

جت‌های شخصی؛ فراتر از اقتصاد بحران زده و توان صنعت هوانوردی ایران؛

احیای مجدد هواپیماهای زمین گیر برای ما کاربردی تر است



رامتین مونق

رئیس سازمان هواپیمایی کشور روز شنبه از آزاد بودن خرید و فروش جت‌های شخصی خبر داد که واکنش‌های مختلفی در جامعه برانگیخت. به نظر می‌رسد اکثر این واکنش‌ها به علت فشار اقتصادی عمومی بر مردم باشد زیرا در شرایطی که بسیاری از دهک‌ها صفر فابری تهیه‌نیازهای اولیه خود تلاش می‌کنند، آزاد بودن خرید و فروش این هواپیماها چه دردی از آنها دومی کند؟

محمد محمدی بخش در گفت‌وگو با ایلا، اظهار داشت: در حال حاضر ۲۵۰ فروند هواپیمای فوق سبک در ایران فعالیت دارند که البته از این هواپیماها برای مسیر سفر استفاده نمی‌شود، بلکه اغلب برای پروازهای تفریحی و آموزشی کاربرد دارند.

او بابیان اینکه خرید و فروش هواپیماهای جت برای عموم آزاد است، گفت: متقاضیان می‌توانند نسبت به خرید بیزنس جت اقدام کنند و افراد متقاضی استفاده از این ناوگان هم می‌توانند با شرکت‌های دارنده این هواپیماها وارد قرارداد شوند و در حال حاضر هم بسیاری از مردم از این فضا استفاده می‌کنند.

رئیس سازمان هواپیمایی کشور همچنین با تأکید بر اینکه برای این ناوگان بلیتی فروخته نمی‌شود و عرضه آن در سازه کار دیگری تعریف شده، ادامه داد: معمولاً تاجر ها، برخی از مسئولان، تیم‌های ورزشی و تیم‌های اقتصادی از این هواپیماها استفاده می‌کنند. محمدی بخش درباره دیگر استفاده‌های این جت‌ها بیان کرد: تمام مأموریت‌های اورژانس هوایی و جابه‌جایی اعضای بدن فرد مرگ مغزی شده حمل عضو اهداشده در کشور از طریق این ناوگان انجام می‌شود.

در ایران بازسازی هواپیماهای زمین گیر کاربرد بیشتری دارد

یک کارشناس صنعت هوایی در گفت‌وگو با «نوسعه ایرانی» در ارزیابی خود از جت‌های شخصی عنوان کرد: کمتر از ۲۰ درصد پروازهای آمریکا توسط شرکت‌های هواپیمایی باغلمتی چون American airlines صورت می‌گیرد و هوانوردی عمومی با سهم ۶۰ درصدی، نیرویی مقتدر در آسمان ایالات متحده است. بیشترین سهم تجاری این هوانوردی عمومی مربوط به شرکت‌های

هواپیمایی است که با جت شخصی پروازهای خود را انجام می‌دهند.

خلیل الله معمارزاده بیان کرد: مدیریت شرکت‌های جت‌های شخصی همواره الهام بخش شرکت‌های هواپیمایی بوده که می‌خواستند در شرایط سخت و کودی، نه تنها تاب‌آوری بالا، بلکه جهت‌گیری‌های هوشمندانه در حوزه مدیریت دارایی و سرمایه داشته باشند.

او با اشاره به اینکه این شرکت‌ها مدل‌های مختلفی چون اقتصاد مرکز هزینه و درآمد هواپیما، به دنیا ارائه دادند، تأکید کرد: چیزی که در ایران برای ما کاربرد دارد و می‌تواند موفق باشد، بازسازی واحیای مجدد هواپیماهای سالخورده و زمین گیر است. به شدت در این حوزه می‌توان فعال بود زیرا جزو صنایعی است که می‌تواند به ما کمک کند. یعنی هواپیماهای زمین‌گیر را خریداری کنیم و آنها را بازسازی کنیم.

این کارشناس تصریح کرد: این شرکت‌های تجاری به ظاهر شاید کم‌اهمیت دیده شوند، اما کاربردهای موثر چندوجهی در ابعاد امنیتی، پدافندی، اقتصادی و آوزانس دارند.

به تقاضای تجاری توجه شود

معمارزاده تصریح کرد: صنعت هوانوردی ایران به جت‌های شخصی نیاز دارد. اکنون هم از این جت‌ها در هواپیمایی معراج و پویا داریم و باز هم نیاز است.



