

توسعه همکاری‌های ریلی، دریایی و هوایی بین ایران و روسیه در دستور کار است

معاون صنایع حمل و نقل وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: علاوه بر صنعت خودروسازی، پتانسیل‌های بسیار خوبی برای توسعه صنایع هوایی، ریلی و دریایی بین ایران و روسیه وجود دارد که در این سفر به دنبال پیشبرد آنها هستیم.

"منوچهر منطقی" در جریان برگزاری نمایشگاه "اومبیلیتی ۲۰۲۲" روسیه در گفت‌وگوی اختصاصی با خبرنگار اعزامی ایرنا به مسکو افزود: علاوه بر صنایع خودروسازی و قطعه‌سازی که امروز به همین پهانه در روسیه حضور داریم، اما پتانسیل‌های بسیار قوی در دیگر حوزه‌ها بین دو کشور وجود دارد که سال‌هاست شکل گرفته، اما کمتر به سمت آنها رفته‌ایم.

وی بیان داشت: به طور مثال، کار مشترک هوایی در خصوص هلیکوپتر، هواپیما و قطعات هوایی از حدود پنج سال قبل بین دو کشور آغاز شده و امروز فرصتی است تا در این زمینه‌ها نیز اقدام کنیم؛ این زمینه‌ها سبب می‌شود که سر ریز آنها به سمت صنعت خودروسازی رفته و سطح صنعت خودروپی ایران و روسیه را بالاتر ببرد.

معاون وزیر صمت ادامه داد: بحث جدی دیگر، موضوع دریایی است؛ هر دو کشور ایران و روسیه صنایع دریایی پیشرفته‌ای دارند و چرا ما نباید بتوانیم یک محصول مشترک تولید کنیم؟

منطقی با اشاره به مطرح بودن مباحث ریلی به صورت جدی بین دو کشور، یادآور شد: امروز برای توسعه و افزایش تجارت با این همسایه شمالی، نیازمند سیستم‌های حمل و نقل پیشرفته هستیم؛ بنابراین در این سفر در تالشیم زمینه‌هایی که پیش‌تر فراهم کرده بودیم را یک مرحله به جلوتر ببریم.

وی تاکید کرد: در این زمینه پیشنهاد ما این است که یک کمیته مشترک به‌خصوص در صنعت حمل و نقل ایجاد کنیم تا این گونه مسائل در دوره‌های مختلف بر مبنای نقشه راه به پیش برود، وقتی اعضای کمیته بتوانند

معاون وزیر صمت:



نشست‌های نزدیک داشته باشند می‌توانند مسائل فی‌مابین را حل و فصل کنند. معاون امور صنایع وزارت صنعت، معدن و تجارت تاکید کرد: از آنجایی که این کار در حال شروع است، مسائل کوچک و بزرگ زیادی فراروی آن وجود دارد و اگر مراقبت نکنیم به طور حتم دچار مشکل خواهیم شد.

منطقی در ادامه با اشاره به نمایشگاه اومبیلیتی مسکو و حضور دو رقیب بزرگ سنتی یعنی چین و ترکیه در این‌بازار، خاطر‌نشان کرد: حضور در بازار به معنای رقابت است، ما همواره با دو رقیب مواجهیم که از آمادگی کامل برای حضور در بازارها برخوردارند و به قول ورزشکارها "امروز فرصتی برای گرم کردن نداریم و باید وارد بیست سابقه شویم".

وی ادامه داد: اگرچه ممکن است کفش نداشته باشیم یا کفش‌هایمان کهنه شده باشد، اما نوآوری‌ها، فرصت‌های سیاسی و فرصت‌های همسایگی، همگی امکانات و عواملی است که باید حداکثر استفاده را از آنها انجام دهیم و در

بررسی میزان تحقق پروژه فبر نوری، از وعده تا اجرا

براساس اعلام وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات، پروژه «فیبرنوری منازل و کسب‌وکارها» از جمله اقدامات راهبردی این وزارت‌خانه طی یک سال گذشته و در دولت سیزدهم است.

