

ادامه از صفحه اول

کارکردهای جلسه‌های هیأت دولت

در اینجا برای روشنگری بحث به توضیح اجمالی سه رویکرد پیش‌گفته می‌پردازیم.

۱- کارکرد هماهنگی بین دستگاه‌ها و «روتین» اداری

این کارکرد عمدتا از طریق تصویب آیین‌نامه‌های اجرایی مقرر در قوانین مختلف انجام می‌شود. در واقع هیات دولت در ایران در آنچه می‌توان «دام قانون‌گذار» نامید، گرفتار شده است؛ چراکه قانون‌گذار حین تصویب برخی یا بسیاری از قوانین، هیات دولت را مکلف به تصویب آیین‌نامه‌های اجرایی می‌کند. در این صورت وقت بسیار زیادی از هیات دولت به این شکل «پیش‌فروش» می‌شود و دولت در دام «روتین» اداری و بوروکراسی طولانی گرفتار می‌آید. البته شاید این امر ناگزیر باشد؛ دولت ناگزیر از اجرای قوانین از طریق آیین‌نامه‌هاست. اما یک راه‌حل این است که در مراحل پایین‌تر، یعنی در کمیسیون‌های تخصصی دولت کار تدوین آیین‌نامه‌ها فیصله یابد و تصویب آنها در کمیسیون‌های موضوع اصل ۱۳۸ قانون اساسی انجام شود تا این آیین‌نامه‌ها به صحن کابینه راه نیابد و هیات دولت وقت خود را صرف تصویب این آیین‌نامه‌ها نکند. این راه‌حل در دولت دهم بیش از دیگر دولت‌ها مشاهده شده، هرچند که از آن در جهت دورزدن دستگاه‌ها ازسوی رئیس دولت نیز استفاده می‌شده است.

۲- کارکرد حل منازعه بین دستگاه‌ها

طبیعت کار اجرایی، منازعاتی را بین دستگاه‌ها پدید می‌آورد؛ نمونه واضح آن در دولت یازدهم کشمکش بین وزارت بهداشت و وزارت تعاون برسر جایگاه ساختاری بیمه‌هاست. اگر کارکرد اصلی دولت حل منازعه باشد، این خطر وجود دارد که هیات دولت در مهلکه منازعه دائمی افتد و جلسه‌های پرتنش، شیرازه دولت را از هم بگسلد. از آنجا که منازعات بسیاری از خُرد و کلان بین دستگاه‌ها وجود دارد، پرداختن به این منازعات ناگزیر است. اما هیات دولت صرفا باید بر منازعات ساختاری و کلان تمرکز شود و از برهیز در منازعات جزئی بپرهیزد. نمونه این منازعات جزئی دعواهای حقوقی دستگاه‌ها با یکدیگر است که می‌تواند دولت را با فرسایش مواجه کند. هیات دولت نباید جایی برای زدن تیر خلاص هر یک از وزرا بر تمهیداتی باشد که مدت‌ها در فرایند کارشناسی به آن اندیشیده شده باشد. در چنین فضایی این امکان وجود دارد که یک وزیر در جلسه هیات دولت یک طرح یا برنامه یا آیین‌نامه را که ازسوی بدنه کارشناسی دیگر وزارتخانه تهیه شده است با چالشی در حد «وتو» مواجه کند و همه زحمات کارشناسی را به باد فنا کند.

۳- کارکرد تحقق اجماع استراتژیک و شکل‌گیری اراده سیاسی

دولت مسئول قوهء مجریه است و اصولا اصلی‌ترین استراتژی‌های اجرایی برعهده آن است. جلسه‌های هیات دولت باید جایی برای ارائه و بررسی اصلی‌ترین راهبردهای دولت، جدیدترین دستاوردهای بشری در زمینه اداره امور عمومی، موضوعات مهم در اداره کشور، بازبینی و اصلاح دائمی تئوری دولت، استراتژی نیروی انسانی بخش عمومی، چالش‌های سیاسی دولت و… باشد. شماری از این مباحث و تصمیم‌گیری‌های استراتژیک را می‌توان به شرح ذیل برشمرد:

– بررسی روش‌ها و ساختارهای مدل‌های حکمرانی و نظامات تأسیسی همچون استقرار نظامات جدید تنظیم‌گری توسط جامعه مدنی، حرفه‌ای و تخصصی،

