

| |
|--------------------|
| اسحق ارزانی |
|--------------------|

گروه اقتصادی – با آزاد شدن قیمت‌گذاری بلیت هواپیما، برخی شرکت‌های ایرانی قیمت‌هایی تا ۶ میلیون تومان را برای پرواز تهران– مشهد به ثبت رساندند. این در حالی است که برخی شرکت‌های تراز جهانی می‌توانند همین مسیر را براساس دلار آزاد ۶۲هزار تومانی با کمتر از ۷۰۰هزار تومان سرویس دهی و پرواز کنند.

اگرچه دولت سعی کرده ورق‌مشوق‌ها و یارانه‌های فزاینده به شرکت‌های هوایی را بسا قیمت‌گذاری بلیت هواپیما به نفع مردم برگرداند، اما متأسفانه طی چند سال اخیر شرکت‌های هوایی با ترفندهای خاص از فروش خدمات بسا قیمت مصوب طرفه رفته و گاهی بلیت‌های خود را بیش از ۴ برابر قیمت مصوب فروخته‌اند.

همیشگی ایرانی‌ها با پرواز

رئیس اندیشکده حکمرانی هوشمند درباره وضعیت قیمت‌گذاری بلیت هواپیما گفت: قسمت ترسناک تر معما و ماجرای ایران‌های ایرانی آنجاست که از دو هفته پیش رای مربوط به ممنوعیت قیمت‌گذاری بلیت هواپیما هم اعلام و شورای عالی هواپیمایی از قیمت‌گذاری کنار گذاشته شد و قرار است قیمت توسط خود ایران‌ها تعیین شود! اقدامی که با توجه به سابقه درخواست این شرکت‌ها در قیمت‌گذاری، احتمالاً منجر به خداحافظی همیشگی بخش بزرگی از ایرانی‌ها با هواپیما خواهد شد. سیدطه‌حسین مدنی افزود: در ادامه اعداد و ارقامی کدر شده که معمای ایران‌های ایرانی را پیچیده‌تر

می‌کند و پرسش‌هایی به وجود می‌آورد که این شرکت‌ها باید به آن پاسخ دهند یا شاید هم نیاز است نهادهای نظارتی تمرکز بیشتری بر فعالیت این شرکت‌ها داشته باشند تا مشخص شود، چرا با وجود ارائه این حجم از مشوق و بازم ۹۶درصد ایرانی‌ها از سوار شدن به هواپیما محروم شده‌اند.

پرداخت ۲درصد هزینه بنزین توسط ایرلاین‌های ایرانی

همه این شرایط دست به دست هم داده تا ۹۶درصد مردم ایران به خدمات هوایی دسترسی نداشته و نتوانند برای مسافرت‌های خود با هواپیما جابه‌جا شوند. البته نیمی از همین ۴درصدی که از هواپیمای می‌کنند هم مدیران و کارکنان دولتی هستند که هزینه پرواز را خودشان پرداخت نمی‌کنند. این یعنی این همه یارانه بنزین جت و تعرفه دولتی خدمات فرودگاهی فقط به سود ۲درصد جامعه است. این یارانه کجا و به جیب چه کسانی می‌رود؟

بلیت هواپیما با شاخص صندلی/کیلومتر قیمت‌گذاری می‌شود؛ این قیمت در سال ۱۴۰۲ در ایران ۴.۲ سنت تعیین شده بود. این قیمت‌گذاری در قبال ارائه بنزین یارانه‌ای انجام شده است چون شرکت‌های ایرانی با بنزین یارانه‌ای که در دریافت می‌کنند فقط ۲درصد برای سوخت جت هزینه می‌کنند و ۹۸درصد آن مشمول یارانه دولتی می‌شود. رئیس اندیشکده حکمرانی هوشمند با اعلام این مطلب گفت: البته مقایسه نرخ صندلی/کیلومتر برخی شرکت‌های خارجی نشان می‌دهد با وجود اینکه این شرکت‌ها ۵۰برابر ایران‌های ایرانی برای سوخت هزینه

می‌کنند باز هم از نرخ مصوب ایران قیمت کمتری دارند و شرکت‌های دیگری هستند که به قیمت مصوب ایران نزدیک هستند و اختلاف زیادی ندارند. مثلا شرکت امریکایی جت‌بلو برای هر صندلی/کیلومتر ۲.۵ سنت می‌گیرد یا شرکت ترکیه‌ای پگاسوس قیمت خود را ۳.۳سنت اعلام کرده است.

