

بسمه تعالی

صنعت هوانوردی در سال ۲۰۲۴،

عملکرد ما و رقبای منطقه‌ای

با نگاهی به عملکرد ده‌ساله کشور

محمدرضا عبدالرحیمی (PhD. IAP¹)

عضو هیات مدیره و معاون اسبق برنامه ریزی، نظارت و هماهنگی اقتصادی

شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران

خلاصه مدیریتی

در سال گذشته صنعت هوانوردی دنیا اعزام و پذیرش بیش از ۹.۵ میلیارد نفر مسافر و ارسال و پذیرش بیش از ۱۲۴ میلیون تن بار با افزایش حدود ۹ درصدی نسبت به سال ۲۰۲۳ را با ۱۰۰ میلیون فروند نشست و برخاست هواپیما در سطح پروازهای بین‌المللی و داخلی فرودگاه‌ها فراهم آورده است. در این میان سه فرودگاه بین‌المللی دبی، استانبول جدید و دوحه از محیط رقابتی کشورمان با عملکرد خیره‌کننده اعزام و پذیرش مسافر به ترتیب ۹۰/۳ میلیون نفر، ۸۰ میلیون نفر و ۵۲/۷ میلیون نفر در بین ده فرودگاه اول دنیا قرار گرفته‌اند. فرودگاه بین‌المللی دبی در رتبه اول اعزام و پذیرش مسافر در پروازهای بین‌المللی، استانبول در جایگاه هفتم اعزام و پذیرش مسافر در مجموع پروازهای بین‌المللی و داخلی و فرودگاه دوحه در جایگاه دهم اعزام و پذیرش مسافر در پروازهای بین‌المللی و بایش از ۲/۶ میلیون تن ارسال و پذیرش بار در رتبه هشتم این شاخص فرودگاه‌های دنیا قرار گرفته‌اند. در این میان عملکرد ۶۵ فرودگاه با فعالیت‌های حمل و نقل هوایی بازرگانی کشورمان در سال گذشته در مجموع به ۴۸.۶۷۳.۴۷۷ نفر رسیده است که از این تعداد ۳۶.۸۳۴.۵۹۰ نفر در پروازهای داخلی و ۱۱.۸۳۸.۸۸۷ نفر در پروازهای خارجی با مجموع ۴۱۰۶۱۵ فروند نشست و برخاست هواپیما اعزام و پذیرش شده‌اند. براین اساس ضمن اینکه مجموع عملکرد ۶۵ فرودگاه کشور از عملکرد تک فرودگاه‌های برتر منطقه فاصله قابل توجهی دارد، عملکرد فرودگاه بین‌المللی امام ره نیز در سال گذشته حدود یک دوازدهم فرودگاه دبی و کمتر از یک‌دهم فرودگاه جدید استانبول، یک‌هفتم فرودگاه دوحه، یک ششم فرودگاه جدّه، یک پنجم فرودگاه آنتالیا، یک پنجم فرودگاه ریاض، یک چهارم فرودگاه ابوظبی، یک دوم فرودگاه‌های شارجه و کویت و به میزان قابل توجهی کمتر از فرودگاه‌های آنکارا، دمام عربستان، از میرترکیه، مدینه عربستان، منامه‌ی بحرین و امان اردن بوده است. بررسی عملکرد ده‌ساله کشورهای منطقه نشان می‌دهد رشد تجمعی عملکرد این صنعت در قطر ۷۵ درصد، مصر ۷۴ درصد، ترکیه ۶۸ درصد، عربستان سعودی ۴۷ درصد و امارات متحده عربی ۳۴ درصد بوده

¹ International Airport Professional

است. متأسفانه بررسی عملکرد ده سال گذشته صنعت حمل و نقل هوایی در کشورمان حاکی از رشد منفی عملکرد سال ۱۴۰۳ نسبت به عملکرد ده سال قبل خود در سال ۱۳۹۴ با منفی ۱ درصد و نسبت به سالهای ۱۳۹۵، ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ نیز به ترتیب بیش از ۱، ۱۸، ۲۶، ۶ و ۱۰۳ درصد منفی می باشد. در این نوشتار ضمن بررسی عملکرد جهانی صنعت هوانوردی به همراه عملکرد کشورهای محیط رقابتی کشورمان در سال ۲۰۲۴، به بررسی و تحلیل عملکرد کشورمان و مقایسه آن با کشورهای منطقه، عملکرد ده ساله کشورمان و تطبیق با میزان رشد تجمعی کشورهای منطقه اقدام شده است. در ادامه ضمن تبیین اهمیت صنعت حمل و نقل هوایی و ضرورت اهتمام ملی برای توسعه آن، با عنایت به ظرفیت ها و مزیت های کشورمان برای ارتقا و توجه به این صنعت، برخی از چالش ها و موانع مطرح و در نهایت از منظرنگارنده به بایدهای پیش رو پرداخته شده است.

عملکرد جهانی - منطقه ای صنعت هوانوردی

براساس آمار اولیه منتشره توسط اتحادیه بین المللی فرودگاه ها^۲، در سال ۲۰۲۴ اعزام و پذیرش مسافر در فرودگاه های دنیا در مجموع پروازهای داخلی و بین المللی با افزایش ۹ درصدی نسبت به سال ۲۰۲۳ و ۳۸ درصدی نسبت به سطح قبل از همه گیری کرونا در سال ۲۰۱۹ به ۹.۵ میلیارد نفر رسیده است. در این سال فرودگاه های دنیا با افزایش ۴.۳ درصدی نسبت به سال ۲۰۲۳ شاهد بیش از ۱۰۰ میلیون فروند نشست و برخاست هواپیما بوده اند. ضمن اینکه صنعت هوانوردی در سطح فرودگاه ها با ایفای نقش تسهیل گری خود در صحنه تجارت بین المللی و با افزایش ۸.۴ درصدی نسبت به سال ۲۰۲۳ موجبات ارسال و پذیرش بیش از ۱۲۴ میلیون تن بار را فراهم کرده است. براین اساس در سال ۲۰۲۴ تعداد مسافران هوایی که توسط شرکت های هواپیمایی جابجا شده اند حدود ۴۸ میلیارد نفر می باشد که با ۵۰ میلیون فروند پرواز داخلی و بین المللی صورت گرفته است. حجم بار هوایی جابجا شده توسط شرکت های هواپیمایی نیز در این سال بالغ بر ۶۲ میلیون تن می باشد.

در حالی که اندازه صنعت حمل و نقل هوایی در سطح جهانی طی بیش از پنج دهه اخیر تقریباً هر پانزده سال دو برابر شده است، رشد تجمعی عملکرد یک دهه اخیر این صنعت در کشورهای منطقه و وضعیت کشورمان در این روند قابل توجه و تأمل می باشد. براساس سلسله گزارش های انجمن بین المللی شرکت های هواپیمایی^۳ موسوم به ارزش (افزوده) حمل و نقل هوایی به کشورها که در سال جاری میلادی منتشر شده است، رشد تجمعی اندازه عملکرد صنعت هوانوردی در یک دهه اخیر جمهوری عربی مصر ۷۳ درصد، جمهوری ترکیه ۶۸ درصد، پادشاهی عربستان سعودی بیش از ۴۷

^۲ ACI

^۳ IATA

درصد و امارات متحده عربی علیرغم مقیاس بالا بودن عملکرد ابتدای ده ساله اخیر آن، ۳۴ درصد بوده است. این درحالیست که بررسی عملکرد این صنعت در کشورمان نشان می دهد که عملکرد صنعت در پایان سال ۱۴۰۳ کمتر از عملکرد آن در ده سال پیش، یعنی سال ۱۳۹۴ می باشد. از طرفی درحالی که رکورد عملکرد تاریخ صنعت حمل و نقل هوایی کشور با اعزام و پذیرش ۶۱.۵۶۲.۲۴۶ نفر مسافر و ۴۹۵.۷۵۶ فروند نشست و برخاست هواپیما در مجموع پروازهای داخلی و خارجی در فرودگاه های کشور در سال ۱۳۹۶ رقم خورده است، امروز در پایان سال ۱۴۰۳ با اعزام و پذیرش ۴۸.۶۷۳.۴۷۷ نفر مسافر فاصله بیش از ۲۶ درصدی و نیز نشست و برخاست ۴۱۰۶۱۵ فروند هواپیما در فرودگاهها فاصله ۲۱ درصدی در نشست و برخاست هواپیما را با عملکرد آن سال شاهد هستیم. ضمن آنکه تعداد پروازهای بین المللی عبوری از فضای کشورمان نیز در پایان سال ۱۴۰۳ با ۲۶۶.۱۶۶ فروند، نسبت به ده سال قبل در سال ۱۳۹۴ با عملکرد ۴۲۶.۶۸۲ فروند بیش از ۲۳ درصد و نسبت به سال ۱۳۹۶، یعنی سال رکورد عملکرد صنعت با عملکرد ۴۲۶.۶۸۴ فروند، حدود ۳۸ درصد کمتر شده است. در این میان رشد تجمعی ۳۶ درصدی در اعزام و پذیرش مسافر در پروازهای داخلی و ۳۱ درصدی کل اعزام و پذیرش مسافر در پروازهای داخلی و خارجی و ۳۴ درصدی نشست و برخاست پروازهای داخلی و ۳۰ درصدی کل پروازهای داخلی و خارجی و البته ۵۰ درصدی پروازهای عبوری از فضای کشورمان طی سال های ۱۳۹۴ تا ۱۳۹۶، سال های اجرای محدود برجام و رفع برخی از تحریم ها و خروج کشور از فصل هفت منشور ملل متحد که اتفاقا با روند رو به رشد شاخص های توسعه اقتصادی کشور^۴ از جمله افزایش نرخ رشد تولید ناخالص داخلی، کاهش تورم و ثبات در نرخ ارز و سایر مولفه های مرتبط همراه بود، نشان از ارتباط مستقیم تقاضای موثر برای حمل و نقل هوایی با شرایط ثبات اقتصادی و روابط خارجی مطلوب دارد. با این حال شرایط ناتراز اقتصادی پس از به تعلیق درآمدن برجام، سقوط مستمر ارزش پول ملی، تورم بسیار بالای مستمر، توقف رشد اقتصادی و شیوع همه گیری کرونا در کنار فقدان سناریوی اقدام لازم در شرایط غلبه تهدیدها و تلاقی آن با ضعف ها سبب شد روند افزایشی قبلی متوقف و عملکرد صنعت به کمتر از ده سال قبل برگردد. این درحالیست که در سطح دنیا صنعت هوانوردی در سال ۲۰۲۴ به سرعت ارقام عملکردی سال ۲۰۱۹ قبل از شیوع کرونا را پشت سر گذاشت و در این فرایند برخی کشورها از جمله رقبای منطقه ای کشور ما عملکردهای بسیار قویتری از خود نشان دادند.

