

صحنه رویارویی اقتصادی چین و آمریکا به حاشیه‌های خلیج فارس رسید

نبرد غول‌ها در خاک عربی



عکس APF

مریم شکرانی؛ کشورهای حوزه خلیج فارس، صحنه جنگ اقتصادی دو ابرقدرت آمریکا و چین شده‌اند. آمریکا که پس از انقلاب نفت شلیل، خاورمیانه را برای خود هزینه اضافه تصور کرده و تصمیم به خروج از منطقه گرفته بود، حالا به نظر می‌رسد که در تصمیم خود تجدیدنظر کرده‌است. این روزها چین به‌عنوان بزرگ‌ترین واردکننده انرژی جهان، تلاش می‌کند بر شاهرک انرژی خاورمیانه مسلط شود و از آن سو جنگ روسیه و اوکراین سبب شده که چشم اروپا بار دیگر به سمت منابع انرژی خاورمیانه بچرخد. گذشته از این، آمریکا پروژه‌های متعددی برای مقابله با راه ابریشم جینی تعریف کرده است و رسانه‌های آمریکایی خبر می‌دهند که موضوع سفر اخیر مقامات آمریکایی به ریاض، گفت‌وگو دربارهٔ یک پروژه ترانزیتی مهم است که نه‌تنها کشورهای عربی را به هم متصل کرده که ارتباط بین هند، ابرقدرت آینده و اروپا را از طریق این مسیر عربی مهیا می‌کند.

رفت و برگشت آمریکا!

تا حدود سه دهه پیش آمریکا از نظر انرژی به خاورمیانه وابسته بود و بخش زیادی از نفت موردنیاز خود را از کشورهای این منطقه تأمین می‌کرد؛ بنابراین امنیت آمریکا به امنیت خطوط نفت خاورمیانه گره خورده بود. پس از انقلاب نفت شلیل، آمریکا توانست با استخراج نفت خود به یکی از بزرگ‌ترین بازیگران بازار نفت جهان تبدیل شود. به‌جز این، آمریکا در حوزه گاز هم تبدیل به یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان گاز جهان شده است. انقلاب نفت و گاز شلیل موجب شد که آمریکا، حضور در خاورمیانه را هزینه اضافه برای خود تلقی کند و ناگهان چتر حمایتی خود را از سر عربستان بردارد.

این شرایط چین به‌عنوان بزرگ‌ترین واردکننده انرژی جهان، وارد میدان شد و تلاش کرد تا با قراردادهای گسترده بر شاهرک انرژی خاورمیانه مسلط شود. عربستان رانده از آمریکا با آغوش

سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری در گفت‌وگو با شرق؛ تعمدی در کمبود بلیت هواپیما نیست؛ از مردم عذرخواهی می‌کنیم

سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری در گفت‌وگو با شرق؛

تعمدی در کمبود بلیت هواپیما نیست؛ از مردم عذرخواهی می‌کنیم

سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری معتقد است که گرچه ناوگان هوایی کشور حدود ۱۸۰ فرونده بوده، درحالی‌که تعداد مورد نیاز برای پاسخ‌گویی نیاز مسافران در سفرهای هوایی ۵۰۰ تا ۵۵۰ فروند هواپیمای مسافری است؛ اما تعمدی در کمبود بلیت هواپیما نیست و از مردم بابت برخی مشکلات به‌وجودآمده عذرخواهی می‌کنیم.
بازرلو علت کمبود بلیت هواپیما را افزایش تقاضای بالای سفر، تحریم‌های تحمیلی، گذر از دوران شیوع ویروس کرونا، مقرون به‌صرفه‌بودن قیمت بلیت هواپیما و… دانست و می‌گوید: ممکن است تخلفاتی در حوزه توزیع بلیت هواپیما وجود داشته باشد؛ اما نظارت‌ها و برخوردهای لازم با متخلفان صورت گرفته و خواهد گرفت. در این زمینه جعفر بازرلو، سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری در گفت‌وگو با روزنامه «شرق» به جزئیات این مسئله پرداخت که متن آن را به تفصیل در ادامه می‌خوانید.

