

دژ محمدعلی خان- دزفول



## تمایل کارگران به اشتغال در مشاغل کاذب به خاطر دستمزدهای پایین وزارت کار

رئیس کانون انجمن‌های صنفی کارگران ساختمانی با اشاره به اینکه مشکلات معیشتی کارگران را به سمت مشاغل کاذب و دلالی می‌کشاند، بیان کرد که کارگران به دلیل پایین بودن دستمزد وزارت کار، تمایل دارند به سمت مشاغل کاذب و دلالی بگردند. وی افزود: کارگران به دلیل پایین بودن دستمزد وزارت کار، تمایل دارند به سمت مشاغل کاذب و دلالی بگردند. کارگران به دلیل پایین بودن دستمزد وزارت کار، تمایل دارند به سمت مشاغل کاذب و دلالی بگردند.

رئیس کانون انجمن‌های صنفی کارگران ساختمانی با اشاره به اینکه مشکلات معیشتی کارگران را به سمت مشاغل کاذب و دلالی می‌کشاند، بیان کرد که کارگران به دلیل پایین بودن دستمزد وزارت کار، تمایل دارند به سمت مشاغل کاذب و دلالی بگردند. کارگران به دلیل پایین بودن دستمزد وزارت کار، تمایل دارند به سمت مشاغل کاذب و دلالی بگردند.

رئیس کانون انجمن‌های صنفی کارگران ساختمانی با اشاره به اینکه مشکلات معیشتی کارگران را به سمت مشاغل کاذب و دلالی می‌کشاند، بیان کرد که کارگران به دلیل پایین بودن دستمزد وزارت کار، تمایل دارند به سمت مشاغل کاذب و دلالی بگردند. کارگران به دلیل پایین بودن دستمزد وزارت کار، تمایل دارند به سمت مشاغل کاذب و دلالی بگردند.



## شماره گذاری خودروهای بدون عوارض اسقاط متوقف شد

مهران سالاریه گفت: با وجود اعلام قبلی تعدادی از تولیدکنندگان خودرو و موتورسیکلت نسبت به ثبت نام و ارایه عوارض اسقاط تاکتو اقدام نکرده‌اند. رئیس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده افزود: براساس ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو و اصلاحیه آن، یکی از ارکان شماره گذاری وسایط نقلیه باید برای وارداتی نو شماره، دریافت مجوز از ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده است. بر این اساس تمامی وسایط نقلیه نو شماره اعم از سبک، سنگین و موتورسیکلت برای دریافت مجوز شماره گذاری یا مشمول ارایه گواهی اسقاط و یا پرداخت عوارض مربوطه به صندوق حمایت از تحقیقات و توسعه صنایع پیشرفته وزارت صنعت، معدن و تجارت هستند. رئیس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده گفت: متأسفانه با وجود اعلام قبلی، هنوز تعدادی از تولیدکنندگان خودرو و موتورسیکلت

مهران سالاریه گفت: با وجود اعلام قبلی تعدادی از تولیدکنندگان خودرو و موتورسیکلت نسبت به ثبت نام و ارایه عوارض اسقاط تاکتو اقدام نکرده‌اند. رئیس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده افزود: براساس ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو و اصلاحیه آن، یکی از ارکان شماره گذاری وسایط نقلیه باید برای وارداتی نو شماره، دریافت مجوز از ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده است. بر این اساس تمامی وسایط نقلیه نو شماره اعم از سبک، سنگین و موتورسیکلت برای دریافت مجوز شماره گذاری یا مشمول ارایه گواهی اسقاط و یا پرداخت عوارض مربوطه به صندوق حمایت از تحقیقات و توسعه صنایع پیشرفته وزارت صنعت، معدن و تجارت هستند. رئیس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده گفت: متأسفانه با وجود اعلام قبلی، هنوز تعدادی از تولیدکنندگان خودرو و موتورسیکلت



# به اندازه یک کشور ۲۵۰ میلیون نفری سوخت تولید می‌کنیم

معاون مدیر عامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی گفت: در سال‌های گذشته حداکثر رشد مصرف بنزین سالانه ۷ درصد بوده است اما امسال به یکباره به ۲۰ درصد رشد مصرف رسیده‌ایم یعنی از متوسط مصرف ۱۰۴ میلیون لیتر سال گذشته؛ امروز به ۱۲۴ میلیون لیتر رسیده‌ایم.

