

نگاهی به اظهار نظرهای کارشناسی صاحب نظران و مدیران دولتی درباره افت کارایی ناوگان هوایی

صنعت هوایی در مضیقه؟



شرق: از حدود ۳۳۰ هواپیمای مسافربری ایران شمار اندکی از هواپیماها عملیاتی هستند و بقیه زمین گیر شده‌اند. بر اساس آمار برخی مدیران صنعت هوایی، درحال حاضر تعداد هواپیماهای فعال تا ۷۵ فروند کاهش داشته است و برخی دیگر این رقم را تا ۹۸ فروند هواپیمای فعال دانسته‌اند. به عبارت دیگر و بر مبنای این ادعاها می‌توان گفت هم‌اکنون چیزی حدود ۲۲ تا ۳۰ درصد ناوگان هوایی ایران فعال هستند که این موضوع از نظر فعالان صنعت هوایی تهدیدی جدی برای این صنعت به‌شمار می‌آید. هرچند دولت سیزدهم مدعی است شمار هواپیماهای عملیاتی در خطوط هوایی افزایش داشته است، اما این موضوع با واقعیت میدانی بازار سفرهای هوایی و سهولت دسترسی به بلیت‌های پروازی چندان همخوانی ندارد.



بررسی تعداد ناوگان هوایی فعال کشور

رئیس سازمان هواپیمایی کشوری در ۱۸ مهرماه سال جاری در یک نشست خبری درباره تعداد ناوگان هوایی کشور گفت: «در مهرماه سال گذشته ۹۸ فروند هواپیمای فعال در ناوگان هوایی کشور داشتیم که طی یک سال اخیر این تعداد به ۱۷۵ فروند افزایش یافته است». سه روز بعد شهیریار افندی‌زاده، معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی، در دهمین اجلاس شورای عالی استان‌ها توضیح داد: «در دولت سیزدهم توانستیم ۱۵ فروند هواپیما به ناوگان اضافه کنیم». او همچنین افزود: «در ابتدای دولت سیزدهم ۷۵ فروند هواپیمای فعال در کشور وجود داشت که هم‌اکنون تعداد هواپیماهای فعال به ۱۳۰ فروند رسیده است».

از سوی دیگر مقصود اسعدی‌سامانی، دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی، چند روز پیش‌تر در گفت‌وگو با ایلنا گفته بود: «هرچند طبق اعلام سازمان هواپیمایی،

مدیرعامل فولاد خوزستان:

در دهه فجر ۳۳ پروژه با سرمایه‌گذاری ۱۲۰۰ میلیارد تومان در فولاد خوزستان افتتاح می شود



به گزارش روابطعمومی فولاد خوزستان، به مناسبت فرارسیدن چهل و چهارمین سالگرد پیروزی شکوهمند

از آنجا که صنعت هوایی تجربه اضافه‌شدن ۱۶ هواپیمای برجامی را در مدت دو سال و تأثیر آن را بر صنعت هوایی حس کرده است، پس اثرات اضافه‌شدن ۷۷ فروند هواپیما در این مدت یک سال و اندی قاعدتا چیزی نیست که فعالان صنعت و مردم نتوانند آن را حس کنند.

برابر آمار واقعی، تا دی‌ماه ۱۳۹۴ یعنی قبل از آغاز اجرایی‌شدن تعهدات برجامی، تعداد ناوگان هواپیمای مسافری فعال کشور ۱۴۴ فروند بود. به دلیل رفع تحریم‌ها، این تعداد افزایش یافته و در هنگام ورود اولین هواپیمای برجامی در دی‌ماه ۱۳۹۵، به ۱۵۴ فروند رسید.

با اداامه این روند صعودی و همچنین ورود ۱۶ هواپیمای برجامی تا آبان ۱۳۹۶، یعنی زمان خروج یک‌طرفه آمریکا از معاهده برجام، ناوگان هوایی مسافری فعال به تعداد بی‌سابقه ۱۸۴ فروند رسید. پس از آن به دلیل عدم پشتیبانی و امکان ارتباط برای قراردادهای جدید، روند صعودی متوقف شد. بااین‌حال در انتهای مرداد ۱۴۰۰، دولت دوازدهم با ۲۶ شرکت هواپیمایی شامل ۱۸ شرکت هواپیمایی فعال مسافربری و یک شرکت هواپیمایی باربری، با مجموع ۱۶۲ فروند هواپیمای مسافری فعال و ۹ فروند هواپیمای باری و همچنین ۱۷۱ فروند هواپیمای غیرفعال، صنعت هواپیمایی کشوری را تحویل دولت سیزدهم می‌دهد.

