

خبر

ماجرای خرید قشمایر واستانداری اصفهان

● در حالی استاندادر اصفهان از خرید هواپیمایی قشماپس از سه ماه تلاش خبر داده که دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی-فروش این ایرلاین را به استانداری اصفهان تکذیب کرد. وزارت نفت نیز از نهایی‌نشدن مذاکرات با بخش خصوصی اصفهان تحت حمایت استانداری این استان خبر داد. به گزارش تسنیم، محسن مهرعلیزاده، استاندار اصفهان با بیان اینکه پس از سه ماه تلاش، موفق شدیم شرکت قشماپیر را برای توسعه ظرفیت‌های گردشگری و اقتصادی استان خریداری کنیم، گفت: به دلیل شرایط خاص استان و پتانسیل بالای گردشگری، نیاز به داشتن ایرلاین مختص اصفهان کاملاً احساس می‌شد. قشماپیر ۱۴ هواپیمای در حال پرواز دارد. این ایرلاین ساختار و امکانات خوبی دارد. موافقت‌نامه این خرید امضا شده و می‌توانیم بگوییم این شرکت هواپیمایی متعلق به استانداری اصفهان است. استاندار اصفهان با یادآوری اینکه بر اساس توافق‌نامه باید مراحل بعدی خرید انجام شود و استانداری قرار دادهای آن را امضا کرده است، اظهار کرد: قشماپیر مشکلات تحریمی ندارد و اجازه داشتن پرواز به اروپا و کیفیت هواپیماها و خدمات پروازی از مزایای آن است.

ادامه از صفحه ۴

میراث شوم رانت‌خواری رسانه‌ای

با وجود دستاوردهای مهم رسانه‌های کشور، کار خبرنگاری در ایران کمتر به‌صورت حرفه‌ای انجام می‌شود و اصول اولیه خبرنگاری از سوی بسیاری از رسانه‌های چاپی، صوتی، تصویری و دیجیتال رای رعایت نمی‌شود. دقت و بی‌طرفی یکی از اصول مهم در کار خبرنگاری است، اما متأسفانه دیده شده است که بسیاری از رسانه‌ها دقت و بی‌طرفی لازم را در نشر خبرها ندارند که این موضوع اساساً به مدیران و گردانندگان این رسانه‌ها بازمی‌گردد که کمترین بازتاب این‌گونه اخبار در نشریات سیاسی، اقتصادی و ورزشی‌کشور صورت گرفته و می‌گیرد. از سوی دیگر، خبرنگاران با چالش‌های جدی مواجه‌اند؛ دسترسی‌نداشتن به اطلاعات دقیق و موثق یکی از عمده‌ترین چالش‌ها در برابر کار خبرنگاران، به‌ویژه ژورنالیسم تحقیقی است. با اجرای قانون انتشار و دسترسی آزاد اطلاعات، امیدواری‌ها برای دسترسی به اطلاعات دقیق و فراهم‌شدن زمینه مناسب برای تهیه گزارش‌های تحقیقی، افزایش یافته بود، اما متأسفانه هنوز این قانون به صورت درست عملی نمی‌شود. اگرچه تصویب قانون دسترسی به اطلاعات، یک گام مهم در تاریخ رسانه‌های کشور بود و تطبیق دقیق و درست آن، می‌تواند کار خبرنگاران را در راستای اطلاع‌رسانی دقیق و موثق، کمک فراوان بکند. از مهم‌ترین چالش‌های حرفه خبرنگاری امنیت است؛ به‌طوری‌که جامعه موظف است امنیت جانی خبرنگاران را تأمین کند تا آنان بدون ترس و واهمه در هنگام تهیه خبر در معرض خطر قرار نگیرند. این موضوع حتی در دوران جنگ نیز به عنوان یک اصل اساسی پذیرفته شده بود، ولی متأسفانه عموماً طرف‌های درگیر جنگ خود را متعهد به حفظ جان خبرنگاران و مصون‌نگه‌داشتن آنها ندانسته و به همین دلیل خبرنگاری یکی از خطرناک‌ترین شغل‌ها تعریف شده است. این در حالی است که در نظام‌های مردم‌سالار حفظ و حراست از امنیت سیاسی و جانی خبرنگاران از مهم‌ترین ارکان حکمرانی تلقی می‌شود. از دیگر معضلات حرفه خبرنگاری، نداشتن مصونیت و ثبات شغلی است به‌طوری‌که وقتی یک خبرنگار کار را در رسانه‌ای شروع می‌کند، هیچ اطمینانی وجود ندارد که بتواند به صورت دائمی یا درازمدت شغلش را در آن رسانه ادامه دهد. صاحبان رسانه در اکثر اوقات با خبرنگاران به صورت غیرحرفه‌ای برخورد می‌کنند و هیچ‌گونه اعتباری برای آنان قائل نبوده و آنان را صرفاً ابزار خبری می‌دانند که هر وقت لازم بدانند، می‌توانند یک خبرنگار را از کار برکنار کنند. بنابراین بسیاری از خبرنگاران از ترس بی‌کاری به سیاست‌های نادرست آن رسانه‌ها و خرده‌فرمایش‌های مدیران رسانه‌ها تمکین می‌کنند تا حداقل منبع معیشتی خود را از دست ندهند. این نداشتن ثبات و امنیت شغلی، آینده خبرنگار را در حالت ابهام قرار داده و عملاً مانع خلاقیت و کار حرفه‌ای خبرنگاری می‌شود. اگر رسانه‌ها به عنوان رکن چهارم یک نظام دموکراتیک تلقی شوند حکومت‌ها و دولت‌ها موظف‌اند آزادی رسانه‌ها و زمینه را برای رشد و فعالیت آنها فراهم کرده و مصونیت شغلی و جانی خبرنگاران را تضمین کنند. زیرا آگاهی‌دهی دقیق و شفاف درباره وضعیت کشور و مشکلات آن به شهروندان یکی از وظایف اصلی هر حکمرانی خوب است و این زمینه را فقط رسانه‌ها می‌توانند فراهم کنند. درصورتی‌که رسانه‌ها نتوانند به اطلاعات دقیق و شفاف دسترسی داشته باشند، شهروندان نیز از وضعیت کشور آگاه نخواهند شد. آگاهی‌نداشتن شهروندان از کارکردهای دولت می‌تواند زمینه را برای فساد بیشتر مهیا کند؛ زیرا افکار عمومی به عنوان یک عامل فشار می‌تواند حکومت را وادار کند تا شفافیت را در عملکردش رعایت کند و از فساد دوری کند؛ در صورت غیاب این عامل، هیچ گزینه دیگری برای فشار بر دولت‌ها و دولتمردان وجود ندارد و ارابه فساد همچنان رو به جلو خواهد چرخید.

