آسیا
۶
چهارشنبه ۷ دی‌ماه ۱۳۸۴
۲۸ دسامبر ۲۰۰۵
شماره ۲۲۳+(۲۱۹+۱۰۹)

Gap@asianews.ir

مطلوب یعنی تاکسی‌ها فقط دربستی فعالیت کنند

اغلب رانندگان تاکسی از اقشار زحمتکش و پرتلاش جامعه‌اند که بی هیچ چشمداشت و بدون اینکه توقع و انتظار زیادی از جامعه و مسوولان و مدیران داشته باشند، از بام تا شام برای خدمت به جامعه و شهروندان سر از پا نمی شناسند، آنها بدون آنکه مسایل و مشکلات خود را برجسته سازند و بخواهند برای آن نسخه‌ای را تجویز کنند از شهروندان و مسوولان می خواهند حرمت و کرامت آنها را حفظ کنند. در این میان تنها نهادی که می تواند بی واسطه آماده شنیدن نقطه نظرات و دیدگاه‌های آنها باشد و از دیگر سو چکش تعادل برای رفتار نظامند آنها طراحی و اجرایی کند، شورای اسلامی شهر تهران است. ماهنامه تاکسی به سراغ مهندس حسن بیادی عضو هیات رییسه شورای اسلامی شهر تهران و عضو کمیته نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران رفته و درباره اقدامات شورای شهر، مسایل و مشکلات پیش روی رانندگان تاکسی، شهروندان و نقش و کارکرد وسیله نقلیه تاکسی در شبکه حمل و نقل عمومی گفت‌وگویی داشته است.

شورای اسلامی شهر تهران در رابطه باموضوع حمل و نقل عمومی چه جایگاهی رابرای تاکسیرانی قائل است؟

تاکسی یکی از مهمترین وسایل نقلیه عمومی در سراسر جهان است. در کشور ما نیز با توجه به اهمیت موضوع، قانون نسبتاً جامعی در این باره توسط مجلس شورای اسلامی تصویب و دولت نیز آیین نامه اجرایی آن را ابلاغ کرده است. بنابراین امور تاکسیرانی شهرهای کشور (ناظر بر انواع سرویس‌های تاکسی شهری) توسط شهرداری‌های مربوطه اداره خواهد شد. همچنین بر اساس ماده ۲ فصل اول آیین نامه اجرایی، تاکسی عبارت از وسیله نقلیه اعم از سواری، «استیشن» یا هر خودروی مناسب دیگری است که دارای مشخصات معین شده در آیین نامه است و با امتیاز بهره‌برداری که توسط شهرداری صادر می‌شود به صورت یکی از سرویس‌های تاکسی شهری به جابه‌جایی مسافر در درون شهر می پردازد.

همچنین تمرکز امور مربوط به تاکسیرانی و کلیه امور مربوط به حمل و نقل عمومی مسافر در درون شهر در حیطه نظارت و مسوولیت شهرداری است و شهرداری می تواند به منظور رعایت مفاد این آیین نامه برای اشخاص حقوقی واجد شرایط، مجوز حمل و نقل عمومی مسافر درون شهری صادر کند.

نقش تاکسیرانی در کاهش ترافیک چقدر است؟

وظیفه تاکسیرانی و تاکسی داران کاهش ترافیک نیست. کاهش ترافیک با گسترش شبکه حمل و نقل همگانی و انبوه مانند خطوط اتوبوسرانی و حمل ونقل ریلی امکانپذیر است، اما با توجه به استفاده نامتعارف از تاکسی در کشور ما به دلیل کمبود شبکه حمل و نقل همگانی وانبوه، تاکسیرانی در کاهش ترافیک نیز موثر است. از آنجا که تاکسی داران با حداکثر ظرفیت خودرو فعالیت می کنند از تعداد خودروهای تک سرنشین می‌کاهند ولی حالت مطلوب زمانی است که شبکه حمل و نقل همگانی و انبوه بار اصلی را بر عهده بگیرد و تاکسی ها فقط به صورت دربستی فعالیت کنند.

