



# ۴۴ درصد جمعیت کشور در فقر مطلق

برآوردها نشان می‌دهد تا سال ۱۴۲۰، بیش از ۲۵ درصد جمعیت سالمند کشور زیر خط فقر مطلق قرار خواهند گرفت؛ رقمی که تبعات اجتماعی، اقتصادی و انسانی بسیار سنگینی به همراه دارد

به ازای هریک نفر ۶ میلیون و ۱۲۸ هزار و ۷۳۹ تومان است. « این یعنی یک خانواده چهارنفره باید حداقل ۲۴ میلیون تومان درآمد داشته باشند. این در حالی است میزان حقوق یک کارگر زیر ۲۰ میلیون تومان است. در شرایط کنونی با توجه به گرانی‌های اخیر قطعاً این هزینه به بالای ۳۵ میلیون تومان افزایش یافته و برای سال آینده نیز با درنظر گرفتن نرخ تورم حدود ۵۰ میلیون تومان است. اما قطعاً رقم افزایش حقوق برای سال آینده هرگز همپوشانی لازم را نخواهد داشت.

## چقدر فرصت باقی است؟

در تقسیم‌بندی جهانی به لحاظ اقتصادی، ۷۰ درصد هزینه‌های خانوار صرف ۶ نیاز اصلی شامل خوراک، پوشاک، مسکن، حمل و نقل و آموزش می‌شود اما در ایران به طور میانگین ۸۰ درصد هزینه‌های خانوار را تأمین این ۶ قلم کالا اختصاص می‌دهد و این رقم در کلانشهرها ۹۰ درصد است. در این شرایط خانواده‌ها به‌شدت در تنگنای هزینه‌ای قرار دارند؛ به طوری که کوچکترین هزینه پیش‌بینی نشده‌ای زندگی عادی آنها را تحت شعاع قرار می‌دهد و تاب‌آوری آنها را کاهش می‌دهد.

سیدجواد حسینی رئیس سازمان بهزیستی در آخرین اظهارات خود در تشریح وضعیت فقر در ایران گفته است: «دهک ۵ و ۶ که دهک‌های متوسط هستند و یک مقدار از فقر فاصله دارند، میزان فاصله آنها با مرز فقر نزدیک شده و اکنون ۱۵ درصد آنها در حال رسیدن به فقر مطلق هستند.» متأسفانه به اذعان کارشناسان درآمد ملی در سال‌های اخیر ۳۵درصد افت داشته و این کاهش درآمد در نهایت هم به طبقات پایین فشار آورده و هم طبقه متوسط را تحت الشعاع قرار داده است. در واقع افرادی که در طبقه متوسط هستند به خط فقر نزدیک شده‌اند و شواهد نیز نشان می‌دهند که در ۱۵ سال اخیر طبقات مختلف آسیب جدی دیده‌اند.

در این باره نیما مهدوی، کارشناس اقتصادی به روزنامه دنیای اقتصاد گفته است: «در سال ۱۳۹۶ متوسط درآمد خانوارهایی که بالای خط فقر بودند، حدود سه‌برابر خط فقر بود؛ اما الان حدوداً دوبرابر خط فقر است که نشان می‌دهد نزدیک به ۸۰درصد به خط فقر نزدیک‌تر شده‌اند.

این نشان می‌دهد که خانواده‌های طبقه متوسط نیز به خط فقر نزدیک شده‌اند. ۱۵ درصد از کسانی که فقیر نیستند، درآمدشان فقط ۲۰ درصد بالاتر از خط فقر است که نشان می‌دهد که اگر شوک منفی به اقتصاد وارد شود این افراد نیز فقیر می‌شوند. از سوی دیگر، وضع فقر نیز بدتر شده است. در گذشته کسانی که فقیر بودند، متوسط درآمدشان ۲۰ درصد پایین‌تر از خط فقر بود که در حال حاضر این عدد به ۲۵ درصد رسیده است. این یعنی شکافشان نسبت به خط فقر بیشتر شده و باید تلاش بیشتری کنند تا از فقر خارج شوند. این یعنی هم طبقات فقیر و هم طبقات متوسط ضعیف‌تر شده‌اند.»



## تعریف خط فقر

فقر محرومیت از رفاه تعریف شده است و مرزی بین فقرا و سایر افراد جامعه ترسیم می‌کند که خط فقر نامیده می‌شود. یعنی هر فردی که درآمدش کمتر از خط فقر باشد، فقیر شناخته می‌شود. این رو خط فقر معمولاً با مشخص کردن یک سبد مصرفی برای تأمین نیازهای اولیه و سپس برآورد هزینه این نیازهای ضروری محاسبه می‌شود. بر اساس بررسی‌های جامعه‌شناسان پدیده فقر معیاری برای سنجش عدالت اجتماعی در یک جامعه است. متأسفانه در چند سال اخیر شاهد شکل‌گیری فقر مزمن در جامعه هستیم.