♦ **شما علت کمبود بلیت هواپیما و مشکلاتی را که در این زمینه برای مسافران به وجود می‌آید، چه می‌دانید؟**

این مسئله همواره در سال‌های گذشته مطرح بوده و مربوط به امروز و دیروز نیست که یکی از دلایل این امر به تقاضای بالای سفر و رغبت بیشتر به سفرهای هوایی بازمی‌گردد. البته باید به این نکته هم توجه کرد که ناوگان هوایی کشور ظرفیت محدودی دارد. ناوگان هوایی به دلیل تحریم‌های تحمیلی با محدودیت مواجه است و همین امر منجر به نبود تناسب عرضه و تقاضا در این بخش شده؛ به گونه‌ای که طبق کارشناسی‌های صورت‌گرفته برای پاسخ به نیازهای این بخش به تعداد ۵۰۰ تا ۵۵۰ فروند هواپیما نیاز است؛ درحالی‌که درحال حاضر این تعداد کمتر از حدود ۱۸۰ فروند است. البته با تعدادی هواپیما که وارد شده‌اند، به حدود ۲۰۰ فروند می‌رسد. با وجود این شرایط، ایمنی و امنیت پرواز دو موضوع مهم و کار ویژه سازمان هواپیمایی کشوری است. از سوی دیگر باید به این نکته نیز توجه کرد که انجمن بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی (یاتا) هفته گذشته در گزارشی به این موضوع اشاره کرد که در هفته‌های آتی ترافیک مسافران هوایی به قبل از دوران شیوع ویروس کرونا برمی‌گردد. همچنین شواهد

بیشتر بر مبادین نفتی عراق را می‌داد که به سبب آن موجب خروج سرمایه‌گذاری سایر غول‌های نفتی از این کشور می‌شد. چین در ادامه بین ایران و عربستان واسطه شد و توانست کره بسیاری از اختلافات منطقه‌ای را بکشد؛ و تلاش‌ها برای رفع اختلافات کشورهای خاورمیانه به جایی رسید که کشورهای عربی بار دیگر اجازه دادند تا سوریه به اتحادیه عرب بگردد. محکم‌شدن پای چین در منطقه از یک سو و جنگ روسیه و اوکراین از سوی دیگر، آمریکا را به این نتیجه رساند که در تصمیمش برای خروج از خاورمیانه عجله کرده است. روسیه که پیش از جنگ اوکراین انحصار بازار گاز اروپا را به دست گرفته بود، با شروع تهاجم، از سمت غرب رانده شد و نیاز به انرژی، بار دیگر چشم غرب را به سمت خاورمیانه چرخاند. نکته دیگر اینکه تسلط بی‌دردسر چین به منابع انرژی خاورمیانه، آمریکا را نگران کرد. از سوی دیگر چین حدود یک دهه است که تلاش می‌کند با احیای راه ابریشم سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا را به یکدیگر متصل کند و شاهراه ترانزیت کالا را به دست بگیرد. مجموع این اتفاقات سبب شده است که آمریکا به عقب برگردد و خاورمیانه را به‌سادگی از دست ندهد.

