ادامه از صفحه اول

انتظاری که برآورده نشد

تأمین امنیت افراد و دارایی‌های خانواده‌های زلزله‌زده، برقراری سریع چادرهای اسکان موقت در مکان مناسب، توجه به شرایط اقلیمی و سرما و گرما در چادرها، دسترسی به امکانات بهداشتی (آب، دارو، حمام و سرویس بهداشتی) و حمایت روان‌شناختی از آسیب‌دیدگان. انتظار می‌رود بازسازی نیز پس از گذشت چند روز نخست و بعد از عملیات امدادونجات شروع شود؛ البته اینکه بازسازی با گذشت بیش از یک سال از رخداد زمین‌لرزه هنوز به پایان نرسیده، موضوعی قابل بررسی است که آیا تأمین هزینه‌ها، طراحی نقشه مناسب، تأمین سریع مصالح باکیفیت و ساخت اصولی ساختمان‌ها (در کندترین حالت) به بیش از یک سال زمان نیاز دارد؟البته در چهار روز ابتدایی بعد از زمین‌لرزه ۹۶/۸/۲۱ مسئولان اعلام می‌کردند که امدادرسانی در مناطق زلزله‌زده غرب ایران با شدت و قوت در حال انجام است و هم‌زمان، بیشتر نمایندگان استان کرمانشاه در مجلس، از نارضایتی مردم خبر می‌دادند! مثلا احمد صفری، نماینده کرمانشاه در مجلس شورای اسلامی، چهارشنبه ۲۴ آبان در مصاحبه‌ای با خبرگزاری ایلنا گفت: «به برخی روستاها هیچ کمکی نرسیده است». چیزی که از همان روزها کمبود آن حس شد، پرهیز از دادن وعده‌های غیرمسئولانه و تعهد بلندمدت مسئولان و سلبریتی‌ها (مشاهیر فرهنگی و ورزشی) در جمع‌آوری کمک‌ها برای امدادرسانی و بازسازی مناطق آسیب‌دیده و اجتناب از حرکات نمایشی بود. از نظر رسانه‌ای نیز رسانه ملی هم‌زمان با انتشار اخباری از مناطق زلزله‌زده، به‌نحوی‌که همه‌چیز را تحت کنترل و اوضاع را مثبت نشان می‌داد، اخبار و گزارش‌های محلی پراکنده‌ای منتشر می‌شد که بر کمبودها و بی‌توجهی‌ها تأکید داشت. از این نظر، پیام‌های عمدتا ضدونقیضی از منطقه زلزله‌زده به مخاطب می‌رسید. با دنبال‌کردن رسانه رسمی و ملی ما و مقایسه آن با اطلاعات عمدتا مغشوش که از طریق شبکه‌های مجازی منتشر می‌شد، اغتشاشی طبیعی در فرایند امدادرسانی و انحراف زنجیره تأمین مناطق زلزله‌زده رخ می‌داد. هم‌زمان عملکرد رسانه‌های فارسی‌زبان برون‌مرزی عمدتا با هدف نشان‌دادن ناکارآمدی کل سیستم و بعضا با انتشار شبه‌اطلاعات دریافتی از افراد ساکن در منطقه (شهروند خبرنگاران)، به مختل‌کردن مدیریت بحران و افزایش سطح نارضایتی بیشتر دامن می‌زد. حقیقت آن است که سرپل ذهاب منطقه‌ای است که در جنگ هشت ساله در خط مقدم قرار داشته و عملا از سال ۱۳۶۸ به بعد و در ۲۹ سال قبل، در حال بازسازی بوده است. با تحمل هشت سال جنگ تحمیلی و آسیب‌های