

اسکله های نفتی بعثی ها زیر پای بچه های اصفهان!

روایت روزی که اولین نبرد دریایی سپاه در خلیج فارس
به تیپ تکاور دریایی لشکر امام حسین (ع) سپرده شد

۶۰ پایتختی



پشت فرمان زندگی

نگاهی به تجربه زیسته رانندگان زن
در خیابان های اصفهان

۵۰ جامعه



سال بیست و یکم | شماره ۵۰۸۵ | یکشنبه ۱۴ اردیبهشت ۱۴۰۴ | ۶ ذی القعدة ۱۴۴۶ | 4 May 2025 | ۸ صفحه | ۱۰۰۰۰ تومان | esfahanonline.ir

آغاز روزشمار به بهره برداری از ۶۰ پروژه عمرانی در اصفهان

دکتر علی قاسم زاده
شهردار اصفهان خبر داد:



مدیریت شهری ۰۳

فروش قسطی طلای اصفهان با شرط و شروط؟

اگر افراد طلا را به صورت قسطی خریداری کنند و معامله تمام شده باشد (فرد طلا را همان موقع
با خود به منزل ببرد و در قبال مابقی مبلغ بدهی خود، چک بدهد) سود کرده است؛ اما در نوع دیگر
معامله که طلا تا پایان تسویه حساب نزد فروشنده باقی می ماند و همراه بنابر کاهش یا افزایش
قیمت طلا، خریدار باید مبلغی را پرداخت کند، به سود نمی رسد

حمیدرضا نیکخواه، رئیس اتحادیه طلا فروشان اصفهان



افزایش قیمت طلا، قدرت خرید مردم را کاهش داده و بسیاری از مردم نمی توانند طلا را نقدی بخرند؛ برای همین برخی از طلافروشی ها طلا را قسطی می فروشند. از سوی دیگر، این روزها با توجه به شرایط بی ثبات بازار و وضعیت
اقتصاد کشور، همه افراد از قشر متوسط گرفته تا غنی، به فکر سرمایه گذاری هرچند ناچیز هستند و تنها گزینه ای که برای همه امکان پذیر است، خرید طلاست؛ زیرا قدرت اقتصادی بسیاری از افراد به آن ها اجازه خرید ملک یا خودرو
برای سرمایه گذاری نمی دهد؛ از این رو دیده می شود برخی از کسبه صنف طلا فروشان، مبادرت به فروش طلای قسطی می کنند و مردم هم برای خرید طلای قسطی مشتاق شده اند. هر کدام از طلافروشان با شرایط خاصی طلا را قسطی
می فروشند؛ بنابراین شروط و شروط آن ها برای فروش قسطی طلا یکی از مؤلفه هایی است که تعیین می کند اگر خریداران طلا را با این روش خرید کنند، سود می کنند یا زیان ...

اقتصاد ۰۲

دست خالی اصفهانی از پیوند ادبی با خواهر خوانده ها

به اصفهان باید به چشم یک پل برای انتقال فرهنگ ایران با کشورهای دیگر نگریست. بسترها و
ظرفیت های فرهنگی و ادبی اصفهان می تواند محملی برای این اقدام ها در نظر گرفته شود؛ اما
نباید محدود به این شهر شود و کل ادبیات کشور باید مدنظر قرار گیرد

احمد ذوعلم، مدیر آژانس ادبی دایره مینا

کتاب و ادبیات ۰۷

سازوکار شکار! چرا قوانین موجود نتوانسته است منجر به کاهش شکار در مناطق حفاظت شده شود؟

در مقوله جرم شناسی قاعده ای وجود دارد که طبق آن، افرادی که قصد ارتکاب یک جرم یا عمل
خلاف را دارند، معمولاً پیش از اقدام، سود حاصل از این جرم را محاسبه می کنند و با مجازاتی که
ممکن است به آن محکوم شوند، می سنجدند

رضا نامدار، فرمانده یگان حفاظت محیط زیست استان



اگرچه طی سال های اخیر این جرم ها رشد داشته است، مناطق حفاظت شده و
زیستگاه های حیات وحش که تحت کنترل سازمان حفاظت محیط زیست هستند
با معضل های زیادی مواجه شده اند
منصور کمیلی، فعال محیط زیست

محیط زیست ۰۲





چهل و پنجمین دوره
رقابت های بین المللی
کشتی آزاد
جام جهان پهلوان
تختی
اصفهان ۱۸ و ۱۹ اردیبهشت

45th INTERNATIONAL
FREE STYLE
WRESTLING TOURNAMENT
TAKHTI CUP 8 & 9 MAY 2025 - ISFAHAN





صفحه‌ان زیبا

شماره ۵۰۸۵

۱۴ / ۰۲ / ۱۴۰۴

یکشنبه

دبیر صفحه / مینا ایزدی
ویراستار / عذرا دیانی

کوتاه از اقتصاد

سرمایه‌های خرد

در صندوق‌های طلا

صرف توسعه معادن طلا می‌شود



عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس صندوق‌های طلا در بورس را گزینه‌ای امن برای حفظ ارزش سرمایه و حمایت از تولید دانست و

گفت؛ سرمایه‌گذاری در صندوق طلا نه تنها امن است، بلکه به چرخه تولید کشور نیز کمک می‌کند. جبار کوچکی‌نژاد اظهار کرد: صندوق‌های تأمین مالی، چه از نوع طلا و چه پروژه‌های دیگر، به عنوان ابزارهای مطمئن و قابل اتکا در نظام اقتصادی کشور مطرح هستند. این صندوق‌ها هم تحت نظارت دولت فعالیت می‌کنند و هم مجوزهای لازم از سازمان بورس و اوراق بهادار را دارند؛ بنابراین مردم از این صندوق‌ها استفاده کنند که اطمینان و اعتماد به آن‌ها وجود دارد. او افزود: صندوق‌های طلا سرمایه‌های خرد مردم را جمع می‌کنند و منابع مالی حاصل از آن نیز صرف توسعه و تولید طلا در معادن کشور می‌شود؛ این یعنی سرمایه‌گذاری در صندوق طلا نه تنها امن است، بلکه به چرخه تولید کشور نیز کمک می‌کند. کوچکی‌نژاد اضافه کرد: این صندوق‌ها علاوه بر حفظ ارزش سرمایه، سرمایه‌های خرد مردم را نیز به سمت بازارهای مولد و شفاف هدایت می‌کنند که این اقدام مؤثر در حمایت از تولید و اقتصاد ملی است.



مهناز

احمدی

خبرنگار

افزایش قیمت طلا، قدرت خرید مردم را کاهش داده و بسیاری از مردم نمی‌توانند طلا را نقدی بخرند؛ برای همین برخی از طلافروشی‌ها طلا را قسطی می‌فروشند. آن‌سوی دیگر، این روزها با توجه به شرایط بی‌ثبات بازار و وضعیت اقتصاد کشور، همه افراد از قشر متوسط گرفته تا غنی، به فکر سرمایه‌گذاری هرچند ناچیز هستند و تنها گزینه‌ای که برای همه امکان‌پذیر است، خرید طلاست؛ زیرا قدرت اقتصادی بسیاری از افراد به آن‌ها اجازه خرید ملک یا خودرو برای سرمایه‌گذاری نمی‌دهد؛ ازاین‌رو دیده می‌شود برخی از کسبه صنف طلافروشان، مبادرت به فروش طلا

قسطی می‌کنند و مردم هم برای خرید طلا قسطی مشتاق شده‌اند.

هرکدام از طلافروشان با شرایط خاصی طلا را قسطی می‌فروشند؛ بنابراین شرط و شروط آن‌ها برای فروش قسطی طلا یکی از مؤلفه‌هایی است که تعیین می‌کند اگر خریداران طلا را با این روش خرید کنند، سود می‌کنند یا زیان.

حمیدرضا نیکخواه، رئیس اتحادیه طلافروشان اصفهان که سالیان زیادی است در این حرفه مشغول خدمت بوده و از گرم و سرد روزگار بازار طلا به خوبی مطلع است، در این خصوص گفت: اگر افراد طلا را به صورت قسطی خریداری کنند و معامله تمام‌شده باشد (فرد طلا را همان موقع یا همه امکان‌پذیر است، خرید طلاست؛ زیرا قدرت اقتصادی بسیاری از افراد به آن‌ها اجازه خرید ملک یا خودرو برای سرمایه‌گذاری نمی‌دهد؛ ازاین‌رو دیده می‌شود برخی از کسبه صنف طلافروشان، مبادرت به فروش طلا



|| خرید طلای قسطی همیشه سودآور نیست

نیکخواه با بیان اینکه خرید طلا در درازمدت می‌تواند باعث حفظ ارزش سرمایه و افزایش آن شود، اظهار کرد: برخی طلافروشی‌ها این امکان را فراهم کرده‌اند که مشتریان بتوانند با خرید قسطی و ارائه پیش‌پرداخت، طلای قسطی خریداری کنند؛ اما باید دقت کرد بسیاری از فروشندگان اجازه دریافت طلا در هنگام معامله را به خریدار نمی‌دهند و تا پایان دریافت همه بدهی خود، که گاهی چند سال هم طول می‌کشد، طلا را نزد خود نگهداری می‌کنند. در این حالت مشتری نه تنها سود نمی‌کند، بلکه متضرر هم می‌شود؛ بنابراین اگر افراد قصد دارند طلای زینتی را برای مصرف روزمره خریداری و سال‌ها از آن استفاده کنند، خرید قسطی را به آن‌ها پیشنهاد می‌کنیم؛ چون طی این چند سال، ارزش طلا بسیار افزایش یافته و قطعاً سود فراوانی به همراه خواهد داشت.

رئیس اتحادیه طلافروشان اصفهان بیان

کرد: خرید طلا در هر زمان یک سرمایه‌گذاری مطمئن محسوب می‌شود؛ به شرطی که افراد به دنبال سود کوتاه مدت نباشند.

نیکخواه ادامه داد: نوسان اوضاع اقتصادی و مشخص شدن نتیجه مذاکره‌ها، باعث شده است بازار طلا در پلاتکلفی بماند و واقعا هیچ‌کس نمی‌داند که قیمت طلا افزایش خواهد داشت یا ندارد.

رئیس اتحادیه طلا و جواهر اصفهان با اشاره به اینکه قیمت طلا نسبت به سال گذشته ۴۰ درصد افزایش داشته است، عنوان کرد: با نگاه به بازار طلا در سال‌های گذشته، به راحتی می‌توان نتیجه گرفت که خرید طلا یک نوع سرمایه‌گذاری ایمن و سودآور تلقی می‌شود؛ اما خرید قسطی طلا، بنا بر شرایط به خصوص می‌تواند برای افراد سودآور باشد.

|| قیمت طلا؛ متأثر از

اتفاق‌های سیاسی در دنیا او با توضیح این نکته که قیمت طلا در هر زمان با میزان عرضه و تقاضا، قیمت انس جهانی، قیمت ارز و رویدادهای سیاسی در کشور و جهان مرتبط است، بیان کرد: در حال حاضر بازار فعلی مصنوعات طلا در اصفهان راکد است و بیشتر مردم برای خرید سکه یا طلای دست دوم به بازار طلافروشان مراجعه می‌کنند و مصنوعات نو هیچ خریداری ندارد.

|| سپری امن در مقابل

بی‌ثباتی‌های اقتصادی
روند نوسانی طلا در حالی ادامه دارد

فروش قسطی طلای اصفهان با شرط و شروط؟

اگر طلا تا پایان تسویه حساب نزد فروشنده باقی بماند، خریدار ضرر می‌کند

که بسیاری از تحلیلگران اقتصادی بر این باورند که سرمایه‌گذاران همچنان این فلز گرانبها را به عنوان یک دارایی امن در برابر بی‌ثباتی‌های اقتصادی ترجیح می‌دهند.

زمانی که نرخ تورم بالا باشد، قدرت خرید کاهش می‌یابد و مردم به دنبال دارایی‌های پایدارتر و مقاوم‌تر در برابر تورم، مانند طلا می‌روند.

این امر می‌تواند موجب افزایش تقاضا و در نتیجه افزایش قیمت طلا شود. رشد اقتصادی پایدار می‌تواند منجر به افزایش تقاضا برای طلا به عنوان یک دارایی سرمایه‌گذاری شود؛ برعکس، رکود و بحران‌های اقتصادی می‌تواند موجب افزایش تقاضا برای طلا به عنوان یک دارایی امن شود. ناآرامی‌های داخلی، تغییرات دولت و تنش‌های اجتماعی می‌تواند بر قیمت طلا تأثیر بگذارد.

