

۲۳۰ میلیارد تومان پرداخت می کند ولی ماه‌ها حقوق راننده را نمی‌دهد، باید با او با اشد مجازات بر خورد شود. »

طبق گزارش مجلس در پایان این نشست، مقرر شد موضوعات اصلی شامل تکمیل سامانه حمل بار، پرداخت خسارت تاخیر در بارگیری بارها، توزیع عادلانه سوخت متناسب با پیمایش و اصلاح حق بیمه رانندگان، و همچنین جلوگیری فعالیت بین جاده‌ای تاکسی‌ها و ناوگان حمل بارهای اینترنتی در کميته حمل‌ونقل جاده‌ای توسط آقای شریعتی اندرانی پیگیری شود. ضمن آنکه در جلسه‌ای با حضور مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی برای بررسی بیشتر موضوعات برگزار و از سوی دیگر کمیسیون عمران مجلس در نشست مذکور لایحه اصلاح قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت را با حضور مسئولان مربوطه مورد بررسی قرار می‌دهد.

▼ راننده نباید دستش را گازوئیلی کند

«مشکلات‌مان آنقدر زیاد است که نمی‌توان به راحتی برشمرد. » این را کریم خاقانی قره‌باغ، یکی از کامیون‌دارانی که کامیونش در حال فعالیت (نه اعصاب) است، در گفت‌وگو با هم‌میهن می‌گوید. او در تشریح مشکلات کامیون‌داران تاکید کرد: «تحصن کنونی به دلیل سهمیه سوخت، گرانی، بیمه تامین اجتماعی و... است. افزایش قیمت‌های بیمه بسیار بالا بوده است، » این کامیون‌دار افزود: «راننده کامیون جزو مشاغل سخت است اما در قانون جزو مشاغل سخت محسوب نمی‌شود، حقوق بازنشستگی در بیمه تامین اجتماعی آنقدر کم است که کفاف زندگی رانندگان را نمی‌دهد. حداقل حقوق یک کارگر با یک‌سال سابقه کار را برای رانندگان با ۳۰ سال فعالیت در نظر می‌گیرند. یعنی بعد از ۳۰ سال، تامین اجتماعی حداقل حقوق را برای رانندگان در نظر می‌گیرد.»

خاقانی درباره دیوی کامیون‌ها در گمرک تاکید کرد: «رانندگان از ۷-۸ ماه تا بیش از یک‌سال منتظر ترخیص کامیون‌های خود هستند. میانگین تقریباً یک‌سال است که رانندگان معطل ترخیص خودروهای خود هستند. در حقیقت پروسه ۱۵ روز تا یک ماه، یک‌سال به طول انجامیده است.» او با اشاره به اینکه آنقدر مشکل وجود دارد که نمی‌دانم کدام را توضیح بدهم، گفت: «سهمیه سوخت نیز یکی دیگر از مشکلاتی است که ما رانندگان با آن دست به گریبانیم. وقتی راننده ماشین سنگین سوخت ندارد به این معناست که کاری کرده‌ایم که چرخ اقتصاد نچرخد. ما حتی انجمن صنفی هم نداریم که مطالبات رانندگان را پیگیری کند درحالی‌که هر روز مشکلات رانندگان افزایش می‌یابد.» او در باره کنترل و مدیریت قاچاق سوخت با کاهش سهمیه‌بنزین توسط دولت، تاکید کرد: «قاچاق فروش سوخت، رانندگان نیستند. این اعلام‌شد که از منبع اصلی و گاه پالایشگاه‌ها سوخت ناپدید می‌شوند. احتمال دارد ۱۰ درصد رانندگان بتوانند سوخت قاچاق کنند آن‌هم در بیشترین حالت می‌توانند از ۲۰۰ تا ۵۰۰ لیتر قاچاق کنند. در صورتی که به خبرها آمده بود میلیون‌ها لیتر سوخت قاچاق می‌شود. واقعاً این ۲۰۰ تا ۵۰۰ لیتر قاچاق بعضی از رانندگان که فقط در خط بندرعباس کار می‌کنند، آمار قاچاق را تغییر می‌دهد؟»

