یادداشت

نگاهی به شکاف جنسیتی در ایران
چند پله مانده به آخر؟

پرستو سرمدی . فعال حوزه زنان

● هر سال اواخر پاییز نگران اعلام رتبه ایران در رده‌بندی جهانی شکاف جنسیتی از سوی مجمع جهانی اقتصاد هستیم. این شاخص میزان نابرابری میان دو جنس را به صورت کمی بیان می‌کند. امسال (۲۰۱۸) ایران از بین ۱۴۹ کشور رتبه ۱۴۲ را کسب کرد؛ یعنی پله هفتم از آخر. از سال ۲۰۰۶ تاکنون که مجمع اقتصاد جهانی هر سال رتبه کشورها را اعلام می‌کند، ایران همواره بین ۱۰ کشور دارای بیشترین شکاف و نابرابری جنسیتی قرار می‌گیرد و بسیاری از کشورهای آفریقا و خاورمیانه رتبه‌ای بهتر از ایران کسب می‌کنند.

شاخص شکاف جنسیتی از چهار مؤلفه مشارکت و فرصت‌های اقتصادی، آموزش، بهداشت و توانمندسازی سیاسی تشکیل شده است. این شاخص عددی صفر تا یک است و هر چه به صفر نزدیک‌تر باشد شکاف جنسیتی بیشتری را نشان می‌دهد. ایران در سال ۲۰۱۸ عدد ۰/۵۸۹ را کسب کرده که هرچند نسبت به سال ۲۰۰۶ که عدد ۰/۵۸۰ بود بسیار اندک بهبود یافته، اما منجر به ارتقای رتبه جهانی ایران نشده و رتبه ایران در تمامی شاخص‌ها در این ۱۲ سال سقوط کرده است. ایران در شاخص اقتصاد رتبه ۱۴۳ را در میان ۱۴۹ کشور کسب کرده و در مشارکت سیاسی رتبه ۱۴۱، وضعیت ایران در شاخص‌های آموزش با رتبه ۱۰۳ و سلامت رتبه ۱۲۷ کمی بهتر است. میزان بسیار زیاد نابرابری اقتصادی و سیاسی در کنار رشد آموزش زنان که منزلتی دوگانه به زنان بخشیده علاوه بر آنکه ناعادلانه است، می‌تواند نارضایتی‌های جدی در جامعه زنان ایجاد کند. این مسئله زمانی نگران‌کننده‌تر می‌شود که اراده‌ای جدی برای رفع این نابرابری در کشور به چشم نمی‌خورد، درحالی‌که بسیاری از کشورهای هم‌تراز ما با انجام یک‌سری برنامه‌های امتحان‌پس‌داده جهانی میزان شکاف جنسیتی خود را هر سال کاهش می‌دهند و در رتبه بهتری نسبت به ایران قرار می‌گیرند، در ایران تنها دو، سه سالی است برنامه‌ریزی‌هایی شده است که می‌تواند در صورت درست‌اجراشدن امیدبخش باشد. اجرای بند مربوط به عدالت جنسیتی در برنامه ششم توسعه که دستگاه‌ها را ملزم به برقراری عدالت جنسیتی می‌کند مهم‌ترین آنهاست، هرچند همچنان گزارشی از نحوه اجرای آن ارائه نشده و غیر از فعالان زنان حتی فراکسیون زنان مجلس در ماه‌های اخیر در پی کسب نتایج این برنامه بوده است و معلوم نیست که آیا تاکنون دستگاه‌ها قدمی برای اجرای این برنامه برداشته‌اند یا نه. در کنار آن دستور دولت به افزایش ۳۰درصدی مدیران زن هم ممکن است بتواند شاخص اقتصادی را کمی بهبود دهد. براساس اعلام مرکز پژوهش‌های مجلس نرخ مشارکت اقتصادی زنان در بهار ۹۷ حدود ۱۶/۸ بوده و این حضور ناچیز زنان در بازار کار مهم‌ترین دلیل پایین‌بودن نرخ مشارکت اقتصادی در ایران نسبت به نرخ متوسط جهانی است. همچنین نرخ بی‌کاری زنان دو برابر نرخ بی‌کاری مردان است و این نشان می‌دهد زنان خیلی بیشتر از آنچه کسب کرده‌اند طالب حضور در بازار کار هستند. در شاخص سیاست در مؤلفه‌های حضور زنان به عنوان رئیس دولت و زنان در پست‌های وزارتی به دلیل عدم حضور حتی یک زن نمره ایران صفر است، در مؤلفه حضور زنان در مجلس درحال‌حاضر تنها شش درصد نمایندگان مجلس را زنان تشکیل می‌دهند.

