گذر

خطیبی:

ایران نامزد دبیرکلی اوپک می‌شود

■ **ایسنا:** نماینده ایران در اوپک گفت: ایران در حال تدارک برای نامزدی سمت دبیرکلی این سازمان است و به جمع کشورهای عراق و عربستان که برای این پست نامزد معرفی کرده‌اند، خواهد پیوست. به گزارش روزنامه وال‌استریت‌ژورنال، «محمدعلی خطیبی» نماینده ایران در سازمان کشورهای صادرکننده نفت (اوپک) در پاسخ به این سوال پایگاه خبری «داوجونز» مبنی بر اینکه آیا ایران نامزد خود را برای سمت دبیرکلی اوپک معرفی خواهد کرد، گفت: البته. ایران همیشه نقش بسیار فعالی در انتخاب دبیرکل اوپک دارد. در نشست اوپک در ۱۴ ژوئن انتظار می‌رود اعضای این سازمان درباره جانشین عبدالله سالم البدری دبیرکل کنونی اوپک که قرار است در پایان امسال از این سمت کنار برود، مذاکره کنند. دبیرکل اوپک در زمینه میانجی‌گری برای توافق اعضا در زمینه تولید و متحد کردن اعضا نقش کلیدی ایفا می‌کند. یکی از نمایندگان اوپک گفت که اکوادور به عنوان یکی از تولیدکنندگان کوچک اوپک در آمریکای لاتین، ویلسون پاستور موریس وزیر نفت خود را به عنوان نامزد این پست معرفی کرده است. عربستان و عراق نیز نامزدهای خود را معرفی کرده‌اند که به ترتیب مجید مونیف نماینده عربستان در اوپک و ثامر غضبان وزیر نفت سابق عراق هستند.

لاریجانی اصلاحیه قانون هدفمندی یارانه‌ها را ابلاغ کرد

■ رییس مجلس شورای اسلامی در پی تاخیر رییس‌جمهوری قانون اصلاح ماده یک قانون هدفمندی یارانه‌ها را برای اجرا ابلاغ کرد. به گزارش مهر، با توجه به انقضای مهلت مقرر در ماده(۱) قانون مدنی و در اجرای مفاد تبصره ماده(۱) قانون مدنی و در اجرای مفاد تبصره ماده(۱) قانون مذکور، علی لاریجانی رییس مجلس شورای اسلامی قانون اصلاح ماده یک قانون هدفمند کردن یارانه‌ها را برای اجرا ابلاغ کرد. در نامه رییس مجلس به رییس‌جمهوری آمده است: در اجرای اصل یکصد و بیست و سوم (۱۲۳) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران قانون اصلاح ماده(۱) قانون هدفمند کردن یارانه‌ها که با عنوان طرح دوفوریتی به مجلس شورای اسلامی تقدیم گردیده بود، با تصویب در جلسه علنی روز یکشنبه مورخ ۱۳۹۱/۲/۱۷ و تایید شورای نگهبان، به پیوست ابلاغ می‌گردد. قانون اصلاح ماده یک قانون هدفمند کردن یارانه‌ها به شرح ذیل است:

ماده واحده – بندهای (الف) و (ب) ماده(۱) قانون هدفمند کردن یارانه‌ها مصوب ۱۳۸۸/۱۰/۱۵ به شرح زیر اصلاح گردید:

الف- در بند (الف) ماده (۱) بعد از عبارت «نوددرصد (۹۰درصد) قیمت» عبارت «و بیشتر از قیمت»اضافه گردید.

ب- در بند (ب) ماده (۱) بعد از عبارت «معادل هفتاد و پنج‌درصد (۷۵درصد)» عبارت «و حداکثر معادل» اضافه گردید.

پ- در تبصره بند (ب) ماده (۱) بعد از عبارت «قیمت خوراک» عبارت «گاز و مایع» اضافه گردید.

قانون فوق مشتمل بر ماده واحده در جلسه علنی روز یکشنبه مورخ هفدهم اردیبهشت‌ماه یک‌هزار و سیصد و نود و یک مجلس شورای اسلامی تصویب شد و در تاریخ ۱۳۹۱/۲/۱۹ به تایید شورای نگهبان رسید.

لغو برخی پروازهای فرودگاه‌های تهران در ۱۴ خرداد

■ **ایسنا:** مدیر روابط عمومی فرودگاه بین‌المللی شهید هاشمی‌نژاد مشهد با اشاره به اینکه به دلیل برنامه‌های در نظر گرفته‌شده از ساعت ۹:۳۰ صبح تا ۱۳:۳۰ بعدازظهر در سالروز ارتحال امام(ره) پروازی از فرودگاه‌های تهران انجام نمی‌شود، گفت: در طی این مدت، پروازی از مشهد به سمت فرودگاه مهرآباد تهران نیز انجام نخواهد شد. «حسن جعفری» اظهار کرد: همچنین اگر پروازی در بین ساعات ۹:۳۰ تا ۱۳:۳۰ از فرودگاه مشهد منجر به کنسلی و تاخیر شود، در روز ۱۴ خرداد انجام نخواهد شد. وی افزود: چنانچه برنامه‌های فرودگاه مهرآباد ساعت ۱۳:۳۰ تمام شود، می‌توانیم از ساعت ۱۲ به سمت تهران پرواز داشته باشیم.

