



جزئیات جدید بسته حمایت از بازار سرمایه

تداوم حمایت مستقیم از سهام، بهبود مدیریت سبدها، استفاده از ابزار مشتقه‌ای مانند اوراق تبعی و اختیار معامله و اصلاح برخی مقررات، بخشی از بسته تثبیت بازار است. به گزارش مهر، محمود گودرزی، مدیرعامل بورس تهران افزود: نقش آفرینی فعالان بازار، ارکان و نهادهای و همکاری بازار پول و بازار سرمایه، حرکت بورس به سمت تعادل را پس از جنگ ۱۲ روزه سرعت بخشید که جلسه‌ای از آن را در روزهای پایانی هفته گذشته دیدیم. او خاطرنشان کرد: در دوران جنگ، اولویت اصلی حفاظت از دارایی‌های سهام‌داران بود. در هفته گذشته، نقدشوندگی اولویت داشت و اکنون نوبت ثبات است. مدیرعامل بورس تهران از نهایی شدن نسخه جدید بسته تثبیت بازار خبر داد و اظهار داشت: تداوم حمایت مستقیم از سهام، بهبود مدیریت سبدها و صندوق‌ها، استفاده از ابزار مشتقه‌ای مانند اوراق تبعی و اختیار معامله و اصلاح برخی مقررات، بخشی از بسته تثبیت و رونق بازار است.



پاسخ FATF به درخواست ایران

رئیس گروه ویژه اقدام مالی FATF در پاسخ به نامه رئیس مرکز اطلاعات مالی درباره تعلیق عضویت آمریکا و رژیم اسرائیل در این نهاد اعلام کرد که این درخواست را مورد توجه قرار خواهد داد. به گزارش ایسنا، هادی خانی، دبیر شورای عالی پیشگیری و مقابله با پولشویی و تأمین مالی تروریسم گفت: به دنبال حملات ناجوانمردانه رژیم صهیونیستی و آمریکا علیه کشورمان، از رئیس گروه ویژه اقدام مالی رسماً درخواست کردیم که علیه این دو عضو اصلی FATF به دلیل نقض آشکار معاهدات بین‌المللی و قطعنامه‌های سازمان ملل متحد موضع‌گیری کند و با توجه به اینکه متأسفانه عضو هیچ‌کدام از گروه‌های منطقه‌ای FATF نیستیم، رونوشت درخواست را به کشورهای عضو پریکس برای همراهی ارسال کردیم. با وجود پیگیری‌های متعدد و مکرر مرکز اطلاعات مالی، برخی دستگاه‌ها انجام تکالیف قانون و مقررات مبارزه با پولشویی و تأمین مالی تروریسم به‌ویژه اجرای برنامه اقدام داخلی در رفع آسیب‌های موجود نظام پولی و مالی کشور همچنین تکمیل برنامه اقدام توافقی کشور با FATF را برای خروج از لیست سیاه، اهتمام لازم را معمول نمی‌کنند.



بسته حمایتی برای کسب و کارها

در وزارت صمت پایاپای شهرپور ماه، مهلتی برای پرداخت مالیات‌ها قرار داده ایم و برای افرادی که در این مهلت مالیات خود را پرداخت کنند، تخفیف ۴ درصدی ارائه خواهیم داد. الهام اسماعیل‌پور، مدیرکل دفتر کسب و کار طرح‌های سرمایه‌گذاری و تأمین مالی وزارت صنعت، معدن و تجارت اظهار داشت: با توجه به اقداماتی که در ایام جنگ ۱۲ روزه انجام شد، کارگروه‌هایی برای استمرار تولید و رفع موانع تشکیل شد. ما یک بسته حمایتی از کسب و کارها در شرایط کنونی تدوین کرده‌ایم که به تصویب رسیده و ان‌شاءالله طی روزهای آینده از طریق دولت اعلام خواهد شد. او با بیان اینکه این بسته شامل ۵ بخش است گفت: بخش اول در حوزه مالی بوده که ما به مشکلات مربوط به گواهی‌های ماده ۱۸۶ قانون مالیات‌های مستقیم توجه کرده‌ایم و برای تسهیل این موضوع، گواهی موقت یک‌ماهه برای تولیدکنندگان پیشنهاد می‌دهیم. همچنین مشوق‌های مالیاتی برای خوش‌حساب‌ها در نظر گرفته‌ایم.