علی زیار با اشاره به ناتراز شدن تولید و پخش بنزین اظهار داشت: در حال حاضر مصرف بنزین ۲۰ درصد نسبت به سال گذشته رشد داشته و به رقم ۱۲۴ میلیون لیتر رسیده است. وی افزود: در سال‌های گذشته حداکثر رشد مصرف سالانه ۷ درصد بوده است اما امسال به یکباره به ۲۰ درصد رشد مصرف رسیده‌ایم یعنی از متوسط مصرف ۱۰۴ میلیون لیتر سال گذشته؛ امروز به ۱۲۴ میلیون لیتر رسیده‌ایم. حال سوال اینکه آیا می‌توان یک‌شبه برای این میزان رشد تقاضا پالایشگاه ساخت؟ آیا منابع آن وجود دارد؟ پاسخ اینکه حتی اگر منابع هم موجود باشد نمی‌توان یک‌شبه پالایشگاه ساخت و به این میزان تقاضا پاسخ داد، اگر همین رویه ادامه داشته باشد و سال به سال هم رشد مصرف به این شکل صعودی باشد و با این خودروهای پرمصرف واقعا به تاج‌آباد می‌رویم.

معاون مدیر عامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی گفت: اکنون تراز تولید و مصرف بنزین در کشور منفی شده است، به طوری که در همین فاصله زمانی ماه گذشته (تیرماه) ۱۰۷ میلیون لیتر تولید داشتیم و میزان مصرف ۱۲۰ میلیون لیتر بوده یعنی تراز تولید و مصرف بنزین ۱۳ میلیون لیتر منفی شده است که این میزان کسری را مجبور شدیم از ذخایر برداشت کنیم.



وی با بیان اینکه نباید فقط به مدیریت تامین فشار وارد شود باید برای مصرف هم چاره‌اندیشی شود، تأکید کرد: باید تصمیماتی اتخاذ شود که میزان ذخایر هم افت نکند، بنابراین یا باید واردات انجام شود و یا اینکه مصرف مدیریت شده و با تولید همخوانی داشته باشد. زیار خاطرنشان کرد: تنها سیاست قیمتی کنترل‌کننده مصرف نیست، باید روی تجهیزات سوخت‌بر تمرکز کرد و تجدیدنظر شود، با خودروهایی که اکنون در اختیار مردم است نه تنها راه به جایی نمی‌بریم بلکه بدون تعارف تمام ثروت مملکت هم به باد خواهد رفت. وی درباره کیفیت بنزین در پی رشد تقاضا و تولید گفت: چه تراز بنزین مثبت، چه سر به سر و چه منفی باشد کیفیت بنزین شاخص‌هایی دارد



## تکلیف هندی‌ها در چابهار تا دو ماه دیگر معلوم می‌شود

بلندمدت نتیجه نرسیده بود، حل‌وفصل کردیم و در آینده نزدیک قرارداد بلندمدت نهایی می‌شود که یک اقدام خوب در حوزه بین‌المللی برای بندر چابهار خواهد بود.

چابهار که در جنوب شرقی ایران واقع است، به عنوان دروازه‌ای برای دسترسی هند به بازارهای آسیای میانه در نظر گرفته شده و ریشه‌های این پروژه به سال ۲۰۰۳ بازمی‌گردد که دو کشور بر سر توسعه آن به توافق رسیدند. با این حال، این ابتکار عمل به دلیل تحریم‌های غرب علیه برنامه هسته‌ای ایران با موانعی مواجه شد.

به دنبال آن سفر هند در تهران تیرماه امسال گفت که هند برای رشد اقتصادی و تجاری از طریق بندر چابهار برنامه‌ریزی ویژه‌ای را در دستور کار خود دارد. «رودرا گائوارو شریست» تأکید کرد: چابهار نقطه عطف تحول اقتصادی منطقه است و برای هند فرصتی طلایی یکدک می‌کشد و موقعیت چابهار در گسترش مبادلات تجاری در منطقه، اوراسیا و حتی اروپا منحصر بفرد است.