قیمت طلا در بازار جهانی تحت تأثیر عوامل مختلف از جمله میزان تولید معدن، تقاضای صنعتی و استفاده‌های دیگر قرار دارد. افزایش عرضه یا کاهش تقاضا در سطح جهانی می‌تواند بر تحلیل بازار طلا تأثیر بگذارد. از سوی دیگر، بحران‌ها و رکودهای اقتصادی جهانی می‌تواند موجب افزایش تقاضا برای طلا به عنوان یک پناهگاه امن شود؛ به علاوه، رشد اقتصاد جهانی و تغییرات در سیاست‌های اقتصاد بین‌الملل نیز می‌تواند بر قیمت جهانی طلا تأثیر بگذارد.



با نگاه به بازار طلا در سال‌های گذشته، به راحتی می‌توان نتیجه گرفت که خرید

طلا یک نوع سرمایه‌گذاری ایمن و سودآور تلقی می‌شود؛ اما خرید قسطی

طلا، بنا بر شرایط به خصوص

می‌تواند برای افراد سودآور باشد



سازوکار شکار!

جراقوانین موجود توانسته است منجر به کاهش شکار در مناطق حفاظت‌شده شود؟



و در معرض خطر انقراض ازجمله آهو، قوچ و میش و یوزپلنگ‌ها یکی از جرائم محیط زیستی جدی محسوب می‌شود و همان‌گونه که قبلاً بیان شد، برای شکار غیرمجاز این گونه‌ها مجازات‌های سنگینی در نظر گرفته شده است. «نامدار عنوان می‌کند: «شکار غیرمجاز این گونه‌ها نه تنها به دلیل آسیب به اکوسیستم و تنوع زیستی، بلکه به خاطر نقض قوانین محیط زیستی و حقوقی بررسی می‌شوند و افرادی که اقدام به شکار این گونه‌ها کنند، ممکن است با جریمه‌های مالی، حبس یا حتی مجازات شدیدیتر مواجه شوند. علاوه بر این، سازمان‌های دولتی و غیردولتی در اصفهان و دیگر مناطق تحت مدیریت به‌طور مداوم فعالیت‌های نظارتی و حفاظتی را برای جلوگیری از شکار غیرمجاز انجام می‌دهند.» این فعالیت‌ها به گفته نامدار شامل گشت زنی در مناطق حفاظت‌شده، آموزش جوامع محلی درباره اهمیت حفاظت از گونه‌ها و همکاری با نیروی انتظامی برای برخورد با متخلفان است. به‌طور کلی جامعه باید به ضرورت حفاظت از این گونه‌های ارزشمند آگاه باشد و هرگونه اطلاعات درباره شکار غیرمجاز باید به مسئولان مربوط گزارش شود.

در جهت پیشگیری و جلوگیری از ایجاد هرگونه آلودگی و تخریب محیط زیست در زمینه شکار و صید، تخریب محیط زیست و دستگیری متهمان و تشکیل پرونده و معرفی به مقامات قضایی در حوزه استحضاطی و مأموریتی از طریق گشت‌های ویژه را برعهده دارند. «نامدار با توضیح‌های کامل‌تر ادامه می‌دهد: «مقامات قضایی در کشور نیز پس از مطالعه و بررسی پرونده‌های تشکیل شده طبق قانون و مقررات موجود، به صدور رأی اقدام می‌کنند. مجازات‌های مربوط در استان‌های مختلف بیشتر به صورت نقدی یا مجازات‌های سبز ازجمله ساخت آیشخور، کاشت و توزیع علوفه در مناطق تحت مدیریت، جمع‌آوری زباله، آموزش‌های زیست‌محیطی و ارائه در مدرسه و... براساس فرهنگ منطقه‌ای بوده و در موارد بالاتر از مجازات حبس استفاده می‌شود.» به گفته نامدار، جرائم شکار و صید در همه جای ایران یکسان نیست و عوامل مختلفی بر شدت و نوع این جرائم تأثیرگذار است. این مقام دولتی خاطرنشان می‌کند: «در اصفهان و به خصوص در مناطقی مانند پناهگاه حیات وحش عباس‌آباد شکار گونه‌های ارزشمند و حمایت‌شده

محیط زیست استان اظهار امیدواری می‌کند که قوانین مربوط به حفاظت از حیات وحش و مجازات‌های مرتبط با شکار و صید غیرمجاز هر ساله بهبود یابند و سخت‌گیرانه‌تر اجرایی شوند.

|| جرائم شکار و صید در همه جای ایران یکسان نیست

عدم آگاهی و فرهنگ‌سازی، نگرانی‌های اقتصادی، کمبود منابع انسانی و مالی، مشکلات اجتماعی و فرهنگی، فقر و رشد جمعیت و وحش ازجمله عواملی است که حتی با توجه به افزایش جرائم شکار و صید باعث شده تعداد متخلفان شکار کاهش پیدا نکند. نامدار با اشاره به مطلب فوق متذکر می‌شود: «برای کاهش متخلفان شکار در ایران نیاز به رویکرد‌های چندجانبه و جامع در حوزه آموزش، نظارت قوانین و حمایت‌های اقتصادی وجود دارد. بر اساس قوانین شکار و صید و آیین‌نامه اجرایی، تمامی مأموران یگان حفاظت محیط زیست کشور به عنوان ضابطان خاص دادگستری محسوب می‌شوند. آن‌ها وظیفه اجرای قانون و مقررات

ویژه قرار گیرند.»

کمیلی ادامه می‌دهد: «گردشگری پایدار می‌تواند هم ظرفیت‌های مالی حفاظت را ارتقا دهد و هم به صورت غیرمستقیم از حضور متخلفان شکار و صید جلوگیری کند.» او متذکر می‌شود: «حفاظت وقتی با مشارکت جوامع محلی اطراف مناطق حفاظت‌شده صورت پذیرد و آن‌ها در این زمینه ذی‌نفع شوند، خود به خود می‌تواند هم از لحاظ اقتصادی به آن‌ها کمک کند و هم تخلف‌ها را به حداقل برساند؛ چراکه آن موقع مردم بار دوم محیط بانان در زمینه حفاظت خواهند بود. همین‌طور موضوع رسیدگی به معیشت محیط بانان بسیار اهمیت دارد که انگیزه و توان لازم را برای حفاظت به محیط بانان بدهد و آن‌ها را از حواشی مصون بدارد.»

|| مجازات سخت‌گیرانه

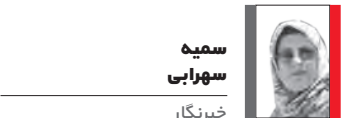
بازدارندگی بیشتری دارد

رضا نامدار، فرمانده یگان حفاظت محیط زیست استان نیز با اشاره به اصل ۵۰ قانون اساسی به

«اصفهان زیبا» می‌گوید: «در خصوص حفاظت

از محیط زیست قتل و شعور بر هر قانونی اولویت دارد و درک انسانی حکم می‌کند همواره در محافظت از محیط زیست کوشا باشیم.» نامدار عنوان می‌کند: «از طرفی، در مقوله جرم‌شناسی قاعده‌ای وجود دارد که طبق آن، افرادی که قصد ارتکاب جرم یا عمل خلاف را دارند، معمولاً پیش از اقدام، سود حاصل از این جرم را محاسبه می‌کنند و با مجازاتی که ممکن است به آن محکوم شوند، می‌سنجند؛ درواقع این قدرت نظارت و شدت مجازات است که

افراد را به ارتکاب جرم یا پرهیز از آن سوق می‌دهد. از آنجایی که در بسیاری از موارد، جرائم شکار غیرمجاز محدود و سبک است، شکارچیان احساس خطر چندانی ندارند. اگر مجازات‌ها سخت‌گیرانه‌تر نباشند، می‌تواند بازدارندگی بیشتری ایجاد کند.» فرمانده یگان حفاظت از



سمیه

سهرابی

خبرنگار

براساس گفته صاحب‌نظران حوزه محیط زیست، مسئله شکار و صید از بعد حقوقی و زیست‌محیطی در هم تنیده است و نمی‌توان آن را تفکیک کرد. در قانون شکار و صید مصوب ۱۳۴۶ و در مواد ۱۲، ۱۱ و ۱۳ آن به مجازات جرائم غالب در حوزه شکار پرداخته شده است. در این میان، مجازات حبس هم در این سال‌ها با توجه به دیدگاه حبس‌زدایی به جای نقدی بدل شده است. قطعاً شکار و صید مضل بسیار مهمی است که خود باعث آسیب‌های جبران‌ناپذیر به حیات وحش کشور می‌شود. به گفته بیشتر کارشناسان محیط زیست تصویب جرائم شکار و صید هم نتوانسته است مصونیتی برای حیات وحش کشور به وجود آورد.

|| جریمه مادی مؤثر نبوده است

اصولاً جریمه مادی هیچ وقت نتوانسته است از میزان تخلف‌ها در این زمینه بکاهد. منصور کمیلی، فعال محیط زیست، در این باره به «اصفهان زیبا» می‌گوید: «اگرچه طی سال‌های اخیر این جریمه‌ها رشد داشته است، مناطق حفاظت‌شده و زیستگاه‌های حیات وحش که تحت کنترل سازمان حفاظت محیط زیست هستند، با معضل‌های زیادی مواجه شده‌اند، کمیلی ادامه می‌دهد: «افزایش نیروی محیط بان در مناطق و افزایش امکانات، اعم از خودرو و موتورسیکلت و امکانات دیگر از قبیل دوربین‌های حفاظتی می‌تواند بر کاهش حضور متخلفان مؤثر باشد؛ متأسفانه با بودجه کم این سازمان، اتفاق خاصی در این سال‌ها رخ نداده است.» این فعال محیط زیست معتقد است: «رویکرد از مناطق حفاظت‌شده باید تغییر کند.» او می‌گوید: «اصولاً مناطق حفاظت‌شده به عنوان ذخیره‌گاه‌های طبیعی هستند که می‌توانند در جهت بازדיگردشگران به شرطی که اصول و قواعد توریسم حیات وحش رعایت شود، مورد توجه

محیط زیست



صفحه‌ان زیبا

دبیر صفحه / لیلا مقیمی
ویراستار / عذرا دیانی

خبر جامعه

الزام احراز هویت

دومرحله‌ای پزشکان



معاون درمان سازمان تأمین اجتماعی از اجرای احراز هویت دومرحله‌ای برای ورود پزشکان و درمانگران به سامانه نسخه الکترونیک

از انتهای اردیبهشت ماه سال جاری خبر داد.

شهرام غفاری با بیان اینکه این اقدام به منظور حفظ منافع بیمه‌شدگان و منابع سازمان تأمین اجتماعی انجام شده است، افزود: در حال حاضر کاربران تنها با ثبت نام کاربری و گذرواژه ثابت که از پیش تعریف شده بود، وارد سامانه نسخه الکترونیک می‌شوند که این فرایند از امنیت مطلوبی برخوردار نیست و در مواردی شاهد بروز برخی تخلف‌ها و سوء استفاده از گذرواژه‌های کاربران بوده‌ایم که موجب بروز پیامدهای قانونی برای برخی از آنان شده بود.

