

«آرمان بیات»، با اشاره به اینکه ۶ ماه از صدور حکم خلع ید دولت از قیمت‌گذاری بلیت هواپیما می‌گذرد:

چرا رأی دیوان در آستانه تعویض دولت اجرایی شده است؟



رامتین موق

داشته که سابقا جلوی این کار گرفته شده بود اما اکنون دوباره ابلاغ شده است؟ او عنوان کرد: این حکم همان ماده ۱۶۱ قانون برنامه پنجم است که لازم‌الاجرا است اما به این نحو هم نیست که دولت کاملا در این مسئله ورود نکند. این تحلیلگر صنعت هواپیمایی به دخالت‌های دولت در نرخ بلیت هواپیما اشاره کرد و گفت: دولت به اشتباه در قیمت‌گذاری ورود کرد و اختیار تصمیم در این‌باره را به ستاد تنظیم بازار داد. این کار ایراد داشت زیرا قانون هواپیمایی کشوری هرگونه نظر درباره نرخ بلیت را در صلاحیت و اختیار شورای عالی هواپیمایی کشوری می‌داند.

نرخ و شبکه هواپیمایی باید با هم آزاد شوند

بیات با اشاره به اینکه ماده ۱۶۱ قانون برنامه پنجم می‌گوید که نرخ و شبکه باید آزاد شوند، تصریح کرد: اگر منظور رای، اجرای ماده ۱۶۱ است؛ این رای فقط نرخ را در نظر گرفته است و اگر شبکه کنترل شده بماند؛ تاثیر گذار نیست زیرا

آرمان بیات در گفت‌وگو با توسعه ایرانی: وقتی عرضه صندلی هواپیما کم است، انحصار رخ می‌دهد و باید در توضیحات رای دیوان درج می‌شد که شرکت‌های هواپیمایی با لحاظ حقوق مردم، نرخ را تعیین کنند و آزادسازی قیمت‌ها در شرایط کمبود عرضه، به رهاشدگی قیمت‌ها منجر می‌شود

این کارشناس صنعت هواپیمایی در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی» با یادآوری اینکه دی‌یا بهمن سال گذشته حکمی شبیه حکم اخیر دیوان عدالت مبنی بر خلع ید دولت از قیمت‌گذاری بلیت صادر شده بود؛ اظهار کرد: بعد از گذشت شش ماه این حکم اجرایی شد اما نکته مطرح این است که چرا این تصمیم در چنین زمانی عملی شده که دولت در حال تعویض است؟ آرمان بیات با اشاره به اینکه طبیعتا دیوان یک ساختار مستقل است و هر دولتی باید رأی آن را اجرا کند، افزود: اما باید دید دلیل توقف اجرای آن در این شش ماه چه بوده است؟ چه دلیلی وجود

گفت و گو

کارشناس بازار سرمایه:

گوش بازار سرمایه از شعار پر است



گفت و گو

یک فعال صنعتی:

دلال‌ها می‌توانند به نوسان قیمت سیمان دامن بزنند

رئیس هیات‌مدیره انجمن صنفی کارفرمایان صنعت سیمان اعلام کرد: بیشترین برقی که در ساعات پیک به صنعت سیمان اختصاص داده شده ۵۰۵ مگاوات است که این رقم نسبت به سال گذشته ۲۸ مگاوات کاهش یافته است. حمید فرمانی در گفت‌وگو با ایلسنا، از آخرین وضعیت تامین برق کارخانه‌های سیمان کشور با اوج‌گیری گرما گفت و توضیح داد: امسال تاکنون با قطعی کامل برق در

به شکل رهاسازی نباید باشد، تاکید کرد: باید به توان مردم در نرخ‌گذاری توجه شود و اجحافی نشود چرا که فقط ۳.۵ درصد جامعه توان پرداخت قیمت‌های افسانه‌ای را دارند. بیات با عنوان اینکه هر نرخ باید کفو و سقفی داشته باشد و این بازه شناور، بیشتر به نفع مردم است تا برداشتن سقف، ادامه داد: با توجه به کمبود عرضه صندلی در کشور، با برداشتن سقف، در حقوق مردم اجحاف و پرواز در مسیرهایی انجام خواهد شد که شرکت‌های هواپیمایی بتوانند در طول روز، بیشتر از هواپیمای خود کار بکشند. نتیجه این کار این می‌شود که پرواز به مقاصد که کمتر از یک ساعت تا یک ساعت و نیم طول می‌کشد، بیشتر شود تا مسیرهای بلند چندانگه.

