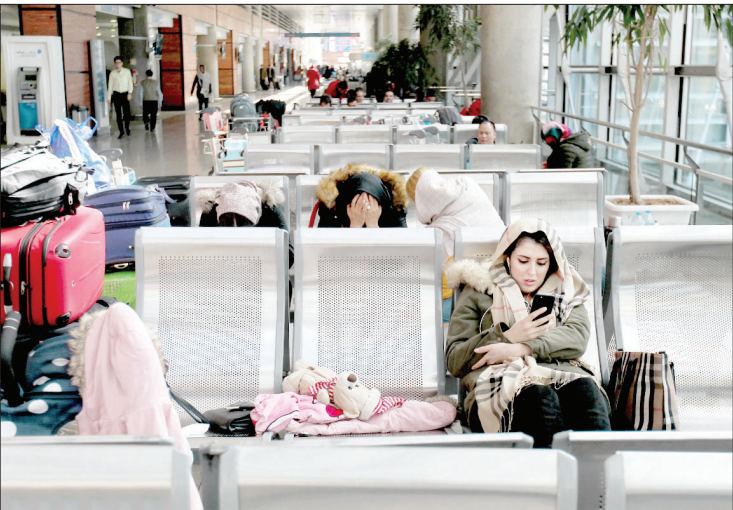


تحریم و توقف پی درپی پروازهای ایران به مقاصد خارجی، شمار زیادی از ایرانیان را سردرگم و راهی مرزهای زمینی کرده است

مسافران مستأصل



شرق: ازدحام مسافران نگران ایرانی پشت مرزهای زمینی تصویری است که این روزها شهروند- خبرنگاران به وفور در شبکه‌های اجتماعی منتشر می‌کنند؛ مسافران جامانده در ایران یا میلیون‌ها ایرانی که اعضای خانواده و دوستانی آن سوی مرزها دارند؛ صدها هزار دانشجو، بیماران و سالمندانی که با توقف پی‌درپی پروازهای ایران به مقاصد خارجی، سردرگم مانده‌اند. همچنین اینکه پس از نداده است. کارمندان فرودگاه امام خمینی و آژانس‌های مسافرتی می‌گویند این روزها یکسره تلفن به دست دارند و به صداهای نگران و مضطرب آن سوی خط پاسخ می‌دهند؛ پاسخی که البته پاسخ نیست! چراکه آنها پیشگو نیستند و نمی‌دانند کدام پرواز در آینده لغو می‌شود و تکلیف چیست.

توقف پی درپی پروازهای ایران به مقاصد خارجی

پرواز ایران‌ین‌های ایرانی به مقاصد خارجی یکی پس از دیگری متوقف می‌شود. آمریکا روز هشتم سپتامبر ۳۶ نهاد و شرکت را تحریم کرد که ۲۷ شرکت آن ایران‌ین‌های ایرانی هستند. در این فهرست نام شرکت‌های هواپیمایی مانند آسمان، آتا، ایران‌ایرتور، کیش‌ایر، کارون، قشم‌ایر، ساها، سپهران، تابان، وارش، زاگرس و... دیده می‌شود. هرچند پیش از این بخش دیگری از ایران‌ین‌های ایرانی مشمول تحریم‌های آمریکا شده بودند، اما اعلام فهرست جدید تقریباً تمام شرکت‌های هواپیمایی ایران را تحریم کرد. پس از آن اسکاوت بسنت، وزیر خزانه‌داری آمریکا، اعلام کرد تمام شرکت‌های هواپیمایی ایرانی از ۲۳ سپتامبر (اول مهر) فعالیت خود را در سراسر جهان متوقف خواهند کرد. تحریم سخت صنعت هوایی ایران در شرایطی از سوی آمریکا اعلام شده که این کشور گزارش داده است هرگونه همکاری با صنعت هوایی ایران ازجمله همکاری برای ارائه خدمات پروازی، فروش قطعات، بیمه، سوخت‌گیری و خدمات زمینی، حمل بار، فروش بلیت، انتقال پول، تهیه غذا و... مشمول این تحریم‌های سخت‌گیرانه می‌شود. بنابراین از آنجا که همه شرکت‌های هواپیمایی ایرانی هدف تحریم قرار گرفته‌اند، همکاری‌هایی مانند فروش مشترک بلیت، انتقال مسافر، نمایندگی فروش یا ارائه خدمات بار به این شرکت‌ها برای طرف‌های خارجی در معرض ریسک تحریم قرار گرفته‌اند و حتی اگر یک ایران‌ین خارجی از نظر ایمنی و عملیاتی امکان بازگشت به ایران را داشته باشد، ممکن است بانک، بیمه‌گر یا شرکت ارائه‌دهنده خدمات زمینی، سوخت یا بار، ادامه این همکاری را از نظر تحریم‌ها پرخطر بداند.

