یکشنبه
۱۰ آبان ۱۴۰۵- ۲۱ جمادی‌الاول ۱۴۴۸ - اول نوامبر ۲۰۲۶- شماره ۳۱۶۷-پیاپی ۴۴۸5

صمت
صنعت معدن تجارت

منشور اخلاق حرفه‌ای روزنامه‌نگاری در روزنامه صمت: www.smtnews.ir/about.html

صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی و مطبوعاتی «صمت»

مدیرمسئول: عاطفه خسروی

سازمان آگهی‌ها: ۸۸۱۰۵۲۸۸ - ۰۹۱۹۱۲۵۱۴۰۶

ایمیل آگهی‌ها: ads.smtnews@gmil.com

تلفن: ۸۲۱۹۰ (داخلی -۱۰۸)

توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۱۰۵۲۸۸

تهران، خیابان قائم مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶- کدپستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱

روابط عمومی: pr@smtnews.ir

چاپخانه: صمیم

www.smtnews.ir
info@smtnews.ir
telegram.me/smtnews
instagram.com/smtnewspaper
tozi.smtnews@gmail.com
http://eitaa.com/smtnews
https://ble.ir/smtnews

عضو انجمن مدیران روزنامه‌های غیردولتی
عضو انجمن مدیران رسانه
عضو تعاونی مطبوعات

عکس روز



پناهگاه حیات‌وحش «کاوده»

منبع: ایرنا

ماجرای ممنوعیت پرواز هواپیماهای MD از شکست توربین موتور یک هواپیمای تایوانی آغاز شد؛ حادثه‌ای که با آشکار کردن خطرات احتمالی ناشی از جدا شدن قطعات موتور و آسیب به بخش‌های حساس هواپیما، زمینه صدور دستورالعمل‌های فنی برای حل این مشکل در ایران را فراهم کرد. اما باوجود اخطارها از پنج سال پیش، برخی ایرلاین‌ها اقدامی نکرده و حتی به قیمت جان مردم حاضر به گذشتن از سودهای میلیون دلاری خود نیستند!



سودهای میلیون دلاری به قیمت جان مردم!

ماجرا از کجا آغاز شد

به گزارش ایسنا، بوئینگ‌های MD به دلیل ارزان قیمت بودن نسبت به سایر هواپیماهای مسافربری در دنیا و تعداد صندلی زیاد، در دوره‌ای مورد استقبال قرار گرفت اما رفته‌رفته با ورود هواپیماهای جدید، بسیاری از کشورها MDها را کنار گذاشتند، زیرا مصرف سوخت بالایی داشتند و پرواز آنها عملا صرفه اقتصادی نداشت.

این مدل هواپیما از سال ۱۳۸۶ به بعد رسما وارد ناوگان هوایی کشور شد؛ اگرچه قبل از آن نیز برخی شرکت‌های هواپیمایی چند فروند از این مدل هواپیما را به صورت "اجاره به شرط تملیک" وارد کشور کرده و از آن استفاده می‌کردند. همچنین به دلیل پایین بودن قیمت سوخت هواپیما طی سالها در کشور، پرواز این مدل هواپیماها صرفه اقتصادی بیشتری داشت و به همین دلیل شرکت‌های بیشتری اقدام به واردات این مدل هواپیما کردند.

هواپیماهای MD در هر پرواز ۱۸۰ مسافر جابه‌جا می‌کنند که این امر می‌تواند درآمد بیشتری برای شرکت هواپیمایی داشته باشد، در حالی که مثلا بوئینگ ۷۳۷ در هر پرواز ۱۵۰ مسافر جابه جا می‌کند. همچنین گفته می‌شود هر بوئینگ MD سالانه ۲۰۰ هزار مسافر را جابه‌جا می‌کند و براساس اعلام صورت‌های مالی شرکت‌های هواپیمایی هر فروند MD سالی ۷.۵ تا ۹ میلیون دلار درآمد دارد، در حالی که قیمت آنها از حدود یک میلیون دلار تا چهار میلیون دلار است.

