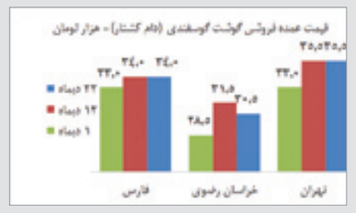
خراسان روزنامه صبح ایران
شنبه ۲۵ دی ۱۳۹۵ . ۱۵ ربیع الثانی ۱۴۳۸ . شماره ۱۹۴۴۷

یارانه دی ساعت ۲۴ یک شنبه واریز می‌شود

ایسنا- یارانه دی ماه نیز به روال معمول ماه‌های گذشته، ساعت ۲۴ روز یک شنبه بیست و ششم این ماه به حساب سرپرستان خانوار واریز می‌شود. علی ربیعی، وزیر کار چند روز پیش در اظهارات تازه‌ای اعلام کرد که حذف یارانه سه میلیون نفری از برنامه‌های فعلی دولت نیست. بر این اساس با این موضع جدید به نظر می‌رسد برنامه غربالگری سه میلیون نفری که از آن سخن گفته شده، احتمالا به دولت بعد موکول شود.

شاخص



روند کاهشی قیمت گوشت آغاز شده است؟

با توجه به توزیع گوشت توسط ستاد تنظیم بازار با قیمت ۳۱ هزار و ۵۰۰ تومان به نظر می‌رسد روند کاهشی قیمت گوشت به زودی آغاز شود. ملکی، رئیس اتحادیه فروشندگان تهیه و توزیع گوشت گوسفندی در این رابطه گفت: در صورت تداوم این سیاست و تزریق گوشت به بازار، تاثیر بیشتری روی کاهش قیمت گوشت قرمز مشاهده خواهیم کرد. این در حالی است که آمار شبکه خبری و اطلاع رسانی صنعت مرغ و دامپروری (www.itpnews.com) حکایت از آن دارد که قیمت عمده فروشی گوشت هنوز کاهش محسوسی نداشته است. چنانچه نمودار فوق نشان می دهد این کاهش فقط در برخی استان ها مثل خراسان رضوی رخ داده است و با وجود کاهش قیمت هنوز قیمت ها به سطح اوایل دی ماه نرسیده است.

بازار خبر

در سال ۲۰۱۶، ۲۳۳ هزار خودرو تحت لیسانس پژو در ایران تولید شد

فارس- پژوی فرانسه در بیانیه ای اعلام کرد به طور کلی فروش این شرکت در سال ۲۰۱۶، ۵/۸ درصد افزایش داشته و به ۳/۱۴۶ میلیون دستگاه رسیده است که از این میزان ۲۳۳ هزار دستگاه خودرو تحت لیسانس این شرکت در ایران تولید شده است.

صادرات نفت ایران به هند رکورد ۱۵ ساله را شکست

تسنیم- در حالی که برخی پالایشگاه‌های هندی پس از لغو تحریم‌ها خرید خود از ایران را از سر گرفته‌اند، آمار ردگیری تانکرها و گزارش مؤسسه تامسون رویترز نشان می‌دهد که واردات سالانه نفت هند از ایران در سال ۲۰۱۶ افزایشی بی‌سابقه را تجربه کرده است.

محکومیت سازنده ایربگ‌های مرگبار ژاپنی

ایسنا- انتظار می‌رود شرکت ژاپنی تاکاتا به ارتکاب تخلف در ساخت قطعات معیوب ایربگ که ۱۶ کشته در جهان بر جای گذاشته است، اعتراف کرده و یک میلیارد دلار جریمه در آمریکا پرداخت کند. تاکاتا در سال ۲۰۱۵ در یک توافق جداگانه به ارزش ۷۰ میلیون دلار با رگولاتورهای ایمنی خودروی آمریکا قبول کرد اقرار کند از وجود ایراد در باد کننده‌های ایربگ مطلع بوده اما فراخوان به موقع صادر نکرده است.