او ادامه داد: این جت‌ها همچنین مورد نیاز بخش نظامی است که با توجه به وجود سرمایه‌های زیاد این بخش، نیاز است از این هواپیماها در بخش‌های اقتصادی خود استفاده کنند.

معمارزاده تصریح کرد: همچنین شرکت‌هایی مانند شرکت نفت و بیمارستان‌ها و شرکت‌های توریستی مشتاقند که با این شرکت‌های جت شخصی قرار داد ببندند.

این کارشناس تأکید کرد: در جهان با یک صنعت بسیار پویایی مواجه هستیم که در قالب لیگ پایین شرکت‌های هواپیمایی هستند که از لحاظ فنی شرکت‌های بزرگ را تعدیه می‌کنند. صنعتی که با آن مواجهیم، یک زنجیره ارزشی است که در تمام زمینه‌ها و به‌ویژه در فرودگاه‌ها، اپراتورها و ... کمک‌کننده باشد.

خلیل الله معمارزاده در گفت‌وگو با «نوسعه ایرانی»:

صنعت هوانوردی ایران به جت‌های شخصی نیاز دارد؛ اما چیزی که در ایران برای ما کاربرد دارد و می‌تواند موفق باشد، بازسازی واحیای مجدد هواپیماهای سالخورده و زمین گیر است. به شدت در این حوزه می‌توان فعال بود زیرا جزو صنایعی است که می‌تواند به ما کمک کند. یعنی هواپیماهای زمین‌گیر را خریداری کنیم و آنها را بازسازی کنیم

با توجه به قیمت بالای جت‌های شخصی که حدوداً ۱۸۰ میلیارد تومان است و هزینه‌های بالای نگهداری آنها، در این فقره فرآگیر که هر روز افراد بیشتری را به کام خود می‌کشد؛ به نظر نمی‌رسد جز عده‌ای محدود متقاضی این جت‌ها باشند. در نتیجه جامعه هدف سازمان هواپیمایی کشور، عده‌ای نور چشمی و خواص هستند!

جت‌ها نام برده است. همچنین در آمریکا این جت‌ها در هوانوردی عمومی نقشی پر رنگ دارد که در این مورد هم محمدی بخش گفته که به این هواپیماها اجازه فعالیت به عنوان حمل و نقل عمومی داده نمی‌شود و ملاحظات خاص خود را دارد. از سوی دیگر و به وضعیت اقتصادی کشور؛ واردات این جت‌ها هدر دادن منابع ارزی است که مشکل مبتلابه اقتصاد کشور است و دولت مردان دلتما به کمبود این منابع اشاره می‌کنند.

با توجه به قیمت بالای جت‌های شخصی که حدوداً ۱۸۰ میلیارد تومان است و هزینه‌های بالای نگهداری آنها، در این فقره فرآگیر که هر روز افراد بیشتری را به کام خود می‌کشد؛ به نظر نمی‌رسد جز عده‌ای محدود متقاضی این جت‌ها باشند. در نتیجه جامعه هدف سازمان هواپیمایی کشور، عده‌ای نور چشمی و خواص هستند که تمایل ندارند فرودگاه‌های شلوغ و با فرآیندهای فعلی سفرهای هوایی معطل شوند و ترجیح می‌دهند سفرهایشان به صورت سفارشی صورت گیرد!

صنعت هواپیمایی کشور اکنون با کمبود ناوگان مواجه است و همین کمبود عرضه صندلی باعث شده است قیمت بلیت‌ها بالا باشند و حتی شرکت‌های هواپیمایی در خواست افزایش قیمت بلیت داشته باشند که این خود از موضوعات درگیری دولت و بخش خصوصی در اواخر سال گذشته بود. اکنون وضعیت تعداد ناوگان و قیمت بلیت به صورتی است که سفرهای هوایی را صرفاً برای متمولین باقی گذاشته و بسیاری از مردم از آن محروم شده‌اند. به نظر می‌رسد حل مسئله تعداد ناوگان عمومی و قیمت بلیت‌ها موضوع مهمتری است تا ورود جت‌های شخصی به صنعت هوایی.

بنابراین استفاده تجاری از این جت‌ها در حال حاضر هدفی است دور از دسترس و صرفاً به نفع کسانی است که در وضعیت توریستی و فشار بر سفره مردم، دنبال تفریح با هواپیمایی شخصی هستند.



