زمین‌گیری بخشی از هواپیماهای مسافربری، تهران را برای اجاره هواپیما دست‌به‌دامن مسکو کرد

هواپیماهای اجاره‌ای روسیه در راه ایران

مهفام سلیمان‌بیگی: تحریم شمار درخور توجهی از هواپیماهای مسافربری ایران را زمین‌گیر کرده است. تخمین‌ها درباره تعداد هواپیماهای زمین‌گیر متفاوت است و متولیان صنعت هوایی در روایت‌های متفاوت گفته‌اند که از ۳۳۰ هواپیمای مسافربری ایران تنها بین ۷۵ تا ۹۸ هواپیما عملیاتی است و البته بهره‌وری این هواپیماها هم پایین است و برخی از هواپیماهای عملیاتی توان پرواز بیشتر از دو نوبت در روز را ندارند. البته اخیرا برخی مدیران صنعت هوایی از تعمیر شمار اندکی از هواپیماهای زمین‌گیر و بازگشت آن به خطوط هوایی خبر داده‌اند و برخی ادعاها از واردات تعدادی هواپیمای دست‌دوم به کشور حکایت دارد. با این حال وضعیت صنعت هوایی کشور چندان خوش نیست و در ماه‌های اخیر از کمبود بلیت هواپیما و پیشی‌گرفتن تقاضا بر عرضه گزارش‌هایی منتشر شده است. حالا خبرها حاکی از آن است که صنعت هوایی گرفتار تحریم برای رفع این چالش به اجاره هواپیما از روسیه روی آورده است. خبری که جزئیات آن مشخص نیست اما اطلاعات اولیه حاکی از آن است که اجاره هواپیما از روسیه هرچند از سر ناچاری بوده، گزینه چندان به‌صرفه‌ای هم نیست.

چالش زمین‌گیری هواپیماهای مسافربری

در ماه‌های اخیر کمبود بلیت هواپیما خبرساز شد. متولیان گردشگری مدعی بودند ایرلاین‌ها با هدف افزایش قیمت بلیت هواپیما، عرضه را کاهش داده‌اند اما فعالان صنعت هوایی با اشاره به تحریم طولانی این صنعت از زمین‌گیری شمار زیادی از هواپیماهای مسافربری گزارش دادند.

آبان سال گذشته محمدرضا رضایی‌کوچی، رئیس کمیسیون عمران مجلس یازدهم، به ایلنا گفته بود که «برخی از شرکت هواپیمایی تنها با دو فروند هواپیما فعال هستند و هواپیمای فعالی در ناوگان ندارند. در حال حاضر ناوگان هوایی کشورمان شرایط خوبی ندارد و نمی‌تواند تقاضای موجود را پاسخ دهد».

به‌جز این، روایت‌های متفاوتی از ناوگان فعال و عملیاتی منتشر شد که حاکی از آن است که از ۳۳۰ هواپیمای مسافربری ایران احتمالا بین ۷۵ تا ۹۸ هواپیما عملیاتی است و البته بهره‌وری این هواپیماها هم پایین است و برخی از هواپیماهای عملیاتی توان پرواز بیشتر از دو نوبت در روز را ندارند.

این در حالی است که پس از امضای برجام، ایران بالغ بر ۲۰۰ هواپیمای جدید از شرکت‌های بوئینگ، ایرباس و ATR سفارش داد و قرار بود تعداد هواپیماهای موجود از ۳۱۰ فروند به بیش از ۵۰۰ فروند برسد، اما با خروج آمریکا از برجام و بازگشت دوباره تحریم، بوئینگ و ایرباس تحویل سفارش‌ها را لغو کردند و ایران تنها توانست سه هواپیمای ایرباس جدید و ۱۳ فروند ATR را تحویل بگیرد. تا پیش از تحویل این هواپیماها، میانگین سن ناوگان هوایی ایران ۲۵ سال بود و با تحویل هواپیماهای نو، میانگین سن ناوگان ایران به ۲۳ سال رسید. این در حالی است که بر اساس استانداردهای جهانی، هواپیماهای بالای ۲۰ سال، فرسوده به شمار می‌روند و به گفته کارشناسان بسیاری از هواپیماهای موجود در ناوگان هوایی کشور باید هرچه سریع‌تر از خط پرواز خارج شوند. در کنار فرسوده‌بودن ناوگان هوایی، تحریم دسترسی به قطعات و تجهیزات مورد نیاز برای احیا و تعمیر هواپیماهای موجود در کشور را هم مختل کرده است.

