

غارت خاک هر مز، چیدن لاله‌های واژگون، موتورسواری در مراتع خالد نبی و یا آفرودسواری در مناطق حفاظت‌شده همه‌اشکال مختلفی از آسیب به محیط‌زیست کشورند. برای آسیب‌زدن به محیط‌زیست و حیات وحش لازم نیست مراتع سرسبزی را به آتش کشاند. همین که رفتاری علیه محیط‌زیست داشته باشیم و در ادامه آن رفتارمان به حیات وحش منطقه آسیب بزنیم؛ کافی است تا به عنوان یک فرد ضد محیط‌زیستی شناخته شویم. مدتی است که برخی به ظاهر طبیعت‌دوستان، با ماشین‌های شاسی‌بلند و آفرود خود در حال آسیب به طبیعت و مناطق حفاظت‌شده هستند. تصاویر بسیاری از آسیب دیدن برخی حیوانات در حیات وحش مناطق مختلف به دلیل عبور آفرود و ماشین‌های شاسی‌بلند منتشر شده است. لاک‌پشت‌هایی که لاک‌شان آسیب دیده، مراتع بکری که لگد شده‌اند و یا خن‌ده‌هایی که به دلیل فشار ماشین له شده‌اند همه و همه شکلی از رفتار ضد محیط‌زیستی طبیعت‌گرد هاست که ماشین‌سواری در طبیعت را به حفظ حیات وحش ترجیح می‌دهند.

❖ درویش، فعال محیط‌زیست: مقررات لازم برای آفرودسوارها را باید وضع کنیم

محمد درویش در باره ماشین‌سواری در دل طبیعت به «فره‌بختگان» گفت: «خودروهای شاسی‌بلند، اصطلاحاً، ثمره پیشرفت تکنولوژی در خودروسازی هستند و مانند هر تکنولوژی دیگری که پیشرفت می‌کند، اگر فرهنگ آن همراهش نباید، می‌تواند بسیار مخرب باشد. شما ببینید چقدر انسان تاکنون در نزاع‌ها با چاقو کشته شده‌اند، چقدر با اسلحه‌های گرم کشته شده‌اند. آیا این به این معنی است که فلسفه اختراع چاقو یا اسلحه‌های گرم غلط بوده؟ مسلماً این‌طور نیست، بلکه ما نتوانستیم استفاده درست از این ابزار‌های فناوریانه‌را، در واقع، و تمهیدات لازم‌را به‌خوبی در قوانین خودمان جا بیندازیم. الان مجوز می‌دهند، فرد را مورد بررسی روان‌شناختی قرار می‌دهند، و کلی قوانین وجود دارد که فرد باید بتواند از اسلحه‌اش در سطح کاملاً قانونی استفاده کند. حتی نیروهای نظامی، انتظامی و محیط‌بان‌های ما هم حق ندارند از اسلحه خود در شرایطی استفاده کنند که شرایط دفاع از خود نیست. حالا در مورد افراد هم همین‌طور است.»

این فعال زیست محیطی ادامه داد: «این خودروها می‌توانند شیب‌های صعب‌العبوری را که برای خودروهایی که تا به حال ساخته شده‌اند قابل عبور نبوده، طی کنند؛ از رودخانه‌های وحشی عبور کنند و به مناطقی برسند که قبلاً نمی‌توانستند برسند. این، خسارت‌های بسیار زیادی به زون‌های آسیب‌پذیر طبیعی ما، که تعدادشان هم بسیار محدود است، وارد می‌کند. بخشی از طبیعت تاکنون از خطر مصون بوده، به‌خاطر اینکه خودرو نمی‌توانسته وارد شود. الان این محدودیت‌ها متأسفانه برداشته شده و خودروها به هر جایی که دل‌شان بخواهد، در هر شبییی حرکت می‌کند و حاصلش شده چنین بلبشویی که ما در صحنه طبیعت ایران می‌بینیم.»

