ادامه از صفحه اول

روحانی کجاست اصلاح‌طلبان کجایند

ماندگاری آنان از زخمی‌شدن دولت و اتلاف وقت به‌دلیل انتخاب جایگزین جلوگیری می‌کند. دشواری‌های دولت روحانی روزبه‌روز افزون‌تر می‌شود. معلوم نیست تغییرات و تحولات ضدایرانی در کابینه ترامپ چقدر اثر سوء بر عملکرد دولت دارد و آیا بیش از این هژمونی ناشی از برجام را در ایران و جهان تضعیف خواهد کرد. ناگفته پیداست که در این منازعه حسن روحانی به‌دلیل جایگاهش در مسائل جهانی و منطقه‌ای دست بالا را ندارد و به‌یقین ابتکار عمل در دست او نیست. هرچه هست و هر مقدار که رئیس‌جمهوری در مسائل منطقه‌ای و جهانی نقش داشته باشد، این نکته قابل اغماض نیست که فرمانده اوست. اگرچه همگان حتی مخالفان دولت هم می‌دانند که سیاست داخلی و جهانی ایران، سیاستی به‌غایت پیچیده و دشوار است و آنچه این پیچیدگی را دوچندان می‌کند، اثرگذاری افرادی است که هیچ‌گونه سمت دولتی، رسمی و دیپلماتیک در سیاست ایران ندارند، اما به دلایل متعدد از اثرگذاری ویژه‌ای برخوردارند. این بغرنج‌ترین عارضه سیاست‌ورزی در چهار دهه گذشته ایران است که بسیاری را از پا درآورده و به جامعه آسیب‌هایی جدی وارد کرده است، گیرم به‌دلیل فوران مصائب سیاسی و اقتصادی اینک این گروه سر در لاک خود فرو برده و به انتظار نشسته‌اند تا در هنگامه‌ای دیگر سر بر آورند. اثباتِ این ادعا کار دشواری نیست، چه حجتی مستدل‌تر از غیبت اصولگرایان در عرصه سیاست و مهم‌تر، اتاق فکر آنان که زیر خاکستر پنهان شده است، تا به‌وقت شعله‌کشیدن در روز مقرر. گرچه دیگر بعید است این تاکتیک کارآمد از آب درآید. شرایط سیاسی چنان دگرگون شده که حتی اصلاح‌طلبان که زمانی بین پوزیسیون و اپوزیسیون در آمدوشد بودند، به‌یکباره جامه پوزیسیون بر تن کرده‌اند و تمام‌قد از اصلاح‌طلبی بدون نقاب دفاع می‌کنند. آنان برعکس دولت روحانی از پشت خاکریزهای خود بیرون آمده‌اند، نه به قصد حمله، بلکه برای شناسایی منطقه. هرچند هرازگاهی نیز ناچار به درگیری و پیش‌روی و عقب‌نشینی بشوند. اما خصلت کار آنان نه جنگ چریکی در آستانه تغییر و تحولات سیاست داخلی است، بلکه شناسایی پدیده‌های نوظهور در سیاست است. آنان تلاش می‌کنند به این پرسش پاسخ بدهند: چطور شد که این‌گونه شد؟ پرسشی دوسویه که یک سویه آن نشانگر غفلتی است که ورزیده‌اند و روی دیگر آن کنجکاویِ سیاسی برای کشف پدیده‌های نوظهور. کنجکاوی که با سن و سابقه اصلاح‌طلبان هم‌خوانی ندارد. آنان برعکس روحانی نباید سکوت اختیار کنند، سکوت‌کردن به‌وقت سخن‌گفتن برای آنان جز تزویر و ریا و مصلحت‌اندیشی اندوخته‌ای نخواهد داشت. حالا که آنان ناگزیر به سخن‌گفتن‌اند، چگونه سخن‌گفتن اهمیتی حیاتی می‌یابد. این در حالی است که اصلاح‌طلبان در کار کلاسیک‌ترین کنش‌های سیاسی مانند «استعفا» یا بازگشت به خاکریز در وقت مقتضی مانده‌اند. از این‌روست که هر وقت آنان در موضعی قرار می‌گیرند که هر چیز را سر جای خود بنشانند و نظمی دوباره به سیاست، جامعه و مردم بدهند، تداعی‌گر بازگشت به گذشته هستند. اصلاح‌طلبان باید جسارت آن را داشته باشند که ایده‌ای طراحی و با شجاعت از آن پشتیبانی کنند. زندگی‌کردن بدون ایده تحمل‌ناپذیر است. اما چرا اصلاح‌طلبان بر سر ایده‌ای نمی‌ایستند. آنان همواره از ایده اصلاح‌طلبی حرف می‌زنند. ایده‌ای که تفاسیر و تعابیر بسیاری دارد. اصلاح‌طلبان زبان خود را از دست داده‌اند، همان زبانِ دوم خرداد ۷۶ را. گویا بنا ندارند دیگر با صدای بلند با آن زبان سخن بگویند. تا مسائل و مشکلات پابرجاست، بر اصلاح‌طلبان است که قادر باشند کلمات دوم‌خردادی را به زبان بیاورند و آنها را به نقد بکشند و معنایی تازه بدان‌ها دهند. بگویند در سال ۹۷ تلقی آنان از مردم، دانشجویان و کارگران چیست، بگویند «سیاست» چگونه احیا خواهد شد، یا اولویت ایران امروز چیست. حتی اگر خود آنان در این راه قربانی شوند. این شجاعتی است که «ایده» از آنان می‌طلبد. ایده حیات دارد و برای ادامه حیات خود نیاز به فاعلی دارد تا به آن جان دهد. با تلاش صرف برای بقا، و احیای اصلاح‌طلبی نمی‌توان به «مردم» رسید. آنان جلوتر ایستاده‌اند در پیش ما، نزدیک به دامنه کوهی که به قله‌اش نشانی است.

