



### ترخیص تمام مدل‌های آیفون ممنوع شد

گمرک ایران به‌تازگی از بخشنامه‌ای از ممنوعیت ورود برند تجاری اپل خبر داده است، پیگیری‌ها نشان می‌دهد حتی مدل‌های ۱۳ و پایین‌تر موبایل آیفون که پیشتر مجاز به ورود بودند، ممنوع شده است. به گزارش تسنیم، صدی‌خواه، مدیرکل دفتر واردات گمرک ایران، طی بخشنامه‌ای به گمرکات اجرایی در تاریخ ۸ خردادماه در خصوص واردات تلفن همراه اعلام کرده، واردات تلفن همراه هوشمند با نشان تجاری اپل ممنوع اعلام شده و در صورت لغو ممنوعیت ورود توسط مراجع ذیصلاح، سود بازرگانی آن به میزان ۹۶ درصد تعیین شده است. لازم به ذکر است، از حدود دوسال قبل طبق مصوبات ابلاغی مدل‌های ۱۴ و بالاتر از گوشی تلفن همراه در کشور رجیستری نمی‌شود، اما بعد از مصوبه جدید هیئت دولت در خصوص اصلاح سود بازرگانی برخی اقلام وارداتی، ابهاماتی در خصوص لغو مجوز واردات برند اپل به صورت کلی مطرح شد.



### عملکرد ستاد نان بی‌اثر بود

در حالی که دولت چندده هزار میلیارد تومان یارانه‌نان می‌پردازد اما مردم بهره آن‌را نمی‌بینند چرا که آقایی که در این باره تصمیم می‌گیرند و سیاست‌گذاری می‌کنند به حرف ما گوش نمی‌کنند. حمیدرضا رستگارپور، رئیس اتاق اصناف تهران با بیان اینکه عملکرد ستاد نان اثری در صرفه‌جویی‌ها در یارانه نان نداشته، به این‌گونه گفت: بسیاری از نانویان درآمد ضعیفی دارند و درآمدها با هزینه‌هایشان تطبیق ندارد. اصناف و اتحادیه با یافت و جمعیت‌شان در تمام حوزه‌ها حضور دارند و در تمام بازارها هستند، سیاست‌گذاران می‌توانند از این ظرفیت استفاده کنند. دولت می‌تواند به این جمعیت اختیاراتی ارائه دهد و به ازای آن نظارت هم داشته باشد و اجازه دهد تصدی‌گری در اختیار بخش خصوصی باشد. او همچنین افزود: تمام فعالان اقتصادی باید شناسنامه‌دار باشند و مجوز واردات و توزیع کالا قابل پیگیری و رهگیری باشد و اگر شناسه یکتا به درستی به اجرا برسد می‌شود از ورود افراد بی‌هویت به بازار و کسب و کارها جلوگیری کرد.



اقتصاد  
جهان



تصویر: ایرنا

# ۱۷۳ هواپیمای ۳۱۹ فرودگاه

## ایران به رغم به دست آوردن رتبه ۲۲ جهان از نظر داشتن تعداد فرودگاه‌ها به لحاظ ترافیک پروازی و کسب درآمد از فرودگاه‌ها جایگاهی ندارد

بازار را پوشش دهد به همین دلیل نارضایتی شدید مردم از نبود بلیت هواپیمای و قیمت‌های بازار سیاه بلیت مدت‌هاست از تریبون‌های مختلف اعلام می‌شود. اما موضوع زمانی جالب می‌شود که در میان نمودارها و آمارهای بین‌المللی از صنعت هوایی و فرودگاهی، نام ایران را در کنار نام کشورهای دارنده بیشترین تعداد پایانه‌های فرودگاهی می‌بینیم. براساس نموداری که وب‌سایت استاتیستا اخیراً منتشر کرده ایران با داشتن ۳۱۹ فرودگاه، اعم از فرودگاه‌های فعال و غیرفعال و حتی فرودگاه‌هایی که حتی باند فرود آنها آسفالت نشده، در رتبه ۲۲ جهانی قرار دارد. استاتیستا منبع آمار خود را مشخص نکرده است اما براساس گزارش «آخرین وضعیت شاخص‌های کلیدی حوزه هوایی در سال ۱۴۰۲» که در وب‌سایت وزارت راه و شهرسازی منتشر شده است، تعداد فرودگاه‌های تحت مالکیت شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران ۵۳، تعداد فرودگاه‌های داخلی ۱۹، تعداد فرودگاه‌های بین‌المللی ۹ و تعداد فرودگاه‌های دارای مرز بین‌المللی ۲۵ فرودگاه ثبت شده است. براساس همین گزارش تعداد ناوگان فعال هوایی ایران ۱۷۳ فروند و تعداد صندلی فعال در کل فرودگاه‌های ایران ۲۵۰۸۰ صندلی است. اواخر سال گذشته رضا نخجوانی، معاون وزیر راه و شهرسازی از بدهی ۲ هزار میلیارد تومانی ۸۰ درصد شرکت‌های هواپیمایی به شرکت فرودگاه‌ها خبر داده بود. علاوه بر این بدهی، فرودگاه‌هایی در ایران وجود دارد که عملاً هیچ استفاده‌ای از آنها نمی‌شود و به علت نبود مسافر، زیان ده هستند. به گفته رحمت‌الله فیروزی، رئیس کمیته حمل و نقل هوایی مجلس یازدهم، «بخشی از این فرودگاه‌های فاقد توجه اقتصادی به عنوان شعار عدالت اجتماعی ساخته شدند و بخشی هم برای کوتاه کردن فاصله با مرکز کشور به احداث رسیدند».