اما دنیا با عاشقان ماشین‌سواری چه کار کرده است؟ دوریش ادامه داد: «ساخت خودروی شاسی‌بلند یا متوقف شده یا اینکه مقرراتی وضع

با رشد قارچی آفرودسواری، صدای فعالان محیط‌زیست درآمده است

آفرودسوارها بلای جان محیط‌زیست

شده و کلاس‌های آموزشی گذاشته‌اند که رانندگان خودروهای شاسی‌بلند یا آفرود بتوانند مجوزهای لازم برای استفاده از این خودرو داشته باشند؟ سازمان حفاظت محیط‌زیست ما، سازمان منابع طبیعی ما و همچنین فدراسیون اتومبیل‌رانی ما مطلقاً در این حوزه هیچ کاری نکرده‌اند. صدا و سیما‌ی ما مطلقاً هیچ کاری نکرده است. هر چند وقت فقط یک فیلمی در شبکه‌های اجتماعی می‌بینیم که آفرودسوارها رفته‌اند و فلان‌جا را تخریب کرده‌اند. آیا اگر مثلاً یک قاتل با تفنگ رفته و کلی آدم کشته، ما فرمان می‌دهیم که دیگر کسی از اسلحه استفاده نکند؟ این گونه نیست. یعنی ما کم‌کاری‌های خودمان را در دستگاه‌های دولتی سریع می‌اندازیم گردن مردم و صورت مسئله را پاک می‌کنیم.»

درویش افزود: «مثل بقیه موارد، نمی‌رویم سراغ حل ریشه‌ما‌جر. در تمام دنیا عرصه‌هایی ایجاد می‌شود که آفرودسوارها بتوانند وارد آن عرصه‌ها شوند؛ عرصه‌هایی که ایمن هستند، با حیات وحش تداخل ندارند. استانداردها در آن‌ها رعایت نشده و واحدهای اورژانس در آن‌ها حضور دارند تا اگر اتفاقی افتاد، بتوانند افراد را درمان کنند. مثل باشگاه‌های تیراندازی که ایجاد شده‌اند تا تیراندازها به‌جای این‌که به سمت حیات وحش شلیک کنند، بیایند آنجا و انرژی خودشان را تخلیه کنند. مثل میادینی که برای کشتی و ورزش‌های رزمی ایجاد شده تا دیگر مانند قدیم گلابیاتورها به جان هم نیفتند و کسی را نکشند. فلسفه ماراثن و فلسفه المپیک اصلاً همین بوده؛ که مردم راهی پیدا کنند برای این‌که انرژی خودشان را تخلیه کنند.»

❖ در ایران عرصه‌های زیادی برای آفرود سواری وجود دارد؛ چرا طبیعت؟

این فعال محیط‌زیست گفت: «در ایران هم عرصه‌های زیادی وجود دارند که به‌راحتی می‌توانند سازمان حفاظت محیط‌زیست با همکاری سازمان منابع طبیعی، سازمان میراث فرهنگی و فدراسیون‌رانی به این حوزه اختصاص دهد و رانندگان در این عرصه‌ها، در این شیب‌های زیاد و پستی‌بلندی‌ها، خودشان را تخلیه کنند و دیگر به طبیعت آسیب نزنند. کلاس‌های بازآموزی برایشان برگزار شود. کسی که می‌خواهد خودروی آفرود سوار شود، حتماً باید این دوره را بگذرانند. یک متمم به گواهینامه‌اش اضافه کنند و نیروی انتظامی هم فعالانه وارد این عرصه شود، به‌جای آن‌که متغلاانه فقط ما دست روی دست بگذاریم و ببینیم که ابعاد فاجعه دارد بیشتر می‌شود.»

وی ادامه داد: «یادمان باشد در مواقعی که سیل می‌آید، آتش سوزی در جنگل‌ها اتفاق می‌افتد، اتفاقاً همین آفرودسوارها هستند که به داد مردم گرفتار در سیل یا درختان آتش گرفته می‌رسند؛ و در برخی مواقع، امداد‌های سریع کوهستان با کمک این آفرودها می‌تواند بهتر عمل کند. همه تخم‌مرغ‌ها را نباید در یک سبد بگذاریم و نباید ماجرا را صفر و صد ببینیم. سازمان محیط‌زیست خودش متأسفانه عمل نمی‌کند، کلاس‌های بازآموزی برگزار نمی‌کند،