هزینه سر بار جنگ برای خطوط هوایی

درگیری بین ایران و اسرائیل بیشترین تأثیر را بر پروازهای کوتاه بین آسیای میانه و مقاصد خاورمیانه مانند دُبی یا دوحه داشته است



عکس: ایرنا

هوایماها استفاده کنند. کیفیت چنین تصمیماتی به شدت به کیفیت اطلاعاتی که خطوط هوایی دریافت می‌کنند بستگی دارد. بهبود این اطلاعات، محور ابتکار کمیته مشورتی آسمان‌های امن‌تر (Safer Skies Consultative Committee) است که پس از سقوط پرواز PS۷۵۲ خطوط هوایی اوکراین تشکیل شد و هدف آن بهبود به‌موقع بودن و دقت اطلاعات به‌ویژه اطلاعاتی است که از دولت‌ها کسب می‌شود.

از طرفی موقعیت هوایماها در طول پرواز رصده می‌شود. از آنجایی که اطلاعات به صورت بلادرنگ دریافت می‌شود، شرکت هوایمایی همیشه قابلیت تغییر مسیر هوایماها را دارد برای سازگاری با هرگونه تغییر به دلیل خطرات عملیاتی. شرکت‌های هوایمایی سوخت کافی را برای تطبیق با تغییر مسیرهای احتمالی دارند. اگر شرکت هوایمایی، نهاد ناظر آن یا اپراتور حریم هوایی در هر زمانی ارزیابی خود را تغییر دهد، می‌توان به خلبان دستور داد که مسیر را تغییر دهد و خود خلبان نیز می‌تواند بر اساس قضاوت خود از شرایط حاکم در مسیر یا مقصد، مسیر را تغییر دهد.

به موازات اتخاذ این تصمیمات، پروتکل‌های تثبیت‌شده‌ای نیز برای مدیریت ترافیک هوایی هنگام تغییر مسیر هوایماها از مسیرهای معمول خود وجود دارد. به‌عنوان مثال، در مورد درگیری بین ایران و اسرائیل، هوایماهای غیرنظامی مسیر خود را به اطراف منطقه درگیری تغییر دادند. با توجه به ماهیت جریان ترافیک در منطقه ایران، این امر عمدتاً به معنای سوق دادن ترافیک هوایی به سمت شمال یا جنوب بود. اما انجام چنین کاری آنقدر که به نظر می‌رسد ساده هم نیست. ترافیکی که به سمت شمال ایران هدایت می‌شد، به منطقه‌ای می‌رفت که از قبل پدیری هوایماهایی بود که به دلیل جنگ روسیه و اوکراین به سمت جنوب منحرف شده بودند. بنابراین هماهنگی دقیق بین المللی و برنامه‌ریزی موشکافانه لازم بود تا اطمینان حاصل شود که ظرفیت کافی برای مدیریت افزایش ترافیک در تمام مسیرهای پروازی آسیب‌دیده وجود دارد.

برنامه‌ریزی برای چنین احتمالاتی با هماهنگی کامل با سازمان بین‌المللی هوانوردی غیرنظامی (ICAO) انجام می‌گیرد. اما با همه این کنترل‌ها و هماهنگی‌ها و همکاری‌ها، باز هم خطوط هوایی مجبور به لغو یا اعمال تأخیر در پروازها می‌شود. یوروکنترل، که سازمانی است بین‌المللی برای دستیابی به مدیریت ترافیک هوایی ایمن و یکپارچه در سراسر اروپا، تخمین می‌زند که به دلیل درگیری اوکراین و روسیه و محدودیت‌های فضای هوایی مرتبط، در تابستان روزانه تا ۲۰۰۰ پرواز لغو می‌شود. دیگر مورد امنیتی، اختلال در سیستم‌های ماهواره‌ای ناوبری جهانی (GNSS) است. در این موقعیت طرفین درگیر از سیگنال‌های رادیویی برای ایجاد اختلال در سیگنال‌های جی‌پی‌ای اسی بهره می‌برند که خطوط هوایی هم برای ناوبری استفاده می‌کنند. این اتفاق در مناطق هم‌مرز با مناطق جنگی رخ می‌دهد. در این مورد هم یک رویکرد چندلایه مانع از تأثیر چنین حوادثی بر ایمنی پروازها می‌شود. سیستم‌های کمکی ناوبری پشتیبان در محل وجود دارد که خلبانان می‌توانند به آنها اعتماد کنند. بر روی نقشه ۲۴ Flightradar مناطق که بالاترین سطح تداخل در سیستم جی‌پی‌اس را دارند از کشورهای بالتیک شروع شده از طریق اوکراین و روسیه به سمت ترکیه و بخش‌هایی از خاورمیانه امتداد یافته است. مطالعاتی توسط سازمان عضویت بین‌المللی در عملیات پرواز «گروه OPS»، نشان از افزایش ۵۰ درصدی «جاسوسی GPS» بین سال‌های ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴ دارد. در جاسوسی GPS یک گیرنده GPS دستکاری می‌شود تا اطلاعات GPS نادرست دریافت کند.

