

ادامه از صفحه اول

مصلح ناتمام

اما نگفته پیداست، گاه این مقایسه‌ها از سر ناچاری است. هاشمی ماهی لغزنده سیاست است که دم به تله نمی‌دهد و آن دم که در دست صیاد است می‌لغزد و می‌گریزد و آه و افسوس برجا می‌گذارد. مرگ او نیز نمایش تمام‌عیار شخصیتش بود. در شرایطی که همه منتظر کنش‌های سیاسی او برای انتخابات سال ۹۶ بودند، چشم از دنیا فروبست و چنان ناگهانی رفت که انگار مرگش را خودش برگزیده تا همه را غافلگیر کند و فرصت هرگونه بهره‌برداری سیاسی از شرکت یا عدم شرکت در تشییع پیکرش را از موافقان و مخالفان بگیرد. او حتا مرگ را غافلگیر کرد.

آخرین دیدار ما با هاشمی‌رفسنجانی در آستانه ۹ دی‌ماه امسال رخ داد. از طرف روزنامه «شرق» برای گفت‌وگو با او رفته بودیم. دُه دقیقه دیرتر از زمان مقرر آمد. تا وارد سالن شد مانند همیشه، با وقار جلوه کرد. درحالی‌که تلاش می‌کرد به ضعف ناشی از سالخوردگی غلبه کند. روبه‌روی دوربین نشست. بحث انتخابات ۹۶ خون تازه‌ای در رگ‌هایش دواند و طنین صدایش رساتر شد: «قای روحانی مصمم است بیاید.» با هرگونه نگاه و تحلیل که به نیامدن روحانی ختم می‌شد با جدیت مخالفت می‌کرد و محکم و استوار از پیروزی روحانی می‌گفت. کوبی، درباره خودش سخن می‌گوید و هم‌اوست که قرار است سکان ریاست‌جمهوری را بر عهده بگیرد. یکی دو سؤال دیگر مانده بود که وقت‌مان تمام شد اما او مانع قطع گفت‌وگو شد و به اطرافیانش یادآوری کرد که دُه دقیقه دیرتر آمده و نباید آن تأخیر را نادیده گرفته و به حساب ما بگذارند. پس مصاحبه ادامه یافت. در هر دیدار مطبوعاتی با هاشمی‌رفسنجانی ناخودآگاه به یاد شکست سال ۸۴ می‌افتم. ما برای شکست آماده نبودیم، اما شکست خوردیم. شکستی که موجب شد، همه جریان‌های سیاسی با هم متحد بشوند. اتحادی که نشئت‌گرفته از غرور شکسته ما بود. ما یعنی مردم. آنان یعنی سیاست‌مدارانی که ما منتقدشان بودیم. حالا ما به آنان نزدیک می‌شدیم. یا شاید آنان به ما نزدیک می‌شدند. بی‌پناهی و هراس را تجربه می‌کردند. بعد از آن اتفاقات زیادی افتاد که ما غرور ازدست‌رفته‌مان را بازیابیم و آنان یقین گمشده‌شان را. این‌بار از سر فرصت طلبی به یکدیگر روی نیاورده بودیم. از سر نیزاب به جریان آنچه از دست داده بودیم. کنار هم نبودیم. هیچ‌کس به دنبال جایگاه و منزلتی نبود. ما با ترس‌ها و ناامیدی‌هایمان، «مردم» شده بودیم. برای هاشمی مصلحت‌ها رنگ نباختند، اما مصلحت‌های دیگری جای قبلی‌ها را گرفتند: مصلحت مردم، مصلحت بودن با مردم. هاشمی تازه داشت این مصلحت‌ها را می‌چشید و مزهمه می‌کرد. مردی پر از تضادها و تنش‌ها، که گویا در آخرین سال‌های پیاپی عمر راهش را بازیافته بود، و اینک می‌دانست با چه چیز می‌شود به تضادها و تناقض‌ها غلبه کرد. با بازگشت به مردم، در پیوند با حرمان و ناامیدی آنان و اینکه همواره باید چراغی را در جایی برایشان روشن نگاه داشت، حتا در موردش‌ها، بر سر قله‌ای دور، حتی اگر پاهای سالخورده توان رفتن به آنجا را نداشته باشد. اگر زندگی هاشمی‌رفسنجانی حیرت‌انگیز نبود، مرگش چنان حیرت‌انگیز رخ داد که همه موافقان و مخالفانش را پای پیکر بی‌جانش کشاند. او با مرگ خود نوعی تلاقی سیاسی را رقم زد و خالق سیاست شد. سیاستی که شاید در آینده تناقضات و تضادهایش عیان‌تر شود.

