

اخبار
رئیس مرکز سلامت محیط و کار وزارت بهداشت تشریح کرد آخرین وضعیت اجرای طرح کاهش بخارات بنزین در جایگاه‌های سوخت رئیس مرکز سلامت محیط و کار وزارت بهداشت درباره آخرین وضعیت طرح «کاهش، هدایت، انتقال و بازیافت بخارات بنزین در جایگاه‌های سوخت» (کهاب) توضیح داد. مهندس محسن فرهادی در گفت‌وگو با ایستا، با بیان اینکه طرح «کهاب» مصوب هیات‌وزیران در سال ۱۳۹۹ است، اظهار کرد: هیات‌وزیران، طرح کهاب را در سال ۱۳۹۹ با هدف کاهش انتشار بخارات بنزین تصویب کرد. طرح کهاب، جایگاه‌های سوخت را به نصب دستگاه‌های سنجش آلاینده‌های محیطی احتمالی منتشر شده از سوخت می‌کند. مزایایی برای جایگاه‌های عرضه سوخت به منظور اجرای طرح کهاب در نظر گرفته‌اند تا هزینه دستگاه و هزینه سنجش برخط آلاینده‌ها را فراهم کند. وی با بیان اینکه اجرای طرح «کهاب» مستلزم هماهنگی‌های لازم است، تصریح کرد: اجرای این طرح به هماهنگی میان وزارتخانه‌های «بهداشت، درمان و آموزش پزشکی» و «نفت» به منظور اجرای مصوبه مذکور نیاز دارد تا دستگاه سنجش بخارات بنزین بدون اجبار و با رضایت مسئولان جایگاه‌های عرضه سوخت در پمپ‌بنزین‌ها نصب شود. رئیس مرکز سلامت محیط و کار وزارت بهداشت با بیان اینکه دستگاه‌های سنجش آلاینده‌های محیطی با دو هدف در جایگاه‌های سوخت نصب می‌شود، تصریح کرد: پایش و رصد سلامت افرادی که در جایگاه‌های عرضه سوخت فعالیت می‌کنند به دلیل اینکه در شیفت‌های کاری خود در مواجهه و مجاورت بخارات بنزین قرار دارند، میزان دوز و تأثیر بخارات بنزین بر آنها بررسی می‌شود. همچنین بررسی تأثیر بخار بنزین بر مردم که به منظور سوخت‌گیری در جایگاه‌های عرضه سوخت حضور دارند، از دیگر اهداف نصب دستگاه‌های سنجش میزان بخارات بنزین در جایگاه‌های عرضه سوخت است. البته مواجهه مردم نسبت به شاغلان حاضر در جایگاه‌های عرضه سوخت با بخارات بنزین کمتر است. وی با بیان اینکه نصب یک دستگاه مشخص را در دستور کار قرار نداده‌ایم، گفت: به دنبال نصب دستگاه‌های سنجش آلاینده‌ها در جایگاه‌های عرضه سوخت هستیم. دستگاه‌های نمونه ایرانی و خارجی در دسترس است اما تلاش می‌کنیم که با استفاده از ظرفیت شرکت‌های دانش‌بنیان نسبت به نصب دستگاه‌های ایرانی که کیفیت یکسان نسبت به دستگاه‌های خارجی دارند اما ارزان‌تر هستند، اقدام کنیم. فرهادی با بیان اینکه نصب دستگاه‌های سنجش آلاینده‌های جایگاه‌های عرضه سوخت یک کار ارزشمند است، اظهار کرد: نصب دستگاه‌های سنجش بخارات بنزین می‌بایست به طور حتم اجرا شود و اختلاف‌هایی که در این مسیر وجود دارد، می‌بایست حل شود. اختلاف که در ارتباط با این موضوع وجود دارد مربوط به پرداخت هزینه‌ها است و مشکلی دیگری وجود ندارد.

جامعه، یک‌صدا نگران است که این طلاهای ارزشمند، تنها سکوهای پرتابی برای «مهاجرت» باشند، نه ابزاری برای آبادانی کشور. این نگرانی، ریشه در واقعیت‌های آماری دردناکی دارد که از دهه ۷۰ شمسی تا به امروز تکرار شده است.

