خبر

معاون حمل‌ونقل وزیر راه خبر داد

قیمت بلیت هواپیما از مهرماه کاهش می‌یابد

● معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی درباره کاهش قیمت بلیت هواپیما، آخرین وضعیت قیمت سوخت و دیگر نیازمندی‌های کامیون‌داران، نشست مشترک وزرای حمل‌ونقل کشورهای حاشیه خزر و... توضیحاتی ارائه کرد.به گزارش ایسنا، شهرام آدم‌نژاد در حاشیه مراسم نخستین پرواز داخلی فرودگاه امام خمینی (ره) که در ترمینال ۱ این فرودگاه انجام شد، در پاسخ به خبرنگاران درباره چرایی افزایش نرخ بلیت هواپیما نسبت به نرخ‌های گذشته، اعلام کرد که مقرر شده ساختار تعیین قیمت بلیت بر اساس شرایط مختلف نیاز، عرضه و تقاضا تغییر کند که بر همین اساس قیمت بلیت از بعد از شهریورماه کاهش پیدا می‌کند.وی درباره برخی مشکلات کامیون‌داران مانند ارائه سهمیه سوخت یا لاستیک یارانه‌ای گفت: در حوزه جاده‌ای مشکلی که الان وجود دارد این است که سهمیه سوخت کامیون‌داران را یک ماه بعد به آنها می‌دهند و ممکن است یک نفر در این میان بخواهد ماه بعد، از ماه قبلش بیشتر کار کند که با توجه به به‌روزنبودن این سهمیه‌ها، مشکلاتی برایش پیش می‌آید. بنابراین باید تلاش کنیم که سهمیه سوخت به کامیون‌داران در زمان کوتاه‌تری داده شود که نیاز به هماهنگی با شرکت پالایش و پخش دارد تا این مسئله را به‌روزتر کند. البته هنوز سهمیه سوخت ۶۰۰ تومانی به کامیون‌داران داده نشده است.آدم‌نژاد همچنین درباره سفر اخیرش به ترکمنستان گفت: در ترکمنستان نشست کشورهای حاشیه خلیج‌فارس برگزار و بحث‌های خوبی درباره گردشگری مسافری در دریای خزر مطرح شد، اما نشست روسیه بسیار مهم بود، چراکه مباحثی از جمله شاخه غربی کریدور شمال و جنوب و توسعه راه‌آهن رشت و آستارا مطرح شد که باید در این زمینه کار کنیم.وی افزود: همچنین در تفاهم وزرای حمل‌ونقل ایران، روسیه و آذربایجان مقرر شد نظام استاندارد متحدی بین کشورها برای مستندات حمل‌ونقل ایجاد شود و درصدد هستیم تا بتوانیم در این راستا به تفاهمی برسیم که با یک عوارض همگن و یکسان‌سازی هزینه حمل‌ونقل این کار را انجام دهیم و قرار است کمیته‌ای بین سه کشور با ریاست معاونان حمل‌ونقل طرفین تشکیل و صورت‌جلسه تفاهم‌نامه اصلی بین وزرای طرفین امضا شود.

خبر ویژه

کلنگ‌زنی بزرگ‌ترین تقاطع غیرهمسطح شمال شرق در مشهد

● صبح روز گذشته عملیات اجرائی احداث بزرگ‌ترین تقاطع غیرهمسطح شمال شرق کشور به منظور اتصال چهار محور بزرگ شهری در مشهد آغاز شد. به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی شهرداری مشهد، عملیات اجرائی و ساخت تقاطع چهارسطحی آزادگان (میدان نمایشگاه) صبح روز گذشته به مناسبت روز آزادگان با حضور استاندار، شهردار، رئیس و اعضای شورای اسلامی شهر و جمعی از مدیران شهری آغاز و کلنگ‌زنی شد. در این مراسم محمدرضا کلائی، شهردار مشهد، بیان کرد: آغاز عملی این پروژه در چهار سطح تعریف شده و تلاش می‌کنیم در مدت ۲۴ ماه کار را به اتمام برسانیم.او با عنوان اینکه مهم‌ترین پروژه در مجموعه ۱۲ پروژه برای تقاطع‌های غیرهمسطح مشهد، پروژه میدان نمایشگاه است، تصریح کرد: به لحاظ موقعیت آتی، موقعیت فعلی و کاربری‌های مهم این منطقه مثل نمایشگاه بین‌المللی مشهد، منطقه گردشگری طرقبه-شاندیز، مجموعه چهل‌بازه و... همه اینها باعث توجه ویژه به این قسمت خواهد بود.کلائی اظهار کرد: درحال‌حاضر مردم برای استفاده از این مسیر زمان زیادی در ترافیک تلف می‌کنند که امیدواریم با این پروژه که در چهار سطح تعریف شده است، این مشکلات رفع شود.