معاون درمان سازمان تأمین اجتماعی افزود: پیرو اطلاع‌رسانی‌های مکرر انجام شده به شرکت‌های پشتیبان نرم‌افزاری نسخه نویسی، از سال گذشته احراز هویت دومرحله‌ای ورود کاربران از طریق API به سامانه نسخه الکترونیک، وارد فاز اجرایی شد و قرار است از انتهای اردیبهشت ماه سال جاری این طرح در سراسر کشور اجرایی شود و پزشکان و سایر درمانگران برای نسخه نویسی باید حتماً گذرواژه ارسال شده به گوشی خود را در سامانه نسخه الکترونیک وارد کنند. شهرام غفاری همچنین خاطرنشان کرد: پیامک حاوی گذرواژه احراز هویت دومرحله‌ای به همان شماره تلفنی که در زمان ثبت نام در سامانه نسخه الکترونیک اخذ شده، ارسال می‌شود. / **ایلنا**



صفهان زیبا

شماره ۵۰۸۵

۱۴ / ۰۲ / ۱۴۰۴

یکشنبه

دبیر صفحه / احمد مهره کش
ویراستار / سارا حفیظی

توسعه شهری

آیا گسترش خطی شهرها کلید آینده توسعه شهری است؟

گسترش خطی شهرها یکی از الگوهای مهم توسعه شهری است که در بسیاری از نقاط جهان، به ویژه در دوران مدرن و معاصر مشاهده می‌شود. این نوع توسعه به معنای رشد شهرها در امتداد مسیرهای حمل‌ونقل اصلی همچون جاده‌ها، راه‌آهن و خطوط مترو است که موجب شکل‌گیری ساختار شهری کشیده و طولانی می‌شود. عوامل متعددی در شکل‌گیری و تشدید این روند نقش دارند که ازجمله مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به رشد سریع جمعیت شهری و مهاجرت گسترده از روستا به شهر اشاره کرد. افزایش تقاضا برای مسکن و خدمات شهری، به ویژه در حاشیه شهرها، موجب می‌شود توسعه فیزیکی شهرها به جای تمرکز در مرکز، به صورت خطی و در امتداد مسیرهای ارتباطی گسترش یابد. توسعه شبکه‌های حمل‌ونقل و مسیرهای ارتباطی نقش کلیدی در هدایت و شکل‌دهی به رشد و توسعه شهرها ایفا می‌کند. این شبکه‌ها به عنوان ستون فقرات ساختار شهری عمل می‌کنند و مسیرهای اصلی حمل‌ونقل، محورهای طبیعی تمرکز توسعه شهری را شکل می‌دهند. به عبارت دیگر، شهرها در امتداد این مسیرها گسترش پیدا می‌کنند و توسعه فیزیکی آن‌ها به صورت خطی در طول جاده‌ها، خطوط راه‌آهن و مسیرهای حمل‌ونقل عمومی صورت می‌گیرد. این ساختار خطی، امکان دسترسی به خدمات، مراکز کاری و امکانات شهری را در طول مسیرهای ارتباطی تسهیل می‌کند و موجب می‌شود تراکم جمعیت و فعالیت‌ها در نزدیکی این محورهای حمل‌ونقلی افزایش یابد. علاوه بر نقش شبکه‌های حمل‌ونقل، ویژگی‌های طبیعی و جغرافیایی منطقه نیز به شدت بر شکل‌گیری و محدودیت‌های رشد خطی شهرها تأثیرگذار هستند.

عواملی همچون وجود رودخانه‌ها، شیب زمین، ناهمواری‌های توپوگرافی و شرایط آب‌وهوایی، مسیرهای مناسب برای توسعه را تعیین می‌کنند و گاهی این ویژگی‌ها موجب می‌شوند که توسعه شهری به صورت کشیده و محدود در یک یا چند جهت خاص شکل بگیرد؛ به عنوان مثال، شهرها ممکن است در امتداد دره‌ها یا کنار رودخانه‌ها توسعه پیدا کنند که این امر رشد خطی را تقویت می‌کند و از توسعه گسترده و پراکنده جلوگیری می‌کند. سیاست‌های شهری و نحوه واگذاری زمین نیز از عوامل مهم و تأثیرگذار دیگر در توسعه خطی شهرها هستند. برنامه‌ریزان شهری با تنظیم قوانین و سیاست‌های مربوط به استفاده از اراضی می‌توانند توسعه را به سمت الگوهای خاصی هدایت یا محدود کنند. به طور معمول، واگذاری زمین در قالب تعاونی‌های مسکن و توزیع واحدهای مسکونی در حاشیه شهرها اغلب در امتداد مسیرهای حمل‌ونقل انجام می‌شود. این سیاست‌ها به دلیل فراهم‌کردن دسترسی آسان به شبکه‌های حمل‌ونقل، موجب تشویق توسعه خطی می‌شوند و رشد شهری را در طول این مسیرها متمرکز می‌کنند.

از سوی دیگر، تمرکز فعالیت‌های تجاری و خدماتی در تقاطع‌های شبکه حمل‌ونقل، هسته‌های جدید شهری را در امتداد این مسیرها شکل می‌دهد که خود عامل دیگری در تقویت ساختار خطی شهرهاست. توسعه خطی موجب می‌شود که شهرها به جای یک مرکز واحد، چندین هسته فعال در طول مسیرهای حمل‌ونقل داشته باشند؛ همچنین توسعه کلان‌شهرها با پیوستگی فضایی و جابه‌جایی گسترده مردم و کالاها، روند گسترش خطی را تسریع می‌کند. افزایش استفاده از وسایل نقلیه شخصی نیز موجب افزایش ساخت جاده‌ها و توسعه شهرها در امتداد این مسیرها می‌شود و به گسترش خطی دامن می‌زند. در مجموع، این عوامل موجب می‌شوند که توسعه شهری به جای تمرکز و تراکم در یک نقطه، به صورت کشیده و خطی در طول مسیرهای ارتباطی شکل گیرد که فرصت‌ها و چالش‌های خاص خود را به همراه دارد.

توسعه خطی شهرها می‌تواند آنچه را توسعه‌های گسترده از مردم گرفته‌اند، همچون نور، هوا، آفتاب، لذت فضا و زمان و آنچه را برای سلامت جسم و روان ضروری است، به آن‌ها بازگرداند؛ همچنین می‌تواند زمان‌های هدررفته در جابه‌جایی را به زمان‌های مفید برای کار، استراحت و تفریح تبدیل کند.

توسعه خطی ساختار اقتصادی شهرها را به گونه‌ای شکل می‌دهد که فعالیت‌های تجاری، خدماتی و صنعتی در امتداد محوره‌ای حمل‌ونقل متمرکز می‌شوند و این تمرکز موجب تسهیل دسترسی به بازارها و منابع می‌شود و بهره‌وری اقتصادی را افزایش می‌دهد. این ساختار خطی امکان ارتباط سریع‌تر و کم هزینه‌تر بین بخش‌های مختلف اقتصادی را فراهم می‌کند و می‌تواند به رونق اقتصادی در طول این کریدورها منجر شود؛ همچنین توسعه خطی با توزیع فرعی‌های شغلی در نقاط مختلف شهر، به کاهش تراکم کاری در مرکز شهر و توزیع متوازن تر اشتغال کمک می‌کند./ **ایمن**

حصر اصفهان با ماشین

روایتی تاریخی از تغییر در ساختار شهر اصفهان با ورود ماشین به آن



پیام

نیلی‌پور

نویسنده

حمل‌ونقل درون شهری تا پیش از دوران معاصر و سرعت‌گرفتن گسترش و توسعه شهرها آن چنان مسئله مهم و چشمگیری نبود. در آن روزگار عموم جامعه شهری به دلیل فراهم‌بودن دسترسی‌های محلی و اجتماع اقوام و خویشاں در محله‌های خاص، به صورت روزمره کمتر نیاز به جابه‌جایی در مسیرهای طولانی داشتند. در صورت وجود الزامی برای پیموند راه‌های طولانی‌تر، اغلب مردم این مسیرها را به صورت پیاده‌پیاده‌پی می‌نمودند و این روش تردد امری عادی و بخشی از زندگی مردم شهری بود. ■

استفاده از چهارپایان، به خصوص اسب و الاغ و قاطر نیز از هزاره‌های پیش هنوز رایج بود؛ هرچند در درون شهرها این‌گونه تردد بیشتر برای حمل بار، افراد ناتوان، بانوان، رجال و ثروتمندان کاربرد داشت. با گسترش وسعت شهرها و ایجاد وسایل جدید، کم‌کم وسایل نوین حمل‌ونقل، پای خود را به خیابان‌ها باز می‌نمودند. عرابه‌های چوبی که توسط حیوانات حمل می‌شدند برای اولین بار توسط هخامنشیان اختراع شد؛ اما این وسیله بیشتر جنبه نظامی داشت و در طول سده‌های بعد استفاده عمومی برای حمل‌ونقل نداشت. اولین ردپای ورود کالسکه به ایران به دوران شاه عباس صفوی برمی‌گردد که یک دستگاه کالسکه توسط فدوت کاتف، بازرگان روسی به عنوان تحفه از طرف تزار روسیه به شاه تقدیم شد. اما به دلیل نبود لختیابان‌های مسطح مناسب و همچنین ترجیح سوارکاری برای شاهان و عجیب‌بودن این وسیله، این هدیه آن چنان مورد استقبال قرار نگرفت. سال‌ها بعد نیز یک دستگاه کالسکه توسط جرج سوم، پادشاه انگلستان، به عنوان هدیه برای فتح‌الحی‌شاه قاجار، فرستاده شد که آن هم به همین دلایل مورد استقبال قرار نگرفت.

■ **تب مدرنیته در شهر در دوران قاجار**
از دوران ناصرالدین‌شاه و آغاز تب مدرنیته و غرب‌گرایی، پای کالسکه و درشکه به خیابان‌های ایران باز شد. هرچند خود ایرانیان مخترع اولین عرابه‌ها بودند؛ اما این بار این وسیله نقلیه حمل‌ونقل درون شهری، توسط روس‌ها به ایرانیان شناسانده شد. رجال و ثروتمندان بیشتر از کالسکه و مردم عادی از درشکه استفاده می‌کردند. کالسکه‌ها دارای اتاق سرپوشیده، چهارچرخ و فنر بودند که تردد در مسیرهای ناهموار را سهولت می‌بخشیدند. درشکه وسیله‌ای رویا با دو چرخ و بدون فنر بود که ترددی پرتکان، اما آزاران تر داشت.

■ **حمل‌ونقل جدید در اصفهان**

در اواخر دوران قاجار عبور کالسکه و درشکه‌ها در خیابان‌ها به پدیده‌ای عادی تبدیل شده بود؛ اما در طول مسیرهای ارتباطی و تنگ و باریک باعث ایجاد مزاحمت و مشکلاتی برای تردد می‌شد. در دوران مشروطه و ایجاد بلدیة در شهر اصفهان سامان‌دهی و قانون‌گذاری برای تردد این وسایل نقلیه عمومی توسط بلدیة انجام می‌شد. در روزنامه «کشکول» چاپ مردادماه سال ۱۲۸۷ شمسی به اعلامی از طرف اداره جلیله بلدیة درخصوص تعیین نرخ مجاز و تعداد مسافری انواع وسایل نقلیه اعم از گاری، درشکه، کالسکه و... برمی‌خوریم. چند بند جالب توجه این اعلامیه به این شرح بود: «...از میدان شاه تا اطراف محلات داخلی شهر که از دروازه خارج نشوند تا مقصد ۲ قران، در مراجعت هم ۲ قران. اگر وسط راه مقصد مسافر پیاده شد، تمام کرایه را باید بدهد. سوری در داخل شهر حق انعام ندارد. راه تخته پولاد و جلفا کالسکه و درشکه از یک نفر ای چهارنفر و دیجان شش نفر حق سواری دارد و...»

■ **آغاز عریض‌کردن و آزادسازی گذرها**
وضع قوانین تردد در دوران پهلوی اول صورتی

کامل‌تر، مدون و سراسری به خود گرفت. در همین دوران با تخریب گذرگاه‌های تنگ و باریک، خانه، باغ و مغازه‌هایی که بر سر راه خیابان‌های آسفالته شده قرار داشتند، عریض و مناسب تردد و وسایل نقلیه، طراحی و احداث شدند.

برخی از قوانین جدید و جالب‌توجه که توسط سرهنگ معاصر و سرعت‌گرفتن گسترش و توسعه شهرها آن چنان مسئله مهم و چشمگیری نبود. در آن روزگار عموم جامعه شهری به دلیل فراهم‌بودن دسترسی‌های محلی و اجتماع اقوام و خویشاں در محله‌های خاص، به صورت روزمره کمتر نیاز به جابه‌جایی در مسیرهای طولانی داشتند. در صورت وجود الزامی برای پیموند راه‌های طولانی‌تر، اغلب مردم این مسیرها را به صورت پیاده‌پیاده‌پی می‌نمودند و این روش عبور کند و... ■

■ **ورود اتوبوس‌ها به خیابان‌ها**

هم‌زمان با اوج‌گیری محبوبیت درشکه و کالسکه، در اواخر دوره قاجار و اوایل پهلوی اول، خیابان‌های شهر با اتومبیل‌های بزرگ مسافرکشی یا همان اتوبوس آشنا می‌شد. در دهه بیست تعدادی اتوبوس و مینی‌بوس فیات در ده خط به صورت شخصی فعال بودند. پس از مدتی اتوبوس‌های شورت و بنز دماغ‌دار وارد عرصه حمل‌ونقل شهر اصفهان شدند. به طور کل، در طی سالین دراز، اتوبوس‌های ساخت شرکت مرسدس بنز آلمان یکی از محبوب‌ترین و پرکاربردترین برند در خطوط مسافربری شهری ایران بود. افزایش رغبت عمومی به وسایل حمل‌ونقل موتوری، سبب شد کسب وکار سورچیان درشکه و کالسکه افول کند و اتوبوس بزرگ‌ترین دشمن این صنف شود؛ به شکلی که در سال‌های اوایل دهه چهل استفاده از درشکه و امثالهم در شهر تقریباً منسوخ و فقط برای حمل بار و یا مسافر در حومه شهر محدود شد که آن هم دیری نپایید و نهایتاً در رقابتی نابرابر، عصر موتور بر عصر شتر پیروز و در دهه پنجاه استفاده از این وسایل نقلیه قدیمی تنها در مراسم رسمی و یا مکان‌های توریستی مانند میدان نقش جهان و یا هتل شاه عباس محدود شد که آن هم به همین در نمایش داشت.

