آزادی متهمان سانحه قطار سمنان تکذیب شد

مدیرکل راه‌آهن شمالشرق(۱) با تکذیب خبر آزادی متهمان سانحه قطار سمنان، گفت: کمیسیون عالی سوانح راه‌آهن بالاترین مرجع قانونی در خصوص اعلام نظر کارشناسی در زمینه حوادث ریلی است. حمید درباغ عنبران ضمن رد خبری مبنی بر آزادی مقصران سانحه قطار در محور سمنان-دامغان، اعلام کرد: کمیسیون عالی سوانح راه‌آهن بالاترین مرجع قانونی در خصوص اعلام نظر کارشناسی در زمینه حوادث ریلی است و براساس مستندات موجود نسبت به بررسی این مساله اقدام و رای خود را اعلام کرده است. وی با تکذیب خبر درج شده از سوی وی در خصوص آزادی مسببان اصلی سانحه به قید وثیقه در برخی رسانه‌ها، افزود: در حال حاضر متهمان حادثه با حکم قضایی در بازداشت به سر می‌برند.

آغاز پذیرش مسافر در پروازهای خروجی مشهد

شرکت فرودگاههای کشور از آغاز پذیرش مسافر در تمامی‌پروازهای خروجی فرودگاه مشهد با توجه به پایداری شرایط جوی خبر داد. شرکت فرودگاههای کشور در اطلاعیه شماره چهار خود اعلام کرد: با توجه به پایداری شرایط جوی و افزایش دید افقی، پروازهای فرودگاه بین‌المللی مشهد با ورود اولین پرواز به این فرودگاه در ساعت ۱۳ و ۱۰ دقیقه، از سر گرفته شد. هم اکنون تمامی‌پروازهای خروجی از فرودگاه مشهد در حال پذیرش مسافر هستند و این فرودگاه به روی همه پروازها باز است. گفتنی است با وجود بارش نزولات آسمانی، ستاد عملیات زمستانی فرودگاه مشهد به موقع نسبت به پاکسازی سطوح پروازی اقدام کرد

رشد پنج برابری در آمد کشتی سازی

مدیرعامل مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران اعلام کرد: درآمدهای این مجتمع در پنج سال گذشته از رشد پنج برابری برخوردار شده؛ به گونه ای که درآمدهای این شرکت از ۹۰ میلیارد تومان در سال ۱۳۹۰ به ۵۲۵ میلیارد تومان افزایش یافته است.

حمید رضاییان اصل افزود: این رشد درآمدی ناشی از اقدام‌ها و برنامه‌هایی است که در این سال‌ها به مرحله اجرا درآمده است.

وی بر تحقق اهداف و برنامه‌های آتی این شرکت کشتی سازی تاکید کرد و گفت: مدیریت درست و اصولی موانع و مشکل‌های پیش رو می‌تواند سهم اشتغال کشور را افزایش دهد.

پیشخوان

قرارداد خرید ۱۰ فروند کشتی با کره‌جنوبی امضا شد

به فاصله سه روز پس از خبر وال استریت ژورنال مبنی بر قصد کشتیرانی برای امضای قرارداد خرید کشتی با کره‌ای‌ها خبر می‌رسد که کشترانی جمهوری اسلامی‌اولین قرارداد سفارش ساخت کشتی با هیوندایی را امضا کرد. این قرارداد شامل ۱۰ فروند کشتی است.

به گزارش تسنیم، صبح دیروز اولین سفارش ساخت کشتی با فاینانس خارجی توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی‌ایران و هیوندای کره جنوبی بعد از توافق هسته ای به‌امضا رسید.

