؟ آبگرمکن، یخچال، فریزر، اجاق گاز و اشیای بلند و بسیار سنگین باید با بست یا تسمه‌های مناسب به کف و دیوار منزل محکم شوند.

چهره

نماینده تهران:

صداوسیما به جایی پاسخگو نیست

محمدعلی وکیلی، نماینده مردم تهران در رابطه با عملکرد جناحی صداوسیما در راستای تخریب دولت، انعکاس این رویکرد در برنامه‌هایی چون «گاندو»، «داستان اتم»، «سلام صبح بخیر» و اخیرا برنامه «بدون توقف» گفت: «ساختار هیأت نظارت بر عملکرد صداوسیما به گونه‌ای است که عملا امکان تاثیر گذاری ندارد و حضور دو نماینده مجلس در این هیأت جنبه سمبولیک (نمادین) دارد. برای این که نظارت بر صداوسیما امکان پذیر شود، طرح اساسنامه صداوسیما را ارایه کردیم و با وجودی که در کمیسیون فرهنگی مجلس شورای اسلامی انرژی زیادی صرف آن شد و کار طولانی روی آن انجام گرفته بود، متاسفانه در صحن علنی با یک رأی کمتر به نتیجه نرسید. در حال حاضر طرح اساسنامه صداوسیما دوباره در دستور کار قرار گرفته است، ولی تا قانون اصلاح نشود، صداوسیما به جایی پاسخگو نیست.»

معاون شهرداری تهران خبر داد که از ابتدای مهر تاکسی‌های اینترنتی تحت نظارت شهرداری قرار خواهند گرفت

فشار به مدرن‌ها به نفع سنتی‌ها؟

محمدعلیخانی، عضو کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران در گفت‌وگو با «شهروند»: شهرداری می‌تواند با تدوین قوانینی عرصه را برای رقابت عادلانه بین آنهایی که حمل مسافر را به صورت سنتی از سر می‌گیرند، با شکل مدرن آن (تاکسی‌های اینترنتی) فراهم کند

شهروند| خبر «تحت نظارت قرار گرفتن تاکسی‌های اینترنتی از سوی شهرداری» را «محسن پورسیدآقایی»، معاون شهرداری تهران اعلام کرد که از ابتدای پاییز اجرایی می‌شود. پورسیدآقایی این خبر را در ادامه نشست خبری دیروز خود و در پاسخ به پرسشی درباره میزان ظرفیت حمل‌ونقل عمومی برای آغاز سال تحصیلی و استقبال از مهر بیان کرده است. معاون شهرداری تهران گفته که اجرا و تهیه این دستورالعمل با هماهنگی وزارت کشور صورت گرفته و احتمالا تا پایان هفته جاری در سراسر کشور ابلاغ خواهد شد. مدتی پیش بود که شهرداری علیه اتحادیه کسب‌وکارهای مجازی به دلیل صدور مجوز برای تاکسی‌های اینترنتی طرح شکایتی را باز کرد و با علنی کردن اختلافات قدیمی این نهاد با اتحادیه‌های مذکور وارد فاز تازه‌ای شده و موضع‌گیری‌های این نهاد را نسبت به گذشته رسمی‌تر کرده و اکنون به نظر می‌رسد شهرداری در این اختلاف و شکایت پیروزشده و ماحصل آن به نظارت درآوردن تاکسی‌های اینترنتی تحت انقیاد خود است. در ادامه به بررسی ابعاد این خبر در گفت‌وگو با یک عضو کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران پرداخته‌ایم.

