

یکشنبه ۲۲ فروردین ۱۴۰۰ - شماره ۱۳۵

نگاه

اهمیت توسعه زیر ساخت‌های همسو با ابتکار «کمربند-راه»

برای فعال سازی ظرفیت های ترانزیت کشور تعیین سیاست های کلان در قبال موافقت نامه های منطقه ای و فرامنطقه ای نظیر ابتکار کمربند-راه چین، ضروری و لازم است توسعه زیر ساخت های ترانزیتی حمل و نقل به صورت فعالانه با سیاست های کلان کشور در قبال این موافقت نامه ها همراه باشد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد از فارس یکی از ظرفیت های ویژه اقتصادی ایران، موقعیت جغرافیایی و قرار گرفتن در مسیر کریدورهای بین المللی حمل و نقل بار و مسافر است؛ ظرفیتی که طی دهه های گذشته مرتب توسط مسئولان و کارشناسان این بخش در خصوص مزیت های آن صحبت شده است، اما در عمل نه تنها پیشرفت پایداری در آن حاصل نشد، بلکه در سال های اخیر به دلیل نعال شدن برخی از زیرساخت های لجستیکی و ترانزیتی در کشورهای همسایه و یافتن مزیت رقابتی نسبت به ایران، که موجب دور خوردن ایران در ترانزیت کالا شده است، و نیز شدت یافتن فشار تحریم های اقتصادی علیه ایران، شاخص های عملیاتی ترانزیت با پسررفت نیز مواجه شدند. بر اساس ارزیابی میزان تحقق قوانین مرتبط با رشد ترانزیت کشور مورد ارزیابی قرار می گیرد. طبق ماده ۲ از قانون برنامه ششم توسعه، موضوعات زیر مسائل محوری برنامه است، دولت موظف است طرح ها و پروژه های مرتبط با آنها (ترانزیت) و حمل و نقل ریلی، فناوری نوین، توسعه و کاربست علم و فناوری و انرژی.

در ارزیابی مرکز پژوهش های مجلس در این باره آمده است: در بودجه سالانه طرح های توسعه ریلی وجود دارد، اما اعتبار پیش بینی شده برای بخش ریلی در سال های اخیر، همواره حدود نصف اعتبارات جاده ای به عنوان ریلی اصلی ریلی بوده است.

غیر از نقایب بودن اعتبارات در نظر گرفته شده در بخش ریلی، عدم یکپارچگی کامل شبکه ریلی کشور با کشورهای همسایه و نیز عدم حصول نتیجه ایده آل از فعالیت بخش اقتصادی مستگاه دیپلماسی کشور، ازجمله دلایل عدم تحقق پیش بینی های برنامه در زمینه سهم بخش ریلی کشور از جابه جایی بار ترانزیت است. طبق ماده ۳۰ از قانون برنامه ششم توسعه، به منظور تسهیل تجارت و رقابت پذیر کردن فعالیت های حمل و نقل با توجه به مزیت های نسبی در زنجیره عرضه و خدمات ترابری منطقه ای و بین المللی، دولت مجاز است نسبت به تهیه ریل مکان یابی پایانه های بارکنج (کانتینری) و حمل و نقل ترکیبی در شبکه اصلی و عبوری (ترانزیتی) کشور اعم از شمالی، جنوبی، شرقی و غربی و نیز شبکه آسیایی از طریق بخش خصوصی و تعاونی اقدام کند. در ارزیابی این ردیف آمده است که براساس گزارش سازمان برنامه و بودجه با عنوان عملکرد قانون برنامه ششم توسعه در سال ۱۳۹۸، عملکرد در زمینه ترانزیت و نقل وازارت راه و شهرسازی در اجرای این قانون تا تهیه الگو و شرح خدمات طرح توجیهی ایجاد مراکز لجستیک با حمل و نقل ترکیبی در مناطق مرزی واقع در کریدورهای بین المللی ترانزیتی و نیز دستورالعمل سرمایه گذاری در مراکز لجستیک پیش رفته است.پیشنهادهای تکمیلی این است که برای فعال سازی ظرفیت های ترانزیت کشور علاوه بر فعال سازی بیش از شش سازمان توسعه تجارت و نیز معاونت اقتصادی وزارت خارجه، تعیین سیاست های کلان کشور در قبال موافقت نامه های منطقه ای و فرما منطقه ای نظیر ابتکار کمربند-راه چین، ضروری به نظر می رسد و لازم است توسعه زیر ساخت های ترانزیتی حمل و نقل کشور به صورت فعالانه با سیاست های کلان کشور در قبال این موافقت نامه ها همراه باشد.طبق ردیف ۱۳ از ماده ۴۰ قانون برنامه ششم توسعه دولت مکلف است سازوکارهای لازم را برای تحقق افزایش سالانه ۱۰ درصد حجم عبور (ترانزیت) خارجی کالا، فراهم کند. در ارزیابی این ردیف، براساس این حکم، بعد از گذشت سه سال از شروع برنامه ششم، حجم ترانزیت کشور باید ۳۰درصد افزایش می یافت، اما متأسفانه در هر سه بخش جاده ای، ریلی و دریایی به ترتیب به میزان ۱۳- درصد، ۴۴- درصد و ۲۲- درصد باافت مواجه شده است.

