کرمانشاه

افزایش ۴ درصدی ارزش معاملات بورس کرمانشاه

مدیر بورس منطقه‌ای کرمانشاه از افزایش ۴ درصدی ارزش معاملات این هفته تالار منطقه‌ای کرمانشاه و ایجاد ۱۲۲ کد معاملاتی جدید خبر داد. زهرا دفتری در گفت‌وگو با فارس در کرمانشاه، اظهار کرد: ارزش معاملات این هفته تالار منطقه‌ای کرمانشاه با افزایش ۴ درصدی همراه بود. وی از معامله تعداد ۱۸۴ هزار و ۲۳ سهم و حق تقدم در تالار بورس منطقه‌ای کرمانشاه و در هفته منتهی به ۲۳ بهمن‌ماه سال‌جاری خبر داد. دفتری تاکید کرد: در پایان معاملات این هفته شرکت‌های گسترش نفت و گاز پارسیان، عمران و توسعه فارس، زامیاد، بانک تجارت، بانک صادرات و سرمایه‌گذاری سایپا بیشترین تقاضای خرید را داشتند. وی عنوان کرد: شرکت‌های ماشین‌سازی اراک، بانک صادرات و زامیاد نیز در معاملات این هفته بیشترین تقاضای فروش را داشتند.

بانک

بانک ملت مجتمع آموزشی و خوابگاه دانشجویی می‌سازد

مدیرعامل بانک ملت کلنگ یک مجتمع آموزشی و یک خوابگاه دانشجویی را با حضور استاندار سمنان در شهرستان سرخه به زمین زد. در این مراسم که در ایام سالروز پیروزی انقلاب اسلامی با حضور مدیرعامل، رئیس هیات مدیره و جمعی از مدیران ارشد بانک ملت و همچنین استاندار سمنان، امام جمعه و فرماندار سرخه و جمعی از مدیران ادارات کل این شهرستان و نماینده سازمان نوسازی، توسعه و تجهیز مدارس کشور برگزار شد، کلنگ یک مجتمع آموزشی دخترانه از پیش‌دبستانی تا هنرستان و نیز خوابگاه دانشجویی دانشکده پیراپزشکی شهرستان سرخه- زادگاه رئیس‌جمهوری- به زمین زده شد. علی رستگار، مدیرعامل بانک ملت در این مراسم با بیان این نکته که همه ما مدیون خون شهداییم، گفت: اگر امروز به راحتی به زندگی و فعالیت می‌پردازیم، به یمن رشادت‌ها و دلاورمردی‌های شهدای انقلاب و ۸ سال دفاع‌مقدس است. وی سال ۹۴ را سال خوبی برای بانک ملت خواند و افزود: موفقیت‌های پی‌درپی بانک در سال جاری زبانزد عام و خاص شده و همه مسؤولان عملکرد این بانک را مورد تحسین قرار داده‌اند.

نگاه

«بَزَک» نتیجه نداد غربگرایان تحقیر شدند

ادامه از صفحه اول

۲۲ بهمن ۹۴، به جهات فراوانی متمایز از گذشته بود. اولین ۲۲ بهمن پسابرجام، آخرین امیدهای جناح غربگرا را که برای از میان برداشتن و حذف «مرگ بر آمریکا» حتی خاطره و خواب دروغین به نام امام ساخته بودند، ناامید کرد. «امام موافق حذف «مرگ بر آمریکا» بودند» تنها چند روز پس از روی کار آمدن دولت یازدهم به نقل از پدرخوانده تیتر شد. در روزهای بعد و بعدتر و در جریان مذاکرات کسانی تلاش کردند با «عادی‌سازی» روابط، ایالات متحده را بزک کنند تا مگر «این شیطان بزرگ را با این خصوصیات -که از ابلیس بدتر است- بزک کنند و به شکل فرشته وانمود کنند». در همه این ایام رهبر حکیم انقلاب درباره طراحان پروژه بزک آمریکا تذکر می‌دادند: «چرا؟ دین به‌کنار، انقلابیگری به‌کنار، وفاداری به مصالح کشور چه می‌شود؟ عقل چه می‌شود؟ کدام عقلی و کدام وجدانی اجازه می‌دهد انسان قدرتی مثل قدرت آمریکا را به‌عنوان دوست، به‌عنوان مورد اعتماد، به‌عنوان فرشته نجات انتخاب بکند؟... ملت بزرگ ایران این شیطان بزرگ را از کشور بیرون کرد؛ نباید بگذاریم دوباره بازگردد، نباید بگذاریم از در رفت، از پنجره بازگردد، نباید اجازه بدهیم نفوذ پیدا کند؛ دشمنی اینها تمام نمی‌شود».