ادامه در صفحه ۱۳

گفت‌وگو با مدیرکل دفتر حمل‌ونقل وزارت کشور و دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور

حذف طرح زوج و فرد هیچ مستنداتی ندارد

معصومه اصغری: سال‌هاست مرکز تهران درگیر آزمون‌وخطا برای مدیریت ترافیکی و رفت‌وآمد خودروهاست. طرح ترافیک، طرح زوج‌وفرد، طرح کاهش (LEZ) بخشی از برنامه‌ها و طرح‌ها برای مدیریت این وضعیت هستند. بااین‌حال نتایج نهایی این طرح‌ها هنوز آن‌طور که باید و انتظار می‌رفت، موفقیت‌آمیز نبوده و رضایت شهروندان و مسئولان شهری را تأمین نکرده است. به سراغ پوریا محمدیان‌یزدی مدیرکل دفتر حمل‌ونقل وزارت کشور و دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور رفتیم تا با او در همین زمینه و گذشته، حال و آینده این طرح‌ها گفت‌وگو کنیم.

عکس: عباس کوثری، شرق

طرح ترافیک و زوج‌وفرد در سال‌هایی که اجرا شد، بارها مورد نقد قرار گرفت. این طرح‌ها در این سال‌ها با توجه به تغییر شرایط تهران و تعداد خودرو و... ارزیابی شده‌اند؟ چرا زودتر برنامه اصلاحی ارائه نشده است؟

طرح ترافیک شهر تهران از حدود سال ۱۳۵۹ عملیاتی شد و هدف اصلی هم کاهش ترافیک هسته مرکزی شهر بود. آن زمان اصلا بحث روی آلودگی هوا نبود و مسئله کاهش حجم خودرو و روان‌شدن حرکت وسایط نقلیه موتوری بود. از آن سال تا امروز تغییرات زیادی اتفاق افتاده است. در اوایل دهه ۸۰ به سبب مباحث آلودگی هوا طرح زوج‌وفرد شدن تردد خودروها شروع شد. طرح ترافیک حدود ۳۰ کیلومترمربع مساحت دارد و طرح زوج‌وفرد در محدوده ۸۰کیلومتری از هسته مرکزی اجرا می‌شود و این ۳۰ کیلومتر در دل این میزان قرار می‌گیرد؛ درحالی‌که مساحت شهر تهران حدود ۷۰۰ کیلومترمربع است. در همه این سال‌ها هم این محدوده با نیروی انسانی و در خیابان‌های سطح شهر کنترل می‌شدند و فقط در این چند سال اخیر بوده که با کمک دوربین‌های کنترلی، عبورومرور کنترل می‌شود.

در اخبار و گزارش‌های آن زمان مشخص است که پیشنهاد اولیه برای اجرای موقت بوده و مخالفان زیادی از جمله آقای قالیباف که فرمانده نیروی انتظامی بوده‌اند هم داشته است؟

در بررسی این طرح مشخص است که طرح موقت بوده است و قرار بود موقت باشد اما بعد از مدتی چون نظمی را ایجاد کرد و سیاست ضد تشویقی استفاده از خودرو در همان یکی، دو سال اول به کاهش ترافیک انجامید، مردم با اجبار اجرا کردند.

