



فساد در ایران ... !!

مقدمه

با توجه به اینکه در چند ماه آینده، از یک سو دارایی‌ها و پول‌های بلوکه شده ایران آزاد خواهند شد و از سوی دیگر محدودیت‌هایی که برای فروش نفت ایران در بازارهای جهانی اعمال شده است، برطرف می‌شوند، دغدغه‌هایی مبنی بر بروز فسادهای جدید در دولت به دلیل دسترسی بیش از پیش به درآمدهای نفتی و منابع ارزی خارجی وجود خواهد داشت. در این نوشتار علاوه بر تشریح جایگاه ایران از نقطه نظر شاخص فساد در جهان، به عمده دلایل بروز فساد در کشور و دستگاه‌های اداری و همچنین راه‌های برون رفت از این منجلاب اشاره خواهد شد.

اهمیت فساد

توجه به فساد در سه دهه اخیر و در مقیاس جهانی، به صورت چشمگیری افزایش داشته است. از دیدگاه تمامی ادیان توحیدی و از دیدگاه همه حکومت‌ها، حداقل در سطح شعار و تبلیغات، فساد مالی به عنوان یک پدیده مذموم در نظر گرفته شده است. امروزه فساد اداری و مالی به یک معضل جهانی تبدیل شده است. دولت‌ها آگاهند که فساد باعث آسیب‌های بسیاری می‌شود و هیچ حد و مرزی هم نمی‌شناسد، همان طور که نتایج و پیامدهای آن نیز بنا بر نوع سازمان سیاسی و اقتصادی و سطح توسعه یافتگی، گوناگون است. این پدیده در دنیای امروز و به ویژه در کشورهای در حال توسعه، به عنوان یکی از مهم‌ترین عوامل در سر راه پیشرفت جامعه، مطرح شده و صدمات جبران ناپذیری را بر روی سرعت حرکت چرخ توسعه جامعه ایجاد کرده است.

میثم قاسم‌زاده

جایگاه ایران

هیچ کشوری نمی‌تواند ادعا کند که عاری از هرگونه فساد اقتصادی است. اقتصاد ایران هم سال‌هاست با این پدیده شوم روبروست. انحصارات وسیع، ساختار رانتی، سطح پایین کیفیت قوانین و عدم شفافیت گسترده موجب شده است که متأسفانه ایران در زمره کشورهای فاسد محسوب شود. سازمان شفافیت بین‌الملل سالانه وضعیت همه کشورها را از نظر سطح فساد بررسی و رتبه‌بندی می‌کند. یکی از پارامترهای ارزیابی وضعیت اقتصادی و اجتماعی کشورها، شاخص فساد اقتصادی می‌باشد. این نوع فساد، سوء استفاده از اعتماد مردم در جهت منافع شخصی است که معمولاً در قالب رشوه، اختلاس، تقلب، کلاهبرداری و اخاذی ظهور می‌کند. نگاهی به جایگاه و رتبه ایران از منظر شاخص فساد در ۱۰ سال اخیر، به خوبی گویای عمق فساد در نظام اداری کشورمان می‌باشد.

این بررسی در سال‌های گذشته بین ۱۸۰ کشور دنیا انجام شده و کشورهای مثل دانمارک، فنلاند و ژلاندنو در بالای جدول و در زمره پاک‌ترین کشورها و کشورهای هم‌چون کره شمالی، افغانستان و سومالی نیز در انتهای جدول و در میان فاسدترین کشورها قرار گرفته‌اند.

بررسی روند حرکتی ایران در ۱۰ سال اخیر نشان‌دهنده حرکت ما به سمت فساد بیشتر بوده است. بدترین رتبه کشور در سال ۲۰۰۹ رقم خورده است که در میان ۱۸۰ کشور مورد بررسی جایگاه ۱۶۸ را به خود اختصاص داده است. جالب آنجاست که در گزارش سازمان شفافیت بین‌الملل در سال ۲۰۱۰ صریحاً عنوان شد که در سال ۲۰۰۹

سخنی با خوانندگان

هرمجله، روزنامه، و یا نشریه باهر موضوع (علمی، فرهنگی، اجتماعی، و سیاسی...) در پس همه مطالبی که نشر می‌دهد پیامی برای خوانندگان دارد. در پژوهشگاه علوم انسانی هم که به لطف مسئولان امور فرهنگی پژوهشگاه، انتشار این نشریه دانشجویی میسر شده است، همه مطالب به قلم دانشجویان و همکاری آنان نوشته می‌شود. دانشجویانی که سرکلاسهای درس می‌نشینند و گوش می‌دهند و می‌خوانند و وقتی در هیاهوی خیابانهای شهر قدم می‌زنند، می‌دانند که فصل فصل این کتابهای قطور باید یک جایی به دردشان بخورد. می‌دانند که باید بنویسند و نقد کنند. آنجایی که تیتیر درشت روزنامه‌های صبح درباره فساد مالی، آمارسرانه پایین مطالعه و بحران آب و تکدی‌گری در سطح شهر و... تناسب ذهنشان را در مورد هست‌ها و باید‌ها به هم می‌ریزد. این نشریه طرفدار هیچ خط فکری و جناح سیاسی خاصی نیست بلکه در این دنیای پر مکافات اپلیکیشن‌ها و موبایلها و زنگ مکرر پیامها و اخباری که مثل دارکوب روح و روانمان را به هم می‌ریزند، حرفهایش را روی کاغذ می‌آورد تا مخاطبش به انتخاب خود آن را بخواند. "بیان" آمده است تا بتوانیم مسئول باشیم در برابر نوشته‌هایمان و فارغ از ترس گم‌شدن در دنیای پر هیاهوی وب از مشکلات، امیدها، آرزوها و ایده‌آل‌هایمان بنویسیم؛ تا بدانیم کجا ایستاده‌ایم و به کجا می‌رویم. چه درست پیش‌بینی کرده است سرنوشتمان را آن مرد بزرگ، هایدگر، که «تقدیر بشر مدرن بی‌خانمانی است». چه اتفاقی افتاده است که ما- این غمگین‌ترین فرزندان بشر-، فیسبوک‌نشینانی شده‌ایم که جواب همدلی‌ها و دوستی‌هایمان را در قسمت نوتیفیکیشن‌ها جستجو می‌کنیم و تمامیت‌مان به یک صفحه پروفایل تقلیل یافته است و پشت عکس‌ها و لبخندهای «بگو سب» پنهان شده‌ایم؟ در روزمرگی فجایع و دنیای بی تفاوتی‌ها چنان درگیر فضای مجازی شدیم که انگار گوشی‌های موبایل جزئی از وجودمان شده‌اند. نمی‌دانم شاید زندگی پس از مرگمان را هم درگیر کرده باشند. شاید آنجا هم به جای سوال و جواب فقط حساب کاربریمان را ببرسند. این همه خوف و ترس از دنیای غیر قابل پیش‌بینی نباید ما را از اصل‌ها دور کند شاید هیچ‌وقت همه حقیقت برایمان نمایان نشود اما امید، تلاش و مبارزه کاری است که در برابر این فجایع از آنها ناگزیریم.

