

ادامه از صفحه اول

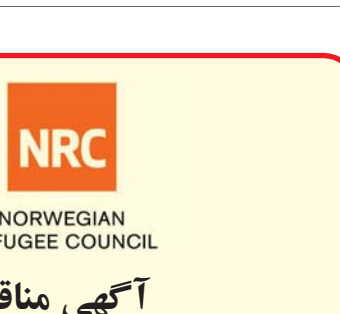
اصلاحات اقتصادی و بسیج اجتماعی

دولت ایبن اندک سپر حمایتی از سوی مجلس فعلی برای حمایت از برنامه‌هایش را نیز در اختیار نخواهد داشت و مجلسی را در مقابل خود خواهد دید که منتظر کاهش پایگاه اجتماعی دولت مستقر و قدرت‌گیری رقیب مورد حمایت این مجموعه است. در واقع عامل «سیاست» در سال جاری و آتی در را بر هرگونه اصلاحات اقتصادی آن‌هم در شکلی چنین رادیکال –و البته شاید ناگزیر- در قالب مواد بودجه‌ای خواهد بست؛ مگر آنکه در بر پاشنه‌ای دیگر بچرخد و بدنه اجتماعی، همراه و موافق دولت برای پذیرش سختی‌ها و کمبودهای ناگزیر، در مسیر این اصلاحات اقتصادی و بودجه‌ای شود؛ یعنی «سیاست» در خدمت اقتصاد قرار گیرد. امری که در تمام جهان معمول است و «سیاست عبارت است از تسهیل اقتصاد» به‌طوری‌که اقتصاد از سیاست سرویس می‌گیرد» (دکتر نیلی-۴/۲۵/۹۸).

اینجاست که بحث توسعه سیاسی به‌عنوان ضرورت توسعه اقتصادی عیان و آشکار می‌شود. در واقع بدون بهبود فضای سیاسی و ارتقای آزادی‌ها و حقوق شهروندی و افزایش اعتماد و اطمینان شهروندان، امکان اجرای اصلاحات اقتصادی وجود نخواهند داشت.

اگر امروز مبارزه با فساد و برقراری عدالت، گفتمان غالب در جریان رقیب دولت است، موضوع «آزادی» و «حقوق شهروندی» تنها گزینه و امکان دولت برای بسط و گسترش بدنه خود و ارتقای سرمایه اجتماعی‌اش در راستای اجرای اصلاحات اقتصادی به‌عنوان ضرورت حیاتی برای جامعه و جریان تحول‌خواه است؛ چراکه در نبود سرمایه اجتماعی و دل‌خوش‌کردن به اهداف روی کاغذ، دست‌زدن به اصلاحات اقتصادی امری بسیار خطرناک است و می‌تواند وضعیتی پیچیده را رقم زند. دولت باید بشناودن لازم برای انجام این اصلاحات را از طریق ایجاد فضای مناسب برای گفت‌وگوی ملی و بسیج اجتماعی فراهم کند.

اتفاق دیگری هم البته می‌تواند واقع شود که عجلت‌ان مسئله را به‌ظاهر حل و سالیه به انتفا موضوع کنند و آن تغییر شطرنج سیاست خارجی در حوزه منطقه‌ای و جهانی است که در آن صورت، بار دیگر همچون همیشه تاریخ معاصر، آرزوهای « اقتصاد بدون نفت»، «اصلاح دولت» و... به کناری گذاشته می‌شود و با اتکا به افزایش درآمدهای نفتی، روز از نو و روزی از نو آغاز می‌شود؛ احتمالی که تحقق آن در این دولت بسیار بعید به نظر می‌آید و دولت نباید به آن دل خوش کند.



آگهی مناقصه

سازمان امور پناهندگی نیروژی در نظر دارد تهیه و اجرای ترانس برق و شبکه برق رسانی و روشنایی معابر مجاور به ۱۵۲ واحد سرپناه در مهمانشهر رفسنجان در استان کرمان را از طریق مناقصه به پیمانکاران واجد شرایط واگذار نماید. از شرکت های دارای صلاحیت دعوت می شود جهت شرکت و دریافت اسناد مناقصه، آمادگی خود را از طریق ارسال ایمیل به نشانی **ir.logistics@nrc.no** (با ذکر عبارت **–Rafsanjan Transformer Station-** در موضوع ایمیل) حداکثر تا تاریخ **۹۸/۰۷/۲۷**، اعلام نمایند. آخرین مهلت دریافت پیشنهادها در بسته بندی مهر و موم شده توسط دفتران آر سی کرمان تاریخ **۹۸/۰۸/۱۹** ساعت ۲ بعد از ظهر می باشد. پیشنهاد های واصله بعد از تاریخ مذکور قابل پذیرش نخواهد بود.

