



روایت سید محمود دعایی از نگاه امام به مطبوعات
**امام گفتند حق ندارید از من
تیترو عکس صفحه اول داشته باشید**

گروه سیاست: سیدمحمود دعایی گفته است که امام در دیداری با مسئولان روزنامه‌ها تأکید کردند که از این به بعد حق ندارید از من تیترو عکس صفحه اول داشته باشید، این نهی جدی بود که ایشان آن روز کردند و برای ما درس بود...

صفحه ۶

دوشنبه ۱۱ شهریور ۱۳۹۸ - ۲ محرم ۱۴۴۱ - ۲ سپتامبر ۲۰۱۹



**گفت‌وگو با ضیاء موحد
شعر مقوله‌ای
قاتل است**

گروه ادبیات: ضیاء موحد اگرچه شاید در ظاهر شعرهایش به چشم نیاید اما شاعری است که میراث کلاسیک شعر فارسی در شعرش شخصی ویژه و البته بی‌هیاهو دارد. این میراث چنان آرام و بی‌سروصدا به شعر موحد راه یافته که در نگاه اول...

صفحه ۸

سال هفدهم - شماره ۳۵۱۵ - ۱۶ صفحه + ۱۹۶ صفه ویژه‌نامه - ۵۰۰۰ تومان

تیترا

**«دروغ بزرگ» به
۶۹ هزار میلیارد
تومان رسید**

صفحه ۱۳

**نواب صفوی
مدافع ملی شدن
صنعت نفت بود؟**

صفحه ۶

ریشه‌یابی علت خروج طرح توسعه
پالایشگاه ستاره خلیج فارس از اولویت دولت

**چرا فاز چهارم «ستاره»
از دستور کار
خارج شد**

صفحه ۵

**و هنوز به طارمی
بدوبیراه می‌گوییم...**

صفحه ۱۴

**فیش‌هایی
با خودروهای
اشتباهی**

صفحه ۴

حرف اول

**توسعه سواحل مکران و لزوم
بازنگری در نظام تدبیر**

احمد اللمیاری

چند صباحی است که به همت جمعی از اهالی اندیشه و مدیران کشوری و لشکری، منطقه ساحلی مکران در حرف و تاحدودی در عمل، توجهات را به خود معطوف کرده است. سواحل مکران پیشینه‌ای تاریخی و موقعیتی راهبردی دارد، و باین‌حال تا این اواخر در نظام برنامه‌ریزی کشور به آن بی‌مهری شده است. تأکیدات مقام معظم رهبری، مبنی بر احیای تمدن دریایی و بهره‌مندی از ظرفیت‌های فرهنگی، اجتماعی، سیاسی و نظامی سواحل و در پی آن طرح استقرار نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در دریای عمان، باعث شد نام این سواحل از اوایل دهه ۹۰، به‌تدریج راه خود را به برنامه‌های توسعه‌ای کشور باز و توجهات معدودی از دستگاه‌های اجرایی را به خود جلب کند تا جایی که در برنامه پنج‌ساله ششم توسعه کشور، به‌عنوان برنامه‌ای مکان‌محور بر سواحل مکران توجه شده و مجلس شورای اسلامی در ماده ۶۸ قانون احکام دائمی، دولت را به‌منظور تسریع در توسعه این منطقه، ملزم به تشکیل سازمانی موسوم به سازمان توسعه سواحل مکران کرده است. منطقه‌ای که روزگاری به پوته فراموشی سپرده شده بود، اکنون در نظر برخی تحلیلگران یکباره به تنها منجی اقتصاد و پیشران آتی توسعه ایران ارتقا یافته است. واژگانی مانند توسعه، در دستگاه‌های مختلف فکری اگرچه صورت یکسانی دارند اما معنا و برداشت‌های مختلفی را به اذهان متبادر می‌کنند. اکنون واژه توسعه سواحل مکران، دچار تعدد برداشت است، در این زمینه می‌توان به دو نگاه نسبتاً متمایز اشاره کرد. در نگاه گروهی از افراد که از کثرت بیشتری برخوردارند، توسعه سواحل مکران به‌معنای تبدیل آن به جایگاه بین‌المللی تبادل کالا، پول و سرمایه، اطلاعات، مسافر... است. به‌این‌ترتیب در چشم‌انداز مکران، این بخش از کشور سرزمینی است که با دیگر مناطق تجاری و اقتصادی جهان به‌ویژه در چین، پاکستان، امارات متحده و عمان بر اساس مزیت‌های هزینه‌ای و متمایز خود و در پیوند با اقتصاد جهانی به رقابت خواهد پرداخت. در این نگاه، توسعه منطقه‌ای تحفه شلغ و در خدمت توسعه ملی واقع شده، پروژه‌های بزرگ زیرساختی و اقتصادی، موتور محرک توسعه انگاشته می‌شوند و عملیات عمرانی گسترده و احداث واحدهای صنعتی بزرگ و متوسط در کانون توجه قرار می‌گیرد. واژه توانمندسازی هم معنای خاص خود را می‌یابد.

