

ادامه از صفحه اول

خواب آشفته برای ایران و خاورمیانه

پس از بحث‌ها و تجزیه و تحلیل‌ها در نهادهای تخصصی مربوطه، در نهایت به صورت شسته‌ورفته با طرحی مشخص به بالاترین مرجع تصمیم‌گیری که ریاست‌جمهور است می‌رسد. رئیس‌جمهور با داشتن همه اطلاعات و مشاوره با مجرب‌ترین متخصصان مربوطه، طرح را با تأیید و امضای خود به اجرا می‌گذارد، اما ترامپ این مسیر را وارونه می‌پیماید. خود را در موضعی بالاتر از همه زمامداران جهان می‌پندارد که باید مصالح آمریکا را تشخیص دهد و ابزار اجرائی آن را هم در ذهن خود بسازد و رسماً اعلام کند تا مسئولان مربوطه زمینه‌های اجرای دستور او را فراهم کنند. نگاه ترامپ به مسئله مهاجرهای لاتین‌تبار، همکاری برای فولاد و آلومینیوم تولیدشده در اروپا و کانادا و نمونه‌های بارز روش تصمیم‌گیری ترامپ است. به عبارت دیگر، او تصمیم نهایی را شخصاً می‌گیرد و اعلام می‌کند، حتی اگر مشاوران او یا دستگاه‌های ذی‌ربط با آن مخالف باشند و به‌نایار از خدمت به او دست بردارند. بسیاری از تصمیماتی از این دست که تاییه‌حال گرفته شده است به دلیل ناپختگی به مرحله اجرا نرسانیده‌اند. ترامپ در آنچه می‌کند تنها نیست. دیکتاتورهای اروپایی مانند هیتلر و شاهان مشرق‌زمین هم در آنچه می‌کردند تنها نبودند. همواره افرادی در اطراف شاهان بوده و هستند که اطاعت از دستور مافوق بخشی از زندگی آنها بوده و هست. تازه ترامپ یک دیکتاتور خوب است. ما شاهانمان مانند آغامحمدخان قاجار داشته‌ایم که از سرهای بریده ساکنان شهرهای متمدنی مانند کرمان «کله‌منار» می‌ساخت. دید ترامپ به اروپا و آسیا شامل چین و روسیه، دیدی از بالا به پایین است، اما این دید الزاما پازتاب قدرت آمریکا نیست. توان آمریکا در حدی نیست که بتواند تکلیف همه کشورها را فی‌البداهه تعیین کند.

آنچه شاهد هستیم بیشتر حالت نمایش، آن هم از سوی یک تاجر پرتجزیه دارد. اما اداره کشور با اداره یک شرکت بازرگانی و هتلداری یکی نیست. رفتار ترامپ موجب پاسخ‌گویی و مقاومت رقبای اروپایی و آسیایی او می‌شود. تازه اگر ترامپ بتواند سرا پای خود بایستد، که ای یکی بچود است. روشن ریزه‌کاری‌های انتخاباتی او و دادوستد اطرافپایش با مافیای بین‌المللی روزه‌پروز آشکارتر می‌شود. سقوط محبوبیت ترامپ سرعت گرفته است و احتمال برکناری او کم نیست، اما این نکته را هم نباید از دید دور کرد: به دلیل رفتار ترامپ و مقاومت رقبای بین‌المللی او، اوضاع جهان تا اندازه‌ای در هم ریخته و احتمال بروز جنگ در منطقه خاورمیانه کم نیست. بر زمامداران این منطقه حساس است که چشم و گوش خود را باز کنند و ااحتیاط بسیار و عقلانیت با بازی‌های پیچیده منطقه‌ای برخورد کنند. آشوب کنونی منطقه ما و دادوستدهای فوق‌دستانه عربستان با آمریکا و انگلیس برای سیاست خارجی ایران، حاوی درس‌ها و پیام‌هایی مهم است.

