آرمان ملّی
armanmeli.ir
سال هشتم
شماره ۲۲۰۵
یکشنبه
۱۴۰۴•۰۶•۳۰
۲۸ ربیع‌الاول ۱۴۴۷ / ۲۱ سپتامبر ۲۰۲۵

اخبار

شارژ کالابرگ دهک های ۴ تا ۷

سخنگوی طرح کالابرگ الکترونیکی اعلام کرد: ساعت ۹ - شنبه ۲۹ شهریور - مرحله چهارم کالابرگ دهک های ۴ تا ۷ برای سرپرستان خانوار شارژ شد. مرجان دبیری از واریز اعتبار مرحله چهارم کالا برگ برای دهک های یک تا هفت خبر داد و گفت: هفت میلیون و ۲۶۳ هزار و ۲۶۱ نفر سرپرست خانوار با مانده صفر از طرح های قبلی در این مرحله مشمول دریافت کالابرگ الکترونیکی شده‌اند. دبیری پیش از این اعلام کرده بود: طرح کالابرگ الکترونیک در سه فاز حمایتی (افراد زیرپوشش کمیته امداد و بهزیستی)، فاز دوم دهک های اول تا سوم و فاز سوم دهک های چهارم تا هفتم به مرحله اجرا درآمده و تا امروز ۸۶ درصد از مردم کشور که مشمول طرح بوده‌اند، توانستند به راحتی اعتبار خود را در فروشگاه های طرف قرارداد و متصل به طرح خریداری کنند.

بلاتکلیفی حق بیمه گندم‌کاران

مدیرعامل بنیاد ملی گندم‌کاران با اشاره به ۸ همت طلب باقی‌مانده کشاورزان گفت: عدم پرداخت باقی مطالبات به این موضوع برمی‌گردد که پرداخت حق بیمه گندم‌زارها هنوز عملیاتی نشده است. علی‌قلی ایمانی، مدیرعامل بنیاد ملی گندم کاران در خصوص پرداخت باقی مطالبات گندم کاران به مهر گفت: همچنان کشاورزان ۸ هزار میلیارد تومان (همت) از دولت طلب دارند. بر اساس سخن رئیس سازمان هدفمندسازی یارانه ها این مبلغ تأمین شده و آماده است؛ اما اینکه به حساب کشاورزان واریز نمی‌شود مربوط به اختلافی است که در حق بیمه محصولات وجود دارد. وی افزود: قرار بود قیمت خرید تضمینی گندم در سال زراعی ۱۴۰۳-۱۴۰۴ هر کیلوگرم ۲۱ هزار تومان باشد، اما دولت ۵۰۰ تومان را برای حق بیمه نگه داشت و امسال بابت تحویل گندم به دولت، ۲۰ هزار و ۵۰۰ تومان به گندم کاران پرداخت شد. وی ادامه داد: عدم پرداخت باقی مطالبات گندم کاران به این موضوع برمی‌گردد که پرداخت حق بیمه گندم‌زارها هنوز عملیاتی نشده است. این مسئول صنفی با اشاره به مکاتبات انجام شده با مجلس شورای اسلامی برای پرداخت حق بیمه به صندوق بیمه محصولات کشاورزی، تصریح کرد: حتی صندوق بیمه میزان خسارت وارد شده به دیمزارها که محصول گندم آنها از بین رفته است را تعیین کرده، اما اعلام می‌شود پولی به این صندوق واریز نشده تا زیان گندمکاران را بپردازند. مدیرعامل بنیاد ملی گندمکاران با گلایه از نگه داشت ۵ درصد پول کشاورز و عدم پرداخت حق گندمکاران گفت: در حالی که حق بیمه کشاورزان بابت محصولات نهایت ۵ میلیون تومان می‌شود، دولت باید باقی طلب گندمکاران را تسویه کند.