بر این اساس این قرارداد گروه صنایع سنگین هیوندای، بزرگترین گروه کشتی سازی جهان اعلام کرد، امروز قرار داد ساخت کشتی‌های کانتینری مگاسایز ۱۴ هزار و ۵۰۰ TEU و تانکرهای حمل مشتقات نفتی و محمولات شیمیایی ۴۹هزار تنی را با تامین مالی بانک‌ها و شرکت‌های کره ای با کشتیرانی جمهوری اسلامی‌ایران به عنوان یکی از بزرگترین شرکت‌های کشتیرانی خاورمیانه در سئول منعقد کرد. مذاکرات اولیه سفارش ساخت کشتی که با حسن نیت طرفین از اوایل دی ماه سال ۱۳۹۴ آغاز شده بود. بر اساس این گزارش به درخواست کشتیرانی جمهوری اسلامی‌ایران و به منظور توسعه صنایع کشتی سازی ایرانی، در کنار این قرارداد، شرکت کشتی سازی گروه صنایع سنگین هیوندای (HHI)، برنامه تبادل نظر و پیگیری همکاری فنی با یکی از یاردهای کشتی سازی داخلی را در دستور کار خود قرار داده است. کشتی‌های کانتینری سفارش شده، ابعادی برابر با ۳۶۶ متر طول، ۴۸,۲ متر عرض و ۲۹,۹ متر ارتفاع داشته و تانکرهای حمل مشتقات نفتی و محمولات شیمیایی، ۱۸۳ متر طول، ۳۲,۲ متر عرض و ۱۹,۱ متر ارتفاع دارند.

کشتی‌های کانتینری در یاردهای کشتی سازی HHI و تانکرهای حمل مشتقات نفتی و محمولات شیمیایی در یاردهای HMD در شهر اولسان کره، منطبق با آخرین استانداردهای سازمان بین المللی دریانوردی (IMO)، شامل مقررات محدود کننده انتشار گازهای NOX ساخته می‌شوند. این کشتی‌ها در نوع خود اولین شناورهای نسل جدید با چنین ابعادی است که در اختیار ناوگان ملی جمهوری اسلامی قرار می‌گیرد. بر اساس این قرار داد اولین کشتی نیمه اول سال ۱۳۹۷ تحویل خواهد شد. طی موافقت نامه ی اجرایی که توسط طرفین به‌امضا رسید شرکت هیوندایی متعهد شد نسبت به نهایی کردن برنامه‌اموزش نیرو، انتقال دانش طراحی، مهندسی و اطلاعات فنی و مدل‌های نرم افزاری با یکی از شرکت‌های سازنده کشتی در داخل کشور طی حد اکثر چهار ماه اقدام کند. شرکت هیوندایی نیز همچنین متعهد شد از تولیدات و توانمندی‌های فناوری شرکت‌های دانش بنیان و تولیدی جمهوری اسلامی ایران نهایت استفاده را در ساخت و نصب تجهیزات و تولید نهایی محصولات دریایی بهره گیری کند. قرارداد امضا شده با هیوندای شامل دو فروند کشتی مگاسایز ۱۴ هزار و ۵۰۰ TEU و ۶ فروند شناور ۴۹ هزار تنی است.

سهم ICT در تولید ناخالص ملی باید به ۴ درصد برسد

معاون وزیر ارتباطات گفت: سهم ICT در تولید ناخالص ملی کشور ۲.۷ درصد است که البته امیدواریم این سهم در برنامه ششم توسعه به چهار درصد برسد. به گزارش تسنیم، برات قنبری در چهارمین مراسم هم‌اندیشی توسعه بخش ICT کشور با بیان اینکه سهم شرکت‌های فناوری اطلاعات از بازار ICT کشور کمتر از ۳۰ درصد است، اظهار کرد: هم‌اکنون ارزش بازار ICT کشور چیزی حدود ۳۴ هزار میلیارد تومان است که بیش از ۷۵ درصد آن را بخش ارتباطات شامل می‌شود در حالیکه براساس گزارشات بین‌المللی این عدد تا سه برابر قابل افزایش است. وی با اشاره به توازن میزان سرمایه‌گذاری بخش IT و ارتباطات در دنیا ابراز کرد: در دنیا این سهم ۶۰ به ۴۰ درصد است و بیشتر سرمایه‌گذاری از آن بخش ارتباطات است که البته نسبت به کشورمان سهم کمتری را شامل می‌شود. معاون برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی وزارت ارتباطات با بیان اینکه امروزه توسعه کشورها باید براساس یکپارچگی، امنیت، شفافیت و حریم خصوصی افراد برنامه‌ریزی شود، عنوان کرد: هم‌زمان با ورود به نسل پنجم، کارشناسان معتقدند که دوره Openluadها می‌رسد و عنوان طیف فرکانسی تخصیص داده شده تغییر می‌کند. قنبری با بیان اینکه نگاه‌مان این است که دولت در حوزه IT حداقل مداخله و حداکثر مشارکت را داشته باشد بر ضرورت ساماندهی فرکانس تاکید کرد. او با تاکید بر سهم اشتغال از طریق ایجاد فناوری‌های جدید در برنامه ششم، افزود: این در حالیست که بعضی از اپراتورها در زمان ارایه خدمات، اشتغال را جزو اولویت‌های خود محسوب نمی‌کنند.

