

تحریم وضعیت نامطلوبی برای صنعت ایجاد کرده و موجب شده که هوایمای نووارد کشور نشود. در ۳۵ سال گذشته واردات هوایمای نو صفر بوده است. هر چند این تحریم‌ها منجر به تعطیل شدن صنعت هوایمایی کشور نشده است. به هر حال راهکارهایی ارائه شده و کشور از هوایماهای دست دوم استفاده می‌کند. البته تحریمی اثر نیست و هزینه را برای خرید هوایما بالاتر برده است. هوایما مستقیم خرید نمی‌شود و ارتباط مالی بین خریدار و فروشنده هم به شکل مستقیم نیست. همین مسئله هزینه‌ها را بسیار افزایش می‌دهد.

نقدی که به صنعت هوایی کشور وجود دارد این است که ایرلاین‌ها، سوخت پارانته‌ای دریافت می‌کنند اما از سوی دیگر تقاضای آزادسازی قیمت بلیت را دارند. این خواسته تا چه اندازه منطقی است؟

زمانی که قیمت بلیت تکلیفی است، سوخت هم باید با همین قیمت ارزان به دست ایرلاین‌ها برسد. چون قیمت‌گذاری تکلیفی به دلیل ارائه سوخت اعمال شده است. اگر قرار باشد قیمت سوخت از حالت پارانته‌ای تبدیل به قیمت بازار آزاد شود، طبیعتاً آثار این افزایش قیمت باید در قیمت هوایما هم مشخص شود. یعنی نمی‌توان قیمت سوخت را افزایش داد و قیمت بلیت را ثابت نگه داشت. این اقدام برای صنعت بسیار آسیب‌زاست و باید متناسب با قیمت سوخت، قیمت بلیت هم افزایش یابد. اکنون دولت اجازه نمی‌دهد قیمت هوایما به صورت آزاد به فروش برسد پس لازم است که قیمت سوخت هم به شکل سوبسیددار، حساب شود.



متقاضیان عادی اگر آشنایی در دفتر خدمات هوایمایی یا یکی از ایرلاین‌ها نداشته باشند بلیتی هم نخواهند داشت یا بسیار گران‌تر از نرخ‌های مصوب به دستشان خواهد رسید. پیشتر یکی از مدیران میانی سازمان هوایمایی در گفت‌وگویی به طنز به خبرنگار هم‌میهن گفت: «خودمان هم بلیت گیر نمی‌آید.»

در این ماجرا قطعاً کم بودن تعداد هوایما یکی از عوامل اثرگذار است. هر چند در خصوص تعداد آن مناقشه‌ای بین هشت تا ۲۰۰ فروند هوایما وجود دارد. به هر حال آنچه مسلم است اینکه تحریم‌ها نقش زیادی در کاهش تعداد پروازها دارند. در کنار آن سوخت هوایماها، تحریم است. بعد از آنکه ترابپ

