

بسمه تعالی

## صنعت هوانوردی در سال 2024،

### عملکرد ما و رقبای منطقه‌ای

### با نگاهی به عملکرد ده‌ساله کشور

محمدرضا عبدالرحیمی<sup>1</sup> (PhD. IAP)

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 9.5 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 90/3 میلیون نفر، ۸۰ میلیون نفر و 52/7 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 2/6 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 48.673.477 نفر رسیده است که از این تعداد 36.834.590 نفر در پروازهای داخلی و 11.838.887 نفر در پروازهای خارجی با مجموع 410615 فروند نشست و برخاست هواپیما اعزام و پذیرش شده‌اند. براین اساس ضمن اینکه مجموع عملکرد 65 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، یک‌پنجم فرودگاه آنتالیا، یک‌پنجم 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، منامه 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

<sup>1</sup> International Airport Professional

۳۴ درصد بوده است. متأسفانه بررسی عملکرد ده سال گذشته صنعت حمل و نقل هوایی در کشورمان حاکی از رشد منفی عملکرد سال 1403 نسبت به عملکرد ده سال قبل خود در سال ۱۳۹۴ با منفی ۱ درصد و نسبت به سالهای 1395، 1396 و 1397 و 1398 نیز به ترتیب بیش از 1، 18، 26، 6 و 1.3 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 منظر نگارنده به بایدهای پیش رو پرداخته شده است.

### عملکرد جهانی - منطقه ای صنعت هوانوردی

براساس آمار اولیه منتشره توسط اتحادیه بین المللی فرودگاه ها<sup>۲</sup>، در سال 2024 اعزام و پذیرش مسافر در فرودگاه های دنیا در مجموع پروازهای داخلی و بین المللی با افزایش ۹ درصدی نسبت به سال ۲۰۲۳ و ۳٫۸ 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 100 میلیون فرود 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 8.4 درصدی نسبت به سال 2023 موجبات ارسال و پذیرش بیش از 124 میلیون تن بار را فراهم کرده است. براین اساس در سال 2024 تعداد مسافران هوایی که توسط شرکت های هواپیمایی جابجا شده اند حدود 4.8 میلیارد نفر می باشد که با 50 میلیون فرود پرواز داخلی و بین المللی صورت گرفته است. حجم بار هوایی جابجا شده توسط شرکت های هواپیمایی نیز در این سال بالغ بر 62 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<sup>۳</sup> 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 73 درصد، جمهوری ترکیه 68 درصد، پادشاهی عربستان سعودی بیش از

<sup>2</sup> ACI

<sup>3</sup> IATA

47 درصد و امارات متحده عربی علیرغم مقیاس بالا بودن عملکرد ابتدای ده ساله اخیر آن، 34 درصد بوده است. این درحالیست که بررسی عملکرد این صنعت در کشورمان نشان می‌دهد که عملکرد صنعت در پایان سال 1403 کمتر از عملکرد آن در ده سال پیش، یعنی سال 1394 می‌باشد. از طرفی درحالی که رکورد عملکرد تاریخ صنعت حمل-ونقل هوایی کشور با اعزام و پذیرش 61.562.246 نفر مسافر و 495.756 فروند نشست و برخاست هواپیما در مجموع پروازهای داخلی و خارجی در فرودگاه‌های کشور در سال 1396 رقم خورده است، امروز در پایان سال 1403 با اعزام و پذیرش 48.673.477 نفر مسافر فاصله بیش از 26 درصدی و نیز نشست و برخاست 410615 فروند هواپیما در فرودگاهها فاصله 21 درصدی در نشست و برخاست هواپیما را با عملکرد آن سال شاهد هستیم. ضمن آنکه تعداد پروازهای بین‌المللی عبوری از فضای کشورمان نیز در پایان سال 1403 با 266.166 فروند، نسبت به ده سال قبل در سال 1394 با عملکرد 345.682 فروند بیش از 23 درصد و نسبت به سال 1396، یعنی سال رکورد عملکرد صنعت با عملکرد 426.684 فروند، حدود 38 درصد کمتر شده است. در این میان رشد تجمعی 36 درصدی در اعزام و پذیرش مسافر در پروازهای داخلی و 31 درصدی کل اعزام و پذیرش مسافر در پروازهای داخلی و خارجی و 34 درصدی نشست و برخاست پروازهای داخلی و 30 درصدی کل پروازهای داخلی و خارجی و البته 50 درصدی پروازهای عبوری از فضای کشورمان طی سال‌های 1394 تا 1396، سال‌های اجرای محدود برجام و رفع برخی از تحریم‌ها و خروج کشور از فصل هفت منشور ملل متحد که اتفاقاً با روند رو به رشد شاخص‌های توسعه اقتصادی کشور<sup>4</sup> از جمله افزایش نرخ رشد تولید ناخالص داخلی، کاهش تورم و ثبات در نرخ ارز و سایر مولفه‌های 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 همه‌گیری کرونا در کنار فقدان سناریوی اقدام لازم در شرایط غلبه تهدیدها و تلاقی آن با ضعف‌ها 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 2024 به سرعت ارقام عملکردی سال 2019 قبل از شیوع کرونا را پشت سر گذاشت و در این فرایند برخی کشورها از جمله رقبای منطقه‌ای کشور ما عملکردهای بسیار قویتری از خود نشان دادند.