او درباره اجحاف به حقوق مسافر اضافه کرد: این اتفاق برای مسیرهای بلند مشکل‌زاست و از آنجا که مردم برخی مناطق عملا جایگزینی جز هواپیما برای حمل‌ونقل ندارند، طبیعتا ناچار می‌شوند قیمت‌های افسانه‌ای را پرداخت کنند و این اجحاف در حق مسافر است.

این تحلیلگر با اشاره به اینکه مسیرهای کوتاه‌تر مانند اسفهان و تبریز، دسترسی جاده‌ای و ریلی بهتری دارند، بیان کرد: در بازار فعلی رقابتی وجود ندارد که با نرخ بازی شود و تنها در حالتی که عرضه زیاد شود، بر نرخ تاثیر می‌گذارد چرا که تقاضا در مسیرهایی کم می‌شود و این باعث تعدیل نرخ می‌شود.

بیات تصریح کرد: وقتی عرضه کم است، انحصار رخ می‌دهد و باید در توضیحات رای دیوان درج می‌شد که شرکت‌های هواپیمایی با لحاظ حقوق مردم، نرخ را تعیین کنند.

ضرورت افزایش شرکت‌های هواپیمایی

او درباره شرایط تاثیرگذاری آزادسازی نرخ اظهار کرد: یکی از روش‌هایی که افراد در بازار بتوانند شرکت حمل‌کننده خود را انتخاب کنند، تعدد شرکت‌های هواپیمایی است.

این کارشناس همچنین گفت: یک روش دیگر این است که یک



کارشناس صنعت هواپیمایی: به هدف ایجاد رقابت، ماده ۱۶۱ قانون برنامه پنجم به آزادسازی نرخ بلیت و آزادسازی شبکه پرواز اشاره کرده است یعنی چنین نباید باشد که دولت در مسیرهای شرکت‌های هواپیمایی دخالت کند و شرکت‌ها بر اساس نیاز بازار و تقاضا باید مسیر خود را انتخاب کنند اما در حکم دیوان اشاره‌ای به آزادسازی شبکه نشده است

شرکتی به صورت الگو درمی‌آید، برای مثال در شرایطی ناوگان ایران افزایش یابد و سن هواپیماها بهسازی شود، می‌تواند به عنوان ابزار تنظیم استفاده شود تا شرکت‌های دیگر نتوانند هر قیمتی که می‌خواهند تعیین کنند. بیات افزود: اکنون به دلایلی نمی‌توانیم تعداد ناوگان ایران را افزایش دهیم، بنابراین راه جایگزین افزایش شرکت‌های هواپیمایی است که هر شرکت تازه نفسی که تاسیس می‌شود، تعداد محدودی هواپیما در اختیار بگیرد و رقابت را در بازار افزایش دهد.

او درباره تاثیرات افزایش عرضه، گفت: اگر عرضه زیاد شود، ضریب اشغال صندلی شرکت‌های هواپیمایی کم می‌شود و اگر ضریب اشغال کم شود، به ضریب اشغال نقطه به نقطه می‌رسیم که نقطه‌ای که هزینه و درآمد را خود در تناسب نگه می‌دارد، منفی شود؛ در صورت ادامه نرخ سابق شرکت‌ها آسیب می‌بینند در نتیجه باید تلاش کنند که نقطه سر به سر ضریب اشغال صندلی آنها پایین باشد اما در عین حال خود ضریب اشغال صندلی بالا باشد.

این تحلیلگر صنعت هواپیمایی اضافه کرد: اگر عرضه زیاد شود، ضریب اشغال صندلی کاهش پیدا می‌کند و شرکت هواپیمایی برای این که فاصله هزینه و درآمد را حفظ کند، مجبور است قیمت و کیفیت بهتری به مشتری اعطا کند و به حقوق مسافر احترام بگذارد که مسافر آن را انتخاب کند که ضریب اشغال صندلیش سقوط نکند و به جای سابق برگردد.

