info@payamdaily.ir

نخستین روزنامه صبح البرز

پیام آشنا

شماره ۲۷۴۴
دوشنبه ۱/ اردیبهشت/ ۱۴۰۴
۲۲ /شوال / ۱۴۴۶
21 / April / 2025

صاحب امتیاز: موسسه همگانساز اندیشه زمان
مدیرمسئول: محمود حیدری سردبیر: یاهره حیدری
نشانی: کرج، بلوار تعاون، خیابان فرهنگ، جنب کانون کارشناسان رسمی دادگستری
تلفن: ۳۲۵۳۴۸۳۸-۳۲۵۳۴۴۴۳ -۰۲۶ فکس: ۳۲۵۳۰۱۰۱
امتیاز در طرح ارزیابی کیفی وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی ۶۷/۸۰
چاپ: کارگر

خواندنی امروز با حافظ

امروز جای هر کس، پیدا شود ز خوبان
کآن ماه مجلس افروز، اندر صدارت آمد
بر تخت جم که تاجش، معراج آسمان است
همّت نگر که موری، با آن حقارت آمد

خواندنی کس ندانست که منزلگه آن دوست کجاست
این قدر هست که بانگ جرسی می‌آید
فیض کاشانی

اذان اوقات شرعی

اذان صبح	طلوع آفتاب	اذان ظهر	غروب آفتاب	اذان مغرب
۰۳:۵۳	۰۵:۲۴	۱۲:۰۴	۱۸:۴۵	۱۹:۰۴

برگه بهترین راه برای پیش‌بینی کردن زندگی آینده، ساختن آن است...
آبراهام لینکلن

گزارش روز

بنزین در انتظار تصمیمات غیر قیمتی

شدت مصرف انرژی ایران دوبرابر میانگین جهانی است؛ به طوری که کشورمان داشتن یک درصد جمعیت دنیا ۲.۷ درصد انرژی دنیا را مصرف می‌کند و رتبه هفتم مصرف انرژی در جهان را دارد. کشورهای چین و هند با جمعیتی بیش از یک میلیارد و ۴۰۰ میلیون نفر و آمریکا با ۴۰۰ میلیون نفر در زیل ۲۱۰ میلیون نفر و سه میلیارد و ۱۴۴۱ میلیون نفر و ژاپن با ۱۲۰ میلیون نفر بالاتر از ایران قرار دارند.

به گزارش پیام آشنا به نقل از جام‌جم آنلاین، مصرف بالای انرژی در کشور به گونه‌ای است که زنگ هشدار جدی برای آینده مدیریت انرژی و متابعی ملی را به صدا درآورده است. هرچند کارشناسان اجرای سیاست‌های کلی اصلاح الگوی مصرف و بهره‌وری انرژی را یکی از راهبردهای اساسی برای کنترل مصرف می‌دانند؛ این حل دو میلیارد و ۸۲۳ میلیون و ۶۰۰ هزار لیتر بنزین در ایام تعطیلات نوروزی امسال (۲۵ اسفند ۱۴۰۳ تا ۱۵ فروردین ۱۴۰۴) در کشور مصرف شد که رشد حدود ۹ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته را ثبت کرد. این آمار در حالی است که میانگین مصرف روزانه بنزین در سال ۲۰۲۳ در آلمان، ۷۴ میلیون لیتر بود و نشان می‌دهد مصرف بنزین در ایران حدود دوبرابر آلمان با جمعیتی مشابه است.

مصرف بنزین در سال ۱۴۰۳ به‌صورت میانگین ۱۲۴ میلیون لیتر بوده که در تعطیلات نوروزی ۱۴۰۴ به ۱۳۴ میلیون و ۵۰۰ هزار لیتر رسید. البته در روز ۲۹ اسفند ۱۴۰۳، مصرف بنزین به بیش از ۱۶۰ میلیون لیتر هم رسید که رکوردی بی‌سابقه در تاریخ مصرف این حامل انرژی است. رشد مصرف و نابرابری بنزین به یکی از چالش‌های کشور تبدیل شده که افزایش ۲۰ درصدی مصرف سوخت خودروهای داخلی به نسبت خودروهای متطبق با استاندارد جهانی، وجود ترافیک، توسعه نیافتن حمل‌ونقل عمومی، چندبرابری خودروهای فرسوده و قاچاق فرآورد از جمله عوامل مصرف بالای بنزین در ایران است. بررسی‌ها نشان می‌دهد متوسط رشد سالانه مصرف بنزین از ابتدای انقلاب اسلامی تا سال ۱۴۰۳ حدود ۵درصد و در چهار سال گذشته ۱۰ درصد بوده است که با تداوم روند کنونی، مصرف این فرآورده تا سال ۱۴۰۷ به روزانه ۱۷۰ میلیون لیتر می‌رسد؛ یعنی در آن سال نابرابری بنزین بیش از ۱۶ میلیارد دلار در سال ارزبری خواهد داشت.