وی افزود: شرکی چون قطر ایرویز نرخ ۶.۵سنت به ازای هر صندلی/کیلومتر پرواز دریافت می‌کند که با نرخ مصوب ایران اختلاف زیادی ندارد. نرخ هواپیمایی امارت ۸.۱سنت اعلام شده است؛ ترکیش ایرلاینز هم قیمت را ۸.۷سنت اعلام کرده و در نهایت شرکت امریکن ایرلاینز که از لحاظ میزان درآمد سالانه و انتقال مسافر نیز در رتبه نخست شرکت‌های هواپیمایی جهان محسوب شده و خدمات ویژه‌ای ارائه می‌کند؛ قیمت ۱۰.۹سنت را تعیین کرده است.

مدنی در ادامه گفت: به طور میانگین نرخ هر صندلی/

کیلومتر در جهان ۷.۵سنت است حال جالب آنجاست که شرکت‌های ایرانی با وجود برخورداری از این همه مشوق یارانه به قیمت مصوب ۴.۲سنت راضی نبوده و معتقد بودند باید برای هر صندلی/کیلومتر در خطوط داخلی ۹.۲سنت دریافت کنند؛ با حداقل این قیمت ۷.۳سنت تعیین شود. البته همان‌کار که گفته شد آنها به قیمت مصوب پایبند نبوده‌اند و در این مدت نرخ خود را به بالای ۹سنت هم رسانده‌اند.

بلیت ارزان‌تر ایرلاین‌های خارجی

علاوه بسر سوخت یارانه‌ای، موضوع دیگری که معمای ایران‌های ایرانی را پیچیده‌تر کرده مقایسه

اقتصادی

احتمال خداحافظی همیشگی ایرانی‌ها با پرواز

چرا قیمت بلیت ایرلاین‌های خارجی بسیار ارزان‌تر از شرکت‌های ایرانی است؟

■ با آزاد شدن قیمت‌گذاری بلیت هواپیما، برخی شرکت‌های ایرانی قیمت‌هایی تا ۶میلیون تومان را برای پرواز تهران–مشهد به ثبت رساندند. این در حالی است که برخی ایرلاین‌ها و شرکت‌های تراز جهانی می‌توانند همین مسیر را براساس دلار آزاد ۶۲هزار تومانی با کمتر از ۷۰۰هزار تومان سرویس دهی و پرواز کنند.



هزینه پرسنل است. در میان پرسنل شرکت‌های هوایی، خلبانان از دستمزد و باوجود برخورداری از این همه مشوق یارانه به قیمت مصوب ۴.۲سنت راضی نبوده و معتقد بودند باید برای هر صندلی/کیلومتر در خطوط داخلی ۹.۲سنت دریافت کنند؛ با حداقل این قیمت ۷.۳سنت تعیین شود. البته همان‌کار که گفته شد آنها به قیمت مصوب پایبند نبوده‌اند و در این مدت نرخ خود را به بالای ۹سنت هم رسانده‌اند.

این یعنی شرکت‌های خارجی ۳تا ۸برابر ایران‌های ایرانی هزینه پرسنل دارند. اما شرکت‌های ایرانی در خواست

قیمت‌گذاری بالاتر از نرخ جهانی برای هر صندلی/کیلومتر پرواز دارند. رئیس اندیشکده حکمرانی هوشمند

بسا اعلام این مطلب گفت: با وجود این موضوع ایرلاین‌های ایرانی از خدمات فرودگاهی دولتی و ارزان بهره‌مند هستند هزینه‌استفاده از خدمات فرودگاهی یکی دیگر از عوامل موثر بر قیمت بلیت هواپیماست. در ایران ۵۴ درصد گواهی وجود دارد که با تعرفه دولتی، بخش دیگری از هزینه ایرلاین‌ها را پوشش می‌دهند.