در چنین شرایطی ظاهرا ایران راهی نداشته جز اینکه برای حل معضل نابسامانی حمل‌ونقل هوایی خود به سوی مسکو برگشته و هواپیماهای روسی را اجاره کند.

حالا حرمت‌اله رفیعی، دبیر انجمن دفاتر خدمات مسافربری از اجاره هواپیماهای روسی به «شرق» می‌گوید و توضیح می‌دهد که «در سفری که به روسیه داشتیم و با گفت‌وگو با تشکل‌های گردشگری و وزیر توسعه اقتصاد این کشور، تفاهم‌نامه‌ای امضا شد که بر اساس آن بنا شد سه فروند هواپیما اجاره شده و به کشور وارد شود که در آن زمان توافقات اولیه تقریبا انجام شد و قرار بر این شد که آنها هم سفری به ایران داشته باشند تا ادامه مذاکرات در این زمینه پیگیری شود. همین اتفاق هم افتاد و قرار شد که این هواپیماهای اجاره‌ای بیشتر در مسیر شهرهای روسیه مورد استفاده قرار بگیرند و بخشی دیگر برای استفاده در مسیرهای دیگر مورد استفاده قرار خواهند گرفت. اکنون منتظر پاسخ درباره نرخ و کیفیت هواپیماها از جانب آنها هستیم».

او درباره جزئیات اجاره هواپیما از روسیه توضیح می‌دهد: «هواپیما از نوع جت‌های خود روسیه است که صد صندلی دارد و نرخ اجاره آن برای هر ساعت پرواز ۳۰ دلار است».

گزینه گران روسیه

علیرضا منظری، معاون سابق سازمان هواپیمایی، اما اعتقاد دارد قیمت تمام‌شده صندلی هواپیماهای روسی چندان به‌صرفه نیست. او می‌گوید: «۳۰ دلار اجاره برای هر صندلی حدود یک و نیم میلیون تومان برای هر ساعت می‌شود که قیمت بدی نیست. با این حال طبق نرخ‌های جهانی اگر هواپیما ایرباس را اجاره کنند باید برای هر ۱۸۰ ساعت دوهزارو ۲۰۰ تا دوهزارو ۵۰۰ دلار بپردازند. یعنی هزینه اجاره هر صندلی تقریبا ۱۴ دلار درمی‌آید درحالی که هر صندلی در معامله با روس‌ها تقریبا دو برابر این مقدار درمی‌آید. ضمن اینکه هواپیمایی که روس‌ها قرار است به ما بدهند ایرباس نیست، جت صد صندلی است که نرخ پایین‌تری دارد».

همچنین به باور او روس‌ها به احتمال زیاد نمی‌پذیرند که توسط این هواپیماها در ایران اشتغال‌زایی شود، به این معنی که خلبان و مهماندار و... ایرانی باشند. «حتی اگر این اجازه را هم بدهند اگر هواپیماهای وارداتی سوخو روسی باشند در ایران کادر متخصص پروازی برای هواپیماهای روسی وجود ندارد. ضمن اینکه روس‌ها عموما مدارک را با زبان انگلیسی برای هواپیماهایشان تنظیم نمی‌کنند و وقتی شرکت‌ها از این هواپیماها استفاده می‌کنند نیاز است از نیروهای روسی برای ترجمه و تنظیمات استفاده کنیم».