NRC
NORWEGIAN REFUGEE COUNCIL

سازمان امور پناهندگی نروژ برای تکمیل کادر خود در تهران و کرمان دعوت به همکاری می نماید:

1- HR and Administration Officer – Tehran (حداکثر تا تاریخ 31 مرداد)

2- Livelihoods and Food Security Officer - Kerman (حداکثر تا تاریخ 31 مرداد)

3- Emergency Response Manager – Tehran (حداکثر تا تاریخ 31 مرداد)

4- Livelihoods and Food Security Assistant-Tehran (حداکثر تا تاریخ 31 مرداد)

علاقه مندان حداکثر تا تاریخ با مراجعه به سایت اینترنتی زیر و انتخاب ایران از پنجره لوکیشن و کلیک روی هریک از مشاغل فوق اقدام نمایند.

https://www.nrc.no/vacancies/

پاناما پس از توقیف نفت‌کش گریس۱ به‌سرعت پرچم خود را از روی کشتی برداشت

آشوب «پرچم مصلحتی»

عکس: AFP

شکوفه حبیب‌زاده: درست زمانی که کشتی گریس۱ که مالکیت آن برعهده روسیه و پرچم آن از آنِ پاناما بود، در تنگه جبل‌الطارق توقیف و ماهیت ایرانیِ آن محرز شد، پاناما پرچم خود را از روی این کشتی برداشت؛ اقدامی که به سبب نگرانی از تحریم و همراهی با آمریکا انجام گرفت. این در حالی است که پیش‌تر، رویترز اعلام کرده بود که پاناما پرچم خود را از حدود ۵۵ نفت‌کش ایرانی برداشته است. اقدامی که همان زمان نیز اعتراض‌هایی را به دنبال داشت؛ اعتراض‌هایی که البته منجر به شکایت نشد؛ زیرا این اتفاق به واسطه مسائل اقتصادی و بهره‌گیری از مالیات و عوارض کمتر آن پرچم‌ها از سوی مالکان کشتی ایرانی رخ داده بود. آنها می‌توانستند با بهره‌گیری از پرچم ایرانی که اکنون مشمول تحریم‌های آمریکایی نمی‌شود، به همه بنادر دنیا جز بنادر آمریکا رهسپار شوند و مالیات و عوارض آن را به کشور بازگردانند؛ اما به بهانه آنکه رقم مالیات و عوارض پرچم ایرانی سه تا چهار برابر پرچم‌های کشورهایی مانند پاناما، سیرالئون، توگو، لیبریا، مالتا و... است، حاضر به پذیرش چنین ریسکی شده‌اند. بااین‌حال معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگو با «شرق» می‌گوید این اتفاق یک روال جهانی است و یکی از فعالان صنفی حوزه دریا نیز تاکید می‌کند که باید از بُعد دورزدن تحریم‌ها به این موضوع نگریست. حرفی که صددرصد قابل ردکردن نیست؛ اما دلیل اصلی چنین اقداماتی نیز به شمار نمی‌رود. پیش‌تر در گزارشی که «شرق» با عنوان «مافیای اعطای پرچم» در گفت‌وگو با یک منبع آگاه نوشته بود، به این نکته اشاره کرده بود که: ««پرچم»، برافراشتن مسئولیت‌ها و حمایت‌های قانونی در عرصه بین‌المللی و ملی روی کشتی است؛ بنابراین وقتی کشوری، پرچم کشور دیگری را روی کشتی خود قرار می‌دهد که اصطلاحا به آنها پرچم مصلحتی می‌گویند، می‌پذیرد که مسئولیت قانونی این کشتی در عرصه بین‌المللی را فرضا کشور پاناما انجام دهد. بااین‌حال استفاده از پرچم کشورهایی مانند پاناما، مالتا، توگو و... نه به واسطه دورزدن تحریم‌ها؛ بلکه به خاطر دورزدن مالیات بر درآمد و عوارض به کار گرفته می‌شود». آن مقام آگاه به این موضوع اشاره کرده که: «آیا پرداخت مالیات بر درآمد کمتر و کاهش هزینه‌های کشتی، می‌ارزد که از یک کشتی ایران در وسط دریا، هیچ حمایتی نشود؟». او در بخش دیگری از سخنانش گفته بود: «انجمن بین‌المللی مؤسسات رده‌بندی IACS یک انجمن صنفی و مافیایی است. این انجمن و کشورهای تابعه آن، گوش به فرمان کشورهای تابعه خود هستند و با کمترین ریسک از سوی دولت‌های تابعه، پرچم خود را از روی کشتی کشورها برمی‌دارند. حال اگر یک کشتی حین سفر دچار مشکل شود، مسئولیت‌های قانونی آن نیز برداشته می‌شود که مشکلاتی را برای آن کشتی به وجود می‌آورد. جالب آنکه امکان دریافت خسارت هم وجود ندارد؛ زیرا در قراردادهای خرید پرچم، وقتی گواهینامه «کلاس» و «پرچم» را از یک مؤسسه رده‌بندی بین‌المللی خریدیم، متعهد می‌شویم که چیزی طلب نکنیم و در عوض آن مؤسسه هر زمان که تمایل داشت، کلاس و پرچم خود را از روی کشتی بردارد». بااین‌حال رئیس هیئت‌مدیره کانون سراسری انجمن‌های حمل‌ونقل بین‌المللی در گفت‌وگو با «شرق» تأکید می‌کند مهم‌ترین علت پذیرش پرچم دیگر کشورها در دوران تحریم، آن است که کشتی‌ها بتوانند از بیمه اتکایی بین‌المللی بهره‌مند شوند؛ موضوعی که درحال‌حاضر کشتی‌ها با پرچم ایرانی از آن محروم شده‌اند.