■ **تأسیس شرکت واحد اتوبوس‌رانی**
در اصفهان

خصوصی‌بودن اتوبوس‌ها و ناراضیتی عمومی از بی‌نظمی‌ها و لزوم مدیریت این بخش مهم حمل‌ونقل شهری سبب شد در سال ۱۳۲۱ قانون تأسیس شرکت واحد اتوبوس‌رانی تصویب و در چهارم آذرماه سال ۱۳۲۶ شرکت واحد اتوبوس‌رانی شهر اصفهان در محل فعلی پایانه یابلدشت تأسیس شود. در اواخر دهه چهل، حدود یکصدوسی اتوبوس و مینی‌بوس در بیست خط مسافربری در شهر اصفهان فعال بود. در دهه‌های بعد سیستم اتوبوس‌رانی سال‌ها بعد گسترده‌تر و بر تعداد ناوگان افزوده شد.

خطوط اتوبوس‌رانی، ابتدا در مرکز شهر اصفهان و خیابان‌های اطراف آن گسترش پیدا کرد؛ اما به تدریج با گسترش شهر اصفهان و خیابان‌کشی‌های متعدد در شهر به سمت شمال و شرق و همچنین بعد از آن، غرب و جنوب موجب شد خطوط اتوبوس‌رانی نیز در این جهات مختلف شهر گسترش پیدا کند و همچنین تعداد اتوبوس‌ها نیز افزایش یابد.

■ **تاکسی‌ها راه خود را باز کردند**

هرچند از دهه بیست و پس از ورود اتوبوس‌ها تاکسی‌های شخصی نیز به صورت منفرد به عرصه آمدند؛ اما از دهه سی خورشیدی بود که با توسعه شهرسازی، ورود صنایع مدرن و همه‌گیرشدن اتومبیل‌های شخصی، تاکسی‌ها بیشتر از قبل راه خود را به خیابان‌ها باز کردند. فیات‌های سفید و آبی از اولین و قدیمی‌ترین تاکسی‌های شهر اصفهان بودند که به حمل‌ونقل مسافران می‌پرداختند. برای سالیان سال این رنگ مشخص و شناسنامه تاکسی‌های شهر اصفهان بود؛ هرچند در طی سال‌های بعد دچار تغییراتی شد و تا به امروز که ناوگان تاکسی شهر اصفهان زردرنگ است.

خودروها با برندهای مختلف در طی این سال‌ها



کامل‌تر، مدون و سراسری به خود گرفت. در همین دوران با تخریب گذرگاه‌های تنگ و باریک، خانه، باغ و مغازه‌هایی که بر سر راه خیابان‌های آسفالته شده قرار داشتند، عریض و مناسب تردد و وسایل نقلیه، طراحی و احداث شدند.

برخی از قوانین جدید و جالب‌توجه که توسط سرهنگ معاصر و سرعت‌گرفتن گسترش و توسعه شهرها آن چنان مسئله مهم و چشمگیری نبود. در آن روزگار عموم جامعه شهری به دلیل فراهم‌بودن دسترسی‌های محلی و اجتماع اقوام و خویشاں در محله‌های خاص، به صورت روزمره کمتر نیاز به جابه‌جایی در مسیرهای طولانی داشتند. در صورت وجود الزامی برای پیموند راه‌های طولانی‌تر، اغلب مردم این مسیرها را به صورت پیاده‌پیاده‌پی می‌نمودند و این روش عبور کند و... ■

■ **تاکسی تلفنی**

در کنار تاکسی‌های خطی و عبوری، تاکسی‌های تلفنی نیز از دهه پنجاه در شهر اصفهان رونق گرفت. هرچند این نوع از حمل‌ونقل به دلیل قیمت بالاتر کرایه در ابتدا روشی لوکس محسوب می‌شد و آن چنان عمومیت نداشت؛ اما بعدتر روزبه‌روز محبوبیت و عمومیت بیشتری یافت؛ به شکلی که بسیاری از اوقات به خصوص در ساعات پرتردد شبانه‌روز و یا در آب‌وهوای نامساعد دسترسی به تاکسی تلفنی مشکل‌ساز و به نوعی تقاضا بیشتر از عرضه شده بود. این روند تا اواسط دهه ۱۳۹۰ ادامه داشت. در این سال‌ها با آغاز به کار تاکسی‌های اینترنتی در شهر اصفهان، ناگهان تحولی در این زمینه ایجاد شد. سهولت و دسترسی به تاکسی‌های اینترنتی، قیمت‌های مناسب‌تر و همچنین ایجاد نوعی منبع درآمد جدید برای عموم مردم، سبب شد این‌گونه از حمل‌ونقل شهری به سرعت رشد یابد و به یکی از پایه‌های سیستم حمل‌ونقل شهری در شهر اصفهان تبدیل شود و گوی رقابت را تا حد زیادی از آژانس‌های تاکسی تلفنی بگیرد.

■ **ایجاد سامانه خطوط بی‌آر.تی**

ایجاد سامانه اتوبوس تندرو بی‌آر.تی در شهر اصفهان از سال ۱۳۹۳ تحولی در این بخشی از سیستم حمل‌ونقل شهری اصفهان بود و تفکیک خط اتوبوس از خیابان‌ها و ایجاد مسیرهای بدون ترافیک باعث محبوبیت چندین برابری این وسیله حمل‌ونقل شهری شد. امروز در شهر اصفهان بیش از ۲۰۰۰ کیلومتر مسیر تحت پوشش خدمات فاعل است و این‌گونه با جابه‌جایی بیش از ۴۰ درصد از حجم مسافران حمل‌ونقل عمومی، سیستم اتوبوس‌رانی شهر اصفهان هنوز مهم‌ترین پایه حمل‌ونقل درون‌شهری محسوب می‌شود. با گذشت حدود یکصد سال از ورود اتوبوس به ناوگان حمل‌ونقل شهری و استفاده مداوم از آن تاکنون، این روش فعال به عنوان باسابقه‌ترین و قدیمی‌ترین وسیله حمل‌ونقل عمومی خدمات‌رسان در تاریخ حمل‌ونقل شهری اصفهان محسوب می‌شود.

■ **قطار شهری از کجا کلید خورد؟**

هرچند توسعه سیستم حمل‌ونقل شهری چه اتوبوس‌رانی و چه تاکسی‌رانی در شهر اصفهان روندی مطلوب و روبه‌رشد داشت؛ اما یافت قدیمی شهر، خیابان‌های کم عرض، افزایش جمعیت زیاد و دیگر عوامل سبب شد ترافیک سنگین یکی از معضلات همیشگی خیابان‌های شهر، به خصوص در محوره‌ای مرکزی باشد. از این سواز حدود سال ۱۳۴۴ برنامه‌ای برای بررسی، طراحی و ساخت خط قطار زیرزمینی در شهر اصفهان آغاز شد. در ابتدا با بود این خط مترو محل اتصال صنایع ذوب‌آهن، فولادشهر کنونی به فرودگاه بین‌المللی شهر اصفهان باشد؛ اما به دلیل بسیاری از مشکلات فنی و لزوم اختصاص بودجه‌های بسیار سنگین این طرح عملی نشد.

در سال ۱۳۵۶ شمسی شرکت فرانسوی سوپرتو برای بررسی و مطالعات درباره نیازهای سیستم حمل‌ونقل عمومی شهری به اصفهان آمد. لزوم اجرای سیستم حمل‌ونقل عمومی ریلی و زیرزمینی برای شهر اصفهان، نتیجه این مطالعات بود؛ اما با وقوع انقلاب اسلامی و آغاز جنگ تحمیلی، احداث این پروژه دچار تأخیر و نهایتاً در سال ۱۳۸۰ مراحل ساخت قطار شهری اصفهان آغاز شد. به دلیل مشکلات فنی، کمبود تجهیزات خاص حفاری و مسائل مربوط به تعیین مسیر با توجه به گذر خط مترو از محلات تاریخی و احتمال ایجاد لرزه و آسیب به بناهای تاریخی این پروژه به مدت ۱۴ سال به طول انجامید تا بالاخره خط یک مترو اصفهان در سال ۱۳۹۴ افتتاح شد. در حال حاضر خط دو مترو اصفهان نیز در حال ساخت است و تعدادی از ایستگاه‌های آن نیز به صورت آزمایشی افتتاح خواهد شد. هرچند شهر اصفهان یکی از شهرهای پیشرو، با سابقه و غنی در زمینه سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی کشور محسوب می‌شود؛ اما افزایش روزافزون جمعیت، مشکلات محیط‌زیستی همچون آلودگی‌های صوتی و آلودگی هوا به خصوص در فصل‌های سرد سال و ترافیک سنگین در ساعات پرتردد شبانه‌روز، گویای این حقیقت است که این بخش از توسعه هنوز نیازمند سرمایه‌گذاری‌های بیشتر در جهت گسترش بیشتر وسایل حمل‌ونقل عمومی سبز، با قیمت بهینه و ایجاد مشوق‌ها و فرهنگ‌سازی عمومی برای استفاده گسترده‌تر از این سیستم‌های تردد است.



حمل‌ونقل

پیوستن ایران به کریدور ریلی «ترانس افغان» قوت گرفت

رئیس‌جمهور ازبکستان در مصاحبه‌ای با یورونیوز در اول آوریل ۲۰۲۵، بر نقش نوظهور آسیای مرکزی به عنوان «حلقه کلیدی در زنجیره‌های حمل‌ونقل جهانی» تأکید کرد. شوکت میرضیایف همچنین بر تمرکز منطقه به گسترش کریدورهای حمل‌ونقل ترانس خزر و ترانس افغان اشاره کرد که کشورهای آسیای مرکزی را قادر می‌سازد تا دسترسی خود را به بازارهای بزرگ جهانی به‌طور چشمگیری افزایش دهند. پس از این اظهارات، ناظران بین‌المللی توجه خود را به چالش‌های امنیتی پیش‌روی پروژه راه‌آهن ترانس افغانستان، به‌ویژه با توجه به حادثه خشنونت آمیز مارس ۲۰۲۵ در پاکستان، معطوف کرده‌اند. در این حادثه، ارتش موسوم به آزادی بخش بلوچستان به قطار مسافربری جعفر اکسپرس حمله کرد و چندین مسافر و نگهبان را کشت و گروگان گرفت. بختیار ارگاشف، تحلیلگر سیاسی ازبک، اظهار کرد که این فاجعه، نیاز فوری به اقدامات قاطع برای تأمین امنیت مسافران و محموله‌های مسیر ترانزیتی از پاکستان و افغانستان را آشکار می‌کند. او همچنین افزود که برخی از کشورهای غربی، ازجمله اتحادیه اروپا و ایالات متحده، احتمالاً در طولانی‌کردن بی‌ثباتی در منطقه برای جلوگیری از گسترش همکاری‌های تجاری و اقتصادی بین آسیای مرکزی، روسیه، بلاروس و کشورهای جنوب و جنوب‌شرقی آسیا منافی داشته باشند.

