش یافته‌است.

■ رئیس سازمان هواشناسی کشور گفت: تا امروز تنها کمتر از یک میلی‌متر یعنی معادل حدود ۰/۳ درصد نسبت به بارش‌های بلندمدت کمبود داریم و اکنون بعد از چهارسال متوالی کم‌بارشی، میانگین بارش کشور به مقادیر نرمال بلندمدت رسیده‌است.

■ رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست گفت: ۷۴ درصد شهرک‌های صنعتی کشور فاقد تصفیه‌خانه فاضلاب است.

■ رئیس‌اساس مطالعات شهرداری تهران، سالانه میزان تولید و انتشار آلاینده‌گی خودروهای پلاک شهرستان در پایتخت «در بخش آلاینده‌های گازی ۷۵ هزار تن و در بخش ذرات معلق ۴۱ تن برآورد شده‌است».

ششمشنبه ۲۹ خرداد ۱۴۰۳ | ۱۱ ذی‌الحجه ۱۴۴۵

گزارش یک

فرشته اکبری

قرار است ناوگان حمل‌ونقل عمومی پایتخت

نوناور شود. تاکسی‌های برقی از یک‌طرف، اتوبوس‌های چینی از طرف دیگر. کم‌کم

قرار داد با چین وارد مراحل اجرایی می‌شود. اتوبوس‌های داخلی هم سالانه می‌رسند، «جوان» در این رابطه گزاشی تهیه کرده است.

■ ■ ■

نزدیک به هزار و ۸۰۰ دستگاه اتوبوس که بخشی از آن نیز فرسوده بودند، از قبل برای شهر تهران به یادگار مانده و کوتاهی‌ها در دوره اخیر، ضرورت جبران را برای مدیران شهری دو چندان کرده‌است. از ابتدای این دوره تلاش‌ها برای همکاری با خودروسازان داخلی آغاز شد، اما به دلیل اینکه کارخانه‌های داخلی ۱۰ سال تعطیل بودند و سفارشی نداشتند، به زمان نیاز بود تا تا حمایت دولت، چرخ خودروسازان داخلی دوباره بچرخد.

با توجه به زمان‌بر بودن تأمین اتوبوس‌های جدید از مسیر خودروسازان داخلی و ضرورت نوسازی ناوگان فرسوده، در ابتدا مقرر شد که بخشی از منابع مالی شهرداری، به بازسازی اتوبوس‌های موجود اختصاص یابد و در همین راستا بر اساس گزارش‌های موجود از سال ۱۴۰۱ تاکنون در مجموع ۴۵۴ دستگاه اتوبوس فرسوده بازسازی و در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ قرارداد بازسازی ۵۳۳ دستگاه اتوبوس فرسوده بخش عمومی شد که تاکنون نیز ۲۵۷ دستگاه اتوبوس بخش عمومی در کنار ۱۹۵ دستگاه از ناوگان فرسوده بخش خصوصی بازسازی شده‌است.

با اختصاص ۴۵ درصد از بودجه سال ۱۴۰۲ شهرداری تهران به توسعه حمل و نقل عمومی و اولویت‌بخشی مدیریت شهری به رفع کمبودهای ناشی از غفلت‌سال‌های اخیر، رازی‌نها با شرکت‌های تولیدکننده داخلی جدی‌تر از پیش دنبال شد و هر یک از خودروسازان وعده تأمین تعدادی اتوبوس را مطرح کردند که با توجه به فغال نبودن خطوط تولید این واحدها در سال‌های اخیر، تأمین به موقع و البته جبران کننده بخشی از نیازهای ناوگان اتوبوسرانی پایتخت، مدیران شهری را بر آن داشت تا علاوه بر حمایت از تولید داخلی، واردات اتوبوس را نیز در دستور کار قرار دهند تا شهروندان مدت زمان کمتری را منتظر اتوبوس‌های نباشند.

