



عکس: ایرا

کارشناسان در گفت‌وگو با «ایران» تأکید کردند

تحریم هوایی؛ نقض حقوق بشر

سفرهای هوایی عنوان کرد و گفت: «با محدود شدن مسیرهای مستقیم و کاهش گزینه‌های موجود، مسافرانی که به دلایل ضروری ناچار به سفر هستند، ممکن است مجبور شوند مسیرهای طولانی‌تر و چندمرحله‌ای را طی کنند. در چنین شرایطی، هزینه یک سفر ضروری می‌تواند سه تا پنج برابر افزایش پیدا کند. علاوه بر هزینه مالی، طولانی شدن مسیر و افزایش زمان سفر نیز فشار قابل توجهی بر مسافران وارد می‌کند.»

وی افزود: «در برخی موارد، مسافر ممکن است به جای یک پرواز مستقیم، ناچار به طی کردن مسیری ۱۲ تا ۲۴ ساعته شود؛ شرایطی که برای سالمندان، کودکان، بیماران و افرادی که برای درمان نیازمند سفر به خارج از کشور هستند، دشواری مضاعفی ایجاد می‌کند و در برخی موارد حتی از نظر پزشکی ممکن است عملاً امکان‌پذیر نباشد.»

یکی دیگر از ابعاد مهم محدودیت‌های هوایی، به گفته رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق تهران، تأثیر آن بر دسترسی شرکت‌های هواپیمایی به قطعات بدکی، موتور و خدمات تخصصی تعمیر و اورهال است. سندی افزود: «دسترسی نداشتن به قطعات بدکی اصلی، شرکت‌های هواپیمایی را با مشکلات بیشتری برای حفظ و آماده‌به‌کاری هواپیماها مواجه می‌کند.

در چنین شرایطی، استفاده از قطعات جایگزین و روش‌های دیگر برای ادامه فعالیت ناوگان می‌تواند هزینه‌های شرکت‌ها را افزایش دهد و موضوع ایمنی پرواز را به مسأله‌ای مهم تبدیل کند. بنابراین، آثار این تحریم‌ها صرفاً اقتصادی نیست و می‌تواند با موضوع ایمنی مسافران نیز ارتباط پیدا کند.»



عباس آرگون:
از حوزه دارو و تجهیزات پزشکی گرفته تا رفت‌وآمد، تغذیه و تأمین برخی کالاهای مورد نیاز مردم، هرگونه اختلال در مسیرهای تجاری می‌تواند به شکل مستقیم یا غیرمستقیم بر زندگی افراد اثر بگذارد

و کنترل‌شده این اقلام اهمیت ویژه‌ای دارد. بنابراین هرگونه اختلال در مسیرهای هوایی می‌تواند انتقال این اقلام حیاتی را به تأخیر بیندازد و در نتیجه، احتمال افزایش قیمت یا حتی کمبود مقطعی برخی داروها را افزایش دهد. به‌ویژه برای بیماران مبتلا به بیماری‌های خاص، سرطان و بیماری‌هایی که نیازمند داروهای ویژه هستند، از این منظر، محدودیت‌های هوایی می‌تواند علاوه بر افزایش هزینه سفر، هزینه درمان بیماران و خانواده‌های آنان را نیز افزایش دهد.

تهدید مستقیم زندگی مردم

عباس آرگون، عضو کمیسیون تسهیل و تجارت اتاق بازرگانی نیز تحریم صنعت هوایی و محدودیت‌های جدید پرواز را تهدید مستقیم مردم عنوان کرد و گفت: «تحریم هوایی را نمی‌توان صرفاً یک سازوکار اداری یا محدودیت مربوط به شرکت‌های هواپیمایی دانست؛ بلکه آثار آن می‌تواند در سطح زندگی روزمره شهروندان، هزینه‌های درمان، دسترسی به خدمات و ارتباطات بین‌المللی نیز نمایان شود.» آرگون تأکید کرد: «تحریم‌ها و محدودیت‌های تجاری لزوماً به معنای توقف کامل واردات و تجارت نیستند، اما هرچه دامنه این محدودیت‌ها گسترده‌تر شود، مسیر تأمین کالا، انتقال پول و انجام مبادلات تجاری نیز دشوارتر و پرهزینه‌تر خواهد شد.

