



عکس‌مجمعی مسافران ایرا

## کمبود بلیت و مسافران سرگردان در فرودگاه‌ها، شایعه افزایش صددرصدی قیمت‌ها را جدی کرده است

# تورم در آسمان؟

۱۵ دقیقه به اتمام برسد، بی‌سابقه است و تعطلات هفته آینده می‌تواند یکی از دلایل این حجم از تقاضا برای مسیره‌ای پرتردد ازجمله مشهد باشد.»

دراین‌میان برخی شرکت‌های مسافربری و تورهای تفریحی معتقد هستند که ایرلاین‌ها می‌خواهند با کم‌فروشی قیمت بلیت هوایما را بالا ببرند. آنها می‌گویند که ششیده‌هایی مبنی بر درخواست ایرلاین‌ها برای افزایش صددرصدی قیمت بلیت وجود دارد. این موضوع حتی واکنش برخی نمایندگان مجلس را به دنبال داشته است.

در همین زمینه محسن دهنوی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس، هم در صفحه شخصی خود نوشت: «برای جلوگیری از افزایش دوبرابری قیمت بلیت هوایماها به مخبر به‌عنوان رئیس ستاد تنظیم بازار نامه نوشتم. طعم ۴۰ هزار میلیارد تومان بزین بارانه‌ای زیر دهن ایرلاین‌ها مزه کرده و قیمت‌های گران فعلی را می‌خواهند نجومی کنند. چراغ سبز به این زیاده‌خواهی، موج تورم را به سونامی تبدیل می‌کند.»

درعین‌حال حرمت‌الله رفیعی، رئیس انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی، به‌تازگی به ایسنا گفته است که «بلیت هوایما در برخی مسیرهای پرتقاضا نته‌تها این صددرصد افزایش قیمت پیدا کرده، بلکه کمیاب هم شده است.»

او توضیح داده است «بلیت هوایما در مسیره‌ای پرترددی مثل مشهد، شیراز و کیش پیدا نمی‌شود و کمیاب شده است و حدود ۴۰ تا ۵۰ درصد ظرفیت ناوگان هوایمایی کشور چارتر شده است. ایرلاین‌ها وقتی با آژانس‌ها و چارترکننده‌ها قرارداد می‌بندند، ظرف یک ماه چندین بار نرخ‌ها را در قرارداد تغییر و افزایش می‌دهند، بعد هم به آژانس می‌گویند اگر پای قرارداد نایبند و با آنها همکاری نکنند، چارترکننده‌های دیگری وجود دارند که این کار را انجام دهند. یقینا که در این‌ماجرا پای شرکت‌های هوایمایی وسط است.»

حالا در شرایطی که شرکت‌های هوایمایی مدعی هستند

۱۸۰ فروند هوایما هم اعداد ضدونقیض فراوان است و برخی متولیان این صنعت با اشاره به تحریم سنگین صنعت هوایی شمار هوایماهای عملیاتی را گاهی تا حدود صد فروند و کمتر هم دانسته‌اند.

به جز این، در ماه‌های گذشته بارها خبر فرود اضطراری هوایماهای مسافربری به دلیل نقص فنی و کمبود قطعات هوایما خرساز شده است.

رئیس سازمان هوایمایی همچین می‌گوید کاهش عمدی پروازها به زیان ایرلاین‌هاست و مجوز پروازها فصلی صادر می‌شود و این‌گونه نیست که ماهانه یا هفتگی باشد و به همان نسبت برنامه‌های فروش ایرلاین‌ها هم فصلی است و هر شرکت هوایمایی متناسب با شرایط، برنامه‌های فروش را باز می‌کند.

او تاکید کرده است: «امسال نوروز با جابه‌جایی سه میلیون مسافر رکورد جابه‌جایی مسافر نسبت به سال گذشته شکسته شد که شایعه کاهش تعمدی عرضه را رد می‌کند.»

سخنگوی سازمان هوایمایی گفت: ایرلاین‌ها مقصر کمبود و گرانی بلیت هوایما نیستند و سازمان هوایمایی هم با متخلفان برخورد می‌کند.