گزاره‌های غایب درباره مؤسسات غیرمجاز

بدون تردید نیروهای اجتماعی همچون بازار و عقبه‌های سیاسی در شکل‌گیری این جریان به‌ظاهر اقتصادی، نقش مهمی داشته است که جای طرح آنها در این نشست نبود. مثلا حیدری نتوانست توضیح دهد که چرا همه دولت‌ها از قدرت‌گرفتن بانک مرکزی و نظارت بی‌چون‌وچرای آن، بر هر فعالیت مالی و پولی ادا داشته‌اند و هر کدام به مقادیری بر آن تبصره زده‌اند. در پایان سال ۹۶ که قصه برغصه غیرمجازها، با انبوهی خسارت شخصی به میلیون‌ها نفر و خسارتی ملی در حد ۲۰ هزار میلیارد تومان به پایان رسیده است، مکامکان برابر قانون، بانک مرکزی از نظارت بر فعالیت مالی مؤسساتی ازجمله تعاونی‌های روستایی منع شده است.رواقع در روزهایی که قانون‌گذاران مدام نظارت بانک مرکزی را به چالش می‌کشند، بر اثر یک حفره قانونی که در خانه ملت ایجاد شده است، سودگرانی می‌توانند از محل تطبیع کرنتیان، سپرده‌های آنان را به ترازج ببرند. چنان‌که یک صندوق روستایی با ۲۰۰ شعبه توانسته است اموالی در مقیاس ده‌ها میلیارد تومان از سپرده‌های روستاییان را حیف‌ومیل کند و آنان را به خیل شاکیان بپیوند زند. فرشاد حیدری همچنین در این گزارش اشاره نکرد که در روزهایی که سپرده‌گذاران مؤسسات غیرمجاز در کوچه و خیابان و بانک مرکزی در رسانه‌ها درباره کلاهبرداری ازجمله سهام‌دارانی که با سودهای نجومی و غیرواقعی فریاد می‌زدند، یک مؤسسه غیرمجاز به نام تعاونی ولی‌عصر میمنت‌آباد چگونه توانست در مدت کمتر از یک ماه بیش از ۲۰۰ میلیارد تومان سپرده از مردم جمع کند و دادمانی‌که این نظام‌طمع‌ورزی در جامعه چنین ناهماهنگ است، هیچ نظارتی نمی‌تواند مانع از حضور سودگرانی شود که یک‌روزه متولد می‌شوند و چونسان حیابی آن‌قدر اموال از سپرده‌گذاران جذب می‌کنند که از درون متلاشی می شوند.

