اخبار کوتاه

بارش «صفر» پایتخت

بر اساس داده‌های سازمان هواشناسی، پایتخت در سال آبی جاری تا ۲۵ آبان با کاهش قابل توجهی روبه‌رو بوده است و طی این مدت به‌طور متوسط حدود ۰.۱ میلی‌متر بارش دریافت کرده این در حالی است که میانگین بلندمدت بارش شهر تهران در این بازه زمانی ۴۱.۹ میلیمتر بوده است. بر اساس داده‌های سازمان هواشناسی طی هفت روز گذشته منتهی به ۲۵ آبان‌ماه بارشی در پایتخت دریافت شده که این میزان در بلندمدت ۷ میلیمتر است. از ابتدای ماه جاری منتهی به ۲۵ آبان‌ماه در تهران به‌طور میانگین بارشی ثبت نشده، در حالی که میزان آن در بلندمدت ۳۴.۴ میلیمتر است. از ابتدای سال آبی جاری تا ۹ اردیبهشت ماه به‌طور میانگین حدود ۰.۱ میلیمتر بارش در پایتخت ثبت شده اما میانگین بلندمدت آن ۴۱.۹ میلیمتر است. جدول اطلاعات پهنه‌ای بارش استان‌ها نشان می‌دهد طی سال آبی جاری سایر شهرستان‌های استان تهران نیز بارندگی کمتر از نرمال را تجربه کرده‌اند که بدترین وضعیت را شمیرانات داشته است. بارش دریافت شده طی این بازه زمانی در این شهرستان ۸.۰ میلیمتر است که نسبت به بارش ۶۹.۵ میلیمتری بلندمدت، ۶۸.۷ میلیمتر کاهش یافته است. در کل میانگین بارش استان تهران در بلند مدت ۳۳.۸ میلیمتر است ولی در سال آبی جاری تنها به‌طور میانگین ۱.۱ میلیمتر بارش دریافت کرده است که نشاندهنده کاهش ۹۶.۹ درصدی بارش در این استان است.

آلاینده‌های نفتی بلای جان مرجان‌ها

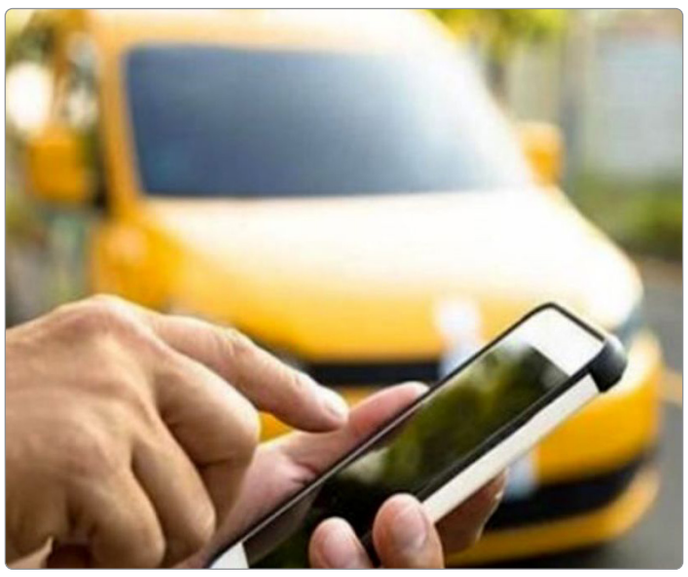
مدیرکل دفتر حفاظت از زیست‌بوم‌ها و سواحل دریایی سازمان حفاظت محیط زیست گفت: اگرچه نتایج به‌دست‌آمده امیدوارکننده است، اما تهدیداتی مانند لنگراندازی شناورهای صیادی در مجاورت جزیره و برخی منابع آلاینده ناشی از فعالیت‌های نفتی همچنان مهم‌ترین چالش‌های پیش روی مرجان‌های سیری محسوب می‌شوند و مدیریت این موارد نیازمند هماهنگی مداوم دستگاه‌های مسئول است. شهرام فداکار با اعلام این خبر گفت: جزیره سیری یکی از مهم‌ترین پهنه‌های مرجانی در خلیج فارس است که به‌دلیل تنوع و غنای زیستی بالا، نقش کلیدی در پایداری اکولوژیک منطقه دارد. به گفته وی، این پایش با حضور کارشناسان ستادی سازمان حفاظت محیط زیست و متخصصان استانی بوشهر و هرمزگان انجام شد و در آن شاخص‌هایی همچون سلامت مرجان‌ها، روند بازسازی طبیعی و وضعیت زیستی مجموعه مورد ارزیابی قرار گرفت. فداکار با اشاره به وجود تهدیدات جدی پیرامون این زیستگاه افزود: اگرچه نتایج به‌دست‌آمده امیدوارکننده است، اما تهدیداتی مانند لنگراندازی شناورهای صیادی در مجاورت جزیره و برخی منابع آلاینده ناشی از فعالیت‌های نفتی همچنان مهم‌ترین چالش‌های پیش روی مرجان‌های سیری محسوب می‌شوند و مدیریت این موارد نیازمند هماهنگی مداوم دستگاه‌های مسئول است. وی همچنین از برگزاری نشست مشترک با مدیریت منطقه نفتی سیری خبر داد و عنوان کرد: در این نشست، مسئولان منطقه ضمن اعلام تمایل جدی به تقویت همکاری‌های زیست‌محیطی، گزارشی از اقدامات انجام‌شده برای کاهش اثرات فعالیت‌های نفتی و حفاظت از اکوسیستم‌های طبیعی جزیره ارائه کردند. امید است با استمرار این تعاملات، وضعیت زیستگاه‌های مرجانی منطقه بیش از گذشته ارتقا یابد. این پایش در چارچوب تکالیف مندرج در بند «ت» ماده ۶۰ قانون برنامه هفتم پیشرفت و در راستای برنامه‌های ملی حفاظت از زیست‌بوم‌های دریایی کشور انجام شده است.