نماینده دایمی ایران در «سازمان جهانی دریانوردی» در گفت‌وگو با «شرق»:

طومار دزدهای دریایی را می‌پیچیم

احمد کشاورز

عکس: شرق

افزایش فعالیت‌ها و حملات دزدان دریایی به کشتی‌های تجاری به بحرانی بزرگ برای اقتصاد جهان بدل شده است. آخرین محاسبات نشان می‌دهد طی یک‌سال، ۱۱۸۱ دریانورد مورد حمله دزدان دریایی قرار گرفته‌اند. سازمان جهانی دریانوردی «آیمو» به عنوان یکی از زیرمجموعه‌های موثر سازمان ملل متحد به امور مربوط به دریانوردی رسیدگی می‌کند. این سازمان طی یک‌سال گذشته تلاش‌های بسیاری برای برخورد با دزدان دریایی صورت داده است. گزارش‌های رسمی سازمان هم نشان می‌دهد که نتایج عملکردها تا حدودی موفق بوده است. مقر سازمان جهانی دریانوردی در لندن قرار دارد. «علی‌اکبر مرزبان» معاون رییس سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نماینده دایمی ایران در سازمان جهانی دریانوردی حضور دارد. او در نشست‌های سراسری سازمان جهانی دریانوردی تلاش دارد از موقعیت ایران دفاع کند و زمینه‌ها را برای کاهش ریسک فعالیت‌های تجاری دریایی مهیا کند. گفت‌وگو با علی‌اکبر مرزبان در مورد فعالیت‌های دزدان دریایی و جایگاه ایران در مبارزه با این پدیده پیش رفت. او در حال حاضر در غیاب سفارت ایران در لندن بخشی از مسوولیت‌های دیپلماتیک ایران در لندن را نیز برعهده دارد. مرزبان در گفت‌وگویی کوتاه از تلاش‌ها برای مبارزه با دزدان دریایی سخن گفت.

■■■

به تازگی اخبار جدیدی از تعداد برخوردهای ایران با دزدان دریایی اخیر منتشر شده است. طی هفته‌های گذشته هم تعداد برخوردها قدری افزایش پیدا کرده است. گزارش دقیقی از فعالیت‌های ایران علیه دزدان دریایی می‌دهید؟

ایران یکی از فعال‌ترین کشورها در مبارزه با دزدی دریایی به شمار می‌رود. خوشبختانه آمار عملکرد ایران هم نشان می‌دهد که طی سال‌های گذشته در زمینه مبارزه با دزدی دریایی بسیار موفق بوده است. سازمان جهانی دریانوردی هم بارها به این نکته اشاره کرده است. نیروی دریایی از سال ۸۸ تاکنون بیش از دوهزار کشتی را اسکورت کرده و بیش از ۸۸ عملیات نظامی موفق هم علیه دزدان دریایی داشته است. نیروی دریایی ایران در اردیبهشت ماه امسال با پیاده کردن کماندوهای خود روی عرشه دو کشتی با پرچم بولیوی و پاناما که به تصرف و گروگان دزدان دریایی درآمده بودند، توانست در یک عملیات موفق و منحصربه‌فرد، کشتی‌ها و خدمه آنها را نجات دهد. باید به سمتی برویم که دزدان دریایی در مناطق پرخطر مانند خلیج عدن هم توان فعالیت نداشته باشند. هدف ایران این است که طومار دزدان دریایی را در هم بپیچد. البته باید توجه داشته باشید که مبارزه با دزدان دریایی یک فعالیت بین‌المللی است و تمام کشورهای جهان باید کمک کنند تا این اتفاق رخ دهد. خوشبختانه این اجماع هم در کشورهای جهان ایجاد شده است. با این حال، تصمیم ما این است که به عنوان عضو فعال سازمان جهانی دریانوردی، نقش موثری در این زمینه داشته باشیم. همین عملکرد نیروی دریایی ارتش هم نشان می‌دهد که ایران در این مورد خاص بسیار فعال و موثر بوده است. سازمان جهانی دریانوردی هم بارها از ایران به دلیل این توجه تشکر کرده است.

دزدان دریایی دستگیرشده در ایران حضور دارند؟

بله. تعدادی از این دزدان که دستگیر شده‌اند در ایران زندانی هستند. البته از وضعیت آنها اطلاعی ندارم ولی براساس قوانین کشور باید محاکمه شوند. البته در مورد دزدی دریایی، قانون خاصی در ایران نداریم ولی می‌توان جرم آنها را به قوانینی مانند اقدام علیه امنیت کشور مرتبط دانست. آنچه مهم است گام برداشتن ایران در جهت مبارزه موثر با دزدی دریایی است. خوشبختانه نیروی دریایی در این زمینه بسیار موفق عمل کرده است. سازمان بنادر و دریانوردی هم تلاش دارد در این مورد نقش فعالی داشته باشد.

