



در دوره پیشش روی مدیریت کلان صنعت هوانوردی توجه به دیپلماسی هوانوردی در ارتباطات بین‌الملل و تغییر الگوهای اقتصادی در اکوسیستم هوانوردی و فرودگاهی با رویکرد بسترسازی تولد کسب‌وکارهای کوچک هوانوردی و تقویت زنجیره تأمین نیازها با بهره‌گیری از ظرفیت‌های دانش‌بنیان با هدف کاهش وابستگی ارزی به‌خصوص در حوزه تعمیرات قطعات از اصلی‌ترین راهبردها خواهد بود.

گروه اقتصادی – آرم‌ان بیسات بیان اینکه امروزه نرخ رشد حمل‌ونقل هوایی در جهان اقتصادی و درک زنجیره ارزش آن اثری اجتناب‌ناپذیر در رشد پایدار جوامع گذاشته است، گفت: این نرخ رشد به نحوی است که متصدیان امر و بنگاه‌های خدمات‌دهنده محصول صندلی سفر و مشخصاً شرکت‌های هواپیمایی بهره‌بردار، اگر نتوانند خود را در حداقل زمان با این متغیرات هماهنگ سازند، ضمن کاهش سهم بازار، موجب افزایش هزینه‌های سربار و متعاقباً شکل‌گیری زیان

انباشته خواهند شد که از باقی مانسند در عرصه رقابت‌پذیری چون کسب‌وکار حمل‌ونقل هوایی، باز می‌ماند. وی با بیان اینکه صنعت هوانوردی نقشی راهبردی در توسعه پایدار و به عنوان اصلی‌ترین پشتیبانی‌کننده صنایع مختلف‌بامحور مدیریت زمان، دارد، افزود: شرکت‌ها با انعطاف در نظام بهره‌برداری و چابک‌سازی سازمانی، حول محور یک برنامه مشخص توسعه‌اندیش مبتنی‌بر یک مدل کسب‌وکار و با رویکرد کنترل هزینه‌ها و افزایش

خاطر نشان کرد؛ با توجه به فرصت‌ها و چالش‌های حاکم در صنعت هوانوردی کشور، شرکت‌های هواپیمایی باید نسبت به شناسایی فرصت‌ها و مدیریت چالش‌ها و تطبیق خود با شرایط مطلوب، اقدام کنند تا در طول یک برنامه پنج‌ساله، با افزایش نساوگان هوایی و در نتیجه افزایش عرصه صندلی، سهم خود را از بازار حفظ کرده یا افزایش دهند.

بیسات ادامه داد: در صورت عدم تطبیق با نظام حاکم بر تصدی حمل‌ونقل هوایی رقابتی، بحران فراگیر شده و خروج از عرصه، حتمی است و در صورت عدم تدوین برنامه مشخص، تبیین ساختار بهره‌برداری و بازپروری توان مأموریت، حداقل شناس برای بقا برای شرکت‌های هواپیمایی فاقد برنامه پیش‌بینی می‌شود.

این کارشناس صنعت هوایی با بیان اینکه صنعت هوانوردی تابع متغیرات سریع جهانی بوده و در حوزه سیاسی و اقتصادی است، این کارشناس صنعت هوایی

اقتصادی

درک عمیق از جایگاه حمل‌ونقل هوایی لازم است؛

انتظارات صنعت هوایی از وزیر پیشنهادی راه‌وشهرسازی

- یک کارشناس صنعت هوایی با بیان اینکه امروزه حمل‌ونقل هوایی، دلیل حیات اقتصادی است، گفت:**

وزیر پیشنهادی حوزه راه‌باید درک عمیقی از جایگاه حمل‌ونقل هوایی و تاثیرات القایی آن بر دیگر صنایع داشته باشد و توجه صرف به حوزه مسکن و اولویت قرار ندادن دیگر شاخه‌های حوزه مسئولیت، به خصوص حمل‌ونقل هوایی، تشدید مشکلات صنعت هوانوردی را به همراه دارد.

