گزارش ۲

نرگس گودرزی

تمرکززدایی و افزایش اختیارات استانداران در بودجه ۱۴۰۶

بخشنامه تدوین لایحه بودجه در شورای اقتصاد تصویب و براساس اخبار اعلامی در هفته جاری احتمالاً ابلاغ می‌شود. یکی از مهم‌ترین تغییرات بودجه سال آینده، تمرکززدایی و افزایش اختیارات استانداران است. معاون هماهنگی برنامه و بودجه سازمان برنامه و بودجه کشور از الحاق یک پیوســـت جدید به لایحه بودجه سال آینده با رویکرد افزایش اختیارات استان‌ها خبر داد و گفت: با تأکید رئیس‌جمهور بر لزوم تقویت اســـتان‌ها، برنامه‌ای در این زمینه توسط سازمان برنامه و بودجه کشور آماده شـــده و در بخشنامه بودجه سال ۱۴۰۶ نیز یک پیوســـت مســـتقل راجع به این موضوع در نظر گرفته شده است.

محمد قاســـمی با بیان اینکه هدف این ســـازمان ارتقای سهم و نقش استان‌هاست گفت: در شرایط کنونی کشور شـــاید یکی از مهم‌ترین بســـترهایی که می‌تواند به بهبـــود اوضاع کمک کنـــد بهره‌گیری از ابتکارهای استان‌هاست.

■ برنامه دولت برای پیوند اعتبار استان‌ها با درآمد

امیدعلی پارســـا، رئیس امور برنامه و بودجه استان‌های سازمان برنامه و بودجه کشـــور نیز بر ضرورت بازتعریف مناســـبات مرکز و استان‌ها در اجرای این قانون تأکید و با اشـــاره به ضرورت تمرکززدایی در نظام برنامه‌ریزی کشـــور گفت: افزایش اختیارات، اعتبارات، مسئولیت‌ها و پاسخگویی استان‌ها از موضوعات مهمی است که در نظام برنامه‌ریزی کشور مورد توجه قرار گرفته است.

او افزود: حلقه مفقوده در این زمینه آن است که در برخی موارد، وظایفی به اســـتان‌ها واگذار می‌شـــود، اما اختیار یا اعتبار لازم برای اجرای آن در اختیارشـــان قرار نمی‌گیرد. در چنین شرایطی، مسئولیت‌پذیری و پاسخگویی نیز عملاً با مشکل مواجه می‌شود.

پارســـا با اشـــاره به رویکرد رئیس‌جمهور در زمینـــه برنامه‌محوری و نتیجه‌گرایی به تســـنیم گفت: در جلســـه اخیر، موضوع عدم تمرکز و افزایش اختیارات، اعتبارات، مسئولیت‌ها و پاسخگویی استان‌ها به‌طور مفصل بررسی شد و جمع‌بندی مباحث، حرکت از نظام متمرکز فعلی به سمت نظام حکمرانی اجرایی و برنامه‌ریزی و بودجه‌ریزی دوسطحی ملی و استانی بود.

او ادامه داد: این رویکرد در بند «پ» ماده ۱۷ قانون برنامه هفتم پیشرفت نیز مورد توجه قرار گرفته و آیین‌نامه اجرایی آن، چارچوبی برای تقسیم وظایف میان سطوح ملی و استانی و واگذاری حداکثری وظایف همراه با اختیار، اعتبار، مسئولیت و پاسخگویی به استان‌ها پیش‌بینی کرده است.

رئیس امور استان‌های سازمان برنامه و بودجه با تأکید بر ضرورت ایجاد رابطه‌ای تضمین‌شده میان منابع درآمدی و اعتبارات استان‌ها تصریح کرد: باید متناسب با ظرفیت‌ها و قابلیت‌های هر استان، ارتباط مشخصی میان منابعی که تأمین می‌کند و بودجه‌ای که در اختیار می‌گیرد، برقرار شود. پارسا با اشاره به تفاوت ظرفیت درآمدزایی استان‌ها گفت: تهران به‌تنهایی حدود ۵۰ درصد درآمدهای عمومی استان‌های کشور را تأمین می‌کند، در حالی که سهم برخی استان‌ها از جمله سیستان و بلوچستان و لرستان بسیار پایین‌تر است. مجموع سهم تعدادی از این استان‌ها نیز در مقایسه با تهران فاصله قابل‌توجهی دارد.

او افزود: در زمـــان توزیع منابع، باید به دنبال توزیـــع متوازن و پایدار اعتبارات میان استان‌ها باشیم و میزان برخورداری و نیازهای آنها را در نظر بگیریم، اما در سمت تأمین منابع نیز باید ظرفیت‌ها و قابلیت‌های هر استان مبنای ارزیابی قرار گیرد.

پارسا تأکید کرد: ظرفیت درآمدزایی تهران به استاندار یا مدیر مستقر در آن مربوط نیست، بلکه به ویژگی‌های جغرافیایی، صنایع، ساختار درآمدی و نظام مالیاتی آن منطقه وابسته است. بنابراین در طراحی نظام جدید باید تفاوت ظرفیت‌های واقعی استان‌ها به رسمیت شناخته شود.

