یادداشت

هووی سد گتوند

ابوالفضل طبرزدی*

● در سال‌های اخیر موضوع آب‌وفاضلاب خوزستان کم سوژه خبری نشده است. استانی که شش‌ماه اول سال بحران آب دارد و شش‌ماه دوم سال بحران فاضلاب. قاعدتا ترتیب اولویت‌بندی پروژه‌های آب‌وفاضلاب در خوزستان باید این‌گونه باشد: یک- نوسازی و توسعه تصفیه‌خانه‌های آب اهواز، دو- نوسازی شبکه آب شهری اهواز، سه- نوسازی شبکه فاضلاب شهری، چهار- احداث تصفیه‌خانه فاضلاب. در دهه‌های اخیر اعتراض‌های زیست‌محیطی بابت دفع فاضلاب شهری به کارون بالا گرفت. عطش پزهای محیط‌زیستی بین مسئولان بالا رفت، برای همین اولویت چهارم به اولویت اول تبدیل شد تا مثلا فاضلاب بخش مسکونی اهواز تصفیه شود و سپس به کارون بریزد. اما امان از کارهای ضعیف مهندسی که کم در خوزستان رخ نداده است. اهواز توسط رودخانه کارون به دو نیم تقسیم شده است. بنابراین یک تصفیه‌خانه فاضلاب برای شرق و یک تصفیه‌خانه فاضلاب برای غرب اهواز طراحی و ساخته شد. تصفیه‌خانه فاضلاب شرق در شرقی‌ترین نقطه اهواز در جوار خط راه‌آهن اهواز_ماهشهر قرار گرفت که برای افتتاح آن معاون‌اول رئیس‌جمهور، وزیر نیرو و معاون وزیر کشور هم آمدند. مشکل این است جهت خطوط فاضلاب اهواز از شرق به غرب (رودخانه کارون) است. در نتیجه فاضلاب شرق به این تصفیه‌خانه نمی‌ریزد و آبفای اهواز راهکاری برایش در نظر گرفته است. برای حل این موضوع قرار شده کلکتوری در بلوار ساحلی اهواز نصب شود که فاضلاب‌هایی که به کارون می‌ریزد در این کلکتور ریخته شود و این کلکتور اهواز را دور بزند و به تصفیه‌خانه فاضلاب شرق برسد. قطعا با توجه به پیچ‌های بلوار ساحلی اهواز، وضعیت ژئوتکنیکی محل و قرارگرفتن پل‌های اهواز در مسیر این کلکتور اگر این طرح نشدنی نباشد، حداقل بسیار هزینه‌بر در مقابل سایر گزینه‌ها خواهد بود. شاید برای بحث نیمه‌شرقی اهواز گزینه احداث کلکتور در بلوار آیت‌الله بهبهانی اهواز بهتر باشد. در آن طرف اهواز اما تصفیه‌خانه فاضلاب غرب در جوار منطقه مسکونی قرار گرفته است. درحال‌حاضر هم لوله کلکتور چند محله در حال احداث به سمت همین تصفیه‌خانه است. مستدلات فنی حاکی از این است بدون سیستم بوزدایی، بو تا فاصله سه‌کیلومتری و با سیستم بوزدایی، بو تا فاصله ۸۰۰متری خواهد رفت. این یعنی تصفیه‌خانه فاضلاب غرب بویش تا مناطق مسکونی اطراف خواهد رفت. تنها راه‌حل این است که فوری پروژه کلکتورها منتهی به این تصفیه‌خانه ۴۸ شوند. مطالعات جهت فاصله حداکثری مناطق مسکونی با تصفیه‌خانه فاضلاب غرب هم انجام شود و این تصفیه‌خانه را به بیرون اهواز منتقل کنند.

بماند که همان تصفیه‌خانه فاضلاب شرق هم با اینکه بیرون شهر است اما بویش ولو با سیستم بوزدایی تا قطارهای عبوری (گاها مسافری) اهواز_ماهشهر خواهد رسید. با این اوصاف عجیب نیست اگر بگوییم سد گتوند پوست موز دولت احمدی‌نژاد در حوزه فنی_مهندسی بود و حالا هووی آن تصفیه‌خانه فاضلاب شرق و غرب اهواز، پوست موز دولت روحانی خواهد شد.