خط ریلی شیراز - بوشهر در اولویت

نماینده مردم شیراز و زرقان در مجلس شورای اسلامی گفت: اولویت توسعه ریلی فعلاً با خط شیراز - بوشهر و پس از آن شیراز - گل‌گهر است، پروژه شیراز - بندرعباس در فازهای بعدی پیگیری خواهد شد. خط ریلی شیراز - بندرعباس یکی از پروژه های ریلی در جنوب کشور است که تصویب آن به دولت دهم بازمی‌گردد. براساس تصمیمات این دولت، اجرای این پروژه با هدف ایجاد اتصال ریلی بین مرکز استان فارس و بندر استراتژیک بندرعباس در دستور کار قرار گرفت. در نیمه تیرماه سال ۱۳۹۰، کلنگ احداث این خط ریلی به زمین زده شد و وعده شده بود که ظرف مدت ۳۶ ماه تکمیل و راه‌اندازی شود.

با این حال، روند اجرایی پروژه از همان آغاز با مشکلات متعددی مواجه شد. مهم‌ترین چالش ها شامل مسائل مالی، کمبود سرمایه‌گذار و مشکلات حقوقی مرتبط با قراردادهای مشارکتی بود که مانع پیشرفت پروژه شد. قرارداد اولیه اجرای این خط ریلی میان گروهی از سرمایه‌گذاران خصوصی منعقد شد، اما به دلیل نقص در تعهدات قانونی و مالی، سرمایه‌گذار نتوانست عملیات اجرایی را به سرانجام برساند. براساس گفته ها، این پروژه هم اکنون جزو اولویت های اصلی دولت قرار ندارد و هیچ برنامه عملیاتی برای سرمایه‌گذاری مستقیم از سوی دولت برای تکمیل آن تعریف نشده است. برخی از مشکلات قانونی و پیگیری های قضایی مرتبط با شرکت پیمانکار نیز موجب توقف کامل پروژه شده و باعث شده تا طرح اجرای خط ریلی شیراز - بندرعباس به حال خود رها شود. در این رابطه، جعفر قادری نماینده مردم شیراز و زرقان در مجلس شورای اسلامی در گفتگو با مهر با اشاره به وضعیت خط ریلی شیراز - بندرعباس که همچنان مسکوت مانده است، گفت: پروژه خط ریلی شیراز - بندرعباس یکی از طرح های مشارکتی است که در بودجه نیز با همین عنوان تعریف شده، اما به رغم امضای قراردادهای مشارکت در گذشته، تا زمانیکه سرمایه‌گذار و شریک اجرایی نباشد، امکان آغاز عملیات اجرایی آن وجود نخواهد داشت. وی افزود: در حال حاضر شاید یکی از اولویت های ما خط ریلی شیراز - گل‌گهر باشد که در صورت اجرا، مشکل ارتباطی منطقه زودتر برطرف خواهد شد و می‌تواند گام مؤثری در بهبود حمل‌ونقل ریلی جنوب کشور به شمار آید. رئیس کمیسیون ویژه حمایت از تولید و نظارت بر اجرای سیاست های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی مجلس تصریح کرد: تمرکز کنونی ما بر تکمیل خط ریلی شیراز - بوشهر است و پس از آن، پروژه شیراز - گل‌گهر در دستور کار قرار می‌گیرد. امیدواریم در ادامه بتوانیم خط ریلی شیراز - بندرعباس را نیز به سرانجام برسانیم.

وی ادامه داد: هرچند خط ریلی شیراز - بندرعباس از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، چراکه بندرعباس یکی از بنادر کلیدی و راهبردی کشور محسوب می‌شود و اتصال ریلی شیراز به این بندر می‌تواند در ترانزیت کالا و رونق اقتصادی نقش مهمی ایفا کند، اما بر اساس ارزیابی ها، اولویت با اتمام خط ریلی شیراز - بوشهر و سپس شیراز - گل‌گهر است و به همین دلیل خط ریلی شیراز - بندرعباس در مراحل بعدی قرار گرفته است. قادری یادآور شد: اتصال شیراز به بنادر مهم خلیج فارس در فازهای بعدی پیگیری خواهد شد و همچنین پروژه شیراز - گل‌گهر به عنوان بخشی از خط ریلی شرق به غرب کشور می‌تواند زمینه را برای اجرای خط ریلی شیراز - اهواز فراهم کند.

وی در پایان خاطرنشان کرد: با تکمیل این طرح ها، شیراز می‌تواند در کریدور شرقی - غربی کشور قرار گیرد و از وضعیت کنونی خارج شود.