ایس اقدامات پس از آن انجام شد که آمریکا اعلام کرد عملیات طرد اقتصادی را برای فشار بیشتر بر اقتصاد ایران آغاز کرده است. بلافاصله پس از اعلام تحریم‌های سخت علیه ایران‌ین‌های ایرانی، انگلیس در مجلس عوام بسته تحریمی تازه‌ای علیه ایران وضع کرده است و در بخش هوانوردی، فرود هواپیماهای باری ایرانی در بریتانیا، با استثنای محدود، از ۲۹ سپتامبر ممنوع می‌شود. این اقدام شامل پرواز ایران‌ین‌های خارجی به ایران نیست. پس از آن ترکیه، عمان، گرجستان، عراق و جمهوری آذربایجان نیز به فهرست تحریم‌کنندگان پروازهای ایران پیوستند.

جمهوری آذربایجان تا لحظه تنظیم گزارش آخرین کشوری است که به تحریم ایران‌ین‌های ایرانی روی آورده است. بر همین اساس، شرکت هواپیمایی آذربایجان، AZAL، اعلام کرد پروازهای شرکت‌های هواپیمایی ایرانی به مقصد جمهوری آذربایجان از ۲۲ سپتامبر ۲۰۲۶ مقارن با ۳۱ شهریور به حالت تعلیق درآمده است. همچنین آژانس دولتی هوانوردی غیرنظامی جمهوری آذربایجان هم توقف پروازهای شرکت‌های ایرانی را تأیید کرد. این نهاد از مسافرانی که بلیت پرواز شرکت‌های ایرانی را خریداری کرده‌اند، خواست برای پیگیری وضعیت سفر خود با شرکت هواپیمایی مربوط یا محل خرید بلیت تماس بگیرند.

با لغو پروازها، سفارت جمهوری آذربایجان در تهران هم به شهروندان این کشور که در ایران مانده‌اند، اطلاع داد در صورت داشتن بلیت لغوشده می‌توانند برای بازگشت از مسیرهای زمینی با سفارت یا کنسولگری آذربایجان در تبریز تماس بگیرند. این سفارت همچنین از مسافرانی که بلیت شرکت‌های ایرانی داشته‌اند، خواست برای دریافت وجه بلیت با دفاتر فروش شرکت‌ها تماس بگیرند.

پیش از جمهوری آذربایجان، عراق هم از محدودیت‌های پروازی برای ایران خبر داد. این موضوع در حالی رخ داد که پیش از این، اخبار غیررسمی در این زمینه منتشر شده بود، اما سازمان هواپیمایی کشوری آنها را تکذیب کرده بود. با این حال، با گزارش لغو برخی پروازهای ایران به عراق، این بار مجید اخوان، سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری، به ایرنا توضیح داد که فرودگاه بغداد از روز سه‌شنبه ۳۱ شهریور خدمات‌دهی به پروازهای با مبدأ ایران را متوقف کرده است.

او در ادامه افزود: موضوع توقف خدمات‌دهی فرودگاه بغداد به پروازها از مبدأ ایران، موضع رسمی دولت عراق، نخست‌وزیری یا وزارت حمل‌ونقل آن نیست. بهره‌بردار این فرودگاه یک شرکت انگلیسی‌ای است که به دلیل ترس از تحریم‌ها، این محدودیت و کنسل‌کردن پروازهای ایرانی را به وجود آورده است. این در حالی است که پروازها به فرودگاه نجف همچنان برقرار است و در تلاشیم تا حد امکان پروازهای بغداد را به این فرودگاه منتقل کنیم.

