رشیدی کوچی عضو کمیسیون امور داخلی کشور:

واردات خودرو حتما انجام خواهد شد

یک عضو کمیسیون امور داخلی کشور و شوراها در مجلس شورای اسلامی تاکید کرد: مجلس یازدهم بحث واردات خودرو را قانونمند کرد و دیگر شاهد برخوردهای سلیقه ای در این حوزه نبوده و قطعا واردات خودرو نو و کارکرده انجام خواهد شد.

مهم ترین اقدامی که مجلس یازدهم انجام داد این بود که در حوزه واردات خودرو قانون گذاشت. همه دولت‌ها نیز ملزم به اجرای قانون هستند و دیگر رفتارهای سلیقه‌ای در بحث واردات خودرو کنار می‌رود. حتما واردات خودرو انجام خواهد شد. دولت می تواند نقش تسهیل گری زیادی در انجام واردات خودرو داشته باشد.

اسحق ارزانی

گروه اقتصادی- جلال رشیدی کوچی با اشاره به آثار واردات خودرو در بازار و ضرورت تعیین تعرفه های متعارف برای خودردهای وارداتی، بیان کرد: پیرامون تعرفه هایی که اکنون دولت برای واردات خودرو تعیین کرده است، سود بازرگانی در اختیار خود دولت است اما مجلس نسبت به حق گمرکی می تواند ورود داشته باشد. تعریف سود بازرگانی کنونی مقداری کج سلیقگی بود. مجلس موافق پلکانی کردن تعرفه خودروهای وارداتی است.

وی در ادامه اظهار کرد: به عبارت دیگر افرادی که می خواهند خودرو گران قیمت‌تری سوار شوند باید تعرفه بیشتری پرداخت کنند. افرادی که خودرو اقتصادی نیز سوار می شوند باید تعرفه کمتری بپردازند. در تعرفه های پیش بینی شده همه با یک نگاه دیده شده‌اند. حتی خودروهای ارزان قیمت نیز باید ۹۰ درصد تعرفه بپردازند که رقم بالایی است.

نماینده مردم مرودشت در مجلس شورای اسلامی، تصریح کرد: عملا با تعرفه های پیش بینی شده خودروهای صفر کیلومتر با قیمت های ۱۰ الی ۱۵ هزار دلار به ۳۰ الی ۳۵ هزار دلار رسیده که اکنون نیز موجود است و قیمت‌ها زیر یک و نیم میلیارد نمی آید. از نظر بنده دولت باید در تعرفه های پیش بینی شده تجدید نظر کند. تعرفه‌ها باید بر اساس قیمت خودرو و نه حجم موتور در نظر گرفته شود. مثلا فردی که قصد واردات خودرو ۱۰۰ هزار دلاری دارد باید ۱۰۰ درصد تعرفه بپردازد اما فردی که می خواهد خودرو ۱۰ هزار دلاری وارد کند، ۱۰ درصد تعرفه بپردازد.

وی در ادامه تاکید کرد: اگر بر اساس قیمت خودرو تعرفه تنظیم شود، قطعا واردات خودرو اثربخشی بیشتری در کاهش قیمت های بازار برجای خواهد گذاشت. تا به امروز ما در حوزه واردات خودرو قانون نداشتیم. این امر سبب می شد تا دولت‌ها سلیقه ای رفتار کنند. یک دولت واردات خودرو انجام می‌داد و دولت دیگر خودرو وارد نمی کرد.

وی افزود: مهم ترین اقدامی که مجلس یازدهم انجام داد این بود که در حوزه واردات خودرو قانون گذاشت. همه دولت‌ها نیز ملزم به اجرای قانون هستند و دیگر رفتارهای سلیقه‌ای در بحث واردات خودرو کنار می‌رود. حتما واردات خودرو انجام خواهد شد. دولت می تواند نقش تسهیل گری زیادی در انجام واردات خودرو داشته باشد.

محموله خودروهای وارداتی را متوقف نکرده‌ایم

رئیس سازمان ملی استاندارد در پاسخ به اینکه آیا تاکنون برندی برای واردات با مشکل مواجه شده؟ گفت: تا امروز هیچ برندی از خودروهای وارداتی به دلیل عدم تایید سازمان ملی استاندارد ایران متوقف نشده است.