امکان اعلام دعوی علیه پاناما

جلیل اسلامی، معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی ایران، در گفت‌وگو با «شرق» درباره تغییر پرچم گریس۱ می‌گوید: در دریانوردی معمول است که کشورها از پرچم‌های مختلف به دلایل اقتصادی و... استفاده می‌کنند؛ بنابراین اتفاقی معمول است که کشورها از پرچم‌های مصلحتی استفاده کنند. این موضوع خاص ایران نیست و کشورهای اروپایی و آسیایی هم از کشورهای مشخصی که ارائه‌دهنده سرویس‌های پرچم هستند، استفاده می‌کنند. این کشتی هم مشمول چنین رویه‌ای بود و اتفاق خاصی محسوب نمی‌شد و بعد از این اتفاقات با درخواست مالک کشتی، از پرچم جمهوری اسلامی ایران استفاده کردیم. اسلامی در مواجهه با این پرسش که مهم‌ترین علت تغییر پرچم همان‌گونه که اشاره داشتید، موضوع اقتصادی است که البته بحث مالیات و عوارض را در بر می‌گیرد، پاسخ می‌دهد: کشتی‌رانی‌های ملی ایران ازجمله شرکت ملی نفت‌کش و همین‌طور شرکت ملی کشتی‌رانی جمهوری اسلامی عموما از پرچم جمهوری اسلامی ایران استفاده می‌کنند. این دو شرکت هرکدام بالغ بر ۵۰ فروند کشتی بزرگ دارند که از پرچم ایران استفاده می‌کنند. کشتی‌های استیجاری که به صورت موردی و از نظر زمانی، استیجاری می‌شوند، براساس صلاحدید مالک کشتی از پرچم‌های دیگر استفاده می‌کنند که این هم ازجمله این موارد است. درحال‌حاضر تاجایی‌که امکان داشته باشد، کشتی‌های ایرانی از پرچم ایران استفاده می‌کنند.او درباره سرنوشت کشتی‌هایی که در میانه فعالیت، صاحب پرچم، پرچم خود را از روی کشتی برمی‌دارد، می‌گوید: هر کشتی موظف است که حتما پرچم یک کشور را ثبت کرده باشد و بدون ثبت آن اجازه دریانوردی ندارد. اغلب ارائه‌دهندگان سرویس پرچم، کشورهای کوچکی هستند. یک کشتی بدون داشتن پرچم و بدون رجیستری، امکان دریانوردی بین‌المللی ندارد و هیچ بندری، اجازه پذیرش کشتی‌های بدون پرچم را ندارد. صاحب کشتی می‌تواند علیه صاحب پرچمی که چنین عمل کرده است، ادعای دعوی کند که جزئی از اختیارات قانونی آن است.

