اقتصاد سرآمد
پنج‌شنبه ۶ آذر ۱۳۹۹ - شماره ۹۲۶

## یادداشت

### دیپلماسی اقتصادی و منطقه‌ای، بستر مهم ترانزیت کالا

علی ضیایی

دیپلماسی حمل و نقل که ارتباط درهم تنیده ای با دیپلماسی اقتصادی و دیپلماسی منطقه ای دارد بستر اصلی شکل گیری ترانزیت است، چرا که اصولا ترانزیت کالا در ارتباط با روابط تجاری سایر کشورها تعریف می شود. چنین رکن مهمی، هم در ایجاد زیرساخت ها و اتصالات ترانزیتی و هم در شکل گیری جریان عبوری کالا نقشی کلیدی دارد.کسری بودجه حال حاضر دولت و کاهش درآمدهای نفتی در کنار همه آسیب هایی که به دنبال داشته، موجب شده است تا ظرفیت های دیگر کشور جهت شکوفایی اقتصادی مورد توجه قرار گیرند. از مهمترین ظرفیت های موجود در کشور، ظرفیت ترانزیت کالاهای تجاری بین المللی است که می‌تواند درآمدهای سرشاری برای کشور به همراه داشته باشد و زمینه ساز منافع گسترده‌تر ایران در حوزه های سیاسی و ژئوپولتیک شود. این ظرفیت که در سال‌های متمادی در ایران مورد غفلت قرار گرفته، در سده ها و حتی هزاره های گذشته زمینه ساز قدرت ایران بین سایر ملل بوده است. احیای مجدد چنین ظرفیتی مستلزم فراهم آوردن پیش نیاز های نرم افزاری و سخت افزاری مرتبط در این زمینه است. از جمله نیازهای سخت افزاری مورد نیاز، زیرساخت های حمل و نقلی مناسب، به خصوص زیرساخت های ریلی است. در این بعد، ایران با داشتن بیش از ۱۴۰۰۰ کیلومتر خط ریلی، حداقل ملزومات مورد نیاز در این زمینه را داراست؛ لکن همچنان نیاز به اتصال برخی مرزهای ترانزیتی به کشورهای همسایه محسوس است. از اصلی ترین گلوگاه های مورد نیاز در این زمینه می توان به راه آهن‌های شلمچه-بصره، چابهار-سرخس و رشت-آستارا اشاره کرد. در این میان، راه آهن چابهار-زاهدان که مهم ترین قطعه خط چابهار-سرخس به شمار می رود در دست احداث است. خطوط شلمچه-بصره و رشت-آستارا اما هرکدام به دلایلی وارد پروسه احداث نشده و اتصالات ترانزیتی ایران در این نقاط همچنان معطل مانده است.جدا از پیش نیازهای سخت افزاری، ملزومات نرم افزاری ترانزیت از اهمیت بالاتری برخوردار است. مهمترین زیر مجموعه های این بخش، دیپلماسی حمل و نقل، بازاریابی حمل و نقل و همچنین بهره وری خطوط ریلی است. دیپلماسی حمل و نقل که ارتباط درهم تنیده ای با دیپلماسی اقتصادی و دیپلماسی منطقه ای دارد بستر اصلی شکل گیری ترانزیت است، چرا که اصولا ترانزیت کالا در ارتباط با روابط تجاری سایر کشورها تعریف می شود. چنین رکن مهمی، هم در ایجاد زیرساخت ها و اتصالات ترانزیتی و هم در شکل گیری جریان عبوری کالا نقشی کلیدی دارد.به عنوان مثال، اتصال ریلی به عراق به وسیله راه آهن شلمچه-بصره چند سالی است در کشاکش ناهماهنگی‌های سیاسی بین ۲ کشور معطل مانده است. در توقف احداث این خط ریلی اختلافات مرزی مهم ترین نقش را ایفا کرده اند. این اختلافات ابتدا از سوی ایران مطرح می شد، لکن هم اکنون عراق این اختلافات را محل مناقشه و بهانه ای برای عدم همکاری در احداث این محور ریلی نموده است. اگر در سال هایی که عراق این بحث را در اتصال ریلی مذکور مورد تاکید قرار نمی‌داد، دستگاه سیاست خارجی ایران نیز پرونده دیگری را برای مطرح کردن این اختلافات مرزی انتخاب می نمود، هم اکنون این اتصال که یکی از راهبردی ترین اتصالات ریلی در حوزه سیاسی و اقتصادی به شمار می رود، برقرار شده بود. در کنار این مسئله، در حال حاضر بعضا تلقی های غیر مثبتی در عراق در مورد اتصال راه آهن های ۲ کشور از مرز شلمچه شکل گرفته است. در این زمینه برخی از جریان ها در این کشور به دلیل یک طرفه بودن روابط تجاری ایران و عراق نگران واردات بیش از حد محصولات ایرانی به کشورشان هستند. در حال حاضر حجم صادرات ایران به عراق ۱۲ میلیارد دلار است، در حالی که ارزش تجارت عراق به ایران به ۲۰۰ میلیون دلار هم نمی رسد(۱). این اعداد حکایت از تجارتی نامتوازن بین ۲ کشور را دارد. این اختلاف تجاری اگرچه ترازی مثبت در شاخص های بازرگانی ایران محسوب می‌شود، لکن به دلیل عدم وابستگی صادرات عراق به ایران می تواند زمینه ساز ناپایداری تجاری بین ۲ کشور بوده و موجب شود تا کالاهای تجاری ایران به راحتی از سوی دولت این کشور با محصولات سایر کشورها جایگزین شود. از طرف دیگر در سال های اخیر سرمایه گذاری زیادی از جانب عراق در بنادر فاو و ام‌القصر این کشور انجام شده و دولت این کشور در صدد افزایش ظرفیت این بنادر و بازدهی اقتصادی آنها است.