<sup>4</sup> رشد 8.3 درصدی با نفت و 6.3 درصدی بدون نفت تولید ناخالص داخلی در سال 95 و رشد 3.7 و 4.7 درصدی با نفت و بدون نفت سال 96 و تورم تک رقمی و ثبات حاکم بر نرخ ارز در سال‌های 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 2024 از سوی اتحادیه بین‌المللی فرودگاه‌ها منتشر گردید. بر این اساس **فرودگاه بین‌المللی دبی** با عملکرد خیره‌کننده **92.3 میلیون نفر** به‌عنوان **پرترین 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 **80 میلیون نفر** به‌عنوان **هفتمین فرودگاه برتر** در مجموع پروازهای داخلی و بین‌المللی و بین‌المللی صرف و **517.284** فروند نشست و برخاست هواپیما به‌عنوان **نهمین فرودگاه پرتراфик دنیا و فرودگاه بین‌المللی دوحه قطر** با اعزام و پذیرش بیش از **52.7 میلیون نفر** به‌عنوان **دهمین فرودگاه برتر** در اعزام و پذیرش مسافر در پروازهای بین‌المللی و بیش از **2.6 میلیون تن ارسال و پذیرش بار هوایی** به‌عنوان **هشتمین فرودگاه برتر دنیا** در این شاخص قرار گرفته‌اند.

بی‌تردید قاطبه کارشناسان با نگارنده هم نظر 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 ارتقا 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 حمل و نقل 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 2024 (شکل 1) ده فرودگاه پرتراфик در اعزام و پذیرش مسافر در مجموع پروازهای داخلی و بین‌المللی به ترتیب فرودگاه‌های بین‌المللی آتلانتای آمریکا با 108.067.766 نفر، دبی با 92.331.506 نفر، دالاس فورت ورث آمریکا با 87.817.864 نفر، توکیو ژاپن با 85.900.617 نفر، هیتروی لندن با 83.884.572 نفر، دنور آمریکا با 82.358.744 نفر، **استانبول جدید** با 80.073.252 نفر، شیکاگوی آمریکا با 80.054.434 نفر، دهلی نو هند با 77.820.834 نفر و شانگهای چین با 76.787.039 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 1- پرترافیک‌ترین فرودگاه‌های دنیا در اعزام و پذیرش مسافر در مجموع پروازهای داخلی و بین‌المللی در سال 2024 و تغییرات آنها

طرفه اینجاست در همین سال بیشترین اعزام و پذیرش مسافر در پروازهای بین‌المللی (شکل 2) در فرودگاه دبی با 92.331.506 نفر صورت گرفته و این فرودگاه را در صدر ده فرودگاه برتر دنیا قرار داده است و فرودگاه‌های هیتروی لندن با 79.194.330 نفر، اینچئون کره جنوبی با 70.669.246 نفر، چانگی سنگاپور با 67.063.000 نفر، اسکینول آمستردام با 66.822.849 نفر، شارل دوگل پاریس با 64.469.356 نفر، استانبول جدید با 62.975.429 نفر، فرانکفورت آلمان با 56.185.219 نفر، هنگ کنگ با 52.949.047 نفر و دوحه قطر با 52.714.976 نفر در رتبه های 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 قراردارند، قابل توجه و تامل 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 2- پرترافیک‌ترین فرودگاه‌های دنیا در اعزام و پذیرش مسافر در پروازهای بین‌المللی در سال 2024 و تغییرات آنها