«آرمان ملی» از سهم صندوق توسعه ملی در دوران فعالسازی مکانیسم ماشه گزارش می‌دهد

رویکرد جدید اقتصادی در دوران پساماشه‌ای

آرمان ملی – صدیقه بهزادپور: همزمان با اعلام خبر عدم موافقت شورای امنیت سازمان ملل با تمدید قطعنامه لغو تحریم های ایران، گمانه زنی های بسیاری در درباره وضعیت اقتصادی کشور و ضرورت تامین درآمدهای مورد نظر، مهار تورم و... صورت گرفت و بحث های جدی در باره مسیر آینده توسعه کشور شکل گرفت. برخی از کارشناسان بر این باور هستند اکنون بهترین فرصت برای به کارگیری از ظرفیت های بخش خصوصی در حوزه های مختلف است، اما در این میان با توجه به چالش های فعالان بخش خصوصی و ضرورت کوچکسازی واقعی دولت، نیاز به حمایت از این افراد با بهره از منابع صندوق توسعه ملی است. به اعتقاد این افراد؛ هرچند دولت می‌تواند نقش ناظر و سیاست‌گذار کلان را ایفا کند، اما برای تحقق رونق اقتصادی، موتور محرک باید در اختیار بخش خصوصی قرار گیرد که می‌تواند از حمایت های صندوق توسعه ملی با نظارت جدی مقامات عالی عملیاتی، مواجهه با فعالسازی مکانیسم ماشه در عرصه اقتصادی را، تسهیل سازد.

به گزارش «آرمان ملی»، علی حریت پرور کارشناس اقتصادی در این باره گفت: فعال شدن مکانیسم ماشه در هر صورت قطعاً شرایط دشوارتری نسبت به قبل را برای کشور رقم خواهد زد که محدودیت صادرات نفت و تامین درآمدهای مورد نیاز، دشواری تردد و حمل و نقل ایران برای صادرات و واردات و... از جمله این موارد محسوب می‌شود. لذا برای کاهش فشارهای احتمالی در این مسیر لازم است تا با استفاده از پتانسیل های بخش خصوصی در حوزه های مختلف بر مشکلات فائق آمد. او افزود: از جمله ابزارهای کلیدی برای تحقق این هدف، منابع صندوق توسعه ملی است؛ صندوقی که فلسفه وجودی آن صیانت از درآمدهای نفتی و تبدیل آن به سرمایه های ماندگار بوده، اما در عمل بارها برای جبران هزینه های جاری دولت به کار رفته است، در حالی که همواره تاکید مسئولان در سطوح مختلف بر کوچکسازی دولت تاکید شده است، اما کمتر در عمل به آن پرداخته شده است، در حال حاضر بهترین اقدام اصلاح این رویکرد اشتباه است که تاکنون به هدررفت بسیاری از منابع مالی منتهی شده است و همچنین فرصتی برای خصوصی سازی واقعی و استفاده از این ظرفیت هاست و در این میان بهترین کار آن است که منابع صندوق توسعه ملی به صورت هدفمند و تحت نظارت شفاف، در اختیار بخش خصوصی قرار گیرد.

قرارگرفتن ایران در لیست سیاه FATF نیز یکی دیگر از چالش های بزرگ است. این موضوع می‌تواند به شدت بر توانایی ایران در جذب سرمایه‌گذاری خارجی تاثیر بگذارد و شرکت ها را از ورود به بازار ایران منصرف کند

ضرورت کوچک‌سازی دولت

این کارشناس اضافه کرد: کوچک‌سازی دولت یک ایده تازه نیست، بلکه از دهه ها پیش بارها از زبان مسئولان و اقتصاددانان شنیده‌ایم که بدنه دولت در ایران بیش از اندازه بزرگ و پرهزینه است و این بزرگی، نه تنها انعطاف‌پذیری سیاست‌گذاری ها را کاهش داده، بلکه موجب شده بخش خصوصی نیز همواره زیر سایه دولت باقی بماند. تا جایی که بر اساس آمارهای رسمی، سهم دولت در اقتصاد ایران به طور غیرمستقیم به بیش از ۶۰ درصد می‌رسد؛ عددی که بسیار بالاتر از میانگین جهانی است، در حالیکه تجربه کشورهای موفق نشان می‌دهد که هرچه دولت ها کوچکتر و چابکتر باشند، بخش خصوصی فرصت بیشتری برای رشد و نوآوری پیدا می‌کند، اما در حال حاضر، دولت در همه عرصه ها از صنعت و معدن گرفته تا تجارت و بانکداری حضور پررنگ دارد، و در عمل در چنین شرایطی، فضای رقابتی خفه می‌شود و تاکنون دولت فقط در مقوله کوچکسازی دولت و خصوصی سازی فقط در دایره پرداخت بدهکاری های خود در حوزه واگذاری های مسئولیت های خود گام برداشته است، تا به جای اینکه به طور واقعی یعنی واگذاری مسئولیت ها به مردم و کارآفرینان اقدامی انجام دهد، قطعاً در چنین شرایطی دولت می‌تواند نقش ناظر و هدایت‌گر را ایفا کند، نه بازیگر اصلی که همچنان نقش اصلی را به عهده دارد و به شکل صوری به واگذاری ها ادامه می‌دهد.

