

قیمت های باورنکردنی سرویس مدارس

جابجایی دانش آموزان لاکچری شد

نرخ سرویس مدارس حتی برای مسافت های کوتاه ۵ یا ۱۰ دقیقه ای، رقمی معادل ۷ تا ۹ میلیون تومان است.

به گزارش سایت خبری پرسون، مدرسه ها تا کمتر از یک هفته دیگر باز می شود و چالش های بعد از گذراندن دو سال همه گیری و کلاس های مجازی، هر روز بیشتر. سرویس مدارس، هزینه ها و چگونگی محاسبه نرخ ها یکی از چالش های جدی بخشی از خانواده ها است که خودشان نمی توانند دانش آموز را در مسیر رفت و برگشت مدرسه همراهی کنند. ارقام بالای سرویس مدارس حتی برای مسافت های کوتاه این روزها به یکی از دردسره های جدید خانواده ها تبدیل شده است.

«سیزده کیلومتر مسافت بین خانه و مدرسه است و براساس برآورد سایتی که مدرسه برای ثبت نام سرویس معرفی کرده، ۱۷-۱۵ دقیقه طبق ساعت ترافیک زمان می برد. این مسافت به ازای هر دانش آموز برای استفاده از سرویس سواری چهار نفره ۱۵ میلیون ثبت شده است.» مادر یک دانش آموز دبستانی در تهران از هزینه سنگین سرویس مدارس گلایه می کند و می گوید: «بیش از دوسوم شهریه مدرسه را باید به هزینه آموزش دانش آموز بابت سرویس رفت و آمد اضافه کنیم و این واقعا منطقی نیست، ولی چاره ای نداریم.»

در کنار تمام مشکلات پیش روی خانواده ها برای یافتن مدرسه خوب، دردسره های ثبت نام در مدارس دولتی به بهانه محدوده بندی، شهریه مدارس دولتی و شهریه های گزاف مدارس غیردولتی، اینبار نرخ بالای سرویس مدارس، دردسر جدید خانواده ها شده.

شهریه مدرسه ۳۰ میلیون، هزینه سرویس ۲۱ میلیون

«امسال برای سرویس مدارس با هزینه های بسیاری زیادی مواجه شده ایم.» یکی از اولیای دانش آموزان دبستانی در مدرسه ای غیرانتفاعی در تهران می گوید که مدرسه یک آپ اختصاصی برای سرویس تعریف کرده است. «یک شرکت پیمانکار را که با مدرسه قرارداد دارد، به ما معرفی کرده اند. تصور ابتدایی ما این بود که سامانه سراسری آموزش و پرورش است و همه مدارس برای سرویس در آن سامانه هستند، در صورتی که منطقه به منطقه این سامانه ها متفاوت است و همه هم دست پیمانکارانی که اطلاعات موقعیت مکانی مدرسه و خانه دانش آموزان مدارس را جمع می کنند. اشکال کار جایی بود که در سامانه جامع سپند، هزینه ها با مبالغی که مدارس طی قرارداد با پیمانکاران به ما معرفی کردند، بسیار متفاوت بود.»

مثلا هزینه ای که مدرسه و پیمانکار به ما داد، ۲۱ میلیون بود، در صورتی که در سامانه آموزش و پرورش ۱۶ میلیون ثبت شده است.» او ادامه می دهد: «من ۳۰ میلیون شهریه مدرسه داده ام و حالا هم باید ۲۱ میلیون تومان پول سرویس مدرسه را بدهم. این رقم برای ایاب و ذهاب بچه ها واقعا مسخره است. چون خودش به اندازه یک شهریه آموزشی هزینه بر دوش خانواده ها می گذارد. بنزین و ترافیک و استهلاک خودرو جای خود دارد و قابل درک است، اما هر کسی از دیدگاه خودش به موضوع نگاه می کند و در این میان کسی به خانواده و هزینه های کمرشکن آموزش فکر نمی کند. در خانواده ای که پدر و مادر کارمند هستند، مگر آن ها چقدر درآمد دارند که این همه هزینه آموزش بچه ها کنند. ما متاسفانه داریم به نقطه ای برمی گردیم که به دلیل مشکلات و چالش ها بچه ها را در مدارس ثبت نام نکنیم که کیفیت آموزشی بهتری دارند. اختلاف طبقاتی آنقدر در جامعه زیاد است که آموزش هم موضوعی لاکچری شده است.»