فرار از تحریم با پرچم‌های مصلحتی

مسعود دانشمند، رئیس هیئت‌مدیره کانون سراسری انجمن‌های حمل‌ونقل بین‌المللی در گفت‌وگو با «شرق» با بیان اینکه پرچم ایران اکنون تحریم نیست و می‌توان با آن تردد کرد، می‌گوید: تصمیم برای تردد با پرچم یک کشور دیگر، از اساس برای آن است که بتوانند در همه‌جای دنیا تردد کنند و رد آنها را نزنند و نوعی فرار از تحریم محسوب می‌شود. وقتی یک کشتی با هر پرچمی در بندری، بار می‌زند، حتما ثبت می‌شود و وقتی برای تخلیه به بندر دیگر می‌رود، بازهم ثبت و به سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) اعلام می‌شود. دانشمند در پاسخ به این پرسش که وقتی تحریم از روی IMO NUMBER انجام می‌گیرد، آیا نیازی به چنین شیوه‌هایی هست، می‌افزاید: پرچم به معنای محل ثبت کشتی است. محل ثبت کشتی وقتی فرضا پاناما اعلام می‌شود، کمتر احتمال دارد به‌دنبال مالک کشتی بروند. حتی می‌تواند مالک آن کشتی یک شرکت حقوقی در یک کشور دیگر باشد. بنابراین وقتی ثبت شرکت‌ها با سهام بدون نام صورت گیرد، پیدا کردن اینکه مالک آن کجاست، سخت است اما وقتی پرچم ایران باشد، کاملا مشخص است که بار آن تحت رصد و کنترل قرار می‌گیرد.به گفته او آمریکایی‌ها در دوره تحریم قبلی، پرچم ایران را توقیف کردند، هرچند در دوره اخیر کشتی‌ها با پرچم ایرانی فقط نمی‌توانند به بنادر آمریکا ورود پیدا کنند و ورود آنها به بنادر دیگر مشکلی ندارد. بااین‌حال، دارندگان کشتی ایرانی تلاش می‌کنند وارد ریسک این مقوله نشوند.

مالیات پرچم ایران ۴ برابر سایر پرچم‌ها

یکی از مسائلی که اکنون مطرح می‌شود، بحث رقم اندک مالیات و عوارض کشتی‌ها با پرچم کشورهایی مانند پاناما، سیرالئون، توگو و مالتا است و این مسئله و نه تحریم، کشتی‌داران را ترغیب به استفاده از پرچم این کشورها می‌کند. این موضوع را با دانشمند در میان می‌گذارم. او با رد این موضوع می‌گوید: وقتی کشتی با پرچم ایران به ثبت می‌رسد، مالیات آن به کشور ایران پرداخت می‌شود. این مالیات معمولا سه تا چهار برابر مالیات پرچم‌های پاناما یا لیبریا است، اما دلیل آنکه پرچم کشوری مانند پاناما گرفته می‌شود، آن است که تعداد کشتی‌ها با پرچم این کشور بالاست و می‌توان کشتی را از نظر مالکیتی در سایه نگاه داشت. طبیعتا مالیاتی هم به آن کشور پرداخت می‌کنیم اما مالیات آن کمتر است. در شرایط نرم که اگر بخواهیم پرچم سایر کشورها را داشته باشیم، قطعا پرچم پاناما ارزان‌تر است اما اگر انتخاب فقط بین پرچم ایران و کشورهایی مانند پاناما باشد، ارجح آن است که پرچم ایرانی بگیریم و مالیات آن را به کشور بپردازیم اما نه در شرایط تحریمی کنونی.او با بیان اینکه نمی‌توان به‌روشنی گفت چند کشتی که با پرچم پاناما تردد می‌کردند، ایرانی بودند، می‌گوید: بااین‌حال، با قطعیت می‌توان گفت پاناما تمامی پرچم‌های خود را پس از مالتا از کشتی‌های ایرانی برداشته است. به‌هرحال، هر کشوری در جهان تلاش می‌کند پرچم خود را به سایر کشورها بدهد و عوارضی برای خود به‌دست آورند.دانشمند درباره کشتی گریس۱ که اخیرا در بندر جبل‌الطارق توقیف و سپس آزاد شده بود و نام آن را تغییر دادند، می‌گوید: به محض آنکه این کشتی توقیف شد، پاناما پرچم خود را از روی این کشتی برداشت. در این شرایط مالک آن کشتی نمی‌توانست به‌دنبال سایر پرچم‌ها باشد و تنها راه، اعطای پرچم ایرانی به آن بود؛ زیرا تمام جهان دیگر می‌دانست که این کشتی متعلق به ایران است. طبق قوانین بین‌المللی دریایی، یک کشتی بدون پرچم امکان تردد ندارد و اکنون با اعطای پرچم ایرانی، این کشتی توانست به مسیر خود ادامه دهد.از او می‌پرسم آیا ایران می‌تواند علیه پاناما که پرچم خود را در میانه راه و پیش از پایان مسیر، از روی کشتی برداشته، اقامه دعوا کند، او پاسخ می‌دهد: امکان دعوی وجود دارد، اما این دعوی چقدر مستند و قانونی است؟ این کشور تحت تحریم‌های آمریکا، پرچم خود را از روی کشتی ایران برداشته است. در نظر داشته باشید که اعطای پرچم برای یک سال است. در ابتدای سال، صاحب کشتی، درخواست پرچم کرده و هزینه اندکی برای ثبت آن می‌دهد و پایان سال اقدام به پرداخت عوارض و مالیات به کشور صاحب پرچم می‌کند. بنابراین وقتی در میانه سال، کشور صاحب کشتی از عوارض و مالیات خود می‌گذرد، دیگر جریمه یا دعوا چه معنایی می‌تواند داشته باشد؟

