

ادامه از صفحه اول

حقوق مسافرو راننده در تاکسی‌های اینترنتی

امروزه این نرم‌افزارها توانسته‌اند اعتماد مردم را به خود جلب کنند و تجربه سال‌های گذشته نشان داده که میزان سواستفاده از این نوع تاکسی‌ها نیز اندک بوده است. در اینجا تمرکز بحث من بر بُعد دیگری از این ماجراست؛ رانندگان و مسئله «بزه‌دیدگی». «بزه‌دیدگی رانندگان» یکی از مسائلی است که رانندگان این‌گونه از تاکسی‌های اینترنتی ممکن است با آن مواجه شده و آن را تجربه کنند؛ جرائمی مانند سرقت گوشی موبایل، سرقت پول، سرقت خودرو، سرقت لوازم خودرو، ضرب‌وجرح و... بدون تردید چنین شغلی آنها را در برابر چنین بزه‌دیدگی‌هایی آسیب‌پذیرتر کرده است. به نظر می‌رسد این شرکت‌ها همان‌طور که از نظر ارائه خدمات نسبت به مسافر وظایفی برعهده دارند در برابر بزه‌دیدگی رانندگان و پیشگیری از آن نیز وظیفه اخلاقی دارند. یکی از مسائلی که اغلب در سازمان‌ها به‌عنوان یک وظیفه به دست فراموشی سپرده می‌شود مسئولیت اجتماعی سازمان است و در اینجا به‌طور ویژه «پذیرش مسئولیت اخلاقی در برابر پیشگیری از جرم» است. هرچند این شرکت‌ها همواره تلاش دارند تا خود را از زیر برچسب «کارفرما» دور کرده و در نتیجه تعهدات ناشی از کارفرما را نسبت به خود مستثنی کنند اما رویکرد مسئولانه اخلاقی ایجاب می‌کند که این شرکت‌ها، پیش از شروع‌راه رانندگان، نسبت به آموزش و آگاهی‌رسانی به آنها در برابر خطر بزه‌دیدگی که ممکن است متوجه رانندگان شود، آموزش‌های لازم را به آنان ارائه دهند. از طرف دیگر این آموزش و آگاهی‌رسانی مستمر اقتضا می‌کند تا این شرکت‌ها پس از وقوع چنین بزه‌دیدگی‌هایی، این موارد را ثبت، تحلیل و پایش کنند و در نتیجه الگوها و روش‌های بزه‌دیدگی و تکنیک‌های مجرمان را مورد شناسایی قرار داده و در آموزش‌های بعدی خود به رانندگان جدید یا سایر رانندگان این موارد را لحاظ کنند. همچنین از رهگذر چنین تحلیل‌هایی تلاش کنند تا زمینه‌های وقوع چنین جرائمی را شناسایی و حذف کرده و هم‌زمان به رانندگان آموزش‌های لازم برای پیشگیری یا به‌حداقل‌رساندن این اتفاقات را بدهند. اینکه رانندگان بعد از تجربه چنین حوادثی دچار ترس از بزه‌دیدگی شده و اضطراب و استرس ناشی از چنین اتفاقی بر آنها موجب چه تأثیرات روان‌شناختی (پی‌تی‌اس‌دی) می‌شود و چگونه می‌توان این استرس‌ها را کاهش داد، نیازمند بحث مستقل دیگری است که البته به نظر من شرکت وظیفه دارد در کاهش چنین رنجی از این بزه‌دیدگان مسئولانه رفتار کند. این شرکت‌ها همواره تلاش کرده‌اند تا خود را در پشت نقاب «مجازی‌بودن» فضای اینترنت پنهان کنند اما سال‌هاست که مسئولیت شخصی حقوقی مانند شخص مشخص پذیرفته شده است و چه‌بسا به دلیل برخورداری سرشارتر از منافع و منابع گسترده ناشی از فعالیت خود، جامعه از شرکت ها انتظار رفتارهای مسئولانه‌تری دارد. متخصصان مسئولیت مدنی می‌توانند بحث کنند که براساس اصول حقوقی و قانون مسئولیت مدنی در نظام حقوقی ایران آیا امکان مراجعه راننده به شرکت از باب جبران خسارت وجود دارد یا خیر؟ در برخی کشورها، ازجمله آمریکا یا انگلستان، دادگاه‌ها در روبه قضائی از مسئولیت مدنی به‌عنوان ابزاری برای وادارکردن شرکت‌ها به پذیرش مسئولیت اخلاقی- حقوقی خود در پیشگیری از بزه‌دیدگی کاربرانشان استفاده کرده‌اند؛ در مواردی که شرکت‌ها با خدمت‌دهنده به‌طورکلی به دلیل رعایت‌نکردن نکات مربوط به پیشگیری از جرم، منجر به بزه‌دیدگی کاربر خود شده‌اند، دادگاه‌ها، شرکت‌ها را در برابر جبران خسارت‌های وارده مسئول تلقی کرده‌اند. در تجربه‌های بین‌المللی چنین کسب‌وکارهایی نیز اقدامات مختلفی برای پیشگیری از چنین بزه‌دیدگی‌های اتخاذ شده است. این اقدامات از ابعاد مختلف به پیشگیری از بزه‌دیدگی پرداخته است؛ از منظر خودرو، پول نقد، راننده، پلیس و شرکت؛ برای مثال درخصوص اقدامات مربوط به خودرو می‌توان از اقداماتی مثل جاب‌کردن فضای راننده از سرنشین با شیشه یا سایر انواع باربستن‌ها، استفاده از دوربین برای ضبط اتفاقات در طول سفر، استفاده از آل‌ارم‌ها و هشدارها برای اطلاع‌رسانی، استفاده از سیستم جی‌پی‌اس برای ردیابی خودرو، امکان بارشدن صندوق عقب خودرو از درون خودرو، استفاده از فناوری که به راننده امکان خاموش‌کردن خودرو را راه دور را می‌دهد، نام برد؛ تغییراتی است که می‌توان با ایجاد آنها در خودرو از بخشی از این بزه‌دیدگی‌ها پیشگیری کرد. حذف پول نقد و پرداخت الکترونیکی، دور از نظر قراردادن پول توسط رانندگان یا خارج‌کردن پول نقد از خودرو و قراردادن متواب آن در محلی امن یا واریزکردن به‌حساب در هر چند ساعت ازجمله دیگر اقدامات ناظر بر پول است که می‌تواند بر پیشگیری مؤثر باشد. مراقب مسافر‌بودن، هدایت مسافر به نشستن در صندلی پشت سمت راست، ارزیابی مقصد قبل از حرکت، امکان اطلاع‌رسانی مقصد به دیگران، اضافه‌کردن مشخص به‌عنوان کمک‌راننده یا سوارشدن دو مسافر در سفرهای شبانه، پیش‌بینی محلی یا شماره اضطراری برای اعلام کمک از سوی رانندگان و دودی‌نکردن شیشه‌های خودرو به‌منظور فراهم‌بودن امکان مشاهده درون خودرو از دیگر اقداماتی است که بر کاهش بزه‌دیدگی مؤثر است. همچنین پیش‌بینی برنامه‌های آموزشی برای رانندگان، اطلاع‌رسانی و آگاهی‌بخشی به آنها، پایش و نظارت بر مسافران از جمله اقداماتی است که شرکت‌ها می‌توانند به انجام برسانند. به‌طورکلی توصیه شده است که رانندگان همیشه در خودرو باقی مانده و در صورت وقوع چنین حوادثی «عدم مقاومت» موجب کاهش شدت و میزان خسارت بدنی می‌شود.