از پرچم خارج شد، سوخت‌های هوایی هم در معرض تحریم‌ها قرار گرفتند. البته همان موقع، رئیس سازمان هوایمایی کشور اعلام کرد که قرار نیست پروازی را به خاطر عدم سوخت‌رسانی لغو کنند. اما کسی نگفت که قرار است پروازها محدود شوند و چند سال بعد هم، جمع تورم، قیمت‌گذاری تکلیفی و کاهش بهره‌وری ناوگان حمل‌ونقل هوایی، وضعیت پروازها را تا این حد نامساعد کند؛ تا حدی که دوره انتظار برای خرید بلیت هوایما به ۱۵ روز تا یک ماه رسیده است و اصلاً بلیت برای مسافران عادی نایاب است. این‌ها همه در حالی است که مسافرانی که بلیت پیدا می‌کنند هم از وضعیت هوایماها راضی نیستند. از تأخیرهای زیاد در پروازها، تا قیمت‌های نامتناسب با جیب مسافر و نامتوازن بودن خدمات ارائه‌شده با قیمت. از جمله موارد گلایه مسافرانی است که به سختی بلیت تهیه کرده‌اند. در مقابل فعالان حوزه هوایی معتقدند در صورتی که دولت دست آن‌ها را در قیمت‌گذاری باز گذاشته بود، از مشکلات حوزه کاسته می‌شد. این‌طور که بررسی‌ها نشان می‌دهد، بلیت هوایما، سه‌قیمتی است. یکی قیمتی که دولت اعلام می‌کند؛ دیگری قیمت بلیت‌های چارتری که توافق است و دست آخر قیمتی که از دست ایرلاین‌ها خارج است و در بازار غیررسمی هر چقدر بخواهند، می‌فروشند. مردم هم اگر چاره دیگری پیدا نکنند، با هر قیمتی آن‌را می‌خرند. این در حالی است که مزه‌مهایی مبنی بر دخالت سازمان هوایمایی بر قیمت‌های چارتری هم به گوش می‌رسد. به گفته سخنگوی سازمان هوایمایی، این سازمان منتظر اعلام ستاد تنظیم بازار است تا قیمت بلیت‌ها را اعلام کند و بعد از آن بر قیمت‌ها نظارت کند و اجازه ندهد، بلیت هوایما با قیمت‌های خارج از مصوبه به فروش برسد. در حال حاضر در همسایگی ایران، ترکیه با افزایش تعداد پروازگاه‌های خود از ۲۶ به ۵۶ عدد و تعداد مسافران هوایی خود از سالانه ۳۵ میلیون به ۱۸۰ میلیون نفر، دورنمای خوبی برای صنعت هوایی خود متصور است. اما در ایران، با وجود آنکه نیاز به حدود ۵۰۰ فروند هوایما وجود دارد تا ناوگان داخلی تأمین شود و مسافران داخلی با کمبود هوایما و نبود بلیت مواجه نشوند اما تحریم‌ها و عدم تمایل سرمایه‌گذار بخش خصوصی به ورود در این حوزه، دورنمای این صنعت را تاریک کرده است.

برخی چارترکنندگان سیستم عرضه و تقاضا را به هم می‌زنند تا قیمت به رقم مورد نظر فروشنده برسد و اینجاست که وقتی به سایت‌های فروش مراجعه می‌شود، بلیتی بعد وجود ندارد. چون این بلیت‌ها نزد چارترکننده فریز شده است و در یک بازار در سایه به فروش می‌رسد.

با ایرلاین بسته می‌شود که حقوق مسافرین را تحت الشعاع قرار می‌دهد، ولی اقدام تعداد محدودی از چارترکنندگان ارتباطی به موجودیت چارترینگ در صنعت هوایمایی ندارد.

قیمت بلیت را چطور ارزیابی می‌کنید؟

قیمت بلیت‌ها در تمامی جلسات کارشناسی همیشه با دو دیدگاه متفاوت روبه‌رو بوده. عده‌ای موافق و عده‌ای مخالف قیمت‌گذاری هستند. هر کدام نیز دلایل خود را دارند. از دید من، کلی‌نگری به قیمت بلیت درست نیست و باید به صورت موردی در هر مسیر قیمت‌ها با محاسبه هزینه‌ها و حدود ۲۰ تا ۳۰ درصد سود خالص ایرلاین مشخص شود. در هیچ کجای دنیا قیمت‌گذاری وجود ندارد. در کشورهای حاشیه خلیج فارس تعیین سقف وجود دارد اما قیمت‌گذاری خیر.

