

گزارش روز

لغو پرواز آزمایشی هواپیماهای سم‌پاش

● **لیلا مرگن:** جندی پیش سازمان جنگل‌ها، مراتع و آبخیزداری کشور تفاهم‌نامه‌ای با شرکت هواپیمایی خدمات ویژه وابسته به وزارت جهاد کشاورزی برای اطفای حریق امضا کرد. این شرکت تاکنون وظیفه سم‌پاشی مزارع را بر عهده داشت اما گویا سازمان جنگل‌ها قصد دارد از این پتانسیل‌ها برای اطفای حریق استفاده کند. فرمانده یگان حفاظت سازمان جنگل‌ها می‌گوید پرواز آزمایشی هواپیماهای سم‌پاش برای بررسی عملکرد آنها که قرار بود دیروز در شیراز انجام شود، به دلیل مشغله رئیس سازمان جنگل‌ها به زمان دیگری موکول شده است. سرپرست دفتر حفاظت و حمایت سازمان جنگل‌ها نیز بر این باور است که این هواپیماها قبلا هم مورد استفاده قرار گرفته و موفقیت آنها ۴۰ تا ۵۰ درصد بوده است. آتش‌سوزی‌های عرصه‌های طبیعی در سال جاری رکورد زده‌اند. تاکنون هفت نفر در جریان عملیات اطفای حریق عرصه‌های طبیعی کشور جان خود را از دست داده‌اند و همچنین آتش در جنگل‌ها جولان می‌دهد. در همین راستا سازمان جنگل‌ها، مراتع و آبخیزداری با وزارت جهاد کشاورزی و شرکت هواپیمایی خدمات ویژه تفاهم‌نامه‌ای امضا کرد تا از پتانسیل‌های این شرکت که تاکنون عملیات سم‌پاشی اراضی کشاورزی را بر عهده داشته در راستای اطفای حریق جنگل‌ها استفاده کند. قرار بود دیروز، هواپیماهای سم‌پاش تست شده بودند که آبات عملیات اطفای کارایی دارند یا نه، اما علی‌عباس نژاد، فرمانده یگان حفاظت سازمان جنگل‌ها، مراتع و آبخیزداری کشور در گفت‌وگو با «شرق» از لغو این عملیات آزمایشی خبر می‌دهد.

بدقولی‌های وزارت دفاع

فرمانده یگان حفاظت سازمان جنگل‌ها می‌گوید: به دلیل سفر رئیس این سازمان به کرمانشاه و دیدار با خانواده افرادی که در حریق جانشان را از دست داده بودند، این برنامه کنسل شده است. او ادامه می‌دهد: مجددا باید برای این پرواز برنامه‌ریزی کنند و در جریان تاریخ جدید نیستیم. عباس‌نژاد درباره اثر امضای این تفاهم‌نامه بر بهبود روند عملیات اطفای حریق بیان می‌کند: من کار هواپیماهای این شرکت را ندیدم. باید ببینیم امکاناتشان در چه حدی هست و چه کار می‌توان کرد؛ البته ما تفاهم‌نامه با وزارت دفاع داریم. متأسفانه امسال وزارت دفاع خوب پای کار نیامد و نتوانستند قراردادهایشان را با سازمان‌ها به‌موقع ببندند و ما در دچار مشکل کردیم.

او به این پرسش که آیا ایین نگرانی وجود دارد که شرکت هواپیمایی خدمات ویژه نیز همین مشکل را داشته باشند، این‌گونه پاسخ می‌دهد: مطمئنا اینها چنین مشکلی نخواهند داشت. البته وزارت دفاع بر اساس آخرین اخبار قراردادهای خود را با سازمان‌های مختلف رای در اختیار گرفتن بالگرد بسته

است و حدود هفت، هشت روز دیگر، هرچند دیر است اما مشکلات ما در این زمینه حل خواهد شد.

