

اقتصاد

بازار

نبض اقتصاد

❖ قیمت چای خارجی ۳ برابر شد

قیمت چای خارجی از ابتدای سال جاری تاکنون دو تا سه برابر افزایش یافت؛ فعالان اقتصادی دلیل این افزایش قیمت را حذف ارز دولتی ۴۲۰۰ تومانی برای این کالا ذکر می‌کنند.

به گزارش ایرنا، بهای هر نیم‌کیلوگرم چای خشك خارجی برندهای مختلف توبینگز ۷۵ هزار و ۹۰۰ تومان، گلستان ۶۷ هزار و ۵۰۰ تومان، دو غزال ۷۰ هزار تومان، احمد ۷۰ هزار تومان و جهان ۶۰ هزار تومان است؛ در حالی که پیش از این با دریافت ارز ۴۲۰۰ تومانی، قیمت همین کالاها برای چای توبینگز ۳۷ هزار تومان، گلستان ۲۹ هزار و ۹۰۰ تومان، دو غزال ۲۹ هزار و ۹۰۰ تومان، احمد ۲۹ هزار و ۵۰۰ تومان و جهان ۲۸ هزار تومان بود.
ابتدای اردیبهشت امسال علی‌اکبر مهرفر، معاون توسعه بازرگانی و صنایع کشاورزی وزارت جهاد کشاورزی از حذف ارز دولتی با نرخ ۴۲۰۰ تومانی برای واردات گوشت قرمز، کره، حبوبات و چای خبر داد و مقرر شد براساس نظام یکپارچه معاملات ارزی این کالاها با ارز نیامای تأمین و وارد کشور شود.

نیاز مصرفی چای کشور سالانه صد هزار تن است که از این میزان ۷۵ هزار تن از محل واردات و ۲۵ هزار تن از تولید داخلی تأمین می‌شود که نشان می‌دهد سهم چای خارجی در بازار داخلی سه‌چهارم سرانه مصرف و چای داخلی ما سهم یک‌چهارمی در این بازار دارد.

کاوه زرگران، دبیرکل کانون صنایع غذایی ایران با بیان این‌که چای ایرانی به دلیل طعم خاصی که دارد ذائقه همه افراد جامعه را در برنمی‌گیرد، گفت: امروز بخش عمده مردم ایران گرایش به مصرف چای‌های خارجی دارند که با حذف ارز، ۴۲۰۰ تومانی در پایان فروردین، افزایش سه‌برابری قیمت چای دور از تصور نبود. وی عنوان کرد: با حذف ارز دولتی واردکنندگان ناچارند این کالاها را با ارز نیامایی یا آزاد تأمین و وارد کشور کنند که با توجه به فاصله قیمت ارز آزاد نسبت به ارز دولتی، افزایش سه برابری قیمت چای خارجی منطقی است.

❖ اعلام تعلیق ۶ نفر

در وزارت صنعت

مدیرکل بازرسی وزارت صنعت از تعلیق شش نفر از بدنه کارشناسی این وزارتخانه به علت تخلف در ثبت سفارش‌ها و تخلفات خودرویی خبر داد.

به گزارش خبرگزاری صداوسیما، اکبر صادقی افزود: در حوزه خودرویی و ثبت سفارش‌ها، گزارش‌های زیادی از وقوع تخلف داشتیم گرچه این گزارش‌ها رو به کاهش است، اما با افراد خاطی برخورد‌های لازم صورت گرفته است.

وی با بیان این‌که وزارت صنعت در مقابله با فساد با هیچ‌کس تعارف ندارد، گفت: به هرکسی که در حق تولیدکننده و ارباب رجوع و خدماتی را که باید به آنها ارائه کند تخطی کند یا فسادی را مرتکب شود با قاطعیت برخورد خواهد شد همچنان‌که با شش نفر متخلف یادشده برخورد شد.

صادقی همچنین گفت: در بررسی‌های انجام شده، ۶۱۸ گلوگاه مستعد فساد در مجموعه‌های وزارت صنعت، معدن و تجارت شناسایی شد که در کمیته سلامت اداری با حضور معاونان وزیر و روسای سازمان‌ها این گلوگاه‌ها را پایش می‌کنیم.

❖ تفاوت ۱۵ میلیونی قیمت آپارتمان نقلی در آمارهای بانک مرکزی و وزارت شهرسازی

گزارش بانک مرکزی از تحولات بازار مسکن تیرماه با آمار وزارت راه و شهرسازی تفاوت عجیبی دارد.

