احتمال زمین‌گیرشدن ناوگان هوایی با تداوم قیمت‌گذاری دستوری بلیت هواپیما

پشت پرده کمبود بلیت هواپیما چیست؟

شرق: بلیت هواپیما نیست؛ شاید این جمله کوتاه را این روزها زیاد شـنیده باشـیم، اما علت اصلی این اتفاق که هر سال (منهای دو سـالی که کشور با کرونا درگیر بود) در آسـتانه نوروز و تعطیلات تابستانی تکرار می‌شود، چیست؟ شاید در نگاه اول انگشت اتهام به سـمت شرکت‌های هواپیمایی باشد، اما آیا تنها آنها مقصرند؟ چه سـاختاری سبب شده تا با چنین چالشـی روبه‌رو شویم؟ چه دست‌هایی در پشت صحنه حضور دارد که هر سال با این چالش روبـه‌رو می‌شـویم؟ در این گزارش بنـا داریم نـوری بتابانیم به قسمت‌هایی از یک رویداد تکراری که کمتر به آن پرداخته می‌شود.

با افزایش زیان شـرکت‌های هواپیمایی، ناشی از قیمت‌گذاری دسـتوری، دو قشر بیشترین سـود را برده‌اند و بازنده اصلی علاوه بر شـرکت‌های هواپیمایی، مسافران در مسـیر هوایی هستند؛ دو گروهی که به‌عنـوان عوامل اصلی کمبود جـدی بلیت هواپیما شـناخته می‌شـوند. در ادامه به‌صورت مشـروح به این موضوع خواهیم پرداخت. صنعت هوایی کشـور این روزها حال خوشـی نـدارد. از نگاه کارشناسـان، صنعت هوایی ایـران، چوب اقتصاد دستوری را می‌خورد. آنها می‌گویند دخالت دولت در قیمت‌گذاری بلیت پروازها، راه را برای توسـعه ناوگان و اسـتفاده مناسـب از ظرفیت‌های فرودگاهی ایجادشـده در کشور بسته است. این تنها نتیجه دستکاری قیمت‌ها نیست، بلکه کاهش قدرت ارائه خدمات توسـط ایرلاین‌ها، افزایش دلال‌بازی در بازار بلیت، زمین‌گیرشدن هواپیماها و کاهش عرضه بلیت هواپیما به دلیل فرسوده‌شـدن ناوگان دیگر و در نتیجه آن، افت جدی دسترسی مسافران به بلیت ازجمله تبعات دخالت دولت در قیمت‌هاسـت. از سویی برخی دیگر از کارشناسان بر این باورند که به دلیل آنکه دولت یارانه‌هایی را به شرکت‌های هواپیمایی ارائه می‌دهد، باید در نرخ‌گذاری بلیت مداخله کند. آسـیب نهایی این چرخه معیوب که در دیگر صنایع نیز شایع است و دیدگاه‌های بعضا متفاوتی درباره آن وجود دارد، اقتصاد کشـور و در ادامه صنعت هوایی و مخاطبانش را متضرر می‌کند.

ماجرای آزادسازی نرخ بلیت هواپیما چه بود؟

تعییـن نـرخ بلیت هواپیمـا از جملـه تکالیف قیدشـده در ماده ۶ قانون هواپیمایی کشـوری و از جمله وظایف شورای عالی هواپیمایی کشوری اسـت. قبل از آزادسـازی نرخ بلیت، شورای عالی هواپیمایی قیمت‌ها را به‌صورت تکلیفی تعیین می‌کرد و با توجه به اینکه نرخ بلیت تعیین‌شده با قیمت تمام‌شده هر ساعت صندلی تفاوت داشـت، بر اسـاس قانون برنامـه چهارم و پنجم توسـعه دولت مابه‌التفاوت نرخ واقعی و تکلیفی را با تخصیص اعتبارات از منابع خود و پیش‌بینی اعتبار در قوانین بودجه سالانه پرداخت می‌کرد. شرکت‌ها از دی‌ماه سال ۱۳۹۴ طبق بند ب ماده ۱۶۱ قانون برنامه پنجم توسـعه، بر اسـاس هزینه‌های مستقیم و غیرمسـتقیم عملیاتی و نرخ تسـعیر ارز، نرخ بلیـت پروازها به صورت شـناور تعیین می‌کردند. این شرکت‌ها قیمت را بر اساس میزان عرضه و تقاضا، فصول مختلف سـال و حتی ساعات پرواز در روز تعیین می‌کردند.