Advertisement of tender

NRC is intended to give over construction of new transformer and electricity connection for 152 units in Rafsanjan Settlement in Kerman province through public tender. Hereby, it is invited from eligible companies to announce their participation and receive project documents by sending an email to ir.logistics@nrc.no (Rafsanjan Trans-former Station should be mentioned in the subject of email) no later than 19/Oct/2019. The deadline for receiving the bid offers by NRC Kerman office in sealed packaging is till 10/Nov/2019, 2:00 pm. Proposals received after the mentioned date will not be considered.

شرق: یک توییت درباره جایگزینی آنتونوف ۷۴ (AN-۷۴) پس از چهار ساعت تأخیر در مسیر تهران- مشهد، تا حدی جنجالی و خبرساز شد که برخی رسانه‌ها از آن به‌عنوان بازگشت آنتونوف یاد کردند. خبری که با اشتباه‌گرفتن این هواپیما با آنتونوف ۱۴۰ (ایران ۱۴۰) از سوی بعضی رسانه‌ها ایجاد جدیدی به خود گرفت. حتی در پی رسانه‌ای شدن این خبر، مرتضی دهقان، معاون هوانوردی و امور بین‌الملل سازمان هواپیمایی کشوری نیز این جایگزینی را تأیید کرد و به ایسنا گفت: «این نوع از آنتونوف‌های شرکت هواپیمایی پویا، مجوز پرواز داشتند». او در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه آیا در شرایطی که هواپیمای مسافربری پنجره نداشته است، می‌تواند مجوز و استانداردهای لازم را برای پرواز کسب کند، ادامه داد: «این هواپیما به‌طور قطع مجوز پرواز داشته، اما از حیث استانداردهای پرواز باید از حوزه تخصصی آن در این سازمان پرس‌وجو کرد».

هواپیمای آنتونوف ۷۴ مجوز پرواز داشت

رضا جعفرزاده، سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری نیز در گفت‌وگو با «شرق» با تأکید بر اینکه این هواپیمای مشخص، مجوز پرواز داشت، می‌گوید: «این هواپیما ممنوعیت پرواز ندارد و اگر مجوز پرواز نداشته باشد، حتی یک پرواز هم نمی‌تواند داشته باشد. تمام هواپیماهای فعال در آسمان ایران، چه کوتاه‌برد چه با برد متوسط و بلند، امکان پرواز پیدا نمی‌کنند، مگر آنکه مجوز آنها از سوی صلاحیت پرواز سازمان هواپیمایی کشوری صادر شده باشد». جعفرزاده ادامه می‌دهد: «هر هواپیمایی با توجه به دستورالعمل‌های کارخانه سازنده‌اش، چک‌های دوره‌ای دارد و این‌طور نیست که این هواپیما چراغ‌خاموش وارد مسیر هوایی کشوری شود». به گفته او: «سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت‌های هواپیمایی براساس قوانین و مقررات بین‌المللی، مورد بازرسی ایگائو قرار می‌گیرند، به‌همین‌دلیل هم امکان ندارد که هواپیمایی بدون مجوز پرواز کند». از او درباره جایگزینی این هواپیما پس از تأخیر چهارساعته در مسیر تهران – مشهد و احتمال تکرار آن به‌دلیل تحریم‌ها و عدم دسترسی کافی به تأمین قطعات می‌پرسم. جعفرزاده دراین‌باره می‌گوید: «این جزء وظایف شرکت هواپیمایی است که اگر یک هواپیما دچار نقص فنی و اشکال آتی شود، هواپیمای دیگری را جایگزین آن کند تا مسافران مستاصل نشوند، اما اینکه یک‌باره هواپیمایی که صلاحیت پرواز ندارد،

جایگزین شود، غیرممکن است. هواپیماهای پشتیبان هم به همین منظور در نظر گرفته شده‌اند».