به گزارش ایسنا، رشته‌های شفاف شیشه‌ای و پلاستیکی یا فیبر نوری اکنون بخش مهمی از تجهیزات ارتباطی زیرساختی در جهان را تشکیل داده است؛ فناوری اصلی که طی سالهای گذشته در بخش ارتباطات ثابت ایران به کار گرفته شده، ADSL بوده است و فناوری مبتنی بر فیبر نوری یا FTTx هم سهمی کم



را به خود اختصاص داده بود. اگرچه شبکه زیرساخت کشور با سرمایه‌گذاری دولت، بیش از ۷۰ هزار کیلومتر فیبر را برای اتصال شهرهای مختلف کشور به یکدیگر فراهم کرده، اما در داخل شهرها هنوز شبکه دسترسی یا آخرین لایه اتصال به ساختمان‌های مسکونی و تجاری کشور به تجهیزات قدیمی متکی بوده که به شبکه منسی مشهور است؛ این شبکه به‌رغم گستردگی زیاد، توانایی کمی برای سازگاری با فناوری‌های جدید و

استفاده از خدمات پهن باند دارد. این در حالی است که بر اساس مصوبه شورای عالی فضای مجازی تا سال ۱۴۰۴ باید ۸۰ درصد خانوارها و ۱۰۰ درصد کسب‌وکارها با متوسط سرعت ۲۵ مگابیت برثانیه به پهن‌بند ثابت دسترسی داشته باشند و دسترسی ۱۰۰ میلیون خانوار و پنج میلیون کسب‌وکار تا سال ۱۴۰۴ به اینترنت پهن‌بند ثابت باید بر بستر فیبر نوری شکل گیرد.

بر همین اساس در گزارشی که اخیرا توسط وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات منتشر شده، آغاز پروژه راهبردی «فیبرنوری منازل و کسب و کارها» از جمله اقدامات راهبردی این وزارت خانه در یک سال آغازین فعالیت خود اعلام شده است. این طرح از بهمن ماه سال گذشته آغاز شده و همچنان در مرحله اجرا قرار دارد و درصد پیشرفت آن براساس خانوارهای تحت پوشش از ۲۴ میلیون خانوار، ۸ درصد اعلام شده است.

وزیر اقتصاد:

روزی که وارد وزارت‌خانه شدم خزانه ۵۴ میلیارد تومان بدهی داشت

وزیر اقتصاد با اشاره به اینکه روزی که وارد وزارت‌خانه شدم، خزانه ۵۴ میلیارد تومان بدهی داشت، گفت: یکی از ویژگی‌هایی که می‌توان به عنوان ویژگی این دولت نسبت به دولت گذشته مطرح کرد، مشارکت دادن مردم در ساختن اقتصاد است.

به گزارش ایسنا، با بیان اینکه با وجود نقش و وظیفه مهمی که در رئیس و در کمیسیون اقتصادی داشتیم علی‌رغم میل خودم آقای رئییس جمهور به بنده اعتماد و بنده را برای این سمت انتخاب کردند، تصریح کرد: امیدوارم در این جایگاه سربلند باشم و نزد مردم روسفید شوم.

وی درباره نقش وزیر اقتصاد در اتفاقات اقتصادی کشور گفت: برخلاف برخی از حوزه‌ها که قلمرو مشخص و محدودی دارند، در حوزه اقتصاد اینطور نیست و عوامل متعددی بر وضعیت اقتصادی دولت و مردم مؤثر است و عموماً این امور در ید قدرت یک وزیر خلاصه نمی‌شود و به همین جهت این وزارتخانه در قبل از انقلاب اسلامی که این عنوان بر آن گذاشته شده بود، با یک ترکیب دیگری از وزراتخانه‌ها معنا داشت که بعدها خیلی از آنها مستقل شدند و از ذیل وزارت اقتصاد به یک وزارتخانه و سازمان دیگری تبدیل شدند اما این نام همچنان باقی ماند.

