

#### یادداشت

#### لزوم تداوم دولت روحانی

**امید یعقوبزاده\***

• یکی از مشکلات تاریخی ساختار سیاسی کشور ما بی‌ثباتی مدیریتی و شخص‌محوربودن ساختار سیاسی است. این بیماری ساختار سیاسی پس از انقلاب اسلامی نیز از بین نرفت و همچنان مشکلاتی را در اداره کشور به وجود می‌آورد. به‌عنوان مثال، با گذشت نزدیک به ۴۰ سال از انقلاب اسلامی، هنوز یک برنامه جامع آموزشی در نظام آموزش‌وپرورش ایران وجود ندارد و بر روی کارآمدن دولت‌های مختلف، شاهد تغییراتی در کتب و سیستم آموزشی کشور هستیم. این اتفاق در برنامه‌های عمرانی و حتی سیاست خارجه کشور نیز وجود دارد و با روی کارآمدن هر دولتی، شاهد به تعلیق درآمدن برنامه‌های دولت قبلی بوده‌ایم. دولت سازندگی در هشت سال سکنداری اداره کشور، فعالیت‌های عمرانی بسیاری را انجام داد و در دولت اصلاحات این برنامه‌ها ادامه پیدا کرد و با اتخاذ رویکرد اصلاحاتی از سوی این دولت در عرصه‌های سیاست خارجی و داخلی و ایجاد ثبات و آرامش اقتصادی همراه با رونق اقتصادی، باعث پیشرفت بیشتر کشور شدند. در واقع تا قبل از روی کارآمدن دولت احمدی‌نژاد، کشور در شرایط مساعدی از لحاظ اقتصادی، سیاسی و اجتماعی قرار داشت و شاهد ثباتی همراه با پیشرفت رو به جلو بودیم؛ اما زمانی که احمدی‌نژاد به قدرت رسید، دست به اقداماتی زد که در بسیاری از موارد چرخشی ۱۸۰درجه‌ای برخلاف برنامه‌های کلان پیش از خود بود و این موضوع تأثیرات بسیار بدی بر اقتصاد و سیاست کشور گذاشت. تصمیماتی مانند ازبین بردن سازمان برنامه و بودجه و صرف میلیاردها دلار از سرمایه ملی کشور در اهداف غیرکارشناسی مثل مسکن مهر، ساختن ساختمان مجلس کشور جیپوتی، کمک‌های بسیار به کشورهای ناشناخته آفریقایی، اظهارنظرهای غیرکارشناسانه و بعضاً غیرعقلانی در سیاست خارجه و... در واقع احمدی‌نژاد با اتخاذ تصمیمات شخصی خود باعث ازبین رفتن بسیاری از برنامه‌های کارشناسی شده دولت اصلاحات و حتی پیش از آن شد و کشور را در شرایط پیری‌بینی‌نشدنی از لحاظ اقتصادی و سیاسی قرار داد. دکتر روحانی کشور را در شرایطی تحویل گرفت که اقتصاد با تورم بالای ۴۰ درصد، رکود و تحریم‌های بی‌سابقه و... در آستانه فروپاشی قرار داشت و وضعیت عمومی کشور چندان مطلوب نبود. طبعاً بهترین و مهم‌ترین کاری که دکتر روحانی و هر رئیس‌جمهور احتمالی دیگری باید انجام می‌داد، بازگرداندن ثبات در روند اداره کشور و اقتصاد بود که البته دکتر روحانی به‌خوبی از پس این کار برآمد و امروز شاهد ثباتی (هرچند نه کامل و مانند قبل از ریاست‌جمهوری احمدی‌نژاد) در سطح کلان کشور هستیم و از لحاظ روابط بین‌الملل در موقعیت مناسبی قرار داریم و می‌توان گفت بستر برای فعالیت‌های اقتصادی فراهم شده است. اما نکته مهم اینجاست که با روی کارآمدن یک دولت اصول‌گرای دیگر، بازهم دستاوردهای دولت مستقر از بین خواهد رفت و شاهد چرخشی دیگر در سیاست‌های اداری کشور خواهیم بود و این مسئله به‌هیچ‌وجه به نفع کشور ما نخواهد بود؛ چراکه ثبات به‌وجودآمده که لازمه هر پیشرفت و رونقی است، دستخوش تغییر خواهد شد و بازهم آن چرخه همیشگی شخص‌محوری و بی‌ثباتی مدیریتی ایران را دستخوش مشکلات بسیاری خواهد کرد. بنابراین ثبات مدیریتی و جلوگیری از برهم‌خوردن برنامه‌های داخلی و خارجی کلان را می‌توان مهم‌ترین دلیل لزوم تداوم دولت روحانی دانست.