چارتر در صورتی که ایرلاین‌ها می‌گویند تحت تاثیر سیاست‌های قیمتی زبان‌ده هستند اما هر روز شاهد تولد یک ایرلاین جدید هستیم؟

یکی از علل آن علاقه وافر بازگانان به صنعت هوایی است. از هر ۱۰ نفر بازگان حداقل یک نفر به این حوزه علاقه‌مند است. دلیل دوم تلاش استان‌ها برای داشتن یک ایرلاین و استفاده از مزیت جابه‌جایی مسافران از آن استان است. برخلاف نظر برخی افراد، اتفاقاً ایرلاین‌داری بسیار هم سودده است. البته به صرف فروش صندلی به مسافر نمی‌توان به سود رسید. نقش مدیریت ایرلاین که تام‌الانتخاب است در تصمیمات کلان با سابقه مدیریتی در جی‌اچ‌اچ مدیر شرکت خصوصی و نه دولتی و نیز ذهنیت تجارت هوایی بسیار اهمیت دارد. اخیراً سه ایرلاین به مجموعه قبل اضافه شده است و شاید در آینده شاهد راه‌اندازی ایرلاین‌های بیشتری نیز باشیم. افتتاح ایرلاین جدید سختی چندانی ندارد.

حمید غوابش عضو هیئت‌مدیره سابق انجمن هوایمایی:

بدون شناخت صنعت نمی‌توان سیاست‌گذاری کرد

بسیاری از کارشناسان حوزه حمل و نقل هوایی، معتقدند که دلیل اصلی ضعف ناوگان هوایی کشور، عرضه بلیت هوایما با قیمت تکلیفی است. از سوی دیگر با توجه به وجود تحریم و مصائبی که این حوزه دارد اگر قیمت‌دستوری نباشد احتمال می‌رود شرایط قیمتی بدتر از آنچه امروز است بشود. از آنجایی که تعداد هوایماهای فعال در کشور اندک بوده و تقاضا برای این تعداد اندک بسیار زیاد است پس بلیت کم‌یاب و نایاب می‌شود. به همین دلیل قیمت بلیت ناچار روی قیمت‌های اعلامی تثبیت می‌شود. حمید غوابش، عضو هیئت‌مدیره سابق انجمن هوایمایی در همین باره توضیح می‌دهد: کاهش بهره‌وری هوایماها و تعداد کم آن‌ها منجر به نبود بلیت شده است.

اخیراً گفته شده که تعداد هوایماهای مسافربری ۸ فروند است، به نظر شما این آمار صحیح است؟

قطعاً این آمار غلط است.

پس چرایی بلیت‌های هوایما نایاب شده است؟

قطعاً ترافیک هوایما کم شده است زیرا تعداد ناوگان نسبت به سال‌های قبل کمتر است و میزان عرضه از میزان تقاضا بسیار کمتر است و این مطلب صحیح است. اما تعداد هشت فروند اشتباه است زیرا اگر آمار پروازهای همین امروز را هم حساب کنید، متوجه می‌شوید که تعداد هوایماها بیشتر است. همان افزونی تقاضا بر عرضه موجب کمیابی بلیت شده است. تعداد هوایماهایی که در خط پرواز است به نسبت تقاضا بسیار کمتر است. تعداد ناوگان کافی وجود ندارد. یک دلیل دیگر هم بهره‌وری پایین هوایماهاست. به دلیل عمر بالای هوایماها و مشکلاتی که در نگهداری و تعمیر آن‌ها وجود دارد، بهره‌وری هوایماها کمتر شده است. این دو مسئله موجب شده که کمبود در بازار به وجود بیاید.

سازوکار قیمت‌گذاری بلیت‌ها را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

به نظر من قیمت بلیت تنها در بازار آزاد متعادل می‌شود و در بازار تکلیفی این اتفاق نمی‌افتد. این مسئله‌ای است که بارها تجربه شده زیرا وقتی امکان رقابت در بازار وجود دارد، قیمت‌ها متعادل و تثبیت می‌شوند.

در شرایطی که دولت اصرار به تعیین قیمت دارد می‌بینیم که کار از دست دولت خارج می‌شود و چارترکنندگان با قیمت خودشان بلیت را به مردم می‌فروشند.