زیباکلام؛ استاد نادیده من و سرمایه اجتماعی

تلاش استاد برای نقد و سپس اقناع جوانانی که می‌خواهند با دیدی رادیکال همه مشکلات را به‌سرعت و ناگهانی حل کنند قابل‌ستایش است. در آستانه سال نو امیدوارم هم در حرکتی که برای کمک به مردم زلزله‌زده شروع کرده موفق و سلامت باشد و هم از نظرات متخصصان زلزله در کار بشردوستانه خود استفاده کند.

اگر جای «اون» بودم

در این صورت آمریکا کشور ما را در برابر تهدیدات چین و روسیه چگونه حفظ خواهد کرد؟

۴- اگر روسیه به هر دلیلی تصمیم بگیرد که در این فعل و انفعالات به ما حمله کند، آیا ایالات متحده آمریکا از ما دفاع خواهد کرد؟

این فهرست تنها به چهار محور ختم نمی‌شود؛ اما تا همین‌جا ترامپ را گیج خواهد کرد. اینجا است که ترامپ باید پس از مشورت با مشاوران خود متن اعلامیه‌ای مشترک اما توخالی را تنظیم کند که آهسته و محترمانه به آمریکا برگردد و در آنجا آخرین امضای خود را به نمایش بگذارد. به نظر می‌رسد این ملاقات دستاوردی نخواهد داشت.

عکس: رویه رستمی، شرق

پاسخ حسین علایی به انتقادات در گفت‌وگو با «شرق»:

باید «آسمان» را تشویق کرد

شرق: برخورد هواپیمایی ای‌تی‌آر مسیر تهران-یاسوج، دستمایه‌ای شد تا نگاه‌ها به هواپیمایی آسمان برگردد. شرکت هواپیمایی که سهامدار اصلی آن سازمان بازنشستگی کشوری است. سازمانی که متولی‌اش وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی است. حسین علایی، مدیرعامل شرکت هواپیمایی آسمان در گفت‌وگو با «شرق» از بهره‌برداری برخی از نمایندگان از این سانحه برای استیضاح وزیر کار گله‌مند است و آن را با «انگیزه خاص» می‌داند. به گفته او، هواپیمایی آسمان در این حادثه بی‌تقصیر بوده و نباید آن را هدف نقد قرار داد. او معتقد است به واسطه آنکه این ایرلاین پذیرفته در مسیر سخت و خطرناک یاسوج قدم بردارد، باید این شرکت را تشویق و حمایت کرد. او در این گفت‌وگو به انتقادهایی که به این ایرلاین شده، پاسخ می‌دهد و درعین‌حال به مهم‌ترین نقدی که به واسطه حضور او در این پست شده، هم جواب می‌دهد. نقدی که مستقیما به مدیریت این مجموعه وارد شده بود و از او به‌عنوان فردی غیرمتخصص در این پست یاد می‌کردند. علایی می‌گوید سال‌های حضورش در صنعت هوایی بسیار بیشتر از حضورش در صنعت دریایی است و به‌همین‌خاطر معتقد است: «جزء افرادی هستم که به صنعت هوایی از خیلی‌ها که ادعا می‌کنند، توجیه‌تر، آشناتر و مسلط‌تر هستم». علایی در این گفت‌وگو از تلاشش برای داخلی‌سازی ساخت هواپیما نیز حمایت می‌کند و وقتی از او درباره سانحه سقوط هواپیمای ایران ۱۴۰ به واسطه داخلی‌سازی می‌پرسیم، می‌گوید: «همیشه در راه ساخت و تولید، مشکل و سختی وجود دارد. ایران ۱۴۰ پس از مدت‌ها به مشکل برخورد. قبل از آن هم خیلی پرواز انجام شده بود. کسانی که می‌خواهند صنعت داخل را توسعه دهند، باید همت کنند و ریسک‌ها را هم بپذیرند».