ماجرای ممنوعیت پرواز بوئینگ‌های MD از کجا شروع شد؟

و اما ممنوعیت پرواز بوئینگ‌های MD از اینجا شروع شد؛ چندی پیش پره‌های مراحل سوم و چهارم توربین موتور هواپیمای بوئینگ MD یک شرکت تایوانی در مسیر چین تایپه شکست و پس از آن نیز سازمان هوانوردی آمریکا موضوع را بررسی کرد تا علت مشخص شود. براساس بررسی‌های انجام شده خستگی قطعه و ایجاد ترک در آن از عوامل موثر در شکست پره عنوان شد.

اهمیت موضوع اینجاست که در حوادث مربوط به موتور هواپیما، معمولا وقتی قطعه‌ای در موتور آسیب می‌بیند قطعه شکسته شده یا در داخل موتور باقی می‌ماند یا در امتداد محور طولی هواپیما به بیرون پرتاب می‌شود اما در حادثه مورد اشاره، قطعه از موتور جدا و به بیرون پرتاب شد و چون محل قرارگیری موتورهای MD نزدیک به دم هواپیماست اگر قطعه جدا شده به دم هواپیما برخورد می‌کرد و به آن آسیب می‌زد، ممکن بود هواپیما سقوط کند.

گفته می‌شود پس از وقوع این حادثه دستورالعمل صلاحیت پروازی صادر شد که موتورهای این خانواده از هواپیماها هنگام ورود به مراکز تعمیراتی در هر نقطه از جهان باید از نظر وضعیت این پره‌ها بررسی شوند و الزامات مربوطه به نوسازی و جایگزینی قطعات درباره آنها اجرا شود.

وقوع اتفاق مشابه در MD یکی از شرکت‌های هواپیمایی داخلی و شکست تیغه توربین در این هواپیما، سازمان هواپیمایی کشوری را بر این داشت که نظارت بر این نوع هواپیماها را افزایش دهد و آن طور که این سازمان ادعا می‌کند از سال ۱۴۰۰ نامه‌نگاری‌های لازم را شروع و از ایرلاین‌ها درخواست کرده که اقدامات لازم برای رفع این مساله را انجام دهند و نهایتا پس از جلسات متعدد در سال ۱۴۰۲ روش‌های جایگزین در نظر گرفته شد. آن طور که رئیس سازمان هواپیمایی می‌گوید، این سازمان از سال ۱۴۰۰ پیگیر اجرای دستورالعمل صلاحیت پروازی و نوسازی تیغه‌های توربین این هواپیماها بود و هشت روش جایگزین نیز پیدا کرد که شرکت‌های دارای این نوع هواپیما بتوانند اقدام به جایگزینی هواپیماها یا رفع نقص فنی کنند. همچنین در راستای همراهی با ایرلاین ها چندین مرتبه به آنها مهلت داد تا نسبت به انجام این عمل مهم اقدام کنند، ولی اتفاقی صورت نگرفت.

فرصتی که ایرلاین‌ها استفاده نکردند...

گفته می‌شود این روش‌های جایگزین شامل تعویض قطعه یا به طور کل جایگزین کردن هواپیما بود ولی شرکت‌های هواپیمایی اقدامی در این خصوص صورت ندادند.

سرانجام سازمان هواپیمایی کشوری در بخشنامه‌ای به شرکت‌های بهره‌بردار ناوگان MD اعلام کرد که از اول مهر ۱۴۰۵، فروش بلیت و ایجاد هرگونه تعهد در قبال مسافران برای پرواز با هواپیماهای MD مشمول محدودیت بهره‌برداری ممنوع است.

در این بخشنامه آمده بود که محدودیت یادشده به الزامات امریه صلاحیت پروازی FAA AD 2021-22-19 در ارتباط با موتورهای خانواده JT8D-200 مربوط است و با این حال تمام هواپیماهای MD مشمول ممنوعیت نیستند؛ هواپیماهایی که الزامات این امریه درباره موتورهای آنها اجرا شده یا بر اساس سوابق فنی، هنوز موعد اجرای آن فرا نرسیده است، از ممنوعیت مستثنی خواهند بود.

تشخیص نهایی مشمول یا غیرمشمول بودن هر هواپیما نیز بر عهده معاونت استاندارد پرواز سازمان هواپیمایی کشوری اعلام شده است.