^۴ رشد ۸.۳ درصدی با نفت و ۶.۳ درصدی بدون نفت تولید ناخالص داخلی در سال ۹۵ و رشد ۳.۷ و ۴.۷ درصدی با نفت و بدون نفت سال ۹۶ و تورم تک رقمی و ثبات حاکم بر نرخ ارز در سال های مذکور

عملکرد ده فرودگاه برتر دنیا و رقبای منطقه‌ای

همزمان با گزارش عملکرد جهانی فرودگاه‌ها، عملکرد ده فرودگاه پرتراфик دنیا در شاخص‌های اعزام و پذیرش مسافر در کل پروازها و پروازهای بین‌المللی، نشست و برخاست هواپیماها و ارسال و پذیرش بار نیز در سال ۲۰۲۴ از سوی اتحادیه بین‌المللی فرودگاه‌ها منتشر گردید. بر این اساس **فرودگاه بین‌المللی دبی** با عملکرد خیره‌کننده ۹۲.۳ میلیون نفر به‌عنوان **پرتین فرودگاه دنیا** در اعزام و پذیرش مسافر در پروازهای بین‌المللی و **دومین فرودگاه برتر** در اعزام و پذیرش مسافر در مجموع پروازهای داخلی و بین‌المللی، **فرودگاه جدید استانبول** با اعزام و پذیرش بیش از ۸۰ میلیون نفر به‌عنوان **هفتمین فرودگاه برتر** در مجموع پروازهای داخلی و بین‌المللی و بین‌المللی صرف و ۵۱۷.۲۸۴ فروند نشست و برخاست هواپیما به‌عنوان **نهمین فرودگاه پرتراфик دنیا و فرودگاه بین‌المللی دوحه قطر** با اعزام و پذیرش بیش از ۵۲.۷ میلیون نفر به‌عنوان **دهمین فرودگاه برتر** در اعزام و پذیرش مسافر در پروازهای بین‌المللی و بیش از ۲.۶ میلیون تن ارسال و پذیرش بار هوایی به‌عنوان **هشتمین فرودگاه برتر دنیا** در این شاخص قرار گرفته‌اند.

بی‌تردید قاطبه کارشناسان با نگارنده هم‌نظر هستند که این عملکردها را باید شاهد مثال‌های ملموسی از توجه و اهتمام نظام‌های تدبیر و توسعه ملی کشورهای امارات متحده عربی، جمهوری ترکیه و دولت قطر به تقویت و توسعه مستمر صنعت هوانوردی خود در ابعاد مختلف شرکت‌های هواپیمایی و فرودگاهی به‌عنوان پیشران توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی ارتقای بخش تصویر ملی این کشورها در سطح بین‌المللی طی دهه‌های اخیر دانست. از این رو لازم می‌دانم یک بار دیگر در راستای جلب توجه سیاست‌گذاران توسعه کشور برای اولویت‌دهی به توسعه صنعت هوانوردی و حمل‌ونقل هوایی در عصر توسعه هواپیمایی محور حاکم بر دنیا، نسبت به تحلیل شرایط و وضعیت عملکرد این صنعت در سطح داخلی و منطقه‌ای پردازم.

براساس آخرین گزارش اتحادیه بین‌المللی فرودگاه‌ها در سال ۲۰۲۴ (شکل ۱) ده فرودگاه پرتراфик در اعزام و پذیرش مسافر در مجموع پروازهای داخلی و بین‌المللی به ترتیب فرودگاه‌های بین‌المللی آتلانتای آمریکا با ۱۰۸.۰۶۷.۷۶۶ نفر، دبی با ۹۲.۳۳۱.۵۰۶ نفر، دالاس فورت ورث آمریکا با ۸۷.۸۱۷.۸۶۴ نفر، توکیو ژاپن با ۸۵.۹۰۰.۶۱۷ نفر، هیتروی لندن با ۸۳.۸۸۴.۵۷۲ نفر، دنور آمریکا با ۸۲.۳۵۸.۷۴۴ نفر، استانبول جدید با ۸۰.۰۷۳.۲۵۲ نفر، شیکاگوی آمریکا با ۸۰.۰۵۴.۴۳۴ نفر، دهلی نو هند با ۷۷.۸۲۰.۸۳۴ نفر و شانگهای چین با ۷۶.۷۸۷.۰۳۹ نفر بوده‌اند.

PASSENGERS*						
2024	2023	2019	AIRPORT	2024	% CHANGE VS 2023	% CHANGE VS 2019
1	1	1	ATLANTA, USA (ATL)	108 067 766	3.3	-2.2
2	2	4	DUBAI, UAE (DXB)	92 331 506	6.1	6.9
3	3	10	DALLAS/FORT WORTH, USA (DFW)	87 817 864	7.4	17.0
4	5	5	TOKYO, JAPAN (HND)	85 900 617	9.1	0.5
5	4	7	LONDON, UK (LHR)	83 884 572	5.9	3.7
6	6	16	DENVER, USA (DEN)	82 358 744	5.8	19.3
7	7	28	ISTANBUL, TURKEY (IST)	80 073 252	5.3	53.4
8	9	6	CHICAGO, USA (ORD)	80 043 050	8.3	-5.4
9	10	17	NEW DELHI, INDIA (DEL)	77 820 834	7.8	13.6
10	21	8	SHANGHAI, CHINA (PVG)	76 787 039	41.0	0.8
*TOTAL PASSENGERS ENPLANED AND DEPLANED, PASSENGERS IN TRANSIT COUNTED ONCE						

شکل ۱- پرترافیک‌ترین فرودگاه‌های دنیا در اعزام و پذیرش مسافر در مجموع پروازهای داخلی و بین‌المللی در سال ۲۰۲۴ و تغییرات آنها

طرفه اینجاست در همین سال بیشترین اعزام و پذیرش مسافر در پروازهای بین‌المللی (شکل ۲) در فرودگاه دبی با ۹۲.۳۳۱.۵۰۶ نفر صورت گرفته و این فرودگاه را در صدر ده فرودگاه برتر دنیا قرار داده است و فرودگاه‌های هیتروی لندن با ۷۹.۱۹۴.۳۳۰ نفر، اینچئون کره جنوبی با ۷۰.۶۶۹.۲۴۶ نفر، چانگی سنگاپور با ۶۷.۰۶۳.۰۰۰ نفر، اسکیفول آمستردام با ۶۶.۸۲۲.۸۴۹ نفر، شارل دوگل پاریس با ۶۴.۴۶۹.۳۵۶ نفر، استانبول جدید با ۶۲.۹۷۵.۴۲۹ نفر، فرانکفورت آلمان با ۵۶.۱۸۵.۲۱۹ نفر، هنگ کنگ با ۵۲.۹۴۹.۰۴۷ نفر و دوحه قطر با ۵۲.۷۱۴.۹۷۶ نفر در رتبه‌های دوم تا دهم این شاخص قرار دارند. در این میان رتبه‌های اولی فرودگاه بین‌المللی دبی، هفتمی فرودگاه استانبول جدید و دهمی فرودگاه دوحه قطر در سطح جهانی که در محیط رقابتی کشورمان قرار دارند، قابل توجه و تأمل جدی می‌باشد.

INTERNATIONAL PASSENGERS*						
2024	2023	2019	AIRPORT	2024	% CHANGE VS 2023	% CHANGE VS 2019
1	1	1	DUBAI, UAE (DXB)	92 331 506	6.1	7.0
2	2	2	LONDON, UK (LHR)	79 194 330	5.7	4.1
3	7	5	INCHEON, KOREA (ICN)	70 669 246	26.7	0.1
4	5	7	SINGAPORE, SINGAPORE (SIN)	67 063 000	14.8	-0.8
5	3	3	AMSTERDAM, NL (AMS)	66 822 849	8.0	-6.8
6	4	6	PARIS, FRANCE (CDG)	64 469 356	5.0	-7.7
7	6	14	ISTANBUL, TURKEY (IST)	62 975 429	8.1	59.1
8	8	8	FRANKFURT, GERMANY (FRA)	56 185 219	3.9	-10.9
9	12	4	HONG KONG, HONG KONG SAR (HKG)	52 949 047	34.4	-25.7
10	9	15	DOHA, QATAR (DOH)	52 714 976	14.8	35.9
*INTERNATIONAL PASSENGERS ENPLANED AND DEPLANED						

شکل ۲- پرترافیک‌ترین فرودگاه‌های دنیا در اعزام و پذیرش مسافر در پروازهای بین‌المللی در سال ۲۰۲۴ و تغییرات آنها

در سال ۲۰۲۴ ده فرودگاه برتر دنیا در شاخص نشست و برخاست هواپیماهای بازرگانی (شکل ۳)، بیش از ۶ درصد از ترافیک هوایی معادل ۶.۴ میلیون جابجایی هواپیما را به خود اختصاص داده‌اند، که نسبت به نتایج سال ۲۰۲۳ افزایش ۶.۵ درصدی و نسبت به نتایج سال ۲۰۱۹ که تعداد نشست و برخاست هواپیماها در ده فرودگاه اول ۶.۳ میلیون فروند بوده از افزایش اندک ۰.۴ درصدی برخوردار بوده‌اند. فرودگاه‌های آتلانتا با ۷۹۶.۲۲۴ فروند نشست و برخاست هواپیما، شیکاگو با ۷۷۶.۰۳۶ فروند، دالاس فورت ورث با ۷۴۳.۲۰۳ فروند، دنور با ۶۸۹.۳۶۸ فروند، لاس وگاس با ۶۱۳.۹۷۳ فروند، شارلوت با ۵۹۶.۵۸۳ فروند، فرودگاه لوس انجلس با ۵۸۱.۷۷۹ فروند هفت فرودگاه برتر دنیا در این شاخص هستند که همگی در ایالات متحده آمریکا قرار گرفته‌اند. در این میان فرودگاه جدید استانبول با ۵۱۷.۲۸۴ فروند نشست و برخاست هواپیما بعد از فرودگاه شانگهای با ۵۲۸.۰۷۴ فروند و بالاتر از فرودگاه گوانژو با ۵۱۲.۰۰۴ فروند در جایگاه نهم پرترافیک‌ترین فرودگاه‌های دنیا قرار گرفته است. ضمن اینکه در فرودگاه‌های بین‌المللی دبی و دوحه قطر نیز به ترتیب ۴۴۰.۰۰۰ و ۲۷۹.۰۰۰ فروند نشست و برخاست البته عمدتاً از نوع هواپیماهای پهن پیکر انجام شده است.