***کارشناس حمل و نقل**

## ایرلاین‌ها ۱۵۷ میلیارد دلار ضرر می‌کنند

انجمن بین المللی حمل و نقل هوایی (یاتا) هشدار داد ایرلاین‌ها امسال و سال آینده در نتیجه شیوع پاندمی ویروس کرونا و تعطیلیهای گسترده، در مجموع ۱۵۷ میلیارد دلار ضرر خواهند کرد. به گزارش اقتصادسرآمد، یاتا که در ژوئن ضرر ۱۰۰ میلیارد دلاری ایرلاین‌ها در مدت دو سال را پیش بینی کرده بود، اکنون ضرر ۱۱۸.۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۰ و ضرر ۳۸.۷ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۱ را برآورد کرده است.این دورنمای تیره منعکس کننده چالشهای پیش روی صنعت هواپیمایی با وجود انتشار اخبار مثبت از ساخت واکسنهای کووید ۱۹ است که تا اواسط سال آینده به طور انبوه در دسترس عمومی قرار نخواهند گرفت.الکساندر دو ژونیاک، مدیر کل یاتا به رویترز گفت: تاثیر مثبت واکسن کووید ۱۹ روی اقتصاد و ترافیک هوایی تا پیش از نیمه سال ۲۰۲۱ اتفاق نخواهد افتاد.یاتا اعلام کرد بار هوایی تنها نقطه امید صنعت هواپیمایی بوده و کاهش پروازهای مسافری، قیمت حمل هوایی بار را افزایش داده است. با وجود کاهش حجم بار هوایی به ۵۴.۲ میلیون تن، درآمد جهانی آن امسال با ۱۵ درصد افزایش، به ۱۱۷.۷ میلیارد دلار می رسد.

### گزارش «اقتصادسرآمد» از فرجام پرونده سقوط هواپیمای اوکراینی بعد از یکسال

# پرداخت غرامت از صندوق توسعه ملی

گروه راه و مسکن- روز ۱۸ دی ماه، پنج روز پس از شهادت سردار سلیمانی و ساعاتی بعد از حمله موشکی ایران به پایگاه عین‌الاسد، خبر سقوط هواپیمای اوکراینی تیتر یک اخبار روز شد. همه سرنشینان این هواپیما از جمله خلبان و خدمه آن در این سانحه جان خود را از دست دادند. فهرست‌های منتشر شده از سوی مراکز دانشگاهی ایران و رسانه‌های کانادا نشان می‌داد شماری از جان‌باختگان را کارشناسان و نخبگان علمی تشکیل می‌دادند. پس از سه روز تکذیب و تائید، علت سقوط هواپیما اعلام شد؛ علت سقوط دلخراش این هواپیما نه نقض فنی و نه خطای خلبان بلکه خطای انسانی بود. ستاد کل نیروهای مسلح ایران در بیانیه‌ای به‌طور رسمی اعلام کرد که هواپیمای اوکراینی پرواز تهران-کی‌یف، «به‌دلیل خطای انسانی مورد اصابت» موشک پدافند هوایی قرار گرفته است.