رئیس امور اســـتان‌های ســـازمان برنامه و بودجه با اشـــاره به یکی از محورهای مورد تأکید برای بودجه سال آینده گفت: نوآوری مورد نظر، ایجاد ارتباط قطعی و تضمین‌شده میان تعهدات بودجه‌ای استان‌ها و تعهدات آنها در تأمین منابع است.

او توضیح داد: در این الگو، اعتبارات متناسب با نیازهای استان‌ها پیش‌بینی می‌شود، اما پرداخت آنها به ایفای تعهدات درآمدی استان، متناسب با ظرفیت و توانمندی آن، پیوند خواهد خورد. به این ترتیب، از یک‌ســـو نیازهای اســـتان در تخصیص بودجه مورد توجه قرار می‌گیرد و از سوی دیگر، انتظار تأمین منابع نیز بر اساس ظرفیت واقعی آن تعیین می‌شود.

پارسا افزود: هدف این اســـت که رابطه میان منابع و مصارف استان‌ها از حالت غیرشفاف خارج شود و ســـازوکاری مشخص برای پیوند دادن تعهدات بودجه‌ای با عملکرد درآمدی آنها شـــکل بگیرد. به گفته وی، این موضوع باید به‌طور ویژه در بودجه سال آینده مورد توجه قرار گیرد.

او همچنین از تأکید بر ایجاد هماهنگی و توازن حداکثری در پرداخت‌های پرسنلی کارکنان دستگاه‌های مشمول نظام بودجه خبر داد و گفت: این موضوع نیز در مباحث مطرح‌شده مورد توجه قرار گرفته است.

■ اختیارات ویژه استان‌ها برای مدیریت بحران

فریدون همتی، نایب‌رئیس کمیســـیون برنامه مجلس هم با تأکید بر ضرورت افزایش اختیارات استان‌ها در نظام تصمیم‌گیری کشور گفت: همزمان با بودجه‌ریزی برای ســـال آینده، باید اختیـــارات ویژه‌ای به استان‌ها داده شـــود تا بتوانند متناسب با تشخیص خود و موضوعات و مسائل پیش‌آمده تصمیم‌گیری کنند.

همتی ادامه داد: در این زمینه، دو مرجع شـــورای برنامه‌ریزی و توسعه استان و شورای تأمین استان می‌توانند مبنای تصمیم‌گیری قرار گیرند و مصوبات آنها در حوزه‌های مرتبط، در حکم مقررات زمان جنگ باشد.

او با اشاره به نقش این اختیارات در مدیریت فعالیت‌های مرزی، واردات، صادرات و اداره امور اســـتان‌ها افزود: تصمیمات استانی باید متناسب با شرایط هر منطقه اتخاذ شـــود؛ البته موضوعاتی که بر اقتصاد ملی و مسائل کلان کشور تأثیر می‌گذارند نیز باید در چارچوب مشخصی مورد توجه قرار گیرند. همتی تأکید کرد: در صورت واگذاری این اختیارات، دســـتگاه‌های نظارتی نباید خارج از چارچوب اختیارات تفویض‌شده و مصوبات مورد تأیید استان‌ها اعمال نظارت کنند.

او با انتقاد از ناکارآمدی برخی مقررات موجود در شـــرایط فعلی کشور گفت: قوانین و مقررات موجود برای شرایط عادی تدوین شده‌اند و حتی در وضعیت عادی نیز با برخی نواقص مواجهند. بنابراین در شرایط جنگ، تحریم و محاصره، پاسخگوی نیازهای کشور نیستند.

همتی افزود: ادامه اجرای مقرراتی که با شرایط امروز تناسب ندارند، می‌تواند موجب قفل‌شدن امور کشور شود. به همین دلیل، بودجه سال آینده باید این واقعیت‌ها را در نظر بگیرد و دولت و مجلس با تدوین رویکردی متناسب با شرایط جنگی، زمینه اداره مؤثرتر کشور را فراهم کنند.

این نماینده مجلس با تأکید بر ضرورت تدوین بودجه متناسب با شرایط جنگی و تحریمی کشور گفت: دولت باید دو سناریوی پایان جنگ و تداوم شرایط فعلی را در بودجه سال آینده پیش‌بینی کند و در کنار حمایت از معیشت مردم و تولید، به دنبال تأمین منابع جدید و صرفه‌جویی باشد.

او با اشاره به ضرورت حمایت از کارکنان دولت، بازنشستگان و اقشار تحت پوشش نهادهای حمایتی افزود: حمایت از تولید، به‌ویژه بخش کشاورزی که نقش مهمی در تأمین امنیت غذایی کشور دارد، باید در تدوین بودجه مورد توجه قرار گیرد. همچنین صرفه‌جویی در هزینه‌ها و شناسایی منابع جدید درآمدی از الزامات بودجه سال آینده است.