به اعتقاد کارشناسان، این مکانیسـم موجب رشد حمل‌ونقل هوایی کشور شد؛ به‌طوری‌که تعداد مسافران داخلی از ۱۷ میلیون نفر در سال ۱۳۹۴ به ۲۴ میلیون نفر در سال ۱۳۹۷ افزایش یافت. با فرصتی که در جریان برجام پیش آمد، تعداد هواپیماهای ایران از ۲۶۸ فروند به ۳۱۲ فروند رسید.

سـال ۱۳۹۷ و در ادامه در سـال ۱۳۹۸ با افزایش شدید نرخ ارز، هزینه شـرکت‌های هواپیمایی نیز افزایش یافت؛ زیرا بیش از ۶۰ درصد هزینه‌های این شـرکت‌ها ارزی اسـت. به همین دلیل، ایرلاین‌ها ناگزیر به تغییر نرخ پروازی خود بودند، اما دولت دخالت کرد و اجازه نداد سقف نرخ بلیت از میزان نرخی که بر اساس دلار ۱۱ هزار تومانی تعیین شده بود، افزایش پیدا کند. این در حالی بود که شرکت‌ها قطعات و هزینه‌های ارزی را بر مبنای دلار بیش از ۲۵ هـزار تومان تا ۳۰ هزار تومان پرداخت می‌کردند. بنابراین دخالت دولـت در قیمت‌گذاری بلیت بـه نقطه آغازی بـرای زیان‌دهی شرکت‌های هوایی تبدیل شد.

در سـال ۱۴۰۰ با توجه به فشار فزاینده‌ای که به شرکت‌ها وارد شـد، تغییری در سقف نرخ‌ها ایجاد شد که متعاقبا با فشار وزارت راه و شهرسـازی و برخلاف قانون برنامه پنجم و ششـم توسعه ناگزیـر به کاهش ۱۵ درصـد به صورت میانگین در سـقف نرخ پروازی شدند.

یارانه‌ها بهانه‌ای برای دخالت دستوری

دخالت‌های دسـتوری دولـت در قیمت بلیت‌ها بسـیاری از شـرکت‌های هوایی را با زیان‌هـای جبران‌ناپذیـر مواجه کرده و ایـن روند زیان‌دهی ادامـه دارد. ضمن آنکه حقـوق ایرلاین‌ها و مصرف‌کننده نیز در چنیـن روندی به دلایل مختلف نادیده گرفته می‌شـود. به‌عنوان مثال ایرلاین‌ها بـرای کاهش هزینه‌های خود ناگزیر می‌شـوند که خدماتی نظیر کترینگ و دیگر امتیازات مربوط به مشتری را متوقف کنند.

حسـین شریفی‌مقدم، معاون اسبق هواپیمایی آسمان و استاد دانشـگاه، در رابطه بـا رعایت حقوق ایرلایـن و مصرف‌کننده در قیمت‌گذاری دستوری عنوان می‌کند: «ایجاد توازن از اساسی‌ترین وظایف سـازمان هواپیمایی کشـوری اسـت که در مـاده چهار قانون هواپیمایی کشـوری نیز به آن اشاره شـده است». او ادامه می‌دهد: «این ماده ناظر بر تشویق شرکت‌های هواپیمایی در تأمین نیازمندی‌هـای حمل‌ونقل هوایی داخلـی و خارجی و همچنین بهره‌مندی مناطق کشور با توسعه حمل‌ونقل هوایی است».

به اعتقاد شـریفی، سـازمان هواپیمایی باید بـرای اجرای این تکلیف قانونی خود، به شـرایط خاص حاکم بر حمل‌ونقل هوایی ایـران همچون تحریـم، چالش در تأمیـن نیازها، تـورم ارزی و همین‌طور ظرفیت و تاب‌آوری اقتصادی بازار توجه کند.

معـاون اسـبق هواپیمایی آسـمان درباره تبعـات نرخ‌های دسـتوری بلیت می‌گویـد: «طبیعتا ماهیت اقتصـاد حمل‌ونقل هوایی در گرو عرضه و تقاضاسـت که با نرخ‌گذاری دسـتوری در تضاد اسـت. بنابراین به‌صورت مشـروط لازم است که نرخ بلیت آزاد شده و با توجه به تقاضا، نرخ تعیین شود».