بگذارید از آخرین واکنش‌ها به سانحه اخیر بپرسم. نمی‌دانم از تبلیغات گسترده علیه هواپیمایی آسمان خبر دارید یا نه؟ به نظرتان علت این‌گونه مواجهه با سانحه اخیر، آن هم در این ابعاد چیست؟

بعضی‌ها از هر واقعه‌ای که اتفاق می‌افتد، به دنبال این هستند که مسائل مختلف را به بهانه آن حادثه مطرح کنند؛ یعنی اصل حادثه فقط مدنظرشان نیست؛ بلکه چگونگی بهره‌برداری از آن برای اهدافشان نیز مورد توجه آنهاست. هرکس ممکن است به انگیزه خاصی این کار را انجام دهد؛ مثلا برخی نمایندگان محترم مجلس که به دنبال استیضاح بعضی از وزرا بودند، از این فرصت خواستند استفاده کنند. طبیعتا بیان اشکالات و نواقص، اگر برای روشن‌شدن افکار عمومی و پیشرفت کشور و صنعت هوانوردی باشد، بد نیست؛ اما گاهی این کارها باعث می‌شود تا صنعت هوانوردی و پیشرفت کشور در حوزه‌های مختلف با نگرانی‌های جدیدی آن هم در شرایط تحریم روبه‌رو شود و جلوی توسعه شرکت‌های هواپیمایی گرفته شود.

یعنی دچار حاشیه می‌شوند؟

بله. شرکت‌های هواپیمایی که در شرایط فشار خارجی و تحریم آمریکا توانسته‌اند سیستم حمل‌ونقل هوایی کشور را سرپا و فعال نگه دارند، باید تشویق و تقویت شوند و توسعه پیدا کنند. وقتی این شرکت‌ها به دلیل خدمت به مناطق محروم مثل پرواز به یاسوج دچار حادثه‌ای می‌شوند، نباید به آنها به گونه‌ای حمله شود که دیگر شرکت‌های هواپیمایی، قبل از اینکه تصمیم بگیرند خدمتی را انجام دهند، از ابتدا فکر کنند اگر ما این خدمت را انجام دهیم و به مشکل بربخوریم، کسی نه‌تنها تشکر از پروازها در شرایط سخت نمی‌کند؛ بلکه شدیدا به بهانه بروز یک حادثه ناخواسته انتقاد می‌کنند؛ مثلا در مسیر تهران- یاسوج جز شرکت هواپیمایی آسمان شرکت دیگری پرواز انجام نمی‌داد، آن هم به‌این‌دلیل که فرودگاه یاسوج یکی از فرودگاه‌های سخت کشور تلقی می‌شود، پنج‌هزارو ۹۳۹ متر از سطح دریا ارتفاع دارد، فرودگاهی است که از نظر دستگاه‌های مختلف ناوبری مثل فرودگاه‌های مهرآباد، امام خمینی و فرودگاه‌های بزرگ نیست و شرایط پرواز در آنجا بسیار سخت‌تر است.

یعنی موقعیت مکانی مشکل دارد؟

نمی‌توان این‌طور گفت؛ اما وقتی قرار است در یاسوج فرودگاهی باشد، در هر نقطه از اطراف یاسوج که فرودگاه ساخته شود، این مشکل به دلیل کوهستانی‌بودن منطقه وجود خواهد داشت، مگر اینکه فرودگاه در فاصله دورتری نزدیک شیراز باشد. در شمال این فرودگاه، ارتفاعات زاگرس به طول صد کیلومتر وجود دارد و اکثر هواپیماها توان نشست و برخاست در آنجا را ندارند و درحال‌حاضر فقط هواپیماهای ای‌تی‌آر و بی‌ای‌ای توان این کار را دارند. طبیعتا شرکت هواپیمایی‌ای که این ریسک را قبول می‌کند تا در چنین فرودگاهی با این مشخصات خطرناک پرواز انجام دهد، باید تشویق و حمایت شود. به‌ویژه وقتی سانحه‌ای رخ داده باشد که علت بروز سانحه یک اتفاق ناخواسته است، نه شرکت هواپیمایی؛ زیرا براساس گزارش کمیته بررسی سانحه، هواپیما قبل و حین پرواز و به هنگام بروز سانحه سالم بوده و تمام مقررات عملیاتی و پروازی رعایت شده است. همه اقدامات لازم انجام شده؛ اما سانحه باز هم رخ داده است. در اینجا شرکت هواپیمایی نباید به خاطر اینکه پروازی سخت را در سال‌های متمادی انجام داده، به خاطر یک سانحه سرزنش شود. باید به جنبه مثبت کار نگریسته شود که این شرکت بین تهران- یاسوج، مرکز یک استان محروم، شش‌هزارو ۴۰۰ بار پرواز انجام داده و بیش از ۳۰۰ هزار مسافر را جابه‌جا کرده است؛ بنابراین جای تقدیر و تشکر دارد که هواپیمایی آسمان مرکز این استان را به پایتخت کشور وصل کرده و به صورت روزانه پرواز انجام داده است. در این سانحه هم شرکت هواپیمایی نقص و کوتاهی نداشته و همه اقدامات و کارهایی را که باید انجام می‌داده، طبق مقررات و رویه‌های عملیاتی صورت داده؛ اما متأسفانه بازهم سانحه رخ داده است. چند روز قبل شاهد بودید یک هواپیمای وی‌آی‌پی که از شارجه به استانبول در حال حرکت بود، سقوط کرد. البته دچار مشکل در موتور بود که در اطراف شهرکرد سقوط کرد.