فاطمه لطفی  
مترجم و روزنامه‌نگار

آبان‌ماه ۱۴۰۱ مرحوم رستم قاسمی، وزیر راه و شهرسازی در دولت سیزدهم، با اشاره به وضعیت ناامیدکننده فرودگاه بین‌المللی امام (ره) تهران گفته بود: «هنگام عبور از فرودگاه امام در کنار مهمانان خارجی خجالت می‌کشم. به ۶۰ کشور دنیا سفر کرده‌ام؛ وقتی از فرودگاه‌های خارجی وارد فرودگاه امام می‌شوم گویی از یک شهر بزرگ وارد یک روستا شده‌ام». درحالی‌که فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) باید تبدیل به تکین فرودگاهی ایران می‌شد و توان رقابت با فرودگاه‌های کشورهای همسایه را می‌داشت، اما در عمل این فرودگاه نتوانست هیچ جایگاهی در صنعت هوایی دنیا داشته باشد. به طوری که در اوج روزهای سفر در ایران، به گفته سعید چلندری، مدیرعامل شهر فرودگاهی، «در مجموع ۳۹۹۴ پرواز از فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) انجام شد و حدود ۷۰۰ هزار نفر از فرودگاه امام خمینی (ره) جابه‌جا شدند». چندی پیش در یکی از رسانه‌های کشور گزارشی منتشر شده بود که تعداد هواپیمای قابل اتکای ایران ۷ یا ۸ فروند است و باقی هواپیمای کشور شدیداً فرسوده شده‌اند. هرچند این آمار واقعی به نظر نمی‌رسد و تعداد هواپیمای فعال بیش از ۱۰۰ فروند اذعان می‌شود اما تعداد هواپیمایا به اندازه‌ای نیست که تقاضای این

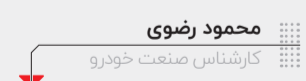
### علی‌رغم استمرار ورشکستگی بیش از ۲۰۰ همت‌دو خودروساز دولتی

صنعت  
خودرو

## چرا مدیریت بخش خصوصی بر خودروسازان دولتی در ایران بر زمین مانده است؟

### اهلیت‌سنجی، تعلل یا...؟

است. مسیری آزموده شده در اقتصاد که تأکید دارد مدیریت بخش‌های مولد اقتصاد هر کشوری بایستی تحت فرمان اشخاصی باشد که در آن صنعت، دارای صلاحیت، تخصص و تجربه واقعی و نه کاغذی باشند. مسلماً موارد بسیاری را می‌توان نام برد که بدون توجه به این مهم، به سمت واگذاری رفته‌اند اما در نهایت با پرورده‌های فساد، تخلف و ناکارآمدی روی دست قانون‌گذار مانده است و زبان هنگفتی را متوجه بیت‌المال کرده‌اند؛ به عنوان نمونه در سال‌های گذشته، مسئولان خصوصی‌سازی بدون توجه به شاخص مهم اهلیت‌سنجی و صلاحیت افراد، به واگذاری بخش‌های تولیدی و مولد نظیر «نیشکر هفت‌تپه»، «هپکو» و «کشت و صنعت دشت مغان» اقدام کردند؛ مسیری که در نهایت با انبوهی از پرونده‌های فساد و تخلفات مالی و تعطیلی بخش‌های مختلف منجر شد. نکته‌ای که در همه این واگذاری‌های شکست‌خورده به چشم می‌خورد، عدم توجه به صلاحیت شخصی بوده که ثروت ملی را در اختیارش گذاشته بودند؛ صلاحیتی که با سنجش کارایی و تجربه و اهلیت سروکار دارد و نمی‌توان از آن چشم‌پوشی کرد. بنابراین با علم به اشتباهات گذشته در زمینه واگذاری مدیریت بخش‌های دولتی به بخش خصوصی نااهل و شکست خصوصی‌سازی در موارد مذکور، باید توجه داشت که همچنان راه حل اصلی حل مشکلات اقتصادی کشور، واگذاری مدیریت دولتی به بخش خصوصی واقعی،