از طرفی جان گرنِت، تحلیلگر ارشد شرکت داده‌های هوانوردی OAG، هم می‌گوید بسته شدن حریم هوایی پاکستان و هند برای شرکت ایرایندیا مشکل ایجاد کرده زیرا هوایماهای این شرکت اکنون باید برای سفر به ایالات متحده در جایی توقف داشته باشند.

کارشناسان معتقدند که اغلب پروازهای کوتاه‌مدت‌تر بیشترین آسیب را از بسته شدن حریم هوایی می‌بینند. چنین موضوعی در مسیرهای بین کشورهای آسیای میانه و خاورمیانه پس از بسته شدن حریم هوایی ایران دیده شده است. این مسیرهای معمولاً کوتاه، دویا سه ساعت اکنون به مسیرهای پنج یا شش ساعت تبدیل شده‌اند، زیرا به جای پرواز بر فراز ایران مجبورند کل مسیر را دور بزنند. بنابراین بسته شدن مکرر حریم هوایی کشورها، در نتیجه طولانی‌تر شدن و افزایش احتمال لغو پروازها به دلیل این تغییر مسیرها، برای شرکت‌های هوایمایی گران تمام می‌شود و هزینه‌های آنها را به شدت افزایش می‌دهد.

▼ نگرانی‌های امنیتی

نیک کارین، معاون ارشد عملیات، ایمنی و امنیت در انجمن بین‌المللی حمل و نقل هوایی (IATA) در اواخر ژوئن مقاله‌ای در وب‌سایت این انجمن نوشت با عنوان «فعالیت ایمن در جهانی پر از درگیری». او می‌نویسد: درگیری‌های اخیر در خاورمیانه به‌طور قابل‌درکی باعث شده که مسافران پرسند چه اقداماتی برای حفظ امنیت پروازها در زمانه درگیری‌ها از جمله پرتاب موشک در نظر گرفته شده است. سرنگونی پرواز ۸۲۴۳ هوایمایی آذربایجان در دسامبر سال گذشته نشانه‌ای از خطرات واقعی بود در مناطق جنگی و البته تنها مورد آن نیست. این تراژدی‌ها هر چند نادر هستند، اما صنعت هوانوردی را بر آن می‌دارد تا تمام تلاش خود را برای حفظ امنیت پرواز در همه زمان‌ها و به‌ویژه هنگامی که درگیری مسلحانه وجود دارد، به کار گیرد. نیک کارین توضیح می‌دهد که برای تأمین امنیت پروازها رویکردی چندلایه در زمینه مدیریت پرواز در هنگام وقوع یا تشدید درگیری‌ها وجود دارد. لایه اول، توافق دیرینه دولت‌هاست که هوایماهای غیرنظامی هرگز نباید هدف عملیات نظامی قرار گیرند. این امر در کنوانسیون شیکاگو به عنوان سنگ‌بنای هوانوردی غیرنظامی بین‌المللی تأکید شده است.

لایه دوم حفاظت، تعهد دولت‌ها به در نظر گرفتن هرگونه خطر و اعلام باز، بسته یا محدود بودن حریم هوایی خود است؛ به هر نحوی. این اطلاعات به طور گسترده از طریق سیستم NOTAM یا اطلاعیه‌های مربوط به خلبانان بین‌دولت‌ها، خطوط هوایی و ارائه‌دهندگان خدمات مدیریت ترافیک هوایی منتشر می‌شود. اگر فضای هوایی بسته یا محدود شود، خطوط هوایی نمی‌توانند، نمی‌خواهند و قادر نخواهند بود از آن استفاده کنند.

لایه سوم، نهاد ناظر بر خطوط هوایی است که ممکن است بر اساس ارزیابی خود تصمیم بگیرند که ایرلاین‌های تحت صلاحیت آنها از مناطق خاصی اجتناب کنند یا اقدامات احتیاطی بیشتری را انجام دهند. این محدودیت‌ها از طریق سیستم NOTAM به همه خطوط هوایی ابلاغ می‌شود. در چنین مواردی کشورها از رهبری نهادهای ناظر کلیدی مانند اداره هوانوردی فدرال FAA یا آژانس ایمنی هوانوردی اتحادیه اروپا EASA پیروی می‌کنند.