ناشی از آن در منطقه مرزی کرمانشاه، توقع ساکنان متناسب با امدادرسانی دائمی دولت و حاکمیت در منطقه در سه دهه گذشته تنظیم شده است. واقعیت دیگر آن است که ما در کشور با پدیده کفران نعمت و به‌تعبیری، «نفرین منابع» مواجهیم. «کفران و نفرین منابع» به دلیل اقتصاد رانتی/ نفتی امری عادی در ایران و کشورهایی نظیر ما تلقی می‌شود و مردم دریافت حق‌السهم خود از «پول نفت» را عادی می‌بینند. مشکل دیگری که در سده اخیر (به‌ویژه از زمان رضاشاه تا امروز) دیده شده، توسعه ناموزون و پیشرفت بر پایه مدلی یکسان برای همه کشور و در همه مناطق بوده است. عملا چنین توسعه ناموزنی با بی‌توجهی به منابع و شرایط محلی متنوع در یک سرزمین مانند ایران در ۸۵ سال گذشته، به‌ویژه در نیم‌قرن گذشته (از زمان اصلاحات ارضی در حکومت شاه تاکنون) تسریع شده است. چنین شکلی از «شبه‌توسعه» در ایران در عمل، آمایش سرزمین را امری ناممکن کرده است. چنین توسعه ناموزنی به‌نحوی در سده گذشته ادامه یافته است که همه آحاد مردم کشور به‌تدریج انتظاری یکسان از پیشرفت دارند که عمدتا بر پایه نگاهی اقتصادی و با تأکید و تکیه بر بالابردن سبک زندگی همخوان است. نقش تشکل‌های مردم‌نهاد، به‌ویژه از زلزله پنجم دی ۱۳۸۲ بم تاکنون، در ایران پررنگ‌تر شده است. البته در منطقه زلزله‌زده سرپل ذهاب و همچنین در سایر نواحی زلزله‌زده و سانحه‌دیده تشکل‌های مردم‌نهاد تا زمانی که در شکاف بین مردم و دولت حرکت کنند، نه اعتماد دولت را به دست می‌آورند و نه مردم را نمایندگی می‌کنند؛ چراکه در دید دولت «اپوزیسیون سیاسی» و از دید مردمان «رابین‌هود» تلقی می‌شوند که هر دو غیرسازنده است! چالش دیگر که در شکل‌گیری انتظارات مؤثر است، مسئله فقر است؛ فقر اقتصادی و به‌ویژه فرهنگی همچنان در لایه‌های گوناگون جامعه ایران عمیق و سنگین است. با شهرنشین‌کردن مردم، الزاما نمی‌توان توقع داشت مردم فرهنگ شهرنشینی هم پیدا کنند. شهرنشینی اگر فرایندی سطحی و تحمیلی باشد به هرچه بیشتر متوقع‌کردن مردم می‌انجامد. چنین شهرنشینی‌ای یک محصولِ بلافاصله دارد و آن «حاشیه‌نشینی» است که بعضاً ویژگی‌هایی رفتاری منفی ایجاد می‌کند و به آن دامن می‌زند. این اتفاق از بعد از انقلاب سفید در سال ۱۳۴۱ و اصلاحات ارضی به‌بعد تسریع شده است. قوم‌گرایی حاشیه‌نشین‌ها موجب می‌شود بیشتر آنان با مفهوم ملت‌بودن (شدن) همذات‌پنداری نکنند. در این نواحی همبستگی و علایق ملی همچنان دچار اشکال است و اولویت‌های قومی بر اولویت‌های وحدت‌بخش ملی توفق و برتری دارد.

