

شیوه رانندگی؛ نماد توسعه یافتگی



ابراهیم ایوبی
وکیل دادگستری

از نخستین آیین‌نامه رانندگی که با نام «نظام‌نامه اتومبیل» به پیشنهاد رئیس کل تشکیلات نظمیه (سرهنگ محمدخان درگاهی) و تصویب هیئت وزیران در اردیبهشت‌ماه ۱۳۰۴ به اجرا درآمد، یکصد سال می‌گذرد. روش رانندگی در هر کشوری نشانگر میزان رشد فرهنگی و احترام به حقوق شهروندی، و در یک کلام توسعه‌یافتگی است. با وجود گذشت یک قرن از اولین آیین‌نامه رانندگی در کشور ما، مردم و دولت کارنامه قابل قبولی در این زمینه ندارند. بهترین دلیل علاوه بر تجربه روزانه در کوچه و خیابان‌های شهر، به راه افتادن پویش «نه به تصادف» در نوروز امسال بود که در ابتدای کار فعالان مدنی پیشنهاد دادند و سپس مقامات سه قوه به آن پیوستند. نه دولت در قالب پلیس در ایجاد نظم و حفظ جان مسافران موفق بوده است و نه مردم به عنوان راننده یا عابر پیاده، آنچنان که انتظار می‌رود متمدانه رفتار می‌کنند. در همین راستا نیم نگاه به نقش پلیس، رانندگان و عابران پیاده می‌اندازیم.

انصاف این است که در ابتدای کار بگوییم پلیس راهنمایی و رانندگی وظیفه دشواری را بر عهده دارد. یک سرباز وظیفه را در نظر بگیرد که در آفتاب سوزان تابستان و هوای آلوده تهران در یکی از خیابان‌های اصلی پایتخت ایستاده تا با موتورسواران متخلف برخورد کند؛ این مأمور چگونه امکان نظارت بر ده‌ها موتورسوار را دارد که در لحظه‌ای از جلوی چشم او می‌گذرند؟ اگر یک مورد را متوقف کند و مشغول بررسی مدارک گردد، در همین چند دقیقه صدها موتورسوار از کنار او گذشته‌اند که حداقل تخلف‌شان نداشتن کلاه کاسکت است. در بسیاری از قوانین و مقررات مربوط به محیط زیست؛ پلیس راهنمایی و رانندگی تنها در صورت وجود استانداردهایی در زمینه میزان مصرف سوخت، آلایندگی و ایمنی حق پلاک‌گذاری را دارد که متأسفانه در مواردی کامل رعایت نشده است. همچنین روش‌های برخورد با رانندگان متخلف همیشه در حال نوسان بوده؛ به این صورت که گاهی با شدت عمل موتورسکلت‌های متخلف جمع‌آوری می‌شوند و در مقطع زمانی دیگری یا به مناسبی ملی یا مذهبی جریمه‌ها بخشوده می‌شود. این روش‌ها جنبه بازدارندگی قوانین را کاهش می‌دهد.