تاخیر پرداخت سود سپرده‌ها در برخی بانک‌ها

مهر- این روزها سپرده گذاران با پدیده جدیدی مواجه‌اند که بر اساس آن، بانک ها در واریز سودهای سپرده مشتریان و سپرده گذاران، چند روز هم که شده تاخیر می‌کنند. همین امر منجر به نارضایتی مشتریان شده است و البته وقتی که از بانکداران در مورد آن سوال می‌کنند تعطیلات احتمالی یا جمعه‌ها را دلیل تاخیر در پرداخت سود می‌دانند. البته شاید این پدیده‌ای غالب در نظام بانکی کشور نباشد، اما به هر حال نبود نظارت‌ها برخی از این مشکلات را رقم می‌زند که رفته رفته، در جه اعتماد مردم به سیستم بانکی را کم و کمتر می‌کند.

با گذشت یک سال از آغاز اجرای برجام صورت گرفت:

ورود نخستین ایرباس با استقبال گسترده مسئولان

نخستین ایرباس نو ایران ایر پس از ۲۳ سال، در فرودگاه مهرآباد به زمین نشست. به گزارش خبرگزاری فارس، اولین هواپیمای نو خریداری شده توسط ایران ایر از ایرباس در قالب قرارداد خرید ۱۰۰ هواپیما، پنج شنبه رسماً وارد فرودگاه مهرآباد شد و وعده ورود ۹ هواپیمای دیگر تا پایان سال نیز مطرح شد. به گفته پرورش، مدیر عامل ایران ایر، آخرین خرید این شرکت از ایرباس، به ۲۳ سال پیش یعنی سال ۱۹۹۴ میلادی برمی گردد.

■ **واکنش مدیر عامل ایران ایر به احتمال مرجوعی بودن هواپیمای نو**

در مراسم ورود اولین هواپیمای ایرباس که با حضور عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی، علی اکبر صالحی، رئیس سازمان انرژی اتمی و مدیرعامل ایرباس برگزار شد، فرهاد پرورش، مدیر عامل ایران ایر در پاسخ به سوالی مبنی بر احتمال مرجوعی بودن این هواپیما اظهار کرد: این هواپیما متعلق به هیچ ایرلاین و یا کشور دیگری نبوده و تا پیش از تحویل به ما فقط پرواز تست انجام داده بود. به نظر می رسد این سوال در پی اظهارات روز چهارشنبه فابریس برژیر، مدیر عامل ایرباس در فرانسه مطرح شد. وی هنگام تحویل این هواپیما به ایران ایر مدعی شد از ۱۰۰ فروند هواپیمای خریداری شده ایران، ۹۸ فروند سفارش جدید و دو فروند بازخرید از یک سفارش لغو شده یک شرکت هواپیمایی دیگر است.

■ **محدودیتی در تامین قطعات هواپیمای ایرباس وجود ندارد**

یکی از موضوعات مطرح در خصوص ورود هواپیماهای جدید، چگونگی تامین قطعات این هواپیماها به خصوص قطعات حساس آن ها که در هواپیماهای نظامی نیز می تواند کاربرد داشته باشد، بوده است. به گزارش تسنیم، فرهاد پرورش در این باره اظهار کرد: طبق مجوزی که به شرکت های ایرباس، بوئینگ و ATR داده شده فروش هواپیما و تامین قطعات مجوز دارد. پرورش با بیان این که آن ها می خواهند بدانند قطعه این هواپیماها روی هواپیمای دیگری مورد استفاده قرار می گیرد یا خیر، افزود: یک قطعه وجود دارد که حساس است و مربوط به ناوبری هوایی است. وی تصریح کرد: از این قطعه در ایران زیاد وجود دارد و همه ایرلاین ها آن را دارند. اگر قرار باشد این قطعه ایرادی داشته باشد به صورت یک به یک آن را جایگزین می کنیم.