سخنگوی اقتصادی دولت که در یک برنامه تلویزیونی صحبت می‌کرد، همچنین یادآور شد: عملاً مسؤلیت اقتصادی دولت برعهده ستاد هماهنگی اقتصادی دولت است که در کنار وزیر اقتصاد و رئیس سازمان برنامه که دو ارگان فرابخشی هستند و سایر وزرای بخشی دولت با حضور معاون اول و معاون اقتصادی رئیس‌جمهور تصمیم می‌گیرند که جمع ستاد اقتصادی دولت آیا با یک چنین طرح کلانی موافق است یا نه؟ و وزیر اقتصاد چون کمتر نگاه بخشی دارد باید منافع کل اقتصاد را در نظر بگیرد و به یک نوع تنظیم‌کننده کلی اقتصاد کشور است.

خاندوزی در پاسخ به این سؤال که به عنوان وزیر اقتصاد تا چه حد اختیار واگذاری امور حوزه اقتصادی را به سایر بخش‌ها دارید، اظهار کرد: اساساً اقتصاد براساس مدل‌های مختلفی ارائه می‌شود و

اقتصادی

معاون وزیر صمت:

توسعه همکاری‌های ریلی، دریایی و روسیه در دستور کار است

چینی‌ها، از روس‌ها قطعه بگیرند. این کار در

موضوع مواد اولیه آغاز شده که کار بسیار خوبی

است و فراموش نکنیم موفقیت با تعامل دوطرفه

و مویرگی آغاز می‌شود. وی در ادامه یادآور شد:

متأسفانه در کشور برای دستیابی به اهداف بزرگ

یکپارچه سازی وجود ندارد، به این معنا که هر

کس مسیر خود را جلو می‌رود.

منطقی بیان داشت: به طور مثال، شرکت‌های

پتروشیمی مایل‌اند محصولاتشان را با معادل

قیمت جهانی در بازار خودمان عرضه کنند، این

در حالی است که در کشورهایی نظیر چین تا

زمانی که قطعات و محصولاتشان وارد بازار جهانی

نشده از قواعد خاصی پیروی می‌کنند.

معاون امور حمل و نقل وزارت صمت تاکید

کرد: وقتی هدف بزرگی داریم باید یکسری قواعد

مشترک تعریف کنیم تا همه از آن تبعیت کنند،

اما از آنجایی که به طور معمول چنین رویه‌ای

نداریم، سبب می‌شود که ترک‌ها و چینی‌ها که

ایسن قواعد را عالی پیاده سازی می‌کنند، از ما

سبقت بگیرند.

به گزارش ایرنا، نمایشگاه اومبیلیتی ۲۰۲۲

مسکو که از ۳۱ مرداد با حضور معاون نخست

وزیر روسیه، سفیر ایران در روسیه و وزیر

صنعت، معدن و تجارت کشورمان افتتاح شد تا

سوم شهریورماه ۱۴۰۱ (برابر با ۲۲ تا ۲۵ اوت

۲۰۲۲) در محل نمایشگاه‌های بین‌المللی مسکو

(Expo Center) با حضور حدود ۶۰۰ شرکت

از ۱۸ کشور از جمله چین و ترکیه و در ۳۰ هزار

مترمربع فضای نمایشگاهی برگزار می‌شود. این

بزرگ‌ترین حضور نمایشگاهی ایران در سطح

بین‌المللی است، به‌طوری که جمهوری اسلامی

ایران در پايوبنی با یک هزار و ۷۰۰ مترمربع

سالن اختصاصی و ۹۰۰ متر غرفه، بزرگ‌ترین

کشور حاضر در این نمایشگاه است که در طول

تاریخ نمایشگاه‌های برون مرزی بی‌نظیر است و

شرکت‌های خودروساز و قطعه‌ساز ایرانی آخرین

دستاوردهای خود را در معرض دید قرار دادند.