به گفته وی، زمینه و پتانسیل بسیاری خوبی در کشور داریم که به آن پرداخته نشده و باید از پایین دست صنعت شروع کرد.

این کارشناس با بیان اینکه بخش عمده‌ای از تقاضای ماه تقاضای تجاری است که باید به آن توجه شود، تأکید کرد: این شرکت‌ها تمایل ندارند در فرودگاه‌های شلوغ و با فرآیندهای فعلی سفرهای هوایی فعالیت کنند و می‌خواهند سفرهایشان به صورت سفارشی تر انجام گیرد که زیرساخت آن در ایران وجود دارد و باید از آن استفاده شود. معمارزاده با تأکید بر اینکه این بازار پتانسیل خوبی دارد زیرا سقف قیمتی برای آن وجود ندارد، خاطر نشان کرد: باید در مقابل پروازهای برنامه‌ریزی شده فعلی، به وسیله جت‌های شخصی به پروازهای غیر برنامه‌ریزی شده در حالت پروازهای بی‌زینس جت‌پردازیم.

گامی بزرگ و نو سیدنی

جت‌های شخصی و کاربردهای تجاری آن از موضوعاتی است که در صنعت هوانوردی کشورها پیشرفته جا افتاده است و جزو لاینفکی از آن است؛ اما با مقایسه وضعیت کلی صنعت هوایی ایران با آن کشورها می‌توان دریافت که چه مقدار از استفاده تجاری جت‌های شخصی فاصله داریم زیرا در آمریکا و کشورهای پیشرفته اکثر ناوگان فرسوده و زمین‌گیر نیستند. همان‌گونه که معمارزاده در گزارشی اشاره کرد؛ پتانسیل جت‌های شخصی در استفاده تجاری از آنهاست، اما رئیس سازمان هواپیمایی کشور به صراحت از کاربردهای صرفاً تفریحی و آموزشی این

خبر اقتصادی

یک مقام قضایی خبر داد:

کشف فساد ارزی ۸۰۰ هزار یورویی در اردبیل



دادستان عمومی و انقلاب مرکز استان اردبیل از صدور کیفرخواست پرونده اخلال در نظام ارزی کشور در این استان خبر داد. به گزارش تسنیم، جلال آفاقی اظهار کرد: کیفرخواست متهمین پرونده فساد ارزی به مبلغ ۸۰۰ هزار یورو معادل ارزش روز ۵۷۰ میلیارد ریال صادر و پرونده به دادگاه ذیصلاح ارسال شد. افزوده: متهم اصلی این پرونده و شرکت تجاری مرتبط با او با دریافت ارز به بهانه واردات کالا از اجرای تعهدات خود خودداری کرده و عملاً مبالغ ارزی مذکور را به نحو نامشروع تصاحب کرده‌اند.

عضو هیأت نمایندگان اتاق خبر داد:

عدم تخصیص ارز کالاهای اساسی در یک ماه اخیر



عضو هیات نمایندگان اتاق تهران با بیان اینکه بیش از یک ماه است که به کالاهای اساسی ارز تخصیص نیافته است، گفت: ادامه این روند

از سوی بانک مرکزی، سبب کمبود کالا به‌ویژه مواد غذایی در بازار می‌شود. به گزارش اقتصاد آنلاین، داور، نگه افزود: بعد از بحران ارزی اخیر، فروشنده‌های خارجی دنبال این هستند که مطالبات خود را از ایرانی‌ها بگیرند و به همین دلیل اوضاع ارزی، از تجدید اعتبارات خود برای ایرانی‌ها، خودداری کرده‌اند، به این معنا که تجار اکنون باید نقد معامله کنند. او تأکید کرد که ادامه این روند صادر و صادر داخلی تأثیر می‌گذارد، قیمت کالاها به‌ویژه مواد غذایی را افزایش می‌دهد و احتمالاً کمبود کالا در بازار ایجاد می‌کند.

رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل:

قیمت گواهی اسقاط خودروهای فرسوده تغییر می‌کند



رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل گفت: در حال حاضر قیمت یک گواهی اسقاط ۳۵ میلیون تومان است اما سازمان

حمایت اختیار دارد که این قیمت را تغییر دهد. به گزارش مهر، مهران سالاریه در نشست خبری با بیان اینکه هشت درصد تصادفات جاده‌ای ناشی از خودروهای فرسوده است، اظهار کرد: در آیین‌نامه جدید خودرو و رولش ارزش گذاری و مرز بندی شده به عنوان مثال اگر خودرو بین ۲۰ تا ۲۵ سال سن داشته باشد گواهی می‌گیرد. بنابراین انگیزه دارندگان خودروهای فرسوده برای نوسازی خودرو افزایش می‌یابد.

یک مقام صنفی:

هر ماه ۱۰ تن زعفران به خارج قاچاق می‌شود



نایب رئیس شورای ملی زعفران عنوان کرد: وقتی نتوانیم به درستی صادرات زعفران داشته باشیم و بازارها را تامین کنیم، قاچاقچیان

بازار را تامین می‌کنند. براساس برآوردها هر ماه ۱۰ تن زعفران به صورت قاچاق از کشور خارج می‌شود. به گزارش ایسنا، غلامرضا میریابی بیان کرد که دلیل تحریم‌ها و برخی مسائل داخلی صادرات مدیریت نمی‌شود، گفت: ما به دلیل تحریم‌هایی توانیم زعفران را از کشور به آمریکا و عربستان سعودی صادر کنیم، در نتیجه زعفران ما از افغانستان، امارات و اسپانیا به کل دنیا صادر می‌شود. او تصریح کرد که برای صادرات زعفران به چین و هند نیز باید ۳۸ و ۱۴ درصد عوارض پرداخت کنیم که برای صادرکننده پرداخت چنین عوارضی به صرفه نیست و قیمت تمام شده را افزایش می‌دهد. در نتیجه برخی خریداران ترجیح می‌دهند زعفران را از تاجران افغانستانی یا قاچاقچی خریداری کنند.

اولین قطار ترانزیتی افغانستان - ترکیه در ایران گیر کرد!



اولین قطار ترانزیتی افغانستان به ترکیه در مسیر ایران متوقف شد. به گزارش ایلا، یک مقام آگاه در این باره اظهار کرد: موضوع در

دست پیگیری است اما احتمالاً دلیل عدم اجازه عبور به این قطار مسائل مالی باشد. این موضوع به پیمانکار کنسرسیوم تشکیل شده برمی‌گردد، این کنسرسیوم اقدامات هندلینگ را انجام می‌دهد و این کنسرسیوم بابت عبور قطار باید هزینه‌ای را به جمهوری اسلامی ایران پرداخت می‌کردند و گویا این توافق صورت نگرفته است و احتمالاً به این دلیل ایران به این قطار کو لوموتیو نداد است.



و تولید که به ناچار سرمایه در گردش خود را از سیستم بانکی تامین می‌کنند دچار زیان خواهد شد.

۴۸ میلیون تومان تا کانال ۶۵ میلیون تومانی پیشروی کرد. از سوی دیگر قدرت خرید مردم نیز به پایین ترین حد خود رسیده بود. در حالی که مردم برای خرید یک خانه ۵۰ متری در تهران باید به‌طور متوسط سه میلیارد و ۲۶۲ میلیون تومان هزینه می‌کردند، حقوق وزارت کار کمتر از پنج میلیون تومان تعیین شده بود.

این شرایط در حالی بود که حتی یک واحد، از واحدهای وعده داده شده نهضت ملی مسکن به مردم تحویل داده نشده بود. سیاست‌های نمایشی بذریش در این مقطع همچنان ادامه داشت، بدون اینکه بتواند حتی نقش کوچکی در این عرصه ایفا کند. طی سال بعد، یعنی سال ۱۴۰۲ دولت تصمیم گرفت سیاست‌های انقباضی را در پیش بگیرد، تا آنجا که طی این بازه یک ساله مسکن ۱۳ درصد افزایش قیمت را تجربه کرد. در این راستا معاملات بازار مسکن نیز به‌ویژه در ۹ ماه ابتدایی سال در رکود فرو رفت و در همین نقطه مانور رسانه‌ای دولت سیزدهم آغاز شد.