مهدی اسلام پناه در پاسخ به سوالی درباره محموله‌ای از خودروهای برند خارجی که به دلیل مشکلات مربوط به استاندارد مجوز ورود به کشور را دریافت نکرده‌اند، گفت: این خبر در ذات، خبر غلطی است. به نظر من برخی دنبال حواشی هستند.

وی افزود: سازمان ملی استاندارد به عنوان یک سازمان فنی و تخصصی که در بین سازمان‌های کشور مرجعیت دارد و تنها پایگاه اطمینان بخشی به کالا و خدمات است، موضوع آن در مواجهه با هر کالا و خدمتی اطمینان بخشی است. رئیس سازمان ملی استاندارد با بیان اینکه این سازمان برای واردات میلیون‌ها خودرو تسهیلگری کرده و هم اشخاص حقیقی و هم حقوقی می توانند واردات خودرو را انجام دهند، گفت: واردات خودرو می تواند مطابق مواردی که در فرآیندهای قانونی در مجلس یا دستگاه اجرایی تصویب شده، انجام شود.

وی در پاسخ به اینکه آیا تاکنون برندی برای واردات با مشکل مواجه شده؟ گفت: تا امروز هیچ برندی از خودروهای وارداتی به دلیل عدم تایید سازمان ملی استاندارد ایران متوقف نشده است. لزوما همه تاییدیه‌های وارداتی مربوط به سازمان ملی استاندارد نیست. اسلام پناه در پاسخ به اینکه آیا دستورالعمل های کیفی خودروی وارداتی با خودروی داخلی متفاوت است؟ گفت: این تفاوت به خاطر تفاوت ظرفیت‌ها و قابلیت‌های متفاوت در داخل و خارج کشور است. روشن است که ما در ایران نمی توانیم پورشه تولید کنیم. اما دستورالعمل واردات با ده‌ها بند و تبصره تصویب و ابلاغ شده است. علاوه بر آن سازمان ملی استاندارد چند مورد بخش نامه هم ابلاغ کرده است.

وی افزود: قسمت عمده استانداردها به عنوان زبان مشترک تجارت بین کشورهای عضو به اشتراک گذاشته می‌شود. بنابراین استانداردها یعنی حداقل‌ها که یکسان است. اختلاف بر سر استانداردهای کارخانه‌ای و آپشن‌های رقابتی است که می تواند رضایت مشتری را جلب کند که این موارد در کشورهایی که در فضای رقابتی تولید و فروش می کنند بیشتر است.

اسلام پناه با بیان اینکه در بحث واردات باید به جای نشان دادن بخش حاکمیتی، باید بنگاه‌های تولیدی را با مطالبه عمومی برای جهش تولید کیفی مواجه کنیم، تصریح کرد: همه چیز قهری نیست و بلکه بخشی ذائقه‌ای است. اما وقتی انحصار ایجاد می‌شود و تفاوت قیمت وجود دارد، مصرف کننده به صف خرید همین خودروهای بی‌کیفیت می‌رود. چرا که انحصاری و غیررقابتی است و تفاوت قیمت ایجاد می‌کند.

رییس اتاق اصناف ایران مطرح کرد:

چهار اشکال بر بخشنامه بانک مرکزی مبنی بر دریافت کارمزد از تراکنش‌ها

گروه اقتصادی - رئیس اتاق اصناف ایران از چهار اشکال اساسی بر بخشنامه بانک مرکزی مبنی بر دریافت کارمزد از تراکنش کارتخوان‌های صنفی خبر داد و ضمن مخالفت با این بخشنامه، راه کار رفع گلایه مندی اصناف از این بخشنامه را در تاسیس بانک اصناف دانست.

