صفحه‌آرا: مهدی سلامی

دریچه

روانشناسی برای رانندگان تاکسی

محمد سرابی؛ روزنامه‌نگار

همیشه شنیده‌ایم که رانندگی تاکسی در تهران اعصاب فولادی لازم دارد. کسی که از صبح تا شب در پیچ‌وخم خیابان‌های شلوغ و درون هوای شدیدا آلوده شهر، مسافر سوار و پیاده می‌کند باید توانایی زیادی برای تحمل فشار عصبی داشته باشد. اتفاقا خیلی از راننده‌های حرفه‌ای که پشت فرمان تاکسی‌های زردرنگ نشسته‌اند از همین جنس اعصاب دارند اما رانندگی در شهر بیشتر از اینها دشمن سلامت روان است. چند روز پیش خبر رسید که خدمات مشاوره برای تاکسیران‌ها شروع شده است و تمامی رانندگان تاکسی می‌توانند با مراجعه به ساختمان شماره۲ سازمان تاکسیرانی از این خدمات استفاده کنند.

گرفتار هزینه‌ها

انتهای غربی بزرگراه جلال آل‌احمد و جایی که تاکسی‌های خطی دور می‌زنند تا مسافران را به سمت شرق سوار کنند، یکی از ساختمان‌های سازمان تاکسیرانی تهران قرار دارد. در اطراف ساختمان، تاکسی‌های زردرنگ پارک کرده‌اند و راننده‌ها مدارک در دست وارد ساختمان می‌شوند. همین‌جا می‌توان از میان سخنان راننده‌ها شنید که چه گرفتاری‌هایی دارند. چندبرابرشدن هزینه تعمیر و قیمت قطعات مصرفی خودرو و همزمان با آن دشواری تعویض خودروهای فرسوده و مجموعا مشکلات اقتصادی و مالی از سخت‌ترین جنبه‌های کار تاکسیرانی است. دفتر مشاوره در طبقه چهارم قرار دارد. با اینکه چند روز بیشتر از شروع به کار این دفتر نمی‌گذرد اما مراجعات شروع شده‌اند.

رزرو برای یک هفته بعد

در تابلوی راهنمای ساختمان هنوز کلمه «مشاوره» نوشته نشده است. بخش کوچکی از طبقه چهارم به مشاوره اختصاص یافته است. از خانمی که مسئول وقت‌دهی است سؤال می‌کنیم. وقت مشاوره در ۳ نوبت ساعت‌های ۹، ۱۰ و ۱۱ داده می‌شود و تا یک هفته پرشده است. در ابتدا نوع مشاوره ثبت می‌شود که ممکن است شغلی، خانوادگی، تربیتی، ازدواج و... باشد. مدارکی لازم نیست و تنها کد تاکسیرانی راننده‌ها کافی است. مشاور می‌گوید که فشار کاری در درجه اول از شخص راننده به خانواده‌ها منتقل می‌شود. ساعات کاری طولانی و تنش‌هایی که بر اثر برخوردهای مداوم روزانه رخ می‌دهد یکی از عوامل فرسودگی شغلی تاکسیران‌هاست. آنهایی که در این چند روز وقت مشاوره گرفته‌اند اغلب جوان و از نسلی هستند که مشاوره‌های روانشناسی را بیشتر از نسل‌های قبلی خود می‌پذیرند.

اصل و شرح

چرا افزایش ازدواج کافی نیست؟

مشاور کمیسیون فرهنگی مجلس با تأکید بر اینکه مسئله جمعیت را نباید تنها به افزایش ازدواج تقلیل داد، گفت حتی اگر بخشی از مشکل تجرد و کاهش تمایل به ازدواج حل شود، همچنان مسئله فرزندآوری باقی خواهد ماند: «اگر خانواده‌هایی که ازدواج کرده‌اند به داشتن بیش از ۲فرزند تمایل نداشته باشند، رسیدن به نرخ باروری ۲/۵درصد دشوار خواهد بود. از همین رو، سیاست‌های جمعیتی باید علاوه بر حمایت از ازدواج بر افزایش تعداد فرزندان خانواده‌های موجود نیز متمرکز شود.» کتابچی با اشاره به وضعیت زنان در سن باروری گفت که حدود ۲۳میلیون زن در سن باروری در کشور وجود دارند که ۱۵/۵میلیون نفر از آنها متأهل و حدود ۷/۲ تا ۷/۳میلیون نفر مجرد هستند. همچنین حدود ۹/۶میلیون زن متأهل در سن باروری، بالای ۳۵سال دارند. او اصلاح نگرش‌های نادرست درباره بارداری در سنین بالاتر را ضروری دانست و تأکید کرد نباید تمام بارداری‌های پس از ۳۵سالگی را الزاما پرخطر تلقی کرد. به گفته او، اگر این نگرش اصلاح نشود، بخش مهمی از ظرفیت فرزندآوری زنان متأهل کشور از دست خواهد رفت.

