

بر اساس گزارش این سازمان در سال گذشته، به طور متوسط روزانه ۱۵۰۰ پرواز دچار این مشکل شدند، در حالی که در سه‌ماهه اول سال ۲۰۲۴، این رقم به ۳۰۰ پرواز رسیده بود.

### پیامدهای اقتصادی

درگیری‌های جهانی در هر سطحی اثرات اقتصادی خود را بر هوانوردی به همراه دارد. هزینه‌های عملیاتی در مناطق جنگی به دلیل تغییر مسیر، افزایش مصرف سوخت و پیچیدگی لجستیکی برنامه‌ریزی خدمه و مدت زمان پرواز افزایش می‌یابد.

افزایش هزینه‌های عملیاتی ناگزیر منجر به افزایش کرایه‌ها و در نتیجه کاهش تعداد مسافران و درآمد ایرلاین‌ها می‌شود. بنابراین، خطوط هوایی به دلیل کاهش حجم مسافر، لغو پروازها و اختلال در خدمات حمل بار، ضررهای قابل توجهی را متحمل می‌شوند.

به دلیل افزایش سطح ریسک، حق بیمه به طور قابل توجهی افزایش یافته و باعث می‌شود میزان حق بیمه در مناطق پر تنش ۲۰ تا ۳۰ درصد بالا رود. از سویی ماهیت غیر قابل پیش‌بینی رویدادهای ژئوپلیتیکی ویی‌ثباتی منجر به تأخیر در سرمایه‌گذاری‌ها در این صنعت برای ارتقاء زیرساخت‌های فرودگاهی، تولید یا خرید هواپیماهای جدیدو گسترش مسیرهای پروازی می‌شود.

از همه مهم‌تر، درک ایمنی و اعتماد مسافران در زمان درگیری کاهش می‌یابد و باعث می‌شود شرکت‌های هوایی سود خود را کاهش دهند تا از خطرات مرتبط با اعتبار ایرلاین‌ها و ایمنی جلوگیری کنند. حتی یک حادثه به تنهایی می‌تواند اعتماد مسافران را به یک ایرلاین به طور دائم از بین ببرد.

یکی از فوری‌ترین پیامدهای نزاع ژئوپلیتیکی، بسته شدن حریم هوایی است. چه به دلیل تحریم‌های دیپلماتیک، اقدام نظامی یا توصیه‌های ایمنی، این محدودیت‌ها باعث می‌شوند پروازها طولانی‌تر شود، هزینه‌ها بالاتر رود و هرج و مرج عملیاتی بیشتر شود. مناقشات اغلب تأمین قطعات و منابع حیاتی برای تولید و نگهداری هواپیماها را مختل می‌کنند و در نتیجه باعث تأخیر در تولید و نیز افزایش هزینه‌ها می‌شوند، مثلاً جنگ بین روسیه و اوکراین به طور قابل توجهی سفرهای هوایی را مختل کرده و الگوهای پرواز جهانی را تغییر داده است. کشورهای غربی، مجور شرکت‌های هواپیمایی روسی را از حریم هوایی خود منع کردند و روسیه نیز در تلافی، دسترسی به آسمان خود را برای بسیاری از شرکت‌های هواپیمایی محدود کرد. این امر منجر به تغییر مسیر پروازهای طولانی بین اروپا و آسیا شد و خطوط هوایی را مجبور ساخت بیشتر به سمت شمال یا جنوب تغییر مسیر دهند؛ این خود یعنی افزایش مصرف سوخت و افزایش زمان سفر و کاهش سودآوری پروازها.