مهم‌ترین مرجع تصمیم‌گیری و برخورد با دزدی دریایی کجاست؟

در دنیا تنها مرجع رسمی، مهم و نقش‌آفرین در مواجهه با دزدی دریایی سازمان جهانی دریانوردی است. البته با توجه به حساسیت منطقه خلیج عدن، شورای امنیت سازمان ملل هم به این موضوع ورود کرده و چندین قطعنامه در محکومیت دزدی دریایی صادر کرده است. البته همان قطعنامه‌ها هم براساس درخواست سازمان جهانی دریانوردی بوده است. در حال حاضر یکی از دستور کارهای مهم آیمو، بحث دزدی دریایی است. اقداماتی که آیمو می‌تواند انجام دهد تهیه و تدوین آیین‌نامه‌هاست. این آیین‌نامه‌های بین‌المللی که به تصویب می‌رسد به اطلاع تمام کشورها رسانده می‌شود تا آنها در واقع فرآیند اجرا را انجام دهند. موفقیت قوانین هم بستگی به اراده دولت‌ها در اجرای این آیین‌نامه‌ها دارد. در مورد دزدی دریایی دو کنوانسیون به صورت مشخص وجود دارد. کنوانسیون «جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه کشتی‌ها» هم در سازمان جهانی دریانوردی برای حمایت از کشتی‌ها تصویب شده است. بیش از ۳۰ قطعنامه، بخش‌نامه و آیین‌نامه هم در مورد دزدی دریایی تهیه و تدوین شده است. البته توجه داشته باشید که برای تصویب هر کدام از این قطعنامه‌ها بحث‌های مفصلی در سازمان جهانی دریانوردی صورت می‌گیرد. خط‌به‌خط این قطعنامه‌ها باید به تایید تمامی اعضا برسد. هدف نهایی هم حفاظت از کشتی‌هاست. بنابراین سازمان جهانی دریانوردی متولی بحث دزدی دریایی و حمله مسلحانه به کشتی‌ها در هر نقطه از دنیا است. البته سازمان، کشورها را تشویق می‌کند تحت‌نظارت آیمو یکسری توافقات منطقه‌ای را هم داشته باشند تا به این ترتیب امنیت دریایی بیشتر شود. آیمو همچنین به دولت‌های منطقه خطر هم کمک می‌کند تا قوانینی را برای مبارزه با دزدی دریایی تدوین و تصویب کنند. این کشورها باید زیرساخت‌های لازم را برای مبارزه با دزدی دریایی داشته باشند. البته در حوزه‌های دیگر مانند تامین برخی تجهیزات هم آیمو کمک‌های لازم را به این کشورها را ارایه می‌دهد.

در موردی خاص اگر اتفاقی برای کشتی‌های ایرانی رخ دهد، مثلا دزدان دریایی به کشتی حمله کنند، شما به عنوان نماینده ایران اقدام مشخصی را صورت می‌دهید؟

نکته اول این است که تجربه اتفاقات اخیر ممکن است چنان باشد که سازمان جهانی دریانوردی را مجاب کند تا قوانین جدیدی به تصویب برساند که حاصل جمع‌بندی این دزدی‌های اخیر باشد؛ یعنی براساس تحولات تازه اقدام به قانون‌گذاری کند. بنابراین تحقیقات دریایی جدید در این مورد صورت می‌گیرد و براساس این تحقیقات قوانین و آیین‌نامه‌های جدید مصوب می‌شود.

شما مذاکره هم انجام می‌دهید؟

مسوولیت مشخص ما در سازمان جهانی دریانوردی این نیست ولی در مواقع ضروری از این امکانات مذاکره‌ای هم استفاده می‌کنیم. در اجلاس‌های مختلف ما گزارش می‌دهیم که دولت ایران این اقدامات را انجام داده و کشورهای دیگر منطقه و جهان از این رفتار تقدیر می‌کنند. ۲۴ کشور در منطقه‌ای که دزدی دریایی زیادی صورت می‌گیرد، نیروهای نظامی و شناور دارند. آیمو از کشورها خواسته تا با اعزام نیروهای نظامی به منطقه پرخطر شرایط را برای ایجاد امنیت در یکی از خطوط مهم دریانوردی جهان مهیا کنند.