سخنگوی وزارت صمت اعلام کرد

احتمال آزاد شدن واردات لوازم خانگی



سخنگوی وزارت صنعت، معدن و تجارت با بیان اینکه واردات کالاهایی که تولید بالا دارند و رقابت پذیر هستند، مثل لوازم خانگی، باید آزاد شود و این موضوع در دست بررسی است، گفت: بر اساس آیین نامه واردات خودرو که جزئیات آن به زودی اعلام می‌شود، سقف قیمت خودروهای وارداتی ۲۰ هزار دلار است.

به گزارش ایسنا، امید قالیباف در نشست خبری در

پاسخ به سوال ایسنا، درباره نتیجه بررسی لغو ممنوعیت واردات چهار یا پنج کالا، اظهار کرد:

واردات کالاهایی که تولید بالا دارند و رقابت پذیر هستند، مثل لوازم خانگی، باید آزاد شود و این

موضوع در دست بررسی و در پروسه تصمیم گیری است. واردات تا ابد نمی‌تواند ممنوع بماند.

خط قرمز این است که به تولید داخل ضربه نخورد. اما اگر واردات کالا منجر به بهبود کیفیت و

قیمت بهتر شود، اقدام به لغو ممنوعیت واردات می‌کنیم.

وی با بیان اینکه تولیدکنندگان لوازم خانگی یک فرصت طلایی داشتند و از آن استفاده کردند،

گفت: هدفگذاری تولید امسال، تولید بیش از ۱۸ میلیون دستگاه لوازم خانگی است.

قالیباف همچنین در پاسخ به سوال دیگر ایسنا، درباره گزارش فولاد مبارک گفت: نقدهایی به

این گزارش وارد شده، اما صرف نظر از حجم تخلف، سیاست وزارت صمت اصلاح رویه‌ها است،

تا یک ریال هم تخلف صورت نگیرد. بنابراین از قوه قضاییه خواستیم بازرسی دقیق شود تا اگر

تخلفی بوده محرز شود.

برای این که بگفته وی ۵۷ همت از تخلفات مربوط به فروش فولاد زیر قیمت بوده که ممکن

است بر اساس سیاست دولت وقت بوده یا تخلف باشد که قوه قضاییه باید تفکیک کند.

عصر آزادی

رئیس سازمان هواپیمایی کشوری:

صنعت هوانوردی را با وجود تحریم‌ها زنده نگه داشتیم



رئیس سازمان هواپیمایی کشوری

متعقد است که با وجود تحریم‌هایی

که بر خلاف روح قوانین ایکائو

همواره بیشتر و گسترده‌تر شده، در

حوزه تعمیر و نگه‌داری هواپیما به

پیشرفت‌های خوبی دست پیدا کردیم

و به زودی خبرهای خوبی درباره

ساخت هواپیما به گوش مردم خواهد

رسید.

وی می‌گوید:هم اکنون حدود ۳۳۰ فروند هواپیما در کشور داریم که از این تعداد ۱۷۳ فروند

عملیاتی است و البته این آمار منهای بالگردهای کشور است. بنابراین تقریباً نزدیک به ۶۰ درصد

از ناوگان ما فعال و بقیه آن نیز زمین‌گیر است که علت عمده آن به موتور هواپیما بر می‌گردد

و بخشی از آن به تامین اقلام و قطعات دیگر بر می‌گردد. به اعتقاد محمدی بخش، اروپایی‌ها و

آمریکایی‌ها در این حوزه‌ها قابل اعتماد نیستند. چرا که با وجود اینکه برجام امضاء شد و قرارداد

بستند و خودشان را ملزم به فروش هواپیما و قطعات کردند، اولین کاری که انجام دادند این بود

که قرارداد را متوقف و خدمات پس از فروش‌شان را قطع کردند. البته ما هنوز بابت این موضوع از

اروپا و از کارخانه ATR و ایرباس طلبکاریم.