خسارت پنهان: از نخیه‌دزدی تا ضررهای مالی
به گزارش فراز، تحلیل‌ها نشان می‌دهد، داستان مهاجرت نخبگان یک پدیده جدید نیست. بررسی گزارش‌های رسمی و غیررسمی، ازجمله آمارهای رصدخانه مهاجرت ایران و پژوهش‌های روزنامه‌هایی مانند شرق، تصویر واضحی از این بحران ارائه می‌دهد. در سال‌های ۱۳۷۲ تا ۱۳۸۶، ۶۲ درصد از مدال آوران المپیادهای جهانی به خارج از کشور مهاجرت کرده‌اند. این روند نگران‌کننده، در سال‌های اخیر نیز با شدت بیشتری ادامه یافته است.

طبق تخمین نشریه فاینشال تایمز، تعداد دانشجویان ایرانی خارج از کشور به ۱۱۰ هزار نفر رسیده است. این آمار تنها یک عدد نیست؛ پشت هر نفر، ۳۷ میلیارد تومان خسارت مالی برای کشور نهفته است. برای درک بهتر این رقم، باید بدانیم که این مبلغ تقریباً برابر با هزینه ساخت یک مدرسه ۱۸ کلاسه است. بانک جهانی نیز خسارت ناشی از مهاجرت نخبگان به ایران را حدود ۵۰ میلیارد دلار برآورد کرده است.

در این میان، این باور تقویت‌شده که المپیادهای علمی، دیگر تنها یک رقابت نیستند، بلکه به ابزاری برای شناسایی و «جذب استعدادها» توسط کشورهای توسعه‌یافته تبدیل شده‌اند. این پدیده که به آن «نخبه‌دزدی» (Brain Drain) می‌گویند، یک استراتژی حساب‌شده توسط کشورهای قدرتمند است. آنها با هزینه‌ای ناچیز، سرمایه انسانی را که در کشورهای جهان سومی مانند ایران با سال‌ها تلاش و سرمایه‌گذاری عمومی پرورش یافته، شناسایی و جذب می‌کنند. این فرایند دوگانه است: از یک سو، کشور مبدأ هیچ بستر مناسبی برای رشد و شکوفایی این نخبگان فراهم نمی‌کند، و از سوی دیگر، مهاجرت در نگاه جامعه به یک «دستاورد» بزرگ برای پیشرفت فردی تبدیل می‌شود. در چنین شرایطی، جایگاه ایران در شاخص فرار مغزها، که در سال ۲۰۲۲ رتبه ۱۰۶ از میان ۱۷۷ کشور بوده، چندان دور از انتظار نیست.

این معضل تنها مختص ایران نیست. بسیاری از کشورهای در حال توسعه با این چالش روبه‌رو هستند. اما کشورهایی موفق‌ی مانند هند و چین با اتخاذ سیاست‌های هوشمندانه، این روند را معکوس کرده‌اند. برای مثال، چین با برنامه‌ای مانند «هزار استعداد» به طور هدفمند نخبگانش را از سراسر جهان بازگردانده و با فراهم کردن امکانات پژوهشی و مالی، آنها را در مسیر توسعه

طلاهایی که هر گز در خاک خود نمی‌مانند

پشت هر مدال طلا، یک مهاجرت پنهان

خبر پنج مدال طلای المپیاد جهانی فیزیک و اختر، دوباره کام مردم را شیرین کرد و موجی از غرور ملی را در شبکه‌های اجتماعی به راه انداخت. اما این شیرینی خیلی زود با یک نگرانی آشنا، تلخ شد؛ نگرانی از تکرار سرنوشت مدال آوران سال‌های گذشته.



رفتن فرصت‌های شغلی و پژوهشی، و نبود زیرساخت‌های علمی و فناوری، مجبور به مهاجرت می‌شوند. خسارت این مهاجرت، تنها اقتصادی نیست. مهاجرت نخبگان منجر به بحران هویت ملی و رکود در بخش‌های علمی می‌شود و به صورت دومینوار، سایر دانشجویان و متخصصان را نیز به مهاجرت تشویق می‌کند.

پیامدهای اجتماعی و راهکارهای عملی
این خسارت‌ها به ابعاد دیگری از جامعه هم سرایت می‌کند. خروج نخبگان باعث افت کیفیت آموزش در دانشگاه‌ها و دلسردی دانشجویان باقی‌مانده می‌شود. وقتی دانشجویان می‌بینند اساتید و نخبگان برتر کشور به سادگی مهاجرت می‌کنند، انگیزه‌ای برای ماندن و تلاش در داخل برایشان باقی نمی‌ماند.