خاقانی با بیان اینکه قاچاق سوخت سمت بندرعباس اتفاق می‌افتد، افزود: «چون عده کمی ۲۰۰ یا ۵۰۰ لیتر گازوئیل فروخته‌اند، بگویم رانندگان سوخت زیادی دارند که می‌فروشند؟ چرا فکر نمی‌کنید که اگر رانندگان گازوئیل نداشته باشند چرخ اقتصاد می‌خوابد؟ کرایه راننده باید طوری حساب شود که دست‌هایش را گازوئیلی نکنند. اگر شرایط زندگی رانندگان خوب باشد، به خاطر یکی، دو میلیون دست خود را گازوئیلی می‌کند؟ در صورتی که راننده دستش به دهشن نرسد و کم بیاورد قاچاق سوخت هم می‌کند. اما اگر نسبت به هزینه‌ها درآمد داشته باشد هیچ وقت لباس انوکشیده خود را خراب نمی‌کند. خیالتان راحت.»

در نهایت و در پی اعتراضات اخیر، قالیباف از دولت و مسئولین خواست برای کامیون‌داران اقدام فوری شود.

گسترده‌ای دارد، جمهوری اسلامی تلاش کرد در حد ظرفیت‌های دیپلماتیک خود از بروز بحران گسترده جلوگیری کند، با توجه به مرز مشترک ۹۰۹ کیلومتری میان دو کشور، وقوع یک بحران گسترده امنیتی بین هندو پاکستان، بر امنیت مناطق شرق و جنوب شرق ایران تاثیر مستقیم می‌گذارد.

▼ سیاست‌همسایگی

با توجه به این سوابق، پاکستان جایگاه خاصی در سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران دارد؛ جایگاهی که به‌رغم اختلافات و گاهی نیز رقابت‌ها به دست آمده است. آخرین سفر رئیس‌جمهور ایران به پاکستان، مربوط به اردیبهشت ۱۴۰۳ است. سید ابراهیم رئیسی، رئیس‌دولت سیزدهم نخستین سفر خارجی خود در سال ۱۴۰۳ را به پاکستان اختصاص داد و سپس به سرلانکا رفت. بر اساس اخبار و آمارهای موجود، حسن روحانی دو سفر، محمود احمدی‌نژاد سه سفر، سیدمحمد خاتمی یک سفر، اکبر هاشمی‌رفسنجانی دو سفر و آیت‌الله خامنه‌ای نیز یک سفر به پاکستان داشتند.

ایران و پاکستان هدف‌گذاری کردند که حجم مبادلات تجاری میان دو کشور را به ۱۰ میلیارد دلار برسانند. این عدد سال گذشته در جریان سفر سید ابراهیم رئیسی به این کشور مطرح شد و نیازمند برنامه‌ریزی و فراهم کردن شرایط است. بر اساس آمار، حجم تجارت میان ایران و پاکستان از سال ۱۴۰۲ افزایش پیدا کرد و در حال حاضر ۳ میلیارد دلار را رد کرده است. بر اساس اخبار موجود، تجارت میان ایران و پاکستان از سال ۱۲۹۷ رونق صعودی خود را آغاز کرد.

▼ وارث یک خانواده سیاستمدار

شهپاز شریف، از اعضای خاندان شناخته‌شده و پرنفوذ شریف از پنجاب است. نواز شریف، برادر او بیشتر در عرصه سیاست شناخته شده است. شهپاز شریف از سال ۲۰۲۲ نخست‌وزیر پاکستان است اما سابقه‌ای طولانی در سیاست این کشور دارد. او سابقه سه دوره نمایندگی مجلس پاکستان، یک دوره رهبری اپوزیسیون دولت پاکستان (در پارلمان)، چهار دوره وزیر ارشد ایالت پنجاب، مجلس ایالتی پنجاب را در سوابق خود دارد. او دو دوره در سال‌های ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۱ و ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۴ رهبر حزب مسلم لیگ پاکستان بود. نواز شریف برادر او که سابقه سه دوره نخست‌وزیری را در کارنامه خود دارد، در حال حاضر برای چهارمین دوره رهبری مسلم لیگ را بر عهده دارد. نواز شریف همواره با پرونده‌های مالی در پاکستان درگیر بوده است.