یا هواپیمای بمباردیر دو، سه روز قبل در بنگال دچار سانحه شد و بیش از ۴۰ نفر از سرنشینان آن کشته شدند. اما هواپیمای ATR بدون نقص فنی به کوه برخورد کرده و این خط به شرکت هواپیمایی ربطی ندارد. بنابراین بهتر است کسانی که فضاسازی می‌کنند برای تقویت صنعت هوانوردی کشور تلاش و مراقبت کنند که این اقدامات، موجب تضعیف صنعت هوانوردی کشور و نگرانی کسانی که حاضر می‌شوند ریسک پرواز به مناطق محروم را بپذیرند، نشود.

به‌عنوان یک کارشناس، به نظرتان به دلیل موقعیت مکانی یاسوج، نباید آنجا فرودگاه ساخته می‌شد؟

در تمامی دنیا به‌ناچار در مناطق سخت هم فرودگاه ساخته می‌شود، اما وقتی فرودگاه در جایی قرار می‌گیرد که شرایط برای پرواز سخت است، ریسک بالا می‌رود و آن فرودگاه به تجهیزات پیشرفته‌تری نیاز دارد تا بتواند به هواپیماها برای نشست و برخاست کمک کند.

در گزارش اولیه منتشرشده از سانحه، در وهله اول به خطای خلبان اشاره شد. کاپیتان فولاد چطور خلبانی بود؟

خلبانی که این پرواز را انجام داد سرفیلیت هواپیماهای ATR (مسئول این نوع هواپیماها در آسمان) بود و تمام هواپیماهای ATR آسمان از نظر پروازی زیر نظر ایشان بود و ایشان مسئولیت داشت که همه پروازها را ایمن انجام دهد و او سایر خلبان‌های هواپیماهای ATR آسمان را نظارت و مراقبت می‌کرد. ایشان معلم خلبان برگزیده سازمان هواپیمایی کشوری برای ارزیابی سایر خلبان‌های ATR، یعنی TRE بود. خلبان ورزیده و خوبی بود و بین تهران- یاسوج ۴۰۰ بار پرواز کرده بود و نزدیک به ۱۸ هزار ساعت هم پرواز داشت. بنابراین به مسیر و شرایط جوی منطقه آشنا بود. کمک‌خلبان ایشان هم قبلا با هواپیمای بویینگ پرواز کرده بود و به دلیل علاقه‌اش به هواپیمای ATR با این هواپیما پرواز می‌کرد. جوان بسیار شاداب و پرانگیزه و خلبانی آینده‌دار و تیزهوش بود. بنابراین ترکیب خوبی برای پرواز انتخاب شده بود. هیچ‌وقت نمی‌توانید به طور کامل جلوی سانحه را بگیرید. همه از این اتفاق متأسف هستند، اما اتفاقی است که افتاده و احتمالا خطایی رخ داده. خطا ممکن است در تصمیم‌گیری کاکپیت کرو بوده باشد. خلبان همیشه این مسیر را می‌رفته و از نظر هوا احساس نگرانی نکرده، اما روی ارتفاعات زاگرس گاهی هواهای وحشی‌ای وجود دارد که ممکن است شرایطی به وجود آمده که... .

ابر سی‌وی؟

از ابر سی‌وی عبور نکرده‌اند، اما شاید شرایط هوایی تغییراتی داشته و چون آنجا نزدیک فرودگاه است و باید طرح تقرب یعنی نشستن در فرودگاه اجرا شود، احتمالا خلبان ارتفاع خودش را به میزانی کم کرده که راحت‌تر در فرودگاه یاسوج فرود بیاید و شاید همین کم‌کردن ارتفاع باعث شده در وضعیتی که هوا یکباره دچار تلاطم شده کنترل را از دست خلبان خارج کرده اما اینکه واقعا چه اتفاقی افتاده، دفتر بررسی سوانح هواپیمایی کشوری باید رسما نظرش را اعلام کند.