اندکی قبل از عراق، عمان اعلام کرد که پرواز هواپیماهای ایرانی به مسقط متوقف می‌شود. سازمان هواپیمایی کشوری ایران در همین زمینه اعلام کرد که تنها پروازهای شرکت ماهان به عمان متوقف شده است، اما بررسی‌های «شرق» از سایت‌های فروش بلیت نشان می‌دهد که در حال حاضر هیچ پروازی از ایران به مقصد عمان انجام نمی‌شود.

مقصود اسعدی‌سامانی، دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی ایران، به «شرق» می‌گوید که تنها پروازهای ماهان به عمان متوقف نشده و این کشور پرواز تمام ایران‌ین‌های ایرانی به خاک خود را ممنوع کرده است. یکی دیگر از کشورهایی که در اولین واکنش به تشدید تحریم صنعت هوایی ایران، برخی پروازهای ایرانی را متوقف کرد، ترکیه است. در همین زمینه، شرکت هواپیمایی ماهان با انتشار اطلاعیه‌ای به آژانس‌های مسافرتی اعلام کرد که بنا بر اعلام مراجع ذی‌صلاح کشور ترکیه، پروازهای این شرکت از مبدأ ایران به مقصد استانبول و آنکارا و بالعکس، از ۳۰ شهریور تا اطلاع ثانوی انجام نخواهد شد. در این اطلاعیه آمده است که آخرین پروازهای ماهان در مسیرهای تهران-استانبول، تهران-آنکارا و بالعکس، ۲۹ شهریور انجام می‌شود.

علاوه بر این کشورها، گرجستان نیز در تحریم پروازهای ایران پیشدستی کرد و پروازهای مستقیم میان ایران و گرجستان از ۲۹ شهریور (۲۰ سپتامبر) متوقف شد. بر اساس تازه‌ترین اطلاعیه‌های دفاتر خدمات مسافرتی و بررسی میدانی سامانه‌های رزرواسیون هوانوردی، پروازهای مستقیم میان شهرهای تهران و اصفهان به مقاصد تفلیس و باتومی از روز یکشنبه ۲۹ شهریور (۲۰ سپتامبر) وارد فاز تعلیق کامل شد. شرکت‌های خدمات فرودگاهی در گرجستان طی مکاتباتی رسمی به ایران‌ین‌های فعال در این مسیر نظیر

سپهران و وارش اعلام کرده‌اند که پس از تاریخ یادشده، هیچ‌گونه خدمات فرودگاهی اعم از سوخت‌رسانی، پذیرش مسافر و ناوبری زمینی (هندلینگ) به هواپیماهای مسافربری ایرانی ارائه نمی‌شود. در پی این تصمیم، دسترسی به خرید بلیت در تمامی پروازهای این مسیر برای همراه مسدود شده و آژانس‌های گردشگری نیز فروش تورهای پاییزی گرجستان را به‌طور کامل متوقف کرده‌اند.

مسافران سردرگم در مرزهای زمینی

این وضعیت سردرگمی گسترده‌ای برای مسافران ایرانی ایجاد کرده است؛ مسافران دوتابعیتی، دانشجویان، بیماران و میلیون‌ها ایرانی که اعضای خانواده و دوستانی در خارج از مرزهای ایران دارند. شمار زیادی از ایرانیان در صفوف طولانی پشت مرز رازی در آذربایجان غربی معطل مانده‌اند، مسافرانی که با توقف پروازهای خارجی تصمیم به خروج زمینی از مرز و حرکت به سوی شهر وان ترکیه گرفته‌اند تا از آنجا با ایران‌ین‌های خارجی خود را به مقصد برسانند.