خدماتی که کمتر شرکت هوایی در دنیا از آن برخوردار است، اما این موضوع باعث نشده مردم ایران حق دسترسی راحت‌تری به پرواز پیدا کنند. و مشخص نیست دقیقاًنفع این خدمات به جیب چه کسانی می‌رود. وی افزود:

تحلیلی بر حوزه کسب و کار ایران

بزرگ‌ترین اقتصادهای منطقه خاورمیانه، متکسی به منابع طبیعی هم‌ویژه نفت و گاز است.

بسا این حال، نوسانات قیمت نفت، تحریم‌های بین‌المللی و مشکلات ساختاری داخلی موجب شده‌اند که اقتصاد کشور با چالش‌های متعددی روبرو شود. نرخ تورم بالا، بیکاری و عدم ثبات اقتصادی از جمله مشکلات عمده‌ای هستند که کسب و کارها را متاثر می‌کند.
بسیار ناخوشایند است که نوسانات قیمت نفت، تحریم‌های بین‌المللی و مشکلات ساختاری داخلی موجب شده‌اند که اقتصاد کشور با چالش‌های متعددی روبرو شود. نرخ تورم بالا، بیکاری و عدم ثبات اقتصادی از جمله مشکلات عمده‌ای هستند که کسب و کارها را متاثر می‌کند.
بسیار ناخوشایند است که نوسانات قیمت نفت، تحریم‌های بین‌المللی و مشکلات ساختاری داخلی موجب شده‌اند که اقتصاد کشور با چالش‌های متعددی روبرو شود. نرخ تورم بالا، بیکاری و عدم ثبات اقتصادی از جمله مشکلات عمده‌ای هستند که کسب و کارها را متاثر می‌کند.
بسیار ناخوشایند است که نوسانات قیمت نفت، تحریم‌های بین‌المللی و مشکلات ساختاری داخلی موجب شده‌اند که اقتصاد کشور با چالش‌های متعددی روبرو شود. نرخ تورم بالا، بیکاری و عدم ثبات اقتصادی از جمله مشکلات عمده‌ای هستند که کسب و کارها را متاثر می‌کند.

بسیار ناخوشایند است که نوسانات قیمت نفت، تحریم‌های بین‌المللی و مشکلات ساختاری داخلی موجب شده‌اند که اقتصاد کشور با چالش‌های متعددی روبرو شود. نرخ تورم بالا، بیکاری و عدم ثبات اقتصادی از جمله مشکلات عمده‌ای هستند که کسب و کارها را متاثر می‌کند.

بسیار ناخوشایند است که نوسانات قیمت نفت، تحریم‌های بین‌المللی و مشکلات ساختاری داخلی موجب شده‌اند که اقتصاد کشور با چالش‌های متعددی روبرو شود. نرخ تورم بالا، بیکاری و عدم ثبات اقتصادی از جمله مشکلات عمده‌ای هستند که کسب و کارها را متاثر می‌کند.

بسیار ناخوشایند است که نوسانات قیمت نفت، تحریم‌های بین‌المللی و مشکلات ساختاری داخلی موجب شده‌اند که اقتصاد کشور با چالش‌های متعددی روبرو شود. نرخ تورم بالا، بیکاری و عدم ثبات اقتصادی از جمله مشکلات عمده‌ای هستند که کسب و کارها را متاثر می‌کند.

بسیار ناخوشایند است که نوسانات قیمت نفت، تحریم‌های بین‌المللی و مشکلات ساختاری داخلی موجب شده‌اند که اقتصاد کشور با چالش‌های متعددی روبرو شود. نرخ تورم بالا، بیکاری و عدم ثبات اقتصادی از جمله مشکلات عمده‌ای هستند که کسب و کارها را متاثر می‌کند.

بسیار ناخوشایند است که نوسانات قیمت نفت، تحریم‌های بین‌المللی و مشکلات ساختاری داخلی موجب شده‌اند که اقتصاد کشور با چالش‌های متعددی روبرو شود. نرخ تورم بالا، بیکاری و عدم ثبات اقتصادی از جمله مشکلات عمده‌ای هستند که کسب و کارها را متاثر می‌کند.