یکی از نقدهای واردشده این بود که گزارش‌هایی که آسمان برای چک‌کردن آب‌وهوا می‌گیرد حتی تا ۱۰ بار هم انجام شده تا حتما پرواز صورت بگیرد. صحت دارد؟

کاملا غلط است. اولا که هوا در دیسپچ (مرکز کنترل عملیات که گزارش آب‌وهوا را تهیه می‌کند) کنترل می‌شود و کسی بیش از سه بار نمی‌تواند گزارش بگیرد. سه بار وضعیت هوا را می‌گیرند، هر نیم ساعت یک بار و گاهی هر یک ساعت یک بار هوا را چک می‌کنند تا اگر هوا مناسب بود، بتوانند مسافران را به مقصد برسانند. اگر تجزیه و تحلیل هوا این‌طور باشد که بهتر نخواهد شد، پرواز را باطل می‌کنند زیرا ترجیح شرکت‌های هواپیمایی این است که مردم را به مقصد برسانند. درست نیست به مردمی که از قبل بلیت تهیه کرده و به فرودگاه آمده‌اند، گفته شود پرواز باطل شده است. به همین دلیل شرکت‌های هواپیمایی تلاش می‌کنند با رعایت تمام اصول ایمنی مردم را به مقصد خودشان برسانند.

یعنی مطابق استاندارد تا به حال بیش از سه بار گزارش آب‌وهوا نگرفته‌اید و آن ادعاها را تکذیب می‌کنید؟

بله، اما اگر شرکتی بخواهد پرواز را معطل نگه دارد تا شرایط آب‌وهوایی بهتر شود، منع قانونی ندارد. اگر مردم هم اصرار داشته باشند که پرواز انجام شود، می‌توانند مدتی منتظر بمانند تا شرایط بهتر شود. اما اینکه گفته می‌شود شش بار شرایط هوا را می‌گیرند، درست نیست.

مورد دیگر ساعت موظفی خلبانان است که گفته می‌شود ۱۰ ساعت است، اما هواپیمایی آسمان به سبب اینکه می‌خواهد پروازهای بیشتری داشته باشد خلبان را بیشتر مجبور به پرواز می‌کند. ماجرا چیست؟

خلبان‌ها می‌دانند که اینها استانداردهایی دارد و هیچ‌کس خارج از استاندارد عمل نمی‌کند. استانداردش این است که وقتی یک پرواز برای خلبانی بیش از ساعت قانونی می‌شود، اگر معاون عملیات تشخیص دهد از نظر ایمنی مشکلی ندارد، مجوز می‌دهد که پرواز انجام شود. اگر خلبان هم نخواهد پرواز را انجام دهد، انجام نمی‌شود. اما اگر خلبان تمایل به پرواز و نیاز به مجوز داشته باشد و مجوز آن از سوی عملیات شرکت صادر شود، می‌تواند پرواز را انجام دهد.

گفته شما به انتقاد دیگری که وارد شده برمی‌گردد. با توجه به بدهی‌ای که مجموعه آسمان دارد، گفته می‌شود دریافتی خلبانان به اندازه جاهای دیگر نیست. خلبان اگر بخواهد درآمدش به‌حد معقولی برسد پروازهای بیشتری را قبول می‌کند که منجر می‌شود از ساعات موظفی‌اش بیشتر شود.

هیچ خلبانی مجاز نیست بیش از هزار ساعت در سال پرواز کند. کسی نمی‌تواند بیش از حدی که سازمان هواپیمای کشوری تعیین کرده به خلبان اجازه پرواز دهد. روزانه هم حد مجاز دارد و اگر آن حد را انجام داد، کسی نمی‌تواند درخواست ساعت پرواز بیشتری از خلبان را داشته باشد و تخلف است.

در سؤال قبلی اشاره به حقوق خلبانان کردم. آیا حقوق خلبانان این ایرلاین از ایرلاین‌های دیگر کمتر است که موجب نارضایتی شده؟

چارچوب حقوق خلبان‌ها در آسمان مثل سایر شرکت‌هاست. خلبان حقوق پایه دارد و به میزانی که ساعت پرواز بیشتری انجام دهد، حقوقش هم افزایش خواهد داشت. هم‌اکنون خلبان‌هایی داریم که ماهانه بیش از ۳۵ میلیون تومان حقوق می‌گیرند. خلبانی هم اگر به هر دلیل پرواز نکند، حقوقش کم می‌شود. البته حداقل ۶۰ ساعت ضمانت پرداخت حقوق برای خلبان‌هایی که شرکت نتواند برای آنها پرواز تأمین کند وجود دارد، بنابراین چارچوب در تمامی شرکت‌ها تقریبا یکی است.