ادامه در صفحه ۶

زهـره علمای: داستان از یک تصادم آغاز شد؛ برخورد هواپیمای ATR 72 ایرلاین آسمان در مسیر تهران– یاسوج با کوه دنا که ۶۶ سرنشین آن را به کام مرگ کشاند. حرف‌وحدیث‌ها درباره این واقعه بسیار است و احتمالات و گمانه‌زنی‌ها هم فراوان، اما این سانحه جدا از ابهام‌هایی که درباره چگونگی و چرایی سقوط برای مردم و کارشناسان صنعت هوانوردی ایجاد کرد، موجب شد زخم کهنه خلبانان شرکت هوایی آسمان یعنی ناراضیاتی از این ایرلاین سر باز کند و خبرهای ضد و نقیضی هم در این‌باره منتشر شود. خبرهای مربوط به شکایت تعدادی از خلبانان شرکت آسمان نخستین‌بار در گفت‌وگوی یکی از اعضای کمیسیون عمران مجلس با خبرنگاران منعکس شد. محمد دامادی در این‌باره گفته بود: شکایت‌های بسیاری از سوی خلبانان آسمان به کمیسیون عمران مجلس ارسال شده بود و بیش از ۲۰ نفر از خلبانان توانمند آسمان در ماه‌های گذشته به‌دلیل سوسومیریت استعفا کرده‌اند. دریافت چک از خلبانان ایرلاین آسمان دومین موردی بود که دامادی به آن اشاره کرده و گفته بود: متأسفانه تعدادی از خلبانان اعلام کرده‌اند که این شرکت با دریافت چک از خلبانان، آنها را مجبور به پرواز می‌کند. سومین موضعی که تنش‌ها میان این نماینده مجلس و مدیریت شرکت آسمان را تشدید کرد، بحث درباره نامناسب‌بودن وضعیت آب‌وهوایی مسیر برای پرواز تهران– یاسوج بود. دامادی در این‌باره هم گفته بود: سازمان هواپیمایی هشدارهای سازمان هواشناسی درباره نامساعدبودن آب‌وهوای منطقه دنا را به هواپیمایی آسمان داده بود. اما این شرکت دستور پرواز را لغو نکرد. البته انتقاد این نماینده مجلس بی‌پاسخ نماند و حسین علیای، مدیرعامل ایرلاین آسمان، در گفت‌وگو با تسنیم، تمامی این ادعاها را رد کرد. این مباحث درباره ایرلاینی است که مدیریت آن را سازمان بازنشستگی کشوری به‌عنوان مالک آن انتخاب می‌کند. این سازمان زیرمجموعه‌های از وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی است. اجبار خلبانان به پرواز با گزارش‌های غیرقانونی آب‌وهوا و حقوق پایین این ایرلاین در مورد مهمی هستند که خلبانان مستعفی آسمان در گفت‌وگو با «شرق» آن را مطرح کرده‌اند.

استغفا ۴۸ خلبان
با وجود اینکه مدیرعامل آسمان به تمامی انتقادهای محمددامادی، عضو کمیسیون عمران، پاسخ داده است، اما گفت‌وگوی «شرق» با دوتن از خلبانان باسابقه ایرلاین آسمان نشان می‌دهد پیش از ۴۸ نفر از خلبانان این ایرلاین در چهار سال گذشته اقدام به استعفا کرده‌اند، اما بحث چک دریافتی از خلبانان نه برای اجبار آنها به پرواز بوده و نه برای گذراندن دوره آموزشی است، بلکه ضمانت است تا خلبانان مجبور به ماندن در این ایرلاین شوند که در صورت لزوم می‌توانند به ماندن در این ایرلاین شوند. این خلبانان مستعفی شرکت آسمان در سال‌های اخیر با مشکلات متعددی مواجه شده‌اند. در حالی که با وجود خستگی درحالی‌که از لحاظ ساعتی و حقوقی مستحق دریافت حقوق و مزایای مناسب بوده‌اند، اما با اصرار مجبور به پرواز شده‌اند. این خلبان باسابقه ایرلاین آسمان تصریح می‌کند: ساعت موظفی خلبان نباید بیش از ۱۰ ساعت باشد اما در برخی موارد، مدیریت ایرلاین، خلبان‌ها را مجبور به پرواز خارج از ساعت موظفی می‌کند.

او بیان می‌کند: براساس قوانین پرواز شرکت آسمان، این‌گونه است که تا سه بار گزارش هواشناسی گرفته می‌شود و درصورتی‌که در این سه گزارش هوا مناسب نباشد، پرواز باید باطل شود، اما این موضوع در شرکت آسمان رعایت نمی‌شود و ممکن است ۱۰ بار گزارش هواشناسی گرفته شود تا یکی از این گزارش‌ها حاکی از بهبود آب‌وهوا در مسیر پرواز باشد. تا پیش از انجام پرواز، مسئولیت با خلبان نیست و با مدیریت ایرلاین است و به دلیل فشار مدیریت، این خلبان مجبور به پرواز شده است، زیرا در شش گزارش گرفته‌شده هواشناسی، شرایط او بیان می‌کند: براساس قوانین پرواز شرکت آسمان، این‌گونه است که تا سه بار گزارش هواشناسی گرفته می‌شود و درصورتی‌که در این سه گزارش هوا مناسب نباشد، پرواز باید باطل شود، اما این موضوع در شرکت آسمان رعایت نمی‌شود و ممکن است ۱۰ بار گزارش هواشناسی گرفته شود تا یکی از این گزارش‌ها حاکی از بهبود آب‌وهوا در مسیر پرواز باشد. تا پیش از انجام پرواز، مسئولیت با خلبان نیست و با مدیریت ایرلاین است و به دلیل فشار مدیریت، این خلبان مجبور به پرواز شده است، زیرا در شش گزارش گرفته‌شده هواشناسی، شرایط

