یادداشت

وقتی حمل‌ونقل همگانی نیست!

علی سلطانی، استاد دانشگاه و پژوهشگر توسعه شهری و زیرساخت: در فضای شهرسازی ایرانی یک پرسش ساده اما بنیادین مطرح است: آیا سیستم‌های حمل‌ونقل شهری ما، برای «همه» طراحی شده‌اند یا فقط برای گروهی ویژه؟ در دهه‌های گذشته، برنامه‌ریزی حمل‌ونقل شهری در ایران و بسیاری از نقاط جهان، عمدتا بر کارایی، سرعت و جریان ترافیک متمرکز بوده است؛ تمرکزی که در سال‌های اخیر نیز در قالب پروژه‌های پرهزینه زیرساختی و شاخص‌محور ادامه یافته و کمتر با ارزیابی‌های اجتماعی پیشینی همراه بوده است. این نگاه، هرچند در ظاهر فنی و بی‌طرف به نظر می‌رسد، اما در عمل به شکل‌گیری چشم‌اندازی انجامیده که حمل‌ونقل را نه به عنوان یک خدمت عمومی خنثی، بلکه به‌مثابه یک «فضای اجتماعی‌ساخته» بازتولید می‌کند؛ فضایی که روابط قدرت موجود در جامعه را بازتاب می‌دهد و گاه تشدید می‌کند. در کلان‌شهرهایی مانند تهران، اصفهان، مشهد و شیراز، از اولویت تاریخی بزرگراه‌سازی و سواره‌محوری گرفته تا توزیع نابرابر حمل‌ونقل عمومی میان محلات، می‌توان دید چه کسانی بیشتر «دیده» شده‌اند و چه گروه‌هایی در حاشیه مانده‌اند؛ به‌ویژه در جایی که تصمیم‌ها با منطق «کاهش حجم یا ازدحام ترافیک» توجیه می‌شوند، اما پیامدهای توزیعی آنها کمتر مورد پرسش قرار می‌گیرد. اینجاست که مفهوم «حق به شهر»، به معنای حق همه شهروندان نه‌فقط برای استفاده از شهر، بلکه برای شکل‌دادن به آن، اهمیتی دوچندان می‌یابد.

وقتی نظام حمل‌ونقل بی‌طرف نیست

برنامه‌ریزی متداول حمل‌ونقل اغلب تحت سیطره نوعی گفتمان «قدرت/دانش» شکل گرفته است؛ جایی که تخصص فنی، به یک جهان‌بینی خاص مشروعیت می‌بخشد. این جهان‌بینی معمولا بر نیازهای مردان شاغل، دارای سلامت جسمی و صاحب خودروی شخصی متمرکز است و دیگر تجربه‌های زیسته را به حاشیه می‌راند؛ امری که در بسیاری از اسناد سیاستی و طرح‌های بالادست کشور همانند طرح‌های جامع حمل‌ونقل کلان‌شهرها، با برجسته‌سازی شاخص‌های عملکردی و به حاشیه راندن شاخص‌های اجتماعی مشاهده می‌شود. نتیجه این رویکرد، فراتر از ناکارآمدی‌های فنی، پیامدهای اجتماعی ملموسی دارد: انزوای گروه‌های آسیب‌پذیر، محدودشدن دسترسی به فرصت‌های اقتصادی و کاهش کیفیت زندگی برای کسانی که در الگوی غالب رفت‌وآمد نمی‌گنجند. برای نمونه، تأکید بر الگوهای شعاعی سفر (از حومه به مرکز شهر) با واقعیت سفرهای زنجیره‌ای، که به‌ویژه در میان زنان رایج است، همخوانی ندارد؛ سفرهایی که ترکیبی از خانه‌داری، مراقبت، خرید، آموزش و کار را در بر می‌گیرد، اما در بسیاری از مدل‌های برنامه‌ریزی نادیده گرفته می‌شود؛ به‌ویژه آنجا که داده‌های رسمی سفر، بیشتر رفت‌وآمدهای شغلیِ تمام‌وقت را مبنا قرار می‌دهند. این مثال‌ها یادآور می‌شوند که حمل‌ونقل صرفا یک مسئله مهندسی نیست، بلکه انتخابی اخلاقی است که مستقیما با امکان‌داشتن یا امکان‌نداشتن شکوفایی انسانی در شهر گره خورده است.