■ **سرنوشت قرارداد ایرباس در صورت بازگشت تحریم‌ها**

سرنوشت قرارداد ایرباس پس از بازگشت احتمالی تحریم ها، یکی از سوالات مهم درباره این قرارداد بوده است. در این باره فخریه کاشان قائم مقام وزیر راه در امور بین الملل و اکنش نشان داد. وی به راهنمای جدید وزارت خزانه داری آمریکا درباره سؤالات پرسیده شده درباره قراردادها با ایران اشاره و اظهار کرد: طبق توضیحات وزارت خزانه‌داری آمریکا، قراردادهای مالی که از دوران برجام تا تاریخ احتمالی برگشت تحریم ها، منعقد شود معتبر است و عطف به ماسبق نمی شود. پرورش، مدیر عامل ایران ایر نیز در این باره گفت: قطعاً اگر قرار باشد روزی تحریم ها برگردد ما دست روی دست نمی گذاریم و همه این ها در قرارداد قید و مطرح شده است.

■ **متغیر بودن بازپرداخت تامین مالی ایرباس**

اصغر فخریه کاشان قائم مقام وزیر راه در این مراسم همچنین جزئیات بیشتری درباره نحوه تأمین مالی اظهار کرد. قراردادی که به گفته پرورش، سیستم تأمین مالی آن فاینانس است و ۱۵ تا ۲۰ درصد توسط ما یا شرکت سازنده و بقیه هم از طریق فاینانسر یا شرکت سازنده تامین می شود. فخریه کاشان گفت: تأمین مالی توسط شرکت‌های بین المللی لیزینگ انجام می شود که برای قرارداد ایرباس ها شرایط این گونه است. وی اظهار کرد: در صورت تأمین مالی توسط ایرباس برای این قراردادها بازپرداخت ۱۰ ساله و در صورت تأمین مالی توسط مؤسسات مالی دیگر بازپرداخت ۱۸ ساله خواهد بود.

■ **مشهد مقدس، نخستین مقصد ایرباس**

وزیر راه نیز در این مراسم از اضافه شدن دو فروند ایرباس ۳۳۰ تا پایان سال جاری و ۹ فروند ایرباس ۳۲۱ و ۳۳۰ تا پایان سال ۹۶ به ناوگان هوایی کشور خبر داد. آخوندی افزود: این ایرباس در اولین گام خانواده شهدا و ایثارگران را به زیارت امام رضا(ع) منتقل خواهد کرد.

■ **اظهار نظرها درباره ورود ایرباس به ایران**

در این حال برخی نمایندگان مجلس و نیز مشاور فرهنگی رئیس جمهور، به ورود ایرباس نو به کشور واکنش نشان دادند. به گزارش ایسنا، حسام الدین آشنا مشاور فرهنگی رئیس جمهور در شبکه اجتماعی توئیتر، با کنایه به منتقدان خرید ایرباس نوشت: «خریدار حرفه‌ای بودن یعنی این که وقتی پول دکل را دو برابر می‌دهید مراقب باشید آن را هم تحویل بگیرید. نکته مهم این تخفیف تبدیل شدن ایران به یک خریدار حرفه‌ای و شکستن فضای امنیتی حول ایران است.» اشاره آشنا، به گفته‌های مسئولان وزارت راه است که اظهار داشته‌اند: قیمت‌های قرارداد ایران ایر با ایرباس نصف قیمت‌های کاتالوگی است. این در حالی است که برخی کارشناسان معتقدند با توجه به آپشن های این هواپیماها و نیز تعداد زیاد خریداری شده در این قرارداد، این تخفیف ها چندان دور از انتظار نیست. در این حال خبرگزاری خانه ملت، به نقل از جلالی رئیس مرکز پژوهش ها و نماینده مجلس، ورود هواپیمای ایرباس A321 را نشانه تلاش های مسئولان و ملت ایران برای به کرسی نشاندن حقانیت ملت ایران دانست. پزشکیان، نایب رئیس مجلس شورای اسلامی نیز در مراسم ورود ایرباس نو، ورود این هواپیما را نه تحول در صنعت هواپیمایی بلکه تحول در نگرش و نگاهی دانست که به موجب برجام و مذاکرات ۵+۱ رقم خورد.