اقتصاد



نجات‌دهندگان

«شرق» درگفت‌وگو با خلبانان مستعفی یک شرکت هواپیمایی از برخی مسائل این ایرلاین پرده برداشت

«آسمان» سیل استیضاح

می‌افزاید: شرایط فعالیت خلبانان این ایرلاین مانند شرایط فعالیت پزشکان یک بیمارستان است که یک مهندس کشاورزی این بیمارستان را مدیریت می‌کند. او با تکذیب دریافت چک از خلبانان برای انجام پرواز اجباری اظهار می‌کند: شرکت‌های داخلی برای جلوگیری از استغفا خلبان‌های باسابقه از آنها تعهدی دریافت می‌کنند تا پس از کسب سابقه خوب اقدام به ترک ایرلاین نکنند، این‌ها را حدود هفت، هشت سال است که اقدام به دریافت چنین تعهدنامه‌ای می‌کنند که شرکت آسمان هم از این موضوع مستثنا نیست. ایرلاین‌ها از خلبان‌ها چکی دریافت می‌کنند تا این‌چک ضمانتی برای ادامه حضور آنها باشد. درحالی‌که دریافت این چک کاملا غیرقانونی است و خلبان تنها تا زمان تعیین‌شده در قرارداد کاری خود موظف به پرواز است و زمانی که با خلبان‌های آسمان قرارداد یک‌ساله بسته می‌شود، آنها می‌توانند پس از یک سال ادامه همکاری با این ایرلاین را متوقف کنند.

۴۰۰ میلیون تومانی برای ادامه فعالیت

به‌گفته این خلبانان مستعفی، ایرلاین اقدام به دریافت چک ۴۰۰میلیون‌تومانی از خلبانان می‌کند تا ادامه فعالیت او در این ایرلاین را ضمانت کند اما دریافت این چک به معنای اجبار خلبان برای انجام پرواز غیراستاندارد نمی‌شود. براساس قانون هم دریافت ۴۰۰میلیون‌تومانی از خلبان برای تداوم فعالیت در ایرلاین در شرایطی که قراردادهای بسته‌شده یک‌ساله بوده، غیرقانونی است. این خلبان مستعفی شرکت آسمان درباره یکی از تجربیات خود از قوانین سختگیرانه این ایرلاین می‌گوید: به‌عنوان نمونه بند پنس تا تأخیر هشت‌ساعته پرواز و با وجود خستگی درحالی‌که از لحاظ قانونی مجاز به پرواز نبودم، اما با اصرار مجبور به پرواز شدم. این خلبان باسابقه ایرلاین آسمان تصریح می‌کند: ساعت موظفی خلبان نباید بیش از ۱۰ ساعت باشد اما در برخی موارد، مدیریت ایرلاین، خلبان‌ها را مجبور به پرواز خارج از ساعت موظفی می‌کند.

