ادامه از صفحه اول

فرهنگ عمومی و سیاست

پایه و اساس اصلاح و احیای فرهنگ، اصل مشارکت فعال است. تحقیقا این سخن و مدعا گزاف و بر سبیل استعاره نیست! بلکه نشان‌دهنده ذات انسانی فرهنگ است. باید امر فرهنگ را به دست خود مردم سپرد تا جریان فرهنگ بغرنج نشود.کار دولت و سیاست آموزش تحکمی و اعمال مدیریت مستقیم و آمرانه فرهنگ نیست! بلکه فقط تأمین امکانات و تسهیلات کافی به جهت آگاهی فرهنگی و یا تمهید و تجمیع مشارکت مردمی در راستای فرهنگ‌سازی است. اینکه مردم فارغ از هژمونیک سیاست، عناصر دینامیک فرهنگی و نقش آن در بهبود زندگی خود را نیک بشناسند و ضرورتا و بهنگام، تجدید نظرهای لازم را در آن اعمال کنند.بی‌تردید هر فرصت و تهدیدی نخست از دامن فرهنگ برمی‌خیزد! استان‌های کشور اکنون در شرایط نه‌چندان مناسب فرهنگی به سر می‌برند، وضعیتی که شوربختانه، گاه همه نگاه‌ها و نداها را به‌جای خودآیی و چاره‌اندیشی و اتخاذ تصمیمات روشمند مؤثر، معطوف به مسائل واهی می‌کند؛ مسائلی مانند بگذار و بگذر و این‌همه نشان از آن دارد که فرهنگ در ایران اکنون در شرایط پروبلماتیک و مسئله‌مند به سر می‌برد و کم‌وبیش با چالش‌های فزاینده مواجه است. در مواضع شکننده‌ای ازاین‌دست است که به نحو جدی بر چندوچون فرهنگ بحث و نزاع می‌شود و مناسبات بالفعل جامعه را دچار حیات دراماتیک فرهنگی می‌کند!والتر بنیامین در جایی گفته است؛ «ما فقیر شده‌ایم، ما از میراث فکری خود یکی پس از دیگری دست برداشته‌ایم!». اعتلا و اهتزاز یک جامعه به فرهنگ و هنر و مدنیت آن است؛ البته در هر برنامه‌ریزی فرهنگی اول باید بدانیم که فرهنگ و فراتر از آن دانش ایران‌شناسی چیست؛ دانشی که در میان ما بی‌بضاعت است! تا راه را گم نکنیم.

«مباشر»، ویترین خدمات بهشت‌زهرا

طرح «مباشر» به‌منظور تکریم ارباب رجوع، ارتقای رضایت‌مندی مراجعین، بهبود روند سلامت اداری، کاهش آسیب‌های اجتماعی در ارائه خدمات و نیز کنترل و نظارت بر تمامی امور مرتبط با متوفی، توسط سازمان بهشت‌زهرا(س) اجرا شد. حضور «مباشر» موجب ارتباط مؤثر با شهروندان و پیگیری دقیق امور تا پایان مسیر اداری شده و حسن اعتماد را در بین مراجعه‌کنندگان تقویت می‌کند. شناسایی نیازهای شهروندان و پاسخ‌گویی مناسب به مراجعین داغدار و دردمند از اصلی‌ترین وظایف «مباشر» ست. طرح «مباشر» یکی از طرح‌های موفق در حوزه خدمات شهری است که طبق نظرسنجی‌های واحدهای نظارتی شهرداری تهران موجب رضایت حداکثری شهروندان بوده و همواره خدمات‌رسانی مباشرین و مجتمع عروجیان بیش از ۹۷ درصد بوده است. شن‌ریزی قبور هم یکی دیگر از این طرح‌هاست. در زمان مدیریت جدید بهشت‌زهرا روزانه اطراف قبرهای آماده برای تدفین (بیش از صد قبر) شن‌ریزی می‌شود تا خانواده متوفی و تشییع‌کننده مثل گذشته هنگام تدفین و عزاداری خاک‌آلود و در ایام بارندگی گل‌آلود نشوند؛ خصوصا در این روزهای بارانی.