جمعیت ایران پشت چراغ قرمز

فعالان مردمی حوزه جمعیت دور هم جمع شدند تا فکری برای جمعیت آینده ایران کنند

جامعه امروز

فاطمه عسکری نیا | روزنامه‌نگار |

گره جمعیت ایران کجاست؟ در ازدواج‌های کمتر، در خانواده‌هایی که به داشتن یک فرزند بسنده می‌کنند یا در زوج‌هایی که به دلیل داشتن ۲فرزند، تصمیمی برای فرزند سوم ندارند؟ این موضوعات در گردهمایی فعالان مردمی حوزه جمعیت مورد بررسی قرار گرفت که با محوریت لبیک به فرامین رهبرانقلاب اسلامی ایران سیدمجتبی خامنه‌ای برگزار شد. فاطمه‌سادات کتابچی، مشاور کمیسیون فرهنگی مجلس شورای اسلامی با ارائه آماری از وضعیت فرزندآوری خانواده‌های ایرانی، بر ضرورت تغییر مسیر سیاست‌های جمعیتی تأکید کرد. به اعتقاد او برای رسیدن به نرخ باروری ۲/۵، نمی‌توان تنها بر افزایش ازدواج متمرکز شد، بلکه باید خانواده‌های موجود را به داشتن فرزند بیشتر ترغیب کرد.

تأثیر گفتمان فرهنگی و اجتماعی بر موالید

کتابچی در بررسی روند تحولات جمعیتی ایران از سال ۱۳۴۴ تا ۱۴۰۴ به تجربه افزایش موالید در سال‌های ابتدایی انقلاب اشاره کرد و گفت: «در این دوره با وجود مشکلات اقتصادی، اجتماعی و جنگ تحمیلی، کشور شاهد جهش فرزندآوری بود. یعنی در سال ۱۳۵۸، در جامعه‌ای با جمعیت حدود ۳۵میلیون نفر، یک‌میلیون و ۳۰۰هزار ولادت ثبت شد؛ امر مهمی که در سایه تأثیر گفتمان فرهنگی و اجتماعی بر تصمیم خانواده‌ها اتفاق افتاد.»

فقط ۸ درصد تک‌فرزندها فرزند دوم می‌آورند

یکی از مهم‌ترین داده‌های مطرح‌شده در این نشست، تفاوت میزان تمایل خانواده‌ها برای ورود به مراحل مختلف فرزندآوری بود. براساس آمار ارائه‌شده از سوی کتابچی، سالانه حدود ۱۵۰هزار زن بدون فرزند، صاحب فرزند اول می‌شوند؛ رقمی معادل ۲۲درصد این گروه. او ادامه داد: «در مقابل، از میان زنان تک‌فرزند نیز سالانه حدود ۱۵۰هزار نفر فرزند دوم خود را به دنیا می‌آورند که این تعداد سهمی حدود ۸درصد از زنان این گروه را دارد. این اختلاف نشان می‌دهد عبور از بی‌فرزندی به تک‌فرزندی، برای خانواده‌ها آسان‌تر از عبور از تک‌فرزندی به ۲فرزندی است.»



۶میلیون خانواده ۲فرزندی

براساس آمار ارائه‌شده در این نشست، از میان حدود ۶میلیون و ۶۸هزار زن دارای ۲فرزند، تنها حدود ۱۸۰هزار زن صاحب فرزند سوم شده‌اند. همچنین از میان زنان دارای ۳فرزند، حدود ۵۷هزار زن فرزند چهارم خود را به دنیا آورده‌اند. کتابچی معتقد است: «این ارقام از افزایش مقاومت خانواده‌ها در برابر فرزندآوری مجدد با بیشترشدن تعداد فرزندان حکایت دارد. درواقع ما کمترین مقاومت را برای فرزندآوری ابتدا در خانواده‌های بدون فرزند و بعد از آن بین خانواده‌های تک‌فرزند می‌بینیم و خانواده‌های دارای ۲ یا ۳فرزند برای داشتن فرزند بعدی نیازمند برنامه‌های فرهنگی و حمایتی متناسب‌تری هستند.» او ابراز امیدواری می‌کند که اگر حتی ۵درصد از خانواده‌های تک‌فرزند برای داشتن فرزند دوم و ۵درصد از خانواده‌های دارای ۲فرزند برای داشتن فرزند سوم تصمیم بگیرند، ظرفیت قابل توجهی برای افزایش موالید ایجاد خواهد شد.