ضرورت صرفه‌جویی در مصرف حامل‌های انرژی

رهبر معظم انقلاب اسلامی هفته گذشته در دیدار با مسئولان ارشد سه قوه مسائلی از جمله مصرف بسیار بالای بنزین، تحقق ناکافی عدالت آموزشی و مشکلات طبقات ضعیف را با پیگیری قابل حل دانستند و گفتند: «ذوق و شوق و انگیزه سران سه قوه و مسئولان دستگاه‌ها مبارک اما ناکافی است و به علت فقدان پیگیری‌های لازم، تصمیمات و تأکیدات مسئولان در سالیه مراتب مدیریتی ضعیف می‌شود و در موارد متعددی به اجرا نمی‌رسد.» رهبر معظم انقلاب، صرفه‌جویی در مصرف حامل‌های انرژی را ضرورتی اساسی خواندند و تأکید کردند: «میدانیش مردم و دستگاه‌های دولتی که بزرگترین مصرف‌کننده انواع انرژی هستند باید خود را به صرفه‌جویی عادت دهند که این کار نیز نیازمند پیگیری دارد.»

کارشناسان بر تقدم راهکارهای غیرقیمتی برای کاهش رشد مصرف و تحقق مصرف بهینه تأکید دارند؛ هرچند برخی هم عنوان می‌کنند که قیمت بنزین کنونی بسیار ارزان است؛ هزینه یک پاک ۴۵ لیتری با نرخ معادل ۶۷ هزار و ۵۰۰ تومان می‌شود در حالی که مبلغ همین میزان آب معدنی با آشامیدنی ۳۶۰ هزار تومان می‌شود.

براساس نظر کارشناسان یا متوسط‌سازی سبد انرژی و غیرقیمتی می‌توان مصرف بنزین را بهشت کاهش داد و از قاچاق آن جلوگیری کرد. نخستین اقدام نوسازی و اصلاح ناوگان حمل و نقل عمومی کشور و اسقاط خودروهای فرسوده است.

همچنین خودروهای تولیدداخل حدود دو هزار استاندارد های روز جهان بنزین مصرف می‌کنند که استفاده از فناوری‌های روز دنیا می‌تواند مصرف این خودروها را کاهش دهد. استفاده از ظرفیت گازسوز این نیز یکی دیگر از اقدامات است در سال‌های گذشته مورد غفلت قرار گرفته که با استفاده از این ظرفیت می‌توان مصرف بنزین را روزانه ۲۰ میلیون لیتر کاهش داد.

جایگزینی کارت سوخت و کارت بانکی

سیدمالک شریعتی، عضو کمیسیون انرژی مجلس در خصوص این‌که چگونه می‌توان مصرف حامل‌های انرژی به‌خصوص بنزین را کاهش داد، اظهار کرد: راهکارهای متنوعی وجود دارد و چند اقدام باید پیگیری شود اما نباید راهکارهای قیمتی در اولویت باشد. وی افزود: دولت باید اقدامات غیرقیمتی را اجرایی کند تا بتواند جلوی بخش زیادی از مصرف و قاچاق سوخت را بگیرد. از جمله اقدامات: انتقال سهمیه‌های بنزین از کارت هوشمند سوخت به حساب بانکی افراد است که مصوبه قانون بودجه ۱۴۰۴ نیز هست و دولت و وزارت نفت آن را پیگیری می‌کنند و امیدواریم به‌زودی اجرایی شود. این نماینده مجلس در مورد استفاده از کارت (حساب) بانکی به‌جای کارت سوخت توضیح داد: با این اقدام هیچ تغییری در میزان سهمیه و قیمت بنزین رخ نخواهد داد و صاحبان خودرو دارای سهمیه بنزین با همین شرایط فعلی بهره‌مند خواهند شد. فقط نحوه پرداخت سهمیه از کارت هوشمند سوخت فعلی که مشکلاتی مانند صدور المثنی و... برای مردم ایجاد کرده، به حساب بانکی افراد منتقل خواهد شد.

شریعتی ترکید کرد: مبلغ ریالی سهمیه بنزین به‌صورت اعتبار در حساب بانکی صاحبان خودرو شارژ می‌شود و هرکسی که خودرو دارد و سهمیه بنزین دریافت می‌کند به‌جای کارت سوخت از کارت بانکی استفاده می‌کند و هزینه بنزین از حساب پرداخت خواهد شد. وی ادامه داد: اقدام دیگر بحث انتقال یارانه‌های فعلی انرژی با وضعیت و قیمت کنونی به صاحبان سهمیه یارانه‌ای است و یارانه در برابر انرژی تولید نشده بود در آخر زنجیره تسویه و پرداخت شود تا بتوانیم جلوی قاچاق سوخت را بگیریم

پرداخت عادلانه یارانه انرژی به همه مردم

وی تأکید کرد: قدام مهم دیگری که دولت پیگیری می‌کند، توزیع عادلانه یارانه حامل‌های انرژی است. البته مبنای عدالت در یارانه باید محاسبه با قیمت تمام‌شده داخل کشور باشد نه قیمت‌های جهانی، اگر با قیمت‌های تمام‌شده داخلی محاسبه شود، کمتر از آن یارانه است و بالاتر از قیمت تمام‌شده مالیات و عوارض محسوب می‌شود.