چارترکنندگان عامل تعیین قیمت بلیت

مقصود اسعدی‌سـامانی، دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی، درباره تبعات قیمت‌گذاری دسـتوری بیان می‌کنـد: «با توجه به تکثر ایرلاین‌های کشـور، عرضه و تقاضـا نقش تعیین‌کننده‌ای در قیمت بلیت دارد. در چنین شـرایطی بالطبع شرکت هواپیمایی با توجه به بی‌ارزش‌شـدن قیمت صندلی پرواز در لحظه بسته‌شدن کانتر پذیرش مسـافر و به لحاظ برنامه‌ریزی‌های منظم پروازی و ثابت‌بودن هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم عملیاتی و هزینه‌های بالاسـری، تلاش می‌کنند قیمت خود را برای جذب مسافر بیشتر کـرده و افزایش لود پروازی را به‌گونـه‌ای تنظیم کنند که حداکثر لود پروازی را داشته باشند». او اضافه می‌افزاید: «قیمت تمام‌شده هر سـاعت صندلی با قیمت بلیتی که به دسـت مسافر می‌رسد، متفاوت است و با توجه به شرایط زمانی ساعت پرواز، مناسبت‌های سال و... مسافر بلیت یک مسیر را ممکن است بسیار کمتر از بهای تمام‌شده یا بیشتر از بهای تمام‌شده دریافت کند».

دبیر انجمن شـرکت‌های هواپیمایی با اشـاره به نقش پررنگ چارترکنندگان در تعیین قیمت بلیت عنوان می‌کند: «در سال‌های اخیـر نرخ نهایـی بلیت توسـط ایرلاین تعیین نمی‌شـود، بلکه نرخ توسـط چارترکنندگانی تعیین می‌شـود که به‌صورت عمده صندلی پـروازی ایرلاین‌ها را در مسـیرهای مختلف پروازی حتی در مسـیرهای غیرگردشـگری در اختیار می‌گیرند و با توزیع آن در شبکه توزیع OTAها، اپلیکیشن‌ها و... عملا تعیین‌کننده نرخ بلیت در بازار هستند».

البتـه باید در نظر داشـت کـه عامل اصلـی در افزایش نرخ بلیـت و محدود عرضه آن برای مصرف‌کننـده به رفتار دیگری از چارترکنندگان بازمی‌گردد. آنها تنها بخش محدودی از بلیت‌های چارتـری را در OTAها و اپلیکیشـن‌ها نمایش می‌دهند و عمده بلیت‌هـای چارتری را در شـبکه آژانس‌هـای هواپیمایی عرضه می‌کنند کـه در فضای آفلاین بوده و امکان فـروش بالاتر از نرخ مصوب را برای آنها فراهم می‌کند.

دبیر انجمن شـرکت‌های هواپیمایی اضافه می‌کند: «این افراد در برخی مواقع با نرخ‌شـکنی بر ضد قوانین رقابت عمل می‌کنند و با به چالش کشـیدن نرخ شـرکت‌هایی که به‌صورت سیستمی و خارج از بـازار رقابت چارترکننده‌ها، بلیت‌هـای خود را عرضه می‌کننـد. آنها با ارزان‌فروشـی فاحش در زمـان کاهش تقاضا و گران‌فروشـی در ایام افزایـش تقاضا، به مصرف‌کننـده و ایرلاین آسیب می‌زنند. به همین دلیل نیازمند اصلاحات در شرایط و وضع قوانین بازدارنده در این خصوص هستیم». اسعدی‌سامانی با اشاره به اینکه بر اساس آخرین مطالعات طرح جامع حمل‌ونقل کشور در سـال ۱۳۹۴ شیوه‌های جاده‌ای، ریلی و هوایی به ترتیب ۹۷.۷، ۱.۲ و ۱.۱ درصد از سـهم و جابه‌جایی مسـافران کشور را به خود اختصاص داده‌اند، درباره تبعات قیمت‌گذاری دستوری می‌گوید: «متأسفانه سـرمایه‌گذاری‌های انجام‌شـده در بخش حمل‌ونقل هوایـی ایران متناسـب با اهمیت نقش راهبردی آن نیسـت و از طرفی از ظرفیت‌های موجود هم اسـتفاده بهینـه‌ای به ویژه در بخش فرودگاهی صورت نمی‌گیرد».

دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی ادامه می‌دهد: «تورم ۴۰.۲ درصد ۱۲ماهه منتهی به اسفند ۱۴۰۰ و تورم ناشی از مردمی‌سازی یارانه‌ها در سـال جاری به همراه افزایش نـرخ ارز و عدم امکان تأمین ارز نیمایی بـرای نیازهای ارزی بر خدمات هندلینگ و تمام هزینه‌های مسـتقیم، غیرمسـتقیم، عملیاتی و تمامی هزینه‌های بالاسـری اثرگذار خواهد بود و زمینه افزایش نرخ بلیت را فراهم می‌کند». او ثابت‌نگه‌داشـتن سـقف نرخ بلیت را هم نادرسـت دانسته و درباره تبعات این اقدام می‌گوید: «در چنین روندی امکان جایگزینـی منابع موجود به‌ویژه تأمین موتور هواپیما پس از اتمام سـایکل موتورهای فعلی وجود نخواهد داشـت. بـا عدم تأمین قطعات، بیش از ۲۱۰ فروند از ۳۳۷ فروند هواپیمای موجود کشور زمین‌گیر شـده و احتمال زمین‌گیرشـدن بیش از ۵۰ درصد ناوگان فعال تا سال آتی وجود خواهد داشت».

به گفته اسعدی‌سـامانی، نبـود منابع مالی و امـکان تأمین قطعات و تجهیزات و به‌روزرسانی هواپیما، ضریب ایمنی پروازها را کاهـش می‌دهـد و احتمال بـروز حوادث و سـوانح هوایی را افزایش خواهد داد.

او ادامه می‌دهد: «قیمت ثابت بلیت زیان شـرکت‌ها را بیشتر می‌کند و احتمال ورشکستگی آنها را فراهم می‌کند. با عدم نوسازی ناوگان و نخریدن هواپیمای نو یا با سن کم، زمینه اضمحلال ناوگان فعلی فراهم می‌شود. با کاهش تعداد هواپیماهای پروازی قابلیت عرضه صندلی کاهش یافته و این مسـئله بر روند افزایش تقاضا برای سفرهای هوایی تأثیر می‌گذارد. به این ترتیب دوره انتظار برای دریافت بلیت هم بیشتر می‌شود».

عکس: حسین اسماعیلی، مهر

تکیه اجباری به چارترکنندگان

علی کجباف، کارشـناس صنعت هوایی پیش‌تر در یادداشتی به وضعیت صنعت هوایی در سـال آتی اشـاره کرده و گفته بود: «...ناگفته نماند افزایش قدرت چارترکنندگان در سـال آینده فقط به علت تأمین نقدینگی نیسـت، بلکه عوامل دیگـری نیز در آن همچـون دورزدن فضای تکلیفی تعیین قیمـت بلیت و افزایش ریسـک فروش بلیت تأثیرگذار خواهند بود، زیـرا قابل پیش‌بینی است که تورم فعلی یا حتی گران‌شدن سوخت هوایی، سبب شود شـرکت‌ها ناچار شوند نرخ بلیت‌های خود را افزایش دهند. با این همه، به نظر نمی‌رسـد افزایش نرخ بلیت هواپیما مورد پذیرش بخشـی از جامعه باشـد و اعتـراض عمومی می‌تواند سـازمان هواپیمایی کشـوری را از حیث سیاسـی متأثر کند و سازمان را به سیاست نادرست تعیین قیمت تکلیفی بلیت هواپیما سوق دهد.

بنابراین شـرکت‌های هواپیمایی به ناچار برای دورزدن قیمت مصوب ناچار می‌شـوند بخشـی از بلیت‌های خـود را در اختیار چارترکنندگان قرار دهند. از طرف دیگر تورم سـال آینده، ریسـک فروش اعم از ریسـک قیمت‌گذاری و موفقیت در فروش صندلی پرواز را افزایش می‌دهد و شـرکت‌هایی کـه واحدهای بازرگانی ضعیفی دارند، ترجیح می‌دهند این افزایش ریسک بازرگانی را به چارترکننده منتقل کنند و ریسک کمتری را متحمل شوند، ولی در ازای آن به پولی مطمئن دست یابند».

