امروز

سه شنبه ۲۱ فروردین ۱۴۰۳ / ۹ آپریل ۲۰۲۴ /شماره ۱۴۸۲ / ۸ صفحه / سال ششم/ ۵۰۰۰ تومان

عید فطر، روز چیدن میوه های شاداب استجابت بر همه مسلمانان مبارک باد

وب گاه امروز: WWW.TODAYONLINE.IR

صفحه۲

یحیی ابراهیمی، نماینده دلفان مطرح کرد؛

دیگر در کشور قشر متوسط نداریم

یحیی ابراهیمی، نماینده دلفان می‌گوید: آقای رئیسی در شروع کار دولت گفت ما اقتصاد مملکت را شرطی نخواهیم کرد، حال، دولت چه بخواهد قبول بکند و چه نخواهد قبول کند، باید بگویم قطعاً اقتصاد ما شرطی است.

هرچند دولت به صورت مداوم از خدمات و دستاوردهای خود در عرصه مدیریت کشور، گزارش می‌دهد، اما کمتر کسی است که این حرف‌ها را جدی بگیرد، زیرا تورم بی‌سابقه در ایران و افزایش سرسام‌آور نرخ ارز، مسکن، خودرو و اقلام اساسی، گویای همه چیز است.

صفحه۱

پدر مددکاری اجتماعی ایران در گفت‌وگو «امروز»:

مساجد باید بر اساس تقوا بنا شوند

مصطفی اقلیما، پدر مددکاری اجتماعی ایران در گفت‌وگو با روزنامه اقتصادی امروز در خصوص تصمیم شهرداری تهران مبنی بر ساخت مساجد در پارک‌ها و بوستان‌ها عنوان کرد: وظایف شهرداری در امور مختلف توسط ماده ۵۵ قانون شهرداری به‌صورت مشخص تعیین‌شده است که با یک مطالعه مختصر می‌توان دریافت که در هیچ کدام از ۲۶ بند این ماده‌قانونی ساختن مسجد بر عهده شهرداری نیست.مصطفی‌اقلیماافزود:مدیریت‌شهری‌پایتخت‌که‌حتماًصلاحیت‌این‌پست و وظیفه مهم را دارند باید به دنبال انجام وظایف قانونی خود ...

هیچ نهادی ریسک نرخ ارز را نمی‌پذیرد

صادرات کشاورزی زیرزمینی شده است

صفحه۲

عضو هیات نمایندگان اتاق‌های بازرگانی ایران :بحران ارزی حاصل بی خردی است

بودجه‌بندی ضعیف دولت عامل اصلی تورم

۲

خودرو بازهم گران شد

خرید طلای نو از سبد مردم حذف شده است

۲ ۲

تبادل با زیر میزی گرفتن فرق دارد!