نیاز به تجهیز شرکت

با توجه به شرایط کوهستانی ایران آیا هواپیماهای شرکت هواپیمایی خدمات ویژه در عملیات اطفای کاربرد دارند؛ مسعود جلالی سرپرست دفتر حفاظت و حمایت سازمان جنگل‌ها در گفت‌وگو با «شرق» از نیاز به تغییر نازل‌های هواپیماهای سم‌پاش خبر می‌دهد. او می‌گوید: مخزن این هواپیماها گنجایش دو هزار لیتر آب را دارد و یکباره می‌توانند مخزن خود را تخلیه کنند. به گفته جلالی شرکت هواپیمایی خدمات ویژه امکاناتی مثل پانده فوردگاه، خلبان و تجهیزات دارد که می‌توان از آن استفاده کرد. به‌ویژه اینکه تجهیزات این شرکت بعد از مبارزه با ملخ‌های صحرایی بی‌کار مانده است. او تأکید می‌کند: اگر این شرکت بین ۱۰ تا ۲۰ درصد هم بتواند کمک کند در شرایط سختی که اسمال داریم، می‌تواند کمک مؤثری باشد منتها این‌گونه نیست که فکر کنیم با این هواپما صددرصد آتش مهار می‌شود و بی‌نیاز از عملیات زمینی خواهیم بود. سرپرست دفتر حفاظت و حمایت سازمان جنگل‌ها درباره محدودیت‌های ناشی از شرایط کوهستانی جنگل‌های ایران می‌گوید: تمام پروازها چه مسافری و چه عملیاتی محدودیت‌های خاص خود را دارند. هواپیماها در دمای بالاتر از ۵۰ درجه نمی‌توانند پرواز کنند. بالگردها هم در شب پرواز نمی‌کنند و مسائلی از این دست وجود دارد. پرواز و عملیات زمینی تکمیل‌کننده و پوشش‌دهنده هم هستند. او با اشاره به اینکه هواپیماهای شرکت هواپیمایی خدمات ویژه قابلیت‌های نیرو و تجهیزات را ندارند، موارد استفاده از این هواپما را آبیاشی، رصد و پایش عرصه‌های جنگلی و کمک به مدیریت و برنامه‌ریزی حریق اعلام می‌کند. به گفته جلالی اولویت اول برای تجهیز یگان هوایی اطفای حریق با بالگرد زیر است اگر بخواهیم رتبه‌بندی انجام دهیم، ۶۰ تا ۷۰ درصد بالگرد در حریق کاربرد دارد و ۳۰ تا ۴۰ درصد هواپیما که می‌توان از تجهیزات وزارت جهاد کشاورزی استفاده کرد. او اضافه می‌کند: اگر شرکت هواپیمایی خدمات ویژه تجهیز شود، به دلیل اینکه زیرمجموعه وزارت جهاد کشاورزی است و سازمان جنگل‌ها در آن نقش دارد، در زمان اعزام هواپما برای اطفای حریق، خیلی کار راحت‌تر خواهد شد. او می‌گوید: بهتر است این مرکز تجهیز شود. وزارت جهاد ظرفیت خوبی دارد که اگر از آن استفاده و آن را تقویت کنیم، یک سرمایه ملی برای کشور است. تاکنون در برخی استان‌ها از ظرفیت این هواپیماها برای اطفای حریق استفاده شده و موفقیت آن حدود ۴۰ تا ۵۰ درصد بوده است.

اقتصاد

آیا شگرد چین برای تصاحب بنادر در دنیا در قرارداد ۲۵ساله ایران تکرار می‌شود؟

مخاطرات یک قرارداد



بیش از پیش حس می‌شود. قاسم محب‌علی، کارشناس سیاست خارجی و دیپلمات سابق در گفت‌وگو با «شرق» با تأکید بر اینکه روابط راهبردی و استراتژیک با کشورهای که تبادلات بالای اقتصادی و تجاری با آن داریم، ضروری است، می‌گوید: در رابطه با انعقاد قرارداد ۲۵ساله با چین، نگرانی اساسی آن است که روابط ایران و چین متوازن نیست و ایران به سبب تحریم‌ها، انتخاب‌های جایگزین ندارد. همین امر سبب می‌شود تا کفه ترازو به نفع امتیازگیری چین سنگین‌تر شود. محب‌علی ادامه می‌دهد: ایران به سبب تحریم‌ها، احتمالا قدرت بازپراخت هر نوع سرمایه‌گذاری در کشور را به‌سختی خواهد داشت. در چنین شرایطی، قطعاً کشوری مانند چین، مابازای سرمایه‌گذاری که در پروژه‌های ایران خواهد داشت را مطالبه خواهد کرد. این امر می‌تواند در آینده برای ایران مشکلاتی را ایجاد کند. این کارشناس سیاست خارجی و دیپلمات سابق می‌افزاید: چنین رابطه‌ای نوعی رابطه یک‌طرفه خواهد بود و امکان امتیازگیری از سوی این کشور را فراهم می‌کند. به تعبیری دیگر، قدرت بازی و اعطاف از آن چین خواهد بود و نه ایران.