شکوفه کریمی

دانشجوی کارشناسی ارشد مدیریت رسانه

رتبه ایران از منظر شاخص فساد در جهان

سال	۲۰۰۵	۲۰۰۶	۲۰۰۷	۲۰۰۸	۲۰۰۹	۲۰۱۰	۲۰۱۱	۲۰۱۲	۲۰۱۳	۲۰۱۴
رتبه ایران	۹۳	۱۰۵	۱۳۱	۱۴۱	۱۶۸	۱۴۶	۱۲۰	۱۳۳	۱۴۴	۱۳۶

منبع: گزارش‌های سازمان بین‌المللی شفافیت در ۱۰ سال گذشته

بیش از ۱۲ میلیارد دلار رشوه در چارچوب قراردادهای نفتی ایران با شرکت‌های نفتی خارجی جایجا شده که بر مبنای شاخص فساد این مبلغ حداقل میزان رشوه‌ای است که مقام‌ها و واسطه‌های نفتی در ایران طی سال ۲۰۰۹ میلادی دریافت کرده‌اند. قطعا عوامل زیادی در شکل‌گیری این نارسایی نقش داشته و دارند. در ادامه، به اختصار برخی از مهم‌ترین عوامل موثر در ایجاد فساد را معرفی خواهیم کرد.

عوامل موثر در بروز فساد

۱. حضور برخی نهادهای دولتی برخوردار از اطلاعات و انحصارات دولتی یا توانایی اعطایی ویژه در فعالیت‌های اقتصادی. این نوع فساد از مهم‌ترین عوامل ایجاد فضای غیررقابتی و ناسالم است که سرمایه‌گذاران را ناامید و فراری می‌کند. کشورهایی که با پدیده فرار سرمایه روبرو می‌شوند، مفاسد اقتصادی زیادی گریبان گیر اقتصادشان خواهد شد. پیامدهای منفی این فساد بسیار عمیق‌تر و تهدیدکننده‌تر از رشوه خواری در ادارات دولتی است، زیرا این نوع فساد به کاهش سرمایه‌گذاری و حتی فرار سرمایه منجر می‌شود.
۲. پیچیدگی و نامتناسب بودن مقررات. سیستم‌های بانکی، گمرکی، مالیاتی و امثالهم در کشور آن قدر پیچ و خم دارند که بسیاری از سرمایه‌گذاران ترجیح می‌دهند یا اصلاً در آن وارد نشوند و یا از طرق غیر قانونی و با پرداخت رشوه و زدوبندها هرچه زودتر خارج از سیستم پیچیده اداری به مقصود خود برسند که این زمینه ساز مفاسد اقتصادی و اداری خواهد بود.
۳. خویشتاوندگرایی. پیچیدگی و فراگیری پدیده خویشتاوندگرایی به عنوان یکی از بارزترین الگوهای فرهنگی در ایران، یکی از مهم‌ترین عوامل فساد در نظام اداری و تضییع حقوق عامه مردم به نفع خواص است.
۴. عوامل اداری و تربیتی شامل تفسیر بیش از پیش قوانین و مقررات و نبود انگیزه

بدون نگاه به جایگاه و مقام فرد، عاملی اثرگذار بر جلوگیری از وقوع فساد است. ۳. ایجاد جریان آزاد اطلاعات: شفاف‌سازی قوانین و آگاهی همه مردم از فرصت‌ها و امکانات یکی از مهم‌ترین موانع بروز فساد است. آزادی مطبوعات و رسانه‌ها اصلی‌ترین زیرساخت برای جریان آزاد اطلاعات می‌باشد. مطبوعاتی که آزاد باشند، می‌توانند فساد را کنترل کنند، زیرا ضمن آگاه‌سازی جامعه، مسئولین را نیز در رصد خود خواهند داشت. ۴. بهبود وضعیت حقوق و دستمزد کارمندان دولت: فقر و عدم تأمین مالی زندگی افراد یکی از زمینه‌های بروز فساد است. لذا هر آنچه موجب افزایش درآمد ملی سرانه، تقویت رشد و بویژه بهبود دریافتی کارکنان دولت گردد مانعی برای پیدایش فساد خواهد بود. برخی مطالعات نشان می‌دهد که حقوق پایین، مستخدمین دولتی را وادار به تکمیل کردن درآمدشان از طرق نامشروع می‌کند.

سخن پایانی

در انتها باید به این نکته اشاره کنیم که، فساد پدیده شومی است که تقریباً تمامی کشورها در سطوح مختلف با آن روبرو هستند. با توجه به آثار زیان‌بار فساد بر بخش‌های مختلف اقتصادی لازم است هر کشور برای کاهش سطح این معضل تمهیداتی را بیندیشد. کنکاش در آمارهای سازمان شفافیت بین‌الملل نشان می‌دهد جایگاه ایران از نظر شاخص فساد نامناسب است. در نتیجه مسئولین سه قوه و مردم باید در جهت هر چه کمتر شدن این پدیده شوم قدم‌هایی اساسی را بردارند تا حرکت امروز کشور به سمت توسعه و پیشرفت با تأخیر کمتری به سر منزل مقصود برسد.

ناشی از عدم وجود نظام تشویق و تنبیه مناسب، نبود شفافیت پاسخگویی در فعالیت‌های نظام اداری، عدم توجه به شایسته سالاری و همچنین فقدان وجدان کاری کارمندان از دیگر عوامل بروز فساد اداری است.

راه حل‌ها

جهت بهبود وضعیت سلامت اقتصادی باید ضمن توجه به عوامل بروز فساد، راه‌هایی را برای ممانعت از تحقق آنها در پیش گرفت و انرژی خود را بر محدود کردن علل مخرب فساد متمرکز نمود. موارد ذیل جهت کاهش سطح فساد در ایران قابل اجرا و مؤثر به نظر می‌رسد:

۱. ساده‌سازی قوانین: هر چه اقتصادی دولتی‌تر باشد با رانت و عدم شفافیت گسترده‌تری نیز همراه است. لذا از یک طرف حذف برخی محدودیت‌های غیر منطقی حاکم بر مناسبات اقتصادی در بخش‌های گمرکی، بازرگانی، فضای کسب و کار و بخش بانکی و از طرف دیگر ساده‌سازی و شفاف‌سازی قوانین و مقررات حاکم بر سازمان‌ها و نهادهای مختلف اقتصادی و اداری کشور و همچنین تصویب قوانین نظارتی کارآمد می‌تواند موجب رفع زمینه‌های فسادآفرین باشد.
۲. استقلال دستگاه قضا و نهادهای نظارتی: تا زمانی که قوه قضائیه مستقل است، دادگاه‌ها تعاملات فاسد قدرتمندان یک کشور را تهدید می‌کنند. سیستم قضایی و نظارتی با دوری از مسائل جناحی و سیاسی می‌تواند با تأکید بر مدت زمان لازم برای برخورد با مفسدین و هم تناسب شدت مجازات، بر میزان فساد مؤثر واقع شود. رسیدگی به موقع به پرونده مفسدین و اعمال مجازات مناسب