مهمترین بخش رعایت مقررات به رانندگان مربوط می‌شود. آخرین «آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی» در ۲۲۳ ماده در ۸ خردادماه ۱۳۸۴ به تصویب هیئت وزیران رسیده است. آنچه که در عرف به آیین‌نامه مشهور بوده و در آزمون کتبی رانندگی مورد سوال قرار می‌گیرد، خلاصه‌ای از همین آیین‌نامه است. عدم رعایت‌بخشی این مقررات، قسمتی از زندگی روزمره رانندگان است؛ برای مثال طبق ماده ۱۶۶ «رانندگان موتورسیکلت‌ها باید هنگام رانندگی تنها روی زین موتورسیکلت بنشینند و حق ندارند فرد دیگری را در ترک سوار کنند، مگر آنکه در ترک نیز یک زین کامل باربر استاندارد ساخت موتورسیکلت نصب شده یا موتورسیکلت دارای یک پهلوی باشد». همچنین ماده ۱۳۷ بیان می‌دارد: «عبور موتورسیکلت و موتورگازی و دوچرخه‌سوار از پیاده‌رو و وسط دستجات، بازار و نقاط شلوغ ممنوع است». در مورد خودرو نیز موارد متعددی رعایت نمی‌شود: تکلیف تاکسی‌ها به روشن کردن تاکسیمتر پس از سوار شدن مسافران (ماده ۱۷۹) ممنوعیت خوردن، آشامیدن، استعمال دخانیات و استفاده از تلفن همراه برای رانندگان (ماده ۱۸۰) و همچنین ممنوعیت استفاده از بوق شیپوری، سوت بلبلی و هر هشداردهنده یا صدای ناهنجار. جالب اینکه در انتهای ماده ۱۸۴ آمده است: «استفاده از بوق برای مقاصدی مانند صدا زدن افراد، جلب توجه مسافر، اعلام حضور و بازکردن درب منزل، خداحافظی و مانند آن‌ها ممنوع است».

اما عابران پیاده، قشری که تصور می‌کنند از شمول آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی خارج هستند، در صورتی که این گونه نیست. در ماده ۱۰۳ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی دو نکته بدیهی آمده است: «در چراغ‌هایی که به عنوان چراغ راهنمای عابر پیاده مورد استفاده قرار می‌گیرند، رنگ دارای معانی زیر است: چراغ سبز-پیادگان مجاز به عبور از عرض راه می‌باشند، چراغ قرمز-عبور پیادگان از عرض راه ممنوع است». تجربه نگارنده نشان می‌دهد متأسفانه بیشتر عابران پیاده همین دو نکته بدیهی را رعایت نمی‌کنند! به نظر می‌رسد عابران پیاده اساساً خود را معاف از این قواعد می‌دانند که علت اصلی آن نبود ضمانت اجرا به دلیل عدم امکان جریمه عابران توسط پلیس در کشور ماست؛ موضوعی که در کشورهای پیشرفته رایج است. پسندیده نیست پس از گذشت یک قرن از تصویب اولین نظامنامه مربوط به رفت و آمد وسایل نقلیه، بدیهی‌ترین قواعد مانند چراغ سبز و قرمز را به سادگی زیر پا بگذاریم. رعایت آیین‌نامه رانندگی، نماد توسعه‌یافتگی هر جامعه‌ای است.



عکس: خانه ملت

مشکلات کامیون‌داران در صحن علنی مجلس بررسی شد:

اعتصابات هزاران میلیاردی

مجلس به مشکل کامیون‌داران اشاره و تاکید کرد: «ما هنوز روز ۲۶ آذر، سال ۶۲ را که کامیون‌داران در لیبک به فرمان حضرت امام (ره) برای تخلیه بار کشتی‌ها به سوی بنادر کشور شتافتند تا چرخه تأمین کالای مردم دچار خدشه نشود، در ذهن خود داریم. این قشر که جزو حلقه‌های مؤثر جریان تولید و تأمین کالا در کشور هستند با مشکلات متعددی از جمله نبود خودروی مناسب و بهینه، گرانی کامیون، گرانی قطعات و لوازم، مشکلات بیمه‌ای، توزیع ناعادلانه بار و مسائل مختلف دست و پنجه نرم می‌کنند. در حالی که در شرایط سخت، به وظیفه مهم خود نسبت به مردم عمل کرده‌اند و ضرورت دارد با تصمیمات و اقدامات قوی و مؤثر به مشکلات آن‌ها رسیدگی شود. در این زمینه کمیسیون عمران مجلس نیز امروز جلسه‌ای مخصوص این موضوع را برگزار کرده است که امیدوارم نتایج مثبتی برای حل مشکلات این قشر به همراه داشته باشد.»