تجربه زیسته و عدالت رویه‌ای

اگر هدف، حرکت به سوی یک سیستم حمل‌ونقل عادلانه باشد، تمرکز صرف بر نتایج کافی نیست. «عدالت رویه‌ای»، یعنی انصاف در خودِ فرایند تصمیم‌گیری، به همان اندازه اهمیت دارد. این امر مستلزم فاصله‌گرفتن از الگوی تصمیم‌گیری از بالا به پایین و حرکت به سوی رویکردهای مشارکتی است که برای تجربه زیسته شهروندان ارزش قائل می‌شوند؛ رویکردی که هنوز در بسیاری از فرایندهای رسمی تصمیم‌سازی شهری، جایگاه تثبیت‌شده‌ای ندارد و اغلب به مرحله اطلاع‌رسانی پس از تصمیم محدود می‌شود. دراین‌میان نگاه به موضوع از زاویه‌ای دیگر همانند رویکرد «درهم‌تنیدگی» اهمیت ویژه‌ای دارد. هویت‌های اجتماعی مجزا و تک‌بعدی نیستند؛ یک زن کم‌درآمد، سالمند یا دارای معلولیت، با مجموعه‌ای از موانع هم‌زمان روبه‌روست که نمی‌توان آنها را جداگانه تحلیل کرد. در بسیاری از بافت‌های فرسوده، حاشیه‌ای و کم‌برخوردار شهرهای ایران، این درهم‌تنیدگی به‌وضوح مشاهده می‌شود؛ جایی که سیاست‌های یکسان‌نگر، نابرابری‌های موجود را ناخواسته تشدید می‌کنند.

شهر برای همه یا فقط برای برخی؟

یک رویکرد فراگیر در برنامه‌ریزی حمل‌ونقل، مستلزم توجه مشخص به گروه‌های مختلف اجتماعی است:

• زنان، که ایمنی، روشنایی فضاها و سازگاری سیستم با الگوهای متنوع سفر برای آنها حیاتی است؛ موضوعی که مستقیما با «توانمندی فیزیکی و ذهنی» آنها برای حرکت آزادانه در شهر پیوند دارد؛ به‌ویژه در شرایطی که امنیت سفر اغلب به عنوان مسئله‌ای فردی و نه ساختاری تلقی می‌شود.

• تهیدستان شهری؛ برای این گروه، استطاعت مالی تعیین‌کننده واقعی دسترسی است؛ چراکه وجود ایستگاه یا خط حمل‌ونقل، بدون امکان استفاده مداوم از آن، معنای چندانی ندارد؛ نکته‌ای که در سیاست‌های تعرفه‌گذاری کمتر به صورت هدفمند دیده می‌شود.

• افراد دچار معلولیت، که هنوز هم در بسیاری از ایستگاه‌ها و معابر شهری ایران با موانع فیزیکی و اطلاعاتی روبه‌رو هستند، با وجود آنکه «طراحی همگانی» باید خط پایه برنامه‌ریزی باشد، نه یک ملاحظه اختیاری یا نمایش‌گونه.

• سالمندان و کودکان، که کیفیت پیاده‌روها، زمان‌بندی چراغ‌ها و ایمنی معابر برای آنها تعیین‌کننده حضور یا حذف‌شان از زندگی شهری است؛ درحالی‌که این گروه‌ها به‌ندرت به عنوان ذی‌نفعان اصلی پروژه‌ها تعریف می‌شوند.

• و در نهایت، مهاجران، اقلیت‌های قومی و محلات کم‌قدرت که تجربه آنها نشان می‌دهد زیرساخت‌های حمل‌ونقل چگونه می‌توانند به انسجام اجتماعی کمک کنند یا برعکس، به گسست و جابه‌جایی ناخواسته دامن بزنند؛ پدیده‌ای که در برخی پروژه‌های مداخله شهری قابل ردگیری است.