رویکرد دولت در راستای توسعه متوازن استان‌ها و تمرکززدایی در شرایطی است که تاکنون استانداران بیشتر وظیفه هماهنگی امور را برعهده داشته و عملاً نمی‌توانند خلاقیتی در مدیریت داشته باشند. کارشناسان تأکید دارند برای ایجاد رویکرد عدالت‌محورانه و در راستای توسعه متوازن کشور باید رویکرد تمرکززدایی بیش از پیش در دستور کار قرار گیرد.

گزارش یک

بهناز قاسمی

شرکت‌های هواپیمایی جان مسافران را با دیه بیمه تاخت می‌زنند!

پرواز هواپیماهای مسئله‌دار «MD» باید متوقف شود

در صنعت هوانوردی هر پرواز پیش از آنکه به آسمان برسد، باید از آزمون الزامات فنی و ایمنی عبور کند. حالا هواپیماهای بوئینگ MD در کانون این آزمون قرار گرفتند. با دستور سازمان هواپیمایی کشوری، پرواز هواپیماهای MD که فاقد صلاحیت پروازی هستند یا دستورالعمل‌های ایمنی را اجرا نکرده‌اند، تا زمان رفع نقص فنی و دریافت صلاحیت پروازی از ابتدای مهرماه ممنوع شده است. اما ایرلاین‌ها در واکنش به دســـتورالعمل سازمان هواپیمایی، به جای چاره‌جویی و جایگزینی هواپیماهـــای ایمن، در نامه‌ای به رئیس‌جمهور در خصوص پیامدهای ایـــن تصمیم برای صنعت هوانوردی هشدار دادند و اعلام کردند که این تصمیم می‌تواند به کاهش پروازها، افزایش قیمت بلیت، فشار مضاعف بر ایرلاین‌ها، کاهش تاب‌آوری حمل‌ونقل هوایی و ظرفیت خدمت‌رســـانی در شرایط بحران منجر شـــود. این بهانه‌جویی‌ها در حالی است که ایمنی قابل مذاکره نیست. متأسفانه برخی شرکت‌های هواپیمایی حاضر نیستند از ســـودهای میلیون‌دلاری خود بگذرند، حتی اگر ایمنی و جان مردم در خطر باشـــد. لابد شـــرکت‌های بیمه قرار است جور بی‌مســـئولیتی ایرلاین‌های متخلف را بکشند.

■■■

هواپیماهای مســـافربری خطوط هوایی ایران به طور متوسط بالای ۳۵ســـال عمر دارند. یکی از این هواپیماها، هواپیمای بوئینگ DM داگلاس است. طبق نظر کارشناسان و آمارهای موجود، این هواپیما دارای آمار بسیار بدی در سوانح هوایی است.

براساس سانحه‌ای که در دنیا رخ داد، یک امریه صلاحیت پروازی برای موتورهای هواپیمای MD یا همان JT8D صادر شد و این مشمول کلیه هواپیماهای MD در کل جهان، از جمله ایران است. براساس آنچه فعالان صنعت می‌گویند علت موضوع امریه فنی صادرشـــده در سال ۲۰۲۱ از سوی مراکز مربوطه جهانی درباره بازرسی و تعویض پره‌های مراحل سوم و چهارم توربین کم‌فشار موتور این ناوگان با پره نو است و شرکت‌های بهره‌بردار اعلام کرده‌اند پره‌های نو در بازار موجود نیست، امکان تأمین آن نیز وجود ندارد و در انتظار یکی از شرکت‌های داخلی برای تولید آن هســـتند. با توجه به محدودیت‌های موجود، امکان جایگزینی پره‌های قدیمی با نو اندکی زمان‌بر اســـت. ایرلاین‌ها مدعی هســـتند که ادامه بهره‌برداری از موتورهای واجد شرایط با انجام بازرسی‌ها و رعایت الزامات مشخص تا یک‌ســـال و دوماه آینده امکان‌پذیر است. اکنون رعایت این الزامات به یکی از چالش‌های مهم میان نهاد ناظر و شرکت‌های بهره‌بردار تبدیل شده و سازمان هواپیمایی کشـــوری با تأکید بر ضرورت انطباق مقررات ایمنی پرواز هواپیماهای مشمول را متوقف کرده است.

کارشناسان صنعت هوایی می‌گویند: دم هواپیما مسئول تعادل هواپیما در آسمان است. در هواپیماهای بوئینگ MD، موتورها روی دم قرار گرفته و اصطلاحاً به آن می‌گویند دم سنگی. چنانچه برای موتور اتفاق یا اشکالی پیش بیاید، ممکن اســـت به دم آسیب برسد و باعث به‌هم خوردن تعادل هواپیما در آسمان شـــود. از این رو سازمان هواپیمایی کشوری به عنوان یک نهاد حاکمیتی برای جلوگیری از تکرار سانحه توپولوف ۱۵۴ که چند ســـال پیش در قزوین ســـقوط کرد، ایمنی دقیق را نظارت می‌کند. شاید زمین‌گیر شدن این هواپیماها به دلیل نقص موتور ظرفیت عملیاتی نـــاوگان را کاهش دهد و هزینه‌هایی به شرکت‌های هواپیمایی تحمیل کند، اما پرواز پیش از آنکه یک فعالیت اقتصادی باشد مسئولیتی در قبال جان انسان‌هاست. مسئولیتی که نه به تعویق انداختن آن پذیرفتنی است و نه مذاکره بر سر آن. به عبارت بهتر «ایمنی قابل مذاکره نیست». براساس آمار، تعداد ناوگان فعلی ۵۳ فروند است که از این تعداد، ۴۱ فروند عملیاتی است.