فاطمه جراره، نماینده‌بندرعباس، از تحصن کامیون‌داران خبر داده و تاکید کرد: «این تحصن باعث زیان به سایر اقشار از جمله کشاورزان شده و محصولات آنها به دلیل کمبود کامیون بر زمین مانده و به بازار نمی‌رسند، چاره‌ای کنید به داد کامیون‌داران و کشاورزان برسید.»

گروه خبر: «ناوگان حمل‌ونقل کشور در حال فروپاشی است.» این موضوعی است که **عادل نجف‌زاده، نماینده خوی** روز گذشته در صحن علنی مجلس اعلام کرد.

طبق مصوبه هیئت وزیران از تیرماه ۱۴۰۴، گازوئیل با سه نرخ عرضه می‌شود. اولین نرخ، سهمیه‌ای ۳۰۰ تومانی برای ناوگان فعال با بازمانده بر خط است. نرخ دوم نیمه‌ایران‌ای است با قیمت نصف نسبت به خریدار پالایشگاه‌ها یعنی حدود ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان که برای مصرف تا ۴۰ درصد بیش از سهمیه در نظر گرفته می‌شود و نرخ سوم که برای مصرف بالاتر، آزاد است و براساس قیمت فوب خلیج فارس یعنی حدود ۴۲ هزار تومان تعیین شده است. گرانی لاستیک و روغن و لوازم یدکی هم مزید بر علت شد تا نرخ متغیر سوخت و گرانی ترس بر دل رانندگان بیاندازد و برخی از آنها اعتصاب کرده و از ترس یا به جاده نگذارند تا شاید صدای شان به گوش مسئولان برسد. از جلسه علنی روز گذشته مجلس اینطور بر می‌آید که صدای آنها به گوش بهارستان نشینان رسیده است. آنها می‌گویند که در سرما و گرما، در جاده‌های غیراستاندارد و استاندارد، سیل و خشکسالی جاده‌ها را در می‌نوردند تا چرخ حمل و نقل کشور و بیش از آن انتقال کالا و سوخت بجزر اقتصاد بی‌رمق به مرگ نزدیک نشود.

عادل نجف‌زاده، نماینده خوی تاکید کرد: «ناوگان حمل‌ونقل کشور به دلیل عدم توجه در دهه‌های اخیر، نبود نوسازی و همچنین فقدان حمایت جدی از قشر زحمتکش رانندگان، در حال فروپاشی است. در حال حاضر تعداد زیادی از کامیون‌ها که سرمایه رانندگان و مردم ضعیف این کشور محسوب می‌شوند، پشت درهای گمرک دپوشده‌اند و متأسفانه در معرض مصادره توسط دولت ترکیه قرار گرفته‌اند. درخواست دارم در کوتاه‌ترین زمان ممکن، راهکار لازم برای ترخیص این کامیون‌ها و ورود آن‌ها به داخل کشور فراهم شود.»

روز گذشته و در ساعات ابتدایی صحن علنی، **محمدباقر قالیباف، رئیس**

واکنش نمایندگان به مشکلات کامیون‌داران

این اشاره او به مشکلات کامیون‌داران سبب شد که دیگر نمایندگان نیز به این موضوع بپردازند. **جواد نیک‌بین، نماینده کاشمر** به اعتراضات غیرطبیعی اشاره کرده و گفت: «هم‌اکنون در تابستان با مشکل سوخت مواجه هستیم و کامیون‌داران، معدن‌داران و کارخانه‌داران نسبت به این وضعیت معترض هستند و این حجم از اعتراضات غیرطبیعی است.»