تخلف در گزارش آب‌وهوا

او بیان می‌کند: براساس قوانین پرواز شرکت آسمان، این‌گونه است که تا سه بار گزارش هواشناسی گرفته می‌شود و درصورتی‌که در این سه گزارش هوا مناسب نباشد، پرواز باید باطل شود، اما این موضوع در شرکت آسمان رعایت نمی‌شود و ممکن است ۱۰ بار گزارش هواشناسی گرفته شود تا یکی از این گزارش‌ها حاکی از بهبود آب‌وهوا در مسیر پرواز باشد. تا پیش از انجام پرواز، مسئولیت با خلبان نیست و با مدیریت ایرلاین است و به دلیل فشار مدیریت، این خلبان مجبور به پرواز شده است، زیرا در شش گزارش گرفته‌شده هواشناسی، شرایط

ادامه می‌دهد: با توجه به اینکه حقوق خلبانان ایرلاین آسمان کم است، آنها تمایلی به فعالیت در این ایرلاین ندارند. اما از خلبانان ضمانتی گرفته می‌شود که آنها مجبور به ماندن در این شرکت شوند. به گفته او، تمام خلبان‌های مستعفی با توجه به چک‌های دریافت‌شده از آنها، مجبور به شکایت از این ایرلاین شدند تا بتوانند از این شرکت رفته و در ایرلاین دیگری مشغول به فعالیت شوند.این خلبان به گله خود ادامه داده و می‌گوید: مهم‌ترین افراد در یک ایرلاین، خلبان‌ها و قفالن بخش فنی و تعمیرات هستند و بیشترین فشار کاری هم بر این افراد وارد می‌شود بر همین اساس باید این افراد بیشترین حقوق را دریافت کنند تا با آرامش اقدام به پرواز با تعمیر کنند اما در ایرلاین آسمان این اولویت رعایت نمی‌شود.این خلبان باسابقه ایرلاین آسمان با اشاره به اینکه یک خلبان نمی‌تواند شغل دومی داشته باشد و بر همین اساس باید حقوق مناسبی دریافت کند، می‌گوید: برنامه پروازی خلبانان به گونه‌ای است که ساعات پروازی آنها بسیار پرکنده است. مدیریت برای پرداخت بدهی‌ها، حقوق خلبان‌ها را کاهش داد و سیستم حقوق ریاضتی را در این حق چهار سال اجرائی کرد؛ ضمن اینکه دو اَیتم مهم حقوق خلبانی را حذف کرد که حذف این دو اَیتم موجب کاهش شدید حقوق خلبانی شد.این خلبان شرکت آسمان می‌گوید: کاهش حقوق خلبان‌های شرکت آسمان موجب شد که خلبانان برای افزایش حقوق خود گاهی مجبور به پروازهای می‌شوند که در شرایط آب‌وهوایی مناسبی انجام نمی‌شود و همین موضوع احتمال افزایش سانحه را به همسراه دارد؛ زیرا ۶۰ تا ۷۰ درصد حقوق خلبان را حق پرواز تشکیل می‌دهد و انجام‌ندادن پرواز موجب کاهش حقوق می‌خبلان می‌شود.

نقص در تجهیزات ناوبری فرودگاه یاسوج
او درباره سانحه هوایی تهران–یاسوج نیز می‌گوید: در برخی فرودگاه‌ها (بجنورد، سهندج، ایلام، یاسوج) انجام پرواز بسیار خطرناک است؛ زیرا دور تا دور فرودگاه را کوه گرفته‌است و تجهیزات ناوبری و راداری این فرودگاه‌ها هم بسیار ناقص است. در فرودگاه یاسوج از تجهیزات ATN(دی) استفاده می‌شود که مانند یک دستگاه راديو است و عقربه او بسیار نوسان دارد و برای چنین فرودگاه‌هایی که بسیار خطرناک هستند، مناسب نیست.این خلبان باسابقه ایرلاین آسمان می‌گوید: اغلب پروازهای آسمان هم در چنین فرودگاه‌هایی انجام می‌شود و درحالی‌که باید خلبانان آسمان برای انجام چنین پروازهای حقوق بیشتری دریافت کنند، حقوق آنها کمتر از خلبان‌های ایرلاین‌های است که به فرودگاه‌های عادی پرواز دارند.او درباره چک‌های دریافت‌شده از خلبان‌ها می‌گوید: در ایرلاین آسمان برای ارتقای تایپ (فوقر به ایرباس یا ایت‌آی‌آر برای فوکر ۱۰۰) پروازی یک خلبان از او چک و ضمانت‌نامه دریافت می‌کنند؛ زیرا خلبانی که ارتقا می‌یابد، ممکن است به دلیل حقوق پایین استعفا بدهد. این خلبان شرکت آسمان تصریح می‌کند: ایرلاین آسمان برای جلوگیری از استغفا خلبان‌های ارتقاافته از آنها شده که علاوه بر بدی آب‌وهوا در مسیر، هواپیمای ATR نسبت به یخ‌زدگی کاملا ضعیف است و در این شرایط نباید چنین هواپیمایی پرواز می‌کرد.