روند تخلیه مدارس ناایمن

معاون فنی و نظارت سازمان نوسازی، توسعه و تجهیز مدارس کشور با بیان اینکه طبق برنامه‌ریزی صورت گرفته، اولویت نوسازی ۴۵ هزار کلاس درسی است که در محدوده بافت‌های فرسوده و محدوده خطر نسبی بالا قرار دارند گفت: این کلاس‌ها در استان‌های لرستان، البرز، تهران و... قرار دارند به عبارتی در خط زاگرس واقع شده‌اند. مجید عبداللهی در گفت‌وگو با ایسنا، با بیان اینکه با توجه به تکلیف سازمان نوسازی، مدارس فرسوده را بازسازی می‌کنیم افزود: از مجموع ۱۰۰ هزار کلاس درس، اولویت اول ۴۵ هزار کلاسی است که در استان‌های لرستان، البرز، تهران و... قرار دارند. وی افزود: در حوزه مدارس فرسوده تقریبا نسخه خیلی روشن است و استان‌ها با نسخه روشن کار انجام می‌دهند. هر چقدر منابع موجود باشد با همان قواعد فنی کارها دنبال می‌شود. هم افزایی خوبی بین سازمان نوسازی و وزارت کشور اتفاق می‌افتد تا بخشی از منابع را بتوانیم از محل منابع اعتباری پیشگیرانه‌ای که وزارت کشور در قانون مدیریت بحران دارد (ماده ۱۶ و ۱۷) دریافت کنیم. برنامه نوشته و به سازمان برنامه داده شده اما تخصیص، مستلزم این است که تشریفات طی و به دولت برسد تا بعد از تصویب در دولت بتوانیم کارها را دنبال و به نتیجه برسیم. معاون فنی و نظارت سازمان نوسازی، توسعه و تجهیز مدارس کشور در خصوص روند تخلیه مدارس ناایمن گفت: آموزش و پرورش اعلام می‌کند خلائی و مشکلی دیده شده؛ با اعلام به سازمان نوسازی، بررسی‌ها انجام می‌شود؛ اگر قابل رفع و تعمیر باشد کارها انجام و اگر قابل رفع و تعمیر نباشد از رده خارج می‌کنیم که نمونه آن در اصفهان دیده شد به طوریکه به ۴۲ مدرسه اجازه ورود دانش آموز داده نشد و سپس ۲۰ مدرسه ساخته و تحویل داده شد و مابقی هم در دست ساخت است.