افراد زیادی خواهی نیستند و با گفت‌وگو باید مشکل این صنف را حل کرد.»

سیدسلمان ذاکر، نماینده ارومیه نیز در تذکری شفاهی تاکید کرد: «سهمیه اعلامی برای کامیون‌های فرسوده جای تأسف دارد. آیا این سهمیه کفایت می‌کند در حالی‌که در روز ۱۰۰ لیتر مصرف می‌کنند؟ حمل‌ونقل‌های کشاورزی و ساخت و ساز توسط این کامیون‌ها انجام می‌شود. آیا با این سوخت و با این سهمیه، توانایی این حمل و نقل را دارند؟ پاسخ دهید که چند نرخ‌ی شدن گازوئیل به چه معناست. یا قیمت دولتی است یا آزاد. کامیون‌داران مشکلات فراوانی از جمله بحث فرسودگی ناوگان و بیمه دارند لطفاً این مشکل سوخت آنها را نیز حل کنید.»

سید اسماعیل حسینی، نماینده شیراز و وزقان نیز وزارت مربوطه را نشانه گرفته و گفت: «چرا وزارت راه و شهرسازی و به‌ویژه سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای که مسئول مستقیم نظارت بر حمل و نقل کشور و رسیدگی به مطالبات صنفی کامیون‌داران هستند، در شرایط کنونی موضع سکوت گرفته‌اند در حالی‌که انتظار است فعالانه عمل و به مطالبات بحق کامیون‌داران رسیدگی کنند و راهکارهای عملیاتی ارائه دهند. گرانی حق بیمه، نبود نظارت کافی بر اپلیکیشن‌های اعلام بار و کمیسیون‌های بالا و غیررسمی و با بری‌ها و حذف دلالتن در این زمینه، عدم نظارت بر هزینه‌های تعمیر و گرانی قطعات یدکی مانند لاستیک، عدم تامین سوخت کافی و سهمیه مورد نیاز کامیون‌های فعال مطابق با برنامه در مسیر از جمله مشکلات کامیون‌داران است که باید رفع شود. کامیون‌داران نیز باید مراقبت کنند که مطالبات صنفی آنها از مسیر قانونی دنبال شود و اجازه ندهند مطالبات صنفی‌شان توسط گروه‌های معاند و بدخواهان نظام منحرف و تبدیل به باج‌خواهی از نظام و فشار بر مردم شود.»