چارترکنندگان جزو زنجیره بازار هستند و اینکه بخواهیم



نگاه مسئول

جعفر یازرلو سخنگوی سازمان هوایمایی کشور:

منتظر تصمیم ستاد تنظیم بازار هستیم

بعد از گذشت چند ماه از طرح مسئله قیمت بلیت و برخورد با چارترکنندگان، سازمان هوایمایی کشور، اجرای همه تصمیم‌ها را به نظر ستاد تنظیم بازار موکول می‌کند. روابط عمومی این سازمان، تعداد هوایماهای فعال در کشور را ۲۵۰ فروند اعلام می‌کند. جعفر یازرلو، سخنگوی سازمان هوایمایی کشور در گفت‌وگو با خبرنگار هم‌میهن اظهار می‌کند: در خصوص قیمت بلیت، منتظر تصمیم ستاد تنظیم بازار هستیم و پس از اعلام این قیمت و ابلاغ آن، نظارت‌ها اعمال می‌شوند.

موضع شما در مقابل گزارش یکی از رسانه‌ها که بر کاهش تعداد هوایماهای فعال کشور تا هشت فروند تاکید کرده بود چیست؟

بنا بر بررسی‌های انجام‌شده، تعداد ناوگان هوایی که بتواند پاسخگوی نیاز فعلی جمعیت ایران باشد ۵۵۰ فروند هوایما است. در حال حاضر حدوداً ۲۰۰ فروند هوایمایی فعال در کشور پرواز می‌کنند که اکنون پاسخگوی نیاز این افزایش تقاضا نیست. آمار جابه‌جایی مسافران در فرودگاه‌های کشور و تعداد نشست و برخاست هوایماها نشان از رشد عرضه است اما تقاضا با عرضه متناسب نیست.

راهکار سازمان هوایمایی برای حل این مشکل چیست؟

رویکرد فعلی سازمان هوایمایی کشوری با راهبردهای چهارگانه از جمله واردات هوایما و نهضت تأمین قطعه بر پایه پاسخ به نیاز کشور و مردم است. این تلاش‌ها به صورت مستمر در حال انجام است تا نیاز جامعه برطرف شود.

با وجود آنکه قیمت‌ها از سوی دولت مصوب و اعلام می‌شود ولی اغلب و یا شاید بتوان گفت همیشه بلیت هوایما با قیمت‌های بالاتر به دست مصرف‌کننده می‌رسد. برخی حضور چارترکنندگان و برخی ایجاد یک بازار سیاه فعال را دلیل این امر می‌دانند. چرا سازمان هوایمایی نمی‌تواند جلوی فعالیت‌های غیرقانونی در

گزارش بورس

تعیین سقف برای معافیت مالیاتی شرکت‌های بورسی

بورس دچار تکانه می‌شود؟

بند «س» تبصره ۶ قانون بودجه ۱۴۰۳ که با هدف افزایش درآمدهای مالیاتی، کاهش معافیت‌های مالیاتی شرکت‌های بورسی را نشان گرفته، دیروز در مجلس تصویب شد.

این بند اگرچه با هدف کمک به دولت برای کاهش کسری‌ها تصویب شده اما از سوی فعالان بورس به شدت مورد انتقاد قرار گرفته است. منتقدان این بند معتقدند که اعمال سقف برای معافیت‌های مالیاتی شرکت‌های بورسی، به ضرر این شرکت‌ها و در نهایت به ضرر سهامداران خواهد بود.

شوگ به بورس؟

در جلسه روز گذشته پیشنهاد کمیسیون اقتصادی برای اصلاح بند «س» تبصره ۶ قانون بودجه ۱۴۰۳ به تصویب رسید. این اصلاحیه در راستای ساماندهی بازار سرمایه و رفع ابهامات ایجاد شده در این خصوص صورت گرفته است.