■ **مزایای مسکو از پیوستن به کریدور ترانس افغان**

راهنمایی راه‌آهن سراسری افغانستان به سال ۲۰۲۱ برمی‌گردد که ازبکستان، افغانستان و پاکستان نقشه راهی را برای ساخت راه‌آهن از ترمز به مزار شریف، کابل و پیشاور امضا کردند. ازبکستان در آن زمان تأکید کرد که چون کشورهای آسیای مرکزی دسترسی مستقیم به بنادر دریایی ندارند، هزینه‌های حمل‌ونقل و ترانزیت آن‌ها دوتاسه برابر بیشتر از کشورهای دریایی است؛ به همین دلیل، این راه‌آهن به عنوان یک پروژه مهم و راهبردی است که می‌تواند دوران جدیدی از تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی را آغاز کند و ظرفیت ترانزیت منطقه را به طرز چشمگیری افزایش دهد. کارشناسان تأکید کرده‌اند که تکمیل موفقیت‌آمیز این راه‌آهن، ازبکستان و سایر کشورهای آسیای مرکزی را به اقیانوس هند نزدیک‌تر می‌کند و زمان ترانزیت بار به بنادر پاکستان را دو نیم تا سه برابر کاهش می‌دهد. در سال ۲۰۲۳، افغانستان از روسیه و قزاقستان خواست تا این پروژه پیوندند. این تلاش‌ها منجر به توافق شد که کریدور را به روسیه، ازبکستان، افغانستان، پاکستان، هند و آسیای جنوب شرقی تقویت کرد. این ابتکار ابتدا در سال ۲۰۲۲ در سومین نشست گروه کاری مشترک بین دولت ازبکستان و کمیسیون اقتصادی اوراسیا مورد بحث قرار گرفت و روسیه و بلاروس از توسعه آن حمایت کردند. همچنین در سال ۲۰۲۳، روسیه، قزاقستان و ازبکستان یادداشت تفاهمی در این راستا امضا کردند. در همان سال، برنامه‌ریزان پروژه از یک مسیر راه‌آهن کوتاه‌تر برای اتصال کابل به لوگر، پکتیا و شهر پراچنار پاکستان خبر دادند. طرح‌های راه‌آهن در افغانستان ابراز کرد. جلسه گروه کاری در «ترمز» منجر به امضای نقشه راهی برای توسعه یک کریدور حمل‌ونقل چندوجهی شد که از بلاروس، روسیه، قزاقستان، ازبکستان، افغانستان به پاکستان امتداد دارد. در پاییز ۲۰۲۴، پاکستان رسماً به این تفاهم‌نامه پیوست و خود را با چشم‌انداز یک کریدور بین‌المللی تا بنادر اقیانوس هند، همسور کرد. مسکو متعاقباً راه‌آهن سراسری افغانستان را به عنوان یک خط کلیدی برای افزایش اتصال منطقه‌ای و یک عنصر حیاتی از کریدور شمال جنوب توصیف کرد که آن را پلی بین اوراسیای شمالی و جنوب جهان می‌داند.

■ **احتمال پیوستن ایران به کریدور ترانس افغان**

در فوریه ۲۰۲۵، وزارت حمل‌ونقل ازبکستان تأیید کرد که ساخت راه‌آهن سراسری افغانستان می‌تواند اسمال آغاز شود. مقامات از برنامه‌هایی برای گسترش ۸۰ کیلومتری این مسیر برای رسیدن به بنادر پاکستان و ایران خبر دادند که این کریدور را نه تنها در یک شریان تجاری حیاتی در آسیا تبدیل می‌کند؛ بلکه دروازه دیگری برای روسیه برای اتصال به اقیانوس نیز فراهم می‌کند. با آغاز ساخت راه‌آهن چین-قرقیزستان-ازبکستان در اواخر سال ۲۰۲۴، ایران می‌رود راه‌آهن سراسری افغانستان را نیز در سال ۲۰۲۵ راه‌اندازی شود. در همین حال، یک قطارباری از چوگ‌کینگ چین به حیرتان در افغانستان حرکت کرد و اولین اتصال ریلی مستقیم بین دو کشور از طریق قزاقستان و ازبکستان را افتتاح کرد. این پروژه مشکلات بازرگان اصلی ژئوپلیتیک از منطقه را برافراز آن را به خود جلب کرده است و به عنوان بخشی از یک کریدور بین‌المللی از بلاروس تا اقیانوس هند محسوب می‌شود. تحلیلگران از راشا خه شرقی کریدور حمل‌ونقل شمال-جنوب توصیف می‌کنند که در صورت اجرای کامل، به مسکو امکان دسترسی مستقیم به بازارهای سراسر حوزه اقیانوس هند می‌دهد. برخی از کارشناسان در حال بررسی گسترش احتمالی این پروژه به ایران هستند؛ ازجمله یک راه‌آهن پیشنهادی از هرات از طریق اتان‌های غور و دایکندی افغانستان که با خط سراسری افغانستان متصل خواهد شد.

■ **چالش‌ها و موانع در مقابل کریدور ریلی**
تحولات اخیر نگرانی‌هایی را در میان برخی از قدرت‌های غربی برانگیخته‌است. کارشناسان اغلب به نظرات جیمز دورسو، افسر سابق نیروی دریایی ایالات متحده، استناد می‌کنند که بر علاقه روزافزون واشنگتن به آسیای مرکزی تأکید کرده‌است. دورسو استدلال می‌کند که ایالات متحده باید در راه‌آهن سراسری افغانستان به عنوان جایگزینی برای طرح کمربند و جاده چین سرمایه‌گذاری کند. او معتقد است که چنین حمایتی به تنوع بخشیدن به شرکای تجاری آسیای مرکزی و کاهش وابستگی آن به چین کمک خواهد کرد که با منافع راهبردی بلندمدت آمریکا همسو است./ **مسیر اقتصاد**



عضو کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی با تأکید بر لزوم تحکیم خانواده، گفت: طرح اصلاح مواد۱ از قانون نحوه اجرای محکومیت‌های مالی برخی از احکام مهریه در نوبت رسیدگی در صحن علنی مجلس قرار دارد. محمد سراج اظهار کرد: با توجه به قیمت هنگفت سکه تمام بهار آزادی و شرایط اقتصادی، مهریه‌های بالا بهانه‌ای برای برهم زدن بنیان خانواده‌ها شده است و برخی بانوان با کوچک‌ترین اتفاق و ناملایمات مهریه خود را اجرا می‌گذارند. او تصریح کرد: در طرح پیشنهادی حداکثر ۱۴ سکه به عنوان صداق می‌مهریه در نظر گرفته شده است و بسیاری از افراد توان پرداخت همین میزان را هم ندارند.

پیش از این محمد سرگزی، رئیس کمیسیون قضایی مجلس شورای اسلامی با اعلام تهیه گزارش این کمیسیون برای طرح منور، اظهار کرد: در سال ۱۴۰۳ و چند ماه فعالیت مجلس دوازدهم، در کمیسیون حقوقی و قضایی سعی شد تا دغدغه‌های جدی مردم پیرامون موضوعات قانونی و حقوق شهروندی، از جمله نحوه اجرای محکومیت‌های مالی در جرائم غیر عمد و موضوع مهریه مورد توجه قرار گیرد و در این راستا با دستگاه‌های متولی از جمله بخش‌های مختلف قوه قضائیه جلسات متعددی برگزار شد. / **ایرنا**



حج امسال ۶۰ کاروان به صورت آزمایشی دستیار خانم خواهند داشت



رئیس سازمان حج و زیارت گفت: حدود ۶۰ کاروان در سال جدید به صورت آزمایشی دستیار خانم خواهند داشت که این دستیار خانم، همسر مدیر کاروان یا همسر معاون کاروان است و هزینه‌های تکلیفی راهم خودشان پرداخت کرده‌اند و در واقع یک خدمت داوطلبانه را ارائه خواهند داد.

علیرضا بیات اظهار کرد: هر سال کشور عربستان لیستی از داروهای غیرمجاز را اعلام می‌کند که به عنوان داروهای ممنوعه هستند. این داروها عمدتاً دارای مواد مخدر یا مسکن‌های قوی هستند که لیستی است که طبیعتاً مدیران کاروان‌ها و هیئت پزشکی در اختیار زائران قرار داده‌اند. او افزود: بنده تأکید می‌کنم که حتماً به این مسئله توجه شود؛ چون از انتقال این داروها جلوگیری می‌شود و منجر به برخورد در فرودگاه خواهد شد؛ لذا توصیه می‌شود زائران این مسئله را بسیار جدی بگیرند. رئیس سازمان حج و زیارت در خصوص فراخوان کارگزاران حج ۱۴۰۵ نیز گفت: در سال جاری عملیات حج ۱۴۰۵ را زودتر از سنوات گذشته شروع می‌کنیم و فراخوان کارگزاران از سر گرفته شده است. طبیعتاً چون برنامه ریزی جدی برای آموزش و خدمات‌رسانی به زائران در دستور کار قرار دارد، تصمیم بر این شده که زمان بیشتری در اختیار داشته باشیم تا بتوانیم با برنامه ریزی بهتر، بخش عمده‌ای از کارگاه را قبل از اینکه روزهای پایانی اعزام زائران به پایان برسد، انجام دهیم. این مسئله هم در همین راستا تصمیم‌گیری شده است. / **تسنیم**



۱۵۲۰؛ سامانه‌ای برای رصد آسیب‌های اجتماعی



سخن‌گوی وزارت آموزش و پرورش با اشاره به راه‌اندازی سامانه ۱۵۲۰ نهاد، این سامانه را ابزار مؤثری برای رصد، نظارت و پیشگیری از آسیب‌های اجتماعی در میان دانش‌آموزان عنوان کرد و گفت: این سامانه از زمان راه‌اندازی تاکنون، موفق به شناسایی و رسیدگی به موارد متعددی از آسیب‌ها بوده است. علی‌فردای با تأکید بر اینکه آسیب‌های اجتماعی از محدوده دیوارهای مدرسه فراتر رفته و نیازمند همکاری تمامی نهادهای اجتماعی است، اظهار کرد: مسئولیت مقابله با آسیب‌های اجتماعی بر عهده تمامی اقشار جامعه است و آموزش و پرورش یکی از ارکان‌های پیشگام در این زمینه است. سخن‌گوی وزارت آموزش و پرورش با اشاره به جلسات متعدد برگزارشده درخصوص سامانه نهاد، به آمار جلسات تخصصی اشاره کرد و ادامه داد: از آغاز وزارت وزیر آموزش و پرورش، بیش از ۲۵ جلسه در خصوص این سامانه برگزار شده است. / **ایسنا**



اصفهان با ردای بهاری‌اش، این روزها نفس می‌کشد، عطر شکوفه‌ها در میان نقش‌ونگار کاشی‌ها می‌پیچد و شهر سرشار از رنگ، زندگی و زیبایی‌های چشم‌نواز است. در خیابان‌هایی که شور و جنب‌وجوش بهاری جریان دارد و شهروندان در تکاپوی روزمره‌اند، تصویری به‌تدریج آشنا اما همچنان تأمل‌برانگیز خودنمایی می‌کند: زنانی که فرمان را به دست گرفته‌اند و به‌عنوان راننده تاکسی‌های متصل به اپلیکیشن‌ها درشریان‌های حمل‌ونقل این شهر بزرگ، نقشی ایفا می‌کنند؛ اما در پس این حضور، دنیایی از انگیزه‌ها، چالش‌ها، درد دل‌های ناگفته و همچنین مواجهه با رفتارهای اجتماعی تأمل‌برانگیز نهفته است. پدیده روبه‌رشد زنان راننده در پلتفرم‌های آنلاین، اینه‌ای تمام‌نما از وضعیت اقتصادی اجتماعی و تحولات نقش زنان در ایران امروز است. این پدیده، نشانگر گسترش اقتصاد پلتفرمی است که با وعده انعطاف‌پذیری، سهمیه بنزین و وام، نیروی کار را جذب می‌کند؛ اما اغلب با عدم امنیت شغلی، نبود مزایا و فشار کار طولانی مدت همراه است. از سوی دیگر، حضور این زنان در یکی از عمومی‌ترین فضاهای شهری (خیابان تاکسی) در حال بازتعریف نقش‌های جنسیتی و به چالش کشیدن مرزهای عمومی و خصوصی زنانه و مردانه است. ربطه پیچیده بین تکنولوژی (اپلیکیشن‌ها)، جنسیت و فضای شهری را در تجربه این زنان به‌وضوح می‌توان دید: تکنولوژی هم امکان اشتغال‌زایی فراهم کرده و هم می‌تواند ابزاری برای کنترل یا حتی ایجاد مخاطرات جدید باشد. طبق آخرین آمار عمومی منتشرشده توسط اسنپ در سال ۱۴۰۲ از بیش از شش میلیون راننده فعال در این پلتفرم، بالغ بر ۲۳۳ هزار زن زن بوده‌اند؛ رقمی که نشان‌دهنده رشد چشمگیر حضور زنان در این عرصه نسبت به سال‌های قبل است (این تعداد در سال ۱۴۰۱ حدود ۱۵۵ هزار نفر و در سال ۱۳۹۸ تنها ۳۰ هزار نفر بود). این روند فزاینده و این آمار، خود گویای حضور قابل توجه زنان در این عرصه است. فاطمه، آسیه اسمیه و منیهم از زنان عضو ناوگان تاکسی‌های متصل به اپلیکیشن هستند که پای صحبت هایشان نشستیم. «آسیه» ۳۴ ساله و مجرد هفت ماه است در اسنپ ثبت‌نام کرده، «سمیه» اصالتاً خوزستانی، دبیر بازنشسته که بعد از بازنشستگی به اصفهان مهاجرت کرده و همراه با شوهرش به صورت مشقتی در اسنپ کار می‌کند. «فاطمه» متأهل دارای دو فرزند و حدوداً دو سال است که در اسنپ کار می‌کند. «منیهم» راننده بازنشسته اتوبوس‌های بین شهری با ۲۰ سال سابقه که پس از بازنشستگی به این کار روی آورده و حضورش در این عرصه را بیشتر برای حفظ روحیه و فعالیت می‌داند تا نیاز مبرم مالی. می‌گوید: «زیاد کار نمی‌کنم. یعنی روزی یکی دو ساعت می‌آیم سرکار»، آسیه از سختی کارراندگی در گرما و سرما می‌گوید: «کارم هزاران سختی دارد و دل خوشی من چند کلمه صحبت کردن با مسافران است». این امر خود سوالات مهمی را مطرح می‌کند: زنان با چه انگیزه‌ها، چالش‌ها و تجربیاتی وارد این عرصه که اغلب مردانه تلقی می‌شود، شده‌اند و این شغل چه تأثیری بر زندگی فردی، خانوادگی و اجتماعی آن‌ها دارد؟ این گزارش، نگاهی است به تجربه زیسته زنانی که فرمان‌راندگی خود و خانواده‌شان را در خیابان‌های پرتراфик و پرماجرا‌ی شهر به دست گرفته‌اند.