به گزارش فارس، بانک مرکزی در گزارش خود از بازار مسکن تیرماه اعلام کرد که متوسط قیمت خرید و فروش یک مترمربع زیربنای واحد مسکونی معامله‌شده از طریق بنگاه‌های معاملات ملکی شهر تهران ۱۳ میلیون و ۳۵۰ هزار تومان بود. این در حالی است که وزارت راه و شهرسازی در گزارش خود از وضعیت بازار مسکن در تیرماه ۹۸ اعلام کرد میانگین خرید و فروش هر مترمربع واحد مسکونی در شهر تهران به قیمت ۱۳ میلیون و ۶۱۵ هزار تومان بوده است. حال اگر یک آپارتمان نقلی را مطابق این آمارها مقایسه کنیم متوجه می‌شویم که در گزارش این دو دستگاه دولتی، در قیمت ملا یک آپارتمان ۶۰ متری، ۱۵ میلیون تومان تفاوت وجود دارد.



صورت گرفته بود؛ مسئولان شرکت ملی گاز ایران رسماً اعلام کرده بودند در سفری که مدیرعامل شرکت ملی گاز ایران به ترکمنستان داشت توافق واردات گاز از این کشور به مدت ۵ سال آینده امضا شده و به همین دلیل گاز بدون مشکل از این کشور وارد خواهد شد، اما ترکمنستان خلف وعده کرد.

تحویل داد که نشان می‌دهد این کشور اجازه قطع گاز را نداشته است؛ بنابراین این کشور باید بابت این کار به ایران غرامت پرداخت کند. دی ماه سال ۹۵ بود که ترکمنستان یک طرفه گاز خود را به روی ایران قطع کرد. چند روز قبل از آغاز سال ۲۱۷ میلادی مذاکرات فشرده‌ای بین مسئولان شرکت ملی گاز ایران و ترکمنستان

ایران برنده مرحله اول دعوای گازی با ترکمنستان شد

ایران در دادگاه داوری به دلیل اختلافات پیش آمده با ترکمنستان در مرحله نخست برنده شد و براین اساس ترکمنستان به علت قطع گاز به روی ایران باید غرامت بپردازد. به گزارش فارس، در طول دو سالی که از شکایت ایران از ترکمنستان به دلیل قطع گاز در زمستان سال ۹۵ می‌گذرد، ایران مدارک معتبر و مستدلی را

جام جم از افزایش شدید قیمت بلیت هواپیما در مسیرهای داخلی گزارش می‌دهد

پرواز را به‌خاطرهبسیار!

افزایش سرسام‌آور قیمت بلیت هواپیما مردم را وادار به سفرهای جاده‌ای کرده است

❖ در سال‌های قبل افراد متوسط جامعه هم می‌توانستند در روزهای خلوت مثل وسط هفته، بلیت هواپیما می‌سیر

تهران-مشهد را با نرخ‌هایی حتی کمتر از صد هزار تومان و معادل قیمت بلیت اتوبوس تهیه کنند و راهی مشهد شوند؛ اما امسال دیگر خبری از این نرخ‌ها نیست و حتی در خلوت‌ترین روزها هم بلیت این مسیر زیر ۳۵۰ هزار تومان نیست.

در سال جاری با قیمتهای عجیب و غریبی در پروازهای داخلی مواجه شده‌ایم، به‌طور مثال، بلیت تهران - مشهد برخی روزها از مرز یک میلیون تومان هم تجاوز کرده که این موضوع اعتراض بسیاری از مردم را به دنبال داشته است، در مقابل مسؤولان صنعت هوایی تنها با اعلام این‌که هزینه شرکت‌های هواپیمایی افزایش یافته، گران شدن بی‌رویه و غیرمعتقول بلیت پروازها را توجیه می‌کنند.

❖ بلیت پرواز تهران - ارومیه در یک سال اخیر بیش از ۳ برابر شده است

سیدهای بهادری، عضو کمیسیون عمران مجلس با بیان این‌که استراتژی سازمان هواپیمایی عامل گرانی بلیت پروازهاست، گفت: در شرایط کنونی، شرکت‌های هواپیمایی تنها اقداماتی که به نفع خودشان است را عملیاتی می‌کنند.