گزارشی از بیمه رانندگان تاکسی اینترنتی

از سنگ‌اندازی تا حمایت



در حالی که طرح بیمه رانندگان اینترنتی در مرحله تصویب مجلس قرار گرفته است برخی از فعالان حوزه مجازی و سکوهای تاکسی اینترنتی انتقاداتی را نسبت به این طرح وارد کرده‌اند. به اعتقاد کارشناسان با تصویب لایحه بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی گام مهمی در جهت ارتقای امنیت شغلی این قشر پرتلاش برداشته و پوشش بیمه شاغلین فضای مجازی تسهیل می‌شود. در حال حاضر اشتغال در فضای مجازی از ضرورت‌های انکارناپذیر کسب و کار است و باید به یکی از دغدغه‌های همگانی دستگاه‌های حاکمیتی و نهادهای مردمی تبدیل شود. کسب و کارهای اینترنتی و آنلاین از جمله فعالیت‌هایی هستند که در بستر اینترنت انجام می‌شوند و برای ورود به شغل‌های پردرآمد اینترنتی افراد نیازی به سرمایه زیاد ندارند. ایسنا نوشت: بالا بودن سرعت در مقایسه با مشاغل سنتی و محدود نبودن به محدوده جغرافیایی و مکانی نیز از دیگر مزایای ایجاد کسب و کارهای اینترنتی است به همین دلیل با توسعه فناوری و افزایش استفاده از اینترنت، این کسب و کارها در سال‌های اخیر به سرعت در حال رشد بوده و فرصت‌های شغلی زیادی را فراهم کرده‌اند. طبق ماده ۲۸ قانون برنامه هفتم توسعه ارائه دهندگان خدمات حمل و نقل بار و مسافر که از طریق سکوها و پلتفرم‌های مجازی به فعالیت مشغول بوده و بیمه بازنشستگی ندارند، مجاز به بیمه کردن خود نزد سازمان تامین اجتماعی هستند و آیین‌نامه اجرایی این موضوع به پیشنهاد وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی باید تهیه شود و به تصویب هیات وزیران برسد. در همین راستا بهمن ماه سال گذشته احمد میدری - وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی در گفت‌وگویی با صدا و سیما از تدوین آیین‌نامه‌ای در دولت خبر داد که بر اساس آن ورود شاغلان فضای مجازی به بیمه‌های اجتماعی تسهیل می‌شود و اعلام کرد: با توجه به آنکه مجوزهای لازم در این آیین‌نامه گرفته شده سال آینده رانندگان تاکسی‌های اینترنتی یا کسانی که در سایر سکوهای اینترنتی فعالیت می‌کنند بیمه می‌شوند که این به نفع افراد فعال در این مشاغل است. طبق ماده ۲۸ برنامه هفتم توسعه دولت می‌تواند آیین‌نامه بیمه این مشاغل را تدوین کند بر همین اساس وزارت کار مکلف به نوشتن آیین‌نامه شد و آن را به دولت ارائه کرد تا شاغلان این حوزه از پوشش بیمه تامین اجتماعی بهره‌مند شوند. هم اکنون بخش قابل توجهی از نیروی کار کشور در حوزه مشاغل غیررسمی فعالیت دارند که عمدتا خارج از نظارت دولت، بدون بیمه یا قرارداد کار رسمی است و از ثبات شغلی برخوردار نیستند و فقدان پوشش بیمه تامین اجتماعی برای فعالان این بخش آنها را در برابر مشکلات اقتصادی و پیامدهای اجتماعی آسیب‌پذیر کرده است. از سوی دیگر بسیاری از بازنشستگان نیز به جهت تامین معاش و هزینه‌های زندگی به کار در تاکسی‌های اینترنتی روی آورده‌اند. آنها با وجود دریافت مستمری بازنشستگی به دلیل عدم کفاف حقوق از این راه امرار معاش می‌کنند. در عین حال برخی افراد شاغل نیز پس از اتمام کار روزانه نرم افزار خود را روشن کرده و وارد فعالیت در تاکسی اینترنتی می‌شوند. در واقع درکنار کاری که به آن اشتغال دارند از طریق کار در تاکسی اینترنتی نیز ارتزاق می‌کنند و همه اینها تنها به دلیل هزینه‌های سرسام‌آور زندگی، تورم و گرانی است. اما شغل اولی‌ها و جوانان جویای کار بسیاری هم به کار در تاکسی‌های اینترنتی روی آورده و چرخ زندگی را می‌چرخانند. بر اساس ماده ۱۴۸ قانون کار، کارفرمایان کارگاه‌های مشمول این قانون مکلفند طبق قانون تأمین اجتماعی نسبت به بیمه کارگران واحد خود اقدام کنند. درواقع همه کارگاه‌های مشمول قانون کار، وظیفه بیمه کارگران خود را طبق این ماده برعهده دارند و نمی‌توانند به صورت سلیقه‌ای یا اختیاری عمل