کشتی‌ها با پرچم ایران بدون بیمه‌های بین‌المللی

اما رئیس هیئت‌مدیره کانون سراسری انجمن‌های حمل‌ونقل بین‌المللی به نکته مهم‌تری که مالکان کشتی را بر آن می‌دارد تا با پرچم سایر کشورها تردد کنند، اشاره می‌کند: با تحریم‌های آمریکا علیه ایران، بیمه‌های بین‌المللی کشتی‌های ایرانی را بیمه نمی‌کنند. بیمه کشتی از نوع بیمه اتکایی است که با پشتوانه بیمه آمریکا فعالیت می‌کنند و به همین دلیل ناچار شده‌ایم کشتی‌ها را با بیمه ایران روانه آب کنیم که در این صورت ریسک آن افزایش یافته و بالطبع، حق بیمه آنها نیز افزایش می‌یابد و درعین‌حال، پوشش بیمه‌ای آن نیز کاهش می‌یابد اما اگر مالکان کشتی با پرچم کشوری دیگر تردد کنند، می‌توانند از بیمه‌های بین‌المللی بهره‌مند شوند.

مدیرعامل پگاه در رد شایعه برکناری‌اش در گفت‌وگو با «شرق» تأکید کرد:

فراری نیستم

شرق: برخی منابع نوشته‌اند سیدابراهیم حسینی، مدیرعامل پگاه که با تغییرات اتوبوسی خود در یکی از شرکت‌های بزرگ صنایع شیر کشور و واگذاری مشکوک زمین‌های بندرانزلی زیر ذره‌بین نهادهای ناظر قرار گرفته بود، دو روزی است که از سمت خود برکنار شده است. بر اساس اخباری که در فضای مجازی منتشر شده است، گویا این مدیر را در صف انگشت‌نگاری در سفارت کانادا مشاهده کرده‌اند. در خبرها آمده است او قصد خروج از کشور ترکیه به سمت آمریکا را دارد؛ اما او به خبرنگار «شرق» می‌گوید: در ایران حضور دارم، فراری نیستم و همه این اخبار شایعه است. این فضاسازی‌ها به این دلیل است که دست برخی از منافع شرکت کوتاه شده است. حسینی نامه‌نگاری تقی‌زاده و حتی ورود نهادهای ناظر به عملکردش را نیز ناشی از ارسال اطلاعات ناقص و کمبود اطلاعات می‌داند و تأکید می‌کند در دوره او صنایع شیر ایران سودده شده و تمام صورت‌های مالی این شرکت پاک است.

در نامه‌ای که ۲۰ اسفند سال ۹۷ به امضای جمشید تقی‌زاده، رئیس وقت صندوق بازنشستگی کشور، رسیده است او تخلفات مدیرعامل شرکت صنایع شیر ایران را به محمد شریعتمداری، وزیر کار، تعاون و رفاه اجتماعی گوشزد می‌کند. در این نامه تقی‌زاده به وزیر یادآوری می‌کند برای اجتناب از تحمیل و افزایش ریسک تخلفات موضوعه و هزینه‌های مترتب، برای جایگزینی فردی اصلح، متعهد و متناسب جهت تصدی عضویت در هیئت‌مدیره شرکت صنایع شیر ایران اقدام شود. در آن مقطع وزیر مربوطه به هشدارهای مطرح‌شده توجهی نمی‌کند، تقی‌زاده نیز از سمت خود برکنار شده و میعاد صالحی جای او را می‌گیرد.

انتشار فیلم برای اثبات حضور در ایران

اخبار فضای مجازی حاکی از آن است که حسینی در صف انگشت‌نگاری سفارت کانادا در ترکیه دیده شده است و گویا قصد عزیمت به آمریکا را دارد. بلافاصله پس از انتشار این خبر، تصاویری از بازدید روز جمعه ابراهیم حسینی از خطوط تولید پگاه منتشر می‌شود. هدف از انتشار این اخبار، تکذیب خروج مدیرعامل پگاه از ایران است. حسینی از طریق یکی از فعالان فضای مجازی خود را از اتهام خروج از ایران تبرئه می‌کند. این کاربر با انتشار یک لایو در اینستاگرام خود، حضور مدیرعامل پگاه در مجموعه این شرکت را در روز جمعه گذشته گزارش می‌کند. در این فیلم به داستان خروج مدیرعامل پگاه از ایران و دلیل حضور او در کارخانه پگاه تهران نیز اشاره‌هایی می‌شود و مدیرعامل پگاه توضیح می‌دهد در ایران به سر می‌برد و به صورت سرزده به کارخانه مراجعه کرده است تا ضمن خسته نباشید، اخبار خوب کارگری را به فعالان زیرمجموعه‌اش منتقل کند.