■ حوادث MD در ایران چند مورد است؟

آمار از دست رفتن موتورهای JT8D-200 هواپیماهای MD که در سامانه گزارش‌گیری ایکروز ثبت شده، حاکی از ۳۱ حادثه است. این حوادث در سال ۱۴۰۰ برابر ۹ مورد، در سال ۱۴۰۱ برابر شش مورد، سال ۱۴۰۲ شامل هفت مورد، ســـال ۱۴۰۳ شامل پنج مورد، سال ۱۴۰۴ برابر هفت مورد و سال ۱۴۰۵ نیز دو مورد بوده است. پروازهای اتفاق‌افتاده نیز متعلق به ۱۰ پرواز ایران‌ایرتور، هشت پرواز آتا، پنج پرواز تابان، سه پرواز کاسپین، سه پرواز چابهار، سه پرواز کیش، سه پرواز کیش‌ایر، یک پرواز زاگرس و یک پرواز فلای کیش بوده است.

چندی پیش ســـازمان هواپیمایی کشـــوری در بخشـــنامه‌ای به شـــرکت‌های بهره‌بردار ناوگان MD اعلام کرد که از ابتدای اول مهر ۱۴۰۵، فروش بلیت و ایجاد هرگونه تعهد در قبال مسافران برای پرواز با هواپیماهای MD مشمول محدودیت بهره‌برداری ممنوع است. در این بخشـــنامه آمده بود، هواپیماهایی که الزامات این امریه درباره موتورهای آنها اجرا شده یا براساس سوابق فنی، هنوز موعد اجرای آن فرا نرسیده است، از ممنوعیت مستثنا خواهند بود. تشخیص نهایی مشمول یا غیرمشمول بودن هر هواپیما نیز بر عهده معاونت استاندارد پرواز ســـازمان هواپیمایی کشوری اعلام شده اســـت. این سازمان همچنین شرکت‌های هواپیمایی را موظف کرد تکلیف بلیت‌هایی را که پیش از صدور این بخشنامه برای پروازهای مشمول فروخته شده است، مشخص کنند و اعلام کرد که شرکت‌ها باید در صورت امکان از هواپیمای جایگزین مجاز استفاده کرده یا مسافر را با رعایت حقوق مسافر به پرواز سایر شرکت‌ها منتقل کنند، در غیر این صورت، پرواز باید لغو، مسافر مطلع و وجه بلیت به‌طور کامل مسترد شود.

■ واکنش برخی از شرکت‌های هواپیمایی به دستورالعمل

در واکنش به دســـتورالعمل ســـازمان هواپیمایـــی، مدیران عامل شـــرکت‌های هواپیمایی در نامه‌ای به رئیس‌جمهـــور در خصوص پیامدهای این تصمیم برای صنعت هوانوردی هشدار دادند و اعلام کردند که این تصمیم می‌تواند به کاهش پروازها، افزایش قیمت بلیت، فشار مضاعف بر ایرلاین‌ها و تهدید اشـــتغال و معیشت خانوارهای مشاغل وابســـته به صنعت هوانوردی، کاهش تاب‌آوری حمل‌ونقل هوایی و ظرفیت خدمت‌رسانی در شرایط بحران منجر شود. فعالان حوزه هوانوردی ضمن درخواســـت از رئیس‌جمهور برای پیگیری موضوع ممنوعیت پرواز MDها عنوان کردنـــد که آمادگی دارند به همراه معاونان مهندسی و تعمیرات، مدیران مراکز تعمیراتی موتور و کارشناسان ذی‌ربط، مســـتندات و توضیحات تخصصی، تشریح پیامدها و تبیین راهکارهای استمرار بهره‌برداری ایمن را ارائه دهند.

■ مدیرعامل هما: ایرلاین‌ها نتوانستند هواپیمایی کشوری را متقاعد کنند

در برابر ادعای ایرلاین‌ها، مدیرعامل هما از تشـــکیل جلســـاتی با حضور مدیران شـــرکت‌های هواپیمایی، مالکان هواپیماهای MD، مدیران مهندسی و شرکت‌های تعمیراتی خبر می‌دهد و می‌گوید: راهکارهای پیشنهادی برای ادامه فعالیت این هواپیماها بررسی شد، اما ایرلاین‌ها راهکار جایگزینی که بتواند تأیید سازمان هواپیمایی کشوری و کارشناسان فنی را دریافت کند، نتوانستند ارائه کنند. وی می‌افزاید: برای فراهم شدن شرایط ورود قطعه موردنیاز مکاتباتی با نهادهای مربوطه از جمله ریاست‌جمهوری انجام دادند. با این حال تأمین قطعه و رفع محدودیت فنی همچنان از موضوعات مهم بود.