مسکن با نسخه ۲۰ سال پیش وارد رونق نمی‌شود

نایب رئیس کمیسیون عمران مجلس با تأکید بر اینکه در سیاست گذاری بخش مسکن اقدامات مناسبی نشده است و در خارج نشدن مسکن از رکود هم مجلس و هم دولت کوتاهی کرده‌اند گفت: وجود ۲۰۰ هزار خانه خالی از سکنه در تهران نشان می‌دهد که مشکل کمبود عرضه نداریم. به گزارش فارس؛ سیدهادی بهادری با اشاره به اینکه کمیسیون عمران مجلس خروج مسکن از رکود را در دستور کار خود قرار داده است اما هنوز وارد صحن نشده است گفت: برای قشرهای و دهک‌های مختلف نیازمند سناریوهای مختلف و متفاوتی هستیم و متاسفانه تاکنون به این شکل بوده است که برای کم درآمدها به دنبال تسهیلات و یا افزایش سقف تسهیلات بودیم و این همان اشتباهی است که باعث شده تا مسکن همچنان بعد از ۴ سال از رکود خارج نشود. وی ادامه داد: به خوبی می‌دانیم که سرمایه نیاز اولیه ساخت و ساز است اما سئوال این است که قشر کم درآمد سرمایه ای ندارد که بخواهد وارد ساخت و ساز شود تا مسکن از رکود خارج شود پس در این خصوص باید توجه داشت که قشرهای پردرآمد نیز باید مورد توجه قرار گیرند چرا که برخی از گروه‌های پردرآمد هستند که دوست دارند در ساختمانهای ویلایی سکونت کنند پس باید به فکر این قشر از جامعه نیز بود و تنها به گروه‌های کم درآمد طرح و برنامه نداد. نماینده مردم ارومیه با تاکید بر اینکه وجود ۲۰۰ هزار خانه خالی از سکنه در تهران نشان می‌دهد که مشکلی از کمبود عرضه مسکن در تهران نداریم اما قدرت خرید پایین است که این واحدها به فروش نمی‌رسند خاطر نشان کرد: باید نیاز بازار مسکن را ارزیابی مجدد کرد چرا که با نسخه ۲۰ سال پیش نمی‌توان مسکن را از رکود خارج کرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی خبر داد

مسکن اجتماعی هفته جاری نهایی می‌شود

معاون امور مسکن و ساختمان وزیر راه و شهرسازی با اعلام اینکه هفته جاری موضوع مسکن اجتماعی ، نهایی و به هیات دولت ارسال می‌شود، گفت: در دولت یازدهم هدف اصلی این است که طرح مسکن مهر که ناتمام مانده تکمیل شود حتی اگر همه بودجه‌هاصرف تکمیل این طرح شود. به گزارش تسنیم، حامد مظاهریان در حاشیه همایش بین المللی شکوفایی شهری ، زنان و اهداف توسعه پایدار در جمع خبرنگاران گفت : در طرح جامع مسکن ، هدف اصلی این است که ساختمان یک کالای مصرفی باشد نه سرمایه ای و تا سال ۱۴۰۴ هم این روند ادامه یابد. مظاهریان گفت : امیدواریم با پیش رونقی که‌امسال شاهد بودیم بتوانیم تا سال ۱۴۰۴ به پایداری قابل قبولی در بخش مسکن برسیم.

مظاهریان گفت : مسکن اجتماعی در واقع هر نوع اقدامی‌است که دولت برای تامین مصرف مسکن اقشار پایین دست جامعه می کند و از اول پیروزی انقلاب این موضوع در قالب تقسیم زمین صورت گرفت و بعد با عنوان اجاره به شرط تملیک و اخیرا به عنوان مسکن مهر اجرایی شد که همه اینها در قالب مسکن اجتماعی است.