– بررسی روش‌ها و ساختارهای استقرار دولت الکترونیک و دولت همراه و اتخاذ تصمیم‌های راهبردی بر ی آن،

– رسیدگی به نظامات تأمین اجتماعی و صندوق‌های بیمه‌ای

– و…

مقایسه دستور کار دولت‌ها می‌تواند نشان دهد تا چه حد جلسه‌های هیات دولت درگیر تصمیمات کلان بوده و تا چه حد دست‌به‌گریبان «روتین» اداری دستگاه‌های دولتی بوده است. مطالعه مقایسه‌ای کارکرد جلسه‌های دولت‌های پیش و پس از انقلاب و تجرید تئوریک آنها برای جامعه علمی و مدیریتی کشور ضروری است و واحدهای پژوهشی دستگاه‌های اجرایی باید در این راه از فشارش کارهای علمی کوتاهی نکنند.

مواهب توسعه‌گردشگری در عسلویه

هم از نظر اقتصادی و هم از زاویه ملی بهتر است شرکت‌های فعال منطقه هرساله به صورت هماهنگ و یک‌صدا بودجه‌ای برای توسعه و آبادانی منطقه اختصاص دهند؛ چه اینکه نفع آن برای مردم شریف این خطه، شرکت‌های فعال در منطقه و اقتصاد و توسعه کشور خواهد بود. چنانچه منطقه عسلویه و جم جزء مناطق مترقی و باامکانات کشور لحاظ شوند، هزینه نیروی انسانی شرکت‌های فعال در منطقه نیز کاهش می‌یابد و از نظر هزینه درآمدی نیز کاملا به نفع شرکت‌ها خواهد بود. با استفاده از آب بی‌انتهای خلیج‌فارس و کوه‌های اطراف آن و امکانات مالی شرکت‌های منطقه، می‌توان مناظر جذاب و بی‌نظیر گردشگری مانند سرسره‌های آبی، انواع تفریحات دریایی و... در منطقه ایجاد کرد. این منطقه بکر دارای مزیت‌ها و امکانات بالقوهای است که می‌توان آنها را در این منطقه مهم و استراتژیک به صورت بالفعل درآورد.

شرق: ایران‌ایر حدود ۴۰ سال پیش، اولین ایرلاین خاورمیانه و چهارمین ایرلاین جهان بود؛ سرنوشتی که با گذشت سال‌ها دیگر روی خوشی ندید و در این ریل موفقیت از کشورهای همسایه عقب افتادیم و سهم‌مان را از بازار هوایی دودستی به کشورهای همسایه واگذار کردیم. اما حالا با توافق هسته‌ای به نظر می‌رسد ایران عزم خود را جزم کرده تا مانند بازار نفت، سهم خود را بازپس بگیرد؛ بازاری که دیگر در انتظار خالی‌شدن چاه‌های نفتی نیست و محدودیتی در آسمان‌ها نمی‌بیند. با توجه به موقعیت استراتژیک ایران برای اتصال کریدورهای آسیای شرقی به اروپا، اکنون بهترین فرصتی است که می‌توان سهم بازار ایران را از فرودگاه آتاتورک ترکیه و فرودگاه دویسی بازپس گرفت. آن‌گونه که وال‌استریت ژورنال نیز گزارش می‌دهد، فرودگاه امام خمینی تهران در مراحل

اولیه بازسازی تدریجی است. این بازسازی بخشی از برنامه توسعه تجارت ایران و تبدیل آن به یک هاب منطقه‌ای بعد از توافق هسته‌ای است؛ امری که کارشناسان پرشمار بر آن تاکید دارند و معتقدند توسعه این فرودگاه تنها بخشی از پازل بزرگ توسعه ایران به‌ویژه در امر تجارت و گردشگری است.

نیاز ۲ میلیاردلاری برای توسعه ترمینال ایران شهر

علی صباغی، یکی از مشاوران ارشد فرودگاه امام تهران، در گفت‌وگوی خود با «شرق» تاکید می‌کند که تلاش‌ها برای توسعه فرودگاه به‌صورت جدی در حال پیگیری است و اکنون برای توسعه ترمینال ایران‌شهر برای ۴۰ میلیون مسافر در سال، حداقل دو میلیارد دلار سرمایه‌گذاری نیاز داریم که آن را در یک پروژه بلندمدت ۱۰ساله در نظر گرفته‌ایم.