سابقه نگران‌کننده چین برای سرمایه‌گذاری در بنادر

محب‌علی با اشاره به سابقه چین در بنادر کشورهای دیگر، می‌گوید: سرمایه‌گذاری چین در بنادر برخی کشورها از جمله سریلانکا و ناتوانی در این کشور برای پرداخت بدهی، موجب شد که یکی از مهم‌ترین بنادر این کشور به‌صورت اجاره ۹۹ساله در اختیار چین قرار گیرد. اکنون این نگرانی در مورد پاکستان، حضور چین در بندر گوادر نیز وجود دارد. سرمایه‌گذاری چندمیلیون‌دلاری چین در گوادر، احتمالا قابلیت بازگشت از سوی پاکستان را ندارد و همین امر تهدیدی برای این کشور محسوب می‌شود. حال در شرایطی که ایران در بازپرداخت بدهی‌های احتمالی خود به‌ویژه در شرایط تحریم، دچار چالش جدی است، طبیعتاً چین طبق روانی که در دیگر کشورها در پیش گرفته، مابازای بدهی را تملک داری‌ها و سرمایه‌های داخلی در نظر می‌گیرد. امتیازگیری چین در میانین نفتی و گازی و همین‌طور بنادر و جزایر جنوبی ایران نیز می‌تواند یکی از نگرانی‌های بالقوه باشد. بنابراین انعقاد قرارداد با چین هرچند مناسب است، اما بسیار احتیاط‌برانگیز است. این دیپلمات سابق تصریح می‌کند: در پیش‌نویسی که به‌صورت محدود در مورد این قرارداد منتشر شده، به همکاری‌های نظامی، دفاعی و امنیتی نیز اشاره شده است. همین مسئله این نگرانی را ایجاد می‌کند که در خلیج فارس و دریای عمان که محل رقابت چین و آمریکااست، چین مابازای بدهی‌های ایران را ایجاد پایگاه اقتصادی یا نظامی در جزایر جنوبی ایران قرار دهد. او با بیان اینکه احتمالا این پیش‌نویس تبدیل به قرارداد نخواهد شد، ابراز امیدواری کرد: این پیش‌نویس، صرفاً پیش‌نویس طرف ایرانی است که ممکن است مورد توافق چین قرار نگیرد. بنابراین احتمالاً تغییراتی در آن ایجاد شود. علاوه بر آنکه مشخص

راندندگان تاکسی‌های اینترنتی از افزایش کمیسیون اسنپ گله دارند

یکه‌تازی استارت‌آپ‌های بدون ناظر

وزارت صمت نیز در گفت‌وگو با «شرق» با تأکید بر

اینکه این سازمان تمام حقوق مصرف‌کنندگان را پیگیری می‌کند، یادآور می‌شود: در سازمان حمایت از تولیدکننده و مصرف‌کننده بیشتر متمرکز بر کالاهای اساسی هستیم. روابط‌عمومی این سازمان تأکید می‌کند: مسائل مربوط به تاکسی‌های اینترنتی مربوط به این سازمان نمی‌شود و بهتر است مراتب از طریق دفتر مرکز توسعه کسب‌وکارهای اینترنتی پیگیری شود.