به موجب این اصلاحیه، مجموع معافیت‌ها، نرخ صفر مالیاتی، کاهش نرخ مالیاتی و سایر مشوق‌های مالیاتی اشخاص حقیقی و حقوقی از محل مجموع درآمدهای حاصل شده برای عملکرد سال جاری کلیه مؤدیان به استثنای معافیت‌های دارای سقف زمانی مشخص، موارد مندرج در مواد ۱۳۹، ۱۴۳، ۱۴۳، ۱۴۳ و ۲۸۰ قانون مالیات‌های مستقیم با اصلاحات و الحاقات بعدی، قانون توسعه ابزارها و نهادهای مالی جدید به منظور تسهیل اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴، قانون تأمین مالی تولید و زیرساخت‌ها و قانون جهش تولید دانش‌بنیان برای اشخاص حقوقی تا ۷۵۰ میلیارد تومان و برای اشخاص حقیقی تا ۷۵ میلیارد تومان درآمد مشمول مالیات (سود خالص) قابل اعمال است. به اعتقاد تحلیلگران بازار سرمایه یکی از شوک‌های منفی که در هفته‌های گذشته به بازار سرمایه وارد شده است، شوک ناشی از افزایش مالیات بوده است. به همین دلیل حذف یا کاهش اثر این شوک می‌تواند سهامداران را به رشد بازار سرمایه امیدوار کند. البته باید توجه کرد که هنوز مانعی مانند نرخ دلار نیما، افزایش افسارگسیخته نرخ بهره و... بر سر راه رشد بازار سهام قرار گرفته‌اند.

رفع ابهام شد؟

با وجود آنکه کارشناسان از ابهامات موجود در این بند می‌گفتند، مجلس اعلام کرد که از این بند رفع ابهام شده است. یکی از نقدهایی که کارشناسان به این بند گرفتند این بود که به‌طور کلی مفهوم و مقصود نظر قانونگذار از کاربرد واژه «درآمد» در این حکم قانون بودجه مشخص نیست.

سازمان مالیاتی کشور در مواد مختلف قانون مالیات‌های مستقیم از واژه «درآمد» تعاریف متفاوتی ارائه کرده که باید به صورت دقیق مشخص شود که منظور درآمد حاصل از فروش کالا و ارائه خدمت است یا سود حاصل از فعالیت‌های اقتصادی مدنظر قانونگذار؟

چه افرادی مشمول مالیات می‌شوند؟

دومین ابهام مطرح‌شده درباره شمع عملیاتی این حکم است. اینکه چه بخشی از صاحبان درآمد اعم از حقیقی و حقوقی را شامل می‌شود. آیا صرفاً شامل درآمدهای اشخاص حقیقی صاحبان مشاغل موضوع فصل چهارم از باب سوم قانون مالیات‌های مستقیم و اشخاص حقوقی موضوع فصل پنجم از باب سوم قانون مالیات‌های مستقیم می‌شود یا سایر صاحبان درآمد از جمله اشخاص موضوع فصول اول، دوم و سوم از باب پنجم قانون مالیات‌های مستقیم را نیز شامل خواهد شد؟

درآمدها امسال به دست دولت نمی‌رسد

نقد دیگری که از سوی برخی کارشناسان مطرح می‌شود اینکه با توجه به تعریف سال مالیاتی و الزام اشخاص حقیقی و حقوقی به تسلیم اظهارنامه مالیاتی و پرداخت مالیات ابرازی هر سال در مواعد تسلیم اظهارنامه مالیاتی (برای اشخاص حقیقی سه ماه پس از پایان هر سال برای سال قبل و برای اشخاص حقوقی چهار ماه پس از پایان هر سال مالی برای سال مالی قبل) این حکم قطعاً تأثیر درآمدهای دولت در سال ۱۴۰۳ نخواهد داشت و در بهترین شرایط عمده تأثیر این حکم در سنوات ۱۴۰۴ و ۱۴۰۵ خواهد بود. اما بزرگترین اثر این حکم در کوتاه‌مدت و در همین ماه‌های ابتدایی سال ۱۴۰۳، معطوف به بازار سرمایه و تغییر ترکیب (سبد) سرمایه‌گذاری اشخاص حقیقی و حقوقی و سمت‌گیری سرمایه از بازارهای رسمی به سمت خرید ارز و طلا و مسکن خواهد بود که یقیناً نه مجلس و نه دولت علی‌الاصول ناپایستی زمینه‌ساز چنین رفتاری توسط صاحبان سرمایه شوند.