*عضو سازمان نظام مهندسی استان خوزستان

خبر

همتی: کاهش نرخ ارز در راه است

● رئیس‌کل بانک مرکزی با بیان اینکه نرخ واقعی ارز بسیار پایین‌تر از قیمت فعلی در بازار است و در روزهای آینده نرخ ارز کاهش می‌یابد، از راه‌اندازی سامانه تلفنی بانک مرکزی برای پاسخ‌گویی به درخواست‌های تسهیلات خرد خبر داد. عبدالناصر همتی، رئیس‌کل بانک مرکزی در گفت‌وگوی زنده با برنامه «بدون تعارف» با اشاره به وضعیت اقتصادی کشور اظهار کرد: تمام تلاش خود را می‌کنیم تا این فشار حداکثری را کنترل کنیم و فشار کمتری به مردم بیاید. وی درباره مدیریت بازار ارز گفت: سال ۹۷ التهابات وحشتناکی در بازار ارز ایجاد شد که آن را مدیریت کردیم و شرایط خوبی را تا آبان ۹۸ داشتیم و ثبات خوبی را شاهد بودیم که در نتیجه آن تورم نزولی شد. اکنون نیز تیم بانک مرکزی همان تیم است و قادریم ثبات را به بازار بازگردانیم. همتی با بیان اینکه از آبان ۹۸ چند اتفاق افتاد که سیستم را به هم زد، افزود: حوادث آبان‌ماه انتظارات منفی را در جامعه ایجاد کرد و اگر به نمودار ارز دقت کنید، نمودار ارز از آبان ۹۸ شروع به بالارفتن می‌کند. رئیس‌کل بانک مرکزی ادامه داد: پس از این اتفاق دوباره به سمت ثبات حرکت می‌کردیم که با شیوع ویروس کرونا مواجه شدیم و سیستم تجاری و اقتصادی کشور به هم خورد؛ چراکه تجار نتوانستند تجارت کنند و درآمد ارزی حاصل از صادرات کاهش یافت. همتی تأکید کرد: البته در افزایش نرخ ارز در این اواخر همان‌طور که مقام معظم رهبری نیز فرمودند، مسائل سیاسی و امنیتی نیز دخالت داشت و دشمنان اهداف بالاتری داشتند اما ما تلاش کردیم تا بازار را کنترل کنیم و اقداماتی جدی را در این زمینه شروع کرده‌ایم که نتیجه آن مشخص خواهد شد.

گفت‌وگوی «شرق» با نماینده دادستان تهران در امور جنایی به مناسبت ششمین سالگرد سقوط هواپیمای آنتونف ۱۴۰

سند یک سقوط

شکوفه حبیب‌زاده: شش سال قبل در همین روز، هواپیمای مونتاژ آنتونف ۱۴۰ که در قالب یک هواپیمای تولید داخل وارد خط هوایی شده بود، در همان آغاز پرواز به دلیل ازدست‌دادن موتور، سقوط کرد. مرگ ۴۰ نفر از مسافران به سبب انفجار موتور و نه سقوط، رقم خورد و مسافران دیگری که جان به‌در برده بودند، هرگز به زندگی پیشین خود بازنگشتند. کارشناسان بارها تاکید کرده‌اند که این پروژه مونتاژ که ساخت داخل معرفی شد، آثار ناگواری بر پیکره صنعت هوایی ایران به جای گذاشت. هرچند گفته می‌شد تجربه و تمرین ساخت هواپیما و قطعات آن در داخل، می‌تواند مطلوب ارزیابی شود؛ اگر آزمایش‌های آن در قالب نظامی انجام گیرد و این امتحان با پرواز مسافری، آزموده نشود! اتفاقی که با هواپیمای آنتونف ۱۴۰ رخ داد. در اینجا روایتی داریم از آرزوی سفیری که برای ایجاد یک خط هوایی، بدون تجربه و مدرک مرتبط، راهی سازمان هواپیمایی شد. حبیب‌الله صادقی، نماینده دادستان تهران در امور جنایی در این پرونده، در بیان جزئیاتی از آنچه رخ داد، در ششمین سالگرد این سانحه در گفت‌وگو با «شرق» از آخرین بررسی‌ها روی این پرونده می‌گوید.