این در حالی است که اکنون ظرفیت این فرودگاه با اصلاحات انجام‌شده با شرقی ترمینال نسبت به سال گذشته ۱۵درصد افزایش داشته و فقط به ۷۰۵ میلیون نفر در سال رسیده است.

بای بنیاد مستضعفان به فرودگاه امام بازمی‌شود

صباغی نگاهی به یک پروژه دیگری می‌اندازد که ۶۰درصد آن تکمیل شده و فقط به سرمایه‌گذاری صدمیلیون دلاری برای اتمام باقی آن نیاز است؛ پروژه سلام در شمال غربی فرودگاه امام خمینی برای ظرفیت ۳۰۵ میلیون نفر، یک‌سال دیگر افتتاح خواهد شد.

به گفته او، این پروژه تاکنون از بودجه عمومی دولت بهره می‌گرفت؛ اما به‌تازگی با تصویب هیأت وزیران قرار است تحت قرارداد به صورت مستقیم به بنیاد مستضعفان واگذار شود.

همه ایرلاین‌های داخلی به فرودگاه امام بدهکارند

این مقام مسئول با اشاره به اینکه اکنون سوده‌ترین فرودگاه ایران فرودگاه امام خمینی است، می‌گوید: سوده‌بودن این فرودگاه در مقابل دیگر فرودگاه‌های ایران به دلیل فرود پروازهای بین‌المللی خارجی در این فرودگاه است و آن قسمت از ایرلاین‌ها داخلی که در این فرودگاه می‌نشینند، بلااستثنا به فرودگاه امام بدهکار هستند و ارقام آن بسیار بالاست؛ اما نمی‌توانیم به آنها فشار بیاوریم؛ زیرا از نظر اقتصادی تحت فشار هستند.

مشاور ارشد فرودگاه امام خمینی در ادامه نگاهی

به فرودگاه‌های پرتردد منطقه‌ای هم می‌اندازد و می‌گوید: اعتقاد ندارم امارات‌ایرلاین، ایرلینی اقتصادی باشد؛ زیرا دولت امارات سوسپد پنهان به این فرودگاه می‌دهد تا منافع این کشور در بخش‌های دیگر توسعه تأمین شود و به‌همین‌دلیل همیشه دولت امارات این سوسپد را اکتان می‌کند و تاکید دارد در بازار رقابت، آن را توسعه می‌دهد.

وال‌استریت ژورنال در گزارش خود همچنین می‌افزاید: در مرکز این تغییرات، ساخت دو ترمینال جدید و گسترش فرودگاه و تبدیل آن به منطقه آزاد تجاری است که این شامل بخش‌های صنعتی، لجستیکی، هتل‌ها و مراکز کنفرانس خواهد بود. باین‌حال در مراحل اولیه، دولت امیدوار است با توسعه فراگیر فرودگاه امام، کمپانی‌های خارجی را برای انتخاب تهران به عنوان هاب منطقه‌ای مجاب کند.

رایزنی سرمایه‌گذاران فرانسوی برای حضور در فرودگاه امام

این پروژه می‌تواند ارزشی بالغ بر میلیارد‌ها دلار از طریق تجارت‌های منطقه‌ای و بین‌المللی برای ایران به همراه داشته باشد. توسعه‌گران صنعتی فرانسوی مانند Aéroports de Paris و Bouygues که ساخت فرودگاه‌های شارل دوگل و اورلی را برعهده داشته‌اند، اسمال با مقامات ایران در رابطه با مشارکت در توسعه فرودگاه امام گفت‌وگو کردند. سال گذشته گروه هتل‌سازی عظیم فرانسوی اکور توافقی را با ایران در این زمینه به امضا رساند.

