

وقتی مدرسه، فقط ساختمان است

محققان معلم و کلاس در ایران ۱۴۰۶، فقط کمبود نیرو با آجر و سیمان نیست؛ بحرانی است که به ریشه‌های حکمرانی آموزشی بازمی‌گردد. وقتی مدارس دولتی در حاشیه تهران ماه نخست سال تحصیلی را بدون معلم ریاضی می‌گذرانند و به کاه از تقویم آموزشی بدلیل آلودگی و ناترازی دود می‌شود، معاشیانی این است که سرمایه انسانی آینده را از دست می‌دهیم. در جهان، استاندارد کلاس بیست‌نفره با معلم آموزش دیده، معیار پدیده کیفیت است، اما در ایران هنوز آزمون است.



جایگزینی
نیروهای موقت
یا غیر تخصصی
در دروس پایه
به ویژه ریاضی
و علوم، سطح
آموزشی را
پایین آورده
است

آخر، میانگین دریافتی معلمان حدود ۱۵ تا ۲۰ میلیون تومان برآورد می‌شود؛ در حالی که خط فقر شهری به‌مراتب بالاتر از این رقم است.

نتیجه همان چیزی است که مدهاست درباره آن سخن گفته می‌شود، آموزش زیر خط فقر معلم و آموزگار مانده است.

این شرایط اکنون در حالی رخ می‌دهد که کمبود معلم و تراکم بالای کلاس، مستقیماً بر کیفیت یادگیری تأثیر می‌گذارد. جایگزینی نیروهای موقت یا غیرتخصصی در دروس پایه به‌ویژه ریاضی و علوم، سطح آموزشی را پایین آورده است.

چنان که نتایج آزمون‌های بین‌المللی مانند TIMSS در سال‌های اخیر نیز کاهش چشمگیر توان دانش‌آموزان ایرانی در ریاضیات پایه را تأیید کرده‌اند.

اما ماجرا فقط به یادگیری محدود نمی‌شود. نابرابری آموزشی میان مناطق، شکاف فرصت را عمیق‌تر کرده است. در استان‌هایی مانند البرز، خوزستان و حاشیه‌ی تهران، مدارس دولتی با کمبود شدید کلاس و معلم مواجه‌اند و آن چه در نهایت از نتیجه‌ی این کلاس‌کارآموزده می‌ماند، حضور یک «بزرگ‌سال» در کلاس است، به گونه‌ای که آموزش مؤثر

هم چنین این روند به افزایش بازماندگی از تحصیل نیز دامن زده است. فشار اقتصادی خانوارها، کیفیت پایین آموزش و تعطیلی‌های پیرامونی باعث شده بخشی از دانش‌آموزان، به‌ویژه در مقاطع پایین‌تر، مدرسه را رها کنند. در بلندمدت، این وضعیت به کاهش توان علمی و فننی برای آینده و عقب‌ماندگی در نوآوری و بهره‌وری منجر می‌شود؛ هزینه‌ای که شاید امروز دیده نشود، اما فردا گریبان اقتصاد کشور را خواهد گرفت.

ریشه‌های بودجه‌ای و حکمرانی اشتباه در موضوع
معلمان

اما باید توجه داشت که بحران آموزش در ایران بیش از آنکه ناشی از فقدان نیرو باشد، از ضعف‌های ساختاری و بودجه‌گذاری ریشه می‌گیرد. چنان که در نهانیت حتی زیرگترین استفاده‌های اعلایی در سال ۱۴۰۳ (در ۷۲ هزار جذب جدید و ۲۰ هزار فارغ‌التحصیل دانشگاه فرهنگیان) توانستند خسارت نیرو را پر کنند، چون در سوی دیگر این خط باریک، درخواست‌های پژوهشی و افزایش تقاضای برای حضور در مدارس غیردولتی توسط آموزش‌دندان شدت بیشتری گرفته‌اند. در عین حال، بودجه‌های آموزشی در اولویت دوم مانده‌اند. اکنون دیگر سال‌های تربیت معلم، نیروی و غیرمدرسه‌ای به سیاست‌های نهانیت به که مدارس توسل‌ی فضای پهنی گرفته‌اند، به نتیجه‌ای که مدارس دولتی، کلاس‌های متراکم و رانته است که آموزش بدل‌بایکفته را به کالایی نایاب برای طبقه متوسط بدل کرده است.

تناقض در مدیریت شهری تهران

طرح ترافیک یا طرح درآمدزایی؟

در حالی که آمارها از سهم ۸۲ درصدی وسایل نقلیه در آلودگی تهران حکایت دارند، سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران برای ورود به طرح ترافیک تسهیلات در نظر گرفته است. باشگاه خبرنگاران جوان: با آغاز فصل پاییز، بهران بار دیگر درگیر موج‌های آلودگی هوا شده است؛ آسمان آلوده، نفس‌های سنگین و سناخس قبیضه هوایی که مدام روی محدوده اسالم نوسان می‌کند.

بر اساس داده‌های شرکت کنترل کیفیت هوای تهران، پایتخت‌نشینان از ابتدای سال ۱۳۹۶ روز در میان به‌طور متوسط ۱۰۰ روز در سال تهران را با آلودگی هوا تجربه کرده‌اند و وضعیت نازنجی (ناسالم) برای گروه‌های حساس قرار داشته است؛ در برخی روزها نیز شاخص کیفیت هوا تا مرز قرمز (ناسالم برای همه افراد) رسیده است.

