گزارش

زهرا چیذری

رئیس سازمان بسیج جامعه زنان عنوان کرد

روز دختر فرصتی ارزشمند برای تأمل در جایگاه دختران در جامعه

«دختر» در فرهنگ و باورهای ما جایگاهی ارزشمند و متفاوت دارد. همچنانکه پیامبر اعظم (ص) به احترام حضرت زهرا (س) به قد می‌ایستادند و بر دستان دختر گرامی خود بوسه می‌زدند. در فرهنگ ایرانی هم از دیرباز ارزش و جایگاه ویژه‌ای برای دختران قائل بودند. بر همین اساس بعد از انقلاب اسلامی ایران با قرار گرفتن زنان و دختران در مسیر هویت خود بستر رشد و ارتقا و شکوفایی آنها فراهم شد. به همین خاطر هم هست که زنان و دختران همواره نوک پیکان تهدید نرم‌افزاری علیه کشور هستند، چراکه برای تغییر در فرهنگ و باورهای هر جامعه‌ای باید نگاه و باورهای دختران را تغییر داد؛ دخترانی که مادران و در واقع مربیان فردای جامعه هستند و در رشد و ارتقای اجتماعی نقشی بی‌بدیل دارند.

■■■

■ آمارهای دخترانه

براساس آمارهای سال ۱۴۰۳ مرکز آمار ایران در حال حاضر حدود ۸۷ میلیون نفر در کشور زندگی می‌کنند که ۴۳ میلیون نفر از آنها زن هستند. از این جمعیت زنان، برآورد می‌شود حدود ۲۱ میلیون نفر کمتر از ۳۵ سال سن داشته باشند؛ همچنین از میان این ۲۱ میلیون نفر، ۱۵ میلیون نفر «دختر» هستند.

از این میزان، ۷/۵ میلیون نفر کودک (زیر ۱۲ سال)، حدود ۳/۵ میلیون نفر نوجوان (۱۲ تا ۱۷ سال)، ۲ میلیون و ۴۰۰ هزار نفر جوان (۱۸ تا ۲۴ سال) و یک میلیون و ۷۰۰ هزار نفر نیز در دوره آخر جوانی (۲۵ تا ۳۴ سال) قرار دارند. از میان جمعیت ۴ میلیون نفری دختران ۱۸ سال به بالا، ۲ میلیون و ۲۰۰ هزار نفر نیز دانشجو هستند.

از میان ۲ میلیون و ۲۰۰ هزار دانشجو، حدود ۱/۵ میلیون نفر در مقطع لیسانس، ۸۰۰ هزار نفر در مقطع فوق لیسانس و ۱۱۲ هزار نفر در مقطع دکترا مشغول به تحصیل هستند. بر این اساس می‌توان گفت حدود نیمی از جمعیت کشور زنان و دختران هستند که با توجه به جایگاه و اهمیت‌شان نیازمند توجه بیشتری از سوی مسئولان و برنامه‌ریزان هستند. روز میلاد پربرکت حضرت معصومه و روز دختر هم فرصت خوبی است تا به موضوع دختران در کشورمان بیشتر پرداخته شود. به همین مناسبت روز گذشته رؤیا حیدرزاده، رئیس سازمان بسیج زنان کشور، به منظور تبیین برنامه‌های این سازمان در ایام دهه کرامت و روز دختر نشستی خبری برگزار کرد.

■ یک فرصت ارزشمند

رئیس سازمان بسیج زنان کشور، با اشاره به حوادث اخیر کشور گفت: «در خلال این ایام، جمعی از هموطنان ما داغدار شدند. با این عزیزان همدردی می‌کنیم و به آنان تسلیت می‌گوییم.» وی با تأکید بر ضرورت رعایت احترام به بازماندگان این حوادث افزود: «برنامه‌های دهه کرامت امسال با درنظرگرفتن این ملاحظات و با حفظ شأن این ایام برگزار خواهد شد.»

بنا به تأکید حیدرزاده روز دختر، فرصتی ارزشمند برای تأمل در جایگاه دختران در جامعه است و به شایستگی به عنوان روزی برای پاسداشت سرچشمه‌های محبت و آینده‌سازان اسلامی نامگذاری شده‌است.

وی با بیان اینکه انقلاب اسلامی بستر رشد و تعالی برای همه اقشار مردم فراهم کرده‌است، افزود: «در این مسیر، برخی جایگاه‌ها به‌صورت ویژه مورد توجه قرار گرفته‌اند که یکی از آنها، جایگاه زنان و دختران است.»