■ **عزم دولت و شهر داری برای واردات مورد نیاز اتوبوس**

مدیران شهری در طول دو سال اخیر بارها بر تعامل دولت و شهرداری برای توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی تأکید کردند و این‌تعال را نقطه‌امیدی برای تحقق وعده‌ها دانستند، به طوری که در همکاری بین وزارت کشور، وزارت صمت، وزارت نفت، وزارت امور خارجه، سازمان برنامه و بودجه و بانک مرکزی و شهرداری تهران، رازی‌نها را برای واردات اتوبوس در کنار دیگر وسایل حمل و نقل عمومی پایتخت، به‌طور جدی دنبال شد و در همین راستا مدیران شهری سال گذشته اسفر به چین، به بررسی وضعیت تولید، قیمت، کیفیت و زمان تحویل اتوبوس‌های تولیدی در این کشور پرداختند تا مرهمی موقت بر زخم کهنه و چند ساله ناوگان اتوبوسرانی تهران بزرگ بگذارد.

در این میان اما حمایت از خودروسازان داخلی نیز با وجود قیمت‌های بالا در نسبت به نمونه خارجی و تحویل دیر هنگام اتوبوس‌ها متوقف نشد و با انعقاد قرارداد در سه سال اخیر و توزیع قطره‌چکانی، بخش اندکی از نیازها جبران شد و شهروندان در خطوط با اتوبوس‌های جدید روبرو شدند.

■ **اتوبوس‌های داخلی در راه شهر تهران**
در سال ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ از محل قرارداد با ایران خودرو دیزل ۱۷۰ دستگاه اتوبوس تحویل

گزارش ۲

مهسا گربندی

قرار بود با ورود تاکسی‌های برقی به پایتخت، بخشی از معضل کمبود و فرسودگی تاکسی‌ها جبران شود و همچنین منجر به آلودگی هوا کاهش یابد و محیط‌زیست هم حفظ شود، اما سازمان تاکسیرانی تهران اعلام کرده نرخ کرایه تاکسی‌های برقی در تهران ۵۰ درصد تعیین شده‌است. به عبارت دیگر، برای اسوار شدن به تاکسی برقی، مسافران باید ۵۰ درصد هزینه بیشتری را نسبت به تاکسی‌های بنزینی پرداخت کنند؛ این آا اوصاف آیا مسافران حاضر به استفاده از این تاکسی‌های برقی خواهند شد یا تنها قشری خاصی که توان پرداخت کرایه‌های گران قیمت را دارند، از آنها استفاده می‌کنند؟

■ ■ ■

زمان زیادی از افزایش کرایه‌های تاکسی در سال جدید نگذشته که شادی‌مالکی، سرپرست سازمان تاکسیرانی شهر تهران گفت: «طبق مصوبه شورای شهر تهران، با توجه به اینکه تاکسی‌های برقی، خودروی لوکس به شمار می‌آیند، رانندگان تاکسی می‌توانند تا سقف ۸۰ درصد افزایش نرخ داشته‌باشند، اما برای رفاه حال شهروندان، اعلام کرده‌ایم رانندگان این دسته از خودرو‌ها می‌توانند تا سقف ۵۰نسبت به نرخ عادی کرایه یک مسیر، افزایش کرایه داشته‌باشند.» اما این چطور رفاهی

جامعه

سرویس اجتماعی ۶۰۹۰۸۵۳۳

گزارش «جوان» درباره نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی تهران

حرکت ناوگان اتوبوسرانی تهران از ایستگاه فرسودگی



با وجود بحث‌های بسیاری مطرح در موضوع واردات به بهانه ابهام در قرارداد با چین، شهرداری مسیر خود را ادامه داد و در کنار انعقاد قرارداد تأمین ۲۷ هزار و ۵۰۰ دستگاه تاکسی برقی، ۱۰ هزار دستگاه ون برقی و ۱۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت برقی، قرارداد تأمین ۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی نیز با چینی‌ها منعقد شد.