چهره‌ها در شاهنامه (۱)

سروشی بسان پری پلنگینه‌پوش خبر ددمنشی‌ها و برتری‌جویی‌های آن فرزند دیوخوی را به کیومرث داد:

کیومرث زین خود کی آگاه بود/
که تخت مهی را جز او شاه بود/ یکایک بیامد خجسته سروش/ به سان پری پلنگینه‌پوش

سیامک چون از گزافه‌گویی‌های آن دیوخوی آگاهی یافت، به خشم آمد و چرم پلنگ به تن کرد؛ زیرا در آن زمان آهن را نمی‌شناختند و جنگ‌افزاری وجود نداشت. چون سیامک با آن دیو سیاه درگیر شد، دیو چنگ در سیامک افکند و قامت او را دوتا کرد و شاهزاده را زمین زد و کمرگاه او را چاک داد و بدین‌گونه سیامک به دست خروزان کشته شد و کیومرث چون از مرگ فرزند خویش آگاهی یافت، جهان در نگاهش تیره‌وتار شد و همه پیرامونیان کیومرث به سوگ نشستند و ویله کردند و دد و مرغ نیز ناله سر دادند و آنگاه همان سروش پریوش پلنگینه‌پوش از سوی یزدان پاک پیام آورد که بیش از این خود را مخراش، سپاهی گرد آور و با آن دیو بدکنش به مبارزه بپرداز و او را از گیتی محو بگردان. پس کیومرث به یاری یزدان پاک امید بست و به انتقام خون سیامک نشست. سیامک فرزندی داشت که هنگام مبارزه با خروزان بسیار کوچک بود و او را هوشنگ می‌خواند که سراپا هوش و فرهنگ بود و کیومرث هوشنگ را در دامن خویش بپرورید و او را فرزند خود دانست و چون هوشنگ به قامت پرورده و به نیرو بالنده شد، کیومرث همه آنچه بر پدرش گذشته بود، بازگفت و هوشنگ را از اندیشه خویش آگاه گرداند که سودای آن دارد سپاهی از دد و دام و گرگ و ببر تشکیل دهد و هوشنگ فرماندهی این سپاه را عهده‌دار شود و کیومرث خود پشت و پناه سپاه را خواهد داشت.

ادامه در صفحه ۱۱

اطلاعات اشتباه صدا و سیما درباره ذرت‌های دامی نهادهای مخالف را همسو کرد

بازی با افکار عمومی در تریبون رسمی

لیلا مرگن: یک برنامه تلویزیونی با بزرگ‌نمایی بیش از حد مسئله ذرت‌های آلوده، سه نهاد متناظر را که مدت‌ها در رابطه با این محصول با یکدیگر در جدال بودند و نمی‌دانستند چه تصمیمی باید برای محموله‌های درگیر بگیرند، با هم متحد کرد. سازمان استاندارد، وزارت جهاد کشاورزی و وزارت بهداشت به صورت مشترک بیانیه دادند که ذرت‌های تزریق‌شده به بازار، کاملا سالم و عاری از سم آفلاتوکسین بوده است. اگرچه در بیانیه مشترک هیچ صحبتی درباره دلیل صدور این بیانیه نشده است، اما این بیانیه ناظر بر ادعاهای مطرح‌شده در برنامه‌ای تلویزیونی است که با حضور امیر خجسته، رئیس فراکسیون مبارزه با مفاسد اقتصادی و اداری مجلس شورای اسلامی، تهیه شده است. در این برنامه، به مخاطبان این‌گونه القا می‌شود که آفلاتوکسین سمی بسیار خطرناک است که به سفره مردم هم راه پیدا کرده است. بااین‌حال، بر اساس اظهارنظرهای متعدد مسئولان در این حوزه، بخش زیادی از اطلاعات ارائه‌شده در گزارش صداوسیما در ارتباط با ذرت‌های آلوده، کاملا نادرست بوده است. آفلاتوکسین اگرچه سمی خطرناک است، اما از آنجا که حاصل فعالیت یک قارچ است و در واقع نوعی کپک به حساب می‌آید، امکان تولید و تکثیر آن در محموله‌های دپوشده در انبار هم وجود دارد و حتی با آزمایش‌های متعدد در مبدأ بارگیری هم نمی‌توان دریافت که میزان آن در زمان ورود محموله به بنادر ایران، چقدر تغییر خواهد کرد. آن‌طور که کاظم پالیزدار، دبیر ستاد هماهنگی مبارزه با مفاسد اقتصادی گفته است: این محموله‌های آلوده طی چند سال به کشور وارد شده‌اند و بر اساس تصمیم دولت، به کشورهایی که استانداردهای متفاوتی با ایران دارند، فروخته خواهند شد. رئیس سازمان اموال تملیکی نیز از آغاز اجرای تصمیم دولت برای صدور این ذرت‌ها در روز گذشته خبر داده است.آفلاتوکسین سمی است که بر اثر فعالیت نوعی قارچ ایجاد می‌شود. در واقع آفلاتوکسین حاصل فعالیت کپک‌های تشکیل‌شده روی برخی محصولات کشاورزی است. این کپک زمینه تغییر شکل محصول را به وجود نمی‌آورد و به صورت توده‌ای نازک، روی ذرت یا مواد غذایی دیگر را می‌گیرد. این قارچ علاوه بر آلوده‌کردن ذرت، روی انواع دیگری از محصولات غذایی ازجمله پسته، خشکبار و... هم امکان تکثیر دارد. رطوبت و دمای بالا، امکان رشد این قارچ را افزایش می‌دهد. اگر محموله‌ها به‌موقع ترخیص نشوند، انبارهای نمناک و گرم مناطق جنوبی کشور فضای ایدئالی برای تکثیر این کپک فراهم می‌کنند. آفلاتوکسین سمی نیست که با آزمایش در مبدأ بتوان به میزان غلظت آن به‌درستی پی برد؛ به این دلیل که این قارچ به‌عنوان موجودی زنده در کانتینرهای حمل محموله و انبارها نیز قابلیت رشد دارد. راهکارهایی وجود دارد که بتوان میزان آفلاتوکسین در محموله‌های مختلف را کنترل کرد، اما کپک‌ها موجودات زنده‌ای هستند که به‌سرعت رشد می‌کنند و حذف کامل آنها تقریبا غیرممکن است. بخش‌هایی از محموله‌های ذرت وارداتی ایران در طول چند سال آلوده به کپک شده‌اند و درصد آفلاتوکسین آنها بیش از حد مجاز استانداردهای ایران بوده است. به همین دلیل، این محموله‌ها با مقاومت سازمان استاندارد اجازه ترخیص از انبارهای بنادر جنوب را پیدا نمی‌کنند. با وجود این، درحالی‌که نهادهای ذی‌ربط در جلسه‌ای مشترک برای ذرت‌های آلوده تصمیم گرفتند این محموله‌ها را به کشورهای دیگری که استانداردهای متفاوتی با ایران دارند، ارسال کنند، صداوسیما برنامه‌ای ساخت که اطلاعات ارائه‌شده در آن جای شگفتی دارد.