پایه حقوق خلبان‌ها چه میزان است؟

بستگی به عمر پروازی و سنوات خدمتی آن خلبان دارد. حقوق هر خلبان و مهماندار براساس فرمولی محاسبه می‌شود. البته شرکت‌هایی هم هستند که خلبانان باتجربه‌ای که در یک شرکت بیش از ۱۰ سال پرواز کرده‌اند و به مهارت کافی رسیده‌اند را با پیشنهاد حقوق بالاتر استخدام می‌کنند. درواقع شرکت جدید هزینه‌های سرمایه‌گذاری که برای خلبان شده را پرداخت نمی‌کند و پول بیشتری به آن خلبان می‌دهد. درحالی‌که ما خلبان را هر شش ماه به سمیلاتور می‌فرستیم. هر سمیلاتور که اعزام می‌کنیم به صورت مستقیم و غیرمستقیم بیش از صد میلیون تومان برای شرکت هزینه دارد اما بعضی شرکت‌ها هستند که خلبان‌های مجرب وقتی به اوج بهره‌دهی رسیدند و سرمایه‌گذاری را شرکت دیگری انجام داد، شرکت جدید مبلغی به آنها پیشنهاد کرده و خلبان را برای خودش می‌برد و در واقع خودش برای آموزش خلبان سرمایه‌گذاری نمی‌کند و مهارت خلبان را می‌خرد درحالی‌که اگر بخواهد خلبان‌های یک شرکت دیگر را به‌کار گیرد، باید با شرکت مزبور قرارداد ببندد. مثل فوتبالیست‌ها. الان باشگاه‌ها ممکن است فوتبالیست‌ها را به هم اجاره دهند اما فوتبالیست حق ندارد سرمایه‌گذاری را که برایش در باشگاه شده، رها کرده و برای باشگاه دیگر بازی کند. ممکن است بعضی خلبان‌ها به خاطر دریافتی بیشتری که پیشنهاد می‌شود، به شرکت دیگری بروند و توجهی به منافع شرکتی که در آن پرواز می‌کردند، نداشته باشند، البته اکثر خلبان‌ها به شرکت‌های خود وفادار هستند و برای پیشرفت شرکت خود تلاش می‌کنند.

همه ایرلاین‌ها این کار را می‌کنند؟

خیر بعضی‌ها.

شما هم این کار را می‌کنید؟

ما از جایی خلبان نمی‌گیریم. ما خلبان به اندازه کافی داریم، با بعضی شرکت‌ها قرارداد بسته و به آنها خلبان داده‌ایم. یکی از اشکالات این است که شرکت‌های خارجی خلبان‌های برجسته ایرانی را با مبلغ بیشتر در اوج بهره‌دهی می‌برند. چند سال قبل هواپیمایی ترکیه در هتل اسپیناس بلوار کشاورز دفتری زد و با خلبان‌های همه شرکت‌های ایرانی مصاحبه کرد و تعدادی از آنها را با حقوق بالاتر از ایران استخدام کرد و به ترکیه برد. بعضی از خلبان‌ها به خاطر درآمد بیشتر این کار را می‌کنند اما ممکن است توجهی به این نکته نداشته باشند که این سرمایه‌گذاری را ملت ایران برای آنها انجام داده تا به آن حد رسیده‌اند که بتوانند به راحتی این سرمایه‌گذاری را به شرکت خارجی بفروشند.

با توجه به این اتفاقات، چه راهکاری در نظر گرفته‌اید؟

در شرکت‌های هواپیمایی، مدیران عامل با هم توافق کرده‌اند که اجازه ندهند خلبانی از یک شرکت به شرکت دیگر بدون توافق شرکتی که خلبان در استخدامش است به کار گرفته شود و اگر لازم شد با هم هماهنگ می‌کنند.

این توافق چه زمانی صورت گرفت؟

همه ایرلاین‌ها سال گذشته با هم توافق کرده‌اند. البته ممکن است بعضی شرکت‌ها یا خلبان‌ها رعایت نکنند.

شرکت‌های خارجی که خلبان‌های آسمان را گرفته‌اند، از کدام کشورها بوده‌اند؟

ترکیه، امارات، قطر، هند، مخصوصا هندی‌ها از خلبان‌های ATR استقبال می‌کنند چون هواپیمای ATR زیاد دارند.

روابط عمومی آسمان گفته بود خلبانی از این ایرلاین به اسرائیل هم رفته.

نشنیده‌ام.

چه تعداد خلبان دارید؟

حدود ۲۰۰ خلبان و کمک‌خلبان.