این وضعیت در مرزهای زمینی عراق و جمهوری آذربایجان هم گزارش می‌شود. کارمندان فرودگاه امام و آژانس‌های مسافرتی هم گزارش می‌دهند در حال حاضر شمار تماس خانواده‌های نگران و مسافران افزایش قابل توجهی داشته است، اما آنها هم پاسخ مشخصی برای بسیاری از مسافران ندارند؛ چراکه هیچ‌کس نمی‌تواند شرایط را پیشگویی کند و نمی‌داند که پس از این کدام پروازهای ایرانی به خارج از کشور متوقف می‌شود؟

تحریم سنگین صنعت هوایی ایران در شرایطی انجام می‌شود که کشور سال گذشته دو بار درگیر جنگ شد و آسمان کشور ماه‌ها بسته بود و بیش از ۲۷ فرودگاه کشور و حدود صد هواپیما آسیب دید. حالا اما آمریکا تحریم‌های سخت‌گیرانه دیگری بر صنعت هوایی ایران وضع و مسافران ایرانی را سردرگم کرده است.

مسافرانی که در فرصت اندک تنفس آتش‌بس، گرفتار تحریم گسترده صنعت هوایی شده‌اند. یک آمار تازه از ریزش شدید مسافران و گردشگران ایران در سال ۱۴۰۵ حکایت دارد. بر اساس گزارش وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، ورود گردشگران به ایران در بهار ۱۴۰۵، هم‌زمان با تداوم شرایط جنگی، بیش از ۵۰ درصد و خروج مسافران هم حدود ۳۴ درصد کاهش داشته است. در این گزارش تأکید شده است که «تا پیش از تهدیدات و شروع جنگ ۱۲ روزه، تعداد گردشگران ورودی به کشور روندی رو به رشد را تجربه می‌کرد، به‌طوری‌که در فروردین ۱۴۰۴ نسبت به مدت مشابه سال قبل، ۴۸.۵ درصد و در اردیبهشت ۸.۷۵ درصد رشد ثبت شد. پس از وقوع جنگ ۱۲ روزه در خرداد ۱۴۰۴، تعداد مسافران ورودی کاهش زیادی پیدا کرد، اما این روند در مهرماه بازیابی شد». در ادامه، گزارش به تأثیر ناآرامی‌های دی‌ماه و همچنین «شروع جنگ در اسفندماه ۱۴۰۴» بر روند ورود گردشگران اشاره کرده و از تداوم روند کاهشی خبر داده است. بر اساس گزارش آماری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، در سال ۱۴۰۳ مجموعاً ورود هفت میلیون و ۳۹۹ هزار و ۵۰۳ نفر با عنوان «گردشگر خارجی» ثبت شده است. این تعداد در سال ۱۴۰۴ با ۱۶.۱۳ درصد کاهش، به شش میلیون و ۲۰۵ هزار و ۷۵۲ نفر رسید. در سه ماه نخست سال ۱۴۰۵ نیز آمار ورود به ایران، ۹۲۸ هزار و ۷۴۶ نفر ثبت شده که این تعداد در مقایسه با مدت مشابه سال ۱۴۰۴، ۵۱.۵۰ درصد کاهش داشته است. شمار ورودی‌ها با عنوان «گردشگر ورودی» در سه ماه نخست ۱۴۰۴، یک میلیون و ۹۱۴ هزار و ۷۸۶ نفر ثبت شده است.

بر اساس این گزارش آماری، تعداد مسافران خروجی در سال ۱۴۰۳، ۱۴ میلیون و ۴۶۶ هزار و ۲۲۱ نفر ثبت شده که این تعداد در سال ۱۴۰۴ با ۳.۱۰ درصد کاهش، به ۱۴ میلیون و ۱۷ هزار و ۸۸۷ نفر رسید.

در سه ماه نخست سال ۱۴۰۵ نیز تعداد خروجی‌ها از ایران، یک میلیون و ۸۷۷ هزار و ۶۸۲ نفر ثبت شده که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل، ۳۴.۲۴ درصد کاهش داشته است. تعداد خروجی‌ها از ایران در سه ماه نخست سال ۱۴۰۴، دو میلیون و ۸۵۵ هزار و ۱۴۶ نفر ثبت شده بود.