اگر جای آسیب‌پذیرترین شهروند بودیم

در کنار این نگاه انتقادی، یک چارچوب اخلاقی ساده اما راه‌گشا وجود دارد: اگر سیستم حمل‌ونقل شهری را بدون دانستن سن، جنسیت، ثروت یا توانایی جسمی خود طراحی می‌کردیم، چه انتخاب‌هایی انجام می‌دادیم؟ این پرسش که ریشه در نظریه عدالت دارد، ما را ناگزیر می‌کند از منظر آسیب‌پذیرترین شهروندان بیندیشیم؛ پرسشی که می‌تواند به عنوان معیاری انتقادی برای بازخوانی سیاست‌های موجود به کار رود. تجربه شهرهایی مانند وین که «جریان‌سازی جنسیتی» را به طور نظام‌مند در سیاست‌گذاری شهری به‌کار گرفته‌اند، نشان می‌دهد طراحی فراگیر نه‌تنها عادلانه‌تر، بلکه در نهایت کارآمدتر است. مقایسه این تجربه‌ها با وضعیت شهرهای ایران، خلأ ارزیابی‌های اجتماعی منسجم در سیاست‌گذاری حمل‌ونقل را برجسته می‌کند؛ خلأیی که معمولا پس از اجرا و بروز نارضایتی‌های اجتماعی آشکار می‌شود.

مسیر پیش‌رو

حمل‌ونقل شهریِ عادلانه، یک پروژه صرفا فنی نیست؛ یک تعهد اخلاقی است. برای شهرهای ایران، این تعهد به معنای بازاندیشی جدی در سواره‌محوری، بازتوزیع عادلانه فضای خیابان و به‌رسمیت‌شناختن تجربه‌های زیسته گروه‌هایی است که سال‌ها در حاشیه تصمیم‌گیری قرار داشته‌اند؛ گروه‌هایی که اغلب مخاطب اصلی پیامدهای ناخواسته سیاست‌ها بوده‌اند، نه مخاطب فرایند تصمیم‌سازی. شاید روز جهانی حمل‌ونقل بهترین زمان باشد برای طرح این پرسش که شهرهای ما امروز چگونه با نیاز جابه‌جایی کنار آمده‌اند، چگونه حرکت می‌کنند و مهم‌تر از آن، چه کسانی را با خود همراه می‌کنند و چه کسانی را از حرکت بازمی‌دارند؟

قطعی گسترده ارتباطات در ایران، مشکلات متعددی برای شرکت‌های هواپیمایی و مسافران ایجاد کرده است

پرواز در بی‌خبری!

شرق: قطعی اینترنت و اختلال در ارسال پیامک و تماس‌های تلفنی، پروازهای کشور و مسافران را با مشکلات گسترده روبه‌رو کرده است.

عکس: روزبه فولادی، میزان

دسترسی تبعیض‌آمیز به ارتباطات

اینترنت از روز پنجشنبه ۱۸ دی به دنبال اعتراضات خیابانی قطع شده است؛ این‌بار اما ماجرا به قطع اینترنت محدود نشد و ارسال پیامک هم تا روز جمعه ۲۶ دی ناممکن شد و تماس‌های تلفنی در برخی ساعات روز مختل شد. قطع گسترده ارتباطات، ده‌ها پرواز کشور را با مشکلات عدیده مواجه کرده است.

شرکت‌های هواپیمایی توضیح می‌دهند اطلاع‌رسانی تأخیر یا لغو پروازها با مشکل مواجه شد. این شرکت‌های هواپیمایی توضیح می‌دهند در روزهای گذشته نوعی نگاه تبعیض‌آمیز در دسترسی به پیامک تلفن همراه تا روز جمعه ۲۶ دی وجود داشته است و نه‌تنها برخی ایرلاین‌ها مانند ماهان به گزینه ارسال پیامک دسترسی داشتند، که برخی بانک‌ها و ارگان‌های خصوصی امکان ارسال پیامک‌های کمتر ضروری و حتی غیرضروری مانند مناسبات درون‌سازمانی را داشته‌اند اما سایر شرکت‌های هواپیمایی امکان ارسال پیامک‌های ضروری به مسافران خود را نداشته‌اند.

تبعیض در دسترسی به اینترانت (اینترنت ملی) هم از سوی برندهای مختلف تجاری گزارش می‌شود و این برندها توضیح می‌دهند نه‌تنها اینترنت بین‌المللی قطع بوده است، که دسترسی به اینترانت هم تبعیض‌آمیز بوده و فقط برخی کسب‌وکارها امکان دسترسی به اینترانت و مشتریان خود را داشته‌اند.

این موضوع درباره شرکت‌های فروش بلیت هواپیما و ایرلاین‌ها هم گزارش می‌شود.