حالا کشتیرانی اعلام کرده که به گفته منابع مطلع، انتظار می‌رود هند و ایران تا سپتامبر ۲۰۲۳ (شهریور - مهر ۱۴۰۲) و قبل از اجلاس جهانی دریایی هند ۲۰۲۳ که برگزار می‌شود در دلی نو برای ماه اکتبر برنامه‌ریزی شده، یک قرارداد بلندمدت برای توسعه بندر چابهار امضا کنند. بدین ترتیب پس از سال‌ها مذاکره، دلی نو و تهران قراردادی چند ساله را امضا می‌کنند که به هند اجازه می‌دهد بندر شهید بهشتی چابهار را به صورت بلند مدت توسعه دهد.

در حال حاضر هند و ایران قرارداد توسعه بندر چابهار را به مدت یک سال تمدید کردند. با این حال، هند از ایران خواسته که به یک پیمان بلندمدت متعهد شود و اطمینان لازم برای سرمایه‌گذاری و برنامه‌های توسعه هند را فراهم کند. این قرارداد بلند مدت برای ۱۰ سال دیگر نیز می‌تواند به طور خودکار تمدید شود. یکی از مقامات وزارت بندر، کشتیرانی و آبراهه‌های هند گفته که مفاد قرارداد بلندمدت ماه آینده نهایی خواهد شد و احتمالاً در ماه سپتامبر توافق‌نامه‌ای امضا می‌شود. مذاکرات قرارداد بلندمدت پیش از این به دلیل اختلاف نظر در مورد بند داری متوقف شد. ایران قبلاً با توجه به محدودیت‌های قانون اساسی خود برای رسیدگی به اختلافات در دادگاه‌های خارجی، از بندهایی در مورد داوری بین‌المللی نراضی بود. با این حال، هر دو طرف قرار است

معاون مدیر عامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی گفت: در سال‌های گذشته حداکثر رشد مصرف بنزین سالانه ۷ درصد بوده است اما امسال به یکباره به ۲۰ درصد رشد مصرف رسیده‌ایم یعنی از متوسط مصرف ۱۰۴ میلیون لیتر سال گذشته؛ امروز به ۱۲۴ میلیون لیتر رسیده‌ایم.

علی زیار با اشاره به ناتراز شدن تولید و پخش بنزین اظهار داشت: در حال حاضر مصرف بنزین ۲۰ درصد نسبت به سال گذشته رشد داشته و به رقم ۱۲۴ میلیون لیتر رسیده است. وی افزود: در سال‌های گذشته حداکثر رشد مصرف سالانه ۷ درصد بوده است اما امسال به یکباره به ۲۰ درصد رشد مصرف رسیده‌ایم یعنی از متوسط مصرف ۱۰۴ میلیون لیتر سال گذشته؛ امروز به ۱۲۴ میلیون لیتر رسیده‌ایم. حال سوال اینکه آیا می‌توان یک‌شبه برای این میزان رشد تقاضا پالایشگاه ساخت؟ آیا منابع آن وجود دارد؟ پاسخ اینکه حتی اگر منابع هم موجود باشد نمی‌توان یک‌شبه پالایشگاه ساخت و به این میزان تقاضا پاسخ داد، اگر همین رویه ادامه داشته باشد و سال به سال هم رشد مصرف به این شکل صعودی باشد و با این خودروهای پرمصرف واقعا به تاج‌آباد می‌رویم.

معاون مدیر عامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی گفت: اکنون تراز تولید و مصرف بنزین در کشور منفی شده است، به طوری که در همین فاصله زمانی ماه گذشته (تیرماه) ۱۰۷ میلیون لیتر تولید داشتیم و میزان مصرف ۱۲۰ میلیون لیتر بوده یعنی تراز تولید و مصرف بنزین ۱۳ میلیون لیتر منفی شده است که این میزان کسری را مجبور شدیم از ذخایر برداشت کنیم.

وی با بیان اینکه نباید فقط به مدیریت تامین فشار وارد شود باید برای مصرف هم چاره‌اندیشی شود، تأکید کرد: باید تصمیماتی اتخاذ شود که میزان ذخایر هم افت نکند، بنابراین یا باید واردات انجام شود و یا اینکه مصرف مدیریت شده و با تولید همخوانی داشته باشد.