طبابت ارزی در جامعه ریالی

۲

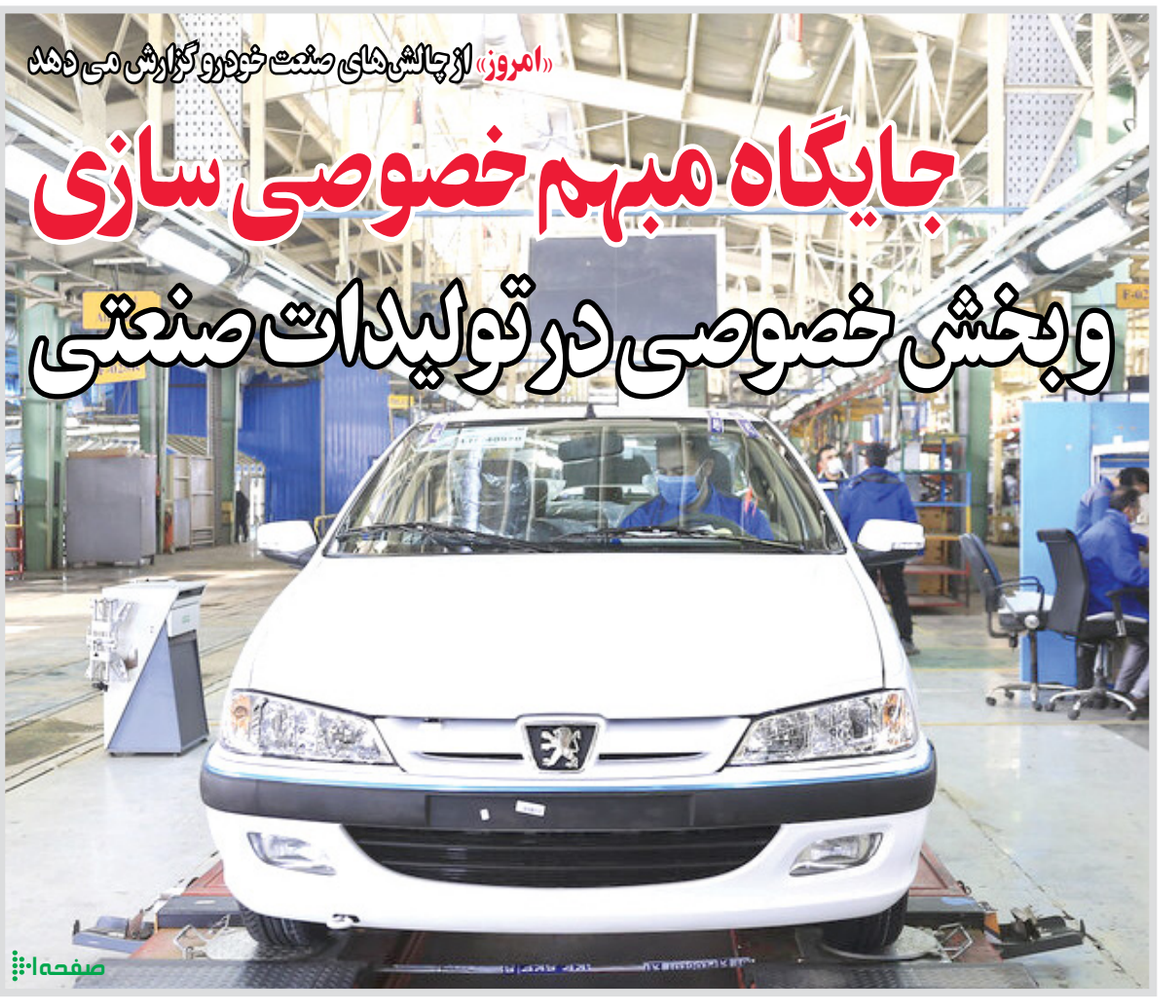
ارس در محاصره سدهای ترکیه؛ واکنش ایران چیست؟

۲

کاظم دلخوش عضو کمیسیون حقوقی مجلس:

آقایان برای افزایش جرائم رانندگی راه درست و قانونی را نرفتند

۲



«امروز» از چالش‌های صنعت خودرو گزارش می دهد

جایگاه مبهم خصوصی سازی و بخش خصوصی در تولیدات صنعتی

صفحه۱

سرمقاله امروز

سرمایه بخش خصوصی

لیلا زمانی

جامعه به خودرو به عنوان کالای سرمایه‌ای نگاه می کند و هر چقدر رشد تولید داشته باشیم باز با افزایش قیمت در بازار مواجه می‌شویم. با موعظه نمی‌توان مسائل اقتصادی را حل کرد و برای آن باید راهکار داشت.بازار خودرو نیاز به بررسی از ابعاد مختلف دارد تا راهکارهای اثربخشی از نشســـت‌های کارشناسی برای حل مسائل این حوزه به دست آید. مسائل صنعت خودرو به دلیل پیچیدگی‌های آن می‌تواند به صورت یک مدل پویایی‌شناسی مورد ارزیابی قرار گیرد تا همه ابعاد آن مورد بررسی قرار گیرد. به روز رسانی، دانش فنی و ماشین‌الات و مواردی از این دست، بر کیفیت و تیراژ موثر هستند که برای دستیابی به اهداف مدنظر و ارتقای کیفیت، نیاز به...

ادامه در صفحه۳

یادداشت امروز

درس هایی از دیروز برای ثبات بازار ارز امروز

کامران سلطانی زاده-دبیر کل سابق کانون صرافان کشور

روند افزایش قیمت دلار تحت تاثیر شــرایط سیاســی و منطقه‌ای است. تنش‌های منطقه‌ای در کنار انتظار افزایش نرخ ارز به صورت سالانه مزید بر علت شده است.البته اختلاف نرخ ارز رسمی با ارز در بازار آزاد به شکل قابل توجهی افزایش پیدا کرده است و این امر از طریق حفظ فاصله‌ای که برای خریدار رسمی جذابیت دارد، تاثیر منفی بر نرخ ارز در بازار آزاد دارد.نکته دیگر موضوع قطع فروش ۲ هزار دلار با کارت ملی است که به صورت دائم از سال‌های پیش بخشی از تقاضای بازار را پاسخ می‌داد.