معاون وزیر راه و شهرسازی همچنین درباره آخرین وضعیت ساخت هواپیما در کشور نیز

می‌افزاید: پلتفرم‌های مختلفی مدنظر است و هواپیمای ایران ۱۴۰ و سیمرگی که امروز به عنوان

یک باطرأچی در دستور کار قرار گرفته و شروع مجدد خوبی در مجموعه اصفهان است. با هم

افزایی که وجود دارد به زودی از آن مجموعه خبرهای خوبی به گوش می‌رسد و می‌توانیم مردم را

در این بخش خوشحال کنیم. البته درباره زمان‌بندی دقیق ساخت هواپیما در حال حاضر نمی‌توان

اظهار نظر کرد اما باید این طرح را ابتدا در مدل‌های دیگر و انواع دیگر آغاز کنیم و به عنوان مثال

ابتدا در حوزه‌های نقشه‌برداری شناسایی، عکسبرداری، کارگو و… استفاده کنیم و وقتی یک هواپیما

هزار ساعت پرواز کرد مردم به آن اعتماد می‌کنند.

در ادامه گفت‌وگوی تفصیلی ایسنا را با محمد محمدی بخش رئیس سازمان هواپیمایی کشوری

و معاون وزیر راه و شهرسازی می‌خوانید:

– در حال حاضر ناوگان هوایی ایران چه وضعیتی دارد؟

مشکلات در وضعیت ناوگان دلایل متعددی دارد که خیلی هم حالش خوب نیست. از ابتدای انقلاب تا الان با تحریم‌هایی مواجه بودیم که با روح صنعت هوانوردی در بخش غیر نظامی سازگاری ندارد اما در ۴۰ سال گذشته این اتفاق افتاده است و با شرایط مختلف مدام آن را تمدید کرده و گسترش داده‌اند و به مرحلهی رساندند که حتی در شرایط پروازی هم کشور را تحریم کردند. از سوی دیگر نمی‌شود صنعت هوانوردی نداشته باشیم چرا که حق مسلم ماست و به دلایل مختلف باید بخش هوانوردی فعال باشد. در این سال‌ها تحریم باعث شد تا این وضعیت ناوگان هوایی را داشته باشیم. آن‌ها با همه توان و عده و عده‌شان تلاش کردند و حتی با شرکای تجاری غیرمتخاصم ما هم به گونه‌ای رفتار کردند تا در این حوزه توانیم نیازمندی‌های خود را دنبال کرده و تامین کنیم. در حوزه‌های تامین قطعات و اقلام مصرفی در این صنعت و ورود هواپیما و

هلی‌کوپتر محدودیت ایجاد کردند. حتی در بخش‌های انسان دوستانه مانند ایمولاش هوایی و

اورژانس هوایی نیز که بدهی‌هی ترین موضوع است، ایران را تحریم کردند. البته با وجود این مشکلات

دست روی دست نگذاشتیم و همه مسئولان گذشته نیز به این مسئله توجه کردند، چرا که توسعه

صنعت هوانوردی همواره جزو مسائل مورد تاکید نظام جمهوری اسلامی بوده است. بنابراین با

وجود این مشکلات همیشه با استفاده از روش‌های مختلف این ناوگان را سر پا نگه داشتیم و این

حرکت باید ادامه پیدا کند. در این زمینه برخی ایران را به اشتباه با چند ایرلاین خارجی اطرافمان

مقایسه می‌کنند که به نظر من نباید این قیاس را با شرکت‌های هواپیمایی که به صورت ۱۰۰ درصد