کنند. البته قانون تامین اجتماعی با تدارک انواع بیمه، زمینه پوشش بیمه کلیه اقشار را فراهم ساخته که شامل بیمه اجباری، بیمه‌های اختیاری، صاحبان حرف و مشاغل آزاد و بیمه‌های خاص اعم از رانندگان، هنرمندان، کارگران ساختمانی، زنان خانه‌دار و قالیبافان می‌شود بنابراین چنانچه فرد مشمول مقررات خاص بیمه‌ای مانند کارگران ساختمانی، قالیبافان و رانندگان مشاغل آزاد باشد اجرای ماده ۱۴۸ قانون کار منتفی می‌شود، مگر اینکه رابطه کارگری و کارفرمایی وجود داشته باشد. در حال حاضر برخی مشاغل نظیر رانندگان به دلیل نداشتن کارفرما از بیمه اجباری محرومند و در مقابل از بیمه خویش فرمایی برای بهره‌مندی از حمایت اجتماعی استفاده می‌کنند. در بیمه مشاغل آزاد به دلیل نداشتن کارفرما، مقرری بیمه بیکاری در شرایط بحرانی نظیر دوران جنگ یا آنچه در زمان کرونا اتفاق افتاد، پرداخت نمی‌شود لذا صرفا افرادی که مشمول قانون کار و روابط بین کارگر و کارفرما هستند امکان دریافت بیمه بیکاری را دارند. به دنبال تصویب اصلاحیه قانون بیمه رانندگان حمل‌ونقل بار و مسافری توسط مجلس، سهم پرداختی رانندگان از ۲۷ درصد به ۱۳.۵ درصد کاهش یافت. ۱۳.۵ درصد باقی‌مانده از طریق افزایش هزینه در بارنامه برای کامیون‌ها و در صورت وضعیت یا رسید اینترنتی برای اتوبوس‌ها و رانندگان تاکسی‌های اینترنتی تأمین می‌شود. این قانون جدید کاهش سهم بیمه رانندگان شامل همه رانندگان فعال در حمل‌ونقل بار و مسافری و همچنین رانندگان اینترنتی است و پرداخت بیمه بر اساس میزان کارکرد واقعی هر راننده محاسبه می‌شود. به گفته محمدمنان رئیسی. نایب رئیس کمیسیون عمران مجلس، سهم باقی‌مانده که پیش‌تر دولت پرداخت می‌کرد، از طریق جایگزینی مالی تأمین می‌شود و به همین منظور رانندگان اتوبوس و تاکسی اینترنتی ۴ درصد افزایش را به صورت وضعیت مسافری یا رسید اینترنتی خواهند داشت. نسخه جدید قانون کاهش سهم بیمه رانندگان شامل رانندگان تاکسی‌های اینترنتی می‌شود و آیین‌نامه اجرایی این رانندگان مقرر شده ظرف ۳ ماه تدوین و اجرایی شود تا پرداخت بیمه آنها بر اساس فعالیت واقعی صورت گیرد. با این حال طرح مذکور با انتقاداتی از سوی برخی فعالان کارگری و فعالان مجازی مواجه شده است چنانچه سمیه گلپور. رئیس کانون عالی انجمن‌های صنفی کارگران ایران در گفت‌وگو با یک رسانه خبری خواستار تعیین سهم بیمه ۷ درصدی برای رانندگان تاکسی اینترنتی شده و گفته است: اگر قرار است طرح مجلس برای بیمه شدن رانندگان تاکسی اینترنتی در کشور اجرایی شود این قشر باید مثل دیگر کارگران ۷ درصد حق بیمه پرداخت کنند و سهم ۱۳.۵ درصدی نداشته باشند. به گفته وی تعریف روابط کار در مشاغل نوظهور بین کارگر و کارفرمای اینترنتی باید انجام شود و با توجه به سهم ۲۳ درصدی که در بیمه برای کارفرما تعریف شده انتظار می‌رود این سهم بعد از بازتعریف از سوی مجلس برای کارفرمایان تاکسی‌های اینترنتی هم تعریف شود. نیما قاضی. رئیس انجمن تجارت الکترونیک تهران هم از تلاش برای تصویب شتاب‌زده طرح در کمیسیون اجتماعی مجلس انتقاد کرده و گفته کاهش سهم بیمه رانندگان دقیقا در کدام بخش اتفاق افتاده است؟ به گفته وی درحالی که اعلام شده این طرح با حضور نمایندگان صنوف رانندگان بررسی شده تاکنون هیچ جزئیات شفافی از متن نهایی، اصلاحات اعمال شده یا مبنای محاسباتی اضافه کردن ۴ درصد روی هر سفر منتشر نشده است. نمایندگان مجلس هم درخواست حضور نماینده‌ای از سکوهای اینترنتی در این جلسات را مطرح نکردند و هنوز مشخص نیست صنوف دقیقاً چه موضوعاتی را بررسی کرده‌اند و نظرات نمایندگان صنف در کدام بخش‌ها و به چه شکلی لحاظ شده است؟ آنطور که قاضی گفته هیچ فرمول شفافی برای تبدیل ۴ درصد مبلغ هر سفر به ۱۳.۵ درصد حق بیمه ماهانه ارائه نشده و مشخص نیست مبنای محاسبه درآمد رانندگان میانگین تعداد سفر بوده یا مدل شناور؟