میزان کارمزد خدمات بانکی ریالی و الکترونیک در پنجم اردیبهشت ماه ۱۴۰۲ توسط هیئت عامل بانک مرکزی تعدیل شد و برخی موارد نیز مشمول تعیین و تعریف کارمزد جدید شد. به این ترتیب (و به موجب ردیف ۲۸ جدول پیوست شماره ۲ بخشنامه فوق‌الذکر،) از چهارم تیر ماه ۱۴۰۲ از دارنده دستگاه کارتخوان (واحد صنفی) به ازای هر تراکنش تا سقف ۶ میلیون ریال از دستگاه کارتخوان در هنگام خرید، مبلغ ۱۲۰۰ ریال اخذ می‌شود و این مقدار برای تراکنش‌های بالاتر از ۶ میلیون ریال، دو ده هزارم (۰.۰۰۰۲) مبلغ تراکنش است. اما به عقیده رئیس اتاقَ اصناف ایران، وضع این مصوبه دارای چند اشکال اساسی است که مبنای آن را زیر سوال می‌برد.

تصمیم‌گیری یک جانبه بانک مرکزی

حسین طاهرمحمدی چهار اشکال برای این بخشنامه برشمرد و گفت: نخستین اشکال آن است که مطابق مواد (۲) و (۳) قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار مصوب ۱۶ بهمن ماه ۱۳۹۰، دستگاه‌های اجرائی مکلفند هنگام تدوین یا اصلاح مقررات، بخشنامه‌ها و رویه‌های اجرائی، نظر تشکل‌های اقتصادی ذیربط را استعلام کنند. حال آن که بانک مرکزی برای اخذ کارمزد به طور یک جانبه و بدون اخذ نظر از اتاق اصناف ایران تصمیم گرفته است و چنین اقدامی، آشکارا خلاف نص و روح قانون فوق است.

اخذ مالیات پنهان از اصناف

وی افزود: اشکال دوم به اخذ مالیاتِ پنهان از اصناف برمی‌گردد. توضیحِ آنکه، شاید در نگاه اول مبالغ کارمزد تراکنش‌های کارتخوان، فاقد اهمیت به نظر آید لیکن مجموع مبلغی که در طول یکسال از برخی از واحدهای صنفی با توجه به نوع کسب‌وکار آنان دریافت می‌شود، قابل توجه است و چنین مبالغی به اغلب خرده‌فروشی‌ها (که بخش عمده‌ای از واحدهای صفی سراسر کشور را در بر می‌گیرد) تحمیل می‌شود.

به گفته طاهرمحمدمی، کافی است به این نکته توجه کنیم، در وضعیت فعلی که اصناف کشور با فشار اقتصادی و کاهش درآمد دست‌وپنجه نرم می‌کنند و در کنار آن، ناگزیر به پرداخت انواع هزینه‌های قانونی از جمله مالیات، عوارض شهرداری، تأمین اجتماعی و ... هستند، اخذ چنین کارمزدهایی، چه فشار مضاعفی را به جامعه صنفی وارد می‌کند.

فرمول تعداد محور به جای مبلغ محور!

وی ادامه داد: اشکال سوم آن است که فرمول مصوبه فوق غیرعادلانه است چرا که عمده فشار بر دوش آن دسته از واحدهای صنفی قرار خواهد گرفت که تعداد فروش‌های آنان زیاد ولی مبالغ فروش‌هایشان اندک است.

خدمات یک طرفه واحدهای صنفی به بانک‌ها

طاهرمحمدی تصریح کرد: اشکال چهارم آن است که بانک‌ها و شرکت‌های PSP در مقابل هیچگونه خدمت یا امتیازی به واحدهای صنفی ارائه نمی‌دهند. واحدهای صنفی اما دو آورده مهم برای بانک‌ها دارند: اولاً حتی پیش از وضع کارمزد بر تراکنش‌های کارتخوان، شرکت‌های پشتیبان به دلیل استفاده از پول‌های راکدِ کارتخوان‌ها (حتی به مدت چند ساعت) سودهای سرشاری کسب می‌کردند؛ به همین دلیل بود که در صورتی که یک واحد صنفی تراکنش‌های چندانی از طریق کارتخوان خود انجام نمی‌داد، شرکت تأمین‌کننده، اقدام به جمع‌آوری دستگاه کارتخوان می‌کرد.