خودش یک شیوه‌نامه برای استفاده از

یک‌بار صادقانه با خودشان برخورد کنند. تخریب طبیعت ایران، تخریب خاک، درختان، منابع مان متأسفانه دارد توسط همین افراد انجام می‌شود؛ هم موتورسواران و هم ماشین‌سواران؛ از هیرکانی تا زاوی، تا ییابان، تا ییشان، تا ساحل خزر، به گونه‌ای می‌تازند که انگار نه انگار قانونی وجود دارد. در همین دبی، اگر کسی وارد منطقه ممنوعه شود، از او می‌پرسند چرا آمدی اینجا؟ نگهبانی هست. ممکن است بگویند اصلاً نباید وارد می‌شدید. همین که تخلف کند، روی خودرو GPS نصب است، جریمه می‌شود. ما هم می‌توانیم این کار را انجام دهیم. نکته عجیب‌تر این است که خیلی وقت‌ها این کارشان به قیمت جان‌شان تمام می‌شود. مثلاً در استان مازندران، یک مورد در پل چوبی ماشین را واژگون کرد و خیلی هم خطرناک بود، ممکن بود مسافرش از بین برود.»

❖ آفرودسوارها را باید شناسایی کنیم

ساکي در باره ارائه راه‌کار نیز گفت: «صدای بسیاری از فعالان محیط‌زیستی هم درآمده است. اما به هر حال بعضی جاهایی را که ویران کردند، می‌شود در اختیارشان قرار داد. در تمام دنیا، برخی جاها مجوز می‌دهند و می‌گویند اینجا را می‌توانید استفاده کنید، اما بقیه مناطق ممنوع است. حالا آن‌ها تشخیص می‌دهند، اما اجازه ورود به همه جایی‌دهند. نکته‌اش این است که ما باید به‌صورت قانونی، به‌صورت NGO، به‌صورت گروهی، کسانی که آفرود می‌کنند را بشناسیم. چون اصلاً یک بخشش طبیعت است، اما یک بخش دیگرش هم این است که جان خود افراد در خطر است. یعنی اگر یک خودروی شاسی‌بلند شهری دارم، باید بدانم نباید سرم را پایین بندازم و وارد طبیعت بوم.»

وی افزود: «نکته اول این است که آیا ما می‌دانیم اصلاً چند نفر در ایران آفرود می‌کنند؟ چند ماشین داریم که پیکاپ شاسی‌بلند مخصوص بی‌راهه‌نوردی هستند؟ آیا می‌توانیم روی آن‌ها کنترل بگذاریم؟ آیا می‌توانیم بدانیم که کجاها دارند می‌روند؟ آیا در ورودی جاهایی که آفرود انجام می‌شود، نظارتی وجود دارد؟ هیچ کدام از این‌ها نیست. یعنی همان کاری که دنیا دارد انجام می‌دهد؛ در همین دبی، یک GPS روی خودرو نصب می‌شود، اگر شما دو متر یا سه متر از مسیر مجاز خارج شوید، جریمه می‌شوید. در طبیعت ایران، صدا در می‌آید؛ زیستگاه‌های ما دچار تنش هستند، زیستگاه‌های ما نمی‌توانند خودشان را بازسازی کنند.»

وی همچنین گفت: «کسی که در نیمه فروردین یا اردیبهشت با خودروی شاسی‌بلندش، یا با گروهی ۳۰ ماشینی وارد یک منطقه می‌شود، با انتظار دارد که سال بعد هم آن منطقه باقی مانده باشد؛ که بعد هم دوش، صدايش، روغن‌ش، قطعات پدکی‌اش، همه این‌ها را راه می‌کنند و می‌روند. تمام این‌ها برای طبیعت آسیب‌زاست. هر لحظه‌ای که این خودرو از در خانه‌اش راه می‌افتد، دارد به شهر و جای دیگر آسیب می‌زند. پروتکل‌های دنیا در مورد آفرود مشخص است. همان‌ها را می‌توانیم اجرا کنیم. ولی سخت است، چون دهه‌ها جامعه آفرودسوار ما عادت کرده‌اند که هر جایی سرشان را بیندازند پایین و برونند. حالا جز برخی مناطق که طبیعت خودش راه نمی‌دهد. اما اگر راه‌دهد، وارد می‌شوند و این کار را انجام می‌دهند.»