عضو کمیسیون انرژی مجلس در مورد طرح دولت برای پرداخت عادلانه یارانه انرژی به همه مردم گفت: جزئیات این موضوع هنوز به مجلس اعلام نشده اما مبنا باید ماده ۶۶ قانون برنامه هفتم باشد که همه اجزا در آن مشخص شده است و نباید طرح و ایده جدید ارائه شود. ایجاد سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی در برنامه هفتم تکلیف شده و رئیس این سازمان باید به‌نوعی معاون رئیس‌جمهور منصوب شود و اختیارات را به‌عهده‌بگیرد.

وی تصریح کرد: همه افرادی که کدملی دارند باید از یارانه انرژی و سهمیه‌های یارانه‌ای بهره‌مند شوند. با این حال امروز حدود ۵۰درصد خانوارهای کشور خودرو ندارند و از سهمیه بنزین و یارانه توزیع‌شده حامل‌های انرژی استفاده نمی‌کنند.

عضو کمیسیون انرژی مجلس با اشاره به صدور گواهی صرفه‌جویی در بورس انرژی گفت: صدور این گواهی سبب کاهش مصرف خواهد شد به‌طوری که اگر افراد مصارف خود را کاهش دهند یا کمتر از سهمیه خود استفاده کنند، براساس مبتنی خط الگوی مصرف پاداش صرفه‌جویی می‌گیرند که بتوانند در بازار انرژی مشارکت کنند و سهم ببرند.

قاچاق بنزین چقدر است؟

شریعتی درمورد این که میزان قاچاق سوخت چقدر برآورد می‌شود گفت: عدد رسمی در این زمینه وجود ندارد اما رئیس‌جمهور و رئیس مجلس میزان قاچاق سوخت را حدود ۴۰۰ میلیون لیتر در روز اعلام کرده‌اند که حدود سه‌چهارم آن گازوئیل و مابقی بنزین است وی اظهار کرد: با روش‌هایی که اشاره شد عدالت در توزیع یارانه‌ها رخ می‌دهد و مصرف کاهش پیدا می‌کند.

واردات ۹ میلیون لیتر بنزین در روز

امروز دوباره ایران به واردکننده بنزین تبدیل شده با این حال طبق برنامه هفتم، تولید بنزین و گازوئیل تا پایان این برنامه باید به ۱۲۹ و ۱۳۰ میلیون لیتر در روز برسد که با روند رشد کنونی مصرف واردات بنزین به‌عددهای بسیار بالایی خواهد رسید؛ بنابراین باید از هم‌اکنون مدیریت مصرف در جهت جلوگیری و کاهش رشد این فرآورده اقدام شود. زیرا افزایش واردات در شرایطی که دولت با کمبود منابع مواجه است، سبب تحمیل تورم بیشتر به مردم خواهد شد. علیرضا آرمان مقدم، معاون اجرایی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی هفته گذشته با بیان این که دو میلیون و ۳۷۰ هزار بشکه در روز نفت خام و میعانات گازی در کشور فرآورش می‌شود، گفت: ظرفیت تولید بنزین و گازوئیل کشور به‌ترتیب به ۱۰۸ و ۱۱۵ میلیون لیتر در روز است. وی با اشاره به واردات روزانه ۹ میلیون لیتر بنزین به کشور افزود: همزمان با واردات بنزین، هفت میلیون لیتر هم گازوئیل وارد کشور می‌شود. آرمان مقدم اعلام کرد: ساخت یک پتروپالایشگاه ۳۰۰ هزار بشکه‌ای بین ۱۸ تا ۲۰ میلیارد دلار به سرمایه‌گذاری نیاز دارد؛ یعنی باید به‌فازی هر بشکه نفت خام بین ۲۰ تا ۴۰ هزار دلار سرمایه‌گذاری شود.