به نظر شما مشکل اصلی ناوگان تاکسیرانی چیست و چه راه حل هایی برای آن پیشنهاد می کنید؟

مشکل اصلی ناوگان تاکسیرانی این است که به دلیل ضعف شبکه حمل و نقل همگانی و انبوه، ناچار است بار کمبود، اتوبوس، مترو و منوریل را به دوش بکشد. تاکسی داران اگر بخواهند دربستی کار کنند به شهروندان فشار اقتصادی وارد می شود و اگر دربستی کار نکنند با افزایش هزینه و استهلاک خودرو و در نتیجه کاهش در آمد مواجه می شوند به همین دلیل در شرایط فعلی در آمد تاکسی داران به نسبت سرمایه‌ای که گذاشته‌اند و وقت و انرژی زیادی که صرف می کنند قابل قبول نیست.

علت عدم رعایت نرخ های مصوب شورای شهر از سوی تاکسی داران چیست؟

به رغم نامتناسب بودن میزان در آمد تاکسی داران نسبت به هزینه، اکثریت آنان نرخ های مصوب شورا را رعایت می‌کنند. در مسیرهایی که تاکسی های خطی فعالیت می‌کنند. نرخ ها کاملا رعایت می‌شود، در مسیرهای گردشی نیز تعادل قابل قبول میان توقعات تاکسی داران و مسافران برقرار است و قطعا اگر تخلفی نیز صورت می گیرد قابل تعمیم به همه افراد این قشر زحمتکش نیست.

به عنوان عضو کمیته نظارت بر تاکسیرانی بفرمایید که چه راهکارهای قانونی برای جلوگیری از این گونه تخلفات پیش بینی شده است؟

براساس ماده ۸ آیین نامه، انواع تخلفات مربوط به تاکسیرانی عبارتند از: امتناع از حمل مسافر یا حمل مسافر با شرایطی خارج از مقررات، عدم رعایت شئون اسلامی و اجتماعی، عدم انجام کشیک‌های محوله و رعایت مقررات آن، اقدام به تاکسیرانی برای غیر از ساعات، مسیر و سرویس قید شده در پروانه، ارتکاب به جرم در هنگام تاکسیرانی یا استفاده از تاکسی، عدم رعایت نرخ های مصوب و عدم استفاده از تاکسی‌متر در صورت نصب و الزام استفاده از آن، عدم رعایت مقررات مربوط به حمل مسافر و تکرار تخلفات راهنمایی و رانندگی، استفاده از پلاک شناسایی راننده دیگر در هنگام ارایه سرویس، نصب و استفاده از وسایل غیر مجاز که مخالف دستورالعمل های صادر شده باشد. همانطور که ملاحظه می شود، براساس قانون، تاکسی داران موظف به رعایت موارد متعدد از جمله نرخ های مصوب هستند و سازمان تاکسی رانی نیز باید بر حسن اجرای مقررات نظارت کند، این مقررات و وظایف در شرایطی است که تاکسی داران از هیچگونه حمایت اجتماعی و تسهیلات بهره‌مند نیستند.

از آنجا که تاکسی داران با حداکثر ظرفیت خودرو فعالیت می‌کنند از تعداد خودروهای تک سرنشین می‌کاهند ولی حالت مطلوب زمانی است که شبکه حمل و نقل همگانی و انبوه بار اصلی را بر عهده بگیرد و تاکسی‌ها فقط به صورت دربستی فعالیت کنند

هنوز این قشر زحمتکش و خانواده هایشان بیمه نشده‌اند. تعاونی تاکسی داران نیز توان ارایه قطعات یدکی باقیمت پایین تر از بازار آزاد را ندارد و عملاً هیچگونه خدمات ویژه‌ای به تاکسی داران ارایه نمی شود. از این رو اگر چه براساس قانون تاکسی داران موظف به رعایت نرخ های مصوب هستند ولی شرایط اقتصادی این امر را دشوار نموده است.