حقوق سرهم‌ماندار بیشتر از خلبان

یکی از خلبانان ایرلاین آسمان هم که از مدیریت این ایرلاین ناراضی است، درباره استغفا تعدادی از خلبانان این شرکت هواپیمایی به «شرق» می‌گوید: آسمان در چهار سال گذشته حقوق خلبانان را کاهش داده است و همین کاهش حقوق موجب شد که تعداد بسیاری از خلبانان؛ حدود ۴۸ نفر از آنها از شغل خود استعفا دهند.او ادامه می‌دهد: حقوق خلبانان آسمان بسیار کمتر از خلبانان سایر ایرلاین‌هاست و درحالی‌که خلبانان ایرلاین‌های دیگر بیش از ۲۰ میلیون تومان در ماه حقوق دریافت می‌کنند، متوسط حقوق خلبانان آسمان کمتر از ۱۰ میلیون تومان است و حتی برخی سرهم‌ماندارها از خلبانان حقوق بیشتری می‌گیرند.این خلبان باسابقه

مهم‌ترین محورهای گزارش کمیته بررسی سانحه هواپیمای تهران– یاسوج

مجاز به آغاز تقرب برای فرود نبوده است. بر اساس دستورالعمل‌های هواپیمایی آسمان، خلبان در فرودگاهی که دارای موانع پروازی است، نباید در ابری زیر ۱۱هزار پایی اقدام به فرود نماید.
ارتباطات: دستگه‌های ارتباطی نصب شده بر روی هواپیمان در زمان وقوع حادثه سالم و عملیاتی بوده است.
جعبه سیاه: در روز چهاردهم پس از سانحه جعبه سیاه هواپیما کشف و به تهران منتقل گردید.
- نظر به برخورد شدید هواپیما با کوه و رطوبت محیط امکان خواندن اطلاعات در ایران مقدور نشد و با مشورت‌های صورت‌گرفته حافظه آن هم‌راه با هیت متشکل از مراجع قضائی و حفاظتی به فرانسه منتقل شده و نتایج دریافت‌شده جهت تحلیل و بهره‌برداری به کشور منتقل شد.
اطلاعات بر خورد: - هواپیما تا آخرین لحظه در اختیار خلبانان بوده و مکانیسم‌های مختلف آن مطابق اقدامات و هدایت گروه پروازی عمل می‌کرده‌اند. سیستم‌های هواپیما نیز اطلاعات صحیح را در اختیار خلبانان قرار می‌داده‌اند. موتورهای هواپیما نیز مطابق با خواست خلبان عمل کرده‌اند. لذا نقص فنی هواپیما تاکنون منتفی است.
- خلبانان تا ثانیه‌ای قبل از برخورد به دلیل پوشش ابر متوجه وجود کوه در روبه‌رو نشده‌اند و در لحظه آخر با مشاهده کوه سعی در انجام مانور شدید گردش به چپ جهت ریزش از برخورد داشتند که بی‌نتیجه بوده است.
- خلبان نتزل به ارتفاع ۱۷هزار پا با مطابق با طرح تعریف‌شده پروازی انجام داده لیکن تنظیم ارتفاع ۱۵هزار پا و بعد از آن ۱۴هزار پا بر روی سیستم خلبان خودکار مغایر با ضوابط پروازی مجاز بوده است.
- ترکیب خدمه پروازی (خلبان و کمک‌خلبان) برای این پرواز در مغایرت با محدودیت‌های تعیین توسط سازمان بود و خلبان پرواز دارای صلاحیت لازم برای پرواز بوده، لیکن در حد فاصل سه‌هزار و ۵۰۰ تا چهار هزار پایی از نوع CB و در ۹هزارپایی بر پیوسته وجود داشته و در ارتفاع پایین به‌تدریج به وسعت پوشش ابرها افزوده شده و دمای محیط نیز در بازه زمانی مزبور بین صفر تا ۲- درجه بوده است.
- مطابق نظام نامه عملیات شرکت آسمان، خلبان پرواز موظف به بررسی وضعیت هوای فرودگاه و مسیر پرواز بوده و با وضعیت هوای فوق