♦ **دانشجوی تاریخ دانشگاه شهید بهشتی**

#### خبر

#### روایت نعمت‌زاده از آنچه بر سر کارخانجات خودروسازی آمد

• تسنیم؛ وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: تعطیلی کارخانه‌های خودروسازی از هشت سال پیش ناشی از اعمال تحریم‌ها بوده است. محمدرضا نعمت‌زاده در حاشیه جلسه با فعالان حوزه سگ استان لرستان در جمع خبرنگاران با اشاره به بازدید خود از واحدهای صنعتی شهرستان‌های استان اظهار کرد: آنچه در این بازدیدها ارزیابی شد، این است که همه فعالیت‌ها رو به بهبود است و در رابطه با طرح رونق تولید در سال گذشته شرایط خوبی در استان وجود داشت. وی با اشاره به انعکاس برخی مطالب درباره تعطیلی کارخانه‌های خودروسازی کشور در برخی رسانه‌ها گفت: تعطیلی این کارخانه‌ها از هشت سال پیش بوده و همه اینها ناشی از اعمال تحریم‌ها بوده است و حتی توقف فولاد آتنا نیز به‌همین دلیل بوده و خوشبختانه با رفع تحریم این کارخانه‌ها مجددا راه‌اندازی می‌شوند. وزیر صنعت، معدن و تجارت با اشاره به تعطیلی خودروسازی زاگرس بروجرد نیز خاطرنشان کرد: این شرکت با همکاری کشور مالزی خود اختلافاتی دارند که درصدد رفع این اختلافات و ادامه همکاری‌ها هستیم و هم‌زمان این شرکت با شرکت‌های دیگر اروپایی و چینی در حال مذاکره است و امیدواریم بتوانیم هرچه زودتر این صنعت خودروسازی را نه‌تنها به حالت قبلی بلکه با رونق بیشتر برگردانیم.