وی افزود: ثانیاً با مصوبه بانک مرکزی و اخذ کارمزد از تراکنش کارتخوان، شرکت‌های PSP اکنون علاوه بر استفاده از رکود پول، از محل کارمزد نیز سود فراوانی می‌برند. در مقابل اما، باید پرسید که بانک‌ها و شرکت‌های PSP چه امتیازات و آورده‌ای به واحدهای صنفی و کسب‌وکارها ارائه می‌کنند؟!

دو پیامد منفی و راه‌کارهای کاهش گلایه‌مندی اصناف

طاهرمحمدی در ادامه به پیامدهای ناشی از این تصمیم اشاره کرد و گفت: اخذ کارمزد از تراکنش‌های کارتخوان و پرداخت آن به شرکت‌های تأمین‌کننده، دو نتیجه احتمالی را در پی خواهد داشت: در حالت اول، این امکان وجود دارد که اصناف مبالغ فوق را به قیمت کالا یا خدمات اضافه کنند که نهایتاً چنین وجوهی بر دوش آحاد جامعه قرار خواهد گرفت.

وی افزود: در حالت دوم، اصنافی که اقدام به افزایش قیمت نکنند، ناگزیرند از جیبِ خود مبالغ کارمزد را پرداخت کنند که این رقم بطورمثال (البته با در نظر گرفتن نوع کسب‌وکار) برای یک واحد صنفی که روزانه ۱۰۰ تراکنشِ کمتر از ۶ میلیون ریال انجام می‌دهد، سالانه حدود ۵ میلیون تومان خواهد بود.

مثال بالا نشان می‌دهد متضررِ اخذ کارمزد جامعه صنفی و برندهٔ اصلی آن، شرکت‌های تأمین‌کننده دستگاه‌های کارتخوان هستند. به‌علاوه، با توجه به‌اینکه حجم انبوهی از این مبالغ نزد بانک‌ها همیشه به‌صورت ثابت باقی می‌ماند، سود قابل توجهی عاید شبکه بانکی می‌شود.

با لحاظ این توضیحات طاهرمحمدی به پرسشی مبنی بر راه کار حل مشکل و کاهش گلایه مندی اصناف این چنین پاسخ داد: اگر قرار باشد که کارمزد تراکنش‌های کارتخوان توسط جامعه صنفی به حساب شرکت‌های PSP و بانک‌ها پرداخت شود، چرا منافع چنین کارمزدهایی به خودِ اصنافَ برنگردد؟! از این جهت است که اتاق اصناف ایران معتقد به تشکیل بانک اصناف بوده و از محل منابعی که خودِ اصناف تأمین‌کننده آن است، اقدام به رفع نیازهای مالی و اقتصادی جامعه صنفی کند.

معاون علمی رئیس جمهوری خبر داد:

اجرای آیین‌نامه جدید ارزیابی دانش‌بنیان‌ها

گروه اقتصادی - معاون علمی و فناوری رئیس جمهوری با اشاره به تدوین نهایی‌سازی آئین‌نامه جدید ارزیابی شرکت‌های دانش‌بنیان، گفت: این آیین‌نامه بر اساس تجربه و مطالعه ۶ ماهه ارزیابی دانش‌بنیان‌ها تدوین شده و از امروز اجرایی می‌شود.

دکتر روح‌الله دهقانی فیروزآبادی در نشست خبری "معرفی نظام جدید ارزیابی دانش‌بنیان‌ها" که در محل ساختمان معاونت علمی برگزار شد، افزود: ارتقای آیین‌نامه ارزیابی و حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان موضوع مهمی است؛ از این رو می‌توان ادعا کرد این نشست از اهمیت بالایی برخوردار است.

وی با بیان اینکه اساس و پایه کل جریان اقتصاد دانش‌بنیان کشور بر اساس این ارزیابی صورت می‌گیرد، گفت: معاونت علمی، ستادهای معاونت علمی و اقتصاد دانش‌بنیان، زیرساخت‌های توسعه علم و فناوری کشور بر مبنای قانونی مبنی بر قانون حمایت از مؤسسات و شرکت‌های دانش‌بنیان فعالیت می‌کنند.