▼ قرائت گزارش کمیسیون عمران در مجلس

محمدرضا رضایی کوچی، رئیس کمیسیون عمران مجلس گزارشی از نشست با انجمن صنفی کامیون‌داران آن‌هم با هدف بررسی چالش‌های اخیر این صنف ارائه کرده و گفت: «بیارها با رانندگان در ارتباط بودیم و در جلسات کمیسیون، مسائل آنان را پیگیری کردیم. به‌خوبی با نگاه این قشر به مسائل حمل‌ونقل آشنا هستم. وقتی قانونی نوشته می‌شود، باید جامعه هدف در شکل‌گیری آن حضور داشته باشد. اگر راننده در تدوین قانون نباشد، آن قانون برای آنها قابل استفاده نیست.» او با اشاره به ضرورت به‌روزرسانی الگوی پیمایش و مصرف سوخت، افزود: «نمی‌توان برای کامیون ۱۵ یا ۲۰ ساله همان مصرف سوخت یک کامیون ۵ ساله را لحاظ کرد. باید نظام پیمایش و مصرف را واقع‌بینانه و به‌روز تدوین کنیم. بیمه تأمین اجتماعی نیز یکی از بزرگ‌ترین مشکلات این صنف است. افزایش ۲ میلیون تومانی در حق بیمه برای راننده‌ای که ماهانه ۱۵ میلیون تومان درآمد دارد، معادل بیش از ۲۰ درصد حقوقش است. این عادلانه نیست. باید سهم بیمه بر اساس درصدی از درآمد واقعی و نه یک عدد ثابت باشد.» رضایی کوچی با بیان اینکه راننده اگر حتی یک روز اعتصاب کند، هزاران میلیارد خسارت به اقتصاد کشور وارد می‌شود، تاکید کرد: «دشمنان کشور در کمین‌اند و یکی از اهداف‌شان جامعه رانندگان است چون این قشر، نقش استراتژیکی در تأمین سوخت و کالا دارد. وقتی یک راننده پس از تخلیه بار، با ر جدید دریافت نمی‌کند، باید مسیر برگشت را خالی طی کند؛ این یعنی ائتلاف سوخت، استهلاک بیشتر و فشار مضاعفی که به راننده وارد می‌شود. باید سامانه‌ای طراحی شود که راننده با فاصله‌پس از تخلیه، با ر جدید دریافت کند. عدالت در توزیع بار باید به‌عنوان یک اصل در اصلاح ساختار حمل‌ونقل دیده شود.» رئیس کمیسیون عمران مجلس با انتقاد از تأخیر در پرداخت هزینه‌بارها از سوی برخی نهاده‌ا، افزود: «وقتی وزارتخانه‌ای سه ماه بعد هزینه راننده را پرداخت می‌کند، عملاً معیشت او را نابود کرده است. اگر کسی در یک روز حدود

شبه‌قاره ابراز کند.» شهپاز شریف، پیش از این روز دوم خرداد ۱۴۰۳ به منظور شرکت در مراسم بزرگداشت جانب‌ایندگان حادثه سقوط هلی کوپتر رئیس‌جمهور و همراهان به تهران آمده بود. پیش از آن نیز عمران خان نخست‌وزیر سابق این کشور در سال ۱۳۹۸ به تهران آمد. شهپاز شریف و مسعود یزدشکیان، آذرماه سال گذشته در جریان اجلاس دی-۸ در قاهره با یکدیگر دیدار کردند.

▼ سفیر پاکستان: روابط تهران و اسلام‌آباد زوال‌ناپذیر است

محمد مندر تپیو، سفیر پاکستان در تهران در یادداشت کوتاهی که در اختیار ایسنا قرار داد، درباره این سفر نوشت: «هر دیدار جدیدی با خود تغییرات مثبتی در روابط دو جانبه به همراه دارد. محمد شهپاز شریف، نخست‌وزیر پاکستان سفری دوروزه به جمهوری اسلامی ایران خواهند داشت. در طول این سفر، وی با مقامات ایرانی در خصوص مسائل تجاری، همکاری‌های منطقه‌ای، مبارزه با تروریسم و مسائل منطقه‌ای و بین‌المللی دیدار و گفت‌وگو خواهد کرد.» دیپلمات ارشد اسلام‌آباد در تهران همچنین خاطر نشان کرد: «ایران خانه دوم من هست. روابط دو کشور پاکستان و ایران لا‌اول است. دو کشور تعلقات و تعهدات خوبی دارند و پتانسیل‌های زیادی موجود هست. امید هست این روابط در آینده بیش از پیش افزایش یابد.»