برخی شرکت‌های هواپیمایی و آژانس‌های گردشگری توضیح می‌دهند امکان فروش غیرحضوری بلیت هواپیما و پرداخت وجه آن را از دست داده‌اند و مسافران مجبور هستند برای خرید بلیت و پرداخت وجه آن به‌صورت حضوری به شرکت‌های هواپیمایی مراجعه کنند و البته در برخی موارد دستگاه‌های پوز دچار اختلال بوده‌اند و مسافران ناچار به تأمین پول نقد شده‌اند.

علاوه بر این، شرکت‌های هواپیمایی توضیح می‌دهند که امکان ارتباط با خلبان و کادر پروازی تضعیف شده است و ایرلاین‌ها ناچار هستند ده‌ها تماس تلفنی برای انجام پروازهای خود با کادر پروازی برقرار کنند تا هماهنگی‌های لازم را انجام دهند.

شرکت‌های هواپیمایی همچنین توضیح می‌دهند بسیاری از ایرلاین‌های خارجی با قطع گسترده ارتباطات در ایران، پروازهای خود به مقصد یا از مبدأ ایران را لغو کرده‌اند و در حال حاضر بخش عمده پروازهای خارجی توسط شرکت‌های هواپیمایی ایرانی انجام می‌شود اما با مشکلات عدیده ناشی از قطع گسترده ارتباطات.

مسافران صنعت هوایی هم به «شرق» توضیح می‌دهند قطع و اختلال گسترده در ارتباطات کشور دردسرهای زیادی برای آنها ایجاد کرده است.

برخی از مسافران توضیح می‌دهند پروازهای آنها از سوی شرکت‌های هواپیمایی خارجی به ایران لغو شده است، این در حالی است که مدت ویزای اقامت آنها به اتمام رسیده و گاهی در فرودگاه‌های خارجی محبوس شده‌اند.

برخی دیگر از مسافران توضیح می‌دهند با لغو پرواز، ناچار به هزینه بیشتری برای اقامت شده‌اند و مشخص نیست این وضعیت بلاتکلیفی تا چه زمانی ادامه پیدا کند.

مسافران دیگری توضیح می‌دهند اطلاعی از تأخیر پرواز خود نداشته‌اند و ساعات طولانی در فرودگاه معطل شده‌اند و متولیان فرودگاه در پاسخ به اعتراضات مسافران می‌گویند امکان تماس تلفنی با صدها مسافر وجود نداشته است.

شرکت‌های هواپیمایی توضیح می‌دهند قطع گسترده ارتباطات در کشور، خسارت سنگینی به ایرلاین‌ها وارد کرده و شمار مسافران پروازهای داخلی را به‌شدت کاهش داده است. این در شرایطی است که شرکت‌های هواپیمایی این روزها به دلیل مشکلات متعدد، گرفتار کاهش سودآوری و حتی ثبت زیان هستند و شمار قابل توجهی از ناوگان شرکت‌های هواپیمایی کشور زمین‌گیر شده است.

گذشته از این، بالاگرفتن تنش‌های خارجی و نااطمینانی در فضای سیاست خارجی در کنار قطعی گسترده ارتباطات سبب شده است سفرهای هوایی با ریسک و تردید مواجه شود و در روزهای گذشته و در شرایطی که دسترسی مردم و مسافران به اینترنت قطع بوده است، برخی اخبار غیررسمی حتی از کلیرشدن آسمان کشور در برخی ساعات شبانه حاکی بوده است؛ موضوعی که فرزانه صادق‌مالواجردی، وزیر راه و شهرسازی به آن واکنش نشان داده است. او در واکنش به محدودیت پرواز شبانه از برخی کشورها به ایلنا توضیح داده است: «پروازها در حال انجام است. محدودیت‌هایی در بعضی از کشورها داریم که پروازی در شب انجام نشود و در حال حل‌وفصل هستیم و مشکلی برای پروازها وجود ندارد».

این در حالی است که برخی شرکت‌های هواپیمایی بین‌المللی و سازمان جهانی هوانوردی برخی هشدارها را در ارتباط با پرواز از آسمان ایران صادر کرده‌اند.