بیکاری

پیش بینی نرخ بیکاری ۱۳ تا ۱۷ درصدی ایران در سال ۲۰۱۷

سازمان بین المللی کار در یک برآورد از بیکاری جهانی، میانگین نرخ بیکاری جهان در سال ۲۰۱۷ را ۵/۸۱ درصد پیش بینی و اعلام کرد که نرخ بیکاری ایران در سال جاری میلادی ۱۳ تا ۱۷ درصد خواهد بود. بر اساس اعلام مرکز آمار کشورمان، نرخ بیکاری در تابستان امسال به ۱۲/۷ درصد رسیده بود. به گزارش ایرنا، پایگاه خبری این سازمان وابسته به سازمان ملل متحد مستقر در ژنو، روز جمعه اعلام کرد که همزمان با افزایش بیکاری جهانی تا ۵/۸ درصد، جهان با کاهش رشد اقتصادی در سال ۲۰۱۷ روبه رو خواهد بود. در نمودار اینفوگرافیک این پایگاه، نرخ بیکاری ایران در سال ۲۰۱۷ میلادی، ۱۳ تا ۱۷ درصد پیش بینی شده است. بر اساس این گزارش، در سال ۲۰۱۷، حدود ۲۰۱ میلیون نفر بر جمعیت بیکار جهان اضافه خواهد شد.

بهره‌وری

فاصله ۲۰ درصد بهره وری نیروگاه های داخلی با فناوری وارداتی

معاون وزیر نیرو از پیگیری انتقال فناوری نیروگاه هایی با بهره وری بیش از ۵۸ درصد خبر داد. این در حالی است که به گفته وی میانگین بازده نیروگاه های ایران اکنون ۳۷ درصد است. فلاحتیان در مصاحبه با خبرگزاری صداوسیما افزود: بهره وری نیروگاه های موجود کشور، هم اکنون به طور متوسط ۳۷ درصد است که در طول برنامه ششم توسعه به بیش از ۴۰ درصد خواهد رسید. وی گفت: در پنج سال آینده بهره وری ۱۸ هزار مگاوات نیروگاه های گازی کشور را از ۳۳ به ۴۸ درصد ارتقا خواهیم داد. وی افزود: هم اکنون در زمره ۶ تا ۷ کشور دنیا هستیم که قادریم صفر تا صد نیروگاه ها را در داخل کشور تولید کنیم اما بهره وری نیروگاه های تولیدی حدود ۵۰ درصد است که برنامه ریزی کردیم فناوری جدید برای ارتقای بهره وری نیروگاه ها منتقل شود.

نفت

شمال شرق جزو ۵ اولویت اکتشافات نفتی و گازی کشور

مدیر اکتشاف شرکت ملی نفت از کپه داغ در شمال شرق کشور، دشت آبادان، میدان های مشترک نفتی در خلیج فارس و دزفول شمالی و جنوبی به عنوان مناطق اولویت دار اکتشافات نفتی و گازی نام برد. به گزارش ایسنا، سید اصغر هندی از نگاه مدیریت اکتشاف به سراسر کشور برای کشف میادین و مخازن جدید خبر داد و گفت: به تازگی وزیر نفت استراتژی جدیدی برای مدیریت اکتشاف تعیین کرده که براساس آن اکتشاف باید در چاه هایی که نیاز بیشتری وجود دارد، عملیات انجام دهد. وی یکی از اهداف استراتژیک وزیر نفت را بی نیازی از واردات گاز از کشورهای دیگر عنوان کرد و افزود: مناطق دارای اولویت، شامل کپه داغ در شمال شرق کشور، دشت آبادان، میدان های مشترک نفتی در خلیج فارس و دزفول شمالی و جنوبی هستند.