مورد حمایت دولت‌هایشان هستند، انجام داد. بلکه باید گفت که دیگر کشورهای دنیا

ایرلاین‌های خودشان را این‌گونه و با این شرایط مدیریت نمی‌کنند

– وضعیت ناوگان هوایی ایران از نظر تعداد و سن ناوگان چگونه است و چند درصد از آن فرسوده به حساب می‌آید؟

در حال حاضر اگر به معدل سن ناوگان در کشورهای توسعه یافته نگاهی بیاندازیم، برخی از آن‌ها

بالای ۲۰ سال است. بنابراین مشخصاً کلمه فرسودگی را نمی‌پسندم چون چیزی به نام فرسودگی

نداریم و ناوگان باید استانداردهای لازم را داشته باشد تا پرواز کند. هم اکنون حدود ۳۳۰ فروند

هواپیما در کشور داریم که از این تعداد ۱۷۳ فروند عملیاتی است و البته این آمار منهای بالگردهای

کشور است. بنابراین تقریباً نزدیک به ۶۰ درصد از ناوگان ما فعال و بقیه آن نیز زمین‌گیر است

که علت عمده آن به موتور هواپیما بر می‌گردد و بخشی از آن به تامین اقلام و قطعات دیگر بر

می‌گردد. این مسئله به این معناست که اگر از صحت و سلامت هواپیما مطمئن نباشیم اجازه پرواز

به آن برنده را نمی‌دهیم، چرا که نگاه ما در حوزه هواپیمایی صفر و ۱۰۰ است و این نوع نگاه

ما را بر این می‌دارد که به ناوگان‌مان این گونه نگاه کنیم و از استانداردهای لازم را نداشته باشد

اجازه پرواز هم ندارد. از سوی دیگر محدودیت‌ها مانند محدودیت‌های سرزمینی و آب و هوایی

را هم می‌شناسیم. در شرایط کنونی باید حداقل ۳۵۰ فروند ناوگان فعال برای جمعیت کنونی و

تعداد فرودگاه‌های فعلی کشور داشته باشیم تا بتوانیم پاسخگوی نیاز موجود در حوزه هوانوردی

به ویژه در بخش مسافری باشیم. البته این نیاز بدون در نظر گرفتن توسعه در این بخش و افزایش

پروازهای بین‌المللی است. اگر بخواهیم نگاه بلند و برنامه‌ریزی شده داشته باشیم و نقش خودمان

را به عنوان هاب منطقه‌ای ایفا کنیم و در حوزه پروازهای بین‌المللی و کارگو توسعه پیدا کنیم، این

نیاز به ۵۰۰ فروند هواپیما خواهد رسید.

– راهکار چیست و چه کاری انجام شده و چه برنامه‌ای دارید؟

توسعه ناوگان باید به چند وجه اتفاق بیافتد. مسئله نهضت تعمیر قطعه را ایجاد کردیم. در

ماه‌های گذشته با استفاده از شرکت‌های دانش بنیان که دارای مجوز از سازمان هواپیمایی کشوری

است و ارتقاء جایگاه سازمان که می‌تواند این مجوزها را در حوزه طراحی و ساخت بدهد. فعالیت

تربییی را آغاز کردیم و زنجیره تامین اقلام در حوزه طراحی و ساخت ر ا تقویت کردیم که این

اقدام با استاندارهای بین‌المللی و بهره‌گیری از توان شرکت‌های دانش بنیان در دستور کار قرار

گرفته است. با آغاز این نهضت جهشی در سر خط آمدن هواپیماهای زمین‌گیر شده در بازه زمانی

حدود شش ماه ایجاد شد و رشد قابل توجهی در این زمینه داشتیم.

– آیا می‌توانید آمار هواپیماهای فعال شده را در این بازه زمانی اعلام کنید؟

در مهر ماه سال گذشته حدود ۹۰ فروند هواپیمای فعال داشتیم که امروز این تعداد در ۱۷۳

فروند رسیده است. با این کار بخش زیادی از هواپیماهای زمین‌گیر، تعمیر و بازسازی شد و به

چرخه عملیاتی بازگشت. نکته بعدی این است که زنجیره تامین قطعات را در دنیا گسترش دادیم.