دهقانی فیروزآبادی با بیان اینکه معیار دسته‌بندی شرکت‌ها همین قانون است، ادامه داد: این قانون ۱۰ سال به خوبی اجرا شد، ولی در این قانون آیین‌نامه‌ای وجود داشت که در آن نحوه حمایت‌ها درج شده بود و دسته‌بندی‌ها و تقسیم‌بندی‌هایی شکل گرفته بود که بسته به نوع تکنولوژی به نوع ۱ و ۲ و ۳ تقسیم می‌شدند.

وی خاطر نشان کرد: در سال ۸۹ و ۹۰ تعداد ۵۰ شرکت دانش‌بنیان شناسایی شده بودند، ولی هم‌اکنون ۹هزار شرکت فعالیت می‌کنند. در حال حاضر ابعاد شرکت‌ها، توسعه بازار، نقش آنها در بازار و ... با سال‌های گذشته متفاوت است، لذا تصویب قانون جهش تولید دانش‌بنیان لازم بود.

دهقانی فیروزآبادی با بیان اینکه طی این سال‌ها بر اساس تجربه و مطالعه ۶ ماهه، ارزیابی دانش‌بنیان‌ها مورد بررسی قرار گرفت، یادآور شد: با همکاری بیش از ۱۰۰ شرکت دانش‌بنیان، دستگاه‌های اجرایی این حوزه و شورای راهبری دانش‌بنیان‌ها در این مدت اقدام به ارزیابی آیین‌نامه دانش‌بنیان‌ها کردند و سعی شد با تجمیع نظرات به ارتقای قانون ارزیابی دانش‌بنیان‌ها بپردازیم و به این واسطه نقاط قوت توسعه و نقاط ضعف پوشش داده شود تا در دوره جدید معاونت تاثیرگذاری را در اقتصاد دانش‌بنیان داشته باشیم.

به گفته وی، مراحل اجرایی این نظام طی شده و اجرایی و ابلاغ می‌شود.

وی با اشاره به ارزیابی شرکت‌ها در این نظام جدید، گفت: برای اجرای نظام ارزیابی شرکت‌ها کارگزارانی بودند که یا تجربه کافی نداشتند و یا در شهرهای دیگر امکان دسترسی به آنها نبود؛ از این رو برای ارزیابی این شرکت‌ها از مجموعه بزرگ پارک‌های علم و فناوری که تجربه فناوری دارند، مانند پارک فناوری پردیس و شهرک علمی تحقیقاتی اصفهان کمک گرفته می‌شود.

دهقانی فیروزآبادی گفت: ما در آیین‌نامه جدید بر مبنای پیچیدگی فناوری قضاوت نمی‌کنیم. درست است که این پیچیدگی فناوری یکی از پارامترهاست، اما همه پارامترهای ارزیابی شرکت‌ها نیست. لذا با تعریف فهرست محصولات، خدمات و فرآیندها در نظر گرفته می‌شود.

وی ادامه داد: دو ارزش دیگر در این راستا وجود دارد که آن هم ورودی‌ها و خروجی‌های فرآیند ارزیابی است. اینکه آن شرکت چقدر تاثیر ملی دارد و در رشد ملی نقش دارد و چند نیروی انسانی متخصص واقعی تربیت کرده است و چه مقدار در توسعه بازار مؤثر بوده و ثروت ایجاد کرده است.

دهقانی فیروزآبادی اضافه کرد: شرکت‌های نوپا کمتر از ۵ سال عمر دارند، کمتر از ۵ میلیارد تومان درآمد و کمتر از ۱۰ نفر نیروی انسانی دارند که این شرکت‌ها بیشتر به حمایت احتیاج دارند. طبق مطالعات صورت گرفته ۸۰ درصد کل شرکت‌های دانش‌بنیان رقم مالیات آنها کمتر از ۱۰۰ میلیارد تومان است.

معاون علمی رئیس جمهوری تصریح کرد: جریان حمایت‌ها طوری طراحی شده است که شرکت‌های فناور بیش از ۵۰ درصد خروجی‌هایشان محصولات دانش‌بنیان است و از جنس اعتبار مالیاتی است که برای سرمایه‌گذاری در مجموعه خودشان طراحی شده است.

وی گفت: این آیین‌نامه یک ماه پیش در جلسه شورای راهبری فناوری‌های دانش‌بنیان تصویب شده و از امروز اجرایی و ظرف دو تا سه ماه آینده از سامانه جدید آن نیز رونمایی خواهد شد.