ادامه در صفحه ۳

گزارش امروز

«امروز» از چالش‌های صنعت خودرو گزارش می دهد

جایگاه مبهم خصوصی سازی و بخش خصوصی در تولیدات صنعتی

امروز- ابوالفضل شادمان

قرار بود وزیر صنعت، معدن و تجارت قرار اســت امروز به شورای رقابت رفته تا در جلســه این شــورا، به موضوع خودرو پرداخته و چالش‌های پیش‌روی صنعت و بازار خودروی کشــور و همچنین تصمیم‌گیری به جهت اجرای دستورالعمل‌ها را بررسی کنند.

طبق روال همیشه برگزاری جلسات شورای رقابت در روزهای شنبه و سه‌شنبه، جلسه این شورا (سه‌شنبه ۲۱ فروردین ماه) که تحت عنوان جلسه۶۵۱ این شورا برنامه‌ریزی شده، به موضوع صنعت خودرو و بررسی چالش‌های آن اختصاص پیدا کرده است.اما گویا این جلسه امروز برگزار نمی شود. با این حال بهانه خوبی برای بررسی چالش های پش روی صنعت خودروست.

هم مردم، هم خودروساز و هم حاکمیت از بازار خودرو ناراضی‌اند

در بررسی جایگاه اقتصادی کشورهای جهان، صنعت خودروسازی به‌دلیل ارزش و جایگاه ویژه آن در شبکه تولید صنعتی و خدمات پس از فروش، یکی از شاخص‌های توسعه‌یافتگی محسوب می‌شود. این صنعت به لحاظ ارتباط گسترده با زنجیرهای بالادستی و پایین‌دستی خود، صنعتی کلیدی محسوب شده و جایگاه مهمی در توسعه صنعتی و رونق تولید دارد، به‌طوری که نقش موثری در رشد و توسعه اقتصادی و حتی فرهنگی ایفا می کند. صنعت خودروسازی در ایران نیز با داشتن سهم ۱۸ درصدی از ارزش‌افزوده کل بخش صنعت و ســهم حدود ۳/۵درصدی در تولید ناخالص‌داخلی (GDP)، از جایگاه مهمی در اقتصاد ملی برخوردار است. خودروسازی ایران با قدمتی ۶۰ ساله، شاهد فرازونشیب‌های فراوانی بوده است، به نحوی که جامعه از آن انتظارات فراوانی دارد، لذا آسیب‌شناسی مشکلات این صنعت و ارائه راهبردهای مناسب به‌منظور برون‌رفت از چالش‌های موجود، امری ضروری است.

رئیس مرکز پژوهش‌های مجلس گفت: موضوع خودرو در کشور به گونه‌ای شده که هم خودروساز ناراضی است و هم حکمرانی در این زمینه دچار مشکل شده و هم مردم از قیمت و کیفیت خودرو گله‌مندند؛ پس نیاز است تا در این زمینه بازنگری‌هایی صورت گیرد.چندی پیش بابک نگاهداری با اشاره به مباحث این روزهای خودرو، گفت: موضوع خودرو در کشور به گونه‌ای شده است که هم خودروساز ناراضی است و هم حکمرانی در این زمینه دچار مشکل شده و هم مردم از قیمت و کیفیت خودرو گله‌مند هستند، پس نیاز است تا در این زمینه بازنگری‌هایی صورت گیرد.

وی افزود: برخی از کارشناسان موضوع خودرو، از مشکلات این صنعت را به ابهامات استراتژهای توسعه صنعتی خودرو، ناکارآمدی‌های مدیریتی و سایه افکنی فضاهای سیاسی و اقتصادی بر صنعت خودرو مطرح می کنند و برخی دیگر این مسائل را به قیمت‌گذاری دستوری مرتبط می‌دانند.

رییــس مرکز پژوهش‌های مجلس، خاطرنشــان کرد: از طــرف دیگر عده‌ای از کارشناس صنعت خودرو مشکل قیمت‌گذاری دستوری را به فرمول‌های محاسبه قیمت مرتبط می‌دانند، عده‌ای دیگر فضای تورمی اقتصاد را به مسائل این حوزه مرتبط می‌دانسته و عنوان می کنند که حاصل این اقدامات به افزایش قیمت در بازار می‌انجامد که برآیند آنها به زیان انباشــته خودروساز، کاهش نقدینگی، افت تولید و بازیگری واسطه‌گران منجر می‌شود و مشکلات امروز پدید می‌آید.