مصائب صنعت هوایی

این اتفاق در حالی رخ می‌دهد که شرکت‌های هواپیمایی، پیش از این گرفتار مشکلات عدیده بوده‌اند. چندی پیش قیمت سوخت هواپیما دوباره در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ جهش داشت. براساس لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ که دولت اخیرا به مجلس تقدیم کرده، نرخ سوخت هواپیما جهش حدود دوبرابری داشته است. در بودجه پیشنهادی سال ۱۴۰۵ و مطابق ماده یک قانون هدفمندی یارانه‌ها، حداقل نسبت نرخ سوخت هوایی و نرخ سوخت جت از قیمت خرید پالایشگاهی ۶۰ درصد پیشنهاد شد. این در حالی است که نرخ سوخت هواپیما در بودجه ۱۴۰۴ حدود ۳۰ درصد قیمت خرید پالایشگاه تعیین شده بود. البته باید تأکید کرد رسیدن نرخ سوخت هواپیما به حدود ۳۰ درصد قیمت خرید پالایشگاه‌ها به معنی افزایش ۲۴برابری قیمت سوخت هواپیما در سال ۱۴۰۴ بود.

گذشته از این، تحریم سبب استهلاک گسترده ناوگان هوایی شده و بارها اخبار نقص فنی پروازهای متعدد در رسانه‌ها اطلاع‌رسانی شده است. گزارش‌های متعدد نشان می‌دهد بنا بر روایاتی رسمی بین ۷۰ تا ۸۰ درصد ناوگان هوایی کشور زمین‌گیر هستند.

در شرایطی که سازمان هواپیمایی کشوری بارها اعلام کرده است بازار حمل‌ونقل هوایی کشور به ۵۵۰ فروند هواپیما نیاز دارد، در ایران حدود ۳۳۰ هواپیما وجود دارد که بنا بر روایاتی نزدیک به ۷۰ تا ۸۰ درصد ناوگان هوایی زمین‌گیر هستند.

براساس آمار، برخی مدیران صنعت هوایی، تعداد هواپیماهای فعال تا ۷۵ فروند کاهش داشته است و برخی دیگر این رقم را تا ۹۸ فروند هواپیمای فعال دانسته‌اند. به عبارت دیگر و بر مبنای این ادعاها می‌توان گفت هم‌اکنون چیزی حدود ۲۲ تا ۳۰ درصد ناوگان هوایی ایران فعال هستند که این موضوع از نظر فعالان صنعت هوایی تهدیدی جدی برای این صنعت به شمار می‌آید.

در همین زمینه رئیس سابق سازمان هواپیمایی کشوری در ۱۸ مهر سال ۱۴۰۱ در یک نشست خبری درباره تعداد ناوگان هوایی کشور گفت: «در مهرماه سال ۱۴۰۰ فقط ۹۸ فروند هواپیمای فعال در ناوگان هوایی کشور داشتیم که در یک سال این تعداد به ۱۷۵ فروند افزایش یافته است». سه روز بعد شهریار افندی‌زاده، معاون سابق حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی، در دهمین اجلاس شورای عالی استان‌ها توضیح داد: «در دولت سیزدهم توانستیم ۱۵ فروند هواپیما به ناوگان اضافه کنیم». او افزود: «در ابتدای دولت سیزدهم ۷۵ فروند هواپیمای فعال در کشور وجود داشت که هم‌اکنون تعداد هواپیماهای فعال به ۱۳۰ فروند رسیده است».

در همین راستا، آبان سال ۱۴۰۱ محمدرضا رضایی‌کوچی، رئیس کمیسیون عمران مجلس یازدهم، به ایلنا گفته بود: «برخی از شرکت‌های هواپیمایی فقط با دو فروند هواپیما فعال هستند و هواپیمای فعالی در ناوگان ندارند و درحال‌حاضر ناوگان هوایی کشورمان شرایط خوبی ندارد و نمی‌تواند تقاضای موجود را پاسخ دهد». گذشته از شمار بالای هواپیماهای زمین‌گیر، سن بالای هواپیماهای عملیاتی و نقص فنی مداوم، بهره‌وری این صنعت را به‌شدت کاهش داده است. براساس آمار سازمان هواپیمایی کشوری، میانگین سن هواپیماهای عملیاتی بین ۲۶ تا ۲۷ سال اعلام شده است؛ این در حالی است که هواپیماهای فرسوده‌تری در خطوط عملیاتی فعال است که قدمت آنها به نسل دوم هواپیماهای تجاری برمی‌گردد. استفاده از هواپیماهای منسوخ در خطوط هوایی ایران در شرایطی است که در بازار هوایی جهان هواپیماهای نسل چهارم وارد شده و بسیاری از ایرلاین‌های منطقه ناوگان خود را با پیشرفته‌ترین هواپیماهای مسافربری به‌روزرسانی کرده‌اند.