فروردین‌ماه یک کشتی ایرانی حامل شکر که از «برزیل» به سمت بنادر ایران می‌آمد، دزدیده شد. ابتدا «هند» و «مالدیو» این کشتی را تعقیب کردند ولی بعد از مدت کوتاهی کشتی را رها کردند. البته نیروی دریایی پس از مدت کوتاهی کشتی را نجات داد ولی هند و مالدیو چرا کشتی را تعقیب نکردند، مگر این مسوولیت بین‌المللی نیست؟

خوشبختانه نیروی دریایی کشورمان در این مورد با اقتدار وارد عمل شد. اتفاقا پس از نجات کشتی ایرانی موفق شدیم یک کشتی چینی را هم نجات دهیم. مقامات چین در این مورد از ایران قدردانی مفصلی کردند. یعنی می‌خواهم بگویم توان عملیاتی لازم برای حفاظت از کشتی‌های ایرانی را داریم. اما در مورد خاصی که شما گفتید ظرفیت‌ها و توانایی‌های کشورها و نیروهای نظامی حاضر در منطقه متفاوت است. مالدیو یا هند شاید به همان اندازه توان داشتند. اما ایران به دلیل قدرت بالایی که دارد، ریسک کرد و اقدام مستقیم صورت داد. البته در مورد اتفاقی که این‌گونه رخ می‌دهد، اقدام کاپیتان کشتی و در واقع موضوعات انسانی بسیار اهمیت دارد. در هر مورد که نیاز به دخالت نظامی باشد ابتدا کاپیتان کشتی باید درخواست بدهد. آیمو هم قوانینی دارد که به نیروهای نظامی تذکر می‌دهد پس از طی سلسله اقداماتی مانند تذکر و موارد این‌گونه اقدام به عملیات نظامی کنند. در نهایت فرمانده دریایی با هماهنگی مرجع دریایی که کشتی تحت پرچم آن کشور است، مالک کشتی و کاپیتان کشتی اقدام به مداخله می‌کند. بازهم تاکید می‌کنم که این اقدامات تمام باید براساس قوانین آیمو و شورای امنیت باشد.

اخیرا هم اعلام شده که کشتی‌ها می‌توانند نیروی مسلح داشته باشند. ماجرا چیست؟

سازمان جهانی دریانوردی امسال را به عنوان مبارزه با دزدی دریایی اعلام کرده است و بنابراین از تمام کشورهای عضو خواسته تا با تمام توان به برچیدن این پدیده شوم کمک کنند. قصد اصلی این است که امنیت کشتی‌ها ارتقا یابد. اما این موضوع مهم در آیمو مطرح است که استفاده از نیروهای مسلح در کشتی‌ها ریسک را افزایش می‌دهد.

برای اولین بار به طور جد موضوع استفاده از نیروهای مسلح روی کشتی در نشست هشتاد و پنجم کمیته آیمو که در ماه دسامبر سال ۲۰۰۸ میلادی برابر با آذر ماه سال ۱۳۸۷ برگزار شد، مطرح شد. البته در این نشست کمیته و به عبارتی آیمو قویا با استفاده از نیروی مسلح روی کشتی مخالفت ورزید و آن را باعث افزایش ریسک دانست. متعاقبا بخش حقوقی آیمو در پاسخ به درخواست کمیته موضوع را مورد رسیدگی قرار داد و نظر خود را در سال ۲۰۰۹ میلادی طی سند شماره MSC/18/3 به کمیته ایمنی دریانوردی ارایه کرد. در این سند دبیرخانه آیمو اعلام کرد که آخرین سیاست آیمو تاکنون که در بخشنامه شماره MSC/Circ. 623/Rev 3 مصوب کمیته ایمنی دریانوردی به سال ۲۰۰۲ میلادی به وضوح ذکر شد، عدم تشویق استفاده از سلاح روی کشتی است، چراکه این امر منجر به افزایش وضعیت خطرناک خواهد شد و ریسک بروز حوادث را افزایش می‌دهد. اما اخیرا دستورالعملی به تصویب رسیده که تاکید می‌کند در مناطق پرخطر می‌توان از نیروهای مسلح استفاده کرد. البته این یک حق ویژه و انحصاری برای دولت‌های صاحب پرچم در عرصه دریانوردی است که براساس قوانین و مقررات داخلی و ملی خود اجازه استفاده از گارد خصوصی روی کشتی‌های تحت پرچم خود را بدهد، در حالی که ممکن است همه دولت‌ها چنین اجازه‌ای به مالکان کشتی‌ها ندهند. دستورالعمل بهره‌گیری از گارد خصوصی روی شناورها ناظر بر منطقه خطر یا منطقه دارای ریسک است که در سایر مناطق قابل اجرا نیست.

این مصوبه یک سند حقوقی لازم‌الاجرا نیست و صرفا متضمن حداقل توصیه‌ها درخصوص شایستگی شرکت‌های خصوصی تامین‌کننده امنیت دریانوردی و مسوولیت‌های حقوقی استفاده از نیروهای گارد بخش خصوصی برای مبارزه با دزدی دریایی است.

در ایران قانون خاصی در این مورد وجود دارد؟

خیر، در ایران هیچ قانون مصوب مجلس شورای اسلامی وجود ندارد که اجازه استفاده از نیروهای نظامی را روی کشتی‌های تجاری بدهد. البته این امر با توجه به نوپا بودن بحث پدیده دزدی در منطقه خلیج عدن و آب‌های سومالی طبیعی به‌نظر می‌رسد.