ما هر طور حساب می کنیم نیازی به این همه هزینه نیست

نرخ سرویس مدارس براساس سامانه سپند، حتی برای مسافت های کوتاه ۵ یا ۱۰ دقیقه ای، رقمی معادل ۷ تا ۹ میلیون تومان است. این رقم برای مسافت های طولانی تر تا ۱۸ میلیون تومان از سوی خانواده ها گزارش شده است. «معمولا بسترهایی که تایید شده و همگانی باشد، برای هر مدیر مدرسه ای در اولویت است، ولی براساس گزینش ها و پیمانکارهای تایید شده در این سامانه قیمت تمام شده سرویس مدارس، مبلغ بسیار زیادی است.» این توضیحات را مدیر مدرسه ای در منطقه ۷ تهران می دهد: «ما در منطقه هفت تهران موردی داریم که فقط دو چهارراه با مدرسه فاصله دارد، اما هزینه سرویس با شهریه مدرسه برابری می کند.» او می گوید مدرسه اش براساس سامانه سپند که آموزش و پرورش طراحی کرده، برای سرویس رفت و آمد اقدام کرده است، اما به دلیل هزینه های زیاد خانواده ها استقبالی نکرده اند. «امسال هزینه سرویس خیلی سنگین است و برای خانواده ها مشکل ساز شده، در حالی که ما هر طور حساب می کنیم نیازی به این همه هزینه نیست.»

این مدیر مدرسه معتقد است اینکه راننده سرویس ها نیروهای امین و قابل اعتماد باشند، بسیار اهمیت دارد، اما در این روزگار هزینه مهم ترین عامل برای تصمیم گیری خانواده ها است. «بیشتر خانواده ها ترجیح می دهند یک فرد آشنا که مورد اطمینان است، برای رفت و آمد دانش آموزان انتخاب کنند و با نصف هزینه ای که سامانه برایشان در نظر گرفته، سرویس مدرسه را مدیریت کنند. مثلا اولیای دانش آموزان از یکی از مادران می خواهند زحمت رفت و آمد بچه ها را که در یک محدوده جغرافیایی هستند، قبول کند.»

مولفه های مهم نرخ گذاری

محمدرضا ولیزاده، رئیس اداره توسعه انجمن‌های اولیا و مربیان وزارت آموزش و پرورش درباره وضعیت نرخ سرویس مدارس می‌گوید: «مولفه‌های مختلفی بر نحوه تعیین نرخ خدمات حمل‌ونقل دانش‌آموزان تاثیرگذار است و نرخ‌نامه ابلاغی شورای شهر تحت‌تاثیر عواملی همچون مسافت مسیر، ورود به محدوده طرح ترافیک و رفت‌وآمد در ساعات اوج ترافیک قرار می‌گیرد.» به گفته ولیزاده سال ۹۸، آخرین سال ارائه آموزش حضوری بود و اینگونه نیست که در سال ۱۴۰۱ به نرخ اعلامی شورای شهر در سال ۹۸، ۲۵ درصد اضافه شود، بلکه باید سه سال رشد در بخش نرخ‌نامه مورد توجه باشد.

وزارتخانه‌های آموزش و پرورش، کشور و راه‌وشهرسازی در ساماندهی سرویس مدارس وظایفی را بر عهده دارند. وزارت کشور وظیفه ساماندهی حمل‌ونقل درون‌شهری، وزارت راه وظیفه ساماندهی حمل‌ونقل برون‌شهری و روستایی و آموزش و پرورش وظیفه تسهیلگری و برقراری ارتباط میان پیمانکار، والدین و مدیران مدارس را بر عهده دارد.

رئیس اداره توسعه انجمن‌های اولیا و مربیان وزارت آموزش و پرورش درباره سامانه سپند توضیح می‌دهد: «این سامانه توسط وزارت کشور ایجاد شده و این امکان را به خانواده‌ها می‌دهد تا در پایان هر روز نمره ارزیابی به راننده بدهند و میزان رضایت خود را از عملکرد اعلام کنند.» مرجع تصویب نرخ‌نامه، شورای شهر است و مرجع ابلاغ هم فرمانداری هر شهر. معمولاً شهرداری‌ها طبق روال کاری، شرکت‌های پیمانکاری دارای پروانه و مجوز را به آموزش و پرورش معرفی می‌کنند. آموزش و پرورش اسامی را به همراه نرخ‌نامه به مدارس ابلاغ می‌کنند و در این میان مدرسه نباید نقشی در تغییر و افزایش نرخ داشته باشد.»

نماینده اولیا در کارگروه ماده ۱۸ باید مطالبات والدین را به شورای شهر مطرح‌کند

نرخ‌نامه شورای شهر که ابلاغ می‌شود، آموزش و پرورش و شهرداری حق کسر نرخ را ندارد. با این حال، کارگروه ماده ۱۸ در هر شهری وجود دارد که نماینده اولیا در کارگروه ماده ۱۸ باید در پیشنهاد نرخ به شورای شهر نقش‌آفرینی و مطالبات والدین را مطرح کند. روال کار این است که کارگروه هزینه‌هایی بر نرخ مصوب شورای شهر اضافه می‌کند که برخی از آن در قانون پیش‌بینی شده، مثل مالیات و بیمه که به این عدد سهم پیمانکار هم اضافه می‌شود. این سهم در تهران ۱۲ درصد است.

