

چالش حکمرانی بر تشکل‌های بازنشستگی



علامینایی
کارشناس حقوق

در نظام حقوقی و اداری کشور، تشکل‌های صنفی و بازنشستگی با هدف تقویت مشارکت اجتماعی، دفاع از حقوق ذی‌نفعان و کمک به ارتقای رفاه عمومی شکل گرفته‌اند. قانونگذار نیز با پیش‌بینی ظرفیت‌های قانونی از جمله ماده ۱۳۱ قانون کار، تلاش کرده زمینه حضور نهادهای مدنی و صنفی را در فرآیند تصمیم‌سازی و مطالبه‌گری فراهم آورد. با این حال، هر ساختار اجتماعی و صنفی، صرف‌نظر از اهداف اولیه آن، زمانی می‌تواند به مأموریت خود وفادار بماند که در چارچوب شفافیت، پاسخگویی و نظارت مؤثر فعالیت کند. فقدان این عناصر، حتی کارآمدترین ساختارها را نیز در معرض آسیب قرار می‌دهد.

امروز یکی از مهم‌ترین چالش‌های حوزه بازنشستگی کشور، نه اصل وجود تشکل‌ها، بلکه نحوه حکمرانی، نظارت و ارزیابی عملکرد آنهاست؛ موضوعی که مسئولیت مستقیم آن متوجه وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی به عنوان مرجع صدور مجوز و ناظر قانونی این تشکل‌هاست.

بر اساس آمارهای اعلامی مسئولان این حوزه، در حال حاضر بیش از ۳۶۰۰ کانون بازنشستگی در سطوح مختلف شهرستانی، استانی و کشوری فعالیت می‌کنند و حدود سه هزار نفر نیز در قالب مدیر، عضو هیئت‌مدیره، بازرس، کارمند و عوامل اجرایی در این مجموعه‌ها مشغول فعالیت هستند. بدون تردید اداره چنین شبکه گسترده‌ای مستلزم صرف منابع مالی، اداری و انسانی قابل‌توجهی است.

پرسش اساسی آن است که آیا همگام با توسعه این ساختار تشکیلاتی، نظام شفاف و کارآمدی برای ارزیابی عملکرد، نظارت مالی و پاسخگویی نیز ایجاد شده است؟

در سال‌های اخیر بخشی از تشکل‌های بازنشستگی علاوه بر فعالیت‌های صنفی، وارد حوزه‌های اقتصادی، رفاهی و سرمایه‌گذاری نیز شده‌اند. خرید و نگهداری املاک، بهره‌برداری از مهمانسراها و مراکز اقامتی، مشارکت در فعالیت‌های اقتصادی و انعقاد قراردادهای متعدد رفاهی از جمله این فعالیت‌هاست. همچنین قراردادهای کلان بیمه تکمیلی درمان، بیمه عمر و سایر خدمات رفاهی مرتبط با میلیون‌ها بازنشسته از طریق این ساختارها مدیریت یا پیگیری می‌شود.

بدیهی است هرچه دامنه فعالیت‌های یک تشکل گسترده‌تر شود، ضرورت شفافیت و پاسخگویی نیز افزایش می‌یابد. در چنین شرایطی بازنشستگان به عنوان صاحبان اصلی این نهادها حق دارند از میزان دارایی‌ها، نحوه اداره اموال، جزئیات قراردادهای، درآمدها، حقوق و مزایای پرداختی، نتایج حسابرسی‌ها و شاخص‌های عملکردی مطلع باشند.

متأسفانه هنوز سازوکار جامعی برای انتشار عمومی و مستند اطلاعات مالی و عملکردی این مجموعه‌ها وجود ندارد. در حالی که در بسیاری از نظام‌های پیشرفته، نهادهای صنفی و مدنی موظف به ارائه گزارش‌های مالی سالانه، حسابرسی مستقل و انتشار اطلاعات مدیریتی برای اعضا هستند، در کشور ما چنین رویه‌ای هنوز به یک الزام فراگیر و عملیاتی تبدیل نشده است.

