

## نکته



## پیوستن صد هواپیمای هلیکوپتر به ناوگان هوایی کشور



در سال ۱۴۰۰ صنعت هوایی کشور در معرض تهدیدهای بسیاری ازجمله کرونا، وضعیت اقتصادی نامناسب شرکت‌های هواپیمایی در دنیا، وضعیت نامناسب ناوگان هوایی به دلیل کمبود نقدینگی، زمین گیر شدن هواپیماها، خروج متخصصان از کشور، تشدید تحریم‌های ظالمانه و حملات سایبری متعدد و غیره قرار داشت. با همکاری و همراهی مراکز پژوهشی، برنامه‌ای با چهار راهبرد شامل تاب‌آوری، توسعه ناوگان، نوسازی ناوگان و ساخت هواپیماهای بومی طراحی شد.

همچنین با وجود چالش‌های پیش رو، توسعه ناوگان هوایی در دستور کار قرار گرفت. در این راه دستاوردهای مهمی حاصل شد؛ چراکه براساس آمار، تا پیش از استقرار دولت سیزدهم ۱۳۷ فروند هواپیما با عمر ۲ تا ۳۰ سال و بالاتر زمین گیر بودند که عامل اصلی آن تحریم‌های ظالمانه علیه جمهوری اسلامی ایران محسوب می‌شد. همچنین در روزهای آغازین فعالیت دولت سیزدهم، میانگین عمر ناوگان هوایی کشور ۲۸.۵ سال بود که امروز به ۲۶ سال کاهش یافته است. اگر بخواهیم به برخی دستاوردهای دولت سیزدهم در صنعت هوانوردی اشاره کنیم می‌توان گفت ارتقای جایگاه ساختاری سازمان هواپیمایی کشوری، عضویت ایران در پntl‌های ایکائو، امضای تفاهم‌نامه‌های بین‌المللی، افزایش پروازهای بین‌المللی، تعمیر هواپیماهای غیرایرانی در ایران، اهدای گواهی‌نامه فرودگاهی، گسترش ناوگان هوایی، تدوین برنامه‌های توسعه صنعت هواپیمایی ازجمله این اقدامات بوده که تأثیر محسوس و بسزایی بر این صنعت گذاشته است.

طی سه سال گذشته با وجود مواجهه با انواع تحریم‌ها و مشکلات، امنیتی و امنیت در صنعت هوایی در عالی‌ترین سطح و به شکل نظام‌مند و سختگیرانه رعایت شد. به‌گونه‌ای که در حال حاضر ۲۸ شرکت هواپیمایی خارجی به‌کشورمان پرواز دارند و در حوزه حمل‌بار با پنج قاره جهان کار می‌کنیم.

از حیث وضعیت ناوگان هواپیمایی به‌لحاظ کمی می‌توان گفت، بیش از ۱۰۰ فروند هواپیما و هلیکوپتر در این ۳۳ ماه به ناوگان هوایی کشور اضافه شده که ۵۵ فروند از این تعداد وارد چرخه عملیاتی شده است.

همچنین در حوزه طراحی و داخلی‌سازی قطعات موردنیاز صنعت هوانوردی اقدامات شایسته‌ای صورت گرفته است. در سال‌های گذشته به موضوع تاب‌آوری در تأمین و تعمیر قطعات با مشکلات متعددی مواجه بودیم اما به همت شرکت‌های دانش‌بنیان یک زنجیره دانشی در کشور شکل گرفت. با وجود تحریم‌های ناجوانمردانه که حتی سوخت‌گیری هواپیماهای ما را در خارج از کشور با محدودیت مواجه کرده، توانستیم ۲۰۰۰ قطعه این صنعت را طراحی کرده و در تیراژ ۳۰۰ هزار قطعه بسازیم. همچنین در تولید روغن هواپیما به خودکفایی رسیدیم.

از سوی دیگر انعقاد بیش از ۴۰ موافقت‌نامه با همسایگان و دیگر کشورها، امضای تفاهم‌نامه با روسیه به‌عنوان یک کشور صاحب فناوری هوایی و پذیرش استانداردهای دو طرف در حوزه‌های آموزش، طراحی و ساخت، طرح شکایت از آمریکا به‌دلیل جلوگیری از حق مسلم مادر حوزه هوایی، یادداشت تفاهم همکاری با امارات و همچنین با دفتر منطقه‌ای ایکائو، ازجمله اقدامات مهم انجام شده در حوزه هوایی کشور در دولت سیزدهم است.