البته در قانون اساسی جمهوری اسلامی در اصول سوم، بیست‌ویکم، بیست و نهم، سی‌ام و چهل‌وسوم به موضوع رفع فقر در کشور اشاره شده است. این یعنی دولت وظایف قانونی برای رفع فقر از جامعه را بر عهده دارد اما متأسفانه از سال ۱۳۹۷ و تشدید تحریم‌ها شاهد تضعیف جایگاه اقتصاد کشور هستیم که این موضوع رفاه در جامعه را نشانده گرفته‌است.

بر اساس آمارهای اعلام شده در چند سال اخیر جمعیت زیر خط فقر مطلق از ۱۶ میلیون به ۳۴ میلیون نفر رسیده و تاب‌آوری اقتصادی مردم کاهش یافته است. به عبارت ساده‌تر تا سال ۱۳۹۷ به مدت ۱۰ سال نرخ فقر ۲۰ درصد بود و در سال ۹۸ به ۳۰ درصد رسید که در ۱۴۰۳ به ۴۰ درصد رسید. نگرانی اصلی اینجاست که تحلیل‌هایی‌گوید امکان اینکه ۱۰ درصد دیگر به این آمار افزوده شود، بسیار است. این شرایط یعنی جمعیت فقیر مطلق به دو برابر افزایش یافته و

۴۴ درصد جمعیت کشور دچار فقر مطلقند، یعنی ۳۵ میلیون نفر از مردم توان تأمین هزینه‌های ضروری زندگی را آنگونه که شایسته است، ندارند و ۴ میلیون دچار فقر شدید هستند.» این اظهارات سید جواد حسینی رئیس سازمان بهزیستی است که به تازگی بیان کرده است.

این آمار نشان دهنده این مهم است که تعداد قابل توجهی از جمعیت کشور در تأمین هزینه معمول زندگی خود وامانده‌اند و تداوم آن می‌تواند چرخه بین‌نسلی فقر را به همراه داشته باشد.

این در حالی است که این وضعیت با توجه به لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ و با تکیه بر اظهارات نمایندگان مجلس تشدید نیز خواهد شد.

در حال حاضر گفته می‌شود که ۸۰ درصد از جامعه کارگری زیر خط فقرند. در حقیقت یافته‌های مرکز پژوهش‌های مجلس حاکی از این است که تمامی حداقل‌گیران زیر خط فقرند.

همچنین برآوردها نشان می‌دهد تا سال ۱۴۲۰، بیش از ۲۵ درصد جمعیت سالمند کشور زیر خط فقر مطلق قرار خواهند گرفت؛ رقمی که تبعات اجتماعی، اقتصادی و انسانی بسیار سنگینی به همراه دارد و با بحران‌هایی مانند مسکن، تنهایی، انزوا و اجتماعی و کاهش کیفیت زندگی سالمندان همراه خواهد شد.

با تکیه بر این آمارها می‌توان به صراحت گفت که از هر دو نفر یک نفر زیر خط فقر به سر می‌برد؛ فقر مطلقى که می‌توان فقر شدید تبدیل شود. در این شرایط اگر خط فقر را خط مرگ خطاب کنیم، اشتباه نکرده‌ایم.

“

## به‌اذعان

## کارشناسان

## درآمد ملی در

## سال‌های اخیر

## ۳۵درصد افت

## داشته و این

## کاهش درآمد

## در نهایت هم به

## طبقات پایین

## فشار آورده و هم

## طبقه متوسط

## را تحت الشعاع

## قرار داده است

## مصائب شبکه حمل‌ونقل حومه تهران

### شاهرخ صالحی

کارشناس حمل‌ونقل

تهران، شهری بود که برای ۵/۵نفر طراحی شد، اما حالا ۹ میلیون جمعیت ساکن دارد که شب‌ها در شهر ساکن هستند اما همین جمعیت، روزها به ۱۳ تا ۱۴ میلیون نفر نیز می‌رسد. این جمعیت شناور، که بیشتر از شهرها و استان‌های مجاور تهران، وارد شهر می‌شوند؛ نقش مهمی در ترافیک و مسائل شهری دارند. اما سؤالی که مطرح می‌شود این است: چه راه‌های برای کنترل و مدیریت جابه‌جایی این جمعیت شناور در شهر تهران و به خصوص در استان تهران دیده شده است؟