آیین نامه اجرایی نیز اگرچه به شهرداری اختیار داده است که در تشکیل شرکت های تعاونی مصرف، مسکن خدمات فرهنگی، ورزشی و رفاهی خدمات پزشکی و درمانی، خدمات تعمیرگاهی و تامین لوازم یدکی، حمایت اقتصادی و صندوق قرض الحسنه برای تاکسیرانان و تاکسی داران اهتمام ورزد، ولی از آنجا که این موضوع اختیاری است ونه اجباری عملا اتفاق خاصی و خدمات ویژه و مستمری به آنان ارایه نشده است. به رغم تمامی این شرایط، مشاهده می‌کنیم که میزان تخلفات تاکسیرانان بیش از تخلفات سایر سازمان ها و دستگاه‌ها نیست.

به رغم گذشت ۷ ماه از سال هنوز نرخ کرایه تاکسی ها به تصویب شورای شهر نرسیده است، علت چیست؟

شهرداری باید قبل از سال نرخ های پیشنهادی خود را به طور رسمی طی لایحه‌ای به شورای شهر ارایه می‌کرد ولی متاسفانه شهرداری به موقع نرخ های خود را اعلام نکرد. البته چندی پیش سازمان تاکسیرانی به صورت غیر رسمی نرخ های پیشنهادی خود را به شورا فرستاد که جنبه قانونی و رسمی نداشت بررسی آن هم انجام نشد.

چون دیدیم وسط سال نمی شود نرخ تعیین کرد. تعیین نرخ باید قانوناً قبل از سال انجام شود زیرا نرخ برای یک سال است.

به همین دلیل این کار مسکوت ماند. از این رو امسال از شهرداری درخواست کرده‌ایم که نرخ های پیشنهادی سال آینده را طی لایحه‌ای قبل از پایان سال جاری برای تصویب به شورای شهر بفرستد. در رابطه با نرخ های امسال نیز شهرداری موظف بوده است که قبل از پایان سال گذشته نرخ های پیشنهادی خود را ارایه دهد ولی در این زمینه کوتاهی کرده است.

برای نرخ‌گذاری چه پارامترهایی را باید در نظر گرفت؟

نرخ کرایه تاکسی ها باید متناسب با میزان سرمایه‌گذاری، وقت و کیلومتر طی شده، نوع تاکسی و وسیله نقلیه تعیین شود. برای مثال نرخ کرایه تاکسی و وسیله نقلیه برای یک پیکان فرسوده نمی تواند با یک خودرو سمند یکسان باشد. اینها مسایلی است که باید هنگام نرخ گذاری لحاظ شود ولی متاسفانه تا کنون در نظر گرفته نشده است.

شورای شهر تاکنون چه تسهیلا تی را برای ساماندهی شبکه تاکسیرانی و رفاه حال تاکسی داران در نظر گرفته است؟

شورای شهر در سال ۸۳ اعتباری معادل ۱۴ میلیارد تومان را برای کمک به ناوگان تاکسیرانی، تعاونی، نوسازی، مسکن رفاه و به ویژه بیمه رانندگان تاکسی تصویب کرد. به بیان دیگر بیمه رانندگان تاکسی باید از طریق شرکت هایی صورت می گرفت که بتوانند خطوط تاکسیرانی را نیز تحت پوشش قرار دهند.

چون بیمه این افراد را به صورت آزاد وخویش فرمانی شود ادامه داد. متاسفانه این اعتبار در سال ۸۳ جذب نشد و شهرداری در این زمینه کوتاهی کرد. برای سال ۸۴ نیز شورای شهر اعتباری را به همین منظور تصویب کرد ولی متاسفانه تا اواخر مرداد ماه اعتباری جذب نشده بود و در حال حاضر نیز مقدار کمی از آن اعتبارات جذب شده است. ما در همین راستا ۱۰ میلیارد تومان نیز برای کمک به ناوگان مینی بوسرانی تصویب کردیم که متاسفانه آن هم جذب نشده است.