داده‌های یوروکنترل نشان می‌دهد که تغییر مسیر به دلیل درگیری، میانگین زمان پروازهای اروپایی را تقریباً ۷ درصد افزایش داده و سالانه بر بیش از یک میلیون پرواز و بیش از ۲/۲۵ میلیارد دلار هزینه اضافی سوخت و عملیاتی تأثیر گذاشته است. از سویی پروازهای تغییر مسیر داده شده ۲۳ تا ۲۸/۵ تن سوخت اضافی در هر سفر می‌سوزانند و ۷۲ تا ۹۰ تن دی‌اکسید کربن اضافی آزاد می‌کنند. این مقدار معادل انتشار سالانه چندین خودرو برای یک پرواز است. در حالی که ترافیک مسافران اروپای شرقی در طول سال‌های ۲۰۲۲–۲۰۲۳ تقریباً ۲۰ درصد کاهش یافت، داده‌ها نشان می‌دهند در مسیرهای ورشو به پکن، ورشو به توکیو و ورشو به سئول، میانگین هزینه‌های عملیاتی هواپیماهای شرکت هواپیمایی LOT لهستان ۲۳ درصد افزایش یافت.

ویکتوریا ایوانیکووا، استادیار مدیریت هوانوردی در دانشگاه دوبلین، در گفت‌وگویی با روزنامه گاردین می‌گوید: «پروازهای بین هلسینکی و توکیو اکنون تا سه ساعت و نیم بیشتر از قبل از شروع جنگ در اوکراین طول می‌کشد. اگر مسیرهای پروازی طولانی‌تری داشته باشید، مصرف سوخت و انتشار گاز دی‌اکسید کربن بیشتری خواهیم داشت.» تحقیقات او نشان داده که در مسیرهای خاصی بین اروپا و آسیا، هزینه‌های پرواز بین ۱۹ تا ۳۹ درصد افزایش یافته، در حالی که انتشار گازهای گلخانه‌ای بین ۱۸ تا ۴۰ درصد افزایش یافته است. ایوانیکووا به افزایش خطر اصابت موشک و پهپاد به هواپیما اشاره می‌کند. در سال ۲۰۱۴، سرنگونی پرواز MH۱۷ خطوط هوایی مالزی بر فراز شرق اوکراین یک نمونه از این تهدید جدید بود. ارتباطات رهگیری شده بین جدایی طلبان طرفدار روسیه روشن کرد که آنها در ابتدا معتقد بودند که به یک هواپیمای نظامی شلیک کرده‌اند، نه یک هواپیمای غیرنظامی.

مورد دیگری بی‌ثباتی در خاور میانه است. تنش‌های ژئوپلیتیکی مداوم در خاور میانه، به‌ویژه بین ایران، اسرائیل و کشورهای همسایه، منجر به بسته شدن حریم هوایی و محدود شدن کربدورهای پروازی شده است. در جریان تشدید تنش‌ها بین ایالات متحده و ایران در اوایل سال ۲۰۲۰، به خطوط هوایی توصیه شد که به دلیل تهدیدات امنیتی بالقوه از حریم هوایی ایران اجتناب کنند. جنگ در یمن نیز منجر به محدود شدن مسیرهای هوایی بر فراز شبه‌جزیره عربستان شده که به‌طور قابل توجهی بر شرکت‌های هواپیمایی خلیج فارس تأثیر گذاشته است.

نتیجه نهایی این موارد هزینه اضافی سالانه تقریباً ۱/۲ میلیارد دلاری برای خطوط هوایی به دلیل تغییر مسیر بود. از سویی این شرکت‌ها با کاهش ۱۵ درصدی تعداد مسافران و نیز افزایش حق بیمه هوانوردی بین ۲۰ تا ۳۰ درصد مواجه بودند.

شاید یکی از مسیرهایی که به طور مداوم با مشکلات امنیتی مواجه است، مسیری است که کمتر در رسانه‌ها به آن اشاره می‌شود: کره شمالی. به دلیل سابقه غیرقابل پیش‌بینی آزمایش‌های موشکی مکرر کره شمالی و عدم شفافیت نسبت به هوانوردی بین المللی در این کشور، اکثر خطوط هوایی به طور کامل از حریم هوایی کره شمالی اجتناب می‌کنند. این امر برنامه‌ریزی پرواز بر شرق آسیا را پیچیده‌تر و نیاز به تغییر مسیرهای دست‌انتریک را چندبرابر کرده است. کشور بعدی افغانستان است. جالب است که در رسانه‌های

جمعی کمتر به این موضوع پرداخته می‌شود که در آسیای مرکزی، پس از تصرف افغانستان توسط طالبان در سال ۲۰۲۱، بسیاری از خطوط هوایی به دلیل عدم قطعیت‌های امنیتی، پروازهای خود را بر فراز حریم هوایی افغانستان متوقف کرده‌اند. این امر بر مسیرهای پروازی بین اروپا و آسیای جنوبی تأثیر گذاشت و منجر به تغییر مسیرهایی شده که هزینه‌های عملیاتی را افزایش داد.