به گزارش اقتصادسرآمد، اکنون با گذشت حدود یکسال از این موضوع در حالی که ایران اعلام کرد آنچه بر عهده تهران باشد را تمام و کمال انجام می دهد، بررسی ها به پرداخت غرامت به خانواده قربانیان و شرکت هواپیمایی منجر شد. پرداخت غرامت هواپیمای اوکراینی در حالی باید از سوی دولت ایران انجام شود که شرکت‌های بیمه به هر دلیلی امکان پرداخت آن را نداشتند و اکنون پیشنهاد پرداخت مبلغ چندین میلیون دلاری آن از محل منابع صندوق توسعه ملی مطرح است.

۱۸ دی سال ۱۳۹۸ بود که یک فروند هواپیمای مسافربری بوئینگ ۸۰۰-۷۳۷ متعلق به شرکت هواپیمایی اوکراین بر اثر خطای انسانی مورد اصابت قرار گرفت. این هواپیما ۱۷۶ مسافر و خدمه داشت که اکثر آنها ایرانی بوده و در حال ترک تهران به مقصد کی یف بود که دچار حادثه شد و تمامی سرنشینان آن جان باختند.از همان ابتدا موضوع پرداخت خسارت به این هواپیمای اوکراینی مورد توجه بود که به چه نحوی و از چه محلی و از سوی چه سازمان و نهادی باید پرداخت شود.

اول بحث شرکت های بیمه مطرح بود ولی در همان زمان مسئولان بیمه مرکزی به ایسنا اعلام کردند که این غرامت از سوی دولت ایران پرداخت شده و شرکت های بیمه در آن سهمی ندارند.تاکید بیمه مرکزی بر این بود که اگر این هواپیما سقوط کرده بود آن گاه شرکت های بیمه ورود می کردند اما با توجه به اینکه شرکت‌های بیمه اوکراینی هواپیما را بیمه کرده بودند مسئولیت پرداخت خسارت بر عهده آنهاست که بعد از پرداخت آن را از بیمه‌های اتکایی خود دریافت می کنند، ولی شرایط متفاوت بوده و با توجه به این که هواپیما ساقط شده باید دولت ایران این خسارت را پرداخت کند.در این بین آنچه می توانست سهم شرکت‌های بیمه برای پرداخت باشد به این بر می گشت که سرنشینان، بیمه مسافر در یک بیمه‌گذار ایرانی بودند که آن هم با توجه به این که هواپیما از مرز خارج نشده بود پرداخت آن را انجام نمی‌داد؛ بنابراین شرکت‌های بیمه ایرانی هیچ رقمی بابت خسارت هواپیمای اوکراینی تقبل نکردند.در همان زمان برآوردهای بیمه مرکزی ازمیزان خسارت از این حکایت داشت که هواپیمای بوئینگ نو مدل ۷۳۷-۸۰۰ حدود ۱۰۰ میلیون دلار ارزش داشت ولی هواپیمای اوکراینی تقریبا سه سال کار کرده بود و ارزش آن حدود ۷۰ میلیون دلار اعلام شد که در این حالت خسارتی که باید بابت بدنه این هواپیما پرداخت می‌شد به ۷۰ میلیون دلار می‌رسید.