نقش صندوق توسعه ملی

حریت پرور تاکید کرد: تبدیل درآمدهای نفتی به سرمایه های پایدار و جلوگیری از مصرف کوتاه‌مدت این منابع از اهداف راه‌اندازی این صندوق است، اما به دلایل مختلف به ویژه در سالیان اخیر در اثر تحریم و ناکارآمدی ها و... دولت بارها از این منابع استفاده کرده است، در حالیکه قرار بود بخشی از درآمدهای نفتی هر سال به این صندوق واریز شود تا برای نسل های آینده باقی بماند، ولی واقعیت این است که در سال های گذشته، منابع صندوق بارها برای جبران کسری بودجه یا تأمین هزینه های جاری دولت برداشت شده است، به نظر می‌رسد که با توجه به شرایط پیش آمده باید فلسفه اصلی صندوق احیا شود؛ با این تفاوت که به جای حبس منابع یا مصرف آن در امور غیرمولد، باید آن را در خدمت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی قرار داد. او با بیان اینکه این رویکرد می‌تواند چند نتیجه مهم داشته باشد گفت: افزایش توان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در پروژه های بزرگ و ملی، ایجاد اشتغال پایدار از طریق فعال شدن واحدهای تولیدی از جمله پیامدهای مهم این فرآیند خواهد بود که البته در این میان با واگذاری این سرمایه می‌توان سیاست های صحیح هدایت نقدینگی های سرگردان به سمت تولید، از میزان فشار مالی بر دولت نیز کاسته می‌شود.

هدایت نقدینگی سرگردان

این کارشناس ادامه داد: بسیاری از مسئولان تاکید بر این دارند که صندوق توسعه ملی باید به بازوی توانمند بخش خصوصی تبدیل شود و اینکه منابع نباید صرف هزینه های جاری شود، بلکه باید به دست کارآفرینان برسد تا مشکلات تولید و سرمایه‌گذاری کشور ترمیم شود، اما در واقع با وجود اهمیت این موضوع، باید پذیرفت که بخش خصوصی ایران در سال های اخیر با مشکلات متعددی دست و پنجه نرم کرده است و با مشکلات مختلفی چون؛ تأمین مالی و نرخ های بالای تسهیلات بانکی گرفته تا محدودیت های ناشی از تحریم ها و بروکراسی های پیچیده اداری روبرو بوده است. او توضیح داد: بسیاری از فعالان بخش خصوصی از اینکه با وجود ظرفیت های بسیار تولید، اما به دلیل عدم دسترسی به سرمایه و تسهیلات لازم برای فعالیت در بخش های مختلف امکان مولدسازی را ندارند، چراکه بانک ها در حال حاضر به دلایل مختلف امکان یا تمایل به واگذاری تسهیلات به این گروه از افراد را ندارد، در این حال چنانچه، صندوق توسعه ملی منابعش را با سازوکاری شفاف در اختیار بخش خصوصی قرار دهد، می‌توان خیلی سریع‌تر رشد کرد و به مشکلات احتمالی پس از اعمال مکانیسم ماشه غلبه کرد. از این رو، استفاده از منابع صندوق باید با طراحی دقیق و نظارت قوی همراه باشد تا هم منابع هدر نرود و هم رانت و انحصار شکل نگیرد. در این راستا مطلوب است تا تسهیلات صندوق به پروژه های دارای اولویت ملی و اشتغال‌زا اختصاص یابد و روند تخصیص آن نیز به طور شفاف منتشر شود.