گرچه این مسئله قابل کتمان نیست که امروز تعداد ناوگان هوایی کشورمان با تقاضای موجود متناسب نیست. با این جمعیت و اقلیم و فرودگاه‌های موجود نیازمند ۵۵۰ فروند هواپیما هستیم، در حالی که موجودی هواپیماهای کشور کمی بیش از ۲۰۰ فروند است. اما همان‌طور که آمارها نشان داده، حوزه پرواز جای خود را در سبد خانوار مردم باز کرده و آن را در افزایش پروازهای مناسبتی مانند اربعین، نوروز و حج تمتع و افزایش پروازهای خارجی به ویژه به امارات، ترکیه و عراق شاهدیم.

## اقتصاد

### گزارش

بانک جهانی در آخرین گزارش خود درباره نرخ تورم در ایران نوشت که کاهش تدریجی این شاخص به جایی رسیده که نرخ تورم از حدود ۵۵درصد به ۴۰درصد طی یک سال اخیر رسیده است. بانک جهانی در تحلیل اخیر خود از سیاست‌های پولی بانک مرکزی ایران آورده است: «با یک روند تعدیل‌کننده، تورم قیمت مصرف‌کننده برای پنجمین سال متوالی نرخ کاهشی داشته است.»

### کاهش تدریجی

از اردیبهشت‌ماه سال ۱۴۰۱ که با انجام اصلاحات اقتصادی مبلغ یارانه‌ها از ۴۵ هزار تومان به ۳۰۰ تا ۴۰۰ هزار تومان رسید و اختصاص ارز ترجیحی به برخی کالاهای اساسی متوقف شد، برای مدتی شاهد افزایش نسبی تورم بودیم اما تورم به‌تدریج کم شد و از ۵۵.۵درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل در آوریل ۲۰۲۳ به ۳۱درصد در می ۲۰۲۴ کاهش‌یافت. این روند با انقباض سیاست پولی و تثبیت ارزش ریال به‌دنبال برخی پیشرفت‌های جزئی در مذاکرات با ایالات‌متحده و اخبار مربوط به لغو مسدودشدن وجوه در خارج از کشور تقویت شد.

همچنین بر اساس گزارش بانک جهانی، تورم کل و تورم مینا در سال گذشته به ترتیب به ۴۰.۷درصد و ۴۰.۸درصد رسید. تورم بالا در درجه اول به تورم قیمت مواد غذایی نسبت داده می‌شود که تقریباً یک‌سوم نرخ تورم کلی و به‌دنبال آن هزینه مسکن را به همراه دارد. تورم بالاتر به‌طور نامتناسبی بر خانوارهای کم‌درآمد تأثیر می‌گذارد؛ زیرا غذا و مسکن حدود ۸۰درصد از سبد مصرفی آن‌ها را تشکیل می‌دهد. پیشرفت جزئی در مذاکرات هسته‌ای و تلاش برای تشدید سیاست پولی به کاهش تورم کمک کرده است. در روندی مشابه، تورم قیمت تولیدکننده نیز در سال ۱۴۰۲ به ۳۲.۶درصد کاهش یافت که پایین‌ترین نرخ در طول پنج‌سال گذشته است.

### ثبات ریال

بانک جهانی در بخش دیگری از گزارش خود از ورود ریال به دوره ثبات نسبی صحبت کرده است. طبق این گزارش، ریال تا حدی با بازگرداندن نرخ ارز ترجیحی جدید برای کالاهای اساسی، دوره‌ای از ثبات نسبی را پشت سر

### گفت‌وگو

**یک کارشناس حوزه خودرو معتقد است که امسال چالش‌های بسیاری پیش روی صنعت خودرو وجود دارد. به‌طوری‌که این مسائل روی بازار هم تأثیر خواهد گذاشت. در این میان صنعت‌گران از خودروسازان تا مونتاژکاران، وضعیت مبهمی دارند و اگر تدبیری اندیشیده نشود، این صنعت مانند دیگر صنایع گرفتار خواهد شد.**

**امیرحسین کاکایی، کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «آتیه نو» به تشریح وضعیت این روزهای بازار خودرو و چالش‌های آن پرداخت که در ادامه مشروح آن را می‌خوانید.**

- وضعیت صنعت و بازار خودرو را از نظر چالش‌های متعدد پیش رو چگونه ارزیابی می‌کنید؟**

در ابتدا باید به این نکته اشاره کرد که بازار خودرو از حدود یک‌سال گذشته تاکنون راکد است. در اردیبهشت‌ماه امسال که نرخ ارز و قیمت دلار در بازار روند صعودی به خود گرفت، بازار به‌اصطلاح کمی تکان خورد و با افزایش قیمت مواجه شد اما دوباره کاهش قیمت دلار و درنهایت رکود مجدد در بازار پیش آمد. از سوی دیگر در ماه‌های گذشته شاهد اقدامات دولت در راستای کاهش و تثبیت نرخ ارز بودیم اما طی روزهای گذشته دوباره روند صعودی در این بازار به چشم می‌خورد.