از سوی دیگر، وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی طی سال‌ها گذشته بیشتر در جایگاه مرجع صدور مجوز ظاهر شده تا نهاد ناظر بر کارآمدی و پاسخگویی تشکل‌ها. این در حالی است که فلسفه نظارت صرفاً کنترل امور شکلی و اداری نیست؛ بلکه ارزیابی مستمر میزان تحقق اهداف، کارآمدی هزینه‌ها، سلامت مالی و میزان رضایت ذی‌نفعان نیز بخشی از وظایف نظارتی محسوب می‌شود.

موضوع زمانی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که به ظرفیت‌های گسترده سازمان تأمین اجتماعی توجه کنیم. این سازمان با برخورداری از شبکه وسیع شعب، بیمارستان‌ها، درمانگاه‌ها، پلی‌کلینیک‌ها و مراکز تخصصی درمانی، یکی از بزرگ‌ترین مجموعه‌های خدماتی کشور محسوب می‌شود. در چنین شرایطی این پرسش قابل طرح است که چه میزان از خدمات مرتبط با بازنشستگان می‌تواند به صورت مستقیم توسط خود سازمان ارائه شود و چه میزان نیازمند واسطه‌های تشکیلاتی متعدد است؟

این پرسش به معنای نفی نقش تشکل‌ها نیست؛ بلکه ناظر بر اصل بهره‌وری، کاهش هزینه‌های سربار و افزایش شفافیت در نظام ارائه خدمات است. هر ساختاری باید بتواند نشان دهد که هزینه‌های اداره آن با منافع حاصل برای اعضا تناسب دارد و ارزش افزوده‌ای واقعی برای جامعه هدف ایجاد می‌کند.

واقعیت آن است که جامعه بازنشستگی کشور امروز با مسائل مهم‌تری همچون کاهش قدرت خرید، مشکلات درمانی، چالش‌های بیمه تکمیلی، افزایش هزینه‌های زندگی و نگرانی‌های معیشتی روبه‌رو است؛ بنابراین انتظار می‌رود وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی بیش از هر زمان دیگری بر ارتقای کیفیت خدمات، اصلاح نظام نظارتی و افزایش شفافیت تمرکز کند.

بازنشستگان کشور حق دارند بداند منابعی که به‌نام آنها مدیریت می‌شود چگونه هزینه می‌گردد، چه کسانی درباره آن تصمیم می‌گیرند، چه میزان دارایی در اختیار تشکل‌های مرتبط قرار دارد و این دارایی‌ها چه نقشی در بهبود وضعیت زندگی آنان ایفا کرده است.

شفافیت مالی، حسابرسی مستقل، انتشار عمومی اطلاعات، ارزیابی عملکرد مدیران، نظارت مؤثر وزارتخانه و پاسخگویی مستمر به اعضا نه تهدیدی برای تشکل‌ها، بلکه مهم‌ترین عامل تقویت اعتبار و مشروعیت آنهاست. تشکل‌های صنفی هرچه شفاف‌تر و پاسخگوتر باشند، اعتماد عمومی به آنها افزایش یافته و نقش مؤثرتری در دفاع از حقوق بازنشستگان ایفا خواهند کرد.

امروز بیش از هر زمان دیگری نیازمند بازنگری در نظام حکمرانی تشکل‌های بازنشستگی هستیم؛ بازنگری‌ای که هدف آن تضعیف نهادهای صنفی نیست، بلکه تضمین سلامت، کارآمدی، شفافیت و پاسخگویی آنها در برابر میلیون‌ها بازنشسته‌ای است که صاحبان اصلی این نهاد محسوب می‌شوند.

خودرو و قسط

گزارش می‌دهد

مارپیچ اسقاط خودروهای فرسوده



اسقاط خودروهای فرسوده در کشور، به‌رغم تکالیف قانونی و وعده‌های متعدد برای نوسازی ناوگان، همچنان با کندی و بلاتکلیفی روبه‌روست و همین تأخیر، بحران فرسودگی را به یکی از گره‌های جدی حمل‌ونقل و آلودگی هوا تبدیل کرده است. در حالی که برآوردها از وجود میلیون‌ها خودرو سواری، کامیون، اتوبوس و موتورسیکلت فرسوده در کشور حکایت دارد، زیرساخت‌های لازم برای خروج این ناوگان از چرخه تردد هنوز با ظرفیت واقعی فاصله زیادی دارند. آنچه امروز بیش از هر چیز به چشم می‌آید، شکاف میان قانون و اجراست؛ جایی که برنامه هفتم از اسقاط سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه سخن می‌گوید، اما آمارهای عملی، افت محسوس روند اسقاط و توقف یا تعطیلی بخشی از مراکز را نشان می‌دهد. این گزارش به بررسی دلایل کندی در روند اسقاط خودروهای فرسوده پرداخته که در ادامه می‌خوانید.