مناقشه بر سر آمار اشتغال‌زایی دولت روحانی همچنان ادامه دارد و یقیناً کانون توجه منتقدان او در انتخابات پیش‌رو خواهد بود. منتقدان آمار اشتغال‌زایی دولت در سال‌های اخیر را زیر سؤال می‌برند و اشاره آنها به احساس عمومی در مورد وضعیت بی‌کاری است. هرچند خود دولت نیز صادقانه به افزایش نرخ بی‌کاری واوجود تلاش‌های خود اعتراف می‌کند، اما سؤال مهم اینجاست که ریشه بحران بی‌کاری و ملموس سال‌های اخیر در چیست و چرا باوجود تلاش دولت برای ایجاد نزدیک به یک میلیون شغل در طول این چهار سال، همچنان نرخ بی‌کاری در حال افزایش است؟ در پاسخ لازم است تا یک مفهوم ساده را در این حوزه تعریف کرد؛ جمعیت فعال بالای ۱۰ سال که شامل افراد بالای ۱۰ سال می‌شود که بعد از اتمام تحصیل خود یا حتی بدون تحصیل جویای کار هستند. جمعیت فعال البته شامل زنان خانه‌دار، بانزستگان، دانش‌آموزان و دانشجویان نمی‌شود و اینها جمعیت غیرفعال را تشکیل می‌دهند. برای محاسبه نرخ بی‌کاری نیز درواقع نسبت جمعیت بی‌کار فعال به کل جمعیت فعال ملاک قرار می‌گیرد. سؤالی که در اینجا به ذهن خطور می‌کند این است که آیا دولتی می‌تواند با ثابت نگه‌داشتن میزان جمعیت فعال، نرخ بی‌کاری را کنترل کند؟ و البته به چه صورت؟ پاسخ این سوال مثبت است و یک نمونه روشن آن در هشت‌ساله دولت پیش به‌وضوح رخ داد. در حفاصل سال‌های ۷۵ تا ۸۳، جمعیت بالای ۱۰ سال کشور به میزان ۱۱۳ میلیون نفر اضافه شد که از این تعداد حدود هفت میلیون نفر به افراد فعال جویای کار اضافه شدند و ۱۰۲ میلیون نفر با افزایش ظرفیت دانشگاه‌ها به جمعیت غیرفعال اضافه شدند. در طول این دوره که به دولت آقای خاتمی بازمی‌گردد، حدود شش میلیون شغل خالص ایجاد می‌شود که باوجود آنکه این میزان شغل، قابل توجه بوده، ولی پاسخ‌گوی هفت میلیون جویای کار جدید نمی‌شود و بیش از یک میلیون به جامعه بی‌کار آن زمان اضافه می‌شود. روند افزایش جمعیت بالای ۱۰ سال ادامه پیدا می‌کند و در سال‌های ۸۴ تا ۹۱ نیز هفت میلیون دیگر به افراد بالای ۱۰ سال اضافه می‌شود، ولی در این دوره، کمتر از ۶۰۰ هزار نفر به جمعیت فعال کشور اضافه می‌شود، اما چرا در این دوره جمعیت فعال کشور تقریباً بدون تغییر می‌ماند؟ در این بازه زمانی، دولت وقت؛ یعنی دولت آقای احمدی‌نژاد با افزایش ظرفیت دانشگاه‌ها به میزان بیش از ۲۰۳ میلیون، به شکلی خاص مانع افزایش جمعیت فعال می‌شود. ممکن است این تصور به وجود آید که افزایش ظرفیت دانشگاه‌ها که به افزایش میزان افراد با تحصیلات عالی می‌انجامد، چه ایرادی می‌تواند داشته باشد؟ در

بسیاری کردند. خودروهای کلاسیک ایران عمدتاً از محل واردات یا براساس همکاری مشترک خودروسازان ایرانی تولید شده‌اند.

بنا به گزارش‌های معتبر اولین خودرو در سال ۱۲۸۱ شمسی یعنی ۱۱۵ سال پیش با به ایران‌زمین نهاد، به دنبال گسترش شهرنشینی میزان واردات خودرو از سال ۱۳۰۰ هجری شمسی (۱۹۲۰ میلادی) افزایش یافت. اغلب اتومبیل‌ها در آن سال‌ها از کشورهای آمریکا و انگلیس وارد می‌شد. ردپای تولید و مونتاژ خودرو در ایران را می‌توانیم از سال ۱۳۳۵ و با تأسیس شرکت پارس خودرو بباییم. این شرکت کارش را با مونتاژ انواع اتومبیل‌های جیب در ایران آغاز کرد و در سال ۱۳۴۵ به دنبال احداث سالن‌های پرس و ساخت قطعات و توسعه عملیات، تولید اتومبیل‌های آریا و شاهین (رامبلر) به محصولات قبلی اضافه شد.