اکثر کشتی‌های تحت مالکیت ایران در کشورهایی نظیر مالتا، قبرس و هنگ‌کنگ ثبت شدند و این کشورها به عنوان دولت صاحب پرچم محسوب می‌شوند و بنابراین مقررات این کشورهاست که بر کشتی‌های تحت مالکیت شرکت‌های ایرانی حاکم است و نه مقررات ایران.

شما به سازمان جهانی دریانوردی پیشنهادات ایران در حوزه‌های مختلف را انتقال می‌دهید؟ یعنی سندی در این مجمع جهانی تصویب می‌شود که ایده‌های ایران در آن باشد؟

بله، دقیقا همین اتفاق می‌افتد. بنده به عنوان نماینده دایمی ایران در سازمان جهانی دریانوردی مسوولیت انتقال ایده‌ها و خواسته‌های جامعه دریانوردی کشور به این سازمان را برعهده دارم. دوستان در سازمان بنادر و دریانوردی در تهران مباحث مختلفی را مطرح می‌کنند و جمع‌بندی این گفت‌وگوها اگر نیاز به همکاری بین‌المللی داشته باشد به صورت رسمی به سازمان جهانی دریانوردی ارجاع می‌شود. ارتباط بسیارخوبی بین دبیرخانه سازمان جهانی دریانوردی و ایران وجود دارد. اصول ایران به صورت کلی در این حوزه دیپلماسی فعال است. با وجود تمامی فشارهایی که وارد می‌شود، در منطقه خلیج‌فارس همچنان ایران فعال‌ترین عضو آیمو به شمار می‌آید. در واقع ایران پرمشارکت‌ترین کشور به حساب می‌آید. البته طی چند ماه اخیر به دلیل بروز مشکلاتی که برای اخذ ویزا ایجاد شده کارها کمی سخته شده ولی تلاش‌هایی صورت گرفته تا این مشکل هم برطرف شود.