احتمال رسیدگی به شکایت در شورای رقابت

شورای رقابت نقطه دیگری است که شاید بتواند در احقاق حق رانندگان همراهی کند. در تماس خبرنگار «شرق» با شورای رقابت، کارشناس این شورا اعلام می‌کند که دقیق نمی‌داند موضوع رسیدگی به اعتراضات رانندگان تاکسی‌های اینترنتی در حیطه وظایف شورای رقابت هست یا خیر. این کارشناس اعلام می‌کند: پرونده‌هایی در ارتباط با اسنپ و تپسی در این شورا وجود دارد اما مربوط به کمیسیون تاکسی‌های اینترنتی نیست. او دو راهکار پیش‌روی خبرنگار «شرق» قرار می‌دهد که مدت زمان رسیدگی به آنها نیز متفاوت است. در راهکار اول، تماس و مطالبه خبرنگار «شرق» درباره افزایش کمیسیون اسنپ به‌عنوان اعتراض رسیده ثبت و در جلسات تخصصی شورا مطرح می‌شود. اگر این موضوع در حیطه وظایف شورا باشد، به خبرنگار اطلاع می‌دهند تا برای ثبت شکایت و پیگیری به شورا مراجعه کند. راهکار دوم که از نگاه این کارشناس زمان کمتری می‌برد، این است که اگر رانندگان تاکسی‌های اینترنتی نسبت به کمیسیون شرکت اعتراض دارند، می‌توانند مراتب را در شورای رقابت به ثبت برسانند تا به شکایت آنها اگر در حیطه وظایف شورا بود، رسیدگی شود. البته این کارشناس تأکید می‌کند که تا این لحظه هیچ شکایتی از سوی رانندگان اسنپ در شورا ثبت نشده است.

خروج از زیرمجموعه تاکسی‌های اینترنتی

درحالی‌که هیچ‌یک از مجموعه‌های نظارتی دولتی مسئولیت رسیدگی به اعتراض رانندگان تاکسی‌های اینترنتی را بر عهده نمی‌گیرند، هیچ راهی برای رانندگان به‌جز خروج از مجموعه اسنپ باقی نمی‌ماند. یکی از رانندگان اسنپ بر این باور است که ۲۰ درصد کمیسیون، عدد زیادی است. پرداخت سهم راننده از کرایه‌ها توسط شرکت اگرچه به‌موقع انجام می‌شود اما عدد تعیین‌شده برای کرایه‌ها متناسب با مسیر نیست. این راننده می‌گوید: شرکت به مشتریان خوش‌حسابش امتیاز می‌دهد اما

نیست این پیش‌نویس تبدیل به قرارداد، تفاهم‌نامه، نقشه راه یا موافقت‌نامه دوستی شود. هر کدام از این موارد، هم از نظر حقوقی و هم از نظر اثرگذاری، کاملاً متفاوت هستند. این کارشناس سیاست خارجی در ادامه سخن خود به یک تجربه موفق در ایران اشاره کرده و می‌گوید: در تاریخ بهترین موافقت‌نامه دوستی که ایران امضا کرده، موافقت‌نامه دوستی پس از کودتای مصدق با آمریکا بود که کارشناسان و دیپلمات‌های خبره‌ای، شرایط کاملاً متوازنی را بین ایران و آمریکا در نظر گرفتند. موافقت‌نامه مودت، تا همین یک سال پیش و قبل از خروج آمریکا از آن، در دادگاه‌های بین‌المللی منشأ اثر بود و ما توانستیم در یک دعوای حقوقی، رای به نفع ایران بگیریم. بنابراین باید به دنبال آن باشیم که هر نوع قراردادی که منعقد می‌شود، توازن بین دو کشور را در نظر داشته باشد. بااین‌حال او تأکید دارد که احتمالا چنین قراردادی به‌سبب ملاطضاتی که ایران در روابط خارجی و داخلی دارد و همین‌طور ملاحظات کشور چین، منعقد نشود. او در ادامه می‌گوید: به نظر می‌رسد این قرارداد به‌عنوان یک ابزار تبلیغاتی از سوی ایران و چین در مقابل رقبای مقابل مثل آمریکا، عربستان و امارات به کار گرفته و منجر به امتیازگیری شود. بنابراین بعید است که به یک قرارداد با موافقت‌نامه‌ای تبدیل شود که به امضای دو کشور می‌رسد. محب‌علی با تأکید بر اینکه از منظر حقوقی، نظر مجلس شورای اسلامی در قرارداد با موافقت‌نامه ضروری است، ادامه می‌دهد: از نظر قانونی، قرارداد و موافقت‌نامه باید به تصویب مجلس شورای اسلامی برسد و فقط تفاهم‌نامه یا نقشه‌راه که جنبه اجرائی ندارد، می‌تواند بین دولت‌ها امضا شود. البته مواردی که در تفاهم‌نامه به مرحله اجرا می‌رسد نیز باید حتماً به تأیید مجلس شورای اسلامی برسد.