امروزه هنوز هم تعداد زیادی از خودروهای کلاسیک واردشده یا تولیدشده؛ در خیابان‌های ایران تردد می‌کنند. عده‌ای به قصد مسافرت‌های آفرودی، عده‌ای برای دوزدن در خیابان و تعدادی هم برای نمایش در موزه‌ها یا نمایشگاه‌های خاص. خودروهای کلاسیک ایران با قانونی که نمایندگان مجلس در شانزدهمین روز از فروردین سال جاری به تصویب رساندند، در آستانه اشضال قرار گرفته‌اند. در سده‌ای از لایحه هوای پاک نمایندگان مجلس مصوب کردند؛ همه اشخاص حقیقی و حقوقی دارند به مالک وسایل نقلیه موتوری اعم از سبک، نیمه‌سنگین، سنگین و موتورسیکلت مکلف‌اند وسایل نقلیه خود را پس از اتمام سن فرسودگی از رده خارج کنند و مسئولیت خود را از این نظر، نزد یکی از مؤسسات بیمه داخلی تحت نظارت بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران بیمه کنند. تعیین سن

جدول همکاری خودروسازان ایرانی با شرکت‌های خارجی (تا سال ۱۳۵۷)

| ردیف | شرکت خودروساز ایرانی | سال شروع فعالیت | همکار خارجی                 |
|------|----------------------|-----------------|-----------------------------|
| ۱    | شرکت پارس‌خودرو      | ۱۳۳۵            | جیب و جرنال موتورز آمریکایی |
| ۲    | شرکت مرتب خودرو      | ۱۳۳۶            | لندرور انگلیسی              |
| ۳    | شرکت ایران‌خودرو     | ۱۳۴۵            | تالیوت انگلیسی              |
| ۴    | شرکت سایپا           | ۱۳۴۶            | سیتروئن فرانسوی             |

### اقتصاد

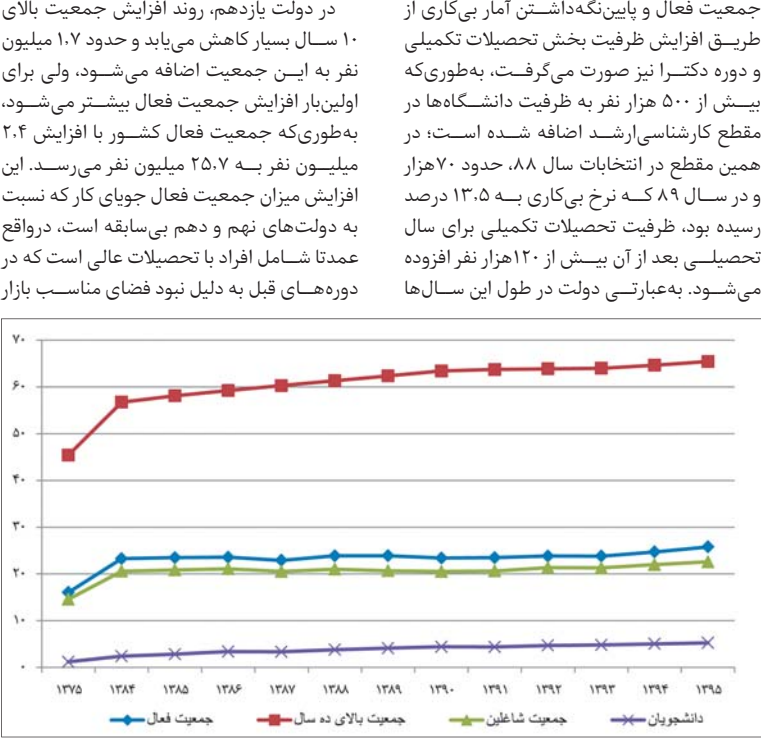
# دولتی که سر کار گذاشت، دولتی که شغل آفرید