۲۲ بهمن ۹۴، عاشقان سلفی انداختن با اوباما در میدان آزادی و ذوق‌زدگان جناح غربگرا که به امید «پرواز مستقیم تهران- نیویورک» حتی «مرگ بر آمریکا» را در روز تاریخی تشییع شهدای غواص در تهران بر نمی‌تابیدند، دیدند که مردم از پیر و جوان و زن و مرد دارند با «مرگ بر آمریکا» سلفی می‌گیرند. بازتاب خبری رسانه‌های جهان از ۲۲ بهمن ۹۴ هم بر «مرگ بر آمریکا»ی پسابرجام بیشتر از باقی شعارها تاکید داشت. مثلا نوشته بودند: «مردم ایران نشان دادند برای‌شان برجام و غیربرجام تفاوتی در دشمنی با آمریکا ایجاد نمی‌کند». همین یک خط برای امیدواران به کدخدا کافی است، اگر اهل عبرت باشند اما انگار نیستند. انگار اهل عبرت نیستند که یکی از آقایان دولتی پس از مراسم باشکوه ۲۲ بهمن گفته است: «حضور پرشکوه و چشمگیر امسال مردم در راهپیمایی، به خاطر موفقیت هسته‌ای است»! مسؤولان دولتی در این ایام اظهارات لطیفه‌وار زیاد دارند اما این یکی دیگر نوبرش را آورده است با این اظهارات. تکرار باشکوه‌تر و رساتر شعار «مرگ بر آمریکا» به خاطر موفقیت هسته‌ای است؟!!

ملت ایران سمت خدا ایستاده

یادداشت‌امروز

ادامه از صفحه اول

منتهای مراتب در حوزه به صرف اینکه یک عالم چندین علم را در حد جامعی فراگرفته و تدریس کند، به او علامه نمی‌گویند. یعنی علاوه بر عالم بودن به علوم مختلف، علامه باید واجد خصوصیاتی خاص و منحصربه‌فرد نیز باشد تا واقعا علامه خوانده شود. به‌عنوان نمونه علامه جلیل‌القدر آیت‌الله حسن‌زاده‌آملی، فقط از آن جهت علامه خوانده نمی‌شوند که در علوم فراوانی صاحب رأی و نظر هستند، بلکه به لحاظ شخصی و شخصیتی هم آنقدری از ویژگی‌های ممتاز را دارا هستند که متفق‌القول «علامه» خوانده شوند، آن هم «علامه ذوالفنون». از همین زاویه است که بزرگواری مثل علامه طباطبایی می‌فرمایند: «من حساب کردم دیدم اگر بخواهم نقطه کلمات را هم بگذارم، برای هر صفحه باید حدود ۲ یا ۳ دقیقه وقت بیشتر صرف کنم لذا ترجیح دادم این زحمت را شما بکشید!» علامه یعنی همین! که به عنوان مثال، آنقدر وقت برایش مغتنم باشد که حتی وقت نکند نقطه کلمات مکتوباتش را بگذارد! با این حساب، آیا شخصی که تقریبا با همه فوتبالیست‌های لیگ برتری حتی آرش برهانی عکس یادگاری جدا جدا دارد و بنا به اعتراف خودش، نه تنها اغلب بازی‌های لیگ خودمان را می‌بیند که اغلب بازی‌های لیگ‌های خارجی را هم دنبال می‌کند «علامه» است؟! حضرات علامه از کی تا به حال این همه وقت آزاد و اوقات مازاد داشته‌اند که یک روز با سانترفوروارد استقلال بگذرانند، یک روز با هافبک دفاعی پرسپولیس و فردایش هم با جناب کی‌روش؟! یک روز مصاحبه با فلان مجله، یک روز مصاحبه با فلان روزنامه زرد و فردایش هم گفت‌وگو با فلان سایت؟! آن هم با سوالاتی از این دست که از کدام بازیگر سینما بیشتر خوشت می‌آید؟!

چند وقت پیش عالیجناب با هدفی غیراخلاقی که حتی صدای جماعتی از مدعیان اصلاحات را هم درآورد، به فردی لقب علامه داد! اگر علامه شدن این همه راحت است، چرا خود عالیجناب، علامه نباشند؟!