سطح چهارمی از تصمیم‌گیری هم‌وجود دارد. ایرلاین‌ها موظفند ارزیابی‌های ریسک استراتژیک و عملیاتی خود را انجام دهند. حتی اگر فضای هوایی منطقه‌ای بدون محدودیت باشد، خطوط هوایی باید از اطلاعات موجود برای تصمیم‌گیری نهایی در مورد مسیر

گزارش حمل و نقل

فاطمه لطفی

مترجم و روزنامه‌نگار



آمارها می‌گویند از سال ۲۰۲۱ نسبت مناطقی که در جهان درگیر جنگ است ۶۵ درصد افزایش یافته، یعنی منطقه‌ای معادل تقریباً دوبرابر مساحت هند، نقاط حساسی در اوکراین، خاورمیانه، میانمار و آفریقای مرکزی.

یکی از نتایج گسترش درگیری‌های جهانی در سال ۲۰۲۵ این شده که صنعت هوانوردی جهانی با طوفانی تمام‌عیار از چالش‌ها مواجه است: اختلالات زنجیره تأمین، افزایش قیمت سوخت، کمبود نیروی کار ماهر، افزایش نگرانی‌های زیست‌محیطی، افزایش هزینه‌های نگهداری، تهدیدات سایبری و افزایش حق بیمه. با این حال گویا بی‌ثباتی ژئوپلیتیکی به عنوان مخرب‌ترین نیرو همچنان خودنمایی می‌کند.

هوانوردی همواره با ژئوپلیتیک گره خورده و سفرهای هوایی در برابر تنش آسیب‌پذیر شده است. این در حالی است که درگیری‌های مختلف جهانی، از اوکراین گرفته تا خاورمیانه، هوانوردی جهانی را تغییر شکل می‌دهند. خطوط هوایی نته‌نهایی باید از برخی از حریم‌های هوایی اجتناب کنند، بلکه باید برای تداخل احتمالی در سیستم‌های پروازی خود نیز آماده باشند. اکنون پرواز بر فراز روسیه برای اکثر خطوط هوایی غربی ممنوع است و این شرکت‌ها مجبور به پرواز در مسیرهای طولانی‌تر، افزایش زمان پرواز و افزایش هزینه‌ها هستند. در نتیجه، سال گذشته بریتیش ایرویز و ویر جین آتلانتیک پروازهای مستقیم خود بین لندن و پکن را لغو کردند.

جنگ در خاورمیانه یکی از همین پیچیدگی‌هایی است که برای خطوط هوایی ایجاد شده، ایرلاین‌ها مجبور به اجتناب از حریم هوایی برخی کشورها هستند و در عین حال احتمالاً مجبورند از ممنوعیت مداوم حریم هوایی روسیه نیز پیروی کنند.

اگرچه حریم هوایی ایران پس از آتش‌بس تا حدی بازگشایی شده، اما داده‌های وب‌سایت ردیابی پرواز ۲۴ flightradar نشان می‌دهد که خطوط هوایی غربی هنوز تا حد زیادی از پرواز بر فراز ایران اجتناب می‌کنند. این ایرلاین‌ها مسیرهایی را انتخاب می‌کنند که از مرز غربی ایران، از طریق حریم هوایی عراق یا بر فراز شبه‌جزیره عربستان عبور می‌کنند.

از طرفی روسیه هم از آغاز جنگ خود علیه اوکراین در اوایل سال ۲۰۲۲، عبور هوایماهای غربی را از آسمان خود ممنوع کرده، همین امر تأثیر بزرگ افزایش درگیری‌های جهانی بر بخش هوانوردی را نشان می‌دهد.

مورد دیگر درگیری آوریل امسال بود بین هند و پاکستان. پاکستان پس از حملات موشکی هند به این کشور، در یک عملیات نظامی حریم هوایی خود را به روی هوایماهای هندی بست. اگرچه خطوط هوایی غربی از حریم هوایی پاکستان منع شده‌اند، اما اکثر آنها هنوز هم ترجیح می‌دهند از این مسیر اجتناب کنند.

برندن سوبی، یکی از تحلیلگران صنعت هوانوردی در سنگاپور، در گفت‌وگویی با خبرگزاری دویچه‌پوله آلمان گفته است که اجبار خطوط هوایی به تغییر مسیر به دلیل درگیری چیز جدیدی نیست، اما با افزایش تنش‌ها وضعیت این تغییر مسیرها در حال پیچیده شدن است. به اعتقاد این تحلیلگر، وضعیت زمانی بدتر می‌شود که بخش‌های زیادی از حریم هوایی کشورهای مختلف در مجاورت یکدیگر به‌طور هم‌زمان بسته می‌شوند.