سفیری که رئیس سازمان هواپیمایی کشوری شد

صادقی با اشاره به پیشینه ورود خط هوایی آنتونف ۱۴۰ به ایران می‌گوید: «سفیر وقت ایران در اوکراین با انعقاد قرارداد آنتونف ۱۴۰ در سال ۱۳۷۷ بدون هیچ سابقه‌ای، رئیس سازمان هواپیمایی کشوری شد. سفیر سابق و ریاست وقت سازمان برای جبران کاستی‌ها، گواهینامه‌های مربوطه را صادر می‌کرد و کارشناسان سازمان نماینده در شرکت هسا، هرکدام با ارائه گزارش اشکالات، بلافاصله تعویض می‌شدند. به‌همین‌دلیل هم روی کاغذ ده‌ها فروند این هواپیما فروخته شد. بااین‌حال پس از سوانح سریالی، هیچ کسی زیر بار خرید و حتی بهره‌برداری رایگان این هواپیماهای به‌ظاهر تولید داخل، نمی‌رود. حوادث شاهین‌شهر، اراک، اصفهان، باکو، مینودشت، دزفول و چند سانحه گزارش‌نشده در رشته سوانحی هستند که با تولید این هواپیما در کشور به وقوع پیوستند». این مقام قضائی با اشاره به گزارش بررسی سانحه، ادامه می‌دهد: «مطابق گزارش، افراد و حتی مجموعه‌های مرتبط و وزارت دفاع، اعلام کرده‌اند که قابلیت اطمینان هواپیما به‌شدت پایین است! اما متولی برای توجیه مخارج چند صد میلیون‌دلاری آن، اقدام به تأسیس خط هوایی می‌کند (هسا ایرلاین). مطابق اسناد موجود، متولیان امر در سازمان با گرفتن چندین امتیاز مجوزها را بی‌درنگ صادر می‌کنند». بنا به اطلاعاتی که به دست «شرق» رسیده، در همان زمان، دو مسئول ارشد سازمان به‌عنوان اصلی‌ترین ارکان صادرکننده مجوزها در آبان ۱۳۹۱ دستگیر می‌شوند.

تأکید مکرر بر وجود اشکالات جدی در موتور آنتونف

به گفته صادقی: «تک‌نویسی‌های افراد دستگیرشده و اعترافات آنها به خط خودشان، مؤید امتیازات دریافتی بوده است. تیم جدید در سال ۱۳۹۱ به دنبال ارتقای سطح ایمنی روی مورد خطرآفرین تمرکز می‌کند. عیوب و کاستی‌های پرونده آنتونف پس از چندین بار حضور و مکاتبه و جلسات به اطلاع هسا و سپاهان رسانیده می‌شود. مکاتبات و صورت‌جلسات به اطلاع وزرای وقت راه و شهرسازی و دفاع و حتی مقامات ارشد امنیتی رسیده و موارد مکتوب و مستند به شرکت سپاهان و هسا منعکس می‌شود. برخی افراد حتی در وزارت دفاع و شرکت سمت (موتورهای توربین وزارت دفاع) اشکالات موجود را تأیید می‌کنند. همین امر سبب می‌شود تا مجوز بهره‌برداری شرکت سپاهان که معمولا یک‌ساله تمدید می‌شده، با بازه زمانی سه‌ماهه به شکل محدود تمدید شود. همین‌طور محدودیت دمایی برای پرواز (حداکثر ۳۵ درجه) اعمال می‌شود».