در ۱۵ ماه بعد، یعنی در آبان‌ماه ۱۴۰۱ با حذف یک شرکت هواپیمایی غیرفعال و اضافه‌شدن چهار شرکت هواپیمایی جدید، صنعت هوانوردی با ۲۹ شرکت هواپیمایی و ۱۶۶ فروند هواپیمای مسافری فعال و ۱۱ فروند هواپیمای باری و ۱۶۹ هواپیمای غیرفعال به کار خود ادامه می‌دهد. از مجموع هواپیماهای فعال، فقط ۱۳۸ فروند سرخط پروازی هستند.

آماری که رئیس سازمان هواپیمایی کشوری مدعی شده است، نه در زمان تحویل دولت و نه در وضعیت فعلی موجود با آمار واقعی تطابق ندارد.

گذشته از این اختلاف عددی، آنچه از قول رئیس سازمان هواپیمایی کشوری نقل شده است، با واقعیت میدانی تفاوت آشکاری دارد. اگر به ناچار گذر شما به فرودگاهی برای مسافرت هوایی خورده باشد و وضع بلیت هواپیما را رصد کرده باشید، به خوبی با کاهش محسوس امکان تهیه بلیت به‌خصوص در مسیرهای پرتردد مواجه خواهید شد و واقعیت گیرنیامدن بلیت هواپیما را که دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی به آن اشاره کرده بود، به‌خوبی حس خواهید کرد.

تکرار تجربه ناخوشایند تولید هواپیما در ایران؟

در این میان و در شرایطی که تأمین ناوگان نو برای صنعت هوایی ایران دشوار شده است، دوباره رزمه‌ت تولید هواپیما در کشور آن هم با کمک روس‌ها شنیده می‌شود؛ تجربه‌ای که پیش از این موفق ظاهر نشده و ایران مدعی تولید مشترک هواپیمای مسافربری ایران ۱۴۰ به کمک روسیه شد و البته تقریباً سرنوشت تمامی هواپیماها با با سقوط گرهِ خورده یا زمین‌گیری در فرودگاه.

محمدی‌بخش، رئیس سازمان هواپیمایی، در قسمت دیگری از اظهارات خود در نمایشگاه هوایی کیش، وعده ساخت هواپیما با همکاری شرکت‌های روسی را داده که اذهان را یادآور تولید نافرجام هواپیمای ایران ۱۴۰ می‌اندازد؛ هواپیمایی که تحت تأثیر سانحه سال ۱۳۹۳ در مسیر تهران- طیس، در دولت یازدهم از ناوگان هوایی مسافری کنار گذاشته شد و پروژه‌ای حدود ۲۰۰ میلیون دلاری که حدود دو دهه زمان صرف آن شده بود، متوقف شد.

به تحقیق و تجربه می‌توان گفت طراحی و ساخت هواپیما یک صنعت چندملیتی است که به دلیل داشتن تکنولوژی بالا و قواعد و مدهای خاص ایمنی و اقتصادی، چه در طراحی و ساخت و چه در بهره‌برداری از هواپیما، تابع ترم‌های متقن بین‌المللی است. جدا از یکه‌تازی دو کمپانی بوئینگ و ایرباس در آمریکا و اتحادیه اروپا، پیشروترین کشورها در این صنعت، چه در زمینه طراحی و ساخت هواپیما مانند برزیل و استرالیا و چه در زمینه بهره‌برداری مانند امارات و اندونزی، کشورهایی هستند که در بالاترین سطح ارتباط با دنیا قرار دارند.

در عصر حاضر حتی کشوری با سابقه علمی زیاد در زمینه هوایی مانند روسیه نیز قادر به ماندن در این بازار رقابتی بین‌المللی نیست؛ چنانچه این کشور با وجود رونمایی از هواپیمای مسافربری سوخو ۱۰۰، حتی با وجود آنکه اکثر قطعات آن ازجمله موتورهای مورد استفاده‌اش غربی (فرانسوی-روسی) بود، به دلیل مشکلات فنی نتوانست جایگاهی در بازار بین‌المللی پیدا کند و بسیاری از خریداران این هواپیما که پیشاپیش قرارداد خود را نهایی کرده بودند، قرارداد را لغو کرده و تصمیم گرفتند هواپیمای دیگری را جایگزین کنند. این در حالی است که در سال‌های اخیر هواپیمای امبراثر برزیلی با بمباردیر کانادایی بازاری بسیار عالی در پروازهای کوتاه‌برد و میان‌برد برای خود ایجاد کرده‌اند.