وی با اشاره به اینکه در دولت یازدهم هدف اصلی این است که طرح مسکن مهر که ناتمام مانده تکمیل شود حتی اگر همه بودجه‌ها صرف تکمیل این طرح شود، افزود: هفته آینده موضوع مسکن اجتماعی ، نهایی و به هیات دولت ارسال می‌شود.

معاون مسکن و ساختمان وزیر راه و شهرسازی اضافه کرد: این موضوع مبنی بر ساخت ۲۰۰ هزار مسکن اجتماعی است که شامل ودیعه، اجاره و امار ساخت مسکن می‌شود که بنیاد مسکن انقلاب اسلامی مجری آن است تا به دهک‌های پایین جامعه تحویل داده شود.

مظاهریان گفت: همه این اقدامات برای دهک‌های یک تا چهار جامعه است که در قالب مسکن اجتماعی نام گذاری شده اما اولویت اصلی و اول ما این است که طرح‌های ناتمام مسکن مهر به پایان برسد.

وی در ادامه گفت: براساس ماده ۱۸ قانون اصلاح انرژی تدوین آیین نامه ای در اختیار وزارت راه و شهرسازی قرار دارد که مراحل نهایی خود را می گذراند و پیش بینی شده است همه ساختمان‌های کشور برچسب انرژی بگیرد تا افرادی که می خواهند خانه بخرند یا در آن سکونت کنند، بدانند این ساختمان از نظر مصرف انرژی چه وضعی دارد.

مظاهریان افزود : هدف این است که اول بخش دولتی تعهد خود را نشان بدهد و ملزم خواهد شد در دو سال برنامه خود را برای هر ساختمان به تصویب برساند و در ۵ سال آن را اجرایی کند.

وی گفت: اگر چنین نشد مقدار هزینه انرژی دو برابر محاسبه خواهد شد که می‌تواند ابزار مناسبی باشد و دولت به عنوان نماینده مردم باید از خودش شروع کند و میزان مصرف انرژی را در ساختمان‌های دولتی کاهش دهد.

مظاهریان افزود: ساختمان‌های درحال ساخت هم طبق قانون مبحث ۱۹ مقررات ملی که ناظر بر کاهش مصرف انرژی است ملزم هستند آن را اجرا کنند که در این بخش شهرداری‌ها موظفند ساختمان‌هایی که این مقررات را رعایت نمی کنند ، پایان صادر نکنند.

وی گفت : در ساختمان‌های موجود هم درحال بررسی هستیم که در این ساختمان‌ها در زمان خرید و فروش با استفاده از ابزارهایی که امکانپذیر است مانند استفاده از شیشه دوجداره، داشتن سقف عایق حرارتی و اصلاح موتورخانه در زمان خرید و فروش ؛ خریدار حق تحویل ساختمانی با مصرف بهینه انرژی باشد.

معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: همه این فرآیند در قالب برچسب انرژی که میزان مصرف انرژی در آن مشخص می‌شود ، در رتبه‌های A, C, D, E, F, G رده بندی خواهد شد.

مظاهریان درباره رشد قیمت مسکن نیز گفت: آمارها از ابتدای امسال رشد قرارداد خرید و رشد قیمت مسکن را نشان می‌دهد که البته زیر قیمت تورم است و وقتی در ۸ ماهه گذشته این روند رو به رشد بود در حقیقت اجماع کارشناسان این است که بخش مسکن در آستانه خروج از رکود است. وی افزود: سال‌های ۹۰ و ۹۱ افزایش لجام گسیخته قیمت‌ها را شاهد بودیم که به هیچ وجه دیگر دنبال نمی کنیم و هدف این نیست که رونق به معنای افزایش شدید قیمت باشد و مردم هم تلاش کنند دارایی‌ها را به ملک ساختمانی تبدیل کنند.

مظاهریان با اشاره به اینکه در سه سال اخیر به مسکن به عنوان کالای مصرفی نگاه می‌شود، گفت: اگر کسی در سه سال گذشته ساختمانی را با هدف کالای سرمایه ای خریده ، ضرر کرده است چون بازارهای موازی، سود بیشتری نصیب سرمایه گذار می کند.

مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها:

نیازی به ساخت فرودگاه جدید نداریم

مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها از فراهم شدن زیرساخت‌های قانونی برای آزادسازی تعرفه خدمات فرودگاهی خبر داد و گفت: استراتژی سازمان هواپیمایی کشوری این است که دیگر هیچ فرودگاهی ساخته نشود.

به گزارش مهر؛ رحمت‌الله مهابادی گفت: هیچ یک از فرودگاههای کشور اقتصادی نبوده و در مدار تجارت قرار ندارند، این در شرایطی است که مدل‌های اقتصادی فرودگاه‌ها را باید اصلاح و مطابق روش‌های نوین و متکی بر منافع ذی‌نفعان طراحی کنیم.

وی تصریح کرد: برای بهبود صنعت هواپیمایی کشور با مدل اقتصادی، باید شیوه بهره‌گیری از فرودگاه‌ها تغییر کند؛ ضمن اینکه تعرفه‌های فرودگاهی هم باید واقعی شود؛ در غیر این صورت نمی‌توانیم فرودگاه‌های کنونی را بهره‌ور کرده و توسعه دهیم.

مدیرعامل شرکت فرودگاهها بیان کرد: آزادسازی تعرفه‌های فرودگاهی اعم از خدمات حمل ونقل بار و جابجایی مسافر، موضوعی است که در قانون برنامه پنجم توسعه و در ماده ۱۶۱ به آن اشاره شده است.

این مقام مسئول با اشاره به اهمیت تامین منابع مالی برای اصلاح مدل‌های اقتصادی فرودگاه‌ها، گفت: باتوجه به اینکه دولت منابعی در این زمینه در نظر نمی گیرد دو راهکار بهره گیری از سرمایه‌گذاری خارجی و واقعی کردن تعرفه‌های فرودگاهی بهترین گزینه‌ها هستند.

وی افزود: جذب سرمایه گذاری خارجی در همه فرودگاه‌ها جوابگو نیست؛ ولی زیرساخت‌های قانونی آزادسازی تعرفه‌ها از سوی دولت یازدهم فراهم شده است.

مهابادی درباره ساخت ۶ فرودگاه جدید در کشور، گفت: شبکه فرودگاهی کشور تقریبا کامل است و مردم به طور متوسط در هر ۱۰۰ کیلومتر، به یک فرودگاه دسترسی دارند؛ بر همین اساس نیازی به ساخت فرودگاه جدید در کشور وجود ندارد.

مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها ادامه داد: سیاست دولت و همچنین سازمان هواپیمایی کشوری بر این است که ساخت فرودگاه جدید تنها با سرمایه شخصی امکان‌پذیر باشد؛ زیرا دولت منابعی برای ساخت فرودگاه جدید ندارد.

وی افزود: ارزیابی نیازمندی کشور به فرودگاه جدید، وابسته به نظر سازمان هواپیمایی کشوری است که بر اساس نظر این سازمان، در حال حاضر نیازی به ساخت فرودگاه جدید وجود ندارد.

به گفته این مقام مسئول، سرمایه‌های هنگفتی در برخی مناطق برای ساخت فرودگاه هزینه شده است که امکان بهره‌برداری اقتصادی از آن وجود ندارد.

مهابادی بیان کرد: نبود فرودگاه در مناطق مختلف کشور موجب می‌شود که بسیاری از بیمارستان‌ها و مراکز آموزش عالی تعطیل شوند و فعالان اقتصادی تمایلی به سرمایه‌گذاری در این مناطق نداشته باشند و به تبع آن عدالت اجتماعی هم از میان برود.

به گفته وی، فرودگاه‌های اصلی کشور ضریب اشغالشان تکمیل شده است و برخی فرودگاه‌ها مانند اهواز سه برابر ظرفیت، بهره‌برداری می‌شوند.

گفتنی است براساس بند «ب» ماده ۱۶۱ قانون برنامه پنجم توسعه، دولت مکلف است تا پایان سال اول برنامه، نسبت به متنوع‌سازی نرخ خدمات حمل و نقل هوایی بار و مسافر اقدام نماید و از ابتدای سال سوم، ضمن آزادسازی کامل نرخ حمل و نقل هوایی، خدمات فرودگاهی و شبکه پروازی، لغو تخفیفات تکلیفی و هرگونه معافیت در زمینه بهره‌برداری از خدمات ناوبری هوایی، فرودگاهی، نشست و برخاست، خدمات پروازی، واگذاری اماکن و سایر موارد مرتبط نسبت به واقعی‌نمودن نرخ آنها اقدام کند.