در سال 2024 ده فرودگاه برتر دنیا در شاخص نشست و برخاست هواپیماهای بازرگانی (شکل 3)، بیش از 6 درصد از ترافیک هوایی معادل 6.4 میلیون جابجایی هواپیما را به خود اختصاص داده‌اند، که نسبت به نتایج سال 2023 افزایش 6.5 درصدی و نسبت به نتایج سال 2019 که تعداد نشست و برخاست هواپیماها در ده فرودگاه اول 6.3 میلیون فروند بوده از افزایش اندک 0.4 درصدی برخوردار بوده‌اند. فرودگاه‌های آتلانتا با 796.224 فروند نشست و برخاست هواپیما، شیکاگو با 776.036 فروند، دالاس فورت ورث با 743.203 فروند، دنور با 689.368 فروند، لاس وگاس با 613.973 فروند، شارلوت با 596.583 فروند، فرودگاه لوس آنجلس با 581.779 فروند هفت فرودگاه برتر دنیا در این شاخص هستند که همگی در ایالات متحده آمریکا قرار گرفته‌اند. در این میان فرودگاه جدید استانبول با 517.284 فروند نشست و برخاست هواپیما بعد از فرودگاه شانگهای با 528.074 فروند و بالاتر از فرودگاه گوانژو با 512.004 فروند در جایگاه نهم پرتراфик‌ترین فرودگاه‌های دنیا قرار گرفته است. ضمن اینکه در فرودگاه‌های بین‌المللی دبی و دوحه قطر نیز به ترتیب 440.000 و 279.000 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 3- پرتراфик‌ترین فرودگاه‌های دنیا در شاخص نشست و برخاست هواپیما در سال 2024 و تغییرات آنها

حجم بار هوایی ارسال و پذیرش شده در ده فرودگاه برتر دنیا (شکل 4) که نزدیک به 26 درصد و معادل 32.3 میلیون تن از حجم جهانی بار هوایی ارسال و پذیرش شده در سال 2024 را تشکیل می‌دهد، نسبت به سال گذشته 9.3 درصد و در مقایسه با نتایج سال 2019 که میزان آن 29.5 میلیون تن بود، 9.5 درصد افزایش یافته است. فرودگاه‌های هنگ کنگ با 4.938.211 تن، شانگهای چین با 3.778.331 تن، ممفیس آمریکا با 3.754.236 تن، آنکورج

آمریکا با 3.699.284 تن، لوئیس ویل آمریکا با 3.152.969 تن، اینچئون کره جنوبی با 2.946.902 تن، میامی آمریکا با 2.753.450 تن، دوحه قطر با 2.616.849 تن، گوانژو چین با 2.373.727 تن و تایپه تایوان با 2.270.974 تن به ترتیب ده فرودگاه با بالاترین ارسال و پذیرش بار هوایی در سال 2024 می‌باشند. ضمن اینکه فرودگاه‌های بین‌المللی دبی در این سال 2.2 میلیون تن و استانبول نیز 2 میلیون تن ارسال و پذیرش بار هوایی داشته‌اند.

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 4- پرترافیک ترین فرودگاه‌های دنیا در ارسال و پذیرش بار هوایی در سال 2024 و تغییرات آنها