AIRCRAFT MOVEMENTS*						
2024	2023	2019	AIRPORT	2024	% CHANGE VS 2023	% CHANGE VS 2019
1	1	2	ATLANTA, USA (ATL)	796 224	2.6	-12.0
2	2	1	CHICAGO, USA (ORD)	776 036	7.7	-15.6
3	3	3	DALLAS/FORT WORTH, USA (DFW)	743 203	7.8	3.2
4	4	5	DENVER, USA (DEN)	689 368	4.9	9.1
5	5	8	LAS VEGAS, USA (LAS)	613 973	0.4	11.0
6	7	7	CHARLOTTE, USA (CLT)	596 583	10.7	3.2
7	6	4	LOS ANGELES, USA (LAX)	581 779	1.2	-15.8
8	18	11	SHANGHAI, CHINA (PVG)	528 074	21.7	3.2
9	8	54	ISTANBUL, TURKEY (IST)	517 284	2.2	56.8
10	14	12	GUANGZHOU, CHINA (CAN)	512 004	12.3	4.2

*MOVEMENTS: LANDINGS AND TAKEOFFS

شکل ۳- پرترافیک‌ترین فرودگاه‌های دنیا در شاخص نشست و برخاست هواپیما در سال ۲۰۲۴ و تغییرات آنها

حجم بار هوایی ارسال و پذیرش شده در ده فرودگاه برتر دنیا (شکل ۴) که نزدیک به ۲۶ درصد و معادل ۳۲.۳ میلیون تن از حجم جهانی بار هوایی ارسال و پذیرش شده در سال ۲۰۲۴ را تشکیل می‌دهد، نسبت به سال گذشته ۹.۳ درصد و در مقایسه با نتایج سال ۲۰۱۹ که میزان آن ۲۹.۵ میلیون تن بود، ۹.۵ درصد افزایش یافته است. فرودگاه‌های هنگ کنگ با ۴.۹۳۸.۲۱۱ تن، شانگهای چین با ۳.۷۷۸.۳۳۱ تن، ممفیس آمریکا با ۳.۷۵۴.۲۳۶ تن، آنکورج آمریکا با

۳.۶۹۹.۲۸۴ تن، لوئیس ویل آمریکا با ۳.۱۵۲.۹۶۹ تن، اینچئون کره جنوبی با ۲.۹۴۶.۹۰۲ تن، میامی آمریکا با ۲.۷۵۳.۴۵۰ تن، دوحه قطر با ۲.۶۱۶.۸۴۹ تن، گوانژو چین با ۲.۳۷۳.۷۲۷ تن و تاییه تایوان با ۲.۲۷۰.۹۷۴ تن به ترتیب ده فرودگاه با بالاترین ارسال و پذیرش بار هوایی در سال ۲۰۲۴ می باشند. ضمن اینکه فرودگاه های بین المللی دبی در این سال ۲.۲ میلیون تن و استانبول نیز ۲ میلیون تن ارسال و پذیرش بار هوایی داشته اند.

CARGO*						
2024	2023	2019	AIRPORT	2024	% CHANGE VS 2023	% CHANGE VS 2019
1	1	1	HONG KONG, HONG KONG SAR (HKG)	4 938 211	14.1	2.7
2	3	3	SHANGHAI, CHINA (PVG)	3 778 331	9.8	4.0
3	2	2	MEMPHIS, USA (MEM)	3 754 236	-3.3	-13.2
4	4	6	ANCHORAGE, USA (ANC**)	3 699 284	9.4	34.7
5	6	4	LOUISVILLE, USA (SDF)	3 152 969	15.6	13.0
6	5	5	INCHEON, KOREA (ICN)	2 946 902	7.4	6.6
7	7	12	MIAMI, USA (MIA)	2 753 450	9.0	31.6
8	8	8	DOHA, QATAR (DOH)	2 616 849	11.1	18.1
9	11	17	GUANGZHOU, CHINA (CAN)	2 373 727	16.9	23.6
10	10	9	TAIPEI, TAIWAN (TPE)	2 270 974	7.5	4.1

* CARGO: LOADED AND UNLOADED FREIGHT AND MAIL IN METRIC TONNES **INCLUDES TRANSIT FREIGHT

شکل ۴- پرترافیک ترین فرودگاه های دنیا در ارسال و پذیرش بار هوایی در سال ۲۰۲۴ و تغییرات آنها

علاوه بر فرودگاه های دبی، استانبول جدید و دوحه قطر که به آنها پرداخته شد، در سال ۲۰۲۴ اعزام و پذیرش مسافر در فرودگاه های بین المللی جده ۴۹.۱ میلیون نفر، صبیهای استانبول ۴۱.۵ میلیون نفر، آنتالیای ترکیه ۳۸.۳ میلیون نفر، ریاض عربستان ۳۷ میلیون نفر، ابوظبی امارات ۲۹.۴ میلیون نفر، شارجه امارات ۱۷.۱ میلیون نفر، کویت ۱۵.۴ میلیون نفر، مسقط عمان ۱۲.۹ میلیون نفر، آنکارای ترکیه ۱۲.۸۵ میلیون نفر، دمام عربستان ۱۲ میلیون نفر، ازبکستان ۱۱.۵ میلیون نفر، مدینه عربستان ۱۰.۹ میلیون نفر، منامه بحرین ۹.۴ میلیون نفر و امان اردن ۸/۸ میلیون نفر بوده است. در این میان در سال ۲۰۲۴ شرکت های هواپیمایی ترکیه ۸۵.۲ میلیون نفر، امارات ۵۱.۹ میلیون نفر، قطری ۴۰ میلیون نفر، سعودی ۲۰ میلیون نفر، ایرعربیا ۱۸.۸ میلیون نفر، هواپیمایی الاتحاد ۱۸.۵ میلیون نفر مسافر جابجا کرده اند و این چنین با قاطعیت می توان ادعا نمود که عمده عملکرد فرودگاه های بزرگ کشورهای منطقه به مدد شرکت های هواپیمایی آنها صورت گرفته و این چنین جذابیت فرودگاه های مذکور برای سایر شرکت های هواپیمایی نیز فراهم گردیده است. تعداد ناوگان هوایی شرکت های هواپیمایی در ترکیه بالغ بر ۷۳۰ فروند (هواپیمایی ترکیه ۳۷۰، پگاسوس ۱۲۰، آجت ۸۵، سان اکسپرس ۷۲ و سایر شرکت ها ۸۳ فروند)، امارات متحده عربی ۵۳۴ فروند (امارات ۲۶۹، الاتحاد ۱۰۰، فلائی

دبی ۸۸، ایرعربیا ۷۷ فروند)، عربستان سعودی ۴۰۲ فروند (هواپیمایی سعودی ۱۶۷، ریاض ایر ۱۳۲، فلای ناس ۶۱، فلای ادیل ۴۲) و قطر ۲۳۳ فروند و عمر متوسط ناوگان مذکور نیز زیر ۱۰ سال می‌باشد.

بر اساس سلسله گزارش‌های انجمن بین‌المللی شرکت‌های هواپیمایی تحت عنوان ارزش حمل‌ونقل هوایی به کشورها که در ابتدای این مکتوب به آن اشاره شد، امروز در امارات متحده عربی، ۲۰۶,۸۰۰ نفر به طور مستقیم در صنعت هوانوردی مشغول به کار هستند که ۲۶.۶ میلیارد دلار خروجی اقتصادی مستقیم، معادل ۵.۳ درصد از کل تولید ناخالص داخلی، ایجاد می‌کنند. ضمن اینکه با آثار اقتصادی مضاعف به صورت غیرمستقیم و القایی و کاتالیزوری که توسط زنجیره تأمین گسترده‌تر، هزینه‌های کارکنان و فعالیت‌های گردشگری خلق می‌شود، در مجموع ۹۲ میلیارد دلار به تولید ناخالص داخلی معادل ۱۸.۲ درصد آن افزوده و ۹۹۱,۵۰۰ شغل ایجاد می‌شود. گردشگری تحت حمایت صنعت هوانوردی ۲۲ میلیارد دلار به تولید ناخالص داخلی این کشور کمک می‌کند و از ۲۹۷,۳۰۰ نفر شغل پشتیبانی می‌کند. تخمین زده می‌شود که گردشگران بین‌المللی وارده به امارات متحده عربی سالانه ۴۷.۷ میلیارد دلار از طریق خرید کالا و خدمات از مشاغل محلی به اقتصاد این کشور کمک می‌کنند.

در ترکیه، ۲۴۷,۳۰۰ نفر به شکل مستقیم در صنعت هوانوردی مشغول به کار هستند و این صنعت ۱۴.۳ میلیارد دلار از تولید ناخالص داخلی، معادل ۱.۳ درصد از کل تولید ناخالص داخلی، را به خود اختصاص می‌دهد. ضمن اینکه با آثار اقتصادی مضاعف به صورت غیرمستقیم و القایی و کاتالیزوری که زنجیره تأمین گسترده‌تر، هزینه‌های کارکنان و فعالیت‌های گردشگری ایجاد می‌شود، در مجموع ۸۲.۴ میلیارد دلار به تولید ناخالص داخلی معادل ۷.۴ درصد تولید ناخالص داخلی افزوده می‌شود و ۲۰۰ میلیون شغل ایجاد می‌شود. گردشگری تحت حمایت هوانوردی در این کشور، ۴۹.۶ میلیارد دلار به تولید ناخالص داخلی کشور کمک و از ۱.۲ میلیون نفر شغل پشتیبانی می‌کند. تخمین زده می‌شود که گردشگران بین‌المللی ترکیه، سالانه ۷۱ میلیارد دلار از طریق خرید کالا و خدمات از کسب‌وکارهای محلی به اقتصاد این کشور کمک کنند.

در عربستان سعودی، ۱۴۱,۱۰۰ نفر به طور مستقیم در صنعت هوانوردی این کشور مشغول به کار هستند. این صنعت با ایجاد ۱۴.۳ میلیارد دلار خروجی اقتصادی، معادل ۱.۳ درصد به تولید ناخالص داخلی این کشور کمک می‌کند، ایجاد می‌کنند آثار اقتصادی مضاعف به صورت غیرمستقیم و القایی و کاتالیزوری نیز که از طریق زنجیره تأمین گسترده‌تر، هزینه‌های کارکنان و فعالیت‌های گردشگری ایجاد می‌شود، در مجموع ۹۰.۶ میلیارد دلار به تولید ناخالص داخلی برابر ۸.۵ درصد آن افزوده و ۱.۴ میلیون شغل را حمایت می‌کند. صنعت گردشگری تحت حمایت هوانوردی

سالانه ۵۲.۹ میلیارد دلار به تولید ناخالص داخلی این کشور کمک می کند و ۱.۱ میلیون نفر شغل پشتیبانی می کند. تخمین زده می شود که گردشگران بین المللی وارده به عربستان سعودی سالانه ۶۰.۶ میلیارد دلار از طریق خرید کالا و خدمات از کسب و کارهای محلی به اقتصاد این کشور کمک می کنند. این درحالیست که موارد فوق صرفاً بر ارزش های اقتصادی ناشی از عملکرد صنعت حمل و نقل هوایی متمرکز است و مباحث مهم راهبردی ارتقای تصویر ملی و قدرت نرم این کشورها آثار بسیار مهم دیگری می باشند که هر صنعتی یارای رقابت با صنعت هوانوردی را در این ارتباط نمی تواند داشته باشد.