علی صباغی، یکی از مشاوران ارشد فرودگاه امام تهران، گفته این پروژه در پی رقابت با فرودگاه‌های موفق و مناطق ویژه‌ای مانند امارات و ترکیه است. برای مثال مرکز جهانی دویبی که در سال ۲۰۱۰ بازگشایی شد، در مرکز خود یک فرودگاه جدید را با گنجایش ۱۶۰ میلیون مسافر در سال و ۱۲ میلیون تن بار جای داده است. در اطراف فرودگاه، مناطق ویژه لجستیکی، مرکز نگهداری از هواپیماها، ساختمان‌های مسکونی و منطقه گلف وجود دارد. مجموعه هتل‌های بین‌المللی هیلتون، سال گذشته قرار ساخت یک هتل ۵۳۵ اتاقه را در این منطقه گذاشته است. صباغی گفته این برنامه‌ها بسیار عظیم است و ما بدون داشتن زیرساخت‌های لازم و کار فراوان، به آن دست پیدا نمی‌کنیم؛ اما اگر بتوانیم سهم خود را در ۱۵ سال آینده به دست آوریم، می‌توانیم. این یک رقابت

اقتصاد

هیأت وزیران پروژه «سلام» را به یک نهاد عمومی واگذار کرد

سرمایه‌گذاری بنیاد مستضعفان در فرودگاه امام



فرودگاه امام خ‌مینی، تهران، شهریور ۱۳۹۲

سخت است؛ اما دولت همه موانع را برای دستیابی به هدف از جلوی پا برداشته است.

مشاوران خارجی توسعه فرودگاه امام

به گفته صباغی، ایران مشاوران فرودگاه هلند یا NACO را که در پروژه‌هایی مانند پروژه فرودگاهی مکزیکوسیتی، کوالالامپور و پکن فعالیت داشته‌اند، به‌عنوان مشاور اصلی استخدام کرده است. NACO ترمینال جدید ایرانشهر را به عنوان بخش اصلی شهر فرودگاهی با ظرفیت ۲۰ میلیون مسافر پیش‌بینی کرده و این دو میلیارد دلار هزینه خواهد داشت.

درعین حال کمپانی‌های کره‌جنوبی، هلند، فرانسه و چین قراردادهایی را به امضا رسانده‌اند یا گفت‌وگوهایی برای ورود به این پروژه داشته‌اند. در گذشته برخی از این کشورها به تأمین مالی پروژه‌هایی مانند این در سایر نقاط جهان برای به‌دست‌آوردن سهم درخورچه خودشان در توسعه املاک و مستغلات یا ساخت کمپانی‌ها و دیگر کسب‌وکارها کمک کرده‌اند. ۳۰درصد از ناحیه خدمات خروج مسافران تأمین شود، اما اکنون در فرودگاه امام، چندان فروشگاه و کافی‌شاپ و... در محوطه فرودگاه و فقط ۲۰ درصد از ناحیه خدمات خروج مسافران تأمین شود، اما اکنون در فرودگاه امام، چندان فروشگاه و کافی‌شاپ و... نداریم.

دانشمند با اشاره به اینکه فرودگاه امام خمینی، فرودگاهی کوچک است، ادامه می‌دهد: درحال‌حاضر این فرودگاه حدود شش‌میلیون جابه‌جایی مسافر در سال دارد که هزینه حجم عظیم پرسنل داخل فرودگاه را هم پوشش نمی‌دهد و درحال‌حاضر این فرودگاه، زیان‌بار شده است.

به گفته او، برای یک جمعیت ۸۰میلیونی، شش‌میلیون جابه‌جایی در سال بسیار اندک است. در مقایسه، فرودگاه دویی اعلام می‌کند برای ۷۰میلیون جابه‌جایی ظرفیت دارد که البته این حقیقت ماجرا نیست و این فرودگاه، فقط ۴۵میلیون جابه‌جایی را پوشش می‌دهد.

او در قالب پیشنهادی به مسئولان این فرودگاه می‌گوید: طراحی سالتی بلند و کشیده در فروگاه که در کنار آن هواپیما قرار گیرد، دیگر مدرن نیست و اکنون سالن‌های هواپیمایی به‌صورت دایره ساخته و هواپیماها دور آن جمع می‌شوند. نمونه چنین فرودگاهی که به‌تازگی آغاز به کار کرده، فرودگاه عشق‌آباد است که برای حدود ۱۵میلیون جابه‌جایی مسافر، ۲۵ هواپیما به‌طور هم‌زمان کنار سالن قرار می‌گیرند. این‌در حالی است که اکنون در ایران چهارکش شش هواپیما در کنار هم قرار می‌گیرند.