علاوه بر فرودگاه‌های دبی، استانبول جدید و دوحه قطر که به آنها پرداخته شد، در سال 2024 اعزام و پذیرش مسافر در فرودگاه‌های بین‌المللی جده 49.1 میلیون نفر، صبیهای استانبول 41.5 میلیون نفر، آنتالیای ترکیه 38.3 میلیون نفر، ریاض عربستان ۳۷ میلیون نفر، ابوظبی امارات 29.4 میلیون نفر، شارجه امارات 17.1 میلیون نفر، کویت 15.4 میلیون نفر، مسقط عمان 12.9 میلیون نفر، آنکارای ترکیه 12.85 میلیون نفر، دمام عربستان ۱۲ میلیون نفر، ازبکستان 11.5 میلیون نفر، مدینه عربستان 10.9 میلیون نفر، منامه بحرین 9.4 میلیون نفر و امان اردن ۸/۸ میلیون نفر بوده است. در این میان در سال 2024 شرکت‌های هواپیمایی ترکیه 85.2 میلیون نفر، امارات 51.9 میلیون نفر، قطری 40 میلیون نفر، سعودی 20 میلیون نفر، ایرعربیا 18.8 میلیون نفر، هواپیمایی الاتحاد 18.5 میلیون نفر مسافر جابجا کرده‌اند و این چنین با قاطعیت می‌توان ادعا نمود که عمده عملکرد فرودگاه‌های بزرگ کشورهای منطقه به مدد شرکت‌های هواپیمایی آنها صورت گرفته و این چنین جذابیت فرودگاه‌های مذکور برای سایر شرکت‌های هواپیمایی نیز فراهم گردیده است. تعداد ناوگان هوایی شرکت‌های هواپیمایی در ترکیه بالغ بر 730 فروند (هواپیمایی ترکیه 370، پگاسوس 120، آجت 85، سان اکسپرس 72 و سایر شرکت‌ها 83 فروند)، امارات متحده عربی 534 فروند (امارات 269، الاتحاد 100، فلای دبی 88، ایرعربیا 77 فروند)، عربستان سعودی 402 فروند (هواپیمایی سعودی



167، ریاض ایر 132، فلای ناس 61، فلای ادیل 42) و قطر 233 فروند و عمر متوسط ناوگان مذکور نیز زیر 10 سال می‌باشد.

بر اساس سلسله گزارش‌های انجمن بین‌المللی شرکت‌های هواپیمایی تحت عنوان ارزش حمل و نقل هوایی به کشورها که در ابتدای این مکتوب به آن اشاره شد، امروز در امارات متحده عربی، 206.800 نفر به طور مستقیم در صنعت هوانوردی مشغول به کار هستند که 26.6 میلیارد دلار خروجی اقتصادی مستقیم، معادل 5.3 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 92 میلیارد دلار به تولید ناخالص داخلی معادل 18.2 درصد آن افزوده و 991.500 شغل ایجاد می‌شود. گردشگری تحت حمایت صنعت هوانوردی 22 میلیارد دلار به تولید ناخالص داخلی این کشور کمک می‌کند و از 297.300 نفر شغل پشتیبانی می‌کند. تخمین زده می‌شود که گردشگران بین‌المللی وارده به امارات متحده عربی سالانه 47,7 میلیارد دلار از طریق خرید کالا و خدمات از مشاغل محلی به اقتصاد این کشور کمک می‌کنند.

در ترکیه، 247,300 نفر به شکل مستقیم در صنعت هوانوردی مشغول به کار هستند و این صنعت 14,3 میلیارد دلار از تولید ناخالص داخلی، معادل 1,3 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 82,4 میلیارد دلار به تولید ناخالص داخلی معادل 7.4 درصد تولید ناخالص داخلی افزوده می‌شود و 2,0 میلیون شغل ایجاد می‌شود. گردشگری تحت حمایت هوانوردی در این کشور، 49,6 میلیارد دلار به تولید ناخالص داخلی کشور کمک و از 1,2 میلیون نفر شغل پشتیبانی می‌کند. تخمین زده می‌شود که گردشگران بین‌المللی ترکیه، سالانه 71 میلیارد دلار از طریق خرید کالا و خدمات از کسب و کارهای محلی به اقتصاد این کشور کمک کنند.