لرزم‌ورود سازمان هواپیمایی به ماجرای نقص در هواپیمای آنتونوف ۷۴

علیرضا منطری، معاون سابق سازمان هواپیمایی در گفت‌وگو با «شرق» درباره احتمال تکرار این اتفاقات در سایه تحریم‌ها، تأکید کرد: «احتمال تکرار این حوادث با توجه به تحریم صنعت هوایی وجود دارد». منطری ادامه می‌دهد: «هواپیمای آنتونوف ۷۴، از سازمان هواپیمایی کشوری مجوز لازم را دریافت کرده است، در غیر این صورت امکان پرواز نداشت». او با بیان اینکه در شرایط سخت اقتصادی، طبیعی است که از حداقل‌ها استفاده می‌شود، یادآور شد: «بااین‌حال این نکته به این معنا نیست که امنیت پرواز به خطر می‌افتد». معاون سابق سازمان هواپیمایی ادامه می‌دهد: هر هواپیمایی که بخواید به‌صورت مسافری یا باربری غیرنظامی عمل کند، باید مجوز سازمان هواپیمایی آن کشور را رعایت کند. سازمان هواپیمایی کشوری براساس آن مقررات و الزاماتی که دارد، بررسی کرده و اگر آن هواپیما منطبق با استانداردها و مقررات باشد، مجوز لازم را دریافت می‌کند. از منطری درباره عکس‌های منتشرشده درباره نواقص داخل کابین هواپیما می‌پرسم و او پاسخ می‌دهد: «اگر خلاfi صورت بگیرد و اشکالاتی وجود داشته باشد، این اشکالات باید به سازمان هواپیمایی گزارش شود و این نهاد به‌عنوان ناظر آن را پیگیری می‌کند و اگر آن اشکالات، موجب لغو پروانه یا مجوز

تحریم‌ها هواپیماهای از دور خارج‌شده را به هواپیمای پشتیبان تبدیل می‌کند؟

بازگشت یک‌روزه آنتونوف به آسمان ایران



شود، هواپیمای کشوری جلوی پرواز آن هواپیما را می‌گیرد».

می‌گویم این عکس‌ها نشان می‌دهد در حین پرواز، وضعیت هواپیما در شرایط خوبی نبوده است و او تصریح می‌کند: «مشخص نیست وقتی این هواپیما مجوز را دریافت کرده هم این اشکالات را داشته و براساس استاندارد، آیا نواقص موجود در هواپیمای مورد نظر، جزء الزامات دریافت مجوز بوده است؟ طبیعتاً اگر مشکلی وجود داشت، سازمان هواپیمایی به آن مجوز نمی‌داد. حال اگر در جای دیگری، مشکلی ایجاد شده باشد، مسئله دیگری است که باید به سازمان هواپیمایی گزارش داده شود تا به تخلقات رسیدگی شود». او ادامه می‌دهد: «مانی آنتونوف ۱۴۰ (ایران ۱۴۰) تمامی مجوزهای لازم را از سازمان هواپیمایی کشوری دریافت کرده بود، اما پس از وقوع سانحه سقوط، به‌خاطر آنکه الزاماتی را از دست داده بود، مجوزهای پرواز آن هواپیما لغو شد تا بررسی‌ها دوباره آغاز شود». از منطری، موضوعی را یادآور می‌شود که پیش‌تر از سوی سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری رد شده بود. جعفرزاده گفته: «مجوز صلاحیت پرواز بدون بررسی در زمان پرواز صادر نمی‌شود». اگر این سخن صحیح باشد، یعنی این هواپیما با همین اشکالاتی که در عکس‌ها قابل مشاهده بود، مجوز پرواز را دریافت کرده و مسئله آن است که آیا موارد مورد اشکال در عکس‌های منتشرشده، از الزامات صدور مجوز برای پرواز نبوده است؟ این موضوعی است که کماکان

مشخص نیست و باید شفاف‌سازی‌های لازم از سوی سازمان هواپیمایی کشور انجام شود.