نخ تسبیح بسیاری از روایت‌ها، نیاز اقتصادی است. در شرایط تورمی و افزایش هزینه‌های زندگی، کسب درآمد از طریق خودرودی شخصی برای بسیاری از زنان به یکی از معدود گزینه‌های در دسترس تبدیل شده است؛ چه به عنوان شغل اصلی برای زنان سرپرست خانوار، چه به عنوان کمک خرج برای خانواده و چه برای تأمین هزینه‌های شخصی. آسیه می‌گوید: «با حقوق بازنشستگی پدرم، دخل و خرج‌مان جور در نمی‌آمد. برای امانتان را بریده بود. تنها راهی که به ذهنم رسید همین ماشین بود که سرمایه‌ام حساب می‌شود.» مشاهدات میدانی و گفته‌های رانندگان نیز تأیید می‌کند که بخش اعظم از دخل‌های زنان در این حوزه به دلیل ضرورت‌های مالی وارد این کار شده‌اند؛ اما انگیزه‌هایی توان‌د متفاوت هم باشد. منیهم می‌گوید که دلیل اصلی او برای شروع کار در اسنپ پس از بازنشستگی، نیاز مالی نبوده است: «بازنشسته و مدتی توی خانه نشستم، حوصله‌ام سر می‌رفت و احساس به هم ریخته بود. رفتم دکتر. دکتر گفت که اعصاب به هم ریخته؛ به خاطر اینکه قبلاً کاری کردی و حالا خانه نشین شده‌ای این اتفاق افتاده. منم آدمم اسنپ کار کنم؛ فقط روزی دوساعت تا اعصابم سرچایش بیاید.» انعطاف‌پذیری نیز یکی دیگر از انگیزه‌های مهم، به ویژه برای مادران و دانشجویان است.

فاطمه، توضیح می‌دهد: «می‌تونم ساعت کارم را کم‌کلاس‌ها و مدرسه فرزندم تنظیم کنم.» اما این انعطاف‌پذیری اغلب ظاهری است. برای رسیدن به درآمدی مکنی که کفاف هزینه‌های سرسام‌آور استهلاک خودرو، بنزین، تعمیرات و کمیسیون شرکت را بدهد، بسیاری از این زنان ناچارند ساعات طولانی حتی گاهی ۱۲ تا ۱۴ ساعت در روز کار کنند. آسیه می‌گوید: «از ساعت ۱۱ صبح تا ۱۲ ظهر در خیابان هستم. یکی دو ساعت برای استراحت به منزل می‌روم و دوباره ساعت ۲ بعداً ظهر تا حدود ۸ شب بیرون هستم.» در کنار این‌ها، نبود گزینه‌های شغلی دیگر به ویژه برای زنانی که با محدودیت‌های بازار کار رسمی مواجهند مانند سن بالا یا نداشتن تحصیلات مرتبط و همچنین احساس استقلال و توانمندی ناشی از کسب درآمد شخصی و حضور در اجتماع، از دیگر عوامل مؤثر هستند که این شغل تا‌تمام سختی‌هایش به برخی زنان فرصتی برای کنترل نسبی بر درآمد، تعامل اجتماعی و شکستن کلیشه‌های جنسیتی می‌دهد.

پشت فرمان زندگی

نگاهی به تجربه زیسته رانندگان زن در خیابان‌های اصفهان



می‌کند: «بعضی از مسافران جو‌ری در ماشین می‌نشینند و دستور می‌دهند که حس بدی به آدم دست می‌دهد.» او درمورد پذیرش اجتماعی رانندگان زن معتقد است گاهی نیز پیش می‌آید که مسافری با دیدن راننده زن، صلاحیت او را زیر سؤال می‌برد: «تصور می‌کنم آن‌ها از راندگی زنان دارند، این است که یا مسیر را بلد نیستند یا آهسته راندگی می‌کنند و دودسته فرمان را می‌چسبند.» همین نیز به این نکته اشاره می‌کند و تجربه‌ای از لغو سفر توسط مسافران را ذکر می‌کند که ممکن است به دلیل زن بودن راننده باشد؛ اما آن را بیشتر ناشی از ترس یا پیش‌داوری مسافر می‌داند تا مزاحمت: «مثلاً یک بار سرویس از اصفهان بردم شاهین شهر. آن‌جا که برگشتم، به بار درخواست گرفتم و هر سه را کنترل کردند. به خاطر همین من هم کلاً تلفنم را خاموش کردم و دیگر کار نکردم. فکر می‌کنم می‌ترسند. البته چچه‌ها و جوان‌ها و دانشجوی‌ها اصلاً نمی‌ترسند.» اما می‌گوید تعریف‌هایی هم از راندگی‌اش شنیده است: «الان که راندگی می‌کنم، مسافری که می‌خواهد پیاده شود می‌گوید ماشاء الله! چه خوب راندگی می‌کنی.» حتی نگاه دیگر رانندگان (عمدتاً مرد) نیز می‌تواند چالش‌برانگیز باشد. اگرچه بسیاری از رانندگان مرد، نگاهی حمایتی و محترمانه دارند؛ اما برخی نیز با نگاه‌های سنگین یا رفتارهای رقابیت‌جویانه، سعی در ایجاد محدودیت یا القای حس عدم تعلق به این فضا دارند. نگرانی یا حمایت خانواده و اطرافیان نیز بخش دیگری از تجربه اجتماعی این زنان است. برخی خانواده‌ها مشوق هستند و برخی دیگر نگران امنیت و شأن اجتماعی‌شان هستند. در نهایت بسیاری از این زنان احساس شکستن تابو یا ورود به حیطه‌ای مردانه را تجربه می‌کنند که هم می‌تواند منبع قدرت باشد و هم منبع فشار اجتماعی. «منم در مورد تبعیض بین رانندگان زن و مرد می‌گویم که شخصاً تبعیض خاصی حس نکرده و معتقد است مشکلات بیشتر فردی است؛» مشکلی نداشتیم تا حالا. ممکن است برخی اعصابشان خرد باشد و موقع راندگی‌کردن با تشر حرفی بزنند و برونند!»

علاوه بر موارد فوق، چالش‌های روزمره دیگری نیز وجود دارد که می‌توان آن را چالش عملیاتی نامید. ورود به فضای عمدتاً مردانه تعمیرگاه‌ها، نیاز به تعمیرات ناگهانی، عدم دسترسی آسان به تعمیرکار مطمئن در حین کار و احتمال سوءاستفاده برخی تعمیرکاران از عدم اطلاعات فنی کافی زنان می‌تواند بسیار دردسرزا و پرهزینه باشد. آسیه می‌گوید: «الان دیگر خودم برخی از مشکلات ماشین را رفع می‌کنم.» در ادامه مشکلات دیگری نیز مطرح شد که می‌توان آن را عام‌تر دانست. از عدم رعایت نظافت، آسیب‌رساندن به خودرو، صحبت‌کردن با صدای بلند با تلفن همراه که تمرکز راننده را مختل می‌کند تا اصرار بر تردد در کوچه‌های بسیار باریک و صعب‌العبور به این خاطر که در منزل پیاده شوند؛ همچنین ترس‌ناثی از دریافت امتیاز پایین به دلایل واهی یا سوءتفاهم با مسافر و تأثیر آن بر کاهش تعداد سفرها استرس زیادی را به رانندگان تحمیل می‌کند. به‌طور مثال مسئله‌ای مانند مسئولیت راننده در قبال پوشش مسافران، لایه دیگری از پیچیدگی و استرس را به کار روزمره این زنان اضافه می‌کند. سمیه معتقد است: «در جامعه ما یک سری قوانین وجود دارد. اگر کسی می‌خواهد خلاف قوانین رفتار کند، نمی‌تواند دیگران را هم درگیر مشکلاتش کند.» او با اشاره به مسئولیت قانونی راننده، می‌افزاید: «من راننده اگر سرنشین ماشینم بدون روبروی باشد، خب طبیعتاً پلیس برای من اخطاریام می‌فرستد و بعد من باید حضور برم و درابتدا تعهد بدهم و در صورت تکرار ماشین من به پارکینگ می‌رود. الان هم من خیلی وقت‌ها مسافرانی دارم که می‌بینم روبروی هایشان روی شانه‌شان افتاده و تاوانش را من باید بدهم و حتی درصورتی‌که خیلی آرام و منطقی از آن‌ها خواهم می‌کنم که شال یا روسری‌شان را سرشان کنند. تازه بدتر لجبازی می‌کنند یا امتیاز کم می‌دهند یا بی‌احترامی می‌کنند.»

■ زنان راننده چه می‌گویند؟

میزان رضایت رانندگان زن از پلتفرم‌ها متفاوت است. میزان رضایت از پشتیبانی شرکت در مواقع ضروری و احساس کنترل شدن توسط الگوریتم‌ها (که گاهی سفرها را به شکلی توزیع می‌کنند که برای رانندگان زن منصفانه به نظر نمی‌رسد) از جمله مواردی است که رانندگان زن به آن اشاره دارند. مهارت‌های کسب‌شده در طول این کار تجربه مسیریابی دقیق، مدیریت زمان، تعمیرات جزئی خودرو و به‌طور توانایی تعامل با طیف وسیعی از افراد با فرهنگ‌ها و خلق و خوهای متفاوت تجربه‌ای گران‌بهاست. مهم‌تر از همه، بسیاری از این زنان از شکستن کلیشه‌ها و ایجاد الگو برای دیگر زنان احساس رضایت می‌کنند. حضور فعال آن‌ها در فضای عمومی شهر به تدریج نگاه جامعه را تغییر می‌دهد و نشان می‌دهد که زنان توانایی انجام هر کاری را دارند. شکوه ساری و ارتباط را با دیگر زنان راننده نیز هرچند ممکن است سازمان‌یافته نباشد؛ اما می‌تواند منبعی برای حمایت عاطفی و تبادل تجربه باشد.