ماده ۵۱ از قانون برنامه ششم توسعه این موضوع را مطرح می کند، با رعایت سیاست های کلی اصل چهل و چهارم ۴۴ قانون اساسی در راستای مردمی شدن اقتصاد و گسترش زیرساخت های مورد نیاز برای خدمات تجاری خارجی و افزایش عبور (ترانزیت) و حل مشکلات حمل و نقل، به سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران اجازه داده می شود با رعایت سیاست های کلی اصل چهل و چهارم قانون اساسی و قانون اجرای اصل چهل و یک اصل چهل و چهارم قانون اساسی مصوب ۱۳۸۷ و الحاقات بعدی آن نسبت به مشارکت با شرکت های معتبر بین المللی داخلی و خارجی برای تشکیل شرکت هایی جهت سرمایه گذاری و بهره برداری از بنادر اصلی یا کارکرد بین المللی و فرودگاهی به استثنای خدمات کمک ناوبری و نشست و برخاست هواپیمای اقدام کند؛ سهم شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران و سازمان بنادر و دریانوردی و بخش خصوصی داخلی حداقل ۵۱ درصد خواهد بود. براساس گزارش سازمان برنامه و بودجه با عنوان عملکرد قانون برنامه ششم توسعه در سال ۱۳۹۸، به دلیل تحریم های این ماده قانونی محقق نشده است.



امسال واکن مسافری و لکوموتیو تولید می کنیم

وزیر راه و شهرسازی گفت: تمامی اجرای واکن باری از سوی تولیدکنندگان ایرانی تولید خواهد شد و گام تکمیلی آن، تولید واکن مسافری و بعد هم لوکوموتیو است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد اسلامی اظهار کرد: در راه‌آهن با ایجاد مرکز جهادی پیشرفته، سعی شد با احصای مسائلی که در راه‌آهن وجود دارد و باهدف تحقق و دگرگونی برای ایجاد ایمنی و بهره‌وری در آن، مشکلات و اولویت‌ها شناسایی شوند. وی گفت: در این مرکز جهادی، جوانان تحصیل کرده با نشاط و پرانگیزه در کنار بازنشستگان خیره شرکت راه آهن و شرکت‌های دانش بنیان با شعار "ایران روی ریل به‌سوی آینده" گردهم آمدند و در همین راستا "سه‌شنبه‌های ریلی با طعم فناوری" در این مرکز به منصفه ظهور رسید.وزیر راه و شهرسازی عنوان کرد: هر سه‌شنبه تعدادی از این جوانان و شرکت‌های دانش بنیان برای حل مسائلی که در راه‌آهن احصاء می‌شود، پیشنهادهای فناورانه خودشان را ارائه می‌کنند. وی تصریح کرد: راه‌آهن جزو نادر مؤسسات دولتی بود که در سال ۱۳۹۹ توانست برای تمام مسائل و دغدغه‌هایش با استفاده از الگوی رفتاری مدیریتی در مرکز جهادی پیشرفته راه‌آهن، راه‌حل پیدا کند و خیلی از موارد را به قرارداد یا به‌حصول برساند.

