

درجه

وقتی همه مثل هم فکر نمی کنند

شهلا شرکت . مدیر مسئول مجله زنان

● این بار اولی نیست که فردی و رسانه‌ای به من و نشریه‌هایی که با همراهی زنان اهل فکر منتشر کرده‌ایم، اتهامات بی‌پایه و بی‌مدرك می‌زند. از جمله جالب‌ترین آنها اینکه ۲۰ سال پیش یکی از روزنامه‌های مدافع ارزش‌ها، بدون هیچ پابندی‌ای به اخلاق، نوشته بود که من و دونفر از زنان فعال در ایران با اشرف پهلوی سازمانی زیرزمینی به اسم «سزا»، که احتمالا مخفف سزارین بوده است، تشکیل داده‌ایم. جالب‌تر اینکه شخصی هم‌فکر آن روزنامه چندی پیش آن خبر پوسیده و مضحک را در مقاله خود نقل کرده بود، بدون اینکه از خود بپرسد من چه نسبت سنی، تاریخی، شخصیتی و آرمانی با خواهران پادشاهان داشته‌ام که با آنها تشکیل سازمان گروه هم بدهم؟ البته با فوت اشرف پهلوی و از دست رفتن این سوز، احتمالا آقایان سزای ما را جور دیگری خواهند داد. امروز که رقتن تا صحبت‌های اخیر سرکار خانم فرشته روح‌افزا، معاون شورای فرهنگی، اجتماعی زنان، را در صندوقچه افترهایم بگذارم، خاطرات تلخ همه این سال‌ها برایم تداعی شد.

در همه زندگی حرفه‌ای‌ام از بحث و جدل بی‌سرانجام با مفتریان کلفط و بی‌انصاف پرهیز کرده‌ام، خصوصا اگر زن بوده باشند. چون همه زندگی‌ام را برای ایجاد بستری برای زندگی بهتر و سالم‌تر و معنادارتر زنان جامعه‌ام صرف کرده‌ام و مایل نیستم شایعه گیس‌وگیس‌کشی زنان خوراک محافل شود. امروز هم بنایی برای جواب‌دادن به خانم روح‌افزای عزیز نداشتم اما اصرار و حق همکاران مجله «زنان امروز» وادارم کرد چند جمله‌ای بنویسم، خشمی هم از گفته‌هایشان ندارم، برعکس می‌خواهم ایشان را به‌عنوان یکی از زنان سرزمین صمیمانه در آغوش بگیرم و بپرسم ایشان و هم‌فکرانشان چه مشکل و چه سبیزی با ما دارند؟ یک‌بار ما را از نزدیک دیده‌اند و از انگیزه‌هایمان برای این کار دشوار چیزی می‌دانند؟ چه سند و مدرکی مبتنی‌بر حمایت دولت از مجله ما در دست دارند؟ اگر ایشان با دولت، مشکل و مخالفتی دارند، که حتما هم باید حالا در آستانه انتخابات رسانه‌ای شود، چه ارتباطی با مجله ما دارد؟ من سودای کسب هیچ گرسی رسمی و دولتی را در این کشور ندارم و مجله‌ها هم هر دو دولت قبلی و فعلی توقیف شده‌اند و اتفاقا خانم مولاوردی، که موظف به حمایت از نهادهای حوزه زنان هستند، نتوانسته‌اند از توقیف آن جلوگیری کنند. این هم درحالی‌که این نشریه اساسا از ترویج ازدواج سفید میرا و برای آن حکم منع تعقیب صادر شد و مرجع قضائی فعالیت آن را مجاز اعلام کرد. اما نمی‌دانم این دوستان کدام مرجع قانونی و کدام رأی و تشخیص را قبول دارند؟ اگر اختیار همه‌چیز به دست آنها سپرده شود، راضی می‌شوند و در آن صورت کشور غرق در خیر و نور و مصلحت و ایمان خواهد شد؟ برای راحتی خیال خانم روح‌افزا و دوستانشان تاکید می‌کنم که من اصولا اعتقادی به بودجه‌گرفتن از دولت ندارم چون هرگز نخواست‌ام مدیون مردم باشم باین‌حال دائما از سوی کسانی که سال‌های متمادی، بدون هیچ دستاوردی برای مردم، از بودجه عمومی حقوق می‌گیرند مدیون بیت‌المال تلقی می‌شوم. وانگهی به نظرم هنر نشریه، جذب مخاطب بدون کمک از دولت است.