همچنین جعفر یارزلو، سخنگوی سازمان هوایمایی، به مهر توضیح داده است: «درحال‌حاضر هزارو ۵۰ پرواز صورت می‌گیرد و نمی‌توان گفت ایرلاین‌ها از عمد پروازها را زمین‌گیر کرده‌اند. حتی روز گذشته خلبان هوایمایی تابان به دلیل اضافه‌باری که داشت، بین مسافر و ساک مسافران تصمیم گرفت تا ساک مسافران را با یک روز تأخیر به تهران بیاورد، اما مسافر را پیاده نکند. این نشان می‌دهد که پروازها پر است و جای خالی وجود ندارد.»

او در ادامه گفته است: «ما منکر گران‌فروشی بلیت در فرودگاه نیستیم. برخی افراد بلیت می‌خرند و چند برابر قیمت به مردم می‌فروشند؛ حتی برخی از سایت‌های فروش بلیت مجوز ندارد و بلیت را گران‌تر به مردم می‌فروشند. مقصر ایرلاین‌ها نیستند.»

**فقط ۴.۵ درصد هوایماهای ایران نوهستند**

ایران بنا بر اعلام انجمن شرکت‌های هوایی ۳۳۳ هوایما در اختیار دارد که بنا بر روایت‌های مختلف بیشتر از نیمی از این هوایماها زمین‌گیر است. فعالان این صنعت هوایماهای زمین‌گیر را بین ۵۰ تا ۷۰ درصد کل ناوگان هوایی ایران تخمین می‌زنند.

حمید غوایش، رئیس سابق انجمن ایرلاین‌های ایران، پیش‌ازاین در گفت‌وگو با «شرق» تعداد هوایماهای فعال صنعت هوایی ایران را در‌حال‌حاضر ۱۵۷ هوایما تخمین می‌زند و آرمان بیات، تحلیلگر صنعت هوایی، در گفت‌وگویی که با دنیای اقتصاد داشته است، تعداد هوایماهای عملیاتی را ۱۴۷ فروند دانسته است و به‌این‌ترتیب باید گفت که حدود ۴۴ تا ۴۸ درصد هوایماهای تجاری ایران قدرت پرواز دارند و نزدیک به ۶۰ درصد این هوایماها زمین‌گیر به شمار می‌آیند.

البته غوایش به «شرق» توضیح می‌دهد که هوایماهای عملیاتی هم توان پرواز به مدت طولانی ندارند و بسیاری از این هوایماها فقط دو نوبت پرواز انجام می‌دهند که درمجموع میزان بهره‌وری هوایماهای ایران بین سه تا چهار ساعت است و درواقع گاهی هوایما پس از یک نوبت رفت‌وبرگشت دیگر قادر به پرواز نیست.

این در حالی است که هوایماهای جوان ایرلاین‌های دیگر مانند ایرلاین کشورهای عربی و ترکیه یک روز کامل می‌توانند به پرواز ادامه دهند.

رئیس سابق انجمن ایرلاین‌های ایران به «شرق» گفته است که میانکین سنن هوایماهای کشورهای عربی منطقه و ترکیه به پنج تا شش سال می‌رسد؛ اما میانکین سنی هوایماهای ایران گاهی تا ۲۸ سال هم تخمین زده می‌شود و هوایماهای فرسوده‌تر هم در ناوگان هوایی ایران پرواز می‌کنند.

او می‌گوید به جز تعداد محدودی هوایما که پس از امضای برجام به ایران وارد شد، در ناوگان هوایی ایران هوایمایی نو یا در حد میانکین سنی هوایماهای کشورهای همسایه وجود ندارد. این هوایماهای برجامی حدود ۱۵ فروند هوایما هستند که ۱۳ فروند آن هوایماهای کوچک ATR به شمار می‌آیند و درواقع باید گفت که فقط حدود ۴.۵ درصد هوایماهای ایران نوهستند.