عبوالحی با اشاره به تفاوت شرایط فنی هواپیماها می‌گوید: ممکن اســـت یک هواپیما از نظر ظاهری و وضعیت عمومی ســـالم باشد، اما همچنان مشمول یک دستورالعمل صلاحیت پرواز (AD) باشد. بنابراین سالم بودن کلی هواپیما به این معنا نیست که بتوان بدون رعایت الزامات تعیین‌شـــده پرواز آن را ادامه داد. تأخیر در پروازها هرچند برای مسافران ناخوشایند است، اما در شرایطی که الزامات ایمنی تأمین نشده باشد انجام ندادن پرواز تصمیم درست‌تری است.

■ سازمان هواپیمایی: ایمنی مسافران قابل معامله نیست

همچنین رئیس ســـازمان هواپیمایی کشـــوری در نشست خبری با انتقاد از مقاومت برخـــی ایرلاین‌ها و عـــدم زمین‌گیر کردن این هواپیماهـــا می‌گوید: شـــرکت‌های هواپیمایی موظـــف به اجرای دستورالعمل‌های صلاحیت پروازی هستند و کمبود ناوگان نمی‌تواند توجیهی برای ادامه پرواز هواپیماهای دارای نقص ایمنی باشد.

شیرودی از برخورد قاطع با شرکت‌هایی خبر می‌دهد که از اجرای الزامات فنی خودداری کنند و می‌گوید: محدودیت‌ها تا زمان اجرای کامل دستورالعمل‌های مربوط به هواپیماهای مشمول ادامه خواهد داشت. چالش اصلی صنعت هوانوردی، ایجاد تعادل میان حفظ ایمنی پروازها و تأمین ظرفیت موردنیاز مسافران است. توقف هواپیماهای دارای نقص ممکن است در کوتاه‌مدت فشار عملیاتی ایجاد کند، اما رفع این مشکل باید از مسیر تعمیرات اســـتاندارد، تأمین قطعات و نوسازی ناوگان دنبال شود؛ نه با نادیده گرفتن الزامات ایمنی.

یکی از نگرانی‌های شـــرکت‌های هواپیمایی و مســـافران، احتمال کاهش ظرفیت پروازها و افزایـــش قیمت بلیت در پی توقف فعالیت هواپیماهـــای دارای نقص اســـت. وی می‌گوید: اگر شـــرکت‌های هواپیمایی نتوانند ظرفیت از دست‌رفته را با هواپیماهای دیگر جبران کنند، احتمال کاهش تعداد پروازهای برخی مســـیرها وجود دارد. در مقابل، ورود هواپیماهای جدید و استفاده بهتر از ناوگان موجود می‌تواند فشار بر ظرفیت پروازی را کاهش دهد.

شیرودی با اشـــاره به پیگیری این موضوع از سال ۱۴۰۰ می‌گوید: سازمان هواپیمایی کشوری اجرای دستورالعمل صلاحیت پروازی و نوســـازی تیغه‌های توربین هواپیماهای MD را دنبال کرده است. به گفته او، ســـازمان هشـــت روش جایگزین نیز برای شرکت‌های هواپیمایی دارای این هواپیماها در نظر گرفته تا بتوانند نســـبت به جایگزینی هواپیما یا رفع نقص فنی اقدام کنند. سازمان چندین بار برای اجرای این اقدامات بـــه ایرلاین‌ها مهلت داده، اما اقدامی انجام نشده است. وی با اشاره به حادثه شکســـت تیغه توربین در یکی از پروازها در ابتدای مهرماه ۱۴۰۵ می‌گوید: پس از این حادثه، ریسک پرواز هواپیماهای MD دارای نقص برای سازمان قابل پذیرش نیست.

به گفته رئیس سازمان هواپیمایی، کارکنان اداری این شرکت‌ها به فعالیت خود ادامه می‌دهند و مهمانداران و نیروهای فنی می‌توانند در هواپیماهای دیگر مشغول به کار شوند. خلبانان و کمک‌خلبانانی نیز که از پرواز با این هواپیماها کنار گذاشته می‌شوند، با چند ساعت آموزش امکان فعالیت در هواپیماهای دیگر را خواهند داشت.