حرمت‌اله رفیعی، رئیس انجمن آژانس‌های مسافرتی، به «شرق» می‌گوید صنعت گردشگری ایران در جنگ آسیب سنگین دیده و حالا تحریم گسترده صنعت هوایی آخرین ضربه به پیکر صنعت گردشگری کشور بوده است. او تأکید می‌کند: در حال حاضر پروازهای ایرانی به برخی مقاصد خارجی مانند چین، مالزی، اندونزی، افغانستان و برخی فرودگاه‌های ترکیه ادامه دارد، اما مشخص نیست این وضعیت تا چه زمانی تداوم داشته باشد. همچنین تعداد و ظرفیت این پروازها بسیار اندک بوده و تا زمستان پیش‌رو رزرو شده است.

رفیعی با بیان اینکه ۸۰ درصد مقاصد پروازی ایرانیان به چهار کشور ترکیه، عراق، عمان و افغانستان بوده است، می‌گوید که تحریم پروازهای مسافربری نوعی جنایت است و میلیون‌ها ایرانی را در مشقت و زحمت قرار داده است.

یادداشت

حذف یا شفاف‌سازی؟

در مورد ایران، این مسئله بیش از هر چیز محصول تحریم‌های اقتصادی است. البته ضعف‌های قانونی و سازوکارهای نظارتی نیز به تشدید مشکلات و فراهم‌شدن امکان سوءاستفاده کمک کرده است.

شرکت‌های ترانستی محصول تحریم هستند و فعالیت آنها متناسب با شدت و ضعف تحریم‌ها، افزایش یا کاهش یافته است. از ابتدای دهه ۹۰ و هم‌زمان با اعمال تحریم‌های هوشمند و گسترش آنها، تعداد، تنوع، گردش مالی و دامنه فعالیت ترانستی‌ها افزایش یافت. با اجرای برجام، فعالیت آنها کوچک‌تر شد، اما پس از خروج آمریکا از برجام و تشدید تحریم‌ها، بار دیگر گسترش پیدا کرد و این روند تا امروز ادامه یافته است.

در شرایط طبیعی و در نبود تحریم، شرکت ملی نفت ایران محموله‌های نفتی را متناسب با کیفیت و کمیت و بر مبنای قیمت‌های روز، در قالب قراردادهای مشخص به خریداران و پالایشگاه‌های فروشد و خریدار نیز ارز معامله را در موعد مقرر به حساب‌های شرکت ملی نفت ایران واریز می‌کند. در چنین شرایطی نیازی به شبکه‌ای از واسطه‌ها برای فروش نفت و انتقال پول وجود ندارد. اما تحریم این سازوکار را تغییر می‌دهد. برای فروش نفت و دسترسی به ارز حاصل از آن، باید ریسک خریدار و انتقال پول مدیریت شود. از یک سو تخفیف‌های قابل توجه برای جبران ریسک معامله با ایران در نظر گرفته می‌شود و از سوی دیگر، واسطه‌هایی در فرایند فروش و انتقال ارز قرار می‌گیرند تا معامله از چشم وزارت خزانه‌داری آمریکا دور بماند و از مجازات تحریم‌های ثانویه عبور کند. شکل‌گیری ترانستی‌ها ثمره همین شرایط است. طبیعتاً این سازوکار ریسک بالایی برای فروشنده نفت دارد؛ از کاهش قابل توجه درآمد نسبت به قیمت روز نفت تا خطر عدم بازگشت ارز یا سوءاستفاده واسطه‌ها، به‌خصوص در شرایط تشدید تحریم، جنگ و کاهش امکان کنترل و مدیریت آنها از سوی دولت. بنابراین، توسل به ترانستی‌ها اقدامی از روی ضرورت و اجبار ناشی از تحریم و فشار اقتصادی آمریکاست. در شرایطی که فروش مستقیم نفت و انتقال عادی ارز امکان‌پذیر نیست، حذف این سازوکار بدون جایگزینی، می‌تواند اقتصاد را قفل کند.