در عربستان سعودی، 141,100 نفر به طور مستقیم در صنعت هوانوردی این کشور مشغول به کار هستند. این صنعت با ایجاد 14.3 میلیارد دلار خروجی اقتصادی، معادل 1.3 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 90.6 میلیارد دلار به تولید ناخالص داخلی برابر 8.5 درصد آن افزوده و 1,4 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 1.1 میلیون نفر شغل پشتیبانی می کند. تخمین زده می شود که گردشگران بین المللی وارده به عربستان سعودی سالانه 60.6 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 1403 و ده سال منتهی به آن

تعداد مسافران اعزام و پذیرش شده در مجموع پروازهای داخلی و بین المللی 65 فرودگاه بازرگانی عملیاتی کشورمان در سال 1403 (که با اندکی اغماض برابر با سال میلادی 2024 فرض شده است) به 48.673.477 نفر رسیده است که از این تعداد 36.834.590 نفر در پروازهای داخلی و 11.838.887 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 1403 نیز 410615 فروند بوده است، که از این تعداد 326142 فروند نشست و برخاست پروازهای داخلی و 84473 فروند نیز مربوط به پروازهای بین المللی می باشد. ملاحظه می کنیم که مجموع عملکرد 65 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 7.922.712 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 1403 با بیش از 13 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 1403 صنعت در کشورمان نگارنده را بر آن داشت تا نسبت به بررسی عملکرد ده ساله اخیر از سال 1394 تا سال 1403 نیز بپردازد. نکته بسیار مهم و قابل تأمل که در بررسی عملکرد ده ساله اخیر صنعت

هوانوردی کشور مشخص شد این مهم است که متأسفانه بعد از ده سال هنوز **عملکرد سال 1403 از عملکرد سالهای 1394، 1395، 1396 و 1397 و 1398 کمتر بوده و به ترتیب بیش از 1، 18، 26، 6 و 1.3 درصد با آن سالها فاصله دارد.** براساس گزارشهای مستند عملکرد فرودگاههای کشور، در سال 1394 مجموع اعزام و پذیرش مسافر در کل پروازها 49.091.952 نفر، در سال 1395 این رقم 57.503.161 نفر، در سال 1396 رقم مذکور 61.562.246 نفر و در سال 1397 تعداد 51.690.905 نفر می باشد که در سال 1398 به 49.348.514 نفر رسیده بوده است. عملکرد **فرودگاه امام ره** (جدول 3) نیز در این شاخص که در سال 1403 برابر 7.922.712 نفر می باشد، تقریباً با عملکرد این فرودگاه در سال 95 برابر و **نسبت به سال 1396** که تعداد اعزام و پذیرش مسافر 8.991.782 نفر بوده **بیش از 13 درصد فاصله دارد.** در جدول شماره 1 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 فرودگاههای 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 فرودگاههای کشور برابر است.

سال	اعزام و پذیرش مسافر در فرودگاهها (نفر)			درصد تغییر		
	پرواز داخلی	پرواز خارجی	کل پروازها	پرواز داخلی	پرواز خارجی	کل پروازها
1394	37.885.688	11.206.264	49.091.952	5	1	4
1395	45.969.506	11.533.925	57.503.161	21	3	17
1396	48.938.179	12.624.067	61.562.246	6	9	7
1397	41.446.521	10.244.384	51.690.905	-15	-19	-16
1398	40.163.733	9.184.781	49.348.514	-3	-10	-5
1399	25.293.511	1.138.561	26.432.072	-37	-88	-46
1400	31.531.762	5.631.163	37.162.925	25	395	41
1401	35.826.678	9.447.101	45.273.779	14	68	22
1402	35.340.355	10.831.167	46.171.522	-1	15	2
1403	36.834.590	11.838.887	48.673.477	4	9	5

جدول 1 - اعزام و پذیرش مسافر در فرودگاههای کشور طی ده سال 1394-1403

عملکرد نشست و برخاست هواپیماهای بازرگانی در مجموع پروازهای داخلی و خارجی فرودگاههای کشور نیز در سال 1403 که تعداد آن 410615 **فروند** بوده است، نسبت به عملکرد سالهای 95 با 463001 **فروند**، 96 با 495756 **فروند** و 97 با 428077 **فروند کمتر و به ترتیب 13، 21 و 4 درصد فاصله دارد.**