الگوبرداری از کشورهای موفق

حریت پرور در ادامه به تجربه های موفق دیگر کشورها اشاره کرد و گفت: به نگاهی به تجربه کشورهایی چون نروژ، کویت یا امارات درمی یابیم که این کشورها با مدیریت دقیق صندوق های ثروت ملی خود توانسته‌اند هم برای نسل های آینده ذخیره ایجاد کنند و هم بخش خصوصی را به موتور محرک اقتصاد تبدیل کنند. نروژ یکی از تجربه های آموزنده و موفق در این عرصه است، این کشور درآمدهای نفتی را در صندوقی مستقل ذخیره کرد و آن را به سمت سرمایه‌گذاری های بلندمدت در بازارهای جهانی هدایت کرد که در نتیجه آن، در حال حاضر صندوق نروژ یکی از بزرگترین صندوق های ثروت ملی جهان است و همزمان بخش خصوصی داخلی این کشور قدرت گرفته است. ایران نیز می‌تواند با الگوبرداری از چنین تجربه هایی، مسیر تازه‌ای برای اقتصاد خود باز کند؛ مسیری که در آن دولت کوچکتر و کارآمدتر باشد و صندوق توسعه ملی نقش حامی واقعی بخش خصوصی را ایفا کند. او معتقد است: البته احتمالاً در این مسیر ایران با چالشهایی روبرو باشد که مهمترین آن نظارت ضعیف بر تخصیص منابع و احتمال بروز فساد و رانت به شمار می‌آید که در مسیر انتخاب پروژه ها امکان انحصارگرایی یا رانت ایجاد شود که البته حاصل عدم شفافیت در گزارش دهی و... صورت می‌گیرد، که در نهایت به بی‌اعتمادی مجدد فعالان اقتصادی نسبت به سیاست های دولت و همچنین هدررفت سرمایه ها و... منتهی می‌شود. در نتیجه ضروری است نظارت جدی از سوی مقامات عالیرتبه و اعلام گزارش شفاف کامل در این زمینه صورت گیرد.

پرهیز از رانتخواری

او تاکید کرد: به منظور غلبه بر این چالش ها، نیاز است که یک نظام نظارتی چندلایه طراحی شود؛ نظامی که در آن هم مجلس و دیوان محاسبات و هم نهادهای مدنی و رسانه ها بتوانند بر نحوه تخصیص منابع صندوق نظارت کنند. حریت پرور اضافه کرد: آشکار است که اقتصاد ایران در شرایطی حساس قرار دارد و فعال شدن برخی سازوکارهای مالی جدید در دوران پساماشه ای، تلاش مضاعفی برای بازگشت به تعاملات اقتصادی جهانی ضرور می‌سازد که نیازمند تغییرات ساختاری است و در این بین کوچک‌سازی دولت، به‌عنوان یکی از مهم‌ترین این تغییرات، می‌تواند مسیر را برای شکوفایی بخش خصوصی هموار کند. در کنار این رویکرد، هدایت منابع صندوق توسعه ملی به سمت سرمایه‌گذاری های بخش خصوصی، به ویژه در پروژه های مولد و اشتغال‌زا، می‌تواند تحولی جدی در اقتصاد کشور رقم بزند. بدیهی است اگر دولت بتواند نقش خود را به عنوان سیاست‌گذار و ناظر محدود کند و منابع صندوق توسعه ملی را با سازوکاری شفاف و کارآمد به دست کارآفرینان و تولیدکنندگان برساند، می‌توان امید داشت که همزمان با کاهش هزینه های دولت، مشکلات تولید و اشتغال نیز به تدریج برطرف شود. حریت پرور ادامه داد: قطعاً این مسیر، ساده و بی‌دردسر نیست، اما تجربه کشورها نشان می‌دهد که با اراده سیاسی و نظارت عمومی، می‌توان از صندوق توسعه ملی پلی برای گذار از اقتصاد دولتی به اقتصادی مردمی و پویا ساخت که البته در شرایط کنونی از نیازها و ضرورت های موثر در کشور به نظر می‌رسد.