سودآوری تولید در گروی نفع اجتماعی مردم

نقش انگیزهٔ سرمایه‌گذاری برای تولید در تحقق شعار سال

محمد رحیمی
پژوهشگر مرکز رشد دانشگاه امام صادق(ع)

شرط اساسی در ورود سرمایه‌های مردم به تولید، سرمایه‌معنوی آن‌ها خواهد بود و با این سرمایه است که منفعت اجتماع لحاظ‌شده و عموم مردم منتفع خواهند شُسد. با این نگاه، هر فردی که متوجه به‌هویت ملی– مذهبی خود باشد، با هر اندازه از سرمایه‌مادی به عرصه سرمایه‌گذاری برای تولید قدم می‌گذارد، زیرا توجه به این‌هویت ملی– مذهبی، وسعت نگاهی به مردم می‌دهد که می‌توانند در مقیاس اجتماعی– فراتر از مقیاس فردی– فکر و عمل کنند. با این نگاه هم منفعت شخصی حاصل می‌شود و هم منفعت اجتماعی.

❖ سه درجه تفاوت در نگرش به شعار سال

شعار و عنوانی که برای هر سال از جانب رهبری مشخص می‌شود، اگرچه ممکن است از یک زاویه، تا پیش از آن نیز در دستور کار دستگاه‌های مربوطه قرار داشته باشد؛ اما از زاویه دیگر قرار است که در درجه اول به‌مثابه یک هدف مورد اهتمام قرار گیرد و در درجه دوم این هدف‌گذاری در نسبت با اهدافی دیده‌شود که طی سالیان گذشته ترسیم شده است. در این نگاه، اهداف سال‌های مختلف درکنار همدیگر معنادار خواهند بود و مستقل دیدن هر کدام به نقص در معنای آن باعث خواهد شد. در درجه سوم هدف هر سال، افق جدیدی را باز می‌کند و برای تحقق آن، نیازمند طراحی و احداث مسیر نوینی خواهیم بود که مسیرهای متعارف گذشته را نیز در قالب جدیدی بازطراحی کند.

❖ سرمایه‌گذاری مردمی

وقتی می‌خواهیم هدف از سال ۱۴۰۴ را در نسبت با اهداف گذشته در نظر بگیریم، آن‌را در گستره اهداف دوده‌اخیر– که عمدتاً به‌رنگ اقتصادی درآمده‌اند– لحاظ می‌کنیم. سال ۱۳۸۷ اولین سالی بود که شعار سال به‌عنوان «نوآوری و شکوفایی» در حوزه اقتصاد مشخص شد و سال ۱۳۹۱ به‌طور مشخص، «تولید ملی» در شعار سال جای گرفت. سال‌های ۹۸ و ۹۹ «رونق و جهش تولید» هدف‌گذاری شد. به‌طور مشخص‌تر، وقتی رهبری سال ۱۴۰۰ را به‌عنوان «پشتیبانی و مانع‌زدایی از

آفرود تنظیم نمی‌کند، کمیته‌های مرتبط در سازمان منابع طبیعی، میراث فرهنگی، نیروی انتظامی و فدراسیون اتومبیل‌رانی می‌توانند در مجموع چنین اتاق فکری را شکل دهند. نمایندگانی از خود آفرودسوارها نیز وجود داشته باشند.»

این فعال محیط‌زیست گفت: «اکثر این آفرودسوارها، اتفاقاً، هم‌وطنان شریف و عزیزی هستند و دل‌شان می‌خواهد به هر حال از طبیعت لذت ببرند. این‌ها دوست دارند در طبیعت و در کنار زیبایی‌های طبیعت لذت ببرند. این‌که خیلی بهتر است. فقط ما باید این را هدفمند کنیم. شیوه‌نامه دقیقی برایش تعیین کنیم تا یک معادله برود– بر تعریف شود؛ هم‌وطنان ما این مجال را پیدا کنند که از طبیعت لذت ببرند و هم هنجارهای طبیعت‌گردی را رعایت کنند. اصل ماجرا برمی‌گردد به این‌که دستگاه‌های متولی، یعنی محیط‌زیست، منابع طبیعی، میراث و فدراسیون اتومبیلرانی، به وظایف خودشان عمل نمی‌کنند.»