در شرایط عادی، واردکننده می‌تواند به‌صورت مستقیم از کشور مبدأ کالا خریداری کند و از مسیرهای رسمی، از جمله گشایش اعتبار اسنادی (LC)، هزینه آن را پرداخت و انتقال وجه را انجام دهد. اما با افزایش محدودیت‌ها، استفاده از واسطه‌ها

و مسیرهای غیرمستقیم بیشتر می‌شود و همین موضوع هزینه‌های مالی، زمانی و حتی امنیتی تجارت را افزایش می‌دهد.» وی افزود: «وقتی امکان انجام مستقیم یک معامله وجود نداشته باشد، واردکننده ناچار است از مسیرهای جایگزین استفاده کند. این مسیرها معمولاً طولانی‌تر و پیچیده‌تر هستند و در نتیجه، هزینه حمل‌ونقل، انتقال پول، کارمزدها واسطه‌ها و ریسک معامله افزایش پیدا می‌کند. به همین دلیل، نمی‌توان انتظار داشت تحریم‌ها هیچ اثری بر قیمت کالاهای وارداتی نداشته باشند. البته این مسأله به معنای رسیدن تجارت به نقطه صفر نیست؛ بلکه به این معناست که تأمین کالا با هزینه و دشواری بیشتری انجام می‌شود.»

به گفته آرگون، با وجود این، افزایش محدودیت‌ها لزوماً به معنای بسته شدن کامل مسیرهای تجاری نیست. کشورهایی مانند ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی و برخورداری از مسیرهای زمینی و دریایی و همچنین ارتباط با کشورهای متعدد، امکان استفاده از مسیرهای جایگزین را دارند.

وی افزود: «مسأله اصلی این است که هرچه محدودیت‌ها بیشتر شود، مسیرهای جایگزین نیز طولانی‌تر، پیچیده‌تر و پرهزینه‌تر خواهند شد.

بنابراین، حتی اگر تأمین کالا به‌طور کامل متوقف نشود، افزایش بهای تمام‌شده، طولانی‌تر شدن فرآیند تأمین و دشوارتر شدن تجارت از پیامدهای قابل انتظار این شرایط خواهد بود.

در نهایت، مسأله اصلی این نیست که تحریم تجارت را به‌طور کامل متوقف می‌کند یا نه؛ بلکه باید دید این محدودیت‌ها چه میزان به هزینه، زمان و ریسک تجارت اضافه می‌کنند و این

زنجیره‌ای از پیامدهای اقتصادی و اجتماعی

را که در تأمین هواپیما، قطعات و فناوری‌های مرتبط با هوانوردی برای ایران نقش دارند، هدف قرار داده است. در همین چارچوب، آمریکا حتی نسبت به استفاده از شرکت‌های واسطه و مسیرهای انتقال در کشورهای ثالث برای تأمین هواپیما و قطعات هشدار داده است. منطری خاطرنشان کرد: «این وضعیت در عمل می‌تواند شرکت‌های ایرانی را برای تأمین قطعات، انجام تعمیرات اساسی و حفظ ناوگان در شرایط دشوارتری قرار دهد و هزینه‌های عملیاتی شرکت‌های هواپیمایی را افزایش دهد.» به این ترتیب، مسأله اصلی تنها این نیست که یک هواپیما اجازه پرواز دارد یا نه؛ مسأله، زنجیره‌ای است که از قطعه و موتور هواپیما تا پرواز مسافر، از حمل واکسن و دارو تا تجارت کالا، و از هزینه واردات تا قیمت نهایی برای مردم امتداد پیدا می‌کند.

محدودیت‌های اعمال‌شده در حوزه هوایی محدودیت‌های فراتر زنجیره‌ای است که آثار آن از شرکت‌های هواپیمایی فراتر می‌رود و به زندگی شهروندان، بیماران، دانشجویان، تجارت و صنایع نیز منتقل می‌شود.