ادامه در صفحه ۴

انتقاد نمایندگان مجلس از ناهماهنگی در معرفی ۲ وزیر پیشنهادی

ابهام در انتخاب وزرای جدید

• حاجی بابایی: آموزش و پرورش نباید مرکز مانور جناح‌های سیاسی شود

صفحه ۲

«شرق» کارنامه مدیریت شهری را بررسی می‌کند

تهران مرکز همگرایی ملی

• عباس عبدی:
بازسازی امید اجتماعی اولویت اصلی مدیریت شهری

• بهروز هادی‌زنوز:
بدهی‌های انباشته شهرداری نتیجه نبود نظارت و بی‌انضباطی مالی

با آثار و گفتاری از: محمد توسلی
ترانه بلدا، سیدمحسن حبیبی
سیداحمد محیط طباطبائی
محمود اولاد، محسن هاشمی و
اعضای شورای اسلامی شهر تهران و
مدیران شهری



یادداشت

رویکرد پایداری فرهنگی و اجتماعی در شورای شهر تهران

بگیرد. متأسفانه کمیسیون فرهنگی و اجتماعی با وجود تلاش‌ها و استدلال‌هایی که داشت، در حصول به این ترافیک شهر منجر نمی‌شود بلکه صرف این گسترش چیزی بر ارزش‌های شهر اضافه نخواهد کرد. به همین شکل در حوزه خدمات شهری و پسماند یا شهرسازی و معماری اگر بستر برنامه‌ریزی فرهنگی و اجتماعی نباشد، موفق نخواهیم بود. امروزه در استانداردهای جهانی برنامه‌ریزی شهری، اصل برنامه‌ریزی فرهنگی و اجتماعی پذیرفته شده و در دستور کار سیاست‌گذاران قرار دارد؛ اما در ایران و تهران شما هیچ نسبتی بین توسعه شبکه مترو با ارزش‌ها و منابع فرهنگی و اجتماعی شهر نخواهید یافت. در توسعه متروی تهران هیچ‌گاه مهم نبوده که کدام نقطه فرهنگی یا مثلاً گردشگری شهر به کدام نقطه فرهنگی دیگر متصل شود و اهمیت نداشته که ایستگاه‌های مترو براساس ضرورت‌ها و نیازهای فرهنگی شهر و شهروندان تعیین شود. در معماری داخلی ایستگاه‌های مترو، فرهنگ، معماری و هنر ایرانی جایگاهی ندارد. نگاهی به نقشه شبکه متروی مسکو یا معماری داخلی ایستگاه‌های آن گویای تفاوت‌های یک نگاه فرهنگی با یک نگاه صرفاً مهندسی است. این وضعیت به شکل ملموس‌تری در حوزه شهرسازی و معماری ما مشهود است و می‌بینیم که در آن تقریباً هیچ اثری از فرهنگ و هنر و تناسبی با ارزش‌های اجتماعی حاکم دیده نمی‌شود. هر شهری هویتی دارد که باید حفظ شود. هویت شهر منبعث از ارزش‌های فرهنگی و اجتماعی آن است و توسعه شهر باید بر مبنای این ارزش‌ها و منابع شکل