توجه متناسب و منطقی و مدیریت صحیح باید به‌سرعت به پایان بازسازی و عادی‌شدن شرایط منطقه زلزله‌زده سرپل ذهاب و بازگشت آرامش به زندگی مردم عزیز این منطقه بینجامد. هر نوع ناکارآمدی انتظارات را در جهت‌های غیرسازنده‌ای تقویت می‌کند که در نهایت به ضرر مردم چنین مناطقی و به ضرر منافع ملی خواهد بود.

در چهارمین همایش سالانه مبارزه با فساد برآورد خسارت فعالان بخش خصوصی پیشنهاد شد

رخنه فساد در تناقض بخش‌نامه‌ها

شرق: از ابتدای سال و به‌دنبال افزایش ناگهانی قیمت دلار، بخش‌نامه‌های ارزی و به تبع آن تجاری کشور یکی پس از دیگری تصویب و ابلاغ می‌شد. این مصوبات که اغلب در تناقض که نه بلکه در تضاد با یکدیگر بودند، بلاتکلیفی‌ای برای فعالان اقتصادی به بار آورد که از دل آن زیان و خسران شدید بخش مولد و رانت‌خواری درشت بخش غیرمولد و سوداگران پدید آمد. موضوع ابلاغ بخش‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های جدید از فروردین ۹۷ با ابلاغ ارز چهارهزارو ۲۰۰ تومانی معاون‌اول رئیس‌جمهور آغاز شد و برای آنکه دولت بتواند روی حرف خود بایستد، مصوبات جدیدالتصویب یکی پس از دیگری رونمایی می‌شد. اما با رفتن ولی‌الله سیف از بانک مرکزی و انتصاب عبدالناصر همتی به ریاست این بانک، چرخش ۱۸۰درجه‌ای در تصمیمات اتفاق افتاد. بخش‌نامه‌هایی که تا پیش‌ازآن بر نرخ دستوری رانتی چهارهزارو ۲۰۰ تومانی تأکید داشت، کم‌کم جای خود را به دستورالعمل‌های جدید که بازار را آزادتر و نرخ‌ها را به سمت نرخ بازار نزدیک‌تر می‌کرد، داد. اما در چندماهی که دولت خودش با سردرگمی سیاست‌گذاری مواجه بود، بخش خصوصی نیز با بلاتکلیفی‌ای روبه‌رو شد که از دل آن زیان‌های متعدد برای بخش بزرگی از تولیدکنندگان به ارمغان آمد و بستری بزرگ برای فساد و ویژه‌خواری گسترده شد. در همایشی که چهارمین سال برگزاری را با عنوان مبارزه با فساد می‌گذراند، فعالان بخش خصوصی به این بستر بزرگ پهن‌شده فسادآلود اعتراض کردند و معاون حقوقی رئیس‌جمهور به فعالان بخش خصوصی پیشنهاد داد با تشکیل کارگروه ویژه، میزان خسارت وارده به بخش خصوصی از محل سیاست‌های متناقض دولت برآورد شود.

خسارات بخش خصوصی از بخش‌نامه‌های ارزی بررسی شود

لعیا جنیدی، معاون حقوقی رئیس‌جمهور در حاشیه چهارمین همایش سالانه مبارزه با فساد در جمع خبرنگاران گفت: این کارگروه باید متشکل از افرادی که راجع به مسائل حقوقی این بخش‌نامه‌ها نظر داده‌اند، معاونت حقوقی رئیس‌جمهور و بخش‌های اقتصادی دولت باشد. رئیس اتاق بازرگانی تهران نیز در این همایش با بیان اینکه از ابتدای امسال بخش‌نامه‌های متعدد ارزی مسبب فساد ارزی شد، گفت: برخلاف تصورات عمومی، بخش خصوصی همیشه قربانی فساد است. مسعود خوانساری در همایش مبارزه با فساد که با حضور معاون حقوقی رئیس‌جمهور در محل اتاق بازرگانی تهران در حال برگزاری است، گفت: مبارزه با فساد در گذشته اقتصاد ایران وجود داشته؛ چراکه فساد منجر به فقر و محرومیت در جامعه شده بود. پس اتاق‌های کشور اکنون این رسالت را بر عهده دارند تا بحث فساد را به حداقل برسانند. در قانون بهبود فضای کسب‌وکار یک بند به ارتقای سلامت اداری و مبارزه با فساد وظایفی را بر عهده اتاق بازرگانی قرار داده است. او با بیان اینکه فساد دو بخش دارد که یک قسمت در دولت و حاکمیت و یک قسمت در بخش خصوصی قرار دارد و در خصوص حاکمیت باید مبارزه با فساد به‌خوبی مورد پیگیری شود، گفت: در حوزه تقنینی نیز باید دقت کافی صورت گیرد؛ چراکه بخش‌نامه‌های متعدد و متناقض زمینه فساد را فراهم می‌آورد.

عکس: آنا

ریشه فساد در دولت زده شود

خوانساری با بیان اینکه اگر ریشه فساد در دولت زده نشود، بخش خصوصی هم به آن گرفتار خواهد شد، اظهار کرد: بخش‌نامه‌های ارزی از ابتدای سال بعضا با هم متناقض بود که این امر زمینه فساد را فراهم کرده است و اگر به‌موقع عمل شده بود و شتاب‌زده عمل نمی‌کردیم و درعین‌حال هم‌زمان با تورم نرخ ارز را تعدیل می‌کردیم، اتفاقات مذکور رخ نمی‌داد. رئیس اتاق تهران، نقدینگی را بهمنی دانست که می‌تواند اقتصاد ایران را نابود کند و گفت: بیش از ۴۰ هزار میلیارد تومان از جیب مردم برای مؤسسات مالی و اعتباری غیرمجاز اختصاص داده شد که اگر به‌موقع عمل می‌شد، به‌طور قطع شاهد این وقایع نبودیم. خواسته ما از دولت شفافیت در همه ارکان دولت و دستگاه‌های نظارتی است؛ این در حالی است که بخش خصوصی قربانی فساد است و تلاش داریم تاجایی‌که در توان ما هست با دولت و حاکمیت در مبارزه با فساد همکاری کنیم.