**حمیدرضا پورسلیمی**، پژوهشگر اقتصادی



عسکری، زمان صحراییان

پاسخ باید گفت این مسئله به‌خودی‌خود مشکلی را ایجاد نمی‌کند، ولی دولت نهم و دهم این افزایش ظرفیت را بدون توجه به ایجاد شغل برای آنها ایجاد کرده که خود به معنای تحویل یک بمب ساعتی بی‌کاری به دولت بعد از خود است. درواقع دولت آقای احمدی‌نژاد با ایجاد کمتر از صد هزار شغل در طول هشت سال باوجود درآمد بیش از ۷۰۰ میلیارد دلار از محل فروش نفت، یک رکورد تاریخی در عدم کارآفرینی از خود بر جای می‌گذارد. این تلاش برای کنترل جمعیت فعال و پایین‌نگه‌داشتن آمار بی‌کاری از طریق افزایش ظرفیت بخش تحصیلات تکمیلی و دوره دکترا نیز صورت می‌گرفت. به‌طوری‌که بیش از ۵۰۰ هزار نفر به ظرفیت دانشگاه‌ها در مقطع کارشناسی‌ارشد اضافه شده است؛ در همین مقطع در انتخابات سال ۸۸، حدود ۷۰هزار و در سال ۸۹ که نرخ بی‌کاری به ۱۳۰۵ درصد رسیده بود، ظرفیت تحصیلات تکمیلی برای سال تحصیلی بعد از آن بیش از ۱۲۰هزار نفر افزوده می‌شود. به‌عبارتی دولت در طول این سال‌ها



## خودروهای کلاسیک فرسوده نیستند!

فرسودگی و بیمه انواع وسایل نقلیه موتوری موضوع این ماده، براساس آیین‌نامه‌ای است که حداکثر تا مدت سه ماه پس از ابلاغ این قانون به پیشنهاد مشترک سازمان و وزارت صنعت، معدن و تجارت و سازمان ملی استاندارد ایران و بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران به تصویب هیئت وزیران می‌رسد، حمل بار و مسافر صورت گواهی معاینه فنی، تخصصی بیمه شخص ثالث، خریدوفروش، نقل و انتقال و تردد وسایل نقلیه موتوری فرسوده ممنوع است.

پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران خودروهای فرسوده را به

ازای هر روز تردد با عنوان ورود و تردد وسایل نقلیه

کار، تحصیل در دانشگاه در مقاطع عالی را ترجیح می‌دادند. این موج جدید دواطلبان بازار کار در حالی به دولت یازدهم می‌رسد که دیگر از نفت با قیمت ۱۲۰ دلار خبری نیست و علاوه بر آن عملاً تا اواسط سال ۱۳۹۴ و در سایه تحریم‌ها دولت به‌شدت تحت فشار قرار می‌گیرد. اقتصاد تحویلی از دولت آقای احمدی‌نژاد به آقای روحانی نیز در شرایط رکود تورمی با نرخ رشد اقتصادی منفی بیش از هشت درصد درمجموع دو سال قبل از دولت یازدهم و نرخ تورم ۴۰ درصد در شروع به کار دولت، عملاً شرایطی را فراهم آورد که دولت یازدهم باید توجه بیشتر خود را به حل یکی از دو معضل تورم و رکود اختصاص می‌داد. دولت یازدهم برای بازگرداندن ثبات به اقتصاد، ابتدا کاهش تورم را انتخاب کرد، ولی نتایج مربوط به بازار کار نشان می‌دهد که این دولت علاوه بر کاهش تورم، در اشتغال‌آفرینی نیز دست‌آورد به ۱۰۹ میلیون شغل خالص در این چهار سال ایجاد می‌شود؛ به عبارتی به طور متوسط سالی ۴۸۰ هزار شغل از ابتدای سال ۱۳۹۲ تا پایان سال ۱۳۹۵. اما چرا این میزان اشتغال‌زایی احساس نمی‌شود؟ علت اول آن است که با وجود آن با هم حدود ۵۰۰ هزار نفر به جمعیت بی‌کاران اضافه شده است. به دلیل مشکلات اقتصادی در سال‌های اخیر که کشور درگیر رکود تورمی شدیدی بوده، بخش درخور توجهی از قدرت خرید عموماً مردم از دست رفته؛ به‌طوری‌که بعد از گذشت بیش از شش سال، به‌تازگی قدرت خرید و سرانه درآمد آنها تجدید شده است. بسیاری از شغل‌های ایجادشده از امنیت شغلی پایدار توام با درآمد کافی برخوردار نیستند. مسئله مهم‌تر اشغال بخشی از بازار کار به وسیله جمعیت غیرفعال کشور است. بانزستگان و دانشجویان که جزء جمعیت غیرفعال محسوب می‌شوند، برای جبران مشکلات معیشتی خود عملاً به رقیب جدی و البته نابرابر فعالان جویای کار در بازار تبدیل شده‌اند؛ چراکه برای بسیاری از کارفرمایان استخدام یک فرد بانزستنه یا دانشجو یک مزیت اقتصادی محسوب می‌شود.