از سویی باید با توجه به بیمه‌نامه اوکراینی میزان دقیق خسارات مسافران و خدمه مشخص می شد ولی در مجموع بیمه مرکزی اعلام کرد که طبق آن چه در بیمه‌های بین المللی برای مسافر و خدمه تحت پوشش قرار می گیرد خسارت برای پرداخت این هواپیما و سرنشینانش می تواند حدود ۱۵۰ میلیون دلار باشد.در حالی همچنان میزان و محل پرداخت غرامت هواپیمای اوکراینی دقیقا مشخص و اعلام نشده که در آستانه ارائه لایحه بودجه ۱۴۰۰ به مجلس برخی خبرها از احتمال تامین منابع از محل صندوق توسعه ملی (محل ذخیره سالانه بخشی از درآمدهای نفتی)حکایت دارد. پیگیری موضوع نشان می‌دهد که ظاهرا پیشنهاد پرداخت غرامت از محل صندوق مطرح است ولی با توجه به این که این برداشت در چارچوب اساسنامه صندوق توسعه ملی نیست باید با مجوز مقام معظم رهبری صورت بگیرد که ظاهرا هنوز این موضوع مطرح نشده است.از سویی گفته می شود که پرداخت غرامت حدود ۲۰۰ میلیون دلار برآورد شده است که اگر قرار باشد از محل منابع صندوق توسعه ملی تامین شود مبلغ ریالی آن براساس نرخ سامانه نیما که به حدود ۲۵ هزار تومان می‌رسد در مجموع مبلغی نزدیک به ۵۰۰۰۰ میلیارد تومان است.

## کرایه‌های حمل کالا با کشتی تعدیل شود

مدیرعامل کشتیرانی خزر، کاهش کرایه حمل دریایی کالا با هدف مساعدت در تسهیل بیشتر تجارت دریایی در دوره تحریم ها را پیشنهاد داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، کاپیتان داوود آبداری تفتی با بیان اینکه در گذشته نه چندان دور، هزینه کرایهٔ حمل محمولات کانتینری، دغدغهٔ اول صاحبان کالا و مشتریان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بود، اظهار کرد: پس از اعمال تحریم‌ها و محدودیت‌های ظالمانه علیه این شرکت و سو استفاده‌هایی که توسط برخی شرکت‌های مرتبط با حمل و نقل کانتینری ایجاد شد، تأمین امنیت و سرعت مطلوب در تحویل محمولات مورد توجه مشتریان کشتیرانی قرار گرفته است.وی افزود: گواه این مدعا، نابه سامانی و بهم ریختگی شدید نرخ‌های کرایهٔ حمل کانتینری در نیمه اول سال ۹۹ است که بنا بر اظهارات مشتریان محترم، نرخ‌های حمل در بازار، بسیار بالاتر از نرخ‌های اعلامی از سوی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بود.به گفته تفتی به‌طور کلی نرخ تمام شده کرایهٔ حمل در صنعت کشتیرانی به ویژه در بخش حمل کانتینری تابع عوامل مستقیم و غیرمستقیم بسیاری است که از جمله مهم‌ترین این عوامل می‌توان به هزینهٔ سوخت خصوصاً سوخت کم‌سولفور، عوارض و هزینه‌های بندری و گذرگاهی مبادی و مقاصد، هزینه‌های پرسنل دریایی (با الزام مطابقت با استانداردهای جهانی) و همچنین هزینه‌های تعمیر و نگهداری کشتی‌ها (که با توجه به محدودیت‌های ایجاد شده به ناچار با هزینه‌ای بالاتر از نرخ‌های بازار انجام می‌گردد) و نرخ ارز و ... اشاره کرد.مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر که از شرکت‌های عضو گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران محسوب می‌شود با بیان اینکه گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، در خط مقدم جنگ اقتصادی قرار دارد، تصریح کرد: این گروه صاحب ناوگان ملی و به عنوان پرچمدار و پیشرو در حمل محمولات دریایی خصوصاً کالاهای اساسی کشور است بنابراین علی‌رغم ساختار غیردولتی خود، همواره مصلحت اندیشی و نگرش ملی را بر منافع سودآورانه ترجیح داده و خود از مدعیان لزوم تعدیل در نرخ‌های کرایهٔ حمل است.