محمود رضوی  
کارشناس صنعت خودرو

مدیریت بخش‌های مختلف تولیدی و مولد در اقتصاد ایران با فرمان مدیران دولتی، در چند دهه اخیر با چالش‌ها و مشکلات بسیاری مواجه بوده است که در نهایت خروجی مطلوبی هم برای کلیت اقتصاد و معیشت مردم به همراه نداشته است؛ اگرچه این مهم در سایر کشورهای دنیا نیز آزموده شده و منجر به رویکرد خصوصی‌سازی در تمامی کشورهای جهان جز کره شمالی شده است. تجربه کشورهای توسعه‌یافته نشان می‌دهد که راه علاج و حل مشکلات اقتصادی و معیشتی مردم، واگذاری مدیریت به بخش خصوصی است؛ رویکردی که در این سال‌ها، همواره مورد تأکید رهبر انقلاب بوده و ایشان نام‌گذاری سال‌ها را نیز با محوریت حضور مردم در اقتصاد و تولید برگزیده‌اند. سوال اساسی و مهم؛ کدام بخش خصوصی می‌تواند راهگشای حل مشکلات اقتصادی باشد؟ چرا که در این سال‌ها، واگذاری‌های بسیاری به بخش خصوصی رقم خورده است که پس از مدتی، نه‌تنها علاج مشکل نبوده، که به دوچندان شدن مسائل و مشکلات نیز منجر شده است. پاسخ به این سوال در «اهلیت‌سنجی بخش خصوصی واقعی» نهفته

آمارها حکایت از آن دارد که حتی اگر فرض کنیم مبنای آماری استاتیستا درست است و ایران ۳۱۹ فرودگاه فعال و غیرفعال دارد، صرفاً در ساخت فیزیکی فرودگاه‌ها در دنیا موفق بوده‌ایم اما سودی از این فرودگاه‌ها به دست نیآورده‌ایم. در گزارش حاضر به بررسی چند فرودگاه مهم دنیا پرداخته‌ایم. مشخص است که ساخت بنای فیزیکی فرودگاه تنها عاملی نیست که بر سودآوری آن تأثیر داشته باشد. به عنوان مثال فرودگاه ملک‌فهد از نظر مساحت، بزرگ‌ترین فرودگاه دنیا است اما در فهرست فرودگاه‌های پرتراфик جهان فرودگاه کشور کوچک همسایه، دبی، در رتبه دوم قرار دارد. ایران در میان پرتراфик‌ترین فرودگاه‌های دنیا هیچ فرودگاهی ندارد بنابراین حتی صحبت از رتبه‌های جهانی سودآوری فرودگاه‌های ایران هم محلی از اعراب ندارد. این درحالی است که به‌عنوان مثال فرودگاهی بین‌المللی هارتسفیلد-جکسون آتلانتا یک نیروگاه اقتصادی مهم در ایالات متحده است و در کنار ایجاد ۶۳ هزار شغل و تأثیر اقتصادی ۳۴/۸ میلیارد دلاری آن برای آتلانتا، بزرگ‌ترین کارفرمای این ایالت است و در همسایگی ایران، فرودگاه دبی در سه‌ماهه اول سال ۲۰۲۴ با ۸/۴ درصد افزایش ترافیک، در بازه زمانی ژانویه تا مارس ۲۳ میلیون مسافر را جابه‌جا می‌کند.