مسافر آنتونوف ۷۴ چه گفته بود؟

حسین بخشایشی همان کاربری که تصاویر آنتونوف را در توییتر منتشر کرد، در گفت‌وگو با روزنامه صمت توضیحات بیشتری درباره شرایط پرواز داد. او در توصیف شرایط داخلی هواپیما گفت: «چیزی به اسم پنجره یعنی آنچه در هواپیماهای مسافری مرسوم است، در هواپیمای پرواز پنجشنبه، ۱۸ مهر از مهرآباد به مقصد مشهد وجود نداشت. دو درپچه در جلو و سه درپچه در عقب به‌عنوان پنجره وجود داشت که مانند دیگر هواپیماها، کرکره باز و بسته کردن پنجره را نداشت و پرده‌ای روی آنها نصب کرده بودند. شرایط داخلی کابین به‌گونه‌ای بود که احساس می‌کردیم کسی آمده و کابین را کاغذ دیواری کرده و یک برق‌کار هم لامپ هالوژنی در آن کار گذاشته است! بارها در کشورهای گوناگون سوار هواپیما شده‌ام، اما این هواپیما نخستین هواپیمایی بود که درپچه تنظیم هوا و چراغ بالای سر مسافر نداشت».

ماجرا ممنوعیت پرواز آنتونوف چه بود؟

پنج سال و دو ماه و سه روز پیش هواپیمای آنتونوف مسیر تهران – طبس متعلق به شرکت هواپیمایی سپاهان‌ایر هنگام بلندشدن از انتهای باند فرودگاه مهرآباد یک موتور خود را از دست می‌دهد و در شمال جاده مخصوص کرج سقوط می‌کند. به گزارش فرارو، در این هواپیما ۳۴ مسافر بزرگ‌سال، سه کودک زیر دو سال و سه کودک زیر ۱۲ سال و یک گروه پروازی شامل دو خلبان، دو مهماندار، و عضو گروه فنی و دو نفر کارد امنیت حضور داشتند که ۴۲ مسافر و شش خدمه این هواپیما در دم جان باختند. پس از این‌سان حادثه افکار عمومی، از دولت و سازمان هواپیمایی کشوری به‌دلیل سقوط مداوم آنتونوف‌ها انتقاد کردند. رئیس‌جمهور پس از حادثه آنتونوف و ۱۴۰ و ۷۴ از آسمان ایران کنار گذاشته شود، ممنوعیت پرواز آنتونوف‌ها را آن زمان محمدعلی ایلخانی، مدیرعامل شرکت فرودگاه‌های کشور، اعلام کرد و گفت: «با توجه به تأییدی که دولت بر امنیت پروازهای مسافری دارد، رئیس‌جمهور پرواز ایران ۱۴۰ را ممنوع کرد و پس از آن نیز در دستوری جداگانه مبنی بر ممنوعیت پروازهای مسافری هواپیمای آنتونوف ۷۴ را نیز صادر و این نوع هواپیما را از چرخه پرواز خارج کرد».



مهدی علیپور، فعال اقتصادی و عضو سابق اتاق بازرگانی ایران، در گفت‌وگو با «شرق» می‌گوید: در تمام دنیا، تلاش بر این است که بیشترین آزادی عمل به تولیدکنندگان و صادرکنندگان داده شود، زیرا فعالیت آنها مساوی با به حرکت‌درآمدن چرخ‌های اقتصاد، رشد اشتغال و توسعه نهایی است، اما در ایران متأسفانه بعضاً تصمیماتی گرفته می‌شود که نتیجه‌ای جز محدودکردن فعالیت‌ها ندارد. این در حالی است که با توجه به تحریم نفت، همه باید تلاش کنند تا بهترین شرایط را برای تداوم فعالیت تولید و صادرکنندگان فراهم کنند.

او با بیان اینکه محدودکردن فعالان اقتصادی سه هزینه جدی را به اقتصاد کشور تحمیل می‌کند، توضیح داد: نخستین نتیجه دشوارشدن قوانین، بازآورد فساد خواهد بود. وقتی شرایط در فضای شفاف دشوار شود، احتمال اینکه بسیاری از گزینه‌های غیرشفاف مطرح شده و کارها در همان مسیر ادامه پیدا کند، بسیار زیاد خواهد شد. موضوع دوم افزایش هزینه‌ها برای مصرف‌کننده نهایی است. وقتی مالیات بر ارزش افزوده بالا رود، این مصرف‌کننده نهایی است که باید هزینه آن را بپردازد و در شرایط فعلی فشار شدیدی‌تر را تحمل کند و در کنار هم قرارگرفتن تمام این شرایط به نتیجه سوم می‌رسد که همان کاهش صرفه تولید و پایین‌آمدن فعالیت‌های مولد است.