وی ادامه داد: مرکز پژوهش‌های مجلس هم در راستای وظایف خود به منظور ارائه کار کارشناسی به قوای سه‌گانه و مسئولان کشور، به دنبال آن است که تا با استفاده از نظر صاحبنظران این حوزه، راهکارهایی برای رفع چالش‌های صنعت خودرو ارائه دهد.

نگاهداری با بیان اینکه عده‌ای از کارشناسان صنعت خودرو موضوع کیفیت نامناسب خودروهای تولیدی را مطرح می کنند، عنوان کرد: این بی‌کیفیتی برداشتی را می‌توان در پایین بودن کیفیت پایین طراحی، قطعات، خط تولید، نحوه فروش و خدمات پس از فروش دید که برخی علت اصلی آن را با عدم وجود فضای رقابتی، نحوه قیمتگذاری، وجود پلت‌فرم‌های قدیمی و ضعف استانداردها در این صنعت مرتبط می‌دانند.

وی بحث مطرح دیگر در تبیین مشکل صنعت خودرو را ساختار سهامداری در این صنعت دانست و توضیح داد: کارشناسان عنوان می کنند که براساس سیاست‌های اصل ۴۴، صنعت خودرو به سمت خصوصی‌سازی رفت اما سهام دو شرکت بزرگ خودروسازی در اختیار شرکت‌های عمومی قرار گرفت و در بخش دیگر سهامداری چرخه‌ای در این حوزه ایجاد شد و با این روش مدیریت دولتی همچنان در این صنعت باقی‌ماند.

رییس مرکز پژوهش‌های مجلس، یادآور شد: اسقاط خودروها یکی دیگر از مسائلی هست که کارشناسان به عنوان یکی از مسائل مهم در این صنعت عنوان می کنند

چرا که اســقاط خودرو هم ارتقای کلی سلامت از حیث ایمنی و کاهش آلایندگی و هم کاهش مصرف ســوخت نقش موثری دارد اما با وجود زیرساخت‌های قانونی و آیین‌نامه‌ها در این زمینه هنوز اقدامات خوبی در این زمینه صورت نگرفته است.

وی با بیان اینکه در دنیای امروز، سیاستگذاری به علم پیچیده‌ای تبدیل شده است، گفت: آنقدر تعارض منافع در سیاســتگذاری‌ها مطرح است که به نظر می‌رسد این تعارض منافع در صنعت خودرو هم وجود دارد و باید سیاسگذاری در این زمینه با بررسی و رفع این تعارضات صورت پذیرد.

رییس مرکز پژوهش‌های مجلس، ابراز امیدواری کرد تا برگزاری این نشســت به تجمیع راهکارها در راستای رفع مسائل صنعت خودرو منتهی شود.

از دید مصرف کننده صنعتی ظالم، از نگاه تولید کننده صنعتی مظلوم

سعید شــجاعی، معاون دفتر مطالعات انرژی، صنعت و معدن مرکز پژوهش‌های مجلس نیز با بیان اینکه صنعت خودرو به وضعیتی دچار شده که از دید مصرف کننده صنعتی ظالم است و از نگاه تولید کننده صنعتی مظلوم، گفت: صنعت خودرو را حول ۶ محور شامل ساختار مالکیت، نظام تنظیم‌گری، نظام قیمت‌گذاری و فروش، چارچوب همکاری‌های بین‌المللی، تامین منابع مالی و زنجیره ارزش، می‌توان بررسی کرد و اگر به این محورها به درستی پاسخ داده شود می‌توان به ادامه مسیر در این صنعت امیدوار بود ولی در غیر این صورت طرح‌های مقطعی در این زمینه به نتایج مطلوبی منتهی نخواهد شد.

وی با بیان اینکه بیش از ۲۳ نهاد در موضوع خودرو ورود دارند، تصریح کرد: یکی از شاخص‌های مهم در بحث کیفیت خودرو تعداد مراجعه به تعمیرگاه در ۳ ماه نخست است که در کشور ما این موضوع ۳ برابر سطح نرمال جهانی است که شاید در نگاه اول این موضوع را معطوف به قطعه‌سازان می‌داند در حالیکه باید این مورد را به کل زنجیره شکل گیری کیفیت از طراحی تا خدمات پس از فروش مرتبط دانست.