لابی برای تأیید

نماینده دادستان تهران در امور جنایی در این پرونده با بیان اینکه مقرر می‌شود عیوب قبل از اتمام زمان مجوز یعنی تیر ۱۳۹۳ برطرف شود، می‌افزاید: «برخی مسئولان در سپاهان و هسا مطمئن هستند تیم موجود، تعویض و حتی در آخرین جلسه حضوری، جلسه را ترک و از امضای صورت‌جلسه خودداری می‌کنند. موضوع به اطلاع حراست رسیده و نماینده بخش امنیتی که یکی از حضار جلسه بوده، موارد را مکتوب به استحضار رؤسای خود می‌رساند. تیم موجود قبل از اتمام فرجه زمانی و ضرب‌الاجل، تعویض می‌شود. مطابق اسناد موجود، اولین جلسه با حضور کارشناسان جدیدالانتصاب در دفتر صنایع هوایی برگزار و افراد قول مساعد می‌دهند که همکاری کنند. به دستور مسئولان جدید با وجود تهیه بلیت و رزرو هتل از حضور فرد پیگیر در آخرین تمدید مجوز بهره‌برداری شرکت، ممانعت به عمل می‌آید. در همین زمان، مجوز بهره‌برداری یک ماه قبل از سانحه بدون کوچک‌ترین محدودیتی صادر می‌شود». این مقام قضائی با اشاره به جزئیات دقیق‌تری در این رابطه می‌گوید: «حتی برای هواپیمای سانحه‌دیده که در مدارک امحا شده Air Traffic Watching Log، پنج اشکال در موتور و استنکاف از پرواز گزارش شده است، بااین‌حال از سوی یکی از متهمان این پرونده، مجوز صلاحیت پرواز صادر می‌شود. در این زمان، تیم پیگیر از مدیرکل‌ها تا معاون مدیرکل و کارشناس مسئول، خلع ید و برخی بازنشسته و برخی اجبارا به بخش‌های دیگر منتقل می‌شوند. متأسفانه در روز واقعه یعنی صبح ۱۳۹۳/۵/۱۹، با وجود محدودیت دمای در نظر گرفته‌شده، این هواپیما در دمای ۳۸ درجه (با استعلام از هواشناسی) به پرواز درآمده و ۴۰ مسافر آن، جان خود را به دلیل این بی‌انضباطی‌ها از دست می‌دهند». بررسی‌ها در این زمینه از دیگر کارشناسان که نخواستند نامشان فاش شود، صورت می‌گیرد. چند نکته بسیار جدی در این بین مطرح می‌شود؛ بر اساس اسناد موجود، در AOC یا مجوز بهره‌برداری شرکت، روند امضای کارشناسان پنج دفتر حذف شده است؛ یعنی فقط مدیرکل وقت دفتر عملیات رأسا و برخلاف تأکید انکس ۶ و ۸، به تنهایی اقدام به تمدید مجوز کرده است. چرا این اقدام انجام شده است؟ همچنین آنها می‌پرسند چرا به مفاد صورت‌جلسات، مکاتبات و محدودیت‌های اعمال‌شده از سال ۱۳۹۱ تا خرداد ۱۳۹۳ توجه نشده است و چرا C of A یا مجوز صلاحیت پرواز از هواپیمای سانحه‌دیده، فاقد پاراف کارشناس (کارشناس مسئول) معاون مدیرکل و مدیرکل وقت دفتر صلاحیت پرواز است؟ آیا همه افراد هم‌زمان در آن روز حضور نداشته‌اند؟ چرا صبر نکردند تا با حضور آنها، این مجوز با امضای آنها صادر شود؟ بااین‌حال، مهم‌ترین پرسشی که مطرح می‌شود، آن است که «آیا تداوم صلاحیت پرواز با پنج عیب در موتور در کمتر از ۷۰ روز منتهی به سانحه، معنا دارد یا خیر؟» در این زمینه نماینده دادستان تهران در امور جنایی در این پرونده چند سؤال مهم را طرح می‌کند: «چرا اسناد Air Traffic Watching Log سال‌ها مخفی بوده و حتی افراد در روند طولانی بازپرسی به تکرار از وجود آن اظهار بی‌اطلاعی می‌کردند؟ اگر بود، چرا بی‌اطلاعی و اگر نبود، کجا بود و چگونه پس از مکاتبه با اداره مراقبت پرواز به دادرسی واصل شد؟». عجیب آنکه به گفته صادقی: «کارشناس مربوطه در اصفهان به مدیرکل خود اعلام می‌کند تمدید ۴۵روزه یا حداکثر سه‌ماهه باید انجام گیرد. مدیرکل مربوطه در جلسه اول اظهار می‌کند نه چنین نبوده و کارشناس چنین نظری نداده است، اما بعد که در سیستم اتوماسیون پرینت اظهارنظر او را می‌بیند، اعتراف می‌کند تصمیم من یک‌ساله بوده و اسناد موجود در پرونده نیز مؤید تمدید مجوزهای هواپیما و شرکت بدون اعمال کمترین محدودیت بوده است».