اما پس از مدتی مردم راه‌های دورزدن آن را پیدا کردند؟

بله این‌گونه شد که مردم تهران خودروی جایگزین برای روزهای زوج یا فرد گرفتند. البته این رفتار این اندازه نبود که کل عملکرد طرح زیر سؤال برود و اگر عملکردش ۷۰ یا ۸۰ درصد بود، روی درصدهای پایین‌تر قرار گرفت. باوجوداین هنوز هم مردمی که در خارج از محدوده طرح هستند، برای ورود به محدوده به زوج یا فرد بودن پلاک توجه می‌کنند و برنامه‌ریزی دارند. در شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور هم پس از مدتی این طرح را بررسی و آن را دائمی کرد. در این اواخر که کارکردهای محیط‌زیستی اولویت پیدا کرد، طرح LEZ مطرح شد و در واقع این طرح روی نقاط ضعف طرح قبلی سوار شد تا کارکرد محیط‌زیستی جبران شده و طرح معاینه فنی خودروها هم به آن اضافه شود.

در شرایط فعلی و با این توضیحات شما با حذف کامل این طرح موافق نیستید؟

هنوز مطالعاتی به وزارت کشور ارائه نشده است و اگر چنین بنایی داشته باشند، باید پیش‌بینی شرایط قبل و بعد از این طرح و توقف آن ارائه شود تا به استناد آمار و منابع پیشنهادها را اعلام کنند و به‌ویژه تغییرات قیمتی را مشخص کنند. آن‌گونه که مشخص است، مکانیسم کنترلی همان سیاست‌های قیمت‌گذاری است که تا حدی در طرح ترافیک در حال اجراست. برای همه این تغییرات باید شبیه‌سازی و مطالعات فنی ارائه شود و تا این لحظه و گذشتن بیش از یک ماه از گفت‌وگوی جنجالی معاون ترافیک شهردار تهران درباره حذف طرح زوج‌وفرد، هیچ مستنداتی درباره این تغییرات به دست ما نرسیده است. این طرح هم باید در یکی از دو جایگاه «شورای ترافیک شهر تهران» یا «شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور» بررسی و به تصویب برسد. اما در این مدت به این دو هم اطلاعات و مستنداتی داده نشده است.

البته شهرداری تهران عادت دارد در لحظه با یک برگه اطلاعات می‌آید و مصوبه را هم می‌گیرد. ممکن است در این مورد هم یک‌باره پیشنهاد را بیاورند و مصوبه اجرا را از سال آینده بگیرند؟ درباره طرح‌هایی مثل مونوریل یا همین طرح زوج‌وفرد هم در سال‌های گذشته همین روال را داشته‌اند.

دراین‌باره شهرداری تهران تنها نیست. پلیس رسما اعلام کرده که باید تضمین‌های درست و اصولی داده شود. البته به ما گفته‌اند مشاوره مطالعات را انجام داده‌اند و اسناد آماده است و به‌زودی مستندات را در جلسه بعدی شورای ترافیک تهران ارائه می‌کنند. این طرح علاوه بر موضوعات فنی باید به لحاظ تبعات اجتماعی بررسی همه‌جانبه شود؛ بحث‌هایی که به لحاظ پایتخت‌بودن تهران تنها مربوط به شهرداری تهران نیست و شهرداری هم به‌تنهایی از عهده آن برنمی‌آید، حتما باید جلب نظر دستگاه‌های اجرائی دیگر را داشته باشد. در این مورد نظر پلیس اهمیت زیادی دارد و تا شخص وزیر در جزئیات آن وارد می‌شوند.

در جریان اجرای طرح LEZ بسیاری بر این نظر بودند که هدف پنهان شهرداری تهران ایجاد درآمد بیشتر از این محل است که در ادامه شرایط و نوع اجرای ناقص آن تغییر کرد. حالا درباره حذف طرح زوج و فرد و تغییرات پیشنهادی نامعلوم این‌گونه برداشت می‌شود که درآمدزایی اولویت اصلی است. شما تأیید می‌کنید؟ از سوی دیگر چنین طرحی می‌تواند روی ترافیک افسارگسیخته تهران اثرگذار باشد؟