دو برنـده و دو بازنـده اصلـی قیمت‌گذاری دسـتوری بلیت هواپیمایی

یکی دیگر از کارشناسان صنعت گردشگری که نخواست نامش فاش شود، به موضوعی اشـاره می‌کند که هرچند چندان مقابل دید نیست، در پس پرده، آسیب‌های جدی و تبعات قابل توجهی را نصیب مسافران هوایی می‌کند.

نکته آن است که با افزایش زیان شرکت‌های هواپیمایی ناشی از قیمت‌گذاری دسـتوری، دو قشر بیشترین سـود را برده و بازنده اصلی علاوه بر شـرکت‌های هواپیمایی، مسافران در مسیر هوایی هسـتند. به گفته این کارشناس، مسـئولان به بهانه قیمت‌گذاری دستوری، بخشی از ظرفیت بلیت‌های ایرلاین‌ها را عموما در دقیقه ۹۰ از آن خود می‌کنند. در واقع بخشـی از ناوگان هوایی در قبضه این افراد است. با این تبعیض آشکار، با کاهش عرضه بلیت برای شهروندان عادی و در نتیجه افزایش قیمت بلیت مواجه خواهیم شـد. این کارشـناس گردشـگری ادامه می‌دهـد: «دلال‌ها دیگر برندگان قیمت‌گذاری دستوری محسوب می‌شوند که می‌توان آنها را به دو دسته تقسیم کرد؛ چارترکنندگان و دلالان فروش بلیت در فضای آفلاین».

به گفته او، چارترکننده‌ها به دلیل آنکه سرمایه زیادی دارند، در برخی شهرها هتل دارند، باندی رفتار کرده و پرواز را با هتل باندل می‌کنند تا هتل‌شان خالی نماند. این تجربه برای مسافران هوایی یک امر تکراری اسـت، اما نتیجه آن، اجبار خرید بلیت هواپیما به همراه هتل برای مسافر و خالی‌ماندن یا عدم تکمیل ظرفیت برخی هتل‌های مرغوب در شهرها حتی در اوج فصل گردشگری است.

از سویی یک‌سری دلال‌ها هم در فضای آفلاین اقدام به فروش بلیت می‌کنند. به این معنا که سایت‌های فروش بلیت که ضرورت دارد به‌صورت آنلاین نسـبت به فروش خود اقـدام کنند، امکان فـروش بلیت با قیمت‌های بالاتر از نرخ مصوب را ندارند. بنابراین دلال‌ها، این بلیت‌ها را با قیمت‌هـای بالاتر در آژانس‌های هوایی عرضه کرده و سود حاصل از فروش در فضای آفلاین نصیب آنها می‌شود. بنابراین بدیهی است تعداد افرادی که دسترسی به بلیت هواپیمایی دارنـد، روز به روز در حال کاهش باشـد. این افراد نه لزوما به خاطر کاهش توان مالی، بلکه به علت تبعیض ناشـی از فساد و باندبازی، کمتر به بلیت دسترسی خواهند داشت.

گزارش‌های متناقص بانک مرکزی و مرکز آمار، تصویر شفافی از رشد در اختیار فعالان اقتصادی قرار نمی‌دهند

چالش آمار

شـرق: اختلاف در گزارش‌های آمـاری بانک مرکـزی و مرکز آمار ایـران دوباره بحث‌برانگیـز شـد؛ گزارش‌هایی که نه‌تنهـا در فاصله درخور توجه اعداد رشـد اقتصادی به چشـم می‌آید، بلکه در برخی بخش‌های اقتصاد کشـور، مرکز آمار و بانک مرکزی حتی درباره منفی‌بودن یا مثبت‌بودن رشد اقتصادی هم اختلاف‌نظر دارند!

اختلاف‌های عجیب گزارش ۲ نهاد آماری

اخیرا مرکز آمار ایران گزارشی از رشـد اقتصادی کشور در ۹ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۱ را منتشر کرد. این گزارش نشان می‌دهد تا انتهای پاییز، تولید ناخالص داخلی با احتساب بخش نفت ۳.۳ درصد و بدون آن ۲.۹ درصد رشد کرده است. گزارش مرکز آمار حاکی از آن بود که در ۹ماهه سـال ۱۴۰۱، نسبت به دوره مشابه در سال گذشـته، فعالیت‌های گروه کشاورزی رشـد منفی ۴.۳، گروه صنایع و معادن رشد ۵.۳ درصدی (شـامل اسـتخراج نفت خام و گاز طبیعی ۵.۶، سـایر معادن ۰.۹، صنعـت ۵.۱، انرژی ۹.۵ و سـاختمان منفی ۲.۲ درصد) و گروه خدمات رشـدی ۲.۶درصدی را به ثبت رسانده‌اند.