دریای چین جنوبی و دریای چین شرقی دیگر مسیر پروازی با محدودیت بالا است. این بخش در منطقه آسیا و اقیانوسیه شاهد تشدید اختلافات ارضی بین چین، ژاپن، ویتنام و فیلیپین بوده است. چنین درگیری‌هایی به طور قابل توجهی بر کربدورهای مهم هوایی تأثیر گذاشته است. این تنش‌ها سالانه حدود ۵۰۰ هزار پرواز را تحت تأثیر قرار می‌دهند و باعث افزایش حدود ۱ میلیارد دلاری هزینه عملیاتی و تقریباً ۱۰ درصدی کاهش ترافیک مسافری در دوره‌های درگیری می‌شوند. کشور بعدی سوریه است. از سال ۲۰۱۱ تاکنون جنگ داخلی سوریه به‌طور قابل توجهی بر سفرهای هوایی منطقه‌ای تأثیر گذاشته و تغییر مسیر پروازها منجر به اختلالات عملیاتی و افزایش قابل توجه هزینه‌ها شده است، در کنار همه این موارد فرودگاه‌های اصلی سوریه به شدت آسیب دیده یا تخریب شده‌اند. وب‌سایت ایرپورت‌ولد جنوب آسیا را در سال ۲۰۲۵ یک نقطه عطف جدید در اختلالات مربوط به مسیرهای پروازی می‌داند. پیشتر توضیح داده شد که تنش‌ها بین پاکستان و هند باعث این اختلالات شد، درگیری‌های که عنوان بدترین درگیری در ۳۰ سال گذشته بین دو کشور را گرفت.

این درگیری بسیاری از شرکت‌های هواپیمایی بزرگ بین‌المللی، از جمله لوفت‌هانزا، ایرفرانس، بریتیش ایرویز و سن‌گاپور ایرلاینز را مجبور کرد تا مسیر پروازهای خود را تغییر دهند و از منطقه درگیری اجتناب کنند. مناطق غربی، از جمله مراکز اصلی مانند امریتسار و سرینگر، شاهد لغو بیش از ۴۳ پرواز بودند.

در نتیجه شرکت‌های هواپیمایی هند به تنهایی به دلیل افزایش هزینه‌های سوخت، مسیرهای پروازی طولانی‌تر و چالش‌های عملیاتی، سالانه تقریباً ۸۴۰ میلیون دلار ضرر دیدند. تأثیر این درگیری فراتر از جنوب آسیا گسترش یافت و بر مسیرهای هوایی جهانی تأثیر گذاشت. پروازهای بریتانیا به آسیا به دلیل اثر ترکیبی اجتناب از حریم هوایی پاکستان و روسیه، تا چهار ساعت تأخیر داشتند.

سه شنبه ۱۷ تیر ۱۴۰۴

سال چهارم ـ شماره ۸۲۷

www.hammihanonline.ir

#### ▼ جنگ ۱۲ روزه

پس از حمله اسرائیل به ایران و پاسخ قاطعانه کشورمان به این حمله، تقریباً بلافاصله آسمان منطقه خالی از هواپیماهای مسافربری شد. تونی استانتون، مدیر مشاور StrategicAir در استرالیا، به سی‌ان‌ان گفته است: اختلالات پرواز هزینه دارند. درگیری فعلی در ایران و اسرائیل، شرکت‌های هواپیمایی را مجبور می‌کند دوساعت به پروازهای بدون توقف از لندن به هنگ‌کنگ اضافه کنند.