در کشورهای مختلف از جمله کشورهای آسیایی مثل سنگاپور شاهد محدودیت‌هایی خاص در معابر شهری هستیم که ریشه همه آنها هم سیاست‌های قیمتی و ضدتشویقی‌اند. مهندسی ترافیک و برنامه‌ریزی حمل‌ونقل علمی نیست که دنبال بومی‌سازی در آن باشیم، این قبیل طرح‌ها در شهرهای دنیا اجرا شده است و می‌توان عملکرد طرح‌ها را مشاهده و از آنها الگوبرداری کرد. در این سال‌ها هم طرح‌های اجراشده ابداع خودمان نبوده است. مثلا در کشورهایی مثل سنگاپور محدوده‌ای وجود ندارد و پلاک خودرو قیمت دارد که در محدوده‌هایی خاص اجازه تردد دارد. در کشورهایی دیگر برای قطعه‌ای از شهر یا بزرگراه هزینه می‌گذارند و همه اینها می‌توانند در شهرهای دیگر اجرا شوند. در نهایت در همه اینها یک سیاست وجود دارد و آن، اینکه استفاده از وسیله نقلیه شخصی هزینه‌بر باشد؛ یعنی علاوه بر پرداخت هزینه برای مالکیت، استفاده و بهره‌برداری از خودرو، ورود و تردد در محیط شهری هم باید هزینه داشته باشد.

با این شرایط، نظر شما این است که این‌گونه برنامه‌ریزی‌های شهرداری تهران برای کنترل ترافیک است یا کسب درآمد، یا هر دو؟

هر دو. منکر کسب درآمد از سوی شهرداری تهران نیستم. در جریان طرح زوج یا فرد، سیاست قیمتی در آن زمان مثلا ۱۰هزار تومان بود، ولی امروز دیگر این قیمت نیست. اگر آن زمان برای مردم توجیه اقتصادی داشت که یک خودرو را خریداری کنند، در این شرایط دیگر حداقل برای همه مردم صرفه ندارد. سیاست‌های قیمتی طیف دارند و در مرحله اول از عددی شروع می‌کند که تقاضا زیاد شود و بعد گام‌به‌گام قیمت را بالا می‌برد. چنین روندی قرار بود در قیمت سوخت هم اجرا شود اما نشد و امروز با این شوک‌ها مواجهیم. این موضوعات در سطح کلان به نظام مدیریت و برنامه‌ریزی کشور برمی‌گردد و برخی اقدامات را با وجود شرایط موجود باید از جایی شروع کرد. افکار عمومی و مردم باید دنبال این باشند که این پول کجا خرج می‌شود؟ باید پرسید درآمد واقعی طرح ترافیک تهران چقدر است. من می‌دانم درآمد طرح ترافیک قبل از اجرای این طرح‌ها چه بود و در ۹۷ چه شد و پیش‌بینی‌ها ها چقدر است و این اعداد را خودشان باید اعلام کنند.

حالا در این تغییرات جدید پیشنهادی و حذف طرح زوج یا فرد چطور، باز هم هدف درآمدزایی نیست؟

ابتدا باید توجه داشته باشید که این طرح تبعات سنگینی دارد و ممکن است تا مدتی هم درآمدی نداشته باشد، اما حتما در آن درآمد وجود دارد. البته چون محل درآمدی جدیدی است باید منتظر ماند و دید.

به نظر می‌رسد شما با مجموع این پیشنهادها هم‌نظر یا حداقل همسو هستید، چرا در زمان حضور آقای قالیباف که طرح LEZ را پیشنهاد داد و علاقه زیادی به اجرای آن داشتند، همراهی برای اجرای کامل آن صورت نگرفت؟