علیرضا منظری، معاون سابق سازمان هواپیمایی، پیش از این به «شرق» گفته بود سن بالای هواپیماهای عملیاتی کشور باعث کاهش شدید بهره‌وری در صنعت هوایی شده است و بسیاری از هواپیماهای موجود توان پرواز بیشتر از دو نوبت در روز را ندارند و همین مسئله سبب شده است عرضه بلیت از تقاضا عقب بیفتد و بهره‌وری پایین از یک سمت باعث ضرر و زیان گسترده به شرکت‌های هواپیمایی شود و از سوی دیگر مصرف‌کننده و مسافر از تأخیر زیاد هواپیما و قیمت بالای بلیت ناشی از کمبود عرضه و کاهش بهره‌وری ناراضی باشد؛ مسائلی که در واقع گویای شرایط وخیم ایرلاین‌های کشور است.

ادعای مجلس درباره رایزنی برای اتصال اینترنت

حالا قطعی گسترده ارتباطات بر مشکلات عدیده شرکت‌های هواپیمایی افزوده است. ارتباطات در ایران، از پنجشنبه ۱۸ دی ۱۴۰۴ مختل شده است. این در حالی است که بر اساس تازه‌ترین به‌روزرسانی منتشرشده از سوی نهاد مستقل پایش اینترنت NetBlocks، داده‌های فنی نشان می‌دهد پس از عبور از بیش از ۲۰۰ ساعت از آغاز اختلال گسترده اینترنت در ایران، فقط افزایشی بسیار جزئی در میزان اتصال اینترنت کشور در ساعات بامداد شنبه ۲۷ دی ثبت شده است. با این حال، این افزایش ناچیز تأثیری معنادار بر وضعیت کلی نداشته و سطح اتصال اینترنت همچنان در حدود دو درصد از میزان عادی باقی مانده است. مشاهدات برخی کاربران حکایت از اتصال به فیلترشکن و دسترسی به شبکه‌های اجتماعی جهانی دارد. NetBlocks در آخرین گزارش خود تأکید کرده است اگرچه شاخص‌های فنی در ساعات اولیه صبح نشانه‌ای از بهبود بسیار محدود را نشان می‌دهند، اما هیچ نشانه‌ای از بازگشت قابل توجه یا پایدار اینترنت در کشور مشاهده نمی‌شود. به بیان دیگر، آنچه در داده‌ها دیده می‌شود، بیشتر به نوسان‌های جزئی شبکه شباهت دارد تا آغاز فرایند رفع محدودیت‌ها.

مطابق داده‌های منتشرشده از سوی NetBlocks، در برخی مقاطع ۱۰ روز گذشته اتصالات اینترنت در کشور در حد یک درصد اعلام شده است. NetBlocks این بازه را به‌طور مشخص با عنوان SHUTDOWN (خاموشی) مشخص کرده است که نشان‌دهنده ماهیت ساختاری و هدفمند این اختلال است.

ادامه این وضعیت به معنای آن است که بخش عمده‌ای از کاربران، کسب‌وکارها، خدمات آنلاین، ارتباطات بین‌المللی و زیرساخت‌های دیجیتال کشور عملا از دسترس خارج مانده‌اند. اتصال دو درصدی معمولا محدود به مسیرهای خاص، شبکه‌های داخلی یا ارتباطات بسیار گزینشی است و قابل استفاده عمومی محسوب نمی‌شود. قطعی گسترده ارتباطات در شرایطی است که امکان ارسال پیامک از روز شنبه ۲۷ دی مجددا فعال شده است. همچنین احمد انارکی‌محمدی، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی، درباره توقف فعالیت کسب‌وکارها در فضای مجازی به دلیل قطع‌شدن اینترنت، به ایلنا گفته است: «ما در مجلس پیگیر این قضیه هستیم. خودمان چندین بار با دستگاه‌های متولی و دولت صحبت کرده‌ایم و قول مساعد هم داده‌اند که بخشی از آن درست شود».