دولت سیستم مشخص اقتصادی ندارد

همچنین دبیرکل کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌الملل با بیان اینکه دولت یک سیستم اقتصادی مشخص ندارد، عنوان کرد: وجود ابهام در بازار باعث می‌شود تا فعالان اقتصادی نتوانند تصمیم‌گیری کنند. محمدمهدی بهکیش اظهار کرد: دولت نمی‌داند کدام بازار براساس عرضه‌وتقاضا و چه بخشی از بازار براساس قیمت‌گذاری مدیریت می‌شود؛ ازاین‌رو تا زمان مشخص‌شدن تکلیف این مباحث ابهام در بازار می‌ماند و فعالان اقتصادی در این فضا قادر به تصمیم‌گیری نخواهند بود. او با اشاره به اینکه یک سیستم اقتصادی مهم‌ترین چیزی است که در سطح کلان کشور باید وجود داشته باشد، گفت: مهم نیست که تابع بازار آزاد هستیم یا سوسیال‌دموکرات؛ هریک از این بازارها، ابزار کنترلی خاص خود را دارند که ما تابع هیچ‌یک از آنها نیستیم. به گفته بهکیش، اگر فضای کسب‌وکار سالم نداشته باشیم، حتی بنگاه‌های اقتصادی سالم به فساد کشانده می‌شوند. دنیای امروز بسته نیست و همه کشورها سعی می‌کنند صادرات خود را افزایش دهند؛ اما در محیطی که روابط بین‌الملل آن، «کِدر» است، نمی‌توان فعالیت کرد. او با اشاره به صدور بخش‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های متعدد اظهار کرد: صادرکنندگان به‌سختی مشتری خود را در بازارهای بین‌المللی پیدا می‌کنند و به یک‌باره دولت تصمیم به قطع یارانه یا ممنوعیت صادرات آن محصول می‌گیرد. دبیرکل کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌الملل با بیان اینکه در چنین شرایطی، بنگاه سالم معنی ندارد، افزود: درصورتی‌که فضای کسب‌وکار مناسب نباشد، بنگاه عاری از فساد وجود نخواهد داشت و تازمانی‌که فضا آماده نباشد، بنگاه نمی‌تواند درگیر فساد شود. او در بخش دیگری از سخنان خود به ارائه گزارش‌های بین‌المللی در زمینه فساد پرداخت و گفت: منابع معتبر گزارش داده‌اند که سالانه دو هزار و ۶۰۰ میلیارد دلار در جهان دزدیده می‌شود که این رقم ۱۲ درصد تجارت را دربر می‌گیرد.

«شرق» اثرات تحریم و تلاطم‌های ارزی بر حمل‌ونقل هوایی را بررسی می‌کند

ریزش ۵/۲ میلیون‌نفری مسافران هوایی

شرق: تأخیرهای پیاپی و بلاتکلیفی در فرودگاه‌ها. این تجربه‌ای است که اغلب کسانی که از خطوط حمل‌ونقل هوایی در ایران استفاده می‌کنند داشته و در مواردی نیز آن را با خشم و درگیری در فرودگاه‌های کشور همراه کرده‌اند. خطوط هوایی ایران که در دهه‌های گذشته امکان به‌روزرسانی مناسب خود را نداشت، پس از برجام فرصتی برای تنفس یافت، اما پس از نوسانات ارزی سال جاری و تحریم‌های تازه آمریکا، این بخش از اقتصاد ایران نیز متحمل زیان‌هایی شد؛ ضربه‌هایی که از یک‌سو تأثیر خود را بر تعداد پروازهای خطوط هوایی کشور گذاشت و از سوی دیگر قیمت‌ها را نیز دستخوش تغییر کرد.