بسیار ناخوشایند است که نوسانات قیمت نفت، تحریم‌های بین‌المللی و مشکلات ساختاری داخلی موجب شده‌اند که اقتصاد کشور با چالش‌های متعددی روبرو شود. نرخ تورم بالا، بیکاری و عدم ثبات اقتصادی از جمله مشکلات عمده‌ای هستند که کسب و کارها را متاثر می‌کند.

موجب کاهش انگیزه برای سرمایه‌گذاری

و کارآفرینی شود.
موضوع مالیات بر ارزش افزوده: این مالیات بر کالاها و خدمات اعمال می‌شود و تأثیر مستقیمی بر قیمت‌ها و هزینه‌های تولید دارد. افزایش نرخ مالیات بر این بخش می‌تواند منجر به افزایش هزینه‌ها و در نتیجه کاهش تقاضای مصرف‌کنندگان شود.

مالیات‌های محلی و منطقه‌ای: این مالیات‌ها ممکن است بسته به منطقه جغرافیایی و نوع فعالیت کسب و کار متفاوت باشند. وجود تفاوت‌های زیاد در نرخ‌های مالیاتی می‌تواند موجب پیچیدگی‌های اجرایی و افزایش هزینه‌های انطباق شود.

مسائل محیط کسب و کار
شرایط اقتصادی، سیاسی و مالیاتی ایران تأثیر قابل توجهی بر فضای کسب و کار دارد. برخی از چالش‌های کلیدی که کسب و کارها با آن مواجه هستند عبارت‌اند از:
تحریم‌های بین‌المللی: تحریم‌های اقتصادی و تجاری تأثیرات منفی بسیاری بر اقتصاد کشور داشته و دسترسی به بازارهای جهانی و فناوری‌های پیشرفته را محدود

استفاده می‌کند و هزینه‌های اجرایی آن مثل حقوق خلبانان و پرسنل را به دلار پرداخت می‌کنند.
از شرکت‌های ایرانی که هواپیماهای فرسوده‌تر اختیار دارند و از سوخت پاران‌های استفاده می‌کنند؛ ارزان‌تر، برابر با اندکی بیشتر است.

مردم ایران ۶برابر کمتر از مردم جهان قدرت خرید بلیت هواپیما دارند

محرومیت مردم ایران از پرواز با پرآورد قدرت خرید نسبت به مردم دیگر کشورها بیشتر به چشم می‌آید. میانگین شاخص قیمت بلیت با در نظر گرفتن متوسط سرانه تولید ناخالص داخلی در جهان عدد ۱.۷ و در ایران بار در نظر گرفتن سرانه تولید ناخالص داخلی قیمت مصوب بلیت رقم ۹.۹سنت است. این یعنی توان ایرانی‌ها برای پرداخت هزینه سوار شدن به هواپیما یک‌ششم مردم سایر کشورهاست. این شاخص اگر با نرخ‌های پیشنهادی شرکت‌های هوایی داخلی محاسبه شود قدرت ایرانی‌ها برای خرید بلیت هواپیما، به یک‌سیزدهم میانگین جهانی می‌رسد. رئیس اندیشکده حکمرانی هوشمند با اعلام این مطلب گفت: همه این شرایط دست به دست هم داده تا ۹۶درصد مردم ایران به خدمات هوایی دسترسی نداشته و نتوانند برای مسافرت‌های خود با هواپیما جابه‌جا شوند. البته نیمی از همین ۴درصدی که از هواپیما می‌کنند هم مدیران و کارکنان دولتی هستند که هزینه پرواز را خودشان پرداخت نمی‌کنند. این یعنی این همه یارانه بنزین جت و تعرفه دولتی خدمات فرودگاهی فقط به سود ۲درصد جامعه است. این یارانه کجا و به جیب چه کسانی می‌رود؟

وی افزود: شکست‌انگیزترین قسمت معمای ایران‌های ایرانی معادلسازی قیمت پرواز با ایرلاین‌های خارجی نیست اما این شرایط مشابه داخلی‌هاست. ما این معادلسازی را فقط با محاسبه هزینه سوخت و

کرده است.

بوروکراسی و مقررات دست و پاگیر: پیچیدگی‌های اداری و قوانین غیرشفاف، ایجاد و اداره کسب و کار را دشوار می‌سازد.