شرق: به‌تازگی برخی از صاحبان کالا با ایمیلی مشکوک از یک شرکت خدمات حمل‌ونقل روبه‌رو شده‌اند؛ ایمیلی که حاوی این پیام است: «با توجه به تحریم‌های اعمال‌شده، در صورت درخواست مشتری برای حمل با شرکت کشتی‌رانی جمهوری اسلامی و تمامی خطوط کشتی‌رانی خارجی، هیچ‌گونه مسئولیتی مبنی بر مشکل در بنادر مبدأ و مقصد اعم از توقف کشتی، افزایش مدت زمان حمل، قطع‌شدن سرویس کشتی به ایران در حین حمل بار، تغییر مقصد، هزینه‌های تخلیه و بارگیری، هزینه‌های محلی و اسنادی در هر مبدا /مقصد/ بندر ترانزیتپ بر عهده این شرکت نبوده و تمامی مسئولیت و هزینه‌های ناشی از این امر بر عهده مشتری است». در بخش دیگری از این ایمیل آمده: «کرایه حمل در ایران به صورت اسکناس + ۵۰۰ ریال به‌ازای هر اسکناس مابه‌التفاوت نرخ حواله در تهران دریافت می‌شود». این پیام تجار ایران را دچار شوک کرده است. سؤال این است که اگر بارنامه برای حمل محموله‌ها از مبدا ایران به مقاصد کشورهای دیگر و برعکس از سوی شرکت کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان ناوگان ملی کشور صادر می‌شود، چگونه ممکن است این شرکت خلاف کنوانسیون‌های دریایی مسئولیت بار را بر عهده نگیرد؟ «شرق» در همین رابطه با مسئول بازاریابی این شرکت وارد گفت‌وگو شد. خانی، مدیر بازاریابی شرکت ترنگ‌دریا، این اقدام را تکذیب کرد؛ هرچند در اسناد موجود به‌دست‌رسیده، چنین اقدامی با لوگوی این شرکت رخ داده است و حالا مشخص نیست این اقدام با هماهنگی مدیران شرکت رده داد یا از سوی یکی از کارمندان، چنین اقدام خلاف قوانینی انجام شده است.