منظری در ادامه سخنانش به وضع نامناسب صنعت هوانوردی اشاره می‌کند و می‌گوید: «ما حدود ۱۵۰ فروند هواپیمای فعال داشتیم که بخشی به علت تحریم و بخشی به علت مسائل مالی زمین‌گیر شدند و اکنون روایت‌ها می‌گوید بین ۱۰۰ تا ۱۳۰ فروند آن فعال است. از این تعداد هم تعدادی به صورت متناوب نیاز به تعمیر دارند و از خط خارج می‌شوند، در نتیجه مجموعا حدود ۱۰۰ فروند هواپیما عملیاتی بوده و در بازار قابل عرضه است و همین مسئله سبب شده که عرضه از تقاضا عقب بیفتد و گاهی دیده می‌شود افراد سوءاستفاده می‌کنند و اقدام به فروش بلیت با قیمت‌های بالاتر در بازار غیررسمی می‌کنند».

این مقام سابق سازمان هواپیمایی کشوری از مشکلات عدیده ایرلاین‌های ایرانی برای تأمین ناوگان می‌گوید و توضیح می‌دهد که «هیچ شرکت هواپیمایی به ما هواپیمای نو نمی‌فروشد و حتی خرید هواپیمای دست‌دوم هم ساده نیست. گام اول تهیه پول توسط شرکت‌های هواپیمایی است، گام دوم ارسال این پول به خارج برای خرید است که با توجه به تحریم‌ها برای ما بسیار سخت است و گام سوم هم معامله با شرکت‌های خارجی است؛ آن‌هم درحالی‌که شرکت‌ها به سادگی با ایران معامله نمی‌کنند و دورزدن تحریم زمان و هزینه بسیاری می‌طلبد». با این حال و بنا بر گفته منظری در یک سال گذشته دست‌کم نزدیک ۲۰ فروند هواپیما دست‌دوم وارد بازار شده است و البته اجاره هواپیما هم روش دیگری است که می‌تواند در فصولی که تقاضا زیاد است، بخشی از تقاضا را پوشش بدهد.

کارشناسان صنعت هوایی می‌گویند اجاره هواپیما می‌تواند گاهی صرفه اقتصادی داشته باشد، اما مهم‌ترین نکته آن، موضوع قیمت است. در حال حاضر و با وجود آزادسازی قیمت بلیت هواپیما، دولت همچنان برای بلیت هواپیما قیمت‌گذاری می‌کند و این مسئله سبب می‌شود که اجاره هواپیما برای ایرلاین‌ها صرفه چندانی نداشته باشد.

منظری، معاون سابق سازمان هواپیمایی معتقد است که اجاره هواپیما از روسیه پیچیدگی‌های زیادی دارد؛ زیرا این کشور هم در حال حاضر تحریم است و برخی شرکت‌های روسی ممکن است هواپیماهایی داشته باشند که تقاضای آنچنانی نداشته باشند یا به فرض اجاره آن به ایران برایشان صرفه اقتصادی بیشتری داشته باشد. «به هر حال اینکه روسیه از امتیاز ویژه خود نسبت به ایران استفاده کند و گران حساب کند محتمل است. وقتی مؤجر این شرایط مستأجر را می‌بیند که انتخاب‌های متنوعی ندارد، ممکن است قیمتی را که تعیین می‌کند، گران‌تر حساب کند چون رقیبی ندارد. با این حال باید دید آیا قیمت گران اجاره با قیمت بلیت در داخل ایران هم‌تراز است یا نه؟ اگر نباشد طبیعتا شرکت ایرانی چنین کاری نمی‌کند که زیان کند. مگر اینکه در بخش حاکمیتی احساس شود پاسخ‌گویی به نیاز بازار ضرورت دارد که دور از ذهن هم نیست، در این صورت می‌توانند این امکان را ایجاد کنند که هواپیما با قیمت گران‌تر هم بیاید ولی در ازای آن بازار به تعادل برسد و مشکل کمبود عرضه حل شود».

شرایط پیچیده اجاره هواپیما از روسیه

آرمان بیات، کارشناس صنعت هوایی، در گفت‌وگو با «شرق» یادآور می‌شود که طبق ماده ۹ قانون هواپیمایی کشوری، اساسا حمل‌ونقل بازرگانی بار، مسافر و محصولات پستی از یک نقطه به نقطه دیگر کشور منحصر به استفاده از هواپیماهای ایرانی است.