ولیزاده توضیح می‌دهد که در نرخ‌نامه به عددی که شورای شهر تصویب کرده، مولفه‌هایی را اضافه می‌کنند. مسافت، بافت شهری و طرح ترافیک از جمله این مولفه‌هاست که در تعیین نرخ نقش‌آفرینی می‌کند. اما اینکه سامانه شهر تهران خودش عددی را به‌عنوان نرخ مستقل اعلام کند، باعث افزایش هزینه‌ها می‌شود، در نتیجه نرخ‌ها افزایش پیدا می‌کند، توقع برای پیمانکار زیادتر می‌شود و هجمه خانواده‌های ناراضی به سمت آموزش و پرورش می‌آید، در حالی که اساساً کار ما تعلیم و تربیت است.

از ایمنی خودروهای دانش‌آموزی غافل نشوید

رئیس اداره توسعه انجمن‌های اولیا و مربیان وزارت آموزش و پرورش می‌گوید: «نگرانی ما این است که توجه خانواده‌ها به سمت تعدیل این نرخ برود و از ایمنی خودروهای دانش‌آموزی غافل شوند. اگر آزادبها یا پیمانکاران فاقد برنامه وارد مذاکره شوند، ممکن است نرخ کمتری بدهند، غافل از اینکه آسیب‌های جسمی و روانی که ممکن است بچه‌ها در معرض آن قرار بگیرند، به مراتب هزینه‌های جبران‌ش بیشتر و سخت‌تر است.»

ولیزاده توضیح می‌دهد: «در سامانه سپند اگر خودرو معاینه فنی‌اش تمام شود، آلارم می‌دهد. راننده اگر متاهل باشد و مجرد شود، هشدار می‌دهد یا بیمه خودرو تمام شود، هشدار می‌دهد. راهور مرتب بر خودروهای سرویس مدرسه ناجا نظارت دارد و اطلاعات وارد سامانه از طرف نهادهای امنیتی مورد پایش قرار می‌گیرد. راننده‌ها سوءپیشینه دارند و از نظر بیماری‌هایی مثل صرع و hellip؛ مورد آزمایش قرار گرفته‌اند. به علاوه به همه راننده‌ها آموزش‌های لازم از جمله رانندگی در شرایط سخت آب‌وهوایی را داده‌اند تا احتمال خطر به حداقل برسد.»

امسال میانگین ۲۵ تا ۳۵ درصد افزایش نرخ اعلام‌شده

هدف و تمرکز آموزش و پرورش به گفته رئیس اداره توسعه انجمن‌های اولیا و مربیان وزارت آموزش و پرورش رفت‌وآمد ایمن و سلامت‌محور است: «با افزایش نرخ‌ها موافق نیستیم و تلاش می‌کنیم برای تعدیل نرخ. بر همین اساس طبق جلسه‌ای که با مسئولان وزارت کشور داشتیم، به‌زودی مرکز حراست و فناوری اطلاعات و ارتباطات آموزش و پرورش با سامانه سپند همکاری خواهند کرد و تلاش می‌کنیم براساس محاسبه شورای شهر نرخ را تعدیل کنیم. اگر مردم اعتراضی دارند باید به شورا بازخورد داده شود. مبدا تعیین نرخ خدمات حمل‌ونقل عمومی شورای شهر است. چیزی که امسال اعلام‌شده میانگین ۲۵ تا ۳۵ درصد افزایش نرخ است و آموزش و پرورش نقشی در تعیین این نرخ ندارد. نظارت بر رعایت نرخ‌نامه بر عهده شهرداری‌هاست. امیدواریم این وظیفه قانونی را به‌خوبی انجام دهند.»

رئیس اداره توسعه انجمن‌های اولیا و مربیان وزارت آموزش و پرورش از دغدغه حمل‌ونقل ۵۰۰ هزار دانش‌آموز روستایی نیز می‌گوید: در حالی که کلان‌شهرها کانون توجه هستند، اما در حال حاضر خدمات حمل‌ونقل روستایی بسیار نگران‌کننده است و ۵۰۰ هزار دانش‌آموز روستایی داریم که نیاز به خدمات حمل‌ونقل دارند. وزارت راه موظف است خودروهای مورد نیاز این بخش را تامین کند. این موضوع یکی از دغدغه‌های اصلی ما در وزارت آموزش و پرورش است، چون حوادث جاده‌ای و مسیرهای روستایی هر سال جان دانش‌آموزان زیادی را می‌گیرد.

منبع: شهروند