### یادداشت

**کم‌آبی در فلات مرکزی ایران** به وضعیت نگران‌کننده رسیده‌است

### «بهشت‌آباد»؛ وعده‌ای به‌محاق‌رفته

**عاطفه علیان**؛ بی‌ش از دو دهه می‌شود که سد و تونل بهشت‌آباد با هدف تأمین نیاز آب شرب استان‌های اصفهان، یزد و کرمان و انتقال حدود ۲۵۰ میلیون مترمکعب آب از رودخانه بهشت‌آباد در دستور کار وزارت نیرو قرار گرفته است؛ وعده‌ای که عملاً سروشی است برای خرج آب پیش شده در حوضه آبریز زاینده‌رود. بر اساس نتایج حاصل از فاز یک پروژه بهشت‌آباد، این طرح شامل دو بخش سد و تونل بوده که البته با شروع به کار دولت نهم؛ یازینی سازه سد و جایگزینی تونل با مجموعه‌ای از خطوط لوله، ایستگاه‌های پمپاژ و تونل‌های کوتاه با تغییر کارفرمای طرح از شرکت آب منطقه‌ای اصفهان به شرکت آب و نیرو در دستور کار قرار گرفته است.

این طرح با کنترل بخشی از سیلاب‌های جاری در سرشاخه‌های کارون شمالی و با مجوز تخصیص جهت انتقال به استان‌های یزد، کرمان و اصفهان به میزان ۲۵ میلیون مترمکعب در سال طراحی شد و می‌توانست به طور بالقوه بخشی از سیلاب‌های حوضه کارون را به خصوص در دوره‌های ترسالی کنترل و آب خروجی از حوضه کارون قبل از رسیدن به جلگه اهواز را مهار کند تا مانند فروردین سال ۹۸ شاهد هدررفت میلیاردها مترمکعب آب به خلیج فارس نباشیم.

اگرچه مطالعات پروژه بهشت‌آباد در سال ۱۳۸۱ کلید خورد و در سال ۱۳۸۴ توسط مجلس کد اجرایی گرفت و مجوز زیست‌محیطی دریافت کرد، اما متأسفانه در سال‌های اخیر و حتی یک متر هم پیشرفت نداشته و در سطح وعده‌ای از وزارت نیرو مانده است که تخصیص بیشتر از دخل زاینده‌رود را توجیه کند.

تهیه گزارش ارزیابی زیست‌محیطی پروژه بهشت‌آباد، احداث ۱۵ کیلومتر تونل را تأیید کرده است و شرکت‌های متعدد داخلی و خارجی این طرح را مورد مطالعه قرار دادند و گزارش‌های متعددی مبنی بر تأیید توجیه فنی، اقتصادی و زیست‌محیطی آن وجود دارد اما کماکان وزارت نیرو در این زمینه اقدام نکرده است.

این در حالی است که اگر حتی وزارت نیرو از همین لحظه عزم جدی با تزریق اعتبارات کافی برای تونل بهشت‌آباد انجام دهد حداقل برای تحقق آن پنج سال زمان نیاز است و به‌هنگامی می‌توان به مردم شهرستان آران نسبت به رونق گردشگری و کسب و کار در این منطقه اطلاع‌رسانی کرد.

کمبود شدید آب، بارگذاری بخش‌های مختلف و در نهایت بروز عدم تعادل بین منابع و مصارف آب در حوضه باعث تشدید برداشت از منابع آب تجدیدناپذیر حوضه آبریز زاینده‌رود شده و پیامدهایی چون خشک‌شدن زاینده‌رود، افت شدید سطح آب‌های زیرزمینی، عدم امکان تأمین حقابه‌ها، بروز تنش‌های اجتماعی، کاهش کیفیت آب‌های سطحی و زیرزمینی و فرورنشست زمین در فلات مرکزی را به دنبال داشته است. اگرچه بخش جلگه‌ای حوضه زاینده‌رود از دیداز به دلیل اقلیم و خاک مناسب از آب رودخانه جهت کشاورزی استفاده می‌شده و رودخانه ضمن سیراب‌کردن آبخوان‌های مسیر در نهایت در تالاب کوهخونی آرام می‌گرفته است اما بارگذاری‌های جدید در حوضه زاینده‌رود باعث شده تأمین حقابه محیط زیست و کشاورزی در سال‌های اخیر با مشکلات عدیده‌ای مواجه شود.