مأموریت ترانزیتی واشنگتن در ریاض

حالا کشورهای عربی حوزه خلیج فارس صحنه رویارویی اقتصادی بلوک شرق و غرب شده‌اند. عربستان سال گذشته نه‌تنها میزبان رئیس جمهوری چین بود که جو بایدن، رئیس جمهوری ایالات متحده آمریکا هم خود را به ریاض رساند. بایدن که در کمپین‌های انتخاباتی خود وعده داده بود عربستان را به دلیل نقض حقوق بشر منزوی کند، این روزها با گسترش ارتباطات عربستان و چین، وعده‌های خود را پس گرفته و مقامات بلندپایه آمریکا سفرهای متعددی به ریاض داشته‌اند. اخیراً العربیه از سفر جیک سالیوان، مشاور امنیت ملی آمریکا به ریاض خبر داد و نوشت که پس از آنتونی بلینکن، وزیر امور خارجه آمریکا راهی عربستان می‌شود. العربیه از قول منابع آگاه خود نوشت که جیک سالیوان نه‌تنها با همتای سعودی و محمد بن سلمان، ولیعهد عربستان گفت‌وگو می‌کند که ملاقاتی با مشاوران امنیت ملی امارات و هند در خاک عربستان سعودی دارد. هرچند العربیه درباره موضوع ملاقات مقامات آمریکایی با مقامات سعودی، اماراتی و هندی چیزی ننوشت است اما اکسیوس رسانه آمریکایی درباره این دیدار خبر مهمی منتشر کرد. این رسانه آمریکایی از قول منابع آگاه نوشت محور گفت‌وگوی آمریکا، عربستان، امارات و هند پروژه‌های زیرساختی بوده است که به نوعی بخشی از راه ابریشم آمریکایی به‌شمار می‌آید! اکسیوس گزارش داد که این پروژه زیرساختی «پروژه ریلی مشترکی است که کشورهای عربی را به هم متصل می‌کند و آنها را از طریق بنادر و خطوط دریایی به هند می‌رساند». در این گزارش تأکید شده که این پروژه از این جهت اهمیت دارد که می‌تواند یکسره ترانزیتی بین آمریکا، عربستان، امارات و هند برپوشد. اگرچه یک کمربند چین با همان جاده ابریشم جدید می‌کشاند. دو منبع آگاه به اکسیوس توضیح داده‌اند که در ۱۸ ماه گذشته انجمن

موسوم به ITUT در حال مذاکره روی این طرح بوده است.ITUT از مخفف نام کشورهای هند، اسرائیل، امارات متحده عربی و ایالات متحده آمریکا گرفته شده و سفیر امارات در هند آن را «چهارگانه غرب آسیا» نامیده است. انجمنی که از سال ۲۰۲۱ پا گرفته و ایده شکل‌گیری آن از سوی آمریکا بوده است. این در حالی است که پکن اغلب به گروه چهارگانه هند و اقیانوس آرام به‌عنوان «ناگوی آسیایی» واکنش منفی دارد. یک مقام سابق اسرائیل که مستقیم در نشست‌های مربوط به این پروژه شرکت داشته به اکسیوس گفته این یک پروژه زیرساختی استراتژیک در خاورمیانه است اما «هیچ‌کس بلند نگفت که از همان روز اول هدف مقابله با چین بود». این رسانه آمریکایی تأکید می‌کند جیک سالیوان هم در سخنرانی اخیر خود در مؤسسه واشنگتن درباره سیاست‌های آمریکا در خاور نزدیک به این پروژه اشاره کرده و گفته است: «اگر هیچ چیزی را از سخنرانی من به ذهن نرسیدید، ITUT را به خاطر بسپارید، زیرا در آینده بیشتر درباره آن خواهید شنید». سالیوان با اشاره به این پروژه تأکید کرده است که آسیای جنوبی را به خاورمیانه و ایالات متحده متصل می‌کنند. او همچنین تأکید کرده است که کاهش نیاز آمریکا به منابع خاورمیانه نباید باعث شود منافع آمریکا در این منطقه قربانی شود. نکته قابل‌توجه دیگر اینکه منابع اکسیوس می‌گویند که فعلا اسرائیل در این پروژه نقش کلیدی ندارد تا عادی‌سازی روابط کشورهای عربی و اسرائیل به سرانجام برسد.