علیپور با اشاره به تجربه سایر کشورهای جهان در اجرای قانون مالیات بر ارزش افزوده گفت: در این کشورها، مالیات بر ارزش افزوده را تنها مصرف‌کننده نهایی می‌پردازد. اما وقتی قصد خارج‌کردن آن کالا از کشور را داشته باشید، در هنگام خروج، حتی وجهی را که پیش‌تر پرداخت شده است، پس می‌دهند تا به صادرات کمک کنند. این در شرایطی است که برخلاف این مسیر حرکت می‌کنیم و به جای حمایت از صادرکنندگان، شرایط آنها را نیز سخت می‌کنیم. عباس آرگون، عضو اتاق بازرگانی تهران نیز در گفت‌وگو با «شرق» اظهار کرد: وقتی بناسک در کشوری که برای مدتی طولانی به استفاده از درآمدهای نفتی متکی بوده، راهکاری جدید در نظر گرفت و محور پرداخت تسهیلات جدید، پس می‌دهند تا به صادرات کمک کنند. این در شرایطی است که برخلاف این مسیر حرکت می‌کنیم و به جای حمایت از صادرکنندگان، شرایط آنها را نیز سخت می‌کنیم.

از طرفی، عضو اتاق بازرگانی تهران نیز در گفت‌وگو با «شرق» اظهار کرد: وقتی بناسک در کشوری که برای مدتی طولانی به استفاده از درآمدهای نفتی متکی بوده، راهکاری جدید در نظر گرفت و محور پرداخت تسهیلات جدید، بخش عمده درآمدهای خود را از مالیات به دست می‌آورند، اما چگونگی مدیریت قوانین مالیاتی موضوع مهمی است که بیش از رقم نهایی درآمدها اهمیت دارد. وزیر اقتصاد اخیراً گفته که دولت تلاش می‌کند در مالیات‌گیری شرایط تولیدکنندگان را درک کند و سیاست‌ها را با توجه به موقعیت آنها تعیین کند و باید بد با این نگاه موضوع مالیات بر ارزش افزوده صادرات چگونه مدیریت خواهد شد. آیا اعتراضات بخش خصوصی به جایی می‌رسد یا مانند آنچه در لایحه جدید تجارت رخ داد، فعلاً اصلاح آن مسکوت خواهد ماند.

اقتصاد



● **مديرعامل سازمان بنادر و دريانوردی گفت: با اقدامات به‌موقع توسط دريانوردان حاضر در نفت‌کش ساييتی و مدیریت حادثه، از ادامه نشت نفت از کشتی و ایجاد آلودگی جلوگیری به عمل آمده است و این نفت‌کش تا ۹ روز آینده وارد بندرعباس می‌شود.**

به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی سازمان بنادر و دريانوردی، محمد راستاد در حاشیه نشست تخصصی «بررسی موضوعات راهبردی توسعه بندر چابهار» درباره آخرین وضعیت نفت‌کش ساييتی گفت: کشتی ساييتی با شرایط پایدار مسیر خود به سمت خلیج فارس را ادامه می‌دهد و پیش‌بینی می‌شود تا ۹ روز آینده به بندرعباس برسد. راستاد اظهار کرد: به محض ورود ساييتی به بندرعباس تعمیرات مورد نیاز برای رفع خسارت وارده‌شده به کشتی آغاز خواهد شد.معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: کشتی نفت‌کش ساييتی اکنون به سمت تنگه باب‌المندب رسیده و به‌زودی وارد خلیج عدن می‌شود و از آنجا از طریق شمال اقیانوس هند به تنگه هرمز و سپس بندرعباس می‌رسد.راستاد میزان محموله نفت‌کش را ۱۴۰ هزار تن نفت خام اعلام کرد و گفت: با اقدامات به‌موقع میزان نشت نفت به صفر رسیده و خسارتی به محموله نفت‌کش وارد نشده است. مدیرعامل سازمان بنادر و دريانوردی علت حادثه را اصابت شیء خارجی اعلام کرد و گفت: مراجع ذی‌صلاح در حال بررسی دلیل ایجاد حفره در بدنه کشتی هستند.