این سازمان همچنین شرکت‌های هواپیمایی را موظف کرد تکلیف بلیت‌هایی را که پیش از صدور این بخشنامه برای پروازهای مشمول فروخته شده است را مشخص کنند و اعلام کرد که شرکت‌ها باید در صورت امکان از هواپیمای جایگزین مجاز استفاده کرده یا مسافر را با رعایت حقوق مسافر به پرواز سایر شرکت‌ها منتقل کنند؛ در غیر این صورت، پرواز باید لغو، مسافر مطلع و وجه بلیت به‌طور کامل مسترد شود.

ایرلاین‌ها چه می‌گویند؟

و اما در واکنش به دستورالعمل سازمان هواپیمایی، مدیران عامل شرکت‌های هواپیمایی در نامه‌ای به رئیس‌جمهور در خصوص پیامدهای این تصمیم برای صنعت هوانوردی هشدار دادند و اعلام کردند که این تصمیم می‌تواند به کاهش پروازها، افزایش قیمت بلیت، فشار مضاعف بر ایرلاین‌ها و تهدید اشتغال و معیشت خانوارهای مشاغل وابسته به صنعت هوانوردی، کاهش تاب‌آوری حمل و نقل هوایی و ظرفیت خدمت‌رسانی در شرایط بحران منجر شود.

فعالان حوزه هوانوردی ضمن درخواست از رئیس‌جمهور برای پیگیری موضوع ممنوعیت پرواز MDها، عنوان کردند که آمادگی دارند به همراه معاونان مهندسی و تعمیرات، مدیران مراکز تعمیراتی موتور و کارشناسان ذی‌ربط، مستندات و توضیحات تخصصی، تشریح پیامدها و تبیین راهکارهای استمرار بهره‌برداری ایمن را ارائه دهند.

درآمد ایرلاین‌ها کم می‌شود!

آن طور که برخی از فعالان صنعت هوانوردی می‌گویند این صنعت بعد از جنگ تحمیلی دوم در سال گذشته و جنگ تحمیلی سوم خسارت‌های زیادی دیده و هنوز هم متاثر از آسیب‌هاست. از طرفی افزایش نرخ سوخت هواپیما و همچنین نرخ ارز، هزینه شرکت‌های هواپیمایی را افزایش داده و تمام این اتفاقات در حالی است که با تحریم‌های ظالمانه اخیر، محدودیت‌هایی در برخی از پروازها خارجی ایجاد شده و عملا برخی از منابع درآمدی شرکت‌ها را با کاهش مواجه کرده است.

به گفته آنها، ممنوعیت پرواز بوئینگ‌های MD که ۵۵ فروند از آن در کشور و در ۱۲ شرکت هواپیمایی موجود است و از این میزان نیز ۴۲ فروند عملیاتی هستند و به عبارتی تقریبا حدود ۴۰ درصد ناوگان هوایی کشور را شامل می‌شود می‌تواند فشار دیگر بر این صنعت باشد و با این تصمیم عملا ۴۰ درصد ناوگان هوایی کشور پرواز ندارند. ضمن اینکه برخی از شرکت‌های هواپیمایی تعداد زیادی از این نوع هواپیما را دارند که این ممنوعیت اثر بیشتری بر آنها در این شرایط خواهد داشت.

اختلاف بر سر تعداد بوئینگ‌های MD

براساس آنچه فعالان صنعت می‌گویند علت موضوع امریه فنی صادر شده در سال ۲۰۲۱ از سوی مراکز مربوطه جهانی درباره بازرسی و تعویض پره‌های مراحل سوم و چهارم توربین کم فشار موتور این ناوگان با پره نو است و شرکت‌های بهره‌بردار اعلام کرده‌اند پره‌های نو در بازار وجود نداشته، امکان تامین آن نیز وجود ندارد و در انتظار یکی از شرکت‌ها داخلی برای تولید آن هستند. بنابراین به نظر می‌رسد که با توجه به محدودیت‌های موجود امکان جایگزینی پره‌ها قدیمی با نو اندکی زمان‌بر است. از طرفی ادامه بهره‌برداری از موتورهای واجد شرایط با انجام بازرسی‌ها و رعایت الزامات مشخص تا یک‌سال و دو ماه آینده امکانپذیر است.