عملکرد صنعت هوانوردی کشور در سال ۱۴۰۳ و ده سال منتهی به آن

تعداد مسافران اعزام و پذیرش شده در مجموع پروازهای داخلی و بین المللی ۶۵ فرودگاه بازرگانی عملیاتی کشورمان در سال ۱۴۰۳ (که با اندکی اغماض برابر با سال میلادی ۲۰۲۴ فرض شده است) به ۴۸.۶۷۳.۴۷۷ نفر رسیده است که از این تعداد ۳۶.۸۳۴.۵۹۰ نفر در پروازهای داخلی و ۱۱.۸۳۸.۸۸۷ نفر در پروازهای خارجی اعزام و پذیرش شده اند. تعداد نشست و برخاست هواپیماهای بازرگانی در مجموع پروازهای داخلی و خارجی فرودگاه های کشور در سال ۱۴۰۳ نیز ۴۱۰۶۱۵ فروند بوده است، که از این تعداد ۳۲۶۱۴۲ فروند نشست و برخاست پروازهای داخلی و ۸۴۴۷۳ فروند نیز مربوط به پروازهای بین المللی می باشد. ملاحظه می کنیم که مجموع عملکرد ۶۵ فرودگاه کشور از عملکرد برخی از فرودگاه های منطقه که به آنها پرداخته شد، فاصله قابل توجهی دارد. در همین سال **فرودگاه بین المللی امام خمینی ره** که بر اساس اسناد بالادستی مقرر بود در افق چشم انداز بیست ساله کشور به هاب دوم مسافری و هاب اول باری منطقه تبدیل شود، با اعزام و پذیرش ۷.۹۲۲.۷۱۲ نفر عملکردی حدود یک دوازدهم فرودگاه بین المللی دبی، کمتر از یک دهم فرودگاه جدید استانبول، یک پنجم فرودگاه صبیهای استانبول، حدود یک هفتم فرودگاه بین المللی دوحه، یک ششم فرودگاه جده، نزدیک یک پنجم فرودگاه آنتالیا، یک پنجم فرودگاه ریاض، یک چهارم فرودگاه ابوظبی، یک دوم فرودگاه های شارجه و کویت و به میزان قابل توجهی کمتر از فرودگاه های آنکارا، دمام عربستان، از میر ترکیه، مدینه عربستان، منامه ی بحرین و امان اردن داشته است. اگرچه عملکرد **فرودگاه بین المللی مهرآباد** در سال ۱۴۰۳ با بیش از ۱۳ میلیون نفر اعزام و پذیرش مسافر که تقریباً کل آن به عملیات پروازهای داخلی اختصاص دارد، از فرودگاه های مسقط عمان، آنکارای ترکیه، دمام عربستان، از میر، مدینه عربستان، منامه ی بحرین و امان اردن بالاتر قرار گرفته است که در آنها هم پروازهای داخلی و هم پروازهای بین المللی بازرگانی انجام می پذیرد.

وضعیت عملکرد سال ۱۴۰۳ صنعت در کشورمان نگارنده را بر آن داشت تا نسبت به بررسی عملکرد ده ساله اخیر از سال ۱۳۹۴ تا سال ۱۴۰۳ نیز پردازد. نکته بسیار مهم و قابل تامل که در بررسی عملکرد ده ساله اخیر صنعت هوانوردی

کشور مشخص شد این مهم است که متأسفانه بعد از ده سال هنوز **عملکرد سال ۱۴۰۳ از عملکرد سالهای ۱۳۹۴، ۱۳۹۵، ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ کمتر بوده و به ترتیب بیش از ۱، ۱۸، ۲۶، ۶ و ۱۰۳ درصد با آن سالها فاصله دارد.** براساس گزارشهای مستند عملکرد فرودگاههای کشور، در سال ۱۳۹۴ مجموع اعزام و پذیرش مسافر در کل پروازها ۴۹۰۹۱۰۹۵۲ نفر، در سال ۱۳۹۵ این رقم ۵۷۰۳۰۱۶۱ نفر، در سال ۱۳۹۶ رقم مذکور ۶۱۰۵۶۲۰۲۴۶ نفر و در سال ۱۳۹۷ تعداد ۵۱۰۶۹۰۰۹۰۵ نفر می باشد که در سال ۱۳۹۸ به ۴۹۰۳۴۸۰۵۱۴ نفر رسیده بوده است. عملکرد **فرودگاه امام ره** (جدول ۳) نیز در این شاخص که در سال ۱۴۰۳ برابر ۷۰۹۲۲۰۷۱۲ نفر می باشد، تقریباً با عملکرد این فرودگاه در سال ۹۵ برابر و **نسبت به سال ۱۳۹۶** که تعداد اعزام و پذیرش مسافر ۸۰۹۹۱۰۷۸۲ نفر بوده **بیش از ۱۳ درصد فاصله دارد.** در جدول شماره ۱ عملکرد ده ساله صنعت حمل و نقل هوایی کشور در شاخص اعزام و پذیرش مسافر در فرودگاههای کشور به تفکیک پروازهای داخلی و خارجی و مجموع آنها و درصد تغییرات مربوط ارائه شده است. لازم به یادآوری می دانم که تعداد مسافر جابجا شده توسط شرکت های هواپیمایی در پروازهای داخلی تقریباً نصف اعزام و پذیرش مسافران در فرودگاه های کشور می باشد. تعداد مسافر جابجا شده در پروازهای خارجی توسط شرکت های هواپیمایی (داخلی و خارجی) البته با توجه به قرار داشتن مبدا یا مقصد این پروازها در خارج از کشور طبعاً با تعداد اعزام و پذیرش مسافر در پروازهای خارجی فرودگاه های کشور برابر است.

سال	اعزام و پذیرش مسافر در فرودگاهها (نفر)			درصد تغییر	
	پرواز داخلی	پرواز خارجی	کل پروازها	پرواز داخلی	پرواز خارجی
۱۳۹۴	۳۷.۸۸۵.۶۸۸	۱۱.۲۰۶.۲۶۴	۴۹.۰۹۱.۹۵۲	۵	۱
۱۳۹۵	۴۵.۹۶۹.۵۰۶	۱۱.۵۳۳.۹۲۵	۵۷.۵۰۳.۱۶۱	۲۱	۳
۱۳۹۶	۴۸.۹۳۸.۱۷۹	۱۲.۶۲۴.۰۶۷	۶۱.۵۶۲.۲۴۶	۶	۹
۱۳۹۷	۴۱.۴۴۶.۵۲۱	۱۰.۲۴۴.۳۸۴	۵۱.۶۹۰.۹۰۵	-۱۵	-۱۹
۱۳۹۸	۴۰.۱۶۳.۷۳۳	۹.۱۸۴.۷۸۱	۴۹.۳۴۸.۵۱۴	-۳	-۱۰
۱۳۹۹	۲۵.۲۹۳.۵۱۱	۱.۱۳۸.۵۶۱	۲۶.۴۳۲.۰۷۲	-۳۷	-۸۸
۱۴۰۰	۳۱.۵۳۱.۷۶۲	۵.۶۳۱.۱۶۳	۳۷.۱۶۲.۹۲۵	۲۵	۳۹۵
۱۴۰۱	۳۵.۸۲۶.۶۷۸	۹.۴۴۷.۱۰۱	۴۵.۲۷۳.۷۷۹	۱۴	۶۸
۱۴۰۲	۳۵.۳۴۰.۳۵۵	۱۰.۸۳۱.۱۶۷	۴۶.۱۷۱.۵۲۲	-۱	۱۵
۱۴۰۳	۳۶.۸۳۴.۵۹۰	۱۱.۸۳۸.۸۸۷	۴۸.۶۷۳.۴۷۷	۴	۹

جدول ۱ - اعزام و پذیرش مسافر در فرودگاه های کشور طی ده سال ۱۳۹۴-۱۴۰۳

عملکرد نشست و برخاست هواپیماهای بازرگانی در مجموع پروازهای داخلی و خارجی فرودگاههای کشور نیز در سال ۱۴۰۳ که تعداد آن **۴۱۰۶۱۵ فروند** بوده است، نسبت به عملکرد سالهای **۹۵** با **۴۶۳۰۰۱ فروند**، **۹۶** با **۴۹۵۷۵۶ فروند** و **۹۷** با **۴۲۸۰۷۷ فروند کمتر** و به ترتیب **۱۳**، **۲۱** و **۴ درصد فاصله دارد**.

عملکرد **فرودگاه امام ره** (جدول ۳) نیز در این شاخص در سال ۱۴۰۳ که ۵۱.۳۹۵ فروند می باشد، تقریباً با عملکرد این فرودگاه در سال ۹۵ برابر و **نسبت به سال ۱۳۹۶** که تعداد نشست و برخاست هواپیماها ۵۹.۱۶۹ فروند بوده است، **حدود ۱۵ درصد فاصله دارد**. در جدول شماره ۲ عملکرد ده ساله صنعت حمل و نقل هوایی کشور در شاخص نشست - و پرواز هواپیماها در فرودگاههای کشور به تفکیک پروازهای داخلی و خارجی و مجموع آنها و درصد تغییرات مربوط ارائه شده است. در این شاخص نیز تعداد پروازهای داخلی شرکتهای هواپیمایی تقریباً معادل نصف تعداد نشست - و برخاست هواپیماهای پروازهای داخلی فرودگاههای کشور و تعداد پروازهای خارجی شرکتهای هواپیمایی (داخلی و خارجی) برابر نشست و برخاست این پروازها در فرودگاههای کشور می باشد.

سال	نشست و برخاست هواپیما (فروند)			درصد تغییر		
	پرواز داخلی	پرواز خارجی	کل	پرواز داخلی	پرواز خارجی	کل پروازها
۱۳۹۴	۳۲۱۳۸۸	۸۲۲۳۶	۴۰۳۶۲۴	۵	۸	۶
۱۳۹۵	۳۸۰۶۹۶	۸۲۳۰۵	۴۶۳۰۰۱	۱۸	۰	۵
۱۳۹۶	۴۰۸۸۴۲	۸۶۹۱۴	۴۹۵۷۵۶	۷	۶	۷
۱۳۹۷	۳۵۷۶۸۵	۷۰۳۹۲	۴۲۸۰۷۷	-۱۳	-۹	-۱۴
۱۳۹۸	۳۴۳۹۴۴	۶۱۲۴۶	۴۰۵۱۹۰	-۴	-۱۳	-۵
۱۳۹۹	۲۸۶۹۷۰	۱۴۶۸۲	۳۰۱۶۵۲	-۷	-۷۶	-۲۶
۱۴۰۰	۳۳۷۹۰۷	۴۵۷۴۹	۳۸۳۶۵۶	۱۸	۲۱۲	۹۰
۱۴۰۱	۳۰۸۶۳۵	۶۸۶۸۲	۳۷۷۳۱۷	-۹	۵۰	-۲
۱۴۰۲	۳۰۴۵۷۰	۷۷۱۳۲	۳۸۱۷۰۲	-۱	۱۲	۱
۱۴۰۳	۳۲۶۱۴۲	۸۴۴۷۳	۴۱۰۶۱۵	۷	۱۰	۸

جدول ۲ - نشست و برخاست هواپیما در فرودگاههای کشور طی ده سال ۱۳۹۴-۱۴۰۳

اگرچه عملکرد فرودگاه حضرت امام ره در عملکرد کلی فرودگاههای کشور در جداول ۱ و ۲ نیز لحاظ شده است لیکن و به دلیل اهمیت آن مراتب به صورت مجزا نیز در جدول شماره ۳ عملکرد ده ساله آن در شاخصهای اعزام و پذیرش مسافر و نشست و پرواز هواپیماها و درصد تغییرات مربوط ارائه شده است. عملکرد فرودگاه حضرت امام ره

در شاخص اعزام و پذیرش مسافر و نشست و برخاست هواپیما در سال ۱۴۰۳ تقریباً با عملکرد این فرودگاه در سال ۹۵ برابر و نسبت به سال ۱۳۹۶ به ترتیب حدود ۱۴ و ۱۵ درصد فاصله دارد.