کریدور عربی

پروژه‌ای که اکسیوس از آن صحبت می‌کند، چیست؟ در ۲۶ اردیبهشت سال گذشته «شرق» در گزارشی با عنوان «چشم حیفا به خلیج فارس» از پروژه‌ای ترانزیتی نوشت که در کشورهای جنوب ایران در جریان است. بر این اساس، شش کشور عربی حوزه خلیج فارس در تلاش هستند تا یک مسیر ریلی مشترک ایجاد کنند. راهی که هند را بدون نیاز به بندر چابهار و ایران به اروپا می‌رساند و البته یکسر این کریدور ترانزیتی مشترک به بندر حیفا در اسرائیل و سپس ترکیه می‌رسد. مقامات اسرائیل می‌گویند بخش زیادی از این مسیر موجود و تنها ۳۰۰ کیلومتر از آن که در خاک عربستان سعودی و اردن قرار دارد، باید ساخته شود. ایده راه‌آهن مشترک کشورهای عربی حوزه خلیج فارس اما پیش‌تر از تشکیل «چهارگانه غرب آسیا» یا به تعبیر چین «ناگوی آسیایی» مطرح شده بود. این پروژه ریلی بی‌سروصدا از سال ۲۰۰۹ کلید خورد و این روزها محور مهم گفت‌وگوی سران کشورهای عربی حوزه خلیج فارس است. سال گذشته خلیج آنلاین خبر داد که این خط آهن به‌زودی تکمیل می‌شود و مقامات شش کشور عرب گفته‌اند این خط ریلی تا سال ۲۰۲۵ شروع به کار می‌کند. به‌جز این، ابتدای تابستان سال گذشته رهبران هفت کشور صنعتی جهان در نشست خود متعهد شدند برای مقابله با جاده ابریشم چین، ۶۰۰ میلیارد دلار در کشورهای درحال‌توسعه طرحی با عنوان «شرکت برای زیربناها و سرمایه‌گذاری جهانی» سرمایه‌گذاری کنند که ۲۰۰ میلیارد دلار آن را آمریکا تأمین کرده است.

- برخی از سایت‌ها و عرضه‌کنندگان بلیت هواپیما اقدام به گران‌فروشی و بالابردن نرخ آن می‌کنند و گزارش‌هایی دراین‌باره رسانه‌ای شده است، چه برخوردی با این متخلفان صورت گرفته است؟

ممکن است تخلفاتی در حوزه توزیع بلیت هواپیما وجود داشته باشد؛ اما نظارت‌ها و برخوردهای لازم با متخلفان صورت گرفته و خواهد گرفت. تأکید کرد: سازمان هواپیمایی کشوری در انجام مسئولیت‌های خود همسو با فرمایشات مقام معظم رهبری و سیاست‌های دولت‌کام برداشته و تا زمان تصویب نرخ‌های تعیین‌شده در ستاد تنظیم بازار نظارت خود را تشدید کرده و معیار محاسبه را نرخ‌های ابلاغی براساس نرخ‌نامه سال ۱۴۰۰ می‌داند و با تشدید نظارت‌ها در حدود اختیارات قانونی خود اقدام و از حداکثر ظرفیت ناوگان برای خدمتگزاری به مردم و مسافران هوایی استفاده خواهد کرد. تا زمانی که نرخ‌نامه جدید برای سفرهای هوایی اعلام نشده است، فروختن بلیت هواپیما بالاتر از نرخ‌نامه مذکور غیرقانونی است و تخلف محسوب می‌شود. مردم و مسافران باید مسئولانه‌تر با این موضوع برخورد کنند و در صورت مشاهده قیمت‌های بالاتر از نرخ‌نامه سال ۱۴۰۰ در پروازهای داخلی، مدارک خود را به سازمان هواپیمایی کشوری از طریق پرتال این سازمان اطلاع دهند تا با متخلفان برخورد شود. البته هفته گذشته جلسه‌ای برای تغییر قیمت بلیت هواپیما با پیشنهاد ایرلاین‌ها برگزار شد و هفته جاری نیز جلسه دیگری برگزار خواهد شد. نهایتاً قیمتی که شورای عالی هواپیمایی کشوری با مشورت سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان به ستاد تنظیم بازار ارائه می‌کند، ملاک عمل است و با تصویب آن در ستاد، نرخ‌نامه جدید و با تصویب‌نشدن آن نرخ‌نامه سال ۱۴۰۰ معیار قانونی برای محاسبه و فروش بلیت هواپیما است. البته بلیت هواپیما گامکان براساس نرخ‌های مصوب سال ۱۴۰۰ به فروش می‌رسد و بدون تصمیم سازمان هواپیمایی کشوری و ستاد تنظیم بازار، شرکت‌های هواپیمایی اجازه فروش با قیمت بالاتر را ندارند و قیمت‌ها تابع قوانین و مقررات است. حال نباید از نظر دور داشت که تقاضای مطرح‌شده درباره افزایش قیمت از سوی ایرلاین‌ها تابع شاخص‌های اقتصادی، نرخ تورمی و نرخ ارز است؛ به گونه‌ای که نرخ بلیت با وجود تغییرنکردن در طول ۲۲ ماه گذشته ثابت مانده؛ اما حقوق و دستمزد کارکنان این بخش چه خصوصی و چه دولتی بیش از ۵۰ درصد افزایش یافته است. در بخش هزینه‌های شرکت‌های هواپیمایی که به دلار تأمین می‌شود نیز باید اشاره کرد که به دلیل افزایش نرخ دلار یک قطعه هزاردلاری در سال گذشته با ۲۵ میلیون تومان خریداری می‌شد؛ اما هم‌اکنون این رقم به ۵۵ میلیون تومان افزایش یافته است؛ بنابراین نمی‌توان این فشار ناشی از شاخص‌های تورمی و گران‌شدن قطعات و دستمزد‌ها را نادیده گرفت.