عکس: سهند تاکی، شرق

پایان پرونده ذرت‌های آلوده با تصمیم دولت

در برنامه‌ای تلویزیونی، امیرخجسته، رئیس فراکسیون مبارزه با مفاسد اقتصادی و اداری مجلس، کل حجم محموله ذرت واردشده به کشور را ۵۰۰ هزار تن اعلام کرد که ۳۵۰ هزار تن آن وارد کشور شده و بخش باقی‌مانده، آلوده به سم آفلاتوکسین بوده است.خجسته در این برنامه حجم ذرت‌های آلوده را ۱۴۰ هزار تن و متعلق به ۹ شرکت اعلام می‌کند. او می‌گوید: این محموله آلوده دو هزار بار از سوی سازمان استاندارد آزمایش شده و هر بار آلوده بوده است.رئیس فراکسیون مبارزه با مفاسد اقتصادی، با اشاره به اینکه ذرت‌های آلوده پرونده‌ای دارند که در دست بررسی است، از به‌دست‌آوردن برخی اسناد در سفرهای خود خبر داده و وعده می‌دهد اگر این اسناد متقن باشند، به اطلاع عموم خواهند رسید. البته او ادعا می‌کند ذرت‌های آلوده به سم آفلاتوکسین تغییر شکل هم داده‌اند!در حالی خجسته به استفاده از ارز چهارهزارو ۲۰۰ تومانی در خرید محموله‌ها اشاره و ارزش محموله را ۳۵ میلیون دلار اعلام می‌کند که کاظم پالیزدار، دبیر ستاد هماهنگی مبارزه با مفاسد اقتصادی، در گفت‌وگو با کشاورزپلاس اعلام می‌کند: ذرت‌هایی که وارد کشور شدند، طی چند سال و چند محموله بودند. مسئله ذرت‌های آلوده از سال ۹۴ و ۹۵ شروع شده است. همه محموله آلوده نبوده است و بخش‌هایی از محموله دچار آلودگی بوده است. به این ترتیب گویا این گفته خجسته درباره صرف ارز چهارهزارو ۲۰۰تومانی برای ذرت‌های آلوده، نادرست است؛ زیرا در آن سال‌ها خبری از ارز چهارهزارو ۲۰۰تومانی نبود و ارز ارزان‌تر بود.پالیزدار تأکید می‌کند: قبل از ورود این محموله به سرزمین اصلی سازمان استاندارد اعلام کرد امکان ورود آن به کشور وجود ندارد. در ایران استاندارد دقیقی در زمینه آفلاتوکسین رعایت می‌شود. به همین دلیل این محموله‌ها رد شد.به گفته او بحث تعیین تکلیف این ذرت‌ها از گذشته استمرار داشته است و در نهایت درباره آن در سطح بالایی تصمیم‌گیری و ممنوعیت ورود آن به کشور اعلام می‌شود. طبق جلسه‌ای که برگزار می‌شود، نهادهای ذی‌ربط تصمیم می‌گیرند این ذرت‌ها را عودت دهند یا به کشوری که قابل استفاده است و متقاضی خرید این ذرت‌هاست، طبق ضوابط و شرایط خاصی صادر شود تا محموله به مقصد دیگری حمل شود.