خانم روح‌افزا سعی کرده‌اند نام مرا کنار نام زنان تن‌فروش بیاورند که شاید با ایجاد مجاورت معنوی بین ما، من و مجله را تخریب کنند درحالی‌که اتفاقا من معتقدم زنان تن‌فروش قربانیان حواس‌پرتی و بی‌مسئولیتی ما هستند و حمایت از آنها، هم واجب است و هم حمایت از سلامت جامعه و دختران من و شماست که هرروز در مسیر خانه و مدرسه ممکن است به دام اعتیاد و تن‌فروشی بیفتند. واقعا نمی‌دانم دوستان بعد از حدود چهار دهه تجربه کشورداری تا کی و تا کجا می‌خواهند روی معضلات واضح و روشن جامعه خاک انکار بریزند و رویشان را برگردانند؟ به نظرم کینه و خشمشان از مجله ما از سر همین خطا و تفاوت ادراک و تحلیل از مسائل اجتماعی است. البته خوشبختانه ایشان اذعان کرده‌اند: «جایی که همه مثل هم فکر می‌کنند فکری وجود ندارد»، ولی امیدوارم این حرف سنجیده را هبردی برای عملشان هم داشته باشد و اجازه بدهند که همه ما زنان دست به دست هم بدهیم و میهن خود را برای زنان و خانواده‌هایمان مکانی امن‌تر کنیم.

ایشان گفته‌اند که من سابقه خوبی ندارم. این اظهارنظر کلی غیراخلاقی می‌تواند هر سوسابقه‌ای را به ذهن شونده متبادر کند. سوابق من، در طول ۳۰سال روزنامه‌نگاری صادقانه برای زنان این سرزمین، با ایجاد یک سوه‌ظن کوچک برسد نمی‌رود ولی تنها می‌کنم در عرصه عمومی اگر حرمت زن دیگری را نکه نمی‌دارند، به احترام کسوتی که به نشانه ایمان و دینداری دربر دارند، در گفتار و حتی پندار و قضاوت در مورد دیگران اندکی پرهیزگارتر باشند و گاهی هم به روز حساب فکر کنند. من مطمئنم که ما در آینده دوستان بهتری برای همدیگر و برای مردمان خواهیم بود.

معصومه اصغری: پژو، سمند و پراید اصلی‌ترین خودروهای ناوگان تاکسی‌رانی تهران و دیگر شهرهای کشور هستند، خودروهایی که البته درباره کیفیت و مطابقت استانداردهای آنها با استانداردهای جهانی هم در زمینه آلایندگی و هم موارد دیگر بحث‌های فراوانی وجود دارد. پس از نهایی‌شدن ماجرای برجام و لغوشدن تحریم‌ها علیه کشورمان و در شرایطی که خودروسازان داخلی قراردادهایی را با خودروسازان جهانی برای تولید و عرضه مدل‌های جدید خودرو بسته‌اند، خبری از تولید یا واردات محصول جدید برای افزودن به ناوگان تاکسی‌رانی به گوش نمی‌رسد. «شرق» برای پیگیری بیشتر ماجرا همین سؤال را داشت که با افزودن خودروهای جدید و استاندارد هم کیفیت خدمات‌رسانی ناوگان تاکسی‌رانی بالا رود و هم از حجم آلاینده‌های تولیدی توسط این خودروها در کلان‌شهرها کاسته شود.

پیش از این هیچ‌گاه خودروسازان داخلی خودرویی اختصاصی برای تاکسی تولید نکرده‌اند و آنچه به نام تاکسی به رانندگان و مردم تحویل داده شده، همیشه خودروهای عادی بوده که با حذف بسیاری از آپشن‌ها اما با رنگ زرد یا در این سال‌ها سبز به عنوان تاکسی تولید شده‌اند. برخی گمانه‌زنی‌ها و تحلیل‌ها در این مدت، تحریم‌را را عامل جلویی از نوسازی ناوگان تاکسی‌رانی معرفی کرده‌اند. اما در این روزها که تحریم‌ها یکی‌یکی برداشته می‌شوند و قراردادهای جدید برای خودروسازان بی‌رقیب داخلی بسته شده هم به نظر می‌رسد نباید به تولید تاکسی استاندارد در ایران یا حتی واردات آنها امیدوار بود.