■ نقش حیاتی دختران در خانواده

حیدرزاده با تأکید بر نقش حیاتی دختران در تحکیم بنیان خانواده تصریح کرد: «از آغاز انقلاب تاکنون، نقش اساسی دختران در عرصه‌های مختلف اجتماعی، فرهنگی و خانوادگی همواره مورد توجه بوده و بر آن تأکید شده‌است.»

به گفته وی دختران سرمایه‌های ارزشمند حوزه ملی و فراملی هستند، انقلاب اسلامی بسترهای خوبی برای رشد و شکوفایی علمی و فرهنگی و اجتماعی و ورزشی فراهم کرده‌است. این درخشش و جایگاه رفیع برای دختران ایرانی دیده شده‌است و در سطح المپیادهای مختلف موجب افتخار جمهوری اسلامی ایران هستند.

حیدرزاده تأکید کرد: «ما از این فرصت‌ها استفاده می‌کنیم و الگوی مناسبی را برای دختران معرفی کنیم، از دخترانی که مایه درخشش در سطح المپیادها تا سایر نقش‌های آنها را در سطح جامعه که مایه ارزشمندی دختران و مایه مباهات دختران هستند، به سایر دختران در سطح بین‌المللی معرفی کنیم تا الگوی دختران در سطح عرصه جهانی باشند.»

از نگاه وی باید به دنبال آن باشیم که دختران در جمهوری اسلامی نگاه تمدنی را دنبال کنند تا نقش کنشگری در داخل و خارج داشته و با نگاه تمدنی حرکت کنند، می‌توانیم فرصت‌هایی را فراهم کنیم که نقش‌آفرینی او الگو در سطح بین‌المللی باشد و دختران به سرمایه وجودی خود و ارزشمندی خود پی ببرند. اگر دختران به ارزشمندی خود پی‌می‌برند، قطعاً نقش‌آفرینی آنها دوچندان می‌شود.

■ احیای هویت دختر ایرانی

رئیس سازمان زنان کشور با تأکید بر اهمیت احیای هویت دختر ایرانی تصریح کرد: «ما در تلاش هستیم تا با برگزاری برنامه‌های هدفمند فرهنگی، اجتماعی و ورزشی، هویت دختر ایرانی را تقویت کنیم.»

وی با اشاره به برنامه دهه کرامت افزود: «برنامه‌هایی که هم در فضای حقیقی و هم در فضای مجازی برگزار می‌شود و می‌تواند زمینه‌ساز رشد و تعالی فکری، فرهنگی و اجتماعی دخترانمان باشد؛ این برنامه‌ها شامل جشنواره‌های فرهنگی و ورزشی، نمایشگاه دستاوردهای دختران، پویش‌های کتابخوانی، اقدامات اجتماعی ویژه در محله‌ها و همچنین توجه به دختران بی‌سرپرست در قالب پویش «چتر مهربانی» هستند.

حیدرزاده عنوان کرد: از سوی دیگر، در کنار شادی و نشاط اجتماعی، ابراز همدردی با دختران مظلوم فلسطین نیز در دستور کار قرار گرفته است. برنامه‌هایی تحت عنوان «دختران مقاومت» و «دختران حاج‌قاسم» با هدف همبستگی با این دختران مقاوم اجرا خواهد شد.»

رئیس بسیج زنان کشور اظهار داشت: «همچنین نمایشگاه‌هایی در دهه کرامت برگزار می‌شود تا دختران بتوانند دستاوردهای خود را در حوزه‌های هنری، فرهنگی و علمی ارائه دهند. این نمایشگاه‌ها فرصتی است تا ظرفیت‌های عظیم دختران ایرانی به نمایش گذاشته شود و مسیر آینده آنها برای خودشان و جامعه ترسیم شود.»

حیدرزاده در پایان تأکید کرد: «در این راستا، بسیج دانش‌آموزی و بسیج دانشجویی نیز برنامه‌های گسترده‌ای را در مدارس و دانشگاه‌ها اجرا می‌کنند تا حس امید و نشاط را در لایه‌های مختلف دختران جامعه تقویت کنند. امید است که با برنامه‌ریزی دقیق و مشارکت همه دستگاه‌های فرهنگی و اجتماعی کشور، بتوانیم جایگاه واقعی دختر ایرانی را در بستر انقلاب اسلامی تثبیت کنیم.»