۲۵سال فاصله میان تولدها و ازدواج‌ها

کتابچی با بررسی رابطه میان تعداد ولادت‌ها و ازدواج‌ها در دوره‌های مختلف، توضیح داد: «تغییرات موالید با فاصله‌ای حدود ۲۵سال بر تعداد ازدواج‌ها اثر می‌گذارد.» به گفته او، نسبت ازدواج‌های هر دوره ۵ساله به تعداد ولادت‌های ۵ساله، طی ۲۵سال قبل، در دوره‌های مورد بررسی تقریبا ثابت و حدود ۴۲صدم بوده است. بر این اساس، کاهش تعداد متولدان امروز می‌تواند در سال‌های آینده به کاهش جمعیت جوانان در سن ازدواج منجر شود. بنابراین اگر قرار است ازدواج‌های ۲۰ تا ۲۵سال آینده تقویت شود، باید از همین امروز برای افزایش موالید برنامه‌ریزی کرد.

داده نما

۲۳۳۱مدرسه جدید

سخنگوی آموزش و پرورش آمار بهره‌برداری از فضاهای آموزشی تازه را اعلام کرد

۱۱هزار کلاس
تعداد کلاس‌های درس که در مهر۱۴۰۵ افتتاح شدند.

۵هزار مدرسه
مدارسی که در ۲سال اخیر ساخته و افتتاح شدند.

۴هزار
مجموعه مدارس فعال شبانه‌روزی متوسطه اول و دوم

۵هزار واحد آموزشی
تعداد مدارسی که کمتر از ۱۰دانش‌آموز دارند.

۱۵هزار میلیارد تومان
مقدار افزایش اعتبار سرانه آموزش در سال ۱۴۰۵

صفحه‌آرا: حامد یزدانی



اشک تمساح بایدن برای غزه

کتاب جدید خاطرات جو بایدن، رئیس جمهور سابق آمریکا در روزهای اخیر منتشر شد و در میان تمام صفحات این کتاب، موضوعی که توجه بسیاری را به خود جلب کرد، ماجرای عذاب وجدان دیرهنگام او درباره مردم غزه است. در دوره ۴ساله ریاست جمهوری او نسل‌کشی رژیم صهیونیستی در غزه با همکاری آمریکا پیگیری شد و حالا در کتاب خاطراتش به تلفات غیرنظامیان در جریان عملیات نظامی رژیم صهیونیستی در غزه اعتراف کرده و نوشته است: «تعداد بسیار زیادی از فلسطینی‌های بی‌گناه کشته شدند. رنج بسیاری به مردمی تحمیل شد که هیچ ارتباطی با حماس نداشت... این بارِ سنگین همواره با من است.»

نگهبان ایستگاه ۹۰ساله

خواندنی‌های یک شغل عجیب، در گفت‌وگو با سوزنبان راه‌آهن تاریخی ورسک

گزارش

سحر جعفریان عصر | روزنامه‌نگار | حوالی خط ریلی هر ایستگاه قطار، اتاقکی دنج پیداست که سندش به نام سوزنبان همان ایستگاه است. صدای هوهوی قطار، سوزنبانان را از اتاقکشان بیرون می‌کشاند تا جایی درست نزدیک لبه آهنی خطوط موازی ریل. قطار نزدیک‌تر می‌شود و سوزنبانان هر یک به کاری مشغولند؛ بعضی‌شان هر چه زور و توان دارند برای جلو یا عقب زدن دسته اهرم جابه‌جایی یکی از خط‌های ریلی به کار می‌بندند. بعضی دیگرشان با بالا بردن پرچمی سبز رنگ، درصدد خوشامدگویی و استقبالند و بعضی هم شماره و چراغ روشن واگن آخری را می‌پایند تا احتمال وقوع حادثه و خطری نرود. احمد قربانی، یکی از سوزنبانان راه‌آهن شمال یک، ایستگاه تاریخی و محبوب ورسک است و شنیدنی‌های بسیار از عجایب شغل خود دارد.