بیماری مزمن توسعه و انباشت تاریخی محرومیت در سیستان و بلوچستان «اقتصادسراسرآمد» گزارش می دهد

محرومیت بیداد می کند



دام ماموران محسوب می شود.

دشواری های توسعه جاده و سیستان و بلوچستان

امیرتامنی رئیس گروه آمایش سرزمین سازمان برنامه و بودجه کشوردر گفت و گو با روزنامه اقتصادسراسرآمد در ارتباط با دشواری های توسعه سیستان و بلوچستان به

نمایند و بلوچستان از نظر داشتن راه های مناسب فقیرترین استان کشور به حساب می آید به طوری که تنها ۲۰۷ کیلومتر راه این استان در شمال و جنوب به صورت چهار خطه و بقیه راه های دو طرفه با عرض هفت تا هفت و نیم متر است. بیش از ۲۰ هزار کیلومتر راه اصلی و فرعی در سیستان و بلوچستان وجود دارد که در نقاط مختلف به دلیل نبود استانداردهای لازم به کانون حوادث رانندگی با تلفات انسانی زیاد تبدیل شده است.

مسوخت در ظروف دست ساخته از تیوپ لاستیک خودروهای بزرگ که به مشک معروف است و امکان پاره کردن آن ها در زمان مشاهده ماموران وجود دارد، در آوردن پلاک برای شناسایی نشدن خودروها و دیوی مواد سوختی در روستاها از مهمترین دلایل قاچاقچیان سوخت برای فرار از

زیرساختی و جاده سازی و صنعتی نشان‌دهنده فقدان

یک دستورکار مشخص و گام به گام برای توسعه پروژه استان است. به‌رغم تمام تلاش‌ها اما از آن‌جا هنوز ساختار و زیربنه‌های محرومیت و فقر در این استان به درستی شناسایی و هدف قرار نگرفته و از مشارکت و همراهی موثر مردم محلی در پیشبرد امور استفاده نشده است، بسیاری از تلاش‌های صورت گرفته عظیم مانده است.

نیود راه‌های مواصلاتی جاده‌ای، ریلی و هوایی در سیستان

ثامن به دور افتاده گی جغرافیایی از پهنه سرزمین و قطع پیوند ارتباطی با پیرامون در استان سیستان و بلوچستان اشاره کرد و گفت: نیود راه‌های مواصلاتی (جاده‌ای، ریلی و هوایی) که پیوندهنده قوی میان این استان با