اسقاط روی ریل بلاتکلیفی

۱۴۰۱ فقط ۵۷ هزار دستگاه، در سال ۱۴۰۲ تعداد ۷۸ هزار دستگاه، و در سال ۱۴۰۳ حدود ۳۵۰ هزار دستگاه خودرو فرسوده اسقاط شده‌اند. این رقم در سال ۱۴۰۴ دوباره روند نزولی پیدا کرده و به ۲۰۴ هزار دستگاه رسیده است. بر پایه آخرین آمارهای اعلام‌شده هم تعداد اسقاط فروردین‌ماه امسال هنوز مشخص نیست، اما در اردیبهشت‌ماه تنها ۱۵ هزار دستگاه خودرو از رده خارج شده‌اند؛ نشانه‌ای روشن از کندی ادامه‌دار روند اسقاط در کشور.

در این میان، برای تحقق اسقاط سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه خودروی فرسوده در برنامه هفتم پیشرفت مراکز اسقاط باید روزانه ۱۳۵۰ خودرو فرسوده از رده خارج کنند؛ آذر سال ۱۴۰۴ رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل آیدرو اعلام کرد میانگین روزانه اسقاط خودروهای فرسوده در سال ۱۴۰۳ به ۹۰۰ دستگاه رسیده است و این میزان در سال ۱۴۰۴ به اسقاط روزانه ۵۵۰ دستگاه خودروی فرسوده رسیده است.

اما امسال به‌دلیل اعلام نشدن دقیق و شفاف تعداد اسقاط فرسوده‌ها نمی‌توان رقم درستی را برای اسقاط روزانه خودروهای فرسوده تعیین کرد، اما شواهد موجود برای امسال نشان‌دهنده کندی فرایند اسقاط فرسوده‌هاست.

۴۱ میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو در کشور تردد می‌کردند که از این میان ۲۲ میلیون و ۴۰۰ هزار دستگاه سواری بودند. براساس معیار ۱۰ سال برای فرسودگی، حدود ۷ میلیون و ۵۰۰ هزار خودرو در مرز فرسودگی قرار دارند و اگر سن ۲۰ سال ملاک باشد، حدود ۲ میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه بیش از دو دهه عمر دارند. در بخش موتورسیکلت نیز وضعیت نگران‌کننده است؛ از ۱۳ میلیون و ۷۰۰ هزار موتورسیکلت در حال تردد، حدود ۱۱ میلیون و ۳۰۰ هزار دستگاه، یعنی حدود ۸۰ درصد، فرسوده به‌شمار می‌روند. همچنین به گفته محمود مشهدی‌شریف، رئیس سابق انجمن مراکز اسقاط کشور، از ۶۵ هزار و ۷۰۰ دستگاه اتوبوس فعال در کشور، بیش از ۶۰ هزار دستگاه فرسوده‌اند. در ناوگان باری هم از حدود ۴۰۰ هزار خودرو سنگین برون‌شهری، بیش از ۱۲۴ هزار دستگاه فرسوده‌اند؛ یعنی نزدیک به یک‌سوم کامیون‌ها، کامیونت‌ها و تریلی‌ها. این حجم از فرسودگی، علاوه بر بالا بردن مصرف سوخت و هزینه تعمیرات، فشار مستقیم بر کیفیت هوا و محیط‌زیست وارد می‌کند.