پاشنه آشیلی به نام افزایش نرخ کرایه

پورسیدآقایی، معاون شهرداری تهران در نشست خبری دیروز خود و در پاسخ به این که قرار است تاکسی‌های اینترنتی تحت نظارت معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران قرار گیرد، پرده از این اقدام شهرداری مبنی بر تحت نظارت قراردادن تاکسی‌های اینترنتی توسط این نهاد برداشت و گفت که «قیمت نرخ کرایه این تاکسی‌ها تحت کنترل هیچ نهادی نیست و براساس رصد ما آنها نرخ کرایه را از ابتدای تیر بیش از ۳۰ درصد افزایش داده‌اند. از این بعد نیز قرار نیست وضع نرخ آنها تحت نظارت ما باشد، ولی دستورالعملی درباره نحوه کنترل خودرو و راننده‌ها تنظیم شده است که برای پاراف به وزرای ذیربط ارسال شده و امیدواریم طی این هفته این دستورالعمل ابلاغ شود.»

اقدام مثبت در بکارگیری شکل مدرن حمل مسافر

محمد علیخانی، عضو کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران در ارزیابی خود از اقدام شهرداری مبنی بر تحت نظارت قراردادن تاکسی‌های اینترنتی توسط این نهاد به «شهروند» گفت: «قانون حمل و بار مسافر در شهرها و حومه شهرها بر عهده شهرداری است و این مسأله جزو قانون محسوب می‌شود. تاکسی‌های اینترنتی به‌عنوان تکنولوژی جدیدی که در راستای حمل مسافر ظهور کرد، از همان آغاز به کار خود آیین‌نامه و قانون خاصی برای خدمات خود نداشت و تنها مجوز خود را از معاونت فناوری ریاست‌جمهوری گرفت. این اتفاق در دیگر شهرهای کشور نیز ظهور کرد و فعالیت خود را از سر گرفتند.» علیخانی در مورد چگونگی ساماندهی این طرح از سوی شهرداری گفت: «این آیین‌نامه به بررسی و تایید وزارت کشور نیز رسیده و اعلام آن از سوی معاونت شهرداری نشانگر این است که بررسی آن در وزارت کشور مراحل پایانی خود را گذرانده و در پایان تصویب و ابلاغ شده است.» این عضو کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر، این اقدام را مثبت ارزیابی کرد و در این مورد گفت که «تاکسی‌های اینترنتی به دلیل این که مشکلات زیادی در صنف خود و همچنین در نوع خدمات‌رسانی و البته حین خدمات‌رسانی به وجود آوردند و از طرفی مرجع خاصی هم بر آنها نظارت نداشت، ضرورت داشت که ذیل یا تحت نظارت نهادی قرار گیرند.» علیخانی معتقد است که «تاکسی‌های اینترنتی از هر خودرویی برای حمل مسافران خود استفاده کرده و به کار می‌گرفتند و از طرفی صلاحیت رانندگان در هاله‌ای از ابهام قرار داشته و دارد و این مسأله مشکلاتی را نیز به وجود آورده بود. در بسیار مواقع رانندگان به صورت خودسر خودشان قانون من‌درآوردی داشتند و مسافران را ملزم به رعایت این قوانین می‌کردند که فارغ از مبنا و پشتوانه سازمانی بوده است. از این به بعد شهرداری می‌تواند با کمک راهور و کارشناسان تحت امر به تدوین قوانین بپردازد و خیال شهروندان را راحت و آسوده کنند.» علیخانی در پاسخ به این که آیا این اقدام شهرداری مخالفت با فرآیند خصوصی‌سازی نیست، گفت: «شما هر صنفی را می‌شناسید، تحت نظارت نهاد یا سازمانی است و فعالیت می‌کند. بحث از خصوصی‌سازی این نیست که قوانین و ضوابط خاص خود را داشته باشد، بلکه نهادها، شرکت‌ها و هر صنفی که به‌صورت خصوصی اداره می‌شود، ابتکار عمل در شیوه کار و تولید خواهد داشت. به این معنا که به لحاظ سیاست‌گذاری ذیل سازمان و نهادهای مربوطه خواهد بود. تاکسی‌های اینترنتی هم از این قاعده مستثنی نیستند.» علیخانی در مورد مواهب و وجوهات مثبت این طرح گفت: «با این اقدام اعتراضات تاکسیرانی و آژانس‌ها که نسبت به راه‌اندازی این تکنولوژی مدرن حمل مسافر صورت می‌دادند، بی‌اثر خواهد بود؛ چرا که شهرداری می‌تواند با تدوین قوانینی عرصه را برای رقابت عادلانه بین آنهایی که حمل مسافر را به صورت سنتی از سر می‌گیرند، با شکل مدرن آن (تاکسی‌های اینترنتی) فراهم کند.» به این ترتیب به نظر می‌رسد محدودیت‌هایی برای اینترنتی‌ها در نظر گرفته می‌شود تا تاکسی‌دارها هم راضی باشند. اما این تغییرات رضایت مردم را به دنبال خواهد داشت؟ باید دید.