شهرهای پرونق پیرامون و به‌ویژه راینخت در سیستم

کشورداری به‌شدت مرکز گرازی ایران باشد، سبب

شده تا پیوندهای اقتصادی اجتماعی و فرهنگی استان

با قلمروهای داخلی ضعیف باشد و به سبب وجود

زیرساخت‌های رقابت‌پذیرتر در کشورهای همجوار،

مرز نشینان معمولاً به کشور همسایه سفر کنند که

فقدان عوامل یاد شده نیز بر افزایش میزان حوادث و

برگزیده حمل و نقل

راه‌اندازی سامانه هوشمندپایش

زیر ساخت حمل‌ونقل در دانشگاه‌امیر کبیر



محققان دانشگاه صنعتی امیرکبیر موفق به راه اندازی سامانه هوشمندی شدند که قابلیت ارائه شاخص های بین المللی وضعیت روسازی راه‌ها را دارد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، امیر گل رو استاد دانشکده مهندسی عمران و محیط زیست دانشگاه صنعتی امیرکبیر گفت: داده برداری سریع، استاندارد، صحیح و دقیق از وضعیت روسازی به منظور تحلیل وضعیت عملکردی وام و همچنین وام ودیعه مسکن تعمیر آن در مدیریت روسازی موجب کاهش ۵۷درصدی در هزینه چرخه عمر روسازی می شود. وی افزود: در دنیای امروز، اهمیت مدیریت و نگهداری زیرساخت های حمل و نقل به منظور کسی پوشیده نیست. از طرفی بررسی شناخت، ارزیابی و اندازه گیری خرابی های روسازی اساس کار مدیریت تعمیر و نگهداری روسازی است که از اهمیت بالایی برخوردار است.مدیر پروژه سامانه پایش سلامت راه گفت: تمرکز اصلی در این پروژه بر زیرساخت های حمل و نقلی است و به عنوان یکی از پیشگامان ارائه سیستم های پایش سلامت راهها در کشور درصدد تولید محصولاتی دیگر به منظور پایش سلامت راه‌ها برآمدم. وی تصریح کرد: مهم ترین هدف این پروژه ارائه خدمات برداشت داده های وضعیت روسازی با سرعت ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت، ارائه شاخص های عملکردی روسازی (مانند ناهمواری، شیارشدگی، زبری و وضعیت خرابی های روسازی)، اولویت بندی عملیات نگهداری و تعمیر و بودجه ریزی لازم برای آن است. در این راستا سامانه ای طراحی کردیم که قابلیت ارائه گزارش های مدیریتی تحت وب را دارد. کل رو در خصوص سامانه پایش هوشمند سلامت زیرساخت ها گفت: در این سامانه موقعیت یاب جغرافیایی تریمل از نوع تفاضلی دوفرکانسه استفاده شده است. این حسگر قادر به برداشت طول، عرض و ارتفاع جغرافیایی با دقت بهتر از یک متر است. وی در خصوص خدمات دیگری که به واسطه این سامانه می توان ارائه کرد، گفت: مسافت سنج طولی با انگودر، تعداد ۱۰ هزار پالس در هر گردش چرخ وسیله نقلیه تولید می کند تا بتوان ابعاد طولی طی شده به هنگام برداشت را با دقت بهتر از یک دهم متر بدست آورد.م. کل رو تاکید کرد: همه حسگرهای گفته رفته در این سامانه با فرمان مسافت سنج طولی در بازه های طولی از پیش تعریف شده اقدام به برداشت داده ها می کنند. وی در خصوص بخش دیگر اقدام سامانه گفت: پروفیل سنج طولی دارای ۱۲وزر کلاس یک جهانی با فزکانس ۷۰۰هرتز است که شاخص ناهمواری بین المللی راه (IRI) و درشت بافت روسازی (MPD) را در زیر دو چرخ خودرو بدست می آورد.