واقعا اگر علامه شدن، این همه آسان شده که تو، هم می‌توانی بیست‌چهاری با بازیکنان فوتبال بپری، هم بیست‌چهاری با بازیگران سینما، به طوری که در گوگل، بیش از تصاویر علمی و عالمانه، عکس‌هایت با ستاره‌ها باشد، تو بگذار ما علامه‌ای هم داشته باشیم به نام «علامه عالیجناب» که حتی نداند ۲۴ بزرگ‌تر است یا ۱۳!

نکته دوم: چه در خبرگان، چه در مجلس، شورای محترم نگهبان به شماری از نامزدهای اصولگرا اذن نامزدی نداد اما «خدایا! من راضی به رضای تو هستم» کاندیدای انقلابی کجا و خط و نشان کشیدن برای نهادهای قانونی کشور کجا؟! اینکه تو حتی بعد از عدم احراز یا حتی رد صلاحیت، باز هم از در منطق و اخلاق و ادب وارد شوی کجا، این کجا که همچنان بر مدار فتنه بچرخی، آن هم در شرایطی که شورای نگهبان بنا به هر دلیلی صلاحیت تو را تایید کرده است؟! واقعا رفتار متمدنانه کجا، رفتار متوحشانه کجا؟! فتنه آنقدرها هم که بعضی فکر می‌کنند کار سختی نیست! و صدالبته زیر بار اختلاف ناچیز هفت‌دهم درصدی نرفتن، بسیار آسان‌تر است تا دبه درآوردن در برابر اختلاف فاحش ۲۴ و ۱۳! باورم هست همچنان‌که تبریک زودهنگام رقبای اصولگرای فرد پیروز انتخابات ۹۲ در تاریخ ماندگار شد، رفتار متین اصولگرایان محترمی که با نظر مثبت شورای نگهبان مواجه نشدند هم ثبت خواهد شد در تاریخ. آیت‌الله صدیقی، حجت‌الاسلام رسایی و... در مقام عمل نشان دادند برخلاف طلبکاران از خمینی و ملت، حقیقتا خود را مدیون امام و در دین این ملت همیشه در صحنه می‌دانند و هرگز اینگونه نیست که حکایت بعضی‌ها، انقلاب اسلامی و ولایت فقیه را به شرط میز و صندلی بخواهند! از قضا در مقوله قانون هم، اوج قانون‌گرایی آنجاست که قانون روی نام تو خط قرمز بکشد، تو اما باز اطاعت کنی قانون را.

***

روز پنجشنبه... زنده باد ملت ایران، که خود را برای خمینی می‌خواهد، نه خمینی را برای خود! بعضی‌ها خمینی را به نفع خود تفسیر می‌کنند و جوری تفسیر می‌کنند کأنه نوادگان امام، بیشتر از خود امام «بیت امام» محسوب می‌شوند!

روز پنجشنبه... مادر شهیدی را می‌شناسم که عصازنان به جمع راهپیمایی‌کنندگان پیوست، در حالی که عصر همان روز رفت بهشت زهرا تا چندمین سالگرد شهادت جگرگوشه‌اش در عملیات والفجر ۸ را گرامی بدارد.

روز پنجشنبه... پدر شهیدی را می‌شناسم که صبح آمده بود راهپیمایی و بعد از ظهر باید آماده می‌شد تا مراسم چهلم شهیدش را-که از جمله شهدای مدافع حرم بود- در یکی از این مساجد جنوب شهر برگزار کند.

روز پنجشنبه... اما روز پنجشنبه راستش را بخواهید من نتوانستم در راهپیمایی شرکت کنم، چرا که در میان این همه نوه و نتیجه، عاقبت یکی باید در خانه می‌بود تا مراقب مادربزرگ و پدربزرگ باشد. از فرط پیری، ۲ سالی می‌شود که دیگر هیچ رقمه قادر نیستند در راهپیمایی ۲۲ بهمن شرکت کنند. چه می‌گویم که حتی برای برداشتن چند قدم کوتاه هم، یکی باید کمک‌حال‌شان باشد.

