اقتصاد سرآمد
سه شنبه ۴ تیر ۱۳۹۸ - شماره ۵۲۸

کشتیرانی ایران چهاردهمین غول کشتیرانی دنیا شد

بر اساس جدیدترین آمار یک موسسه معتبر بین‌المللی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران چهاردهمین شرکت برتر دنیا شده است. در صدر فهرست برترین‌ها نیز طبق روال سال‌های اخیر کشتیرانی مرسک با ۷۱۶ فروند کشتی به ظرفیت ۴۱۵۱۵۶۴ TEU قرار دارد.به گزارش اقتصادسرآمد، مطابق جدیدترین آمار منتشر شده در حال حاضر کشتیرانی "مرسک" با در اختیار داشتن ۷۱۶ فروند کشتی به ظرفیت ۴ میلیون و ۱۵۱ هزار و ۵۶۴ هزار TEU کانتینر در لیست برترین شرکت کشتیرانی دنیا قرار دارد.رتبه دوم لیست برترین‌ها متعلق به شرکت(Mediterranewn Shg Co) MSC است. این شرکت ۵۳۶ فروند کشتی به ظرفیت ۳ میلیون و ۴۰۲ هزار TEU در اختیار دارد. شرکت چینی کاسکو با ۴۷۴ فروند کشتی به ظرفیت ۲ میلیون و ۸۹۵ هزار و ۵۸ TEU، شرکت فرانسوی CMA CGM با ۵۲۱ فروند کشتی به ظرفیت ۲ میلیون و ۶۸۹ هزار و ۲۶۵ TEU و هاپاگ لوید آلمان (Hapag-Lloyd) با ۲۳۵ فروند کشتی به ظرفیت یک میلیون و ۶۹۳ هزار و ۲۶۵ TEU در رده‌های سوم تا پنجم لیست برترین شرکت های کانتینری کشتیرانی قرار دارند.

گزارش

چه میزان کالای اساسی و کانتینری در بنادر رجایی و امام است؟

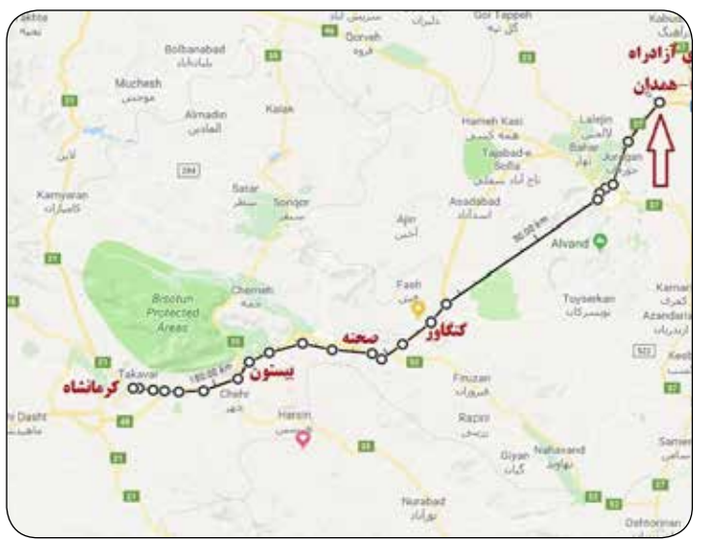
مدیرکل امور بنـدری سـازمان بنادر و دریانـوردی ضمن تشـریح دلایل اصلی موجودی (رسـوب) کالا در بنـادر اعم از کالاهای اساسی و کانتینری، اعلام کرد که بالغ بر ۱.۶ میلیون تن کالای اساسی آماده حمل از بنادر است.

روانبخـش بهزادیان در خصـوص آخرین وضعیت موجودی کالا در بنادر کشور، اظهار کرد: موجودی کالا در بنادر، کالاهایی است که از کشتی تخلیه شده و در محوطه‌های بندری در انتظار ورود به سرزمین اصلی اسـت و پس از ورود کالا به بنـدر و انتقال به محوطه‌های بندری، مهلت مشـخصی برای انجام فرایندهای ترخیص کالا و انجام تـدارکات لازم به منظور حمل کالا از بندر بـرای صاحب کالا در نظر گرفته شده است و صاحبان کالا با توجه به مهلت یاد شـده و برنامه ریزی های حمل می توانند نسبت به خروج کالا از بندر اقدام کنند و باید خاطرنشان کرد که مدت ماندگاری کالا در بنادر ممکن است بنا به دلایل مختلفی به حداکثر مدت قانونی خود برسد.