در جریان اجرای طرح LEZ حذف طرح زوج یا فرد مطرح شد و همان زمان هم مثل امروز پلیس دغدغه جدی داشت. باید تأکید کرد که آنچه اجرا شد LEZ نبود یا حداقل به‌طورکامل اجرا نشد. در طرح اولیه چهاررنگ وجود داشت که هر کدام شرایط متفاوتی داشتند. همچنین موضوعات ترافیکی حتما باید پیوست اجتماعی داشته باشند و افکار عمومی را آماده کنند. در مصوبه شورای‌عالی برای سال ۹۷ چند بند روی نظرسنجی و مطالعات ترافیکی تأکید جدی دارد. در واقع از همان زمان این کار مطرح شد و یکی از دلایل اجرانشدن هم همین منطقه سبز و آبی و مخالفت‌های پلیس بود. مهم‌تر اینکه آن زمان بانک شماره‌گذاری کشور امکان شناسایی پلاک خودروها را نداشت و همچنین اینکه روی پلاک خودرو هیچ نشانه‌ای مبنی‌بر هیبریدی، کاربراتوری یا انژکتوری‌بودن خودرو وجود نداشت و قابلیت تفکیک نبود. پیشنهاد خود سردار مهری بود که در گام اول برای اینکه مردم ابتدا با این طرح آشنا شوند، فقط معاینه فنی را ملاک بگذارید که دارد یا ندارد و آن را هم کلا با دوربین چک کنیم و جریمه هم انجام شد که پس از شروع کار با این محور بود که معاینه فنی تحولات اساسی را دربر داشت. مهم‌تر از همه هم اینکه باید زیرساختی در کشور ایجاد می‌شد و آن هم سامانه یکپارچه معاینه فنی ایران (سیمفا) بود که اشکالات قبلی را حذف می‌کرد. قبلا معاینه فنی شهرهای دیگر در تهران و شهرهای دیگر اعتبار نداشت و جعل معاینه فنی بسیار زیاد بود.

هنوز هم هست؟

بله؛ ولی خیلی کم شده و اگر هم کسی این تخلف را مرتکب شود، سرش کلاه رفته است. درحال‌حاضر ۵۵۰ مرکز معاینه فنی سبک و ۱۵۰ مرکز معاینه فنی سنگین در کشور داریم که اطلاعات همه اینها در سامانه اصلی وزارت کشور ذخیره می‌شود و در لحظه همه معاینه‌فنی‌ها در این مرکز ثبت و تطبیق داده می‌شوند و اگر پلیس هم بخواهد چک کند، با دیتای وزارت کشور می‌سنجند؛ پس داده‌های افراد جاعل که با این سامانه تطبیق ندارد، اعتباری هم ندارد. در این شرایط هم‌زمان جریمه‌ها را هم فعال کردیم و وقتی دوربین‌ها پلاکی را ثبت می‌کند، از سامانه وزارت کشور استعلام می‌کند و به‌نوعی دیگر می‌توان بر اعتبار بی‌خطابودن معاینه فنی تأکید کرد و حالا با این سیستم می‌توانیم برنامه‌ریزی‌های بعدی را هم اجرا کنیم؛ مثلا اگر قرار بر جریمه‌شدن خودروهای فرسوده باشد، در کسری از ثانیه این آنالیز صورت می‌گیرد. در همین شرایط موجود هم می‌توانید تفاوت خودروهای هیبریدی و کاربراتوری و انژکتوری را متوجه شویم و ثبت کنیم.

در جریان اجرای طرح ترافیک و زوج یا فرد یک مسئله مهم به صورت سؤال مطرح بود که عملکرد پلیس و شهرداری تهران در آنها چگونه بوده است؟ تا چه اندازه قانون اجرا شده و چقدر تخلف در اجرا داشته‌اند؟ مواردی بوده که مانع اجرا شوند یا طرح را منحرف کنند؟

بله، داشته است. البته باید درباره مجری و اعمال‌کننده طرح تعریف را مشخص کنیم. از یک نگاه طرح را پلیس اجرا و شهرداری زمینه‌سازی می‌کند و از نگاهی دیگر شهرداری مجری است و ضمانت اجرا را پلیس می‌دهد و البته این تفکیک و این مفاهیم هنوز هم بعد از این‌همه سال درست تعریف نشده‌اند. براساس قانون الحاق سه تبصره به بند ۱۲ ماده ۴ قانون نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران که در سال ۶۹ تصویب شده است که در آن وظایف راهور را ذیل نیروی انتظامی آورده است...