زیار خاطرنشان کرد: تنها سیاست قیمتی کنترل‌کننده مصرف نیست، باید روی تجهیزات سوخت‌بر تمرکز کرد و تجدیدنظر شود، با خودروهایی که اکنون در اختیار مردم است نه تنها راه به جایی نمی‌بریم بلکه بدون تعارف تمام ثروت مملکت هم به باد خواهد رفت. وی درباره کیفیت بنزین در پی رشد تقاضا و تولید گفت: چه تراز بنزین مثبت، چه سر به سر و چه منفی باشد کیفیت بنزین شاخص‌هایی دارد

مسعود بختیاری، رئیس هیأت مدیره سندیکای کسرو ایران اظهار کرد: برآوردها حاکی از تولید سالانه ۲۵۰ تا ۳۰۰ میلیون قوطی کسرو ماهی در کشور است اما آمار دقیق و قابل اعتمادی در تولید و مصرف محصولات کسروی وجود ندارد. بنا بر آمار سازمان شیلات ایران، حدود ۵ سال قبل آمار تولید کسرو ماهی تقریباً ۵۰۰ میلیون قوطی در سال بود که با کاهش ۵۰ درصدی بازار تقاضا تولید نیز دچار افت شده است. وضعیت تولید در ۴ ماه نخست سال نشان می‌دهد آمار تولید نسبت به مشابه سال گذشته کاهش چشم‌گیری نداشته است.

عضو کمیته فنی آذربای کسرو درباره میزان صادرات کسرو ماهی گفت: سال‌های گذشته تا حدودی صادرات به ویژه به کشورهای همجوار مانند عراق و افغانستان انجام می‌شد؛ اما در چند سال اخیر بخش اعظمی از تولید به مصرف داخل می‌رسد و اگر صادراتی وجود داشته باشد عدد بسیار ناچیزی است.

عضو کمیته فنی آذربای کسرو درباره چرایی این موضوع بیان کرد: قیمت ماهی به عنوان ماده اولیه کسرو ماهی به شکل سرسام‌آوری افزایش یافته از این رو قیمت تمام شده کسرو رقابتی نبوده و سایر بازیگران بین‌المللی سهم بازار ایران را از آن خود کرده‌اند.

بختیاری با بیان اینکه ۷۰ درصد نرخ تمام شده کسرو مربوط به ماهی است، ادامه داد: صادرات از نیمه دوم سال گذشته به حداقل رسید و برخی برندها فقط برای بخشی از مهاجران ایرانی که مشتریان آنها بودند صادرات دارند که این بازار عدد قابل توجهی نیست.

چند سالی است کیفیت برخی محصولات کسروی از جمله تن ماهی کاهش یافته است. چرنا وجود افزایش قیمت‌ها، کیفیت محصولات پایین آمده است؟ رئیس هیأت مدیره سندیکای کسرو ایران درباره چرایی این موضوع گفت: ۸۰ درصد ماهی مصرفی کسرو ماهی به وسیله صید داخل تأمین می‌شود و ۲۰ درصد وارداتی است. روش صید و انجماد ماهی تأثیر زیادی در تولید کسرو ماهی دارد.

وی تصریح کرد: مشکلات تحریم، تخصیص به هنگام ارز و ... سبب شده تا واردات و تأمین ماهی وارداتی با مشکلاتی مواجه باشد. وی گفت: حرف اول را در کسرو ماهی نیروی انسانی می‌زند بر عکس سایر صنایع که دستگاه‌ها و ماشین آلات نقش پررنگی دارند. در حال حاضر روش‌های تولید کسرو در صنایع غذایی مطابق با استانداردها بوده و سعی می‌شود تا کیفیت محصول حفظ شود؛ اما این مساله فقط به روش تولید کسرو بر نمی‌گردد و در صید و انجماد نیز ضرورت دارد تجهیزات مطابق با استانداردهای روز باشد.

عضو کمیته فنی آذربای کسرو با بیان اینکه بزرگترین تولیدکننده و صادرکننده کسرو ماهی در جهان تایلد است، گفت: ایران در صید و تولید تن ماهیان از بسیاری از کشورهای منطقه جلوتر است زیرا کشورهایی مانند مالزی، اندونزی و حتی هند ماهی را پس از صید در ساحل منجمد می‌کنند در حالی که شناورهای ایرانی با توجه به تجهیزاتی که در اختیار دارند به ویژه در آب‌های دور، انجماد پس از صید در داخل شناور انجام می‌شود.