سوزنِ ریل ورسک

محل کارش در چندصدمتری ایستگاه قطار ورسک و چندقدمی حریم ریلی است؛ اتاقکی آجری که پهنه‌اش به ۵متر هم نمی‌رسد. سینه‌کش یکی از دیوارهای دودگرفته آن، فانوسی کهنه از میخی زنگ‌زده آویزان است و به دیوار مقابلش نیز ساعتی قدیمی، دقیق تیک‌تاک می‌کند. کنج راستش، تختی کوچک و چوبی با تشک و بالشی فرورفته و پتویی چرک جا دارد و کنج چپش هم بساط اجاق گاز لعابی رومیزی که از ۳شعله، ۲شعله‌اش خراب است و کتری و قوری دورسوز استیل و قوطی پلاستیکی قندان و بقچه غذا روی زمین چیده شده است. اینها را احمد قربانی، سوزنبان ایستگاه راه‌آهن ورسک در توصیف محل کار متفاوت خود به همشهری می‌گوید و ادامه می‌دهد: «اتاقک کهنه‌ایه. شما تصور کن که سابقه ساعت رو دیوارش بالای ۵۰ساله». سابقه خودش اما زیاد نیست: «این زمستون که بیاد ۱۳سال خدمتم پُر می‌شه. انگار همین دیروز بود که وردست حاج‌نوذر داشتم سوزنبانی یاد می‌گرفتم، کی پرچم سبز رو به لوکوموتیورون نشون بدم، کی پرچم قرمز. یا سوزنا رو چطوری جابه‌جا کنم.» احمد پیش از سوزنبانی، به کشاورزی و چوپانی مشغول بود: «یه باری که گوسفندای آق (آقا) دوستعلی، گله‌دار همسایه‌مون رو واسه چرا برده بودم زمینای پشت ایستگاه قطار ورسک، مثل همیشه از دور به اتاقک سوزنبانی خیره موندم. به خودم که اومدم دیدم تو ساختمون ایستگاه قطارم و دارم مسئولش رو سوال‌پیچ می‌کنم؛ سوزنبانی سخته، شرایط استخدامش چیه، با دیپلم می‌شه سوزنبان شد و...».

صفر تا صد سوزنبانی را در چند جمله خلاصه می‌کند: «هر خط ریلی رو با اهرم دستی و برقی سوزن، انشعاب می‌دن به یک یا چند خط دیگه. سوزن یعنی جهت‌زن؛ کسی که به‌صورت دستی یا برقی، جهت ریلا رو با توجه به مقصد قطارای عبوری تنظیم می‌کنه.» به تعداد هر ایستگاه فعال در راه‌آهن کشور، سوزنبانانی در اتاقک‌های سوزنبانی یا در ساختمان ایستگاه‌ها حاضر به‌یراقند: «توی سایت راه‌آهن کشور نوشته شده ۴۹۷ایستگاه فعال داریم. پس یعنی الان به همین تعداد هم سوزنبان داره سیر و سوی ریلا رو برای حرکت قطارا سروسامون می‌ده.» با آنکه سوزن‌های برقی را اپراتورهای آنلاین و نشسته در مراکز مدیریت ترافیک هر ایستگاه از راه دور هدایت می‌کنند، اما دست آخر، مسئولیت نهایی‌شان بر گردن سوزنبانان محلی است: «سوزنی خط، فقط این‌ور و اون‌ور کردنش نیست که! باید هر روز بررسی شه و هر هفته هم به سرویس کاری احتیاج داره.» یاد قلوه‌سنگی می‌افتد که سال‌ها قبل میان سوزن یکی از خطوط تقاطعی غرب به مرکز و شمال، گیر کرده‌بود و دردسرساز شد.