طبیعی است در چنین شرایطی همه در بازار خودرو صبر پیشه کنند تا ببینند چه شرایطی بر این بازار حاکم خواهد شد. سؤالی که در این زمینه به وجود می‌آید این است که چرا بازار خودرو در ایران با همه کشورهای جهان فرق دارد. اکنون خودرو یک کالای سرمایه‌ای است نه مصرفی، به همین دلیل رفتار و برخورد مردم و فعالان بازار نیز در شرایط مختلف، متفاوت با دیگر کشورهاست. به‌گونه‌ای که اگر در دنیا قیمت خودرو کاهش پیدا می‌کند، تقاضا و فروش خودرو افزایش می‌یابد اما در ایران برعکس است و در این شرایط مردم خرید نمی‌کنند؛ چراکه سودی ندارد و عمده معاملات با هدف سودآوری و سرمایه‌گذاری انجام می‌شود.

باید توجه داشت که مثل هر بازار دیگری این عرصه نیز رقابتی است. با این حال دولت اجازه نمی‌دهد که این

گذاشته اما بازار موازی همچنان تحت تأثیر انتظارات قرار دارد. شش‌ماه پس از حذف نرخ ارز یارانه‌ای در ماه می ۲۰۲۲ (که در ابتدا به دلار ۴۲ هزارریالی پس از اعمال مجدد تحریم‌های ایالات‌متحده در سال ۲۰۱۸ وابسته بود)، بانک مرکزی در دسامبر ۲۰۲۲، نرخ ثابت جدید (دلار ۲۸۵ هزارریالی) را برای واردات کالاهای اساسی معرفی کرد. تمایل به حفظ نرخ ارز ثابت با مداخله مستقیم در بازار، درعین حال که بازار صادرات و واردات را در سطوح پایین نگه داشته، فاصله را با بازار ارز موازی (بازار آزاد) افزایش داده است. نرخ ارز بازار موازی همچنان منعکس‌کننده شرایط عرضه‌وتقاضا و احساسات بازار است که پس از ماه‌ها ثبات نسبی، بین ژانویه تا می ۲۰۲۴ در راستای افزایش تنش‌های ژئوپلیتیکی و انتخابات آتی ایالات‌متحده، ۱۹.۳درصد افزایش یافت.

حدود یک ماه گذشته بانک جهانی از رشد اقتصادی در ایران طی یک سال اخیر میلادی خبر داده بود. در تحلیل بانک مرکزی آمده بود: «پیش‌بینی رشد اقتصاد جمهوری اسلامی ایران در سال ۲۰۲۴-۲۰۲۵ به میزان ۵۰.۰درصد اعلام شده که در مقابل رقم ۳.۸درصد سال ۲۰۲۲ قرار دارد.» بانک جهانی اعلام کرده در میان صادرکنندگان نفت، برآورد می‌شود که رشد جمهوری اسلامی ایران در

بانک جهانی در آخرین گزارش خود اعلام کرد:

# سیر نزولی تورم در ایران



سال مالی ۲۰۲۳-۲۰۲۴ به پنج درصد افزایش یابد. از آنجا‌که این کشور از توافق اوپک پلاس مستثنی شده، تولید و صادرات نفت افزایش یافته و رشد در بخش غیرنفتی ازجمله خدمات نیز قوی بوده است.»

### معیشت مردم

این گزارش در حالی منتشر می‌شود که بسیاری از اقتصاددانان وضعیت شاخص‌های اقتصادی در کشورمان را چندان مطلوب نمی‌دانند؛ چرا که به گفته آن‌ها نرخ تورم به‌عنوان یکی از شاخص‌های مهم اقتصادی برای چندمین سال متوالی بالای ۴۰درصد بوده و به همین دلیل اقتصاد در کشور و معیشت مردم همچنان با چالش‌های متعددی روبه‌رو است. موسی غنی‌نژاد، استاد دانشگاه و اقتصاددان درباره وضعیت اقتصادی ایران گفت: «اقتصاد ما حال خوبی ندارد. آمارها از رشد اقتصادی چهار، پنج درصدی حکایت دارد اما با چنین آمار ی نباید وضع اقتصاد، جامعه و مردم این‌گونه باشد.»