شرکت چه میزان بدهی دارد؟

روزی که من به آسمان آمدم (اواخر آذر ۱۳۹۲)، شرکت ۱۲۵۰ میلیارد تومان بدهی سررسیدشده داشت. در این ایام با تلاش‌های انجام‌شده از جمله با افزایش پروازها، افزایش تعداد هواپیماها و کاهش هزینه‌های غیرضروری و کمکی که از دولت و مجلس گرفتیم و کمکی که وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی انجام داده و کمک‌هایی که سهامداران عمده مثل صندوق بازنشستگی و شرکت آتیه صبا داشته‌اند، موفق شده‌ایم ۹۰۰ میلیارد تومان از بدهی‌ها را تسویه کنیم که کار بسیار بزرگی بوده است. روزی که من آمدم، آسمان شرکتی زیان‌ده و مشمول ماده ۱۴۱ قانون تجارت بود. اما الان از این ماده خارج شده. ماده ۱۴۱ یعنی یک شرکت به‌عنوان شرکتی زیان‌ده مطرح می‌شود و نمی‌تواند از بانک یا مؤسسه‌ای وام بگیرد. خوشبختانه اکثر این بدهی‌ها را با گرفتن منابعی از خارج از درآمدهای آسمان تسویه کرده‌ایم و درآمدهای آسمان را صرف حقوق و مزایای کارکنان و خرید قطعات و توسعه ناوگان کرده‌ایم. بدهی‌ها را با کمک صاحبان سهام و قوانینی که دولت وضع کرد و نیز با کمک دولت و مجلس در یکی از تبصره‌های بودجه انجام دادیم. آسمان در سال ۹۵، بیشترین رشد ناوگان و پروازها را نسبت به همه شرکت‌های هواپیمایی در داخل کشور داشت. به‌طوری‌که طبق آماری که انجمن شرکت‌های هواپیمایی منتشر کرده آسمان در سال ۹۵ بیش از ۲۲ درصد رشد کرده که نسبت به همه شرکت‌های هواپیمایی رشد بالاتری بوده است.

سهم آسمان از هواپیماهای نو قرار است به چه نحوی باشد؟

آسمان قراردادی را با شرکت بویینگ آمریکا منعقد کرده تا ۳۰+۳۰ فروند هواپیمای ۷۳۷ مکس را از بویینگ آمریکا خریداری کند و اگر این قرارداد اجرائی شود، یکی از بزرگ‌ترین قراردادهایی است که آسمان در طول تاریخ تشکیلش منعقد کرده است.

از اوفک مجوز گرفته شده؟

اگر ترامپ از خر شیطان پایین بیاید و عناد با ایران را کنار بگذارد، این کار انجام خواهد شد. فعلا مجوز OFAC صادر نشده است.