نظر شما درباره دریافت کارمزد و بهره از وام‌های پرداختی به تاکسی داران چیست؟

قرار نبوده است که از وام‌های پرداختی هنگام تقسیط کارمزد و بهره بگیریم. اگر کسی این کار را کرده باشد اشتباه کرده است. به بیان دیگر اگر کسی بهره گرفته باشد خودسرانه بوده و از شورای شهر بابت آن اجازه نگرفته است. در حال حاضر شهرداری بابت پرداخت وام ازدواج نیز بهره و کارمزد نمی گیرد. اصلاً قرار نبوده که برای تقسیط وام در شهرداری بهره گرفته شود.

نقش خصوصی سازی در توسعه ناوگان تاکسیرانی چیست؟

ناوگان فعلی نیز در واقع به صورت خصوصی فعالیت می کند. افراد با سرمایه شخصی وسیله نقلیه تهیه می کنند و تمام هزینه ها را نیز شخصاً می پردازند و نقش شهرداری و سازمان تاکسیرانی نیز تنها نقش نظارتی و صدور پروانه است.

ولی این طرح به صورت جدی پیگیری می شود که شهرداری تهران براساس قانون بخش خصوصی را به تاسیس شرکت های تاکسیرانی تشویق کند. این شرکت می‌تواند با تهیه خودروهای عمومی مانند «ون» و «استیشن» که توان حمل مسافران بیشتری را نسبت به سواری دارند، گروهی از رانندگان را استخدام و بیمه کند تا این تاکسی ها در خطوط مشخص و با نظارت دقیق به رعایت نرخ های مصوب به ارایه خدمات بپردازند، البته هم اکنون پیشنهادهای متعددی در این خصوص دریافت و موافقت اصولی برخی از آنها نیز صادر شده است.

نقش دولت در رابطه با توسعه و نوسازی تاکسیرانی چیست؟

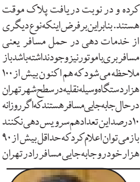
با توجه به اعتبارات قابل توجهی که دولت برای توسعه حمل و نقل همگانی در بودجه های سالانه اختصاص می دهد وزارت کشور با همکاری وزارت صنایع باید در تامین خودرو و ارایه تسهیلات مالی ارزان و درازمدت نقش خود را ایفا کند. ضمن اینکه به عنوان راهکار اصولی باید به توسعه حمل و نقل انبوه مانند اتوبوس و قطار شهری بپردازند تا ناوگان تاکسیرانی بتواند نقش اصلی خود در حمل و نقل عمومی و ارایه سرویس خاص به مردم ایفا کند.

با این حال متاسفانه کارهایی که تاکنون دولت در زمینه حمل و نقل عمومی انجام داده، اصولی و زیربنایی نبوده و نتوانسته است تا به حال نقش خود را به این خوبی اجرا کند. اقدامات دولت در این رابطه بیشتر جنبه مسکن داشته است.

در حال حاضر آمارهای متفاوتی درباره تعداد تاکسی های مورد نیاز برای شهر تهران ارایه می شود و بر همین اساس برخی تعداد تاکسی های موجود را کافی و برخی نیز خواهان افزایش آن هستند، نظر شما دراین باره چیست؟

درشهر تهران هم اکنون حدود ۴۲ هزار دستگاه تاکسی با پلاک رسمی شامل خطی، گردشی، تلفنی، ترمینال، راه‌آهن و فرودگاه مشغول سرویس دهی به شهروندان تهرانی هستند.