چالش‌های اجرایی و مالی نوسازی ون‌تاکسی‌ها در گفت‌وگوی «جوان» با شادی مالکی

نوسازی ون‌تاکسی‌ها کار کلان ملی می‌خواهد

گفت‌وگو
مهسا گربندی

ماه‌ها انتظار، اما همچنان هیچ تغییر محسوسی در ناوگان ون‌های تاکسی تهران دیده نمی‌شود. رانندگان با خودروهای فرسوده‌ای که روزبه‌روز هزینه‌های تعمیرات‌شان افزایش می‌یابد، به‌سختی در مسیرهای شهری تردد می‌کنند. وعده‌های مکرر درباره نوسازی، امیدی ایجاد کرده‌بود، اما تأخیرهای پیاپی موجب سردرگمی رانندگان شده‌است. حال قرار است حدود ۲۰۰ دستگاه ون که از سال ۱۴۰۲ وارد تهران شده‌بودند، بین هزار متقاضی تقسیم شود؛ ماجرایی که چالش زیادی را به دنبال دارد. اما سازمان تاکسیرانی تهران چه اقدامات ویژه‌ای برای نوسازی ناوگان ون‌ها انجام داده‌است؟ آیا می‌توان انتظار داشت که روند نوسازی این دستگاه حمل و نقل عمومی به‌زودی عملی شود؟ در این رابطه «جوان» با شادی مالکی، مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران گفت‌وگو کرده‌است تا از جزئیات روند نوسازی، مشکلات اجرایی، چالش‌های مالی و برنامه‌های آینده مطلع شود.

■■■

رانندگان ون تاکسی ماه‌هاست که با وعده‌های متعدد درباره نوسازی ناوگان مواجه شده‌اند، اما همچنان ناوگان فرسوده‌ای دارند که موجب افزایش هزینه‌های تعمیر و کاهش بهره‌وری آنها شده‌است. این وضعیت باعث سردرگمی و ناامیدی رانندگان شده‌است. سازمان تاکسیرانی چه توضیحی برای این تأخیر دارد و چه اقداماتی را برای رفع مشکلات رانندگان در نظر گرفته‌است؟ آیا برنامه‌ای عملی برای تأمین تسهیلات و تسریع در نوسازی این ناوگان وجود دارد؟

در حوزه ون تاکسی‌ها، تعدادی ون جدید توسط وزارت کشور به شهرداری تهران تحویل داده شد، اما به دلیل مشکلاتی که در قرارداد بین وزارت کشور و شرکت خودروساز پیش آمد، تمام ون‌هایی که قرار بود در اختیار شهرداری قرار گیرد، تحویل داده نشدند.

ما در این مدت با وزارت کشور هماهنگی‌های لازم را انجام دادیم و در نهایت مشخص شد که ۲۳۷ دستگاه ون از میان ناوگان جدید قابلیت واگذاری دارد. البته در بازه زمانی یک سال و اندی که در انتظار نهایی شدن این واگذاری بودیم، این ون‌ها در مراسم ملی مذهبی، از جمله اربعین و همچنین در سیستم حمل‌ونقل اشتراکی (شاتل سرویس) فعال بودند.

بعد از نهایی‌شدن فرآیند واگذاری، به دلیل مدل ۱۴۰۲ این ون‌ها، قیمت کارشناسی آنها توسط مراجع ذی‌صلاح تعیین شد و مصوبه شورای شهر برای مجوز واگذاری دریافت شد. فراخوان اولیه منتشر شد و تسهیلات ۳۰۰میلیون تومانی در نظر گرفته شد، اما پس از بررسی‌ها و پیگیری‌های رانندگان، با حمایت شهردار تهران و معاون حمل‌ونقل و ترافیک، مبلغ وام به ۸۰۰میلیون تومان افزایش یافت. این اقدام با توجه به قیمت بالای ون تاکسی‌ها نسبت به تاکسی‌های سواری انجام شد تا امکان خرید این خودروها برای رانندگان فراهم باشد. استقبال از این طرح بسیار خوب بود. تا چهارم اردیبهشت، نزدیک به هزار نفر ثبت‌نام کردند. البته برخی از ثبت‌نام‌کنندگان رانندگان تاکسی سواری بودند که اطلاع‌رسانی شد این ون‌ها صرفاً به دارندگان ون فرسوده واگذار می‌شود.