ذرت‌های متروکه صادر می‌شوند

بعد از تصمیم دولت در زمینه عدم ورود ذرت‌های غیراستاندارد یا همان ذرت‌های آلوده، این محموله‌ها متروکه اعلام و به سازمان اموال تملیکی تحویل می‌شود. در همان روزهای نخست متروکه اعلام‌شدن این محموله، سیدحسن میرمعینی، عضو هیئت‌مدیره و معاون بهره‌برداری و فروش سازمان اموال تملیکی، در گفت‌وگو با «شرق»، اعلام می‌کند: امحای این محموله حدود ۷۰ هزار ماشین می‌خواهد تا محصولات را به کوره‌ای در داخل اهواز ببرند. ظرفیت این کوره صد تن امحا در روز است. اگر کارخانه و کوره مدنظر هر روز فعالیت کند و پنجشنبه و جمعه نداشته باشد، چیزی بیش از سه سال معدوم‌سازی این محموله طول می‌کشد. از آنجا که انبارها باید تخلیه شوند، به همین دلیل سازمان تصمیم گرفت محموله را به کشورهایی که محصولات را با pbb بالا استفاده می‌کنند، صادر کند. استاندارد ایران می‌گوید میزان آفلاتوکسین در محصولات تحویلی باید پنج باشد؛ اما این کشورها تا میزان آفلاتوکسین ۱۵۰ هم استفاده می‌کنند؛ بنابراین بهترین راه این بود که اینها را به شرط خروج از کشور بفروشیم.با توجه به مدت‌زمان طولانی که باید صرف امحای این محصول می‌شد، دولت بهترین تصمیم را صادرات این محموله به کشورهایی که استانداردهای متفاوتی با ایران دارند، تشخیص می‌دهد به همین دلیل هم همه دست‌اندرکاران دست به کار می‌شوند تا کشور دیگری را برای تحویل ذرت‌های آلوده موجود در انبارها پیدا کنند و در این راه موفق هم می‌شوند زیرا دیروز قسوریان جهرمی، رئیس سازمان اموال تملیکی، در گفت‌وگو با تسنیم، از بارگیری محموله ۱۰ هزارتنی ذرت برزیلی که در انبارهای گمرک بندر امام‌خمینی خوزستان بودند، خبر داد.

بیانیه مشترک سه نهاد دولتی

امیر خجسته در این برنامه تلوزیونی درباره کنترل‌ناپذیربودن آلودگی ناشی از آفلاتوکسین به نحوی سخن می‌گوید که گویا چپ‌کردن یک کامیون حامل ذرت آلوده می‌تواند مشابه زباله‌های اتمی خوزستان را نابود کند. در حالی که داستان این‌قدرها هم خطرناک نیست. آفلاتوکسین سمی است که در صورت خورده‌شدن بیش از حد مجاز می‌تواند برای انسان خطر داشته باشد. این حد مجاز طبق سرانه مصرف هر ماده غذایی در کشورهای مختلف، عدد متفاوتی دارد. اطلاعات نادرست یک برنامه تلویزیونی در زمینه خطرات آفلاتوکسین باعث شد وزارت جهاد کشاورزی، سازمان استاندارد و گمرک بیانیه مشترکی درباره ذرت‌های آلوده صادر و اعلام کنند از ترخیص ذرت‌های آلوده و ورود آنها به کشور ممانعت شده است.در این بیانیه مشترک به هم‌وطنان اطمینان داده شده است کیفیت و سلامت ذرت‌های ترخیص‌شده از گمرک از سوی نهادهای ذی‌ربط کنترل شده است و جای هیچ‌گونه نگرانی وجود ندارد. همچنین تأکید شده است برای ذرت‌هایی که آلودگی آن در آزمایش‌های متعدد به اثبات رسیده، مجوز ورود به کشور صادر نشده و از ترخیص آنها ممانعت شده است. بدیهی است برای ارکان مختلف دولت، همواره سلامت و ایمنی مواد غذایی جامعه در اولویت قرار دارد.