علاوه بر این با بررسی های به عمل آمده دستکم ۲۲ هزار دستگاه خودرو در انواع مختلف در یک هزار و ۱۱۵ موسسه کرایه اتومبیل فعالیت می‌کنند. همچنین براساس مدارک موجود و اطلاعات به دست آمده ۳۰ هزار مسافر بر شخصی در ساعات مختلف شبانه‌روز در سطح شهر کار جابه‌جایی مسافر را انجام می دهند و علاوه بر این ۷ هزار دستگاه مسافر بر شخصی نیز مراحل ثبت نام را طی کرده و در نوبت دریافت پلاک موقت هستند. بنابراین بر فرض اینکه نوع دیگری از خدمات دهی در حمل مسافر یعنی مسافربری با موتور نیز وجود نداشته باشد باز ملاحظه می شود که هم اکنون بیش از ۱۰۰ هزار دستگاه وسیله‌نقلیه در سطح شهر تهران در حال جابه‌جایی مسافر هستند که اگر روزانه ۱۰ درصد این تعداد هم سرویس دهی نکنند باز می توان اعلام کرد که حداقل بیش از ۹۰ هزار خودرو جابه‌جایی مسافر را در تهران انجام می دهند. از این رو با توجه به شرایط فوق با انجام یک مطالعه جامع و دقیق می توان سهم هر یک از انواع مختلف تاکسی در سرویس دهی را مشخص کرد تا براساس آن ساماندهی خدمات رسانی به شهروندان انجام شود و تداخلی در امر جابه‌جایی مسافر بین سیستم های مختلف رخ ندهد.



تمرکز امور مربوط به تاکسیرانی و کلیه امور مربوط به حمل و نقل عمومی مسافر در درون شهر در حیطه نظارت و مسوولیت شهرداری است و شهرداری می تواند به منظور رعایت مفاد این آیین‌نامه برای اشخاص حقوقی واجد شرایط ، مجوز حمل و نقل عمومی مسافر درون شهری صادر کند

آیا در این باره مطالعاتی از سوی مراکز ذی ربط انجام شده است؟

با توجه به مطالعات انجام شده از سوی شرکت مطالعات جامع حمل ونقل و ترافیک تهران، در حال حاضر شهر تهران به ۷۰ الی ۷۵ هزار دستگاه تاکسی نیاز دارد که با توجه به مواردی که ذکر شده هم اکنون تعداد ۲۵ الی ۳۰ هزار دستگاه وسیله نقلیه بیش از تقاضای فعلی در سطح شهر تهران در حال سرویس دهی و جابه‌جایی مسافر هستند که تکلیف این تعداد اضافی باید مشخص شود. به بیان دیگر باید مشخص شود که از کدام سرویس باید کاسته شود تا وضعیت خدمات رسانی درون شهری در این زمینه آسیب نبینند.

آماری که شما فرمودید براساس چه برنامه و مبنا و برای چه افقی پیش بینی شده است؟

به موجب برنامه پیش بینی شده در این باره، تعداد تاکسی های موردنیاز شهر تهران در سال ۱۳۹۰ با افزایش خطوط مترو و ناوگان اتوبوسرانی به ۶۵ هزار دستگاه خواهد رسید. به بیان دیگر باید مطالعات موردنیاز در این زمینه انجام و براساس آن تصمیم‌گیری شود که چه تعداد تاکسی گردشی، چه تعداد تاکسی خطی و در چه نقاطی از شهر باید سرویس دهی کنند و به طور کلی تهران به چه تعداد تاکسی تلفنی و بی‌سیم و... نیاز دارد.

برای بهبود وضعیت تاکسیرانی در تهران چه پیشنهاداتی مطرح شده است؟

در حال حاضر رابطه رانندگان با سازمان به طور کاملا مستقیم و به صورت متمرکز صورت می‌گیرد و رانندگان باید برای هر موضوع و مشکلی به سازمان مراجعه کنند و این مساله با توجه به تعداد تاکسی ها از یک طرف برای رانندگان ایجاد مشکل می کند و از طرف دیگر کار سازمان را در امر نظارت و مدیریت دشوار می سازد. بنابراین انجام یک سری تغییرات و سیاستگذاری در نحوه مدیریت ناوگان تاکسیرانی اجتناب ناپذیر است.

چه نوع تغییراتی در این زمینه پیش بینی شده است؟

برای نمونه در این زمینه پیش بینی شده است که حدود ۱۰ شرکت خصوصی در شهر تهران با کسب مجوز لازم از سازمان تاکسیرانی به طور کاملا قانونمند فعال شده و به صورت گسترده فعالیت و مدیریت شرکت ها را به عهده داشته باشد.