تامین مالی

شرکت های ایرانی اوراق قرضه بین المللی منتشر می کنند

معاون بین الملل سازمان بورس ایران از پیگیری پروژه انتشار اوراق مشارکت بین المللی برای شرکت های ایرانی خبر داد و از کره به عنوان اولین مقصد این اوراق نام برد. به گزارش تسنیم به نقل از رویترز، سازمان بورس ایران در حال تشویق شرکت های داخلی است تا به جای استقراض از بانک های داخلی که نرخ سود آن ها بالای ۲۰ درصد است، به بررسی جایگزین های دیگر بپردازند. بهادر بیژنی، معاون امور بین الملل و سرمایه گذاری خارجی سازمان بورس گفت: «پروژه بزرگی در دست داریم تا به شرکت های بورسی یا حتی خود دولت کمک کنیم تا در سایر کشورها اوراق قرضه منتشر کنند. اولین کشور کره است.» وی افزود: «همچنین سازمان بورس در حال تسهیل فرایند انتشار اوراق قرضه توسط شرکت های بورسی در بازارهای بین المللی نظیر لندن است.»

بحث گفت‌وگوی ویژه خبری درباره کسب و کار های اینترنتی

تاکسی های اینترنتی و اتحادیه تاکسیرانان رو در روی هم

لزوم برخورد صحیح با کسب و کارهای اینترنتی و مخصوصا تاکسی های اینترنتی، موضوع گفتگوی ویژه خبری پنج شنبه شب شبکه دو سیما بود. در این برنامه قائم مقام مرکز توسعه تجارت الکترونیکی وزارت صنعت، معدن و تجارت اظهار داشت: مطابق با قانون نظام صنفی، کسانی که قصد دارند فعالیت صنفی در فضای مجازی انجام دهند باید پروانه کسب دریافت کنند، منتهی با توجه به اینکه هنوز اتحادیه‌ای برای کسب و کارهای اینترنتی در کشور شکل نگرفته است، اتاق های اصناف شهرستان ها می توانند پروانه کسب به فعالان اقتصادی در این عرصه، صادر کنند. قائم مقام مرکز توسعه تجارت الکترونیکی اضافه کرد: متاسفانه به دلیل مشکلات به وجود آمده، اتاق اصناف تهران از نهایی کردن پروانه کسب دو شرکتی که هم اکنون در حوزه حمل و نقل شهری به صورت اینترنتی فعالیت می کنند خودداری کرده است. وی با بیان اینکه، در خصوص کرایه خودروی اینترنتی شکایتی صورت نگرفته و این مسئله به منزله رضایت مردم است افزود: کسانی که در فضای مجازی فعالیت می کنند قوانین را رعایت می کنند و از سوی دیگر نیز همچنین مالیات می پردازند. به گزارش باشگاه خبرنگاران جوان در این برنامه میلاد منشی پور مدیر عامل یکی از شرکت های تاکسی اینترنتی در کشور با بیان اینکه کشور ما تقریبا یکی از آخرین کشورهایی است که از این تکنولوژی استفاده می کند، گفت: ماواسطه بین سرویس دهنده و مسافر را حذف می کنیم و از این طریق قیمت نهایی را برای مسافر پایین می آوریم و درآمد رانندگان را افزایش می دهیم علاوه بر اینکه با استفاده از این تکنولوژی تعداد سفرهای تک سرنشین در شهر نیز کاهش پیدا خواهد کرد که این مسئله بر روی بحث ترافیک و آلودگی هوا تاثیر گذار خواهد بود. وی افزود: به منظور فعالیت این شرکت همه مجوزهای لازم از جمله نماد مجوز اصناف IT، مجوزهای مربوط به وزارت ارشاد و شورای عالی انفورماتیک را اخذ کرده ایم. همچنین مسعود طبیبی مدیر عامل اتحادیه تاکسیرانی کشور نیز گفت: از این فناوری در حوزه صنعت حمل و نقل حمایت می کنیم. وی با اشاره به قوانین بخش حمل و نقل کشور افزود: بر اساس قانون الحاق یک تبصره به ماده واحده ۳ قانون تمرکز امور مربوط به تاکسیرانی ها که در سال ۷۴ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده است، تمرکز امور مربوط به تاکسیرانی ها و کلیه امور مربوط به حمل و نقل شهری به عهده شهرداری ها است و بر همین اساس هم اعتراض ما به این دو شرکت که در حوزه حمل و نقل شهری به صورت اینترنتی فعالیت می کنند این است که چرا از شهرداری ها که مرجع ساماندهی حمل و نقل مسافر و بار هستند مجوز اخذ نکرده اند.