ذره بین

همه چیز درباره مینا مهرنوش مدیرعامل رایتل

خبرنگار کم‌سابقه یا مدیر جوان آینده‌دار؟

دیروز روابط عمومی رایتل خبری کوتاه را منتشر کرد. مینا مهرنوش مدیرعامل جدید این اپراتور است. اما همین خبر کوتاه واکنش‌های بزرگی را به همراه داشت. مهمترین واکنش‌ها از سوی سازمان تنظیم مقررات — رگولاتور حوزه ارتباطی — ابراز شد که این انتصاب را غیر قانونی خواند. تنها ساعاتی قبل از آن رگولاتور معرفی مدیران اپراتورها و اعضای هیات مدیره آنها را منوط به تایید کمیسیون تنظیم مقررات کرده بود. خبرهای تایید نشده دیگری هم بود از جمله استعفای سه عضو از چهار عضو هیات مدیره رایتل. در میانه همه این دعواها خود شبکه رایتل هم روزهای متزلزلی را تجربه می‌کند. از جمله قطعی پنج ساعته سه روز قبل که سروصدای بسیاری از کاربران را درآورد و البته این اختلال در شبکه طی یک ماهی که دعوا بر سر مدیرعامل جدید این اپراتور بالا گرفته، تشدید شده است. سازمان تنظیم مقررات صبح دیروز اعلام کرد که کمیسیون تنظیم مقررات مصوبه جدیدی داشته و در آن شرایط تازه‌ای برای معرفی مدیران اپراتورها در نظر گرفته است. حسین فلاح جوشقانی به ایرنا گفت «از امروز با تصویب کمیسیون تنظیم مقررات ارتباطات، هرگونه انتصاب و معرفی جدید برای اعضای هیات مدیره، مدیرعامل، قائم مقام و مدیر فنی ارایه کنندگان دارای پروانه از سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی که بیش از ۵۰۰ هزار کاربر دارند، باید بر اساس شاخص‌ها و روشی که توسط رگولاتوری اعلام می‌شود، به تایید برسد.» آذری جهرمی، وزیر ارتباطات هم قبل از این در حاشیه هیات دولت درباره انتصاب مهرنوش به عنوان مدیرعامل رایتل تردیدهایش را اعلام کرده و درباره او گفته بود: «خانم‌های موفق در عرصه فناوری اطلاعات کم نداریم. شرایط رایتل مقداری خاص است و (ایشان) هنوز منصوب نشده‌اند. ایشان عضو هیات مدیره این شرکت هستند و تصمیم بر عهده هیات مدیره است.» با وجود تمام این حاشیه‌ها، امروز رایتل به طور رسمی اعلام کرد که «مینا مهرنوش» که از تاریخ ۱۳۹۷/۱۲/۲۰ به عنوان عضو هیات مدیره رایتل منصوب شده بود بر اساس مصوبه ۱۳۹۸/۰۶/۰۲ هیات مدیره رایتل به عنوان مدیر عامل این اپراتور فعالیت خود را آغاز کرده است. او زمانی ریاست پارک علم و فناوری دانشگاه تهران (شعبه پردیس فارابی) را هم بر عهده داشته و همچنین برای اولین‌بار رشته تجارت الکترونیکی در ایران را راه‌اندازی کرده که در سال ۱۳۸۵ در دانشکده اقتصاد دانشگاه ایران برپا شد. او که زمانی صاحب امتیاز و مدیر مسئول روزنامه «کسب و کار» بوده در طول دوران فعالیت خود چندین بار در لیست بانوان برتر کارآفرین کشور قرار گرفته و حال باید منتظر ماند و دید در صورت عملیاتی شدن حضور یک زن در مقام مدیرعاملی رایتل، این اتفاق چه اثری بر فعالیت این سازمان خواهد گذاشت و آیا در نهایت رایتل میتواند جهشی بزرگ را تجربه کند؟ سوال دیگر این است که رایتل می‌تواند همچنان مدیرعاملش را حفظ کند یا مهرنوش بر کنار خواهد شد.