او توضیح می‌دهد که هواپیمای ایرانی در این ماده به معنای مسئولیت به نام شرکت ایرانی است؛ یعنی اگر هواپیما خارجی هم باشد باید طی یک قرارداد تحت مسئولیت حقوقی پروانه بهره‌برداری یا AOC قرار گیرد تا ایرانی شناخته شود. در غیر این صورت تصدی شرکت خارجی با هواپیمای خارجی در قلمرو کشور ممنوع است و در این زمینه امکان توافق دولت ایران و روسیه یا هر کشوری ممکن نیست و به این اقدام کاپوتاژ می‌گویند.

همچنین به گفته او به فرض در صورت اصلاح ماده ۹ و امکان توافق بین دولت ایران و کشوری دیگر و تصدی شرکتی خارجی در درون ایران، همه هزینه‌های عملیاتی ارزی است و این مسئله موجب افزایش هزینه‌ها خواهد شد و نامش دیگر اجاره نیست.

بیات تأکید می‌کند: از سوی دیگر باید دید طرف اجاره هواپیما کیست؟ اگر شخصیتی حقوقی است، باید مشخص شود آن شخص حقوقی کیست؟ اگر آژانس هواپیمایی باشد نامش چارتر است، اگر ایرلاین باشد نامش اجاره به صورت خشک یا تر است، اگر هم یک شخص باشد نام آن کاپوتاژ و طی توافق دولت‌هاست که هزینه به‌شدت بالایی دارد. آن‌گونه که بیات می‌گوید اگر بنا بر اجاره از روسیه باشد، برای تعیین هزینه اجاره هواپیما ابتدا باید مشخص شود این اجاره از کدام نوع است؛ تر یا خشک؟ «نوع خشک این است که صرفا هواپیمای روسی تحت مسئولیت بهره‌برداری یک شرکت هواپیمایی ایرانی قرار بگیرد. وقتی یک هواپیما قرار است تحت مسئولیت شرکت هواپیمایی ایرانی قرار بگیرد هزینه‌های غیرمستقیم (مثل هزینه‌های نشست و برخاست) و بخشی از هزینه مستقیم آن (مثل هزینه سوخت) ارزی نخواهد بود، بلکه ریالی است. حالت دیگر آن است که آن هواپیما تحت مسئولیت یک شرکت بهره‌برداری روسی است که قصد دارد هواپیمایش را به شرکت ایرانی اجاره بدهد تا مشمول هزینه‌های ارزی نشود؛ این مدل اجاره تر است».

طبق اظهارات بیات، در مدل خشک، اجاره‌دهنده هواپیما را در اختیار شرکت هواپیمایی ایرانی قرار می‌دهد و از قرار هر ماه به ازای اجاره رقمی را دریافت می‌کند. این عدد تابع ارزش هواپیماست و با توجه به ریسک‌های مختلف، شرایط متغیر است اما استاندارد بین‌المللی آن یک درصد ارزش هواپیما در ماه است. در کنار این مقدار، اجاره‌دهنده به ازای هر ساعت پرواز هزینه‌های سه قطعه بزرگ هواپیما (بدنه، موتورها و ارابه‌های فرود) را نیز محاسبه کرده و از اجاره‌گیرنده دریافت می‌کند. در مدل تر، اجاره‌دهنده هزینه ACMA را دریافت می‌کند که شامل چهار بخش است. اجاره‌دهنده در این مدل باید حتما دارای پروانه بهره‌برداری هوایی باشد تا مسئولیت بهره‌برداری عملیاتی را به صورت خاص بر عهده بگیرد. سازمان هواپیمایی کشور اجاره‌کننده هم باید آن شرکت خارجی را تأیید کند تا مسئولیت پرواز در آسمان کشورش را به او بدهد. در این روش هم هزینه‌ها ریالی محاسبه می‌شود، اگر طرف اجاره‌کننده ایرانی باشد.

بنابراین به گفته این کارشناس باید ابتدا مشخص شود که کدام‌یک از این دو روش قرار است مورد استفاده قرار بگیرد و قبل از اینکه جزئیات اجاره مشخص شود هر اظهارنظری درباره هزینه‌ها بی‌منطق است.