بیات با بیان اینکه نتیجه چنین کاری، ایجاد رقابت و افزایش کیفیت است، تصریح کرد: اما در شرایط فعلی عرضه را کم نگه می‌داریم و گاه برخی سیاست‌ها باعث می‌شوند که عرضه صندلی بالا نرود تا مسافر همیشه نشئه بلیت بماند. او با عنوان اینکه هر چند این شرکت‌ها باقی نخواهند ماند و صرفا یک ابزار اصلاحی برای بهبود کیفیت و کمیت حمل‌ونقل هوایی خواهند بود، بار دیگر در پایان خاطر نشان کرد: به هدف ایجاد رقابت، ماده ۱۶۱ قانون برنامه پنجم به آزادسازی نرخ بلیت و آزادسازی شبکه پرواز اشاره کرده است یعنی چنین نباید باشد که دولت در مسیرهای شرکت‌های هواپیمایی دخالت کند و شرکت‌ها بر اساس نیاز بازار و تقاضا باید مسیر خود را انتخاب کنند.

عمیدی تاکید کرد: قالبیافتن حتی در حال حاضر هم کسانی را در کنار خود دارد که دشمنی خاص آنها با بازار سرمایه کاملا مشخص است. صحبت‌ها و مصاحبه‌های قبلی مشاوران اقتصادی و هم‌راهان ایشان هنوز موجود است؛ قطعا اینها از چشم‌ریزین و دقیق‌ترین فعالان بازار سرمایه دور نمی‌ماند.

او همچنین عنوان کرد: دوستان در تیم اقتصادی دولت و مجلس در دوره قبل حرکاتی را انجام دادند که تمامی معادلات و محاسبات بازار سرمایه را بهم زدند. مستقیما کاری که انجام می‌دهند، دفاع می‌کنند و حتی علم اقتصاد را از سر سوال می‌برند. ما واقعا باید دیده‌های عجیب و غریبی در چهار سال گذشته یعنی از سال ۹۹ به این سو مواجه شده‌ایم که از حمایت بورس و اولویت اول قرار دادن آن، رسیده‌ایم به دشمنی آشکار با بورس!

این کارشناس تصریح کرد: محاسبات ما نشان می‌دهد حدود ۱۲۰ میلیارد دلار سرمایه طی این مدت از بین رفته است؛ ابیاد این آمارها را اعلام کنید و بگویید مادر دولت سیزدهم هم مسئول و متولی بودیم؛ از آقایان مخبر، خاندوزی، جلیلی، قالبیافتن که رئیس مجلس بودند، همین آقای قاضی‌زاده و تیم فعلی که همه دست‌اندرکار بوده‌اند، بیایند اعلام کنند که چگونه می‌توان ۱۲۰ میلیارد دلار سرمایه یک کشور و مردم را طی چهار سال از بین برد و سوزاند.

این فعال صنعتی ادامه داد: این کاهش در حالی اتفاق افتاده که تقاضا برای سیمان در سال جاری نسبت به سال گذشته افزایش داشته است و صنعت، امسال به برق بیشتری نیاز دارد تا بتواند تقاضای بازار را تامین کند و کمبود عرضه به از بین رفتن تعادل بازار و افزایش قیمت‌ها منجر نشود.

فرمانی با اشاره به اینکه تقاضای ثبت شده برای سیمان در بورس کالان نشان‌دهنده رشد تقاضا است و از سوی دیگر پروژه‌های طرح ملی مسکن و پروژه‌های ساخت‌وساز بخش خصوصی که در این فصل از سال در اوج خود قرار دارد به افزایش تقاضا برای سیمان انجامیده است، خاطر نشان کرد: در صورت بروز کسری، دلال‌هایی که بازی را بلد هستند می‌توانند به نوسان قیمت‌ها دامن بزنند



کشور رانمی‌توان کتمان کرد و روزی صمت نیز در این زمینه گزارشی به مجلس ارائه کرده‌اند و نخستین گروهی که برای مدیریت ناترازی انرژی در محدودیت قرار می‌گیرند صنایع انرژی بر سیمان و فولاد هستند.

خبر اقتصادی

رئیس کمیسیون معدن اتاق:

حال صنعت سنگ خوب نیست



رئیس کمیسیون معدن و صنایع معدنی اتاق ایران گفت: سال گذشته، در حوزه سنگ تنها هفت درصد صادرات صورت گرفت که