نگرانی برای افراد جویای کار همچنان ادامه دارد. نرخ بی‌کاری درحال‌حاضر حدود ۱۲ درصد است که این نرخ برای افراد تحصیل‌کرده بالای ۳۰ درصد است و این در حالی است که بیش از پنج میلیون دانشجویی که درحال‌حاضر در دانشگاه‌ها مشغول تحصیل هستند، در سال‌های پیش‌رو به‌تدریج وارد بازار کار می‌شوند؛ بااین‌حال تداوم ثبات فعلی اقتصاد کشور و همچنین چشم‌انداز روشن پیش‌رو این امید را تقویت می‌کند که می‌توان همانند حل معضل تورم بعد از بیش از چهار دهه، بتوان با تداوم رشد اقتصادی در سال‌های پیش‌رو، مشکل بی‌کاری را نیز حل کرد.

نرخانی برای افراد جویای کار همچنان ادامه دارد. نرخ بی‌کاری درحال‌حاضر حدود ۱۲ درصد است که این نرخ برای افراد تحصیل‌کرده بالای ۳۰ درصد است و این در حالی است که بیش از پنج میلیون دانشجویی که درحال‌حاضر در دانشگاه‌ها مشغول تحصیل هستند، در سال‌های پیش‌رو به‌تدریج وارد بازار کار می‌شوند؛ بااین‌حال تداوم ثبات فعلی اقتصاد کشور و همچنین چشم‌انداز روشن پیش‌رو این امید را تقویت می‌کند که می‌توان همانند حل معضل تورم بعد از بیش از چهار دهه، بتوان با تداوم رشد اقتصادی در سال‌های پیش‌رو، مشکل بی‌کاری را نیز حل کرد.

نرخانی برای افراد جویای کار همچنان ادامه دارد. نرخ بی‌کاری درحال‌حاضر حدود ۱۲ درصد است که این نرخ برای افراد تحصیل‌کرده بالای ۳۰ درصد است و این در حالی است که بیش از پنج میلیون دانشجویی که درحال‌حاضر در دانشگاه‌ها مشغول تحصیل هستند، در سال‌های پیش‌رو به‌تدریج وارد بازار کار می‌شوند؛ بااین‌حال تداوم ثبات فعلی اقتصاد کشور و همچنین چشم‌انداز روشن پیش‌رو این امید را تقویت می‌کند که می‌توان همانند حل معضل تورم بعد از بیش از چهار دهه، بتوان با تداوم رشد اقتصادی در سال‌های پیش‌رو، مشکل بی‌کاری را نیز حل کرد.