مدیرکل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی ضمن تشریح دلایل اصلی موجودی کالا در برخی از بنادر، عنوان کرد: عدم توانایی صاحب کالا در اخذ مجوزهای قانونی لازم، ناهماهنگی و زمانبر بودن صدور مجوز جهت ترخیص کالا توسط نهادهای ذیربط، مشکلات اسـنادی مربوط به ترخیص کالا و مشکلات مربوط به تبادلات بانکی و انتقـال ارز از اصلی ترین دلایل رسوب کالا در یک بندر اسـت. بهزادیان در ادامه با اشاره به اینکه سازمان بنادر و دریانوردی یک سازمان دولتی و غیرانتفاعی است، گفت: این سازمان همواره به دنبال ترخیص کالا در حداقل زمان ممکن و آزاد سازی ظرفیت‌های انبارداری و جلوگیری از ازدحام در محوطه‌های بندری اسـت و بر همین اساس از ابزارها و اختیارات قانونی خود در اتخاذ تدابیر لازم در جهش کاهش میزان موجودی کالا در بنادر استفاده کرده است. وی با بیان اینکه در حال حاضر حدود ۴ میلیون تن کالای اساسی در بنادر کشور وجود دارد که برنامه‌ریزی ای لازم در جهت خروج آنها صورت گرفته است، اعلام کرد: از این میزان رسوب کالا در بنادر بالغ بر ۱.۶ میلیون تن آماده حمل بوده و کلیه مجوزهای ترخیص آنها و ورود به سـرزمین اصلی انجام شده است. مدیرکل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی میزان موجودی کالای اساسی نهایی در بنادر کشور را ۲.۴ میلیون تن اعلام کرد و گفت: این حجم از کالاها پس از انجام مراحل اداری و قانونی به کشـور حمل می‌شود؛ این در حالی است که بخشی از این کالا در مرحله کارشناسی گمرکی و بخشی دیگر هنوز اظهار نشـده اسـت. بهزادیان ادامه داد: بخش اعظمی از رسوب کالای اساسی در بندر امام خمینی (ره) بوده که بر اساس گزارش‌های اعلام شده موجودی کالای اساسی در این بندر ۳ میلیون تن است. وی با اعلام اینکه میزان موجودی کانتینـر در بنادر ۹۷.۵ هزار TEU است که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۲۳ درصد کاهش داشته است، بیان کرد: عمده رسوب کانتینر در بندر شـهید رجایی است و بخش عمده این کانتینرها حاوی کالاهایی است که ترخیص آن ممنوع اسـت و مسـتلزم صدور مجوز توسط وزات صنعت، معدن و تجارت یا بانک مرکزی است. مدیرکل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص راهکارهایی مربوطه برای کاهـش موجودی کالا، بیان کرد: انجام تبادلات الکترونیکی کامل اطلاعات و اسناد بین نهادی ذیربط در ترخیص کالا با هدف به حداقل رسـاندن زمان ترخیص، ایجاد پنجره واحد (One-window) بین نهادی ذیربط به منظور تسـهیل در ارتباط بین صاحب کالا و نهاد مربوطه، بازنگری در فرایندهای ترخیص کالا و حذف رویه‌های غیر ضرور و رفع مشکلات مربوط به تبادلات ارزی و مبادلات بانکی از جمله راهکارهای کاهش موجودی کالا در بنادر است. بهزادیان تاکید کرد: سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان یکی از متولیان اصلی در زنجیره حمل کالا اقدامات لازم در چارچوب وظایف قانونی خود را اتخاذ کرده و خوشـبختانه توانسته به میزان قابل ملاحظه‌ای باعث کاهش میزان موجودی کالا و ترخیص آن از بنادر شود.