البته ابوذر شیرودی - رئیس سازمان هواپیمایی کشوری - اعداد و ارقام ارائه شده توسط برخی ایرلاین‌ها در مورد تعداد MDها و تهدید اشتغال ۷۰۰۰ نفر را رد و اعلام کرد که از مجموع هواپیمای MD فقط ۴۱ فروند عملیاتی است و تأثیر توقف پرواز هواپیماهای مشمول محدودیت بر قیمت بلیت و ضریب اشغال پروازها نیز قابل توجه نیست. از طرفی پرسنل اداری همچنان مشغول به کار هستند. مهمانداران و نفرات فنی نیز در هواپیماهای دیگر می‌توانند فعالیت کنند و خلبانان و کمک خلبانانی که کنار گذاشته می‌شوند هم می‌توانند با چندساعت آموزش سوار هواپیماهای دیگر شوند.

به گفته این مقام مسئول، ۲۱ هواپیمای جدید وارد کشور شده که در جهت نوسازی ناوگان و افزایش ظرفیت ناوگان هوایی نقش مهمی دارند.

طبق تاکید رئیس سازمان هواپیمایی، این ممنوعیت شامل همه بوئینگ‌های MD نمی‌شود و آنهایی که دستورالعمل‌های صادر شده را رعایت کنند، می‌توانند پروازهای خود را انجام دهند.

بنا بر گفته شیرودی، ایرلاین‌ها تحت هر شرایطی ملزم به اجرای امریه صلاحیت پروازی در خصوص هواپیماهای MD هستند؛ زیرا ایمنی و سلامت مسافران تحت هیچ شرایطی قابل مذاکره نیست و به بهانه کمبود ناوگان نمی‌توان ایمنی را به خطر انداخت.

سخن پایانی

رئیس سازمان هواپیمایی کشوری همچنین به موضوع دیگری نیز اشاره کرده و می‌گوید برخی ایرلاین‌ها حاضر به گذشتن از سودهای میلیون دلاری خود نیستند حتی اگر ایمنی و جان مردم در خطر باشد ولی سازمان هواپیمایی کشوری به پشتوانه نهادهای تخصصی امنیتی و ارکان دولت تا زمانی که امریه صلاحیت پروازی MDهای دارای نقص ایمنی اجرایی شود، با قاطعیت در قبال این سودجویی ایستادگی می‌کند.

اگرچه باید برای تعیین تکلیف هواپیماهای MD و رفع مشکلات فنی آنها چاره‌ای اندیشید و ایرلاین‌ها نیز می‌بایست زودتر برای این موضوع اقدام می‌کردند اما آنچه بیش از پیش اهمیت دارد، ایمنی پرواز و حفظ جان مردم است؛ موضوعی که نباید تحت تاثیر هیچ ملاحظه اقتصادی قرار گیرد.

دریچه

دردسرهای استفاده از وی‌پی‌ان

دردسرهای استفاده از فیلترشکن به حدی است که باعث شده به تعبیر مسئولان، یکی از آلوده‌ترین شبکه‌های جهان را داشته باشیم و کنترل تلفن‌های همراه به واسطه نصب وی‌پی‌ان و فیلترشکن از دست کاربران خارج شود و درنتیجه سیاست فیلترینگ، شبکه ارتباطات را به شبکه‌ای ناامن تبدیل کرده است.

به گزارش ایسنا، استفاده گسترده از فیلترشکن‌ها، وی‌پی‌ان‌ها و ابزارهای دورزدن فیلترینگ، آثار مخرب و عمیقی بر ساختار شبکه ارتباطی و اینترنت می‌گذارد که کارشناسان و متخصصان این حوزه از آن به آلودگی شبکه تعبیر می‌کنند. اگر بخواهیم این پدیده را از ابعاد فنی، امنیتی و اقتصادی بررسی کنیم باید گفت که موجب اختلال در سیستم‌های مسیریابی، کاهش سرعت و افت پهنای باند، اختلال در سیستم‌های امنیت شبکه، توزیع ناخواسته بدافزارها، مخدوش شدن داده‌های آماری و از کار افتادن سیستم‌های مدیریت ترافیک اپراتورها می‌شود.

