



یک هواپیمای ایرباس A۳۵۰ در حال پرواز در آسمان آبی و آفتاب درخشان

نقص‌های پی درپی هواپیما در ایران مدام خبرساز می‌شود

پرواز با بال زخمی

بیشتر از نیمی از هواپیماهای ایران زمین‌گیر هستند

شرق: «هواپیما ناگهان دچار تکان‌های شدید شد و ماسک‌های بالای سر مسافران به پایین پرتاب شد. مسافران جیغ می‌زدند و زنی با صدای بلند گریه می‌کرد، بعضی مسافران با ترس همدیگر را در آغوش کشیده بودند و دعا می‌خواندند و فشار خون مسافر مرد میانسالی بالا رفته بود و میهمان‌داران برایش قرص زیر زبانی آوردند… میهمان‌داران توضیح دادند که سیستم تهویه هواپیما دچار نقص فنی شده است و مسافران پرواز مشهد- تهران نیم ساعت در برزخ مرگ و زندگی شناور بودند». این روایت یکی از مسافران ایرانی کوچک است که پیش از نوروز امسال گرفتار نقص فنی هواپیما شدند؛ اما این دست اتفاقات این روزها بیشتر از همیشه در صنعت هوایی ایران رخ می‌دهد.
دیروز اولین پرواز حجاج یزدی به دلیل نقص فنی زمین‌گیر شد و قبل از آن پرواز قشم- تهران هواپیمایی زاگرس که روز شنبه هفته جاری مجبور به فرود اضطراری شده بود، با ۱۶ ساعت تأخیر به مقصد رسید و روز جمعه هفته گذشته نقص فنی موجب شد که پرواز ۶۵۶ ایران‌ایر که قرار بود از شیراز به دوبی انجام شود، به دلیل نقص فنی به فرودگاه برگشت. در شامگاه چهارشنبه یکم تیر امسال پرواز مشهد به یزد هواپیمایی آسمان به دلیل نقص فنی به فرودگاه مشهد برگشت. هفته گذشته نقص فنی پرواز جده- مشهد باعث شد که هواپیما در فرودگاه بوشهر نشست اضطراری داشته باشد.
سلسله اخبار نقص فنی هواپیماهای ایران در میانه خرداد ۱۴۰۱ بالاخره مصدوم به جا گذاشت و چرخ‌های هواپیمای ایران‌ایر که زمان تیک‌آف قفل شده بود، با ترمز ناگهانی باعث شد که سه مسافر و یک میهمان‌دار پرواز مشهد به اصفهان مصدوم شوند.

عکس هوایی مهرآباد جهانی شد
صنعت هوایی ایران که سال‌های طولانی است با تحریم دست‌وپنجه نرم می‌کند، در نیمه زمستان سال گذشته توجه بسیاری از کاربران جهان را به خود جلب کرد.

سال گذشته کاربری به نام ارمیا بهرامی تصویری ماهواره‌ای از فرودگاه مهرآباد را منتشر کرد که در مدتی کوتاه به بخش عکس‌های شگفت‌انگیز وب‌سایت ردیت راه یافت.

در این تصویر تعداد زیادی هواپیمای مسافربری دیده می‌شد که در گوشه‌ای از فرودگاه مهرآباد تهران در کنار هم انبار شده بودند. این تصاویر توجه و کنجکاوی شمار درخورتوجهی از کاربران اینترنت در سراسر دنیا را به خود جلب کرد. از قرار معلوم مؤسسه فناوری «مکسا» این تصویر را از نقشه گوگل سال