معاون سازمان هواپیمایی:

۶۰ درصد ناوگان هوایی در اختیار بخش خصوصی است

معاون سازمان هواپیمایی کشوری با بیان اینکه در حال حاضر نزدیک به ۶۰ درصد ناوگان هوایی کشور در اختیار بخش خصوصی است، گفت: بسیاری از افرادی که مدعی راه‌اندازی ایرلاین هستند، تنها در حد تبلیغ بوده و در نهایت ایرلاینی را راه‌اندازی نمی‌کنند. در حالی که از چند ماه گذشته گفته شد شرکت هواپیمایی «دات وان» با ۳۰ الی ۵۰ فروند راه‌اندازی می‌شود اما تاکنون هیچ هواپیمایی وارد نشده است

سید حمیدرضا صانعی، معاون هوانوردی سازمان هواپیمایی کشوری در گفت‌وگو با ایلنا درباره علت افزایش تقاضا برای راه اندازی شرکت هواپیمایی در کشورمان؛ در حالیکه فعالان این صنعت مدعی هستند ایرلان‌داری به دلیل شرایط اقتصادی کشور و تحریم ها زیان‌ده است، اظهار داشت: فضای اقتصادی و سیاست های کلان کلی کشور و همچنین محدودیت هایی که دنیا علیه ایران اعمال کرده، اکوسیستمی را شکل داده که در برخی از صنایع تقاضا بیشتر باشد.

وی ادامه داد: در حال حاضر، تمام دنیا از دو موضوع بهره‌مند هستند اما در ایران این برخورداری وجود ندارد، اول اینکه در کشورمان امکان خرید مستقیم هواپیما وجود ندارد و امکان سرمایه‌گذاری از طریق فاینانس و استفاده از وام های کم بهره برای خرید هواپیما وجود ندارد، از این رو افراد در این صنعت باید پول نقد داشته باشند که به راحتی هواپیما خریداری کند.

معاون سازمان هواپیمایی گفت: در حال حاضر، فردیا شرکتی که بتواند با لیزینگ هواپیما بخرد یا ناوگانی را اجاره به شرط تملیک کند، وجود ندارد. بنابراین تنها روش جذب خرده سرمایه ها در این صنعت همین روش است که امروز شاهد آن هستیم. از سوی دیگر در حال حاضر در فضای اقتصادی کشور فضای اعتماد برای سرمایه‌گذاران وجود ندارد و بازار جذابی مانند بورس و بازار سرمایه هم برای سرمایه‌گذاران و مردم تجربه خوبی نبود. حالا در همین شرایط اقتصادی کشور سرمایه‌گذار می‌تواند با خرید دو فروند هواپیما در این صنعت فعالیت داشته باشد و دولت هم از این مدل سرمایه گذاری استقبال می‌کند.

صانعی با بیان اینکه در حال حاضر نزدیک به ۶۰ درصد ناوگان هوایی کشور در اختیار بخش خصوصی است، گفت: همین تعداد شرکت های هواپیمایی امروز فعال هستند، حمل و نقل هوایی کشور را پیش می‌برند و اگر قرار بود که جلوی فعالیت این شرکت ها را بگیریم و شرکت های دولتی ایران ایر و آسمان می‌ماندند که امروز از وضعیت فعلی آنها مطلع هستیم. وی افزود: با وجود اینکه شاهد آن هستیم فعالان فعلی صنعت هوانوردی از زیان صنعت حرف می‌زنند اما این صنعت همواره طرفدار و بازیگر داشته است. البته زیان این صنعت را زمانی می‌فهمند که هواپیماهایی وارداتی و درآمدزا، مستهلک می‌شوند. بنابراین باید توجه داشت که ایرلاین داری مدیریت سختی است.

معاون سازمان هواپیمایی کشوری با بیان اینکه در حال حاضر ۲۷ شرکت هواپیمایی فعال در کشور داریم، در حالیکه این عدد در ترکیه به ۴۷ شرکت می‌رسد، گفت: بسیاری از افرادی که مدعی راه‌اندازی ایرلاین هستند، تنها در حد تبلیغ بوده و در نهایت ایرلاینی را راه‌اندازی نمی‌کنند. در حالی که از چند ماه گذشته گفته شد شرکت هواپیمایی «دات وان» با ۳۰ الی ۵۰ فروند راه‌اندازی می‌شود اما تاکنون هیچ هواپیمایی از دات وان وارد نشده است و فقط توانسته‌اند موافقت اولیه را کسب کنند.