بازدید از ون‌های موجود طی یک الی دو روز آینده انجام خواهد شد. تعداد متقاضیان از تعداد ون‌های قابل واگذاری بیشتر است، بنابراین این واگذاری با فرآیندی شفاف و احتمالاً از طریق مراسم قرعه‌کشی انجام خواهد شد. بازپرداخت این تسهیلات پنج‌ساله و با کارمزد ۴درصد خواهد بود. ثبت‌نام‌ها تکمیل شده و مرحله بازدید و تأیید افراد در حال انجام است. پس از آن، واجدین شرایط در کمتر از یک ماه و نیم به بانک معرفی شده و روند دریافت تسهیلات و واگذاری ون‌ها آغاز خواهد شد. یکی از الزامات واگذاری این ون‌ها فعالیت در خطوط تاکسیرانی است. طی دو نوبت فراخوان عمومی، این موضوع در رسانه‌ها، خبرگزاری‌ها، فضای مجازی و حتی از طریق پیامک به تمامی ون‌داران اطلاع‌رسانی شد.

با توجه به تأخیر در نوسازی ناوگان ون تاکسی‌ها، چه چالش‌های اجرایی و مالی موجب این کندی شد؟

مهم‌ترین چالش در نوسازی ناوگان ون‌تاکسی‌ها، قیمت بالای ون نو و توان پایین خرید توسط رانندگان است. با توجه به اینکه ون‌ها همانند سایر ناوگان حمل و نقل عمومی در شهر، خدمات‌رسانی می‌کنند و بابت کرایه خود سوبسیدی هم از شهرداری دریافت نمی‌کنند چنانچه سازوکاری تعریف شود تا ون‌ها با قیمت مناسب توسط شرکت‌های خودروساز به متقاضیان عرضه شود و بخشی از قیمت تمام‌شده خودرو یا هزینه‌های تولید توسط دولت و با سازوکار مناسبی تأمین شود، حتماً در روند انجام کار تأثیرگذار است.

ما در سازمان تاکسیرانی تمام تلاش خود را برای تسریع این روند انجام داده‌ایم تا رانندگان ون تاکسی بتوانند هرچه سریع‌تر از ناوگان نوسازی‌شده بهره‌مند شوند و این خودروها به‌طور رسمی وارد شبکه حمل‌ونقل شهر شوند. بدون شک یکی از الزامات این طرح، فعالیت ون‌های واگذاری‌شده در خطوط تاکسیرانی است. این اقدام برای افزایش بهره‌وری حمل‌ونقل عمومی و بهبود خدمات‌رسانی به شهروندان انجام شده‌است.

در حال حاضر، هزار نفر متقاضی دریافت ون‌های جدید هستند، اما تنها حدود ۲۰۰ نفر از آنها موفق به دریافت ون نو خواهند شد. تکلیف سایر متقاضیان چه می‌شود؟ آیا برنامه‌ای برای تأمین نیاز رانندگان باقی‌مانده وجود دارد؟

نوسازی ناوگان ون‌ها یکی از اولویت‌های اصلی سازمان تاکسیرانی تهران است. در حال حاضر، نزدیک به ۶ هزار دستگاه ون در سطح شهر فعالیت می‌کنند که طی سال‌های گذشته روند نوسازی آنها متوقف شده‌است. این مسئله تنها مربوط به سنوات اخیر نیست، بلکه در سال‌های گذشته نیز اقدام قابل توجهی برای جایگزینی این ناوگان صورت نگرفته‌است.

با این حال، امسال سازمان تاکسیرانی با توجه به دستور شهردار محترم تهران، با جدیت به دنبال اجرای برنامه نوسازی ون‌هاست. مذاکراتی با شرکت‌های خودروساز در حال انجام است تا قیمت تمام‌شده این خودروها برای رانندگان کاهش یابد و امکان خرید برای آنها فراهم شود. علاوه بر این، برنامه‌ریزی‌هایی انجام شده تا تسهیلات مالی مناسب در نظر گرفته شود که بتواند بخش قابل‌توجهی از هزینه خرید ون را پوشش دهد.