معاون دفتر مطالعات انرژی، صنعت و معدن مرکز پژوهش‌های مجلس، در خصوص تقاضا در بازار خودرو، یادآور شد: نحوه قیمت گذاری و فروش خودرو به گونه ای بوده که میزان ثبت نامی‌های هر خودرو متناســب با اختلاف قیمت خودرو با بازار رابطه معنادار دارد و هرچه اختلاف قیمت کارخانه با بازر بیشــتر باشد تعداد متقاضیان آن خودرو هم افزایش می یابد و این بدان معناست که این نوع مواجهه سبب شکلگیری تقاضای غیرواقعی شده است.وی با بیان اینکه تامین منابع مالی در صنعت خودرو بیشتر متمرکز بر تسهیلات بانکی بوده، ادامه داد: در بحث همکاری‌های بین‌المللی چارچوب مشخصی برای همکاری ها در شرایط تحریمی و غیر تحریمی نداریم و آثار آن نیز در صنعت خودرو قابل مشاهده است.

شجاعی با اشاره به اینکه زنجیره ارزش صنعت خودرو خیلی ارزش محور جلو نرفته است، گفت: سوالاتی اساسی در صنعت خودرو بی‌پاسخ مانده است که اگر به آنها پاسخ صحیحی ندهیم به راهکار درستی دست پیدا نخواهیم کرد، این سوالات شامل این است که وضعیت مطلوب صنعت خودرو با توجه به بنیه تولیدی و شرایط بین المللی کشور کجاست؟ نظام تنظیم‌گری و معماری نظام تصمیم گیری برای رسیدن به این وضعیت مطلوب چیست؟ جایگاه خصوصی سازی و بخش خصوصی در این مسیر کجاست؟ و چارچوب همکاری‌های بین‌المللی برای این منظور چه باید باشد؟

تبیین دلایل اصلی مشکلات صنعت خودرو کشور!

در لابه‌لای تحلیل‌های بدون پشــتوانه درباره صنعــت خودرو که فقط به منظور منافع گروهی مشخص مطرح می‌شود، برخی فقط به مونتاژکاران فعال در صنعت خودروســازی حمله می کنند با این مضمون که منابــع ارزی تماماً به مونتاژکاران تخصیص می‌یابد.

با بررسی اوضاع و احوال خودروسازان، داد تظلم خواهی برخی کارشناسان و اساتید دانشگاه در حوزه خودرو از یارانه سنگینی که صنعت خودروسازی از حساب مردم به آنها می‌دهد شنیده می‌شود تا شاید تاثیری در حذف قیمت گذاری دستوری و کاهش مشکلات خودروسازان داشته باشد درحالیکه چالش های موجود در صنعت خودرو را باید در ساختار تامین ناکارآمد و غیرشفاف آن جست‌وجو کرد.

در این میان، برخی در لابه‌لای تحلیل‌های بدون پشتوانه که فقط به منظور منافع گروهی مشخص مطرح می‌شود، به مونتاژکاران فعال در صنعت خودروسازی حمله می کنند با این مضمون که منابع ارزی تماماً به مونتاژکاران تخصیص می‌یابد.

موضوع تخصیص ارز به مونتاژکاران در راستای جهت‌دهی به افکار عمومی و دست گذاشتن بر روی نقطه ضعف دولت، یعنی محدودیت منابع ارزی و گرفتن امتیاز افزایش قیمت برای دو خودروسازی بزرگ دولتی مطرح می‌شود که این نیز به فرض تحقق، در بلند مدت مشکلی را از صنعت خودروسازی کشور مرتفع نمی کند چرا که با افزایش قیمت خودروها، بلافاصله با کاهش تقاضا در بازار و افزایش قیمت دوباره قطعه سازان مواجه خواهیم شد.

هشدار مهم درباره فروش کارت ملی برای واردات خودرو

اما فارغ از مسائل مذکور، این سوال مطرح می‌شود که چرا هیچ وقت کارشناسان و فعالان صنعت خودرو از گرانی و قیمت تمام شده بالای قطعات یک خودرو سخنی به میان نمی آورند؟ چرا نمی گویند به چه دلیل آهن، فولاد، مس، مواد پتروشیمی و سایر مواد اولیه که قیمت جهانی دارد و صنایع تولید کننده آنها می توانند با صادرات، ارزآوری داشته باشند، باید در چرخه کارخانه‌های قطعه سازی و خودروسازی وارد شده و به تولید خودروهایی که به قول خودشان همه از آنها ناراضی هستند منجر شود و به دست ملت یارانه بگیر برسد. آیا اگر ورق فولادی و مس و آلومینیوم و مواد پتروشیمی و پلیمری و سایر مواد مصرفی در صنعت خودرو را صادر کنیم ارز آوری نخواهد داشت؟ جلوگیری از ارز آوری و اتلاف منابع ارز آور چه فرقی با ارزبری دارد؟