به نظر ادعای ساخت هواپیما با همکاری کشور روسیه در زمانه‌ای که حدود ۷۰۰ هواپیمای آن کشور به دلیل مسائل ایمنی ناشی از تبعات جنگ اوکراین اجازه خروج از روسیه را ندارند و این کشور از سوی سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) با تحریم و تنبیهات کمرشکن مواجه شده، بسیار غیرواقعی است. نمونه کوچکی از این تحریم‌ها شامل حال صنعت هوایی ایران هم شد و چهار فروند هواپیمای باری ایرانی به دلیل حمل بار به روسیه مشمول تحریم شدند. در خوشبینانه‌ترین حالت باید این وعده‌ها را در حوزه پیمشرفت‌نمایی با فعال‌نمایی قرار داد و البته امیدوار بود که در پشت‌پرده این چنین وعده‌هایی به مردم و مسئولان کشور، انگیزه به هدردادن دوباره بودجه‌های میلیاردی یا سرپوش گذاشتن بر سیاست‌های غلط نباشد!

باید دید که وزیر راه‌وشهرسازی جدید که در دی‌ماه ۱۳۹۵ از خوشحالی زایدالوصف دولتمردان برای ورود هواپیمای برجامی فرانسوی انتقاد کرده بود و آن را فرصتی برای ایجاد اشتغال خارجی‌ها تعبیر کرده بود، در ایامی که دولت جدید برای ورود خودروهای وارداتی کرده‌ای و چینی شادمان بود و درحالی‌که متولیان سازمان زیرمجموعه‌اش از یک‌سو آمار واقعی و شفاف ناوگان هوایی کشور را کتمان می‌کنند و از سوی دیگر همچنان وعده محکوم به شکست ساخت هواپیمای تجاری می‌دهند، چه سیاست‌ها و برنامه‌هایی برای آینده این صنعت دارند؟

اخبار برگزیده

فقط ۱۳ درصد سدهای تهران پر است



مدیر دفتر بهره‌برداری از تأسیسات آبی و برقایی شرکت آب منطقه‌ای تهران گفت: درحال حاضر میزان ذخایر سدهای پنج‌گانه تأمین‌کننده آب استان تهران ۲۵۱ میلیون مترمکعب است که این رقم در روز مشابه سال گذشته بیش از ۳۳۰ میلیون مترمکعب بوده و براساس این حجم آب سدهای استان تهران ۲۴ درصد نسبت به روز مشابه سال گذشته کاهش یافته است. به گزارش ایلنا از وزارت نیرو، علیرضا ارسطویی با اعلام این مطلب گفت: از مجموع ظرفیت هزارو ۸۸۸ میلیون مترمکعبی پنج سد تأمین‌کننده آب شرب استان تهران، ۲۵۱ میلیون مترمکعب آب پشت سدها ذخیره شده و بیانگر این است که تنها حدود ۱۳٫۳ درصد از ظرفیت کلی سدهای پنج‌گانه تأمین‌کننده آب استان تهران پر است. ارسطویی حجم آب موجود در مخزن سد امیرکبیر را حدود ۲۹ میلیون مترمکعب اعلام و تصریح کرد: این میزان در روز مشابه سال گذشته ۴۴ میلیون مترمکعب بوده است، همچنین حجم ذخیره آب سد طالقان از ۱۷۹ میلیون مترمکعب سال گذشته به ۱۴۹ میلیون مترمکعب کاهش پیدا کرده است. او افزود: حجم ذخیره آب سد لار سال گذشته ۱۶ میلیون مترمکعب بوده که در مقایسه با موجودی ۱۳ میلیون مترمکعبی فعلی، سه میلیون مترمکعب کاهش را نشان می‌دهد و حجم آب سد ماملو نیز از ۷۲ میلیون مترمکعب سال گذشته، به ۴۵ میلیون مترمکعب رسیده است؛ این در حالی است که حجم ذخیره آب سد لتیان در مقایسه با روز مشابه سال گذشته با چهار میلیون مترمکعب کاهش به ۱۵ میلیون مترمکعب رسیده است. ارسطویی درباره میزان بارش‌ها نیز گفت: میزان بارش‌ها از ابتدای سال آبی تاکنون ۵۰۰۷ میلی‌متر ثبت شده که این میزان در سال گذشته ۸۵٫۳ میلی‌متر بوده است؛ براساس این میزان بارش‌ها نسبت به سال آبی قبل آن ۴۱ درصد و نسبت به بلندمدت ۵۰٫۶ درصد کاهش یافته است. مدیر دفتر بهره‌برداری از تأسیسات آبی و برقایی در پایان خاطرنشان کرد: از همه شهروندان درخواست می‌شود که صرفه‌جویی و مصرف بهینه آب را همواره مدنظر داشته باشند تا مشکلی به جهت تأمین مطمئن و پایدار آب نداشته باشیم.