دهقانی فیروزآبادی با اشاره به ضعف کارگزاران ارزیابی‌ها، تصریح کرد: یکی از موضوعات مهم ارزیابی، ارزیابی‌کنندگان شرکت‌های دانش‌بنیان یا همان کارگزاری‌ها هستند که بعضا موفقیت کافی نداشته‌اند و یکی از کارهای ما این است که ارزیابی شرکت‌های نوپا به پارک‌های علم و فناوری و مجموعه‌های بزرگ که سابقه درخشان و تجربه بلندمدت داشتند، واگذار می‌شود. تاییدیه دانش‌بنیان‌ها فقط توسط معاونت علمی صادر می‌شود، اما ارزیابی‌ها توسط این مجموعه برگزیده انجام خواهد شد.

معاون علمی رئیس‌جمهوری با اشاره به موضوع معافیت‌های مالیاتی، گفت: معافیت‌های مالیاتی فارغ از اینکه شرکت‌ها چقدر تاثیرگذاری داشتند، صرفا به محصولی داده می‌شد که تکنولوژی بالایی داشت که این باعث شده بود شرکت‌های محدود نوع یک فقط از معافیت مالیاتی استفاده کنند، اما در آیین‌نامه جدید تمامی شرکت‌های نوپا برای محصولات دانش‌بنیان خود از معافیت مالیاتی استفاده می‌کنند.

وی ادامه داد: در قانون جهش تولید دانش‌بنیان سال ۱۴۰۱ معافیت‌های مالیاتی دارای سقف بود؛ یعنی اگر شرکتی ۲۰۰ میلیارد تومان درآمد داشت، ۱۰ میلیارد تومان آن شامل معافیت می‌شد. اما اگر بیش از این رقم شرکت درآمد داشت، دیگر مالیاتی اضافه نمی‌شد.

وی ادامه داد: در قانون جدید از اعتبار مالیاتی استفاده می‌شود که همان معافیت مالیاتی بوده و در آیین نامه جدید هدفمند شده است.

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی:

میانگین مصرف روزانه بنزین کشور به ۱۱۴ میلیون لیتر رسید

گروه اقتصادی - جلیل سالاری در این باره افزود: مصرف بنزین کشور در روزهای گذشته اعدادی نظیر ۱۲۷ میلیون لیتر را ثبت کرده است و با توجه به میانگین کنونی مصرف روزانه ۱۱۴ میلیون لیتر بنزین در کشور، پیش‌بینی می‌کنیم این عدد با توجه به پیش‌رو بودن سفرهای تابستانی و سفرهای ایام اربعین باز هم افزایش یابد که نیازمند مدیریت مصرف از سوی مردم است. روزانه ۸۰۰ هزار خودرو از حومه وارد کلانشهر تهران می‌شود که بیشتر تک‌سرنشین هستند و مصرف را اضافه می‌کنند، همچنین بخشی از افزایش مصرف مربوط به استفاده از کولر خودروها در تابستان گرم امسال است، البته مواردی نظیر معاینه فنی و ... نیز وجود دارد که اگر رعایت شود در مقدار مصرف تأثیرگذار است. معاون وزیر نفت در امور پالایش و پخش با اشاره به افزوده شدن سالانه ۲ میلیون خودرو به ناوگان حمل‌ونقل کشور بیان کرد: حجم خودرویی که روزانه به ناوگان حمل‌ونقل کشور افزوده می‌شود، معادل مصرف یک پالایشگاه و بدون رعایت تناسب عرضه و تقاضا است. سالاری تصریح کرد: این تعداد خودرو در شرایطی به ناوگان افزوده می‌شود که هیچ خودرویی از چرخه خارج نمی‌شود و اگر بخواهیم مصرف این تعداد خودروی ورودی را به مصارف پیشین تحمیل کنیم، عدد قابل توجهی است، بنابراین نیاز است در بحث تعداد خودروی در چرخه، بهینه‌سازی و مدیریت مصرف این خودروها و خروج خودروهای فرسوده، توازنی بین تعداد خودرو و مقدار عرضه این خودروها پیش‌بینی شود که سرمایه ملی کشور سوزانده نشود.