چه بر سر خطوط هوایی آمد

نگاهی به آمارهای پروازهای کشور نشان می‌دهد از همان فروردین‌ماه سال جاری تعداد نشست‌وبرخاست پروازها در کشور با کاهش اندکی همراه بوده است و در بهار سال جاری با کاهش دو تا هشت‌درصدی پروازها نسبت به مدت مشابه سال قبل روبه‌رو بوده‌ایم، اما با رسیدن به فصل تابستان و در مهرماه این کاهش پروازها به‌شدت محسوس شدند. درحالی‌که در فروردین‌ماه سال جاری ۳۶ هزارو ۸۰۰ پرواز انجام گرفت که دو درصد کمتر از مدت مشابه سال قبل بود. در شهریورماه جمعا ۳۴ هزار پرواز انجام شد که نسبت به ۴۲ هزارو ۶۰۰ پرواز در شهریورماه ۹۶ کاهشی ۲۰ درصدی را نشان می‌داد. کاهش تعداد پروازها در آخرین ماه اعلام‌شده؛ یعنی مهرماه نیز روند افزایشی داشته و با ۲۹ هزار پرواز در مقایسه با ۳۷ هزارو ۶۰۰ پرواز مهر سال ۹۶ شاهد کاهش ۲۱ درصدی تعداد پروازها بوده‌ایم. درمجموع تعداد پروازها در فرودگاه‌های کشور در سال ۹۷ تا پایان مهرماه ۲۴۱ هزارو ۵۵۱ پرواز بوده که نسبت به ۲۷۲ هزارو ۸۰۶ پرواز در مدت مشابه سال قبل ۱۱ درصد کاهش را نشان می‌دهد. بااین‌حال مقایسه تعداد کاهش پروازها و تعداد مسافران نشان می‌دهد خطوط هواپیمایی کشور در تلاش بوده‌اند روند پروازی گذشته خود را حفظ کنند و تعداد مسافران بیش از تعداد پروازها کاهش داشته است. درحالی‌که در ماه‌های ابتدایی سال با کاهشی جزئی در تعداد مسافران پروازها روبه‌رو بودیم، به مرور و با افزایش نوسانات نرخ ارز و افزایش قیمت بلیت هواپیماها، در شهریورماه سال جاری چهار میلیون و ۱۰۷ هزار مسافر توسط خطوط هوایی جابه‌جا شده‌اند که نسبت به پنج میلیون و ۶۷۲ هزار مسافر شهریورماه سال گذشته کاهشی ۲۸ درصدی را نشان می‌دهد. در آخرین ماه اعلام‌شده؛ یعنی مهرماه نیز تعداد مسافران سه‌میلیون و ۴۶۱ هزار نفر بوده که نشان‌دهنده کاهش ۲۶ درصدی نسبت به مهرماه سال قبل است. جمعا در هفت‌ماهه ابتدایی سال جاری ۲۹ میلیون و ۲۴۶ هزار و ۶۲ مسافر از خطوط هوایی کشور استفاده کرده‌اند که پنج میلیون و ۲۲۲ هزار نفر کمتر از مسافران هفت‌ماهه ابتدایی سال ۹۶ است. از این تعداد ۲۲ میلیون و ۴۱۱ هزار و ۶۲۷ مسافر از پروازهای مسافری داخلی استفاده کرده‌اند که نسبت به مدت مشابه سال گذشته نشان از کاهشی ۱۵ درصدی در تعداد مسافران دارد. هم‌زمان با نوسانات ارزی، قیمت بلیت هواپیماها نیز دچار تغییرات جدی شد و قیمت بلیت برخی پروازها تا صددرصد نیز افزایش یافت، اما پس از آنکه این افزایش قیمت‌ها با اعتراض مسافران و عدم استقبال آنها از پروازهای داخلی روبه‌رو شد، اقداماتی برای کاهش قیمت‌ها انجام گرفت و حتی ایران‌ایر، دسترسی سایت‌های فروش بلیت به پروازهای خود را به اتهام گران‌فروشی محدود کرد. پس از این اقدامات، نرخ بلیت پروازها روندی کاهشی پیدا کرد و شرکت‌های اینترنتی فروش بلیت نیز با کاهش سود خود تلاش کردند مشتریان بیشتری را به سوی خود جلب کنند؛ اقدامی که این‌بار با واکنش شدید انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرتی و جهانگردی ایران روبه‌رو شد و این انجمن صنفی در نامه‌ای به معاون وزیر راه خواستار برخورد با سایت‌هایی شد که به گفته این انجمن «برخلاف عرف» و با ارائه «تخفیف‌های غیرمعقول» بلیت‌ها را ارزان‌تر می‌فروشند. این نامه عجیب که واکنش‌های مختلفی را در فضای مجازی در پی داشت، تنها نامه‌ای نبود که انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرتی ارسال کرده بود. این انجمن صنفی هم‌زمان نامه‌ای نیز به شرکت خدمات مسافرتی علی‌بابا که یکی از مهم‌ترین سایت‌های فروش اینترنتی بلیت هواپیما و قطار در ایران است ارسال کرد و در این نامه از مدیرعامل این شرکت خواست هرچه‌سریع‌تر از ارائه تخفیف پنج تا ۹ درصدی به مسافران دست بردارد و در غیر این صورت برای جلوگیری از ضرروزیان آژانس‌های مسافرتی، از شرکت علی‌بابا به مراجع قانونی شکایت خواهد شد. درمقابل، نیما قاضی، مدیرعامل این سایت فروش بلیت، در گفت‌وگو با رسانه‌ها تأکید کرد هر شرکتی حق دارد از سود خود به مشتریان تخفیف بدهد و این سایت نیز تخفیفی بیش از حق کمیسیون که متعلق به خودش است ارائه نمی‌کند.