از سوی دیگر کارشناسان امنیت سایبری همواره هشدار می‌دهند که فیلترشکن‌ها موجب مشکلات سایبری می‌شوند و استفاده از وی‌پی‌ان‌های نامعتبر، امنیت دیجیتال افراد و جامعه را به شدت به خطر می‌اندازد. فیلترشکن‌ها علاوه بر اختلالات فنی که در زیرساخت شبکه ایجاد می‌کنند، یکی از بزرگترین کانون‌های تهدید و مشکلات سایبری برای کاربران و سازمان‌ها به شمار می‌روند زیرا می‌توانند موجب سرقت اطلاعات و حریم خصوصی افراد شوند، مخصوصا فیلترشکن‌های رایگان که برای کسب درآمد، ترافیک عبوری کاربران نظیر رمزهای عبور، اطلاعات حساب‌های بانکی و پیام‌ها را رصد کرده و به شرکت‌های تبلیغاتی یا اشخاص ثالث می‌فروشند.

فایل‌های نصبی فیلترشکن‌های ناشناخته هم دردسر دیگری است زیرا عمدتا حاوی بدافزارهای پنهان، کی‌لاگرها یا ابزارهای جاسوسی هستند که به محض نصب، کنترل دستگاه را به دست می‌گیرند. برخی اپلیکیشن‌های فیلترشکن، گوشی یا رایانه را بدون اطلاع فرد کاربر هک می‌کنند، در واقع افراد دیگری از طریق آی‌پی دستگاه به فعالیت‌های غیرقانونی، هک و کلاهبرداری دست می‌زنند و مشکلات و عواقب قانونی به وجود می آورند.

در روزهای اخیر سیدستار هاشمی ـ وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات در نشست مشترک با رؤسای مجامع نمایندگان مجلس، از وضعیت بازار فروش فیلترشکن به شدت انتقاد کرد و خواستار اتخاذ نگاهی جدید در این حوزه شد و تصریح کرد بازار فروش فیلترشکن، شبکه ارتباطی را «آلوده» کرده و بخش عمده مشکلات سایبری از داخل کشور، ناشی از استفاده از فیلترشکن‌هاست.

وزیر ارتباطات پیشتر به اثرات فرهنگی استفاده از فیلترشکن‌ها اشاره کرده و گفته بود: زمانی استفاده از فیلترشکن ضدارزش بود اما بعد از محدودسازی‌های سال‌های گذشته تبدیل به ارزش شده و افراد با افتخار اعلام می‌کنند که از این ابزار استفاده می‌کنند.

پیش از این بهزاد اکبری ـ معاون وزیر ارتباطات و مدیرعامل شرکت ارتباطات زیرساخت، هم به طور رسمی اعلام کرد که حدود ۸۰ درصد از کاربران ایرانی از فیلترشکن (VPN) استفاده می‌کنند و نزدیک به ۷۰ درصد از کل ترافیک شبکه کشور نیز در بستر همین فیلترشکن‌ها رد و بدل می‌شود.

پیامدهای سیاست فیلترینگ

وی این وضعیت را عامل برهم خوردن مهندسی ترافیک شبکه، کاهش کیفیت خدمات، تهدیدات امنیت سایبری و اختلال در توزیع متوازن بار شبکه عنوان کرد و با یادآوری اثرات منفی VPN بر شبکه و کیفیت خدمات، گفت: در حالت عادی، ترافیک بر اساس موقعیت کاربر به نزدیک‌ترین مرکز محتوا هدایت می‌شود اما با استفاده از VPN، ترافیک بیشتر از شمال کشور به سمت اروپا می‌رود که آسیب‌پذیری شبکه را افزایش می‌دهد.

این آمار رسمی که از سوی خود متولیان شبکه ارتباط کشور مطرح شده، مهر تاییدی بر بحران‌ها و چالش‌های زیرساخت است زیرا وقتی اکثریت مطلق مردم برای دسترسی به خدمات عادی اینترنت ناچار به استفاده از فیلترشکن می‌شوند، حجم عظیمی از ترافیک کشور وارد تونل‌های رمزگذاری شده می‌شود. این تونل‌ها یا در اصطلاح شبکه‌های کامپیوتری به یک مسیر ارتباطی امن، اختصاصی و غیرقابل نفوذ گفته می‌شود که از دل اینترنت عمومی عبور می‌کند.