با «عزیز» و «بابابزرگ» نشسته بودیم در خانه و داشتیم تصاویر حضور ملت را نگاه می‌کردیم. یک آن دوربین، زوم کرد روی یک مرد! پدربزرگ گفت: «این قاسم سلیمانی است!» گفتم: «نه بابابزرگ! شبیه‌اش بود اما خودشان نبودند!» هر چند ساعاتی بعد از طریق رسانه‌ها متوجه حضور سردار در راهپیمایی‌شدم!

خلاصه! داشتیم تلویزیون نگاه می‌کردیم و همان‌طور حرف می‌زدیم که نمی‌دانم چی شد برداشتم به «عزیز» گفتم: «راستی! آقای حاتمی‌کیا قرار است بزودی فیلم سینمایی جاده اهواز- خرمشهر را بسازد». «عزیز» جواب داد: «پسر من در همین جاده شهید شده اما تو هر وقت آقای حاتمی‌کیا را دیدی، از قول یک مادر شهید جاده اهواز- خرمشهر به ایشان بگو؛ الان وقت ساختن فیلمی درباره جاده شهادت همین شهدای مدافع حرم است که این بچه‌ها، خودبه‌خدایی از بچه‌های ماغریب‌ترند!»

روز پنجشنبه... همین جمع بزرگ، باید دست‌شان اسلحه می‌بود، اگر شیربچه‌های حاج‌قاسم، دشمن ملعون را در همان بیرون مرزها نگه‌نمی‌داشتند.

روز پنجشنبه... دلم سوخت برای آن دختر خردسالی که پدرش همین چند هفته پیش در حلب به شهادت رسید و این، اولین ۲۲ بهمنی است که پدر نیست تا او را قلمدوش بگیرد.

آهای نامزدهایی که دوفردای دیگر، عکس‌تان را می‌زنید بر در و دیوار شهر! در و دیوار شهر مزین است به تصاویر شهدای حرم! لااقل عکس‌های کوچک‌تری از خودتان کار کنید! خیلی کوچک! رسالت بزرگی روی دوش شماست! خیلی بزرگ! روز پنجشنبه... زنده باد ملت ایران که «سمت خدا» ایستاده است!

انسداد ۱۸ حلقه چاه غیرمجاز در استان گلستان

معاون حفاظت و بهره‌برداری شرکت آب منطقه‌ای گلستان از انسداد ۱۸ حلقه چاه غیرمجاز در هفته منتهی به ۹ بهمن سال‌جاری در ۸ شهرستان استان خبر داد. به گزارش روابط عمومی آب منطقه‌ای گلستان، سیدمحسن حسینی اظهار کرد: در ادامه اجرای طرح تعادل‌بخشی آب‌های زیرزمینی و به‌رغم وضعیت نامساعد جوی در استان، انسداد چاه‌های غیرمجاز با سرعت در حال انجام است. وی افزود: طی هفته گذشته انسداد ۱۸ حلقه از چاه‌های غیر مجاز در شهرستان‌های گرگان، بندرگز، کردکوی، علی آبادکتول، کلاله، رامیان، گنبدکاوس و مینودشت اجرایی شده است که در شهرستان گرگان ۳، کردکوی ۲، بندرگز ۱ علی‌آبادکتول ۶، کلاله ۱، رامیان ۱ و گنبدکاوس ۴ انسداد به انجام رسید.

افتتاح اولین خط گردشگری تفریحی دریایی بندرعباس

اولین خط گردشگری تفریحی دریایی بندرعباس با حضور دکتر جاسم جادری استاندار هرمزگان همزمان با ششمین روز دهه مبارک فجر در بندر مسافری شهید حقانی بندرعباس افتتاح شد. جاسم جادری در مراسم افتتاح اولین خط گردشگری تفریحی دریایی بندرعباس، راه‌اندازی این خط دریایی را ابتکار و ایده‌ای نو در گردشگری دریایی در بندرعباس عنوان کرد و افزود: بندرعباس دارای ظرفیت مناسبی برای گردشگری تفریحی- دریایی است و راه‌اندازی این خط دریایی برای رونق گردشگری دریایی نیاز بود. وی ادامه داد: به همت اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان خط گردشگری دریایی در بندرعباس راه‌اندازی شد و این خط می‌تواند در تمام سواحل خلیج فارس در استان هرمزگان توسعه یابد.

اصفهان

اجرای نخستین شبکه‌های مدرن آب و فاضلاب در استان اصفهان

در سفر مدیرعامل شرکت مهندسی آب و فاضلاب کشور به اصفهان به مناسبت دهه مبارک فجر حمیدرضا جانباز در جمع مدیران شرکت آبفای استان اصفهان گفت: هم‌اکنون آبفای اصفهان در صنعت آب و فاضلاب کشور در بسیاری از بخش‌ها سرآمد است، بر این اساس مسؤولان امر در شرکت آبفای اصفهان باید طوری برنامه‌ریزی کنند که اگر در تابستان ۹۵ و ۹۶ با مشکل جدی کم‌آبی مواجه شدند. به عنوان مثال اگر رودخانه زاینده‌رود خشک و چاه‌های فلمن از مدار بهره‌برداری خارج شدند، بتوانند طوری سناریوسازی کنند تا آب شرب مشترکان پایدار تأمین شود. وی افزود: هم‌اکنون انتظار می‌رود تولید نخستین فناوری، ایده، دستاورد و انتقال دانش از اصفهان صورت گیرد، چرا که نخستین شبکه‌های مدرن آب و فاضلاب در استان اصفهان طراحی و اجرا شد بنابراین چگونگی بازسازی شبکه‌های فرسوده هم باید از اصفهان آغاز شود تا طی سال‌های آینده این دانش به دیگر شهرها انتقال یابد.

گیلان

ساخت ۱۶ پل مکانیزه عابر پیاده در رشت نیمه‌تمام ماند

عضو کمیسیون حمل‌ونقل و ترافیک شورای اسلامی شهر رشت از ساخت ۱۶ پل مکانیزه عابر پیاده در این شهر خبر داد و گفت: از این تعداد تنها یک پل افتتاح شده و بقیه دارای موانعی در زیرساخت شرکت‌های آب و برق و گاز است. محمدحسین واثق کارگرنیا در گفت‌وگو با فارس در رشت با اشاره به تاخیر در ساخت ۱۶ پل مکانیزه عابر پیاده در این شهر، اظهار کرد: احداث این تعداد پل به منظور رفاه حال بیشتر شهروندان و کاهش آمار تصادفات در برخی نقاط پرتردد رشت در دستور کار کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر رشت قرار گرفت. وی با بیان اینکه قرار بود این تعداد پل عابر پیاده مکانیزه تا پایان سال جاری به بهره‌برداری برسد، افزود: از تعداد ۱۶ پل تنها یک پل اخیراً در خیابان شهید قلی‌پور رشت افتتاح شده و بقیه به دلیل وجود موانعی از جمله زیرساخت‌های شرکت‌های آب، برق، گاز و... تاکنون به سرانجام نرسیده است.

آیا هواپیمایی ایران قرار است مثل کنکورد با ژست نیم‌خیز پرواز کند؟!

بررسی

ادامه از صفحه اول

با یک برنامه بسیار ساده می‌توان در عرض یک روز لااقل نیمی از این هواپیماها را در خارج از مرزهای ایران و در دیگر فرودگاه‌های بین‌المللی بلوکه کرد. این کار برای شرکت ایرباس که تقریباً با تمام فرودگاه‌های مهم دنیا و شرکت‌های هوانوردی مستقر در آنجا در مراوده تجاری است، بسیار آسان‌تر از آن است که تصور شود! از اینجا روشن می‌شود که چرا بر خلاف عرف قرارداد اجاره به شرط تملیک، عنوان می‌شود که شرکت ایرباس راساً تامین مالی این هواپیماها را به عهده گرفته است. تامین مالی توسط خود شرکت سازنده به معنای آن است که بازپس گرفتن هواپیمای نیم‌خرید شده در صورت بروز اختلاف مالی یا عدم پرداخت اقساط، برای ایرباس بسیار آسان خواهد بود. برای روشن شدن این مدعا مایلم ذهن شما را ارجاع دهم به خبر عاریه گرفتن چند فروند هواپیما در ضمن این قرارداد از خطوط هوایی دیگر برای ایران. این کار قرار است در غالب رایزنی ایرباس با خطوط هوایی دیگر انجام شود تا ایران بتواند فعلاً از هواپیماهای دیگران به صورت موقت استفاده کند تا هواپیماهای خودش آماده شود. کاملاً مشخص است که از این تعامل می‌توان به باز بودن دست ایرباس در جابه‌جا کردن هواپیماها حین ضرورت پی برد. اگر چه اموال ایرباس تحت عنوان اجاره به شرط تملیک در اختیار خطوط هوایی ایران قرار می‌گیرد اما توجه شود که این اموال سیار، همواره در حال پرواز هستند و در هر زمان بیش از نیمی از آنها ممکن است در خارج از ایران باشند!

۳- سناریوی سوم اما همان چیزی است که رسماً توسط دولت اعلام شده که رنگ و بوی سیاسی آن کمتر است و در عوض نقدهای فنی آن به مراتب بیشتر، «ما می‌خواهیم به هاب حمل‌ونقل هوایی منطقه بدل شویم و به طور جدی وارد رقابت با رقبای هوایی خود در منطقه شویم». این تصمیم بسیار جاه‌طلبانه‌تر و جذاب‌تر از آن است که بگوییم: «ما می‌خواهیم مشکل حمل‌ونقل هوایی کشورمان را حل کنیم و امنیتی درخور برای جان مردم در سفرهای هوایی کشور به ارمغان آوریم». انتخاب هر یک از این استراتژی‌ها نسبت به هم، دومینوهای بسیار متفاوتی را به روی هم خواهد ریخت!

ایران در پایان دهه ۴۰ نیز برای تبدیل شدن به هاب حمل‌ونقل هوایی منطقه وارد این بازار پرآتیه شده بود؛ ورودی به همان شدت ورود به صنعت تولید خودرو! البته در آن دوره حساب ملی ایران مملو از دلار بود و سرمایه لازم برای توسعه فرودگاه و خرید هواپیما - بسیار آسان‌تر از اکنون- در اختیار کشور بود. علاوه بر این، در آن زمان بازار حمل‌ونقل هوایی منطقه هنوز بکر و بدون رقیب بود. اکنون ۲ شرکت هوایی قطر و امارات تقریباً تمام این بازار را پر کرده‌اند و ایران برای بازگشت به دوران «جاده ابریشم» مواجه با رقبایی است که به دلیل بی‌مزاحمت بودن سیاسی‌شان برای غرب، در این صنعت مورد تفقد بیشتری قرار گرفته‌اند.

اکنون سوال من این است: آیا برای ورود به این صنعت که لااقل ۵۰ میلیارد دلار سرمایه اولیه فقط برای خرید هواپیما لازم دارد و علاوه برآن نیاز مبرم به بازسازی و نوسازی فرودگاه‌ها دارد و همچنین موانع سیاسی بین‌المللی فراوانی هم به دلیل جایگاه خاص سیاسی و استراتژیک ایران دارد، مطالعه کافی شده است؟

طبق اعلام وزارت راه «خرید ۱۱۸ فروند هواپیما گام بسیار بزرگ برای بازسازی کل صنعت هوانوردی است». «ظرفیت صندلی این هواپیماها از کل تعداد صندلی‌های ناوگان موجود ایران بیشتر است» و «ایران باید مرکز تعمیر و نگهداری هواپیما در منطقه شود»، «خرید این هواپیماها کشور را در جایگاهی قرار می‌دهد که در چشم‌انداز توسعه ایران در نظر گرفته شده است. یعنی ایران به هاب منطقه و کشور اول منطقه تبدیل می‌شود و امیدواریم در بخش هوایی به این جایگاه برسیم»، «از این تعداد [هواپیما]ـ ۴۵ فروند هواپیما از خانواده ایرباس ۳۲۰ برای پروازهای داخلی و منطقه‌ای، ۴۵ فروند هواپیمای ایرباس ۳۳۰ برای پروازهای میان‌برد و میان‌برد نزدیک به دوربرد، ۱۶ فروند هواپیمای مدرن ۳۵۰ و ۱۲ فروند هواپیما پهن‌پیکر دوربرد و قاره‌پیما هستند»، «ما برای ناوگان هوایی ایران باید دامنه مختلفی از هواپیما اعم از ناوگان ۷۰ نفره کوتاه‌برد تا هواپیماهای پهن‌پیکر برای پرواز بر فراز قاره داشته باشیم، چراکه برای مسیرهای مختلف برنامه‌ریزی داریم».

ایرباس ای ۳۸۰، هواپیمایی بسیار پهن پیکر و چهارموتوره است. این هواپیما هم‌اکنون بزرگ‌ترین هواپیمای مسافری جهان به شمار می‌آید. عرض این هواپیمای غول‌پیکر به قدری است که تردد آن در بسیاری از فرودگاه‌های جهان با مشکل مواجه است. مساحت عظیم بال‌های هواپیما، این نیاز را در اغلب فرودگاه‌های بزرگ پدید می‌آورد که عرض باندهای خود را افزایش دهند تا ۲ هواپیمای ای ۳۸۰ در کنار یکدیگر بتوانند عبور کنند. طبق اعلام وزارت راه ظاهراً هیچ یک از فرودگاه‌های ایران در حال حاضر امکان پذیرش این هواپیما را ندارند، زیرا ۷ فرودگاه اصلی کشور در برنامه نوسازی کامل قرار گرفته‌اند. اصلی‌ترین فرودگاه ما یعنی فرودگاه بین‌المللی امام خمینی در فاز دومش و سپس فرودگاه‌های مشهد و اصفهان باید به دست خود فرانسوی‌ها آماده شوند. همچنین کشور برای پذیرش هواپیماهای کوچک‌تر درون پروازی نیز ۴ فرودگاه تبریز، اهواز، بوشهر و شیراز را در دستور کار نوسازی قرار داده است.

نمی‌خواهم این موضوع را با حکایت شخصی مقایسه کنم که مناره‌ای را تصاحب کرده بود اما قبل از آن، چاهی برای نگهداری آن حفر نکرده بود و لذا حیران با مناره‌ای بر دوش، سرگردان کوچه‌ها بود اما حقیقت این است که تصمیم عظیم تبدیل کردن ایران به هاب حمل‌ونقل هوایی منطقه، مقدمات بسیاری نیاز دارد که در حال حاضر هیچکدام از آنها فراهم نیست و جمع شدن این حجم از کار در طول ۸ سال علاوه بر نیاز به منابع مالی بسیار زیاد، توان مدیریتی غیرمتعارفی را نیز طلب می‌کند که عادتاً خارج از تصور است. اکنون شرکت هما به عنوان صاحب این حجم از هواپیما نیازمند بازسازی جدی ساختاری است. کل تعداد هواپیماهای فعال این شرکت اکنون به ۳۰ فروند نمی‌رسد. وزارت راه نیز صراحتاً اعلام کرد «در مرحله اول، بازسازی ساختاری شرکت هواپیمایی ملی کشورمان (هما) مدنظر است» و هدف‌گذاری شده است «در مدت ۵ تا ۷ سال آینده این شرکت هواپیمایی بتواند با خطوط هوایی منطقه رقابت کند».

دیگر شرکت‌های هوایی خصوصی نیز برای این پروژه عظیم آمادگی ندارند: «۶ ماه از زمان تصویب و ابلاغ دستورالعمل تعیین حداقل کفایت سرمایه، به ایرلاین‌ها فرصت داده شده تا نسبت به افزایش سرمایه خود از روش‌های مختلف یا ادغام در یکدیگر در صورت عدم توانایی افزایش سرمایه خود اقدام کنند، چراکه هر ایرلاینی که در نظر داشته باشد از شرکت‌های تامین و تولیدکننده هواپیما خرید کند، نخستین موضوعی که توسط فروشنده رصد می‌شود صورت مالی ایرلاین است». در رسانه‌ها نیز تاکید شد اگر ظرف مدت ۶ ماه این شرکت‌ها به رقم سرمایه مورد نیاز نرسند، منحل می‌شوند و جلوی فعالیت آنها گرفته خواهد شد.

اکنون سوال دیگر اینجاست: زمانی که دولت قصد تجهیز هما با حدود ۲۰۰ هواپیمای نو را دارد و هیچ مسؤولیتی هم در قبال دیگر ایرلاین‌ها ندارد، چطور می‌توان انتظار داشت شرکت‌های خصوصی بتوانند وارد رقابت آزاد و سالم با این شرکت شوند و در فضای پر رونق رقابتی، کشور را به هاب هوایی منطقه بدل کنند؟ آیا الگوی مدیریت حرفه‌ای در سطح یک هاب هوایی منطقه‌ای چنین نسخه‌ای را تایید می‌کند؟

همه موارد اشاره شده نشان می‌دهد این تصمیم که «ما می‌خواهیم به هاب حمل‌ونقل هوایی منطقه بدل شویم و به طور جدی وارد رقابت با رقبای هوایی خود در منطقه شویم»، یک تصمیم شتابزده و مطالعه نشده است و به نحوی که ترسیم شده محکوم به شکست است.

اگر ما سناریو سوم را بپذیریم، باید در ادامه بپذیریم این تصمیم به اعتبار حجم انبوهی از تصمیمات جانبی عملاً تبدیل به برنامه ششم توسعه ایران شده است. «برنامه‌ای در یک سطر» که اغلب مفاد برنامه ششم توسعه را متاثر از خود خواهد کرد.

ما می‌دانیم که مسافران ایرانی به دلیل ضعف خطوط هوایی کشور سالانه ۵ میلیارد دلار را به جیب ایرلاین اجنبی می‌ریزند و این درحالی است که موقعیت بسیار استراتژیک و بی‌بدیل جغرافیایی ایران بالاترین استعداد را برای تبدیل شدن به قدرتمندترین پایگاه حمل‌ونقل هوایی منطقه دارد تا به عنوان پل ارتباطی هوایی شرق و غرب از این موهبت جغرافیایی نهایت بهره اقتصادی را ببرد. اما این سناریو به هیچ‌وجه صرفه اقتصادی ندارد و پلکان این حرکت باید طور دیگری طراحی می‌شد. چه بهتر آن بود که دولت برای این کار از الگوی توسعه متوازن صنایع هوایی بهره می‌گرفت.

الگوی توسعه متوازن صنایع هوایی ایران با توجه به منابع مالی محدودی که در اختیار کشور است و وضعیت ناوگان هوایی که بشدت فرسوده و کهنه است، به شرح ذیل است:

دولت باید در فاز اول به جای خرید هواپیماهای فوق‌مدرن قاره‌پیما و نو به خرید هواپیماهای متداول‌تر و متناسب با نیاز فعلی ایرلاین‌ها مبادرت ورزد. ایران بیش از خرید خود هواپیما، نگرانی خرید تجهیزات و قطعات مورد نیاز آن را دارد. در صورت تکرار تحریم در آینده، اگر ایران هواپیمای معمول‌تری داشته باشد، تامین قطعات آن از طریق واسطه آسان‌تر خواهد بود. به عبارت دیگر اگر تحریم دیگری بخواهد اتفاق بیفتد، وقتی شما جدیدترین و آخرین مدل هواپیما را می‌خرید قطعا در نگهداری آن دچار مشکل بیشتری می‌شوید، علاوه بر این بهتر بود دولت برای فاز اول توسعه صنایع هوایی ـ در صورت پذیرفتن سناریوی سوم -کار خود را با خرید هواپیمای مدل بالا اما کارکرده شروع می‌کرد. این کار چند خاصیت داشت؛

اولاً در کوتاه‌مدت هزینه کمتری را بر دوش ایرلاین می‌گذاشت و در عوض منابع مالی بیشتری را آزاد می‌گذاشت تا شرکت بتواند طی ۵ سال به عرصه رقابت بازگردد و در کنار نوسازی ناوگان خود، ساختار خود را نیز نوسازی کند. توجه کنید که خرید هواپیمای مدل بالا اما کارکرده، استراتژی بخش خیلی زیادی از ایرلاین‌هاست. این هواپیماها هم مانند ایرباس مدل ۲۰۱۷ قابل خرید اقساطی و اجاره به شرط تملیک هستند.

دوم اینکه به‌جای انعقاد قرارداد با دولت فرانسه و شرکت هزارصاحب ایرباس، با ایرلاین‌ها وارد معامله می‌شد که این از حیث دردسرهای سیاسی نیز بسیار کم‌خطرتر بود.

سوم اگر ما واقعاً رویای تبدیل شدن به هاب منطقه را داریم، فرصت بدون دلهره و معقولی را برای فرودگاه‌ها ایجاد می‌کنیم که همزمان با رونق پله پله آسمان ایران، خود را برای پذیرش هواپیماهای قاره‌پیما نیز آماده کنند.

توجه کنید که صرفه اقتصادی در هواپیما در این است که به طور مدام پرواز داشته باشد. این درحالی است که با وضع فعلی فرودگاهی ایران بسیار بعید است ما بتوانیم برای این هواپیماهای قاره‌پیما تا پیش از فرا رسیدن موعد تحویل آنها، جدول پروازی بهینه و پرکاری را مهیا کنیم. هواپیمای مدرنی که به دلیل عدم توسعه یافتگی بخش‌های جانبی هوایی یک کشور قرار است بیشتر روزهای خود را در آشیانه بگذراند، بهتر است فعلاً با کنکورد عکس یادگاری بیندازد!