▼ روابط مهم تهران ـ اسلام‌آباد

ایران و پاکستان به عنوان کشورهای همسایه، روابط مهم و پیچیده‌ای با یکدیگر دارند. پاکستان کشور حافظ منافع ایران در ایالات متحده آمریکا ست. دو کشور ۹۰۹ کیلومتر مرز مشترک با یکدیگر دارند که با توجه به شرایط امنیتی دو طرف، وضعیت خاصی دارد. تهران و اسلام‌آباد همواره تلاش می‌کنند با تمرکز بر همکاری‌های مشترک، اجازه غالب‌شدن چالش‌هایی مانند تروریسم، ترانزیت سازمان‌یافته مواد مخدر و امنیت مرزها بر روابط دو کشور را ندهند. با همین نگاه بود که ایران و پاکستان به‌رغم یک درگیری کوتاه‌مدت در دی ۱۴۰۲، خیلی زود در مسیر عادی‌سازی شرایط قرار گرفتند. حسین امیرعبد‌اللهیان، وزیر امور خارجه وقت کشورمان در بهمن‌ماه به پاکستان سفر کرد و دو کشور وضعیت را به حالت عادی برگردانند.

در جریان بحران اخیر میان هند و پاکستان نیز، سیدعباس عراقچی وزیر امور خارجه کشورمان سفری به هر دو کشور داشت و دیدارهای فشرده‌ای با مقامات ارشد این کشورها برگزار کرد. در کنار اینکه ایران با هند و پاکستان ارتباط

سمفونی خطوط

جمال رحمتی



دیروز



امروز



J A M A L

نگاه‌نماینده

ناترازی آب و نان در کشور

گروه خبر: رحمت‌الله نوروزی، نماینده علی‌آبادکتول در مجلس با اشاره به شرایط اقتصادی کشور و ضرورت توجه به اولویت‌های معیشتی مردم، تاکید کرد: «افزایش قیمت نان و حق بیمه تامین اجتماعی نگرانی‌های زیادی را برای مردم ایجاد کرده است. ورزش برای ما مهم است و آن را قبول داریم، اما اکنون اولویت کشور باشگاه‌داری نیست.»

او با تاکید بر نابرابری‌ها و کمبودهای اساسی در حوزه معیشت مردم، افزود: «امروز ما با ناترازی آب و نان مواجه هستیم و در برخی شهرستان‌ها قیمت نان افزایش یافته و این موضوع نگرانی‌های زیادی ایجاد کرده است.

البته، این سخن به‌معنای دفاع از هنر فاقد معیارها و ارزش‌های سیاسی و فکری نیست. اتفاقاً، «هنر برای هنر» برای هنرمندان ارزش را قائل است که به ارزش‌ها و نگرش‌هایی که باور دارد، پایبند بماند و جهان را از زاویه و منظر ی ببیند که می‌سپندد و درست‌تر می‌داند. این متفاوت است با اینکه ناظران و حاکمان، پوزیسیون و اپوزیسیون و حتی منتقدان حرفه‌ای هنری بخواهند از منظر نوع مواجهه هنرمند و یا فرآورده فرهنگی با سیستم یا ایدئولوژی، به قضاوت او بپردازند و فراتر از آن، به حذف و سانسور و یا یکوت او دست بزنند. در واقع، نفی ایده «هنر برای هنر» و دفاع از ایده «هنر برای ایدئولوژی» (چه از منظر پوزیسیون و چه اپوزیسیون)، به‌معنای نفی ورد حق آزادی و استقلال فردی هنر مند است. انداختن اوست به مخمصه. تحمیل نوعی خاص از اندیشیدن و کار کردن و گفتن و نوشتن است. گفتار پناهی، تقابلی است با این رویکرد. او از یک‌سو، ایرانیان را که کنار گذاشتن اختلافات، دوستگی‌ها و دو قطبی‌ها می‌خواند و از ضرورت یکپارچگی برای ایران می‌گوید؛ اما در عین حال، این انسجام و همگرایی و یکپارچگی را در تعارض با آزادی و استقلال هنر مندان و اهالی فرهنگ نمی‌داند و نمی‌بیند. اتفاقاً، شرطان یکپارچگی و همگرایی، پذیرش استقلال و آزادی افراد (و به‌طور خاص، هنر مندان) است. نمی‌توان مدام از امنیت ملی و شرایط حساس کنونی و... سخن گفت و به این بهانه، با بخشنامه‌ها و آئین‌نامه‌ها و استناد به قوانین سخت و ایدئولوژیک، راه‌تولید و اندیشیدن و در واقع، زیستن را از اهل فرهنگ و هنر و رسانه ستاند. امنیت ملی در صورتی قابل تامین است که شهروندان خود را جزئی از ملت آزاد و ذی‌حق ببینند؛ نه رعایایی که دیگران برای فکر و نوشتن و گفتن و فیلم ساختن آنان، «دایره محدوده تعیین می‌کنند. گفتار پناهی، همان شعاری است که بارها در رسانه‌ها و خیابان‌ها و حتی در انتخابات بیان شده