اظهار کرد: در دوره پیشش روی مدیریت کلان صنعت هوانوردی توجه به دیپلماسی هوانوردی در ارتباطات بین‌الملل و تغییر الگوهای اقتصادی در اکوسیستم هوانوردی و فرودگاهی با رویکرد بسترسازی تولد کسب‌وکارهای کوچک هوانوردی و تقویت زنجیره تأمین نیازها با بهره‌گیری از ظرفیت‌های دانش‌بنیان با هدف کاهش وابستگی ارزی به‌خصوص در حوزه تعمیرات قطعات از اصلی‌ترین راهبردها خواهد بود.

بیات ادامه داد: تغییر رویکرد از حمل‌ونقل هوایی بزرگ به کوچک و گسترش شبکه حمل‌ونقلی کوتاه و اشاعه احداث فرودگاه‌های محلی و کوچک با هدف توسعه شبکه پروازی مویرگی و استفاده از مدل کانون و پیرامون جهت افزایش بهره‌وری شبکه پرواز و کاهش هزینه‌های سرمایه‌ای تملک و بهره‌برداری ناوگان هوایی، به‌عنوان اساسی‌ترین برنامه راهبردی خواهد بود و به‌صورت متوازن اصلاح

حوزه مسئولیت، به‌خصوص حمل‌ونقل هوایی، تشدید مشکلات صنعت هوانوردی را به همراه دارد. این کارشناس صنعت هوایی خاطر نشان کرد: وزیر پیشنهادی باید رشد کیفیت و کمیت حمل‌ونقل هوایی و فرودگاهی را مدنظر قرار دهد و از دستگاه‌های تحت پوشش بخواهد نسبت به آن اقدام و برنامه راهبردی ارائه‌ش کند. حداقل ۳۰درصد ناوگان هوایی فعال کشور که خود تنها کمتر از ۴۰ درصد ناوگان موجود ثبت‌شده است، تا پایان ۱۴۰۶ به‌دلیل اتمام عمر عملیاتی و عدم توجه‌پذیری اجرای امریه‌های صلاحیت پروازی کارخانه سازنده، از چرخه پروازی خارج خواهند شد که می‌تواند تا بیش از ۳۰ فروند را شامل شود و خود نیازمند طراحی برنامه جایگزینی با تدوین تأسیس شرکت‌های هواپیمایی جدید باحداقل ناوگان جهت افزایش عرضه صندلی، مهم‌ترین تاکتیک‌های گذر از شرایط پیچیده امروز حمل‌ونقل هوایی و فرودگاهی است.

وزیر راه باید درک عمیقی از جایگاه حمل‌ونقل هوایی بر دیگر صنایع داشته باشد
وی با بیان اینکه امروزه حمل‌ونقل هوایی، دلیل حیات اقتصادی است، گفت: وزیر پیشنهادی حوزه راه باید درک عمیقی از جایگاه حمل‌ونقل هوایی و تاثیرات القایی آن بر دیگر صنایع داشته باشد که محور آن امکان مدیریت هزینه فرصت به‌خصوص برای تسهیل مرادات و تبادلات تجاری، به‌ویژه با کشورهای هم‌مرز، منطقه‌ای و منطقه‌ای است. لذا توجه صرف به حوزه مسکن و اولویت قرار ندادن دیگر شاخه‌های

گروه اقتصادی – عضو هیات مدیره انجمن تولیدکنندگان فولاد خاطر نشان کرد: صنعت فولاد روزانه حدود ۴۰ میلیون مترمکعب گاز مصرف می‌کند که متاسفانه امروز این عدد محدود به ۱۵ میلیون متر مکعب شده یعنی گاز مورد نیاز صنعت فولاد به یک سوم رسیده است. رضا شهرستانی با اشاره به تاثیر کمبود گاز در تولید فولاد، گفت: صنعت فولاد روزانه حدود ۲۰ میلیون متر مکعب گاز مصرف می‌کند که متاسفانه امروز این عدد محدود به ۱۵ میلیون متر مکعب شده یعنی گاز

مورد نیاز صنعت فولاد به یک سوم رسیده است.