ادامه در صفحه ۵

یادداشت

ابهام‌های توافق تهران- مسکو برای خرید نفت ایران

میثم کاکاوند
کارشناس ارشد و تحلیلگر اقتصادی

● ایران و روسیه دو کشوری که به لحاظ منابع هیدروکربنی ازجمله غنی‌ترین کشورهای جهان هستند، تاکنون مراودات اندکی در زمینه نفت و گاز داشته‌اند. با این همه در سال‌های اخیر به‌ویژه بعد از اعمال تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران، دو طرف گام‌های ابتدایی را برای تعامل در این زمینه برداشتند. هرچند هنوز توافق ملموسی میان طرفین به وقوع نپیوسته و همه‌چیز در حد مذاکرات اولیه بوده است؛ ازجمله زمینه‌های مورد علاقه طرفین همکاری در فروش نفت ایران است. اما با توجه به اینکه روسیه ازجمله بزرگ‌ترین تولیدکنندگان و صادرکنندگان نفت خام دنیاست، خرید نفت ایران از سوی روس‌ها در ابتدا تعجب‌برانگیز بود، چراکه علی‌القاعده دو کشور در این زمینه رقبای یکدیگر هستند، اما با گذشت زمان و روشن‌ترشدن موضوع مشخص شد که معامله‌ای که دو طرف روی آن کار می‌کنند، از جنس معاملات رایج در بازار نفت نیست. درواقع این معامله به‌نظر بیشتر یک معامله تهاتر نفت در مقابل کالا بود. با این همه در ابتدا مقامات ایران، ازجمله زنگنه وزیر نفت، اصرار داشتند که این قرارداد تهاتر نیست. در مقابل تکذیب‌های طرف ایرانی، مقامات روس تأیید کردند که روسیه در اجرای این توافق، کالاهایی را ازجمله غلات به ایران صادر می‌کند. این توافقات که در ابتدای دولت یازدهم پیگیری می‌شد، با اجرائی‌شدن برجام و رفع تحریم‌ها علیه ایران کمتر مورد بحث و توجه قرار گرفت. با گذشت زمان و شاید بیش از همه به دلیل بازترشدن دست ایران در فروش نفت خود به مشتریان سنتی‌اش در پی توافق هسته‌ای، طرف ایرانی نیز کمتر به اجرائی‌شدن توافق روی خوش نشان داد. هرچند همان زمان برخی بر این باور بودند که بار تبلیغی و تاکتیکی این قرارداد برای استفاده هر دو طرف در برابر فشار غرب، بیش از جنبه عملیاتی آن بوده است. اوضاع به همین منوال در جریان بود تا اینکه اسفندماه سال ۹۵ زنگنه پس از دیدار با نواک، وزیر انرژی روسیه، از آغاز فروش صد هزار بشکه نفت در روز به روس‌ها خبر داد و پس از آن نواک نیز برخی دیگر از ابعاد قرارداد را شفاف کرد. توافق جدید اندکی متفاوت بود. بر این اساس ایران صد هزار بشکه نفت به روسیه و بر اساس قیمت جهانی خواهد فروخت و طبق توافق، ۵۰ درصد پول فروش نفت به صورت نقدی تحویل ایران شده و ۵۰ درصد دیگر صرف خرید کالا و خدمات از روسیه خواهد شد. طبق اعلام نواک، یک شرکت دولتی متعلق به وزارت انرژی روسیه به نام پروم‌سیری ایمپورت (Promsyreimport) مسئول این خرید بوده و نفت ایران را به جاهایی صادر می‌کند که روسیه تعیین می‌کند، اما مقصد نهایی خارج از روسیه است. با دقت در جزئیات اعلامی از سوی دو طرف ملاحظه می‌شود که این توافقات با توافق اولیه سال‌های قبل تفاوت اساسی دارد. درواقع قرارداد کنونی بیش از آن که یک قرارداد تجاری باشد که بر اساس منافع مشترک شکل گرفته باشد، یک راه‌حل برای دستورکاری است که از جانب مقامات دو طرف برای اجرا ابلاغ شده است. هم‌اکنون نیز بعد از گذشته نزدیک به یک سال از اعلام جزئیات قرارداد جدید، کماکان اظهارات ضدونقیض از سوی مسئولان مطرح می‌شود کمااینکه به‌تازگی سنایی، سفیر ایران در مسکو، اعلام کرد: «ما قراردادی با عنوان «نفت در برابر کالا» نداریم، اسم درست توافق‌نامه، قرارداد خرید نفت است و در آن نوشته شده که ۵۰ درصد درآمدهای به‌دست‌آمده از فروش نفت، برای اجرای پروژه‌های مشترک مختلف هزینه خواهد شد. بخش دیگر این پول‌ها نیز به‌حساب بانک مرکزی ایران واریز خواهد شد». مختصات اعلامی از سوی سنایی کماکان قرارداد مزبور را شبیه یک قرارداد تهاتری می‌کند. هرچند به‌درستی مشخص نیست چرا مقامات ایران ازجمله سنایی از ذکر عنوان قرارداد تهاتری اجتناب می‌کنند. درمجموع نکاتی چند دراین‌باره وجود داشته که باید مورد تأمل قرار گیرد.

ادامه در صفحه ۵

شرکت پلیمر آریاساسول
ARYA SASOL POLYMER COMPANY

آگهی دعوت به مزایده عمومی

فروش کاتالیست های مستعمل – مزایده شماره: ASPC-96/780

شرکت پلیمر آریاساسول در نظر دارد، مقدار تقریبی ۵۵ (پنجاه و پنج) تن کاتالیست مستعمل راکتور هیدروژناسیون استیلن (طبق مشخصات جدول زیر) را که در داخل بشکه بسته بندی شده از طریق مزایده عمومی به فروش برساند، بنابراین از کلیه اشخاص حقوقی و حقیقی فعال در این زمینه دعوت می گردد، تا تاریخ ۱۳۹۷/۰۱/۲۷ به دفتر امور پیمانهای شرکت پلیمر آریاساسول واقع در منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس جنوبی- عسلویه مراجعه و پس از بازدید از اقلام ذکر شده، اسناد مربوط به مزایده را دریافت و سپس مطابق با شرایط تعیین شده در اسناد یاد شده نسبت به ارسال قیمت پیشنهادی و ارائه ضمانت شرکت در مزایده اقدام نمایند.

توجه: جلسه توجیهی و رفع ابهام مزایده راس ساعت ۱۰ صبح روز چهارشنبه مورخ ۹۷/۰۱/۲۲ در محل سایت عسلویه شرکت پلیمر آریاساسول برگزار خواهد شد. حضور در این جلسه جهت ارائه پیشنهاد قیمت الزامی است.

Chemical Composition C Calcined Basis 540		Specifications	Test Method
Palladium	٪	0.030 ± 0.005	CC-T0001
Silver	٪	0.180 ± 0.030	CC-T0001
Loss of Ignition at 540 C	٪	<= 00.5	CC-T0102
Alumina		Balance	

تلفن تماس امور پیمانها: ۰۲۱۸۵۹۲۲۸۲۲-۰۲۱۸۵۹۲۲۹۱۶

روابط عمومی شرکت پلیمر آریاساسول