مطابق مصوبات چهارمین کارگروه مدیریت به‌هم‌پیوسته حوضه زاینده‌رود میزان کمبود آب حوضه زاینده‌رود در شرایط آتسی و پسس از اجرای طرح‌های بهشت‌آباد و کوهبرنگ ۳ استفاده از پساب موجود و برداشت استان‌های یزد و چهارمحال و بختیاری مطابق تابلو منابع و مصارف حوضه، همچنان از کمبود شدید در حوضه رنج خواهد برد و آینده نگران‌کننده‌ای در انتظار فلات مرکزی ایران است که نیمی از جمعیت کشور را در خود جای داده است.

## نقش دولت در حمایت از بافت‌های تاریخی

اعلام کرده و در اختیار عموم قرار دهد. اما مسئله اینجاست که شهرداری‌ها و دولت با میراث همراهی و همکاری نمی‌کنند و هنوز این روحیه حفاظت و پرستاری از بافت‌های قدیمی در ذهن مالکان جا نیفتاده است و آنها فکر می‌کنند با حفظ خانه‌های خود به‌نوعی مغبون می‌شوند. اگر دولت از وزارت میراث و وزارت راه و شهرسازی، بنیاد مسکن و سایر دستگاه‌ها مانند شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان‌ها، بانک مرکزی، سازمان برنامه و بودجه کشور و… اجرای وظایف قانونی این مصوبه را بپذیری کند، مطمئناً اقدامات آتی با برنامه‌هایی که به‌تدریج با جزئیات بهتری ارائه خواهند شد به نمر خواهد رسید. و با مال‌آخره شاهد شهرهای تاریخی خواهیم بود که مانند کاشان، در آنها خود مردم شهر یا سرمایه‌گذارانی از دیگر نقاط کشور، به مرمت و احیای بافت تاریخی در آنجا خواهند شتافت.

## بخشی‌نگری به آمار، فراموشی حقایق

اقتصاددانان و سیاست‌مداران و حکمرانان کشور به فکر توسعه پایدار باشند تا ایران پایدار بماند. پرداختن به مسائلی که برای طرح آن و سرگرمی ما از جانب دشمنان طراحی شده و امروزه در سطح جامعه و در مجلس و دولت و شهرداری مطرح است، هیچ کمکی نمی‌کند. از مسائل جزئی که این روزها دائم مطرح می‌شود، مانند اتومبیل‌شاسی‌بلند، مسئله حجاب، توجیه مسائل شهرداری و تبلیغات بی‌پایه به نتیجه معکوس بگذریم، در دام طراحی‌های دشمنان پا نگذاریم و برای توقف تخریب و نابودی کشور و توسعه پایدار، برنامه و راهکار ارائه کاشان، در آنها خود مردم شهر عمومی نکنیم.

تشریفات و محدودیت‌های قرعه‌کشی و اولویت‌بندی به نمایندگان برآمده و خادمین ملت هم از استناشدن از محدودیت‌های وارده به مخدومین خود استقبال کرده‌اند. احتمالاً تصور نمایندگان این بوده که یک نوبت برنده‌شدن در انتخابات مجلس برای برنده‌شدن در هر قرعه‌کشی کافی بوده و تصور ما از شرکت مجدد ایشان در قرعه‌کشی‌هایی مانند خرید طرح‌ها اشتباه است؛ اما روی دیگر قصه وضعیت زندگی ما را متأثر می‌کند. بخشی از حاکمیت با تصمیمات غلط بازار خودرو و وضعیت ما در این بازار را به این روز انداخته؛ اما این بخش خود را ملزم به تبعیت از همان تصمیمات خود و به عبارت بهتر محدودیت‌های ناشی از تصمیمات خود نمی‌داند. قبل از این داستان تصور این بود که فروش خودرو از طریق قرعه‌کشی برای همه افراد جامعه لازم‌الاجتماع است و هیچ مصوبه‌ای مجلس یا دولت یا نهادهای دیگر را محق در خرید خودرو به غیر طریق قرعه‌کشی و اولویت‌بندی نمی‌داند؛ چراکه همه افراد جامعه در برابر قانون برابرند؛ اما گویا مسئولان و خادمین ما خود را مقید به تبعیت از نظاماتی که ناشی از تصمیمات خودشان است، نمی‌دانند.