وقتی تولید در تنگناست و دولتی‌ها بدنه صنعت را فراموش کرده‌اند

کارگران گرفتار

این روزها سخن از کارگران در محافل اقتصادی زیاد به میان می‌آید و کارشناسان اقتصادی بیش از هر زمان دیگری به یاد کارگران هستند. این اما به معنای آن نیست که کارگران شرایط خوبی را مزمزه می‌کنند بلکه دقیقا آفت اقتصادی که گریبان تولید را گرفته باعث شده است تا صاحبنظران اقتصاد وضع نامساعد کارگران را نشانه‌ای برای وضع نامساعد تولید بدانند. البته بسیاری بر این باورند که به دلیل ساختارهای اقتصادی حتی اگر تولید شرایط مساعدی هم داشت باز هم کارگران با گره‌های اقتصادی زیادی دست به گریبان بودند. ولی در حال حاضر فارغ از این ادعا شرایط حاکم بر اقتصاد کارگران، بهترین نشانه برای به تصویرکشیدن وضع تولید شده است. هر چند که برنامه‌ریزان دولتی اقتصاد بر این باورند که در چندسال گذشته و درست در شرایطی که اقتصاد ایران بیشترین درآمدهای نفتی و همچنین بیشترین رشد واردات را تجربه کرده است، تولید نیز در اوج قرار داشته است ولی باز چاره‌ای نمی‌ماند که برای دورشدن از بحران واقعیت موجود در اقتصاد ایران که چیزی جز گرفتاری تولید نیست را باور کرد و کارگران حتما می‌توانند یکی از مولفه‌هایی باشند که این واقعیت را به اثبات می‌رسانند. حال در اوج گره اقتصادی برای کارگران و برنامه‌های دولت، دیروز فارس در خبری نوشت که کمتر از پنج‌درصد کارگران امکان استفاده از مجموعه‌های رفاهی وزارت تعاون، کار و رفاه را دارند. یا به عبارتی می‌توان گفت که همزمان با قفل‌شدن معیشت در تولید، کارگران حتی امکان استفاده از مزیت‌های دولتی یا عمومی را هم ندارند. این نکته را اما نباید فراموش کرد که همه این گره‌ها ناشی از تنگنایی است که تولید و تولیدکنندگان در آن قرار دارند. بدون شک اگر تولید در شرایطی قرار داشت که هزینه‌های منطقی را مزمزه می‌کرد گردش سرمایه‌های اقتصادی به گونه‌ای شکل می‌گرفت که کارگران از سود ناشی از فعالیت‌های مولد کمترین آسیب را می‌دیدند. اما اکنون هزینه تولید آنقدر افزایش یافته است که کارفرمایان با کاستن سهم کارگران از منحنی هزینه تولید سعی در ایجاد توازن در جدول هزینه‌های تولید دارند. برآوردهای موجود نشان می‌دهد از مجموع هزینه‌های تولید تنها هشت تا ۱۲درصد را سهم دستمزد کارگران تشکیل می‌دهد. به بیان دیگر دستمزد کارگران کمترین ضریب هزینه‌ها را به خود اختصاص داده یا میزان هزینه دستمزد کارگران یک واحد صنعتی و تولیدی در قمیت تمام شده کالا هشت تا ۱۲درصد برآورد می‌شود. این رقم در مقایسه با ارقام مربوط به تهیه مواد اولیه، سوخت و حمل‌ونقل، نگهداری تاسیسات و موارد حمایتی از جمله بیمه واحد صنعتی و... رقم نسبتا ناچیزی محسوب می‌شود. با این همه کارگران نخستین قربانیان شرایط بحرانی واحد صنعتی هستند که به بهانه کاهش هزینه‌ها، از کارخود اخراج یا با پایان قرارداد موقت، بیکار می‌شوند با این امید که در نهایت کارفرما بتواند از شرایط بحرانی عبور کرده و واحد صنعتی و تولیدی را سرپا نگه دارد. در واحدهای دولتی نیز به نظر می‌رسد در حال حاضر کارگران نخستین افرادی هستند که باید کمترین بهره‌ها را داشته باشند، وقتی فقط پنج‌درصد کارگران طعم امکانات رفاهی وزارت کار را می‌چشند دیگر هیچ شکی باقی نمی‌ماند که کارگران علاوه بر تحمل مشکلات تولید باید معضل بی‌توجهی خدمات دولتی را نیز روی شانه بگیرند. رجبعلی شهسواری، یک فعال حقوق کارگران قراردادی به ایلنا می‌گوید: با درنظرگرفتن مالیات و همچنین قیمت بالای موادخام، هزینه‌های تولید به‌شدت افزایش پیدا کرده که در مواقع بحرانی، باعث اخراج و تعدیل نیروی کار می‌شود و در این زمینه دولت باید همکاری بیشتری با کارفرمایان داشته باشد. فرامرز توفیقی، مسوول کمیته مزد شورای‌عالی کار نیز در این‌باره می‌گوید: دولت باید سیاست‌های حمایتی خود را از قالب شعار به حالت عمل درآورد و با ارایه تسهیلات بانکی مناسب از کارفرمایان حمایت کند، چراکه با توجه به هزینه‌های بالای مواد اولیه در شرایط تحریم و همچنین جریمه‌های بالای سیستم بانکی کشور، صنعتگران با مشکلات زیادی مواجه می‌شوند. بدون شک کارفرمایان در حال حاضر خود با مشکلات بسیار زیادی دست به گریبان‌اند اما اینکه چرا دولتی‌ها به‌رغم دمیدن در شعار عدالت پیچ امکانات را روی بدنه انسانی تولید بسته‌اند پرسشی است که به نظر می‌رسد فقط مسوولان دولتی باید پاسخی برای آن ارایه دهند.

بازگشت همه به سوی اوست

درگذشت اندوهبار بانوی قرآن‌پژوه، معلم وارسته و کنشگر روشن‌اندیش عرصه سیاست و حقوق زنان خانم مهندس فریده ماشینی، ضایعه‌ای بزرگ برای همه جست‌وجوگران و منادیان آزادی و عدالت و اخلاق و معنویت است. او عمری را به تدبر و پژوهش در قرآن پرداخت و جهادی سترگ برای ارایه آموزه‌های قرآنی به زبان نسل نو دنبال کرد و در عین حال لحظه‌ای از فعالیت اجتماعی و سیاسی و دفاع از حق و حقیقت حتی در بستر بیماری پر رنج خویش باز نایستاد. درگذشت این بانوی اندیشمند و پرتلاش را که در پیشبرد نواندیشی دینی، اصلاحات و استیفای حقوق زنان سهم و نقشی موثر داشت به همسر، فرزندان، خویشان و رهپویان راه او تسلیت می‌گوییم و در مراسم ترحیم آن عزیز در مسجد نور (میدان فاطمی) در روز شنبه ۱۳ خرداد از ساعت ۱۶ تا ۱۷ به سوگ می‌نشینیم.