برنامه وزارت صنعت برای ایجاد ثبات قیمت در ۷ کالای اساسی

● **وزیر صنعت، معدن و تجارت با اشاره به رصد مستمر صد قلم کالای اساسی و ضروری گفت: قیمت هفت قلم کالای اساسی متلایم است؛ بنابراین اقدامات لازم برای ایجاد ثبات در قیمت آنها در دستور کار قرار دارد.** به گزارش وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزیر صنعت در جلسه تنظیم بازار کشور گفت: رصد مستمر قیمت صد قلم کالای اساسی و ضروری در سطح کشور نشان از کاهش قیمت ۹۳ قلم کالا دارد و البته به‌طور حتم علت تلاطم قیمت هفت قلم کالای دیگر نیز بررسی شده و اقدامات مقتضی برای ایجاد ثبات در قیمت آنها در دستور کار قرار دارد. رحمانی افزود: پیش‌بینی ما و آمارها مؤید این نکته است که روند آرام بازار و ثبات موجود در ماه‌های آینده نیز تداوم خواهد داشت. او بیان کرد: هوشیادانه روند تولید نیز در کشور روبه‌رشد است و در ماه‌های پیش رو، کاهش قیمت‌ها بر روند زندگی مصرف‌کننده نیز براساس شاخص CPI تأثیرگذار خواهد بود.وزیر صنعت، معدن و تجارت با اشاره به اینکه در مصوبات ستاد تنظیم بازار باید مصرف‌کننده و تولیدکننده را با هم دید، تأکید کرد: برای تأمین حقوق این دو بخش، باید تصمیم‌ها به‌گونه‌ای اتخاذ شود که هیچ‌کدام در این میان آسیب نبینند.رحمانی گفت: امسال سیاست وزارتخانه براین مناسبت که صادرات انواع اقلام کالایی براساس رعایت ضوابط تأمین اولیه نیاز کشور و در صورت نیاز تولید با اعمال مقررات تعرفه‌ای متناسب که البته مستلزم پایه کارشناسی است، اقدام شود.

نوبل اقتصادی ۲۰۱۹ به ۱۲ اقتصاددان رسید

● نوبل اقتصادی سال ۲۰۱۹ به سه اقتصاددان هندی، فرانسوی و آمریکایی رسید. به گزارش فارس، جایزه علوم اقتصادی نوبل به سه اقتصاددان به نام‌های آجیجیت بانرجی از هند، استر دوفلو از فرانسه و میسائیل کرمر از آمریکا برای «دستاورد تجربی آنها در کم‌کردن فقر جهانی» اعطا شد.آجیجیت بانرجی متولد ۲۱ فوریه ۱۹۶۱ در بمبئی است که اکنون در مؤسسه فناوری ماساچوست (MIT) در آمریکا فعال است.استر دوفلو نیز متولد سال ۱۹۷۲ در پاریس است. او نیز در دانشگاه مؤسسه فناوری ماساچوست (MIT) در آمریکا فعالیت می‌کند. میسائیل کرمر، دیگر برنده جایزه نوبل امسال، متولد ۱۹۶۴ است و در دانشگاه هاروارد آمریکا فعالیت دارد.روند اعطای جایزه نوبل اقتصاد در هر سال به این ترتیب است که ابتدا متقاضیان جایزه نوبل در کمیته نوبل آکادمی علمی رویال سوئد ثبت‌نام می‌کنند و کمیته نوبل مسئول انتخاب کاندیدها از بین تمامی ثبت‌نام‌شوندگان است.برنده یا برندگان نهایی جایزه نوبل اقتصاد با رأی‌گیری اعضای کمیته نوبل انتخاب خواهند شد. تا سال ۲۰۱۶، به‌جز هفت درصد برندگان این جایزه، باقی از آمریکای شمالی یا اروپای غربی بوده‌اند و تا امسال تنها یک زن در سال ۲۰۰۹ برنده این جایزه شده است که اسمال نیک یز زن در میان برندگان بود.کمیته نوبل اقتصاد از سوی بانک سوئد اولین‌بار در سال ۱۹۶۸ نهاده‌شده و اولین جایزه نوبل اقتصاد در سال ۱۹۶۹ به «نرجر فریچ» و «جان تینبرگن» به‌خاطر توسعه و کاربردی‌کردن مدل‌های پویا در تحلیل‌های اقتصادی داده شد.