واقعیت این است که همین ترانستی‌های پرمسئله طی بیش از ۱۵ سال گذشته، در شرایطی که فروش طبیعی نفت امکان‌پذیر نبوده، نفت و برخی کالاهای عمده صادراتی را فروخته و ارز حاصل از آن را کم‌وبیش در اختیار دولت و نظام قرار داده‌اند. همین منابع به چرخیدن اقتصاد و تأمین هزینه‌های دولت و حوزه‌های نظامی و امنیتی و همچنین تأمین حداقل‌های معیشتی کمک کرده است. بنابراین هرچند ترانستی‌ها در شرایط عادی آفت اقتصاد هستند، در شرایط تحریم به بخشی از سازوکار تات‌آواری کشور تبدیل شده‌اند. اما سؤال اصلی این است که چرا باید در میانه جنگ اقتصادی و نظامی، سازوکارهای عملیاتی و شبیه‌های مقابله با تحریم برای دیگران آشکار شود؟ مگر در یک جنگ نظامی، تاکتیک‌های عملیاتی و نقاط ضعف جبهه خودی را بی‌ملاحظه در معرض دید دشمن قرار می‌دهیم؟ مگر کشور هم‌زمان درگیر یک جنگ اقتصادی نیست که سازوکارهای فروش نفت، انتقال ارز و مقابله با تحریم تا این اندازه در فضای عمومی مورد مناقشه قرار گیرد؟ باید یک واقعیت مهم درباره ترانستی‌ها را بپذیرفت: آنها مولود و محصول حاکمیت هستند. این مجموعه‌ها از ابتدای شکل‌گیری تحریم‌ها توسط حاکمیت و نهادهای حکومتی ایجاد و فعال شده‌اند و متناسب با شرایط تحریم و معادلات سیاسی درون حاکمیتی، تعداد و ساختار آنها تغییر کرده است. در سال‌های ابتدایی دهه ۹۰، ترانستی‌ها عمدتاً توسط وزارت نفت و شرکت ملی نفت ایران ایجاد و مدیریت می‌شدند. با بروز پرونده‌هایی مانند بابک زنجانی، مسئله از حوزه صرفاً نفتی خارج شد و نهادهای امنیتی و نظارتی نیز در ایجاد و فعالیت آنها نقش پیدا کردند. در اواخر دهه ۹۰ و هم‌زمان با تغییر دولت، این سازوکار بار دیگر تغییر کرد و علاوه بر نهادهای نفتی و امنیتی، بانک مرکزی و شبکه بانکی نیز درگیر مدیریت و نظارت بر ترانستی‌ها شدند. نتیجه این تغییر، گسترش و تنوع بیشتر شبکه ترانستی‌ها و ظهور مجموعه‌هایی بزرگ و کوچک، باسابقه و کم‌تجربه و با درجات مختلف وابستگی بود.

بنابراین نمی‌توان ترانستی‌ها را پدیده‌ای تحمیلی از بیرون دانست؛ آنها محصول نظام سیاسی و نهادهای حاکمیتی‌اند و مسئولیت عملکرد آنها نیز در نهایت متوجه همان ساختارهایی است که آنها را ایجاد و مدیریت کرده‌اند.

سؤال اینجاست که چرا حاکمیت در شرایطی که درگیر جنگ اقتصادی و نظامی است، اجازه می‌دهد موضوع ترانستی‌ها به مناقشه‌ای سیاسی و رسانه‌ای تبدیل شود؟ بخشی از پاسخ را باید در رقابت‌های درون حاکمیتی جست‌وجو کرد. بخشی از این رقابت‌ها ماهیت سیاسی و جریان‌ی دارد و بخشی دیگر می‌تواند ناشی از حساب‌کشی بر سر ضعف نظارت، ضعف عملکرد یا تلاش برای شانه خالی‌کردن از مسئولیت باشد.