انتشار برخی اخبار در زمینه مباحث اقتصادی حسینی

برخی منابع با تکیه بر نظرات نهادهای ناظر از فساد اقتصادی حسینی خبر می‌دهند. او که اوایل اردیبهشت سال ۹۷ به این سمت انتخاب می‌شود، پس از روی‌کارآمدن، مدیران زیادی را در پگاه جابه‌جا می‌کند. ۱۵ نفر از مدیران قدیمی پگاه در دوره جدید مشمول این تحولات می‌شوند؛ اما این همه داستان نیست. بحث اصلی بر سر واگذاری زمین‌هایی است که با مسئولیت مستقیم حسینی در بندرانزلی به قید قرعه به پرسنل این شرکت واگذار می‌شود. بر اساس نامه‌ای که به امضای معاون مالی و توسعه منابع انسانی پگاه رسیده است، ۲۵۷ قطعه زمین واقع در سنگاچین بندرانزلی به قید قرعه میان پرنسل پگاه تقسیم می‌شود. قیمت هر قطعه ۴۸ میلیون تومان تعیین می‌شود و اندکی هم بهای تفکیک و... به قیمت هر قطعه اضافه می‌شود؛ درحالی‌که قیمت اصلی زمین در این منطقه حدود ۱۶۰ هزار تومان بوده است. این قیمت‌گذاری کاذب، صدای پرسنل پگاه را درمی‌آورد؛ زیرا در این واگذاری، اختلاف قیمتی چندمیلیاردی ایجاد می‌شده است. به همین دلیل، فروش این زمین‌ها با استقبال بخشی از پرسنل مواجه نمی‌شود. زمین‌هایی که مدیرعامل شرکت پگاه برای فروش می‌گذارد، مشکلات دیگری نیز داشته است؛ ازجمله اینکه از این زمین‌ها پست فشار قوی عبور می‌کرده و طبیعی است که چنین زمینی برای کاربری مسکونی مناسب نباشد؛ اما این زمین با کاربری مسکونی به اعضای پگاه واگذار می‌شود.