پاکي را روی دست همه ریخته و در گفت‌وگویی با «شرق» گفته است که خبری از خودروهای جدید برای تاکسی‌ها نیست و اگر تغییری هم اتفاق بیفتد شامل جایگزینی همین تاکسی‌ها با پژوها و سمندهای قبلی و فعلی می‌شود. جعفر تشکری‌هاشمی با بیان اینکه در این سال‌ها برای بخش خصوصی و خطوط خاص مثل فرودگاه چند برند اصلی و معتبر خارجی را به عنوان تاکسی به کار گرفته‌ایم، گفت: به دلایل مختلفی از جمله قیمت تمام‌شده امکان استفاده از این خودروها در تعداد زیاد و برای جابه‌جایی مسافر در داخل شهر را نداریم و درحال حاضر کماکان از همان خودروهای قبلی یعنی انواع پژو و سمند

در جلسه بررسی تن پوش‌های دوره هخامنشیان و پارتیان مطرح شد

سابقه تاریخی شلوار در ایران باستان

شرق: در جلسه بررسی تخصصی تن‌پوش‌های دوره هخامنشیان و پارتیان تاکید شد که ایرانیان در برخی از پوشش‌ها همچون «شلوار» و «کیف زنانه و دستی» رکورددار و اولین بوده‌اند و شلوارى که امروز اقوام «کرد» هنوز هم به پا دارند، نمونه‌ای از انواع شلوارهای مورد استفاده در ایران باستان است.

شهره فضل‌وزیری، استاد دانشگاه هنر در جلسه بررسی تخصصی تن‌پوش‌های دوره هخامنشیان و پارتیان درحالی‌که در عکس‌هایی ریشه شکل‌گیری پوشش و لباس در ایران این دوره‌ها را بررسی می‌کرد، گفت: ایرانیان به گواه آثار تاریخی به‌دست‌آمده از آن دوران خوش لباس، زیبا، قدبلند، جنگاور و ثروتمند بوده‌اند و به پوشش و لباس به چشم ابزاری برای پوشاندگی و زیبایی استفاده می‌کردند. لباس زنان و مردان در دوره مادها و پارس‌ها که ما آنها را به هخامنشیان می‌شناسیم تفاوتی ندارد و تنها تفاوت زنان در انواع کلاه‌ها و سربندهای آنها خلاصه می‌شود و استفاده از آرایش و زیورآلاتی همچون گوشواره و گردن بند و انواع آویژه بین مردان و زنان مشترک بوده است.

وی به تاکید بزرگان و پادشاهان و درباریان برای استفاده از لباس خاص و فاخر و پوشیده اشاره کرد و گفت: لباسی که کوروش پس از فتح بابل در یک مراسم تولد بر تن می‌کند در تاریخ آمده است. ضمن اینکه در تمام تاریخ نگاره‌های ثبت‌شده در کنار پادشاهان، کنیزانی هستند که ظروف عطر و سرمه‌دان را حمل می‌کنند و همه اینها گویای توجه و علاقه ایرانیان به زیبایی و آراستگی ظاهر خود بوده است.

فضل‌وزیری می‌گوید مردان و زنان ایرانی در میان اقوام آن عصر به آراستگی معروف بوده‌اند و در روزگاری که هنوز پارچه‌های ابریشمی دنیا را احاطه نکرده بود ایرانیان با پارچه‌های پنبه‌ای بسیار باارزش و لطیف، لباس‌هایی فاخر را بر تن می‌کردند. همچنین زن و مرد دوره پارتیان از سرمه‌دان، عطر، گوشواره، ماسک یا نقاب، مهرهای مختلف بر گردن یا در دست استفاده

جامعه

معاون ترافیک شهردار تهران می‌گوید پژو و سمند همچنان تاکسی می‌مانند

تاکسی‌ها پساتحریم ندارند



علیرضا کوشی، شرق

به‌کارگیری این خودروهای هیبریدی و شرایط واگذاری آنها به رانندگان نشده است.