ادامه از صفحه اول

سهم سفرهای استانی در توسعه کشاورزی چیست؟

توضیح‌دهنده‌ها اکثرا از آینده دور و حتی نزدیک پروژه‌ها گفته و بازدیدکننده‌ها با تفقد و خداقوت‌گویان به دیگر برنامه‌های قابل عرضه رفته و به تکرار این کلیشه ادامه می‌دهند. اینکه این قبیل سفرهای پرهزینه که حاشیه‌ها گاهی پررنگ‌تر از متن آن است، در افزایش انگیزه تولیدکنندگان و پویایی این بخش و در مدیریتی که باید مبتنی بر سیستم الکترونیک باشد، تا چه حد اثرگذار بوده است، پرسشی بی‌پاسخ مانده است. ای‌کاش متولی جدید این بخش، برای دگرگونی در این سنت بی‌بازده شیوه بازدیدهای خود را حداقل با بررسی آسیب‌های فاجعه‌بار به منابع آب و خاک و روند پرشتاب بیابانی‌شدن این خطه و فجایع جنگل‌خواران و... تغییر می‌دادند.

به باور این راقم، اصلی‌ترین اولویت متولی در اوضاع نابسامان موجود بخش کشاورزی، تشکیل اتاق فکری پرقدرت از ظرفیت‌های تجربی دانش و با پایبندی به منافع ملی از برجسته‌ترین صاحب‌نظران داخل و خارج کشور در همین اتاق کار خودشان است؛ اتاق فکری که یک ساعت اندیشه و دستاورد آن برتر از ۷۰ سال عبادت است و چه‌بسا ۷۰ سفر استانی ارزیابی می‌شود. به شرط آنکه نمای ترسیم‌شده از چنین اتاق فکری به‌مثابه یک مرجع حتی اگر با انتظارات ذهنی بالاسری‌ها مغایر باشد، مورد اعتنا و جدیت قرار گیرد.

•••

کارگاه آموزشی منافع ملی

فرقی هم نمی‌کند که حاکمیت باشد یا منتقدان حاکمیت. چه آن کسی که وجه رابطه را با چیزی به‌جز منافع تعریف می‌کند و چه آنها که می‌گویند «دیدید که روسیه قابل اعتماد نیست» از یک زمینه به موضوع نگاه می‌کنند؛ زمینه‌ای که روابط بین انسان‌ها بر اساس‌آن تعریف می‌شود؛ دوستی و رفاقت و از این منظر، تفاوت چندانی بین حاکمان و منتقدان‌شان نیست. سابقه تاریخی هم نشان داده که اعتماد و دوستی، حتی وقتی می‌گوییم «کشور دوست و برادر» کاملا بی‌معنی و فقط یک تعارف است؛ چه آن موقع که طرف‌مان کشوری مثل انگلستان باشد که هرات و بحرین را از ایران جدا کرد، چه آمریکا که علیه دولت قانونی دکتر مصدق کودتا کرد و چه شوروی که دو استان آذربایجان و کردستان را از ایران جدا کرده بود و «جمهوری جعلی مهاباد» را راه انداخته بود که همچنان زخم آن خون‌چکان است و حتی همین چند روز پیش، مدعیان آن جمهوری جعلی یکدیگر را کشتند و همدیگر را به اعدام تهدید کردند. هرچه هست، موضوع فقط منافع ملی است و برای همین منافع ملی است که هیچ کشوری و مطلقا هیچ کشوری نه برای ما و نه کشوری دیگر، برای ابد نه دوست است و نه دشمن. نمونه‌اش همین روابط دوباره گرم‌شده با عربستان با آن‌همه فحش‌ها و تهمت‌ها و تهدیدها که امروز دوباره روابط عادی می‌شود یا همین مصر که بالاخره قرار است مراودات رسمی و جدی بین دو کشور آغاز شود. منافع ملی یعنی همین؛ چه برای ما، چه برای روسیه و چه برای چین یا هر کشوری دیگر. از همین نظر است که اصرار بر دشمنی ابدی یا دوستی ابدی با هر کشوری یعنی نشناختن مبنای عقلانی و مبتنی بر منافع با دیگران. آنچه این روزها چین و روسیه اصرار دارند به ما یاد دهند و به نظر می‌رسد ما در مقابل اصرار داریم یاد نگیریم، همین است که ارتباط با دیگر کشورها را باید بر اساس منافع ملی تنظیم کرد و نه هیچ چیز دیگر.