از بعد انسانی، مهاجرت گرچه در نگاه اول یک دستاورد به نظر می‌رسد، اما به معنی از دست دادن ریشه‌ها، هویت فرهنگی و گسست از خانواده است. این جنبه پنهان و دردناک

کشور به کار گرفته است. **وعده‌ها و واقعیت‌ها: دواگانی در گفتار و عمل**

در همین فضا، سخنان رئیس‌جمهور، آقای پزشکیان، خطاب به مدال‌آوران المپیادی که از آنها خواسته در کشور بمانند و آن را آباد کنند، در کانون توجه قرار گرفته‌است. اما نگاهی عمیق‌تر به این سخنان، یک دواگانی آشکار را نمایان می‌کند. ایشان از یک سو نخبگان را به ماندن تشویق می‌کنند و حتی از آمادگی دولت برای جذب آنها به عنوان «دستیار» سخن می‌گویند، اما از سوی دیگر، تأکید می‌کنند که جلسات دولتی برای این نخبگان «وقت تلف کردن» است. این نگرش، پرسش بزرگی را ایجاد می‌کند: آیا این وعده‌ها تنها یک ژست حمایتی است یا واقعاً زیرساخت‌ها و برنامه‌های عملیاتی برای ماندگاری نخبگان وجود دارد؟

واقعیت این است که مشکلات ریشه‌ای‌تر از آن چیزی است که با یک پیشنهاد «دستپاری» حل شوند. طبق داده‌های آماری، نخبگان به دلیل شرایط نامناسب اقتصادی و اجتماعی، از دست

شناسایی فضای انتقال وانت بارهای متخلف سد معبر در جنوب تهران

مدیرعامل شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر تهران در نشست شورای معاونان این شرکت، از جانمایی فضای انتقال وانت بارهای متخلف در سد معبر شهری خبر داد.

به گزارش ایستا، مجتبی اقامی‌پناه با اشاره به رونمایی از پوسته جدید پرتال اطلاع رسانی شرکت ساماندهی اعلام کرد: این تغییر نخستین گام برای ارائه خدمات آنلاین به شهروندان در حوزه ون‌کافه‌ها، کیوسک‌ها و روزبازارها به شمار می‌رود.

اقامی‌پناه افزود: در راستای کاهش مشکلات ناشی از حضور دست‌فروشان در محوره‌ای پرتردد پایتخت از جمله میدان ولیعصر (عج) در منطقه ۶، برنامه‌ریزی شده است تا ۲۲ بازار در ۲۲ منطقه تهران ایجاد شود. این طرح در نیمه دوم سال جاری اجرایی خواهد شد.

مدیرعامل شرکت ساماندهی با اشاره به چالش‌های مربوط به سد معبر وانت‌بارها در خیابان‌های تهران گفت: حدود ۳۵۰ وانت‌بار

مدیرعامل شرکت ساماندهی مشاغل تهران اعلام کرد



راهکاری قانونی برای زنان موتورسوار، بدون تغییر قانون!

موتورسوار داده بود، اما پس از درخواست تجدید نظر پلیس راهور، رای برگشت. پلیس راهور در مقام دفاع از صادر نکردن گواهینامه چنین استدلال کرد: «با استناد به تبصره ماده ۲۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹، صدور گواهینامه رانندگی موتور سیکلت برای مردان برعهده نیروی انتظامی است؛ بنابراین آنچه که از مفهوم مخالف آن می‌توان استنباط کرد این است که صدور گواهینامه برای بانوان برعهده ناچا نمی‌باشد و قانونگذار مجوز صدور گواهینامه برای بانوان را صادر ننموده است.»

در تبصره ماده ۲۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی چنین آمده است: «صدور گواهینامه رانندگی موتورسیکلت برای مردان برعهده نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران است.»

تلفی پلیس راهور فرماندهی انتظامی از این تبصره آن است که، چون قانون تنها درباره صلاحیت صدور گواهینامه رانندگی موتورسیکلت «برای مردان» سخن گفته، و درباره صدور گواهینامه برای زنان سکوت کرده است؛ بنابراین پلیس راهور نمی‌تواند در این‌باره اقدامی کند.