وی با بیان اینکه در بخش طویل یعنی میلگرد، تیر آهن و کنگله مازاد داریم، گفت: وزارت صمت از فعالان بخش خصوصی درخواست کرد که ۱۵ میلیون متر مکعب گاز رادر بخش‌های مختلف تولید فولاد تقسیم کنند؛ از این رو بخش قابل توجهی از این گاز را به بخش احیا که صرف گاز بالایی نیاز دارد تخصیص دادیم و بخشی از آن را به ورق منتقل کردیم. عضو هیات مدیره انجمن تولیدکنندگان فولاد ادامه داد:

افتاد باعث این مسئله شد، گفت:عباس آخوندی در شش‌ساله که وزیر راه و شهرسازی دولت روحانی بود، ادبیات سخنی در درباره مسکن مهر مطرح کرد و هیچ جایگزین دیگری هم برای آن در نظر نگرفت و کاری برای بهبود وضعیت مسکن انجام نداد.

مجتبی یوسفی با اشاره به اینکه وضعیت مسکن بحرانی شده است، اظهار داشت: تا چند وقت پیش خرید مسکن آرزو بود، اما الان رهن و اجاره مسکن هم برای عده‌ای از مردم تبدیل به آرزو شده است. عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه بحران مسکن به دولت فعلی بر نمی‌گردد، بلکه سو مدیریت‌هایی که در ۸ سال دولت روحانی اتفاق

معاون اول رئیس جمهور برگزار شده است و این مسئله اهتمام این دولت به موضوع مسکن را نشان می‌دهد. این در حالی است که در دولت روحانی جلسات شورای عالی مسکن تشکیل نشد و این مسئله تفاوت دولت فعلی و دولت سابق را نشان می‌دهد. یوسفی ادامه داد: قطعاً نمی‌توان توقع داشت که با ارتباط خانوادگی معاون وزیر کشور شدو سپس وزیر مسکن شدو در ادامه با پول وزارت نفت بورسیه شد و دکتری جامعه‌شناسی در خارج از کشور گرفت. این فرد با این سنسابق به عنوان وزیر راه و شهرسازی انتخاب شد که این یک نمونه مدیریت زانی است و تأثیر سو آن را همگی دیدیم. الان ما در حوزه مسکن واقعا دچار بحران هستیم.

مجلس شورای اسلامی متذکر شد: یکی از مسائل اصلی که باعث بحران کشور در حوزه مسکن و حمل و نقل شده، آن است که افراد غیرمتخصص در این بخش‌ها به کار گرفته شدند. برای این‌ثال، عباس آخوندی که شش‌سال وزیر راه و شهرسازی روحانی بود، مدرک دیپلم داشت و ۲۰ ساله بود که با ارتباط خانوادگی معاون وزیر کشور شدو سپس وزیر مسکن شدو در ادامه با پول وزارت نفت بورسیه شد و دکتری جامعه‌شناسی درخارج از کشور گرفت. این فرد با این سنسابق به عنوان وزیر راه و شهرسازی انتخاب شد که این یک نمونه مدیریت زانی است و تأثیر سو آن را همگی دیدیم. الان ما در حوزه مسکن واقعا دچار بحران هستیم.

مشکل حوزه مسکن با شعار و وعده حل نمی‌شود و وزارت راه و شهرسازی نیازمند فردی متخصص و کارآمد است تا بتواند قوانین مهمی چون قانون جهش تولید مسکن را به‌طور کامل و دقیق اجرا کند.وی بیان کرد: یکسری تجارب موفقیت آمیز در دنیا در حوزه مسکن وجود دارد که باید برای رفع مشکلات خود در این عرصه از این تجارب به خوبی استفاده کنیم. متأسفانه بعضاً می‌بینیم برخی افراد نظرات شاد و بدون پشتوانه کارشناسی درباره مسکن مطرح می‌کنند که به جایی هم نمی‌رسد. برای

یوسفی عضو کمیسیون عمران مجلس:

مشکل مسکن با شعار حل نمی‌شود

زمین نداریم و حتی در برخی شهرهای کوچک و روستاها هم به دلیل عدم توسعه طرح‌های هادی و جامع، زمین نداریم. مافقط در شهرهای جدید زمین داریم اما چون در شهرهای جدید از جمله پردیس، برنده، هشتگرد و سایر شهرهای جدید زیرساخت وجود ندارد، حتی اگر زمین رایگان هم داریم مردم نمی‌توانند در این نقاط زندگی کنند چرا که شهرهای جدید حمل و نقل عمومی، مدرسه و زیرساخت‌های کافی ندارد. وی تأکید کرد: برخی از شهرهای جدید بیش از دو دهه است

ورود طلا، نقره و پلاتین به صورت مسافری و بدون ثبت سفارش آزاد شد

گروه اقتصادی – معاون اول رئیس جمهور ورود فلزات گران بها (طلا، نقره و پلاتین) به کشور توسط سرمایه گذاران خارجی و مسافر بدون ثبت سفارش و با اظهار به گمرک را بر اساس مصوبه هیئت وزیران بلاامع اعلام کرد.