وی با تأکید بر اینکه تعدیل نرخ کرایهٔ حمل با عنایت به عوامل یاد شده، همکاری دستگاه‌های مرتبط با حمل و نقل دریایی کشور را می‌طلبد، گفت: این دستگاه‌ها نقشی اساسی در تسهیل و مهیا ساختن زیرساخت‌های مرتبط با موضوع را ایفا می‌کنند که از جمله مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به وزارت نفت، سازمان بنادر و دریانوردی، وزارت امور خارجه و بانک مرکزی اشاره کرد.تفتی همکاری و تعامل این دستگاه‌ها را با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بسیار حیاتی و حائز اهمیت دانست و افزود: افزایش این همکاری‌ها با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران زمینه را برای تعدیل هرچه بیشتر نرخ‌های کرایه حمل فراهم می‌سازد.وی با یادآوری اینکه عوامل مؤثر در قیمت تمام شده مانند عوارض بندری و گذرگاهی بنادر خارجی، خارج از اختیار کشتیرانی‌ها از جمله کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران است، خاطرنشان کرد: با این حال این شرکت تمام تلاش خود را در جهت کاهش حداکثری این هزینه‌ها به کار بسته است.

## رکود مسکن تابهمن ادامه می‌یابد

یک کارشناس اقتصاد مسکن با بیان اینکه رکود بازار ملک احتمالا تا بهمن ادامه خواهد داشت گفت: در چنین شرایطی معمولا سرمایه ها به بازار مسکن اطراف کلانشهرها سوق پیدا می کند.

به گزارش اقتصادسرآمد به نقل از ایسنا، عباس زینعلی اظهار کرد: ورود بازار مسکن به دوره رکود با توجه به شرایط جهانی و نزدیک شدن به انتخابات ریاست جمهوری ایران دور از انتظار نبود. پیش بینی می شد مقداری از تورم غیرطبیعی و حبابی بازارهای غیرمولد ارز، سکه و مسکن تعدیل شود و معاملات در این بخشها افت کند.

وی افزود: با این حال علت روند کاهنده بازارها اقتصادی نیست و در واقع سیاست زدگی اقتصاد و تاثیر تحولات سیاسی دنیا در امور اقتصادی جهان است. روند کاهشی معاملات مسکن به احتمال زیاد تا آبان ماه ادامه می یابد. البته کاهش قیمت نه به آن معنا بلکه رکود معاملات را تا بهمن ماه خواهیم داشت. در این مقطع کوتاه عرضه به معنای ارایه واحدهای آماده به بازار احتمالا بیش از تقاضا است.

این کارشناس اقتصاد مسکن با بیان اینکه رونق چند ماه اخیر بازار مسکن تقاضای موثر نبود، تصریح کرد: تحرکات ماههای گذشته ناشی از تقاضای سوداگرانه بود. درواقع کسانی که خرید و فروش کالاهایی که قابل واردات نیستند افزایش پیدا کرد. سفته بازی مسکن به عنوان یک کالای غیر قابل تجارت همیشه در این موارد رشد می کند.

زینعلی گفت: بعد از بهمن با توجه به شرایط سیاسی احتمال تحرک بازار مسکن وجود دارد. البته فروشندگان از سود مورد انتظار به راحتی نمی گذرند بلکه ممکن است چند ماه نسبت به تغییر قیمت اقدام نکنند. با این وجود مقداری از حباب فعلی می شکند.

وی درباره وضعیت آینده بازار مسکن در حومه تهران و دیگر شهرستانها اظهار کرد: نسبت کاهش قیمت مسکن در شهرهای اطراف تهران و سایر شهرستانها کمتر خواهد بود؛ زیرا تقاضای سفته بازی به سمت حومه کلانشهرها می رود. به هر حال سرمایه گذاران انتظار بازدهی سرمایه دارند و زمانی که کلانشهرها وارد رکود می شود آن را در شهرهای اقماری جست و جو می کنند. با این حال رکود با توجه به وابستگی به مرکز، عمومی است.

زینعلی یادآور شد: اصولا باید دوره رکود مسکن تا کنون تمام می شد ولی با توجه به شرایط سیاسی جهانی و بحث کرونا مقداری طول کشید. به احتمال زیاد در سال ۱۴۰۰ با توجه به اینکه بسیاری از فعالیتها دچار زیان و ضرر شده اند گرایش به سمت ساخت و ساز مسکن بیشتر شود؛ زیرا تنها بازاری است که می تواند بخشی از زیانهای حاصله را تامین کند. تقاضای نهفته ای در بخش مسکن وجود دارد و به همین لحاظ در آن مقطع ساخت و ساز بهترین فعالیت خواهد بود.