این به معنی مبارزه با تحریم‌هایی است که اعمال می‌شود. در این زمینه روش‌هایی را بلدیم که

امروز ما را در دنیا منحصر به فرد کرده است و بسیاری از کشورها به دنبال مند و روش ما هستند

که چه کاری انجام می‌دهیم. به نظر من این موضوع در دنیا به عنوان یک روش و متد باید ارائه

شود که البته فعلاً از تشریح جزئیات آن معذوریم، چرا که در حال حاضر در جنگ برابرری هستیم

که این نوع تحریم‌ها و محدودیت‌ها را بی‌عدالتی و خلاف روح ایکائو می‌دانیم با روش‌های خاص

خودمان این مسئله را دنبال می‌کنیم و امیدواریم این محدودیت‌ها به زودی برطرف شود.

قطعا زنجیره تامین قطعات مان را گسترش می‌دهیم و روش‌هایی داریم که ناوگان هوایی

بیشتری عملیاتی شود و مشکلات را در این حوزه یکی پس از دیگری حل می‌کنیم و به سطح

تعمیرات‌مان عمق می‌دهیم. به عنوان مثال امروز در زمینه تعمیر موتور وضعیت خوبی داریم. در

زمینه اقلام مصرفی نیز می‌توانیم بگوییم که به عنوان مثال در زمینه روغن موتور خودکفا شدیم

و امروز یکی از شرکتهای نفتی در حال تولید روغن هوایی با استانداردهای بین‌المللی است و

در یکی دیگر از کارخانه‌ها لاستیک هواپیما تولید می‌کنیم و بخش اعظمی از قطعات مصرفی در

داخل تولید می‌شود. البته در برخی حوزه‌ها هنوز زنجیره تامین تکمیل نشده و مشکلاتی را در

این حوزه داریم که باید با زمان‌بندی خاص و افزایش دانش تخصصی به این اهداف نیز برسیم.

دیگر کشورهای دنیا به دنبال عمق بخشی در حوزه تعمیرات نیستند چرا که به راحتی با یک

بسته پستی قطعات مورد نیازشان را خریداری می‌کنند و اعتبار و پشتیبانی خدمات پس از فروش

دارند و بر این اساس مانند ما وارد این بخش‌ها نمی‌شوند. البته در این میان بخشی از اقلام را به

صورت ارزی خریداری می‌کنیم اما طبیعتاً گران تر از حد معمول آن را تامین می‌کنیم که بسته

به نوع خرید، واردات و ترابری آن متفاوت است. امروز به جرات می‌توان که در این حوزه در دنیا

الگو هستیم.

– البته ایرلاین‌ها معتقدند که تولیداتی که صورت می‌گیرد استانداردهای بین‌المللی

لازم را ندارد و در صورت استفاده از آن، اجازه فرود در کشورهای دیگر را ندارند. آیا این موضوع را تایید می‌کنید؟

اینطور نیست، در وهله نخست باید گفت که به عنوان مثال فرودگاه‌های مختلف در کشورهای

دنیا روغن مصرفی هواپیماها را رصد نمی‌کند که داخلی است یا خارجی و این حرف غیر تخصصی

است. از سوی دیگر باید گفت که مسئولین این کار بر عهده سازمان هواپیمایی کشوری است

نه ایرلاین، چیزی را که سازمان آن را تأیید کند مسلماً مراحل و فرآیندهای تضمین کیفیتش را

گذرانده و مورد تأیید است. از سوی دیگر نه تنها برای خودمان بلکه امروز برای برخی کشورهای

دوست نیز این زنجیره تامین را انجام می‌دهیم. همان طور که کشورهای دنیا می‌توانند تولید کنند

با همان دانش و تکنولوژی که داریم این کار را نیز انجام می‌دهیم.