ادامه از صفحه اول

خرافات سیاسی در سینمای ایران (۱)

این عبارات ملغمه‌ای است از مطالب درست و غلط که توسط برخی منبری‌ها و سخنرانان محافل مذهبی شاخ و برگ فراوان می‌یابد و خرافات آن تعمیم و تکثیر می‌شود. جهان و از جمله سینما حالتی اسرارآمیز می‌یابد. دو قطب خیر و شر مهاجرت کرده‌اند وجود داشته و اساساً ربطی به مباحث اخیر آخرالزمانی ندارد. از قضا همان سینمای هالیوودی همواره تصویری خوش‌بینانه از تاریخ می‌دهد و همان‌گونه که در تقریباً همه فیلم‌ها دیده می‌شود پیروزی خیر بر شر را تبلیغ می‌کند. از سوی دیگر بخش اعظم فیلم‌های آخرالزمانی فیلم‌هایی علمی-تخیلی‌اند. اینکه وجه انطباقی آن با تورات و انجیل برجسته می‌شود و چنین فیلم‌هایی به همان ساخت برده می‌شود نتیجه‌اش (چه گونه‌به خیال خود در خدمت انقلاب) همین جنبه اسرارآمیز در سینما و سپس در سیاست است. چنین تحلیل‌هایی عملاً ابزاری می‌شود برای خیال‌پردازی شماری از فعالان رسانه‌ای برای دامن‌زدن به نوعی خرافات سیاسی-سینمایی. مهم این است که این گونه نقد فیلم‌ها ابزاری برای اتوری خرافه می‌شود تا نتایج سیاسی-امنیتی ویژه‌ای از آن گرفته شود.

صداسویما در مقاطعی تحت تأثیر چنین رویکردهایی بوده است که مبنای آن به‌کلی خیال‌پردازانه و غیرکارشناسی است و تهیه‌کنندگان و کارگردانان آن قوه تخیل را در خدمت انحرافات سیاسی خرافی درآورده‌اند و زرادخانه‌ای از جهالت سیاسی ساماندهی کرده‌اند و البته به خیال خود در خدمت انقلاب و اسلام بوده‌اند. نمونه دیگر فیلم ملک سلیمان و مجموعه راز آرماگدون است که نیاز به تحلیل‌های جداگانه‌ای دارند. مجموعه راز آرماگدون سیاست را انچنان اسرارآمیز جلوه می‌دهد که تنها شمار اندکی که از این رازها باخبرند می‌توانند به آن عرصه وارد شوند. درباره فیلم ملک سلیمان، هم کسانی که گردانندگان پشت صحنه آن بوده‌اند قابل بررسی‌اند و هم پیامدهایی که می‌توانند در ترویج خرافات سیاسی و به بند کشیدن تفکر و تعقل داشته باشد قابل واکاوی است. تأثیر این فیلم بر نفوذ افکار خرافی در افراد مؤثر در حکومت قابل بررسی است.