در برنامه هفتم پیشرفت، خرج سالانه ۵۰۰ هزار خودروی فرسوده از ناوگان کشور پیش‌بینی شده است؛ با این حال، آمار موجود از فاصله جدی میان هدف‌گذاری و اجرا حکایت دارد. از سال ۱۳۹۸ تا

برنامه‌ها و تسهیلات ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و اسقاط برای خارج کردن ۲۲ میلیون خودرو فرسوده از چرخه تردد، به‌دلیل کمبود زیرساخت‌های لازم همچنان با ابهام، توقف و بلاتکلیفی همراه است و در این میان، مرجع مشخصی هم پاسخگوی این وضعیت نیست. همین مسئله باعث شده روند نوسازی ناوگان با سرعتی بسیار کمتر از نیاز کشور پیش برود. ابتدای خردادماه امسال، محمدصادق حاتمی، رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و اسقاط خودروهای فرسوده اعلام کرد که در ماه‌های ابتدایی سال جاری، آمار اسقاط به‌صورت موقت کاهش یافته است و دلیل این افت را شرایط ناشی از فضای جنگی و افزایش ریسک سرمایه‌گذاری دانست؛ وضعیتی که به گفته وی موجب شد سرمایه‌ها به سمت بازارهای موازی برود و در عمل، فرار سرمایه رخ دهد. نتیجه این شرایط، توقف یا تعطیلی بخشی از مراکز اسقاط بود؛ به‌گونه‌ای که تعداد خودروهای فرسوده خارج‌شده از چرخه در اردیبهشت به ۱۵ هزار دستگاه رسید.

نگاهی به آمار خودروهای فرسوده کشور

آمارهای رسمی نشان می‌دهد حجم فرسودگی در ناوگان حمل‌ونقل کشور بسیار بالاست. طبق گفته رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و اسقاط خودروهای فرسوده سال گذشته حدود

کشوقوس‌های اسقاط خودروهای فرسوده

مراکز اسقاط کشور سال گذشته با اشاره به اینکه تنها محل مصرف گواهی‌های مراکز اسقاط، خودروسازان و واردکنندگان خودرو هستند، افزود: تولیدکنندگان داخلی خودرو بنا توجه به کاهش تولیدشان و همچنین نبود نقدینگی، توانایی خرید برگه‌های گواهی اسقاط مراکز اسقاط خودروهای فرسوده را ندارند به همین دلیل مراکز اسقاط کشور بیش از ۲ هزار میلیارد تومان به صورت اعتباری گواهی اسقاط با بازپرداخت ۶ ماهه به خودروسازان واگذار کرده‌اند یعنی خودروسازان ۲ هزار میلیارد تومان به مراکز اسقاط خودروهای فرسوده بدهکارند.

کریمیان با بیان اینکه مراکز اسقاط کشور توسط بخش خصوصی بدون دریافت تسهیلات دولتی فعالیت می‌کنند، گفت: خودروسازان به دلایل مشکلات مالی، خرید گواهی‌های اسقاط را به صورت اعتباری انجام می‌دهند همین امر باعث کاهش نقدینگی در مراکز اسقاط شده و در نتیجه اسقاط خودروهای فرسوده کاهش می‌یابد. حبیب قیصری، دبیر انجمن مراکز اسقاط کشور نیز به‌تازگی

ضرورت بازنگری در طرح اسقاط فرسوده‌ها

۸ میلیون و ۷۵۰ هزار تومان دریافت می‌کردند. به‌گفته مقیمی تا دی ماه سال ۱۴۰۴ تعداد ۲۳ هزار نفر در طرح جایگزینی موتورسیکلت‌های فرسوده شرکت کرده‌اند که ۷۲۶ دستگاه اسقاط شده است و همچنین ۲۸۳ نفر به بانک‌ها برای دریافت تسهیلات معرفی شده‌اند، ۱۰۰ نفر تسهیلات گرفته‌اند و ۵۳ نفر هم آماده تحویل موتورسیکلت نو هستند. وی افزود: ۱۲۰ میلیون تومان تسهیلات برای موتورسیکلت‌های بنزینی و ۱۵۰ میلیون به برقی‌ها با بازپرداخت ۳۶ ماهه سود ۴ درصد و تا سقف ۲۰۰ میلیون تومان با بازپرداخت ۳۶ ماهه با سود ۱۸ و نیم درصد پرداخت می‌شود.