سال	اعزام پذیرش مسافر / نفر	درصد تغییر	نشست و برخاست هواپیما / فروند	درصد تغییر
۱۳۹۴	۷.۲۳۴.۱۲۶	۱۳	۵۱.۱۵۱	۱۲
۱۳۹۵	۷.۹۲۰.۶۴۵	۹	۵۴.۸۸۷	۷
۱۳۹۶	۸.۹۹۱.۷۸۲	۱۴	۵۹.۱۶۹	۸
۱۳۹۷	۷.۳۹۴.۲۶۰	- ۱۸	۴۷.۹۱۰	- ۱۹
۱۳۹۸	۶.۷۷۰.۹۱۷	- ۸	۴۱.۶۱۴	- ۱۳
۱۳۹۹	۸۸۲.۲۴۱	- ۸۷	۱۰.۳۰۲	- ۷۵
۱۴۰۰	۴.۰۴۹.۳۴۱	۳۵۹	۳۱.۴۲۴	۲۰۵
۱۴۰۱	۶.۶۳۵.۲۹۴	۶۴	۴۵.۰۶۷	۶۳
۱۴۰۲	۷.۵۹۷.۸۳۷	۱۵	۴۹.۲۵۶	۹
۱۴۰۳	۷.۹۲۲.۷۱۲	۴	۵۱.۳۹۵	۴

جدول ۳ - عملکرد ده ساله فرودگاه حضرت امام ره در شاخص های کلیدی اعزام و پذیرش مسافر و نشست و برخاست هواپیما

اهمیت صنعت حمل و نقل هوایی و ضرورت اهتمام ملی برای توسعه آن

با بررسی وضعیت توسعه ای صنعت هوانوردی در سطح جهانی مشخص می شود از دهه ۶۰ میلادی درحالی که تولید ناخالص داخلی در سطح جهانی پنج برابر شده است، تقاضای فزاینده برای خدمات حمل و نقل هوایی مسافر و بار به همراه پیشرفت های فناوری و سرمایه گذاری های مرتبط با صنعت، آثار و خروجی های اقتصادی آن را ۳۰ برابر کرده است. رشد ترافیک هوایی به طور مستمر نه تنها از چرخه های رکود اقتصادی آسیب ندیده است، بلکه حمل و نقل هوایی در برابر این رکودها مقاومت کرده و به عنوان یکی از موثرترین ابزارها برای پایان دادن به رکودها عمل کرده و این نکته ای است که در محیط های اقتصادی چالشی قابل توجه دولت ها در سطوح مختلف قرار گرفته است. کمک به تولید ناخالص داخلی و ایجاد اشتغال به صورت مستقیم، غیرمستقیم، القایی و کاتالیزوری گردشگری، تسهیل تجارت و سرمایه گذاری بخش مهمی از آثار اقتصادی این صنعت است. نقش اساسی هوانوردی در تجارت بین المللی و توسعه اقتصادی غیرقابل انکار است. از طرفی پیش بینی ها حاکی از آن است که اقتصادها در سطح جهان در آینده حتی بیشتر از امروز به تجارت بین المللی وابسته خواهند شد. انتظار می رود تجارت جهانی تقریباً دو برابر شود و بیش از دو برابر نرخ تولید ناخالص داخلی جهانی افزایش یابد. در مقایسه با سایر روش های حمل و نقل، بهره گیری از حمل و نقل هوایی

برای فواصل دور، به دلیل سرعت آن توجیه‌پذیرتر و قابل اعتماد است. با این حال، این مزایا هزینه بیشتری نسبت به سایر روش‌های حمل‌ونقل دارند. در نتیجه، حمل‌ونقل هوایی بیشتر برای جابجایی کالاهایی استفاده می‌شود که حیاتی، سبک، فشرده، فاسدشدنی و دارای ارزش واحد بالا هستند. این چنین حدود ۳۵ درصد ارزشی کل تجارت بین‌المللی از طریق حمل‌ونقل هوایی جابجا می‌شود، به عنوان مثال در سال ۲۰۲۴ ارزش محموله‌های جابجا شده از طریق هوایی بیش از ۸ تریلیون دلار بوده است. با این وجود با در نظر گرفتن حجم مبادلات، مقدار بار جابجا شده از طریق حمل‌ونقل هوایی حدود ۱ درصد کل محموله‌ها در سطح جهانی است. حمل و نقل هوایی برای زنجیره‌های تامین جهانی بسیاری از صنایع، حیاتی است که عمدتاً برای انتقال کالاهای حساس به زمان استفاده می‌شود. تحویل سریع برای کسب-وکارهایی که فرآیندهای تولید ساده‌ای را ارائه می‌دهند یا به تحویل فوری قطعات ماشین‌آلات و تجهیزات متکی هستند، ضروری است. تأسیسات تولیدی در سراسر جهان برای تحویل قطعات الکتریکی با ارزش، سبک و حساس به حمل‌ونقل هوایی متکی هستند. صادرکنندگان کالاهای فاسدشدنی مانند مواد غذایی و گل و گیاه- که بسیاری از آنها در کشورهای در حال توسعه واقع شده‌اند - فقط می‌توانند از طریق حمل‌ونقل هوایی به بازارهای صادراتی برسند و اشتغال پایدار و رشد اقتصادی را برای کشورهای در حال توسعه که از چنین تجارتی سود می‌برند، فراهم کنند. صنعت داروسازی به ویژه واکسن‌ها، همچنین برای تحویل تجهیزات پزشکی حساس به زمان، به حمل‌ونقل هوایی متکی است. برای مثال، از آنجائیکه واکسن‌های کووید-۱۹ تاریخ انقضای کوتاهی دارند و برای نگهداری نیاز به دمای پایین دارند، در طول همه‌گیری، شبکه خطوط هوایی و تأسیسات بخش حمل‌ونقل هوایی به برآورده شدن این الزامات ویژه حمل‌ونقل کمک و توزیع سریع واکسن‌ها را در سراسر جهان ممکن کرد. حمل‌ونقل هوایی با کم کردن فاصله‌ها، شهروندان، فرهنگ‌ها، شرکت‌ها، ایده‌ها، نوآوری‌ها و فرصت‌ها را به هم وصل می‌کند و موجبات نزدیکی، شناخت و تعامل بیشتر، تبادل اندیشه و فکر و تجربیات موفق و مراودات تجاری و اقتصادی و البته معرفی نقاط قوت و جذابیت‌های تاثیرگذار و تحسین‌برانگیز، مراکز اصلی استقرار خود را به سایر ملل فراهم می‌نمایند. دسترسی و ارتباط سریع امروز در کنار استعدادها، فضای کسب‌وکار مطلوب و کیفیت زندگی از عناصر اصلی جذابیت اقتصادی و جزء حیاتی صنایع مدرن برای جابجایی سریع کالاهای ارزشمند، ایجاد و نفوذ در بازارهای جهانی و حمایت از ورود و جذب سرمایه‌های خارجی محسوب می‌شود. در اهمیت این صنعت و آثار مهم آن این نکته کافیست که امروز برخورداری از یک شرکت هواپیمایی با ناوگان و شبکه گسترده پروازی به نقاط مختلف جهان و نیز بهره‌مندی از یک فرودگاه بین‌المللی بزرگ که به عنوان نقطه اتصال و روتر شبکه وسیع و گسترده مسیرهای هوایی ایفای نقش می‌کند از مظاهر قدرت نرم کشورها یاد می‌شوند. اثرات اقتصادی سالانه صنعت هوانوردی در سال ۲۰۲۳ بصورت مستقیم، غیر مستقیم، القایی و

کاتالیزوری گردشگری در سطح جهانی ۴.۱ تریلیون دلار برابر ۳.۹ درصد تولید ناخالص داخلی جهانی برآورد شد. در این میان تعداد شاغلین مرتبط با این صنعت نیز به بیش از ۸۶.۵ میلیون نفر در سراسر جهان رسید. به عبارت دیگر در این سال صنعت هوانوردی از ۸۶.۵ میلیون شغل در سراسر جهان چه به طور مستقیم در صنعت یا از طریق زنجیره تامین صنعت، هزینه‌های کارکنان و در بخش گردشگری مبتنی بر حمل و نقل هوایی پشتیبانی کرد. ضمن اینکه لازم به یادآوری می‌باشد که مشاغل مستقیم این صنعت به طور متوسط ۳ برابر بیشتر از مشاغل متوسط در اقتصاد مولد هستند و بازدهی دارند. از طرفی انتظار می‌رود در سناریو پایه تقاضا برای حمل و نقل هوایی طی ۲۰ سال آینده به طور متوسط ۳.۹ درصد در سال افزایش یابد. اگر این رشد مطابق روند فعلی محقق شود، تا سال ۲۰۴۳ خروجی‌های صنعت حمل و نقل هوایی ۱۶.۴ میلیون شغل و ۲.۱ تریلیون دلار تولید ناخالص داخلی مستقیم برای اقتصاد جهانی ایجاد خواهد کرد. ضمن اینکه در این سال ۴۸.۳ میلیون شغل دیگر و ۳.۹ تریلیون دلار تولید ناخالص داخلی نیز بصورت غیرمستقیم و القایی شاهد خواهیم بود. براین اساس با لحاظ تأثیر حمل و نقل هوایی بر گردشگری جهانی متکی به این شیوه حمل و نقل، آثار صنعت حمل و نقل هوایی در مجموع به ۱۳۵.۴ میلیون شغل و ۸.۵ تریلیون دلار در تولید ناخالص داخلی ارتقا خواهد یافت. گزینه دیگر این است که طی ۲۰ سال آینده حمل و نقل هوایی به شکلی سریعتر و سالانه ۵ درصد رشد کند، یعنی همان سطوحی که در دوره قبل از شیوع کرونا صنعت به آن دست یافت، در این صورت حمل و نقل هوایی در سال ۲۰۴۳ به حدود ۲۱.۳ تریلیون مسافر کیلومتر درآمدی (RPK) خواهد رسید. در سایه عملکرد با این رشد ۵ درصدی پیش‌بینی می‌شود صنعت حمل و نقل هوایی در سال ۲۰۴۳ در مجموع بصورت مستقیم، غیرمستقیم، القایی و کاتالیزوری گردشگری از ۱۵۳.۲ میلیون شغل و ۱۰.۳ تریلیون دلار سهم در تولید ناخالص داخلی پشتیبانی خواهد کرد.

در یک نگاه محافظه کارانه تر به آینده اگر ۲۰ سال آینده به طور طبیعی مملو از عدم قطعیت‌ها همراه باشد، رویدادهای سیاسی و اقتصادی غیرمنتظره می‌تواند این پیش‌بینی‌ها را از مسیر خارج کند. اگر حرکت‌ها به سمت جهانی حمایت-گرایانه تر و متشتت تر ادامه یابد، احتمالاً میزان ترافیک هوایی، به ویژه سفرها و حمل و نقل هوایی بین‌المللی، کمتر خواهد بود و این چنین تحقیقات در مورد این سناریو رشد آهسته تری را در فعالیت‌های هوانوردی پیش‌بینی می‌کند و آن متوسط نرخ رشد سالانه ۲.۶ درصدی در شاخص مسافر کیلومتر درآمدی (RPK) طی ۲۰ سال آینده می‌باشد. با این وجود حتی اگر این سناریوی بدبینانه تر محقق شود، در سال ۲۰۴۳ با در نظر گرفتن آثار مستقیم، غیرمستقیم، القایی و کاتالیزوری گردشگری شاهد ۱۸.۵ میلیون شغل و ۱۸ تریلیون دلار تولید ناخالص داخلی کمتر از روند عادی یعنی ۶.۲ تریلیون دلار تولید ناخالص داخلی و ۱۱۲ میلیون شغل در بخش حمل و نقل هوایی خواهیم بود که طبعاً ارقام

بسیار قابل توجهی در سطح اقتصاد جهانی می‌باشند. از این روست که در هر شرایط تمام کشورهای در حال توسعه و البته توسعه یافته توسعه صنعت حمل و نقل هوایی خود و بهره‌گیری از آثار متعدد اقتصادی و اجتماعی آن را با جدیت در دستور کار قرار داده‌اند.