نگاهی خاص از چشم آسمان

امین رمضانعلی

دانشجوی کارشناسی ارشد مدیریت رسانه

افتاده‌است که برای عکاس صحنه‌های زیبا از اسباب بازیهای کودکان و رها شدن آنها بر روی زمین به ارمغان آورده و در شرح عکس مربوط به آن اینگونه آورده:

هنوز بزرگ نشده‌ام

هنوز زندگی را چون بازیهای کودکانه‌ام

می‌بینم

با اسباب بازیهای متفاوت

و گم شده در میان رویاهای کودکی

هنوز بزرگ نشده‌ام...

یونس کلاهدوز معلم خلبانی پروازهای فوق سبک است و در مقدمه کتاب می‌نویسد: «این کتاب نگاهی است از آسمان به زمین و زندگی، فارغ از قواعد معمول عکاسی، با تمرکز به جزئیات تصاویر، برخلاف آنچه در عکسهای هوایی رایج است. کتاب عکس نوشته‌های یونس کلاهدوز با نام «چشم آسمان» توسط انتشارات تحریر خیال منتشر شد.

این کتاب در قطع خشتی و ۶۰ صفحه به صورت تمام رنگی با تیراژ ۱۰۰۰ نسخه توسط نشر «تحریر خیال» منتشر شده و از طریق کتاب‌فروشی نشر سوره مهر قابل تهیه است.



که تر، با نفس عشق شده
هم‌رهم باش در این راه پراز حادثه تا
دوش بردوش به فردا برسیم
و بیا در بر این چشمه‌ی شوق
چای با هیزم صافی و صداقت نوشیم
باز وقت سفر است "

باخواندن شرح هر عکس، بیشتر به حالات و روحيات عکاس می‌رسیم. حس زنده بودن عکس‌ها در این کتاب و نگاه آن که از آسمان



بر زمین است همچنين درک بهتری از عکس مربوطه بویژه با دیدی تخیل گونه و شاعر مسلک موجی از انرژی را به مخاطب منتقل می‌کند.

در بین عکس‌های کتاب هم طبیعت سرسبز را داریم و هم کویر خالص، هم عناصر انسانی وجود دارند و هم آثار ادغام تکنولوژی و طبیعت. این تلفیق‌ها است که باعث می‌شود با دیدن عکس‌های کتاب ناخودآگاه با آن محیط احساس نزدیکی کنیم؛ هرچند شاید در زندگی چنین محیط‌هایی را به طور ملموس ندیده باشیم.

در این عکس که یکی دیگر از نمونه‌های بسیار خوب در کتاب است، تصویری را از محل ضایعات خودروهای فرسوده از بالا می‌بینیم. چنین تصویری مفهوم فرسودگی و کهولت را به‌خوبی به مخاطب می‌رساند اما کمی که در عکس نگاه می‌کنیم و شرح عکس آن را می‌خوانیم به مفاهیم و دید متفاوتی از آن می‌رسیم. ماشینهای اسقاطی که بصورت خوابیده بر روی زمین رها شده‌اند و اجزای آنها از هم جدا شده و هر تکه در گوشه‌ای

گاهی با دیدن یک عکس به این فکر می‌افتیم که آیا می‌شود هنر عکاسی را با هنرهای دیگری مانند شعر و ادبیات و موسیقی و یا با دیگر خلاقیت‌های تجسمی تلفیق کرد؟

با خواندن و البته بهتر بگوییم با دیدن دقیق کتاب "چشم آسمان" می‌توان تمام این تلفیق‌ها را هم دید و هم به عمق آن از دید یک عکاس پی برد. این کتاب مجموعه‌ی عکس نوشته‌های آقای یونس کلاهدوز است.

در این مجموعه با نگاهی کاملاً متفاوت از زاویه‌ای بسیار متفاوت‌تر که به زندگی شده برخورد می‌کنیم، نگاهی که در آن زندگی جاری است و طبیعت حرف اول را می‌زند و زیبایی‌های آفرینش خدا به شکل ملموس‌تری قابل درک است.

عکس بالا یکی از عکس‌های بی نظیر این



مجموعه است که در آن با نگاهی از آسمان و به اصطلاح از طریق چشم آسمان به زمین و طبیعت نگاه شده‌است. درختان در زاویه‌ی عمود لنز دوربین هستند و مسیر جاده بین دو ردیف درختان کاج آمده که در آن دونفر قدم زنان در حال حرکت هستند.

اگر این عکس را با کیفیت چاپ مطلوب ببینید اولین حسی که به آن می‌رسیم، یک حس زنده بودن است. سایه‌ی درختان بر اثر تابش مایل خورشید به شکل فوق العاده‌ای در بالا و شرح این عکس را که به حالتی شعر گونه و به قلم مولف در این کتاب آمده است، در اینجا می‌خوانیم:

" باز وقت سفر است

کوله بارم ای دوست، نان خشکی است

صنعت خودرو

خودروسازی طی ماه‌های اخیر از مباحث مهم مطرح در کشور بوده است. اگرچه مشکلات خودروسازی سال‌هاست که از جانب صاحب‌نظران مطرح می‌شود، اما این بار تصمیمات گرفته شده در این زمینه، امواج خبری پس از آن و مردمی شدن این موضوع در میان شبکه‌های اجتماعی ما را بر آن داشته‌است که ضمن مطرح کردن عقاید، نظرات و عکس‌العمل‌های مطرح شده در رسانه‌ها گزارشی از رویدادهای اخیر ارائه کنیم. همچنین با استفاده از نظرات بیان شده توسط اقتصاددانان صاحب‌نظر در این زمینه به عنوان معیار علمی به تحلیل و بررسی بی‌طرفانه موضوع بپردازیم. با توجه به نیم قرن فعالیت و نیروی کار کافی در این صنعت آیا ما در این صنعت دارای مزیت نسبی هستیم؟

تاریخچه خودروسازی در ایران:

اولین کارخانه‌ای که توانست مونتاژ و سپس ساخت خودروی سواری در ایران را به عهده گیرد، کارخانه جیب ایران بود که در سال ۱۳۳۶ تأسیس شد و هرساله تعداد محدودی خودرو تولید می‌کرد. بعد از آن در سال ۱۳۳۸ شرکت مرتب (لندور) تأسیس شد و چند سال بعد فعالیتش را آغاز کرد. شرکت صنعتی سایکا (فیات) نیز در سال ۱۳۳۹ راه‌اندازی شد که هر سال، تعدادی سواری تولید و تهیه می‌کرد. همزمان با تأسیس شرکت صنعتی سایکا، شرکت سهامی خاور (مرسدس بنز) اولین کارخانه کامیون‌سازی را در ایران تأسیس کرد. در سال ۱۳۴۱ شرکت سهامی - صنعتی کارخانجات «ایران ناسیونال» برای تهیه اتوبوس، وانت، استیشن، مینی‌بوس و آمبولانس نیز به این گروه پیوست و در سال ۱۳۴۵ تولید پیکان را آغاز کرد. همزمان با آن کارخانه «لیلاند موتور» نیز در زمینه ساخت کامیون‌های سنگین دست به فعالیت‌هایی زد. سال بعد شرکت «زامیاد» (ولوو) که غیر از ساخت و مونتاژ کامیون، فعالیت عمده‌ی دیگرش تهیه تراکتور بود، بوجود آمد.