شیرودی با انتقاد از ایرلاین‌های متخلف می‌گوید: برخی شرکت‌های هواپیمایی حاضر نیستند از سودهای میلیون‌دلاری خود بگذرند، حتی اگر ایمنی و جان مردم در معرض خطر باشد. سازمان تا زمان اجرای دســـتورالعمل صلاحیت پروازی برای MDهای دارای نقص ایمنی، در برابر این موضوع ایســـتادگی خواهد کرد. به نظر می‌رسد اصرار ایرلاین‌ها به عدم زمین‌گیری ایـــن هواپیماها و بهانه‌جویی‌ها، بیمه بودن هواپیماست و قرار است جور بی‌مسئولیتی آنها را شرکت‌های بیمه و مسافرانی که جانشان کف دستشان است، بپردازند.

گزارش ۳

سعیده زمانی

رئیس بانک مرکزی بر بهبود نسبی شاخص‌های اقتصادی و آمادگی ارزی برای عبور از شرایط جنگی تأکید کرد

کفایت منابع ارزی تا پساترامپ

در ماه‌های ابتدایی سال، مجموعه‌ای از شوک‌ها همزمان بر اقتصاد وارد شـــد. جنگ، محاصـــره دریایی، محدودیت‌های تجاری، افزایش ریسک‌های سیاسی و رشد انتظارات تورمی، فشار بر بازار ارز و قیمت کالاها را افزایش دادند. در چنین شرایطی، فعالان اقتصادی که انتظار افزایش هزینه جایگزینی کالا یا مواد اولیه را دارند، قیمت‌های خود را با فرض نرخ‌های بالاتر آینده تنظیم می‌کنند. در نتیجه، شوک ارزی می‌تواند با سرعتی بیشتر از اثر مســـتقیم خود بر کالاهای وارداتی، به سایر بخش‌های اقتصاد منتقل شود. در این فضا، کاهش تورم ماهانه به زیر ۴ درصد در سه ماه تابستان را می‌توان نشـــانه‌ای از کاهش بخشی از التهاب دانست، به‌خصوص آنکه این اتفاق همزمان با کاهش رشد نقدینگی رخ داده است. رئیس کل بانک مرکزی هفته گذشته در مصاحبه با شبکه بلومبرگ با اشاره به تخلیه نسبی شوک ناشی از جنگ در اقتصاد، از کاهش سرعت رشد تورم و وضعیت مناسب ذخایر ارزی گفت و تأکید کرد که با برنامه‌ریزی‌های انجام شده ارز برای واردات تا پایان دوره ریاست جمهوری ترامپ و حتی بیشـــتر از آن را تأمین می‌کنیم.

■■■

روند تورم در ایران که بعد از جنگ ۴۰ روزه شتاب تندی گرفته بود در سه ماه منتهی به شـــهریور تخفیف یافت. طبق گزارش‌ها، تورم نقطه‌به‌نقطه شهریور ماه ۸۳/۸ درصد بوده و تورم ماهانه در این ماه نیز ۳/۹ درصد شده است. این آمار حاکی از آن است که تورم نقطه‌ای در شـــهریورماه پس از ۱۵ ماه تغییر روند داشته و نسبت به ماه قبل با ۰/۶ واحد درصد کاهش روبه‌رو شـــده است. در این شرایط، به نظر می‌رســـد متغیرهای پولی تا حدودی از التهاب فاصله گرفته‌اند. این موضوع محور اصلی گفت‌وگوهای اخیر رئیس بانک مرکزی بوده است.

■ کاهش سرعت رشد تورم

عبدالناصر همتی روز گذشته در صفحه شخصی خودش با اشاره به مصاحبه اخیری که با خبرنگار شبکه بلومبرگ داشت، گفت: در این گفت‌وگو به نکات مهمی اشاره شد که یکی از آنها کاهش رشد سرعت تورم بود. در این مصاحبه اشاره شد که روند تورم در ایران که بعد از جنگ ۴۰ روزه شتاب تندی گرفته بود در سه ماه منتهی به شهریور تخفیف یافته است. همتی افزود: دو دلیل اصلی شتاب تند تورم در بهار در بخش حقیقی شوک عرضه و ناشی از صدمه به زیرساخت‌ها و واحدهای صنعتی بود که بخش‌هایی از آنها به مدار تولید برگشتند و دوم انتظارات تورمی در بخش تقاضا بود که با ابزارهای پولی بانک مرکزی تا حدی کنترل شدند. رئیس بانک مرکزی با اشاره به اظهارات وزیر خزانه‌داری امریکا در خصوص فلج کردن اقتصاد ایران طی دو هفته گفت: امریکایی‌ها با عملیات طرد اقتصادی و تنگ کردن حلقه محاصره علیه ایران وعده فروپاشی اقتصادی ایران در ظرف دو هفته را داده بودند که به‌رغم فشار اقتصادی سنگین به مردم، در هدف اصلی خود توفیقی نداشتند و نشان دادند این ایده توهمی بیش نبود.