خبر

مخالفت مجلس با اداامه صندوق فولاد در سازمان تأمین اجتماعی

● معاون حقوقی و امور مجلس سازمان تأمین اجتماعی گفت: نمایندگان مجلس شورای اسلامی پس از بررسی همه جوانب، با پیشنهاد مطرح‌شده ادغام صندوق فولاد در سازمان تأمین اجتماعی با توجه به ماهیت متفاوت این دو مجموعه، مخالفت کردند. به گزارش روابط‌عمومی سازمان تأمین اجتماعی، تاج‌الدین افروز: با رأی نمایندگان مجلس شورای اسلامی، صندوق فولاد همچنان به‌عنوان یک صندوق مستقل، با حفظ هویت و ساختار خود در زیرمجموعه وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی باقی ماند.

درگذشت آیت الله هاشمی رفسنجانی از مرمورترین سیاستمداران ایران معاصر که در سالهای اخیر با درایت بسیار و با کم کردن فاصله میان حاکمیت و مردم اهمیت ویژه‌ای در تأمین حقوق شهروندان و ایجاد تعادل و توازن در چالش‌های جامعه داشتند را به خانواده محترم ایشان و به همه ایرانیان به‌ویژه فعالان جامعه مدنی تسلیت می‌گوییم.

حامیان جامعه مدنی (حجم)

شرق: حتی پخش گزارشی درباره «تولید شیره نبات از انگور» در لحظه فرود نخستین هواپیمای ایرباس پس از چهار دهه تحریم صنعت هوایی از شبکه خبر هم، نتوانست سرووشی بر این واقع‌ه مهم باشد و دردی از دلواپسان داد کند. کوچک‌کردن آن، کار ساده‌ای نبود. همه موبایل‌به‌دست منتظر بودند؛ چه آنها که بیرون در خیابان‌های منتهی به فرودگاه نگاه‌ها را به آسمان دوخته بودند و چه آنها که در آشیانه چشم‌انتظار فرود نخستین هواپیمای ایرباس پس‌ابرجامی بودند. سرانجام هواپیمای ایرباس ۳۲۱ بر باند فرودگاه مهرآباد بر زمین نشست. فرودی که فقط مسئولان ارشد، عکاسان و فیلم‌برداران شاهد آن بودند و حتی خبرنگاران نیز از لحظه نشست آن بر باند، حتی در مانتیور سالن همایش، بی‌نصیب ماندند.
باین‌حال، چیزی از شور و شغفی که در لحظه اعلام فرود این نماد رفع تحریم‌ها از سوی مجری برنامه بر حاضران مستولی شده بود، کاسته نشد و همه شادمان کف می‌زدند؛ چراکه می‌دانستند تحریمی که چهار دهه بر صنعت هوایی ایران سایه انداخته بود، با چه سختی و مرارتی به یاری تیم مذاکره‌کننده ایرانی برداشته شده است.
خلبان در لحظه پارک ایرباس در آشیانه، پرچم ایران را در مقابل چشمان منتظر حاضران تکان می‌داد و پخش هم‌زمان تازانه‌هایی با مضمون «سربلندی ایران»، بیش‌ازپیش ابهت‌آفرین بود. مجری به سختی توانست حاضران را روی صندلی‌ها بازگرداند تا برنامه و سخنرانی‌های حاضران، آغاز شود. هنوز هم درگذشت آیت‌الله هاشمی‌رفسنجانی، رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام، بر این مراسم سایه انداخته بود و برهمین‌اساس، بنا بود مراسم با تأخیری چند برگزار شود. امری که مسئولان برگزارکننده آن، به احترام روحیه این مقام که معتقد بود در راستای اعتلای نظام باید زمان را از کف نداد، سر وقت برگزار شد. نخستین سخنران، فرهاد پرورش، مدیرعامل هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران بود، که یک پای‌ثابت مذاکرات برای خرید هواپما و رفع تحریم‌های صنعت هواپیمایی به شمار می‌رود.