واسطه‌ها دنبال دوزردن تحریم

در همین حین که این خبر بین شرکت‌های مختلف دست‌به‌دست می‌شود و تجار و شرکت‌های کانترتری خواهان واکنش صنف خود به این مسئله می‌شوند، شرکت کشتی‌رانی جمهوری اسلامی وهمین‌طور سازمان بنادر و دریانوردی ایران با قاطعیت تمام به این موضوع واکنش نشان دادند. آنها می‌گویند چنین موضوعی صحت ندارد و برخی واسطه‌ها، با بهره‌گیری از فضای تحریم، دنبال تخریب ناوگان ملی ایران و فریب و وسوسه تجار برای دوزردن تحریم‌ها و دلالی هستند. هادی حق‌شناس، معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، با بیان اینکه این اتفاق در تحریم‌های قبلی هم رخ داده بود، می‌گوید: در چنین شرایطی، واسطه‌هایی با انگیزه دوزردن تحریم‌ها و دلالی پیدا خواهند شد و با از‌سال ایمیل‌هایی از این دست، وعده حمل بار با هزینه‌های کمتر یا دوزردن تحریم‌ها را می‌دهند. بنابراین به دلیل پیش‌روبودن تحریم‌های دریایی، در آینده باز هم شاهد چنین مسائلی خواهیم بود. حق‌شناس با بیان اینکه ایمیل‌هایی از این دست جایگاه حقوقی ندارند و آنچه را خطوط کشتی‌رانی رسماً اعلام می‌کند مبنای کار قرار می‌دهیم، ادامه می‌دهد: تا این لحظه هیچ‌یک از خطوط کشتی‌رانی داخلی از جمله کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران و نفت‌کش ایران، به‌عنوان دو ناوگان بزرگ حمل نفت و کالای خشک ایران، تغییری در روبه حمل کالا از مبدا ایران به سایر بنادر دنیا با معکوس نداشته‌اند. به گفته او، همه روبه‌هایی که تا قبل از تحریم‌های یک جانبه آمریکا بوده، هم از سوی این دو خط داخلی و هم از سوی سایر خطوط با پرچم ایران برقرار است. بنابراین این‌گونه ایمیل‌ها هیچ‌گونه تأثیری روی فضای تجاری با پرچم ملکی ایجاد نخواهد کرد. او توضیح می‌دهد: واقعیت این است که هم شرکت ملی نفت‌کش و هم کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران آزمایش خود را پس داده‌اند. در دوران تحریم‌های قبلی، هیچ‌کدام از این دو ناوگان نگذاشتند بار روی زمین بماند و دچار مشکل

سهام یک‌دهم‌درصدی ایران از بازار تجارت حلال

شرق: استقبال از برند حلال در جهان رو به افزایش است، اما ایران به‌عنوان یک کشور اسلامی که در ۴۰ سال گذشته همه محصولاتش قطعاً حلال هستند، سهم کمی از این بازار دارد. مازنی یکی از قطب‌های اصلی تولید غذا با برند حلال است و تولیدکنندگان ایرانی از اینکه با وجود تولید محصول حلال، برای دریافت این نشان راه سختی را در پیش دارند، ناراحت‌اند. رئیس سازمان ملی استاندارد ایران نیز با وجود اینکه به سهم کم ایران از بازار جهانی برند حلال اذعان دارد، بر فعالیت در قالب دریافت برند حلال از سوی تولیدکنندگان داخلی به دلیل خواست کشورهای دریافت‌کننده کالا تأکید دارد. نیره پیروزبخت، رئیس سازمان ملی استاندارد ایران نیز در این باره گفت: گردش مالی بازار برند حلال دوهزارو ۵۰۰ میلیارد دلار است. سهم ایران از بازار جهانی برند حلال، یک‌دهم درصد است و تاکنون به تجارت حلال توجه نکرده‌ایم. به گفته او، اگر ایران سهم خود را از بازار حلال تا یک درصد افزایش دهد، درآمد حاصل از ورود به این بازار ۲۵ میلیارد دلار خواهد بود و این درآمد بسیار در‌خور توجه است؛ به نحوی که می‌تواند جایگزین درآمدهای نفتی شود.