•••

اینجا بهشت است

غافل از آنکه کتاب‌های موجود با روشی کاملا حرفه‌ای گوشه‌بری شده‌اند تا در بساط‌فروش پیاده‌روها نگاهی به صورت زیرچشمی به خریدار واقعی انداخته و شک و تردید را در او پررنگ کنند.

در گفت‌وگویی کوتاه که با بانی این پروژه داشتم، هدف از این اقدام را آشنایی هرچه بیشتر علاقه‌مندان با امر کتاب و کتاب‌خوانی می‌دانست تا فرهنگ کتاب‌خوانی در بین جامعه بیشتر و بیشتر رواج پیدا کند و با حیرت شرط امانت را معرفی نفری دیگر هنگام عودت کتاب به این مکان بازگو می‌کرد.

اینجا هرکسی وارد می‌شود با خوشامدگویی صاحب مکان با نقل اینکه «اینجا بهشت است» همراه شده و در نهایت با خوشرویی پس از گرفتن عکس یادگاری با اصرار ایشان تا سقف هر نفر به تعداد شش جلد کتاب به رسم امانت بدرقه می‌شود.

اینجا به‌واقع بهشت است و به‌راستی بهشت همان جایی است که بی‌مزد آگاهی می‌ستانند و راه درست را از غلط متمایز کرده و به نور اشارت می‌کنند تا کتاب آسمانی شود و چه خوب کتاب که آسمانی شود روح هر انسانی هم پر می‌گشاید و به هفت آسمان عشق صعود می‌کند.

و اینجا دریچه عاشقان کتاب است که هر زمان به پهنه‌ای سرسبز باز می‌شود و عشق را آن سوی دیوار یادآوری می‌کند.

شوق و اشتیاق ایشان و خانواده اعم از دختر و نوه در این امر فرهنگی هر صاحب جمالی را به وجد آورده به طوری که هر مراجعه‌کننده‌ای پس از خداحافظی قول تقدیم کتاب‌های در اختیار خود را برای این مجموعه به اطلاع می‌رساند. این اقدام از سوی کسی که اذعان می‌دارد هیچ نیاز مالی ندارد و شاکر است به نعمت‌های خدادادی، خلاف به مضمون قصه‌ای است که فردی بی‌سواد هر روز کوله‌باری سنگین از کتاب بر دوش می‌گرفت و برای فروش راهی بازار می‌شد و پایان آن روز از فروش خبری نبود. علت را از او جویا شدند، در جواب گفت چون سواد ندارم نام کتاب‌ها را نمی‌دانم و از ترس دزد حاضر به ارائه آن به مشتری واقعی جهت یافتن نام و محتوای آن نیستم، در نتیجه از فروش آن بی‌بهره‌ام. نقل این حکایت در فضای فرهنگی این مکان مقایسه جامعه‌ای است با ناآگاهی فرهنگی کتاب‌فروش بی‌مواجب و امانت‌دهنده‌ای که با آگاهی سعی در رواج کتاب‌خوانی دارد. آن یکی با هدف کسب درآمد و این یکی با هدفی کاملا مغایر.

در جامعه امروز ما وجود چنین شخص یا اشخاصی خارج از مباحث کم‌رنگ سیاسی به‌مثابه رودی است که با گذر از هر مانعی مسیر اقیانوس را پیش می‌گیرد و یقین دارد در آنجا فقط کوسه‌ها حاکم نیستند!