ادامه در صفحه ۱۳

نگاه

تأملی بر پدیده کلاهبرداری

سیمین فروغ‌زاده*

● این فرض که کسی نمی‌تواند سر من کلاه بگذارد، همیشه درست نیست. گاه‌وبیگاه در جریان زندگی روزمره، متوجه این موضوع شده‌ایم که سرمان کلاه رفته است و چه‌بسا کلاه گشادی! بارها در تبیین و تحلیل این موضوع شنیده‌ایم که سادگی برخی آدم‌ها، عامل اصلی این گرفتاری است؛ اما این تنها یک تحلیل روان‌شناسی از موضوع است. نوشتار حاضر قصد دارد از منظر اجتماعی نگاهی به موضوع کلاهبرداری داشته باشد. کلاهبرداری موضوع امروز نیست و صرفا برای من یا شما هم اتفاق نمی‌افتد. چنانچه تاریخ هم گواهی می‌دهد، در سطح کلان و حتی در ارتباط کشورها هم بوده و پیشیمانی‌های بزرگی را برای جوامع و نسل‌های بعدی رقم زده است. این‌روزها با توجه به مدرن‌شدن جوامع، شاهد شکل‌های مختلف، جدید و متنوعی از این پدیده هستیم؛ مثل کلاهبرداری‌های اینترنتی نظیر فیشینگ، اسکمیر یا مدل نیجریه‌ای، رسیدهای خودپرداز، برنده‌شدن در قرعه‌کشی و اعطای جایزه، ازدواج‌های اینترنتی، تهیه غذا برای افراد بی‌بضاعت، فروش خطوط رُند، سایت‌های شرط‌بندی در فضای مجازی، مأموران تقلبی به‌عنوان نماینده بیمه، مأمور آب و برق، مالیات و... . همه اینها نشان می‌دهد تحلیل صرفا روان‌شناسی از موضوع، بسیار ناقص است. از منظر روان‌شناسی، عمدتا واکنش افراد مال‌باخته محل بررسی و توجه است. در این‌گونه از تحلیل‌ها، واکنش که به رفتار و شخصیت افراد (چه فرد کلاهبردار و چه مال‌باخته) برمی‌گردد، تنها دلیل برای پیدایش پدیده کلاهبرداری است که بیش از همه متمرکز بر سادگی و طمع بیشتر مال‌باخته و موقعیت‌شناسی و هوشمندی فرد کلاهبردار است؛ اما واقعیت این است که کلاهبرداری بر اثر یک علت به وجود نمی‌آید؛ این جرم مانند سایر جرائم، پدیده‌ای چندبُعدی است و شواهد مختلف نظری و تجربی حاکی از آن است که در ظهور این جرم، متغیرهای تعیین‌کننده زیادی وجود دارد که مستقل از افراد هستند. تعامل بین کلاهبردار و مال‌باخته در بستری به اسم جامعه اتفاق می‌افتد؛ بنابراین همه آنچه باعث شکل‌گیری پدیده کلاهبرداری می‌شود، صرفا فردی و مربوط به شخصیت افراد نیست. در این میان، قوانین که مسئول تنظیم رفتار انسان‌ها بر اساس ارزش‌های جامعه هستند، اهمیت بسیاری دارند. قوانین موجود در هر کشوری بهترین بیان‌کننده و آینه تمام‌نمای ساختار جامعه محسوب می‌شوند. به بیانی دیگر، قوانین بیان‌کننده ارزش‌ها و هنجارهای موجود در جامعه‌اند و از نظر حکومت، افراد جامعه ملزم به رعایت آنها هستند. مانند همه کشورها، قانون مجازات اسلامی کشورمان نیز برای کلاهبردای بسته به‌شدت و موقعیت فرد کلاهبردار، جرائمی را تعریف کرده است. در این قانون، مجازات فرد از بازگرداندن مال به صاحب آن گرفته تا دو تا ۱۰ سال حبس یا انفصال از خدمات دولتی و... فرد کلاهبردار تعریف شده است. نکته درخور تأمل آن است که گویی این مجازات‌ها آن‌گونه که باید بازدارنده نیستند. زمانی که مردم شاهد کلاهبرداری‌های بزرگ در جامعه هستند و زیرپاگذاشتن قانون، اجرانشدن عدالت، دورزدن و فرار کلاهبرداران را نیز به چشم می‌بینند، دیگر قانون نمی‌تواند مانع جدی و بزرگی برای کلاهبرداران خردی باشد که مردم عامی را طعمه خود قرار می‌دهند. شاهد آن نیز ظهور انواع جدید کلاهبرداری در جامعه امروز ایران است و پرونده‌های کلاهبرداری کثیری که در مراجع حقوقی در نوبت بررسی قرار گرفته‌اند.