عجیب‌ترین موضوعی که ساخت واحدهای نهضت ملی مسکن در چند ماه گذشته با آن درگیر بوده، آمارهایی ساختگی است که بذریش و وزارت راه و شهرسازی از پیش‌برنده پروژه به رسانه‌ها می‌دهند. براساس این آمار، دولت سیزدهم در این مدت کم توانسته عقب‌ماندگی خود در زمینه ساخت واحدها را جبران کند؛ در این زمینه بذریش نیز با آمارسازی سعی دارد کم‌کاری‌های دولت سیزدهم در بخش مسکن را پنهان کند. این در حالی است که این آمارها تهاوری کاغذی وجود دارد و دوری زمین‌ساختمانی دیده نمی‌شود.

شکل‌گیری مفاسد کلان با ادامه سیاست‌های بانک مرکزی

عضواتاق بازار گانی ایران معتقد است که سیاست‌های پولی و ارزی بانک مرکزی در دو سال گذشته باعث ایجاد رانت‌هایی شده که ادامه این سیاست‌ها زمینه بروز مفسده‌های کلان را فراهم کرده است؛ از سوی دیگر با انتشار اوراق سپرده ۳۰ درصدی، تولید که به ناچار سرمایه در گردش خود را از سیستم بانکی تامین می‌کنند بارش نرخ بهره و افزایش هزینه تولید مواجه می‌شود.

به گزارش اقتصاد آنلاین، رحمان سادات نجفی با انتقاد از سیاست‌های بانک مرکزی، اظهار کرد: سیاست‌های ارزی از جمله تعهد ارزی که صادرکنندگان را ملزم به بازگرداندن ارز حاصل از صادرات با نرخ نیمایی می‌کند، انگیزه‌های صادرات را کاهش داده و تولیدات صادراتی را مارجان مواجه کرده است.

خبر

عضواتاق بازرگانی مطرح کرد:

شکل‌گیری مفاسد کلان با ادامه سیاست‌های بانک مرکزی

عضواتاق بازار گانی ایران معتقد است که سیاست‌های پولی و ارزی بانک مرکزی در دو سال گذشته باعث ایجاد رانت‌هایی شده که ادامه این سیاست‌ها زمینه بروز مفسده‌های کلان را فراهم کرده است؛ از سوی دیگر با انتشار اوراق سپرده ۳۰ درصدی، تولید که به ناچار سرمایه در گردش خود را از سیستم بانکی تامین می‌کنند بارش نرخ بهره و افزایش هزینه تولید مواجه می‌شود.

به گزارش اقتصاد آنلاین، رحمان سادات نجفی با انتقاد از سیاست‌های بانک مرکزی، اظهار کرد: سیاست‌های ارزی از جمله تعهد ارزی که صادرکنندگان را ملزم به بازگرداندن ارز حاصل از صادرات با نرخ نیمایی می‌کند، انگیزه‌های صادرات را کاهش داده و تولیدات صادراتی را مارجان مواجه کرده است.

گزارش

کارنامه مردود بذریش در مقام وزارت:

رکود به بازار مسکن تحمیل شد

حدود یک سال و نیم از روی کار آمدن مهرداد بذریش، وزیر راه و شهرسازی می‌گذرد. در این مدت نه تنها هیچ‌کدام از سیاست‌های وزارتخانه تأثیر مثبتی بر بازار مسکن نداشته، بلکه آمارسازی در زمینه ساخت واحدهای نهضت ملی مسکن نیز به پرونده دولت سیزدهم افزوده شده است!

به گزارش تجارت‌نیوز، بودجه وزارت راه و شهرسازی در بخش هزینه‌های جاری ۱۰۷۲ میلیارد و ۴۴۵ میلیون و ۲۰۰ هزار تومان، در بخش هزینه‌های عمرانی ۶۷ هزار و ۳۰۷ میلیارد و ۷۸۸ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان و در بخش اختصاصی ۱۴۱ میلیارد و ۱۳۶ میلیون و ۴۰۰ هزار تومان پیش‌بینی شده است. مرکز پژوهش‌های مجلس، بهمن‌ماه ۱۴۰۲، توضیحاتی در مورد ضعف‌های لایحه بودجه ۱۴۰۳ در بخش راه و شهرسازی منتشر کرده است. براساس این داده‌ها، نپرداختن به موضوعات مهمی مثل تأمین مالی مسکن که در آمدهاز جمله ضعف‌های اساسی آن به‌شمار می‌رود. کم‌توجهی به امکان تأمین مالی و تسهیل ورود بخش خصوصی به ایجاد و مشارکت در توسعه زیرساخت‌های خدمات و