شورای شهر تهران در سال‌های ابتدایی دهه ۸۰ و تا امروز هم‌زمان با کل کشور شهرداری تهران را مکلف به نوسازی ناوگان تاکسی‌رانی خود کرد و دقیقا در همین سال‌ها دولت نهم و دهم طرح‌هایی را به طور سراسری برای نوسازی خودروهای فرسوده از جمله تاکسی‌های فرسوده آغاز کرد و همه به این روزنه امید چشم دوختند اما گویا این روزنه در حد همان روزنه ماند و به جایی نرسید. ناهماهنگی‌ها و نابرابری‌ها و اشتباهات در اجرای این طرح آن‌قدر زیاد بود که حتی طرح‌های تشویقی برای تسهیلات بانکی و اداری رانندگان را ترغیب به نوسازی نمی‌کرد. رانندگان از آن زمان تا امروز همواره ترجیح می‌دادند تاکسی پیکان قراضه را داشته باشند اما ماه‌ها بدون خودرو و درآمد برای تحویل‌گرفتن خودروهای نوساز اما بدون کیفیت مانند پژو، سمند و پراید منتظر نمانند.

در شرایط پساتحریم این انتظار وجود داشت که برای حل این مشکل ریشه‌دار با انتخاب یک یا چند مدل خودرو جدید و مطابق با استانداردهای روز جهانی، دستی به سر و روی ناوگان تاکسی‌رانی کشور کشیده شود. اما باین‌حال شواهد حکایت از آن دارد که در آستانه اجرای این تصمیم جدید – نوسازی ناوگان تاکسی‌رانی – باز هم قرار است خودروسازان داخلی برای فروختن خودروهای

مدل‌های قبلی باقی‌مانده تولیدشده خود همان‌ها را به عنوان تاکسی وارد خیابان‌های شهر کنند. در صورت شروع طرح جدید می‌توان گفت رانندگان مجبور به تغییر خودروهای خود هستند درحالی‌که گزینه‌های پیش‌رویشان همان گزینه‌های ۱۰ سال قبل است.

اما گزینه واردات تاکسی هم در این سال‌ها بارها در رفت‌وآمد بین مسئولان اجرائی و مخالفان و موافقان بوده است؛ گزینه‌ای که همیشه به نام حمایت از تولید داخل و البته به‌نفع همان خودروهای بی‌کیفیت تاکسی شده، تمام شد. البته در این سال‌ها بارها قوانین به‌نفع تاکسی‌ها و نیز واردات آنها به تصویب رسیدند اما هیچ‌گاه نهایی نشدند و تا امروز به جایی نرسیده‌اند. شورای‌عالی استان‌ها که تصمیماتش برای تصویب به مجلس شورای اسلامی می‌رود، در سال ۹۲ یک فوریت طرحی را تصویب کردند که در صورت تصویب نهایی واردات خودرو موردنیاز ناوگان تاکسی‌رانی شهرهای سراسر کشور را مجاز می‌کند. این پیش‌بینی شورای‌عالی استان‌ها به دلیل کوتاهی خودروسازان در عمل به تعهداتشان در تحویل و ارائه قیمت‌های مناسب بود و اینکه نمایندگان مردم معتقد بودند این روند به‌هیچ‌عنوان حمایت از تولید داخل محسوب نمی‌شود. این نمایندگان مسئله رعایت‌نشدن استانداردهای لازم برای تاکسی – حتی استانداردهای موردنظر پلیس راهور – برای تاکسی‌ها را مورد اشاره قرار داده بودند.