گزارش روز

تلاش برای آزادسازی ایرانیان برده‌شده‌ادامه‌دارد صیادان همچنان در چنگ دزدان دریایی

● **شرق:** «تلاش برای آزادسازی صیادان برده‌شده توسط دزدان دریایی ادامه دارد». این کلام محمد راستاد، معاون وزیر راه‌وشهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، در نشست اخیر خبری است. راستاد در این نشست درباره آخرین وضعیت شناورهای صیادی ایرانی برده‌شده توسط دزدان دریایی گفت: تعدادی شناور صیادی سنتی در دست دزدان دریایی سومیالی است که سازمان بنادر و دریانوردی و ارگان‌های مربوطه در حال پیگیری آزادسازی سرنشینان این شناورها هستند. طبق گفته راستاد تاکنون ۱۸ صیاد ایرانی از سوی دزدان دریایی سومیالی نجات شده‌اند و این سازمان تمام تلاش خود را برای نجات آنها انجام داده است. معاون وزیر راه‌وشهرسازی همچنین درباره گزارش از سانحه سانچی اظهار کرد: گزارش نهایی سانحه سانچی براساس جمع‌بندی‌ها تکمیل و منتشر می‌شود. تاکنون دو جلسه رسیدگی در کشور چین داشته‌ایم، دو هیت در دو نوبت به این اعزام شده‌اند، ثبت اطلاعات VDR سانچی انجام شده است و مستندات دریافت شد؛ ضمن آنکه صاحب‌ها با کارکنان کشتی کریستال انجام و کشتی معاینه شد و حداقل پنج هفته دیگر لازم است تا گزارش نهایی سانحه سانچی منتشر شود. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی درباره میزان جابه‌جایی کالا و آمار تخلیه و بارگیری در بنادر کشور در سال ۹۶ افزود: میزان تخلیه و بارگیری در بنادر کشور تا پایان رشد هفت‌صدمدی در مقایسه با مدت مشابه در سال گذشته داشته و این آمار تا بهمن ۱۴۲ میلیون تُن بوده است. همچنین در سال ۹۶ میزان ۹۸ میلیون تُن کالای غیرنفتی در بنادر جابه‌جا شد که در مقایسه با ۱۱ ماه سال ۹۵، هشت درصد رشد داشت. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی درباره لایروبی اروند هم گفت: درباره لایروبی اروند جلسات با طرف عراقی ادامه دارد که در قالب توافق ۱۹۷۵ باید انجام شود. امیدواریم ادامه مذاکرات با طرف عراقی منجر به تشکیل سی‌بی‌سی شود. هادی حق‌شناس، معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، نیز در ادامه توضیح داد: ما در تفاهم‌نامه سالویی، جست‌وجو، نجات و مقابله با الودگی نفتی از سال ۹۳ تا بهمن ۹۷، دریم. لایروبی اروند نیز مغروقه‌ها باید ساماندهی شوند و این از مشکلات است. درحال‌حاضر کشتی‌های سه تا پنج هزار تُن در این منطقه پهلوگیری می‌شود و بارج تا ۱۰ هزار تُن پهلوگیری دارد و ضرورت دارد آبخور اروند به ۹ متر برسد. او با بیان اینکه حدود ۳۷ سال است اروند لایروبی نشده است، گفت: طول اروند ۳۲ کیلومتر است و ۱۰ کیلومتر آن مشکل حاد دارد. ۱۰ کیلومتر خط‌القعر آب به سمت عراقی‌ها در اروند جابه‌جا نشده است و در برخی جاها به معنای واقعی تپه ایجاد شده است. همچنین ضرورت دارد خط‌القعر قدیمی را احیا کنیم که ۳۵ میلیون مترمکعب لایروبی و ۲۰۰ میلیون یورو هزینه می‌خواهد یا اینکه به‌سرغ خط‌القعر جدید برویم که داخل خاک عراق است.