درضمن برای احقاق حقوق رانندگان تاکسی و کسانی که در چرخه خدمات جابه‌جایی مسافر مشغول هستند کلیه ۷۵ هزار دستگاه تاکسی از همین یکصد هزار دستگاه خودرو فعال در امر جابه‌جایی مسافر تامین شده و جذب شرکت های خصوصی و تعاونی شوند.

به بیان دیگر تعداد ۱۰ هزار دستگاه از طریق آژانس های کرایه جذب شوند و بقیه نیز از چرخه جابه‌جایی مسافر حذف شوند.

همچنین روند ساماندهی مسافربرهای شخصی تا مرز ۶۵ هزار دستگاه تاکسی با سرعت پیگیری می شود و پس از آن با هر گونه مسافر بر شخصی از طریق مراجع ذی صلاح برخورد قاطع و قانونی شود. علاوه بر این پیشنهاد شده که حدود ۲۰ هزار دستگاه از تاکسی های فوق را می توان در قالب تاکسی های بی‌سیم و تلفنی تحت پوشش شرکت‌های خصوصی با استفاده از فناوری‌های نوین مخابراتی فعال کرد و سایر تاکسی ها هم از گردشی و خطی... نیز می توانند براساس تقسیم‌بندی جغرافیایی تحت نظارت همین شرکت‌ها اقدام به جابه‌جایی مسافر کنند. با این اقدام سازمان تاکسیرانی می تواند در سیاستگذاری کلان ونظارت بر امور شرکت‌های موردنظر، نقش جدی شهری را ایفا کند و با امتیازدهی و ایجاد انگیزه برای شرکت هایی که خدمات رسانی مطلوب‌تری دارند بستر رقابتی مناسبی را در خدمات رسانی به شهروندان در زمینه تاکسیرانی به وجود آورد.

پاراگراف

minimal@asianews.ir

دیدن آینده

ثبت اتفاقی که نیفتاده است، یک شم خاص می خواهد. پلیس باید یک عنصر مخرب را از فکر ساختن یک شی مخرب منصرف می کرد و مرد مامور این قضیه شده بود. پیدا کردن خطوط تشکیل یک فکر مخرب کار سختی است. خصوصا وقتی که اتفاقی نیفتاده باشد و عنصر مخرب هم دائما در حرکت باشد. اما او که در پیدا کردن افکار مخرب دارای یک شم خاص بود نمی توانست چشم پوشی کند. پس عنصر مخرب را به میله ای بست و به سرش خیره شد.

آیین شهریاری

بابک بهی
Aeen@asianews.ir

یک پند عجیب

یکی از مربیان بسیار موفق ورزشی، پیروزی های خود را دستاورد پیشرفت تدریجی و مداوم می دانست.

تیم او در سال پیش با تمام کوشش و تلاشی که به خرج داد به تیم حریف باخت.

وی برای جبران این شکست، طرحی بر پایه «پیشرفت‌های کوچک و مستمر» ریخت و بازیکنان را متقاعد کرد که اگر هریک از آنها توانایی های خود را در یک مهارت ورزشی تنها به میزان یک درصد بالا ببرند با اختلاف زیادی از حریف جلو خواهند افتاد.

مربی به بازیکنان گفت که یک درصد، رقم بسیار ناچیزی است، اما اگر ۱۲ بازیکن، هریک در ۵ زمینه ورزشی به میزان یک درصد بهتر بازی کنند، مجموعه این ارقام به معنی ۶۰ درصد بازی بهتر است.

در حالی که برای قهرمانی تنها ۱۰ درصد پیشرفت کافی است!

«اینکه این استدلال تا چه اندازه درست یا نادرست است اصلاً مهم نیست.»

مهم این است که افراد این هدف را قابل دسترس می‌دیدند.

همه اطمینان داشتند که می توانند قدرت خود را به میزان حداقل یک درصد افزایش دهند.