حـالا آمارهـای مربوط بـه رشـد اقتصادی توسـط بانـک مرکزی منتشـر شـده اسـت. آمارهایـی کـه طبـق روال سـال‌های اخیـر اختـلاف درخـور توجهـی را بـا اعـداد و ارقـام به‌دسـت‌آمده توسـط مرکـز آمـار کشـور نشان می‌دهد.

بانک مرکزی رشـد اقتصادی در ۹ماهه ابتدای امسال را با احتساب نفت ۳.۷ درصد و بدون آن ۳.۲ درصد اعلام کرد. گزارش بانک مرکزی حتی رشد گروه‌های مختلـف را هم متفاوت نشـان می‌دهد. طبـق این گزارش، رشـد ارزش افزوده گروه‌های «خدمات»، «صنایع و معادن»، «نفت و گاز» و «کشـاورزی، جنگل‌داری و ماهیگیری» نسـبت به دوره مشابه سـال قبل به ترتیب معادل ۲.۸، ۵.۶، ۹.۳ و ۱.۱ درصد بوده است.

جالب‌تـر از این اختلاف میان اعداد اعلام‌شـده برای رشـد اقتصادی ۹ماهه، رقم مربوط به رشـد اقتصادی در پاییز اسـت. طبق محاسبات بانک مرکزی، رشد اقتصاد ایران در پاییز سـال جاری با احتساب نفت به ۵.۳ و بدون احتساب آن به ۴.۸ درصد رسـیده است؛ این در حالی اسـت که گزارش اخیر مرکز آمار نرخ رشد اقتصادی پاییز ۱۴۰۱ را با نفت ۲.۸ درصد و بدون آن ۱.۶ درصد اعلام کرده بود.

بر این اساس، رشـد اقتصادی پاییز بر اساس داده‌های مرکز آمار روند افزایشی نسـبت به بهار نداشـته و از این جهت باز هم با آمارهـای بانک مرکزی متفاوت اسـت؛ چراکه طبق آمار بانک مرکزی رشـد اقتصادی در فصل سوم سال نه‌تنها نسـبت به بهار و تابستان سـال جاری، بلکه نسبت به سـال گذشته هم افزایش داشته است.

همچنین جزئیات گزارش مرکز آمار نشـان می‌داد که تشکیل سرمایه ثابت در پاییز امسـال تنها ۰.۶ درصد رشد کرده اسـت؛ درحالی‌که معاون اقتصادی بانک مرکزی ادعا کرده میزان تشـکیل سـرمایه ثابت در کشـور در سـه ماه سوم سال افزایش ۱۶.۶درصدی را تجربه کرده اسـت! او در این زمینه توضیح داده که «این رقم در حوزه ماشـین‌آلات ۲۸.۳ درصد بوده که در سال‌های اخیر بی‌سابقه بوده است».

نکته شـایان توجه این اسـت که با تمام اختلافات آماری میان بانک مرکزی و مرکز آمار، گزارش هر دو از پاییز امسـال حاکی از رشد درخور توجه بخش نفت و پررنگ‌ترشدن تأثیر آن بر رشد اقتصادی است.

تفاوت چشمگیر میان آمارهای مهم اقتصادی منتشرشده از سوی این دو نهاد، یعنی بانک مرکزی و مرکز آمار، نخسـتین بار نیسـت که خبرسـاز می‌شود. برای مثال بهار سـال گذشـته نیز اختلافی این‌چنین میان آمارها به چشـم می‌خورد و درحالی‌که مرکز آمار ایران رشـد اقتصادی گروه کشاورزی را منفی ۴.۵ درصد ذکر کرده بود، بانک مرکزی این مقدار را کمتر از منفی یک درصد ذکر می‌کرد. همچنین مرکز آمار در حالی رشـد بخش‌هـای گروه نفت و گروه صنایـع و معادن و گروه صنعـت را به ترتیب ۲۷.۵، ۱۳.۸ و ۵.۵ درصد ذکر کرده بود که این اعداد در آمار اعلامـی بانک مرکزی بـه ترتیب ۲۳.۳، ۲.۱ و ۶.۱ درصد بـود. همچنین در حالی مرکز آمار رشـد بخش خدمات و سـاختمان را به ترتیب ۴.۵ درصد و مثبت ۱۲.۹ درصـد اعلام می‌کرد که این اعداد در آمارهـای بانک مرکزی به ترتیب ۷ و منفی ۱۲.۳ درصد بود.