هدف ما این است که نه‌تنها ۲۰۰ راننده بلکه همه متقاضیان و دارندگان ون‌های فرسوده بتوانند در این طرح مشارکت کنند. با هماهنگی‌هایی که در حال انجام است، امیدواریم شرایطی فراهم شود که تمامی رانندگان علاقه‌مند به نوسازی ناوگان خود، امکان خرید ون‌های جدید را با تسهیلات مناسب داشته‌باشند.

موضوع شاتل سرویس، محل بحث بسیاری از رانندگان بوده‌است. بسیاری از آنها گلایه دارند چرا ون‌هایی که در شاتل سرویس سال‌ها کار کرده‌اند، حالا قرار است به آنها واگذار شوند. همین مسئله آنها را دلزده کرده‌است. سازمان تاکسیرانی چه توضیحی درباره این نگرانی دارد؟

طبق قرارداد و برنامه‌ریزی وزارت کشور، سهم تهران از ون‌های جدید باید بیشتر از این ۲۰۰دستگاه می‌بود که این تعداد در مراحل اجرا کاهش پیدا کرد و سازمان تاکسیرانی به محض مشخص شدن تعداد نهایی ون‌های شهر تهران، فرایند واگذاری را آغاز کرد.

شایان ذکر است که ون‌ها قبل از واگذاری کارشناسی شده و قیمت گذاری نیز توسط مراجع ذیصلاح انجام گردیده و در راستای افزایش توان خرید رانندگان، وام با مبلغ قابل توجه به میزان ۸۰۰ میلیون تومان اعطا می‌شود.

در حال حاضر، چه تعداد ون فرسوده در شهر تهران فعال هستند؟

از مجموع ۶ هزار دستگاه ون فرسوده‌ای که در تهران وجود دارد، حدود هزارو ۵۰۰ تا ۲هزار دستگاه همچنان در خطوط تاکسیرانی فعالیت می‌کنند. این ون‌ها در سطح شهر دیده می‌شوند و رانندگان آنها همچنان مشغول ارائه خدمات به شهروندان هستند.

اما بخش قابل‌توجهی از ون‌های فرسوده، دیگر قابلیت ارائه خدمات را ندارند. بسیاری از این خودروها به حدی مستهلک شده‌اند که حتی اگر راننده‌ای علاقه‌مند به ادامه فعالیت باشد، امکان جابه‌جایی مسافر را نخواهد داشت. این خودروها دیگر قادر به دریافت معاینه فنی نیستند و به همین دلیل، اجازه تردد در سطح شهر را ندارند.

با وجود اینکه برخی ون‌های فرسوده دیگر امکان تردد ندارند، رانندگان این وسایل نقلیه همچنان انتظار دارند که وعده‌های شهرداری درباره نوسازی عملی شود. آیا برنامه مشخصی برای تعیین تکلیف این ناوگان وجود دارد؟

سازمان تاکسیرانی مذاکراتی را با شرکت‌های خودروساز آغاز کرده‌است، اما مشکل اصلی، قیمت بالای این خودروهاست. در حال حاضر، قیمت اعلام‌شده از سوی دو شرکت خودروساز تا حدی به نسبت توان خرید رانندگان تاکسی بالاست که رانندگان تاکسی عملاً توان خرید آن را ندارند. حتی اگر تسهیلات ارائه‌شده بتواند ۶۰درصد از هزینه را پوشش دهد، بخش باقی‌مانده همچنان برای بسیاری از رانندگان غیرقابل تأمین خواهد بود. بنابراین، به نظر می‌رسد که نوسازی ون‌ها نیازمند یک اقدام جدی در سطح بالاتر باشد. این موضوع تنها از طریق شهرداری حل نمی‌شود، بلکه باید یک اراده کلان برای نوسازی این ناوگان شکل بگیرد. یکی از راهکارهای پیشنهادی، ارائه یارانه یا بسته‌های حمایتی برای کاهش هزینه‌ها است تا رانندگان بتوانند با شرایطی منطقی‌تر، نسبت به تعویض ون‌های فرسوده خود اقدام کنند.

در حال حاضر، سازمان تاکسیرانی پیگیر ایجاد چنین بسته‌های حمایتی است و امیدواریم این اقدامات بتواند روند نوسازی ون‌ها را برای رانندگان تسهیل کند.

رانندگان ون تاکسی بارها با وعده‌های نوسازی مواجه شده‌اند، اما این وعده‌ها تاکنون عملی نشده‌است. اکنون هم پاسخ دقیقی برای تحقق این نوسازی دریافت نمی‌کنند!