به گزارش تسنیم، بهادری با بیان این‌که استراتژی امروز سازمان هواپیمایی، شناور کردن نرخ بلیت پروازهای هوایی است، یعنی آن‌که قیمت بلیت در زمان‌های خاص و ایام پرمتقاضی بالا می‌رود، اظهار کرد: شناور شدن قیمت بلیت هواپیما یکی از ابزارهای شرکت‌های هواپیمایی خارجی برای مدیریت بازار پروازهای هوایی است، حال سؤال پیش می‌آید که آیا تمام اقدامات ما در این حوزه به‌مانند کشورهای خارجی است که شناور شدن نرخ بلیت مانند آنها باشد؟ وی با انتقاد از عدم ارتقای کیفیت خدمات ارائه شده در پروازهای هوایی داخلی، افزود: متأسفانه با وجود افزایش قیمت بلیت هواپیما، کیفیت خدمات تغییر مثبتی نکرده است، از طرفی بی‌نظمی شرکت‌های هواپیمایی در ارائه خدمات افزایش یافته است، یکی از عوامل نارضایتی مسافران از پروازهای هوایی، بروز تأخیرهای چندساعته پرواز و معطل ماندن مسافران است که متأسفانه این مشکل هنوز ادامه دارد. بهادری به مثالی درباره گرانی بلیت اشاره کرد و با بیان این‌که نرخ بلیت پرواز تهران - ارومیه در یک سال اخیر بیش از سه برابر شده است، اظهار کرد: در شرایط کنونی مردم برای این پرواز یک‌ساعته باید مبلغی حدود ۶۰۰ هزار تومان را پرداخت کنند، از این‌رو سازمان هواپیمایی کشوری و وزارت راه و شهرسازی باید یک بار برای همیشه بازار فروش بلیت هواپیما را ساماندهی کنند.

مستثنا نیست.

سختگوی سازمان هواپیمایی کشوری دلیل حذف بلیت‌های چارتری را خدمت به مسافران هوایی دانست و تأکید کرد: بلیت باید قابلیت استرداد و تغییر را داشته باشد اما بعضاً شاهد بودیم در برخی فروش‌های بلیت چارتری، اعلام می‌شد غیرقابل استرداد است و این برخلاف حقوق مسافران هوایی بود. همچنین در زمان‌های پیک، پروازهای چارتری تعیین‌کننده نرخ بلیت می‌شدند و در همان زمان بلیت به دست مسافران نمی‌رسید. لازم به یادآوری است، بلیت‌های چارتری یک قابلیت خوب داشت و آن هم بلیت ارزان در زمان غیریپیک بود اما با تعیین کف و سقف نرخ بلیت این امتیاز از مسافران گرفته شد و عملاً بلیت هواپیما گران شد که سختگوی سازمان هواپیمایی در این باره تصریح کرد: با شروع همراه ارقام بلیت بسیار کاهش می‌یابد و تقریباً به کف قیمتی نزدیک می‌شود. برای تعیین کف و سقف قیمت بلیت هزینه تمام‌شده یک صندلی پرواز محاسبه می‌شود و ما برای نظارت در هر مسیر اجازه نمی‌دهیم شرکت هواپیمایی از سقف قیمتی در زمان پیک عبور کند. جعفرزاده ادامه داد: بلیت مسیر تهران به مشهد با ۲۰۰ هزار تومان تا ۷۵۰ هزار تومان است و ما هیچ تکلیف قیمتی برای آنها تعیین نکردیم. وی در مورد تغییر نرخ بلیت هواپیما گفت: به دلیل این‌که نرخ ارز ثابت شده و قیمت بلیت‌ها براساس هزینه تمام‌شده صندلی‌های پرواز محاسبه می‌شود تغییری در نرخ بلیت‌ها نداریم.

❖ راهکاری برای ارزان شدن بلیت

مقصود اسعدی سامانی، دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی با بیان این‌که محدود کردن پروازهای چارتری به زیان مردم بود به خبرنگار ما گفت: چارتری یکی از روش‌های توزیع و فروش بلیت پروازها است که می‌تواند موجب توسعه گردشگری در کشور شود که در همین ارتباط پیشنهادهایی از سوی انجمن به سازمان هواپیمایی کشوری مبنی بر برقراری و فروش بلیت چارتری در برخی مسیرهای پرتردد کشور داده شد اما هنوز در این مورد قانع نشده‌اند.

وی افزود، راینی‌های زیادی برای برقراری فروش بلیت چارتری در مسیر مشهد به شهرهای دیگر صورت گرفته و در آن توضیح داده‌شده که چارتر با همین شرایطی که در مسیرهای گردشگری اجرا می‌شود در مسیر مشهد هم به اجرا دربیاید تا در زمان غیریپیک مسافران بتوانند با نرخ ارزان‌تری سفر کنند.