یادداشت

منطق اقتصادی ورود هواپیماهای جدید

کاپیتان علی کیوان
استاد خلبان هواپیمایی کشوری و مدرس دانشگاه

همانگونه که همه می دانیم و در رسانه ها بارها و در فضای مجازی نیز به کرات طی حدود یک سال و اندی که گذشته است و مشخصاً پس از اجرای تفاهم چند جانبه بین المللی برنامه جامع اقدام مشترک (برجام) منتشر شده است، صنعت هواپیمایی ایران، افق جدیدی پیش روی دارد. صنعت هوانوردی ایران این روزها شدیداً در انتظار تحولی تاریخی در ساختار خود است. تحولی که یک بار در سال ۱۳۴۴ در هوانوردی ایران روی داده است و حال به نظر می رسد بعد از ۵۰ سال دوباره تکرار می گردد و به واقع کشور و صنعت هوانوردی ایران را وارد دوره‌ای جدید از تاریخ پر فراز و نشیب خود می نماید. حال در حاشیه ورود هواپیمای مسافربری ایرباس ۳۲۱ ذکر چند نکته در احوال هوانوردی کشور برای روشن شدن اذهان عمومی لازم به نظر می رسد. باید خاطر نشان کنیم ایران کشوری است پهناور با بیش از ۷۰ فرودگاه تجهیز شده برای پذیرش هواپیماهای بازرگانی متوسط و بزرگ. ما در حال حاضر در کشور حدود ۳۵۰ فروند انواع هواپیمای تجاری داریم که از این تعداد کمتر از ۲۰۰ فروند عملیاتی و مابقی به علت نبود قطعات یدکی مورد نیاز و شرایط ایجاد شده به خاطر تحریم‌های غرب زمین گیر هستند. در حال حاضر می‌توان گفت از ظرفیت فرودگاهی کشور نیز تقریباً استفاده‌ای نمی‌شود؛ البته به غیر از فرودگاه‌هایی چون مهرآباد، امام خمینی، مشهد، شیراز، بندر عباس و شاید چند فرودگاه دیگر. این در حالی است که ما در گوشه و کنار کشور و به طور متوسط در فواصل حدود ۳۰۰ کیلومتری فرودگاه‌هایی داریم، فرودگاه‌هایی که علی رغم صرف سرمایه گذاری‌های میلیاردی فقط پذیرای چند پرواز در هفته هستند این در حالی است که دنیای امروز ارتباط و اتصال سریع، راحت و مطمئن را می طلبد و پاسخ این درخواست در گرو رشد و شکوفایی صنعت حمل و نقل هوایی نهفته است.

و اما چرا ایران ایر؟

مگر نه این که برخی شرکت‌های هواپیمایی خصوصی در کشور با سرمایه‌ای بسیار اندک‌تر، نیروی انسانی خیلی کم‌تر و هزینه‌هایی به مراتب پایین‌تر، خدمات مناسب‌تر و مشتری پسندتری را به جامعه ارائه می‌نمایند! حال چرا ایران ایر با این تعداد کثیر پرسنل عملیاتی، فنی، اداری و پشتیبانی در قبال اندک تعداد هواپیمای عملیاتی خود بایستی بار سنگین نوسازی ناوگان را نیز به دوش بکشد؟