در جریان سفر اول مسئولان شهری تهران به چین در مهرماه سال گذشته برای شرکت در اجلاس راه جهانی ابریشم و نهایی کردن قرارداد تأمین ۷۹۱ واگن مترو پس از هفت سال، آنها از واحدهای تولیدی این کشور بازدید کردند و مدتی بعد نیز تیمی از شهرداری برای ادامه هر چه چین سفر کردند و در نهایت مقامات مسئول شهردار بهمین ماه مجدداً اعلام چین شدند تا نظآور که گفته‌ش‌از میان شرکت‌های تولیدکننده، به‌صرفه‌ترین و در عین حال با کیفیت‌ترین اتوبوس‌ها، متناسب با قیمت انتخاب شود و در روزهای واپسین سال گذشته با مصوبه شورای شهر مقرر شد که هر چه سریع‌تر پیش برداخت تأمین اتوبوس‌ها انجام شود تا روند تأمین آنها پیش از این به تأخیر نیفتد.

■ **مشکلات ایجاد شده در راه نوسازی خودروهای عمومی تهران**

در سال جدید همچنان مخالفت‌ها با قرارداد‌های واردات خودرو‌های عمومی تهران ادامه یافت و عده‌ای کمبود زیرساخت‌های برقی‌سازی و لزوم محدودت‌کردن بسته حمل و نقلی و وسایل نقلیه برقی را بهانه‌ای برای مخالفت اعلام کردند و عده‌ای دیگر نیز با اصرار بر علنی کردن قرارداد با چین در عین محرم‌انگی، سنگ دیگری را بر مسیر برقی‌سازی حمل و نقل عمومی پایتخت می‌انداختند.

با توجه به اینکه شورای شهر تهران در دو سال اخیر اهتمام خود را بر اختصاص بخش عده‌ای از بودجه به توسعه حمل‌ونقل عمومی باهدف کاهش آلودگی هوا و ترافیک قرار داد، نظرات بر عملکرد کردن بودجه را نیز برای تحقق هر چه سریع‌تر آن دنبال کرد و با تأکید رئیس شورای شهر تهران، شهرداری مکلف به ارائه ماهانه گزارش اقدامات در حوزه حمل و نقل شد و گزارش‌های ارائه شده در

کرایه تاکسی‌های برقی با جیب شهروند همخوانی ندارد

ضرورت ارزان سازی تاکسی‌های برقی

در این گرما علاقه‌ای به سوار شدن اتوبوس‌های بدون کولر ندارد، بنابراین عمده مسافرانی که از این وسیله نقلیه استفاده می‌کنند می‌خواهند دخل و خرجشان را به یک تعدادی برسانند. بدون شک تلاش برای توسعه حمل‌ونقل عمومی مثل اتوبوس برقی و همچنین مترو شرایط بهتری را برای آنها رقم می‌زند، نه اینکه آنها برای رسیدن اتوبوس به ایستگاه، ۴۵ دقیقه منتظر بمانند.» او ادامه می‌دهد: «هن فکر می‌کنم باین نرخ که برای تاکسی‌های برقی تعیین شده، مسافران تنها می‌خواهند تعدادی از این خودرو‌ها را وارد شهر کنند تا به ظاهر بگویند مشکلات حمل‌ونقل عمومی در شهر آرایش مهم است و به دنبال حل آن هستند، گرچه واضح است که این راه‌حل نیست».

برخی دیگر از شهروندان هم معتقدند که باید روی عملکرد تاکسی‌های برقی نظارت کافی وجود داشته باشد، چرا که با پیش از این، تعداد زیادی از تاکسی‌های بنزینی در ساعات پیک تردد و همچنین با وجود بارش برف و باران، مسافران را سوار نمی‌کردند و تنها حاضر به سفر درستی می‌شدند. آنها می‌گویند تاکسی‌های برقی که لوکس محسوب می‌شوند، معلوم نیست در شرایط نامناسب جوی چگونه با مسافر برخورد کنند.