حمیدرضا حاجی بابایی، نایب‌رئیس مجلس معتقد بود: «قشر کامیون‌داران



عکس: Getty Images

نخست‌وزیر پاکستان امروز به ایران می‌آید

شریف در تهران

کرد و پس از آن به ایران می‌آید. جمهوری آذربایجان و تاجیکستان دیگر مقاصد این دور از سفرهای شریف خواهند بود. بر اساس بیانیه وزارت خارجه پاکستان که روز جمعه دوم خرداد منتشر شد، شهباز شریف در جریان این سفر «با مقام‌های بلندپایه ایرانی در مورد طیف وسیعی از مسائل مربوط به روابط دوجانبه، مسائل منطقه‌ای و بین‌المللی گفت‌وگوهای گسترده‌ای خواهد داشت.» در بخش دیگری از این بیانیه نیز آمده است که «شهباز شریف همچنین این فرصت را خواهد داشت تا عمیق‌ترین قدردانی و تشکر خود را از مواضع کشورهای دوست در جریان بحران اخیر در

گروه خبر: نخست‌وزیر جمهوری اسلامی پاکستان امروز در رأس هیئتی بلندپایه به تهران می‌آید. مهدی سنایی، معاون سیاسی دفتر رئیس‌جمهور با اعلام این خبر، در شبکه ایکس نوشت: «دکتر یزشکیان فردا میزبان شهباز شریف نخست‌وزیر کشور دوست و همسایه پاکستان است که با هیئتی بلندپایه وارد تهران می‌شود. میان دو کشور پیوندهای تاریخی - فرهنگی عمیقی هست و حجم مبادلات فیمابین در سال ۱۴۰۳ بیش از ۳ میلیارد دلار بوده است. دو کشور در زمینه حفظ ثبات در منطقه رایزنی پیوسته دارند.» ایران دومین مقصد از سفرهای منطقه‌ای شهباز شریف است. او یکشنبه لاهور را به مقصد آنکارا ترک

ارتقای مصرف به مثابه ارتقای تولید

مهدی طالبی‌پور
کارشناس اقتصاد

افزایش یافته و صحبت‌ها بر سر کم بودن افزایش ۴۵ درصدی دستمزد تا حدودی آرام گرفته است؛ اما از همین اکنون برای سال آینده ما نیاز به یک برنامه بلندمدت داریم تا به سرکوب مزدی پایان دهیم و در جهت افزایش میزان تقاضای مؤثر برای توسعه اقتصادی گام برداریم. در مسیر توسعه اقتصادی، پیوند میان «مصرف و تولید» نقشی اساسی ایفا می‌کند. همان گونه که در برخی سیاست‌های موفق جهانی دیده شده، ارتقای مصرف می‌تواند جهت‌گیری کلیدی برای تحول و ارتقای صنعتی فراهم آورد. در ایران نیز، با وجود چالش‌هایی مانند «سرکوب مزدی»، کاهش قدرت خرید، تورم مزمن و رکود صنعتی، تمرکز بر این رابطه می‌تواند مسیر جدیدی برای خروج از بن‌بست اقتصادی باشد. در چرخه اقتصاد، مصرف نه تنها آخرین حلقه تولید است، بلکه پیونددهنده واقعی «تقاضا و عرضه» است. از همین رو، نقطه آغاز تحول صنعتی باید از بهبود کیفیت و توان مصرف آغاز شود.

در سال‌های اخیر، الگوی مصرف ایرانیان به دلیل فشارهای اقتصادی دچار دگرگونی عمیق شده است. سهم «کالاهای اساسی» و هزینه‌های ناگزیر در سبد مصرفی مردم به شدت افزایش یافته، در حالی که مصرف خدمات، کالاهای فرهنگی، آموزشی و تفریحی به شدت کاهش یافته‌اند. مهم‌تر از آن، با وجود افزایش قیمت‌ها، درآمد حقیقی خانوارها در حال کاهش است؛ نتیجه آن چیزی جز کوچک‌شدن سفره مردم و افت قدرت خرید نیست.