ذره بین

تهران ۷۰۰ مدرسه چهل ساله و ۲۶۷ مدرسه شصت ساله دارد

دوشنبه هفته آینده مدارس باز می‌شوند و سال تحصیلی جدید شروع می‌شود. خوشی‌های شروع سال جدید اما برای آنهایی که در شهر و روستایشان مدرسه ندارند یا باید در مدارس فرسوده تحصیل کنند، آنچنان هم زیاد نیست. عیسی فرهادی، فرماندار تهران روز گذشته از تعداد مدارس فرسوده شهر تهران گفته و براساس آمار آقای فرماندار، پایتخت ۲۶۴ مدرسه بالای ۶۰ سال قدمت دارد. این درحالی است که داریوش ورناصری، مدیرکل نوسازی مدارس استان تهران، دوسال قبل آمار دیگری ارایه داده و گفته بود که بیش از هزار فضای آموزشی در سطح استان تهران وجود دارد که ایمنی لازم را برای دانش آموزان ندارند. «البته نداشتن ایمنی مناسب بدین معنا نیست که این مدارس به‌زودی تخریب می‌شوند، اینها در برابر بارهای ثقلی مانند برف و وزن ساختمان هیچ‌گونه مشکلی ندارند، اما در برابر بارهای جانبی مانند زلزله و آتش‌سوزی دچار مشکل می‌شوند.»

بنابر آمارهای دیگر که یکی از آنها را عباسعلی باقری، مدیرکل آموزش‌وپرورش شهر تهران و سال گذشته اعلام کرده، ۷۰۰ مدرسه شهر تهران با قدمت بالای ۴۰ سال در برابر حوادث مقاومت زیادی ندارند و نیازمند تخریب و بازسازی هستند. او گفته نیاز است تا خیرین مدرسه‌ساز به فکر مدارس تهران هم باشند. اما نکته مهم این است که فرسودگی مدارس و کهنگی آنها در شهرهای دیگر هم وجود دارد، اما آن چه تعجب‌برانگیز است این است که پایتخت در رده‌های نخست قرار دارد و البته باید بدانید شهر اسدآباد همدان بیشترین مدارس فرسوده کشور را داراست و اکبر رنجبرزاده، عضو هیأت رئیسه مجلس شورای اسلامی سال گذشته در این‌باره گفته «میانگین مدارس فرسوده کشور ۳۰ درصد بوده و این در حالی است که ۴۵ درصد مدارس اسدآباد فرسوده هستند و بیشترین مدارس فرسوده به این شهرستان اختصاص دارد.» اما آن چه در شروع هر سال تحصیلی مطرح می‌شود، تلاش برای بهسازی این مدارس و جایگزینی مدارس نو با کهنه است. نکته‌ای که امید است در نهایت عزمی جدی برای عملیاتی شدنش به وجود بیاید و با برنامه‌ریزی دقیق، بچه‌ها سال تحصیلی‌شان را در مدارس نو آغاز کنند.