بر اساس آمار و اطلاعات میدانی به‌دست آمده پایین بودن قیمت خرید گواهی اسقاط‌ها ۸ میلیون و ۷۵۰ هزار تومان، مشکلات فراوان و زمان‌بر شدن دریافت تسهیلات از بانک‌ها و همچنین بالا

رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل آیدرو سال گذشته عمده دلیل کاهش اسقاط خودروهای فرسوده را از ابتدای سال ۱۴۰۴ مشخص نبودن محل مصرف گواهی‌های اسقاط سال ۱۴۰۳ اعلام کرد؛ یعنی سرمایه‌گذاری گسترده‌ای توسط مراکز اسقاط خودروهای فرسوده صورت گرفت به‌طوری‌که بسیاری از گواهی‌های اسقاط تولیدشده، محل مصرفی نداشت. به گفته وی نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کشور محرک اسقاط خودروهای فرسوده است، اما عامل اصلی از رده خارج کردن خودروهای فرسوده، تولید و واردات خودروهاست یعنی به ازای ۲۰ درصد عرضه خودروساز برای فروش می‌توانیم انتظار داشته باشیم که معادل آن اسقاط خودرو انجام شود و در ازای هر ۴ خودرو یک گواهی یا یک خودرو اسقاط شود برای مثال اگر سالانه یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو تولید شود باید ۳۷۵ هزار دستگاه خودروی فرسوده، اسقاط شود.

از طرفی ابراهیم کریمیان، رئیس هیئت مدیره انجمن کارفرمایی

ابراهیم کریمیان، رئیس انجمن مراکز اسقاط خودروهای فرسوده بااشاره به اینکه گفت: قیمت گواهی اسقاط خودروهای دیزلی سنگین و سبک نیز از ۶۰ میلیون تومان به ۱۲۰ میلیون تومان رسیده و نرخ جدید گواهی اسقاط موتورسیکلت‌های فرسوده نیز ۱۵ میلیون تومان تعیین شده است در صورتی که سال گذشته قیمت گواهی اسقاط یک موتورسیکلت فرسوده ۸ میلیون و ۷۵۰ هزار تومان بوده است.

هر گواهی اسقاط برای خودرو سواری بر اساس قیمت قبل ۳۵ میلیون تومان در نظر گرفته می‌شد که به‌طور میانگین سه گواهی یعنی ۱۰۵ میلیون تومان برای مالک خودرو محاسبه می‌شد در آن زمان قیمت کارخانه یک خودروی تولید داخل به‌عنوان مثال کوئیک RS حدود ۴۰۰ میلیون تومان تعیین می‌شد، اما در حال حاضر همین خودرو به ۷۵۰ میلیون تومان افزایش یافته و با دو برابر شدن قیمت گواهی اسقاط که ۲۱۰ میلیون تومان می‌شود صاحب خودروی فرسوده توان خرید خودرو را ندارد.

از سوی دیگر، طرح ملی جایگزینی موتورسیکلت‌های فرسوده از آبان ماه سال ۱۴۰۴ کلید خورد. فرشاد مقیمی رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) در دی ماه ۱۴۰۴ در مراسم طرح نوسازی موتورسیکلت‌های فرسوده اعلام کرد: ۱۳ میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت در حال تردد است که از این تعداد ۱۱ میلیون و ۴۰۰ هزار دستگاه فرسوده است. وی افزود: صاحبان موتورسیکلت‌های فرسوده برای خرید موتورسیکلت برقی ۲۶ میلیون و ۲۵۰ هزار تومان و برای موتورسیکلت بنزینی حدود

سخن پایانی

گواهی اسقاط و جذاب نبودن تسهیلات برای مالکان فرسوده‌ها، همگی نشان می‌دهند که طرح‌های نوسازی بدون زیرساخت و محرک واقعی در جای خود متوقف شده‌اند. آنچه امروز ضروری است، بازنگری عمیق در مدل اجرایی، تأمین مالی واقعی، تعیین شفاف محل مصرف گواهی‌ها و ایجاد انگیزه واقعی برای مالکان است. تا زمانی که نوسازی ناوگان به یک ضرورت اقتصادی برای خودروسازان، مراکز اسقاط و مالکان تبدیل نشود، بحران فرسودگی نه‌تنها حل نمی‌شود، بلکه در سال‌های آینده به ابعاد نگران‌کننده‌تری گسترش خواهد یافت.