عدم ثبات اقتصادی: نوسانات نرخ ارز و تورم بالا، برنامه‌ریزی و پیش‌بینی‌های مالی را برای کسب و کارها چالش‌برانگیز می‌کند.

نظام مالیاتی پیچیده: پیچیدگی‌ها و نرخ‌های بالای مالیاتی می‌تواند بار مالی سنگینی بر کسب و کارها تحمیل کند و انگیزه‌های سرمایه‌گذاری را کاهش دهد.

فساد: فساد اداری یک مشکل جدی در ایران است که می‌تواند بر هزینه‌های انجام کسب و کار و دسترسی به فرصت‌ها تأثیر بگذارد.

محدودیت‌های مربوط به سرمایه‌گذاری خارجی: تحریم‌ها و محدودیت‌های قانونی سرمایه‌گذاری خارجی را در کشور ما دشوار ساخته است.

راه حل‌ها
اصلاحات اقتصادی: اصلاحات اقتصادی جامع، از جمله ساده‌سازی نظام مالیاتی، کاهش بوروکراسی و مبارزه با فساد از جمله اصلاحات اقتصادی است.

حمایت از بخش خصوصی:

اقتصاد کیش

روزبه

پرسنل انجام دادیم. بر این اساس اگر فقط هزینه سوخت و پرسنل را برای شرکت‌های خارجی مشابه شرکت‌های داخلی محاسبه کنیم، متوسط قیمت هر صندلی/کیلومتر پرواز این شرکت‌ها در مسیرهای داخلی ۳.۳سنت خواهد بود. مدنی در ادامه گفت: این نرخ را در مسیر تهران–مشهد به عنوان یک معیار معادل‌سازی کردیم. براین اساس ایرلاین‌های ایرلند حاضر هستند. در صورت دریافت بنزین یارانه‌ای، استفاده از پرسنل ایرانی و پرداخت ریالی و بهره‌مندی از خدمات فرودگاهی با تعرفه دولتی فقط بسا ۴۰۰هزار تومان بین تهران–مشهد پرواز کنند. ترکیش ایرلاینز و پگاسوس همین مسیر را تحت این شرایط با کمتر از ۷۰۰هزار تومان و ایرلاین‌های انگلستان با ۷۰۰هزار تومان پرواز می‌کنند.

وی افزود: اگر هواپیمایی امارات اجازه داشته باشد با این شرایط در مسیر تهران–مشهد پرواز کند قیمت بلیت این شرکت زیر یک میلیون تومان خواهد بود و شرکت‌های آمریکایی هم می‌توانند برای این مسیر بلیت‌های ناهایتا یک میلیون و ۴۰۰هزار تومانی بفرهوشند. با این قیمت‌ها چنددرصد مردم ایران می‌توانند از هواپیما استفاده کنند؟ این قیمت‌ها را با قیمت‌گذاری بعضاً ۶میلیون تومانی تهران–مشهد توسط ایرلاین‌های داخلی مقایسه کنید. البته که فعالیت ایرلاین‌های خارجی در ایران فعلا و با قوانین موجود فرامی‌نیست اما این بررسی، لزوم ورود دستگاه‌های نظارتی درباره وضعیت پرواز و محروم کردن مردم از این خدمات را گوشزد می‌کند. مدنی تأکید کرد: در نهایت بر تمام پژوهشگران،نخبگان و متخصصان این حوزه محرز است که این سردرگمی در سیاستگذاری امور حمل نقل کشور دلیلی جز انفعال و بی‌عملی در تدوین و تصویب سند جامع حمل و نقل کشور نداشته و ندارد.

دولت باید با ارائه مشوق‌های مالی و قانونی به سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، از بخش خصوصی حمایت کند.
توسعه زیرساخت‌ها: سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های کلیدی مانند حمل و نقل، انرژی و ارتباطات با هزینه‌های انجام کسب و کار را کاهش یابد.
پیوند با بازارهای جهانی: انعقاد معاهدات تجاری و رفع موانع تجارت خارجی می‌تواند به کشور در پیوند با بازارهای جهانی و جذب سرمایه‌گذاری خارجی کمک کند.