محمد مخبر معاون اول رئیس جمهور با ارسال نامه‌ای به وزارتخانه‌های امر اقتصادی و دارایی، صنعت، معدن و تجارت و بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، تصویب نامه هیات وزیران درباره ورود فلزات گران بها (طلا، نقره و پلاتین) به کشور توسط سرمایه گذاران خارجی و مسافر بدون ثبت سفارش و با اظهار به گمرک را ابلاغ کرد.

هیئت وزیران در جلسه ۶ خرداد سال جاری به پیشنهاد وزارت اقتصاد و دارایی و به استناد اصل یکصد و سی و هشتم قانون اساسی جمهوری اسلامی تصویب کرد:

۱- مطابق بند "و" ماده یک قانون تشویق و حمایت سرمایه گذاری خارجی، ورود فلزات گرانبها (طلا، نقره و پلاتین) به هر میزان و به صورت شمش استاندارد، به عنوان یکی از سرمایه‌های خارجی قابل ورود به کشور، توسط سرمایه گذاران خارجی در چارچوب قانون تشویق و حمایت سرمایه گذاری خارجی و آیین نامه اجرایی آن، پس از اظهار به گمرک و بدون ثبت سفارش بلاامع است.

۲- مطابق تبصره ۲ ماده ۷۶ قانون امور گمرکی ورود فلزات گرانبهای طلا، نقره و پلاتین به هر میزان و به صورت شمش استاندارد توسط مسافر در چهارچوب قانون امور گمرکی پس از اظهار به گمرک بدون ثبت سفارش بلاامع است.

۳- بانک مرکزی و وزارت امور اقتصادی و دارایی موظف اند ظرف مدت یک ماه شرایط مربوط به نحوه ارزشیابی به کارگیری ورود و خروج اصل و عواید سرمایه گذاری فلزات گرانبها به صورت شیم استاندارد و در چهارچوب قوانین مربوط تهیه و حسب مورد برای تصویب هیئت وزیران و شورای پول و اعتبار ارائه کند.

گروه اقتصادی – وزیر نیرو گفت: تاکنون ایران و تاجیکستان ۱۴ کمیسیون برگزار کرده و اسناد مختلفی به امضار رسیده است، اما در آخرین سفر مقامات تاجیک به ایران ۱۷ سند همکاری به امضا رسید.

وزیر نیرو در پنجاهمین اجلاس کمیسیون مشترک اقتصادی جمهوری اسلامی ایران و جمهوری تاجیکستان گفت: پیشینه تاریخی مشترک دلالی برای توسعه روابط بین دو کشور بوده که با روی کار آمدن دولت سیزدهم

گروه اقتصادی – با توجه به برداشت‌های گاه و بیگاه دولت‌ها از صندوق توسعه ملی که تلا تبدیل به یک رویه هم شده است، یک کارشناس اقتصادی معتقد است برای جلوگیری از این رفتار، باید بودجه ارزی از ریالی تفکیک شود.بر اساس اعلام مهدی غضنفری رئیس صندوق توسعه ملی، این صندوق از زمان تأسیس در ۱۰ سال گذشته، ۱۴۵ میلیارد دلار ورودی داشته است که نیمی از آن با مجوزهای خاص در اختیار دولت‌ها قرار گرفته است. همچنین ۴۰ میلیارد دلار نیز به بخش خصوصی و بخش‌های عمومی غیردولتی تخصیص پیدا کرده است. همچنین به دستور مجلس، ۹ میلیارد