برش

چرا دنیا دیگر روی واشنگتن حساب نمی‌کند؟

ترامپ به جای آن که تلاش کند کل جهان صنعتی را در برابر چین متحد کند، مسیری را در پیش گرفت که نتیجه‌اش قرار گرفتن ایالات متحده در تقابل همزمان با چین و بسیاری از همان شرکای صنعتی سابقش بود. اکنون یکن دریافته است که نه‌تنها ترامپ در مواضع خود عقب‌نشینی نکرده بلکه با شیوه رفتارش، موجب دور شدن متحدان دیرینه آمریکا شده است. با چنین برداشتی از تنش‌های تجاری و تعارض‌های سرمایه‌گذاران در بازارهای جهانی احتمالی در بازار سهام، تأثیری بر تصمیم رئیس‌جمهور نخواهد داشت. پس از آن که بازارهای مالی با اتکا به این «اصول» اعلام‌شده دچار نوسان و آشفتگی شدند، اصولی که بی‌تردید بسیاری از آمریکایی‌ها را در لوح نگرانی به فروش سهام واداشت، ترامپ روز چهارشنبه اعلام کرد که بخش عمده‌ای از تعرفه‌های پیشنهادی، به استثنای آنچه برای چین در نظر گرفته شده بود، برای مدت ۹۰ روز به تعویق خواهد افتاد. این تصمیم در عمل پیامی صریح برای جهان و به‌ویژه برای چین به همراه داشت: «من توان تحمل فشار را نداشتم» اگر بتا بود کتلبی دربار به رأس امور قرار ندهایم.

تصمیم دقیقه آخری ترامپ: تعویق ۹۰ روزه برای همه جز چین

تصور کنید رئیس‌جمهور ترامپ به همراه «هوارد لوتنیک»، وزیر بازرگانی و یکی از چهره‌های اصلی در طراحی این سیاست‌ها، «مک بسنت»، وزیر خزانه‌داری و از نزدیک‌ترین مشاوران اقتصادی و «پیتر ناوارو»، مشاور ارشد تجاری کاخ سفید طی هفته‌های اخیر، ایالات متحده به برخی از نزدیک‌ترین متحدان خود، یعنی کشورهایی که پس از حملات یازدهم سپتامبر، در عراق و افغانستان در کنار واشنگتن ایستاده بودند، این پیام را منتقل کرد که تفاوتی میان آنها و رقبایی چون چین و روسیه وجود ندارد. همه مشمول یک سیاست تعرفه‌ای یکسان شدند بدون هیچ استثنایی حتی برای «دوستان و خانواده». اکنون این پرسش جدی مطرح است: آیا این شرکای سابق همچنان به دولت آمریکا برای همراهی در شرایط دشوار و نگرانی‌های سرمایه‌گذاران در بازارهای جهانی اعتماد می‌کنند؟ پس از آن که بازارهای مالی با اتکا به این «اصول» اعلام‌شده دچار نوسان و آشفتگی شدند، اصولی که بی‌تردید بسیاری از آمریکایی‌ها را در لوح نگرانی به فروش سهام واداشت، ترامپ روز چهارشنبه اعلام کرد که بخش عمده‌ای از تعرفه‌های پیشنهادی، به استثنای آنچه برای چین در نظر گرفته شده بود، برای مدت ۹۰ روز به تعویق خواهد افتاد. این تصمیم در عمل پیامی صریح برای جهان و به‌ویژه برای چین به همراه داشت: «من توان تحمل فشار را نداشتم» اگر بتا بود کتلبی دربار به رأس امور قرار ندهایم.

از دست دادن اعتماد: هزینه واقعی تعرفه‌های ترامپ

اما نباید تصور کرد که تنها خسارت وارد شده صرفاً مالی بوده است. آنچه در این میان از میان رفت، سرمایه‌ای به‌مراتب ارزشمندتر بود: اعتماد. در هفته‌های اخیر، ایالات متحده به برخی از نزدیک‌ترین متحدان خود، یعنی کشورهایی که پس از حملات یازدهم سپتامبر، در عراق و افغانستان در کنار واشنگتن ایستاده بودند، این پیام را منتقل کرد که تفاوتی میان آنها و رقبایی چون چین و روسیه وجود ندارد. همه مشمول یک سیاست تعرفه‌ای یکسان شدند بدون هیچ استثنایی حتی برای «دوستان و خانواده». اکنون این پرسش جدی مطرح است: آیا این شرکای سابق همچنان به دولت آمریکا برای همراهی در شرایط دشوار اعتماد خواهند کرد؟ ایـن رویکرد تجاری، معادل اقتصادی خروج پرشوب دولت بایدن از افغانستان بود: رویدادی که ایالات متحده را متهم بعلو کامل از تبعات آن رهایی نیافته است. با این حال، جو بایدن دست‌کم آمریکا را از جنگی پرهزینه و بی‌نتیجه خارج کرد جنگی که به باور تاگلدن بیانی از به بهبود موقعیت گالی کشور انجامید. در مقابل، دونالد ترامپ ایالات متحده را وارد نوعی جنگ بی‌سرانجام (این بار در حوزه تجارت) کرد.