در سال‌های پس از آن نیز بتدریج شرکت سهامی کارخانجات صنعتی «پارس لوکس» که در تهیه اتوبوس و مینی‌بوس شهرت داشت -

شرکت ایران‌پیما، شرکت سهامی کارخانجات اتوبوس‌سازان تهران و کارخانه سیروس ارجمند - که ماشین‌های آتش‌نشانی را تهیه می‌کرد، در این زمینه شروع به فعالیت کردند. همزمان با تولید پیکان، مونتاژ سیتروئین شروع شد و در سال ۱۳۴۷ بهره‌برداری آغاز شد. در سال ۱۳۵۲ کارخانجات «جنرال موتور» ایران مورد بهره‌برداری قرار گرفت و به تولید اتومبیل شورولت ایران پرداخت. بطور کلی در سال ۱۳۵۴، تعداد سیزده واحد تولیدی در صنعت اتومبیل‌سازی فعالیت داشتند که ۳۸٪ از کل واحدهای مذکور اتومبیل سواری تولید می‌کردند. این نسبت در سال ۱۳۴۵ حدود ۳۱٪ بوده است. در این رابطه عمده واحدهای تولیدی دایر شده، به دلیل دسترسی به بازار مواد اولیه، بازار مصرف و نیروی کار و نیز نزدیکی، در تهران مستقر شده بودند.

برای آشنایی بیشتر با ساختار صنعت خودروسازی در ایران، به نقل ۱۲ نکته اساسی که توسط اقتصادشنیوز مطرح شده می‌پردازیم که عبارتند از:

- ۱- ۱۸ کارخانه خودروسازی در ایران وجود دارد.
- ۲- ایران خودرو در پنج استان تهران، فارس، آذربایجان شرقی، خراسان رضوی و مازندران کارخانه تولید خودرو دارد.
- ۳- سایپا پنج کارخانه در ایران دارد که سه کارخانه سایپامرکزی، پارس خودرو و بن‌رو در تهران و دو کارخانه در آذربایجان شرقی و کاشان مشغول فعالیت هستند.
- ۴- استان کرمان بعنوان قطب سوم خودروسازی کشور سه کارخانه راین، مدیران و کرمان موتور را در خود جای داده و بخش بزرگی از خودروهای چینی را به خود اختصاص داده است.
- ۵- ایران خودرو ۱۰ نوع سواری به تولید می‌رساند که یک نوع آن چینی، یک نوع ژاپنی، یک نوع از رنو، سه برند ملی و ۴ برند آن پژو است.
- ۶- سایپا نیز در شرکت‌های خود پنج نوع خودرو پراید، برلیانس، سراتو، تیبو و ال ۹۰ را تولید می‌کند.

- ۷- از مجموعه ۱۸ کارخانه در هفت ماه گذشته ۱۱ کارخانه زیر ۵۰ هزار دستگاه و ۷ کارخانه زیر پنج هزار دستگاه به تولید پرداخته‌اند.
 - ۸- ۹ کارخانه خودرو ساز در مهرماه با رشد منفی مواجه بوده‌اند.
 - ۹- پژو پارس، پژو ۲۰۶ و سمند پرتیراژترین خودروهای ایران در هفت ماهه نخست سال بوده‌اند.
 - ۱۰- ایران خودرو و سایپا در مجموع بیش از ۲۰۰ هزار نفر نیروی کار دارند و ماهانه بالای ۲۰۰ میلیارد تومان حقوق به کارکنان خود پرداخت می‌کنند.
 - ۱۱- ایران خودرو روزانه ۴۰ میلیارد تومان به قطعه‌سازان پرداخت می‌کند.
 - ۱۲- ۱۹ نوع خودرو سواری چینی در ایران مونتاژ می‌شود و ۱۰٪ مونتاژ خودرو در ایران را در اختیار گرفته‌است.
- بررسی شش ماهه نخست امسال در مورد صنعت خودروسازی بعد از به ثمر رسیدن مذاکرات هسته‌ای و کمپین نخریدن خودروی داخلی، ایرانی‌هایی که مدت‌هاست از پژو و پراید استفاده می‌کنند و خودروهایی را سوار می‌شوند که فقط شکل ظاهری آنها بعضاً تغییر می‌کند و موتور و قطعات همان است که بود، با شنیدن اخبار ورود گولهای خودروسازی اروپایی و آمریکایی به ایران ذوق زده شدند و خود را چند قدم به رویاهایشان نزدیکتر دیدند.
- رویای استفاده کردن از خودروهای لوکس و باکیفیت غافل از اینکه همه این‌ها سرابی بیش نخواهد بود، چرا که حتی با حضور غول‌های خودروسازی، وقتی دنا ۵۰ میلیون قیمت دارد، مسلماً کادیلاک در صورت حضور در ایران بالای ۱۰۰ میلیون نرخ گذاری می‌شود! به این ترتیب، هر چند بسیاری از مردم نیز تصور می‌کنند با برداشته شدن تحریم‌ها و ورود خودروهای قدر اروپایی و آمریکایی به کشور و حتی به تولید رسیدن آن‌ها در کشور، خودروهای گران، ارزان خواهد شد. اما به نظر می‌رسد تا تعرفه‌های بالای ورود خودرو به کشور وجود دارد و تا زمانی که بازار خودرو در کشور انحصاری است، گشایشی در این موضوع صورت نخواهد گرفت.

فردی از این تسهیلات استفاده کرده و اقساط آن را ماه به ماه تسویه کند، مشمول دریافت وام با بهره ۱۶ درصدی خواهد شد، در غیر این صورت باید منتظر اعمال بهره مرکب توسط مجریان باشد و به بیان دیگر بهره ۱۶٪ تنها در صورتی برای مشتری در نظر گرفته می‌شود که فرد متقاضی نسبت به بازپرداخت اقساط آن در هر ماه اقدام کند و در غیر این صورت باید فرمول بهره مرکب بانک برای بازپرداخت اقساط خود را بپذیرد.