آزمودن هواپیما با جان مردم

نکته دردناک ماجرا آنجاست که وقتی صلاحیت این هواپیما بارها زیر سؤال رفته، باز هم اصرار بر آزمودن آن با انسان می‌کنند. نماینده دادستان تهران در امور جنایی در این پرونده می‌گوید: «آیا پس از عدم اقبال ناشی از سوانح هوایی و عدم پذیرش هواپیما، بهتر نبود پروژه به شکل نظامی و بدون مسافر و با وجود توزین غیرانسانی تست شود؟». صادقی می‌پرسد: «آیا هنگام سانحه هواپیمای طبس نوع پمپ سوخت موتورها که همواره یکی از اشکالات بوده، یکسان بوده؟ در کجای دنیا و روی کدام هواپیمای غیرنظامی با وجود مسافر و بدون اعمال کمترین محدودیت، نوع پمپ سوخت دو موتور چپ و راست با یک نام و یک Port Number می‌تواند متفاوت باشد؟». درحالی‌که این هواپیما قبل از سانحه سال ۱۳۹۳، در سانحه‌ای دیگر، منجر به فوت خلبان شده بود، این سؤال مطرح است که آیا پس از سانحه اصفهان و مرگ مرحوم خلبان باقر کردان و بقیه خلبانان، ابلاغیه و امریه بخش ایمنی ستاد کل نیروهای مسلح از سوی متولیان اجرا شده بود؟

خلبان فرصت اشتباه داشت؟

سؤال این است که اگر امریه‌ها انجام گرفته، پس چرا سیستم RED-2000 (سامانه کامپیوتری پردازش پارامترهای موتور) باز هم درست عمل نکرده است؟ نماینده دادستان تهران در امور جنایی در این پرونده درباره عمل‌نکردن این سیستم می‌گوید: «مطابق ضبط FDR، پارامترهای مربوط به خرابی موتور با تأخیر ۱۹ثانیه‌ای به خلبان رسیده؛ درحالی‌که کل زمان طلایی برای عملکرد خلبان متوفی، ۲۶ ثانیه بوده است». او به مدیرکل دفتر بررسی سوانح هوایی سازمان هواپیمایی کشوری که در مصاحبه پیشین خبر داده بود حکم جلب به دادرسی برای او صادر شده است، می‌تازد و می‌گوید: «کل زمان طلایی برای عملکرد مرحوم خلبان ایزدپناهی چقدر بوده که مدیرکل بررسی سوانح هوایی سازمان هواپیمایی کشوری، پس از استعلام، ادعا می‌کند خلبان مقصر بوده است؟». صادقی با اشاره به چند ایراد موتور می‌پرسد: «چرا موتور شماره یک در شرایط اضطراری قدرت کافی برای خروج هواپیما را نداشته و چرا ملخ موتور ازدست‌رفته به حالت خنثی نرفته بود و بیش از نصف قدرت موتور سالم را ضایع کرده بود؟ آیا خوردگی در قسمت‌های داغ موتور که یکی از موارد موردبحث در جلسات طولانی فیمابین هسا، سپاهان، سمت و کارشناسان معزول‌شده بوده، قابل چشم‌پوشی است؟».

انفجار و نه سقوط، عامل مرگ ۴۰ مسافر بود

او علت مرگ ۴۰ مسافر را این‌گونه اعلام می‌کند: «علت مرگ مسافرین هواپیما، انفجار بود و نه سقوط؛ چراکه برخی توانسته‌اند بیرون بیایند و سالم مانده‌اند. سؤال این است که آیا دستورالعمل ایمن‌سازی مخازن سوخت روی هواپیمای سانحه‌دیده اجرا شده بود؟». ابهاماتی که در مورد این پرونده وجود دارد، کم نیست. یکی از مهم‌ترین ابهامات درباره شیوه رسیدگی به این پرونده است که سؤالاتی را به ذهن متبادر می‌کند. سؤالی که از زبان صادقی این‌گونه بیان می‌شود: «چرا روند رسیدگی پس از دو سال با برگزاری دو جلسه تا این اندازه عجیب برگزار می‌شود. در جلسه اول در سال ۱۳۹۸، قاضی دادگاه به کارشناس پرونده اجازه حضور در دادگاه به همراه نماینده دادستان را نمی‌دهد و دادسرا به‌جای متهمین محاکمه می‌شود! چرا در جلسه دوم در سال ۱۳۹۹ جلسه دادگاه مبهم و بی‌نتیجه و فقط مناقشه قاضی دادگاه با نمایندگان دادستان و ترک جلسه توسط قاضی و حتی سناریوی نانوشته عدم حضور خبرنگاران در یک جلسه علنی بوده است؟». سؤال‌های پرشماری در این پرونده وجود دارد. اینکه آیا مقصر اصلی این اتفاق، سفیری نیست که بدون مدرکی مرتبط (مهندسی ساختمان) بر کرسی ریاست سازمان هواپیمایی کشوری نشست و با کمترین اطلاع از صنعت هواپیمایی فقط به‌دنبال راه‌اندازی خط مونتاژ بود و توانست در سال ۱۳۷۷، این برنامه خود را اجرائی کند؟ در آن زمان، سفیر وقت ایران در روسیه، گزارش اشکالات موتور TV3 این موتور تبدیلی (موتور هلی‌کوپتری را تبدیل به موتور هواپیما کردند) را تأیید کرد اما کسی به سخن او وقعی ننهاد. به همین دلیل هم به گفته کارشناسان، ازدیاد وزن نامتعارف ناشی از تبدیل و کاهش محسوس قدرت موتور بر اثر این تبدیل صورت گرفت. یک منبع آگاه در گفت‌وگو با «شرق» می‌پرسد: «راستی چرا آقایانی که چندین ماه موتور را بررسی و تحلیل کرده بودند، از تأیید موتور استنکاف کردند و یک کارشناس رده سه در حد بایگان با مدارک تحصیلی غیرمرتبط، موتور را تأیید کرد؟». او می‌گوید: «آیا گزارش‌های احمد خرم، وزیر راه دولت هشتم درخصوص مشکلات موتور و دستورات وی اجرا شده یا با تعویض وی به فراموشی سپرده شد؟ آیا می‌توان در سوانح سریالی پروژه آنتونف از ردپای موتور علی‌الخصوص سامانه RED-2000 صرف‌نظر کرد؟». یکی از مهم‌ترین سؤالاتی که وجود دارد، مربوط به چرایی اشتغال به کار متهمان در سازمان هواپیمایی کشوری است. پس از این سانحه، شاهد سوانح کوچک و بزرگ دیگری بودیم. آیا وجود افرادی که دقت کافی به خرج نداده‌اند، خود بستر را برای سوانحی دیگر، فراهم نمی‌کند؟