آگهی دعوت به مجمع عمومی عادی نوبت دوم انجمن علمی هماتولوژی انکولوژی ایران به شمار ثبت ۲۲۲۲۵ و شناسه ملی ۱۰۱۰۳۵۵۲۱۶۳

احتراما به استحضار می رساند با توجه به اینکه مجمع عمومی عادی نوبت اول انجمن در تاریخ۱۴۰۲/۰۴/۲۰ به علت به حد نصاب نرسیدن حاضرین جلسه رسمیت پیدا نکرد. بدین وسیله از کلیه اعضای محترم پیوسته انجمن دعوت بعمل می آید تا در مجمع عمومی عادی نوبت دوم که در روز پنجشنبه ۱۴۰۲/۰۵/۱۹ از ساعت ۱۴:۰۰ تا ۱۶:۰۰ به آدرس تهران، بزرگراه شهید چمران، تقاطع یادگارامام (ره)، هتل پارسیان اوین، سالن کوه نور برگزار می گردد، شرکت فرمایید.

دستورجلسه: ۱- استماع و اتخاذ تصمیم در خصوص گزارش عملکرد هیئت مدیره و ترازنامه مالی مربوط آبان ۱۴۰۱ لغایت تیرماه ۱۴۰۲
۲- استماع و اتخاذ تصمیم در خصوص گزارش بازرس مربوط به آبان ۱۴۰۱ لغایت تیرماه ۱۴۰۲
۳ - سایر موارد که در صلاحیت مجمع عمومی عادی است.

هیئت مدیره انجمن علمی هماتولوژی انکولوژی ایران

آگهی تجدید مناقصه عمومی

موسسه مرکز ملی تحقیقات راهبردی آموزش پزشکی در نظر دارد خدمات نقلیه خود را از طریق برگزاری مناقصه یک مرحله ای به اشخاص حقوقی واجد شرایط واگذار نماید، لذا از متقاضیان دعوت می شود جهت دریافت اسناد طبق برنامه زمانبندی شده ذیل اقدام نمایند.

موضوع مناقصه : ارائه خدمات نقلیه
سپرده شرکت در مناقصه: ۱،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال
زمان دریافت اسناد : ۱۴۰۲/۰۴/۱۸ الی ۱۴۰۲/۰۴/۲۸
آخرین مهلت تحویل اسناد: ۱۴۰۲/۰۵/۰۷
تاریخ گشایش پاکت اسناد: ۱۴۰۲/۰۵/۰۸
محل دریافت و تحویل اسناد :
تهران - خیابان ولیعصر، بعد از بزرگراه آیت اله هاشمی رفسنجانی (نیایش سابق)، خیابان سعیدی پلاک ۶۵ یا به آدرس سامانه تدارکات الکترونیکی دولت با کد رهگیری ۲۰۰۲۰۹۳۰۸۲۰۰۰۰۰۲
محل گشایش پاکت : ساختمان اداری مرکز ملی تحقیقات راهبردی آموزش پزشکی
*جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۷۵۴۸۴۳۰۹ آقای قاسمی تماس حاصل فرمایید.

شناسه آگهی ۱۵۲۶۹۶۱ م الف ۱۵۰۹

کامیون فورس و کشنده امپاور در بورس کالا عرضه می‌شوند

شرکت بهمن‌دیزل فورس شش تن خواب‌دار و فورس شش تن بدون خواب و کشنده امپاور BD500 را در بورس کالا می‌فروشد. این عرضه بورسی در ۳۱ تیر انجام می‌شود و سررسید قرار نیز ۳۱ شهریور ۱۴۰۲ اعلام شده است.

در این نوبت از عرضه بورسی معامله فورس شش تن بدون خواب بر اساس قیمت پایه یک‌میلیاردو ۴۰۰ میلیون تومان آغاز می‌شود. به‌همین‌ترتیب، قیمت پایه فورس شش تن خواب‌دار نیز یک‌میلیاردو ۴۳۷ میلیون تومان اعلام شده است.

کشنده امپاور BD500 نیز در این نوبت از عرضه بورسی با قیمت پایه چهارمیلیاردو ۲۳۰ میلیون تومان معاملات خود را آغاز می‌کند.

خریداران برای انجام این معاملات باید کد بورسی داشته باشند. دریافت کد بورسی از طریق ثبت‌نام در سامانه سجام و انجام مراحل قانونی این فرایند امکان‌پذیر است.