بنیاد مسکن و احیای نظام ارباب-رعیتی

فرشید سامانپور: روستاهای ایران تاریخ پر فراز و نشیبی داشته‌اند؛ ولی می‌توان گفت که از آغاز دوران تاریخی تا چند دهه پیش، بسیاری از روستائیان مانند کارگران دائمی (اگر نگوئیم برده) برای زنده‌ماندن مجبور به کار روی زمین اربابان و دهقانان مالک بودند. البته این وضعیت در همه روستاها یکسان نبوده است. روستاهایی نظام انسانی‌تر خرده‌مالکی داشته و دهقانانی مانند فرودوسی و خان‌هایی مثل مصدق و امیرکبیر و قائم‌مقام و… هم بوده‌اند که گاهی دارایی خود را وقف رشد و ترقی مردم همان روستا یا فراتر از آن می‌کرده‌اند؛ ولی بسیاری از روستاهای حاصلخیز که امروز روستاهای بیلاقی و خوش آب‌وهوا هستند (و برخی اصرار دارند آنها را هدف گردشگری معرفی کنند)، متحمل این ظلمت تاریخی بوده‌اند. خیلی از ساکنان این روستاها امکان رشد و تحول اخلاقی و انسانی را نمی‌یافتند و قرن‌ها راه پدران خود را تکرار می‌کردند تا ثروتی حاصل نشود که اتفاقاً تا پیش از اکتشاف و ملی‌شدن نفت معمولا عمده‌ترین درآمد کشور هم بوده است؛ ولی خود روستائیان از آن ثروت فراتر از حفظ حیات بهره چندانی نمی‌یافتند. این ثروت از طریق همسان دهقان‌ها و ارباب‌هایی که معمولا جزء طبقات شهری بودند (و نه ساکن روستا) به شهرها هدایت می‌شد و بخشی از آن هم عمده درآمد دولت‌ها و دیوانیان مستقر در شهر را شکل می‌داد.

ظاهر امر این روزها تغییر کرده است. پس از اصلاحات ارضی و رشد خدمات (و گاهی صنایع) در اقتصاد، بخشی از روستاها و روستائیان به حال خود رها و گاهی کم‌جمعیت و متروک شدند. با گذشت زمان تلاش شد رویه عادلانه‌تری در پیش گرفته شود و خدمات درخورتوجهی (گاهی فراتر از نیاز جمعیت به‌جامانده) به روستاها داده شد، از وام‌های مسکن و کشاورزی تا زیرساخت‌ها و خدمات. ولی هم‌زمان، نقش دولت‌ها هم در روستاها بیشتر شد تا امروز که به نظر می‌رسد عاملی اساسی هم در پیشرفت اقتصادی و هم در تخریب روستاها شده باشد. از یک سو درآمدهایی جدید در روستاها ایجاد می‌شود؛ ولی از سویی دیگر به نظر می‌رسد این درآمد‌ها همچنان به‌سویی شهرها و شهرنشینان هدایت می‌شود و به نظر می‌رسد نوع دیگری از مناسبات ارباب-رعیتی در حال احیاست یا احیا شده است. عمده برنامه‌ریزی دولتی در روستاها در حال حاضر از سوی دو نهاد انجام می‌شود که در تقابلی نانوخته قرار دارند، بنیاد مسکن و وزارت جهاد



یک هواپیمای ایرباس A350-۸۰۰ در حال پرواز در آسمان آبی و آفتاب درخشان

ایران بنا بر اعلام انجمن شرکت‌های هوایی ۳۳۳ هواپیما در اختیار دارد که بنا به روایت‌های مختلف بیشتر از نیمی از این هواپیماها زمین‌گیر است. فعالان این صنعت هواپیماهای زمین‌گیر را بین ۵۰ تا ۷۰ درصد کل ناوگان هوایی ایران تخمین می‌زنند. حمید غوابش، رئیس سابق انجمن ایرانلین‌های ایران، در گفت‌وگو با «شرق» تعداد هواپیماهای فعال صنعت هوایی ایران را درحال حاضر ۱۵۷ هواپیما تخمین می‌زند و آرمان بیات، تحلیلگر صنعت هوایی، در گفت‌وگویی که با دنیای اقتصاد داشته است، تعداد هواپیماهای عملیاتی را ۱۴۸ فروند دانسته است و به‌این‌ترتیب باید گفت که حدود ۴۴ تا ۴۷ درصد هواپیماهای تجاری ایران قدرت پرواز دارند و نزدیک به ۶۰ درصد این هواپیماها زمین‌گیر به‌شمار می‌آیند.