ادامه در صفحه ۲

وزارت کشور و شورای اجتماعی کشور است و متولی امور کارآفرینی و رفاه، وزارت کار و رفاه و متولی امور ورزش و گردشگری سازمان‌های معظم گردشگری و میراث فرهنگی و سازمان ورزش و جوانان است. هر یک از این وزارتخانه‌ها و سازمان‌ها علاوه بر اختیارات و مسئولیت‌های قانونی هزاران میلیارد تومان بودجه دولتی را در اختیار دارند که باید صرف اداره امور فرهنگی و اجتماعی در سطح کشور شود. حال اگر متولی اصلی امور فرهنگی و اجتماعی وزارتخانه‌ها و سازمان‌های مشخصی هستند، نقش و جایگاه شهرداری تهران چگونه تبیین می‌شود؟ شهرداری تهران در اصل یک نهاد خدماتی است که وظیفه اداره امور شهر و توسعه آن، در زمینه خدمات شهری و شهرسازی و حمل‌ونقل و ترافیک درون‌شهری و مانند آن را بر عهده دارد. این نهاد خدماتی به مرور زمان و به‌لحاظ ظرفیت‌های عظیمی که دارد، به‌درستی از نقش صرفاً خدماتی فراتر رفته و به یک نهاد مدنی تأثیرگذار تبدیل شده است. نهادی که می‌تواند مانند پلی مستحکم، بخش حاکمیت، دولت و جامعه را به بخش مردمی آن پیوند بزند. این نهاد خدماتی و مدنی در فرایند اداره امور و توسعه شهر از یک سو هزاران میلیارد تومان سرمایه‌گذاری می‌کند و از سوی دیگر اقدامات آن هم باید بر مبنای ارزش‌ها و منابع فرهنگی و اجتماعی شهر باشد و هم در مسیر اقدامات و فعالیت‌های خود ضمن اهتمام اکید به حفظ و ارتقای این منابع و ارزش‌ها از هرگونه آسیب‌زدن به آن پرهیز کند و درعین‌حال همگام با امور فرهنگی و هنری، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی نیز مد نظر داشته و برای آن برنامه داشته باشد.

تنها اوست که می‌ماند

مهدی شادمانی عزیز، با روحیه مثال‌زدنی، مصافی شجاعانه با بیماری دشوار خود داشت. بی‌شک خبرنگاری حوزه ورزش، علاقه وافر او به این حوزه و ادامه کار و تلاش در آن، امید به شکست بیماری را دو چندان کرده بود. اما مشیت الهی بر این قرار گرفت که او هم از میان ما برود. این مصیبت سترگ را به همسر ارجمند و مبورش، خانواده داغدار و جامعه مطبوعاتی و رسانه‌ای کشور تسلیت عرض می‌کنیم. از خداوند متعال برای آن مرحوم علو درجات و برای بازماندگان مبر و اجر آرزومندیم.

روزنامه شرق

انالله و انا الیه راجعون

با نهایت تأسف و تأثر درگذشت بزرگ‌خاندان **حاج محمد شجاعیان** (پدر بزرگوار جناب حاج‌صمد شجاعیان) را به اطلاع دوستان و آشنایان می‌رسانیم. مراسم ترحیم آن فقید سعید روز دوشنبه ۱۳۹۸/۰۶/۱۱ از ساعت ۱۶ تا ۱۷:۳۰ در مسجد نور واقع در میدان فاطمی تهران برگزار می‌شود. حضور شما سروران گرامی باعث شادی روح آن مرحوم و تسلی خاطر بازماندگان خواهد بود.