واقعیت آن است که ایالات متحده با چین یا یک عدم توازن تجاری جدی مواجه است که باید به آن رسیدگی شود و در این زمینه ترامپ بر نکته‌ای درست انگشت گذاشت. چین در حال حاضر حدود یک‌سوم از کل تولیدات جهانی را در اختیار دارد و در مسیر تبدیل شدن به قطب صنعتی جهان قرار گرفته است: توانایی که می‌تواند در آینده تأمین کننده تقریباً همه نیازهای تولیدی در سراسر جهان باشد. اگر روند کنونی بدون کنترل ادامه یابد، این وضعیت نه تنها به زیان ایالات متحده، بلکه برای اروپا و بسیاری از کشورهای در حال توسعه نیز مضر خواهد بود. حتی چین نیز از این ماجرا مصون نخواهد ماند؛ چرا که با تمرکز بیش از حد بر صنایع صادرات‌محور، از توسعه زیرساخت‌های اجتماعی و بهداشتی خود که هم‌اکنون نیز با ضعف‌های جدی مواجه‌اند، غافل مانده است.

شکاف در اتحادها: ترامپ و جبهه‌ای که علیه خودش ساخت

با این حال زمانی که کشوری به وسعت و قدرت چین با جمعیتی بالغ بر ۱.۴ میلیارد نفر و برخوردار از نیروی انسانی مستعد، زیرساخت‌های گسترده و ذخایر مالی قابل توجه در برابر شما قرار دارد، موفقیت در هرگونه مذاکره مستلزم این مسأله است که شما از یک اهرم فشار مؤثر برخوردار باشید. کارآمدترین مسیر برای دستیابی به این اهرم، آن بود که رئیس‌جمهور ترامپ کشورهای متحد ایالات متحده از جمله اعضای اتحادیه اروپا، ژاپن، کره جنوبی، سنگاپور، برزیل و ویتنام، کانادا، مکزیک، هند، استرالیا و اندونزی را گرد هم آورد و یک جبهه بین‌المللی متسجم در برابر چین شکل دهد. در این چارچوب، مذاکره می‌توانست به یک تلاش جمعی جهانی در برابر یکن بدل شود نه صرفاً یک رویارویی دوجانبه. در چنین سناریویی، ایالات متحده می‌توانست با شیوه‌ای یک‌کلاف بین‌المللی، این پیام روشن را به یکن منتقل کند: «ما به‌عنوان مجموعه‌ای از قدرت‌های اقتصادی جهان، در دو سال آینده به‌تدریج نرخ تعرفه‌های صادراتی شما را افزایش خواهیم داد تا شما را ترغیب کنیم از یک اقتصاد صرفاً صادرات‌محور به سمت مدلی متوازن‌تر و مبتنی بر تقاضای داخلی حرکت کنید. در عین حال از شما دعوت می‌کنیم تا زنجیره‌های تأمین و ظرفیت‌های تولیدی خود را در کشورهای ما ایجاد کنید (یا الگوی شراکت ۵۰-۵۰) تا همان گونه که شما را مازم به انتقال فناوری گردید، تخصص و ظرفیت‌های صنعتی‌تان نیز به ما بازگردد. هدف ما ایجاد یک جهان دوقطبی نیست؛ چرا که چنین نظمی، برای همه ما کم‌بودتر، نایایدارتر و پرهزینه‌تر خواهد بود.»

اما به‌جای آن که رئیس‌جمهور ترامپ تلاش کند کل جهان صنعتی را در برابر چین متحد کند مسیری را در پیش گرفت که نتیجه‌اش قرار گرفتن ایالات متحده در تقابل همزمان با چین و بسیاری از همان شرکای صنعتی سابقش بود. اکنون یکن دریافته است که نه‌تنها ترامپ در مواضع خود عقب‌نشینی کرده بلکه با شیوه رفتارش، موجب دور شدن متحدان دیرینه آمریکا شده است: تا جایی که ممکن است برخی از این کشورها دیگر هرگز به همان شیوه گذشته در برابر چین در کنار واشنگتن قرار نگیرند. در مقابل، این احتمال وجود دارد که شماری از این کشورها چین را به‌عنوان شریکی بالثبات‌تر و قابل‌اتکاتر برای همکاری‌های بلندمدت ترجیح دهند. آنچه در این میان باقی مانده صحنه‌ای برابهام از عملگردی ناکام و تبعاتی بلندمدت برای اعتبار رهبری جهانی ایالات متحده است.

نکته

جنگنده‌های نسل پنجم و نسل ششم چه فرق‌هایی با هم دارند؟

جنگنده‌های نسل ششم، نماد آینده نبردهای هوایی هستند که با گذر از ویژگی‌های نسل پنجم تظیر پنهان‌کاری، آگاهی محیطی و ترکیب حسگرها در نسل جدید، بر روی ارتقای هوش مصنوعی، شبکه‌سازی و تعامل انسان-ماشین متمرکز خواهند بود.