### خلاصه وضعیت جهانی مسافرت‌های هوایی

براساس گزارش اتحادیه بین‌المللی فرودگاه‌ها (ACI World) پیش‌بینی می‌شود که ترافیک جهانی مسافران هوایی در سال ۲۰۲۴ از ۸/۶ میلیارد مسافر در سال ۲۰۲۳ به ۹/۴ میلیارد مسافر برسد. این گزارش می‌گوید ترافیک جهانی مسافرت‌های هوایی در سال ۲۰۲۴ تا ۲/۵ درصد بیشتر از سال ۲۰۱۹ خواهد بود. سفرهای هوایی در سال‌های ۲۰۲۳-۲۰۲۱ رشد قابل توجهی داشتند، طبق گزارش انجمن بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی (IATA)، در سپتامبر ۲۰۲۳ درآمد مسافرت‌های بین‌المللی به حدود ۹۳ درصد از سطح ۲۰۱۹ (تاریخ قبل از شیوع بیماری کرونا) رسید. پیش‌بینی می‌شود تا انتهای سال ۲۰۲۴ پتانسیل بیشتری برای رشد مسافر در آسیا-اقیانوسیه نسبت به اروپا و آمریکای شمالی وجود داشته باشد زیرا سفرهای بین‌المللی چین هنوز به‌طور کامل به سطح سال ۲۰۱۹ بازنگشته است و انتظار می‌رود تا انتهای سال جاری میلادی این سفرها به حالت نرمال پیشین برسند. چین بازار هوانوردی مهمی در آسیا و اقیانوسیه است. از سرگیری تدریجی پروازهای مستقیم بین‌المللی به چین میزان تردد مسافران را در منطقه ارتقا خواهد داد. براساس پیش‌بینی‌های اتحادیه بین‌المللی فرودگاه‌ها و انجمن بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی ترافیک مسافرت‌های هوایی در آمریکای شمالی از ۲ میلیارد مسافر در سال ۲۰۲۳ به ۲/۱ میلیارد مسافر در سال ۲۰۲۴ خواهد رسید. پیش‌بینی این نهادها برای قاره اروپا رشد ۶ درصدی نسبت به سال ۲۰۲۳ و رسیدن به رقم ۲/۵ میلیارد مسافر در سال ۲۰۲۴ است. اما در آسیا پاسفیک نسبت به سال ۲۰۲۳ رشد ۱۴ درصدی انتظار می‌رود و پیش‌بینی می‌شود تعداد مسافران در سال ۲۰۲۴ به ۲/۴ میلیارد نفر برسد. در خاورمیانه برای سال جاری میلادی تعداد مسافران هوایی ۴۲۹ میلیون نفر و برای آمریکای لاتین ۷۵۹ میلیون نفر پیش‌بینی می‌شود.

### کشورهای با بیشترین تعداد فرودگاه‌ها

به‌طور متوسط، ایالات متحده بیشترین تعداد مسافران خطوط هوایی را در سراسر جهان دارد، یعنی چیزی بیش از ۶۶۵ میلیون مسافر در هر سال. بنابراین جای تعجب نیست که این کشور با داشتن ۱۳۵۱۳ فرودگاه، بیشترین تعداد فرودگاه‌های دنیا را در خود جاده‌ها باشد. وجود ۴۰۹۳ فرودگاه در برزیل، این کشور را به



### درج مابه‌التفاوت ارز ترجیحی دارو در فاکتور داروخانه‌ها

در اقدامی تازه، مابه‌التفاوت ارز ترجیحی و ارز نیمایی مربوط به مواد اولیه دارو در فاکتورهای صادره توسط داروخانه‌ها درج می‌شود. به گزارش تسنیم، بررسی نسخه‌های صادرشده در برخی داروخانه‌ها نشان می‌دهد، در اقدامی جدید مابه‌التفاوت ارز ترجیحی ۲۸۵۰۰ تومانی با ارز نیمایی ۴۲۰۰۰ تومانی در فاکتورهای ارائه‌شده به مردم ارائه می‌شود. لازم به ذکر است، این مبلغ تنها حالت اعلامی داشته و مبلغ جدیدی از مصرف‌کننده دریافت نمی‌شود. هم‌اکنون دارو و تجهیزات پزشکی مشمول ارز ترجیحی ۲۸۵۰۰ تومانی است، البته قسمت عمده این ارز ترجیحی مربوط به واردات مواد اولیه دارو است. مواد اولیه و نهاده‌های تولید صنعتی نیز با ارز نیمایی به‌عنوان ارز رسمی واردات کشور با نرخ تقریبی ۴۲۰۰۰ تومان وارد کشور می‌شوند. بررسی‌ها نشان می‌دهد تا پایان سال ۱۴۰۲ نیز حدود یک میلیارد دلار ارز ترجیحی ۴۲۰۰ تومانی برای واردات مواد اولیه دارو اختصاص داده شده است.