ادامه در صفحه ۱۳

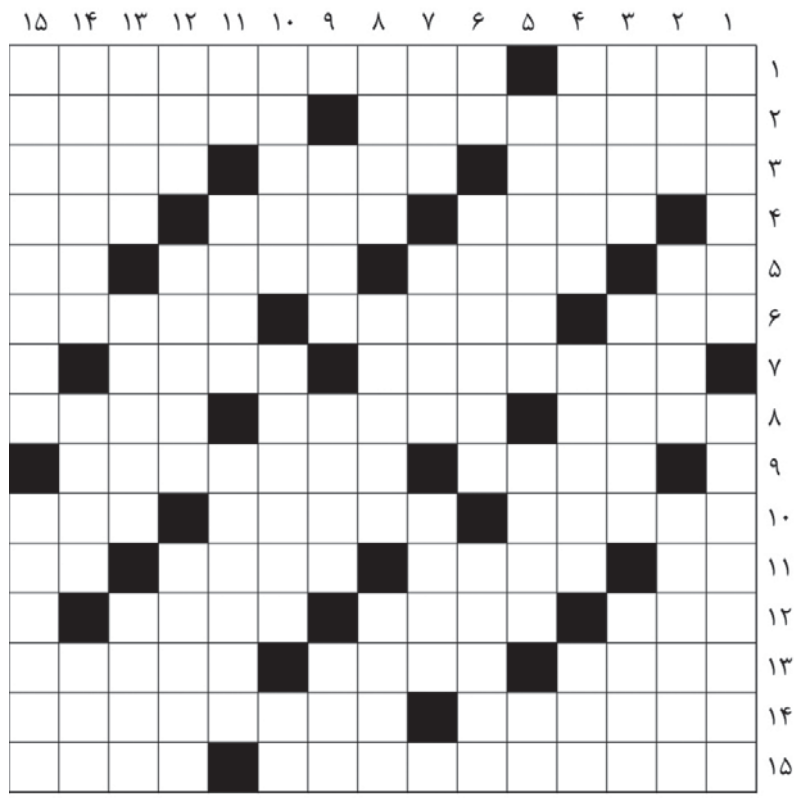
جدول ۳۲۹۰ ■ طراح: بیژن گورانی

افقی:

۱- بزرگ‌ترین پهپاد ایرانی- از آثار پرل اس باک، بانوی نویسنده آمریکایی ۲- کوچک‌ترین مرز ایران با این کشور است- محبوس ۳- قراردادن- نقاشی که ادعای نبوت کرد- سرمشق ۴- نداهنده- برودت- به کمر می‌بندند ۵- باد سرد- احسان- تمام‌کننده- تکرار یک حرف ۶- سنگ سبز قیمتی شبیه عقیق- گیرودار- فیلم کابویی ۷- رمانی مشهور از والتر اسکات انگلیسی- آزادشده از زندان ۸- سبز روشن- شهری در جنوب‌غربی فرانسه- پیاده ۹- برگه- سحرگاه ۱۰- درگاه- رنگ نشانگر عشق- همراه افاده ۱۱- نشانه مفعولی- فراموش‌کار- بدون نقش و نگار- نیم‌صدای درازگوش ۱۲- سرد مطبوع- پرچم- واحد نظامی ۱۳- رنگ سیاه- تاریک- پدر مردگان ۱۴- درخشان و تابان- از گران‌قیمت‌ترین کارهای هنری در چین ۱۵- کارآگاه مرد داستان‌های آگاتا کریستی- کندن علف‌های هرز.