علیرضا منطری، کارشناس صنعت هوایی با اشاره به محدودیت‌های جدید پروازی، گفت: «هوانوردی تجاری یک زنجیره پیچیده است که از هواپیما و موتور تا قطعات بدکی، تعمیر و اورهال، خدمات زمینی، بیمه، تأمین مالی، سوخت، خدمات فرودگاهی و مجوزهای پروازی را دربرمی‌گیرد. بنابراین، هرگونه محدودیت در یکی از این حلقه‌ها می‌تواند هزینه و دشواری فعالیت کل شبکه را افزایش دهد.»

وزارت خزانه‌داری آمریکا نیز در اقدامات اخیر خود صراحتاً علاوه بر شرکت‌های هواپیمایی، شرکت‌ها و واسطه‌هایی



بشر

طرح جدید سوخت‌گیری با هدف افزایش شفافیت و مدیریت مصرف در ۵۴ جایگاه تهران آغاز شد

سوخت‌گیری شناسه‌دار با کارت بانکی



در نقاط مرزی اهمیت بیشتری دارد. باصفا می‌گوید: «کارت اضطراری به منظور سوختگیری در زمان فراموشی کارت سوخت در جایگاه‌ها ارائه می‌شد، اما به مرور، میزان برداشت از این کارت‌ها تا ۴۰ درصد در شهرپور ماه افزایش یافت. مدیر سامانه هوشمند سوخت کشور، شناسه‌دار نبودن کارت‌های آزاد یا اضطرار را یکی از مشکلات موجود می‌داند. به گفته او، این وضعیت باعث افزایش تصدی‌گری جایگاه‌ها و ایجاد امکان عرضه خارج از شبکه سوخت می‌شود. باصفا همچنین به الزام قانونی استفاده مردم از کارت سوخت شخصی اشاره می‌کند. او تأکید می‌کند که قانون، استفاده ۹۵ درصدی مردم از کارت سوخت شخصی را تکلیف کرده است. به این ترتیب تمامی اقدامات کیفیست خدمات، هوشمندسازی فرآیند توزیع سوخت و صیانت از سرمایه‌های ملی صورت می‌گیرد.

اجرای سراسری طی سه ماه آینده
این طرح فعلاً در تعدادی از جایگاه‌های شهر تهران در حال اجراست. باصفا توضیح داد: «فعلاً این طرح در برخی جایگاه‌های شهر تهران اجرا شده است، اما امیدواریم تا ۳ ماه آینده به سراسر کشور تسری یابد. هر فردی که کارت بانکی معتبر داشته باشد، می‌تواند ظرف چند ثانیه احراز هویت کرده و رسید خرید دریافت کند.»

انرژی

اجرای آزمایشی طرح شناسه‌دار کردن کارت‌های اضطرار جایگاه سوخت در ۵۴ جایگاه شهر تهران آغاز شد. این طرح قرار است بخشی از فرآیند سوخت‌گیری را از حالت سنتی خارج کند و اطلاعات دقیق‌تری از مصرف‌کننده و محل برداشت سوخت در اختیار شبکه توزیع قرار دهد. بنابراین استفاده از کارت اضطرار جایگاه به شکل سابق انجام نمی‌شود. متقاضی ابتدا کارت بانکی شخصی خود را در دستگاه کارتخوان جایگاه قرار می‌دهد. سپس فرآیند احراز هویت انجام می‌شود. پس از تأیید هویت، فرد می‌تواند بدون استفاده مستقیم از کارت اضطرار سوخت‌گیری کند. هدف از اجرای این طرح تسهیل سوخت‌گیری، کاهش صف‌های انتظار، افزایش شفافیت اطلاعات هویتی و مکانی و ایجاد بستر لازم برای مدیریت بهینه مصرف سوخت اعلام شده است. البته اجرای این طرح هنوز در مرحله آزمایشی است و اشکالات احتمالی در این مرحله به‌تدریج شناسایی و برطرف می‌شود.