در این میان، اگرچه آزادسازی تعرفه خدمات فرودگاهی همواره با مخالفت شرکت‌های هواپیمایی همراه بوده؛ اما به نظر می‌رسد که این بار شرکت فرودگاهها تصمیم دارد که این اقدام را عملی سازد و نشانه‌های آن را می‌توان در افزایش نرخ تعرفه پارکینگ تمام فرودگاهها از ۱۲ آذر ماه جست و جو کرد؛ موضوعی که رحمت‌الله مهابادی، مدیر عامل شرکت فرودگاهها در گفتگو با مهر به صورت تلویحی به آن اشاره کرد.

معاون بندری سازمان بنادر:

انتخاب اپراتور بندر شهید رجایی به ماه آینده موکول شد

معاون بندری سازمان بنادر با بیان اینکه پس از بازگشایی پاکت‌های قیمت‌ها و مشخص شدن نرخ، اپراتور بندر شهید رجایی مشخص می‌شود، گفت: تا ماه آینده اپراتور فاز اول بندر شهید رجایی تعیین خواهد شد.

جلیل اسلامی با بیان اینکه در انتخاب اپراتور فاز اول بندر شهید رجایی تلاش می کنیم اپراتور ایرانی با جوینت خارجی باشد، بیان کرد: فراخوان بین‌المللی برای جذب اپراتور برگزار شد که به حضور ۲۸ اپراتور داخلی و خارجی انجامید. وی با اشاره به اینکه در حال برگزاری مزایده هستیم، گفت: پس از بازگشایی پاکت‌های قیمت‌ها و مشخص شدن نرخ، برنده معرفی خواهد شد. معاون بندری سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه در پایانه شماره یک بندر شهید رجایی یک اپراتور خواهیم داشت، تأکید کرد: تا ماه آینده اپراتور فاز اول بندر شهید رجایی تعیین می‌شود. اسلامی اضافه کرد: همچنین در پایانه شماره ۲ هم یک اپراتور خواهیم داشت. بنابراین گزارش در حال حاضر در فاز یک بندر شهید رجایی دو اپراتور «سینا» و «بتا» فعالیت می کنند که طبق اعلام معاون بندری سازمان بنادر و دریانوردی این دو اپراتور نیز در فراخوان مزایده شرکت کرده‌اند.

به گزارش فارس، روند انتخاب اپراتور بندر شهید رجایی بدین ترتیب بود که جمعاً پس از بررسی‌های انجام شده چهار گروه از نظر کیفیت مورد تأیید قرار گرفتند که از آنها درخواست شد پیشنهادات خود را از نظر قیمتی ارائه دهند و شرایط و چارچوب‌هایی که سازمان بنادر مد نظر دارد نظیر تعهد میزان و حجم بار که باید برای این بندر در نظر بگیرند، خصوصاً بارهای ترانشیپی را مد نظر قرار دهد.

در یک مناقصه ۳ پاکت در نظر گرفته می‌شود که یکی «اسناد فنی» است، پاکت دیگر، «پاکت ضمانت‌نامه» است و سومین گزینه «پاکت قیمت» است. طبق گفته‌های قبلی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی به فارس، اسناد کیفی در این باره بررسی و پاکت‌های ارزیابی فنی باز شد، پاکت‌های اسناد فنی هم در حضور اعضای کمیسیون باز شد و مورد بررسی قرار گرفت که شامل ۲۸ پاکت بود که تعداد چهار پاکت تأیید شد، حال این چهار شرکت باید قیمت را ارائه دهند و هر وقت پاکت قیمت باز شد صورتجلسه شده و برنده به صورت رسمی اعلام می‌شود و سپس با آنها قرارداد بسته می‌شود. بنا به گفته محمد سعیدنژاد، این چهار شرکت ترکیب ایرانی-خارجی هستند، از آن منظر که باید پایه این کار داخلی باشد، شرکت مذکور هم باید ایرانی باشد. در این زمینه تجربیات مفیدی هم داریم اما وجود شرکت‌های خارجی هم از آن منظر مهم است که باید متعهد شوند دو هدف را برای ما محقق کنند، اول موضوع «تأمین بار و جذب خطوط» مدنظر است و دوم موضوع «انتقال دانش فنی» برای این کار خصوصاً در بخش نرم‌افزاری مدنظر است که شرکت‌های خارجی باید تعهد دهند این اهداف را محقق می‌کنند؛ به هر حال یکی از تعهدات طرف خارجی تأمین بار است، جذب سرمایه‌گذاری و انتقال دانش فنی از دیگر الزامات سرمایه‌گذار خارجی در مدت زمان بهره‌برداری است. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی پیش از این گفته بود که تا پایان مهرماه امسال برنده اپراتوری ترمینال شماره یک بندر شهید رجایی معرفی خواهد شد.