بر اساس برآوردهای رسمی و غیررسمی، دستمزد واقعی کارگران و کارمندان نسبت به خط فقر فاصله چشمگیری دارد. سرکوب مزدی که نتیجه ترکیب سیاست‌های اقتصادی اقباضی، نبود نهادهای مستقل کارگری و عدم شفافیت در تعیین دستمزد است، نه تنها مانع ارتقای مصرف می‌شود، بلکه تولید را نیز در یک چرخه رکودی نگه می‌دارد. چراکه در غیاب تقاضای مؤثر، تولید نیز امکان رشد، نوآوری و توسعه بازار را از دست می‌دهد.

در اقتصادی که «تقاضای مؤثر» سرکوب شده باشد، نه تنها تولید موجود به زحمت ادامه می‌یابد، بلکه امکان توسعه صنایع جدید و باکیفیت نیز از بین می‌رود. در چنین شرایطی، احیای قدرت خرید مردم شرط لازم برای خروج از رکود و بازسازی صنعت است. ارتقای

مصرف به معنای افزایش سطح رفاه عمومی و تحریک تقاضا برای کالاها و خدمات باکیفیت‌تر است؛ که همین تقاضا می‌تواند تولید را از مسیرهای سنتی، فرسوده و رانتی به سمت نوآوری، رقابت و بهره‌وری سوق دهد.

زمانی که مصرف‌کننده خواهان کالاهای هوشمند، سالم، سبز یا خدمات فرهنگی با کیفیت است، تولیدکننده نیز ناگزیر می‌شود از فناوری، دانش و مهارت برای پاسخگویی استفاده کند. این فرآیند به صورت طبیعی ساختار تولید را ارتقا می‌دهد، اشتغال را افزایش می‌دهد و در نهایت، رشد اقتصادی را با عدالت نسبی همراه می‌کند. الگوی مصرف در ایران با تمام آسیب‌هایی که به آن در سال‌های اخیر وارد شده در برخی از حوزه‌ها نیز پیشرفت چشمگیری داشته است. یکی از این موارد، دیجیتال‌سازی بخشی از طرف تقاضا است که با افزایش تقاضای روزافزون برای خدمات آنلاین، خرید اینترنتی، آموزش مجازی و... گسترش یافت و زمینه‌ساز توسعه صنایع و خدمات دیجیتال و ارتباطی در کشور شد. (که هنوز جای توسعه و کار بسیار بیشتری دارد). چنین تجاربی نشان می‌دهد که تکامل سمت تقاضا چقدر در تکامل در سمت عرضه مؤثر خواهد بود.

به نظر می‌رسد دولت از همین امروز باید شرایط را برای پایان دادن به سرکوب مزدی در سال آینده مهیا کند. تقاضای مؤثر در جامعه را احیا سازد و در جهت افزایش حمایت‌های اجتماعی در زمینه بهداشت، آموزش، مسکن و بازنشستگی قدم بردارد. اقتصاد ایران نمی‌تواند بدون مصرف، صنعتی شود. در جهانی که رقابت بر سر بازارهای مصرف شدت یافته، بی‌توجهی به قدرت خرید مردم، تولید ملی را نیز به حاشیه می‌برد. بنابراین، بازطراحی سیاست اقتصادی بر پایه هم‌افزایی مصرف و تولید، همراه با پایان دادن به سرکوب مزدی و تحریک تقاضای داخلی، مسیر پایدار توسعه را پیش روی کشور قرار خواهد داد. البته تلاش برای رفع سرکوب مزدی نه کافی است و نه تنها عامل شکل‌گیری تقاضای داخلی است، به همین دلیل ابتدا گفتم که یک برنامه بلندمدت نیاز است. ما نباید هر سال صرفاً بر سر حداقل دستمزد صحبت کنیم و برای آن تیتز بزینم. مسئله اصلی اجرای سیاست اجتماعی صحیح برای بازتوزیع است که دستمزد فقط بخشی از آن را شکل می‌دهد و بخش‌های دیگر از جمله آموزش، بهداشت، الگوی مصرف و... نیاز است تا در کنار رفع سرکوب مزدی مورد توجه ویژه قرار گیرند.