به عقیده بسیاری از افراد با این طرح استقبال مردم، کمپین تحریم خودرو شکست خورد و پارکینگ خودروسازان از خودروها خالی شده است. اما سوالی که پیش می‌آید این است که واقعا چه طیفی از مردم از این طرح استقبال کرده‌اند؟

دسته اول مشتریانی هستند که از توانایی مالی کافی برای خرید نقدی و اقساطی عادی لیزینگها برخوردار نیستند. هرچند برخلاف روال سالهای گذشته که حتی کارگران ساده هم از پس خرید اقساطی خودروهای ارزان قیمت برمی‌آمدند، اما در حال حاضر تعداد کمتری از حقوق بگیران می‌توانند از این وام استفاده کنند چرا که مبلغ اقساط بیش از ۵۰٪ حقوق پایه اعلامی وزارت کار برای همان تیپ خودرو است. دسته دوم کسانی هستند که از خودرو استفاده تجاری می‌کنند مثل آژانسهای تاکسی تلفنی و اما دسته آخر دلالانی خواهند بود که به امید محدود بودن تعداد این وامها برای دریافت آن اقدام می‌کنند و خودروی دریافتی اقساطی خود را بعد از اتمام دوره وام‌دهی به مشتریانی که نتوانسته‌اند از این تسهیلات استفاده کنند بفروشند.

تحويل خودروها چگونه است؟

قائم مقام وزیر صنعت، معدن و تجارت با بیان اینکه تحويل خودروها فوری خواهد بود و فروش مدت‌دار در دستور کار قرار ندارد، تصریح کرد: «خودروساز متناسب با تولید و ظرفیت خود، خودروها را تحويل می‌دهد و حتما حداکثر ظرف مدت یک هفته پس از انعقاد قرارداد خودرو تحويل داده خواهد شد. وی در ادامه گفت که ۲۶ نوع خودرویی که مشمول طرح استفاده از وام ۲۵ میلیون تومانی شدند، طی سال گذشته ۹۵۷ هزار دستگاه تولید داشته که از این رقم سهم

در بسیاری از جلسات این موضوع مطرح شده است که مردم باید از محصول ایرانی حمایت کنند تا این دوران گذار به اتمام برسد و پس از آن صنعت بتواند روی پای خود بایستد و محصولی رقابت‌پذیر در بازارهای جهانی را تولید کنند که علاوه بر تولید ارزش افزوده برای شکوفایی اقتصاد نیز اقداماتی را به انجام برساند. حال این موضوع در مورد صنعت خودرو که لقب «صنعت صنعت» را گرفته بیشتر صدق می‌کند زیرا این صنعت به لحاظ اشتغال در رده بزرگ قرار می‌گیرد و علاوه بر این تعداد زیادی از اصناف و کارخانجات تولیدی با این صنعت ارتباط داشته و ملزومات قبل و بعد از تولید خودرو را فراهم می‌آورند و با توجه به اینکه میزان زیادی شغل به واسطه آنها ایجاد می‌شود اهمیت فراوانی در توسعه اقتصاد پیدا می‌کنند.

تسهیلات ۲۵ میلیونی خرید خودرو

سرانجام با اعلام شرایط چگونگی پرداخت وام ۲۵ میلیون تومانی، بسیاری از افرادی که قصد خرید خودرو را داشتند در روزهای گذشته با حضور در نمایندگی‌های خودرو نسبت به دریافت این وام اقدام کردند. با وجودی که از اول گفته شده بود که دوره بازپرداخت این وام ۷ ساله است اما معاون وزیر صنعت با تکذیب این مساله عنوان کرده که حداکثر ۷ سال برای دوره بازپرداخت در نظر گرفته شده است. از سوی دیگر، ابتدا قرار بود که دوره بازپرداخت وام‌های ۲۵ میلیون تومانی، ۷ ساله و با نرخ بهره ۱۶ درصد باشد که برای نخستین بار این خبر را ولی‌الله سیف، رئیس کل بانک مرکزی در نشست مشترک سه عضو اقتصادی دولت برای رونمایی از بسته سیاست‌های جدید اقتصادی در نیمه دوم سال اعلام کرد اما مردمی که برای ثبت نام و آگاهی از شرایط فروش خودروها با این وام، به نمایندگی‌ها مراجعه کردند، ناگهان متوجه شدند دوره بازپرداخت طرح، به جای اینکه ۴ تا ۷ ساله باشد، به ۱ تا ۴ ساله تغییر یافته‌است! همچنین میزان اقساط و نحوه دریافت چک‌ها هم متفاوت شده‌است به طوری که بازپرداخت این وام ۲۵ میلیون تومانی، بهره ۱۶٪ نخواهد داشت بلکه بهره‌ها، مرکب و با توجه به شرایط بازپرداخت متفاوت است؛ به این معنا که اگر

در واقع لغو تحریم‌ها تنها به رونق خودروسازان سرمایه‌دار و واردکنندگان ثروتمند کمک می‌کند و در عمل تفاوتی برای قشر متوسط و ضعیف کشور ایجاد نمی‌شود. در هر حال با توافق هسته‌ای، جرقه‌های تولید خودروهای خارجی در بازار ایران روشن شده‌بود. واردکنندگان نگران افت قیمت و لوکس‌سواران منتظر گشایش‌های جدید در واردات خودرو بودند. موج جدیدی از فروش خودروهای وارداتی هم به راه افتاده‌بود.

در این بین، محمدرضا نعمت‌زاده، وزیر صنعت، معدن و تجارت نیز در به صراحت اعلام کرده‌بود با توافق هسته‌ای، قیمت خودروهای خارجی باید سیر نزولی را آغاز کند. اگرچه او معتقد است که اتفاق خاصی در بازار خودروهای داخلی نیفتاده است و قرار هم نیست که انتظار کاهش قیمت خودروهای داخلی را داشت اما به صراحت اعلام کرد، که با کاهش احتمالی نرخ ارز بعد از توافق، قیمت خودروهای خارجی باید حتما و حتما کاهش یابد و همین امر خودروسازان را نگران کرد. در همان روزها کمپینی با هدف تحریم خرید خودروی داخلی، با عنوان «خرید خودروی صفر ممنوع» در کشور به راه افتاد که در آن مردم را از خرید خودروهای ساخت داخل در راستای بهبود کیفیت و یا کاهش قیمت منع می‌کردند. این کمپین در شبکه‌های اجتماعی و دنیای مجازی فعالیت بسیار زیادی داشت و با فاصله‌های کم عکس‌هایی از انبارهای خودروسازان داخلی و یا آماری از تعداد خودروهای به فروش نرفته ارائه می‌دادند تا ادعای خود را ثابت کنند. کمپین تحریم خرید در همه جای دنیا یک شیوه مبارزه با تغییر ناگهانی و غیرقابل قبول کیفیت یا قیمت یک کالا با هدف مذاکره است نه نابودی آن کالا. به بیان دیگر درخواست این گروه این بود که مردم برای ارزان شدن خودروهای داخلی از خرید خودروهای صفر خودداری کنند تا شورای رقابت و دیگر نهادهای دخیل در تعیین قیمت خودرو قیمت‌ها را کاهش دهند. برخی تحلیل‌ها نشان از این داشت که این تحریم‌های داخلی تا حدودی موفق بوده و کارخانجات خودروسازی ایرانی هم اکنون اقدام به فروش محصولات خود به شکل اقساطی کرده‌اند و مشکلاتی برای آنها به وجود آمده است. از سوی دیگر برخی معتقد بودند که این تحریم‌های داخلی از بسیاری جهات با سیاست‌های ملی اقتصاد منافات دارد.