اسعدی سامانی به شرایط فروش بلیت چارتری در مسیرهای گردشگری اشاره کرد و گفت: کیش، قشم و مناطق نفت خیز می‌توانند بلیت چارتر در قالب یک بسته سفر به فروش برسانند که در مورد مسیر سوم تکلیف روشن است و تنها مهندسان و کارکنان وزارت نفت از آن استفاده می‌کنند؛ اما اگر در مسیر مشهد این بلیت‌ها فروخته شود و هتل و گردش‌های یک‌روزه و یا تورهای تفریحی دیگر کنار آن در نظر گرفته شود می‌تواند بسیار مفید باشد و مهم‌ترین بخش سفر که هزینه پرواز است بسیار کاهش می‌یابد. وی به فعالیت شرکت‌های هواپیمایی بعد از محدودسازی بلیت چارتری اشاره کرد و افزود: از زمانی که بلیت چارتری تنها در مسیرهای مذکور فروخته می‌شود، قیمت بلیت در برخی مسیرهای پرتردد مانند مشهد بسیار گران‌تر شده و همه اقشار نمی‌توانند از آن بهره‌برند. این در حالی است که برخی پروازها همه صندلی‌ها دارای مسافر نیستند که در صورت فروش بلیت‌های چارتری این موضوع

❖ افزایش ۳ برابری هزینه پرواز به مشهد

هم‌اکنون در روزهای وسط هفته هم یک خانواده چهارنفره برای استفاده از بلیت رفت و برگشت پرواز تهران - مشهد، باید حدود سه تا چهار میلیون تومان هزینه کند؛ این در حالی است که همین خانواده سال گذشته می‌توانست در روزهای خلوت با هزینه کمتر از یک میلیون تومان با استفاده از مسیرهای هوایی به مشهد برود و برگردد.

افزایش شدید قیمت بلیت هواپیما بر قیمت مسیرهای ریلی هم اثر گذاشته و نرخ بلیت قطار در مسیرهای پرتردد مثل تهران - مشهد را هم نسبت به سال قبل مضاعف کرده است، با این وضعیت قیمت‌ها به‌خصوص در مسیرهای هوایی، دیگر می‌توان گفت خرید بلیت هواپیما فقط در توان ثروتمندان است و اقشار متوسط از این پس باید با خودروی سواری راهی سفر شوند که مخاطرات خود را دارد.

علت این وضعیت را باید در تعیین کف قیمت برای مسیرهای هوایی دانست. به گفته علی عابدزاده، رئیس سازمان هواپیمایی کشوری، خطوط هوایی مجاز هستند برای پروازهای خود حداکثر و حداقل قیمت تعیین کنند. مشخصاً تعیین حداقل قیمت موجب شده تا حتی در روزهای خلوت هم قیمت‌ها پایین نیاید.

مهم‌ترین توجیه شرکت‌های هواپیمایی برای گران کردن نرخ بلیت، افزایش هزینه‌های ارزی است؛ اما برخی کارشناسان معتقدند اگر با این هزینه‌های ارزی که شرکت‌ها هم می‌گویند نرخ بلیت را محاسبه کنیم، قیمت‌ها باید خیلی کمتر از نرخ‌های فعلی باشد، اما شرکت‌های هوایی برای جبران زیان‌های انباشته و بدهی‌های خود که به جای مانده از قبل و مدیریت‌های غلط است، می‌خواهند این هزینه‌ها را از جیب مردم و مسافران خود درآورند.

البته شرکت‌های هواپیمایی می‌گویند دلیل افزایش قیمت در شرایط کنونی این است که تعداد زیادی از هواپیماهای شرکت ایران ایر پروازهای حج را انجام می‌دهند بنابراین به اجبار تعدادی از پروازهای داخلی باطل شده‌اند و این بر قیمت‌ها تأثیر گذاشته، اما نگاهی به قیمت پیش‌فروش بلیت‌ها حتی برای همراه هم نشان از تداوم گرانی‌ها دارد.