این احساس اطمینان و نزدیک بودن به هدف، موجب شد که از این حد نیز فراتر رفتند.

جالب است بدانید که کاکثر آنها رکورد خویش را بیش از ۵ درصد، ترقی دادند و بسیاری از آنها تا ۵۰ درصد بهتر از گذشته شدند.

به گفته این مربی، آنها در سال بعد آسان‌تر از همیشه مسابقه را بردند.

بله دوستان، این قدرت سحرانگیز قدم‌های کوچک است.

که شما هم می‌توانید آن را در خانواده، دوستان و یا محل کار خود بیازمایید.

شادباشید!

«با حال» خوب!

baahaal@asianews.ir

آزار

محمدتقی خان بسیار پسر خوبی بود. به‌خصوص وقتی تصمیم می‌گرفت بعضی‌ها را که مستحقش هستند اذیت کند. آن شب هم منزل امیر جمشید خان دعوت داشت به شام. از این مهمانی های تازه به دوران رسیده‌ها. در نتیجه محمد تقی خان تصمیم گرفت یک آزار مناسبی به طرف برساند. این بود که وسط های صرف شام باشکوه صاحبخانه ناگهان گفت:

جیمی جان، نمی دونم چرا با دیدن این شام یادم افتاد که امروز ، فقط محض کنجکاوی یه عنکبوت زنده خوردم!

صاحبخانه و خانواده محترم چندش آشکاری کردند و خانم صاحبخانه برای تلافی گفت:

راسی می‌گین؟ چه مزه ای داشت؟

چه جوری بگم... طعم.... مگس می داد!

خونسردی

راجع به خونسردی انگلیسی ها خیلی حرف ها می زنند. مثلاً می‌گویند: یک کشتی اقیانوس پیما دردل امواج خروشان نقطه سیاهی دید. ناخدا با سرعت به آن نزدیک شد و دید که مردی انگلیسی با لباس مندرس و نیمه جان، تخته پاره‌ای را چسبیده و بالا و پایین می‌رود. ناخدا با بلندگو فریاد کرد:

شما مسافر یه کشتی غرق شده هستین؟

انگلیسی با صدای ضعیفی جواب داد:

بله، چطور مگه؟

پیشنهاد نو

جواد لگزیان
jl.baran@asianews.ir

رفتم میدان محمدیه وای که چه صفایی داشت و از همه مهمتر بوی فروغ می‌داد که چقدر دوست داشت دور محمدیه بچرخد و پشت بام بخوابد و باغ ملی را دوست داشت و مزه پپسی و سینمای فردین را.

حالا فروغ نیست اما هنوز میدان محمدیه منتظر است که کاری کنیم و سفره را بیندازیم و نان و پپسی را باغ ملی را و سینمای فردین را قسمت کنیم تا خواب فروغ که رویای یک ستاره قرمز است تعبیر شود.

من که هر وقت دلم می‌گیرد راه می افتم و می روم محله های جنوبی شهر و قدم می‌زنم چرا که می دانم در این کوچه های پر فروغ چه آدم های شریفی هستند که در نفسشان و صدایشان با ما هستند و می توانند کاری کنند که خاطرات سبز به ذهن باغچه باز گردد و می توان نشست و با آنها راحت بود و حرف زد چرا که آنها جز درک حس زنده بودن از تو هیچ نخواهند خواست. چقدر خوب که انتشارات زبانکده، ترجمه انگلیسی اشعار فروغ را با ترجمه «اسماعیل سلامی» منتشر کرده است چرا که آدم های بیشتری می توانند به ازدحام کوچه خوشبخت بنگرند.

حرفی به من بزن
من در پناه پنجره‌ام
با آفتاب رابطه دارم

Speak a word to me
In shelter of my window
I communicate with the sun

مصاحبه ۸۸۹۰۰۵۹ شرکت مهندسی نرم افزار فرا پیام ۸۸۷۶۶۹۱۸ WWW.FARA PAYAM.COM آگهی ها ۸۸۹۱۰۳۱۸