چرا نمی گویند این یارانه را در قیمت تمام شده بالای خودرو تولیدی، از جیب مردم می گیرند و می خواهند به خودشان بدهند؟ چرا نمی گویند در فرآیند خریدهای خارجی و داخلی خودروســازان بزرگ دولتی، چه می گذرد؟ چرا نمی گویند قیمت خودروی استراتژیک یکی از دو خودروسازی بزرگ کشور که جدیدا دوباره قیمت گذاری شده است و در صورت های مالی شرکت تولیدکننده نیز این محصول زیان ندارد، در حال حاضر از نظر فنی با کدام خودروی مشابه خارجی که با قیمت حدود ۱۳۰۰۰ دلار به دست مصرف کنندگان می رسد، قابل رقابت است؟

جالب است بدانید قیمت خودرو اکسنت تولیدی شرکت هیوندای در کره ۱۵.۷۰۰ دلار می باشد یا قیمت کیا ریو ۱۳.۹۰۰ دلار اعلام می شود و با اطمینان این دو خودرو از نظر کیفیت و سطح رضایت مصرف کنندگان بالاتر از خودرو مورد اشاره داخلی قرار می گیرد، اما هیچ کس نمی پرسد چرا با وجود نیروی انسانی بسیار ارزان تر از کشور کره جنوبی و قیمت مواد اولیه جهانی، خودروهای تولیدی دو خودروسازی بزرگ کشور غیر قابل رقابت با نمونه های مشابه جهانی است. حال چنانچه به سراغ برندهای مشابه چینی برویم که وضع بسیار اسفناک‌تر خواهد شد.

به راستی مشکل صنعت خودروسازی کشور کجاست؟ آیا قیمت چالش این صنعت است؟ باید پاسخ دهیم، خیر! قیمت فقط ۲۰ درصد مشکل است و ۸۰ درصد مشکلات را باید در ســاختار تامین ناکارآمد و غیرشفاف و بهای تمام شده بالا و غیر اقتصادی قطعات داخلی و خارجی و ساختار مالی معیوب و بازدهی پایین صنعت خودرو کشور جستجو کرد. کارشناسان صنعت خودرو هیچ وقت به این موضوعات اشاره نمی کنند و صرفا فریاد وامصیبتا سر قیمت گذاری محصولات خودروسازان دولتی سر می دهند. کارشناســان یا از این موضوعات بی خبرند که دیگر کارشناس خواندن ایشان جای سئوال است و یا با خبرند و سکوت می کنند که دیگر وای به حال صنعت خودرو.

بنا بر این گزارش، ســرانه میزان ارزبری خودروهای مونتاژی شرکت های اصلی بخش خصوصی بنابر گزارش های رسمی منتشر شده در شرکت مدیران خودرو حدود ۱۶۰۰۰ دلار برای هر دســتگاه، در شــرکت کرمان موتور حدود ۹۰۰۰ دلار و برای شرکت بهمن موتور حدود ۱۳۰۰۰ دلار است.

خاطرنشان می شود که ســرانه میزان ارزبری برای شــرکت ایران خودرو حدود ۳۵۰۰دلار (زنجیره تامین) و این رقم برای شرکت سایپا حدود ۳۰۰۰ دلار می باشد و ناگفته نماند که فاصله خودروهای عرضه شده، توسط خودروسازان دولتی از نظر کیفیت و مشخصات فنی با نمونه های خودروسازان بخش خصوصی از زمین تا آسمان متفاوت است و جای بحث و گفت‌وگو ندارد.

گفت‌وگوی امروز

پدر مددکاری اجتماعی ایران در گفت‌وگو با روزنامه اقتصادی «امروز»:

مساجد باید بر اساس تقوا بنا شوند

امروز- علیرضا اصغرزاده

مصطفی اقلیما، پدر مددکاری اجتماعی ایران در گفت‌وگو با روزنامه اقتصادی امروز در خصوص تصمیم شهرداری تهران مبنی بر ساخت مساجد در پارک‌ها و بوستان‌ها عنوان کرد: وظایف شهرداری در امور مختلف توسط ماده ۵۵ قانون شهرداری به‌صورت مشخص تعیین‌شده اســت که با یک مطالعه مختصر می توان دریافت که در هیچ‌کدام از ۲۶ بند این ماده‌قانونی ســاختن مسجد بر عهده شهرداری نیست.