شهرداری تهران در حوزه نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی، فراتر از وظایف معمول خود اقدام کرده‌است. یکی از این اقدامات، ورود مستقیم شهرداری به بحث برقی‌سازی تاکسی‌ها بود. اگرچه واردات خودرو به‌طور مستقیم جزو مسئولیت‌های شهرداری محسوب نمی‌شود، اما با توجه به اجرای قانون هوای پاک و شرایط فرسوده ناوگان حمل‌ونقل، شهرداری وارد این حوزه شد و نسبت به واردات تاکسی‌های برقی اقدام کرد.

این طرح با حمایت دولت نیز همراه شد و وام یک میلیارد و ۲۰۰ میلیونی با کارمزد صفر نیز از محل تحقق ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر برای رانندگان در نظر گرفته شد. این شرایط، امکان خرید تاکسی‌های باکیفیت را فراهم کرد. شهرداری تهران هیچ سودی در این فرآیند لحاظ نکرد و قیمت خودرو فقط شامل هزینه‌های واردات، گمرک و خرید بود تا تاکسی‌داران بتوانند با حداقل هزینه، خودروهای نو دریافت کنند.

اما شرایط ون‌ها با تاکسی‌های سواری کاملاً متفاوت است. قیمت ون‌ها به مراتب بالاتر بوده و چه در بحث واردات و چه در خرید از شرکت‌های خودروساز داخلی، هزینه آنها برای رانندگان بسیار سنگین است.

بدون شک نوسازی ناوگان ون‌ها نیازمند تصمیمی مدیریتی در سطح کلان کشور است. این موضوع فقط مختص تهران نیست، بلکه در سایر شهرهای کشور نیز اکثر ون‌ها از لحاظ ایمنی و فنی در وضعیت نامناسبی قرار دارند. برای حل این مشکل، باید یک سیاست کلان تدوین شود تا با ارائه یارانه یا حمایت‌های ویژه، رانندگان بتوانند ناوگان خود را نوسازی کنند.

۲۰۰ دستگاه ون جدید در آذرماه ۱۴۰۲ وارد تهران شد، اما از آن زمان تا امروز، هیچ ون جدید دیگری اضافه نشده‌است. حالا هم تعداد متقاضیان بسیار بیشتر از تعداد ون‌های موجود است. چه توضیحی در این رابطه دارید؟

دو عامل کلیدی در موفقیت این پروژه نقش دارند: کیفیت و قیمت. اگر قرار باشد ون‌های جدید وارد چرخه حمل‌ونقل شوند، این خودروها باید علاوه بر کیفیت مطلوب، با قیمتی قابل‌قبول برای رانندگان عرضه شوند.

در این مدت، جلسات متعددی با نمایندگان ون‌داران برگزار شده و در این جلسات بررسی شده که چه مبلغی برای اقساط این خودروها، برای رانندگان امکان‌پذیر است. نمایندگان ون‌داران کاملاً در جریان مذاکرات و روند پیگیری این مسئله قرار دارند و ما با جدیت به دنبال راهکاری عملی برای تسریع در روند نوسازی هستیم.

امیدواریم که امسال در حوزه نوسازی ون‌ها، اقدامات مؤثری انجام شود و شاهد اتفاقات مثبتی در این بخش باشیم.

یادداشت

سینا شیخی/ پژوهشگر مرکز پژوهش‌های مجلس

مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها از شعار تا عمل

در دنیای امروز، شرکت‌ها فقط نهادهایی برای تولید کالا و سودآوری نیستند. آنها در قلب جامعه تنفس می‌کنند، از منابع طبیعی استفاده می‌کنند و بر زندگی انسان‌ها تأثیر مستقیم می‌گذارند. به همین خاطر، مفهومی به نام «مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها» (CSR) پدید آمده‌است؛ یعنی شرکت‌ها باید به همان اندازه که سود می‌برند، در قبال مردم، محیط‌زیست و جامعه محلی نیز پاسخگو باشند. این مسئولیت، فقط کمک به یک مدرسه یا آسفالت یک جاده نیست؛ یعنی شرکت‌ها باید آثار منفی فعالیت‌شان را کاهش دهند، شفاف عمل کنند و در کنار مردم، نه روبه‌روی آنها، بایستند.