تولدی دوباره برای «هما»

پرورش به محض حضور در پشت تریبون، از این روز به‌عنوان تولد دوباره «هما» یاد کرد؛ اما جمله‌ای که پس از آن بر زبان آورد، تلنگری بود بر حاضران و مسئولان حاضر و غایب در جمع، «مشدار که این ولادت سر تا پا رهن و دین است».مدیرعامل هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران، از اهمیت ورود ایرباس پس از این تحریم بلندمند به ایران‌ایر، این‌گونه یاد کرد: دست‌میزاد که هما، این خاک و آب را جان تازه‌ای بخشید.

فصل جدیدی در حقوق هوایی در کشور گشوده شد

مدیرعامل هما، در اینجا نگاهی به دلواپسی‌ها درباره برجام می‌کند و توصیه می‌کند: بایبند گلابه‌ها را به روز دیگری وانهمیم و دست مودت در دست یکدیگر بگذاریم و برای اعتلای همای این آب و خاک طرحی نو دراندازیم تا مدیون خون شهدا نباشیم. او از دشواری‌های مسیر مذاکره گفت و افزود: مسیر مذاکره بسیار دشوار بود و باید به‌دقت پیموده می‌شد و شاید کشون فصل‌های آن به‌هیچ‌روی به مصلحت نباشد؛ اما به همین میزان بسنده کنم که فصل جدیدی در مقوله حقوق هوایی در کشور گشوده شد. پرورش در حاشیه این مراسم همچنین به حاشیه‌های ایجادشده بر سر خرید هواپماهای ایرباس و نزدیکی آن به انتخابات ریاست‌جمهوری آینده ایران اشاره کرد: ورود این هواپما به انتخابات ریاست‌جمهوری بهار سال آینده هیچ ارتباطی ندارد؛ زیرا پس از اجرائی‌شدن برنامه جامع اقدام مشترک (برجام)، قرارداد ایران‌ایر و ایرباس به امضا رسیده است. او گفت: این هواپما از ۱۰ ماه پیش از سوی ایران‌ایر انتخاب شده است و پس از انجام تست‌های پروازی، ایرباس آن را به ایران‌ایر تحویل داده است. پرورش همچنین به واکنش به ادعای برخی رسانه‌ها که این هواپما قبلاً به برخی شرکت‌های فروخته شده، گفت: این هواپما متعلق به هیچ کشوری نبوده و فرانسه آن را قبلا نفروخته است. مدیرعامل هما تصریح کرد: طبق قراردادی که با ایرباس به امضا رسیده، انتظار داریم تا پایان امسال این شرکت دو فروند هواپیمای دیگر به ایران‌ایر تحویل دهد و در صورت نهایی‌شدن قرارداد ما با ایتی‌آر، دو فروند دیگر نیز از این شرکت به ایران‌ایر تحویل داده خواهد شد.