راه‌اندازی موسسه‌های اجاره‌داری

حرفه‌ای باهدف تنظیم بازار اجاره



معاون مسکن و وزیر راه و شهرسازی از راه‌اندازی شرکت‌های اجاره‌داری حرفه‌ای برای نخستین بار در کشور در سال ۱۴۰۰ با هدف تنظیم بازار اجاره در خرداد ماه امسال خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمود دزدخنده درباره تنظیم گری بازار اجاره گفت: در سال سخت اقتصادی ۱۳۹۹ برای تعدیل بازار اجاره اقدام به تعیین سقف برای تعدیل قراردادهای اجاره و همچنین وام ودیعه مسکن کردیم که تا حدودی منجر به کنترل قیمت ها و تعدیل شرایط بازار شد.معاون مسکن وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: امسال در صدانجام یک اقدام سخت افزاری یعنی تأسیس موسسه های استیجاری هستیم.وی از برنامه دولت برای عملیاتی کردن اجاره داری حرفه ای خبر داد و گفت: آیین نامه اجاره داری حرفه ای در حال تدوین شده و اکنون در کمیسیون های تخصصی دولت در حال بررسی است و امیدواریم قبل از پایان اردیبهشت ماه و یا تا نیمه خرداد ماه بتوانیم مصوبه دولت را برای تأسیس موسسه دزدخنده معاون مسکن وزیر راه و شهرسازی گفت: برای سال ۱۴۰۰ برای اولین بار شرکت های اجاره داری حرفه ای با هدف تثبیت و تنظیم بازار اجاره راه اندازی خواهد شد.بعد از دو سال تلاش جدی برای ساماندی بازار اجاره بالاخره وزارت راه و شهرسازی روز ۹دی ماه سال ۹۹پیش نویس آیین نامه اجرائی «حمایت از اجاره‌داری حرفه‌ای» را برای بررسی و تصویب به هیات دولت ارائه کرد.وزارت راه با ارائه این پیش نویس تلاش دارد تا بازار اجاره با تلاش برای تسهیل سرمایه گذاران برای ایجاد خانه‌های کوچک و قیمت مناسب ساماندهی شود؛ تلاش دولت این است تا با اجرای نظام اجاره‌داری حرفه‌ای از جمعیت مستاجر کشور در برابر افزایش سودگرای مسکن، رشد قیمت اجاره و کمبود عرضه حمایت کند. برای همین از دو سال پیش تلاش شد تا پای سرمایه‌گذاران برای ساخت مسکن استجاری به وزارت راه و شهرسازی باز شود.خروج ۶۰ درصدی تقاضا از بازار مسکن و افزایش جمعیت مستأجران در پی کاهش قدرت خرید، تقاضا در بازار اجاره را افزایش داده است و در همین راستا کارشناسان معتقد هستند که موجودی بازار مسکن بهتر است در خدمت عرضه آپارتمان‌های اجاره‌ای قرار بگیرد.ساختار بازار اجاره اکنون سنتی است و وزارت راه و شهرسازی در راستای حرفه‌ای کردن بازار اجاره و حمایت از منافع مستأجران، پیش‌نویس آیین‌نامه اجرائی «حمایت از اجاره‌داران حرفه‌ای» را برای بررسی و تصویب به هیات دولت ارائه کرده است.