پلیس راهور به‌رستنی، ولی بدون ذکر نام به اصل «عدم صلاحیت» که اصلی مهم در حقوق عمومی است، استناد کرده است. بر اساس این اصل، مقام عمومی صلاحیت انجام هیچ کاری را ندارد، مگر آنکه قانون به او اجازه انجام آن را داده باشد. اما کجای استدلال پلیس راهور می‌تواند نادرست باشد و از قضا با لحاظ کردن آن برداشت دقیق‌تر شاید بدون نیاز به گذراندن قانون بتوان این مساله را حل کرد؟ پلیس راهور درستی استدلال پلیس راهور، در استناد به اصل عدم صلاحیت نکتته‌ای که شاید در اینجا از نظر پنهان مانده این باشد که پلیس راهور برای مفاد تبصره ماده ۲۰ قانون مذکور «مفهوم مخالف» در نظر گرفته و در این باره آورده است: «آنچه که از مفهوم مخالف آن می‌توان استنباط کرد این است که صدور گواهینامه برای بانوان برعهده ناچا نمی‌باشد.»

معنای اصطلاح «مفهوم مخالف» چیست؟ مفهوم مخالف در اصول فقه، دلالت التزامی بر نفی حکمی است که در مقابل حکم منطوق (مستقیم) کلام قرار دارد. به عبارت دیگر، اگر از جمله‌ای، مفهوم مخالف آن درک شود، به این معناست که عدم وجود قید یا شرطی که در جمله ذکر شده، باعث نفی آن حکم می‌شود. برای مثال وقتی گفته می‌شود فقط اشخاص دارای گواهینامه موتور می‌توانند موتورسواری کنند، مفهوم مخالفش آن است که هر شخصی که فاقد آن باشد، اجازه موتورسواری ندارد.

اما همه گزاره‌ها لزوما مفهوم مخالف ندارند. برای نمونه، اگر کسی بگوید من گواهینامه موتور دارم، به این معنی نیست که ممکن نیست او گواهینامه ماشین نداشته باشد. بنابراین، اصطلاحاً گفته می‌شود آن جمله مفهوم مخالف ندارد.

به عبارت «برای مردان» در اصطلاح اصول فقه «لقب» گفته می‌شود و همه اصولیون اتفاق نظر دارند که لقب مفهوم مخالف ندارد. درباره تبصره ماده ۲۰ هم همین صادق است. تبصره ماده ۲۰ قانون رسیدگی به