طرح مجلس به رانندگان ضربه می‌زند

در همین راستا رضا الفت‌نسب. رئیس اتحادیه کشوری کسب و کارهای مجازی هم اینطور استدلال کرده که نظر فعالان این حوزه صرفا بیمه اختیاری رانندگان است که در برنامه هفتم آمده است و طرح مجلس به رانندگان ضربه می‌زند و مسافران را با افزایش قیمت مواجه می‌کند. او معتقد است که این اقدام سازمان تامین اجتماعی برای رفع ناترازی منابع و مصارف خود است و اگر بازنشستگانی که در تاکسی اینترنتی مشغول کارند بیمه اجباری پرداخت کنند و مستمری شان قطع شود دیگر وارد ناوگان نمی‌شوند که این مساله به ضرر تاکسی‌های اینترنتی و مسافران خواهد بود. به علاوه اجباری شدن بیمه در رانندگان تاکسی اینترنتی موجب می‌شود که نیروی کار به جای خطوط تولید ترجیح بدهد که در تاکسی اینترنتی مشغول کار شود. آنطور که رئیس اتحادیه کسب و کارهای مجازی گفته پیشنهاد این بود که رانندگان حرفه‌ای یعنی کسانی که تنها شغلشان رانندگی است و حداقل ۸ ساعت کار می‌کنند، بیمه شوند و دولت سهمی پرداخت کند و راننده هم سهم خود را داشته باشد. اما محمدابراهیم جواهری - معاون حقوقی، مجلس و امور بین‌الملل سازمان تامین اجتماعی صراحتا اعلام کرده که با تصویب اصلاح قانون بیمه رانندگان، مستمری بازنشسته‌ها قطع نمی‌شود و سازمان تامین اجتماعی این مساله را قید کرده که بازنشسته‌های تمام صندوق‌ها که پاره‌وقت یا تمام‌وقت در تاکسی‌های آنلاین کار می‌کنند، با معافیت پرداخت حق سهم بیمه خود بدون قطع مستمری می‌توانند اشتغال داشته باشند. وی اینطور استدلال کرده که فرد بازنشسته‌ای که در تاکسی اینترنتی فعالیت دارد جای نیرویی که می‌توانسته ۱۳.۵ درصد سهم بیمه بپردازد را گرفته و این ضربه و خسارت به سازمان تامین اجتماعی است و ضریب پشتیبانی سازمان را کاهش می‌دهد؛ ضمن اینکه تامین اجتماعی هم دارد یک حقوق بازنشستگی می‌دهد و هزینه درمان یک شغل پرریسک را می‌پردازد لذا این رقم را باید دریافت کند و این عین مبلغی است که مجلس برای صنوف دیگر هم تصویب می‌کند.

گامی در جهت حمایت از حقوق بازنشستگان

در روزهای اخیر علی دهقان‌کیا. رئیس کانون بازنشستگان تأمین اجتماعی تهران در گفت‌وگو با یک رسانه خبری تصویب این طرح را به نفع بازنشستگان دانست و گفت: با تصویب طرح بیمه رانندگان توسط مجلس، نگرانی بازنشستگان برای فعالیت مجدد بدون بروز مشکل در دریافت مستمری رفع و فعالیت آنها قانونی می‌شود. به گفته وی این طرح به منظور تسهیل پوشش بیمه‌ای رانندگان در سطح کشور تدوین شده و چنانچه در مجلس تصویب شود ضمن برخورداری جامعه بزرگ رانندگان از بیمه، بازنشستگان هم امکان اشتغال در این حوزه را خواهند داشت. رئیس کانون بازنشستگان تامین اجتماعی شهر تهران این را هم گفت که در طرح بیمه رانندگان، بازنشستگانی که به دلیل شرایط معیشتی در تاکسی‌های اینترنتی به صورت پاره وقت مشغول به فعالیت هستند با توجه به جامعیت طرح بیمه رانندگان بدون دغدغه و نگرانی از قطع مستمری می‌توانند به کسب درآمد از این طریق ادامه دهند. دهقان‌کیا البته از طرح ۲ پیشنهاد در این زمینه خبر داده و گفته است: یکی از پیشنهادها این است که بازنشستگان بتوانند با دریافت حقوق ۳۵ روزه مانند سایر کارگران تحت پوشش بیمه قرار گیرند. پیشنهاد دیگر این است که کارفرما سهم ۲۰ درصدی بیمه را پرداخت کند و بازنشسته بدون دریافت بیمه بیکاری به کار خود ادامه دهد. این طرح گامی مهم در جهت حمایت از حقوق بازنشستگان است که در شرایط فعلی اقتصاد با مشکلات بسیار مواجهند. برخی از انجمن صنفی رانندگان تاکسی‌های اینترنتی نیز خواستار همراهی در تصویب طرح بیمه شده و اعلام کرده‌اند که با توجه به احتمال تصویب طرح در صحن علنی مجلس طی هفته آینده برخی از سکوهای تاکسی‌های اینترنتی درصدد سنگ‌اندازی و مخالفت برآمده‌اند در حالی که تصویب این قانون به سود بازنشستگانی است که در تاکسی‌های اینترنتی فعالیت می‌کنند. درحال حاضر موضوع بیمه رانندگان اینترنتی از یکسو با دغدغه سکوهای تاکسی‌های اینترنتی و فعالان حوزه تجارت الکترونیک روبه‌رو شده و از سوی دیگر حمایت و موافقت انجمن‌های صنفی رانندگان اینترنتی و پیشکسوتان کارگری را به دنبال داشته است. هر چند که عنوان شده این طرح با حضور نمایندگان صنوف رانندگان بررسی شده ولی به نظر می‌رسد که همچنان ابهاماتی وجود دارد یا دستکم مطالب به درستی منتقل نشده که شایسته است تا قبل از تصویب طرح شفاف‌سازی لازم صورت گیرد. طبق اعلام وزارت کار حدود ۶ میلیون نیروی فعال فاقد پوشش بیمه در کشور وجود دارد که ۲ میلیون نفر از آنها در مشاغل اینترنتی فعالیت دارند. طبعا شناسایی افرادی که به طور ثابت در تاکسی‌های اینترنتی مشغول کارند کار سخت و دشواری نیست. اتحادیه این شرکت‌ها و ناوگان خودروهای اینترنتی به سادگی می‌توانند با پیمایش و رصد رانندگان و تعداد سفرهای رفته به فعال بودن یا نبودن آنها پی ببرند. از این طریق رانندگان دو شغله و رانندگانی که وقت زیادی را صرف نمی‌کنند و همچنین رانندگانی که به طور مداوم فعالند و صرفا برای گذران معیشت به کار در تاکسی اینترنتی روی آورده‌اند مشخص می‌شود. هم اکنون به دلیل شرایط اقتصادی و مشکلات معیشتی بسیاری از بازنشستگان به منظور جبران هزینه‌های زندگی و کسر درآمد خود به مشاغل غیررسمی از قبیل کار در تاکسی‌های اینترنتی روی آورده‌اند. به اعتقاد کارشناسان قانونی شدن بیمه این دسته رانندگان علاوه بر اینکه امنیت شغلی آنها را افزایش می‌دهد امکان فعالیت قانونی آنها را فراهم می‌کند. همچنین بخشی از هزینه‌های زندگی بازنشستگان از این طریق جبران می‌شود. با قانونی شدن طرح بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی افراد می‌توانند با پرداخت حق بیمه به شکل رسمی و قانونی به کار خود ادامه دهند. این طرح نه تنها به سود بازنشستگان است بلکه کارفرمایان نیز می‌توانند با پرداخت سهم خود از خدمات نیروهای کار و بازنشستگان بهره‌مند شوند.