حتی برای هواپیماهای جت نسبتاً کارآمد برای مسافت‌های طولانی مانند بوئینگ ۷۷۷ یا ایرباس A۳۵۰، این دو ساعت به معنای مصرف سوخت بسیار بیشتری است. به باور استنتون: «در حالی که عوامل زیادی بر مصرف سوخت تأثیر می‌گذارند، اما به طور کلی یک هواپیمای B۷۷۷ حدود ۷۰۰۰ دلار در ساعت سوخت مصرف می‌کند.» تحلیل‌گران اقتصادی می‌گویند درگیری بین ایران و اسرائیل بیشترین تأثیر را بر پروازهای کوتاه بین آسیای میانه و مقاصد خاورمیانه مانند دبی یا دوحه داشته است. این پروازها احتمالاً قبل از شروع درگیری، دو ساعت از یک پرواز سه یا چهار ساعته را در حریم هوایی ایران می‌گزرانند. آندریاس شفر، استاد موسسه انرژی UCL در دانشگاه کالج لندن، به نیویورک‌تایمز گفته است: یک ساعت پرواز اضافی با هواپیماهای بزرگی که در مسیرهای طولانی و بین‌المللی استفاده می‌شوند، می‌تواند حدود ۱۰ هزار دلار هزینه، عمدتاً در سوخت، نیروی کار و نگهداری، به هزینه‌های شرکت هواپیمایی اضافه کند و در یک بازار رقابتی با تقاضای محدود، این هزینه‌های اضافی می‌تواند به سرعت سودآوری یک شرکت هواپیمایی را محدود کنند. حالا بسیاری از پروازهایی که از حریم هوایی ایران، عراق، اردن یا اسرائیل عبور می‌کردند، به سمت کربدورهای پروازی بر فراز عربستان، مصر و ترکیه تغییر مسیر می‌دهند. به این ترتیب کنترل کنندگان ترافیک هوایی مجبورند هواپیماهای بیشتری را در فضاهای کوچکتر کنترل کنند.

بر اساس گزارش سسی‌ان‌ان، می‌توان با تنظیم مواردی مانند ارتفاع پرواز و زمان برخاستن، شرایط را بهبود بخشید اما این عوامل نیز می‌توانند بر قیمت پروازها تأثیر بگذارند، زیرا فرودگاه‌هایی که برای این پروازها در نظر گرفته می‌شوند برای برخاستن و فرود، هزینه بیشتری از ایرلاین‌ها طلب می‌کنند و آنچه که به نگرانی‌های شرکت‌های هواپیمایی می‌افزاید عدم قطعیت در مورد زمان پایان درگیری‌ها است.

#### بخش خصوصی



## موقوفات باز نشستگان پرداخت می‌شود؟

در حالی که بازنشستگان همچنان چشم انتظار پرداخت معوقات فروردین‌ماه خود هستند، ابهام‌ها در خصوص زمان و نحوه پرداخت این مطالبات ادامه دارد. علی دهقان کیا، رئیس کانون بازنشستگان تأمین اجتماعی تهران در گفت‌وگو با مهر با اشاره به وضعیت نامشخص معوقات فروردین‌ماه بازنشستگان گفت: در روزهای اخیر جلسه‌ای با حضور آقای اسدی، رئیس کانون عالی بازنشستگان برگزار شد که در آن موضوع معوقات فروردین‌ماه، بیمه تکمیلی و بیمه عمر مورد بررسی قرار گرفت. او افزود: متأسفانه در حال حاضر خدمات بیمه‌ای به درستی ارائه نمی‌شود و پیگیری‌های ما در این زمینه ادامه دارد. در جلسه مذکور، علاوه بر بررسی وضعیت بیمه‌ها، در خصوص پرداخت معوقات فروردین‌ماه نیز با آقای اسدی گفت‌وگو شد.