ارائه آمارهای غلط، مسبوق به سابقه

ارقام اعلام‌شده از سوی امیر خجسته، رئیس فراکسیون مبارزه با مفاسد اقتصادی مجلس شورای اسلامی، درباره حجم محموله ذرت وارداتی به کشور نادرست است و گویا این رفتار او مسبوق به سابقه است. رئیس فراکسیون مبارزه با مفاسد در مصاحبه دیگری آمار نادرستی درباره برنج‌های موجود در انبارهای منطقه آزاد چابهار ارائه می‌دهد. عبدالکریم کردی، مدیرعامل منطقه آزاد چابهار، در گفت‌وگو با «شرق»، تأکید می‌کند آمارهای این نماینده مجلس نیاز به اصلاحات و دقیق‌سازی دارد.او می‌گوید: مجموعه کانتینرهای باری که در هفت ماه وارد منطقه آزاد تجاری چابهار شده، حدود هزار کانتینر است و یک میلیون تن برنجی که این نماینده مجلس به آن اشاره کرده، باید با ۵۰ هزار کانتینر به انبارهای ما منتقل شود. منطقه آزاد چابهار ظرفیت پذیرش این میزان کالا را ندارد.کردی می‌گوید: حدود دو هزار تن چای و ۵۰ هزار تن برنج در انبارهای منطقه آزاد چابهار وجود دارد که بر اساس ضوابط و مقررات هنوز متروکه نشده و در انتظار رفع قوانین ممنوعیت واردات است تا از انبارها ترخیص شود.

«شرق» از حواشی پرواز آنتونف ۷۴ در ایران گزارش می‌دهد

حمله به «اُف»ها

علی اسدی‌خمامی: نوزدهم مرداد سال ۱۳۹۳، پرواز شماره ۵۹۱۶ هواپیمایی سپاهان که تهران را به مقصد طبس ترک کرده بود، لحظاتی پس از برخاستن از باند فرودگاه مهرآباد در بلوار شیشه مینا سقوط کرد و ۴۰ نفر از ۴۸ سرنشین و خدمه هواپیما را به کام مرگ کشاند. هواپیمایی که این پرواز را انجام می‌داد، بنا بود هواپیمای ملی ایران باشد؛ یک پرنده شرقی که در اوکراین طراحی و در ایران تولید می‌شد. این هواپیما پیش از سانحه «ایران ۱۴۰» نام داشت، اما پس از سانحه در رسانه‌ها و سخنرانی مسئولان از آن با نام «آنتونف ۱۴۰» یاد می‌شد. نامعلوم‌بودن علت سانحه و فشار افکار عمومی باعث شد تا مدت کوتاهی پس از این سقوط، حسن روحانی، رئیس‌جمهور ایران، در فرمانی شفاهی، پرواز «آنتونف» را در ایران ممنوع اعلام کند و به نظر می‌رسید این فرمان، پایانی بر پرواز پرنده‌های شرقی در آسمان ایران باشد، اما چندی پیش، پخش کلیپی در فضای مجازی خبرساز شد. مسافری ناراضی پس از آنکه فهمیده بود قرار است سوار بر «آنتونف ۷۴» به سوی مقصد پرواز کند، از هواپیما تصویر برداشته و این تصویر را همراه با گلایه‌هایی در فضای مجازی انتشار داده بود. پس از پخش این کلیپ، تیترهای رسانه‌ها علیه آنتونف داغ شد و برخی کارشناسان و مسئولان سابق صنعت حمل‌ونقل هوایی زبان به اعتراض گشودند. سخنوران ایمنی آنتونف را زیر سؤال بردند، در امکان تأمین قطعات این هواپیما تشکیک کردند، پرواز آن را «چراغ‌خاموش» و مغایر دستور رئیس‌جمهور تعبیر کردند و بنا را بر حمله به کارخانه آنتونف و هواپیماها و هواگردهای شرقی گذاشتند. اما آیا این انتقادات از حقیقت نشئت می‌گیرند؟ آیا پرواز با هواپیماهای شرقی خطرناک است؟ آیا امکان تأمین قطعات این هواپیماها وجود ندارد؟ آیا رئیس‌جمهور پرواز «آنتونف ۷۴» را ممنوع کرده است؟ و آیا اصلا هواگردهای شرقی، به‌ویژه آنتونف‌ها بی‌سروصدا به ناوگان شرکت‌های هواپیمایی ایرانی بازگشته‌اند؟ پاسخ این سؤالات را از زبان طرف‌های مختلف ماجرا شنیده‌اید، پس شاید بهتر باشد به سراغ کسانی رفت که تاکنون کمتر حرف زده‌اند؛ نمایندگان ایرلاین‌ها و بهره‌برداران هواپیما.