کاهش ۲۲ درصدی گوساله‌های متولدشده

تعداد گوساله متولدشده و تعداد دام پروراشده در فصل پاییز سال جاری به ترتیب ۲۸۵ هزار رأس و ۴۳۹ هزار رأس برآورد شده که نسبت به مدت مشابه سال قبل به ترتیب ۰٫۳ درصد و ۲۱٫۹ درصد کاهش یافته است. به گزارش مهر، بر اساس گزارش‌های مرکز آمار ایران، اطلاعات حاصل از آمارگیری اندازه‌گیری تعداد و تولیدات فصلی دام سنگین (گاو و گوساله) در فصل پاییز ۱۴۰۱ نشان می‌دهد تعداد گاو و گوساله پروراشده در پاییز سال جاری ۴۳۹ هزار رأس بوده که نسبت به پاییز سال گذشته ۲۱٫۹ درصد کاهش یافته است. اطلاعات حاصل از این طرح نشان می‌دهد تعداد گاو و گوساله موجود در دامداری‌های کشور ۵۰۳ میلیون رأس (شامل ۱۰۴ میلیون رأس دام اصیل، ۲۰۲ میلیون رأس دام آمیخته و ۱۰۷ میلیون رأس دام بومی) است که نسبت به پاییز سال قبل ۴٫۶ درصد کاهش داشته است. بررسی اطلاعات در سری زمانی نشان می‌دهد که جمعیت گاو و گوساله اصیل (که در گاوداری‌های صنعتی نگهداری می‌شود) در حال افزایش و جمعیت گاو‌ها و گوساله‌های آمیخته و بومی (که در دامداری‌های غیرصنعتی یا به صورت سنتی نگهداری می‌شوند) به‌تدریج در حال کم‌شدن است. در این فصل نزدیک به ۱٫۸ میلیون تن شیر گاو در دامداری‌های کشور تولید شد که نسبت به فصل پاییز سال قبل ۴٫۶ درصد افزایش یافته است.

ریش آگهی‌دهندگان تویتتر

بیش از ۵۰۰ آگهی‌دهنده از زمان خریداری‌شدن تویتتر از سوی ایلان ماسک در اکتبر گذشته، هزینه در این سایت شبکه اجتماعی را متوقف کرده‌اند. به گزارش ایسنا، وسایت اینفورمیشن به نقل از یک منبع آگاه نوشت: درآمد روزانه تویتتر در ۱۷ ژانویه، ۴۰ درصد نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۲۲ کاهش داشت. این کاهش درآمد نخستین بار در روزنامه فناوری بلتفرم گزارش شده بود. تویتتر درباره این دو گزارش اظهارنظر نکرد. از زمانی که ایلان ماسک مالک تویتتر شد، برندهای آگهی‌دهنده در واکنش به تغییر و تحولات این شبکه اجتماعی ازجمله اخراج هزاران کارمند و عرضه احراز هویت پولسی که به افزایش جعل هویت برندها در این پلتفرم منجر شد، از تویتتر فراری شدند. بر اساس گزارش روتترز، تویتتر به‌تازگی ممنوعیت تبلیغات سیاسی را که در سال ۲۰۱۹ وضع شده بود، لغو و اعلام کرد سیاست تبلیغات برای تبلیغات جنبش‌های اجتماعی را در آمریکا تسهیل خواهد کرد و سیاست تبلیغاتی خود را با تلویزیون و دستگاه‌های رسانه‌ای دیگر همسو می‌کند.

می‌شود.

ایمانی با تأکید بر اینکه برای ارزیابی نتایج عرضه خودرو در بورس کالا باید صبور بود، گفت: اگر یک سال تحمل کنیم خواهیم دید که جریان نقدینگی و میل به سهامداری باعث اصلاح ساختار خودروسازی‌ها خواهد شد.