معصومه ابتکار، ربابه ابوفاضلی، مژگان اثباتی، حمیده احراری، نزهت احمدی، فاطمه آدینه‌وند، محسن آرمین، زهرا اشراقی، مهناز اصغرزاده، شهلا علم‌الهدی، مهدی افروزمنش، زهره آقاجری، اعظم اکبرزاده، آسیه آل‌احمد، ساناز الله‌بداشتی، فاطمه امیرانی، قمرالملوک امیرعطایی، حمید امین‌اسماعیلی، فاطمه انتظارالمهدی زهره ایروانی، صادق آیینه‌وند، آسیه باکری، مجتبی بدیعی، اشرف بروجردی، سکینه بزرگی‌زاده، رویا بلوری، ژیلا بنی‌یعقوب، زهرا بهروز آذر، رضا بهزادیان، حبیب‌الله بی‌طرف، حسین پایا، رویا پلاسید(سحرخیز)، فاطمه پهلوانی، لعیا پورانصاری، سعید پورعزیزی، وفا تابش، شهناز تبیانیان، سونیا ترکمان، سمیه تقوی، فاطمه تندگویان فریده تهرانی، ناهید توسلی، مهرنوش جعفری، علیرضا جلالی، جلال جلالی‌زاده، حمیدرضا جلایی‌پور، سهیلا جلودارزاده، نصرالله جهانگرد، مرتضی حاجی، سعید حجاریان، محمود حجتی، عطیه حریریان، سیدصفدر حسینی، سیدمحمود حسینی، زینب حقی، محبوبه حقیقی، منیژه حکمت، منصوره حمصیان، غلامرضا حیدری هادی حیدری، سیدعلی خاتمی، سیدمحمدرضا خاتمی، ناصر خالقی، هادی خانیکی، اصغر خدایاری، مهراوه خوارزمی، علی دهقان، معصومه دهقان، فاطمه راکعی، فروز رجایی‌فر، مهدی رحمانیان، زهرا رحیمی، فاطمه رحیمی، طاهره رضازاده، سکینه رضایی، نادره رضایی، شهربانو روستا، نفیسه زارع کهن، علی زحمتکش، نرگس زمردی حیدر زندیه، محمد ستاری‌فر، دره سحابی، زهره سحابی، پرستو سرمدی، حوریه سعیدی، اعظم سقطی، داود سلیمانی، علی سیاسی‌راد، اصغر سیدآبادی، سیدحمید سیدی، شهلا شرکت، سعید شریعتی، حسین شریف‌زادگان، فریبا شعاری‌نژاد، مطهره شفیعی، علی شکوری‌راد، امیرحسین شمشادی، احمد شیرزاد، مهدی شیرزاد آمنه شیرافکن، فیروزه صابر، بهروز صحابه تبریزی، زهرا صدراعظم‌نوری، مجتبی صدیقی، ساناز صفایی، اعظم طالقانی، طاهره طالقانی، ریحانه طباطبایی، شهاب‌الدین طباطبایی، نوشین طریقی، کریم عابدی، نرگس عافیت‌طلب، مهوش عباسقلی‌زاده، فاطمه عرب‌سرخی، فریدون عموزاده‌خلیلی، فرزانه غفاری، مریم غفاری فخری فاطمی، ژاله فرامرزیان، شهلا فروزانفر، سیمین فصیحی، گیسو فغفوری، هادی قابل، سکینه قاسمی، مریم قبادی، مرید قدس، احسان قلمچی، منوچهر قلمچی، زینب قنبری، حسین کاشفی، داوود کرمی، سکینه کریم‌زاده، جمیله کریمی، نرگس کریمی، الهه کولایی، ساجده کیانوش‌راد، اشرف گرامی‌زادگان، منیره گرجی کتایون گلرخ، فاطمه گوارایی، فرخ لقاایمانی‌نژاد، لیلا لیاقت، مرتضی مبلغ، منیژه متولیان، زهرا مجردی، فخرالسادات محتشمی‌پور، منصوره محرابی، زهرا محسنی، داوود محمدی، حسین محمودزاده، نرگس مرادی، مینو مرتاضی‌لنگرودی، احمد مسجدجامعی، مسعود مظفری، مصطفی معین، شهیندخت ملاوردی، شیبا ملک نسرین ملکی، آذر منصوری، سیدپوریا موسوی، ناهید مولوی، زهرا میرحسینی، زهره میرحسینی، ناهید میرحسینی، معصومه میرزایی، فخری میرشجاعی، مهدیه مینوی، عبدالله ناصری، نادره ندیم، حسین نصیری، محمد نعیمی‌پور، حسین نورانی‌نژاد، شمس‌الدین وهابی، جمیله ویسی‌زاده

خبر

وزیر صنعت:

اقتصاد ایران جزو ۲۰ اقتصاد برتر جهان است

■ **خبرآنلاین:** «غضنفری» در سخنان پیش از خطبه نماز جمعه گفت: اقتصاد جمهوری اسلامی ایران جزو ۲۰ اقتصاد برتر جهان و طبیعی است که این امر ناشی از مدیریت در حوزه اقتصاد، فرصت‌ها و مزیت‌های خدادادی است. وزیر صنعت، معدن و تجارت از تخصیص ۴۰هزارمیلیاردتومان منابع جدید برای سرمایه ثابت و در گردش واحدهای تولیدی در سال ۹۱ خبر داد و در عین حال انتظارات خود را به عنوان متولی تولید از سایر دستگاه‌ها در سال تولید ملی مطرح کرد. مهدی غضنفری در سخنان پیش از خطبه‌های نماز جمعه دیروز تهران گفت: برای واحدهای در حال احداث و واحدهای در حال بهره‌برداری، جهت تکمیل پروژه‌های آنها در مجموع ۴۰هزارمیلیاردتومان پیش‌بینی شده است.