البته غوابش به «شرق» توضیح می‌دهد که هواپیماهای عملیاتی هم توان پرواز به مدت طولانی ندارند و بسیاری از این هواپیماها فقط دو نوبت پرواز انجام می‌دهند که در مجموع میزان بهره‌وری هواپیماهای ایران بین سه تا چهار ساعت است و در واقع گاهی هواپیما پس از یک نوبت رفت‌وبرگشت دیگر قادر به پرواز نیست.

این در حالی است که هواپیماهای جوان ایرانلین‌های همسایه ایران مانند ایرانلین کشورهای عربی و ترکیه یک روز کامل می‌توانند به پرواز ادامه دهند. رئیس سابق انجمن ایرانلین‌های ایران به «شرق» می‌گوید که میانگین سن هواپیماهای کشورهای عربی منطقه و ترکیه به پنج تا شش سال می‌رسد، اما میانگین سنی هواپیماهای ایران گاهی تا ۲۸ سال هم تخمین زده می‌شود و هواپیماهای فرسوده‌تر هم در ناوگان هوایی ایران پرواز می‌کنند.

او می‌گوید به جز تعداد محدودی هواپیما که پس از امضای برجام به ایران وارد شد، در ناوگان هوایی ایران هواپیمای نو یا در حد میانگین سنی هواپیماهای کشورهای همسایه وجود ندارد.

ایسن هواپیماهای برجامی حدود ۱۵ فروند هواپیما هستند که ۱۳ فروند آن هواپیماهای کوچک ATR به‌شمار می‌آیند و درواقع باید گفت که فقط حدود ۴۰۵ درصد هواپیماهای ایران نو هستند.

بلیت‌گران؛ تا سطح نیمی از دستمزد کارگران

بهره‌وری پایین و تعمیرات زیاد هواپیماهای کهنه ایران باعث شده است که بلیت‌های گران‌قیمت به مسافران ایرانی تحمیل شود و البته کار برای ایرانلین‌های کوچک صرفه اقتصادی خود را از دست بدهد و برخی از آنها را به مرز تعطیلی و ورشکستگی برساند.



یک هواپیمای ایرباس A350-۸۰۰ در حال پرواز در آسمان آبی و آفتاب درخشان

ایرلین‌هایی که گفته می‌شود حالا تک‌وتوک هواپیماهای کهنه خود را به سایر ایرلین‌های بزرگ‌تر اجاره می‌دهند یا می‌فروشند.

تامین قطعه هم برای هواپیماهای مستهلک صنعت هوایی ایران بسیار گران و پرهزینه تمام می‌شود. غوابش، رئیس سابق انجمن ایرانلین‌های ایران، می‌گوید تامین قطعات هواپیما در شرایط تحریم گاهی ۳۰ درصد هزینه بیشتر به ایرلین‌ها تحمیل می‌کند و در این‌میان گاهی برخی از دلان قطعات هواپیما از تحریم ایران سوءاستفاده کرده و قطعات نامرغوب به ایرلین‌های ایران می‌فروشند که این مسئله ریسک پروازهای کشور را بالا برده است.

مسافرت‌ها نصف شده است

در این‌میان بلیت‌های گران مسیره‌های هوایی ایران بارها خبرساز شده است. بلیت‌هایی که گاهی هزینه رفت‌وبرگشت یک مسافر ایرانی را در جغرافیای کشور خود به اندازه نیمی از حداقل حقوق کارگران ایران می‌رساند. علاوه بر بلیت‌های گران و کمبود هواپیما در برخی مناسبت‌های سال یا فصل تابستان و بهار، حالا بیشتر ایرلین‌های ایرانی برای صرفه‌جویی در هزینه‌های خود، پذیرایی از مسافران را هم حذف کرده‌اند.