اشتباه لفظی

شاید این روزها بیشترین تکرار در رسانه‌ها، در کنار نام آنتونف، این باشد که این هواپیما مجوز پرواز در ایران را ندارد و پرواز آن به‌نوعی دورزدن قانون است. البته برای آنان که با صنعت حمل‌ونقل هوایی آشنایی دارند، مسجل است که امکان پرواز یک هواپیما بدون نظر مساعد سازمان هواپیمایی کشوری که خود نماینده ایران در سازمان ایکائو است، وجود ندارد. این مسئله‌ای است که سخنگوی این سازمان نیز بر آن تأکید کرده است. رضا جعفرزاده، مدیر روابط‌عمومی و سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری، درباره پرواز آنتونف در ایران به رسانه‌ها گفته است: «هیچ هواپیمایی بدون دریافت گواهی‌نامه صلاحیت پروازی از معاونت استاندارد پرواز سازمان هواپیمایی کشوری نمی‌تواند در ناوگان هواپیماهای تجاری ایران فعالیت کند و هر هواپیمایی که به جابه‌جایی مسافر مشغول است، مورد تأیید سازمان هواپیمایی کشوری است».بااین‌حال، منتقدان این مسئله را مطرح می‌کنند که پرواز آنتونف در ایران، با دستور مستقیم رئیس‌جمهور ممنوع شده بود. واقعیت ماجرا چیست؟ آیا رئیس‌جمهور پرواز آنتونف ۷۴ را در ایران ممنوع اعلام کرده است؟مقصود اسعدی‌سامانی، دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی، در گفت‌وگو با «شرق» این مسئله را رد می‌کند، هجمه علیه آنتونف را «جو رسانه‌ای» می‌خواند و می‌گوید: «آنچه این‌روزها درباره این هواپیما در رسانه‌ها مطرح می‌شود، با دستوری که رئیس‌جمهور صادر کرده بود، متفاوت است. پس از سقوط پرواز تهران- طبس، رئیس‌جمهور فرمان زمین‌گیری و توقف پروژه ایران ۱۴۰ را صادر کرد، اما باقی آنتونف‌ها مشمول این فرمان نبودند. این جو رسانه‌ای ناشی از اشتباه‌گرفتن آنتونف ۷۴ با ایران ۱۴۰ است».البته رجوع به رسانه‌ها نشان می‌دهد که در سال ۱۳۹۳، خبر ممنوعیت پرواز «آنتونف ۷۴» با تأکید بر مدل هواپیما از قول رئیس وقت سازمان هواپیمایی کشوری منتشر شده است، اما امروز تأکید می‌شود که این مسئله ناشی از یک اشتباه لفظی بوده است.علی عارفی‌پور، معاون تضمین کیفیت یک شرکت هواپیمایی که درحال‌حاضر بهره‌بردار آنتونف ۷۴ است، در این رابطه به «شرق» می‌گوید: «رئیس‌جمهور به دلیل نگرانی برای جان شهروندان، به صورت شفاهی در یک مصاحبه اعلام کردند که هواپیمای «آنتونف» دیگر پرواز نکند، اما استفاده از نام شرکت سازنده به‌جای مدل خاص هواپیما، باعث شد این شبهه در صنعت هوانوردی به وجود بیاید که «آنتونف ۷۴» نیز شامل این فرمان می‌شود».درواقع می‌توان این‌گونه برداشت کرد که استفاده رئیس‌جمهور از واژه کلی «آنتونف» به‌جای «ایران ۱۴۰»، باعث شد تا در آن بازه زمانی، خبرهایی درباره ممنوعیت پرواز آنتونف ۷۴ نیز منتشر شود. عارفی‌پور ادامه می‌دهد: «این یک مسئله معمول در صنعت هوانوردی است که پس از یک سانحه هوایی، ناوگان هواپیمایی درگیر در آن سانحه تا مشخص‌شدن علت اصلی سانحه و رفع ایرادات زمین‌گیر شود، بوئینگ ۷۳۷ مکس نیز بهترین مثال برای این اقدام است. این اقدام البته در ایران سخت‌گیرانه‌تر از باقی نقاط جهان انجام می‌شود، اما به‌هرحال ممنوعیت پرواز یک تایپ هواپیما، شامل تایپ‌های دیگر هواپیما که در آن شرکت هواپیماسازی تولید شده‌اند، نمی‌شود. در مورد سانحه ایران ۱۴۰ و شبهات ایجادشده درباره ممنوعیت پرواز آنتونف در ایران نیز مسئله به همین صورت است. در آن بازه در صحبت با وزیر وقت راه و شهرسازی و رئیس وقت سازمان هواپیمایی کشوری مشخص شد که فرمان رئیس‌جمهور تنها شامل ایران ۱۴۰ می‌شده است».به گفته وی، آنتونف ۷۴ از سال ۹۳ تاکنون، به صورت مداوم به پرواز خود ادامه داده و این‌گونه نیست که به تازگی به خط پروازی بازگشته باشد. البته درحال‌حاضر تنها سه فروند آنتونف ۷۴ در ناوگان تجاری ایران مشغول به خدمت هستند و این سه فروند نیز به‌عنوان آمبولانس هوایی و هواپیمای VIP پرواز می‌کنند. این آنتونف‌ها همچنین به‌عنوان جایگزین هواپیماهای «امبرائر»ERJ 145 شرکت بهره‌بردار نیز استفاده می‌شوند؛ به این معنا که اگر یکی از این امبرائرها به‌هردلیل قادر به پرواز نباشد، آنتونف ۷۴ به جای آن مسافران را منتقل خواهد کرد؛ مسئله‌ای که این‌بار منجر به جوسازی رسانه‌ای شده است. در واقع می‌توان گفت که حضور آنتونف در ناوگان مسافری ایران به‌قدری کم‌رنگ است که ابدا شایسته این حجم از توجه از سمت رسانه‌ها نیست!