مصطفی اقلیما افزود: مدیریت شهری پایتخت که حتماً صلاحیت این پست و وظیفه مهم را دارند باید به دنبال انجام وظایف قانونی خود باشند که در قانون تعریف شده است. از نظافت و نگاهداری و تسطیح معابر، مجاری آب و فاضلاب، تأمین آب و روشنایی گرفته تا طراحی و احداث باغ‌های عمومی، خیابان‌ها، کوچه‌ها، میدان‌ها، مجاری آب و توسعه معابر همه و همه جز وظایف تعیین‌شده شهرداری‌ها است و عزیزان متخصص شهرداری باید بر روی این مسائل تمرکز داشته باشند.

وظایف شهرداری توسط ماده ۵۵ قانون شهرداری به‌صورت مشخص تعیین‌شده‌است

رئیــس انجمن علمی مددکاری اجتماعی ایران ادامــه داد: امروز پایتخت دچار مشــکلات عدیده‌ای در سیستم حمل‌ونقل عمومی و مترو و خیابان‌ها است و با هر بارندگی شــاهد افزایش ترافیک در سطح شهر به دلیل مشکلات عدم تعبیه مجاری آب در برخی از معابر و خیابان‌ها هستیم. بهتر است عزیزان متخصص که در شهرداری مشغول خدمت به مردم هستند به وظایف تخصصی خود از جمله بهسازی خیابان‌ها، سیستم حمل‌ونقل عمومی و مترو مشغول باشند.

مصطفی اقلیما بابیان اینکه طبق قوانین شهری و بر اساس طرح تفصیلی تهران تمامی پارک‌ها، فضاهای باز و سبز در مقیاس محله، منطقه و شهر در محدوده‌ای قرار دارند که ساخت‌وساز در آن ممنوع است، افزود: طبق قانون طرح تفصیلی در پارک‌ها قابلیت اســتقرار مکان‌هایی مانند سرویس بهداشتی، فروشگاه کوچکی برای خرید، مدیریت و دفتر اداری پارک، نمازخانه، نگهبانی وجود دارد آن‌هم برای پارک‌های بزرگ نه پارک‌ها و بوستان‌های کوچک.

ساخت مسجد باید بر اساس تقوی باشد

پدر مددکاری اجتماعی ایران تصریح کرد: مدیران شــهری نباید کاری کنند که خلاف قانون اساســی و از همه مهم‌تر خلاف شرع و دین اسلام باشد لجبازی کردن در این زمینه معنایی ندارد و ما شهردار متخصص پایتخت را بسیار مدیر و مدبر می‌دانیم که بخواهد بالجبازی تصمیمی بگیرد. مدیران شهری قطعاً به این امر واقف هستند که مساجد مقدس‌ترین مکان برای انجام عبادت جمعی است و قطعاً باید در جایی قرار بگیرند که در حریم خوبی واقع شود تا حرمت این مکان حفظ شود.

رئیس انجمن علمی مددکاری اجتماعی ایران ادامه داد: نباید فراموش کرد که در محل‌هایی که مسجد موردنیاز است باید مسجد ساخته شود نه در محل‌هایی که چندین مسجد در شعاع هزار متری از یکدیگر وجود دارد. ساخت مسجد باید بر اساس تقوی باشد نه بر اساس سود اقتصادی و نه برای بهره‌برداری اقتصادی. خداوند در آیه ۱۰۸ سوره توبه خطاب به پیامبر اکرم (ص) می‌فرمایند که «لَا تَقُمْ فِيهِ أَبَدًا لَّمَسْجِدٌ أُسِّسَ عَلَى التَّقْوَىٰ مِنْ أَوَّلِ يَوْمٍ أَحَقُّ أَن تَقُومَ فِيهِ ۚ فِيهِ رِجَالٌ يُحِبُّونَ أَن يَتَطَهَّرُوا ۚ وَاللَّهُ يُحِبُّ الْمُطَّهِّرِينَ؛ تو (ای رسول ما) هرگز در مسجد آن‌ها (به نماز) مایست که همان مسجد (قبا) که بنیانش از اول بر پایه تقوای محکم بنا گردیده سزاوارتر است به اینکه در آن اقامه نماز کنی که در آن مسجد مردان پاکی که مشتاق تهذیب نفوس خودند درآیند و خدا مردان پاک مهذب را دوست می‌دارد.»