او افزود: «در چهار پنج سال اخیر نرخ تورم حدود ۴۰ درصد بوده و اکثریت جامعه که مزد و حقوق‌بگیر هستند در این شرایط تورمی، سال به‌سال فقیرتر شده‌اند و قدرت خرید آن‌ها کاهش یافته است. رشد اقتصادی بیشتر ناشی از فرآورده‌های نفتی است که نقش مهمی در

### چالش‌های امسال صنعت خودرو

## آیا بازار خودرو به ساحل آرامش خواهد رسید؟

تجربه خواهد کرد.

- در صنعت خودرو مسائل بسیاری مانند زبان انباشته‌خودروسازان، قیمت‌گذاری دستوری و غیره وجود دارد. به نظر شما شرایط صنعت خودرو از این حیث چگونه است؟ از سوی دیگر شاهد افزایش بدون مجوز قیمت از سوی برخی خودروسازان هستیم. برای مواجهه با این مشکلات و حل آن‌ها چه کاری باید انجام داد؟**

چالش اصلی این است که موضوع خودرو به یک موضوع سیاسی –امنیتی تبدیل شده است و آمادگی لازم برای اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی در این حوزه وجود ندارد.

اصل ۴۴ می‌گوید که دولت باید با حکمرانی مناسب تصدی‌گری را به دست متخصصان بسپارد. این در حالی است که دولت به نوعی نقش تصدی‌گری دارد. بنابراین سیستم قفل شده و با چالش‌های متعدد در صنایعی مانند خودرو، ازجمله قیمت‌گذاری دستوری مواجه هستیم. البته معضلات دیگری مانند افزایش و نوسانات نرخ ارز، کمبود و ناترازی انرژی (برق و گاز)، مشکل لجستیک و غیره نیز وجود دارد. در این میان دخالت‌هایی که در صنعت و بازار خودرو می‌شود بازار را به‌هم می‌ریزد؛ چراکه مصارف را جابه‌جا می‌کند.

به‌عنوان مثال با رانت موجود در بازار خودرو، تخمین مناسب درباره میزان نیاز در این بازار ممکن نیست. به‌عبارت دیگر شرایط حاکم به‌گونه‌ای است که نمی‌توان متوجه شد تقاضای بازار خودرو تا چه‌اندازه تقاضای مرتبط با بازار رانتی و دولتی است و چه سهمی، نیاز واقعی مردم به خودرو محسوب می‌شود.

معتمد اگر دولت و متولیان این صنعت، خوردو را به حال خود رها کنند مشکلی به وجود نمی‌آید؛ چرا که در حال حاضر بیش از نیاز داخلی خودرو تولید می‌کنیم. البته نمی‌توان این ادعا را ثابت کرد به این دلیل که قیمت‌ها انحراف زیادی دارد و واقعی نیست. به عبارت دیگر برخی قیمت‌ها رانتی و دولتی است که به خودروسازان زبان می‌رساند و از سوی دیگر رانت‌خواران، دلالتان و البته مردم عادی را منتفع می‌کند. چه کسی است که از سود چندصد میلیون‌تومانی یک‌شبه در بازار خودرو استقبال نکند؟ بنابراین اشکال از مردم و صنعت نیست بلکه اشکال از نوع حکمرانی دولتی‌ها و مجلسی‌ها در صنعت

● یکشنبه ۱۴ مرداد ۱۴۰۳ ● شماره ۴۴۱

فضای کسب‌وکار ندارد و مربوط به رشد اقتصادی دولت یا خصولتی‌ها می‌شود.» این تحلیل‌گر اقتصادی در ادامه به دلایل کاهش سرمایه‌گذاری در کشور پرداخت و با اشاره به اینکه اقتصاد ایران با تورمی مواجه است که به هیچ‌وجه پایین نمی‌آید، اضافه کرد: «اقتصاد در شرایط تورمی هیچ ثباتی ندارد و کارآفرین‌ها برای فعالیت خود نیازمند چشم‌انداز ثابت هستند. اگر آینده قابل پیش‌بینی نباشد، سرمایه‌گذاری ممکن نیست.»