اینکه فرهنگ کشورها از طریق سینما منتشر می‌شود یا اینکه دستگاه‌های نظامی و احتیلا امنیتی در کشورهای غربی گاهی سفارش ساخت فیلم می‌دهند نیازی به استدلال ندارد. اما مسئله در سینما و تلویزیون ایران این است که تحلیل فعالیت فرهنگی-امنیتی سینمای جهان به گونه‌ای ارائه می‌شود که اسباب ترویج خرافات سیاسی شده است.

ما باید تافته جدا بافته باشیم

آخر کجای دنیا چنین کاری با یک مقصد گردشگری ۵۰۰ساله می‌کنند؟ و این سؤال هم مثل آن امیدوارام ساده‌لوحانه است. یاد آمد که ما باید به هیچ جای دنیا ربطی نداشته باشیم، ما باید تافته‌های جدا بافته باشیم که هر روز پُرت‌تر و جداتر از روز قبل، فاصله‌مان با دنیا بیشتر می‌شود. چون ما استانداردهای خودمان را داریم، ما حتی چرخ را هم از اول می‌سازیم، علم اقتصادمان هم با همه جای دنیا فرق می‌کند، تکنولوژی دنیا هم ما را راضی نمی‌کند، اپلیکیشن‌های به‌روز و مورد استفاده میلیاردها آدم روی کره زمین به درد ما نمی‌خورد چون برای همه چیزمان خطر دارد… ما حتی مدل هرس یک درخت ۵۰۰ساله را هم با روش خودمان انجام می‌دهیم، از آنجا که ما با همه عالم و آدم فرق داریم، آن کسی که مسئول مراقبت و هرس یکی از جاذبه‌های گردشگری کشور است اصلاً لازم نیست این کار را بلد باشد و حتی آموزش دیده باشد. در عوض او قبلاً گزینش شده و اطمینان حاصل شده که می‌داند باید با کدام پا وارد توالث شود، همسایه‌ها درباره حجاب خواهر و مادر و خانواده‌اش شهادت بدهند و صد مسئله مهم و خطیری که دنیا به آن بی‌توجه است و ما شش دانگ حواسمان به این چیزها هست.

ما باید فرمان‌مان با دنیا را به همه نشان بدهیم. حتی اگر هرس یک درخت ۵۰۰ساله جذاب باشد که مردم کنار آن چند دقیقه‌ای آرامش و آسایش می‌یابند، و اینجا آن واقعیت دردناک هول‌انگیز خودش را بدجوری نشانمان می‌دهد، اینجا قرار است همه چیز جور دیگری پیش برود، چون ما باید جور دیگری باشیم. حتی جور دیگری فکر کنیم. ما باید تافته‌های جدا بافته‌ا از عالم و آدم باشیم. و سخت‌تر اینکه همچنان امیدوار به آینده…

معاون تجارت و خدمات وزارت صمت: رشد تولید خودروهای تجاری

گروه بهمن چشمگیر است



آن کمبود داریم؛ اما خوشبختانه توانستیم تولید آن را چند برابر کنیم. او گفت: کاملاً مشخص است که این صنعت در حال نوآوری است و هر سال می‌بینیم از تکنولوژی‌ها در حوزه فناوری اطلاعات، ساخت وسیله نقلیه، تغییر کاربری وسیله نقلیه، تنوع خدمات و به موضوعات جدید ورود می‌شود. معاون تجارت و خدمات وزارت صمت گفت: بهترین راه برای اینکه نظام توزیع کالا را هوشمند و شفاف به نفع مردم کنیم، این است که ظرفیت شرکت بخش را بالا ببریم.



علیرضا شاه‌همیزایی، معاون تجارت و خدمات وزارت صمت، در حاشیه بازدید از غرفه گروه بهمن در پنجمین نمایشگاه صنعت بخش گفت: این گروه خودروسازی یکی از شرکت‌هایی است که رشد درخورتوجیحی در بخش تولید خودروهای تجاری داشته است؛ این رشد تولید بسیار کمک‌کننده به سایر بخش‌های زیرمجموعه مانند صنعت حمل و نقل است. او افزود: گروه بهمن تجاری بخش عمده وسیله اصلی است که در تولید

روابط عمومی سازمان امور مالیاتی کشور

شناسه آگهی ۱۹۵۹۳۳۸ م ف ۵۹۴