ادامه از صفحه اول

هزار برگ بود، مدعی بودند درمنی با تشکیل باندی مجموعه‌ای از جرائم مانند انجام اعمال متقلبانه، جعل، تبانی، پرداخت رشوه و تشکیل شرکت‌های صوری و کاغذی متعدد مانند شرکت قائم‌کوثر، شرکت محمد بازرگانی شاپان، شرکت پرشین به‌کستر، شرکت شکوه آینده و شرکت آریا برج هرم را مرتکب شده و مجموعا مبلغ هزار و هفت میلیارد و ۸۱۷ میلیون و ۴۰ هزار تومان از این شکات کلاهبرداری کرده است. درمنی پیش از این شکایت نیز در سال ۱۳۸۵ و ۱۳۸۸ بابت دو پرونده قاچاق کالا و شکایت بانک مرکزی، بانک سپه، بانک کشاورزی و بانک ملی درخصوص اخذ تسهیلات ارزی به جزای نقدی و ۱۳ ماه حبس و رد مال محکوم شده بود. پس از به‌جریان‌افتادن شکایت جدید از درمنی، بررسی‌ها نشان داد باند درمنی از ۴۷ سند جعلی برای اخذ ضمانت‌نامه بانکی یا ترهین معامله و ۳۶ فقره ضمانت‌نامه جعلی و ۱۰۲ فقره ضمانت‌نامه بدون پشتوانه و ۳۳ فقره چک‌های مخدوش با مبالغ سنگین و جعل در اسناد رسمی سازمان ثبت اسناد کشور استفاده کرده و درمنی در طول دوران فعالیتش با پرداخت رشوه و تبانی با کارشناسان املاک خود را به چند برابر قیمت واقعی ارزش‌گذاری و به بانک ارائه کرده است. برای نمونه او ملکی را که حدود ۴۰ میلیارد تومان ارزش داشت، با پرداخت رشوه و تبانی، ۱۲۷ میلیارد تومان ارزش‌گذاری و در رهن شرکت نفت جی قرار داده بود و در موردی دیگر، با جعل اسناد از بانک گردشگری شش میلیارد تومان تسهیلات دریافت کرده بود. بازپرس این پرونده پس از تحقیقات، با صدور کیفرخواست ۳۲۵صفحه‌ای، پرونده باقاری‌درمنی را به‌عنوان سرشیکه به همراه سایر اعضای باند و شبکه استالاس و کلاهبرداری، به عنوان مفسد فی الارض به دادگاه انقلاب اسلامی ارجاع داد و شعبه ۱۵ دادگاه انقلاب اسلامی نیز در ۹ جلسه به اتهامات او رسیدگی کرد. در نهایت دادگاه انقلاب حمیدرضا باقاری درمنی را به‌عنوان مفسد فی‌الارض به اعدام و رد مال محکوم کرد. حکمی که در سیزدهم آبان سال جاری از سوی دیوان‌عالی کشور تأیید و روز گذشته اجرا شد.

روایتی از ساعات پایانی درمنی

درمنی نیز مانند مظلومین، دیگر اعدای ماه اخیر به جرم فساد اقتصادی، پیش از اعدام سوژه خبرنگار خبرگزاری میزان و صداوسیما شد. درحالی‌که

اقتصاد



حمید باقاری درمنی روز گذشته به جرم افساد فی الارض اعدام شد سرنوشت سیاه سلطان قیر

از بانک گردشگری، ۵۷میلیارد تومان از شرکت سرمایه‌گذاری سامان مجد، ۷۰میلیارد تومان از شرکت خدمات ارزی و صرافی اقتصاد نوین و ۴۱میلیارد تومان از بانک ملی کلاهبرداری کرده بود. به گفته بازپرس پرونده، درمنی برای اجرای اهداف خود مجموعه‌ای از افراد را در بخش خصوصی و کارکنان دولت جذب کرده بود و به همین دلیل علاوه بر درمنی، برای ۳۲ نفر دیگر نیز در این پرونده قرار جلب صادر شد که از این تعداد دو نفر سردفتر اسناد رسمی، رئیس و معاون سابق شعبه بهار بانک ملی ایران، مدیرعامل و برخی مدیران شرکت پالایش نفت جی و چهار نفر از کارشناسان رسمی دادگستری بودند. به گفته قاضی عباسی، بعضی از اعضای گروه درمنی وظیفه جعل و ساختن اسناد و مدارک را برعهده داشتند و افرادی مانند احمد خسروی و پندرام تقی‌پور با هدایت محمدرضا نصیری، ده‌ها سند مالکیت رسمی و عادی، صدها نامه رسمی اداری، ده‌ها ضمانت‌نامه بانکی، تأییدیه و تمهیدنامه‌های ضمانت‌نامه بانکی را جعل کرده یا ساخته بودند. بخش دیگری از نیروهای درمنی نیز مسئولیت نگهداری و مدیریت اموال او را برعهده داشتند و با تأسیس و مدیریت شرکت‌های متعدد این فعالیت را انجام می‌دادند. یکی از ویژگی‌های جالب گِروه درمنی، طرح شکایات و دعاوی غیرواقعی و صوری اعضای گروه علیه بندگان بود که این دعاوی با هدف انحراف مراجع قضائی و ضابطان رسیدگی‌کننده به پرونده مطرح می‌شدند. از این شکایات می‌توان به شکایت آقای سیدمحمود جزایری علیه فریبرز فیروزبخت با عنوان تحصیل