صانعی با بیان اینکه قوانین کشور برای راه‌اندازی هر تعداد شرکت هواپیمایی بازدارندگی ندارد، اظهار داشت: در حال حاضر طبق قانون، افراد با ۳ فروند هواپیما که یکی از آنها ملکی و دو فروند استیجاری باشد، می‌توانند شرکت هواپیمایی راه‌اندازی کنند. قانون اصل ۴۴ هم نمی‌تواند اگر یک رشته از ارایه مجوز کسب و کار اشباع شده باشد، جلوی درخواست های بعدی را بگیرد و از سوی دیگر می‌توان مجوزهای AOC را با قیمت نجومی جابه جا کرد.

معاون سازمان هواپیمایی با بیان اینکه در حال حاضر تقاضا برای راه‌اندازی ایرلاین جدید در کشور بیشتر از ۴ درخواست نیست، گفت: سیاست جدیدی که سازمان هواپیمایی کشوری به دنبال اجرای آن مدل است، راه‌اندازی «ایرکریر» در این صنعت است. در حال حاضر، در آمریکا ۱۷۰ ایرکریر وجود دارد که از طریق کد شرینگ و ری برندیگ فعالیت اقتصادی انجام می‌دهند؛ یعنی این شرکت ها فقط ناوگان دارند و بازرگانی در این شرکت ها فعال نیست و ظرفیت و صندلی ناوگان این شرکت ها، تحت برند ایرلاین های موجود در بازار به فروش می‌رسند و ایرلاین ها می‌توانند با ظرفیت ایرکریرها بلیت فروشی کنند.

دریچه

نیروگاه‌ها برای زمستان آماده‌اند؟

با نزدیک شدن به فصل سرما، آخرین گزارش ها از وزارت نیرو و وزارت نفت نشان می‌دهد نیروگاه های حرارتی کشور پس از انجام تعمیرات اساسی و تأمین پایدار سوخت، با سطح بالایی از آمادگی وارد زمستان می‌شوند؛ موضوعی که می‌تواند ضامن پایداری تولید برق در روزهای سرد و پرمصرف باشد. در نخستین سال فعالیت دولت چهاردهم، ظرفیت نیروگاه های حرارتی کشور رشد کم سابقه‌ای داشته است. به‌طوری که در این مدت ظرفیت نیروگاه های حرارتی با افزایش ۴۶ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل، بالغ بر ۳۸۷۵ مگاوات افزایش یافته است. در همین بازه، ۲۴۵۵ مگاوات واحد جدید نیروگاهی به شبکه برق کشور افزوده شد که شامل پروژه هایی در نیروگاه های سهند، چادرملو، گل‌گهر، ری، المهدی، خرم‌آباد، نکا، مکران و همچنین واحد بخار سیکل ترکیبی نیروگاه های بعثت پارس جنوبی و رودشور است. تنها در پروژه رودشور، به عنوان بزرگ‌ترین واحد بخار راندمان بالای کشور، سالانه ۷۰۰ میلیون مترمکعب در مصرف سوخت صرفه‌جویی و ۳۴۵ مگاوات به ظرفیت تولید برق کشور افزوده شده است. همچنین محدودیت تولید ۱۴ نیروگاه بخاری به ظرفیت ۷۵۰ مگاوات برطرف شده و با اجرای پروژه های ارتقاء، توان تولید برق واحدهای گازی بیش از ۶۷۰ مگاوات افزایش یافته است. رشد ۴۵ درصدی احداث واحدهای جدید نیروگاهی نسبت به مدت مشابه سال قبل، بیانگر حرکت پرشتاب صنعت برق حرارتی در مسیر توسعه است. به منظور افزایش آمادگی نیروگاه ها در پیک تابستان، بیش از ۱۰۲ هزار مگاوات برنامه تعمیراتی و بهینه‌سازی اجرا شد و تمامی فعالیت ها طبق برنامه به پایان رسید. دستاورد این اقدامات، ارتقای ضریب آمادگی نیروگاه ها به بالای ۹۸ درصد بود؛ در حالی که متوسط جهانی این شاخص حدود ۹۵ درصد است. همچنین با ساخت داخل بیش از ۵۷ هزار قطعه نیروگاهی در سال گذشته، وابستگی به واردات کاهش یافته و توان تولید داخل تقویت شده است. در همین دوره، میزان تولید برق نیروگاه های حرارتی نیز با رشد پنج درصدی روبرو بوده و متوسط راندمان نیروگاه ها با ثبت رکورد ۳۹.۵۶ درصد به بالاترین سطح خود رسیده است. ناصر اسکندری، معاون راهبری تولید شرکت برق حرارتی نیز با اشاره به آمادگی بالای نیروگاه ها گفت: در دوره تعمیراتی گذشته بیش از ۱۰۲ هزار مگاوات فعالیت تعمیراتی انجام شد و اکنون نیز در دور جدید، ۱۱۰ هزار مگاوات تعمیرات برای زمستان و تابستان آینده برنامه‌ریزی شده است. به گفته او، این سطح آمادگی سبب شد نیروگاه های حرارتی در تابستان بدون وقفه، بار اصلی تأمین برق کشور را بر دوش بکشند. علاوه بر این در زمستان گذشته با وجود سرمای شدید و افزایش مصرف خانگی، سوخت‌رسانی به نیروگاه ها تضمین شد. میانگین تحویل سوخت نیروگاهی در سال گذشته ۲۷۲ میلیون مترمکعب در روز بوده که نسبت به سال قبل از آن ۲۱ میلیون مترمکعب رشد داشته، از این میزان، سهم گاز طبیعی به ۲۰۶ میلیون مترمکعب در روز رسید که ۳ میلیون مترمکعب بیشتر از دوره مشابه پیشین است. در تابستان ۱۴۰۴، با وجود گرمای بی‌سابقه، رکورد مصرف گاز نیروگاهی با ثبت ۳۱۲ میلیون مترمکعب در یک روز شکسته شد. این عملکرد زمینه‌ساز افزایش ذخایر سوخت مایع برای زمستان شد.