استانداردهای ۸۵گانه‌خودرو حذف نمی‌شود

پیروزبخت درباره استاندارددهای ۸۵گانه‌خودرو نیز بیان کرد: برای خودروسازیانی که برنامه‌ای در راستای گذراندن استانداردهای ۸۵گانه‌داشته باشند، به‌منظور کمک به فضای تولیدی کشور در شرایط کنونی و مواجهه با تحریم‌ها، مهلت پیش‌بینی می‌شود. اما اجرای این استانداردها الزامی است. او افزود: اسمال از تاریخ یکم دی بازرسی‌های سازمان

اقتصاد

بازگشت تحریم‌ها، تلاش دلال‌ها برای کارشکنی در حمل‌ونقل دریایی آغاز شد

ایمیل‌های دروغین برای فریب تجار



عکس: ج.م.م



شود. مضاف بر اینکه همین اکنون نیز که تحریم‌ها آغاز شده، شاهد تردد کشتی با پرچم کشورهای خارجی در بنادر ایران هستیم و برخی کشورها از تحریم‌های آمریکا تبعیت نمی‌کنند. در دوره قبلی تحریم‌ها نیز همیشه این‌گونه مسائل بوده و برخی افراد حقیقی و حقوقی داخلی و خارجی بوده‌اند که به‌اصطلاح برای راه میان‌بر و دوزردن تحریم‌ها، دست به اقداماتی زدند اما در شرایط کنونی به نظر می‌رسد نیازی به این اقدامات نباشد.

منافع دلالان به‌خطر افتاده است

علی‌اکبر غنچی، مدیرعامل شرکت حمل فله و مدیر روابط‌عمومی کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران، نیز با واکنش جدی به انتساب این موضوع به کشتی‌رانی جمهوری اسلامی، می‌گوید: همه این رفتارها با هدف تخریب این ناوگان ملی انجام می‌گیرد؛ زیرا منافع واسطه‌ها به خطر می‌افتد. غنچی با بیان اینکه چنین اقداماتی از سوی موافقان تحریم ایران انجام می‌گیرد، ادامه می‌دهد: آنها می‌خواهند در دل صاحبان کالا دلهره ایجاد کنند تا صاحبان کالا به خطوط دیگر منتقل شوند یا فعالیت خود را تغییر دهند تا قدرت شرکت کشتی‌رانی ایران را به چالش بکشند. این مقام مسئول با بیان اینکه از زمانی‌که برجام رخ داد، شاهد چنین رفتارهایی بودیم، می‌گوید: در روزی که برجام اتفاق افتاد، کشتی‌رانی تلاش کرد تا در زمینه توسعه اقدام کند. همان زمان هم عده‌ای مخالف آن بودند و حرف انحصار را به میان کشیدند. آنها مدافع سرسخت ورود خطوط خارجی به کشور بودند. درحالی‌که خطوط خارجی هم به کشور آمدند، کشتی‌رانی جمهوری اسلامی هم به فعالیت خود ادامه داد و برای توسعه ناوگان وارد عمل شد. به گفته او اکنون که خطوط خارجی هم، به‌دلیل تحریم‌ها، ایران را ترک کرده‌اند، مشتی دلال -که امتیازات آنها در خطر است- با دروغ‌پراکنی به‌دنبال القای التهاب و ناامنی به مردم‌اند. این حسن ناامنی، صاحب کالا را برای ورود به این عرصه دچار تردید می‌کند و او در انفسای مسائل ارزی رخ‌داده در کشور، بی‌زیس خود را تغییر می‌دهد. غنچی با بیان اینکه شرکت کشتی‌رانی