اینترنت، هوش‌مصنوعی و سوزنبان

احمد، بومی روستای ورسک است؛ درست مانند فتح‌الله اولادزاده که خیلی سال قبل از او سوزنبان ورسک بوده و میان اهالی آن حومه و حوالی با نام فتح‌الله سوزنبان شهرت دارد. فتح‌الله سوزنبان در شبکه‌های اجتماعی نیز از بعد از انتشار کلیپ‌های خاطره‌گویی‌اش شهرتی به هم زده‌است. کلیپ‌ها را یک راهنمای تورهای گردشگری ضبط کرده و به اشتراک گذاشته‌بود. در یکی از این کلیپ‌های پُربازدید، فتح‌الله سوزنبان پشت به پل ورسک ایستاده و می‌گوید: «۳۰سال سوزنبانی کردم. جون مردم مثل جون خودم عزیز بود. موقع پرچم نشون‌دادن به راهبرای قطار یه‌جوری دستمو بالا می‌بردم که شبا از درد دست، خوب نمی‌خوابیدم.» احمد هم کلیپ‌های این سوزنبان پیشکسوت هم‌روستایی‌اش را دیده: «کار ما طوریه که هرقدر هم علم پیشرفت کنه یا هوش مصنوعی فرمون رو دست بگیره، باز لَنگ زور بازو و وجدان آدمیزاده. مثل عموفتح‌الله سوزنبان که صدش رو واسه کارش گذاشت.» احمد سوزنبانی در ایستگاه شلوغ و توریستی ورسک را خوش‌شانسی می‌داند: «سوزنبانی شیفت ۲۴ساعت کار و ۴۸ساعت استراحت داره. این وسط سوزنبانایی هستن که فقط ۴ساعت تو راه رفت‌وآمد بین خونه تا محل کارشونن. شانس آوردم راهم نزدیکه. شانس بیشتر رو هم سر ایستگاهم آوردم. سوزنبانیش سخته، چون سرویس کاری بیشتری می‌خواد، ولی سختیش به هیجان مسافراش دَر.» واکنش مسافران نسبت به شغل سوزنبانی، او را سر ذوق می‌آورد: «باورتون نمی‌شه روزی کم‌کم ۱۰بار کارمو برای مسافرای کنجکاو توضیح می‌دم.»





مکث

خرس و میله‌های سیمافور روسی

طی گفت‌وگو، صدا از بیسیم همراهش قطع نمی‌شود؛ پی‌درپی مکالمات کسانی از آن سوی خط شنیده می‌شود: «متصدی ترافیک ورسک، خط برای ورود قطار تهران-ساری به ایستگاه شما آزاده؟ آقای حیدری رئیس قطار۷۵۷ باربری، خسته نباشی برادر، خروجتون از ایستگاه سرخ‌آباد تأیید شد، به سلامت.» احمد یادآور می‌شود: «ببخشید نمی‌تونم صدای بیسیمم رو کم کنم. باید حواسم به مکالمه‌ها باشه. نشنیدن یکی‌شون دردسرساز می‌شه.» برای همین است که اغلب بیسیم را دَم دست و بیخ گوشش نگه می‌دارد: «نصف چیزایی که حاج‌نوذر از سوزنبانی یادم داده مربوط می‌شه به گوش به‌زنگ بیسیم بودن. کافیه تغییر مسیر ناگهانی یه قطاری رو متوجه نشی یا خبر تأخیر یه قطار دیگه رو نشنوی، اون وقته که خون خیلیا می‌افته گردنت.» خدا را شکر می‌کند که از ۱۳سال سوزنبانی‌اش خاطره‌ای تلخ ندارد: «مسیر ریلی شمال به جنوب با سیستم قدیمی سیمافور (هدایت سیرها با میله‌های راهنما) روسی کنترل می‌شه. میله‌هایی که سوزنبانای این مسیر به لوکوموتیورونا موقع ورود و خروج از ایستگاه تحویل می‌دن، به خاطر اجرای همین روشه.» با شوخ‌طبعی ادامه می‌دهد: «سوزنبان مثل آلیس می‌مونه تو سرزمین عجایب. تو بعضی خط‌های ریلی، چون خطر حمله گرگ و خرس هست. واسه همین سوزنبان باید آمادگیش رو داشته باشه.» تا صدای هوهوی دور قطاری را می‌شنود، ادامه گفت‌وگو را به ساعتی دیگر موکول می‌کند. یک ساعت بعد، احمد از اقدامات سوزنبانی خود که با شنیدن هوهوی آن قطار انجام داده بود، می‌گوید: «واگن قطارای باری شماره دارن. شماره آخرین واگنش باید با شماره‌ای که متصدی ترافیک چند دقیقه قبلش بهم اعلام کرده، یکی باشه. اگه نباشه، یعنی واگن آخری از قطار جدا شده و رو ریل مونده. واگن آخری قطارای مسافربری هم چراغ مخصوص داره. ما باید اونو ببینیم. اگه نبینیم یعنی اون واگن هم گم شده.» روز شلوغ و پُر سیری است که دوباره هوهوی قطاری از دور به گوش احمد می‌رسد.