تکذیب اتهامات وارده

اما سیدابراهیم حسینی، مدیرعامل صنایع شیر ایران (پگاه)، در گفت‌وگو با «شرق»، همه اتهامات وارده به خود را رد می‌کند. او به فضاسازی‌هایی که در دو روز گذشته علیه او شکل گرفته است، اشاره می‌کند و می‌گوید: فراری نیستم و این فضاسازی‌ها به این دلیل است که از زمانی که روی کار آمده‌ام، دست عده‌ای کوتاه شده است. منافعشان قطع شده به هر حال، در پگاه منافعی وجود داشته است.حسینی تأکید می‌کند: شما باید به عملکرد مدیران نگاه کنید. من از سال گذشته تا امسال که به اینجا آمده‌ام، سود شرکت پگاه را نسبت به سال قبل دو و نیم برابر افزایش داده‌ام. شرکت سودده شده و در جامعه ۱۰ هزارنفری کارگری ما یک صدا شنیده نشده است. یک روز حقوق کارگران عقب نیفتاده است تا این مسئله مورد سوءاستفاده رسانه‌های بیگانه قرار گیرد. مدیرعامل پگاه درباره دلیل نامه تقی‌زاده، مدیرعامل سابق صندوق بازنشستگی، بیان می‌کند: البته آقای تقی‌زاده بعدا تشریف بردند. من به او گفتم من را صدا بزنید. به موازات ما دستگاه نظارتی متعددی وجود دارد. گزارش آنها حائز اهمیت است. ممکن است به هر دستگاه و شرکتی به واسطه مسائل نامه‌نگاری شود. بعضی از این نامه‌ها از محل فقدان اطلاعات است. گاهی اطلاعات نادرست داده می‌شود و گاهی نیاز به توضیحات است.او ادامه می‌دهد: ما گفتیم به هر دستگاهی، نهادی و هر جایی که لازم باشد، پاسخ می‌گوییم. شرکت‌ها حسابرسی‌های متعدد دارند. مهم‌ترین سند مالی برای یک شرکت اسناد حسابرسی‌شده سالانه و صورت‌های مالی است. به استناد فرمایش حسابرس‌های ما که چهار سال است در پگاه حضور دارند و در دوره دو مدیر قبلی هم بوده‌اند، در دوره من اسناد پاکی داریم. اسنادی نداشتیم که یک بند و شرط داشته باشد. یک بند تأکید بر مطالب خاص وجود ندارد. سود شرکت مشخص است. همه حساب و کتاب‌ها مشخص است.حسینی داستان عزل خود را رد می‌کند. او درباره زمین‌های انزلی بیان می‌کند: مسئله زمین‌های انزلی مال سال قبل بود. اصلا ربطی به من ندارد. آن موضوع ارتباط به مدیرعامل شامل بنده یا هر کسی که باشد، نداشته است. بین کارمندان این مسئله رخ داده است. خود کارکنان هیئت‌امنایی تشکیل دادند و با همدیگر کاری انجام دادند. وسط کار دیدم کارشان ایراد دارد. اعلام کردم این را جمع کنید. من دیدم ممکن است منافع کارگران به خطر بیفتد. سریع بحث را جمع کردم اما ربط مستقیم به من ندارد. من به عنوان مدیرعامل به خاطر منافع شرکت و مسائل موجود و مسئولیتی که وجود دارد، وارد مسئله شدم و دستور جمع‌شدن قضیه را دادم و پول کارگران را پس دادم.مدیرعامل پگاه درباره عزل مدیران خود می‌گوید: باور من این است که منابع انسانی مهم هستند. گردش مدیران در شرکت به این بزرگی همیشه هست. یکی از مدیران ما پروازی بوده است. برخی تمدید قراردادی بوده‌اند و حکمشان جابه‌جا نشده است. بر اساس قانون تجارت، اگر قرارداد را تمدید نکنیم به‌ویژه در شرکت‌های بورسی مشکلات حقوقی ایجاد می‌شود. من نگذاشتم حتی یک مدیر از پگاه برود. اغلب قائم‌مقام و عضو هیئت‌مدیره شده‌اند. جایشان را عوض کردم. فقط دو نفر رفته‌اند که آنها هم استعفا داده‌اند. حتی وقتی رفتند، سعی کردم از خدمات آنها در برخی بخش‌ها استفاده کنم اما گفتند ما به شرکت دیگری که موقعیت بهتری برایمان دارد، می‌رویم.

ادامه از صفحه اول

صیانت از نظم طبیعی

۲- اگر به سبک تاریخ‌نویسی محلی در ایران دقت کنیم، خواهیم دید که حتی تواریخ «محلی» مانند سفینه تبریز، تاریخ سیستان، شرف‌نامه بدلیسی، تاریخ طبرستان و... نیز به زبان «ملّی» نوشته شده‌اند. از کنار این واقعه نباید به‌سادگی گذشت، بلکه لازم است زمینه‌ها و علل آن به‌خوبی واکاوی شود. مورخ و ادیب محلی به دلایلی که به فلسفه وجودی ایران بازمی‌گردد، تاریخ منطقه خود را نیز به زبان فارسی روایت می‌کند.

۳- نظم زبانی و فرهنگی ملت ایران، یک «نظم طبیعی» است که براساس پروسه تاریخی و بلندمدت به وجود آمده نه پروژه سیاسی و حکومتی. این نظم زبانی، مردم را به‌صورت طبیعی بر آن داشته است که در شئون رسمی و ادبی از زبان فارسی استفاده کنند؛ اما در شئون غیررسمی از گویش خود به‌عنوان تجربه شخصی هم لذت ببرند. ازهمین‌رو است که برای مثال بزرگ‌ترین نسخه‌های خطی دیوان حافظ یا شاهنامه مانند شاهنامه دموت و طهماسبی در مکتب هنری تبریز به وجود آمده است و ازهمین‌رو است که شاه‌اسماعیل، شاه‌طهماسب و شاه‌عباس که نیای مشترکی در سنجار و اربیل داشتند (اولین نیای صفویان از کُردان سنجار بود) شاهنامه را به قلب جامعه آن روز یعنی قهوه‌خانه‌ها بردند و بزرگ‌ترین نسخه‌های خطی و تصویری آن را حمایت کردند. فیروزشاه زرین‌کلاه اهل سنجار، نجیب‌زاده کُردی بود که خاندان آذری صفوی ریشه در سلاله او داشت. این پیوند «نمادین» کرد و آذری، امروزه برای ما حائز اهمیت است. همین پیوند و ریشه مشترک آریایی بود که ایران را نجات داد و با رسمی‌کردن مذهب شیعه، نخستین دولت ملی و استمرار ایران‌زمین را تضمین کرد.