جایگاه ایران را بگیرند. طبیعتا با افزایش ناوگان و خرید هواپیمای نو، می‌توانیم از این پتانسیل استفاده کنیم و از حقی که به‌عنوان هاب منطقه می‌توانیم داشته باشیم، بهره بگیریم. به گفته اسعدی سامانی، سهم عمده‌ای از بازار ما دست شرکت‌های هواپیمایی همسایه است که باید به داخل کشور بازگردد و ایرلاین‌های ایرانی بتوانند از سهمی که کشورهای همسایه از جابه‌جایی مسافران می‌برند، استفاده کنند. در این‌ رابطه ما به سرمایه‌گذاری بسیار بالا نیاز داریم و اکنون فرودگاه امام ظرفیت کافی را برای این کار ندارد. با برنامه‌هایی که دولت و وزارت راه دارد، باید به جایگاه مدنظر برسیم و اگر بخواییم از کشورهای همسایه جلوتر برویم و هاب منطقه شویم، باید سرعت خود را افزایش دهیم تا از آنها جلو بزنیم.

مطمئنا اکنون آنها هم بی‌کار نخواهند نشست تا ما به آنها برسیم. آنها هم به‌سرعت پیش می‌روند.

به گفته او، اکنون مسافران ایرانی از شرکت‌های هواپیمایی همسایه خرید می‌کنند و پنج میلیارددلاری که باید عاید شرکت‌های هواپیمایی داخلی شود، عاید شرکت‌های هواپیمایی کشورهای منطقه می‌شود.

فرودگاه امام خمینی زیان‌ده است

مسعود دانشمند، رئیس کانون سراسری انجمن‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران، همچنین در گفت‌وگو با «شرق» تاکید می‌کند فرودگاه امام خمینی بیش از اینها نیازمند توسعه است، زیرا اکنون براساس استانداردهای جهانی، ۷۰۰ تا ۸۰۰درصد هزینه‌های فرودگاهی باید از طریق فروشگاه، کافی‌شاپ، رستوران و... در محوطه فرودگاه و فقط ۲۰ درصد از ناحیه خدمات خروج مسافران تأمین شود، اما اکنون در فرودگاه امام، چندان فروشگاه و کافی‌شاپ و... نداریم.

دانشمند با اشاره به اینکه فرودگاه امام خمینی، فرودگاهی کوچک است، ادامه می‌دهد: درحال‌حاضر این فرودگاه حدود شش‌میلیون جابه‌جایی مسافر در سال دارد که هزینه حجم عظیم پرسنل داخل فرودگاه را هم پوشش نمی‌دهد و درحال‌حاضر این فرودگاه، زیان‌بار شده است.

به گفته او، برای یک جمعیت ۸۰میلیونی، شش‌میلیون جابه‌جایی در سال بسیار اندک است. در مقایسه، فرودگاه دویی اعلام می‌کند برای ۷۰میلیون جابه‌جایی ظرفیت دارد که البته این حقیقت ماجرا نیست و این فرودگاه، فقط ۴۵میلیون جابه‌جایی را پوشش می‌دهد.

او در قالب پیشنهادی به مسئولان این فرودگاه می‌گوید: طراحی سالتی بلند و کشیده در فروگاه که در کنار آن هواپیما قرار گیرد، دیگر مدرن نیست و اکنون سالن‌های هواپیمایی به‌صورت دایره ساخته و هواپیماها دور آن جمع می‌شوند. نمونه چنین فرودگاهی که به‌تازگی آغاز به کار کرده، فرودگاه عشق‌آباد است که برای حدود ۱۵میلیون جابه‌جایی مسافر، ۲۵ هواپیما به‌طور هم‌زمان کنار سالن قرار می‌گیرند. این‌در حالی است که اکنون در ایران چهارکش شش هواپیما در کنار هم قرار می‌گیرند.