گزارش تصویری

محمدجواد آذری‌جهرمی، وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات، صبح روز گذشته وارد شهر نورسلطان پایتخت قزاقستان شد و در اجلاس اتحادیه وزرای ارتباطات کشورهای مشترک‌المنافع (RCC) شرکت‌کرد. (خبرآنلاین)

سایت مشرق با انتشار این تصاویر، اقدام این چند نفر را مطابق با تعبیر «آتش به اختیار» دانسته است. ماجرا از این قرار است که چند جوان با پوشاندن چهره برای جلوگیری از شناسایی دوربین مترو، وارد خط شده‌اند و عنوان «شهید» را در «ایستگاه» مدنی اضافه کرده‌اند. این اقدام، درواقع انتقادی عملی در برابر جریانی است که اعتقاد دارد در ماه‌های اخیر، عنوان «شهید» را تعمدا از برخی خیابان‌ها و ایستگاه‌های تهران حذف کرده‌اند. (مشرق)

گسترش گیاه شناور و مهاجم آزولا مانع رسیدن نور به اعماق رودخانه‌های آستارا شده و حیات آبزیان را با خطر مواجه کرده است. (ایرنا)

مهسا حاتمی، اسما عنایتی، راضیه طاهری، فروغ ممبینی، مارال اژدری و غزال امیری، معلمانی هستند که هفته‌ای سه روز برای تدریس به دانش‌آموزان مبتلا به سرطان به بیمارستان شهید بقایی ۲ اهواز می‌روند. این تصویر درواقع کار ماندگار شش معلم تهرانی برای دانش‌آموزان سرطانی را نشان می‌دهد. (رکنا)

یادداشت

چشم شورای شهر روشن!

ادامه از صفحه اول| امروزه حضور تاکسی‌های آنلاین و حجم زیاد استفاده روزانه از آنها باعث شده دید مردم نسبت به استارتاپ‌ها افزایش بهبود یابد. شاید آوردن دو نمونه در مورد راه‌اندازی تاکسی‌های اینترنتی قدری فضای این بحث را شفاف‌تر کند. اسنپ در سال ۱۳۹۳ توسط شهرام شاهکار، دانشجوی مهندسی برق دانشگاه فردوسی مشهد به‌عنوان نخستین استارتاپ ایرانی در زمینه حمل‌ونقل عمومی تأسیس شد که مردم پرونده کاری‌اش را دیده‌اند. تپسی هم توسط میلاد منشی‌پور پایه‌گذاری شد که در دانشگاه تهران مهندسی مکانیک خواند و سپس از مدرسه عالی مدیریت پاریس (HEC) در رشته MBA فارغ‌التحصیل شد. او ۱۰ سال تجربه کار و مدیریت در شرکت‌های معتبر بین‌المللی دارد. میلاد در این شرکت‌ها مدیر پروژه بود و به کمپانی‌هایی نظیر مایکروسافت، دِل و شرکت‌های خدمات مالی مشاوره داده است. در سال ۱۳۹۵ از کانادا به ایران بازگشت و تپسی را در همین سال راه‌اندازی کرد. حالا کاری کنیم که اینها هم دل از مملکت بکنند و بروند! به‌جز نوآوری‌های آذری جهرمی و راه‌دادن‌های او به اندیشه‌های جوان، کدام بخش دولت توانسته دو مدیر مانند مدیران اسنپ و تپسی در این سال‌ها به کار گیرد که دعای خیر مردم هم پشت سرشان باشد؟

شاید باید با قیمت‌گذاری مناسب مسیرها در تاکسی آنلاین، ارایه تخفیف‌های مناسبتی، ارایه سرویس‌های مختلف، تعداد خودروها و رانندگان زیاد، دسترسی سریع، امنیت و رعایت حقوق مسافر، ارایه سفر رایگان و خودروهای تمیز خداحافظی کنیم؟ کدام عقلی این را می‌پذیرد؟