پاسخ روشن است! زمانی که شرکت هواپیمایی ملی ایران (هما) در سال ۱۳۴۰ تاسیس شد؛ آن دوران، دهه رشد و توسعه سریع حمل و نقل هوایی بین المللی و ارتقای کیفی شرکت‌های مطرح جهانی در این حوزه بود. از این روی نظام بهره‌برداری در ساختار و تأمین پیش نیازها برای رشدی پایدار، همگام با جامعه جهانی با هدف رقابت در شبکه حمل و نقل هوایی بین المللی با استفاده از ناوگان تازه متولد شده هواپیما سازان مطرح دنیا را سرلوحه کار خود قرار دادند. اما در سال های گذشته به علت عدم پشتیبانی پرنده‌های موجود در کشور به خاطر تحریم‌های ظالمانه ابرقدرت‌ها دوران اوج و اقتدار هما رو به افول رفته و شرکتی که تمامی زیر ساخت‌ها و تشکیلات آن برای سرویس دهی در بعد بین المللی تدوین شده بود، نه تنها به منطقه و بلکه به ارائه سرویس در داخل کشور و فقط چند مسیر بین المللی خاص محدود گردید. برخی واگذاری امکانات و تجهیزات و ابنیه و ماشین آلات آن را به دیگر شرکت‌ها و محو شدن در لابه‌لای تاریخ تجویز می کردند. اما مردان آسمان با همت بی نظیر خود با تهدیدات و تحریم‌های ظالمانه دشمنان دیرین کشور و انقلاب مقابله کردند و اجازه ندادند که صنعت حمل و نقل هوایی در ایران از بنیان برچیده گردد. به نظر می‌رسد، ناکارآمدی و زیان ده بودن هما به خاطر عدم حضور در جایگاه واقعی خود به عنوان شرکت حمل و نقل بین المللی مطرح در خاورمیانه و منطقه است. جایگاهی که الحق شایسته آن است و زیر ساخت مناسب آن را دارد اما امکان فعالیت از آن سلب شده بود. البته نگارنده به لزوم حمایت از بخش خصوصی نیز معتقد می باشد، چرا که در موارد متعدد و مکرری لیاقت و توان عملکرد بهتری نسبت به بخش دولتی از خود نشان داده و شایسته دریافت پاداش است و البته این مهم را نیز به مدیران محترم دولتی در صنعت حمل و نقل هوایی متذکر می گردد که ایران ایر امروز، همای ۵۰ سال گذشته نمی باشد، همانطور که بازار امروز، بازار ۵۰ سال پیش نیست و نیاز امروز، نیاز ۵۰ سال قبل نیست! اما در این میان تولید ملی کجا جا دارد؟ آیا همه تلاش‌هایی که در پروژه تولید هواپیمای ملی با نام غرور آفرین ایران ۱۴۰ انجام شد به بایگانی خواهد رفت و به خاطره تبدیل می گردد؟! اصولاً هواپیما سازی در دنیا حاصل تلاش جمعی و مشارکت کشورهای گوناگون است. نه تلاش فردی و بی سرانجام.

چنانچه می بینید شرکت معظم ایرباس، کنسرسیومی متشکل از تعداد زیادی از کشورهای اروپایی است و قطعات مختلف هواپیما در کشورهای گوناگون اروپایی تولید می شوند و فقط در تولوز فرانسه مونتاژ نهایی صورت می‌پذیرد. کشورهایی مثل کانادا، برزیل، انگلستان، هند، چین، ژاپن و ... که ما آن‌ها را با محصولاتی چون هواپیماهای بمباردیر، امبرائر، بریتیش ایرو اسپیس و ... تولید کننده هواپیما می دانیم، همگی از راه مشارکت و همکاری جمعی موفق به تولید هواپیما شده‌اند و شاید خود به تنهایی نمی‌توانستند حتی یک اسباب بازی پرنده تولید کنند.

بنابر این به نظر می‌رسد عبارت خودکفایی در صنعت جهانی هواپیمایی شاید کمی دور از ذهن باشد. چرا که هواپیما و حمل و نقل هوایی صنعتی است که به طور مستقیم همه کشورهای دنیا را تحت تاثیر خود قرار می‌دهد. به نظر نگارنده در پروژه ارزشمندی مانند ایران ۱۴۰ باید دیدگاه تولید را از سمت و سوی تولید داخلی به سمت تولید منطقه‌ای و بین المللی تغییر داد تا توفیق حاصل گردد و این بدان معنی نیست که عرق‌های ریخته شده و خون‌های داده شده در کسب تجربیات گرانقدری را که در این پروژه ملی به دست آمده است به دست فراموشی سپرده شود و به دولت یادآور می شود همین تلاشگران عرصه تولید و خودکفایی بودند که موجودیت صنعت حمل و نقل هوایی کشور را با چنگ و دندان حفظ کردند تا حال بتوانیم هواپیمایی نوخرید کرده و به آن افتخار کنیم. چرا که می‌دانیم و به یاد داریم دشمن تصمیم داشت صنعت هوایی ایران را به کلی برچیند و نتوانست!