خبر

بازگشت رسمی شل به صنعت نفت ایران

● **ایسنا:** شرکت ملی صنایع پتروشیمی ایران و شرکت انگلیسی– هلندی شل، برای همکاری در صنعت پتروشیمی ایران تفاهم‌نامه اولیه امضا کردند. براساس اعلام وزارت نفت، این تفاهم‌نامه مرضیه شاهدایی، مدیرعامل شرکت ملی صنایع پتروشیمی ایران و هانس تای کمپ، معاون رئیس دفتر شرکت شل در ایران، یکشنبه ۱۸ مهر با حضور امیرحسین زمانی‌نیا، معاون امور بین‌الملل و بازرگانی وزیر نفت، سوزانا ترستال، سفیر هلند در تهران و قندر، معاون سفیر انگلیس در ایران، امضا شد. معاون امور بین‌الملل و بازرگانی وزیر نفت درباره همکاری شرکت ملی صنایع پتروشیمی ایران و شل گفت: با درایتی که در صنعت پتروشیمی کشور مشاهده می‌شود، بدون تردید پروژه‌های این شرکت زودتر از پروژه‌های نفت و گاز اجرایی خواهند شد.

طیب‌نیا: انتقال وجوه ناشی از فروش نفت به هند استمرار داشته باشد

● **وزیر امور اقتصادی و دارایی** جمهوری اسلامی ایران در دیدار با همتای هندی خود بر استمرار انتقال وجوه ناشی از فروش نفت به آن کشور تاکید کرد. به گزارش وزارت امور اقتصادی و دارایی، «علی طیب‌نیا» که برای شرکت در نشست سالانه بانک جهانی به واشگتن سفر کرده بود، در این دیدار گفت: برقراری روابط کارگزار ی بین دو کشور از مهم‌ترین اولویت‌های ماست. وی با اشاره به قطع روابط کارگزاری دو کشور به دلیل تحریم‌ها گفت: مذاکرات سازنده‌ای صورت گرفته؛ اما هنوز مراتب، به طور کامل عملیاتی نشده است. «آرون جایتلی»، وزیر دارایی هند، در این دیدار تاکید کرد طرف هندی همچنان که در سفر نخست‌وزیر هند به تهران توافق کرد، به برنامه انتقال وجوه متعهد است. به گزارش ایرنا، بیست‌وهفتم شه‌ریورماه پایگاه خبری «فایننشال اسکپرس» هند اعلام کرد واردات روزانه نفت خام دهلی نو از تهران در ماه اگوست (یازدهم مرداد تا دهم شهریور) به بالاترین سطح خود در دست‌کم ۱۵سال گذشته رسید. بر پایه این گزارش، هند در ماه اگوست روزانه ۵۷۶ هزار بشکه نفت از ایران وارد کرد که نزدیک به ۱۰درصد بیشتر از واردات ماه جولای است. واردات نفت هند از ایران قرار است که از اول آوریل سال آینده (اواسط فروردین ۱۳۹۶)، به بالاترین سطح در هفت سال گذشته برسد و پالایشگاه‌های دولتی و خصوصی هند روی هم دست‌کم ۴۰۰ هزار بشکه در روز از ایران نفت بخرند.

تهدیدمدیرعامل شرکت ملی نفت ایران چه بود؟

● **مهر:** معاون وزیر نفت با ارائه اولتیماتومی به شرکت‌های نفتی طرف مذاکره با ایران، گفت: اگر شرکت خارجی طرف نفتی من، مرتکب کوچک‌ترین فسادی شود، کل قرارداد فسخ خواهد شد. علی‌کارد دیروز در مراسم تودیع و معارفه رؤسای حراست شرکت ملی نفت با بیان اینکه حرکت در مسیر افزایش تولید به روزانه چهارمیلیون بشکه نفت را با جدیت دنبال می‌کنیم، پس از تحقق هدف افزایش ظرفیت تولید نفت به چهار میلیون بشکه در روز، دومین هدف؛ یعنی افزایش ظرفیت تولید نفت ایران به ۵٫۲ میلیون بشکه در روز تا پایان برنامه ششم توسعه را عملیاتی خواهیم کرد. مدیرعامل شرکت ملی نفت ایران با تاکید بر اینکه باید تمام توان خود را برای تولید روزانه چهارمیلیون بشکه نفت و صیانت از این میزان تولید به کار گیریم، تصریح کرد: از آنجا که ایران هیچ‌وقت نتوانسته به هدف تولید بیش از چهارمیلیون و ۶۰۰هزار بشکه دست یابد، تحقق هدف پنج میلیون و ۲۰۰هزاربشکه‌ای اقدام بسیار بزرگی بوده که برای تحقق آن به دانش، فناوری و سرمایه‌گذاری نیاز داریم. این عضو هیأت‌مدیره شرکت نفت با اشاره به قراردادهای جدید نفتی و مسئولیت حراست صنعت نفت، بیان کرد: در این قراردادها به‌طور محکم تصریح شده که اگر شرکت خارجی طرف قرارداد، مرتکب کوچک‌ترین فسادی شود، کل قرارداد فسخ خواهد شد و ما این موضوع را در مذاکرات نیز یادآور شده‌ایم.