❖ ساکی، فعال محیط‌زیست: بعضی رفتارها در حیات وحش غیرقابل‌جبران است

رضاساکی، یکی دیگر از فعالان زیست‌محیطی مان در گفت‌وگو با «فره‌بختگان» به چیدن لاله‌های واژگون در روزهای اخیر اشاره کرد: «وقتی ما زیستگاه‌های مهم مان و گونه‌های مان را راه می‌کنیم و آن‌ها می‌روند سر زیستگاه و کسی آنجا نیست، طبیعتاً دست به این کارها می‌زنند. مثلاً اگر کسی فهم آسیب نرساندن ندارد، مگر تقصیر خودش است؟ بله، تقصیر خودش است، اما نظارت هم باید وجود داشته باشد. یعنی شما هر جای دنیا را که رها کنید، یکی دو نفر برای آسیب‌زدن می‌روند. مثلاً در طول روز ممکن است دو هزار نفر رفتاری نمتدنامه داشته باشند، اما اگر یکی‌شان خواست یک عمل غیر قانونی انجام دهد، باید یک نفر آنجا حضور داشته باشد. مخصوصاً در مورد گونه‌هایی که به‌شدت در خطر اقرارض هستند؛ اگر کسی بخواهد مثلاً ده تا از آن‌ها را از بین ببرد، بعضی از رفتارها ممکن است به برخی از گونه‌های جانوری حیاتی، صدمات غیر قابل بازگشتی وارد کند.»

❖ هر قانونی که نیاز است باید اجرا شود

وی ادامه داد: «آفرود هم همین‌طور است. آفرود باید یک اراده سراسری برایش شکل بگیرد که بگوید من جلوی آفرودبی ضابطه می‌یستم. اگر یک ورودی منطقه حفاظت‌شده‌ای بسته شد، باید نیروهایی که وظیفه دارند، حضور داشته باشند و کنترل اوضاع را به دست بگیرند. بعضی وقت‌ها مسیر بسته می‌شود، اما آن‌ها اعتراض می‌کنند یا راه دیگری باز می‌کنند و می‌روند؛ حتی ویدئوهایش را هم با افتخار منتشر می‌کنند که راه بسته بود، ما از راه دیگری وارد شدیم؛ بالاخره باید نظارت وجود داشته باشد. نهادهای فراگیر باید با قدرت از مناطق حفاظت‌شده ایران دفاع کنند. قانون هم که در باره این موارد وجود دارد، باید اجرا شود. اگر نیاز به جریمه است، باید جریمه کنند. هر قانونی که نیاز است، باید اجرا شود.»

ساکي افزود: «نکته بعدی این است که خود این جمعیت به‌اصطلاح آفرودسوارها، باید



قادر به این حد اکثر سازی هستند و عموم افراد در دام آن‌ها می‌افتند و عمدتاً منفعت شخصی و شاید سرمایه اولیه خود را از کف می‌دهند یا در حالتی خوشبینانه به حداقلی از منفعت محکوم می‌شوند که در قبال منفعت افراد ساگر ناچیز است. اینچنین است که ورود مردم به سرمایه‌گذاری با انگیزه منفعت شخصی، نه تنها برای اقتصاد کشور مشکل ایجاد کرده، بلکه منفعت شخصی آن‌ها را نیز محقق نمی‌سازد. اما وقتی افراد، علاوه بر منفعت شخصی، «منفعت اجتماعی» را نیز در انگیزه‌های خود حساب کنند، وجه عقلانیت ورود به سرمایه‌گذاری برای تولید آشکار می‌شود؛ چرا که تولید– بنابر تعریفی که داشت– هم منفعت شخصی و هم منفعت اجتماعی را به ارمغان می‌آورد و اساساً حرکت چرخ تولید به صرف محاسبه منفعت شخصی افراد تادوم نخواهد داشت. ورود سرمایه به عرصه تولید اگر چه ممکن است در کوتاه‌مدت به اندازه بازارهای غیرمولد، سودآور نباشد؛ اما در بلندمدت و در مقیاس کلان، قطعاً منفعت بیشتری را برای شخص و اجتماع به‌همراه خواهد داشت. سوآلی در اینجا مطرح است: «منفعت شخصی به‌شکل ذاتی در هر فردی انگیزه ایجاد می‌کند، اما منفعت اجتماعی چگونه در افراد انگیزه ایجاد می‌کند؟» زمانی منفعت اجتماعی برای مردم انگیزه ایجاد می‌کند که برای «هویت جمعی» و «هویت دینی» اهمیت قائل باشند. از یک‌سو، تحقق منافع اجتماعی و پیشرفت اقتصادی باید با حفظ هویت مستقل جمعی همراه بوده و اساساً منفعت اجتماعی تابعی از هویت جمعی باشد؛ ملیت و ایرانی بودن به‌عنوان مصداقی از آن هویت جمعی است که به پیشرفت و موفقیت کشور منجر می‌شود. در مقابل، رفتاری که این هویت جمعی را زیر پا گذارد، از اساس پیشرفت محسوب نشده و پسرفت است. از این رو برای سرمایه‌گذاری در تولید، هویت‌های جمعی مانند ایرانی بودن یا پیش از آن، هویت‌های خانوادگی و محلی برای مردم انگیزه ایجاد می‌کند. از سوی دیگر، ضرورت به‌یاددن به منفعت اجتماعی با نظر به جنبه معنویت و ارزش متعالی آن احراز می‌شود؛ وقتی مردم بر سر دوراهی سرمایه‌گذاری تولیدی و غیر تولیدی قرار می‌گیرند، عرصه تولید با این انگیزه ترجیح داده می‌شود که قرار است حسنه‌ای از خود به‌جای گذارند. از این رو ایجاد انگیزه در مردم برای میل پیدا کردن به تولید، با نظر به جنبه الهی آن و به‌مثابه یک وظیفه شرعی معقول خواهد بود، در نتیجه شرط لازم برای اینکه منفعت اجتماعی در وجود مردم ایجاد