مگر نه این است که همه در برابر قانون برابرند؛ پس چرا مردم عادی جامعه برای خرید خودرو باید هفت خان تفریعی مسئولان را بگذرانند؛ اما خود مسئولان از این هفت خان معاف باشند. عجیب‌تر اینکه این ویژه‌خواری مختص مجلسیان نیست و در جریان کش‌وقوس این روزها مشخص شد که هر قسمت از حاکمیت با روش‌های مختلف درصدد دورزدن این محدودیت‌هاست. گویا تخصص برخی مسئولان صرفاً بسترسازی تحریم‌های خارجی بر مردم و انتفاع از آن نیست؛ بلکه در بهره‌مندی از محدودیت‌های ایجادشده از ناحیه خود هم گوی سبقت را به طرق مختلف از یکدیگر می‌ریایند. شاید تصور افرادی که درصدد دریافت خودرو خارج از سیستم قرعه‌کشی و اولویت‌بندی هستند، این است که همه در برابر قانون برابر اما برخی برابرترند. و به قول یکی از منتقدان از نمایندگان و مسئولاتی که در صف خودرو کار مردم نمی‌ایستند، انتظار حل‌وفصل مشکلات مردم و ایستادن در کنار مردم بودن انتظار بجایی نیست.

در قرعه‌کشی به منزله خرید خودرو به قیمت بسیار پایین‌تر از بازار بود. شایان ذکر است که با توجه به میزان عرضه، درحال‌حاضر ملاک تعیین قیمت بازار است، نه قیمت کارخانه. در نتیجه کسانی که نیازمند خودرو هستند، مجبور به تن‌دادن به قیمت‌های وحشتناک بازار داللی شدند؛ مگر اینکه با داشتن شرایط ویژه و اقبال بلند در سیستم‌های فروش و اولویت‌بندی ثبت‌نام کرده و برنده شوند. این خلاصه‌ای از وضعیت بازار فعلی خودروی کشور است که نتیجه سیاست‌گذاری غلط مسئولان در حوزه خودرو و واردات آن است و با وجود اینکه مسئولان معترف به فاجعه‌بار بودن تصمیم ممنوعیت واردات هستند؛ اما الان دیگر کنترل از دست خارج شده و قشر دلال و واسطه که قشر پرقدرتی هم هست، اجازه دخالت دولت در بازسازی و تنظیم بازار خودرو را نمی‌دهد.

باری واقعیت این است که دولت به بهانه ممانعت از خروج ارز جلوبی واردات خودرو را گرفته‌و باعث ایجاد رانت برای خودروسازان داخلی و کاهش عرضه و نهایتاً سخت‌شدن خرید خودرو و مشکلات دیگر برای مردم شده و این اقدامات فروش از طریق قرعه‌کشی و اولویت‌بندی و دونرخی شدن قیمت خودرو را سبب شده در نتیجه برنده‌شدن در قرعه‌کشی یا خرید خودرو در کوتاه‌مدت در طرح اولویت‌بندی و به قیمت کارخانه یک احتمال و تن‌دادن به قیمت‌های بازار خودرو یک واقعیت انکارناپذیر است. صرف‌نظر از ایرادات تصمیمات و زیان‌های وارده این تصمیمات بر جامعه، حداقل موضوعی که انتظار می‌رفت مسئولان به آن پایبند باشند، تساوی افراد در برابر قانون بود. به عبارت بهتر همه افراد جامعه عم از عموم مردم و مسئولان در مقابل این قانون غلط و سرتا یا ایراد برابر و مساوی تلقی شوند و هرکس درصدد خرید خودرو است یا در قرعه‌کشی و طرح اولویت‌بندی برنده شود یا حسب نیاز مجبور به خرید خودرو در بازار باشد. در جریان استیضاح وزیر صمت مشخص شد که بخشی از حاکمیت خود را ملزم به تبعیت از قانون نمی‌داند. مثلاً وزارت صمت با در دست داشتن قدرت ناشی از حاکمیت و در اختیار داشتن قدرت ترمیم بر خودروساز و واردکننده، درصدد واگذاری خودرو بدون رعایت