به گزارش پیام آشنا به نقل از خبرآنلاین، نیروهای هوایی جهان در حال گذر از نسل پنجم جنگنده‌ها به نسل ششم هستند. نسل پنجم شامل جنگنده‌هایی مثل F-۲۲ و F-۳۵ آمریکا و J-۲۰ و J-۳۵ (چین) و Su-۵۷ (روسیه) است. این نسل ویژگی‌هایی از جمله پنهان‌کاری، ترکیب حسگرها و آگاهی محیطی بالا را به همراه دارند اما حالا همه نگاه‌ها به دهه ۲۰۳۰ میلادی و ظهور نسل ششم جنگنده‌ها دوخته شده است. در همین راستا آمریکا، چین و روسیه برنامه‌های خود را برای جنگنده‌های نسل ششم اعلام کرده‌اند کشورهای دیگری مثل ژاپن، بریتانیا، ایتالیا، فرانسه، آلمان و اسپانیا نیز در حال همکاری در پروژه‌های چندملیتی هستند.

ویژگی‌های نسل پنجم: پایه‌ای برای آینده

اگر بخواهیم ویژگی‌های اصلی نسل پنجم جنگنده‌ها را فهرست‌وار مورد بررسی قرار دهیم، این ویژگی‌ها عبارتند از:

طراحی پنهان‌کار با مواد جاذب رادار

مانور پذیری بالا و توانایی پرواز مافوق صوت بدون پس‌سوز (سوپرکروز)

رادار AESA، حسگرهای مادون قرمز و سیستم‌های مدیریت نبرد ترکیبی

نقش گره اطلاعاتی در میدان نبرد، با ارتباط لحظه‌ای با سایر واحدها بدین ترتیب می‌توان گفت نسل پنجم صرفاً جنگنده نیست، بلکه بخشی از یک شبکه رزمی به شمار می‌رود که می‌تواند مأموریت‌های شناسایی، تهاجمی و فرماندهی را همزمان انجام دهد.

نسل ششم: پرش فناورانه و مفهومی

اما جنگنده‌های نسل ششم بر پایه مفاهیمی کاملاً جدید توسعه می‌یابند و ویژگی‌هایی به مراتب قوی‌تری دارند که از جمله مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به این موارد اشاره کرد:

پنهان‌کاری چند طیفی- طراحی‌های بدون دم و استفاده از مواد جدید برای کاهش اثرات راداری، حرارتی و الکترواپتیکی

معماری باز و دیجیتالی- استفاده از شبیه‌سازی گسترده، ماژول‌های قابل ارتقا و نرم‌افزارهای پیشرفته

هوش مصنوعی و خودمختاری- کمک به تصمیم‌گیری خلبان یا حتی کنترل کامل پهپادهای همراه

خلبان مجازی و کابین واقعیت افزوده

موتورهای تطبیقی- سلاح‌های لیزری و موشک‌های مافوق‌صوت

بسیاری از طرح‌ها "قابل هدایت توسط انسان یا خودکار" هستند که انعطاف‌پذیری زیادی برای مأموریت‌های پرخطر ایجاد می‌کنند.

بدین ترتیب می‌توان گفت که جنگنده‌های نسل ششم نه فقط یک هواپیما بلکه "سیستم‌سیستم‌ها" هستند یعنی:

همراهی جنگنده سرنشین‌دار با چند پهپاد رزمی مستقل (MUM-T)

استفاده از این UCAV‌ها برای شناسایی، حمله فریب دشمن یا جنگ الکترونیک

هدایت همه این اجزا توسط خلبان یا هوش مصنوعی، یا اپتک‌های داده‌ایمن و هوشمند

بالاتر تفاسیر، میدان نبرد به یک شبکه یکپارچه از دارایی‌های هوایی، زمینی، فضایی و سایبری تبدیل خواهد شد.

همکاری‌های بین‌المللی و فشارهای مالی

به دلیل هزینه‌های سرسام‌آور توسعه، بسیاری از کشورها برای توسعه جنگنده‌های نسل ششمشان به سراغ همکاری‌های چندملیتی رفته‌اند که از جمله آن‌ها می‌توان به پروژه FCAS (همکاری مشترک کشورهای فرانسه، آلمان و اسپانیا) و پروژه GCAP/Tempest (همکاری مشترک کشورهای بریتانیا، ژاپن و ایتالیا) اشاره کرد.

این مشارکت‌ها موجب تقسیم هزینه‌ها و تسهیم تخصص فنی می‌شود. به‌علاوه همه طراحی‌ها از ابتدا با قابلیت همکاری میان‌مایتی انجام می‌گیرند.

پیشرفت‌های کلیدی فناوری

برخی ویژگی‌های مشترک در پروژه‌های نسل ششم عبارتند از:

هوش مصنوعی در کابین یا پهپادها

ادغام حسگرها و مدیریت داده از منابع داخلی و خارجی

مقاومت سایبری از مرحله طراحی

استفاده از سلاح‌های انرژی مستقیم برای دفاع سریع

ساختار ماژولار برای تنظیم مأموریت و پنهان‌کاری

بااین‌اوصاف با بهره‌گیری از مستقیم برای دفاع سریع ساختار ماژولار برای تنظیم مأموریت و پنهان‌کاری تاکنیک‌های جنگ هیبرید نیز دگرگون خواهند شد و انتظار می‌رود که شاهد چنین تغییراتی باشیم:

به کار گیری جنگنده‌های نسل ششم در مأموریت‌های حیاتی با ریسک بالا

انجام گشت‌های بازدارنده طولانی‌مدت با دامنه گسترده

اجرای عملیات چندبعدی هماهنگ میان هوا، فضا، سایبر

استفاده از یک جنگنده به‌عنوان مرکز فرماندهی متحرک

بهره‌گیری از خلبان‌های کمتر و افزایش نقش پهپادها

به دلیل هزینه بالا، این جنگنده‌ها احتمالاً به‌صورت محدود تولید می‌شوند اما در عملیات کلیدی، نقشی تعیین کننده خواهند داشت.