۴- اگر حادثه ارومیه را از نظر فلسفه تاریخی مورد تحلیل قرار دهیم، خواهیم دید که شهردار محترم ارومیه، جامعه را از «نظم طبیعی» خارج کرده و به درخواست مشروع و قانونی حاضران پاسخی غیراخلاقی داده است. خروج از نظم طبیعی هزاران‌ساله و کنارگذاشتن زبان ملی «به هر دلیل» از جمله عدم آشنایی شهردار ارومیه با زبان فارسی براساس اظهار خود وی، بی‌نظمی و فورفتن در «وضع طبیعی» هابز؛ یعنی آنارشی را تضمین می‌کند. سنت و نظم هزارساله طبیعی آسان به دست نیامده. دست‌کاری و تحریف در این نظم، مانند دست‌کاری در طبیعت ایران، می‌تواند پیامدهای فاجعه‌باری در حوزه فرهنگ به بار بیاورد.

۵- بر اساس اصل ۱۵ قانون اساسی، زبان رسمی و مشترک یا ملی مردم ایران فارسی است. پیامد این اصل بر اساس نظریه پژوهشی «شورای نگهبان» به‌عنوان مرجع تفسیر قانون اساسی، این است که علاوه بر لزوم تنظیم اسناد و مکاتبات به زبان فارسی، سخنرانی‌های رسمی هم باید به این زبان باشد. در گزارش پژوهشی که شورای نگهبان در سلسله‌نظرات خود درخصوص شرح قانون اساسی در سال ۱۳۹۴ زیر نظر دکتر عباسعلی کدخدایی منتشر کرده، در تفسیر این بخش اساسی آمده است: «اظهارت قابل انتساب به دولت و مرتبط با زبان و خط همچون سخنرانی‌ها و مصاحبه‌های مسئولین نیز باید به خط و زبان فارسی باشد». به تصریح همین سند، در اینجا معنای عام دولت مد نظر است که شامل همه بخش‌های عمومی و شهرداری‌ها نیز می‌شود. بنابراین هیچ مسئول یا مقامی نمی‌تواند به بهانه اینکه سخنور خوبی نیست یا ... به تشخیص خود جلسه رسمی را به زبان غیرفارسی اداره کند، مگر اینکه علاوه‌بر زبان فارسی با قوانین نیز آشنایی نداشته باشد که در این صورت جهل به قانون نه‌تنها رافع مسئولیت نیست، بلکه صلاحیت اداری مسئولان را نیز مرتفع می‌کند، زیرا افکار عمومی خواهند پرسید، مقامی که نه با قانون آشناست و نه با زبان، دقیقا چه مهارت ویژه‌ای برای اداره «شهر» دارد؟

۶- وزارت کشور نهاد بالادستی شهرداری‌هاست که صلاحیت دخالت و ورود در عرصه‌های مختلف نظارتی را دارد. وزارت کشور باید درخصوص برگزاری همه جلسات رسمی زیرمجموعه خود، اعم از استانداری، شهرداری و شورای شهر به زبان رسمی و تنظیم صورت‌جلسه آنها به این زبان دستور ویژه‌ای صادر کند. این موضوع علاوه‌بر اینکه در ارتباط با دیسیپلین اداری و ملی است، موجب تقویت همگرایی نیز خواهد شد. کُردهای عزیز در استان آذربایجان‌غربی خواستار تقویت زبان فارسی و گسترش آن به همه شئون رسمی هستند. حذف زبان رسمی از شئون اداری به منزله حذف آنها از جامعه است.

۷- اما جامعه مدنی آذربایجان با این حادثه چگونه برخورد کرد؟ بر اساس مشاهداتی که نگارنده در اخبار رسانه‌ها داشت، فیلم این رویداد و انتشار آن در دفاع از حقوق شهروندی هم‌میهنان کُرد توسط روزنامه‌نگاران آذری صورت گرفت. نخستین کسانی که به این رخداد اعتراض کردند آذری‌ها بودند. این نکته بسیار مهمی است که موجب دلگرمی است و نشان می‌دهد هنوز بارقه‌های امید زیادی برای شهر باقی‌ماندن ارومیه وجود دارد. شهر صرفا یک تقسیم‌بندی از تقسیمات کشوری نیست؛ شهر نیازمند روح شهری است و بدون شهروندان خوب معنایی ندارد و دیری نمی‌پاید. هنگامی که هم‌میهن آذری پیش از خود کردها نگران حقوق و حرمت آنهاست، پیوندهای ملی ساختمان ملت، در برابر نادانی‌ها و ناکاربلدی‌ها و گاه دشمنی‌ها، نمایان می‌شود. این خصلت جامعه مدنی راستین آذری‌هاست که ریشه در تاریخ آنان دارد.