سرنوشت آزادراه کرمانشاه - همدان به کجا رسید؟

بیستون، شاهراه رشد و توسعه حمل و نقلی کرمانشاه



گروه حمل و نقل- با توجه به اینکه سـاخت آزادراه بیستون –حمیل از بهمن ۹۷ و از سمت بیسـتون آغاز شده، با پافشاری کرمانشـاه می‌توان امیدوار بود که آزادراه کرمانشـاه - همدان نیز از سمت بیستون آغاز شود. به گزارش اقتصادسرآمد، اهمیت شروع ساخت آزاد راه از کرمانشاه به این دلیل است که فاصله زمانی آغاز تا تکمیل پروژه و سـاخت قطعات مختلف آن ممکن است چندین سال طول بکشد و اگر طرح از همدان آغاز شود، مواهب آن سال‌ها دیرتر به کرمانشاه می‌رسد.آزادراه بیستون -کرمانشاه بخشی از طرح آزادراهی کرمانشاه - همدان است که به طول ۱۴۱ کیلومتر و با اعتباری معادل یک هـزار و ۵۰۰ میلیـارد تومان با سـرمایه‌گذاری بخش خصوصـی در حال ساخت است.

سرمایه‌گذار خصوصی طرح آزادراه کرمانشاه - همدان تاکید دارد تا حل نشـدن «مشکل مالیاتی» وارد میدان نمی‌شـود؛ اسـتاندار کرمانشاه اما به مردم اطمینان خاطر داد که احداث این آزادراه قطعی است.

زمزمه‌های ساخت آزاد راه کرمانشاه - همدان در تکمیل محور آزادراهی ساوه - همدان از حدود ۶ سال پیش مطرح شد و حتی احداث آن در لایحه بودجه ۹۷ هم گنجانده شد اما خبری از تخصیص اعتبار و سـاخت و سـاز نبود تا اینکه مذاکرات اسـتاندار کرمانشاه با قباد چوبدار، مدیرعامل شرکت «آبادراهان پارس» به ثمر نشست.

ایـن شـرکت عمرانـی و راهسـازی از زیرمجموعه‌های شرکت آبادراهان است که تاکنون سه آزادراه را به بهره‌برداری رسانده و هم اکنون در حال دریافت عوارض از آنهاست.

استاندار کرمانشـاه ۲۶ آذر ۹۷ در نامه‌ای به وزیر راه و شهرسازی شرکت آبادراهان پارس را برای سـرمایه گذاری در احـداث آزادراه کرمانشـاه - همدان معرفی کرد و خواستار مشارکت این وزارتخانه در طرح شد.

۲ روز بعد وزیر راه و شهرسـازی در نامه‌ای بـه معـاون خـود و مدیرعامل شـرکت مادرتخصصی ساخت و توسـعه زیربناهای حمل و نقل کشـور نوشـت: سـرمایه‌گذار آمادگی آوردن ۵۰ درصد از سـرمایه طرح را اعلام کرده و استان کرمانشاه هم در طرح مشارکت می‌کند، بنابراین شما در یک مدل مالی توافق و سریع‌تر قرارداد را امضا و مبادله کنید.

هزینه تقریبی سـاخت این آزادراه حدود ۲ هزار ۸۰۰ میلیارد تومان برآورد و توافق شد که ۵۰ درصد آن را شرکت سازنده و ۵۰ درصد دیگر را وزارت راه تأمیـن کند اما مهمترین دغدغه آبادراهان پارس همچنان باقی ماند.

معاون آزاد راه‌های شـرکت آبادراهان پارس در این باره گفت: هم اکنون سـود سـرمایه گذاران در طرح‌های عمرانی مشمول مالیات به نرخ ۲۵ درصد می‌شود؛ یعنی یک چهارم سود را سازمان امور مالیاتی از آنان می‌گیرد اما اگر سـرمایه داری پول خود را بدون هیچ ریسکی در بانک بگذارد، سـود پول خود را بدون پرداخت مالیات دریافت می‌کند.

«خدایار خاشـع» افزود: مـا در این زمینه پیشـنهادهای خود را برای حل مشـکل مالیاتی بـه وزارت راه و شهرسـازی ارائه کرده‌ایم و منتظـر پیگیری و رسـیدگی مسئولان وزارتخانه هستیم.