او ادامه داد: «حقیقت این است که با توجه به اینکه مبادلات بین‌المللی در جریان بوده است، الان هیچ‌چیز مشخصی وجود ندارد و اینها بلاتکلیف هستند، در این چند روز حتی یک راه ارتباطی هم وجود نداشت که اینها بتوانند از شرایط کارشان مطلع شوند. در بحث کارآفرینی و مبادلات ما بسیار به مشکل خورده‌ایم. اگر این شرایط ادامه پیدا کند دوباره همین موضوع موجب نارضایتی می‌شود. به همین دلیل مجلس قطعا دنبال این موضوع است و پیگیری می‌کند؛ چراکه کسب‌وکارها همه وابسته به این موضوع هستند. همچنین یک‌سری از خانواده‌ها ارتباطاتشان با خارج از کشور قطع شد و از خانواده‌هایشان اطلاعی ندارند. دانشجویان هم با مشکل مواجه شده‌اند و نمی‌دانند چه کاری باید بکنند. ما دانشجویانی داریم که پذیرش گرفته‌اند، اما نمی‌توانند هیچ ارتباطی بگیرند و این برای آنها مشکل ایجاد کرده است».

در همین زمینه اخیرا مخابرات اعلام کرده است امکان تماس تلفنی با خارج از کشور به صورت یک‌طرفه و از داخل ایران به خارج برقرار شده است و هنوز امکان تماس تلفنی از خارج از کشور به داخل وجود ندارد.

گزارش

پیش‌بینی بازار مسکن از نگاه یک کارشناس

یک کارشناس بازار مسکن گفت با تک‌نرخی‌شدن ارز و بحران‌های سیاسی و اجتماعی موجود و با توجه به اینکه نقدشوندگی بخش مسکن پایین است، فعلا سرمایه‌ها به سمت ارز و طلا روانه شده و حوزه مسکن دچار جاماندگی است، اما این شرایط پایدار نخواهد بود و بخش مسکن دیر یا زود خود را تحمیل می‌کند.

حسن محتشم در گفت‌وگو با ایسنا، درباره تأثیر حذف ارز ترجیحی و تک‌نرخی‌شدن قیمت ارز بر بازار مسکن اظهار کرد: تأثیر جنگ ۱۲روزه اختلاف فاحشی بین رشد قیمت مسکن و رشد قیمت ارز و طلا ایجاد کرد و به جاماندگی بازار مسکن انجامید. این جاماندگی هم‌چنان ادامه دارد و دولت نیز اخیرا تصمیم گرفته با حذف ارز ترجیحی، ارز را تک‌نرخی کند و قیمت بازار ملاک عمل باشد. البته از نظر اقتصادی متفاوت‌بودن نرخ ارز جز ایجاد رانت و خسارت به جامعه سودی نداشت و بنابراین حذف ارز ترجیحی از دیدگاه اقتصادی بسیار تصمیم خوبی است، اما تبعات ناشی از آن دامن‌گیر اقتصاد کشور شد.

او افزود: یکی از دلایل اصلی بحران و شرایط ناگوار اجتماعی، مسئله اقتصاد و معیشت مردم، به‌ویژه اقشار متوسط و پایین است. بااین‌حال، ادامه پرداخت ارز ترجیحی نیز امکان‌پذیر و منطقی نبود.

محتشم تصریح کرد: بسیاری از واردکنندگان و تولیدکنندگانی که از ارز ۲۸هزارو ۵۰۰ تومان استفاده می‌کردند، معمولا کالاهای خود را با این نرخ در بازار نمی‌فروختند، بلکه سعی می‌کردند قیمت آن کالا را به نرخ دلار آزاد نزدیک کنند؛ بنابراین از افزایش قیمت ارز سود می‌بردند. رشد قیمت ارز هم باعث ایجاد شکاف بین دلار دولتی و بازار آزاد می‌شد و هم به رشد قیمت کالاهای وارداتی می‌انجامید.

این کارشناس بازار مسکن تأکید کرد: درواقع یک عده مافیا از جیب مردم هر روز پولدار می‌شدند. دولت هم نتوانست این مسئله را مدیریت کند که کالاها ارزان در اختیار جامعه قرار گیرد.