پشت فرمان زندگی برای زنان راننده تاکسی‌های اینترنتی در ایران، روایتی چندوجهی در تلاش برای بقا، استقامت در برابر سختی‌ها، مواجچه با ترس‌ها و درعین حال تجربه‌ای از استقلال و توانمندی است. آن‌ها در خیابان‌های شهر نه تنها مسافران، که بار سنگین معیشت و گاه آرزوهای خود و خانواده‌شان را جابه‌جا می‌کنند. شنیدن صدای این زنان و درک عمیق تجربیاتشان نشان می‌دهد که نیاز به حمایت‌های قانونی و اجتماعی بیشتری از آنان وجود دارد. صدای این زنان حاوی خواسته‌های روشنی است؛ امنیت بیشتر (هم از سوی پلتفرم‌ها و هم جامعه و نهادهای انتظامی)، بهبود وضعیت درآمدی (بازنگری در کمیسیون‌ها، سهمیه‌های بنزین کارآمدتر)، ح‌مایت‌های اجتماعی و سهمی‌های آموزشی، مهارتی و فنی و مهم‌تر از همه احترام و پذیرش اجتماعی به‌عنوان شاغلانی که سهم خود را در چرخاندن چرخ اقتصاد و جامعه ایفا می‌کنند. نقش پلتفرم‌ها در این میان بسیار حیاتی است. بازنگری در الگوریتم‌های توزیع سفر برای زنان، شفافیت بیشتر در محاسبه کرایه‌ها و کمیسیون‌ها و تسهیل دسترسی به خدمات فنی مطمئن می‌تواند به بهبود شرایط کاری کمک کند. ایجاد گزینه انتخابی سفر با راننده زن برای مسافران زن با وجود چالش‌های قبلی می‌تواند به افزایش احساس امنیت در هر دو سو کمک کند. در نهایت، بخش مهمی از راه حل در تغییر نگاه و رفتار اجتماعی نهفته است. همان‌طور که فاطمه به خوبی بیان می‌کند: «احترام و رعایت حقوق انسانی، فارغ از جنسیت، اصلی اساسی است.» ترویج فرهنگ احترام متقابل، پرهیز از قضاوت‌ها و درک شرایط سخت کاری این زنان وظیفه‌ای همگانی است. آینده این شغل برای زنان به میزان زیادی به نحوه پاسخگویی جامعه، سیاست‌گذاران و پلتفرم‌ها به این چالش‌ها و نیازها بستگی دارد؛ مسیری که می‌تواند با حمایت و درک بیشتر به جاده‌ای امن‌تر و هموارتر برای زنانی تبدیل شود که شجاعانه پشت فرمان زندگی نشسته‌اند.



هیچ زائر ایرانی در حج ۱۴۰۳ به دلیل داری ممنوعه دستگیر نشد

جانشین پلیس مبارزه با مواد مخدر فراجا گفت: در حج ۱۴۰۳ هیچ موردی از بازداشت زائران ایرانی در عربستان به دلیل حمل داروهای ممنوعه گزارش نشد. سرهنگ علی داسارگر اظهار کرد: خوشبختانه سال گذشته ما کمترین میزان درگیری را در حوزه داروها و اقامد ممنوعه داشتیم. با همکاری‌های بسیار خوب از سوی دستگاه‌ها و هماهنگی‌های گسترده بیش از اعزام، توانستیم آمار کشفیات داروها و اقامد ممنوعه را به حدی کاهش دهیم که تقریباً می‌توان گفت این آمار به نزدیک صفر رسید. او افزود: این کاهش چشمگیر درگیری را باعث شد که هیچ موردی از بازداشت زائران ایرانی در عربستان به دلیل حمل داروهای ممنوعه گزارش نشود. تمام زائران ایرانی سفر خود را به سلامت و بدون هیچ مشکلی به پایان رساندند. داسارگر تأکید کرد: آگاهی‌رسانی به زائران و مدیران کاروان‌ها، همراه با استفاده از تجهیزات پیشرفته در فرودگاه‌ها و همکاری‌های نزدیک با سازمان‌های مسئول، نقش مهمی در این موفقیت ایفا کرد. / **تسنیم**



تصویب آیین‌نامه جدید رتبه‌بندی معلمان از مهر ۱۴۰۴

وزیر آموزش و پرورش با بیان اینکه سند تحول بنیادین یک سند تربیتی است و نقشی که برای معلم می‌بند مربی است و نقش او را در حوزه تربیت پررنگ می‌کند گفت: تصمیم منصوب شده که یکی از برنامه‌های الگوی مدرسه تراز است، اکنون در ۱۰ درصد مدارس دولتی در حال اجراست و سال آینده در ۵۰ درصد مدارس دولتی اجرا خواهد شد. علیرضا کاظمی با بیان اینکه یکی از مهم‌ترین دستاوردهای نظام جمهوری ایران این است که نرخ باسوادی از زیر ۴۰ درصد به ۹۹ درصد رسیده است، اظهار کرد: همه کاروان نظام تعلیم و تربیت برای یک دانش‌آموز هم یک معلم می‌فرستد و در حال حاضر بیش از پنج‌هزار مدرسه با پنج دانش‌آموز و بیش از هزار مدرسه با یک دانش‌آموز در کشور فعالیت می‌کنند.

او با بیان اینکه امروز در آموزش و پرورش در تمام نقاط مورد نیاز در دوره ابتدایی مدرسه داریم، افزود: این موضوع نشان می‌دهد حتی تربیت یک نفر هم برای نظام تعلیم و تربیت مهم است. وزیر آموزش و پرورش ادامه داد: بزرگ‌ترین اتفاقی که در این دوره و در دولت چهاردهم افتاده، این است که رئیس جمهور برای اولین بار آموزش و پرورش را در اولویت اول قرار داده و تاکنون بیش از ۲۷ جلسه به آموزش و پرورش اختصاص داده است. کاظمی افزود: خیلی کارهای بزرگ در این سال‌ها شده؛ اما باز هم با استانداردها فاصله داریم. / **ایسنا**



اعلام ممنوع‌الخروجی حجاج قبل از سفر

رئیس پلیس گذرنامه گفت: در ایام حج، برای افرادی که ممکن است ممنوعیت در سیستم (ممنوع‌الخروج) داشته باشند، استعلامات لازم انجام می‌شود و اگر موردی باشد، به اطلاع زائران می‌رسد تا آن‌ها بتوانند برای رفع آن اقدامات لازم را انجام دهند. سرهنگ امید نودهی اظهار کرد: پلیس مهاجرت و گذرنامه در دوبخش به زائران بیت‌الله الحرام خدمات ارائه می‌دهد. اولین بخش مربوط به صدور اسناد مسافرتی است که به‌طورمعمول به آن گذرنامه گفته می‌شود. این خدمات به‌طور کامل و به موقع ارائه می‌شود. دومین بخش مربوط به کنترل اسناد مسافرتی است که در ایستگاه‌های ۲۲ گانه هوایی برای خدمات‌رسانی به زائران محترم در نظر گرفته شده است. او افزود: در خصوص صدور اسناد مسافرتی، هماهنگی‌های لازم از قبل با ادارات کل حج و زیارت استان‌ها انجام شده است. الحمدلله، اسناد مسافرتی حجاج به خوبی و به موقع صادر و در اختیار زائران، کاروان‌ها و مدیران کاروان‌ها قرار گرفته است. / **ایرنا**

«اَوْز» استان فارس

پایتخت کتاب ایران شد



مدیرکل اداره مجامع و تشکل های فرهنگی وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی در جلسه معرفی و انتخاب نهمین دوره پایتخت کتاب ایران در گزاشی، ضمن توضیح روند انتخاب پایتخت کتاب تهران اظهار کرد: ما برای این انتخاب به همه شهرهای ایران فراخوان ارسال کردیم که در نهایت ۱۱۰ شهر به آن پاسخ و در رویداد شرکت کردند. از این میان، ۴۷ شهر به مرحله دوری رسیدند؛ چون برنامه هایشان قابلیت اجرایی داشت.

علیرضا نورزی زاده افزود: در نتیجه داوری شهرهای اوز، شاهین شهر، ارومیه، قزوین و یکی از شهرهای بهشهر یا لاهیجان به عنوان شهر دوستدار کتاب معرفی شدند و به واسطه نزدیکی امتیاز بهشهر و لاهیجان، داوران با ارزیابی میدانی به این نتیجه رسیدند که بهشهر به عنوان دوستدار کتاب انتخاب شود و لاهیجان به عنوان شهر مشتاق کتاب اعلام شود. او ادامه داد: من طرحی داشتیم که بر اساس آن، پایتخت کتاب به صورت دوسالانه انتخاب می شد؛ اما هیئت داوران به این نتیجه رسیدند که با توجه به اینکه این رویداد طی ۱۰ سال گذشته به صورت یک ساله برگزار شده، امسال نیز پایتخت کتاب یک ساله باشد. با این همه پایتخت بعدی دوساله خواهد بود و با این معیار انتخاب خواهد شد.

در ادامه مراسم آزاده نظربلند، دبیرکل نهاد کتابخانه های عمومی، با تشکر از شهرداری که در این طرح شرکت کردند، همچنین داوران برای ارزیابی طرح ها، با اشاره به حادثه انفجار بندر شهید رجایی بندرعباس، گفت: شهر «اَوْز» در لارستان استان فارس به عنوان پایتخت کتاب ایران معرفی می شود؛ هرچند که این روزها پایتخت همدلی و همبستگی ایران، بندرعباس است.

در بخش دیگری از این مراسم محسن حاج زین العابدینی از داوران رویداد انتخاب پایتخت کتاب ایران نیز در سخنانی درباره انتخاب شهر «اَوْز» به عنوان پایتخت کتاب، عنوان کرد: این شهر در مدت حضور در این رویداد فعالیت های مرتبط با کتابخوانی را تکرار و دبیرخانه طرح نخب های خلاقه جدید را اضافه

می کند. مدیرکل اداره مجامع و تشکل های فرهنگی وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی افزود: ما در شهر اوز با مکتب خانه مواجه شدیم که مهد بسیاری از اتفاقات و فعالیت های فرهنگی است. فعالیت کتابخانه زندان این شهر را هم دیدیم و البته مردمی که به کتابخانه ها نیز سر می زنند.

حاج زین العابدینی ادامه داد: بخش بین المللی مرتبط با کتابخوانی در اوز به صورت جدی فعال بود؛ اهالی اوز در کشورهای امارت، کویت و آلمان به فعالیت ترویج کتابخوانی مشغول اند و کار کتابخوانی جدی انجام می دهند. موزه عروسک و مردم شناسی نیز حول محور کتاب شکل گرفته و قصه این سرزمین در آن گفته می شود. بخش مطبوعات جدی است و محصولات فرهنگی جدی در این حوزه دیده می شود و ما پیشنهاد دادیم این فعالیت ها را جدی بگیرند.

|| طرح کوچه شادی کاملا مردمی است
او با اشاره به طرح کوچه شادی این شهرستان، اظهار کرد: این طرح کاملا مردمی است و طی آن نوجوانان مدیریت محله را برعهده گرفته و در همه زمینه ها، از جمله ترویج کتابخوانی و گاهانه کار می کنند و محله و مسئولان را با خود همراه کرده اند.