**ادامه ازصفحه اول**

مراجعه به شرکت‌های خودروساز واردکننده، خودروی مدنظر خود را خریداری کند. به عبارت دیگر تا سال ۹۷ نهن‌ها هیچ محدودیت و کسری از باب موجودی خودرو در بازار وجود نداشت؛ بلکه با توجه به فضای رقابتی بازار و امکان واردات خودرو، عرضه‌کنندگان به منظور ترغیب مشتریان تسهیلاتی مانند فروش قسطی و لیزینگ را هم در سبب فروش خود داشتند. به‌عنوان مثال ایران خودرو در سال ۹۶ اقساط دوساله با سررسید شش‌ماهه اقساط برای فروش محصولات خود در نظر گرفته بود؛ اما پس از ممنوعیت واردات خودرو در دولت قبل، فارغ از افزایش وحشتناک قیمت‌ها، از بین رفتن سرمایه اشخاصی که خودروی خارجی پیش‌خرید کرده بودند و ایجاد طبقه دلال و واسطه‌گر بسیار قوی در بازار خودرو، نظم بازار عرضه و تقاضا به هم خورد و رانت ویژه‌ای برای خودروسازان داخلی ایجاد شد. در این بی‌نظمی حاصله تقاضا بر عرضه پیشی گرفت و خودروسازان داخلی که غرق در رانت و امتیازات ویژه بودند، با بهانه‌های مختلف ازجمله کمبود قطعه و برخلاف قول‌های قبلی مدعی شدند که توان تولید و عرضه به اندازه نیاز بازار را ندارند. براساس این عرضه و تقاضا که بسیار گویا در بازار خودرو، نظم بازار عرضه و تقاضا به هم خورد و رانت ویژه‌ای برای خودروسازان داخلی ایجاد شد. در این بی‌نظمی حاصله تقاضا بر عرضه پیشی گرفت و خودروسازان داخلی که غرق در رانت و امتیازات ویژه بودند، با بهانه‌های مختلف ازجمله کمبود قطعه و برخلاف قول‌های قبلی مدعی شدند که توان تولید و عرضه به اندازه نیاز بازار را ندارند. براساس این عرضه و تقاضا که بسیار گویا در بازار خودرو، نظم بازار عرضه و تقاضا به هم خورد و رانت ویژه‌ای برای خودروسازان داخلی ایجاد شد. در این بی‌نظمی حاصله تقاضا بر عرضه پیشی گرفت و خودروسازان داخلی که غرق در رانت و امتیازات ویژه بودند، با بهانه‌های مختلف ازجمله کمبود قطعه و برخلاف قول‌های قبلی مدعی شدند که توان تولید و عرضه به اندازه نیاز بازار را ندارند. براساس این عرضه و تقاضا که بسیار گویا در بازار خودرو، نظم بازار عرضه و تقاضا به هم خورد و رانت ویژه‌ای برای خودروسازان داخلی ایجاد شد. در این بی‌نظمی حاصله تقاضا بر عرضه پیشی گرفت و خودروسازان داخلی که غرق در رانت و امتیازات ویژه بودند، با بهانه‌های مختلف ازجمله کمبود قطعه و برخلاف قول‌های قبلی مدعی شدند که توان تولید و عرضه به کلاای سرمایه‌های بوده، درحالی‌که تا قبل از این جریانات خودرو کلاای مصرفی به حساب می‌آمد؛ بنابراین برنده‌شدن