حمل‌ونقل بین‌المللی ایران، در گفت‌وگو با «شرق» هم در پی درخواست هم‌صنفی‌های خود به این موضوع واکنش نشان می‌دهد و می‌گوید: خطی که مسئولیت بار را برعهده گرفته موظف است بار را با وسیله حمل مناسب و ایمن از مدیایی که تحویل گرفته و مقصدی که مسئولیت دارد، تحویل دهد؛ فقط اگر در بندر مقصد، شرایطی به وجود بیاید (فورس‌ماژور) که کشتی نتواند پهلو بگیرد، می‌تواند در نزدیک‌ترین بندر به مقصد، بار را تخلیه کند. دانشمند با بیان اینکه در زمان تحریم‌ها، باید مسئولان صاحبان کالا را همراهی کنند و سنگ جلوی پای آنها نبندازند، می‌افزاید: امروز که کشور در آستانه تحریم قرار دارد، به جای اینکه به صاحبان کالا کمک شود تا بار آنها به‌موقع به مقصد برسد، چرا باید سنگ جلوی پای آنها بیندازیم؟ چنین اقدامی اگر از سوی کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران انجام شده باشد، خلافی موازین بین‌المللی است؛ زیرا بر اساس کنوانسیون‌های دریایی، مسئولیت بار برعهده بخشی است که بارنامه را صادر می‌کند، بنابراین خلاف این روند عمل‌کردن، به‌نوعی مسئولیت را روی‌زمین‌گذاشتن است. رئیس کانون سراسری انجمن‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران توضیح می‌دهد: نور نمی‌کنم شرکت کشتی‌رانی جمهوری اسلامی که هویت مشخصی دارد، دست به این عمل زده باشد، حدس می‌زنم کارمند ناآگاهی بوده که چنین کرده وگرنه شرکت‌های کشتی‌رانی آن‌قدر به قوانین بین‌المللی احاطه دارند که چنین نمی‌کنند و بدون اینکه اجازه‌ای از شرکت کشتی‌رانی داده باشد، چنین چیزی نمی‌نویسند، زیرا ایجاد مسئولیت می‌کنند. بنابراین بهتر آن است که مسئولان ترک‌درا به آن کارمند، تذکر لازم را بدهند. او در ادامه می‌افزاید: اگر کشتی‌رانی جمهوری اسلامی چنین موضوعی داشت، رسماً اعلام می‌کرد، بنابراین آن کسی که این متن را به نقل از کشتی‌رانی جمهوری اسلامی به شرکت‌ها ارسال کرده است، مسئولیت پاسخ‌گویی به شرکت جمهوری اسلامی نیز برعهده اوست. دانشمند با بیان اینکه اگر چنین اتفاقی رخ دهد، قطعاً روی قیمت‌های تمام‌شده کالا از طریق افزایش کرایه حمل‌ونقل بار اثرگذار خواهد بود، می‌گوید: همین اکنون که شایعه تحریم‌های دریایی در ۱۳ آبان اعلام شده است، کرایه حمل کانترین‌ها از آسیای جنوب‌شرقی به ایران، ۴۰ درصد تا ۸۰ درصد افزایش یافته است. به گفته او، این اقدام از سوی واسطه‌ها در حال انجام است، بنابراین باید در مقابل چنین اقداماتی با شفافیت تمام، موضع‌گیری کرد.

گذر

توزیع یک‌چهارم اعتبارات قانون اشتغال پایدار روستایی

● شرق: معاون توسعه روستایی و مناطق محروم رئیس‌جمهور گفت: سهم ما از اعتبارات صندوق روستایی حدود ۱۲ هزار میلیارد تومان است که تاکنون فقط یک‌چهارم آن بین روستایان توزیع شده است.سیدابوالفضل رضوی، معاون توسعه روستایی و مناطق محروم رئیس‌جمهور، میزان اعتبارات توزیع‌شده از محل قانون اشتغال پایدار روستایی را هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان اعلام کرد. او افزود: با این اعتبارات برای حدود ۴۲ هزار نفر شغل ایجاد شده و ۱۶ هزار طرح به مرحله اجرا درآمده است. به گفته رضوی، تعداد طرح‌هایی که در بانک‌ها برای آنها قرارداد منعقد شده، ۱۸ هزار طرح است که می‌تواند برای ۵۳ هزار و ۸۰۰ نفر شغل ایجاد کند و باید دو هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان اعتبار به این طرح‌ها اختصاص یابد.

ورود سازمان بازرسی به واگذاری‌های اخیر

● رئیس سازمان بازرسی کل کشور از ورود این سازمان به واگذاری‌های اخیر سازمان خصوصی‌سازی خبر داد. به گزارش تسنیم، قاضی سرراچ گفت: این موضوع در دست بررسی است. گفتنی است واگذاری صددرصد سهام شرکت کشت و صنعت و دامپروری مغان ازجمله واگذاری‌هایی است که به‌تازگی سازمان خصوصی‌سازی انجام داده و انتقادهای بسیاری از آن شده است.

محدودیت ترانزیت در مرز ترکمنستان

● رئیس هیئت‌مدیره صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی خراسان رضوی گفت: از روز سه‌شنبه هفته گذشته ترکمنستان برای ورود و خروج کامیون‌ها از مرز سرخس محدودیت عبوری گذاشته است. احمد زمانیان در گفت‌وگو با ایسنا گفت: در گذشته روزانه حدود ۲۰۰ کامیون از این مرز خروجی داشته‌ایم؛ اما ترکمنستان تصمیم گرفته در مرز سرخس روزانه بیش از ۳۰ کامیون را که از ایران به ترکمنستان وارد می‌شوند، پذیرش نکند و همین‌طور اجازه داده که ۳۰ کامیون با ملیت‌های مختلف از ترکمنستان وارد ایران شود.

موجودی صندوق خانوادگی خود را، دو برابر کنید

اندوخته خانواده مهرايران

حمایت از منابع قرض الحسنه خانواده های ایرانی

عضو شبکه شتاب | www.qmb.ir | @mehr-eiran.bank | ۰۲۱-۴۲۲۲۰۲۱

بانک قرض الحسنه مهرايران