رئیس هیئت‌مدیره گروه بهمن:

هدف از حضور در بورس کالا فقط سودآوری نیست



جمشید ایمانی، رئیس هیئت‌مدیره گروه بهمن، طی سخنانی در میزگرد تخصصی «بررسی جوانب و حاشیه‌های عرضه خودرو در بورس کالا» در رد قیمت‌گذاری دستوری گفت: هدف ما از حضور در بورس کالا تنها افزایش سودآوری نیست بلکه ما به دنبال آن هستیم که از ابزارهای مالی متنوعی استفاده کنیم. صنعت خودرو گردش مالی بالایی دارد و این روش می‌تواند ما را در تحقق برنامه‌های تأمین مالی‌مان کمک کند.

رئیس هیئت‌مدیره گروه بهمن گفت: اکنون حتی قانون اجرا نمی‌شود. ماده ۹۰ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ اجرا نمی‌شود یا ماده ۱۰۱ قانون برنامه پنجم مبنی بر اینکه دولت باید مابه‌التفاوت قیمت بازار و قیمت دستوری را جبران کند، اجرا نمی‌شود. وی در همین رابطه افزود: قیمت‌گذاری دستوری به کالاهای اساسی مربوط است که نرخ بهره سال ۱۳۸۹ معیار است.

ایمانی یادآور شد: با این نرخ استهلاک در نظر گرفته‌شده در قیمت‌گذاری، هیچ شرکتی قادر به نوسازی ماشین‌آلات خود نیست و بعد از یک دوره پنج‌ساله تمامی ماشین‌آلات مضمحل خواهند شد.

رئیس هیئت‌مدیره گروه بهمن با تأکید بر اینکه در شرایط فعلی، خودروسازان اختیاری برای عرضه تولیدات خود ندارند، گفت: خودروسازان بایستی بخشی از تولید خود را در طرح جوانی جمعیت و سهمی را هم برای طرح جایگزینی خودروهای فرسوده عرضه کنند و تنها ۳۰ درصد از تولید توسط خودروساز عرضه

روابط عمومی و امور بین الملل شرکت نفت ستاره خلیج فارس



تجدید مناقصه عمومی دو مرحله‌ای تأمین تسمه بت و شگل در ساینز های مختلف

شماره مناقصه: PGSOC-LEC-SHACKLE&BELT-TE-02096

شرکت نفت ستاره خلیج فارس (سهامی عام) در نظر دارد تأمین انواع تسمه بت و شگل در سایزهای مختلف را از طریق مناقصه عمومی به تأمین‌کننده واجد شرایط واگذار کند، بنابراین از همه شرکت‌های معتبر دعوت می‌شود برای تهیه اسناد مناقصه تا تاریخ ۱۴۰۱/۱۱/۰۸ با ارسال نامه، اعلام آمادگی به همراه فیش خرید اسناد را از طریق پست الکترونیکی ارسال کنند. متقاضیان می‌تواند جهت کسب اطلاعات تکمیلی و دستورالعمل مکاتبات، به وبگاه اینترنتی شرکت نفت ستاره خلیج فارس (سربرگ مناقصات) به آدرس www.pgsoc.ir مراجعه فرمایند.

هزینه خرید اسناد: ۲۰۰۰۰۰۰۰۰ (دو میلیون) ریال واریزی به حساب شماره ۱۳۴ ۰۳۸۱ ۲۳۹۰ بانک تجارت با شماره شبا ۱۳۴ ۰۳۸۱ ۲۳۹۰۳۳۹۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰ IR۵۱ به نام شرکت نفت ستاره خلیج فارس (متقاضیان به منظور دریافت شناسه اختصاصی پرداخت می‌بایست با بخش خزانه امور مالی به شماره ۱۳۱۲۶۹۷ ۰۳۱۳۱۳۱۳۱۳۳۵۷ و ۰۷۶-۳۰۱۳۱۳۳۵۷ تماس حاصل فرمایند.)

میزان ضمانت‌نامه شرکت در مناقصه: مبلغ هفتمصد و پنجاه میلیون (۷۵۰۰۰۰۰۰۰۰) ریال. (در این مرحله ضمانت‌نامه دریافت نمی‌شود)

مهلت تحویل بسته پیشنهادی مناقصه: تا پایان وقت اداری مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۲۳

محل تحویل بسته پیشنهادی مناقصه: بندرعباس، کیلومتر ۱۳ محور بندرعباس به بندر خمیر، بلوار صنعت نفت، میدان نفت، بلوار خودکفایی، شرکت نفت ستاره خلیج فارس، امور حقوقی و قراردادها.

تلفن: ۰۷۶-۳۱۳۱۰۰۰۰ داخلی ۳۷۰۶، **دورنگار:** ۰۷۶-۳۱۳۱۳۱۳۱ **کدپستی:** ۷۹۳۱۱۸۱۱۸۳ **ایمیل:** Legal@pgsoc.ir