غنی‌نژاد با بیان یکی از مهم‌ترین عوامل تورم، یعنی افزایش نقدینگی ناشی از ناترازی و کسری بودجه دولت، گفت: «ناترازی بودجه باعث افزایش نقدینگی شده و افزایش نقدینگی بروز تورم را به همراه داشته است. برای حل مشکلات اقتصادی باید برای این مسئله برنامه‌ریزی کرد. از طرف دیگر اینکه به هر دلیلی دولت‌مردان ما به این نتیجه رسیده‌اند که بهتر از علم اقتصاد می‌توانند امور را اداره کنند، جای سؤال دارد.»

به گفته این دسته از اقتصاددانان ناترازی‌های موجود در اقتصاد کشور به‌ویژه ناترازی بودجه و کسری آن سبب افزایش نقدینگی و نرخ تورم در کشور شده است و دولت چهاردهم باید برای کنترل آن در شرایط رکود اقتصادی کنونی تدبیری بیندیشد.

بسیاری از کارشناسان اقتصادی معتقدند یکی از برنامه‌های پیشنهادی که دولت چهاردهم می‌تواند برای بهبود وضعیت اقتصادی در کشور اجرایی کند این است که رئیس‌جمهور جدید برای مدت محدودی، فعالیت سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، سازمان تعزیرات حکومتی و شورای رقابت را به حالت تعلیق در بیاورد؛ چرا که این سازمان‌ها نه‌تنها نتوانستند از حقوق مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان حمایت کنند، بلکه خود به عاملی برای ایجاد مشکل تبدیل شده‌اند. همچنین دولت باید راهکاری جدید برای بازار در نظر بگیرد و اقتصاد و بازار را از حالت دستوری، دولتی و رانتی خارج کند تا فضا برای رقابت سالم در همه بخش‌های اقتصادی ایجاد شود.

حال باید دید دولت چهاردهم چه تدبیری برای بهبود شاخص‌های کلان اقتصادی که تأثیر مستقیمی بر معیشت، زندگی و رفاه مردم در طبقات اجتماعی مختلف دارد، خواهد بیندیشد؟

خودرو است. با توجه به شرایط موجود می‌توان ارزیابی کرد که صنعت خودرو در حال حرکت به سمت‌وسوی خطرناکی است.

- چه چالش خطرناکی را در مقابل صنعت خودرو می‌بینید؟**

زبان انباشته‌خودروسازانی مانند ایران خودرو و سایپا به جاهای خطرناکی رسیده و تقریباً جایی برای قرض گرفتن از جایی مانند بانک و بورس را ندارند. این شرکت‌ها از نظر قانون ورشکستگی مسئله دارند و بانک‌ها دیگر نمی‌توانند به این خودروسازان وام بدهند؛ چرا که زبان‌دهی‌شان در حال افزایش است و بورس به آن‌ها اخطار داده است. به‌طور کلی هرجایی را در این صنعت نگاه می‌کنید، قفل شده است.

- البته می‌توانند از راهکارهایی مانند افزایش سرمایه برای پنهان کردن این زبان انباشته استفاده کنند.**

خیر، مشکل همین جاست که این معضل تنها با افزایش سرمایه حل نخواهد شد. در حال حاضر قیمت‌گذاری دستوری به‌روزرسانی شده و اخیراً ایران خودرو قیمت‌های جدیدی برای محصولات خود اعلام کرده است. دقیقاً پس از این اقدام ببینید چند نفر از مسئولان دولتی و نمایندگان مجلس اظهارنظر کرده و این اقدام را خلاف قانون اعلام کرده‌اند. این بدان معنی است که بی‌برنامگی و ناهماهنگی، به صاحبان این صنعت اجازه نمی‌دهد که برای خودشان برنامه‌ریزی کنند و در این شرایط مردم نیز سردرگم می‌شوند.

مونتاژکاران هم با چالش مواجه هستند و نیاز به سرمایه‌گذاری دارند. در شرایطی که قرار است واردات خودرو آزاد شود، این دسته از صاحبان صنعت روی چه گزاره‌ای باید حساب کنند؟ این در حالی است که اعلام می‌شود ارزی به این بازار تزریق نخواهد شد حتی اگر ارز تخصیص پیدا کند، نرخ آن مشخص نیست. بنابراین چنین مسائلی چالش را خواهد بود. صنعت خودرو، یک صنعت بسیار بزرگ در کشور است. بنابراین امسال خودروسازان مونتاژکار هم با چالش‌های بسیاری دست‌وپنجه نرم خواهند کرد. علت هم این است که تولیدشان بالا رفته اما بازار، بازار مصنوعی است و مشکلات آن ناگهان بروز پیدا می‌کند.