کدام هواپیمایی‌ها منظم و کدام یک نامنظم هستند؟

بر اساس آمارهای رسمی از تأخیر پروازها در هفت‌ماهه نخست سال، هواپیمایی آسمان با ۴۶ درصد تأخیر در پروازها رکورددار بیشترین تأخیر در میان خطوط هوایی است. این شرکت هواپیمایی که پیش از انقلاب با نام هواپیمایی پارس‌ایر فعالیت می‌کرد، زیر نظر سازمان بازنشستگی کشوری فعالیت می‌کند و یکی از فعال‌ترین خطوط هوایی کشور است. پس از هواپیمایی آسمان، هواپیمایی ایران‌ایر با تأخیر در ۴۳ درصد پروازهایش دومین خط هوایی بی‌نظم کشور است. این هواپیمایی که قدیمی‌ترین شرکت هواپیمایی خاورمیانه است، از سال ۱۳۲۱ فعالیت خود را آغاز کرده و اگرچه فاصله‌ای بسیار با روزهای اوجش دارد، اما یکی از فعال‌ترین خطوط هوایی کشور است. پس از این دو شرکت، شرکت هواپیمایی آتا ایر با تأخیر در ۴۰ درصد پروازهایش سومین خط هوایی بی‌نظم کشور در هفت‌ماهه نخست سال است. این شرکت که از سال ۱۳۸۷ فعالیت خود را آغاز کرده، نیز از خطوط هواپیمایی پُرپرواز کشور است که در سال‌های اخیر موارد مختلفی از حوادث ناشی از نقص فنی هواپیماهایش را تجربه کرده که خوشبختانه هیچ‌کدام منجر به تلفات جانی نشده‌اند. از سوی دیگر، در میان شرکت‌هایی که بیشترین نظم را در پروازهایشان داشته‌اند، شرکت هواپیمایی پویا ایر قرار دارد که یکی از جوان‌ترین خطوط هواپیمایی کشور است. این شرکت که بیشتر در زمینه حمل‌ونقل هوایی بار فعالیت می‌کند، در تلاش است خود را به‌عنوان یک ایرتاکسی قابل‌اعتماد در کشور مطرح کند و به‌همین‌دلیل ناوگان هوایی این شرکت شامل هواپیماهای سبک با ظرفیت جابه‌جایی ۱۷ تا ۵۰ مسافر هستند. ارائه سرویس‌هایی مانند جت وی‌آی‌پی با قابلیت جابه‌جایی ۴۴ مسافر یا ایرتاکسی با قابلیت حمل ۱۷ مسافر گوشه‌ای از فعالیت‌های این شرکت را شامل می‌شود. پس از پویا ایر، هواپیمایی معراج با تأخیر ۱۰درصدی پروازهایش دومین خط هوایی منظم ایران در هفت ماه ابتدایی سال است. این شرکت که فعالیت خود را از سال ۱۳۸۹ آغاز کرده است، یکی از منظم‌ترین خطوط هوایی در سال‌های فعالیت خود است و معمولا از هواپیماهای ایرباس برای جابه‌جایی مسافران خود استفاده می‌کند. این شرکت هواپیمایی در سال ۹۵ رکورد طولانی‌ترین پرواز ایرانی را از سیدنی به تهران با ۱۷ ساعت پرواز بدون توقف و سوخت‌گیری شکست. جواد ظریف و هیئت دیپلماتیک او، مسافران ویژه این پرواز بودند. پس از هواپیمایی معراج نیز هواپیمایی ساها با تأخیر در ۱۳ درصد پروازهایش سومین خط هوایی منظم کشور در سال جاری بوده است. ساها که مخفف «سرویس ارتباط هوایی ارتش» است، از سال ۱۳۶۹ فعالیت خود را آغاز کرد و در زمینه انتقال مسافران غیرنظامی نیز فعالیت می‌کند. شرکت هواپیمایی ماهان، چهارمین شرکت هواپیمایی منظم ایران است که در مقایسه با شرکت‌های هوایی منظم پیشین پروازهای به مراتب بیشتری را انجام می‌دهد و با تأخیر ۲۱درصدی پروازهایش یکی از منظم‌ترین خطوط هواپیمایی پررفت‌وآمد ایران است.