نقاط قوت و مزیت‌های کشور

موقعیت ژئواستراتژیک و ژئوپولیتیک کشورمان از لحاظ قرار گرفتن در نقطه تلاقی شرق و غرب و شمال و جنوب و سرزمین موسوم به قلب دنیا و جایگاه تاریخی تمدنی آن در طول تاریخ، گستردگی و بکربودن کشور از جهت ظرفیت‌های تجاری، بازرگانی و صنعتی، وجود جاذبه‌های قوی گردشگری، جمعیت بیش از ۸۵ میلیون نفری داخل و جمعیت ۵ تا ۷ میلیون نفری ایرانیان خارج از کشور و جریان سرمایه‌گذاری منطقه‌ای و بین‌المللی و ظرفیت‌های فراوان کشور برای ارتباط، رفت‌وآمد و سرمایه‌گذاری سرمایه‌گذاران در کشور، برنامه‌های توسعه‌ای کشور و تکلیف نرخ رشد ۸ درصدی برای سال‌های آتی به‌عنوان محرک تقاضای فراوان برای حمل‌ونقل هوایی در کشور، برخورداری از سابقه دیرین کشور در صنعت هوانوردی بین‌المللی، نیروی انسانی جوان، متخصص و علاقمند برای تلاش دانایی‌محور در این حوزه، شبکه وسیع زیرساخت‌های فرودگاهی، ارتباطی، ناوبری و نظارتی هوانوردی (۲۲ سایت راداری، ۲۶ ایستگاه ارتباطی)، برخورداری از ۱۴۹ مسیر هوایی به طول بیش از ۸۰ هزار کیلومتر و تحت مدیریت ترافیک هوایی، تعداد قابل توجه شرکت‌های هواپیمایی و تمایل برای سرمایه‌گذاری بیشتر در این بخش که می‌تواند به افزایش رقابت و ارتقاء سطح خدمات و البته افزایش سهم از بازار حمل‌ونقل هوایی منجر شود، همه و همه مزیت‌ها و قابلیت‌های درونزایی می‌باشند که در صورت تدبیر شایسته و تلاش‌های دانش پایه داخلی و رفع تضییقات غیرقانونی، غیرانسانی و تحمیلی تحریم‌ها، می‌توانند در توسعه سریع صنعت هوانوردی کشورمان و نقش آفرینی آن در توسعه اجتماعی و اقتصادی کشور به کار گرفته شوند.

فراموش نکنیم که برای تسریع در توسعه کشور و تقویت کارآمدی آن در همه ابعاد، افزایش قدرت ثروت آفرینی و سهم خود از اقتصاد جهانی و منطقه‌ای، نیازمند گسترش ارتباطات بین‌المللی و منطقه‌ای هستیم که با اشتیاق شهروندان دیگر کشورها برای سفر به کشورمان و البته فراهم‌سازی بسترهای سخت افزاری و نرم افزاری لازم این مهم محقق شدنی خواهد بود. برای ارتقای تصویر ایران در نزد جهانیان و زدودن زنگارهای ایران هراسی و تبلیغات مسموم علیه کشور و دین و مذهب، به دیگر سخن برای تقویت قدرت نرم ملی در کنار سیاست‌های هوشمندانه تعقیب منافع ملی نیز، امروز یکی از راهبردی‌ترین اقدامات، اهتمام و عزم ملی و عملی برای توسعه سیستم حمل‌ونقل هوایی کشور برای

اتصال آن به کلیه نقاط دنیا می‌باشد که در ابعاد مختلف سیاسی، اجتماعی و فرهنگی و اقتصادی، واجد آثار بسیار با اهمیتی است.

چالش‌ها و موانع پیش رو

با وجود تلاش‌ها، مجاهدت‌ها و سخت‌کوشی‌های دهها هزار نفر از متخصصان و کارشناسان دلسوز که در ایفای وظایف و مسئولیت‌های خود در بخش‌های مختلف صنعت هوانوردی کشور از هیچ کوششی فروگذار نمی‌کنند، شرایط این صنعت در ابعاد مختلف کمی و کیفی در وضعیت شکننده، نااطمینانی و پیچیده‌ای قرار گرفته و کاهش عملکرد صنعت نسبت به آمار و ارقام عملکرد آن در ده سال پیش گویای بخشی از این شرایط است.

۱- فقدان برنامه راهبردی مورد اقدام و عمل سیستم حمل‌ونقل هوایی کشور و عدم تعهد و پایبندی به برنامه‌های تدوین شده قبلی،

۲- عدم تعادل عرضه و تقاضای ناوگان هوایی کشور و ترکیب نامتناسب آن برای بازار داخلی و فاصله زیاد با سطح مورد نیاز برای نقش آفرینی در بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی و تحقق بند ۵ سیاست‌های کلی حمل و نقل کشور موضوع دستیابی به سهم بیشتر از بازار حمل‌ونقل بین‌المللی،

۳- میانگین عمر بسیار بالای بیش از ۲۸ سال ناوگان هوایی موجود در برابر عمر متوسط کمتر از ۹ ساله ناوگان کشورهای منطقه (ترکیه، امارات، قطر و سعودی)، درحالی‌که کاهش عمر ناوگان هوایی هم از تکالیف اسناد بالادستی و هم برنامه‌های وزرای مسئول بخش بوده است،

۴- زمین‌گیری حدود ۵۰ درصدی ناوگان ثبت‌شده و فعالیت عملی روزانه دوسوم از ناوگان موسوم به فعال،

۵- حوادث و نقص‌های متعدد و مکرر فنی هواپیماها در مسیرهای داخلی و خارجی موجب شکل‌گیری حلقه‌های زنجیره سوانح در نتیجه عدم پیاده‌سازی کامل سیستم مدیریت ایمنی پیشگیرانه در بخش‌های مختلف صنعت،

۶- هزینه‌های تعمیر و نگهداری مضاعف ناوگان موجود کشور نسبت به ناوگان کشورهای صدرالذکر به دلیل عمر و کارکرد بالا، مصرف متوسط یک و نیم برابری سوخت هواپیماهای موجود نسبت به ناوگان کشورهای منطقه و تحمیل هزینه‌های مضاعف به اقتصاد ملی و آلاینده‌گی کربنی بیشتر محیط زیست،

۷- عدم امکان پاسخگویی به تقاضای سفرهای هوایی در حالیکه عملکرد سال ۱۴۰۳ با میزان عملکرد سال‌های قبل از شیوع بیماری کرونا به عنوان مثال سال ۱۳۹۶ فاصله زیاد ۲۶ درصدی وجود دارد،

۸- فقدان هماهنگی موثر بین سیاست‌ها و مقررات حمل‌ونقل هوایی، گردشگری و تجارت و ایجاد ارتباط نهادینه بین این بخش‌ها در تعامل با وزارتخانه‌های ذیربط به‌عنوان بخش‌های موجد تقاضا، اجرای ناکارآمد تکلیف آزادسازی هوشمندانه قیمت‌ها و حذف تدریجی یارانه‌ها که خروجی و نتیجه حاصل آن با تضعیف اقتصاد صنعت حمل و نقل هوایی موجبات عدم رضایت مردم، شرکت‌های هواپیمایی و حاکمیت را فراهم ساخته است،

۹- فقدان شرکت هواپیمایی توانمند و بزرگ دارای ناوگان و شبکه وسیع پروازهای بین‌المللی و واگذاری بخش قابل توجه ۴۰ درصدی از سفرهای خارجی هموطنان به شرکت‌های خارجی و بالمآل خروج قابل توجه چندمیلیارد دلاری ارز از کشور به دلیل محدودیت ناوگان، درحالی‌که شرکت‌های هواپیمایی کشورهای منطقه منبع ورود ارز به اقتصاد ملی خود محسوب می‌شوند،

۱۰- عدم اجرای فازهای توسعه فرودگاه امام ره و سطح پایین کیفی و کمی خدمات فرودگاه مذکور که در شرایط فعلی موجبات مقایسه مستمر سلبی شرایط کشور با سایر کشورهای منطقه شده است، ضمن اینکه اعزام و پذیرش مسافر به و از فرودگاه بین‌المللی امام ره در سال ۲۰۲۴ کمتر از یک دهم فرودگاه‌های بزرگ استانبول و یک دوازدهم دبی و حدود یک هفتم فرودگاه دوحه قطر می‌باشد،

۱۱- فقدان برنامه ملی ناوبری هوایی کشور برای بهره‌برداری بهینه و ارتقای کارایی و ظرفیت فضای کشور،

۱۲- نیاز به نوسازی حداقل ۵۰ درصدی سامانه‌های هوانوردی اعم از ارتباطی، ناوبری و نظارتی (راداری) منصوبه در مرکز کنترل فضای کشور و فرودگاه‌ها و ایستگاه‌های ارتباطی و نظارتی هوانوردی کشور براساس مطالعات مستند،

۱۳- افزایش مناطق محدوده، ممنوعه، احتیاطی و خطر به ۳۵ درصد کل فضای کشور که مانعی در برابر طراحی و ایجاد مسیرهای بهینه‌تر محسوب می‌شود،

۱۴- انفعال در برابر مسیرهای پروازهای عبوری رقیب در کشورهای منطقه و فقدان بازاریابی راهبردی در خصوص جلب و جذب پروازهای عبوری از فضای کشور،

۱۵- انجام ۹۰ درصد عملیات حمل‌ونقل هوایی و اعزام و پذیرش مسافر در پروازهای داخلی در سال ۱۴۰۳ صرفاً در ۱۳ فرودگاه از ۶۵ فرودگاه بازرگانی عملیاتی کشور و در نتیجه بهره‌وری بسیار پایین سرمایه‌گذاری‌های زیرساخت-های فرودگاهی و هوانوردی موجود و در راس آن عدم استفاده اثربخش از ظرفیت سرمایه انسانی متخصص و مجرب این حوزه به دلیل کمبود شدید ناوگان متناسب و ...،

۱۶-عدم بهره‌گیری موثر صنعت حمل‌ونقل هوایی از بازارهای مالی بویژه بازار سرمایه و بیمه‌ها،

۱۷-عدم بهره‌گیری مطلوب از رویکردهای مدیریتی نوین و حرفه‌ای در شرکت‌های هواپیمایی و فرودگاه‌ها و فاصله قابل توجه با اصول حاکمیت شرکتی در آنها،

۱۸-فقدان رویکرد سیستمی در درون صنعت و تعامل موثر و هماهنگ عناصر و ارکان صنعت در مسیر توسعه،

۱۹-خروج و مهاجرت برخی از نیروهای متخصص صنعت در بخش‌های مختلف آن،

۲۰-تحریم‌های ظالمانه و عدم برخورد هوشمندانه، فعالانه و موثر با آن

بخشی از چالش‌های پیش روی صنعت هوانوردی می‌باشد که همه‌وهمه محصول عقب‌ماندگی سال‌های طولانی معلول عوامل و علل مختلف از جمله عدم توجه و اولویت‌دهی نظام توسعه ملی به این صنعت، روزمرگی و مدیریت ضعیف در اداره بنگاه‌های دولتی صنعت و حوزه سیاست‌گذاری، هدایت، تنظیم‌گری و نظارت در سالهای اخیر که خواسته و یا نخواست به جای اهتمام بر پیگیری و تقویت اصول و تبیین جایگاه و بایدهای آن، دچار تمسک به فروع شده است و البته محدودیت‌های ناشی از تحریم‌های ناجوانمردانه در حوزه‌های دسترسی به فناوری‌ها (ناوگان روزآمد و ...)، تامین مالی مناسب و ارتباطات بین‌المللی معطوف به توسعه بازار، بی‌ثباتی محیط اقتصاد کلان و روند نامناسب رشد اقتصادی و کاهش ارزش پول ملی و تورم ویرانگر مستمر می‌باشد.