حمله به «اُف»ها

آنتونف ۷۴ یک هواپیمای تاکتیکی است که در شرکت هواپیماسازی آنتونف اوکراین (و نه روسیه) طراحی و تولید شده است. این هواپیما که از محل قرارگیری موتور قابل شناسایی است، قابلیت پرواز در شرایط آب‌وهوایی مختلف، از گرمای سوزان بیابان‌های عربستان تا سرمای منجمدکننده قطب شمال را دارد و می‌تواند در یک باند هزارو ۲۰۰ متری از زمین برخاسته و در تنها ۷۰۰ متر باند فرود بیاید.آنتونف ۷۴ که از سال ۱۹۹۷ وارد ناوگان شرکت‌ها و نهادهای ایرانی شده است، به دلیل دارابودن اکثر امکانات مورد نیاز برای پرواز یک هواپیما درون خود، نیازی به خدمات هندلینگ زمینی ندارد و ازاین‌رو گزینه مناسبی برای پرواز به فرودگاه‌های کم‌برخوردار است. به همین دلیل نیز توانسته نقش فعالی را در امدادرسانی در بحران‌های طبیعی مانند زلزله بم، زلزله کرمانشاه و سیل سال اخیر در اکثر استان‌های کشور ایفا کند.این هواپیما از معدود هواپیماهایی در ایران است که نه به صورت دست‌دوم؛ بلکه نو و مستقیم از کارخانه خریداری و به کشور وارد شده است. بااین‌حال یکی از هجمه‌ها علیه آن، مربوط به ایمنی هواپیماست. به‌تازگی ادعا می‌شود که این هواپیما ایمنی لازم را نداشته و امکان تأمین قطعات مورد نیاز برای ادامه پرواز آن وجود ندارد. سامانی، دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی، دراین‌باره می‌گوید: «قطعات مورد نیاز و امریه‌های صلاحیت پروازی برای این هواپیما مانند باقی هواپیماها تأمین می‌شود و چون این هواپیما اوکراینی و شرقی است، در تأمین قطعات آن مشکلی وجود ندارد».اما این سؤال نیز مطرح می‌شود که آیا توقف تولید این هواپیما و تنش‌ها در رابطه اوکراین با روسیه (که تولید بخشی از قطعات این هواپیما را برعهده داشته است) دستیابی به قطعات این هواپیما را با دشواری مواجه نمی‌کند؟