جمع‌بندی ویژگی‌های جنگنده‌های نسل ششم

اگر بخواهیم به‌طور مختصر نسل ششم جنگنده‌ها را توصیف کنیم، باید بگوییم که این نسل از جنگنده‌ها نماد آینده نبردهای هوایی هستند که با گذر از ویژگی‌های نسل پنجم تظیر پنهان‌کاری، آگاهی محیطی و ترکیب حسگرها در نسل جدید، بر روی ارتقای هوش مصنوعی، شبکه‌سازی و تعامل انسان-ماشین متمرکز خواهند بود.

ویژگی‌های بارز جنگنده‌های نسل ششم شامل پنهان‌کاری چند طیفی، پهپادهای همراه هوشمند، موتورهای تطبیقی، سلاح‌های لیزری، کابین‌های واقعیت افزوده و معماری دیجیتال باز است. در نسل جدید این جنگنده‌ها یک شبکه گسترده شامل پهپادها، ماهواره‌ها، سیستم‌های زمینی و داده محور، به‌عنوان مرکز، نقش فرماندهی و هماهنگی را بر عهده خواهند داشت. کشورهایی از جمله آمریکا، چین و روسیه پیشتاز توسعه جنگنده‌های نسل ششم هستند اما مشارکت‌های چندملیتی در اروپا و آسیا نیز در جریان است و هم‌زمان، کشورهای در حال توسعه به سراغ پهپادهای پنهان‌کار برای جهش‌های فناورانه رفته‌اند. با توجه به هزینه‌های بالا، کاربرد این جنگنده‌ها بیشتر در مأموریت‌های حیاتی خواهد بود و در ترکیب با سایر سیستم‌ها برتری هوایی را برای دهه‌ها تضمین می‌کنند.

منبع: armyrecognition

اشاره

ماجرای سرنوشت عجیب بنیانگذار پارک «ساعی» تهران

روی صندلی هواپیما نشستم و کمربند بستم؛ همه صندلی‌ها پر بود. در همین وقت مردی بلندقد و زیبارویی از در هواپیما به درون آمد و همان‌طور ایستاده خطاب به مسافران گفت: «قایان! آیا کسی هست که برای سفر به تهران شتاب نداشته باشد و بخواهد یک هفته دیگر در شیراز بماند و در بهترین هتل شیراز میهمان من باشد؟»

به گزارش پیام آشنا به نقل از ایسنا، کاتال تلگرامی «آب‌وآتش» خلاصه‌ای از یادداشت دکتر محمدابراهیم باستانی‌پاریزی را که نخستین بار در شماره ۲۱۶۴۵ روزنامه اطلاعات منتشر شده است، به اشتراک گذاشت. ایشان نوشته است:

من یک همشهری داشتم به نام «فریدون بهمنیار». مردی تحصیلکرده و باسواد. پدرش مرحوم احمد بهمنیار (دهقان کرمانی) از رجال ساحبنام و از استادان کهن‌طبع فارسی و عربی بود و سال‌ها در تبعید و زندان میارزه با انگلیس‌ها گذرانده بود و روزنامه «کر آزاد» را در مشهد منتشر می‌کرد و از هواداران «کلنل محمدتقی‌خان پسیان» بود. فرزند او فریدون بهمنیار که تحصیلکرده فرانسه بود، در ایران به کارهای فرهنگی و صنعتی پرداخت.

فریدون بهمنیار حین خدمت گرفتار بیماری درد کمر سخت شد، به‌طوری که به‌کلی از حرکت افتاد و پاها فلج شد و حتی برای انجام ضروری‌ترین احتیاجات آدمی، محتاج کمک غیر بود و این بیماری او نزدیک ۲۰ سال طول کشید.