شیوه جدید رصد مصرف بنزین هر خانوار چگونه خواهد بود؟

در روش جدید سوخت‌گیری مصرف‌کننده ابتدا از طریق کارت بانکی و کد ملی احراز هویت می‌شود. پس از تأیید هویت نیز سوخت‌گیری متناسب با سیاست تعیین‌شده برای هر فرد انجام خواهد شد. به این ترتیب، فردی که قصد استفاده از کارت آزاد جایگاه را دارد، باید پیش از سوخت‌گیری کارت بانکی خود را در دستگاه کارتخوان بکشد. این اقدام برای انجام استفاده هویتی صورت می‌گیرد. در جریان این استعلام، کد ملی دارنده حساب بانکی شناسایی می‌شود. پس از آن، یک رمز یک‌بارمصرف برای استفاده از کارت جایگاه صادر خواهد شد. این رمز روی رسید بانکی درج می‌شود و جایگزین رمز ثابت ۱۱۱۱ خواهد شد. در روند فعلی اجرای طرح، شبکه بانکی بابت انجام



کارت اضطراری

به منظور

سوختگیری در

زمان فراموشی

کارت سوخت

در جایگاه‌ها

ارائه می‌شد،

اما به مرور،

میزان برداشت

از این کارت‌ها

تا ۴۰ درصد در

شهرپور ماه

افزایش یافت.

این وضعیت

باعث افزایش

تصدی‌گری

جایگاه‌ها و

ایجاد امکان

عرضه خارج از

شبکه سوخت

می‌شود

آگهی مناقصه

شرکت بهره برداری و مدیریت پتروپارس آریا کیش در نظر دارد، خدمات تأمین

نیروی انسانی متخصص شاغل در مناطق عملیاتی شرکت بهره برداری و مدیریت

پترو پارس آریا کیش (POMC) را از طریق برگزاری مناقصه عمومی دو مرحله ای

با شرایط ذیل به پیمانکار واجد شرایط واگذار نماید:

۱-موضوع مناقصه: تأمین نیروی انسانی متخصص شاغل در مناطق عملیاتی (پارس جنوبی و خوزستان و دیگر مناطق

عملیاتی نفت و گاز) **شرکت بهره برداری و مدیریت پترو پارس آریا کیش (POMC)**

۲- اعلام آمادگی و دریافت اسناد: متقاضیان در صورت تمایل شرکت در مناقصه می توانند نسبت به ثبت نام در سامانه

معاملات گروه پتروپارس به نشانی Tender.ppars.com جهت انجام فرآیند ارزیابی کیفی اقدام نموده و تایید نهایی

سامانه مبنی بروضعیت در حال ارزیابی را طی مکاتبه رسمی به دستگاه مناقصه گزار به آدرس ایمیل info@pomcak.com

ارسال نمایند.

نکته مهم: پس از ثبت نام و انجام فرآیند ارزیابی اولیه توسط کمیته ارزیابی و تشخیص صلاحیت شرکتهای پتروپارس، شرکتهایی که توسط کمیته مذکور تایید شده اند، در فرآیند مناقصه حضور خواهند داشت.

۳-تضمین شرکت در مناقصه: مبلغ تضمین شرکت در مناقصه به میزان ۳۵۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ (سیصد و پنجاه میلیارد) ریال

می باشد که شرکتهای تایید شده بایستی مراتب را به صورت ضمانتنامه بانکی معتبر، غیر مشروط با اعتبار سه ماه از تاریخ پیشنهاد قیمت و یا فیش واریز وجه را در زمان ارائه پیشنهاد قیمت در یک پاکت دربسته تسلیم مناقصه گزار نمایند.

شناسه ملی شرکت: ۱۰۸۶۱۵۷۶۱۸۴

شماره حساب بانک تجارت شعبه مرکزی کنگان: ۲۶۳۸۰۷۴۴۷۰

۴- آدرس مناقصه گزار:

تهران، سعادت آباد، بلوار فرهنگ، خیابان داود رشیدی، ساختمان اصلی پتروپارس، طبقه دوم، واحد امور قراردادهای

استان بوشهر، شهرستان کنگان، جاده ساحلی، بین خیابان استقلال و خیابان آزادی، جنب ساختمان اداره گمرک،

طبقه همکف، دبیرخانه

شماره تماس: ۰۲۱۲۹۴۴۳۲۶۹-۰۲۱۲۹۴۴۳۲۶۳

روابط عمومی و امور بین الملل گروه پتروپارس