■ عبور از وابستگی نفتی

بخش دیگری از اظهارات همتی در گفت‌وگو با خبرنگار بلومبرگ درخصوص وضعیت درآمدهای دولت بود. همتی با اشاره به سؤال خبرنگار در این باره گفت: در پاسخ به کاهش درآمدهای نفتی تأکید کردم که درآمد نفت سهم عمده‌ای در بودجه ندارد و دولت مصمم است از طریق سایر منابع ریالی نظیر فروش دارایی و اصلاحات لازم در بخش انرژی و صادرات فرآورده نفتی، کسری بودجه را تأمین کند. در خصوص بخش ارزی آن ضمـــن اینکه هنوز وصولی ارز صادرات نفتی را داریم، برای ادامه هم تمهیدات لازم را انجام داده‌ایم.

■ اطمینان‌بخشی از ذخایر بانک مرکزی

یکی دیگر از موضوعاتی که در مصاحبه اخیر رئیس بانک مرکزی در حاشیه اجلاس ســـالانه صندوق بین‌المللی پول و بانک جهانی به آن پرداخته شد وضعیت ذخایر بانک مرکزی بود. همتی با اشاره به سؤال خبرنگار بلومبرگ در این خصوص گفت: در پاسخ به این پرسش تأکید کردم که ذخایر مـــا وضعیت خوبی دارد و مطمئن باشـــید می‌توانیم واردات کشور را تا پایان دوره ریاست جمهوری ترامپ و حتی بیشتر از آن تأمین کنیم. او همچنین گفت که در مورد نحوه جبران قدرت خرید کاهش‌یافته مردم، اعطای کالابرگ به مردم و نیز افزایش تدریجی مبلغ ریالی آن برای خانوارهای کم‌درآمد را مورد تأکید قرار دادم. پیش از این مهدی دارابی، دســـتیار ارزی رئیس کل بانک مرکزی نیز از تدبیر پیش‌دستانه بانک مرکزی برای تاب‌آوری ارزی در شرایط جنگی خبر داده بود و اعلام کرد: این بانک پیش از آغاز درگیری‌ها و با پیش‌بینی احتمال جنگ و تشدید فشـــارهای تجاری، رویکرد افزایش و تجمیع ذخایر ارزی را در دستور کار قرار داد تا کشور دچار تنگنا نشود. دارابی با اشاره به اجرای اصلاحات سیاست‌های ارزی از دی گذشته گفت: پس از این تصمیم، بازار با افزایش عرضه و کاهش تقاضا همراه شد و بانک مرکزی ترجیح داد به جای رها کردن منابع در حساب‌های خارجی، مازاد عرضه را خریداری کند. به گفته این مقام مسئول، در شرایطی که صادرکنندگان با نگرانی از ریسک نگهداری ارز نسبت به نبود تقاضا گلایه‌مند بودند، بانک مرکزی با ایفای نقش خریدار هم دغدغه فعالان اقتصادی را برطرف کرد و هم پشتوانه ارزی مطمئنی تشکیل داد. دارابی تأکید کرد: وضع باثبات کنونی و ادامـــه روان فرایند تخصیص ارز در کشور، درستی و هوشمندی این تصمیم پیش‌دستانه را در بی‌اثر کردن محدودیت‌های تجاری و صادراتی به اثبات رسانده است.

۸/۴ میلیون تن گندم از کشاورزان خریداری شد

خبر

عطاالله هاشمی، رئیـــس بنیاد ملی گندمکاران از خرید تضمینی ۸میلیون و ۴۸۱ هزار تن در سال زراعی ۱۴۰۵-۱۴۰۴ خبر داد و گفت: ایـــن میزان گندم را ۶۱۴ هزار و ۶۰۰ کشاورز در سراسر کشور، در قالب یک میلیون و ۶۳۶ هزار محموله به ۱۲۰۵ مرکز خرید تحویل دادند.

رئیس بنیاد ملی گندمکاران گفت: روند کاشـــت پائیزه گندم در مناطق مختلف کشور همچنان ادامه دارد و امیدواریم با قیمت‌گذاری مناسب گندم در سال زراعی جدید، انگیزه کشاورزان برای تولید این محصول راهبردی افزایش یابد. هاشمی درباره قیمت پیشنهادی این بنیاد برای خرید تضمینی گندم در سال زراعی جدید نیز گفت: نرخ پیشنهادی ما برای هر کیلوگرم گندم ۸۵هزار تومان است که با در نظر گرفتن معیارها و عوامل مؤثری مانند هزینه‌های تولید تعیین شده و در چندین جلسه کمیسیون‌های تخصصی مورد بررسی قرار گرفته است.

رئیس بنیاد ملی گندمکاران با بیان اینکه از مطالبات گندمکاران هنوز نزدیک به ۳۰ هزار میلیارد تومان باقی مانده است، ابراز امیدواری کرد طبق وعده وزیر جهاد کشاورزی و سایر مدیران ذی‌ربط، باقیمانده مطالبات گندمکاران تا هفته آینده پرداخت شود.