نبض بازار

شنبه سرخ برای بورس

امروز بازار سرمایه همچون سه روز کاری قبل افت کرد؛ به طوری که شاخص کل با ریزش بیش از ۵۰ هزار واحد به رقم دو میلیون و ۵۴۲ هزار واحد رسید. (شنبه) شاخص کل بورس اوراق بهادار تهران ۵۰ هزار و ۶۶۶ واحد افت کرد و به رقم دو میلیون و ۵۴۲ هزار و ۵۰۴ واحد رسید. این در حالی است که بازار سرمایه از ۱۰ شهریور روند صعودی داشت و ۱۲ شهریور کانال ۲.۵ و ۱۷ شهریور کانال ۲.۶ میلیون را پس از حدود یک ماه پس گرفت اما روز چهارشنبه مجدداً آن را از دست داد. بورس از ۲۸ تیر روند کاهشی داشته و طی این مدت از کانال ۲.۸ میلیون واحد عقب نشسته است. در اولین روز هفته شاخص هم‌وزن نیز ۸۸۹۱ واحد کاهش داشت و در عدد ۷۸۱ هزار و ۷۹۹ واحد ایستاد. تعداد سهام مثبت بورس ۷ عدد و سهام منفی ۳۱۲ عدد بود. تعداد خریداران به ۱۲ هزار نفر رسید. به طور کلی بازار ۱.۹۵ درصد کاهش یافت. همچنین ۱۴۷ هزار فقره معامله به ارزش حدود ۱۱ هزار میلیارد تومان در بازار سهام انجام شد. فارس، فملی و فولاد بیشترین تاثیر منفی را بر شاخص بورس داشتند. از نمادهای پرتراکنش نیز می‌توان به وبملت، خساپا و خودرو اشاره کرد. شاخص فرابورس ایران هم امروز کاهش ۲۰۹ واحد را تجربه کرد و به ۲۳ هزار و ۷۹۵ واحد رسید. تعداد معاملات امروز فرابورس ۸۰ هزار فقره و ارزش آن ۳۹ هزار میلیارد تومان بود. نیشکر و ومپنا بیشترین تاثیر منفی را بر شاخص فرابورس داشتند اما فزر اثر مثبت ایجاد کرد. وگردش، بپاس و وپایا نیز از نمادهای پرتراکنش فرابورس بودند.