## اخبار حمل ونقل

### کاهش ۴۵ درصدی تردد جاده‌ای کشور

وزیر راه و شهرسازی گفت: با اعمال محدودیت‌های جدید شاهد کاهش ۴۵ درصدی تردد در جاده‌های کشور هستیم. به گزارش اقتصادسرآمد، محمد اسلامی در حاشیه جلسه هیات دولت با تشکر و قدردانی ا زمردم برای رعایت مصوبات ستاد ملی کرونا اظهار کرد: با اعمال محدودیت‌های جدید شاهد کاهش تردد حدود ۴۵ درصدی در جاده‌های کشور هستیم که امیدواریم با همکاری وسیعی که مردم دارند شاهد شکسته شدن زنجیره انتقال بیماری باشیم.وی در مورد رعایت پروتکل‌های بهداشتی در سفرهای هوایی افزود: این پروتکل‌ها صد در صد رعایت می‌شود و در کنار هر فرد یک صندلی خالی قرار می گیرد. سامانه حمل و نقل کشور چه هوایی، چه ریلی و چه جاده به سامانه وزارت بهداشت متصل است و کسانی که جواب تست کرونای آنها مثبت باشد، پذیرش نخواهند شد. در همین مدت از پذیرش ۷۰۰ نفر که تست آنها مثبت بوده است جلوگیری شده است.

### پروازهای تهران- نجف از سرگرفته شد

پروازهای هواپیمایی قشم در مسیرهای تهران- نجف- تهران و مشهد- نجف- مشهد در روزهای دوشنبه و پنج‌شنبه با حفظ پروتکل‌های بهداشتی، دوباره برقرار شد. به گزارش اقتصادسرآمد، شرکت هواپیمایی قشم در اطلاعیه جدید اعلام کرد: پروازهای هواپیمایی قشم در مسیرهای تهران- نجف- تهران و مشهد- نجف- مشهد در روزهای دوشنبه و پنج‌شنبه با حفظ پروتکل های بهداشتی در پرواز، مجددا برقرار شد.بر این اساس شرایط پذیرش مسافرین در مسیر های منتهی به کشور عراق، همراه داشتن تست منفی pcr برای مسافرین بالای ۱۲ سال و کودک بدون همراه _ (کلیه آزمایشگاه های مورد تایید وزارت بهداشت (دولتی و خصوصی) ترجمه شده به زبان انگلیسی و ممهور به مهر آزمایشگاه) با مدت زمان اعتبار نتیجه تست ۷۲ ساعت است.هم چنین نتیجه آزمایش مورد اشاره، علاوه بر ارائه در فرودگاه های مبدا می بایست در فرودگاه های مقصد، به انضمام فرم های خود اظهاری (غربالگری) که توسط مسافرین در طول پرواز تکمیل شده اند، به مراجع ذی صلاح ارائه شود.

### رانندگان، مسافران بین راهی را بدون دریافت کد ملی سوار نمی‌کنند

معاون حمل‌ونقل وزیر راه‌وشهرسازی گفت: رانندگان بخش حمل‌ونقل حق ندارند، مسافران بین راهی را بدون استعلام کد ملی سوار کنند. به گزارش اقتصادسرآمد به نقل باشگاه خبرنگاران، شهرام آدم نژاد معاون حمل‌ونقل وزیر راه‌وشهرسازی با بیان اینکه طرح مدیریت هوشمند مسافران از ابتدای آذرماه برای حوزه حمل‌ونقل آغاز شده است، گفت: محدودیت‌های مختلفی در تعدادی از شهرها به ویژه شهرهای قرمز ایجاد شده است و در حال حاضر از ورود مسافران کرونایی به تمامی بخش‌های حمل‌ونقلی جلوگیری می‌شود.او ادامه داد: از ابتدای آذر تاکنون متوسط تردد در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای ۳۲.۵ درصد کاهش داشته است و ما در حوزه حمل‌ونقل هوایی، ریلی و جاده‌ای هم با رعایت شیوه‌نامه‌های بهداشتی شاهد کاهش مسافران هستیم.معاون حمل‌ونقل وزیر راه‌وشهرسازی تصریح کرد: فاصله‌گذاری اجتماعی در حوزه حمل‌ونقل هوایی هم از ابتدای آبان آغاز شده است، به طوری که ناوگان هوایی باید از ۶۰ درصد ظرفیت و راه آهن هم از ۵۰ درصد ظرفیت خود استفاده کند.