■ **حفظ محیط‌زیست با تاکسی برقی گران؟**
تاکسیرانی مسئولیت‌های مختلفی دارد،



در سلك آفتاب

مهدی مولایی

که یک هفته

جلوتر می‌روم

از خودش به‌قربانش!

گوسپندهای چای‌وچله جاگیر شده در غرفه‌های متعدد نقاط شهر؛ خون صبحگاهی ریخته بر کف کوچه و دود عصر گاهی بر خاسته از خانه همسایه‌ها؛ تکبیرهای متعدد امیدبخش جماعت بسته به نمازی پرشور و تبریک‌های روشن دوستان و بستگان به یکدیگر؛ مجموعه اینها در کنار هم، یعنی که عید قربان است و به پلکی کوتاه غدیر پیش‌رویت ایستاده. این یعنی غدیر از چیزی که تصورش را می‌کردی نزدیک‌تر است و تو باید که مهبای آن روز بزرگ نزدیک شوی.

رنگ سرخ در همیشه بشریت، برای نشانه و هشدار و تلنگر به کار رفته؛ دود به هوا بلند کردن هم؛ و برق شمشیر و تیزی به چشم تاباندن هم. تکبیرهای بلند سر دادن خطاب به یاران هم. نویسنده‌ها اساساً خیالپردازند؛ پس خیال می‌کنم. خیال می‌کنم که اینها، این نشانه‌های سرخ خون‌ها، دودها و تکبیر‌ها و برق تیزی‌ها، همه علامه‌ها و برنامه‌ریزی شده کنار هم چیده شده تا هشدار و اخباری باشد برای جماعت؛ که هان! به هوش که روز بزرگ در پیش است.

چیزی تا غدیر نمانده و باز خیال می‌کنم. خیال می‌کنم که قربان را، این روز عجیب تاریخی برای ذبح کردن و ذبح شدن را هم کمی پیش‌تر از غدیر گذاشته‌اند که مردمان با قربانی کردن نفس اماره و ذبح خوی سرکش و حق‌ناپذیر و انکارکننده خود، مهبای حضور در غدیر و پذیرش خاضعانه و بی‌چرای ولایت شوند. که آنها که از ذبح نفس خود طفره رفته‌بودند و روح فلانگیر خویش را خضوع نداده‌بودند، در لحظه بزرگ پذیرش، ناتوان شدند و مانعی بزرگ میان خود و پذیرش حق دیدند؛ پس به انکار برخاستند و سرکشی کردند و عاقبت‌شان به‌خیر نشد.

یک فرجه خوب مفت روز، یک هفته‌فاصله، میان آب زدن کوچه برای زودن خون قربانی، تا آب زدن روح و قلب برای استقبال و آمادگی ورود دوباره نور ولایت در غدیر. آب زنید راه را. مشغولیت‌ها و دغدغه‌های فردی و اجتماعی، خصوصاً در شرایط خاص امسال در تلافی این فرجه هفت روزه معنوی و بزرنگ‌مالی انتخابات، نباید که باعث کوتاهی از وظیفه بزرگداشت شاعر غدير در جامعه و پرداختن به اصلاح نفس و آمادگی فردی برای این روز بزرگ باشد و چه بسا که اهتمام مؤمنین به اصلاح نفس خود و بزرگداشت مقام ولایت و توجه همگانی قلوب مؤمنین به حضر تنش در این روزها، باعث گشایشی بزرگ و لطف و توجهی از جانب مقابل باشد به جامعه شیعی ایران برای انتخابی صحیح و رقم خوردن سرنوشتی خوب و سرشار.