سید کمال‌الدین میرجعفریان معاون استاندار
هران دلیل اصلی این وضعیت را وسایل نقلیه
فناوان می‌کند و می‌گوید ۸۲ درصد آلودگی هوای
هران ناشی از خودروها و موتورسیکلت‌های
لایبده است.

اما در شرایطی که آسمان پاک برای تهرانی‌ها به آرزو تبدیل شده، سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری در اقدامی عجیب، به جای محدود کردن ورود خودروها به محدوده مرکزی، مردم را تشویق به ورود به طرح ترافیک کرده است.

پوریا علیمردانی مدیرعامل این سازمان در تازه‌ترین مصاحبه خود اعلام کرده شهروندان می‌توانند جرمه‌های طرح ترافیک را به صورت قساقی پرداخت کنند ؛ تصمیمی که از نگاه کارشناسان شهری، با فلسفه اصلی این طرح در تضاد است.

برخی از اعضای شورای شهر تهران و کارشناسان شهری از این اقدام انتقاد کرده‌اند و آنان معتقدند هدف اولیه طرح ترافیک، کاهش تردد و کنترل آلودگی هوا بود، نه درآمدزایی برای شهرداری.

تشرکی هاشمی، رئیس کمیسیون عمران حمل و نقل شورای شهر تهران گفت: اجرای طرح ترافیک در سال های گذشته برای این بود که مردم کمتر به محدوده مرکزی وارد شوند. ما چنین تصمیم هایی نشان دهنده تغییر هدف مدیریت آلودگی به کسب درآمد بیشتر برای شهرداری است.

این رویکرد شهرداری تهران، نقدی جدی و اولویت‌بندی منابع و مدیریت بحران وارد می‌شد. طرح ترافیک یک ابزار کنترلی و تنبیهی برای حفظ سلامت عمومی است، نه یک منبع درآمدی ثابت که با اعطای تسهیلاتی واردات اقساطی جرمه یا تخفیف‌های مشابه، عملاً نقش بازدارندگی طرح را خنثی می‌کند و به اندنگان این پیام می‌دهد که ورود به محدوده طرح ترافیک، صرفاً یک هزینه ثابت مدیریت است که باید اقدام برپزه‌ریه برای محیط زیست،

این رفتار دوگانه در مدیریت شهری، در حالی رخ می‌دهد که شرکت اتوبوسرانی تهران در ماه‌های اخیر با افزایش چشمگیر اتوبوس‌های رقیبی در خطوط مرکزی پایتخت، گامی مهم در جهت تشویق مردم به استفاده از حمل‌ونقل عمومی و پاک‌سازی هوای پایتخت برداشته است.

این اقدام، سرمایه‌گذاری مستقیم برای ارتقای سلامت عمومی و کاهش وابستگی به خودروهای شخصی است.

شهروندان تهرانی در حالی با چالش‌های جدی بودگی دست‌وپنجه نرم می‌کنند که تصمیمات مدیریتی، مسیر را بیش از پیش به سوی تمرکز بر درآمدهای مقطعی سوق می‌دهد تا حفظ جان

تا زمانی که رویکرد کسب درآمد از آلودگی جای خود را به سرمایه‌گذاری برای کاهش آلودگی دهد، آسمان پاک برای پایتخت همچنان یک رویای دور از دسترس باقی خواهد ماند.



فراخوان ارزیابی کیفی مناقصه عمومی

یک مرحله ای یکبار چه (فشرده) به شماره: م ع/۹۸۱/۰۴ SZ

ت عنوان: انجام خدمات تهیه و تامین خودروهای سبک با راننده

در منطقه عملیاتی ناروکتگان

شرکت بهره‌برداری نفت و گاز زاگرس جنوبی به مرکزیت شیراز، در نظر دارد خدمات مورد نیاز خود را مطابق با مشخصات و شرایط کلی زیر از طریق مناقصه عمومی یکپارچه (فشرده) یک مرحله‌ای (همراه با ارزیابی کیفی) واگذار نماید.

[illegible]

شناسه آگهی: ۲۰۴۷۳۶۶ نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۸/۲۵ نوبت دوم: ۱۴۰۴/۰۸/۲۶

شرکت بهره برداری نفت و گاز زاگرس جنوبی

DIFF



در نشست‌های ریاست نایب‌رئیس مجلس و با حضور معاون وزیر کشور، مشکل دوساله پرداخت سهم ۶۰ درصدی شهرداری‌ها از جرایم رانندگی برطرف و مقرر شد این منابع به حساب شهرداری‌ها واریز شود.

به گزارش خبرنگاری مهر، نشست بررسی موضوع عدم واریز سهم قانونی شهرداری‌ها سراسر کشور در محل جرایم رانندگی با حضور علی نیکزاد ثمرین نایب‌رئیس مجلس شورای اسلامی، مسعود نصرتی معاون عمران و توسعه امور شهری و روستایی وزیر کشور و رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها، سیمین پلیس راهور فراجا، معاونان حقوقی و مالی فراجا، نمایندگان دیوان محاسبات کشور، خزاندهای کل، سازمان برنامه و بودجه، سازمان راه‌آوردی و حمل‌ونقل جاده‌ای، و شهرداران کلانشهرها برگزار شد.

در این نشست، با تأکید بر اجرای دقیق احکام قانونی مرتبط با توزیع منابع حاصل از جرایم رانندگی، تصمیمات مهمی برای احصای منابع و پرداخت منظم سهم شهرداری‌ها اتخاذ شد.