دبیر کمیته شرکت‌های سـرمایه‌گذار در آزادراه‌ها گفت: اگر این مشـکل حل نشود امکان اجرای بسیاری از طرح‌های عمرانی از جمله آزاد راه کرمانشاه - همدان هم وجود ندارد و شرکت‌های سرمایه گذاری ترجیح می‌دهند که پول خود را بدون هیچ خطری در بانک بگذارند و سود آن را دریافت کنند و مالیاتی هم نپردازند.

مشـکل مالیاتـی شـرکت‌های توسـعه زیرساخت‌های کشور دست کم از ۱۰ سال پیش به یکی از چالش‌های جدی وزارت راه و شهرسـازی و وزارت اقتصاد تبدیل شده و نامه‌ها و توافق‌های زیـادی برای حل این معضل صورت گرفته اما هر یـک از آنها در عمل با موانع جدیدی روبرو شده است.

به گفته دبیر کمیته شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها، احداث هر کیلومتر آزاد راه بین ۱۲ تـا ۱۵ میلیارد تومان هزینـه دارد و هر کیلومتر آن نیز بسـته به محیط جغرافیایی بین ۴۰ تا ۲۵۰ شغل مستقیم و ۲ برابر آن هم شغل غیرمستقیم ایجاد می‌کند.

هم اکنون ۱۲ محور آزاد راهی در کشـور با طول هزار و ۱۵۰ کیلومتر در حال سـاخت اسـت که ۱۰ مورد آن قرار بود تا پایان سال ۹۷ به بهره برداری برسد اما به دلیل مشکلات مالی این اتفاق نیفتاد.

راه‌اندازی قطار برنامه‌ای باری از بنادر

ایـده «بنـادر ریل پایـه» عـلاوه بـر بنـادری کـه در دسـت بهره‌برداری اسـت، شامل بنادر در حال توسـعه نیز می‌شود

به گزارش اقتصادسـرآمد، مشاور وزیر راه و شهرسازی راه اندازی قطـار برنامه‌ای باری را یکی از راهکارهای افزایش سـهم ریلی در جابه‌جایی بار از بنادر کشور عنوان کرد و گفـت: ایده «بنـادر ریل پایه» عـلاوه بر بنادری که در دسـت بهره‌برداری است، شـامل بنادر در حال توسعه نیز می‌شـود تا در آینده شاهد محدودیت‌ها نباشیم.

مرتضی باقری به ضرورت توسعه و نوسازی خطوط ریلی در بنادر پرداخت و افزود: حدود ۱۲۰ کیلومتر خط آهن در بندر امام خمینی (ره) و ۵۰ کیلومتر در بندر شهید رجایی در طول سال‌های گذشته توسـعه یافته، اما بهره‌برداری بهینه از آن‌ها در طول زمان مورد غفلت قرار گرفته است.

وی گفت: از پنج سـال پیش افزایش سـهم ریـل در بنادر به عنـوان یکی از سیاست‌های اصلی وزارت راه و شهرسازی با جدیت مورد پیگیری قرار گرفت و برای تقویت آن، میان شرکت راه آهن و سازمان بنادر و دریانوردی در عرض یک سال و نیم گذشته اقدامات موثر صورت گرفته که از جمله آن‌ها می‌توان به ایجاد «دفتر لجستیک و حمل‌ونقل چند وجهی» در هر دو دستگاه اشاره کرد.

مشـاور وزیر راه و شهرسـازی یکی از وظایف هر دو دفتر را پیگیری «افزایش سهم ریل در بنادر کشور» عنوان کرد و افزود: این مساله علاوه بر بنادر در دست بهره‌برداری، شامل بنادر در حال توسعه مانند بندر شـهید بهشتی چابهار نیز می‌شود تا در آینده دیگر شاهد محدودیت‌ها نباشیم.

سهم ۱۰ درصدی ریل از جابه‌جایی ۸۰ میلیون تن کالا در بندر شهید رجایی باقری تصریح کرد: در حالی که سالانه در بندر شهید رجایی بیش از ۸۰ میلیون تن کالا جابه جا می‌شود، سهم ریل کمتر از ۱۰ درصد بوده و این در حالی است که سهم جابه‌جایی ریلی کانتینر در این بندر تنها حدود سه درصد برآورد می‌شود. این بدان معناست که بار ریل پسـند با ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای حمل شده و معضلاتی همچون ترافیک سنگین، آلودگی هوا و سوانح ناشی از حوادث رانندگی را به بار آورده است.