جایگاه ناچیز تخصص در سازمان هواپیمایی کشوری

جالب آنکه اگر به مدرک تحصیلی مدیران کل وقت عملیات و صلاحیت پرواز نگاهی کنیم، به مسائل عجیبی خواهیم رسید. اکتشاف و معدن و برق فشار قوی دو رشته‌ای است که بی‌مرتبط به فعالیت تخصصی این افراد بود و دقیقا همین افراد صدور مجوزها و تأیید صلاحیت پرواز، را برعهده داشتند. (بخوانید دارند) پافشاری در انکار عیوب و توسل به سناریوهای مختلف از جمله اشتباه خلبان، از جمله اقداماتی بوده که توسط افراد ذی‌نفوذ در خلال هفت سال از وقوع سانحه با آن روبه‌رو بوده‌ایم.

اینجاست که باید نگاهی به تذکر کمیسیون اصل ۹۰ مجلس دهم در گزارش مربوط به سانحه یاسوج داشته باشیم: «از ریاست قوه قضائیه درخواست می‌شود تمامی پرونده‌های مرتبط با سوانح هوایی که در دستگاه قضائی 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. همچنین پرونده‌های مرتبط با هواپیماهای وارسی پرواز و پرونده‌های مشابه که دچار اطاله دادرسی شده‌اند، با قید فوریت مورد رسیدگی قرار گیرد». تا باشد دیگر شخصی در مقام معاون وزیر با کمال خونسردی نسبت به ایراد جملاتی کذب و با ژستی کاملا علمی (اشاره به رد برخورد موشک به هواپیمای اوکراینی)، اذهان عمومی را به تمسخر نگیرد.

صورت‌های مالی بزرگ‌ترین بانک بورسی تصویب شد

«وتجارت» به سود رسید

مجمع عمومی عادی سالانه بانک تجارت برای تصویب عملکرد سال مالی منتهی به اسفند ۱۳۹۸ با حضور اکثریت سهام‌داران برگزار شد.

سهام‌داران بانک تجارت با شرکت در مجمع عمومی عادی سالانه این بانک به ریاست رزازان، رئیس هیئت‌مدیره بانک تجارت، مهر تأیید بر عملکرد مالی این بانک در سال ۱۳۹۸ زدند. در این مجمع که رأس ساعت ۱۰ صبح روز چهارشنبه پانزدهم مردادماه در محل هتل انقلاب برگزار شد، رضا دولت‌آبادی، مدیرعامل بانک تجارت، گزارشی مبسوط از اقدامات این بانک در سال ۱۳۹۸ ارائه داد.