همچنین بسیاری از مردم به واسطه افزایش حق بیمه‌های تأمین اجتماعی با مشکلات جدی روبه‌رو شده‌اند.»

نوروزی گفت: «به عنوان نماینده‌ای که در درون نظام فعالیت می‌کنم و کشور و انقلاب را دوست دارم، معتقدم باید در تعیین اولویت‌ها بازنگری کنیم و در مورد مسائلی که اکنون پیش روی مردم است، نیاز به تصمیم‌گیری‌های جدی و سریع داریم. امیدوارم دولت و مجلس با هم‌افزایی و همدلی، بتوانند هر چه زودتر مشکلات معیشتی و اقتصادی کشور را برطرف کنند.»

ادامه یادداشت سردبیر

است: «بگذار زندگی کنتم.» رادیکالیسم ایدئولوژیک در دو سر طیف و در کنار آن، بوروکراسی امنیتی-فرهنگی که خود را مجری قوانین برآمده از گفتارها و ارزش‌های رسمی پس از انقلاب می‌داند، عملاً به ستیز با زندگی عادی اهالی فرهنگ و هنر بر می‌خیزد. بولتن‌سازی‌ها، زیر ذره‌بین بردن‌ها، احضارها، سانسورها، برخوردها و... همه و همه، عملاً در جهت نفی استقلال، آزادی و فراتر از آن، حق زیستن اهالی فرهنگ و هنر در این ملک است. از این منظر، جعفر پناهی و جعفر پناهی‌ها را باید ستود که هنوز برای ایران و به نمایندگی ایران، فیلم می‌سازند و کار می‌کنند و از میدان در نمی‌روند. حتی اگر مدعیان ارزش‌ها و بوروکرات‌های مجری قوانین مبتنی بر سانسور، فیلم و کار آنان را «غیرقانونی» و «بی‌مجاز» و «بیزمینی» و... بخوانند و کنش او و حتی جایزه او را، کنششی تقابل‌گرا و تعارض‌جو تعریف کنند. بی‌آنکه به این پرسش، پاسخ دهند: اگر دستگاه سانسور و توجیه تداوم بی‌حاصل آن برچیده شود، هنر مند چه نیازی به تقابل و تعارض خواهد داشت؟ اگر تقابل و تعارضی هم هست، به خاطر نگاهی است که محصول فرهنگی و رسانه‌ای راه‌تهدید و میکروب و ابزار ستیز و دشمنی می‌انگارد؛ اما در عمل، کاری می‌کند که هر هنر مند و هر کنشگر فرهنگی و رسانه‌ای، برای حراست از جانشین خویش و حفظ استقلال و آزادی خویش، ناچار از تعارض و تقابل با سیستم و ایستادن در اردوگاه مخالفان وضع موجود می‌شود؛ و بدین ترتیب است که آب اصلی را به آسیاب اپوزیسیون، نه جشنواره‌های خارجی و نهادهای قحوب‌شری و فرهنگی، که پوزیسیون می‌ریزد. نخل تلایی کن، می‌تواند جایزه‌ای برای ایران و ایرانیان (فارغ از هر گرایش و نگرش) باشد؛ اگر و تنها اگر، گفتار صریح و کوتاه‌بناهی شنیده‌شود و یک‌بار برای همیشه، استقلال و آزادی اهالی فرهنگ و هنر پاس داشته شود.