اما آیا در ایران، این اتفاق افتاده؟ آیا شرکت‌های ما، به‌ویژه آنهایی که با بودجه‌های نجومی و قدرت‌های فرادستی فعالیت می‌کنند، مسئولیت‌شان را در برابر جامعه جدی گرفته‌اند؟ واقعیت این است که پاسخ به این سؤال‌ها، ساده نیست، ولی نشانه‌ها نگران‌کننده‌اند.

بر اساس پژوهشی از اتاق بازرگانی ایران، تنها حدود ۳۰درصد از شرکت‌های ایرانی با مفهوم مسئولیت اجتماعی آشنایی داشته و برنامه‌ریزی مشخصی در این زمینه دارند.

■ چالش جهانی، سکوت محلی: چرا CSR ضرورت امروز است؟

از دهه ۱۹۷۰ میلادی به این‌سو، جهان با بحران‌های زیست‌محیطی، شکاف‌های اجتماعی و تخریب منابع طبیعی مواجه شد. قرن بیست‌ویکم این بحران‌ها را به سطحی تازه برد؛ طوری که دیگر نه دولت‌ها می‌توانند از کنارشان بگذرند، نه مردم می‌توانند آنها را نادیده بگیرند. بسیاری از این بحران‌ها نتیجه مستقیم فعالیت شرکت‌های صنعتی و اقتصادی‌اند.

در چنین شرایطی، مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها، فقط یک شعار نیست؛ یک ضرورت حکمرانی است. در ایران هم با گسترش صنایع بزرگ، به‌ویژه در مناطق کمتر توسعه‌یافته، این ضرورت بیش از همیشه به چشم می‌آید، اما آنچه داریم، بیشتر شبیه به یک «نمایش رسانه‌ای» است تا یک کنش مسئولانه.

■ شرکت‌های شبه‌دولتی؛ نه آن‌قدر دولتی نه آن‌قدر خصوصی؟

شرکت‌های دولتی و شبه‌دولتی در ایران، بازیگرانی بزرگ با نقش‌هایی مبهم هستند. نه آن‌قدر خصوصی‌اند که پاسخگو باشند، نه آنقدر دولتی که تحت نظارت کامل قرار بگیرند. در بسیاری از مناطق، این شرکت‌ها هم منابع طبیعی را استخراج می‌کنند، هم آسیب‌های زیست‌محیطی می‌زنند، اما مسئولیت‌شان را یا نمی‌پذیرند یا با چند اقدام نمایشی از سر باز می‌کنند. در این میان، گزارش‌هایی از سبزشویی، روابط ناسالم قدرت، کمک‌های سیاسی‌شده و نادیده گرفتن جوامع میزبان، زنگ خطر را به صدا درآورده‌است.

■ قانون‌گذاری ناکارآمد؛ وقتی الزام، اختیاری می‌شود

در ماده ۸۰ قانون برنامه ششم توسعه، مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها مورد توجه قرار گرفت، اما نه با الزام و ضمانت اجرایی، بلکه به‌صورت «اختیاری». نتیجه؟ هیچ. با پایان برنامه ششم، این ماده هم به فراموشی سپرده شد.

در دولت سیزدهم، آیین‌نامه‌ای برای این موضوع تدوین شد، اما وظیفه تنظیم‌گری آن به «شورای اطلاع‌رسانی دولت» واگذار شد؛ نهادی غیرتخصصی که نه ابزار نظارت دارد، نه ساختار مؤثر برای اجرا.

در لایحه بودجه ۱۴۰۴ نیز، برخی مفاد نه‌تنها یاری‌گر مسئولیت اجتماعی نبودند، بلکه آن را به‌شدت محدود می‌کردند. نتیجه نهایی، ناتوانی در جهت‌دهی به منابع و فعالیت‌های شرکت‌ها در مسیر توسعه پایدار بود.

■ CSR یا خیریه؟ عمل به فرعیات به جای انجام تکالیف اصلی

یکی از مشکلات اساسی، برداشت نادرست از مسئولیت اجتماعی است. بسیاری از شرکت‌ها، با ساخت یک مدرسه، کمک به یک جشنواره یا توزیع بسته‌های حمایتی، تصور می‌کنند بار مسئولیت را از دوش خود برداشته‌اند. این در حالی است که مسئولیت اجتماعی یعنی کاهش آسیب‌های ناشی از فعالیت اقتصادی شرکت‌ها.