خبرشد و نقیض افزایش ۷۹درصدی قیمت طرح ملی مسکن؛

از اعلام‌معاون بنیادمسکن تا تکذیب معاون وزیر راه



در حالی اخیرا معاون بنیاد مسکن از افزایش ۷۹ درصدی قیمت طرح ملی مسکن خبر داده که معاون وزیر راه این موضوع را تکذیب کرد. پیش تر اعلامی مدیرکل دفتر اقتصاد از اصابت تعدیل در جهت افزایش قیمت این طرح خبر داده بود.به گزارش اقتصادسراسرآمد، ازخرام سال گذشته مدیرکل دفتر اقتصاد و برنامه‌ریزی وزارت راه و شهرسازی درباره قیمت ساخت واحدهای طرح ملی مسکن گفته بود: قیمت ساخت واحدهای طرح ملی مسکن بر اساس فهرست بهای سازمان بودجه است. پروانه اصلی افزود: بر این اساس برای هر مترمربع ۲میلیون و ۷۷۰هزار تومان است، ولی تعدیل‌هایی هم مطابق اعلام سازمان برنامه و بودجه در جهت افزایش قیمت به آنها اصابت می‌کند.در ادامه اواسط بهمن سال گذشته مقام مافوق مدیرکل دفتر اقتصاد یعنی معاون مسکن و ساختمان وزیر راه و شهرسازی نیز گفت: از ابتدای شروع طرح ملی مسکن تمام تلاش این بوده که این طرح با بهای تمام شده پایین و کیفیت مناسب تکمیل شود لذا پس از بررسی های بعمل آمده و تجربیاتی که از طرح‌های پیشین وجود داشت اقدام یکپارچه‌ای انجام شد و برای قیمت مسکن ملی به یک نظر خاص در کل استان‌ها رسیدهایم. محمود دزدخنده‌ا تاکید کرد: تاکنون در هیچ مصوبه‌ای در خصوص قیمت نهایی این طرح صحبت نشده لذا این پروژه از قیمت ثابتی برخوردار نیست و براساس فهرست‌بها تعیین می‌شود.طی روزهای اخیر اخباری در خصوص افزایش ۷۹درصدی قیمت پروژه‌های طرح ملی مسکن از زبان معاون بنیاد مسکن انقلاب اسلامی با استناد به نرخ تعدیل سه ماهه چهارم سال ۹۹سازمان برنامه و بودجه منتشر شده است. بر این اساس قیمت هر مترمربع واحد مسکونی این طرح از ۲ میلیون و ۷۷۰هزار تومان به ۴ میلیون و ۹۵۸هزار تومان افزایش یافته است.به عبارت دیگر اگر تا قبل از سال ۱۴۰۰ ساخت یک واحد مسکونی ۷۵متری طرح ملی مسکن ۲۰۷میلیون و ۷۵۰هزار تومان بود، در سال جدید این رقم به ۳۷۱میلیون و ۸۵۰هزار تومان افزایش یافته است. در واقع اظهارات ازخرام سال ۹۹مدیرکل دفتر اقتصاد مسکن مبنی بر اصابت افزایش قیمت به پروژه‌های طرح ملی مسکن به حقیقت پیوسته است. محمودزاده معاون وزیر رده و شهرسازی وی هرگونه افزایش قیمت مسکن ملی را تکذیب کرد. جواد حق شناس معاون بنیاد مسکن در واکنش به پرسش تسنیم مبنی بر این که آیا قیمت مسکن ملی افزایش یافته، هر گونه پاسخی را به صورت حضوری اعلام می کند.