سابقه چین در شرکت‌ا، احتیاط‌برانگیز است

مسعود دانشمند، فعال اقتصادی و عضو اسبق اتاق بازرگانی ایران نیز در گفت‌وگو با «شرق» می‌گوید: چین در مشارکت اقتصادی و سرمایه‌گذاری در کشورها دارای سابقه درخشانی نیست و تمامی تجهیزات و سرمایه را از چین وارد کشور میزبان کرده است و استفاده از نیروهای بومی یا تخصص‌های داخلی را به کل کنار گذاشته است. این فعال اقتصادی با اشاره به دکترین چین می‌افزاید: دکترین چین تمرکز بر منافع این کشور بدون توجه به کشورهای دیگر است. این سابقه در مورد ایران نیز رخ داده است و هرگاه کمی هوا تیره و تا شده، ایران را ترک کرده‌اند. خروج چین از کنسرسیوم فاز ۱۱ پارس جنوبی و همین‌طور زیان‌هایی که در قرارداد با میدان آزادگان شمالی ایجاد کرد، (عدم برداشت ایران از این میدان مشترک به نفع کشور مقابل تمام شد)، دو نمونه باز خلف وعده و بی‌توجهی به کشور میزبان است. بر همین اساس دانشمند تأکید دارد که با چنین سابقه‌ای ضروری است که قرارداد بلندمدت و راهبردی بین ایران و چین، با تمامی ملاحظات و محکم، منعقد شود و ادامه می‌دهد: دولت اجازه دهد متخصصان و دانشگاهی‌ها که کنار دولت، نظر و دیدگاه خود را ارائه دهند و طوری نباشد که مانند بگرام، بعدها کمبودها در توافق را متوجه شویم.

او با مثالی از آفریقایی‌هایی که با چین شراکت اقتصادی داشتند، می‌گوید: آنها گفتند چینی‌ها مانند ملخ هستند، محصول را می‌خورند و زمین سوخته را باقی می‌گذارند.

دانشمند به سابقه عدم بازگشت پول ایران از چین، اشاره کرده و می‌افزاید: چین برای بازگشت فروش نفت ایران به دلار حتی پس از اتمام دوره تحریم قبلی، همراهی نکرد و اعلام کرد که آن را به یوان پرداخت می‌کند. حتی وقتی درخواست کردیم که یوان را به دلار بازگردان، مطالبه ۱۵ درصد تفاوت قیمت کرده است. با چنین ملاحظات، قطعاً باید دقت جدی و کاملی در مورد هرگونه قرارداد با این کشور به کار گرفته شود.

خبر

پول فروش سهام عدالت کجاست؟

● در حالی فروشندگان سهام عدالت از فروش ۳۰ درصد سهام خود در هفته‌های گذشته و واریزنشدن وجوه توسط بانک‌ها گله می‌کنند که بانک‌ها می‌گویند فرایند فروش سهام و واریز-وجوه طبیعی است. به گزارش تسنیم، براساس تصمیم شورای عالی بورس، از شنبه (دهم خرداد) امکان فروش سهام عدالت برای دارندگان این سهام فراهم شد. سهام‌داران عدالت که روش مستقیم را برای مدیریت سهام خود انتخاب کرده‌اند از روز شنبه (۱۰ خرداد) با مراجعه به بانک مرتبط به شماره شبای خود، در صورت تمایل نسبت به ثبت سفارش فروش ۳۰ درصد از سهام خود اقدام کرده و می‌کنند و باقی دارایی سهام عدالت تا یک سال آینده آزادسازی و قابل معامله خواهد شد.