پس در کنار انجام تکلیف شرعی و انقلابی این روزهایمان، توجه به این مفت روز مهم را فراموش نکنیم که گشایش حقیقی برای امت، نه به‌دست ما و نامزد‌هایمان که در دستان توانمند ولایت است.

«چنان عید غدیرش دل‌ریا افتاده در عالم که یک هفته جلوتر می‌روم از خود به قربانش!»

سلامت



مرگ ۵ نفر با هاری فقط در ۳ ماه

رئیس اداره مبارزه با بیماری‌های قابل انتقال از حیوان به انسان وزارت بهداشت با اشاره به بروز ۲۷۰ هزار مورد حیوان گزیدگی در کشور طی سال گذشته گفت: از ابتدای سال جاری پنج نفر به دلیل ابتلا به بیماری هاری جان خود را از دست داده‌اند که دو نفر کودک بودند.

محمدرضا شیرزادی، رئیس اداره مبارزه با بیماری‌های قابل انتقال از حیوان به انسان وزارت بهداشت درباره آخرین آمار حیوان گزیدگی در کشور اظهار کرد: در سال ۱۴۰۲ بالغ بر ۳۷۰ هزار مورد حیوان گزیدگی در کشور داشتیم که به مراکز وزارت بهداشت مراجعه کرده‌اند و اقدامات شست‌وشوی کامل گزش و واکنسن و سرم دریافت کرده‌اند.

وی افزود: تاکنون پنج مورد مرگ ناشی از هاری در کشور داشته‌ایم که دو نفر از فوتی‌ها کودک بوده‌اند.

شیرزادی ادامه داد: هاری نوعی بیماری ویروسی است که از طریق گزش حیوانات هار به انسان منتقل می‌شود. این ویروس در بزاق حیوان ترشح می‌شود و زمانی که حیوان هار، انسان یا حیوان دیگری را گاز می‌گیرد به‌دنبال جراحت وارد شده بر سطح پوست، ویروس وارد بدن می‌شود و از آنجا که این ویروس عصب‌دوست است، به نخاع و در نهایت مغز می‌رسد و منجر به ایجاد التهاب در مغز می‌شود که اگر فرد به این وضعیت برسد، هاری در بدن مستقر و فرد به این بیماری مبتلا می‌شود؛ در صورت بروز علائم هاری در انسان، مرگ ا قطعی خواهد بود.

وی با بیان اینکه عمده موارد سرایت بیماری هاری از طریق گاز گرفتن حیوانات به ویژه سگ‌هاست، گفت: هاری می‌تواند در گربه‌ها، دام‌ها، الاغ، گاو و روباه نیز بروز یابد.

رئیس اداره مبارزه با بیماری‌های قابل انتقال از حیوان به انسان وزارت بهداشت با اشاره به اینکه کنترل جمعیت سگ‌های بلاصاحب نیازمند همکاری تمام ارگان‌هاست، بیان کرد: با عدم پیشگیری از بیماری هاری به وزارت بهداشت منتقل می‌شود، در حالی که وزارت بهداشت مرحله آخر کنترل هاری را بر عهده دارد و باید برنامه منسجمی وجود داشته‌باشد که ارگان‌های مختلف وظایف خود را به درستی انجام بدهند. وی کنترل جمعیت سگ‌های بلاصاحب را از وظایف شهرداری‌ها و فرمانداری‌ها عنوان و تصریح کرد: کنترل هاری در حیات‌وحش نیز بحثی جدی است که این وظیفه بر عهده سازمان حفاظت محیط‌زیست است. همچنین در این زمینه ابلاغیه وزارت کشور به استانداری‌ها را داریم که بر اساس آن استانداری‌ها و شهرداری‌ها موظف هستند جمعیت سگ‌های بی‌صاحب را طبق دستورالعمل‌های علمی موجود، کنترل کنند.



سازمان آگهی‌های
روزنامه جوان
تلفنی آگهی می‌پذیرد

۸۸۵۴۵۴۸۸