به گفته محتشم، تک‌نرخی‌شدن ارز باعث شده کالاها با ارز بازار آزاد عرضه شود. در اینجا بخش مسکن می‌ماند که از مجموعه کالاها و خدماتی تشکیل شده که ارتباط مستقیم با قیمت ارز دارد. وقتی قیمت ارز بالا می‌رود، قیمت نهاده‌های مسکن نیز که در صنایع و کارخانجات تولید می‌شود، افزایش می‌یابد. عضو هیئت‌مدیره انجمن انبوه‌سازان استان تهران گفت: بنابراین تک‌نرخی‌شدن ارز به تورم مصالح ساختمانی و حتی زمین منجر می‌شود و به رشد هزینه تولید مسکن دامن می‌زند؛ درحالی‌که بازاری برای این تولید وجود ندارد.

او با بیان اینکه از آن سو شرایط ناامن اقتصادی و اجتماعی باعث ایجاد شکاف بین ارزش افزوده بخش مسکن و قیمت ارز و طلا شده است، گفت: به دلیل آنکه نقدشوندگی ارز و طلا بیشتر از مسکن است، در حال حاضر عمده سرمایه‌ها به سمت طلا و ارز روانه شده است. مضافا اینکه در شرایط ناامن، بازار مسکن جذابیت خود را برای سرمایه‌گذاری از دست می‌دهد، اما شرایط نمی‌تواند این‌گونه بماند. محتشم اظهار کرد: دیر یا زود بخش مسکن خودش را به اقتصاد کشور تحمیل می‌کند و هرچقدر جاماندگی رشد قیمت ملک از بازارهای موازی طولانی‌تر شود، فنر فشرده‌شده بازار مسکن، پرش بیشتری خواهد داشت.

نوبت دوم

آگهی فراخوان مناقصه عمومی دو مرحله ای

شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی در نظر دارد اقلام مورد نیاز خود را با شرایط ذیل بصورت برگزاری مناقصهٔ عمومی از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) تامین نماید:

شماره فراخوان در سامانه ستاد ایران	۲۰۰۴۰۹۶۳۴۷۰۰۰۰۸۴
شماره مناقصه و تقاضا	تقاضاهای 0440083-0440081-9940144 مناقصه شماره R5/1404/ME-9940144-0440081-0440083-EA-0
موضوع مناقصه/ شرح مختصر اقلام درخواستی	OFF GAS COMPRESSOR
مبلغ تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار	۶،۵۷۹،۸۱۲،۴۰۰ ریال
نوع تضمین شرکت درفرایند ارجاع کار	تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار بصورت یکی از تضامین قابل قبول وفق آیین نامه تضمین شماره ۱۲۳۴۰۲/ت۵۰۶۵۹ هـ مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ هیات وزیران، مطابق موارد مشخص شده در سامانه ستاد به استثنای تضامین صادره از بانک‌های سپه و پاسارگاد (اعم از واریز وجه و ارئه فیش واریزی/ارائه ضمانتنامه بانکی)می‌باشد.
مبلغ برآوردی مناقصه	۱۳۸،۰۰۰ یورو
آخرین مهلت دریافت اسناد ارزیابی کیفی در سامانه ستاد	طبق مواعد مندرج در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت
آخرین مهلت بارگذاری و ارسال مستندات ارزیابی کیفی (رزومه) در سامانه ستاد	
آخرین مهلت بارگزاری پیشنهادات فنی/ مالی در سامانه ستاد	پس از ارزیابی کیفی مناقصه گران، مستندات دریافت پیشنهاد فنی و مالی بهمراه برنامه زمانی از طریق سامانه ستاد ارسال می‌گردد.
آدرس مناقصه گزار	استان بوشهر- شهرستان عسلویه- شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی- ساختمان اداری ۲-اداره خرید-اتاق ۱

بدیهی است کلیه فرآیند برگزاری مناقصه الکترونیکی از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (سامانه ستاد) به نشانی: WWW.SETADIRAN.IR انجام می پذیرد وبه پیشنهادهای خارج از سامانه ستاد هیچگونه ترتیب اثری داده نخواهد شد و مناقصه گران بایستی نسبت به ثبت نام در سامانه ستاد و دریافت گواهی امضاء الکترونیکی اقدام نمایند.
مناقصه گران می توانند جهت کسب اطلاعات با شماره تلفن‌های ۷۲۴۵-۰۷۷۳۱۳۱۷۲۴۱ تماس حاصل فرمایند.
شناسه آگهی : ۲۰۹۴۶۵۱ نوبت اول : ۱۴۰۴/۱۰/۲۴ نوبت دوم : ۱۴۰۴/۱۰/۲۸

روابط عمومی شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی
۶۶۵۹