رئیس پلیس امنیت اقتصادی:

افزایش قاچاق سوخت در کشور نگران‌کننده است

رئیس پلیس امنیت اقتصادی فراجا با اعلام افزایش نگران‌کننده قاچاق سوخت در کشور، بر ضرورت هم‌افزایی دستگاه‌های مرتبط برای مقابله با این پدیده تأکید کرد و نسبت به تلاش برخی جریان‌ها برای عادی‌سازی قاچاق هشدار جدی داد. سردار حسین رحیمی روز سه‌شنبه در حاشیه نخستین همایش مبارزه با قاچاق فرآورده‌های نفتی در جمع خبرنگاران گفت: امروز با یک تهدید بسیار جدی به نام روند رو به رشد قاچاق سوخت و فرآورده‌های نفتی مواجه هستیم، حجم سالانه قاچاق فرآورده‌های نفتی در کشور بیش از ۵ میلیارد لیتر است؛ عددی که نشان‌دهنده خسارتی سنگین بر اقتصاد کشور است. او افزود: برای مهار این روند، هم‌افزایی میان دستگاه‌های سهمیه‌گیر سوخت، وزارت نفت و پلیس به‌عنوان اصلی‌ترین مراجع مقابله با قاچاق ضروری است که خوشبختانه در این زمینه تعامل مناسبی میان فراجا و وزارت نفت و شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی برای مقابله با این پدیده ایجاد شده است. سردار رحیمی تأکید کرد: برای رسیدن به نتیجه واقعی در ریشه‌کنی قاچاق سوخت، باید اقدامات چهار رکن پلیس، وزارت نفت، دستگاه قضائی و ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز با هم‌افزایی و ایجاد هماهنگی لازم، باشد. رئیس پلیس امنیت اقتصادی فراجا با اشاره به بررسی و برآوردهای انجام شده در این حوزه، گفت: طبق آخرین ارزیابی‌ها، روزانه حدود یک هزار میلیارد تومان سوخت در کشور قاچاق می‌شود که این حجم از قاچاق ضربه‌ای بسیار سنگینی به اقتصاد ملی وارد می‌کند و همین موضوع ضرورت برگزاری چنین همایشی را دوچندان کرده است.

برخورد با شبکه‌های اصلی

سردار رحیمی درباره اقدامات عملی پلیس در مقابله با قاچاق گفت: ما برای مقابله مؤثر، مستقیماً سراغ شبکه‌های اصلی و به‌اصطلاح گردن‌کلفت‌ها می‌رویم به نحوی که پس از یک سال کار اطلاعاتی و عملیاتی، یکی از دانه‌درشت‌های قاچاق سوخت شناسایی و با اقدام موثر دستگاه قضائی، حدود ۱۱ هزار میلیارد تومان جریمه شد. به گفته رئیس پلیس امنیت اقتصادی، نکته قابل توجه این است که این فرد به‌دلیل توان اقتصادی بسیار بالا، این مبلغ را کمتر از یک ساعت به دستگاه قضائی پرداخت کرد، برخورد با باندهای سازمان‌یافته و قاچاقچیان بزرگ با جدیت در حال انجام است.