اخبار حمل و نقل

مدیر عامل شرکت فرودگاه‌ها و سال دیگر در سمت خود ابقاشد

با حکم وزیر راه و شهرسازی، سیواش امیرمکری برای دو سال در سمت مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران ابقاء شد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد اسلامی وزیر راه و شهرسازی در حکم ابقای ۲ساله مدیرعاملی سیاوش امیرمکری در شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران آورده است: «به موجب این حکم، مستند به مصوبه شماره ۴۰۴۰۲۸۶، ص مورخ ۲۰ اسفند ۹۹جمع عمومی عادی به طور فوق العاده شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران و به استناد ماده ۲۲ اساسنامه، جنابعالی به عنوان مدیر عامل شرکت مذکور برای مدت دو سال دیگر ابقاء می‌گردید. توفیق شما را از خداوند متعال خواستارم.»

از ادعای بدون سندلی ماندن ۴۰مسافر در پرواز تا تکذیب و برخورد

در پرواز شب گذشته قشما ایر به مقصد مشهد برخی مسافران نسبت به اینکه ۴۰ نفر از آن‌ها حتی جای نشستن برایشان نیست و بلیت به آن‌ها فروخته شده اعتراض کردند اما معاون سازمان هواپیمایی این موضوع را تکذیب و اعلام کرد که به دلیل رعایت نشدن محدودیت ۶۰ درصدی ظرفیت، با این ایرلاین بر برخورد خواهد شد.به گزارش اقتصادسراسرآمد ، شب گذشته شرکت هواپیمایی قشم ایر در پروازی که ساعت ۱۹ آیدان را به مقصد مشهد ترک کرد اتفاقاتی رخ داد و سبب اعتراض‌هایی از سوی مسافران شد که البته این اعتراضات بدون حاشیه هم نبود.در این پرواز برخی مسافران به دلیل رعایت نشدن محدودیت ظرفیت ۶۰درصدی اعتراض کرده و در ویدئویی که در فضای مجازی منتشر کردند، مدعی شدند که این پرواز تنها ۱۰۰درصد صندلی‌های پروازشان را فروخته‌اند بلکه ۴۰نفر از مسافرانی که بلیت برایشان صادر شده‌ن صندلی ندارند!این ادعای عجیب یعنی اینکه باید این تعداد مسافر تا رسیدن به مقصد ایستاده در کابین منتظر می‌مانند.این موضوع را از ابوقاسم جلالی سخماون هواواندی ر امور بین‌الملل سازمان هواپیمایی کشوری-جواپا شدیم که اینگونه به ایسنا توضیح داد: بر اساس اطلاعات دریافت شده پرواز عصر روز گذشته شرکت هواپیمایی قشم ایر مقرر شده بود به ساعت ۱۷ آیدان را به مقصد مشهد ترک کند و هواپیمای در نظر گرفته شده برای این پرواز نیز ایرباس ۳۲۰بود که بر اساس تعداد و چیدمان صندلی‌ها می‌تواند تا ۱۶۰نفر ظرفیت داشته باشد اما با توجه به ضرورت رعایت محدودیت ۶۰ درصدی ظرفیت، تنها بلیت‌فروشی برای ۹۲نفر مسافر شامل ۹۰نفر بزرگسال و دو نفر کودک انجام شده بود.وی افزود: این پرواز با مشکل نقصن فضای هواپیمای ایرباس ۳۲۰مواجه‌شده و مجبور می‌شوند هواپیمای کوچکتری را RJ۱ را به این پرواز اختصاص دهند که ظرفیت ۱۰۰درصدی آن حدود ۱۰۰نفر است.معاون هواوانودی و امور بین‌الملل سازمان هواپیمایی کشوری با تاکید بر اینکه طبق قانون باید شرکت هواپیمایی مورد نظر کرونا مجوز پذیرش مسافر بیشتری در این هواپیمای جدید را دریافت می‌کرد، ادامه داد: این ایرلاین بدون هماهنگی و درمقد مجوز صادر شده به پذیرش مسافر بیشتر کرده و سبب اعتراض مسافران شده است اما به هیچ وجه ادعای برخی مسافران در کلیپ‌ها ایضا منتشر شده نیز وجود دارد درست نیست و هواپیمای مورد نظر بیش از ۱۰۰ صندلی‌ای داشته است و اینکه برخی مسافران صندلی برای نشستن نداشته‌اند به هیچ عنوان درست نیست.جلالی تصریح کرد: با وجود اینکه شرکت هواپیمایی مذکور طی هماهنگی گذشته و در دوران شیوع ویروس کرونا تخلفی مرتکب نشده و تذکری دریافت نکرده بود، به دلیل اینکه بدون اخذ مجوز و هماهنگی اقدام به پذیرش مسافر بیش از ظرفیت مجاز کرده، با او برخورد شده چرا که تخلف مرتکب شده است.