## صادرات زیر فشار تصمیمات ارزی است

در حالی که صادرکنندگان مجبورند ارز حاصل از صادرات را با نرخی پایین‌تر از نرخ واقعی به بازار عرضه کنند، واردکنندگان از ارز ارزان بهره‌مند می‌شوند؛ تضادی که به گفته فعالان اقتصادی، تجارت خارجی را به مرز بحران رسانده است. محمدمهدی مباحث، عضو هیئت مدیره انجمن صنایع نساجی ایران در گفت‌وگو با تسنیم با اشاره به روند هفت‌ساله سیاست‌گذاری ارزی کشور، انتقادات جدی خود را نسبت به عملکرد بانک مرکزی در حوزه صادرات مطرح کرد و خواستار ورود جدی وزیر جدید اقتصاد به این موضوع شد. او افزود: متأسفانه سال‌هاست صادرکنندگان مجبورند ارز حاصل از صادرات خود را با نرخی پایین‌تر از نرخ واقعی به بازار عرضه کنند، در حالی که واردکنندگان از ارز ارزان بهره‌مند می‌شوند. این تضاد آشکار باعث شد در سال ۱۴۰۳ با تراز تجاری منفی ۱۵ میلیارد دلاری مواجه شویم. او به افزایش صدور کارت‌های بازگانی اشاره کرد و گفت: در سال گذشته بیش از ۲۰ هزار کارت جدید صادر شد، در حالی که تا ابتدای ۱۴۰۳ کل کارت‌های بازگانی کشور حدود ۵۵ هزار بود. این آمار نشان‌دهنده جذابیت واردات و از پایین و سفته‌بازی در حوزه تجارت خارجی است.



## ارزبری قاچاق بیشتر از تولید

در حال حاضر فرایند ثبت سفارش تا تخصیص و تأمین ارز که منجر به واردات مواد اولیه شود حدود شش ماه زمان می‌برد. این تأخیر در تأمین به موقع مواد اولیه منجر به کاهش تولید نسبت به میزان پیش‌بینی شده و میزان نیاز بازار می‌شود و افزایش قیمت را به دنبال خواهد داشت. این در حالی است که ارزبری قاچاق بسیار بیشتر از واردات مواد اولیه است. محمدرضا تاجدار، رئیس انجمن تولیدکنندگان محصولات دختانی در گفت‌وگو با ایسنا، درباره آخرین وضعیت مرکز برنامه‌ریزی ساماندهی و نظارت بر امور دخانیات، اظهار کرد: در حال حاضر صدور مجوزهای تولید و بازگانی، تعیین مناطق کشت، تأیید میزان واردات مواد اولیه، مبارزه با قاچاق کالای دخانی و... زیر نظر این مرکز انجام می‌شود. وی در ادامه با اشاره به عوارض و مالیات بالای دخانیات و درآمد بیش از ۲۸ همتی این صنعت، تصریح کرد: پیشنهاد می‌شود درصدی از درآمد صنعت دخانیات برای ایجاد تشکیلات مقابله با قاچاق در اختیار مرکز قرار گیرد.



شرکت توسعه و نگهداری اماکن ورزشی کشور

تهران



# فراخوان مزایده عمومی

**شرکت توسعه و نگهداری اماکن ورزشی کشور در نظر دارد مزایده بهره برداری از فضاهای ذیل را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) و طی تشریفات قانونی مزایده به اشخاص (حقوقی) واجد شرایط واگذار نماید.**
**کلیه مراحل برگزاری مزایده از دریافت اسناد مزایده تا ارائه پیشنهاد مزایده گران و بازگشایی پاکات از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس [www.setadiran.ir](http://www.setadiran.ir) انجام خواهد شد و لازم است مزایده گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضاء الکترونیکی را جهت شرکت در مزایده محقق سازند.**
**تاریخ انتشار مزایده در سامانه تاریخ ۱۴۰۴/۰۴/۱۴ می باشد.**

| ردیف | موضوع مزایده                                          | شماره فراخوان    | مبلغ پایه مزایده     | مبلغ تضمین شرکت در مزایده | مدت بهره برداری | نام مجموعه          |
|------|-------------------------------------------------------|------------------|----------------------|---------------------------|-----------------|---------------------|
| ۱    | تابلوهای تبلیغاتی جاده نمایشگاه بین المللی (نوبت دوم) | ۵۵۰۴۰۰۱۰۹۱۰۰۰۰۰۷ | ۲۹۴/۶۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال | ۱۴/۷۳۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال       | یک ساله         | مجموعه ورزشی انقلاب |