خواندن نماز در مکان غصبی باطل است

مصطفی اقلیما در خصوص ساخت مسجد در بوستان قیطریه نیز عنوان کرد: بر اساس قاعده فقهی «الوقوف علی حسب ما یوقفها اهلها» موقوفات باید به گونه‌ای اداره شوند و عواید آن‌ها به نحوی مصرف شود که واقف معین کرده است. طبق ماده ۸۲ قانون مدنی هرگاه واقف برای اداره کردن موقوفه، ترتیب خاصی معین کرده باشد متولی باید به همان ترتیب رفتار کند و آن گونه که وراث مرحوم محتشمی پور اعلام کردند احداث مسجدی به غیر از نمازخانه واقع در مرکز این پارک خلاف وصیت مرحوم اســت و لذا اگر مسجدی در این مکان ساخته شود غصبی خواهد بود و بر اســاس قانون فقه و شــرع مقدس اسلام خواندن نماز در مکان غصبی باطل است.

پدر مددکاری اجتماعی ایران ادامه داد: توقع بنده به‌عنوان پدر مددکاری اجتماعی ایران و همچنین مردم پایتخت از اعضای شورای اسلامی شهر در خصوص ساخت مســجد در بوستان قیطریه خیلی بیشتر است چون این اعضا افراد منتخب شهر هستند و باید در تصمیم‌گیری تمامی جوانب تخصصی را لحاظ کنند. از رئیس کمیته عمران شورای اسلامی شهر تهران که خود یک روحانی هستند خیلی بیشتر از این توقع داشتیم که دین را از ما بهتر بفهمند. ما می‌توانیم ۱۰ هزار مسجد در پایتخت بسازیم هیچ فردی منکر نمی‌شود که نیاز است مسجد بسازیم بلکه شاید بیشتر از تعداد فعلی نیز مسجد برای پایتخت نیاز داشته باشیم. اصلاً در هر محله به‌جای یک مسجد پنج مسجد بسازیم تا افراد بتوانند در آن مکان به عبادت فردی خود مشغول شوند و آرامش بگیرند اما چون حجت‌الاسلام‌والمسلمین محمد آقامیری، رئیس کمیته عمران شورای اسلامی شهر تهران فردی هستند که ازنظر علمی بیشتر از من صلاحیت دارند در امور وقف نیز خیلی بیشتر از بنده آگاه هستند قطعاً مستحضر هستند که هرگاه واقف برای اداره کردن موقوفه، ترتیب خاصی معین کرده باشد متولی باید به وصیت واقف عمل کند و اگر بنایی خارج از آنچه موضوع وقف بوده در مکان وقفی ساخته شود غصبی خواهد بود و حکم اموال غصبی هم مشخص مگر آنکه مقام معظم رهبری که مرجع تقلید شیعیان جهان هستند فتوایی صادر کنند که می‌توان مساجد را در محل‌های غصبی ساخت آن زمان می‌توان در هر مکانی مسجد یا نمازخانه ساخت و مردم با خاطر آسوده در آن نماز بخوانند.

مدیریت شهری به فکر تکمیل عملیات ساخت مصلای امام خمینی (ره) باشد

مصطفی اقلیما، رئیس انجمن علمی مددکاری اجتماعی ایران در پایان گفت‌وگو با روزنامه اقتصادی امروز عنوان کرد: مدیریت شهری بهتر است به‌جای تخریب بوستان قیطریه برای ساخت مسجد به فکر تکمیل مصلای امام خمینی (ره) باشد که چشم‌وچراغ پایتخت ایران اسلامی است. متأسفانه هنوز هیچ مدیر شهری از سال ۱۳۹۴ که ساخت مصلای امام خمینی (ره) به شهرداری سپرده شد تا به امروز ساخت این مجموعه را تکمیل نکرده است و بهتر است در ابتدا این پروژه بسیار مهم تکمیل شود تا پروژه‌های دیگر. به هر ترتیب در پایان باید گفت هر ارگان و سازمانی در حریم وظایف خود کار کند و در وظایف ارگان‌ها و ســازمان‌های دیگر دخالتی نداشته باشد تا بتوانیم به پیشرفت موردنظر مقام معظم رهبری برای اعتلای هرچه بیشتر نام انقلاب اسلامی در جهان دست پیدا کنیم.

آخرین اخبار و تحلیل روز اقتصادی را در پایگاه اینترنتی روزنامه امروز بخوانید

WWW.TODAYONLINE.IR