انگیزه کند، التفات به هویت جمعی و هویت دینی است. البته هویت جمعی ما در مقابل هویت دینی نیست، بلکه هویت ملی ما از ابتدا آمیخته به دین اسلام بوده است. توجه به این «هویت ملی– مذهبی»، وسعت نگاهی به مردم می‌دهد که می‌توانند در مقیاس اجتماعی– فراتر از مقیاس فردی– فکر و عمل کنند. با این نگاه هم منفعت شخصی حاصل می‌شود و هم منفعت اجتماعی. به بیان دیگر سرمایه‌گذاری برای تولید، هم سودآوری مادی دارد و هم اینکه به‌عنوان عبادت مایه تقرب به خداوند متعال می‌شود.

❖ انباشت سرمایه معنوی

در این نگاه مردم باور پیدا خواهند کرد که با سرمایه‌گذاری برای تولید به فعالیتی وارد شده‌اند که هم دنیا و آخرت را آباد می‌کند و هم به هویت ایرانی خود خدمت کرده‌اند و این «هویت ملی– مذهبی» را می‌توان به‌مثابه سرمایه معنوی به‌حساب آورد که در تولید نقش اساسی خواهد داشت. در معادله‌ای که منفعت اجتماعی علاوه بر منفعت شخصی لحاظ می‌شود، با انباشت «سرمایه معنوی»، سرمایه مردم در چرخه تولید حرکت خواهد کرد و عموم مردم منتفع خواهند شُشد؛ اما معادله‌ای که با تک‌متغیره منفعت مشخص می‌شود، به‌طور قطعی به تضییع منفعت شخصی عمده افراد اجتماع منتهی می‌شود.

به‌طور خلاصه شرط اولیه و اساسی در ورود سرمایه‌های مردم به تولید، سرمایه معنوی آن‌ها خواهد بود و با این سرمایه است که منفعت اجتماع لحاظ‌شده و عموم مردم منتفع خواهند شد. با این نگاه هر فرد با توجه به «هویت ملی– مذهبی» خود، با هر میزان از سرمایه‌مالی به عرصه سرمایه‌گذاری برای تولید قدم می‌گذارد. البته ظرفیت چنین نگاهی در مردم موجود است و در برهه‌های مختلف این ظرفیت را نیز به فعلیت رسانده‌اند؛ به‌طور نمونه مردم با همین ظرفیت معنوی بود که در همدلی با جبهه مقاومت خوش درخشیدند و رهبری از این ظرفیت معنوی به‌عنوان «سرمایه مردم» یاد کردند، در نتیجه با افق جدیدی که در سال ۱۴۰۴ باز شده، اولاً باید انباشت سرمایه معنوی در «هویت ملی– مذهبی» تقویت شود و ثانیاً این سرمایه به‌سمت سرمایه‌گذاری برای تولید جهت داده‌شود. با این افق، چرخ تولید به حرکت درآمده و عموم مردم به‌عنوان فعالان واقعی اقتصاد منتفع خواهند شد.