نسبت پروازهای تأخیردار به کل پروازهای خطوط هوایی کشور در ۷ ماه ابتدایی سال ۹۷ (درصد)

خط هوایی	فروردین	اردیبهشت	خرداد	تیر	مرداد	شهریور	مهر	میانگین‌هفت‌ماهه
آسمان	۴۹	۵۰	۳۷	۵۲	۴۷	۴۵	۳۹	۴۶
ایران ایر	۵۷	۴۹	۳۷	۴۸	۴۱	۳۷	۲۹	۴۳
آتا ایر	۴۰	۴۹	۴۳	۵۰	۴۰	۳۳	۲۴	۴۰
تابان	۴۹	۴۱	۲۷	۳۷	۳۶	۳۸	۳۷	۳۸
زاگرس	۴۳	۴۰	۳۳	۴۶	۴۱	۳۰	۱۹	۳۶
کارون	۴۰	۵۰	۴۷	۳۱	۲۳	۲۴	۳۱	۳۵
کاسپین	۳۸	۳۵	۳۲	۳۱	۲۵	۲۸	۳۳	۳۲
ایرتور	۲۴	۲۵	۲۱	۳۳	۳۸	۴۷	۳۷	۳۲
کیش ایر	۲۵	۳۲	۲۶	۳۹	۳۶	۳۱	۳۳	۳۲
قشم ایر	۳۸	۳۶	۲۵	۴۱	۳۱	۳۷	۱۷	۳۲
سپهران	۲۹	۴۳	۲۳	۴۸	۲۹	۲۲	۱۶	۳۰
ماهان	۲۲	۲۲	۱۵	۲۲	۲۱	۲۷	۲۰	۲۱
ساها	۱۰	۲۱	۷	۱۵	۱۱	۲۱	۷	۱۳
معراج	۲۱	۱۷	۴	۱۰	۳	۸	۵	۱۰
پویا ایر	۱۷	۱۹	۱۵	۴	۴	۵	۰	۹