درباره کشنده امپاور بدانید

کشنده امپاور BD500 با موتور شناخته‌شده CUMMINS با حجمی معادل ۱۱۸۰۰ cc توانایی حمل ۴۴ تن بار را دارد. این کشنده از سال ۱۴۰۱ در شرکت بهمن‌موتور تولید و روانه بازار می‌شود. موتور این کشنده شش سیلندر خطی و توربو شارژ با تزریق مستقیم است. همچنین امپاور یک گیربکس مشهور را در دل خود جای داده، گیربکس ZF برندی معتبر است که خیال هر راننده‌ای را مطمئن می‌کند.

فناوری‌های جدید این کشنده بر ایمنی و رفاه راننده متمرکز شده است. به‌روزترین فناوری‌ها بر ترمزها و سیستم‌های ایمنی خودروهای تجاری متمرکز شده است. امپاور از ترمزهای دیسکی-پنوماتیک با فناوری کنترل الکترونیکی ترمز (EBS) و سیستم

ضدلغزش ASR و سیستم ترمز اضطراری هوشمند AEBS و سیستم الکترونیکی پایداری ESC بهره می‌برد. کنار هم قرارگرفتن این فناوری‌ها در یک خودروی تجاری فرصت پیمایش در جاده‌های کوهستانی، برفی و بارانی و... را فراهم می‌کند؛ بنابراین این تکنولوژی‌ها علاوه بر افزایش امنیت رانندگی منجر به ایجاد موقعیت‌های بهتر تجاری نیز می‌شود. به‌همین‌ترتیب فناوری‌هایی نظیر خط‌خوان، سیستم هشدار از عقب و جلو و کروز کنترل مانند دستیاری همیشه هوشیار در کنار رانندگان تجاری حضور دارند که تجربه خوبی از رانندگی را رقم می‌زنند.

از سویی دیگر بر اساس ارزیابی‌ها و نیازسنجی بازار، ظرفیت سوخت یکی از نیازهای جدی رانندگان تجاری است. به‌کارگیری دو مخزن سوخت با ظرفیت ۹۴۰ لیتر در واقع پاسخی به این نیاز بازار بوده که از طرف بهمن‌دیزل داده شده است.

در نهایت امپاور BD500 را می‌توان یک کشنده مدرن و قدرتمند دانست. این کشنده به سبب کسب استانداردهای اروپا و مجوز حمل کالای خطرناک می‌تواند فرصتی جذاب برای رانندگان تجاری و شرکت‌های حمل‌ونقل باشد.

فورس ۶ تن چه ویژگی‌هایی دارد؟

فورس شش تن با یک موتور چهارسیلندر خطی سوپاپ بالا از شرکت CUM-MINS با تزریق مستقیم توانایی حمل شش تن بار را دارد. این کامیون از گیربکس دستی شش‌دنده بهره می‌برد. از نظر فناوری‌های ترمز، این کامیون ترمز جلو و عقب کاسه‌ای-پنوماتیک استفاده می‌کند؛ اما با اضافه‌شدن فناوری کنترلگرهای الکترونیکی تعادل، این کامیون در محیط‌های لغزنده عملکرد خوبی دارد.

کابین به‌روز فورسشش تن از دیگر ویژگی‌های مثبت این کامیون است که آن را در مقایسه با دیگر رقبای خود در داخل کشور پیشتاز کرده است. تجهیز فورس به مولتی‌مدیا (رادیو، رهیاب، بلوتوث، USB, SD) و همین‌طور قرارگیری ابزارهای کنترلگر مولتی‌مدیا بر روی غربیلک فرمان، کابین این کامیون را مدرن کرده است.

همچنین افزون بر مولتی‌مدیا، کامیون فورس شش تن بهمن‌دیزل به نحوی طراحی شده که برای راننده علاوه بر محیط کار، شرایط استراحت مطلوبی را فراهم آورد. ازاین‌رو صندلی‌های این کامیون به نحوی طراحی شده است که قابلیت تبدیل به تخت استراحتی راحت را برای کاربر دارد. فورس شش تن را می‌توان یک کامیون مطمئن باری کار و راحت برای کاربر دانست.