حرم‌ت‌الله رفیعی، رئیس انجمن آژانس‌های مسافرتی ایران، به «شرق» می‌گوید که ایرلین‌های ایرانی حق ندارند پذیرایی را از مسافران دریغ کنند و این کار غیرقانونی است.

او ادامه می‌دهد در ایرلین‌های خارجی پروازهایی وجود دارد که از مسافران پذیرایی نمی‌کنند؛ اما این پروازها پروازهای ارزان و اقتصادی هستند که با اطلاع مسافر هزینه کترینگ را از بلیت حذف کرده‌اند، اما تمام ایرلین‌های ایران بدون استثنا هزینه کترینگ را از مسافران دریافت می‌کنند و روی بلیت این هزینه محاسبه شده است؛ اما به بهانه کرونا آنها پذیرایی را مدت‌های مدید است حذف کرده‌اند و هزینه آن را از مسافران هم کسر نکرده‌اند.

بنا به گفته رفیعی وضعیت بد اقتصادی و معیشت مردم باعث شده است که میزان مسافرت مردم ایران امسال حدود ۵۰ درصد نسبت به سال‌های پیش از کرونا کاهش داشته باشد و ایرلین‌های ایرانی ناچار شده‌اند در برخی مسیرهای خارجی پروازهای خود را محدود کنند و برخی مسیرهای داخلی ازجمله اهواز و شیراز هم نسبت به قبل تعداد پروازها کمتر شده است.

کاهش قدرت خرید مسافران در کنار هزینه‌های سنگین تعمیر و نگهداری ناوگان مستهلک هوایی و بهره‌وری پایین آن، حالا صنعت هوایی ایران را در مسیر زیان‌دهی قرار داده است.

ادامه از صفحه اول

پاسخ به بحران به‌مثابه امر پسینی

بحران‌های طبیعی و غیرطبیعی اگر در تهران، مشهد و اراک رخ دهد، با تبریز، بلوچستان، آبادان و کردستان متفاوت است. یک بحران طبیعی مانند بی‌آبی یا یک حادثه با منشأ انسانی مانند ریزش یک برج و ساختمان در نقاط دارای قومیت و فقر و محرومیت‌های نسبی می‌تواند ابعاد فرااجتماعی پیدا کند، اما در تهران و مرکز چنین پیامدی نداشته باشد.

وقتی دولت پاسخ به بحران را امری پسینی می‌بیند، به شناسایی ریسک‌ها و مسئله‌های منجر و محتوم به بحران کم‌توجهی می‌کند. در نظام حکمرانی که به پاسخ پیشینی به بحران می‌اندیشد، تدوین «سند ملی ریسک و مسئله» و تأسیس «سازمان ملی ریسک و مسئله‌های ملی» مهم‌تر از «سند ملی مدیریت بحران» و تأسیس «سازمان مدیریت بحران» است. وقتی دولت اراده و برنامه جدی و ظرفیت‌های لجستیکی و ارتباطی و اجرای سناریوهای اندیشیده برای کاهش و رفع مسئله‌ها و ریسک‌ها در ابعاد مختلف طبیعی، اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و فرهنگی ندارد، در یک مقطع تاریخی با انباشت مسئله‌ها و ریسک‌هایی مواجه می‌شود که می‌تواند یک «ابربحران» را شکل دهند که هر نوع پاسخی به آن را ناکارآمد کند. نگاه پسینی به ریسک‌ها و مسئله‌ها یعنی دولت بحران‌اندیش و بحران‌محور که هنوز از یک بحران برخاسته، گرفتار بحران دیگری می‌شود. این امر به «برونده‌های باز بحران» تبدیل می‌شود که نتیجه آن احساس ناامیدی و ناکارآمدی در جامعه نسبت به پاسخ دولت است.