نرخانی برای افراد جویای کار همچنان ادامه دارد. نرخ بی‌کاری درحال‌حاضر حدود ۱۲ درصد است که این نرخ برای افراد تحصیل‌کرده بالای ۳۰ درصد است و این در حالی است که بیش از پنج میلیون دانشجویی که درحال‌حاضر در دانشگاه‌ها مشغول تحصیل هستند، در سال‌های پیش‌رو به‌تدریج وارد بازار کار می‌شوند؛ بااین‌حال تداوم ثبات فعلی اقتصاد کشور و همچنین چشم‌انداز روشن پیش‌رو این امید را تقویت می‌کند که می‌توان همانند حل معضل تورم بعد از بیش از چهار دهه، بتوان با تداوم رشد اقتصادی در سال‌های پیش‌رو، مشکل بی‌کاری را نیز حل کرد.

نرخانی برای افراد جویای کار همچنان ادامه دارد. نرخ بی‌کاری درحال‌حاضر حدود ۱۲ درصد است که این نرخ برای افراد تحصیل‌کرده بالای ۳۰ درصد است و این در حالی است که بیش از پنج میلیون دانشجویی که درحال‌حاضر در دانشگاه‌ها مشغول تحصیل هستند، در سال‌های پیش‌رو به‌تدریج وارد بازار کار می‌شوند؛ بااین‌حال تداوم ثبات فعلی اقتصاد کشور و همچنین چشم‌انداز روشن پیش‌رو این امید را تقویت می‌کند که می‌توان همانند حل معضل تورم بعد از بیش از چهار دهه، بتوان با تداوم رشد اقتصادی در سال‌های پیش‌رو، مشکل بی‌کاری را نیز حل کرد.

غیرمجاز در معابر، محدوده‌ها و مناطقی که ممنوع اعلام شده است جریمه می‌کند.» طبق پیش‌بینی‌های صورت‌گرفته در ایران، حدود ۱۵ هزار خودروی تاریخی و نفیس (با عمری بیش از ۵۰ سال)، بیش از یک میلیون خودروی کلاسیک مدرن (با عمری بین ۳۰ تا ۴۹ سال) وجود دارد که باید برنامه‌ای خاص برای حفظ این خودروها و تفکیک آنها با خودروهای فرسوده صورت گیرد. اگر تفکیک مشخصی بین خودروهای کلاسیک و فرسوده قائل نشویم، ممکن است همه را با یک چوب برانیم و در آن صورت تا چند سال دیگر اثری از یک ثروت ملی به نام «خودروی کلاسیک» نمی‌بینیم.

## افتتاح اولین کارخانه تولید سیستم های صوتی و تصویری خودرو در خاورمیانه

مهندس علی حیدری مدیر عامل شرکت دهکده جهانی در آئین افتتاحیه این کارخانه گفت: این کارخانه در فاز اول با سرمایه‌ی حداقلی ۵/۵۰۰ میلیون دلار و بدون دریافت هیچ گونه تسهیلات دولتی، ظرفیت تولید سالانه ۱۰۰ هزار دستگاه را دارد و منجر به اشتغال مستقیم ۲۰۰ نفر، جلوگیری از خروج ارز به مبلغ ۲۰ میلیون دلار از کشور و همچنین قابلیت صادرات به میزان ۶ میلیون دلار را دارا می باشد.

وی افزود:با تولید مولتی مدیای ایرانی ۲/۲ درصد به داخلی سازی خودرو ها افزوده می شود و به جرات می توانم بگویم اگر خودروسازان داخلی از محصولات ما حمایت کنند و میزان تقاضا بالا رود قیمت تمام شده محصولات ما از نمونه مشابه چینی ارزانتر خواهد شد و به طور حتم کیفیت محصولات ما ۱۰ درصد بالاتر از نمونه مشابه چینی است.