وی در ادامه به برگزاری مانور ریل-بندر در تاریخ ۹ و ۱۰ اردیبهشـت ماه سال جاری در بندر شهید رجایی یادآور شد: در پی برگزاری این مانور که در راستای هدف راه‌اندازی قطار برنامه‌ای در بنادر برگزار شـد، ۶۵ کانتینر به وسیله ۱۳۰ واگن از بندر شهید رجایی به بندر خشک آپرین در اسلام شهر اعزام گشت.

عضو هیئت علمی دانشکده مهندسی راه‌آهن دانشگاه علم و صنعت ایران با اشاره به دلایل نبود قطار برنامه‌ای در بخش باری گفت: دلیل راه‌اندازی نشـدن قطار برنامه‌ای فقدان یا پایین بودن تعداد تقاضا نبوده، بلکـه در واقع زمان و هزینه جابجایی و تخلیه کالا از طریق حمل‌ونقل جاده‌ای نسـبت به حمل‌ونقل ریلی کمتر است.

پهلودهی نفتکش ۳۲۰ هزار تنی در بندرعباس

بندرعباس -ایرنا- معاون امـور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمـزگان گفـت: عملیات هدایـت، یـدک کشـی و پهلودهی یک فروند نفتکش سـوپرتانکر غول پیکر ۳۲۰ هزار تنـی در بندرعباس با موفقیت انجام شد.

به گزارش اقتصادسـرآمد، "اسـماعیل مکی زاده" در گفت و گو با خبرنگاران اظهار داشـت: گروه عملیات دریایی بندر شـهید رجایی با رقم زدن این اتفاق در مجتمع کشتی سـازی بندرعباس (ایزو ایکو)، در آسـتانه روز جهانی دریانورد (چهارم تیر) رکورد شکنی کردند.

وی افزود: این کشتی متعلق به ناوگان شـرکت ملی نفتکش ایران از نوع «نفت‌کش غول‌پیکر» است که ۳۳۳ متر طول و ۳۲۰ هزار تن وزن قابل بارگیری دارد.

مکی زاده تصریح کرد: عملیات پهلو دهی و انجام تخلیه و بارگیری این نوع نفتکش‌های سـوپر تانکر به علت آبخور بالای آنها (۲۲.۵ متـر) و محدودیت‌های مانوری اینگونه شناورها، تنها در پایانه‌های دریایی مخصوص مانند جزیره خارک صورت می‌گیرد.

معاون امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان تصریح کرد: عملیات ورود کشتی‌ها به حوضچه خشک از پیچیده‌ترین عملیات‌های مانوری کشتی‌ها بوده که با توجه به ابعاد قابل توجه کشتی سوپر تانکر Dore، برنامه ریزی دقیق توسط تیم عملیاتی بندر متشـکل از راهنمایان، یدک کش‌ها، ملوانان طناب گیر و کارشناسان دریایی بندر شهید رجایی انجام و اجرایی شده است.

مکی زاده اظهار داشت: برای نخستین بار است که عملیات داکینگ شناوری با این ابعاد در داخل کشور ایران انجام شده و تا پیش از این نوع شناورها جهت انجام عملیات به یاردهای تعمیرات کشتی در کشورهای خارجی مراجعه می کرده‌اند

معاون امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان یادآور شد: سال گذشته نیز، تیم عملیات دریایی بندر شهید رجایی با انجام عملیات داکینگ تانکرهای نفتکش ۱۰۰ هزار تنی، چندین بار در این زمینه رکورد شکنی کرده بود که امسال با داکینگ سوپر تانکر ۳۲۰ هزار تنی، این رکورد جهش چند برابری یافته است.

وی اضافه کرد: تیم پایلوتیج (راهنمایی کشـتی) اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان با مرکزیت بندر شهید رجایی متشکل از نیروهایی با تجربه و دانش بالا در سـال‌های اخیر موفق به انجام کارهای ویژه ای در زمینه هدایت کشـتی‌ها شده که بیشتر آنها به گونه‌ای، زمینه خودکفایی و حرکت در راستای اقتصاد مقاومتی را فراهم کرده است.