هر صبح جمعیت زیادی از شهرهای اطراف تهران وارد شهر می‌شوند؛ تمامی مبادی ورودی شهر با ترافیک سنگین مواجه و ایستگاه‌های مترو و اتوبوس در پایانه‌های ورودی شهر نیز لابلاب از مسافرنند. بر اساس آمارهای پلیس راهور، روزانه ۴ میلیون خودرو و بیش از ۴٫۵ میلیون موتورسیکلت در تهران تردد می‌کنند که البته بخش مهمی از این خودروها و موتورسیکلت‌ها مربوط به کسانی است که از شهرها و استان‌های اطراف تهران وارد شهر می‌شوند. این تعداد خودرو، بسیار بیشتر از ظرفیتی است که بر شبکه معابر شهر تهران پیش‌بینی شده و اگر در کوتاه مدت، چاره‌ای برای شبکه یکپارچه حمل‌ونقلی شهر تهران دیده نشود، شهر به کلی قفل شده و بعید است بتوان به راحتی گرهی از آن باز کرد. با این وجود، یک راه حل مطمئن و مهم وجود دارد که اگر چه در طول سال‌ها،

همواره از آن صحبت شده اما کمتر به آن عمل شده است؛ آن‌هم اتصال شبکه ریلی درون استانی و بین استانی به شبکه حمل و نقل شهری تهران و البته ارتقای شبکه درون شهری برای پاسخگویی به جمعیت در حال جابه‌جایی است.

در بین شهرهای اقماری تهران، تنها شهر کرج دارای سیستم ریلی منظم است و سایرهای شهرهای اطراف یا از شبکه ریلی محرومند یا آنچنان که باید و شاید دسترسی منظمی برای آنها تعریف نشده است. از بین مسیرهای ورودی به شهر تهران، در مسیر شرقی هیچ‌گونه ارتباط منظم ریلی وجود ندارد. به‌رغم جمعیت فعالی که روزانه از شهرهای پردیس، رودهن، بومهن و دماوند رهسپار تهران می‌شوند، امکانی برای استفاده از شبکه منظم حمل‌ونقلی وجود ندارد و شبکه حمل‌ونقل اتوبوسی هم به‌ندرت جوابگوی نیاز موجود است. در مسیر جنوبی هم اوضاع چندان بهتر نیست. به‌جز خط مترو مسیر پرند، فرودگاه امام خمینی (ره) و حرم مطهر که ساعتی یک بار سرویس‌دهی دارد و قطارهای محلی مسیر گرمسار – پیشوا – ورامین - تهران هم تنها در ساعات مشخصی از مسیر راه‌آهن سراسری خدمت‌رسانی می‌کند؛ امکان بهتری برای حمل‌ونقل به شهر تهران وجود ندارد. در مسیر غربی اوضاع کمی بهتر است. مسیر مترو کرج سالیان سال است که مشغول خدمت‌رسانی است و جمعیت زیادی روزانه از این مسیر وارد شهر می‌شوند. البته وجود این مسیر در شرایطی است که شهرستان‌های شهریار، ملارد، قدس و بهارستان در غرب و جنوب غرب استان تهران دسترسی مشخصی به مسیر مترو ندارند و تنها مسیر

دسترسی مردم، استفاده از شبکه اتوسرانی و تاکسیرانی است که آن هم ظرفیت بالایی ندارد.

با این شرایط، بخش مهمی از جمعیت شناوری که صبح‌ها وارد تهران شده و شب‌ها خارج می‌شوند، ناچارند برای دسترسی به محل کار، تحصیل یا فعالیت خود، از وسیله شخصی برای ورود به تهران استفاده کنند که همین مسئله نقش مهمی در ترافیک صبحگاهی، روزانه و عصرگاهی تهران دارد. در شرایطی که قریب یک چهارم جمعیت کشور در استان تهران ساکن هستند و بخش مهمی از مرادات آنها نیز مرتبط با شهر تهران است، دولت باید با تعریف بودجه‌های مشخصی، شبکه یکپارچه حمل‌ونقل عمومی با اولویت مترو را برای ارتباط شهرهای استان با مرکز استان برقرار کند تا هم اجبار به استفاده از خودروی شخصی برای عزیمت به تهران کاهش یابد و هم طرز مؤثری از میزان ترافیک شهر کاسته شود.

واقعیت این است که تردد از شهرهای اطراف به تهران، روزانه حجم بالایی بنزین را دود کرده و وارد هوای شهر می‌کند؛ توسعه شبکه حمل‌ونقلی و یکپارچه بین شهرهای اطراف با تهران، علاوه بر صرفه‌جویی هزاران میلیارد تومانی در مصرف بنزین، نقش مهمی در بهبود کیفیت هوا و البته کاهش ترافیک و ارتقای سلامت عمومی جامعه دارد. ایجاد خطوط مترو بین شهرهای شرقی، غربی و جنوبی از یکسو، توسعه قطارهای موجود و البته افزایش خطوط درون شهری به سرعت باید مورد توجه قرار گیرد، درغیر این صورت، رشد وسایل نقلیه شخصی به شیوه فعلی، چیزی جز قفل شدن تهران در پی ندارد.