مدیرکل اداره مجامع و تشکل های فرهنگی وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی تصریح کرد: امیدواریم طرح کوچه شادی را به زودی در شهرهای دیگرهم پیاده سازی کنیم. او در پایان با تشکر از شهرداری که در این طرح شرکت کردند، گفت: انتخاب «شهر اوز» به عنوان پایتخت کتاب ایران، چیزی از ارزش های شهرهای دیگر کم نمی کند و امیدوارم همه نامزدهای این انتخاب، همچنان پای کتاب و کتابخوانی بمانند. ما هم امیدواریم با توسعه همکاری بین این شهرها شبکه شهری پایتخت کتاب را دوباره احیا کنیم. / **تسنیم**

مجید رضاییان، روزنامه نگار، استاد دانشگاه و نویسنده حوزه روزنامه نگاری و رسانه درباره نمایشگاه کتاب تهران گفت: دربرپایی این نمایشگاه سه نکته مهم «کی رایت»، «نمایشگاه های تخصصی»، و «اختصاص بودجه باهدف حمایت از ناشران» وجود دارد که امیدوارم مسئولان و برگزارکنندگان این رویداد فرهنگی در برنامه ریزی های خود، در ادامه سال، به آن توجه داشته باشند. او با طرح این موضوع که نمایشگاه باید بهانه ای برای پذیرش قانون کیی رایت و اجرایی شدن آن شود، افزود: من به این نکته در دوره های قبل هم اشاره کرده بودم؛ زیرا معتقدم که کیی رایت امر مهمی است که نباید به آن بی اعتنایی کرد و رعایت آن مزایای مختلفی برای حوزه

پژوهش و صنعت نشر کشور به همراه خواهد داشت. نویسنده کتاب «تئرنویسی در وب» ادامه داد: تکلیف صاحب اثر، چه به معنای تألیف یا ترجمه، در قانون کیی رایت مشخص می شود؛ اما اگر این قانون نباشد، تکلیف واقعی صاحب اثر مشخص نیست و امنیت معنوی و مادی اثر مؤلف از بین می رود. رضاییان با بیان اینکه نمایشگاه بین المللی کتاب تهران را بهانه ای کنیم تا به عنوان مطالبه ای به حق برای پذیرش قانون کیی رایت تبدیل شود، خاطرنشان کرد: قانون کیی رایت به پژوهش، اصالت و عمق می دهد و از تولید آثار کم محتوا، کیی و نامعتبر جلوگیری خواهد کرد. او دربخش دیگر صحبت های خود به موضوع

نمایشگاه؛ بهانه ای برای پذیرش «کیی رایت»

اهمیت توجه به فناوری های نوین در حوزه کتاب اشاره کرد و گفت: تولید کتاب باید در حوزه وب، «کتاب صوتی و کتاب الکترونیک» توسعه پیدا کند. ما امروز در سال ۲۰۲۵ هستیم؛ سالی که درآن هوش مصنوعی و جهان ربایتک در همه عرصه ها وارد شده است؛ به همین دلیل معتقدم که برگزاری هم زمان «نمایشگاه مجازی»، کتاب تهران و «نمایشگاه فیزیکی» می تواند به توسعه فرهنگ مطالعه و کتابخوانی منجر شود. این استاد دانشگاه همچنین بر لزوم توجه به حمایت از فعالیت های فرهنگی و هنری ارسوی دولت تأکید کرد و افزود: در دنیا بخشی از مالیات صرف کتاب و تئاتر می شود؛ زیرا درآمدزایی زیادی ندارند و گردش نقدینگی در آن ها محدود است. / **اینا**



دست خالی اصفهان از پیوند ادبی با خواهرخوانده‌ها

نگاهی به ظرفیت خواهرخوانده‌های اصفهان در ایجاد پیوند ادبی

امروزه بسیاری از شهرهای جهان براساس تشابهات فرهنگی و اجتماعی با یکدیگر طبق سازوکارهای مشخصی روابط خواهرخواندگی ایجاد کرده و از این طریق به منافع مشترکی می‌رسند. شهرهای مختلف ایران نیز به دنبال ایجاد این رابطه بین‌المللی با شهرهای مختلف جهان بوده و به تبع اصفهان نیز از این قاعده مستثنا نیست. اصفهان پس از تهران بیشترین روابط خواهرخواندگی را با شهرهای جهان ایجاد کرده که جدیدترین آن کاران بوده که اخیرا به این فهرست

سابقه این روابط نیز به سال ۱۳۶۸ و ایجاد پیوند خواهرخواندگی با شیان چین بازمی‌گردد و بیشترین روابط اصفهان با فرایبورگ، شیان، سن پترزبورگ و کوالالامپور بوده است. ■



سیده نرگس نظام‌الدین

دبیر صفحه کتاب و ادبیات



کتاب‌هایی است که در کشورهای خارجی منتشر شده و به‌طور متقابل، فروش کتاب‌های منتشرشده در ایران به آن کشورها که در این شیوه، امکان برقراری رابطه‌ای دوسویه میان دو کشور فراهم است.

ناشران به‌عنوان نمایندگان و صاحبان اصلی این تعامل، طبق سازوکارهایی اقدام به خرید و فروش رایت کتاب‌ها کرده و به این وسیله در حوزه واردات و صادرات فرهنگ وارد می‌شوند.

برخی از ناشران به صورت مستقل وارد این تجارت فرهنگی شده و برخی نیز با کمک

وساطت آژانس‌های ادبی که دقیقاً با همین هدف وارد میدان شده و دید بازتر و تجربه بیشتری در این خصوص دارند، این کار را پیش می‌برند.

حال اگر به ظرفیت‌های فرهنگی در عرصه خواهرخواندگی باگردیم، متوجه وجود چنین ظرفیت‌ها و جای خالی اقدامات شهرداری اصفهان در این خصوص می‌شویم. سید علی معرک نژاد، مدیر اداره ارتباطات و امور بین‌الملل شهرداری اصفهان، در جایی گفته است که هرچقدر دو شهر خواهرخوانده بتوانند بخش خصوصی و توده‌های مردم را به هم نزدیک‌تر کنند و روابطشان را توسعه دهند، یعنی موفق‌ترند. کتاب و ادبیات نیز دقیقاً نقطه‌ای است که روی

قربان توده‌های مردم دست می‌گذارد و این پیوند را عمق می‌بخشد. کمترین نقشی که اداره ارتباطات می‌تواند در این زمینه ایفا کند، تسهیل‌گری است. این اداره می‌تواند با شناسایی ناشران اصفهانی که آثاری همگون با قواعد روابط خواهرخواندگی دارند، همچون معرفی تاریخ و فرهنگ اصفهان، معرفی مشاهیر و قهرمانان شهر، آثاری در حوزه مقاومت و دفاع مقدس، ادبیات بزرگ‌سال و کودک و نوجوان، در نقش حامی ظاهر شده و فضای کار و تعامل و ایجاد پیوند ادبی را ایجاد کنند.

این اقدام گامی بزرگ به‌سوی معرفی فرهنگ و ادب اصفهان در قالب کلمات و نوشته‌ها خواهد بود که شاید از هر شیوه دیگری ماندگارتر باشد. در ادامه نظر دو کارشناس را دراین باره جویا شده‌ایم.

“

آیند و جایز شهری را طبق سازوکارهایی بین‌المللی کنند یا از ابتدا جایزه ادبی بین‌المللی برای شهر اصفهان تعریف کنند.

برای مثال، اداره‌کل فرهنگ و ارشاد اسلامی استان اصفهان به عنوان برگزارکننده دوسالانه کتاب اصفهان می‌تواند قلمرو مخاطبانش را از اصفهان به مرزهای خارجی ببرد و این جایزه را بین‌المللی کند.

“

و جایز با خارج از کشور کار پیچیده‌ای نیست؛ برای مثال می‌توان از نویسندگان دیگر کشورها به صورت دوره‌ای و برای حضور در جایز و جشنواره‌ها دعوت کرد؛ بااین حال، در کشورهای دیگر معمولاً حاکمیت و به‌طورجزئی‌تر شهرداری‌ها و نهادهای وابسته به آن در این میان نقش پشتیبان را ایفا می‌کنند و نقش عامل را ندارند.

|| اصفهان در این خصوص می‌تواند از تجربه موفق جشنواره بین‌المللی فیلم کودک و نوجوان نیز استفاده کند که جایگاه جهانی خوبی دارد و در دنیا مورد توجه است. خود این جشنواره نیز می‌تواند بخش‌های جنبی و مرتبط با ادبیات داشته باشد؛ همچون بخش‌های مربوط به اقتباس‌های ادبی.

|| به اصفهان باید به چشم یک پل برای انتقال فرهنگ ایران با کشورهای دیگر نگریست. بسترها و ظرفیت‌های فرهنگی و ادبی اصفهان می‌تواند محملی برای این اقدامات در نظر گرفته شود؛ اما نباید محدود به این شهر شود و کل ادبیات کشور باید مد نظر قرار گیرد.

کتاب و ادبیات ۲



صفحه‌ان زیبا

شماره ۵۰۸۵

۱۴ / ۰۲ / ۱۴۰۴

یکشنبه

دبیر صفحه / سیده نرگس نظام‌الدین
ویراستار / سارا حقیقی

نمایشگاه کتاب

محدودیت در فضای غرقه‌ها به دنبال حضور حداکثری ناشران



رئیس نمایشگاه کتاب تهران با اشاره به برخی گلایه‌ها درباره مترژ غرقه‌ها گفت: به دلیل استقبال گسترده ناشران، فضای نمایشگاه کتاب بازتوزیع شد تا امکان حضور حداکثری فراهم شود. محسن جوادی درباره اعلام مترژ غرقه‌های ناشران گفت: پس از اعلام مترژ غرقه‌ها، برخی ناشران نسبت به فضای اختصاص یافته گلایه‌هایی داشتند که آن را درک می‌کنیم و به دغدغه‌های صنفی ناشران احترام می‌گذاریم؛ اما با

توجه به تعداد بسیار زیاد درخواست‌ها برای حضور در بخش حضوری نمایشگاه، ناچار شدیم که مترژ غرقه‌ها را کاهش دهیم تا امکان حضور تعداد بیشتری از ناشران در فضای فیزیکی نمایشگاه فراهم شود. او با تأکید بر اینکه اولویت اصلی عوامل اجرایی نمایشگاه فراهم کردن فرصت حضور برای حداکثر تعداد ناشران است، افزود: به‌طور طبیعی، بخشی از ناشران به دلیل محدودیت فضا، امکان حضور در بخش فیزیکی را نیافته‌اند که این ناشران در بخش مجازی نمایشگاه شرکت خواهند کرد. تلاش مایلین بوده که به عدالت و فرصت برابر نزدیک شویم؛ هرچند که محدودیت‌های زیرساختی همچنان پابرجاست. رئیس نمایشگاه کتاب تهران در پایان ابراز امیدواری کرد که در سال‌های آینده شرایط بهتری برای گسترش فضای فیزیکی فراهم شود. در این راستا گفت: امیدواریم در دوره‌های آتی بتوانیم فضای وسیع‌تری در اختیار داشته باشیم. این هم، نیازمند برنامه‌ریزی در بخش حضوری باشیم. این مهم، نیازمند برنامه‌ریزی کلان‌تر و همکاری بیشتر نهادهای اجرایی است که ان شاء الله با حمایت‌ها و همراهی‌های موجود، در سال‌های آینده محقق شود.

سی‌وششمین نمایشگاه بین‌المللی کتاب تهران از ۱۷ تا ۲۷ اردیبهشت با شعار «بخوانیم برای ایران» در محل مصلای امام خمینی (ره) برگزار می‌شود.

ادبیات و مقاومت

انتشار کتابی برای غزه توسط جنبش دانشجویی صربستان



کتاب «هولوکاست در غزه» یادداشت‌های دو نویسنده فلسطینی الاصل، یوسف القدره شاعر مقیم غزه و فائز القوه، شاعر فلسطینی الاصل مقیم بلژیک، به زبان صربی ترجمه و توسط جبهه دانشجویی صربستان منتشر شد. در مقدمه کتاب آمده است: «در یک نگاه کلی، دویوزگی مهم در این یادداشت‌ها وجود دارد. اول ارائه روایتی کاملاً نزدیک و بی‌ملاحظه از واقعیت جاری غزه و دوم، غلبه نگاه انسانی و اجتماعی نویسنندگان آن‌ها به رویدادهای اطرافشان بر رویکرد سیاسی صرفی که این روزها نگاه غالب در شبکه‌های مختلف خبری است. جبهه دانشجویی با انتشار این کتاب می‌خواهد صدای مظلومیت مردان و زنان و کودکان غزه را به گوش جهانیان برساند. این نوشته‌ها، بهترین و گویاترین اسنادی است که نشان می‌دهد ارتش اسرائیل چگونه با ماشین بزرگ و وحشتناک جنگی خود، هزاران زن و کودک بی دفاع را قتل عام می‌کند.»

در بخشی از مقدمه گفته شده: «اسرائیل در مقابل دیدگان جهانیان، برخلاف همه‌قواین و کنوانسیون‌های بین‌المللی، به صورت کاملاً آشکار به نسل‌کشی در غزه ادامه می‌دهد. بمباران مدارس و قتل عام دانش‌آموزان خردسال، حمله به دانشگاه‌ها، موشک باران بیمارستان‌ها و درمانگاه‌ها و حتی به آتش کشیدن چادرهای آوارگان در اردوگاه‌های امن و هزاران جنایت دیگر صحنه‌هایی است که هر روز در رسانه‌های دنیا به تصویر کشیده می‌شود و آن وقت حاکمان مدعی حقوق بشر نه تنها کاری برای توقف این نسل‌کشی نمی‌کنند؛ بلکه با صادرات سلاح و تجهیزات، این ارتش دیوانه را در تداوم نسل‌کشی یاری می‌کنند.»

قرار است برنامه‌های مختلفی برای رونمایی کتاب در شهرهای مختلف در نظر گرفته شده و عواید حاصل از فروش آن، برای کمک به آوارگان غزه اختصاص خواهد یافت.