❖ نظارت بر قیمت‌گذاری بلیت

پروازهای داخلی وجود ندارد

جمشید جعفرپور، رئیس کمیسیون فرهنگی مجلس، درباره افزایش زیاد قیمت پروازهای داخلی و تأثیر آن بر جامعه و کمتر شدن این نوع پرواز گفت: سوءاستفاده از مصوبه آزادسازی نرخ بلیت پروازهای داخلی منجر به تخلف شرکت‌های هواپیمایی در قیمت‌گذاری بلیت‌ها شده است. به گزارش خانه ملت، وی تأکید کرد: یک ضرورت جدی در این حوزه از سوی سازمان هواپیمایی، سامان‌تجزیرات حکومتی و وزارت راه و شهرسازی بر قیمت‌گذاری شرکت‌ها لازم است. نماینده مردم لارستان با بیان این‌که عدم نظارت باعث بروز هرج و مرج در قیمت‌گذاری بلیت پروازهای داخلی شده است، گفت: عدم وجود نظارت جدی بر قیمت بلیت پروازهای داخلی باعث این نوسانات شده است. وی افزود: این شرکت‌ها در ایام خاص و پرتردد قیمت‌ها را به گونه‌ای غیرمعتقول افزایش داده و هم‌میهنان را در تهیه بلیت و تردهای بین‌شهری دچار مشکل کنند. رئیس کمیسیون فرهنگی مجلس تأکید کرد: هزینه‌های سنگین دولت جهت تجهیز ناوگان هوایی کشور باید امکان تردد هوایی را در دسترس اقشار مختلف جامعه قرار دهد. وی با اشاره به این‌که افزایش قیمت پروازهای داخلی امکان استفاده از حمل و نقل هوایی را در اختیار یک‌گروه خاص قرار می‌دهد، گفت: نتیجه افزایش قیمت بلیت‌ها این است که امکان تردد هوایی تنها برای اقشار ثروتمند فراهم می‌شود و ناوگان هوایی باری از میزان تردد زمینی که امکان خطرات جانی بیشتری را برای مردم ایجاد می‌کند، برنمی‌دارد. نماینده مردم لارستان در مجلس شورای اسلامی گفت: دلالت و گروه‌های قدرتمند غیررسمی نقش زیادی در افزایش قیمت کالاهای خدمات اساسی مورد نیاز مردم دارند.

❖ نرخ بلیت‌ها واقعی نیست

آرمان بیات، کارشناس صنعت هوایی نیز در این خصوص گفت: سیاست‌های رایج برای توزیع صندلی‌های پرواز در سراسر کشورهای جهان بر اساس کشش بازار (میزان عرضه و تقاضا) مشخص می‌شود ولی با این حال به اعتقاد بنده قیمت‌های اعلام‌شده برای کف و سقف بلیت‌های داخلی خصوصاً مسیر مشهد واقعی نیست.

وی افزود: هزینه‌های پرواز در کشور خصوصاً هزینه صندلی‌ها همواره ثابت است و به نظر می‌رسد قیمت‌های فعلی واقعی نبوده و حداکثر قیمت بلیت تهران-مشهد باید ۲۵۰ هزار تومان باشد، نه ۷۰۰ هزار تومان. بنابراین باید شرکت‌های هواپیمایی در اعلام نرخ قیمتی کف و سقف خرید بلیت هواپیما تجدیدنظر کرده و آن را بردارند. این کارشناس صنعت هوایی درخصوص شاخص‌های تعیین نرخ صندلی هواپیماها تصریح کرد: معمولاً نرخ صندلی هواپیماها بر اساس نوع و حجم هواپیما، نرخ ارز و شرکت هواپیمایی متفاوت است با این حال شرکت‌های هواپیمایی باید با حمایت‌های دولتی هزینه‌های خود را مهندسی کرده تا آسیب‌های ناشی از تحریم به آنها وارد نشود و تأثیری بر آنها نگذارد. بیات گفت: متأسفانه در سالیان اخیر سود خرید بلیت عمدتاً در جیب چارتر کنندگان رفته و شرکت‌های هواپیمایی و مردم از این امر منتفع نگشته‌اند به همین دلیل معتقدم شرکت‌های هواپیمایی خود باید نرخ بلیت را تعیین کنند.

وی در خصوص عوامل تأثیرگذار در بحث عرضه صندلی نیز گفت: زیرساخت‌های عملیاتی شرکت هواپیمایی، زیرساخت‌های فرودگاهی، تعداد ناوگان هوایی و تعمیراتی بودن بسیاری از این خطوط سبب شده همواره نرخ بهره‌وری در ناوگان هوایی پایین بوده و همواره تقاضا از عرضه بیشتر باشد.