شرکت دهکده جهانی  
۰۲۱۴۴۴۵۴۲۷  
www.otolux.ir

#### خبر

#### تحویل ۴ هواپیمای برجامی به ایران تا ۳ هفته دیگر

• **عصر ایران:** مدیرعامل هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران با اعلام اینکه واردنشدن بوئینگ ۷۷۷ به ایران به‌دلیل ناتوانی مالی «هما» نیست، موجودنبودن این هواپیما را دلیل اصلی این موضوع دانست و درعین‌حال خبر داد ایران‌ایر تا سه هفته دیگر چهار فروند از هواپیماهای «ای‌تی‌آر» سفارشی خود را تحویل می‌گیرد. فرهاد پرورش گفت: طبق قرارداد ایران‌ایر با کمپانی بوئینگ، اولین فروند از سری هواپیماهای بوئینگ ۷۷۷ در اواخر فروردین ۹۷ به ایران تحویل داده می‌شود. او ادامه داد: بوئینگ به‌تازگی پیشنهاد خرید یک فروند هواپیمایی را که شرکت (ترکیش‌ایرلاینز) از خرید آن انصراف داده بود، به ایران مطرح کرد و ما ضمن استقبال از پیشنهاد بوئینگ بررسی‌های فنی و تخصصی را انجام دادیم؛ اما پس از بررسی‌های فنی و اقتصادی و درست زمانی که ۹۰ درصد موافق خرید این هواپیما بودیم، دیگر این هواپیما موجود نبود. مدیرعامل هما دراین‌باره اضافه کرد: ایران‌ایر مشروط به موجودبودن این هواپیما مذاکرات جدید را پذیرفت و در شرایط فعلی که از این نوع هواپیما موجود نیست، مذاکرات متوقف می‌شود. وی با رد اخبار برخی رسانه‌ها درباره عدم تأمین مالی برای خرید بوئینگ ۷۷۷ به‌عنوان دلیل اصلی لغو خرید، گفت: اینکه هما نتوانسته است شرایط را برای تأمین مالی این هواپیما فراهم کند، موضوعیتی ندارد.

#### خبر ویژه

#### خبر خوش اسنپ برای اصفهانی‌ها



• **نرم‌افزار** آنلاین درخواست خودروی اسنپ به‌صورت رسمی در اصفهان آغاز به کار کرد. اسنپ، اولین و بزرگ‌ترین شرکت درخواست خودروی آنلاین در ایران است که تنها پس از گذشت سه سال از تاریخ تأسیس با رشدی قابل‌توجه، امروز به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین کسب‌وکارهای آنلاین در ایران شناخته می‌شود. اسنپ پس از گسترش ناوگان خود در کلان‌شهرهای تهران و کرج و سرویس‌دهی به میلیون‌ها مسافر و اشتغال‌زایی برای ده‌ها هزار کاربر راننده، این‌بار براساس وعده پیشین خود، استفاده از خدمات خود را برای شهروندان اصفهانی نیز ممکن کرده است.

**اولین سفر خود را میهمان اسنپ باشید**

اگر پیش از این از اسنپ استفاده نکرده‌اید، می‌توانید اولین سفر خود را به رایگان تجربه کنید. تنها کافی است اپلیکیشن اسنپ را از طریق App Store، Google Play یا کافه‌بازار دانلود کنید و پس از ثبت‌نام، کم first-trip را در قسمت کد تخفیف وارد کنید.

**اسنپ چگونه کار می‌کند؟**

سامانه درخواست خودروی آنلاین اسنپ به‌عنوان پلی ارتباطی میان مسافران و رانندگان عمل می‌کند. این نرم‌افزار به کاربران کمک می‌کند تا به‌راحتی و با هزینه‌ای به‌مراتب مقرون‌به‌صرفه‌تر از سایر روش‌های سنتی، سفرهای درون‌شهری خود را انجام دهند.

اسنپ، با فراهم‌آوردن امکان همکاری در بازه‌های زمانی دلخواه برای رانندگان، درآمد پایدار و مطلوبی را برای این گروه از کاربران به‌همراه خواهد داشت. اطلاعات بیشتر در مورد اسنپ را می‌توانید از طریق وب‌سایت snapp.ir به دست آورید.