عمو-دی:

۱- خیال‌پردازانه- شطرنجی ۲- دسته‌ای از مو در جلو پیشانی- بینی- ممیزی فیلم ۳- داستان بلند- پیش‌نویس- دانه چرکی ریز روی پوست۴- آهن‌گداخته را روی آن می‌کوبند- خراب- نوبت بازی ۵- اتحادیه صنفی- شیرینی‌فروش- برج فرانسه ۶- پراکندگی- دومین روز هفته- از درجات نظامی ۷- اهلی- تکیه‌کلام درویش- فراورده‌های کشاورزی تابستانی ۸- آشنا- نور اندک و ضعیف- انبازان ۹- قبل از ورزش- افسرده- راهروگر صد ... دارد توکل بایدش ۱۰- گریز از دشمن به سبب شکست- هنر دفاع شخصی تایلندی- نت اول ۱۱- هفتادودومین سوره قرآن- کارها- نقطه‌نظر ۱۲- صدای بلند- ریشخند- شعر کوتاه ژاپنی ۱۳-کفش لاستیکی- سانحه رانندگی- زاده چهارپایان ۱۴- مبارز- همگی- پاسخ مثبت ۱۵- از سازهای زهی- مرزوبوم.



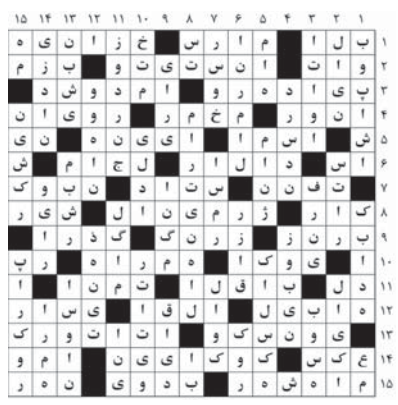
حل سودوکو سخت

۷	۹	۳	۴	۶	۵	۲	۸	۱
۲	۸	۶	۳	۱	۹	۵	۴	۷
۵	۴	۱	۲	۸	۷	۶	۹	۳
۴	۱	۵	۹	۲	۸	۷	۳	۶
۸	۳	۷	۱	۵	۶	۹	۲	۴
۹	۶	۲	۷	۳	۴	۱	۵	۸
۶	۲	۹	۸	۷	۳	۴	۱	۵
۳	۷	۴	۵	۹	۱	۸	۶	۲
۱	۵	۸	۶	۴	۲	۳	۷	۹

حل سودوکو ۲۲۸۵

۳	۷	۶	۱	۲	۴	۹	۵	۸
۲	۹	۴	۸	۳	۵	۱	۶	۷
۱	۵	۸	۹	۷	۶	۲	۴	۳
۸	۳	۵	۴	۱	۷	۶	۹	۲
۶	۲	۱	۳	۹	۸	۴	۷	۵
۹	۴	۷	۵	۶	۲	۳	۸	۱
۴	۱	۲	۷	۵	۹	۸	۳	۶
۷	۶	۹	۲	۸	۳	۵	۱	۴
۵	۸	۳	۶	۴	۱	۷	۲	۹

جدول ۳۲۸۹



سودوکو سخت ۲۲۸۶

زمان پیشنهادی: ۴۰ دقیقه

قانون‌های حل جدول سودوکو:

۱- در هر سطر و ستون باید اعداد یک تا ۹ نوشته شود. بدیهی است که هیچ عددی نباید تکرار شود.

۲- در هر مربع ۳×۳ اعداد یک تا ۹ باید نوشته شود و در نتیجه هیچ عددی نباید تکرار شود.

	۹		۴	۲		۳		
۸					۶			
		۷	۵	۱				
	۲	۳					۱	۶
۴				۳				۲
۷	۱					۸	۴	
				۴	۳	۲		
			۹					۸
		۶		۷	۱		۵	

سودوکو ساده ۲۲۸۶

زمان پیشنهادی: ۲۰ دقیقه

سودوکو

سودوکو Sudoku یک واژه ترکیبی ژاپنی به معنای عددهای بی‌تکرار است و امروزه به جدولی از اعداد گفته می‌شود که به عنوان یک سرگرمی رایج در نشریات کشورهای مختلف به چاپ می‌رسد.

			۵	۶	۸			
۲	۸						۵	۶
			۳			۴	۸	
۵	۷	۸	۱				۹	
۳								۲
	۲				۳	۷	۶	۸
	۴	۲			۹			
۸	۹						۲	۷
			۲	۸	۱			