وی درباره وضع استفاده مالکان خودروها از کارت سوخت شخصی گفت: با اجرایی شدن طرح سامان‌دهی کارت‌های سوخت جایگاه‌ها، مقدار استفاده مردم از کارت سوخت شخصی هم‌اکنون به بیش از ۶۰ درصد رسیده است. طبق قانون بودجه ۱۴۰۲، وزارت نفت موظف شده است مقدار استفاده مردم از کارت سوخت شخصی را تا پایان شهریورماه امسال به بیش از ۹۰ درصد برساند.

متوسط تاخیر پرواز ایرلاین‌ها به ۹۴ دقیقه افزایش یافت

گروه اقتصادی - طبق آمار شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران، در خردادماه ۱۴۰۲، ۲۸ درصد پروازهای خروجی تاخیر داشتند و متوسط زمان تاخیر پرواز ایرلاین‌ها، به ۹۴ دقیقه افزایش یافت.

براساس گزارش منتشرشده توسط مرکز اطلاعات و آمار شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران، کل پروازهای فرودگاه‌های تحت مالکیت شرکت در خردادماه ۱۴۰۲ نسبت به ماه مشابه سال گذشته در نشست و برخاست ۲ درصد و در اعزام و پذیرش مسافر ۳ درصد کاهش و در ارسال و پذیرش بار و پست ۲ درصد افزایش داشته است.

پروازهای داخلی فرودگاه‌های تحت مالکیت شرکت در خرداد ماه ۱۴۰۲ نسبت به ماه مشابه سال گذشته در نشست و برخاست ۵ درصد، اعزام و پذیرش مسافر ۵ درصد و ارسال و پذیرش بار و پست ۲ درصد کاهش داشته است. پروازهای بین‌المللی فرودگاه‌های تحت مالکیت شرکت نیز نسبت به ماه مشابه سال گذشته در نشست و برخاست ۳۲ درصد، اعزام و پذیرش مسافر ۱۶ درصد و ارسال و پذیرش بار و پست ۱۵ درصد افزایش داشته است. کل پروازهای فرودگاه‌های تحت مالکیت شرکت در خرداد ماه ۱۴۰۲ نسبت به ماه گذشته در نشست و برخاست ۳ درصد افزایش، اعزام و پذیرش مسافر ۲ درصد کاهش و ارسال و پذیرش بار و پست ۲ درصد افزایش داشته است. پروازهای داخلی نیز در این بازه زمانی نسبت به ماه گذشته در نشست و برخاست ۱ درصد، اعزام و پذیرش مسافر ۵ درصد و ارسال و پذیرش بار و پست ۶ درصد کاهش داشته است. پروازهای بین‌المللی نیز در نشست و برخاست ۵۰ درصد، اعزام و پذیرش مسافر ۴۹ درصد و ارسال و پذیرش بار و پست ۴۸ درصد افزایش داشته است.

در خرداد ماه ۱۴۰۲ حداقل ۸۰ درصد نشست و برخاست کل پروازها به‌ترتیب در ۱۰ فرودگاه مهرآباد، مشهد، شیراز، کیش، تبریز، اهواز، اصفهان، بندرعباس، کرمان و خلیج فارس (عسلویه) انجام شده است. از این میزان حداقل ۸۰ درصد نشست و برخاست پروازهای داخلی به ترتیب در ۱۰ فرودگاه مهرآباد، مشهد، شیراز، کیش، اهواز، تبریز، بندرعباس، اصفهان، خلیج فارس (عسلویه) و کرمان انجام شده و حداقل ۸۰ درصد نشست و برخاست پروازهای بین‌المللی در پنج فرودگاه مشهد، شیراز، تبریز، اصفهان و لارستان انجام شده است.