**۱- نام و نشانی مزایده‌گزار:** شرکت توسعه و نگهداری اماکن ورزشی کشور به آدرس: تهران، ابتدای اتوبان آیت اله هاشمی رفسنجانی، مجموعه ورزشی انقلاب
تلفن: ۲۳۰۷۹۱۵۷

**۲- نوع تضمین شرکت در مزایده:** به صورت یکی از موارد ذیل: الف. ضمانت نامه بانکی معتبر / ب. وجه نقد واریز به شماره حساب شبا ۱۳۰۷۵۵۳۷۵۵۸۰۵۶۳۷۰۰۰۰۴۰۰۰۰۱۳۱۳ نزد بانک مرکزی به نام تمرکز وجه سپرده هزینه‌ای شرکت توسعه و نگهداری اماکن ورزشی کشور (مشخصات شرکت توسعه و نگهداری اماکن ورزشی کشور: کد اقتصادی ۴۱۱۱۱۱۶۷۸۷۳- شناسه ملی ۱۰۱۰۱۵۵۵۵۵۵- شماره ثبت ۱۱۱۸۳۵)

**۳- مهلت زمان دریافت اسناد مزایده از سامانه ستاد: از روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۴/۱۷ تا ساعت ۱۳:۰۰ روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۴/۲۳ و آخرین مهلت تسلیم پیشنهادها: ساعت ۱۳:۰۰ عصر روز شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۵/۰۴ می باشد.**

**۴- زمان بازگشایی پاکات:** پیشنهادهای واصله در ساعت ۰۹:۰۰ صبح روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۵/۰۵ در جلسه کمیسیون مزایده در مجموعه ورزشی انقلاب (تالار نصرت) از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس [www.setadiran.ir](http://www.setadiran.ir) باز و خوانده می‌شود.

**۵- متقاضی شرکت در مزایده می بایست:** مبلغ ۱/۰۰۰/۰۰۰ ریال (یک میلیون ریال) به شماره حساب ۱۴۹۹۲۱۰۳۰۱۴۰۵۵۵۸۰۳۰۰۰۰۴۰۰ نزد بانک مرکزی جهت خرید اسناد مزایده بپردازد.

**۶- اطلاعات تماس مزایده گزار جهت دریافت اطلاعات بیشتر در خصوص اسناد مزایده:** شماره تماس مدیر امور قراردادهای جاری ۰۲۱۲۳۰۷۹۱۵۸

**۷- زمان و محل ارائه پاکت الف:** اصل ضمانتنامه معتبر شرکت در فرآیند ارجاع کار تا ساعت ۱۳:۰۰ روز شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۵/۰۴ به دستگاه مزایده گزار به آدرس تهران- خیابان ولیعصر (عج)– ابتدای اتوبان آیت‌اله هاشمی رفسنجانی (نمایش)– مجموعه ورزشی انقلاب– ساختمان شرکت توسعه و نگهداری اماکن ورزشی دبیرخانه تسلیم نموده و رسید آن را دریافت نمائید.

**۸- اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه:** مرکز تماس: ۰۲۱-۴۱۹۳۳۴ سامانه تدارکاتی الکترونیکی دولت (ستاد) [www.setadiran.ir](http://www.setadiran.ir)

► بازگشایی پاکات با یک مزایده گرانجام خواهد شد.

► درج این آگهی هیچگونه تعهدی برای دستگاه مزایده‌گزار ایجاد نمی‌نماید.

► شرکت در قبول و یا رد همه یا هر یک از پیشنهادهای واصله مختار خواهد بود.

► جهت اطلاع بیشتر به سایت پایگاه ملی اطلاع رسانی مناقصات کشور به آدرس: <http://iets.mporg.ir> و یا به سایت شرکت توسعه و نگهداری اماکن ورزشی به آدرس [www.tanavar.ir](http://www.tanavar.ir) مراجعه نمائید.

### شرکت توسعه ونگهداری اماکن ورزشی کشور

م الف:۱۱۲۷ شناسه آگهی:۱۹۵۸۴۰۷