بایدهای پیش‌رو

به اعتقاد کارشناسان، صنعت هوانوردی با توجه به برخی از مزیت‌ها و نقاط قوت کشور، در صورت توجه و تدبیر لازم و رفع هوشمندانه چالش‌ها و موانع می‌تواند به‌عنوان یکی از پیشران‌های تحقق بند ده سیاست‌های کلی ابلاغی برنامه هفتم، موضوع فعال‌سازی مزیت‌های جغرافیایی-سیاسی و تبدیل جمهوری اسلامی ایران به مرکز مبادلات و خدمات تجاری، انرژی، ارتباطات و حمل‌ونقل با روان‌سازی مقررات و ایجاد و توسعه زیرساخت‌های لازم و البته بستر ساز و تسهیل‌گر تحقق برخی دیگر از سیاست‌های کلی بویژه بند یک سیاست‌ها، موضوع هدف کلی پیشرفت توأم با عدالت و رشد هشت درصدی اقتصاد ملی با تاکید بر افزایش بهره‌وری، بند ۱۷ سیاست‌ها، موضوع توسعه صنعت گردشگری و بند ۲۲ سیاست‌ها، موضوع تقویت رویکرد اقتصادمحور در سیاست خارجی و روابط منطقه‌ای و جهانی و تقویت پیوندهای اقتصادی نیز باشد.

باید دقت کنیم شرایط شکننده صنعت حمل و نقل هوایی کشور و روند اقدامات توسعه‌ای کشورهای منطقه و اقتضای شرایط و پیش‌بینی‌های در سطح بین‌المللی به‌نحویست که هرگونه غفلت بیشتر از کاهش فاصله و بهره‌گیری از ظرفیت‌های این صنعت، موجب از دست رفتن بیشتر فرصت‌ها و مواهب و آثار ایجابی مستقیم و غیرمستقیم آن در ابعاد مختلف اقتصادی، اجتماعی و سیاسی و واگذاری بیشتر میدان کارزار زیرساختی ترانزیتی منطقه‌ای بین‌المللی به دیگران خواهد شد. از طرفی نیز عدم تدبیر برای بهره‌برداری از سرمایه‌گذاری‌های نسبتاً قابل توجهی که حاکمیت برای احداث فرودگاه‌های متعدد در کشور و تقریباً در همه استان‌ها طی سال‌های گذشته انجام داده است و مهم‌تر از آن عدم استفاده موثر از ظرفیت سرمایه‌های انسانی متخصص در حوزه‌های فنی این صنعت، چیزی جز هرز رفتن منابع مذکور و البته هزینه فرصت‌های از دست رفته نخواهد بود. این درحالیست که تامین یک‌سوم رشد در نظام توسعه ملی از طریق ارتقای بهره‌وری نیز هم تکلیفی قانونی و هم ضرورتی منطقی و عقلانی پیش‌روی کشور است و از این جهت عدم تدبیر برای بهره‌برداری موثر از منابع، ظرفیت‌ها و سرمایه‌های مادی و انسانی موجود صنعت برای ارزش‌آفرینی در فرایند پیشرفت و توسعه ملی رهاوردی جز زیان و خسارت نخواهد داشت، ضمن این‌که از مصادیق اتم ترک فعل‌هایی می‌باشد که هزینه بسیار سنگین و غیرقابل جبرانی را به کشور و نسل‌های آینده تحمیل خواهد کرد. از این رو امروز باید تمام تلاش سازمان متولی هدایت توسعه کشور و البته وزارتخانه عهده‌دار بخش حمل و نقل بر آن باشد که در عصر سرعت و هواپیمایی، از زیرساخت‌های فرودگاهی و هوانوردی که با سرمایه‌گذاری سنگین در سراسر کشور ایجاد شده است، حداکثر بهره‌برداری لازم به عمل آید، چرا که هم از جهت زمانی سهل الوصول‌تر است و هم نیاز به سرمایه‌گذاری زیرساختی جدید ندارد. اگر چه در برخی از فرودگاه‌های بین‌المللی کشور که در صورت رفع تحریم‌ها با تقاضای موثر حمل و نقل هوایی بین‌المللی مواجه خواهیم شد لازم است اقدامات توسعه‌ای زیرساختی با سرعت پیگیری شود. بر این اساس ضروریست:

۱- استقرار نظام مدیریت مبتنی بر شایسته‌سالاری متعهدانه مبتنی بر دانایی، مهارت، تجربه، بینش و ویژگی‌های شخصی و شخصیتی و معیارهای امانت‌داری ارزش‌آفرین و صداقت، پاکدستی و پاکدامنی در انتخاب مدیران ارشد، میانی و عملیاتی صنعت در دستور کار دولت باشد و لازم است در این فرایند از بسترهای تعارض منافع مجریان و ناظران به شدت اجتناب گردد.

۲- اهتمام و تاکید بر توانمندسازی و توسعه سرمایه انسانی صنعت در همه سطوح عملیاتی و مدیریتی از طریق ارتقای سطح کمی و کیفی آموزش‌ها و تقویت دانشکده صنعت هوانوردی کشور و حرفه‌ای‌سازی مدیریت فرودگاه‌ها و شرکت‌های هوایی مبتنی بر آخرین تجارب موفق بین‌المللی نیز از بایدهای پیش رو می‌باشد.

۳- لازم است تلاش کنیم تا توسعه صنعت هوانوردی در اولویت سیاست‌ها و برنامه‌ریزی‌های کلان ملی در راستای تبدیل آن به یکی از پیشران‌های توسعه اقتصادی اجتماعی کشور و راهبرد تقویت قدرت نرم ملی، قرارگیرد.

۴- هماهنگی موثر بین سیاست‌ها و برنامه‌های توسعه حمل‌ونقل هوایی کشور با سیاست‌ها و برنامه‌های توسعه سفر و گردشگری و توسعه تجارت و بازرگانی بویژه صادرات کالاهای صنایع مزیت‌گیرنده از حمل‌ونقل هوایی و محصولات بخش کشاورزی در تعامل موثر با وزارتخانه‌های میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، صنعت، معدن و تجارت و جهاد کشاورزی و ایجاد ارتباط نهادینه بین این بخش‌ها، به منظور ارتقای اثربخشی و استفاده حداکثری از ظرفیت حمل‌ونقل هوایی کشور و هم‌افزایی با بخش‌های تجارت و گردشگری ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است و باید ارتباط نهادینه‌ای بین این بخش‌ها پی‌ریزی شود.

۵- شرایط در حال انتقال به مرحله‌یی که همسو با سایر ابعاد توسعه اقتصادی و اجتماعی و سیاسی کشور باید در پی تسریع حرکت کشور در مسیر رشدهای ۸ درصدی اقتصاد ملی باشیم و الزام حاکمیت روح توسعه و پیشرفت دانایی بنیان بر کالبد همه فعالیت‌های دولت از یکسو و فاصله صنعت هوانوردی کشور در مقایسه با رقبای منطقه‌یی آن از سوی دیگر، ایجاب می‌نماید، همگام با نظام بین‌الملل هوانوردی، سازمان هواپیمایی کشوری ج.ا.ایران نیز با توجه به سناریوهای مختلف قابل تصور و پیش‌رو از رفع تحریم‌ها تا تشدید احتمالی آنها که بطور مستقیم صنعت هوانوردی-کشورمان را تحت تاثیر قرار می‌دهد، نسبت به تدوین و یا بازتدوین برنامه استراتژیک توسعه صنعت هواپیمایی کشوری در سناریوها و ابعاد مختلف موضوعی یا ساختاری آن در اولین فرصت و با مشارکت سایر عناصر سیستم حمل‌ونقل هوایی و نخبگان ابزاری و فکری داخل صنعت از بخشهای دولتی و غیردولتی اقدام نماید و کشور را از فقدان برنامه‌های هوشمند و قابل ارزیابی و سنجش رهایی بخشد.

۶- لازم است توسعه کمی و کیفی ناوگان فعال هوایی کشور و کاهش متوسط عمر آن و بهبود و ارتقای سطح کیفی خدمات در فرودگاه‌ها از طریق پیگیری برای تامین مالی توسعه و نوسازی ناوگان شرکت‌های هواپیمایی اعم از دولتی و خصوصی مشروط به اینکه سن ناوگان مورد نظر برای استفاده از منابع حداکثر ۱۵ سال باشد، از طریق صندوق توسعه ملی و صندوق توسعه حمل‌ونقل در قالب ترتیبات تامین مالی یا مشارکت و یا هر دو، تامین مالی خارجی و داخلی

ممکن از بازارهای پول و سرمایه و کمکهای فنی اعتباری دولت موضوع جزء ۴ بند ت ماده ۵۷ قانون برنامه هفتم، پیگیری برای بهره‌گیری موثر از منابع تهاثر نفت اختصاص یافته تا زمان رفع تحریم‌ها برای تامین ناوگان و سرمایه- گذاری‌های زیرساختی صنعت مبتنی بر تقاضا، همانند دو فروند هواپیمای جدید وارده به ناوگان شرکت هواپیمایی ج.ا.ایران با جدیت دنبال شود،

۷- توسعه و استمرار منطقی و هوشمندانه فرصت مغتنم فرایند آزادسازی کامل نرخ خدمات حمل و نقل هوایی، نرخ سوخت هواپیما، خدمات فرودگاهی و شبکه پروازی با رعایت اصول هزینه تمام شده، پرهیز از تبعیض و مشاوره با ذینفعان و بهره‌برداران و مراقبت از قواعد رقابت، لغو تخفیفات تکلیفی و هرگونه معافیت در زمینه بهره‌برداری از خدمات ناوبری هوایی، فرودگاهی، نشست و برخاست، خدمات پروازی، واگذاری اماکن و سایر موارد مرتبط فرودگاهی

۸- پیگیری برای اخذ مجوز قانونی لازم برای اختصاص تمام منابع حاصل از آزادسازی نرخ سوخت هواپیما از زمان اجرا حداقل به مدت ۵ سال به منظور تقویت و توسعه ناوگان هوایی کشور در قالب افزایش سرمایه صندوق توسعه حمل و نقل و اختصاص آن در قالب تسهیلات به شرکت‌های هواپیمایی برای توسعه و جوان سازی ناوگان هوایی کشور صورت پذیرد. ضمن اینکه همزمان تدبیر و تلاش موثر برای فعال سازی ناوگان غیرفعال واجد ارزش و دارای قابلیت بهره‌برداری شرکت‌های هواپیمایی با تجمع منابع فنی-دانشی، ارتباطی و مادی داخلی و فرصت‌های منطقه‌ای و بین-المللی امری اجتناب ناپذیر است.