نکته مهم اینکه فریدون بهمنیار - که تربیت‌شده چنان پدری بود- دارای ایمانی محکم و اعتقادی سخت بود و به همین سبب همیشه خندان و خوش‌سخن بود و اغلب خدای را شکر می‌کرد و من واقعاً تعجب می‌کردم که آدمی با این همه گرفتاری و بیماری ۲۰، ۱۰ سال و ملازم دائمی بستر بودن، تا چه حد ذاکر و شاکر پروردگار است! یک‌روز از او پرسیدم شما همیشه چنین راضی به قضای حق بوده‌اید؟ او گفت آری و آنچه به خاطر می‌آورم، تنها یک بار با حداکثر دیوار پیش آمد که هیچ‌کس در خانه نبود و من احتیاج به جلیه‌جاشدن داشتم و در حالی که به سختی از درد می‌نالیدم، رو به آسمان کردم و گفتم: «خداوندا! کاش آن‌روز به من آن حالت را کرامت نمی‌فرمودی که من با رضای خاطر از سفر خود انصراف حاصل کنم!»

از او خواستم توضیح بیشتری بدهد و او گفت: «وقتی تحصیلات خود را در فرنگ تمام کردم، جوانی بودم آراسته و شاداب و در بازگشت به ایران، برای بازدید بعضی آشنایان سفری به شیراز کردم که فصل مناسب گردش بود. چندین روز به میهمانی و دیدوبازدید گذشت. چون در تهران کار داشتم، یک بلیت هواپیما خریدم که از شیراز با هواپیما به تهران بیایم. آن روزها هنوز سرویس هواپیمایی منظم در شهرهای ایران وجود نداشت و تنها بعضی هواپیماهای نظامی از نوع داکوتا هفته‌ای یک‌بار روزهای پنج‌شنبه به تهران می‌آمد. من بلیت گرفتم و به فرودگاه رفتم. قوم و خویش‌ها اصرار داشتند من هفته‌ای دیگر هم بمانم تا به اطراف شهر برویم ولی نپذیرفتم و آنها نیز تا فرودگاه بدرقه من آمدند. روی صندلی هواپیما نشستم و کمربند بستم، همه صندلی‌ها پر بود. در همین وقت مردی بلندقد و زیبارویی از در هواپیما به درون آمد و همان‌طور ایستاده، خطاب به مسافران گفت: «قایان! آیا کسی هست که برای سفر به تهران شتاب نداشته باشد و بخواهد یک هفته دیگر در شیراز بماند و در بهترین هتل شیراز میهمان من باشد؟»

تقاضا عجیب بود و البته کسی جوابی نداد. آن مرد دوباره تکرار کرد: «قایان! من در وزارت کشاورزی هستم و روز شنبه یک جلسه مهم برای دفع آفات و ملخ با یک هیئت بزرگ هلندی در تهران داریم و می‌دانید که با التوهیبل نمی‌توان شنبه به تهران رسید. اگر کسی هست که شتاب سفر تهران را نداشته باشد، جای خود را به من بدهد و با هواپیمای هفته بعد به تهران بیاید تمام این هفته را میهمان من خواهد بود.»

بهمنیار گفت من از جای برخاستم و گفتم: «فرمایید! مخارج هم لازم نیست؛ چون من میهمان بستگان خود در شیراز هستم و آنها هم ارادت داشته‌اند. که این هفته به تهران نروم ولی من از آنها جدا شدم. حالا برمی‌گردم و هفته بعد به تهران خواهم رفت.» بدین طریق، من پیاده شدم و با آنها که بدرقه آمده بودند دوباره به شیراز برگشتم و آن مهندس به‌جای من عازم تهران شد.

خواهید گفت گلایه من از خداوند متعال چه بود؟ گله این بود که آن هواپیمای جنگی داکوتا که روزی نبود در گوشه و کنار عالم و خصوصاً ایام جنگ [جهانی] یک‌دوتا از اینها سقوط نکند و به همین دلیل روزنامه‌ها به آن «تلیوت پرنده» لقب داده بودند! هرگز به تهران نرسید و در نزدیکی‌های سلوه موتورش از کارافتاد و سقوط کرد و همه آن مسافران و آن مهندس عالی‌مقام که به آن اصرار، مسافر آن شد و در وزارت کشاورزی مقامی بزرگ داشت و اسمش «کریم ساعی» بود، از میان رفتند.

مهندس بهمنیار گفت به خداوند نالیدم که آن روز چرا به من امر فرمودی که صندلی خود را به مهندس ساعی واگذار کنم؟! البته سال‌هاست که از آن ناشکری خود استغفار می‌کنم.

مهندس کریم ساعی در دانشکده کشاورزی تحولات مهم ایجاد کرد، بنیانگذار پارک جنگلی بزرگی در منطقه ییلاقی بین شمیران و تهران در ایستگاه آبشار بود که هنوز به نام او به «پارک ساعی» معروف است.

کدام کشورها از ساعت تابستانی استفاده می‌کنند؟

در حال حاضر ۷۰ کشور در طول سال جهت بهره‌مندی بیشتر از نور خورشید، اقدام به اعمال تغییراتی در ساعت رسمی خود کرده که به اصطلاح از ساعت تابستانه استفاده می‌کنند

اولین اجرایی شدن ایده: آلمان، جنگ جهانی اول (۱۹۱۴) | **آن چند: صرفه‌جویی در انرژی**

**کشورهای با تغییر