شرکت هواپیمایی آسمان در پاسخ به تحریم اتحادیه اروپا؛

شرکت هواپیمایی آسمان پروازی به کشورهای اتحادیه اروپا ندارد

شرکت آسمان پس از اعلام اتحادیه اروپا مبنی بر قرار دادن این شرکت در فهرست ایمنی پرواز کشورهای این اتحادیه با ادعای رعایت نکردن استانداردهای بین‌المللی اعلام کرد هیچ پروازی به اتحادیه اروپا ندارد.

به گزارش فارس، پنجشنبه گذشته خبری به نقل از رویترز اعلام شد مبنی بر اینکه اتحادیه اروپا شرکت هواپیمایی آسمان را از پرواز در حوزه این اتحادیه به واسطه آنچه که نگرانی‌های ایمنی پرواز خوانده‌اند، منع کرده است.

طبق تحلیل رویترز این اقدام اتحادیه اروپا ضربه‌ای به ایران بوده است که در حال خرید هواپیمای جدید برای نوسازی ناوگان فرسوده خود پس از لغو تحریم‌های غرب علیه این کشور است.

بنابر این گزارش کمیسیون اروپا روز پنجشنبه گذشته در بیانیه‌ای اعلام کرد که شرکت هواپیمایی آسمان به لیست ایمنی پروازهای اتحادیه اروپا اضافه شده است که این فهرست شامل شرکت‌های هواپیمایی است که استانداردهای بین‌المللی را رعایت نمی کند. پس از انتشار این خبر دیروز روابط عمومی شرکت هواپیمایی آسمان اطلاعاتی را درباره این موضوع در اختیار خبرگزاری فارس قرار داد. طبق اعلام روابط عمومی شرکت هواپیمایی آسمان این شرکت هواپیمایی تاکنون پروازی به کشورهای عضو اتحادیه اروپا نداشته است و هم اکنون نیز برنامه‌ای برای انجام پروازها به این کشورها ندارد. در ادامه این اطلاعیه شرکت هواپیمایی آسمان آمده است: در آینده هر گاه که قرار باشد این کشورها در مقاصد پروازی هواپیمایی آسمان قرار گیرند الزامات و استانداردهای اروپا رعایت خواهد شد و مجوزهای لازم اخذ می‌شود.

در پایان این اطلاعیه‌امده است: هم اکنون شرکت هواپیمایی آسمان تحت استانداردهای ایمنی و نظارت سازمان هواپیمایی کشور جمهوری اسلامی‌ایران پروازهای خود را انجام می‌دهد.

بنابراین گزارش با وجود امضای توافقنامه برجام اتحادیه اروپا سعی می کند به هر طریقی موضوع تحریم‌های صنعت حمل و نقل هواپیمایی ایران را زنده کند که این مساله می‌تواند یکی از مصادیق نقض برجام محسوب شود.

از حدود ۲ سال پیش تاکنون، وعده‌های متعددی برای زمان انتخاب اپراتور جدید فاز اول بندر شهید رجایی مطرح شده است

که تا این لحظه به نتیجه نینجامیده است؛ فعلاً اپراتوری فاز اول بندر شهید رجایی در دست دو شرکت «سینا» و «بتا» است که پس از رفتن تایدواتر از این بندر به دلیل تحریم، انتخاب آنها در زمان خود در هاله‌ای از ابهام قرار دارد و احتمالاً با ترک تشریفات، انجام شده است.