دلار نیز به ریال تبدیل شده است که این اقدام منجر به زیان ۷ میلیارد دلاری صندوق شد.به گفته وی، بر همین مبنا نیز نرخ بازدهی صندوق توسعه ملی با توجه به زیانی که به آن اشاره شد، صفر است. اما نرخ بازدهی صندوق‌های مشابه در سایر کشورهای به‌طور متوسط حدود ۶ درصد است. در این رابطه، وحید شقاقی شهری کارشناس اقتصادی ضمن تأکید بر لزوم تفکیک بودجه ریالی ارزی ارزی، اظهار کرد: با توجه به عدم تفکیک بودجه ریالی از ارزی و عدم مهار کسری بودجه، صندوق توسعه ملی تبدیل به فلکی شد

که هر بار دولت نیاز به پول داشت گوشه چشمی به صندوق انداخت. وی افزود: بنابراین تا زمانی که نظام بودجه ریزی کشور با یک اصلاح اساسی مواجه نشود و بودجه ریالی و ارزی یکی باشند، دولت‌ها همچنان نسبت به برداشت از صندوق توسعه ملی اقدام خواهند کرد. شقاقی شهری با بیان اینکه صندوق توسعه ملی برای نسل‌های آینده است، تصریح کرد: برداشت از صندوق توسعه ملی و تغییر ماهیت این صندوق در ایران در حالست که کشورهای نفتی دیگر همچون نروژ نیز صندوق‌های مشابهی صندوق توسعه ملی دارند؛ در حال

حاضر صندوق ثروت نروژی بالغ بر ۱.۵ تریلیون دلار ارزش دارد و از سال ۱۹۹۰ به این سو نروژ با استفاده از منابع صندوق، در کشورهای در حال توسعه، سهام شرکت‌های بزرگ و پروژه‌های کلان سرمایه گذاری می‌کند.

وی ادامه داد: در واقع نروژ علاوه بر اینکه به صندوق ثروت خود دست درازی نمی‌کند و درآمدهای نفتی خود را در آن پس‌انداز می‌کند، منابع آن را دوست‌داری نیز کرده است و از طریق سرمایه‌گذاری‌های مختلف، سوده‌ای کلانی به دست آورده است و روز به روز صندوق خود را سودآورتر

که در سال ۲۰۱۳ مبادلات بین ایران و تاجیکستان بسیار بیشتر بوده و برای تداوم این مبادلات باید هیئت‌های دو کشور فعال باشند.

پانزدهمین اجلاس یک نقطه شاخص دارد اضافه کرد: هیئت حاضر یکی از عالی‌ترین رتبه‌های هیئت در آن قرار دارند و انتظار داریم در این اجلاس به توافقات بی‌نظیری برسیم. وزیر نیرو اضافه کرد: در شرایط فعلی لزوم بخش خصوصی و فعال

وزیر نیرو مطرح کرد؛

امضا ۱۷ سند همکاری در آخرین سفر مقامات تاجیکستان به ایران

شندن آن مد نظر طرفین است و پیش‌بینی شده این هیأت دیدار هابی با بخش خصوصی داشته باشند و هیئت تاجیک برای سرمایه گذاری استقبال کند.

همچنین دلیر جمعه رئیس تاجیکستانی کمیسیون مشترک اقتصادی دو کشور با اشاره به اینکه همکاری سازنده‌ای بین دو کشور آغاز شده است، گفت: این همکاری‌ها در قالب برگزاری نمایشگاه‌ها و همچنین سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف

اقتصادی

محاسباتی نرخ بلیت

این کارشناس صنعت هوایی ادامه داد: بنابراین وزیر راه نباید صرفاً اسیر داستان سنتی و همیشگی نرخ‌گذاری بلیت پروازها شود که خود همواره به‌عنوان اصلی‌ترین مسئله، طرح می‌شود. اگر چه اصلاح الگوهای محاسباتی نرخ متناسب با نوع، رتبه و ساختار شرکت امکان‌دهنده و امکان‌سازی جهت بهره‌مندی تمامی اقشار، اهمیت دارد. بیات با تأکید بر ضرورت توجه به برنامه هفتم توسعه و اثرات آن به عنوان یک قانون بالادستی در بخش حمل‌ونقل، اظهار کرد: طبقه‌بندی فرودگاه‌ها، ممنوعیت احداث فرودگاه‌های بزرگ، اشاعه احداث فرودگاه‌های کوچک و محلی، تشکیل صندوق توسعه هوانوردی با منابع حاصل از درآمدهای ارزی ناوربی هوایی پس از کسر هزینه‌های فرودگاهی و انتقال درآمدهای ناشی از مالیات ارزش افزوده جهت توسعه هوانوردی، الزام توسعه حمل‌ونقل هوایی کوچک و هوانوردی عمومی با تدوین دستورالعمل‌های مربوطه و خروج صنعت هوانوردی از نظام تک‌بعدی تصدی ایرلاین و بازراه‌ای کردن سوخت پروازهای باری و غیرمسافری و همچنین سوخت موتورهای پیستونی، رفع محدودیت‌های ورود وسایل پرنده هوانوردی، الزام توسعه حمل‌ونقل هوایی کوچک و هوانوردی عمومی با تدوین دستورالعمل‌های مربوطه و خروج صنعت هوانوردی از نظام تک‌بعدی تصدی ایرلاین و بازراه‌ای کردن سوخت پروازهای باری و غیرمسافری و همچنین سوخت موتورهای پیستونی، رفع محدودیت‌های ورود وسایل پرنده هوانوردی، الزام توسعه حمل‌ونقل هوایی کوچک و هوانوردی عمومی با تدوین دستورالعمل‌های مربوطه و همراه داشته باشد.

کرده و این آمار نشان دهنده این است که قیمت‌ها ۱۰ تا ۲۰ درصد در این بازه زمانی افزایش پیدا کرده است. به گفته عضو هیات مدیره انجمن تولیدکنندگان فولاد؛ احتمال اینکه بعد از این بحران گذر کنیم قیمت‌ها مانند سابق شود وجود دارد، اما در این میان قیمت نرخ ارز و بازارهای جهانی نیز تعیین کننده است و به نظر می‌رسد که بازار قیمت‌ها تا ۴ ماه آینده رو به بالا باشد.

شهرستانی با بیان اینکه قیمت آهن اسفنجی بالاتر از بازار صادراتی است، گفت: بیماری کرونا در چین باعث شده است که اقتصاد آنها قفل شود؛ همچنین جنگ روسیه و اوکراین تورم در دنیا را افزایش داده است و برخی از کشورها بهره‌های بانکی را افزایش دادند، از این رو در دنیا اقتصاد رو به پایین و مصرف کاهش پیدا کرده است.

وی با اشاره تعطیلی کارخانه‌های تولیدی، اذعان کرد: تعداد قابل توجهی از کارخانه‌های کوچک تعطیل روند چراکه تولید آهن اسفنجی با قیمت ۱۰ هزار تومان و شمش زیر ۱۳ هزار تومان توجیه اقتصادی ندارد.



صنعتی و ... اجرا شده است. او افزود: مناسبات‌های بین دو کشور تنها در بخش اقتصادی نبوده و در زمینه فرهنگی، تاریخی و ... اجرا شده و امضای ۱۷ سند در همین راستا انجام شده است.

دولت‌ها همان ۲۰ درصد از منابع حاصل از درآمدهای نفتی را به صندوق توسعه ملی و ارزی می‌کنند؛ در حالی که اگر نسبت به ربر اساس این سال مقارن‌های داریم هم اکنون باید حداقل ۴۰ درصد از درآمد حاصل از فروش نفت به صندوق واریز می‌شد. مسیر به طور کلی مسیر اشتباه و بیراهه‌ای است؛ هزینه‌های جاری سیری ناپذیر هستند و هر چقدر هم هزینه‌های جاری بربرداریم باز هم عفش برای دریافت بیشتر دارند. بنابراین باید گفت که رفتار ما با صندوق توسعه ملی یک خطی راهبردی است و دولت همچنان هر جا که می‌آورد به دلایل مختلف از صندوق توسعه ملی برداشت می‌کند.



اصلاح و ابرو – وکس صورت
کوپ مو – براشینگ – شینیون
فدمات ناخن– میکاپ
انواع لایتها – انواع کراتین و ریباندینگ
لیفت مژه و ابرو– پاکسازی پوست

سالن زیبایی مونس

آدرس: بلوار ایران ، پنجاه دستگاه پلاک ۵۰۵

تلفن ۰۹۳۶۱۷۶۶۶۱۰