مکی زاده بیان کرد: این تیم ۳۵ نفری به عنوان دریانوردانی زبده، سکان داران پرافتخار ایران زمین در عرصه پرخطر و حسـاس صنعت دریانوردی این سرزمین هستند که سالانه انجام بیش از ۱۰ هزار مورد عملیات راهنمایی کشـتی‌های اقیانوس پیمای ورودی و در حال رفت و آمد به بنادر استان هرمزگان را بر عهده دارند.

سوپر تانکرها بزرگترین نفت‌کش‌های نفت خام در صنعت دریانوردی جهان هستند که شامل نفت‌کش‌های غول‌پیکر و نفت‌کش‌های کوه‌پیکر با ظرفیت‌های بیش از ۱۶۰ هزار تن وزن قابل بارگیری (DWT) می‌شوند.

اخبار حمل ونقل

قطار تهران ـ وان ترکیه راه‌اندازی شد

در راسـتای توسـعه همکاری‌های کشورهای منطـقه و گسترش صنعـت ایرانگردی و جهانگردی، با همـکاری راه‌آهن‌های ایران و ترکـیه، قطار بین‌المللی تهران ـ وان راه‌اندازی شد.به گزارش اقتصادسرآمد، در راستای توسعه همکاری‌های کشـورهای منطـقه و گسترش صنعـت ایرانگردی و جهانگردی، با همـکاری راه‌آهن‌های ایران و ترکـیه، قطار بین‌المللی تهران ـ وان راه‌اندازی شد.رجبی مدیرعامل رجا دراین‌باره اظهار کرد: قطار تهران ـ تبریز ـ وان ساعت ۹:۳۰ صبح امروز از تهران حرکت کرده که شامگاه امروز به شهر تبریز می‌رسـد.وی ادامه داد: قطار یادشده از ایسـتگاه تبریز نیز مسافرگیری و سـاعت ۲۲:۳۰ به‌سمت ایسـتگاه مرزی رازی حرکت می‌کند. مسافران در ایستگاه رازی از قطار پیاده شده و تشریفات گمرک و گذرنامه (خروج از ایران) را انجام می‌دهند، سـپس قطار به‌سمت ایستگاه مرزی کاپیکـوی در راه‌آهن ترکیه حرکت کـرده و در این ایستگاه نیز مسافران از قطار پیاده شده و تشریفات گمرک و گذرنامه (ورود به کشـور ترکیه) را انجام خواهند داد.وی بیان کرد: بر اساس توقفات مرزی و تشریفات اعلام‌شده در هر ایستگاه، حدود ۲ ساعت این مراحل طول می‌کشد. قطار پس از حرکت از ایستگاه کاپیکوی حدوداً ساعت ۸:۰۰ صبح روز سه‌شنبه به‌وقت ترکیه وارد ایسـتگاه مقصد یعنی وان می‌شـود که در مجموع مدت زمان انجام این سفر در مسیر رفت یا برگشت حدود ۲۴ ساعت است.

زیست‌بوم دانش‌بنیان صنعت حمل‌ونقل توسعه می‌یابد

معاونت علمی و فناوری ریاسـت جمهوری با دانشگاه آزاد اسلامی با هدف توسـعه فناوری‌های راهبردی اولویت‌دار حوزه حمل‌ونقل و هوشمندسـازی این صنعـت پرکاربرد در کشـور، تفاهم‌نامه همکاری امضـا می‌کنند.به گزارش اقتصادسـرآمد، تفاهم‌نامه همکاری با موضوع ارتقای علوم بنیادین و هوشمندسـازی صنعت حمل‌ونقل بین سـتاد توسـعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی و فناوری و دانشـگاه آزاد اسـلامی واحد یادگار امام (ره) منعقد می‌شود.این تفاهم‌نامه با هدف «توسعه فناوری و زیسـت بوم دانش‌بنیان در حوزه صنعـت حمل‌ونقل» و «تحقق اهداف برنامه توسـعه دانـش و تولید محصولات دانش‌بنیان» به امضای طرفین می‌رسـد. همچنین از دیگر اهداف این تفاهم‌نامه می‌توان به مـواردی چون «افزایش همـکاری طرفیـن در پروژه‌هـای تحقیقاتـی پیرامون اولویت‌ها، نیازمندی‌ها، بازار، مشتریان و.... در حوزه حمل و نقل پیشـرفته» و «افزایش همکاری بـرای راه‌اندازی و شبکه‌سازی آزمایشگاه‌های حوزه حمل و نقل و ارائه خدمات آزمایشگاهی به پژوهشگران و شـرکت‌های دانش‌بنیان» اشـاره کرد. «همکاری در زمینه داوری و ارزیابی طرح‌ها و اختراعات، نظارت و بررسـی نتایج پروژه‌های تحقیقاتی»، «برگزاری مشـترک کنفرانس‌ها، رویدادهـا، همایش‌ها، نمایشگاه‌ها و نشست‌های علمی تخصصی در حوزه ماموریت سـتاد در سـطح ملی و بین‌المللی» و «هدایت، حمایت و پشتیبانی از ایده‌ها، طرح‌های فناورانه و کسب‌وکارهای نوین دانش‌بنیان» از جمله اهدافی است که باید پس از امضای این تفاهم‌نامه اجرایی شود.