اختلاف آماری صادرات کشورهای مختلف با واردات نشان داد

یک میلیارد دلار اختلاف آماری در واردات پوشاک و کفش

ژاکت، ژاکت ورزشی، پیراهن بلند، دامن، دامن‌شلواری، شلوار سر هم دارای بند یا پیش‌بند، نیم‌شلوار یا شلوار خیلی کوتاه (غیر از لباس شنا) زنانه یا دخترانه، کش‌باف یا قالب‌باف» بوده است که کالا از چین را ۱۰۱ میلیون‌دلار نشان می‌دهد. این در حالی است که براساس آمارهای چین، این کشور ۱۰۱٫۵ میلیون‌دلار از این کد تعرفه به ایران صادر کرده است. اختلاف آماری مربوط به رقم واردات به کشور و رقم صادرات طرف‌های معامله با ایران برای کشورهای اسامات متحده عربی، ترکیه، هند و ایتالیا نیز درخور توجه بوده است. آمارهای گمرک ایران رقم واردات پوشاک از این کشور را به ترتیب ۴۰۳ میلیون دلار، ۳۸۰۳ میلیون‌دلار، ۹۱ هزار دلار و ۷۳۵ هزار دلار نشان می‌دهد این در حالی است که این کشورها هرکدام به ترتیب ارقام ۲۱۵ میلیون دلار، ۱۹ میلیون دلار و ۱۷ میلیون‌دلار برای صادرات پوشاک به ایران را گزارش می‌کنند. همچنین واردات کفش به ایران براساس آمار گمرک جمهوری اسلامی ایران و کشورهای صادرکننده کفش به کشور، اختلافی ۲۷۹ میلیون دلاری دارد. به این ترتیب یک اختلاف آمار واردات کفش و پوشاک به ایران با کشورهای صادرکننده این اقلام به کشور، حدود یک‌میلیارد و ۷۷میلیون و ۱۷۳ هزار دلاری است.

اختلاف آماری نشان‌دهنده قاچاق پوشاک

در این گزارش درباره دلایل تفاوت قابل توجه آمار رسمی گمرک ایران با آمار سایر کشورها در ارزش واردات محصولات پوشاک و کفش به ایران سه عامل کم‌اظهاری ارزش در محموله‌های وارداتی به ایران، قاچاق یا واردات غیررسمی و اشتباهات آماری ذکر شده است. حسن نیل‌فروش‌زاده، دبیر کل انجمن صنایع نساجی ایران، در گفت‌وگو با «شرق» بیان می‌کند: تمام پوشاک‌های که در این اختلاف آماری به آن اشاره شده است، به شکل قاچاق به کشور وارد می‌شود. او ادامه می‌دهد: در ارتباط با آمار واردات دو دسته اطلاعات داریم؛ یکی اطلاعات رسمی گمرکات کشور است و دیگری اطلاعاتی است که دبائی بیرون که ما جنس می‌فروشند، در اختیارمان قرار می‌دهد. مطمئنا آمار دوم دقت عمل بالاتری دارد. به گفته دبیرکل انجمن صنایع نساجی ایران، از بنادر چین، امارات و ترکیه پوشاک به سمت ایران می‌آید. این بنادر تابع سیاست‌های ما نیستند و حجم صادرات خود را به‌درستی نشان می‌دهند. مسلما این آمارها خیلی دقیق‌تر است و اختلاف آماری موجود، ناشی از عدم شناسایی واقعی واردکننده در ایران است. او اضافه می‌کند: اسم وارداتی را که درست‌اظهار نمی‌شود، باید قاچاق گذاشت. چیزی که ثبت دقیق نشود، نشان می‌دهد فرد از روش خلافی استفاده می‌کند.

کاهش قاچاق پوشاک با افزایش نرخ دلار

نیل‌فروش‌زاده می‌گوید: قاچاق کالا به مدت چهار تا پنج ماه کم شده بود. علت این بود که نرخ دلار به عددی رسیده بود که توجیه قاچاق کم شده بود. زمانی که قیمت دلار به ۱۴ تا ۱۵ هزار تومان رسید، واردات کران تمام می‌شد و وقتی واردکننده می‌خواست با کالای داخلی خود را وفق بدهد، به دلیل فاصله زیاد نرخ دلار، انگیزه‌اش برای قاچاق کم می‌شد