ایران خودرو و سایپا ۹۵٪ بوده است. خسرو تاج افزود: «در این میان، خودروهای چینی از جمله خودروسازان رایج، ایران خودرو، کرمان موتور و مدیران خودرو در این طرح حضور دارند چراکه هدف دولت این بود که به تمام تقاضاهای مشتریان پاسخ داده شود.» وی در خصوص اجرای طرح خرید اعتباری کالا نیز گفت که هیچ‌گونه رانتهی برای انتخاب تولیدکنندگان در اجرای طرح خرید اعتباری کالا در نظر گرفته نشده و هم‌اکنون فضایی از سوی وزارت صنعت برای تولیدکنندگان در نظر گرفته شده است تا در یک فضای رقابتی وارد اجرای این طرح شوند. وی گفت: «تولیدکنندگانی که از کارت اعتباری برای فروش کالاهایشان استفاده می‌کنند، باید بدانند که در یک فضای رقابتی قرار دارند و باید به مشتریان خود تخفیف دهند. قائم مقام وزیر صنعت در خاتمه تصریح کرد: «در مرحله اول تاکید ما این است که آن دسته از کالاهایی در طرح ما قرار گیرند که ۹۰٪ تولید داخل دارند، اما در مراحل بعدی کالاهایی که با مشارکت تولیدکنندگان داخلی مونتاژ می‌شوند هم در این طرح قرار می‌گیرند.»

انتقادات نسبت به ارائه تسهیلات به مونتاژکاران

مخالفان ارائه تسهیلات ۲۵ میلیون تومانی به مونتاژکاران معتقدند که بسته خروج از رکود به منظور حمایت از تولید داخل صورت گرفته شده است، بنابراین اختصاص این تسهیلات به مونتاژکاران که به تولید خودروهای چینی می‌پردازند موجب دور شدن از اهداف این سیاست که در خصوص کمک به صنعت خودروی داخلی است می‌شود. در این زمینه اما سعید لیلارز، کارشناس مسائل اقتصادی معتقد است که هدف دولت باید حمایت از تولیداتی باشد که داخل کشور مشغول به کار هستند هرچند موافقان در پاسخ به این انتقاد این موضوع را مطرح می‌کنند که مونتاژ این خودروها در داخل کشور صورت می‌گیرد و موجب ایجاد اشتغال داخلی شده است پس ارائه تسهیلات به مونتاژکاران نیز به نوعی در تحریک تولید موثر خواهد بود.

مصاحبه اختصاصی با دکتر اسدالله فرزین‌نوش عضو هیأت علمی دانشکده اقتصاد دانشگاه تهران در تاریخ ۹۴/۸/۲۳

۱- آیا ما در صنعت خودروسازی دارای مزیت نسبی هستیم؟

به گفته ایشان در مسائل مربوط به مزیت نسبی عواملی وجود دارد. به عنوان مثال اوکراین در بحث جنگل و طبیعت مزیت نسبی دارد و ما در بحث جنگلداری فاقد مزیت نسبی هستیم و در تولید زعفران مزیت نسبی داریم که در دنیا بی نظیر است. در صنعت خودروسازی مزیت نسبی وجود ندارد و این موجب نمی‌شود که ما صنعت خودروسازی را تعطیل کنیم برای مثال کره جنوبی ۳، ۴ سال بعد از ایران در صنعت خودرو شروع به فعالیت کرد و اکنون خودروهای باکیفیت تولید می‌کند که در کشور ما هم دیده می‌شوند.

۲- آیا ما نمی‌توانستیم به این رشد برسیم؟ صد درصد می‌توانستیم ولی مشکل اینجاست که ما اهل کار نیستیم. با این وضع تأسف بار ما در این صنعت مزیت نسبی نداریم اگر ما خوب کار کنیم من به شما قول می‌دهم ظرف ۱۰ تا ۱۵ سال آینده به این مزیت و رشد مناسب خواهیم رسید ولی باز هم مشکل در این است که ما اهل کار نیستیم و حوصله انجام کار را نداریم.

۳- در کره جنوبی، آلمان، آمریکا و ... آیا وارد کردن خودرو از خارج جرم است؟

خیر در صورتی که می‌بینیم اتومبیل‌های فرانسه، آمریکا و ... وارد می‌شوند و مورد استفاده قرار می‌گیرند. در آسیا کره جنوبی بعد از ژاپن در مقام دوم خودروسازی قرار دارد که دیرتر از ما شروع به فعالیت کرده است، کشوری کوچکتر از ایران با شرایط آب و هوایی خاص با این تفاوت که آنها بیشتر تلاش کرده‌اند.

مثلا ما در صنعت پتروشیمی مزیت داریم ولی اگر میزان صادرات ما در این زمینه پایین است به این دلیل است که ما قابلیت صادر کردن را نداریم.

ما در بحث گاز اول یا دومیم و در نفت سوم یا چهارمیم ولی باز هم اهل کار نیستیم.

۴- اوضاع صنعت خودروسازی ایران بعد از لغو تحریم‌ها چه تغییری خواهد کرد؟

بعد از لغو تحریم‌ها باز هم به دلیل تعرفه‌های

وارداتی بالا خودروهای لوکس در صورت حضور در داخل کشور از قیمت بالایی برخوردارند و عملاً روی کیفیت خودروسازی ما اثر مثبتی نخواهد گذاشت، یکی از دلایل آن این است که بعد از لغو تحریم‌ها عملاً انگیزه خودروسازان ما تغییر نکرده است. یعنی کار را باید درست انجام داد در هر زمینه ای و این مشکل ماست که کار را درست انجام نمی‌دهیم. باید به فکر این باشیم که بعد از لغو تحریم‌ها با کدام خودروسازان قرارداد ببندیم تکنولوژی و فناوری بیشتر و کیفیت بالاتر می‌رود نه اینکه با کدام خودروسازان راحت‌تر می‌شود قرارداد بست. بالابردن کیفیت و انتقال تکنولوژی کار یک سال و دو سال نیست بلکه باید مداوم انجام شود.