هشدار درباره جریان عادی‌ساز قاچاق

سردار رحیمی در ادامه با انتقاد شدید از برخی تحرکات تازه در زمینه قاچاق سوخت، گفت: اخیراً یک جریان خزنده و خطرناک تلاش می‌کند قاچاق را در جامعه عادی جلوه دهد، متأسفانه برخی مسئولان و حتی برخی دستگاه‌های دولتی نیز از این روند حمایت می‌کنند. گزارش‌هایی به ما رسیده که با طرح جدید ارائه‌شده به مجلس، ممکن است حتی قانونی به نام مقابله با قاچاق کالا از میان برداشته شود که این موضوع بسیار خطرناک است. او یکی از آسیب‌های جدی را سوءاستفاده از قوانین فعلی دانست و گفت: قانون کوله‌بری و ته‌لنجی به جایی رسیده که کالا از بندر شانگهای مستقیماً روی لنج بار می‌شود و در تهران تخلیه می‌گردد؛ یعنی حمل یکسره! این در حالی است که به‌دلیل فشار کاری بنادر، مبنای تشخیص نیز صرفاً اظهارات مالک یا راننده است. رحیمی تأکید کرد: اعتراض ما به معنای مخالفت با واردات نیست؛ ما می‌گوییم هر کالایی که کشور نیاز دارد وارد شود، اما باید عوارض گمرکی، حقوق دولتی و مالیات آن پرداخت شود. رئیس پلیس امنیت اقتصادی فراجا، قاچاق سوخت را یک چالش منطقه‌ای عنوان کرد و افزود: حتی کشورهای همسایه هم از میزان قاچاق سوخت ورودی و خروجی ناراضی هستند.

گزارش

افزایش ۷۰ درصدی تلفات رانندگی تهران

مرگ روزانه سه نفر در پایتخت

رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران با اشاره به افزایش نگران‌کننده تصادفات رانندگی در پایتخت گفت در حالی که برنامه شهرداری کاهش سالانه پنج درصدی تلفات را هدف‌گذاری کرده بود، آمار جان باختگان نه تنها کاهش نیافته بلکه نسبت به سال پایه حدود ۷۰ درصد افزایش داشته و تهران روزانه سه قربانی حوادث رانندگی می‌دهد. سید جعفر تشکری هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران در تذکر پیش از دستور سیصد و هفتاد و دومین جلسه شورای شهر تهران و با اشاره به جزئیات حادثه تصادف روز گذشته گفت: «روز گذشته حادثه‌ای در خط ویژه بزرگراه چمران اتفاق افتاد و به دلیل ورود موتورسیکلت‌ها به خط ویژه، تصادفی رخ داد و متأسفانه یک نفر فوت کرد و چند نفر مجروح شدند.»

وی با بیان اینکه «این اولین حادثه شهر تهران نیست»، افزود: «هفته گذشته نیز حادثه مرگبار فوت چند کارگر خدمات شهری در بزرگراه تهران را داشتیم و در ماه‌های اخیر نیز در بزرگراه‌های یاسینی، امام علی، خاوران و حکیم موارد دیگری از فوت کارگران شهرداری یا تصادف‌های مرگبار ثبت شده است.» تشکری هاشمی ادامه داد: «در روزهای گذشته شاهد تصادف زنجیره‌ای تعدادی از سرویس‌های یکی از کارخانه‌ها بودیم و این نشان از اتفاقات غیرقابل قبول دارد. در هفت ماه اول امسال، تعداد فوت‌شدگان نسبت به سال گذشته ۴۷ درصد افزایش پیدا کرده و رقم ۳۵۳ کشته سال گذشته به ۵۱۷ نفر رسیده است.»

وی با اشاره به آمار شش ماهه گفت: «در طول این مدت، ۱۶۲ عابر، ۲۰۵ موتورسوار و ۶۰ راننده و سرنشین خودرو کشته شده‌اند. اینجا نه غزه است، نه سودان و نه میدان جنگ ۸ ساله؛ اینجا شهری است که مردم با هزاران امید صبح از خانه بیرون می‌آیند تا نان حلالی به خانه ببرند؛ اما ماهانه ۹۰ نفر و روزانه به‌طور متوسط سه نفر در تهران بر اثر حوادث رانندگی جان می‌بازند.»