در خردادماه ۱۴۰۲، پروازهای داخلی ۹۰ درصد از کل نشست و برخاست پروازهای مسافری را اختصاص داده‌اند که حدود ۹۰ درصد اعزام و پذیرش مسافر و ۸۰ درصد ارسال و پذیرش بار و پست را شامل می‌شود. مسیر مهرآباد به مشهد در این بازه با تعداد ۸۹۶ پرواز، پرترددترین مسیر در پروازهای داخلی است و بیشترین مسافر در مسیر مشهد به مهرآباد بوده است. در میان پروازهای بین‌المللی هم مسیر نجف به مشهد تعداد ۲۰۶ پرواز، پرترددترین مسیر در پروازهای بین‌المللی است و بیشترین مسافر نیز در همین مسیر بوده است.

در جدول منتشرشده شرکت فرودگاه‌ها، نام ۲۰ شرکت هواپیمایی فعال آمده است که در خردادماه سال ۱۴۰۲، درمجموع ۱۴ هزار و ۸۲ پرواز انجام داده‌اند و ۳۸۷۵ پرواز با تاخیرهای بیشتر از ۳۰ دقیقه داشته‌اند؛ میزان تاخیر پروازهای خروجی تاخیردار، ۳۶۵ هزار و ۷۰۴ دقیقه معادل ۶۰۹۵ ساعت و ۲۵۳ روز بوده که ۲۸ درصد پروازها را شامل می‌شود؛ این در حالی است که در اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۲، ۲۷ درصد پروازها تاخیر بیش از ۳۰ دقیقه داشتند؛ این موضوع نشان‌دهنده افزایش یک درصدی پروازهای تاخیردار است.

متوسط زمان تاخیر پروازهای تاخیردار در خرداد ماه به ۹۴ دقیقه رسید و نسبت به اردیبهشت ۱۴۰۲، ۱۰ دقیقه افزایش یافت؛ ایرلاین‌های فلای‌پرشیا با ۱۳۱، ایران‌ایر با ۱۲۴، وارش با ۱۲۰ کارون با ۱۱۱، چابهار با ۱۰۳ و آسمان با ۱۰۲ دقیقه، متوسط تاخیرهایشان بیشتر از ۱۰۰ دقیقه بود.

در خرداد ماه ۱۴۰۲ شرکت‌های تابان، ایرتور و کارون با ۴۵، ۳۸ و ۳۸ درصد بیشترین و شرکت‌های هواپیمایی آساجت و ماهان به‌ترتیب با صفر و ۸ درصد در پروازهای برنامه‌ای مسافری، کمترین درصد تاخیرات را دارند؛ به‌عبارت دیگر شرکت‌های هواپیمایی آساجت و ماهان بهترین عملکرد را داشته‌اند.

همچنین نسبت به ماه گذشته، شرکت‌های هواپیمایی معراج و وارش به ترتیب با ۱۸ و ۱۶ درصد افزایش بیشترین و شرکت‌های هواپیمایی قشم‌ایر، کیش‌ایر، کاسپین و چابهارایر به ترتیب با ۸، ۸ و ۴ درصد کاهش در پروازهای برنامه‌ای مسافری، کمترین تغییر درصد رشد پروازهای تاخیردار را دارند؛ به‌عبارت دیگر شرکت‌های هواپیمایی قشم‌ایر، کیش‌ایر، کاسپین و چابهارایر بهترین عملکرد را نسبت به ماه گذشته داشته‌اند. در بخش پروازهای باطل‌شده نیز شرکت‌های هواپیمایی زاگرس و کاسپین با ۷۸ و ۶۵ درصد بیشترین و شرکت‌های هواپیمایی پویاایر و فلای‌پرشیا با ۳ و ۹ درصد در کل پروازهای دارای مجوز، کمترین درصد پروازهای ابطالی را دارند؛ به عبارت دیگر شرکت‌های هواپیمایی پویاایر و فلای‌پرشیا بهترین عملکرد را داشته‌اند.

آموزشگاه و آرایشگاه
اسراء محمدی
آموزش همراه با ارائه مدرک معتبر فنی و حرفه ای
در کلیه رشته های زیبایی
ارائه خدمات زیبایی در کلیه لاین های زیبایی
۰۹۱۹۰۰۲۰۳۶۲
@asra_beauty_academy
آدرس : روبروی هایپر مارکت، بازارچه حافظ، ویلاهای مروارید طبقه دوم روزنامه اقتصاد کیش
Beauty Salon