هزینه بیشتر بر دوش ایرلاین های خارجی

نایب رئیس کمیسیون عمران مجلس گفت: تحریم آسمان ایران و اسـتفاده از حریم هوایی دیگر کشورها، هزینه های بسیاری را برای ایرلاین های خارجی به دنبال خواهد داشت.

به گزارش اقتصادسرآمد به نقل از خانه ملت، سیدابوالفضل موسوی بیوکی نایب رئیس کمیسـیون عمران مجلس در واکنش به رویکـرد اخیر برخی ایرلاین هـای منطقه ای و فرا منطقه ای در مـورد عدم پرواز از آسـمان ایران، گفت: این رویکرد و اقدام برخی ایرلاین ها، پس از اقتدار نیروهای مسـلح کشـورمان در مقابله با تجاوز پهپادهای جاسوسی آمریکا صورت گرفت، اما به نظر من این سیاسـت بیشـتر شبیه یک جنگ روانی علیه جمهوری اسلامی بوده و جنبه عملیاتی ندارد.نماینده مردم یزد و صدوق در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: بر اسـاس گزارش ها، میزان تردد و پرواز هواپیماهای خارجی از آسـمان ایران هیچ تغییری نکرده و تمام ایرلاین ها مانند گذشته از حریم کشورمان برای انتقال مسافران استفاده می کنند.ایرلاین ها همواره سود و صرفه خود را برای اجرای سیاست ها و اقدامات در نظر می گیرند، حال آن ها می دانند که تحریم آسـمان ایران و استفاده از حریو هوایی دیگر کشورها هزینه های بسیاری را برای آن ها به دنبال خواهد داشت

ایرلاین‌ها از هواپیمای ۱۴۰استقبال نمی‌کنند؛ بهترین گزینه تغییر کاربری است

رئیس اتحادیـه صنایع هوایی و فضایـی ایران در خصوص تغییر کاربری هواپیمای ایران ۱۴۰ گفت: به اعتقاد بنده این هواپیما در بحث ترابری می‌تواند عملکرد بهتری داشته باشد چرا که مطمئن هستم ایرلاین‌ها و مردم در بخش مسافری از آن استقبال نخواهند کرد.به گزارش اقتصادسرآمد، مسعود قاسمی دلایل مخالفت خود با پروژه ایران ۱۴۰ را این‌گونه تشریح کرد: مخالفت بنده با این هواپیما در بخش عملیاتی بود و از همـان ابتدا موضع ما در اتحادیـه صنایع هوایی و فضایی ایران کاملاً روشن و مشخص بود.وی افزود: از همان روزهای اول حرف ما این بود که موتور این هواپیما با توجه به شرایط آب هوایی کشور (گرم بودن آب‌وهوا و ارتفاع زیاد با سـطح دریا) برای پرواز محدودیت ایجاد می کند.رئیس اتحادیه صنایع هوایی و فضایی ایران با مثبت ارزیابی کردن تغییر کاربری هواپیمای ایران ۱۴۰ عنوان کرد: هزینه ساخت این پروژه برای دولت بالا بود و اکنون ما می‌توانیم با یکسری تغییرات در موتور این هواپیما از آن در بخش ترابری استفاده کنیم.