ادامه در صفحه ۲

سرمقاله

**طاعون اخلاق
در آمبولانس مسافرکش**

کامبیز نوروزی



اگر خبر مسافرکشی آمبولانس‌های یک شرکت خصوصی را در میان اخبار فسادهای ده ده میلیاردی و انواع سوءاستفاده از قدرت و احکام سنگین زندان برای جوان‌هایی نوآمده و سرسام آشفته‌بازار غارت و بیگم در اقتصاد ملی و افزایش فقر و بی‌کاری و چیزهایی مانند اینها بگذاریم، در نگاه اول خواهیم گفت این‌همه بی‌اخلاقی و قانون‌سوزی در کشور هست، حالا عده‌ای آمبولانس خصوصی را کرده‌اند تاکسی و مسافرکش، چه اهمیت دارد؟ اما کمی تأمل کنیم و موی خبر را بشکافیم ببینیم چه می‌شود. یک شرکت آمبولانس خصوصی از یک طرف، یک عده هم به نام سلبریتی و عده‌ای دیگر به نام معلم خصوصی کنکور، آمبولانس را به تاکسی تبدیل کرده‌اند. آمبولانس فقط یک وسیله نقلیه نیست؛ آمبولانس خودروی زندگی است. صدای آژیر آمبولانس، صدای جنگ مرک و زندگی است. وقتی صدای آژیر آمبولانس می‌آید، یعنی کسی در مرز رفتن و ماندن در جدال است؛ یعنی آدم‌هایی تلاش می‌کنند او را از ورطه مرک برهاند و در دامان زندگی نگه دارند. این تلاش آن‌قدر مهم است و ارزشمند و مقدس که همه سازمان‌ها مثل اورژانس و راهور و... هزار برنامه و کار دارند و هزینه صرف می‌کنند تا سرعت رسیدن آمبولانس‌های اورژانس به بیمار و رساندن او به بیمارستان، حتی فقط دقیقه‌کاهش پیدا کند. قانون به آمبولانس‌ها به خودروی زندگی، حرمت می‌گذارد. یک آمبولانس در حین مأموریت مجاز است هیچ مقررات راهنمایی‌ای را رعایت نکند. چراغ قرمز را رد کند، یک‌طرفه برود، از خط ویژه عبور کند و... مردم هم به زندگی احترام می‌گذارند، تا صدای آژیر آمبولانس را می‌شنوند کنار می‌روند. راه را برای آمبولانس، برای زندگی، باز می‌کنند. همه شهر و قانون و آدم‌های عادی و مأموران پلیس به خدمت خودرویی درمی‌آیند که می‌خواهد زندگی را نجات دهد. همه به خدمت زندگی درمی‌آیند. زمانی که آمبولانسی از کنار خودروی شما می‌گذرد، بیمار و راننده و تکنیسین داخل آمبولانس و بستگان بیمار و من و شما هم که هیچ‌یک از آنها را نمی‌شناسیم، یکی می‌شویم؛ یکی می‌شویم در برابر مرک، یکی می‌شویم به‌خاطر زندگی، یکی می‌شویم به‌خاطر زنده‌ماندن آن دیگری که نمی‌شناسیم. به حرمت زندگی، به حرمت زندگان، کنار می‌رویم، می‌ایستیم، راه باز می‌کنیم تا زندگی نجات پیدا کند تا راهنبدان وحشی خیابان، سفیر مرک نشود. آمبولانس فقط یک خودرو نیست، نماد منحصربه‌فرد و بی‌همتای حرمت جمعی غیرمنفعت‌طلبانه به مطلق زندگی است که موقع عبور آن در قالب یک کنش جمعی برای چند دقیقه شکل می‌گیرد. کسی کاری به این ندارد که بیمار آمبولانس کیست؟ هیچ‌کس از کیستی او نمی‌پرسد. خودآگاه و ناخودآگاه فقط دو کلمه از ذهن آدم‌هایی که در مسیر آمبولانس قرار دارند می‌گذرد: انسان و زندگی. آدم‌ها بر پایه یک اعتماد جمعی و چیزی به نام «آمبولانس» و کاری که می‌کند، در یک واکنش جمعی راه را برای انسان و ادامه زندگی‌اش باز می‌کنند، چون آمبولانس، خودروی زندگی است. حالا در آمبولانس‌های مسافرکش چه اتفاقی افتاده است. آن شرکت آمبولانس خصوصی و آن سلبریتی‌ها و آن معلم‌های کنکور که آمبولانس را به تاکسی خصوصی تبدیل کرده‌اند، به همه این معیارها و مفاهیم، بی‌پروا و وقیحانه تجاوز کرده‌اند. از وجدان و احساس مردم برای سخیف‌ترین نفع شخصی، سوءاستفاده کرده‌اند. کلاه سر مردم و اعتماد عمومی گذاشته‌اند...

ادامه در صفحه ۲