رضا دولت‌آبادی، مدیرعامل بانک تجارت گفت: مجموع سپرده‌های ریالی بانک تجارت با رشد ۱۳ درصدی، از ۱،۸۲۹ هزار میلیارد ریال در اسفند ماه ۱۳۹۸، به ۲،۰۶۶ هزار میلیارد ریال در سه‌ماهه اول ۱۳۹۹ بالغ شده است و فعالیت‌های انجام‌شده در حوزه سپرده‌ها، کاهش ۴.۱ درصدی هزینه پول کل سپرده‌ها، از ۱۴.۲ در اسفندماه ۱۳۹۷ به ۱۰.۱ در خردادماه سال ۱۳۹۹ را رقم زد.

دولت‌آبادی با اشاره به کاهش نرخ هزینه پول به‌عنوان یکی از اهداف استراتژیک این بانک گفت: این رویداد مثبت با بهبود ترکیب سبد سپرده‌ای بانک تجارت در سه محور اصلی قرض‌الحسنه جاری، سپرده‌های بلندمدت و کوتاه‌مدت نیز همراه بوده به نحوی که از یک‌سو رشد ۱۴۸ درصدی منابع قرض‌الحسنه جاری ریالی و ۳۱ درصدی سپرده کوتاه‌مدت ریالی تحقق یافته و از سوی دیگر در سپرده‌های بلندمدت ریالی نیز شاهد رشد ۲۱ درصدی هستیم. مجموع فعالیت‌های انجام‌شده در حوزه سپرده‌ها، کاهش ۴.۱ درصدی هزینه پول کل سپرده‌ها، از ۱۴.۲ در اسفندماه ۱۳۹۷ به ۱۰.۱ در خرداد ماه سال ۱۳۹۹ را رقم زد.

مدیرعامل بانک تجارت ضمن تقدیر از حضور نمایندگان دولت و سازمان بورس اوراق بهادار به شرایط اقتصادی ماه‌های اخیر و رکود ناشی از شیوع بیماری کرونا اشاره کرد و افزود: سهم نسبت خالص مطالبات به مجموع خالص تسهیلات و مطالبات ریالی نیز با طی‌کردن روندی کاهشی از ۸.۲ درصد در ابتدای سال ۹۹ به ۷.۸ در انتهای خردادماه سال جاری کاهش یافته است. او اضافه کرد: خالص تسهیلات عقود ریالی نیز روندی صعودی را نشان می‌دهد به این ترتیب که از مبلغ ۵۹۷،۰۶۰ میلیارد ریال در ابتدای سال ۹۹ به ۶۳۷،۸۹۱ میلیارد ریال در پایان خردادماه امسال رسیده است.

دستگاه تنفسی «SME»ها در پاندمی- ۱

رهنمودهایی برای خودروسازان بزرگ

محمدهادی موقعی
دبیرکل انجمن ملی لیزینگ ایران

● بحران پاندمی ناشی از ویروس کووید-۱۹ فقط دستگاه تنفسی انسان‌ها را درگیر نمی‌کند؛ بلکه با ورود به شریان‌های تنفسی بنگاه‌های اقتصادی و شرکت‌ها آنها را نیز درگیر می‌کند و چه بسا بر اثر تخریب دستگاه تنفسی سرنوشتی مرگ‌بار نیز برای آنان رقم بخورد.

انسان‌های سالم و دارای توان دفاعی در بدن خود در صورت نداشتن بیماری‌های زمینه‌ای از تهاجم ویروس کووید-۱۹ در امان خواهند بود؛ ولی انسان‌های دارای ناتوانی در ایمنی و بیماری‌های زمینه‌ای در معرض تخریب دستگاه تنفسی قرار گرفته و شاید با عواقبی وخیم روبه‌رو شده یا با زندگی خداحافظی کنند. شرکت‌ها و کسب‌وکارها نیز همین وضعیت را در پاندمی دارند. شرکت‌های بزرگ مانند انسان‌های قوی و سالم و «SME»ها مانند انسان‌های ضعیف و بیمار در مقابل این ویروس قرار می‌گیرند.

برای درک بهتر موضوع در آغاز به ساختمان دستگاه تنفسی بنگاه اقتصادی نگاهی می‌افکنیم. دستگاه تنفسی بنگاه اقتصادی «سرمایه در گردش» است. سرمایه در گردش مثل ساختمان ریه انسان دو شش دارد. شش سمت راست شامل موجودی نقد، حساب‌های دریافتنی و موجودی کالاست و شش سمت چپ شامل حساب‌های پرداختنی و وام‌های کوتاه‌مدت است. همه این عناصر روی هم شریان اصلی دم و بازدم هوا در ریه بنگاه اقتصادی را ایجاد می‌کنند.