طراحی سیستم استارت تر موتور جت در کشور

فناوران یکی از شرکتهای مستقر در پارک علم و فناوری استان اردبیل موفق به طراحی و ساخت سیستم استارت تر موتور جت شدند.به گزارش اقتصادسراسرآمد، سیستم استارت تر موتور جت (توربو جت، توربو فن، توربو پرا، توربو شفت، جت پالس) در دو مدل "سیستم قابل حمل با وزن فوق سبک" و "سیستم متصل به برق کبیک" طراحی و ساخته شده است.هر دو سیستم فوق در نمونه خنک بای همتا بوده و سیستم متصل به برق شبیه، با استفاده از تکنولوژی سوختچند استاتیکی تهیه و طراحی شده است که سبب می شود با کمترین سوخت و حجم و بالاترین کیفیت، برق خروجی تولید شود.برخی استارت‌ترهای وارداتی و برخی ترانس این دستگاه‌های دیگر به عنوان سیستم استارت تر استفاده می شدند که به هیچ وجه استاندارد نبوده و هیچ گونه سیستم حفاظتی نداشتند. از این رو، شرکت حاضر، با اتکا به دانش روز، اولین استارت تر قابل اتصال به برق شبیه، با کیفیت و لواژ خروجی بر اساس استاندارد ۷۰۴۰ را ارائه کرد. نکته حائز اهمیت اصلی در مورد استارت‌ترهای قابل حمل فوق سبک است که کلیه استارت‌ترهای قبلی موجود در کشور، دارای وزن بالغ بر ۴۰۰ کیلوگرم بودند که برای استارت تر هلیکوپترهای بزرگ همانند بل ۲۱۴، نیاز به اتصال سری دو عدد از این سیستم وجود داشته که وزنی بالغ بر ۸۰۰ کیلوگرم را ایجاد می کرد. این عامل سبب می شود استفاده از این نوع سیستم های استارتی قابلیت پرتاب بودن را از دست دهد و اینکه این سیستم‌ها دارای سیستم قطع کننده دستی بودند که در نمونه حاضر، تمام این ساختار توسط کنترل کننده ها و رله های طراحی شده توسط شرکت پیاده سازی می شود.نمونه هر استارت تر قابل حمل، بنا به استعلام شده از شرکت های خارجی (ایرانیکا، انگلستان و آمریکا) بدون سیستم شارژر و متعلقات، بالغ بر ۵۰۰۰ دلار بوده، این در حالی است که سیستم ارائه شده توسط این شرکت ها، تنها قابلیت استارت و دو هلیکوپتر و با هوایما را داشته است، اما سیستم تهیه شده توسط شرکت مذکور مستقر در پارک علم و فناوری اردبیل حداقل با ۱۵ عملیات استارت ر انجام می دهد.از این رو، تنها در زمینه استارت‌ترهای قابل حمل، رقمی بالغ بر ۱۰ هزار دلار (با احتساب هزینه خرید متعلقات که باید خریداری شوند) به ازای هر دستگاه صرفه جویی ارزی شده است که این رقم در مقایسه با تعداد مورد نیاز برای کل کشور، رقمی هنگفت است.نکته حائز اهمیت دوم، پشتیبانی و تأمین قطعات شرکت است که این شرکت‌ها هیچگونه گارانتی ارائه ندادند، در حالی که محصولات شرکت داخلی دارای حداقل پنج سال گارانتی هستند، و کلیه قطعات و تجهیزات جانبی به صورت رایگان در اختیار مشتری قرار می گیرد.

شورای رقابت به جای افزایش قیمت خودرو، درباره هزینه خودروسان شفاف‌سازی کند

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس می‌گوید شورای رقابت باید به جای افزایش قیمت خودرو، هزینه‌های خودروسازان را در اتاق شیشه‌ای در معرض دید مردم قرار دهد تا جامعه از قیمت واقعی خودرو آگاه شود.به گزارش اقتصادسراسرآمد، سیدجواد حسینی کیا درباره صحبت‌های رئیس شورای رقابت مبنی بر اینکه اگر خودرو و با قیمت اعلام شده، نمی‌ارزد آن را نخرید، گفت: شورای رقابت به موضوع مشتری‌مداری توجهی نداشته و در تلاش است، قیمت‌ها را با سلیقه ای تعیین کند.نماینده مردم سقفر در مجلس شورای اسلامی افزود: نرخ ارز و قیمت مواد اولیه در سالل جدید افزایش نیافته از سوی دیگر بازار خودرو در ماه‌های انتهایی سال گذشته و ابتدای امسال آرامش داشته، بنابراین شورای رقابت به جای اینکه قیمت خودرو را افزایش دهد باید درصدد تزییف آرامش بیشتر به بازار و کاهش بهای چهارچرخ‌ها باشد. وی با بیان اینکه کمیسیون صنایع و معادن مجلس افزایش قیمت خودرو را بررسی می‌کند، تصریح کرد: ششورای رقابت باید به جای افزایش قیمت، اعتمادسازی کند به گونه‌ای که هزینه‌های محصولات تولیدی خود را با قیمت‌های سلیقه‌ای به بازار نیز رشدی نداشته، بنابراین افزایش قیمت توجیهی ندارد. نماینده مردم در مجلس یازدهم انحصار صنعت خودروسازی در کشور را دلیل نابسامانی بازار خودرو دانست و ادامه داد: از آنجا که صنعت خودرو در انحصار خودروسازان است، این شرکت‌ها محصولات تولیدی خود را با قیمت‌های سلیقه‌ای به بازار عرضه می‌کنند با این رویه نه تنها کیفیت ارتقا نمی‌یابد بلکه قیمت‌ها نیز نزولی نخواهد شد.