بسیار نسبت به ظرفیت موجود، کم بوده است. بنابراین رکود ایجاد شده در بازار به دلیل نبود بازارهای صادراتی و تقاضا بوده است و صنعت سنگ کشور حال خوبی ندارد. به گزارش اقتصاد آنلاین، بهرام شکوری افزود: در خصوص کانه‌های فلزی غیر آهنی مثل سرب و روی، آلومینیوم، نیکل، مس و طلا با توجه به نوآوری‌های جدید و تقاضای خوبی که در داخل و خارج از کشور دارند طبیعی است که قیمت این محصولات در بازارهای جهانی بالاتر باشد. برای مثال در بازارهای جهانی قیمت LME مس در حال افزایش است چون تقاضای برای مس بیشتر شده است؛ اما در کشور ما با توجه به قیمت‌گذاری‌های دستوری و در نظر گرفتن ارز نیمیابی این قیمت‌ها متفاوت است؛ چرا که نرخ ارز دستوری در پایین‌ترین حد ممکن بوده و بنابراین قیمت‌ها تغییر آنچنانی پیدا نمی‌کنند.

اختلال در سایت رجا:

بلیت قطار موجود نیست



طبق اعلام راه‌آهن بنابود از ساعت ۸ دیروز پیش فروش بلیت‌های مسافری نیمه اول تیرماه آغاز شود اما طبق بررسی‌ها سایت فروش با اختلال مواجه شده در حالی که تمام بلیت‌ها هم به فروش رسیده است. به گزارش مهر، همچنین بنابود، پیش‌فروش حضوری بلیت‌ها در بازه زمانی ذکر شده، از ساعت ۱۱ دیروز ۲۹ خرداد ۱۴۰۳، از طریق مراکز مجاز فروش حضوری و از میان بلیت‌های باقی‌مانده انجام شود. طبق بررسی‌ها ظرفیت پیش‌فروش بلیت تا تکمیل نشده، حال سوال اینجاست سایت با اختلال مواجه شده چگونه تقاضای بلیت را خریداری کردند؟

یک نماینده مجلس اعلام کرد:

تذکر به دولت برای تاخیر در اعلام سقف اجاره بها



نماینده مجلس دوازدهم، بیان اینکه اجرای قانون ساماندهی اجاره بها نیاز به نگارش آیین‌نامه‌های آن از سوی دولت دارد،

گفت: حتما به دولت تذکر می‌دهیم که هر چه زودتر برای اجرای این قانون سقف قیمت اجاره بها را اشره‌های مختلف اعلام کنند. به گزارش ایلسنا، مجتبی یوسفی تاکید کرد: البته سقف‌گذاری و قیمت‌های دستوری معمولاً به نتیجه نمی‌رسند مگر اینکه شرایط بازارهای موثری را هم مدیریت کنیم اما برای دوره کوتاه مدت و عبور از بحران سقف‌گذاری برای قیمت‌ها یک روش کنترل بازار است.

معاون وزیر نفت:

دولت اصلاح نرخ خوراک پالایشگاه‌ها را تصویب کرد



معاون وزیر نفت اعلام کرد: در جلسه اخیر هیات دولت، چالش‌های موجود در نرخ خوراک پالایشگاه‌ها برطرف و اصلاح آن به تصویب

رسید. به گزارش تسنیم، هوشنگ فلاح‌حیاتی همچنین خبر داد که جزئیات تصمیمات اتخاذ شده اطلاع‌رسانی خواهد شد. لازم به یادآوری است که هفته گذشته سه اصلاح عمده در دستورالعمل نرخ خوراک پالایشگاه‌ها مورد بحث و تفاهم قرار گرفت. در این اصلاحیه ذکر شده است که میزان عدم‌النفع شرکت‌های پالایشی ناشی از برنامه تولید ابلاغی از سوی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی که با توجه به شرایط ویژه کشور و کاهش ناترازی بنزین تدوین شده است و به همین دلیل امکان به‌کارگیری حداکثر ظرفیت تولید محصولات با کیفیت بالاتر از پالایشگاه‌ها سلب می‌کند، محاسبه و در حساب شرکت‌های پالایشی منظور شود. همچنین مقرر شد تا تسویه بدهی‌های دولت به پالایشگاه‌ها از محل تخصیص خوراک آنها انجام شود.

طبق ابلاغ وزارت صمت:

صادرات روغن خوراکی آزاد شد



وزارت صمت دستور آزادسازی صادرات روغن خوراکی را به گمرک ابلاغ کرد. به گزارش ایلسنا، در متن این بخش‌نامه از گمرک خواسته شده نسبت به رفع اثر بخش‌نامه مرتبط که در مورخ ۸ مرداد ۱۳۹۷ صادر شده و باطل آن با موضوع لغو ممنوعیت صادرات انواع روغن خوراکی ساخته شده اقدام شود.