هاشمی برخی اظهارات منفی علیه کیفیت گندم داخلی را شایعه دانست و با اشاره به سابقه چند هزار ساله گندم ایرانی که دقیقاً با ذائقه و سلیقه مردم سازگار بوده، تصریح کرد: چنین مباحثی با هدف فراهم کردن زمینه برای مستمر کردن واردات گندم مطرح می‌شود و افرادی که از واردات گندم ســـود می‌برند، تمایلی به تحقق خودکفایی در تولید گندم ندارنـــد. وی افزود: نمایندگان معاونت زراعت در شورای قیمت‌گذاری، با ارائه مستندات علمی و آمار و ارقام به دست آمده از آنالیز و بررسی‌های کارشناسی نشـــان دادند که گندم‌های تولید داخل از کیفیت بالایی برخوردارند و گندم ایرانی در زمره گندم‌های درجه یک قرار دارد.

نوبت دوم

آگهی مناقصه عمومی (یک مرحله ای)

موضوع: مناقصه عمومی یک مرحله ای شماره م م ن/۱۴۰۵/۵۷۷۶ مربوط به پروژه ترمیم جاده های دسترسی به چاههای میدان نفتی خشت (بصورت C)

(شماره سامانه ستـاد: ۲۰۰۵۰۹۳۲۲۱۰۰۰۰۸۸)

شرکت ملی نفت ایران - شرکت نفت مناطق مرکزی ایران

شـرکت نفت مناطق مرکزی ایران (سـهامی خاص) درنظـر دارد موضوع مناقصه فوق الذکر را با مشـخصات و شـرایط کلی زیر از طریـق مناقصه عمومی (یک مرحله ای) به شرکت های واجد شرایط، واگذار نماید.

الف) شرح مختصر کار

خدمات فوق الذکر جهت آماده سازی محوطه، سلر چاه، گودال آب و گل ایزوله، گودال آتش، خط آتش، جاده دسترسی به محل چاه در میدان نفتی خشت به منظور حفاری و بهره برداری از آنها جهت رسیدن به تعهد تکلیفی از میادین گازی می باشد.

ب) مدت، محل و برآورد اولیه اجرای کار

مدت اجرای پروژه ۳۶۵ روز و برآورد تقریبی اجرای کار مبلغ ۲,۴۴۹,۰۱۳,۲۸۲,۰۸۰ ریال و محل اجرای پروژه اسـتان فارس - شهرستان کنارتخته - منطقه عملیاتی خشت می باشد.

ج) شرایط و مدارک مورد نیاز جهت شرکت در مناقصه (الزامی)

۱. داشتن شخصیت حقوقی و ارائه مدارک ثبت شرکت شامل: اساسنامه، آگهی روزنامه رسمی تأسیس شـرکت و آخرین تغییرات آن، کُد اقتصادی و شماره شناسه ملی شرکت، آدرس دقیق پستی، تلفن ثابت و نمابر (فکس).

۲. داشتن گواهینامه صلاحیت معتبر و داشتن ظرفیت آزاد حداقل در پایه ۵ رشته راه و ترابری طبق سایت پیمانکاران تأیید صلاحیت شده سازمان برنامه و بودجه کشور

۳. داشتن توانایی ارائه ضمانتنامه بانکی معتبر به مبلغ ۷۴,۳۶۰,۲۶۵,۶۴۲ ریال به عنوان تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار.

۴. عضویت در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) و دارا بودن گواهی امضاء الکترونیکی و تکمیل فرم استعلام ارزیابی کیفی موجود در سایت www.setadiran.ir

۵. دارا بودن صورت های مالی حسابرسی شده سال ۱۴۰۳ یا ۱۴۰۴

شرکت کنندگان می بایست نسبت به ثبت نام در سامانه جامع تجارت ایران (جام) به نشانی NTSW.IR به منظور فراهم نمودن امکان استعلام و تعیین اصالت صورت های مالی حسابرسی شده مناقصه گران از سامانه پردیس اقدام نمایند.

د) مهلت و محل مراجعه متقاضیان

کلیه مراحل برگزاری فراخوان از دریافت و تحویل اسناد فراخوان تا تهیه فهرست مناقصه گران دارای صلاحیت، ارائه پیشنهاد مناقصه گران و بازگشایی پاکات از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد و لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضاءالکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند. شماره تماس سامانه ستاد در تهران جهت انجام مراحل عضویت در سامانه ۱۴۵۶ و اطلاعات تماس دفاتر ثبت نام در سایر استانها در سامانه www.setadiran.ir بخش "ثبت نام/پروفایل تامین کننده/مناقصه گر" موجود اسـت. آخرین مهلت دریافت اسناد ارزیابی کیفی از سامانه ستاد پایان وقت اداری روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۰۵ و آخرین مهلت ثبت و بارگذاری اطلاعات فراخوان و اطلاعات مورد نیاز جهت ارزیابی کیفی این مناقصه تا پایان وقت اداری روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۹ می باشد.

*** درصورت نیاز به اطلاعات بیشتر متقاضیان می توانند با تلفن های ۸۷۵۲۴۴۳۲ تماس حاصل نمایند.

روابط عمومی شرکت نفت مناطق مرکزی ایران

شناسه آگهی: ۲۳۰۳۴۹۳