نداشتن مجوز دلیل خاتمه همکاری

● **ایسنا:** مدیرعامل شرکت جم‌صنعت‌کاران در ارتباط با تجمع هفت کارگر بی‌کارشده این واحد در تهران و مباحث دو روز اخیر گفت: این کارگران هیچ رابطه قراردادی‌ای با پتروشیمی جم نداشته‌اند، بلکه از نیروهای جم صنعت‌کاران بوده‌اند که این شرکت پیمانکاری، تأمین‌کننده نیروی انسانی پتروشیمی جم است. محسن آتش‌زمزم ادامه داد: کارگران شاغل در پارس جنوبی بایستی معرفی‌نامه ویژه از اداره کار منطقه آزاد داشته باشند که این هفت نفر فاقد این مجوز بودند و در پایان سال گذشته، فرصتی سه‌ماهه به آنها ارائه شدکه مجوز را تهیه کنند ولی تا اتمام زمان مقرر، موفق به تهیه این مجوز نشدند. وی در پایان افزود: در مقررات ویژه مناطق آزاد، امکان فسخ قرارداد قبل از اتمام موعد هم برای کارفرما وجود دارد که در این حالت کارفرما باید خسارت بپردازد ولی ما از این حق قانونی درباره این هفت نفر استفاده نکردیم و این کارگران فقط به علت نداشتن شرایط لازم، تمذید قرارداد نشده‌اند.

ثبت شد که عمدتا مربوط به اوراق بهادار با درآمد ثابت است. روند حجم و ارزش معاملات سهام در هر دو بازار بورس و فرابورس، نشان می‌دهد که نشانه‌ای از بازگشت رونق به تالار شیشه‌ای مشاهده نمی‌شود. تنها حرکت ددعی و کوتاه‌مدت روی یک یا چند گروه در مقاطع زمانی مختلف است که فعالان بازار را امیدوار به تابووی معاملاتی می‌کند. ادامه روند رکودی در صنایع بزرگ و کوچک در اقتصاد، همچنان سایه سنگین خود را بر بورس نگه داشته است تا چشم‌اندازی مه‌آلود را برای سرمایه‌گذاران ترسیم کند.

دلیل سبزشدن دو گروه مذکور باشد. دو نماد کچاد و ککل، هر کدام با تأثیر مثبت ۵۴ واحدی، بیشترین اثر را بر شاخص داشتند. همچنین نمادهای فملی، فولاد، مصادن، ففوز، وامید و کنور دیگر نمادهایی بودند که بیشترین اثر مثبت را ایفا کردند. گروه خودروبی هم در تکمیل معاملات منفی روز شنبه، دیروز را هم به رنگ قرمز سپری کرد و البته به معاملاتاتی بیش

تغییر	مقدار	عنوان شاخص
۲۱۸٫۸۳	۷۷۴۳۵٫۸	کل
۷۷٫۷۱	۲۷۴۸۹٫۹	شاخص قیمت
۴۴٫۷۱	۱۵۰۶۳٫۲	شاخص کل (موزن)
۴۳٫۷۰	۱۲۰۰۳۵	شاخص قیمت (موزن)
۱۷۹٫۲۴	۸۶۲۲۸٫۶	آزاد شناور
۹٫۸۰	۳۰۶۶۶٫۵	۵۰ شرکت بزرگ

روز معدنی‌ها و فلزی‌ها



در معاملات روز گذشته، شاخص کل بورس اوراق بهادار تهران با ۲۱۸ واحد رشد، خود را به میانه کانال ۷۷هزارواحدی رساند. این رشد بیشتر موهون گروه معدنی و فلزات اساسی بود. شاید خبر تعدیل مثبت ۲۴درصدی سود هر سهم شرکت چادرملو در کنار قیمت‌های پایین شرکت‌های هم‌گروه، مهم‌ترین

علی سیدخسروشاهی
تحلیلگر بازارهای مالی