سال پیش از آن حتی مرکز پژوهش‌های مجلس نیز گزارشی از تناقضات آماری مرکـز آمار و بانک مرکزی درباره رشـد اقتصادی بخش‌هـای مختلف تهیه کرده بـود. گزارش این مرکز به تحلیل بخش حقیقی اقتصاد ایران پرداخته بود و ضمن بیان اختلاف‌های فاحش آماری، این تناقض‌ها را سـبب سـردرگمی تحلیلگران، تصمیم‌گیران و سیاسـت‌گذاران خوانده و خواسـته بود اصلاح نظام آماری کشور هرچه سریع‌تر در دستور کار دولت قرار بگیرد.

مثال‌هـا از تفاوت چشـمگیر در آمارهای ایـن دو نهاد پایانی ندارد؛ از رشـد اقتصادی تا تفاوت آمارهای تورمی و گاه حتی سانسـور و جلوگیری از انتشار آمار، همه و همه از نقص‌های جدی مراکز تولید آمار در ایران است.

دستکاری آماری؟!

محمدتقـی فیاضی، کارشـناس اقتصـادی، درباره تفاوت‌هـای موجود میان آمارهای بانـک مرکزی و مرکز آمار درباره رشـد اقتصادی به «شـرق» می‌گوید: آمارهـای بانک مرکزی درباره نـرخ تورم همواره به واقعیـت نزدیک‌تر بوده، اما حالا در بحث رشـد اقتصادی به نظر می‌رسـد ملاحظاتی غیرفنی در اعلام نتایج محاسباتشان داشته‌اند.

او توضیح می‌دهد: بخشی از فرایند محاسـبات شاخص‌های اقتصادی شامل آمارگیری اسـت که این مرحله معمولا به‌درستی انجام می‌شود، اما پس از اینکه این آمارگیری‌ها انجام می‌شـود و قرار اسـت اعداد را اعلام کنند، به نظر می‌رسد برخـی برای اعمـال ملاحظاتی بر آنان فشـار می‌آورند. البته فـارغ از این، بانک مرکزی و مرکز آمار روش‌های محاسباتی متفاوتی هم دارند و برای سنجش اینکه کدام‌یک حقیقی‌تر اسـت، نیاز به بررسی و محاسبه اسـت. بااین‌حال، با توجه به آنچه در جامعه شـاهد هستیم، داشتن یک تصویر حقیقی از ماجرا چندان سخت نیست.

فیاضی به تجربه سال‌های گذشته از اختلاف‌های فاحش آماری اشاره می‌کند و می‌گوید: این اولین بار نیست که شاهد آمارهایی متناقض و حتی دور از واقعیت تجربی جامعه هسـتیم. مثلا سال گذشـته درحالی‌که در بخش ساختمان شاهد رکود نسـبی بودیم، یک‌دفعه مرکزآمار هفت، هشـت درصد رشد اعلام می‌کرد! بنابرایـن حتی اگر وارد جزئیات هم نشـویم، ردپای ملاحظات غیرفنی و سیاسـی مشخص است.

به باور این کارشـناس، پذیرفتنی نیسـت که نرخ رشد اقتصادی دو مرکز تا این اندازه متفاوت باشـد؛ «اگر تفاوت در حد چنددهم درصد باشـد، می‌توان پذیرفت اما اینکه یکی رشـد کشاورزی را منفی اعلام کند و دیگری مثبت، نشان‌دهنده یک اشکال اساسـی در روش‌ها و آمارگیری‌هایشان است؛ چراکه شاید ملاحظات فنی و سیاسـی موجب شود عدد کلی تلطیف شـود، اما درباره ارقام مربوط به اجزای محاسباتی فشاری وجود ندارد که منجر به چنین اختلافات فاحشی شود».