از آنجایی که مسئولان شهری مسئله تاکسی‌های فرسوده و بدون‌کیفیت در شهرها را حل کرده‌اند، چندانالی است به‌دنبال استفاده از موتورسیکلت‌ها و تاکسی‌های برقی و هیبریدی رفته‌اند و با همین نگاه در برنامه پنج‌ساله دوم شهرداری تهران به این نهاد عمومی تاکید کرده که تاکسی‌های هیبریدی و برقی باید جایگزین تمامی تاکسی‌ها شوند. این قانون با شرح ماقوع داده‌شده، داستان همان «سنگ بزرگ» است که معمولا علامت زدن است. اعضای شورای شهر تهران در فاصله تصویب همین قانون بارها در مورد تأخیر در اجرائی شدن مصوبه خود اعتراض کرده‌اند و به‌خوبی می‌دانند اول باید از سد خودروسازان داخلی و بعد هم واردات این خودروها بگذرند تا در نهایت به مسئله اصلی یعنی قدرت خرید این خودروها توسط رانندگان تاکسی برسند.

ادامه از صفحه ۱۵

استقبال بانک‌ها از پول‌های بزرگ بدون حساسیت

به نظر می‌رسد باید آموزش‌های جدی در این زمینه در دستور کار قرار گیرد و با اصلاحات لازم، هم در سازه‌های ذهنی و هم در سازوکارهای قاعده‌گذاری و هم در نظام توزیع منافع، بتوانیم هم آسیب‌پذیری مسئولان کشور را از این‌گونه فسادها به حداقل برسانیم و هم برخورد قاطع‌تری با این مظاهر فساد داشته باشیم. بارها اعلام کرده‌ام که پنج کانال وجود دارد که اگر قوای سه‌گانه با آنها برخورد فعالی داشته باشند، امکان مهارکردن بیش از ۷۰ درصد موارد فساد در ایران در میان‌مدت به وجود خواهد آمد. امیدوارم از طریق تلاش‌های همگانی و نشان‌دادن شدت آسیب‌پذیری و بدنام‌شدن ایران از ناحیه فعالیت‌های مخربی مثل پولشویی، رهبری یک گام جدی و مؤثر در این زمینه بردارند و قوای سه‌گانه و دستگاه‌های نظارتی را به صورت اضطراری به اقدام ملی مؤثر و قاطع در مبارزه با پولشویی فرا بخوانند.

❧ **این پنج کانال مورد اشاره شما کدام‌اند و چگونه می‌توان آنها را مهار کرد؟**
بهره‌گیری از دلارهای نفتی یکی از این کانال‌ها است. اعلام دلارهای نفتی به‌عنوان ذخایر استراتژیک ملی و ملزم‌کردن قوه‌مجریه به اینکه درباره هریک دلاری که تخصیص می‌دهد آن را مبتنی بر مصوبه مجلس کند، می‌تواند راهکاری برای مهار آن باشد. مسئله دوم طرز عملکرد سیستم بانکی کشور در تخصیص‌های ریالی است. به طرز کاملا نگران‌کننده‌ای اراده‌ای مشکوک در سیستم بانکی کشور وجود دارد که آن داده‌هایی که امکان نظارت‌های تخصصی مدنی درباره نحوه تخصیص منابع ریالی را به اقتصاد کشور آشکار می‌کند، مرتبا از حیطه آمار و اطلاعاتی که بانک مرکزی ارائه می‌دهد، یکی پس از دیگری حذف می‌شود. بنابراین مسئله عدم شفافیت در نحوه تخصیص منابع ریالی هم یکی از مناذف است. مسئله سوم به مناقصه‌های دولتی برمی‌گردد که عمدتا شفافیت کافی ندارند درحالی‌که در ۱۰ سال گذشته به‌طور متوسط اندازه مناقصه‌های دولتی معادل ۱۵ درصد تولید ناخالص داخلی ایران بوده است. طرز قاعده‌گذاری در مورد گمرکات کشور و اجرای گمرکات کشور دو قاعده دیگر است. همین چند هفته گذشته بود که از قول یکی از کارشناسان ارزنده کشور اسنادی انتشار یافت که در ۱۰ سال گذشته فقط به خاطر عدم شفافیتی که در گمرکات کشور وجود داشت، فقط در مبادلات ایران و امارات حدود ۴۰۰ هزار میلیارد تومان رانت شناسایی شده بود.



نماینده ادوار مجلس سوم ، چهارم ، پنجم و ششم

مدیر مسئول و صاحب امتیاز روزنامه اعتماد و تعادل

کاندیدای ائتلاف اصلاح طلبان در تهران

کد انتخاباتی : ۴۲۶۵