ادامه در صفحه ۱۱

خبر

نوبخت اعلام کرد

بودجه ۱۴۴۰ میلیارد تومانی شرکت‌های دولتی به مجلس می‌رود

● رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور گفت: بودجه ۳۸۲ شرکت دولتی برای سال آینده، رقمی معادل یک‌میلیون‌و ۴۴۰ هزار میلیارد تومان پیش‌بینی شده است.به گزارش صداوسیما، محمدباقر نوبخت اظهار کرد: بنا بر تبصره ۴ ماده ۱۸۲ قانون آیین‌نامه داخلی مجلس، گزارشی از بودجه شرکت‌ها باید تا ۱۵ آبان تقدیم مجلس می‌شد که به‌همین‌دلیل در پانزدهمین جلسه ستاد بودجه کشور، آخرین اصلاحات و بررسی‌های لازم برای ارائه این گزارش در دستور کار قرار گرفت. رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور گفت: در این جلسه برای بودجه ۳۸۲ شرکت دولتی رقمی معادل یک‌میلیون‌و ۴۴۰ هزار میلیارد تومان پیش‌بینی شده، این ارقام بر مبنای بودجه‌ریزی عملکرد شرکت‌ها و قیمت تمام‌شده فعالیت‌های شرکت‌های دولتی، تهیه شده است.نوبخت افزود: بر این اساس مقرر شده شرکت‌های دولتی در سال ۱۳۹۹ بیش از ۲۰۰ هزار میلیارد تومان در طرح‌های عمرانی سرمایه‌گذاری کنند که این رقم، با ۶۰ هزار میلیارد تومانی که در بودجه عمومی برای طرح‌های عمرانی دیده شده، حدود ۲۶۰ هزار میلیارد تومان برای طرح‌های عمرانی در نظر گرفته شده است.او ادامه داد: حدود ۴۰ هزار میلیارد تومان نیز در تبصره ۱۸ برای اشتغال، بودجه‌ریزی شده تا در سال ۱۳۹۹ به این بخش اختصاص دهیم؛ بنابراین می‌توان گفت برای سال آینده بیش از ۳۰۰ هزار میلیارد تومان در طرح‌های عمرانی و اشتغال‌زا سرمایه‌گذاری خواهد شد.رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور گفت: در شرایطی که کشور با توجه به تحریم‌های ظالمانه محاصره شده، بهترین راه استفاده از ظرفیت‌های درونی است که شرکت‌های دولتی در این زمینه باید نقش تاریخی و اقتصادی خود را به‌خوبی ایفا کنند.نوبخت افزود: با جمع‌بندی امروز، این گزارش به مجلس شورای اسلامی ارسال خواهد شد و بودجه کل کشور نیز در ۱۵ آذر به مجلس ارسال می‌شود.او تأکید کرد: لایحه کل کشور که شامل بودجه عمومی و بودجه شرکت‌ها می‌شود، به‌طور رسمی و قانونی ۱۵ آذر تقدیم مجلس خواهد شد و امروز فقط گزارش عملکرد شرکت‌های دولتی و پیش‌بینی بودجه آنها در سال ۹۹ به مجلس می‌رود.

خبر ویژه

حضور کروز با داخلی‌سازی قطعات پیشرفته در چهاردهمین نمایشگاه قطعات خودرو

● کروز به‌عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده قطعات خودرو در چهاردهمین نمایشگاه بین‌المللی قطعات، لوازم و مجموعه‌های خودرو حضور خواهد یافت.

نماینده مردم شبستر: خودکفایی و بومی‌سازی را در کروز مشاهده کردیم

با استفاده از تکنولوژی‌های جدید در کروز، می‌توانیم با بومی‌سازی و انتقال تکنولوژی، خودکفایی را در کشورمان در جایگاه اصلی خودش به صورت عملی مشاهده کنیم. معصومه آقاپورعلیشاهی، نماینده مردم شبستر در مجلس شورای اسلامی، از سایت شماره ۲ شرکت صنایع تولیدی کروز بازدید کرد و مدیران مربوطه از خطوط تولید، مراکز طراحی و تولید دستگاه‌های صنعتی این بنگاه اقتصادی توضیحاتی برای وی ارائه دادند. معصومه آقاپورعلیشاهی، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی، پس از بازدید شرکت قطعه‌سازی کروز گفت: یکی از نقاط قوت این بازدید، استفاده از تکنولوژی‌های جدید در صنعت قطعه‌سازی بود که می‌توانیم با بومی‌سازی و انتقال تکنولوژی، خودکفایی را در کشورمان در جایگاه اصلی خودش به صورت عملی مشاهده کنیم و همچنین می‌توانیم در این زنجیره تأمین از مفتول تا خروجی یک دستگاه پیشرفته را به صورت اجرائی مشاهده کنیم. وی با اشاره به اینکه تأمین مواد اولیه این خط‌های تولیدی و نیز تغییر تکنولوژی و بازسازی آن مواردی است که باید به آن توجه خاص داشته باشیم، تصریح کرد: درباره موارد ذکرشده مجلس و دولت باید قوانینی را تصویب کنند تا ضمن حمایت از این صنعت، موجب پیشرفت و ارتقای صنعت قطعه‌سازی نیز شویم. آقاپور به به‌کارگیری درصد زیادی از نیروی کار بانوان در قطعه‌سازی کروز نیز اشاره کرد و گفت: ۷۰ درصد در این بنگاه اقتصادی از تخصص‌های بانوان استفاده شده و این نقطه قوتی است که موجب می‌شود همپای استانداردهای جهانی پیش رویم. شرکت صنایع تولیدی کروز به‌منظور عرضه محصولات جدید، توسعه صادرات، افزایش سطح داخلی‌سازی قطعات و در نهایت کمک به اشتغال و رونق تولید در نمایشگاه بین‌المللی قطعات، لوازم و مجموعه‌های خودرو حضور خواهد یافت.چهاردهمین نمایشگاه بین‌المللی قطعات، لوازم و مجموعه‌های خودرو از ۱۸ لغایت ۲۱ آبان ماه سال جاری به مدت چهار روز از ساعت ۹ الی ۱۷ در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران برگزار می‌شود. شرکت صنایع تولیدی کروز در سالن ۳۵ پذیرای علاقه‌مندان به صنعت قطعه‌سازی کشور خواهد بود.