سنگ تمام عربستان برای اجرای توافق نفتی

تولید عربستان به کمتر از سطح توافق نفتی رسید

روز گذشته و با وجود کاهش بی سابقه تولید نفت عربستان، قیمت نفت کمی کاهش یافت و کمتر از ۵۶ دلار به ازای هر بشکه نفت برنت، معامله شد. این در حالی است که ۱۴ روز از آغاز سال جدید میلادی می گذرد و قرار بود از ابتدای امسال تولیدکنندگان نفت حدود ۱/۸ میلیون بشکه در روز از تولید و عرضه نفت خود به بازار بکاهند. طی آخرین روزهای سال قبل میلادی و اولین روزهای سال ۲۰۱۷، قیمت نفت، متاثر از همین قرار و مدار تولیدکنندگان روند صعودی گرفت اما هنوز هیچ اطلاع و آمار دقیقی از نحوه اجرای قرارداد کاهش ۱/۸ میلیون بشکه‌ای منتشر نشده است. حتی برخی کشورها مثل روسیه، امارات و عراق سیگنال هایی به بازار ارسال کرده اند که بوی عهدشکنی می دهد یا حداقل برخی رسانه های غربی ترجیح داده اند با استناد به آن معامله گران نفتی را به اجرایی شدن این توافق مشکوک کنند. البته در این سود برخی کشورها به صراحت از انجام توافق خبر دادند. عربستان، چندین بار از شروع کاهش تولید و همچنین اعلام کاهش عرضه به مشتریان خود خبر داد. به تازگی هم وزیر نفت این کشور به بلومبرگ گفت: تولید نفت خود را به کمتر از ۱۰ میلیون بشکه در روز کاهش داده ایم که این رقم، پایین تر از سطح هدف گذاری شده در تولید نفت عربستان محسوب می شود. به گزارش مهر، وزیر انرژی سعودی با اشاره به خوش قولی عربستان در انجام توافق این را هم گفت که به همکاران خود در داخل و خارج از اوپک اطمینان می دهیم که بازار در حال روبه رو شدن با یک اقدام جدی عملی، برای کاهش تولید است. کاهش تولید عربستان به کمتر از ۱۰ میلیون بشکه در حالی است که عربستان تعهد کرده بود تولید خود را بعد از کاهش به ۱۰ میلیون و ۵۸ هزار بشکه در روز برساند. کویت هم از اجرای توافق خبر داد. به گزارش ایسنا، عصام المزروعی، وزیر نفت کویت در کنفرانسی در ابوظبی گفت: کویت تولید نفتش را بیش از میزانی که تحت توافق اوپک وعده داده بود، کاهش داده است. با همه این ها اما خبری از افزایش قیمت نیست. دلیل این موضوع شاید بزرگ نمایی برخی از اخبار منفی در اجرای توافق در رسانه های غربی است. مثلا برخی رسانه ها خبر افزایش تولید نفت عراق قبل از اجرای توافق (در دسامبر ۲۰۱۶) را به گونه ای پوشش دادند که گویا این کشور قصد عهدشکنی دارد. البته روس ها در دوران چانه زنی برای توافق هم بارها مواضع متناقض از خود نشان دادند؛ مواضعی که نه هدف آن مشخص بود و نه نتیجه آن! برای پایان یافتن این فضا باید منتظر گزارش اوپک از سطح تولید اعضا و سایر کشورها در اولین ماه سال ۲۰۱۷ بود. گزارشی که تا کمتر از یک ماه دیگر منتشر خواهد شد.