در حال حاضر وزارت نفت و شرکت ملی نفت ایران، بانک مرکزی و بانک‌های عامل و برخی دستگاه‌های امنیتی و نظارتی، هر یک به شکلی در موضوع ترانستی‌ها فعال هستند. این تعدد نهادهای درگیر، در شرایط متغیر سیاسی، اقتصادی و امنیتی، هماهنگی و یکپارچگی در مدیریت و نظارت را دشوار کرده است. در گذشته متولی اصلی ترانستی‌ها وزارت نفت و شرکت ملی نفت ایران بود و این نهاد پاسخگو محسوب می‌شد. اما با گسترش دایره مدیریت ترانستی‌ها به دیگر نهادها، مدیریت آنها پیچیده‌تر، پرهزینه‌تر و سیاسی‌تر شد.

از سوی دیگر، تعدد، گستردگی و تنوع شرکت‌های ترانستی در سال‌های اخیر، کار نظارت را دشوارتر کرده است. اکنون طیف متنوعی از ترانستی‌های بزرگ و کوچک در شبکه فروش نفت و انتقال ارز فعالیت می‌کنند و طبیعی است که در چنین شبکه‌ای، رقابت بر سر سهم، مسئولیت و منابع نیز شکل بگیرد. از این منظر، بخشی از مجادلات اخیر می‌تواند محصول رقابت میان خود ترانستی‌ها نیز باشد؛ رقابتی برای شانه خالی‌کردن از مسئولیت، حذف رقبا یا انتقال هزینه عملکرد به دیگری. در چنین شرایطی، رسانه‌ها و فعالان رسانه‌ای باید مراقب باشند که ناخواسته به ابزار رقابت‌های درونی تبدیل نشوند و دستگاه‌های نظارتی و امنیتی نیز باید نسبت به پیامدهای این روند هوشیار باشند.

اما اگر فرض کنیم اراده‌ای برای حذف و نابودی همه ترانستی‌ها شکل بگیرد، آیا مشکل حل خواهد شد؟ قطعاً نه. تا زمانی که تحریم و جنگ اقتصادی وجود دارد، نیاز به سازوکارهایی برای فروش نفت و انتقال ارز نیز وجود خواهد داشت. اگر یک شبکه حذف شود، بدون رفع ریشه تحریم، شبکه‌ای دیگر با شکل و نامی متفاوت ایجاد خواهد شد.

مسئله مهم‌تر این است که کاسبان تحریم الزاماً ترانستی‌ها نیستند. چه‌بسا کاسبان اصلی تحریم و جنگ، جریان‌ها، افراد و گروه‌هایی باشند که پشت همین شبکه‌ها پنهان شده‌اند و از شرایط تحریم، افزایش نرخ ارز، محدودشدن رقابت و کوچک‌شدن سفره مردم سود می‌برند. بنابراین مسئله اصلی فقط بودن یا نبودن ترانستی‌ها نیست؛ مسئله این است که در شرایط تحریم چگونه می‌توان سازوکار فروش نفت و انتقال ارز را حفظ کرد و در عین حال نظارت، پاسخ‌گویی و امکان سوءاستفاده را به حداقل رساند.

ترانستی‌ها در شرایط عادی آفت هستند و در یک اقتصاد عادی جایی برای آنها وجود ندارد. اما تا زمانی که تحریم و جنگ اقتصادی برقرار است، حذف صرف آنها مسئله را حل نمی‌کند. تا تحریم و جنگ و الان محاصره اقتصادی هست، ترانستی‌ها و مهم‌تر از آنها کاسبان پنهان تحریم هستند و تا زمانی که ترانستی‌ها و کاسبان تحریم هستند، فساد و سوءاستفاده اقتصادی نیز هست و چه‌بسا همین عوامل مانعی برای رفع تحریم به دلیل عادت‌کردن به این شرایط غیرعادی سودجویانه باشند. هرچقدر شرایط تحریم، جنگ و محاصره اقتصادی بیش‌تر طول بکشد، رهایی از ترانستی‌ها و کاسبان تحریم سخت‌تر و پرهزینه‌تر خواهد شد. پرداختن به ترانستی‌ها، بدون پرداختن به ریشه‌های اصلی مسئله، بیش از آنکه راه‌حل باشد، می‌تواند به سردرگمی و سرگرمی منجر شود.