مال از طریق نامشروع، شکایت جوانمیر محمدی علیه سیروس محمدی و محمدرضا نصیری با عناوین جعل، استفاده از سند مجعول و کلاهبرداری، شکایت سیدمحمود جزایری علیه هوشنگ و ناصر مصلحت‌لای و شکایت حمید باقاری‌درمنی علیه علیرضا مسلمی اشاره کرد. بازپرس این پرونده همچنین لقب سلطان قیر برای درمنی را اگر به معنای تمرکز و غلبه فعالیت مجرمانه درمنی و گروهش در حوزه قیر باشد نادرست می‌داند و می‌گوید: به عنوان کسی که با جزئیات اقدامات گروه باقاری‌درمنی و شخص حمید باقاری‌درمنی آشنا بوده‌ام با قطعیت می‌توانم اعلام کنم که عمده اقدامات مجرمانه این گروه در حوزه‌هایی دیگر غیر از کلاهبرداری از شرکت پالایش نفت جی بوده است و کلاهبرداری‌های حوزه قیر فقط حدود ۲۰ درصد از افعال مجرمانه او و گروهش را دربر می‌گیرد. قاضی عباسی همچنین درباره نقش شعبه بهار بانک ملی در این پرونده می‌گوید: متأسفانه شعبه بهار بانک ملی ایران با نفوذ عوامل و مجموعه باقاری‌درمنی کاملاً در اختیار و به تبعییر دقیق‌تر به تصرف شبکه و گروه او درآمد بود؛ به‌طوری‌که هرگونه سواستفاده‌ای که قابل تصور بود از این شعبه بانک کرده بود. رئیس وقت شعبه نیز در مدت کوتاهی عملاً به یکی از عوامل مجموعه درمنی تبدیل شده بود تا آنجا که پس از کشف جرم بیش از دو سال مانند دیگر افراد کلیدی گروه فراری بود و مدتی نیز از کشور خارج شده بود. به گفته بازپرس پرونده، در ابتدای همکاری‌های باند درمنی و شعبه بهار بانک ملی، این باند با ارائه وثائق ملکی جعلی یا ارزیابی غیرواقعی وثائق از سوی کارشناسان طمع‌بخشده موفق به دریافت ضمانت‌نامه‌های صدها میلیارد ریالی می‌شوند و در ادامه با همراه‌کردن کامل رئیس وقت شعبه، موفق به دریافت ضمانت‌نامه‌های صدها میلیارد ریالی بدون پشتوانه و بدون ثبت در سیستم ضمانت‌نامه‌های بانک شده و تا آنجا پیش می‌روند که پس از مدتی اوراق ضمانت‌نامه به صورت خام از سبوی شعبه در اختیار گروه درمنی قرار می‌گیرد. بازپرس این پرونده همچنین اضافه کرده است: اتهام افسادفی‌الارض درمنی نه در ابتدا یا اواسط پرونده، بلکه پس از تحقیقات هفت‌ساله و در روزهای پایانی بررسی به او تهمین شده بود و حاصل جمع‌آوری کلیه دلایل و مستندات لازم در طول تحقیقات و جمع‌بندی و ارزیابی این مستندات و دلایل بود.

خبر

قیمت جدید ۴محصول ایران خودرو با افزایش قیمت اعلام شد

● گروه صنعتی ایران‌خودرو بخش‌نامه جدید افزایش قیمت چهار محصول خود را برای فروش و تحویل ۱۵روزه اعلام کرد. در این اطلاعیه مشخص است مبنای قیمت‌گذاری جدید ایران‌خودرو بر اساس آزادسازی قیمت خودروها رخ داده است. همچنین اعلام شده مستثنای می‌توانند از ۱۷ آذر ۱۳۹۷ به خرید خودروها اقدام کند. ایران‌خودرو بهای جدید پژوپارس اتوماتیک را ۸۳ میلیون تومان اعلام کرده است. از سوی دیگر، بهای خودروی جدید دانک‌فک S30 اتوماتیک ۱۴۱ میلیون تومان انتخاب شده است. رنو تندر ۹۰ پیکاپ هم با افزایش قیمت، بهای ۷۷ میلیون تومان را پیدا کرده و وانت اریسان دوگانه‌سوز هم ۳۶ میلیون تومان شده است. ایران‌خودرو اعلام کرده است هرگونه تغییرات قیمتی غیرمستقیم (بیمه، عوارض دولتی، مالیات و...) و همچنین تغییر قیمت خودروهای ذکرشده ناشی از الزامات قانونی و تصمیمات ابلاغی دولت و نهادهای قانون‌گذار تا قبل از صدور فاکتور بر عهده مشتری خواهد بود. به احتمال زیاد، تا روزهای آتی افزایش قیمت سایر محصولات خودروسازان داخلی نیز اعلام می‌شود. قیمت ۸۳میلیون‌تومانی برای پژوپارس اتوماتیک و ۱۴۱ میلیون تومان برای دانک‌فک S30 نشان می‌دهد تا چه حدی می‌توان افزایش قیمت سایر خودروها را در کارخانه و بازار پیش‌رو داشته باشیم.