فیاضـی در نهایت یادآور می‌شـود که سـرلوحه و چـراغ راه سـرمایه‌گذار، سیاست‌گذار و حتی خانوارها همین آمارهای اقتصادی است؛ چراکه سرمایه‌گذاران بخـش خصوصی و خانوارها بـرای برنامه‌ریزی امور اقتصـادی خود و مهم‌تر از آن سیاسـت‌گذار برای سیاسـت‌های تأمین مایحتاج مردم به آمار دقیق و صحیح نیاز دارند. برای مثال وقتی رشـد بخش کشاورزی منفی باشد، سیاست‌گذار باید از این چراغ راهنمای آماری اسـتفاده کند و برای تأمین امنیت غذایی کشور اقدامات مناسب انجام دهد.

نوبت دوم

آگهی فراخوان تجدید دور اول (دومین مرحله برگزاری) ارزیابی کیفی ساده جهت برگزاری مناقصه عمومی یک مرحله ای (یکپارچه) پالایشگاه دهم (فاز ۱۹)

شرکت ملی گاز ایران – شرکت مهندسی گاز پارس جنوبی

پالایشگاه دهم پارس جنوبی فاز ۱۹ درنظر دارد فراخوان تجدید دور اول (دومین مرحله برگزاری) ارزیابی کیفی ساده جهت برگزاری مناقصه عمومی یک مرحله ای یکپارچه به شماره R10/1401/035 تقاضاهای ۰۱۴۰۰۱۹-۰۱۴۰۰۱۸-۰۱۴۰۰۱۷ به شماره فراخوان در سامانه ستاد ایران: ۲۰۰۱۰۹۷۶۸۴۰۰۰۰۷۲ و شرح : خرید: STUD BOLT-از سازندگان واجد صلاحیت را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری فراخوان ارزیابی کیفی تا ارسال دعوتنامه جهت سایر مراحل مناقصه، از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد. لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند. جدول زمان بندی به شرح ذیل می باشد. اطلاعات و اسناد مناقصه عمومی پس از برگزاری فرایند ارزیابی کیفی و ارسال دعوتنامه از طریق سامانه ستاد به مناقصه گران ارسال خواهد شد.

برآورد اولیه مناقصه به مبلغ ۱۸۷,۴۰۰,۰۰۰,۰۰۰ریال و تضمین فرآیند ارجاع کار ۹,۳۷۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال بوده و به صورت یکی از تضامین قابل قبول وفق آئین‌نامه تضمین معاملات دولتی شماره ۱۲۳۴۰۲/ت۵۰۶۵۹هـ مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ هیأت وزیران قابل قبول می باشد.

جدول زمان بندی :

ردیف	اقدام	تاریخ
۱	تاریخ انتشار مناقصه درسامانه	۱۴۰۱/۱۲/۲۳
۲	مهلت زمانی دریافت اسناد مناقصه	۱۴۰۱/۱۲/۲۸
۳	مهلت زمانی ارسال پاکات ارزیابی کیفی و الف، ب و ج توسط مناقصه گران	۱۴۰۲/۰۱/۲۲
۴	بازگشایی پاکات ارزیابی کیفی مناقصه گران	۱۴۰۲/۰۱/۲۲

اطلاعات تماس: دستگاه مناقصه گزار:
آدرس: استان بوشهر -شهرستان کنگان -کیلومتر ۲۰ جاده کنگان به عسلویه -سایت ۲ منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس -پالایشگاه دهم -فاز ۱۹ ، تلفن : اداره خدمات کالای پالایشگاه دهم : ۰۷۷۳۱۴۶۶۲۸۷-۰۷۷۳۱۴۶۶۲۸۳
اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه :
مرکز تماس : ۴۱۹۳۴ - ۰۲۱ - اطلاعات تماس دفاتر ثبت نام سایر استانها، در سایت سامانه www.setadiran.ir
دفتر ثبت نام : ۸۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۳۷۶۸
شناسه آگهی : ۱۴۶۸۸۹۱ نوبت اول : ۱۴۰۱/۱۲/۲۳ نوبت دوم : ۱۴۰۱/۱۲/۲۴

روابط عمومی مجتمع گاز پارس جنوبی

۸۴۰