حق شناس افزود: ما از نظر تجهیزات آماده لایروبی اروند به‌سرمت عراقی‌ها در اروند جابه‌جا نشده است و در برخی جاها به معنای واقعی تپه ایجاد شده است. همچنین ضرورت دارد خط‌القعر قدیمی را احیا کنیم که ۳۵ میلیون مترمکعب لایروبی و ۲۰۰ میلیون یورو هزینه می‌خواهد یا اینکه به‌سرغ خط‌القعر جدید برویم که داخل خاک عراق است. حق شناس افزود: ما از نظر تجهیزات آماده لایروبی اروند جابه‌جا نشده است و در برخی از خود احداث کرده‌اند و بنادری آنجا دارند؛ اما برای تردد به بندر ابوقریس نیاز به اروند دارند. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: هر ۱۰ سال یک بار آبخور کشتی‌ها در دنیا به‌ویژه کشتی‌های کانتینری یک متر بلندتر می‌شود و ما نیز با این نگاه اقتصادی بنادر خود را توسعه می‌دهیم. بندر خرمشهر باید به آبادانی قبل برگردد. ما در بندر امام خمینی (ره) آماده پذیرش کشتی‌های بزرگ هستیم و امیدواریم در سال ۹۷ قرارداد شرکت هندی در پایانه یک شهید بهشتی به حضور آنها در این پایانه بینجامد.

خبر ویژه

رومنامی از اولین کلکسیون‌های چرم درسا با کریستال‌های سواروسکی

● گروه چرم درسا از اولین کلکسیون‌های خود با کریستال‌های سواروسکی در خانه درسا رونمایی کرد.شاهین فاطمی، مدیرعامل چرم درسا، افزود: در صنعت پوشش و سبک لباس، درسا نخستین برندی است که توانسته لایسنس یا دانش فنی یک برند اروپایی را از آن خود کند. همچنین چرم درسا اولین برندی است که لایسنس سواروسکی را در خاورمیانه برای صنعت چرم اقدام کرده است. شایان ذکر است که این لایسنس به معنای حق استفاده از برند سواروسکی در محصولات درسا خواهد بود.رهمین‌بار«اندرو موجیک»، مدیرعامل سواروسکی، نیز در این مراسم به اشاره به اینکه ما با برنامه‌های بلندمدت و دقیق به همراه چرم درسا وارد ایران شدیم، افزود: اقتصاد ایران خاص و آمیخته‌شدن چرم به همراه کریستال‌های سواروسکی می‌تواند تأثیر بسزایی در صنعت پوشش و سبک لباس ایران و حتی منطقه داشته باشددر بخش دیگری از این مراسم، امیرکازم نورمحمدی، بنیان‌گذار و رئیس هیئت‌مدیر درسا، با بیان اینکه برای آینده‌پژوهی اقتصاد ایران باید به فرهنگ اقتصادی کشور بپردازیم، اظهار کرد: امیدوارم با فرصتی که امروز در اختیار صنعت و تولید بخش پوشاک کشور قرار گرفته است، بتوانیم اقتصاد کشور را شکوفا کنیم. شرط شکوفایی اقتصاد، توجه به نیازهای جامعه است.