یادداشت

ضرورت نگاه ملی برای تصویب بودجه

مهدی پازوکی . اقتصاددان

● دولت به‌زودی بودجه سال ۹۸ را به مجلس تقدیم می‌کند. بودجه عبارت است از حساب دخل‌وخرج دولت در یک بازه زمانی، طبیعتا یک بخش منابع و بخش دیگر مخارج هستند.در بخش درآمدها، منابع اصلی تأمین درآمد دولت ایران عمدتا روی دو منبع نفت و مالیات‌ها متمرکز شده است. از سویی با توجه به فشار تحریم‌های اخیر، طبیعی است که درآمدهای دولتی از نفت کاهش خواهد یافت. از سوی دیگر، کشور با مشکلات اقتصادی روبه‌روست که اهم آن بی‌انضباطی اقتصادی است. بخشی از این بی‌انضباطی پولی در سیستم بانکی کشور است که باعث گسترش قارچ‌گونه بانک‌های خصوصی و مؤسسات مالی شده که راه‌حل این بی‌انضباطی پولی، استقلال و اقتدار بانک مرکزی است.دومین بی‌انضباطی مالی را در سند بودجه مشاهده می‌کنیم. این بی‌انضباطی را می‌توان در طرح‌های عمرانی مورد تأیید مجلس دید؛ برای مثال مجلس شورای اسلامی در بخش راه و ترابری، ۵۲ طرح عمرانی را تغییر عنوان داد و باعث شد هزارها میلیارد تومان هزینه برای کشور ایجاد شود.اعتقاد عمیق کارشناسی دارم که به‌هیچ‌وجه طرح‌های عمرانی کشور از تعداد کنونی نباید بیشتر شود و افزایش پیدا کند. براساس آمارها اگر هیچ پروژه جدیدی در کشور آغاز نشود، پروژه‌های نیمه‌کاره کنونی ۲۵ سال زمان خواهد برد که به پایان برسد، بنابراین نمایندگان مجلس باید در سطح ملی فکر کنند و منافع ملی مردم ایران برای آنها اهمیت داشته باشد و نباید در تصویب بودجه به‌دنبال منافع محلی و منطقه‌ای باشند.به‌عنوان فردی که طرفدار سیاست عدم تمرکز و دادن اختیار به استان‌هاست، معتقدم باید در شرایط کنونی بخردانه تصمیم بگیریم. زمانی که منابع دولت محدود است، باید منافع کل کشور را در اولویت قرار دهیم. اگر فروش نفت در سال آینده به روال سه‌ماهه گذشته باشد، قطعا درآمدهای نفتی کاهش پیدا خواهد کرد. این شرایط ایجاب می‌کند که انضباط مالی را در سند بودجه رعایت کنیم؛ بنابراین باید از به‌وجودآمدن طرح‌های جدید جلوگیری کرد و حتی اگر نمایندگان مجلس به این روند پایبند نبودند، شورای نگهبان باید در این مسئله ورود کند. اگر نمایندگان مجلس عناوین طرح‌ها را به روال سال پیش تغییر دادند، شورای نگهبان نباید آنها را به تأیید نهایی برساند زیرا به ضرر کشور و مردم خواهد بود.شورای نگهبان باید در این موارد ورود کند و ملی بیندیشد و جلوی هزینه‌های غیرضروری کشور را بگیرد. تغییر طرح‌ها این گونه است که در یک سال طرح عمرانی راه‌آهن تهران به اصفهان تصویب شده است و در بودجه سال بعد این طرح عمرانی خط راه‌آهن تهران- اصفهان- اهواز نام گرفته است. نمونه دیگر راه‌آهن آمل- لاهیجان بوده و در سال بعد تهران نیز به آن اضافه شده است. درحالی‌که چهاربانده‌شدن راه تهران - آمل حدود ۳۰ سال است که تمام نشده و ۱۰ کیلومتر از آن باقی مانده و اکنون پروژه راه‌آهن نیز برای آن تعریف شده است.ابتدا باید پروژه‌های موجود را به اتمام رساند و پس از آن پروژه‌های دیگر را تعریف کرد. سال آینده انتخابات مجلس برگزار می‌شود و ممکن است این انتخابات بر رفتار برخی نمایندگان برای تصویب بودجه تأثیر بگذارد. بعید نیست که برخی از نمایندگان به‌دنبال منافع محلی و منطقه‌ای خود باشند، درحالی‌که منافع کلی حکم می‌کند که هیچ پروژه جدید عمرانی به تصویب نرسد. براساس آماری که سازمان نوسازی مدارس کشور داده است ۳۰ درصد مدارس کشور دارای ایمنی لازم نیستند. نمایندگان مردم در خانه ملت باید این موارد را در نظر بگیرند و با نگاهی ملی، بودجه را به تصویب برسانند.

شرکت بهره برداری راه آهن شهری تهران و حومه

آگهی تجدید مناقصه ۹۷-۵۲

شرکت بهره برداری راه آهن شهری تهران و حومه در نظر دارد مناقصه عمومی دو مرحله ای خرید پک صبحانه راهبران را به اشخاص حقوقی واجد شرایط واگذار نماید.

لذا از اشخاص حقوقی واجد شرایط دعوت می گردد به منظور دریافت اوراق مناقصه و کسب اطلاعات بیشتر با واریز مبلغ ۲,۰۰۰,۰۰۰ ریال بابت اسناد و پاکات مخصوص مناقصه به حساب جاری ۷۰۰۸۰۲۷۴۹۳۲۸ بانک شهر (شعبه امام خمینی(ره) کد ۲۶۴) در وجه شرکت بهره برداری راه آهن شهری تهران و حومه تا ساعت ۱۲/۳۰ روز پنجشنبه مورخ ۱۳۹۷/۰۹/۲۹ به نشانی: تهران خیابان انقلاب اسلامی- تقاطع حافظ- شماره ۹۵۶- طبقه پنجم- مدیریت امور قراردادها مراجعه نمایند. تحویل اسناد مناقصه تا پایان وقت اداری روز شنبه مورخ ۱۳۹۷/۱۰/۰۱ می باشد. جهت کسب اطلاعات بیشتر به سایت http://metro.tehran.ir مراجعه شود.

- مبلغ سپرده شرکت در مناقصه ۸۹/۰۰۰/۰۰۰ ریال می باشد.

- تاکید می گردد اسناد مناقصه فقط بصورت حضوری با ارایه معرفی نامه رسمی، کپی اساسنامه و آگهی آخرین تغییرات روزنامه رسمی قابل دریافت است.

- این آگهی در روزنامه های کثیرالانتشار به چاپ رسیده و هزینه آن بر عهده برنده مناقصه خواهد بود.

شرکت بهره برداری راه آهن شهری تهران و حومه