۵- دید شما نسبت به تسهیلات اعطایی دولت در زمینه خودرو چگونه است؟

در مورد وام اعطایی خودرو، احتمالاً خودروسازان احساس ورشکستگی می‌کردند و دولت هم از خطرات بیکاری وسیعی که در امتداد آن ایجاد می‌شد با خبر بود که این طرح را عملی کرد و این طرح عملاً کیفیت خودروهای داخل را بهبود نخواهد بخشید ولی اگر به عنوان یک قدم موقت باشد ایرادی ندارد.

نظر دکتر حمید ابریشمی عضو هیأت علمی دانشکده اقتصاد دانشگاه تهران در تاریخ: ۹۴/۸/۲۳

از دید ایشان در مورد صنعت خودروسازی و عدم وجود مزیت نسبی در این صنعت و همچنین نتایج و دلایل ارائه وام خودرو به مردم، ایشان خاطر نشان کردند در حال حاضر به صورت بالفعل مزیت نسبی در این صنعت وجود ندارد و باید با اصلاح ساختارها و ملازمات این مزیت کسب شود و به صورت بالقوه درآید.

در رابطه با وام خودرو هم نتایج و فروش خودروها چیز عجیبی نیست چون در کشور ما انتظارات تورمی بالاست و مردم بلافاصله با ارائه این طرح اقدام به خرید خودرو کردند تا از فرصت بدست آمده نهایت استفاده را بکنند تا مبادا در آینده قیمت از این هم گران‌تر شود.

لیلا امیری فرد

دانشجوی کارشناسی ارشد علوم اقتصادی

حسین سعادت

دانشجوی کارشناسی ارشد علوم اقتصادی

هنر حل مسئله

وقتی در نهایت کادو را خریداری کردید، به مساله فائق آمده‌اید. ایجاد کردن چنین مسائلی برای دیگران بسیار ساده است. اگر در یک رستوران انتخاب غذا را به عهده‌ی پیش‌خدمت بگذارید، او را در دام یک مساله‌ی بدتعریف‌شده انداخته‌اید. گفتیم که دومین اقدامی که در برخورد با چنین مسائلی انجام می‌دهیم پریدن به درون آنها قبل از درک کاملشان است.

ماهیت این مساله‌ها بر ما آشکار نخواهند شد تا وقتی که به طور جدی برای حلشان تلاش کنیم. فرض کنیم قرار است مقاله‌ای در مورد انرژی خورشیدی برای مخاطبان ده ساله‌ی مجله‌ای بنویسیم. تا وقتی شروع به نوشتن نکرده‌ایم، نمی‌دانیم که قرار است چه مساله‌ای را حل کنیم. وقتی نوشتن آغاز می‌شود انبوهی از سوالات ما را احاطه می‌کنند. انرژی خورشیدی چگونه حاصل می‌شود؟ چگونه این انرژی تبدیل به انرژی مورد نیاز بشر می‌شود؟ معمولا این مساله‌ها را تا وقتی به طور تقریبی حل نکرده‌ایم، نمی‌توانیم تعریف و بازنمایی کنیم. در شماره‌ی بعد در مورد مراحل حل یک مساله بیشتر خواهیم نوشت.

صبا عنایتی

کارشناس ارشد زبان‌شناسی

بتوان الگوریتمی روشن پیش‌بینی کرد، با مساله‌ای خوب‌تعریف‌شده روبه‌رو هستیم. مسائل ریاضی دوران مدرسه عموماً در این دسته جای می‌گیرند، اما در واقع بسیاری از مسائلی که ما هر روزه با آنها مواجهیم مسائل بدتعریف‌شده هستند. مسائلی که بازنمایی دوباره را می‌طلبند. فردریکسن در مقاله‌ی ۱۹۸۴ خود چنین تعریفی برای این مسائل می‌دهد: مسائلی که دارای پیچیدگی بیشتر و معیارهای قطعی کمتری برای مشخص کردن پاسخ هستند و علاوه بر این، همه‌ی اطلاعات لازم برای حل مساله را در اختیار فرد قرار نمی‌دهند. بنابراین به دو صورت می‌توانیم نسبت به این مساله‌ها عکس‌العمل نشان دهیم:

۱. تصمیمی برای پر کردن فاصله‌ی وضعیت کنونی نامطلوب و حالت هدف مطلوب بگیریم.

۲. قبل از این که مساله را کامل بفهمیم، به درون آن بپریم.

برای مثال شما قصد دارید منزل را ترک کنید که ناگهان خواهرتان از شما می‌خواهد برای روز مادر از طرف وی کادویی خوب بخرد. خواهرتان مساله‌ی بدتعریف شده‌اش را با واگذار کردن مسئولیت خرید به شما، حل کرده‌است و حالا شما دچار آن مساله شده‌اید و برای حل آن باید تصمیمی بگیرید.

در شماره‌ی پیش گفتیم که مساله زمانی ایجاد می‌شود که بین حالت فعلی و حالت دلخواه ما فاصله‌ای باشد و ما برای برداشتن این مانع، راه‌حل فوری در دست نداشته باشیم. در یک تقسیم‌بندی اولیه مسائل را به دو دسته‌ی مسائل خوب‌تعریف‌شده و بدتعریف‌شده تقسیم کردیم. در این شماره قصد داریم که این دو قسم مساله را بیشتر بشناسیم. اولین کاری که در برخورد با یک مساله انجام می‌شود، بازنمایی آن است. این بازنمایی می‌تواند منجر به حل مساله شود و یا حلال مساله را فرسنگ‌ها از پاسخ دور کند. بازنمایی به زبان ساده، تعریف کردن مساله برای خود است. اگر بتوانیم یک بازنمایی صحیح انجام دهیم، دست‌کم می‌توانیم ماهیت مجهولات مساله را دریابیم، حتی اگر در ابتدای کار راه‌حلی برای آنها نداشته باشیم.

همه‌ی آدم‌ها مسائل را شبیه هم بازنمایی نمی‌کنند، میزان دانش افراد در حوزه‌ی خاص مورد نظر مساله در چگونگی نگاه به مساله تاثیر بسزایی می‌گذارد. بدیهی است که بازنمایی یک دانش‌آموز ابتدایی از ضرب دو عدد سه رقمی با معلمش بسیار متفاوت است. مسائل بر حسب چگونگی بازنمایی در طبقه‌ی خوب‌تعریف‌شده یا بدتعریف‌شده می‌گنجند. اگر برای یافتن مجهول یک مساله

مهارت زندگی

بتول مهدیزاده

دانشجوی کارشناسی ارشد زبان‌شناسی

کنترل فردی یکی از عادت‌های مثبت است که تمام زندگی هر فرد را تحت تاثیر قرار خواهد داد. با تمرین کردن هر یک از گام‌های مدیریت رفتار فردی، می‌توانیم روز به روز نسبت به دیگران موفق‌تر باشیم و به یک رضایت نسبی از خود برسیم.