توضیح یک به یک قطعات حساس

مدیرعامل شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی گفت: با فروش این هواپماها، ایرباس با عرضه قطعات مورد

اقتصاد



عکس‌ها، رونق‌افز رشتنی، شرق

اولین ایرباس پس از ۴ دهه تحریم روز پنجشنبه به زمین نشست

تولد دوباره «هما»

شبکه خبر در زمان فرود اولین ایرباس، گزارش «تولید شیره نبات از انگور» را پخش کرد

ایرانی دیگری وارد مذاکره با ما نشده و بیشترین مذاکرات ما در این‌زمینه با ایران‌ایر بوده است. مدیرعامل ایرباس البته به سؤال دیگر خبرنگارانی که جریان دلواپسی را نمایندگی می‌کردند هم پاسخ داد. سؤال این بود: «آیا این درست است که ایران هواپیمای مرجوعی یک کشور دیگر را خریداری کرده است؟» پاسخ برزیز قاطع بود: خبر. هواپما سفارش شرکت کلمبیایی آیوناکا بوده و به‌دلیل اجرانکردن تعهدات، قبل از اتمام ساخت فسخ شد. خریدار بعدی می‌توانست هر کشور دیگری باشد؛ اما این هواپماها مرجوعی نیست.

پرواز نخستین ایرباس به مشهد

وزیر راه و شهرسازی دیگر سخنران این همایش بود که از همان ابتدا با این سخن مجری پشت تریون قرار گرفت: «تابه‌حال مسئولی وعده خود را کمتر از یک سال به انجام نرسانده بود. وعده وزیر راه پنجم اسفندماه سال گذشته بود که اعلام کرد هواپماهای نو را در سال جدید وارد ناوگان هوایی کشور می‌کند».عباس آخوندی با یادی از آیت‌الله هاشمی‌رفسنجانی، اولین مسیر هوایی ایرباس ۳۲۱ را به مقصد مشهد اعلام کرد. به گفته او، براساس برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده با ایران‌ایر، هواپیمای ایرباس ۸۳۲۱ خریداری‌شده در نخستین پرواز، خانواده شهدا و ایثارگران را به زیارت امام رضا(ع) خواهد برد.

ورود ۱۲ ایرباس جدید دیگر تا پایان امسال

به گفته او، ایرباس در این قرارداد متعهد شده است دو فروند هواپما ۸۳۳۰ را نیز امسال به ایران‌ایر تحویل دهد. آخوندی افزود: براساس قرارداد منعقدشده با ایرباس، قرار است ۹ هواپیمای ۸۳۲۱ در سال ۱۳۹۶ به ایران‌ایر تحویل شود و در کنار آن پنج فروند ATR نیز به این شرکت تحویل می‌شود.

عرضه تحویل ایران‌ایر در بازارهای داخلی و بین‌المللی

آخوندی تصریح کرد: با ورود نخستین فروند از این هواپماها گام نخست در نوسازی ناوگان ایران‌ایر برداشته شد و به‌زودی برای افزایش کارایی این شرکت، ساختارهای آن نیز تقویت می‌شود تا بتوانیم سهام آن را در بازارهای بورس یا بازارهای بین‌المللی عرضه کنیم.