«ایران‌چک»های جدید در راه است

■ **ایسنا:** رییس کل بانک مرکزی که پیش از این از انتشار مجدد ایران‌چک‌های ۵۰هزارتومانی خبر داده بود، اعلام کرد ایران‌چک‌های جدید ۵۰هزارتومانی با طرح‌های جدید در راه است. در سال گذشته دبیرکل بانک مرکزی از انتشار ایران‌چک‌های جدید در آینده خبر داده بود که پس از مطرح شدن انتشار غیرقانونی ایران‌چک، اصلا انتشار ایران‌چک متوقف شده بود. اما پس از ارایه مجوز انتشار مجدد ایران‌چک توسط مجلس به بانک مرکزی، رییس کل بانک مرکزی پیش از این در گفت‌وگو با ایسنا از آغاز انتشار مجدد ایران‌چک خبر داده بود و حال نیز وی اعلام می‌کند که این ایران‌چک‌ها در طرح‌های جدید خواهند بود. «محمود بهمنی» در پاسخ به این سوال که آیا ایران‌چک‌های جدیدی خواهیم داشت، عنوان کرد: ایران‌چک‌های جدید همان ایران‌چک قدیمی است و تنها طرحش فرق می‌کند. وی تصریح کرد: این ایران‌چک‌ها همان ایران‌چک‌های ۵۰هزارتومانی با همان شرایط است.

از ۷۰ تا ۹۴۰میلیون تومان

مروری بر قیمت بنزهای وارداتی

■ **ایسنا:** گمرک ایران ارزش پایه به همراه تجهیزات مربوط به انواع مدل‌های خودروهای سواری بنز وارداتی به ایران را بین ۱۵ تا ۲۰۰هزاریورو اعلام کرد. براین اساس ارزش پایه ارزان‌ترین خودرو بنز وارداتی معادل ۱۵هزار و ۲۱۰ یورو مربوط به بنز A 160 تعیین شد. گران‌ترین خودرو وارداتی بنز نیز S 65 AMG بوده که ارزش پایه آن ۲۸۱هزار و ۸۰ یورو تعیین شده است. با در نظر گرفتن نرخ ارز مرجع ۱۵۳۰ تومانی برای هر یورو قیمت مدل‌های وارداتی بنز به ایران با در نظر گرفتن تعرفه ۱۱۰درصدی واردات بین ۴۸ تا ۶۴۰میلیون تومان می‌شود. این رنج قیمتی با در نظر گرفتن نرخ ارز آزاد ۲۲۴۰ تومانی برای هر یورو بین ۷۰ تا ۹۴۰میلیون تومان می‌شود. رده‌های دوم و سوم گران‌ترین خودروهای بنز وارداتی به ایران نیز به ترتیب به CL 65 AMG و SL600 با ارزش‌های پایه ۲۱۰هزار و ۹ یورو و ۱۹۷هزار و ۳۹۲ یورو اختصاص یافته است.

کسری ۲۹هزارمیلیارد تومانی تراز عملیاتی بودجه ۹۰

■ **فارس:** بودجه سال ۹۰ طی ۹ ماهه اول دچار بیش از ۲۹هزارمیلیارد تومان کسری تراز عملیاتی و حدود دوهزارمیلیارد تومان کسری تراز عملیاتی و سرمایه‌ای شد. عملکرد مالی دولت در ۹ ماهه سال گذشته نشان می‌دهد، مجموع درآمدهای دولت در این مدت ۲۸هزار و ۵۰۷میلیارد تومان و مجموع هزینه‌ها نیز ۵۶هزار و ۹۷۴میلیارد تومان بوده که نشان از کسری تراز عملیاتی بودجه به میزان بیش از ۲۹هزار و ۷۴۱میلیارد تومان دارد. بنابر این گزارش، در حالی درآمد نفت ایران در مدت ۹ ماهه سال گذشته ۴۳هزار و ۵۰۳میلیارد تومان بوده که هزینه عمرانی دولت در این مدت ۱۵هزار و ۷۴۴میلیارد تومان بوده است که با این حساب تراز عملیاتی و سرمایه‌ای بودجه ۹۱ دچار حدود دوهزارمیلیارد تومان کسری می‌شود. تراز عملیاتی اختلاف درآمدهای دولت به جز درآمد نفت با هزینه‌های جاری را نشان می‌دهد و تراز عملیاتی و سرمایه‌ای نیز برابر اختلاف مجموع درآمد مالیاتی و نفتی با هزینه‌های جاری و عمرانی است.

واردات نفت ژاپن از ایران ۳۲درصد کاهش یافت

■ **فارس:** وزارت اقتصاد ژاپن با اشاره به کاهش ۱۰درصدی کل واردات نفت این کشور از بازارهای جهانی در آوریل ۲۰۱۲ اعلام کرد واردات از ایران در این ماه نسبت به ماه قبل از آن ۳۲درصد و واردات از عربستان ۲۵درصد