۹- تدوین و اجرای برنامه ملی ناوبری هوایی کشور و تعامل موثر با کشورهای همسایه در این ارتباط، در راستای ارتقای کارایی و ظرفیت ناوبری هوایی و ایفای تعهدات منطقه‌ای و بین‌المللی و در چارچوب راهبرد عملیاتی ارتقای بلوکی سیستم هوانوردی و پیاده سازی ناوبری مبتنی بر عملکرد در مدیریت ترافیک هوایی کشور

۱۰- نوسازی و توسعه کمی و کیفی زیرساخت‌های ارتباطی، ناوبری و نظارتی و مدیریت ترافیک هوایی طی ۴ سال آتی موضوع راهبردی واجد اهمیتی می باشد که در صورت اقدام موثر و سریع می تواند با توجه به گستره فضای کشور و موقعیت مزیت دار آن نسبت به مسیرهای رقیب، بهره‌های مضاعفی را از قبل افزایش سهم کشور از پروازهای عبوری و ترانزیتی عاید نظام توسعه ملی نماید که هم دارای ابعاد اقتصادی و هم وجوه سیاسی امنیتی ایجابی خواهد بود.

۱۱- در این فرایند تلاش و همفکری موثر با مراجع ذیربط (ستاد کل نیروهای مسلح و شورای عالی امنیت ملی) برای رفع موانع احتمالی و ایجاد مسیرهای رقابتی و مزیت دار در سطح منطقه در راستای استفاده حداکثری از ظرفیت فضای

کشور و سامانه‌های هوانوردی به نحوی که موجب افزایش پروازهای عبوری از فضای کشور شود، بسیار مهم خواهد بود.

۱۲- تقویت ارتباطات بین‌المللی هواپیمایی بویژه با کشورهای همسایه و حضور موثر در مجامع بین‌المللی صنعت بویژه ایکائو، یاتا و اتحادیه بین‌المللی فرودگاه‌ها و تقویت دیپلماسی عمومی این بخش و بازنگری موافقت‌نامه‌های دوجانبه حمل‌ونقل هوایی با کشورهای مختلف بر اساس مقتضیات روز و تامین منافع ملی و استفاده حداکثری از ظرفیت‌های فرودگاهی و هوانوردی کشور دستور کارهای مهم دیگری می‌باشند که باید مورد پیگیری لازم قرار گیرند.

۱۳- توسعه نظام‌مند شهر فرودگاهی امام‌ره در همه ابعاد هوانوردی و اقتصادی مبتنی بر یک برنامه راهبردی و تعیین اولویت‌های اجرایی لازم برای دستیابی به حداکثر بهره‌وری از منابع و حرکت در مسیر دستیابی به سهم مناسب آن از بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی و تبدیل به یکی از پیشران‌های توسعه‌ای کشور موضوع بسیار مهم دیگری می‌باشد که مستلزم توجه جدی وزارت راه و شهرسازی و مدیریت ذیصلاح مربوط است.

۱۴- در این میان هدایت توسعه تقاضامحور شبکه فرودگاهی کشور در چارچوب مطالعات طرح جامع حمل‌ونقل کشور و اقدامات توسعه‌ای در سایر فرودگاه‌های کشور اعم از سطوح پروازی و پایانه‌ها صرفاً در چارچوب توصیه‌های مطالعات طرح جامع مربوط و پیش‌بینی تقاضای به و از آنها و پرهیز از هرگونه اقدام‌های فاقد توجیه اقتصادی لازم نیز ضرورت پیش‌روی وزارت راه و شهرسازی و صنعت است.

۱۵- برنامه‌ریزی و تدبیر مشترک صنعت برای هوشمندسازی با کاربست فناوری‌های رهاورد انقلاب صنعتی چهارم (هوش مصنوعی، اینترنت اشیا، رایانش ابری و) در راستای ارتقای بهره‌وری و کیفیت خدمات در بخش‌های مختلف صنعت.

۱۶- تقویت و باز مهندسی ساختار صنعت هوانوردی کشور برای برخورداری از نظام حکمرانی مناسب و چارچوب-های اثربخش نهادی، نظارتی و سیاستی و شفاف‌سازی وظایف و نحوه پاسخگویی اجزای مختلف صنعت، اعم از شرکت‌ها، موسسات و فرودگاه‌ها با رویکرد سیاست‌گذاری مشارکتی و تسهیلی، هدایت کلان و نظارت موثر، تفکیک دقیق بین وظایف نظارتی، عملیاتی و آرایه خدمات در صنعت برای استقرار ایمنی و نظم و کیفیت خدمات و رفع سریع مواضع و مواقع شبهه‌ناک تعارض منافع در بخش‌های مختلف صنعت،

۱۷- فعال‌سازی شورای عالی هواپیمایی و پیگیری و تمهید قانونی لازم برای ارتقای جایگاه آن، به منظور ارتقای سطح هماهنگی و اثربخشی سیاست‌گذاری و تعیین خط‌مشی‌های حوزه هوانوردی و حمل‌ونقل هوایی غیرنظامی

کشور و تشکیل آن به ریاست رئیس جمهور و درغیاب ایشان معاون اول رئیس جمهور و عضویت وزرای راه و شهرسازی، اموراتصادی و دارایی، صنعت، معدن و تجارت، امور خارجه، اطلاعات، کشور، دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان برنامه و بودجه، نماینده رئیس قوه قضائیه در سطح یکی از معاونین قوه، رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، یک نفر متخصص حقوق هوایی با معرفی وزیر راه و شهرسازی، مدیرعامل شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران، نماینده شرکت های هواپیمایی و رئیس سازمان هواپیمایی کشوری که در عین حال دبیر شورا هم خواهد بود.

۱۸- باز مهندسی ساختار و سازمان شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و خروج شرکت مذکور از بلا تکلیفی واگذاری - عدم واگذاری به منظور چابک سازی و ارتقای بهره وری و توسعه کمی و کیفی مبتنی بر اصول روزآمد مدیریت شرکت های هواپیمایی در تراز بین المللی و تبدیل آن به گروه هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران با تاکید بر تقویت و متناسب سازی ناوگان شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران با زیرساخت های نرم افزاری و سرمایه انسانی متخصص شرکت و نیز کاهش فاصله آن با رقبای منطقه ای،

۱۹- تدبیر و تلاش برای هم افزایی حمل و نقل هوایی با دیگر مدهای حمل و نقل اعم از ریلی، دریایی و جاده ای و بهره گیری از مزیت های حمل و نقل چندوجهی دیگر دستور کار مهمی می باشد که متاسفانه تاکنون توجه لازم به آن صورت نگرفته است.

۲۰- تدبیر مشترک با سازمان های برنامه و بودجه و اموراتداری و استخدامی کشور برای ارتقای نظام جبران خدمت، نگهداشت و جلوگیری از مهاجرت متخصصین صنعت در بخش های مختلف فنی عملیاتی و نظارتی یکی از مهمترین اقدامات ضروری برای ارتقای صنعت در همه ابعاد آن بوده و لازم است مورد توجه لازم قرار گیرد.

اینها و بسیاری از بایدها که متخصصین صنعت بهتر از نگارنده به آنها اشراف دارند، مستلزم تدبیر و برنامه ریزی توسط خودمان در داخل کشور است که به طور حتم بی توجهی به آنها مسیر توسعه را بسیار سخت و پرچالش می نماید. نکته آخری که لازم به یادآوری می دانم موضوع تحریم های صنعت هوانوردی غیرنظامی و نحوه برخورد نهادی ما با آنهاست. با تعمق دقیق تر در محتوای کنوانسیون بین المللی هواپیمایی کشوری، به نظر می رسد باز تدبیر در نحوه مواجهه کشورمان با تحریم های غیرانسانی هواپیمایی غیرنظامی طی دهه های اخیر ضرورتی انکارناپذیر می باشد. برخورد فعال و پویا با موضوع تحریم ها علیه صنعت هوانوردی باید از طریق تدبیر مشترک حقوقدانان صنعت حمل و نقل هوایی، دستگاه دیپلماسی و شورای حقوقی بین المللی نهاد ریاست جمهوری و طرح درخواست رفع آنها از طریق شورای

اجرایی ایکائو، مجمع عمومی سازمان ملل، دیوان بین‌المللی دادگستری و دادگاه‌های کشورهای موثر در امر تحریم صنعت حمل‌ونقل هوایی کشورمان، با تاکید بر مواد کنوانسیون بین‌المللی هواپیمایی کشوری بویژه الزامات ماده ۴۴ آن صورت پذیرد که به صراحت به حق کشورهای متعاقد برای برخورداری از حمل و نقل هوایی ایمن، امن و کارآمد و منظم تاکید می‌نماید. فراموش نکنیم این تحریم‌ها اتفاقاً برعکس منشور ایکائو موجبات تحمیل هزینه‌های فراوان به یک عضو اولیه کنوانسیون از محدودیت در دسترسی به هواپیماهای جدید و حرکت همگام با قافله توسعه این صنعت شده و مهمتر از آن جان همه انسانها فارغ از ملیت آنها را در این قطعه از جغرافیا با تهدید و خطر مواجه کرده است. اگرچه عملیات حمل‌ونقل هوایی با وجود تحریم‌های طولانی مدت، با رعایت الزامات و استانداردهای ایمنی و امنیت همچنان در کشور جاری است، متخصصین و کارشناسان توانمندی این بار را به دوش کشیده‌اند که در صورت فراخی میدان فعالیت، حتماً استعدادها شکوفا و در احیا و ساخت صنعت هوایی کشور نقش‌آفرینی کرده و حتی در سطح جهانی نیز برای بهبود و توسعه ابعاد مختلف هواپیمایی کشوری مشارکت خواهند داشت، شهروندان که در صدر همگان، شرایط و کاستی‌ها را متحمل شده‌اند، یقیناً شایسته بهترین‌ها می‌باشند و از این جهت صنعت هوانوردی کشور نیازمند نگاهی نو برای احیای خود و ایفای نقش موثر در شکوفایی اقتصادی، اجتماعی و سیاسی و فرهنگی کشور می‌باشد.

منابع:

- 1- ACI, The busiest airports in the world defy global uncertainty and hold top rankings, 14 April, 2025
- 2- IATA, Value of Aviation Country Reports, UAE, Turkey, Saudi Arabia, Egypt 2025
- 3- Air Transport Action Group (ATAG), 2024, Aviation Benefits Beyond Borders 2024, Dec, 2024
- ۴- عبدالرحیمی، محمدرضا (۱۴۰۲)، نقد بخش حمل و نقل هوایی در لایحه برنامه هفتم توسعه، ۱۴۰۲/۶/۲۲، تین نیوز
- ۵- عبدالرحیمی، محمدرضا (۱۴۰۳)، اقدامات پیشنهادی به دولت چهاردهم در حوزه صنعت هوانوردی و حمل و نقل هوایی ۱۴۰۳/۶/۱۷ تین نیوز
- ۶- عبدالرحیمی، محمدرضا (۱۴۰۳)، برنامه استراتژیک ۲۵ ساله جدید سازمان جهانی هواپیمایی کشوری و باید های ما، ۱۴۰۳/۱۰/۳ تین نیوز
- ۷- ماهنامه های آماری شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران سال های ۱۳۹۴ تا ۱۴۰۳