عبور این حجم عظیم از داده از سرورهای واسطه و پروتکل‌های رمزگذاری‌شده سنگین، فرسودگی تجهیزات شبکه، افت شدید سرعت و افزایش تأخیر را به دنبال دارد که در نهایت دود آن به چشم همه کاربران می‌رود. وقتی حدود ۸۰ درصد ترافیک کشور در بستر این تونل‌هاست از آنجا که ترافیک درون این تونل‌ها رمزگذاری شده سیستم‌های مدیریت شبکه دیگر نمی‌توانند تشخیص دهند که کاربران چه محتوایی اعم از بازی یا بدافزار را منتقل می‌کنند. همچنین اپراتورها نمی‌توانند ترافیک داخلی را از بین‌الملل تفکیک کنند یا کیفیت پهنای باند را به درستی مدیریت کنند زیرا همه چیز به شکل یک توده رمزگذاری شده مبهم درآمده که فقط ترافیک را حجیم و سنگین می‌کند. با این اوصاف باید گفت که فیلترشکن‌ها دیگر یک ابزار حاشیه‌ای نیستند، بلکه به بخش عمده‌ای از الگوی مصرف اینترنت در کشور تبدیل شده‌اند که پیامدهای فنی و امنیتی سنگینی به همراه دارند.

دردسرهای استفاده از فیلترشکن و وی‌پی‌ان

استفاده مداوم و گسترده از فیلترشکن‌ها علاوه بر کلان‌چالش‌هایی که برای زیرساخت شبکه کشور ایجاد می‌کند، در سطح فردی و روزمره نیز دردسرهای فراوانی برای کاربران به همراه دارد. یکی از این دردسرها کاهش شدید سرعت است و از آنجا که داده‌ها مسیر طولانی‌تری را طی می‌کنند و رمزگذاری می‌شوند، سرعت بارگذاری صفحات افت می‌کند و تأخیر در بازی‌ها یا تماس‌های تصویری به شدت بالا می‌رود.

از دیگر مشکلات استفاده مداوم از فیلترشکن، قطع و وصل‌های مکرر است. بسیاری از فیلترشکن‌ها پایداری لازم را ندارند و پی در پی قطع می‌شوند که کار با برنامه‌ها، ارسال پیام‌ها یا انجام کارهای اداری را مختل می‌کند. اما استفاده مداوم از فیلترشکن‌ها موجب مصرف بیش از حد باتری و اینترنت هم می‌شود و خطرات امنیتی و سرقت داده‌ها را به دنبال دارد که یکی از آنها مسدود شدن حساب‌هاست زیرا بسیاری از برنامه‌های بانکی، صرافی‌ها یا سامانه‌های داخلی، به محض روشن بودن فیلترشکن به دلیل تغییر IP به خارج از کشور، دسترسی را مسدود یا خطا ایجاد می‌کنند.

علاوه بر این حریم خصوصی افراد نیز به خطر می‌افتد زیرا بسیاری از ابزارهای رایگان، ترافیک شما را رصد کرده و اطلاعات شخصی، رمزهای عبور و تاریخچه جست و جوی شما را برای کسب درآمد به دیگران می‌فروشند. درنهایت، استفاده از فیلترشکن به یک چرخه معیوب تبدیل شده است؛ ابزاری که قرار است دسترسی را آسان کند اما خود به منبعی از ناامنی و دردسرهای روزمره برای کاربران تبدیل می‌شود.

اگرچه در سال‌های اخیر بخش قابل توجهی از تلاش‌های وزارت ارتباطات به موضوع کیفیت و سرعت اینترنت معطوف شده است اما حقیقت آن است که به گفته کارشناسان، فیلترینگ و محدودسازی فنی، تنها ابزاری کوتاه‌مدت برای مدیریت فضای مجازی است و تجربه جهانی نشان داده با ابزار فنی نمی‌توان فضای مجازی را مدیریت کرد. بی‌تردید وضع محدودیت گسترده زمینه شکل‌گیری بازاری پر سود برای فیلترشکن ها را فراهم کرده است و تداوم این شرایط نه تنها به اهداف فرهنگی مورد انتظار کمک نکرده بلکه موجب گسترش استفاده علنی از فیلترشکن‌ها و شکل‌گیری اختلالات پایدار در ارتباطات شده است.