تأمین آب سالم، کاهش آلودگی، اصلاح فرسایش خاک، تأمین ایمنی کارگران، گفت‌وگو با مردم محلی و رعایت عدالت منطقه‌ای، از جمله مصادیق واقعی مسئولیت اجتماعی‌اند. اما در غیاب نظارت و شفافیت، این معنا به راحتی دچار تحریف می‌شود.

■ ۱۰ گام برای نجات CSR از ابتذال

بر اساس یافته‌های پژوهش‌های اسنادی، بازآرایی ساختار مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها در ایران نیازمند این ۱۰ گام کلیدی است:

۱- ایجاد سازوکارهای تشویقی، به‌ویژه مشوق‌های مالیاتی برای شرکت‌های مشارکت‌جو.
۲- گزارش‌دهی عمومی و صحت‌سنجی مردمی از طریق نهادهای رسانه‌ای و اجتماعی.
۳- مقابله با سبزشویی، به‌ویژه در شرکت‌های زیان‌ده دولتی و شبه‌دولتی.
۴- معرفی و تقدیر از شرکت‌های فعال و مسئولیت‌پذیر.
۵- اعتبار مالیاتی برای شرکت‌هایی که از جوامع میزبان مشارکت می‌گیرند.
۶- همسویی توسعه برند شرکت با توسعه محلی، با نظرخواهی و مشارکت جامعه.
۷- افزایش آگاهی عمومی نسبت به موضوع از طریق رسانه و آموزش.
۸- تغییر رویکرد از اقدامات خیریه‌ای به اصلاح ساختاری آثار منفی.
۹. تدقیق در تعریف شرکت‌های دولتی و شبه‌دولتی برای جلوگیری از فرار از پاسخ‌گویی.
۱۰. ایجاد سامانه‌ای ملی برای بارگذاری و تحلیل گزارش‌های CSR.

■ قانون‌گذاری ضرورتی تجربه‌شده

برای اینکه مسئولیت اجتماعی در ایران از یک شعار به یک سیاست مؤثر تبدیل شود، نیازمند قانون‌گذاری دقیق، شفاف و متناسب با شرایط ایران هستیم. تجربه کشورهایی مثل هند و فرانسه نشان داده که با تنظیم‌گری درست، می‌توان از دل همین فعالیت‌ها، هم توسعه محلی را تقویت کرد و هم رضایت عمومی را افزایش داد.

در این میان، مجلس شورای اسلامی می‌تواند با نظارت بر بودجه شرکت‌های دولتی و نحوه هزینه‌کرد آنها در حوزه CSR، از انحراف‌ها جلوگیری کند، ولی این نظارت باید همراه با شفافیت، دسترسی عمومی به اطلاعات، و مشارکت نهادهای مدنی باشد.

تا زمانی که شرکت‌ها در برابر مردم و محیط‌زیست مسئول نباشند، توسعه‌ای که ساخته می‌شود، ناهمگون، ناپایدار و پرهزینه خواهد بود. حالا زمان آن رسیده که مسئولیت اجتماعی، از ویترین روابط عمومی خارج شود و به عمق عملیات شرکت‌ها راه پیدا کند.

خبر کوتاه

■ سخنگوی وزارت آموزش‌وپرورش از استخدام ۸۲ هزار نفر در این وزارتخانه در سال جاری خبر داد و گفت: آزمون استخدامی آموزش‌وپرورش در تیرماه امسال برگزار می‌شود.

■ رئیس سازمان نظام روانشناسی و مشاوره گفت: برخلاف بیماری‌هایی جسمی که اغلب در سنین بالا به وجود می‌آید، ۶۳ تا ۷۵درصد بیماری‌های روانی تا ۲۵ سالگی رخ می‌دهد.

■ معاون محیط‌زیست طبیعی و تنوع‌زیستی اداره کل حفاظت محیط‌زیست استان کرمان از بررسی لاشه دو توله پلنگ ایرانی خبر داد و گفت: در کالبد شکافی، آثار زخم در ناحیه گردن مشاهده شد که بر این اساس، درگیری فیزیکی با یک گونه وحشی دیگر که در نهایت منجر به خفگی و مرگ توله‌پلنگ‌ها شده، کاملاً محتمل است.

■ سخنگوی وزارت آموزش‌وپرورش با بیان اینکه تفاهمنامه پلیس با این وزارتخانه تا قبل از در ورودی آموزش‌وپرورش است، گفت: قرار نیست پلیس وارد مدارس شود.