کنایه آخوندی به دلواپسان



شرکت‌های ایرباس، بویینگ و ATR برای فروش ۲۰۰ فروند هواپما به ایران حسن‌نیت دارند، افزود: این در حالی است که در یک سال گذشته برخی ما بر سرنش می‌کردند که این قراردادها، کاغذی بیش نیستند و تبدیل آن به قرارداد امکان‌پذیر نیست. باین‌حال ما مطمئن بودیم و با توجه به توان ایران و بضاعتی که داشتیم، ثابت کردیم که می‌توانیم بر تمام مشکلات خود فائق آییم و امروز شاهد ورود نخستین هواپما هستیم.عضو هیئت دولت یازدهم تأکید کرد: تمامی شرکت‌های هواپیمایی ایران را ملزم کرده‌ایم کفایت سرمایه‌ای خود را به سه‌هزارو ۵۰۰ میلیارد ریال افزایش دهند.آخوندی افزود: در این قراردادها، روند نگهداری هواپما، تعمیرات اساسی (اورهال) و تأمین قطعات در نظر گرفته شده است تا بتوانیم صنعت هوانوردی ایران را بیش از پیش توسعه دهیم.وزیر راه همچنین اشاره‌ای به ضرورت توسعه زیرساخت‌های صنعت هواپیمایی می‌کند؛ امری که بعضی از کارشناسان نسبت به عقب‌ماندگی آن ابراز نگرانی می‌کنند. دراین‌زمینه این پرسش مطرح است که با ورود هواپماهای نو به ناوگان هوایی و افزایش تعداد پروازها، ترافیک هوایی افزایش یافته و کنترل آن با نبود زیرساخت‌ها سخت خواهد بود. چگونگی عملکرد وزارت راه دراین‌زمینه بسیار دارای اهمیت است.این پرسشی است که «شرق» از دو مقام مسئول می‌پرسد.پرورش در پاسخ به این پرسش می‌گوید: شرکت فرودگاه‌ها این توانایی را دارد که از بروز حوادث ناشی از ترافیک هوایی بالا جلوگیری کند.مدیرعامل ایران‌ایر یادآور می‌شود تا این صد هواپما وارد کشور شوند، هواپماهای دیگر هم از ناوگان هوایی خارج می‌شوند؛ بنابراین جایگزینی از بروز حوادث جلوگیری می‌کند.او البته این پرسش را بی‌پاسخ گذاشت که مگر قرار نیست ناوگان هوایی گسترش یافته و تعداد پروازهای داخلی و خارجی کشور افزایش یابد؟ دراین‌صورت صرفاًتوسعه زیرنا برای هواپماهای موجود کفایت نمی‌کند و کنترل پروازها در آسمان هم با سختی همراه خواهد بود.اصغر فخربه‌کاشان، قائم‌مقام وزیر راه و شهرسازی در امور بین‌الملل در این رابطه به «شرق» می‌گوید: شرکت فرودگاه‌ها چندین مسیر جدید اروپایی برای شمال و جنوب و شرق و غرب تعیین کرده است که هم می‌توانند ترافیک هوایی را کاهش و هم می‌توانند درآمدزای کشور را افزایش دهد.فخریه‌کاشان در مراسم آیین رونمایی از ایرباس در نشست خبری هم حاضر شده و به پرسش خبرنگاران پاسخ داد.قائم‌مقام وزیر راه در امور بین‌الملل با بیان اینکه تسهیلاتی که از ایرباس دریافت کنیم بازپرداخت ۱۰ساله و تسهیلات دیگر موسسات مالی بازپرداخت ۱۸ساله دارد، گفت: قرارداد ایرباس‌ها در صورت بازگشت به تحریم‌ها ططف به ماسبق نمی‌شود. فخریه‌کاشان با بیان اینکه قیمت‌های قرارداد ایران‌ایر با ایرباس نصف قیمت‌های کاتالوک برابرس است، گفت: تأمین مالی ایرباس‌ها به ترتیب طبق قرارداد اجرا می‌شود. قائم‌مقام وزیر راه در امور بین‌الملل افزود: تسهیلاتی که بابت این قراردادها گرفته شده است طبق برنامه قبلی بازپرداخت می‌شود. احتمال بازگشت تحریم‌ها بسیار ضعیف است. ما به تعهدات خود پایبند هستیم و در این حوزه نباید طرف مقابل بعدعی‌ای کند.رسانه‌های مختلف جهانی هم نسبت به این موضوع واکنش نشان دادند و آن را بسیار دارای اهمیت شمردند. آن‌گونه‌که کارشناسان می‌گویند اکنون هواپیمایی ترکیش‌ایر، امارات و قطر که در حال حاضر، بالای ۹۰ درصد حمل‌ونقل هوایی خاورمیانه را بر عهده دارند، نگران هستند سهم بازار آنها کاهش یابد؛ این مسئله البته دلواپسان داخل کشور را هم بیش‌ازپیش حلقه کرده است. آنها از موفقیت دولت در این مذاکرات نگران‌اند و حتی برخی نسبت به کاسی خود در زمان تحریم‌ها، به‌شدت هراسان هستند. کاسپی‌ای که گاهی با سرافراکندگی از پرداخت پول و عدم دریافت محصول همراه بود.