تشکری هاشمی درباره برنامه چهارم شهرداری توضیح داد: «در برنامه چهارساله گفته بودیم سالانه باید پنج درصد از میزان تصادفات کاهش یابد. اگر سال پایه را در نظر بگیریم، باید ۲۰ درصد کاهش اتفاق می‌افتاد، اما اکنون حدود ۷۰ درصد افزایش داشته‌ایم و تلفات تقریباً دو برابر شده است.» رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران گفت: «در دوره شورای پنجم اقداماتی آغاز شد و در این دوره ادامه یافت، اما ابزارهای کنترل سرعت در شهر تهران به‌تدریج از رده خارج شدند. براساس گزارش سازمان بازرسی کل کشور، تنها ۲ درصد از دوربین‌های کنترل سرعت تهران روشن و ۹۸ درصد آن خاموش بودند.» او افزود: «البته تلاش‌هایی شده و طبق اطلاع، تعداد دوربین‌های فعال به ۹۵ عدد رسیده است، اما هنوز با وضعیت مطلوب فاصله زیادی داریم.» تشکری هاشمی درباره نقاط حادثه‌خیز تهران گفت: «نقاط حادثه‌خیز بسیاری در تهران وجود دارد و اصلاحات هندسی امسال عملکرد خوبی داشته است؛ به‌طوری که از ابتدای سال تاکنون ۷۰۰ نقطه اصلاح شده است. اما همچنان مشکلات پابرجاست؛ در بزرگراه چمران حدود یک سال است که این مشکلات وجود دارد و موجب بروز تصادفات متعدد شده است.»

وی با اشاره به سهم تصادفات شبانه گفت: «متأسفانه آمار کشته‌های شب تقریباً برابر روز است و ۵۰ درصد کشته‌ها در نیمه‌شب رخ می‌دهد؛ زمانی که باید تردد اندکی در شهر باشد. این اتفاقات عمدتاً توسط رانندگان جوانی رخ می‌دهد که در وضعیت غیرعادی هستند و قوه قضائیه باید در این خصوص اقدام کند.»

تشکری هاشمی با انتقاد از تأخیر اورژانس گفت: «تقریباً ۵۰ دقیقه طول کشید تا روز گذشته اولین آمبولانس به محل حادثه بزرگراه چمران برسد. چرا باید اورژانس تهران برای رسیدن به محل تصادف چنین تأخیری داشته باشد؟ چطور می‌شود به مردم گفت یک ساعت صبر کنید تا آمبولانس برسد؟ ما به فدراسیون‌ها کمک می‌کنیم، به مساجد کمک می‌کنیم، حتی به شرکت آب و فاضلاب کمک می‌کنیم؛ اما امروز اورژانس تهران ادعا می‌کند ماشین کم دارد. اگر اینگونه است، باید به آنها نیز کمک کنیم. ما موظفیم به مردم این شهر خدمت کنیم.» وی افزود: «متأسفانه تنها سه تا چهار بیمارستان، مصدومان تصادفات را پذیرش می‌کنند. مگر می‌شود شهری به این بزرگی تنها این تعداد بیمارستان برای پذیرش تصادفی‌ها داشته باشد؟ پلیس می‌گوید زمانی که مصدومان به بیمارستان برسند ممکن است جان خود را از دست بدهند.» تشکری هاشمی ادامه داد: «ما درباره مسائل مختلف صحبت می‌کنیم، اما درباره آموزش‌ها هیچ نمی‌گوییم. وزارت آموزش و پرورش، وزارت بهداشت و صداوسیما باید در این زمینه اقدام کنند؛ در غیر این صورت حیثیت ما در حوزه رانندگی از بین می‌رود.» رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران، با اشاره به حمل کارگران در وانت‌ها گفت: «طبق ماده ۲۰۳ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، کسی حق ندارد پشت وانت انسان سوار کند. چرا باید کارگران به این شکل جابه‌جا شوند؟ باید مصوبه‌ای بیاوریم که اگر شرکتی چنین کاری کند، خلع‌ید شود و پیمانش لغو شود. جان انسان مانند کالای بی‌ارزش نیست.» وی افزود: «باید به شرکت‌های موتوری که مشخص هستند آموزش داده شود. شهرداری باید برای آنها دوره بگذارد تا جان افرادی که برای لقمه حلال هر روز تلاش می‌کنند، حفظ شود.» تشکری هاشمی در ادامه گفت: «از پلیس راهور تقدیر می‌کنم که در حوادث تصادفی به موقع حاضر می‌شوند و برخلاف وضعیت اورژانس، سریعاً اقدام و اصلاح می‌کنند.» رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران، در پایان با اشاره به حضور خود در محل حادثه افزود: «روز گذشته با یک ربع تأخیر به محل رسیدم و دیدم خانم پرستاری که از آنجا عبور می‌کرد، بلافاصله سی‌پی‌آر مصدوم را آغاز کرد و حدود یک ساعت به آسیب‌دیدگان کمک کرد. در همین جا از تمام پرستاران عزیز نهایت تقدیر را دارم.»

روی خط آرمان ملی

۸۸۱۰۵۰۰۷

تخلف موتورسواران

در پیاده‌رو خیابان حافظ موتورسواران با سرعت در پیاده‌رو تردد می‌کنند و به همین دلیل عابران احساس امنیت نمی‌کنند. از مسئولان راهنمایی و رانندگی درخواست می‌شود برای آنان جریمه‌ای در نظر بگیرند تا دیگر شاهد تخلفات بی‌شمار موتورسواران در پیاده‌رو خیابان‌ها نباشیم.

صمیمی از تهران