در بحران‌های مالی، اولین نقطه ورود آسیب «سرمایه در گردش» است. در سرمایه در گردش نیز اولین نقطه ورود آسیب، حساب‌های دریافتنی است. کاهش در فروش، کاهش در تقاضا و کمبود نقدینگی شرکت‌های بدهکار و خریداران محصول و خدمات، منجر به قفل‌شدن حساب‌های دریافتنی می‌شود و سپس به قفل‌شدن گردش موجودی کالا و در پیامد آن قفل‌شدن حساب‌های پرداختنی و افزایش تعهدات پرداختنی و هزینه‌های مالی و عدم پرداخت هزینه‌های جاری منجر می‌شود. همین فرایند در صورت ماندگاری، شریان‌های تنفسی بنگاه را می‌بندد و شاید مرگ در کمین شرکت باشد.

شرکت‌های بزرگ مثل انسان‌های سالم در مقابل بحران پاندمی واکنش نشان می‌دهند. دسترسی به منابع بزرگ اعتبار، تمدید تسهیلات، تمدید حساب‌های پرداختنی، وثیقه‌گذاشتن دارایی‌ها و مهم‌تر از همه پیش‌فروش و... همه‌وهمه از توانمندی‌های بدن و پیکر شرکت‌های بزرگ است و حال بشنوید از شرکت‌های کوچک و متوسط که بانک‌ها تمایلی به تمدید تسهیلات آنان ندارند، کمک‌هایی از دولت نمی‌رسد یا در فرایند بوروکراسی قرار می‌گیرد و شاید نوشداروی بعد از مرگ سهراب شود. طلبکاران پا بر گلوی آنها می‌گذارند و بدهکاران آنها با قلدری برخورد می‌کنند؛ دارایی برای وثیقه‌گذاری ندارند و هزینه‌های جاری آنان فشار روزافزونی را وارد می‌کند. شرکت‌های کوچک و متوسط در زنجیره عرضه شرکت‌های بزرگ عمدتا قطعات و محصولات تکمیلی را تولید یا خدمات زنجیره را ارائه می‌دهند. غفلت شرکت‌های بزرگ از SMEها یکی از عوامل نابودی کسب‌وکارهای موجود در زنجیره است. مقررات بازل نیز برای بانک‌ها الزاماتی را در کنترل ریسک دارد. بانک‌ها برای اجرای این الزامات صلاح خود را در اعطای وام یا استمهال وام‌ها برای شرکت‌های بزرگ می‌دانند. مقررات بازل SMEها را فراموش کرده است.

نکته اینجاست که شرکت‌های بزرگ از بازگشت آثار شکست SMEها در پاندمی به خودشان غافل‌اند. حقوق کارکنان و تعهدات و هزینه‌های جاری خود را پرداخت می‌کنند و از شکنجه بیمار در زیر دستگاه تنفس بی‌خبرند. آیا راهکارهایی برای کمک به SMEها وجود دارند؟ کمک‌های مخصوص به شرکت‌های کوچک و متوسط در سه دسته زیر قرار می‌گیرند:

اول: کمک‌های دولت

در آمریکا برنامه‌ای با عنوان PPP (Paycheck Protection Program) برای تقویت نقدینگی این کسب‌وکارها طراحی شد. در اروپا نه‌تنها دولت‌های ملی؛ بلکه اتحادیه اروپا نیز برنامه‌های مدونی را برای کمک طراحی و ابلاغ کردند.

دوم: کمک‌های شرکت‌های بزرگ و صاحب زنجیره عرضه

مهم‌تر از کمک‌های دولت، کمک‌های شرکت‌های بزرگ است. نبض کلام در این نوشته کوتاه تمرکز بر معرفی روش‌های نوآورانه در کمک‌های شرکت‌های بزرگ است. محور این راه‌حل‌ها تأمین مالی است.

سوم: برنامه‌های داخلی و بازطراحی‌ها در شرکت‌های کوچک و متوسط

محور برنامه‌های داخلی شرکت‌های کوچک و متوسط بر بازطراحی و بازنگری در فرایندهای گردش موجودی‌ها قرار دارد.

در قسمت دوم این نوشتار به معرفی ابزارهای مالی ویژه مقابله با بحران مالی پاندمی و کمک‌های یادشده به‌ویژه شرکت‌های بزرگ خواهیم پرداخت.