پاسخ مشاور رئیس جمهور به منتقدان خرید ایرباس

در همین رابطه مشاور فرهنگی رئیس جمهور در پیامی توییتی به منتقدان خرید ایرباس پاسخ داه است. حسام‌الدین آشنا در حساب توییتی خود نوشت: «خریدار حرفه‌ای بودن یعنی اینکه وقتی پول دکل را دوبار می‌دهید مراقب باشید آن را هم تحویل بگیرید؛ نکته مهم این تخفیف، تبدیل‌شدن ایران به یک خریدار حرفه‌ای و شکستن فضای امنیتی حول ایران است». همچنین خبرها حاکی از آن است که بیمه ایران، نخستین ایرباس خریداری‌شده هما را تحت پوشش خود قرار داده است.

ارز	قیمت(تومان)	تغییر(تومان)
دلار	۳۹۸۰۰	+۲
یورو	۴۳۲۶	+۱۷
پوند	۴۹۰۱	+۷
درهم	۱۱۲۰۰	+۳
طلا و سکه	قیمت	تغییر
طرح قدیم	۱۰۱۶۵۰۰۰	+۱۰۰۰۰
طرح جدید	۱۰۲۰۰۰۰۳۰۰	+۱۰۱۰۰۰
نیم	۶۱۱۰۰۰۰	—
ربع	۳۲۴۰۰۰۰	+۱۰۰۰
گرمی	۲۰۷۰۰۰۰	+۱۰۰۰
گرم ۱۸ عیار	۱۱۵۰۹۱۶	+۹۴۵
اونس (دلار)	۱۱۹۴۷	+۱۴۰۶

یادداشت

صنعت هواپیمایی ایران هزاراره نرفته



● **محسن شورگشتی***

● پنجشنبه گذشته اولین فروند هواپیمای ایرباس ۳۲۱ از قرارداد صدفروندی شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران با شرکت چندملیتی ایرباس در فرودگاه مهرآباد تهران به زمین نشست. افراد زیادی از مردم و علاقه‌مندان در خیابان‌های اطراف فرودگاه و میدان فتح با دوربین‌های عکاسی و فیلم‌برداری منتظر بودند تا ورود این هواپما را ثبت کنند. این موضوع نه به‌خاطر صفرکیلومتر و نبودن هواپماها به‌خاطر تفاوت ظاهری ویژه این هواپما با دیگر هواپماهای داخل کشور بود، بلکه حضور نمایانگان مردم در مجلس شورای اسلامی و دکتر صالحی، رئیس سازمان انرژی اتمی، در مراسم رسمی استقبال از هواپما در آشیانه انقلاب شرکت هما، نشان از اهمیت تاریخی و ویژه این هواپما داشت. این هواپما نمادی است از فروپاشی همان تحریم‌های غیرقانونی، نشانه‌ای است از اعتماد جهان به ایران در حوزه سیاسی، نمادی است از گشایش در تبادلات و معاملات بین‌المللی با دیگر کشورها و گامی است برای پیوستن ایران به جریان عظیم اقتصادی جهان.