اخبار
۸ تروریست عامل شهادت پرسنل پاسگاه انتظامی در ایرانشهر به هلاکت رسیدند در عملیات مقتدرانه فراجا با همکاری نهادهای امنیتی و اطلاعاتی، ۸ تروریست که مسئولیت شهادت کارکنان پاسگاه انتظامی دامن را بر عهده داشتند، در ایرانشهر به هلاکت رسیدند. به گزارش ایستا، یامداد روز جاری، سردار سعید منظرالمهدی سخنگوی فراجا از اجرای یک عملیات مقتدرانه ضدتروریستی در ایرانشهر خبر داد. در این عملیات که با همکاری نهادهای امنیتی و اطلاعاتی کشور انجام شد، ۸ نفر از تروریست‌های که پیش‌تر به شهادت رساندن کارکنان خدوم پاسگاه انتظامی دامن را انجام داده بودند، به هلاکت‌رسیدند. در جریان این عملیات، سلاح‌ها و مهمات زیادی که تروریست‌ها در اختیار داشتند، کشف و ضبط شد. این اqlام شامل سلاح‌ها و مهمات رپوده‌شده از شهدای پاسگاه دامن نیز می‌شود که در این عملیات بازپس‌گیری شده‌است. این موفقیت در ادامه تلاش‌های مستمر فراجا برای حفظ امنیت و مبارزه با تروریسم و خشونت‌های مسلحانه در نقاط مختلف کشور به‌دست آمد.
بسیاری از چالش‌های کشور ریشه‌های آب و هوایی دارد سرپرست جدید پژوهشگاه هواشناسی و علوم جو گفت: بسیاری از چالش‌های امروز کشور مانند کم آبی، خشکسالی و... ریشه‌های آب و هوایی دارد که همه برای حل آن‌ها باید کمک کنند. به گزارش ایستا ابراهیم فتاحی در آئین معارفه خود در پژوهشگاه هواشناسی و علوم جو اظهارکرد: برای حل برخی مشکلات کشور که ریشه آب و هوایی دارند، برنامه‌ریزی هدفمند در حوزه پژوهش احساس می‌شود. وی در بخش دیگری برخی برنامه‌های توسعه‌ای خود را تشریح کرد و گفت: تقویت ارتباط با صنعت یکی از اولویتهای این پژوهشگاه هواشناسی است چراکه هرگاه تحقیقات به سمت صنایع هدایت شده، کارهای بسیار ارزنده‌ای انجام شده است. سرپرست پژوهشگاه هواشناسی و علوم جو ادامه داد: پژوهشگاه هواشناسی تلاش کرد تا فقط به سمت تولید مقاله پیش نرود بلکه به سمت و سوی پژوهش‌های کاربردی و عملیاتی حرکت کرده است. وی در بخش دیگری به حمایت از طرح‌های با قابلیت تجاری‌سازی اشاره کرد و گفت: یکی از برنامه‌های جدی پژوهشگاه توسعه و گسترش همکاری‌ها با مراکز دانشگاهی و تحقیقاتی است. سرپرست پژوهشگاه هواشناسی و علوم جو افزود: توجه به آموزش کارکنان برای به‌رور آوری دانش آن‌ها از اولویت‌های ما است. فتاحی در بخش دیگری کسب مرجعیت تخصصی در حوزه هواشناسی و علوم جوی را یک اولویت مهم توصیف کرد و گفت: یکسری محصولات نظیر پیش‌بینی‌های فصلی در پژوهشگاه هواشناسی در حال تولید است که پژوهشگاه را در جایگاه مرجع قرار می‌دهد. وقتی این مرجعیت تثبیت شود می‌توان در تصمیم‌گیری‌های کلان کشور نقش‌آفرین شد. به گزارش روابط عمومی سازمان هواشناسی کشور، فتاحی در پایان اظهار کرد: خدمات هواشناسی به افزایش بهره‌وری کمک می‌کند و سبب ایجاد ارزش افزوده می‌شود.



جمهوری اسلامی ایران، آیین‌نامه صدور انواع گواهینامه‌های رانندگی را به شرح زیر تصویب نمود. هیأت وزیران در جلسه ۱۳۹۷/۲/۲۰ به پیشنهاد شماره ۷۱۷۸ مورخ ۱۳۹۷/۴/۳۰ وزارت کشور و به استناد اصل یکصدوسی‌وهشتم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران اصلاح آیین‌نامه صدور انواع گواهینامه‌های رانندگی را تصویب کرد.
در تبصره ماده ۱ «آیین‌نامه صدور انواع گواهینامه‌های رانندگی مصوب ۱۳۹۰/۱۱/۰۹ با اصلاحات و الحاقات بعدی» نیز چنین آمده است:

«ماده۱. «هر کس» بخواهد با هر نوع وسیله نقلیه موتوری زمینی رانندگی نماید باید گواهینامه رانندگی متناسب با آن وسیله را دارا باشد.

تبصره . گواهینامه رانندگی برای انواع وسایل نقلیه موتوری و غیرموتوری زمینی حسب شرایط بر اساس تشخیص و اعلام «راهنمایی و رانندگی» صادر می‌شود.
ماده۲. انواع گواهینامه‌های رانندگی با شرایط زیر توسط «راهنمایی و رانندگی» صادر می‌شود:

الف. شرایط شرکت در آزمایش‌ها و صدور گواهینامه موتورسیکلت (برای رانندگی با موتورسیکلت‌های با حجم موتور تا دویست سی‌سی):
۱. داشتن حداقل هجده سال تمام.
۲. ارایه گواهی سلامت جسمی و روانی از مراجع صلاحیتدار پزشکی.
۳. ارایه گواهی طی دوره‌های آموزش نظری و عملی از آموزشگاه‌ها یا مراکز مجاز آموزش رانندگی.
۴. قبول شدن در آزمون‌های تئوری آیین نامه و مهارت عملی رانندگی با موتورسیکلت دویست سی‌سی.»

بنابر همه اینها و نیز به موجب آیین‌نامه مذکور، می‌توان اینطور استدلال کرد که: پلیس راهور از «صلاحیت عام» برای صدور هیئت ولسرته رانندگی موتور سیکلت (بدون در نظر گرفتن جنسیت) برخوردار است.