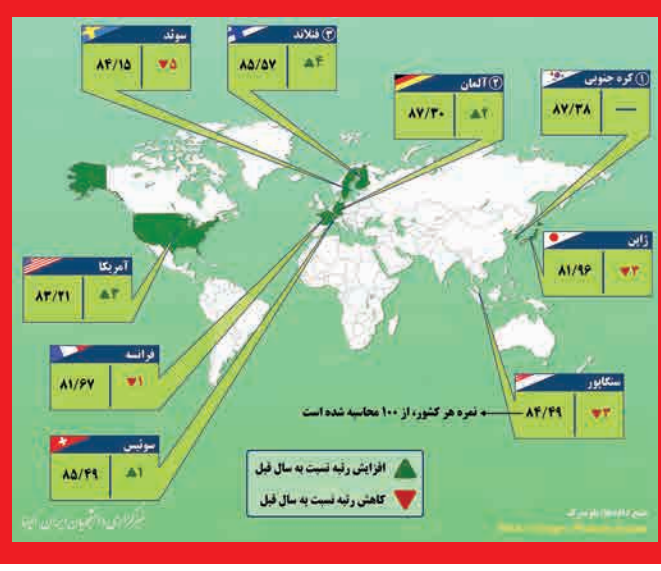
بهره‌وری در کشور ما به دلیل دخالت دولت‌ها در همه بخش‌ها موفقیت زیادی نداشته؛ به‌طور مثال در صنعت خودروسازی که یکی از بزرگترین صنایع کشور است هیچ تصمیم کلیدی بدون دخالت دولت گرفته نمی‌شود. در بانک‌ها و بیمه‌های دولتی نیز که به بخش خصوصی واگذار شده‌اند، تصمیمات آنها تابع تصمیمات دولت است، حتی در بخش پتروشیمی و صنایع فولاد نیز این موضوع صدق می‌کند. تو را به خدا این بار کوتاه بیایید. مگر خودتان و خانواده‌تان از اسنپ و تپسی استفاده نمی‌کنید؟

پشت پرده

تمایل هندی‌ها برای تجارت با ایران

هندی‌ها تمایل دارند با ایران به‌خصوص در حوزه نفت کار کنند، اما واقعیتی که وجود دارد این است که سیاست اتخاذشده از سوی آمریکایی‌ها در برهه کنونی موجب می‌شود هر کشوری که خارج از انتظارات واشنگتن حرکت کند، با تحریم این کشور مواجه شود. این واقعیتی است که پیرمحمد ملازهی، کارشناس مسائل شبه‌قاره هند هم در گفت‌وگو با ایلنا به آن اشاره کرده است. ملازهی در بخشی از این گفت‌وگو تاکید کرده: «البته هند یک کشور بزرگ است و ساختار اداری این کشور نیز فدرالی است که این شرایط را نیز مهیا می‌کند که بتوانند جدای از دولت مرکزی به تجارت خارجی بپردازند. اگر ایرانی‌ها بتوانند با شرکت‌ها و بانک‌های کوچک غیرهمکار آمریکا وارد همکاری شوند، بیش از آن که از دولت هند انتظار داشته باشند، موفق خواهند شد که البته لازمه این اقدام شناسایی بنگاه‌های کوچک و بررسی قوانین داخلی هند است.» در هر حال آن‌چه ملازهی و دیگر کارشناسان به آن اذعان دارند این است که دهلی تا آنجایی که بتواند منافع خود را از مشکل حفظ کند، خواهان همکاری با تهران است.

اینفوگرافیک

نوآورانه‌ترین اقتصادهای دنیا در سال ۲۰۱۹

رتبه‌بندی اخیر بلومبرگ نشان می‌دهد که کره جنوبی و آلمان در رتبه‌های اول و دوم نوآورانه‌ترین اقتصادهای دنیا در سال ۲۰۱۹ میلادی قرار دارند. این رتبه‌بندی بر اساس شاخص‌هایی مانند هزینه‌های صرف‌شده برای تحقیق و توسعه، میزان کاربرد اختراعات ثبت‌شده داخلی و تعداد شرکت‌های فناورانه داخلی است. این تصویر اینفوگرافیک نیز توسط خبرگزاری ایسنا تهیه‌شده است.