۱- با موقعیت پرتنش ایجاد شده مقابله کنیم

آن رابطه چقدر سخت است. تقریباً همه‌ی ما، نسبت به آن شرایط واکنش آنی نشان می‌دهیم و اوضاع را به مراتب بدتر از قبل خواهیم کرد.

اگر "مدیریت بر خود" را بلد باشیم، حتماً در آن لحظات حساس و بحرانی، در زمانی کوتاه، بهترین تصمیم را خواهیم گرفت.

چقدر بر رفتار خود کنترل دارید؟ آیا در لحظات سخت، خود را مدیریت می‌کنید؟

حتماً تا به حال برای همه‌ی شما پیش‌آمده که در یک رابطه، از یک اتفاق، برخورد، و یا حرف کسی ناراحت شوید و تحمل شرایط برایتان سخت باشد. حتماً تجربه کرده‌اید که در آن شرایط، تصمیم‌گیری برای ادامه‌ی

کتاب؛ سرچشمه رویشها

فهیمة مزرعه

دانشجوی کارشناسی ارشد علوم اجتماعی

در طول یکسال از هر ۱۰ ایرانی، تنها یک نفر یک جلد کتاب خریداری کرده که بنا به نظر کارشناسان همین یک جلد نیز احتمالاً درسی یا کمک درسی است و به طور میانگین هر ایرانی در هر ۱۸۹۲ روز (حدود ۵ سال) تنها یک کتاب می‌خواند. بهار همیشه خیلی زود می‌گذرد. بهار جوانی هم با یک چشم بر هم زدن می‌گذرد. اما همان مدت کوتاه سرمایه همه زندگی است. کمی جدی‌تر فکر کنیم تا این سرمایه به بطلالت نگذرد. کتاب مثل نسیم بهاری روح و روان انسان را طراوت می‌بخشد و تشنگی جان را سیراب می‌کند و در سایه‌سار هم‌صحبتی و همدمی با کتاب وجود انسان آرامش را حس می‌کند. اگر کتاب از خوبی‌ها، زیبایی‌ها و راستی‌ها بگوید، درخت زندگی پر بار و محکم خواهد بود. البته مطالعه فقط خواندن نیست، رفتن یک راه است. پایه‌های جملات، دست‌در دست کلمات و لمس نزدیک همه آنچه که در کتاب است. در واقع کتابخوانی هنر است. به امید روزی که فارغ از این همه بحث در مورد عدم رغبت میلیون‌ها نفر به کتاب و کتابخوانی، ساعتی فارغ از گرفتاری‌های روزمره زندگی، از قفسه کتابخانه کتابی را بردارید و شروع به خواندن کنید.

یاد گرفتیم که همیشه یک کار را با نام خدا آغاز کنیم و سرآغاز کتاب زندگی همه ما خداست. پس به یادش... به نامش... خدای متعال در اولین آیاتی که بر رسول گرامی اش نازل کرده، خود را چنین معرفی فرموده است: الذی علم بالقلم؛ پروردگاری که با قلم آموخت. این آیه شریفه گواه اهمیت آموزش و نیز نگارش و نیز ارزش والای کتاب و کتابت در تفکر اسلامی است. پس هرگز روا نیست که کتاب را سبک بشماریم و خود را از آن بی‌نیاز بدانیم بلکه باید قدر کتاب را بشناسیم و آن را ارج نهیم. در مملکت ما وضعیت کتاب و آب مثل هم هستند؛ هر دو به بحران رسیده‌اند. این مصرفش کم و آن یکی بی‌رویه است. کاش کمی جدی‌تر فکر کنیم. با توجه به اینکه ۸۰ درصد جمعیت کشور را قشر با سواد تشکیل می‌دهد، سرانه مطالعه ما با کشورهای چون افغانستان، بنگلادش و یا چند کشور آفریقایی برابر است. در مورد شمارگان (تیراژ) کتاب هم وضعیت اسفناک است. با توجه به جمعیت ۷۰ میلیونی ایران، ناشران از ترس این که کتاب هایشان به فروش نرود کتاب‌ها را حداکثر در ۳۰۰۰ نسخه چاپ می‌کنند. در صورتی که در کشور فرانسه با جمعیت ۵۵ میلیون نفری، شمارگان کتب به ۳۵۰ هزار جلد می‌رسد.

و آرامش خود را حفظ کنیم. ۲- از گفتن هر حرف و از انجام هر کاری که شرایط را بدتر خواهد کرد، دوری کنیم. خودمان را عادت دهیم تا در این شرایط، درست فکر کنیم.

۳- برای درست فکر کردن، باید یاد بگیریم تا بتوانیم احساسات خود را کنترل کنیم. به بیان دیگر، کنترل احساسات، کنترل فشارهای روحی است.

۴- یاد بگیریم که اگر اشتباه از خود ما بوده است، آن را بپذیریم. اگر اشتباه از طرف مقابل بوده است، به او فرصت دهیم تا از خودش دفاع کند و یا اینکه با توضیحاتی ما را قانع کند. هرگز با پیش‌داوری و بد قضاوت کردن، رابطه‌ها را از بین نبریم.

۵- زمانی که توانستیم خود را کنترل کنیم و از میزان فشارهای روحی کم کنیم، ضمن اینکه می‌توانیم از همفکری دیگران هم استفاده کنیم، شرایط برای تصمیم‌گیری مهیا است.

از یک ناراحتی و دلخوری تا گرفتن یک تصمیم درست و بجا، فقط چند گام کوتاه، فاصله داریم. اگر تمرین کنیم که این گام‌ها، عادات رفتاری ما بشوند، یکی از مهارت‌های زندگی را، که کنترل فردی نام دارد، به خوبی آموخته‌ایم. کلید اصلی برای کسب عادات و ایجاد تغییر در رفتار فردی مستلزم تمرین است. برای ایجاد تغییر، یک برنامه‌ی پیگیرانه‌ی خوب نیز ما را در رسیدن به نتیجه‌ای که خواهیم داشت، کمک خواهد کرد.

عملکردمان در مواجهه با چنین شرایطی، ممکن است در ابتدا ناقص و همراه با مشکل باشد، اما با تمرین و ممارست، زیاد هم دور نیست روزی که کنترل فردی و مدیریت بر خود را به خوبی آموخته باشیم و در درونمان نهادینه کرده باشیم. به امید آن روز...

* ماهنامه دانشجویی بیان

* صاحب امتیاز: معاونت فرهنگی - اجتماعی

* مدیر مسئول: بشیر معتمدی

* مدیر اجرایی: منوچهر صابر

* سردبیر: شکوفه کریمی

* هیئت تحریریه: شکوفه کریمی، بدریه جوکاری، امین رضاعلی، مصیب سروستان،

صبا عنایتی.

* ماهنامه دانشجویی پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی