

خبر

سومین مرحله حمایت معیشت کرونا امشب و اریز می شود

- سخنگوی سازمان برنامه‌بودجه اعلام کرد:

سومین مرحله حمایت معیشت کرونا امشب به حساب سرپرستان خانوار واریز می‌شود.
روز گذشته مهدی قمصریان، سخنگوی سازمان برنامه‌وبودجه کشور در گفت‌وگو با فارس، با اعلام این‌ خبر که سومین مرحله حمایت معیشت کرونا فرداشب به حساب سرپرستان خانوار واریز می‌شود، گفت: بر اساس اعلام سازمان هفدمدی یارانه‌ها، سومین مرحله حمایت معیشت کرونا فردا (شنبه‌شب)‌شب به حساب سرپرستان خانوار حدود سه‌میلیون نفر واریز خواهد شد.
وی درباره جزئیات این‌حمایت‌ها بیان کرد: این کمک‌ها بر اساس بعد خانوار از ۲۰۰ تا ۶۰۰ هزار تومان خواهد بود. اسفند سال گذشته و فروردین امسال دو مرحله دیگر از این کمک‌ها واریز شده بود.
قمصریان ادامه داد: همچنین یک مرحله نیز ویژه ماه مبارک رمضان پرداخت شده بود.
مرحله بعدی و پایانی این کمک‌ها خردادماه واریز خواهد شد.

ترخیص فقط ۱۳۷۹ خودرو از گمرک

● در حالی دیروز آخرین فرصت ترخیص خودروهای دیپوشده بود که طبق اعلام گمرک ایران هزارو ۳۷۹ دستگاه ترخیص شده است؛ آماري که نشان‌دهنده عملکرد چندان مثبتی نیست و در نهایت به باقی‌ماندن و بلا تکلیفی بیش از سه‌هزارو ۷۰۰ دستگاه دیگر در گمرک منتهی شد.
به گزارش ایسنا، (۲۹ اردیبهشت) پایان مهلت سه‌ماهه ترخیص پنج‌هزارو ۱۰۸ خودرو دیپوشده در گمرک و بنادر است و فعلا هر خبری از تمدید زمان نیست.
از ۱۲ هزار و ۲۶۱ دستگاه خودروی سواری وارنده شده به گمرکات کشور، هفت‌هزارو ۱۵۳ دستگاه خودرو با مضموبه دی‌ماه ۱۳۹۷ هیئت وزیران و اصلاحیه‌های بعدی آن ترخیص و نزدیک به پنج‌هزار ۱۰۸ دستگاه خودروی سواری در گمرکات دیو مانده بود تا اینکه با مضموبه بهمن سال گذشته دولت، امکان ترخیص فراهم شد، این در حالی است که تازه‌ترین گزارش اعلام‌شده از سوی رونقتی، معاون فنی گمرک ایران، نشان می‌دهد که فقط هزارو ۳۷۹ دستگاه از این خودروها در این سه ماه ترخیص شده است.
آماري که نشان‌دهنده عدم نتیجه‌گیری مثبت از زمان تعیین‌شده برای ترخیص خودروهاست؛ چراکه فرایند ترخیص هزار دستگاه ترخیص‌شده در سال گذشته و مهلتی که برای ترخیص تعیین شد، انجام شده بود و فعلا حدود ۳۷۹ دستگاه در دور جدید فرایند خروج را طی کرده‌اند. طبق این گزارش از تعداد هزارو ۴۰ دستگاه خودروی سواری پروانه شده و ترخیص نشده تا تصویب و ابلاغ مضموبه اخیر، نسبت به ترخیص هزار دستگاه خودرو اقدام و ۴۸ دستگاه از این خودروها به دلیل وجود پرونده و سایر مشکلات، تاکنون موفق به خروج از گمرک نشده‌اند.
همچنین از ۳۴۰ دستگاه خودروی سواری اظهار شده ولی پروانه نشده، تا پایان مضموبه قبلی، نزدیک به ۲۳۰ دستگاه خودرو ترخیص شده است.

پایان تیرماه ۹۹؛ آخرین فرصت انفاي تعهدات ارزی صادراتی سال ۹۸

● به گزارش مهر، بانک مرکزی اعلام کرد: صادرکنندگان تا پایان تیر ۹۹ فرصت دارند تا تعهدات ارزی صادراتی سال ۹۸ خود را ایفا کنند. در غیر این صورت محدودیت‌های بسته سیاسی بازگشت ارز حاصل از صادرات و نحوه رفع تعهد ارزی، برای آنها اجرا خواهد شد. با توجه به تکلیف تمامی صادرکنندگان به بازگشت ارز حاصل از صادرات به چرخه اقتصادی کشور از تاریخ ۲۲ فروردین سال ۱۳۹۷ طبق مصوبات هیئت وزیران و شورای عالی هماهنگی اقتصادی و به‌منظور بهره‌مندی از مشوق‌ها و خدمات دستگاه‌های اجرایی، سازمان‌ها و نهادهای ذیربط، صادرکنندگان می‌باید تا پایان تیرماه سال ۱۳۹۹ نسبت به ایفاي تعهدات ارزی صادراتی سال ۱۳۹۸ خود اقدام کنند.

از افزایش مناطق آزاد و ویژه به بیش از ۱۰۰ منطقه احساس شرم می‌کردم

● عضو مجمع تشخیص مصلحت با بیان اینکه نظام عقل حکم می‌کند به استناد تجربیات شکست‌خورده، مناطق آزاد جدید ایجاد نکنیم، گفت: از افزایش مناطق آزاد و ویژه به بیش از ۱۰۰ منطقه احساس شرم می‌کردم. به گزارش مهر، احمد توکلی، عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام در گفت‌وگو با برنامه رهیافت رادیو اقتصاد، با بیان اینکه گسترش مناطق آزاد بستر رانت‌خواری را گسترش می‌دهد، گفت: پس از پیشنهاد افزایش ۱۳ منطقه ویژه و آزاد از سوی دولت در قالب یک لایحه، کمیسیون اقتصادی تعداد این مناطق را در مجلس نهم به ۱۰۱ منطقه رساند. وی افزود: افزایش این‌چنینی تعداد مناطق آزاد و ویژه به‌معنای آن است که قوانین حاکم بر سرزمین اصلی کشورمان را رمز و مغایر با افزایش تولید و صادرات می‌دانیم. اگر قرار باشد برای اکثر نقاط کشور منطقه آزاد و ویژه تأسیس کنیم، نیاز به بازنگری در قوانین مالیاتی، گمرکی و حوزه اشتغال داریم. توکلی با اشاره به کارنامه ناموفق مناطق آزاد قبلی در کشور گفت: هدف از تأسیس مناطق آزاد فعلی تبدیل‌شدن این مناطق به سکوی صادرات بوده است؛ ولی مناطق فعلی به این اهداف دست پیدا نکردند.

شرق: گزارش کمیسیون اصل ۹۰ مجلس دربارۀ سقوط هوایمای تهران – یاسوج در ۲۹ بهمن ۱۳۹۶، روز گذشته در صحن علنی مجلس قرائت شد. این گزارش حاکی از آن است که علت اصلی بروز این سانحه، یخ‌زدگی هوایپماست و زنجیره‌ای از تخلفات در شرکت هوایپمایی آسمان، سازمان هوایپمایی کشوری و شرکت فرودگاه‌ها موجب این حادثه شده و سهم کروی پروازی در بروز سانحه ناچیز بوده است. این در حالی است که در همان روزهای نخستین سانحه، کمیسیون بررسی سانحه که نهادی زیرمجموعه سازمان هوایپمایی کشوری است، به صورت مداوم بر «اشتباه خلبان» تأکید می‌کرد. این سانحه که هنوز دادگاه آن در جریان است، ابعاد پیچیده‌ای دارد که می‌تواند فقط یک تصویر کلی از سوانح دیگر در این صنعت باشد. در اینجا نگاهی کلی به این گزارش خواهیم داشت و مرور خواهیم کرد که چه افرادی به‌عنوان مدیران مجموعه‌های اشاره‌شده در گزارش، خطا کرده‌اند و آیا این اتفاق، یک رخداد است یا بیماری مزمن بی‌توجهی به ایمنی در مجموعه صنعت هوایی کشور با مدیریت سازمان هوایپمایی کشوری.

نرخ سوانح هوایی در ایران، بالاتر از میانگین جهانی است

در گزارشی که از سوی بهرام پارسی، سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی، قرائت شد، آمده: «پس از سانحه سقوط هوایمای «ای‌تی‌آر» شرکت هوایپمایی آسمان در نزدیکی شهر یاسوج در تاریخ ۱۳/۱۱/۱۳۹۶ و پس از شکایات جمعی از خانواده‌های اذغدار قربانیان این حادثه، پرونده‌ای در این کمیسیون تشکیل شد. بررسی‌های اولیه نشان داد که نرخ سوانح هوایی در کشور ما بالاتر از میانگین جهانی است. این موضوع کمیسیون را در بررسی و توجه به عوامل ریشه‌ای آن مصمم‌تر کرد.»

در بخشی از این‌ گزارش آمده: «بررسی سوانح و حوادث هوایی غیرنظامی تابع قوانین و مقررات موضوعه کشور و مقررات و تعهدات بین‌المللی است؛ اما با وجود تأکید الزامات بین‌المللی بر «نهاد مستقل بررسی سانحه»، در ایران بررسی سوانح هوایی از سوی «دفتر بررسی سوانح و حوادث سازمان هوایپمایی کشوری» انجام می‌گیرد که نهاد مستقلی نیست. دوم آنکه در سال‌های گذشته به منظور ایجاد اخلاล در بررسی دیگر نهادها ازجمله مرج قضائی، مجلس شورای اسلامی و… این‌چنین وانمود شده است که مرجع انحصاری بررسی سوانح هوایی، سازمان هوایپمایی کشوری است و نهادهای دیگر باید نظر آن مرجع را بپذیرند»، نکته جالب آنکه در این گزارش آمده: «براساس تصویب‌نامه مورخ ۱۳۹۱/۳/۲۴، ترجمه ضمیمه شماره ۱۳ پیمان به تصویب هیئت وزیران رسیده؛ ولی به دلایل نامعلومی این ترجمه در اختیار عموم نبوده و در سایت سازمان هوایپمایی کشوری در دسترس قرار نگرفته است.»

پاسخ‌های ناقص و گمراه‌کننده دفتر بررسی سانحه

در بخشی از گزارش ارائه‌شده آمده: «سازمان هوایپمایی کشوری و شرکت فرودگاه‌ها برخلاف قانون نحوه اجرای اصل نودم (۹۰) قانون اساسی به تعدادی از سوالات این کمیسیون پاسخ نداده، مدارک درخواستی را ارائه نداده و در مواردی نیز پاسخ‌های بی‌ارتباط یا ناقص ارائه شده است. در جلسات برگزارشده با گروه بررسی سانحه سازمان هوایپمایی کشوری، پاسخ قانع‌کننده و علمی به سوالات کارشناسی درباره سانحه و اشکالات مطرحه درباره گزارش صادره آن دفتر ازجمله اینکه به چه دلیلی خلبان مقصر اعلام شده، ارائه نشد.»

زنجیره تخلفات موجب سقوط هوایمای یاسوج شد

همچنین براساس گزارش قرائت‌شده: «سازمان بازرسی کل کشور در پاسخ به استعلام این کمیسیون درباره وضعیت واریسی پرواز دستگاه‌های کمک‌ناوبری فرودگاه یاسوج به تشریح مشکلات و ایرادات قانونی مربوط به واگذاری واریسی پرواز به شرکت فرودگاه‌ها و نبود نظارت عالیه سازمان هوایپمایی کشوری، اجرانکردن دستورالعملی را که ۱۰ نفر از متخصصان امر با بیش از ۲۰ سال سابقه فعالیت با هوایپمای فلایت‌چک تهیه کرده‌اند، پرداخته و در نهایت عملیاتی نبودن دستگاه DME فرودگاه یاسوج در روز سانحه و نبود مدارکی دال بر واریسی پروازی این دستگاه کمک‌ناوبری را اعلام می‌کند. در بخش دیگری از نامه یادشده به افزایش زمان واریسی پروازی دستگاه کمک‌ناوبریNDB از یک سال به دو سال برخلاف توصیه‌های مندرج در اسناد ایکائو اشاره شده و عنوان شده براساس توصیه‌های اسناد ایکائو این دستگاه باید در تاریخ ۲۶ مهر ۱۳۹۶ (چهار ماه قبل از سانحه) مورد واریسی پرواز قرار می‌گرفت که این مهم انجام نشده و بدون هیچ توجه علمی سازمان هوایپمایی کشوری با تغییر دستورالعمل و شمارة ۴۴۱، زمان بین دو واریسی پروازی را به دو سال افزایش داده است.

سازمان هوایپمایی کشوری و دفتر بررسی سانحه آن سازمان، مدارک و اسناد درخواستی را خصوصاً در ارتباط با اطلاعات جعبه‌سیاه به‌صورت ناقص در اختیار کمیسیون قرار داده و در مواردی اطلاعات و اسناد غیرمرتبط را برای کمیسیون ارسال کردند. این در حالی است که این اطلاعات به‌طور شرق: در سال جاری روز جهانی کارگر را در حالی پشت سر گذاشتیم که بخش اعظمی از نیروی کار سرتاسر جهان بر اثر شیوع ویروس کووید-۱۹ و محدودیت‌های ناشی از آن در معرض بی‌کاری یا تزلزل مشاغل‌شان قرار گرفته‌اند. با تعطیلی گسترده محیط‌های کاری و توقف فعالیت کسب‌وکارها، بخش بزرگی از نیروی کار جهانی منبع درآمد خود را از دست داده است. در آن دسته از بخش‌های اقتصادی نیز که همچنان به فعالیت خود ادامه می‌دهند، آسیب‌های جسمانی و روانی شدیدی متوجه کارگران است. در چنین وضعیتی نقش اتحادیه‌ها و سازمان‌های کارگری در حمایت از نیروی کار و دفاع از حقوق آنها بیش‌ازپیش پررنگ می‌شود؛ اما پرسش این است که حقوق کارگران، ازجمله حق تأسیس یا پیوستن به اتحادیه‌های کارگری در کشورهای مختلف تا چه میزان برآورده می‌شود؟ دراین‌باره معاونت رفاه اجتماعی به نگرش اتحادیه‌های کارگری به اقدامات دولت‌ها در مبارزه با کرونا پرداخته است.

شاخص کنفدراسیون بین‌المللی اتحادیه‌کارگری برای بررسی میزان محدودسازی حقوق کارگران

کنفدراسیون بین‌المللی اتحادیه‌های کارگری (ITUC) شاخصی کلی برای محدودسازی حقوق کارگران طراحی کرده و از ارزیابی این شاخص در ۱۴۵ کشور مختلف، امتیاز هریک از کشورها را به لحاظ

اقتصاد

گزارش کمیسیون اصل ۹۰ از زنجیره تخلفات در سقوط هوایمای تهران – یاسوج خبر می‌دهد

انگشت اتهام به سوی مدیران ارشد صنعت هوایی



کامل به همراه اطلاعات بیش از شش ماه پروازهای قبل از سانحه توسط دفتر بررسی سانحه در اختیار کشور خارجی (فرانسه) قرار گرفته بود. در جلسه مشترک کمیسیون اصل ۹۰ با بازپرس محترم شعبه ۱۳ بازرسی، پس از تبادل اطلاعات در ارتباط با عدم استقلال دفتر بررسی سانحه، این نتیجه حاصل شد که نه‌تنها اعضای گروه‌های ۱۱گانه بررسی سانحه در نگارش گزارش‌های آن دفتر درخصوص سانحه یاسوج دخالت نداشته‌اند، بلکه با از وجود چنین گزارش‌هایی بی‌اطلاع بودند یا اینکه محتوای آن را تأیید نکرده و آن را مغایر با گزارش گروه مربوطه اعلام کرده‌اند. موضوع دیگری که در بررسی‌های این کمیسیون مشخص شد، یکی از مدیران قبلی شرکت آسمان در حکمی از سوی مدیرکل دفتر بررسی سانحه به‌عنوان مشاور گروه بررسی سانحه یاسوج انتخاب شده بودند و عجیب اینکه هر دو شبیه‌سازی پرواز سانحه یاسوج بدون حضور حتی یک خلبان از گروه عملیات (یکی از گروه‌های ۱۱گانه بررسی سانحه) در خارج از کشور توسط نامبرده انجام شده است.»

و در نهایت در تحلیل ارائه‌شده از سوی کمیسیون آمده: «بررسی‌ها نشان می‌دهد زنجیره‌ای از تخلفات در شرکت هوایپمایی آسمان، سازمان هوایپمایی کشوری و شرکت فرودگاه‌ها باعث بروز این سانحه شده است و سهم کروی پروازی در بروز سانحه ناچیز بوده است. بررسی‌های دقیق کارشناسی که توسط جمعی از خلبانان و مهندسین کشور و برخی از خلبانانی که در حال حاضر در شرکت‌های معتبر داخلی و همچنین خارج از کشور در حال پرواز هستند انجام گرفت نشان می‌دهد هوایپمایی شرکت آسمان به علامت ثبت EP-ATS در نزدیکی شهر یاسوج دچار یخ‌زدگی شده و سقوط کرده است. عدم تجهیز این هوایپما به سامانه تشخیص یخ‌زدگی مبتنی بر پایش کارایی (Performance) موسوم به APM، باعث شده کروی پروازی به‌موقع از بروز یخ‌زدگی مطلع نشوند و نتوانند از شرایط یخ‌زدگی فرار کنند.»

ATR۱۲۱تظهِیر شدی‌م‌و خلبان مقصر؟

این گزارش به نقص موجود در هوایمای ATR نیز اشاره کرده و نوشته: «اصولا هوایپمای ATR در مقایسه با هوایپماهای مشابه در برابر پدیده یخ‌زدگی ضعیف بوده و قبل از سانحه یاسوج، سه سانحه مرگبار مرتبط با یخ‌زدگی را در کارنامه خود ثبت نموده است. همچنین تاکنون ده‌ها مورد حوادث جدی مرتبط با یخ‌زدگی دیگر، برای این نوع هوایپما رخ داده که فهرست تعدادی از آنها در پرونده موجود است.»

نکته مورد اشاره را به شکلی دیگر کارشناسان مورد تأکید قرار داده بودند. مطابق تحلیلی که پیش‌تر بابک بنان در گفت‌وگو با «شرق» ارائه داده بود: «موقعی که هوایپما دچار سانحه شد، در وسط کوران برجام بودیم. یک‌سری هوایپما از کارخانه ATR تحویل گرفته و منتظر باقی آن بودیم. سانحه‌ای رخ داد و در همان ایرانی که کارخانه ATR به آن هوایپما فروخته بود، یک ATR زمین خورد. سه‌هام کارخانه ATR ریزش می‌کند. عموم جامعه گفتند همان هوایپمایی برجامی‌که می‌گویند هوایپمایی خوبی است، زمین خورد. حالا فرق است بین این دو هوایپما، هوایپمای ATR هما زمین تا آسمان با هوایپمای آسمان فرق می‌کند. ATR هما کاملاً درگروگن شده، موتورهایش قوی‌تر و تجهیزاتش پیشرفته‌تر شده و تمام امریه‌های اصلاحی روی آن انجام شده است، اما مردم متوجه این تفاوت‌های فنی نمی‌شوند. مشتتج شد. این وسط مجبور شدند این هوایپما را تظهِیر کنند و بگویند هوایپما اشکالی ندارد تا افکار عمومی آرام شود و بتوانند هوایپماهای برجامی را که ATR است، وارد کشور کنند. در این میان، خانم فرانزه شرف‌بافی را کارشناس کردیم تا حکمیت کند. فردی که مدیرعامل هوایپمایی جمهوری اسلامی ایران است؛ همان ایرلانی که خریدار هوایپمای ATR است، این خانم از نتایج این سانحه می‌تواند سود یا ضرر کند. فرانسه هم این وسط منتفع بود. قرارداد سنگینی با ایران بسته بود و باید هوایپمایش را تیرته می‌کرد.»

قصور «آسمان» و «سازمان هوایپمایی کشوری»

در ادامه گزارش کمیسیون اصل ۹۰ آمده: «سومدیریت و عدم توان مدیریتی شرکت آسمان و سازمان هوایپمایی کشوری مشهود است، زیرا آنها حتی از فرصت برجام به نحو مطلوب برای حل این مشکل استفاده

نکرده و به مکاتبات قبلی و در سطوح پایین مدیریتی اکتفا کرده‌اند. سازمان هوایپمایی کشوری درخصوص رفع این مشکل هیچ‌گونه مکاتبه‌ای با هوایپمایی کشوری فرانسه انجام نداده و به نحو اثربخشی از طریق وزارت امور خارجه جهت بهره‌گیری از فرصت برجام استفاده نکرده است.

هوایپمای سانحه‌دیده شرکت آسمان در یاسوج از سال ۲۰۱۱ تا سال ۲۰۱۷ میلادی زمین‌گیر بوده و به‌عنوان انبار قطعات برای سایر هوایپماها مورد استفاده قرار می‌گرفته است. شرکت آسمان در اوایل سال ۱۳۹۶ تصمیم به بازگرداندن این هوایپما به خط پرواز می‌گیرد. شرکت آسمان نباید امریه صلاحیت پروازی به شماره AD ۰۲۰۰-۱۷۰ را روی هوایپمای مذکور اعمال می‌کرد. از طرف دیگر در بخش اظهارنامه برکه تقاضای گواهی‌نامه‌های قابلیت پرواز (C.of.A) و گواهی‌نامه بازنگری صلاحیت پروازی (فرم ۱۲۶) که به امضای مدیران ارشد فنی شرکت آسمان رسیده، اظهار شده است که همه امریه‌های صلاحیت پروازی مربوطه این هوایپما انجام شده و امریه انجام‌نشده‌ای وجود ندارد. شرکت آسمان با ارائه گزارش اظهارات غیرواقعی تلاش کرده است که عدم تجهیز هوایپما به سامانه هشدار یخ‌زدگی مبتنی بر پایش کارایی (APM) را کتمان کند. نکته قابل تأمل اینکه گواهی‌نامه قابلیت پرواز (C.of.A) و گواهی‌نامه مداوم صلاحیت پروازی بدون بررسی کارشناسی توسط سازمان هوایپمایی کشوری نیز صادر شده است.»

مدیران ارشد سازمان هوایپمایی و آسمان پاسخ دهند

به گزارش «شرق»، در این رابطه در گزارش ۲۱۳ صفحه‌ای قوه قضائیه بررسی سانحه بر این نکته تأکید شده که بخش مهندسی شرکت هوایپمایی آسمان، هشدارهای لازم را به مدیران داده است که این امریه باید دریافت شود، اما در سطوح مدیران میانی و ارشد، جلوی آن گرفته شده است. علاوه بر آن، بازرسان سازمان هوایپمایی نیز پس از آنکه این هوایپما بعد هفت سال زمین‌گیری دوباره سر خط آمده بود، از این ایراد اساسی چشم‌پوشی کرده‌اند.

چه کسی مقصر است؟

به گزارش «شرق»، امریه اصلاحی کارخانه ATR در سال ۲۰۰۹ اجباری شده و این شرکت به تمام اپراتورهای خود اعلام کرده بود که باید آن تغییر مشخص روی بدنه هوایپما اعمال شود. مدیر شرکت هوایپمایی آسمان در سال ۲۰۰۹، رئیس کنونی سازمان هوایپمایی کشوری است. در نتیجه مدیریت وقت شرکت هوایپمایی آسمان در زمان وقوع سانحه، تنها کسی نیست که در این رابطه مقصر شناخته می‌شود، بلکه زمان دریافت امریه مورد نظر، علی‌عابدزاده، رئیس کنونی سازمان هوایپمایی کشوری، مدیرعامل شرکت هوایپمایی آسمان بوده و احتمالاً دلیل همراهی پس از سانحه بین این سازمان و شرکت هوایپمایی آسمان، به دلیل احتمال محرزشدن زمان تخلف از سوی نهادهای نظارتی بوده است.

مدیرعامل وقت شرکت هوایپمایی آسمان پس از وقوع این حادثه گفته بود: «من به کارخانه ATR اعلام کردم این تجهیزات را به ما بدهید، گفتند به دلیل تحریم نمی‌دهیم». این هوایپمای سانحه‌دیده حدود هفت سال استفاده نمی‌شد. بعد از هفت سال بخش مهندسی و تعمیرات شرکت هوایپمایی آسمان این هوایپما را احیا کرده و استفاده می‌کند. در واقع چند ماه قبل از بروز این سانحه، این هوایپما سر خط آمده بود. در نتیجه از چند ماه قبل‌تر، هوایپما زیر چک‌های سنگین رفته و بر ضرورت امریه اصلاحی تأکید شده بود. آن زمان یعنی در سال ۱۳۹۶، نزدیک به دو سال از برجام گذشته بود و ایران در حال خرید هوایپمای ATR از فرانسه بود. منطقی نیست که بپذیرفته شود ایران امکان خرید هوایپمای کامل را دارد. اما ATR از فروش قطعه مورد نظر، خودداری می‌کند!

ضرورت تشکیل یک نهاد مستقل بررسی سانحه در کشور

در پایان این گزارش نکات بسیار قابل تأملی پیشنهاد شده است: «ضرورت دارد نهاد مستقل بررسی سانحه در کشور تشکیل و بررسی سوانح هوایی از سازمان هوایپمایی کشوری منفک و به این نهاد مستقل واگذار شود. پیشنهاد می‌شود این نهاد مشابه کشورهای پیشرفته مستقل از دولت با تشکیلاتی شبیه به دیوان محاسبات کل کشور و برای بررسی سوانح مختلف هوایی، ریلی، دریایی و جاده‌ای تشکیل شود. به منظور حفظ و ارتقای ایمنی و حفظ استقلال کامل نهاد مذکور، بررسی‌های قضائی و اداری مطابق الزامات بین‌المللی ضمیمه شماره ۱۲ پیمان شیکاگو مستقل از نهاد بررسی سانحه انجام شود و قوانین موضوعه متناسب با آن، اصلاح یا تکمیل شود. از ریاست محترم قوه قضائیه در خواست می‌شود تمامی پرونده‌های مرتبط با سوانح هوایی که در قضائیه قضانی مشمول مرور زمان یا اطاله دادرسی شده است به‌سرعت فعال و خارج از نوبت رسیدگی و با افرادی که باعث خروج این پرونده‌ها از روند بررسی شده‌اند برخورد شود و در مواردی (مدیرانی که) در بیش از یک پرونده متهم هستند تا تعیین تکلیف پرونده‌های آنها به‌منظور جلوگیری از بروز سوانح بعدی، از پست‌های مدیریت کنار گذاشته شوند.»

گنذر

رقم اولیه طرح ملی مسکن تعیین شد

هر سرپرست خانوار ۴۰ میلیون تومان

● مدیرعامل شرکت عمران شهر جدید پردیس گفت: متقاضیان طرح ملی مسکن در این شهر باید ۴۰ میلیون تومان به‌عنوان آورده اولیه اجرای این طرح را به شماره حساب اعلام‌شده واریز کنند. به گزارش مهر سیدمهدی هدایت در نشست خبری آخرین وضعیت طرح ملی مسکن و مسکن مهر در شهر جدید پردیس که به‌صورت ویدئوکنفرانس با خبرنگاران برگزار شد، گفت: یکی از مهم‌ترین برنامه‌های شرکت عمران شهر جدید پردیس، کلنگ‌زنی ساخت متروی تهران- پردیس است که به طول ۲۴ کیلومتر در خرده‌امه امسال ساخت آن آغاز می‌شود و قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا اجرای این پروژه را برعهده دارد. وی افزود: کلنگ‌زنی این پروژه که ارزش ریالی آن چهار هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان برآورد می‌شود، پس از مصوبه دولت که در خرده‌امه به تصویب می‌رسد، آغاز می‌شود. وی ۲۷ کیلومتر از مسیر رفت‌وبرگشت این مترو را در تونل یک کیلومتر رور پل و هشت کیلومتر در مسیر روباز عنوان کرد. مدیرعامل شرکت شهر جدید پردیس درباره اجرای طرح ملی مسکن در این شهر اظهار کرد: افتتاح حساب افراد واجد شرایط در بانک عامل انجام شده و متقاضیانی که شرایط آنها از سوی وزارت راه‌وشهرسازی تأیید شده است، منتظر دریافت پیامک برای واریز آورده خود باشند. وی آورده متقاضیان را ۴۰ میلیون تومان عنوان و تصریح کرد: شماره حساب و رقم پرداختی به متقاضیان پیامک خواهد شد.

قیمت‌گذاری خودرو به شورای رقابت واگذار شد

● معاون امور صنایع وزارت صمت با بیان اینکه قیمت‌گذاری خودرو بر اساس تصمیم ستاد تنظیم بازار به شورای رقابت واگذار شده است، گفت: البته باید اصلاح قیمت‌ها نیز با یک نرخ منطقی و واقعی اتفاق بیفتد. به گزارش وزارت صمت، مهدی صادقی نیارکی درباره اعلام قیمت‌های خودرو در سال ۱۳۹۹، بیان کرد: در آخرین جلسه ستاد تنظیم بازار مسئولیت تعیین دستورالعمل و اعلام قیمت‌ها به شورای رقابت واگذار شد و شورای رقابت با جلساتی که برگزار کرده است، باید قیمت خودروها را اعلام کند. وی اضافه کرد: باید منتظر پیامینت تا خودروهایی که مسئولیت قیمت هستند، از سوی شورای رقابت اعلام شوند تا خودروسازان بتوانند بر اساس این دستورالعمل و قیمت‌های مرکز ملی رقابت اقدام لازم را انجام دهند. معاون امور صنایع وزارت صمت درباره برنامه‌های کنترل بازار نیز بیان کرد: در کمیته خودرو که ذیل ستاد تنظیم بازار است، تصمیماتی را در راستای تنظیم بازار خودرو از لحاظ نحوه فروش خودرو و نحوه ثبت‌نام با هدف عدالت در توزیع و واقعی‌کردن تقاضا اتخاذ کردیم. وی درباره این محدودیت‌ها ادامه داد: صرفاً هر که ملی مربوط به افراد بالای ۱۸ سال می‌تواند خرید داشته باشد و متقاضی از ۲۶ ماه گذشته نباید از هیچ‌کدام از خودروسازان خرید کرده باشد و اگر خودروهای موجود تا سه ماه برای سرویس اولیه (گارانتی) مراجعه نداشته باشد، گارانتی آنها لغو می‌شود.

خریداران مسکن مهر باید ۲۰ میلیون تومان به حساب دولت واریز کنند

● مدیرعامل شرکت عمران پردیس از اجرای برنامه‌ای خبر داده که در قالب آن خریداران مسکن مهر باید از اول خرداد، ۲۰ میلیون تومان بابت یارانه دولتی پرداخت کنند. به گزارش نسیم، مهدی هدایت اظهار کرد: از ماه آینده خریداران مسکن مهر پردیس باید ۲۰ میلیون تومان یارانه دولتی را پرداخت کنند. وی هدف از این اقدام را مهار بورس‌بازی در معاملات مسکن مهر عنوان کرد و افزود: افشار کم‌درآمد مشمول پرداخت این مبلغ نمی‌شوند. وی با یادآوری اینکه ۱۸ درصد سود بانکی برای افراد است که چند سالی است آماده شده اما مراجعه نمی‌کنند، در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه ۲۰ میلیون تومان قرار است صرف چه کاری شود و آیا این اقدام به دلیل کمبود منابع شرکت عمران انجام می‌شود، گفت: در پردیس مصوباتی از دولت دریافت کرده‌ایم که بر اساس آن به ما اجازه می‌دهد از محل منابع داخلی در محوطه‌سازی، آماده‌سازی و ساخت -مسکن مهر- کمک کنیم.

خیز شاخص برای بازپس‌گیری ارتفاع یک میلیون واحد

● شاخص بورس در جریان معاملات دیروز بازار سرمایه با ثبت رشد ۲۶هزار و ۳۳۱هزار واحدی، در ارتفاع ۹۹۴ هزار و ۷۹۱ واحد قرار گرفت. به گزارش نسیم، در جریان دادوستدهای بازار سرمایه، بیشترین اثر مثبت بر دماسنج بازار سهام در روز گذشته به نام نمادهای معاملاتی شرکت‌های صنایع پتروشیمی خلیج فارس، سرمایه‌گذاری تأمین اجتماعی و معدنی و صنعتی گل‌گهر شد و در مقابل شرکت‌های فولاد مبارکه اصفهان، معدنی و صنعتی چادرملو و پتروشیمی خارک با افت خود مانع افزایش بیشتر نامگر بازار سهام شدند. شاخص‌های اصلی بازار سرمایه هم روز مثنی را پشت‌سر گذاشتند؛ به‌طوری‌که شاخص قیمت (ژونی- ارزشی) ۷۰۰ واحد، کل (هموزن) ۷۷۴۹ واحد، قیمت (هموزن) ۵۱۳۵ واحد و آزاد شاور ۳۳۴۱۹ واحد رشد کردند.