افرادی که بیش از یک ماه گذشته نسبت به فروش ۳۰ درصد از سهام عدالتشان اقدام کرده‌اند، این روزها سردرگم بین بانک‌ها و کارگزاری‌ها هستند و نمی‌دانند باید از کجا پیگیر پول سهامشان باشند. بانک‌ها می‌گویند که آنها فقط وکالت فروش را بر عهده گرفته‌اند و سایر فرایندها در بورس و کارگزاری‌ها دنبال می‌شود و کارگزاری‌ها می‌گویند ما پول سهام عدالت را حاکثر در روز بعد از فروش به حساب بانک‌ها می‌ریزیم و خبر نداریم! حسین فیمیی، سخنگوی سهام عدالت هم پاسخ مشابه بانک‌ها و کارگزاری را به رسانه‌ها می‌دهد. پاسخی که از نظر فروشندگان سهام عدالت کره چندیانی از کار بسته آنها باز نمی‌کند. بانک‌ها مدعی هستند درخواست فروش سهام عدالت به‌سرعت و ظرف همان روز به کارگزاری‌های بانکی ارسال می‌شوند و به‌محض دریافت پول سهام از کارگزاری‌ها آن را در لحظه به حساب مشتریانشان می‌ریزند. این در حالی است که بعد از گذشت ۴۰ روز هنوز پولی به حساب برخی از فروشندگان سهام عدالت واریز نشده و بانک‌ها هم پاسخ درستی به آنها نمی‌دهند و در خوش‌بینانه‌ترین حالت وعده واریز پول در هفته‌های آتی را می‌دهند.

اعتراضات، دولت را منصرف کرد

● رئیس کمیسیون تنظیم بازار در انجمن واردکنندگان تلفن همراه، در نشست خبری امروز تأکید کرد دولت تصمیم قطعی خود را درباره واردنکردن گوشی‌های بالای ۳۰۰ یورو گرفته بود و کاملاً در جریان این مسئله بوده اما فعلاً به‌خاطر اعتراضات از این تصمیم منصرف شده است. او تأکید کرد با وجود اعلام‌های دولت مبنی بر لغوشدن این طرح کماکان تا صبح امروز ارز به گوشی بالای ۳۰۰ یورویی تخصیص داده نمی‌شود؛ این فعال اقتصادی باور دارد که وضعیت بازار موبایل در آینده اسفناک خواهد بود و این وضعیت و قیمت‌ها را ناشی از تخلفات صنفی دانست. رضا قربانی در این نشست خبری اعلام کرد وضعیت بازار تلفن همراه را به عبارتی «مافیای بازار موبایل» به هم ریخته‌اند و آنها قیمت‌ها را تعیین می‌کنند. او با اشاره به مشکلاتی که مسئله واردات گوشی مسافری در یکی، دو سال اخیر به وجود آورد، اعلام کرد که لفظ واردات مسافری از اساس غلط است و تمام آنچه به‌عنوان گوشی مسافری در بازار یافت می‌شود، کالای قاچاق است: «تا همین ماه پیش گوشی‌ها در عراق و دویی رجستر می‌شدند و توسط کولبران وارد کشور شده و سپس به بازار تزریق می‌شدند، با یک کد پاسپورت یا کد اتباع صدها هزار گوشی وارد کشور می‌کنند».

وجود این اظهارات، اسنپ صرفاً اعلام کرده که کمیسیون

رانندگان را افزایش نداده است و با همان نرخ‌های قبلی کار می‌کند اما افسشین کلاهی، رئیس کمیسیون کسب‌وکارهای دانش‌بنیان اتاق بازرگانی ایران، در گفت‌وگو با «شرق» پیش‌تر اعلام کرده بود. شهرداری از این شرکت‌ها درصدی به‌عنوان بالاسری می‌گیرد وقاعدتا اگر نظارتی قرار است انجام شود، باید این مجموعه انجام دهد. با تمام این اوصاف، تا لحظه تنظیم این گزارش حقوق کارکنان دو شرکت تاکسی اینترنتی به دلیل وضع کمیسیون‌های بالا در حال ازبین‌رفتن است و هیچ‌سک هم پاسخ‌گوی احجاف در حق و حقوق آنان نیست.

بیمارستان خیریه حضرت صدیقه زهرا (س)

با حمایت های خود سهمی در مراقبت و درمان بیماران نیازمند داشته باشیم.

شماره حساب بانک شهر ۱۰۰۷۹۸۶۸۴۷۵۸

شماره کارت بانک شهر ۵۰۴۷۰۶۱۰۹۰۰۰۳۳۱۶

آدرس: شهرری، دولت آباد، بلوار قدسی

تلفن: ۳۶۶۵۶۶۹۰

www.zahra-hospital.com

sedighe.zahra.hospital

با کمک به خرید به حمایت بیماران پزشکی می شتابیم.