در اندیشه تمدن ایران‌شهری با مرکزیت و محوریت ایران، صنعت هواپیمایی می‌تواند پیشگام توسعه و رونق اقتصادی و افزایش درآمد ملی کشور باشد. ورود این هواپما که با تدبیر وزارت راه و شهرسازی و مذاکرات سنگین و دشوار تیم مذاکره‌کننده هسته‌ای به نتیجه رسیده، آغازی است بر نوسازی و تجهیز ناوگان هوایی براساس اهداف کلان ملی بر مدار منافع مردم و کشور. ارائه خدمات شایسته به مردم و فراهم‌کردن پروازهای ایمن همراه با خدمات رفاهی مدرن در شرکت هما به‌عنوان شرکت حامل پرچم ایران، از آن جمله است. طنین اندازشدن نام ایران به آسمان دیگر کشورها و حضور ایران‌ایر به‌عنوان نماد ایران و سفیر فرهنگ و تاریخ ایران در شهرها و نقاط مختلف جهان، مستلزم برداشتن گام‌های مهم و اساسی در تصمیم‌گیری‌ها و برنامه‌ریزی‌هاست، تلاش به‌منظور توسعه ناوگان هوایی که «ژست» یا «تقلید» سیاسی نیست؛ تفکر و مسیری روشن و متنق است به‌منظور آزادسازی ظرفیت‌های بسیار عظیم اقتصادی در کشور. طی‌کردن این مسیر و بهره‌گیری از این فرصت‌ها در جهت پس‌گرفتن جایگاه ایران به‌عنوان مرکز ترانزیت بار و مسافر در منطقه غرب آسیا، مستلزم همدلی و همت دستگاه‌های متعددی است. موارد زیر از نظر نگارنده، از اهم موضوعات مورد توجه است:

- حفظ و تداوم نگاه توسعه‌طلبانه نسبت به بخش‌های متعدد صنعت اشتغال‌آفرین هوانوردی در مجلس و نهادهای دولتی و حاکمیتی.
- سیاست‌گذاری به‌منظور تسهیل ورود ناوگان جدید در شرکت‌های مختلف دولتی و خصوصی و حرکت به سمت حضور ایران‌هایی‌به در خدمات متفاوت و متمایز که در شرایط رقابت اقتصادی بتوانند به مردم خدمات ارائه دهند.
- بازنگری در جایگاه شغلی کنتترل‌های ترافیک هوایی به‌عنوان حافظان و تأمین‌کنندگان ایمنی پروازهای داخلی و بین‌المللی در فضای کشور (کشوری و نظامی)، با درنظرگرفتن این نکته که شرایط پس‌ابرجام و ورود هواپماهای جدید به صورت تصاعدی حجم کار و پیچیدگی‌های ترافیک هوایی را افزایش داده و خواهد داد. جلوگیری از بروز حادثه‌ای مشابه قطار سمنان در آسمان کشور، امری است که اهمیت، ضرورت و فوریت رسیدگی به شرایط محیط کار این متخصصان را هشدار می‌دهد.
- تخصص و مهارت جوانان ایرانی در سال‌های متمادی در حوزه تعمیر و نگهداری انواع هواپماهای سبک و سنگین، سرمایه‌گران‌سنگی است که نیازمند عزم ملی برای فراهم‌سازی بسترهای لازم به‌منظور ارائه این خدمات مهندسی به کشورها منطقه است.
- زمینه‌سازی‌های قانونی و فنی و ساختاری به‌منظور ارائه خدمات گردشگری و گرم‌کی در فرودگاه‌های مهم کشور و همچنین فراهم‌شدن امکان سوخت‌رسانی به انواع هواپماها در این فرودگاه‌ها.
- حاکم‌شدن نگاه مدیریتی مبتنی‌بر اقتصاد در شرکت هواپیمایی هما و همچنین شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران
- سیاست‌زدایی از روند صدور مجوزهای ساخت فرودگاه یا تأسیس ایرلاین جدید
- نوسازی و تهیه تجهیزات ارتباطی و نظارتی به‌روز براساس تجهیزات ماهواره‌ای به‌منظور ارائه سرویس‌های استاندارد مراقبت پرواز به پروازها.
- همکاری نزدیک‌تر بخش‌های نظامی و غیرنظامی در زمینه‌های طراحی مسیرها، کاهش مناطق ممنوعه غیرضرور و اجتناب از درگیری‌های متضاد با منافع ملی