### مسافران قبل از عزیمت، کسب اطلاع کنند

فرودگاه مهرآباد از مسافران هوایی خواست تا قبل از عزیمت به فرودگاه، از قطعی بودن انجام پرواز به دلیل شرایط آب و هوایی شهرهای مقصد، از اطلاعات پرواز فرودگاه، کسب اطلاع کنند. به گزارش اقتصادسرآمد، اداره کل فرودگاه بین المللی مهرآباد اعلام کرد: با توجه به شرایط جوی حاکم بر بعضی از مناطق کشور و احتمال تغییر ساعت یا تأخیر در برخی پروازها به دلیل شرایط نامناسب جوی، از مسافران هوایی درخواست می‌شود تا پیش از عزیمت به فرودگاه حتماً با اطلاعات پرواز به شماره ۱۹۹ یا ۰۲۱۶۱۰۲۱ یا ۰۲۱۴۴۶۶۵۵۱۹ در تهران تماس بگیرند و از وضعیت پروازها اطلاع حاصل فرمایند.این فرودگاه در اطلاعیه دیگری از ابطال پرواز امروز صبح تهران-چابهار به دلیل بدی آب و هوای فرودگاه مقصد خبر داد.بر اساس اعلام فرودگاه مهرآباد، پرواز تهران-چابهار به شماره پرواز ۳۸۰ شرکت هواپیمایی ایران ایر با زمان برنامه‌ای: ۸:۰۰ باطل شد.

### ۴ انتصاب در حوزه هواپیمایی کشور انجام شد

رئیس سازمان هواپیمایی کشور امروز ۴ انتصاب در حوزه استاندارد و صدور گواهینامه استاندارد انجام داد. به گزارش اقتصادسرآمد، تورج دهقانی زنگنه رئیس سازمان هواپیمایی کشور چهارشنبه، ۴ انتصاب در حوزه‌های استاندار و صدور گواهینامه انجام داد. براساس این گزارش آرش خدایی به سمت معاونت استاندارد پرواز سازمان هواپیمایی کشوری، مجید اخلاقی به سمت مشاور در امور گواهینامه‌های سازمان هواپیمایی کشوری، مجید حسنلو به سمت مشاور ایمنی و استاندارد پرواز سازمان هواپیمایی کشوری و ابراهیم سیه‌جانی به سمت مدیرکل دفتر گواهینامه‌های پرسنل هوانوردی سازمان منصوب کرد.

### توقف تردد دریایی در بنادر مسافری هرمزگان

بندرعباس - مدیر اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر گفت: رفت و آمد از بندر مسافری شهید حقانی بندرعباس به قشم و هرمز و همچنین مسیر قشم - هرمز و بالعکس ممنوع شده است. به گزارش اقتصادسرآمد، حمیدرضا محمدحسینی بیان داشت: تردد شناورهای مسافری در روز چهارشنبه به دلیل نامساعد بودن شرایط جوی دریا ممنوع است. در این مدت مسافران می‌توانند برای سفر به قشم از بندر پل بندرخمیر به بندرلافت قشم رفت و آمد کنند.وی با بیان اینکه اکنون سرعت وزش باد ۳۶ کیلومتر برساعت است و پیش بینی می‌شود در ساعت‌های ظهر به بیش از ۴۵ کیلومتر بر ساعت افزایش یابد، از شهروندان خواست در این مدت از رفت و آمد با شناورها و اسکله‌های غیرمجاز خودداری کنند.مدیر اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر و بنادر شرق هرمزگان در پایان خاطرنشان کرد: ارتفاع موج نیز در تنگه هرمز یک متر است که پیش بینی می‌شود به یک و نیم متر برسد.