بانک کونلون تحریم‌های بانکی را در ۱۱ بخش و صنعت ادامه می‌دهد

● بانک کونلون چین تراکنش‌های مربوط به بخش خودروسازی، محصولات پتروشیمی، انرژی، کشتی‌رانی، کشتی‌سازی و بنادر ایران، گرافیت، فلزات خام یا نیمه‌ساخته مانند فولاد، آلومینیوم، زغال‌سنگ و غیرتحریمی و صرفاً مرتبط با روابط تجاری بین ایران و چین است. ۲- تراکنش‌های مرتبط با صنایع ذیل برای بانک کونلون قابل قبول نیست. (الف) پخش خودروسازی ایران، (ب) محصولات پتروشیمی، (ج) بخش انرژی، کشتی‌رانی، کشتی‌سازی و بنادر ایران، (د) گرافیت، فلزات خام یا نیمه‌ساخته مانند فولاد، آلومینیوم، زغال‌سنگ و نرم‌افزارهای مربوط به تکمیل فرایندهای صنعتی. ۳- این شرایط به صورت موقت و تا ۱۳۹۸/۲/۱۰ برقرار است.

تمامی کارت سوخت‌های برگشتی تا هفته آینده توزیع می‌شود

● معاون شرکت ملی پست گفت: در چهار سال گذشته حدود ۹۴۰ هزار کارت سوخت برگشت خورده که تا هفته آینده تمامی کارت‌ها توزیع خواهد شد و احتمالاً تا ۱۰ اردیبهشت کارت‌ها سوزانده شده‌اند؛ تا آخر امرو نیز تک‌دیگیتری تمام کارت‌های موجود مشخص می‌شود. محمد احمدی، معاون فنی و بازرگانی شرکت ملی پست، در گفت‌وگو با فارس درباره آخرین وضعیت توزیع مجدد کارت‌های سوخت معطل‌مانده در پست که با دستور شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی ایران انجام شده است، اظهار کرد: در سال‌های ۹۳ تا ۹۶ تا کارت‌سوخت‌هایی تحویل شرکت پست شدند که پستچی دو بار برای توزیع آنها مراجعه کرده و موفق به تحویل نشده و سپس این کارت‌ها سه ماه برای مراجعه احتمالی مالک در شرکت پست نگهداری شده است. او ادامه داد: آن‌جا که این کارت‌ها استفاده نداشتند و مالک نیز باید برای دریافت کارتی که استفاده‌ای نداشت ۱۰ هزار تومان هزینه پرداخت می‌کرد، مالکان سراغ کارت‌ها نمی‌آمدند.

سفارش بوبینگ امسال از ایرباس جلو‌تر می‌افتد

● انتظار می‌رود در سال ۲۰۱۸ با توجه به امضای قراردادهای جدید نیجریه و عربستان با بوبینگ، این شرکت آمریکایی بتواند در میزان دریافت سفارش از ایرباس فرانسه پیشی بگیرد. به گزارش فارس، به نقل از رویترز، آمار شرکت بوبینگ نشان می‌دهد این شرکت توانسته تا پایان نوامبر سفارش ساخت ۶۹۰ فروند هواپیمای مسافربری دریافت کند که نسبت به میزان سفارش‌های دریافتی شرکت ایرباس بیشتر است و انتظار می‌رود این روند تا پایان سال جاری میلادی ادامه یابد. این شرکت آمریکایی به‌تازگی از توافق اولیه برای فروش مجموع ۱۱۰ نیم میلیارد دلار هواپیمای به شرکت آفریقایی «کَریِن» خبر داده است که در قالب این توافق، ۱۰۸ هواپیمای تحویل شرکت هواپیمایی آفریقایی خواهد داد.