نتیجه‌گیری

حوزه کسب و کار در ایران با وجود چالش‌های فراوان، دارای پتانسیل‌های قابل توجهی برای رشد و توسعه است. بهبود شرایط سیاسی و اقتصادی، کاهش بوروکراسی، اصلاح نظام مالیاتی و ایجاد زیرساخت‌های مناسب می‌تواند به بهبود محیط کسب و کار در ایران و جذب سرمایه‌گذاری‌های بیشتر کمک کند. این گزارش تلاش داشت تصویری کوتاه از وضعیت کسب و کار در ایران ارائه دهد و به تحلیل چالش‌ها و فرصت‌های موجود بپردازد. امید است که این تحلیل بتواند مبنای تصمیم‌گیری‌های استراتژیک در زمینه کسب و کار در ایران قرار گیرد.

چرا برخی میادین مشترک رها شده‌اند!



کرد:
اتفاقی که افتاده اینکه ما تحریم هستیم و ارتباطی با دنیا نداریم و این به کشور ضربه اساسی وارد کرده است، بالاخره باید با دنیا در ارتباط باشیم تا بتوانیم اقتصاد آزاد و پیشرفت داشته باشیم. دنیا دهکده‌ای است که نمی‌توان ارتباط با دیگران را قطع کرد، عدم ارتباط از لحاظ خرید تجهیزات بسیار مالی زیادی را به ما وارد کرده ضمن اینکه هم نفت را به میزان حداقلی بفروسیم و هم اینکه برای همین میزان صادرات هم دست و سریع‌تری نداشته باشیم شاید بخش اعظم این منابع رها شده و قابل استحصال نباشند و یا ارزش استحصال نداشته باشند و این اتفاق کمتر از ۳۰سال آینده خواهد افتاد.
این کارشناس حوزه انرژی تصریح

برخی اهمال‌کاری‌ها هم بی‌تاثیر نیست. این عضو پیشین کمیسیون انرژی مجلس گفت: مثلاً اکنون عربستان در میدان گاهما با ۳۵هزار بشکه و عربستان ۵۰۰هزار بشکه تولید نفت دارد، تکنولوژی مورد نیاز و پسا در دریا فزروزان و آرش تکنولوژی جدیدی نیاز ندارند. ما پارس جنوبی را هم در همین شرایط توسعه دادیم، قطعات و تجهیزات را وارد کردیم، اکنون هم امکان واردات داریم به شرطی که پول و قصد توسعه داشته باشیم.

یک کارشناس حوزه انرژی گفت: عدم توسعه میادین ما به خاطر نبود تکنولوژی نیست، بسیاری از میادین را می‌توانیم با شرایط موجود هم توسعه دهیم اما به دلایل مالی مشکل پیدا کردیم. ما پارس جنوبی را هم در همین شرایط توسعه دادیم، قطعات و تجهیزات را وارد کردیم، اکنون هم امکان واردات داریم به شرطی که پول و قصد توسعه داشته باشیم.

توسعه میادین ما به خاطر نبود تکنولوژی نیست، بسیاری از میادین را می‌توانیم با شرایط موجود هم توسعه دهیم اما به دلایل مالی مشکل پیدا کرده‌ایم.
هدایت‌الله خادمی درباره توسعه کند و یا عدم توسعه برخی میادین مشترک مثل فزوزان، فزاد و… اظهار داشت: بجز میدان پارس جنوبی که طی مدتی خوب کار کردیم و میزان تولید گاز را بالا بردیم و تقریباً میزان تولید قطر که ۲۰ سال قبل از ما شروع به توسعه میدان کرد؛ بالا رفت. در بقیه میادین مشترک و وضعیت خوبی نداریم و یکی از دلایل هم تأمین مالی است.

وی افزود: اکنون سهم ۱۴.۵ درصد نفت خرج هزینه‌های جاری می‌شود، با این پول نمی‌تسود میادین را توسعه داد و البته

لوازم تحریر

فتوکپی **سیمی**

منگنه **پرینت** **تایپ**

آدرس: مرکز خرید آرین، طبقه اول، غرفه ۴۱

0902 299 2099 Hany_tahrir