در پاسخ پسینی به بحران، دولت خود به بخشی از بحران و آوار بر روی روح و روان جامعه و مصیبت‌دیدگان تبدیل می‌شود نه پناهگاه و منبع امیدآفرینی، هدلی، تاب‌آوری و مشارکت اجتماعی. اما نگاه پیشینی به بحران یعنی نظام حکمرانی با کمک نظام ارتباطی و رسانه‌ای، مسئله را می‌بیند و بحران‌ها را فراموش نمی‌کند، بلکه به‌طور مستمر پیگیری و منظم مستندسازی می‌کند تا با تبدیل آن به سیاست‌ها، درس‌ها، برنامه‌ها و رفتارهای نهادی و شهروندی از تکرار شوندگی بحران‌ها، مصیبت‌ها و آلام ملی بکاهد.

***** **استادیار ارتباطات پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی**

ارباب-رعیتی هم سابقه داشته باشد! این‌گونه است که طرح هادی، کم‌درآمدترین قشر روستا را یک بار دیگر قربانی هوس زودگذر شهرنشینان می‌کند.

در اواخر دهه ۸۰ و اوایل دهه ۹۰، تدوین و تصویب سریع شمار درخورتوجهی از طرح‌های هادی و اعطای بی‌تمایز وام ساختمانی به روستائیان و خوش‌نشینان موجی از ساخت‌وساز بی‌رویه و مخرب از سوی خوش‌نشینان را به راه انداخت و به نظر می‌رسد که برخی مناطق روستایی را تغییر ماهیت داد. تکرار چنین موجی به بهانه بازنگری طرح‌های هادی می‌تواند این ضربه مهلک را تکرار کند. از گفتار مدیران بنیاد مسکن برنمی‌آید که از آن موج عبرتی حاصل کرده و در پی جلوگیری از مصرفی‌شدن روستاها باشند و گویا راه‌حل مورد توافق تکرار همان مسیر سودجویانه است: گسترش بیشتر محدوده و تخریب طبیعت به بهانه افزایش عرضه زمین و ساخت مسکنی که مشخص نیست ساکن آن شهری خواهد بود یا روستایی.

دهه‌ها پیش مرجع برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های روستایی سلف وزارت جهاد کشاورزی بوده که با طبع روستا هم سازگارتر است؛ اگرچه به نظر می‌رسد که سیاست‌ها و قوانین حاکم در این وزارتخانه هم افزایش بهره‌وری اقتصادی کشاورزی و دآمداری را مقدم بر ارتقای معیشت روستائیان واقعی کرده باشد. مثلا مشروط‌کردن صدور سند کشاورزی به مساحت‌هایی که در بسیاری از روستاها عملا وجود ندارد، نشانه‌هایی از کم‌توجهی به کشاورزی در زمین‌های زیادانه است که اگرچه مطلوب نیست ولی واقعیت بسیاری از روستاهای ماست. بسیاری از روستائیشان دائمی کسانی هستند که زمین‌های کوچک دارند یا اصلا زمین ندارند و به‌این‌ترتیب از بسیاری حمایت‌های قانونی آن وزارتخانه برخوردار نیستند. نبود چنین حمایت‌هایی می‌تواند کشاورزان زمین‌های خرد را مقهور همان اقتصاد مخرب و مصرفی شکل‌گرفته درون محدوده طرح هادی کند و آنان را تشویق به رهاکردن کشاورزی و تلاش برای پیوستن به دلالی و ساخت‌وساز و کارهای خدماتی، عمدتا به نفع ساکنان فصلی و غیرروستایی کند. به‌این‌ترتیب به نظر می‌رسد طرح هادی و بنیاد مسکن سایه سنگینی بر کشاورزی انداخته باشند. طبق ماده ۲۶ قانون برنامه ششم توسعه، مرجع تصویب طرح‌های هادی، کمیته‌ای شامل رئیس بنیاد مسکن انقلاب اسلامی استان، فرماندار شهرستان،

^[1] عکس: مجتبی محصلو/ ایرن