عملکرد **فرودگاه امام ره** (جدول 3) نیز در این شاخص در سال 1403 که 51.395 فروند می باشد، تقریباً با عملکرد این فرودگاه در سال 95 برابر و **نسبت به سال 1396** که تعداد نشست و برخاست هواپیماها 59.169 فروند بوده است، **حدود 15 درصد فاصله دارد.** در جدول شماره 2 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 شرکت های هواپیمایی تقریباً معادل نصف تعداد نشست و برخاست هواپیماهای پروازهای داخلی فرودگاههای کشور و تعداد پروازهای خارجی شرکت های 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
1394	321388	82236	403624	5	8	6
1395	380696	82305	463001	18	0	5
1396	408842	86914	495756	7	6	7
1397	357685	70392	428077	-13	-9	-14
1398	343944	61246	405190	-4	-13	-5
1399	286970	14682	301652	-7	-76	-26
1400	337907	45749	383656	18	212	90
1401	308635	68682	377317	-9	50	-2
1402	304570	77132	381702	-1	12	1
1403	326142	84473	410615	7	10	8

جدول 2 - نشست و برخاست هواپیما در فرودگاههای کشور طی ده سال 1394-1403

اگرچه عملکرد فرودگاه حضرت امام ره در عملکرد کلی فرودگاههای کشور در جداول 1 و 2 نیز لحاظ شده است لیکن و به دلیل اهمیت آن مراتب به صورت مجزا نیز در جدول شماره 3 عملکرد ده ساله آن در شاخص های 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 1403 تقریباً با عملکرد این فرودگاه در سال 95 برابری نسبت به سال 1396 به ترتیب حدود 14 و 15 درصد فاصله دارد.

سال	اعزام پذیرش مسافر / نفر	درصد تغییر	نشست و برخاست هواپیما / فروند	درصد تغییر
1394	7.234.126	13	51.151	12
1395	7.920.645	9	54.887	7
1396	8.991.782	14	59.169	8
1397	7.394.260	- 18	47.910	- 19
1398	6.770.917	- 8	41.614	- 13
1399	882.241	- 87	10.302	- 75
1400	4.049.341	359	31.424	205
1401	6.635.294	64	45.067	63
1402	7.597.837	15	49.256	9
1403	7.922.712	4	51.395	4

جدول 3 - عملکرد ده ساله فرودگاه حضرت امام ره در شاخص‌های 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 توسعه‌ای صنعت هوانوردی در سطح جهانی مشخص می‌شود از دهه ۶۰ میلادی درحالیکه تولید ناخالص داخلی در سطح جهانی پنج برابر شده است، تقاضای فزاینده برای خدمات حمل و نقل هوایی مسافر و بار به همراه پیشرفت‌های فناوری و سرمایه‌گذاری‌های مرتبط با صنعت، آثار و خروجی‌های اقتصادی آن را ۳۰ برابر کرده است. رشد ترافیک هوایی به‌طور مستمر نه تنها از چرخه‌های رکود اقتصادی آسیب ندیده است، بلکه حمل و نقل هوایی در برابر این رکودها مقاومت کرده و به‌عنوان یکی از موثرترین ابزارها برای پایان دادن به رکودها عمل کرده و این نکته‌ای است که در محیط‌های اقتصادی چالشی قابل توجه دولت‌ها در سطوح مختلف قرار گرفته است. کمک به تولید ناخالص داخلی و ایجاد اشتغال به‌صورت مستقیم، غیرمستقیم، القایی و کاتالیزوری گردشگری، تسهیل تجارت و سرمایه‌گذاری بخش مهمی از آثار اقتصادی این صنعت است. نقش اساسی هوانوردی در تجارت بین‌المللی و توسعه اقتصادی غیرقابل انکار است. از طرفی پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که اقتصادها در سطح جهان در آینده حتی بیشتر از امروز به تجارت بین‌المللی وابسته خواهند شد. انتظار می‌رود تجارت جهانی تقریباً دو برابر شود و بیش از دو برابر نرخ تولید ناخالص داخلی جهانی افزایش یابد. در مقایسه با سایر روش‌های حمل و نقل، بهره‌گیری 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 حمل و نقل دارند. در نتیجه، حمل و نقل هوایی بیشتر برای جابجایی کالاهایی استفاده می‌شود که حیاتی،

سبک، فشرده، فاسدشدنی و دارای ارزش واحد بالا هستند. این چنین حدود 35 درصد ارزشی کل تجارت بین‌المللی از طریق حمل‌ونقل هوایی جابجا می‌شود، به‌عنوان 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 و کارهایی 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 فاسد شدنی 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 مرادفات تجاری و اقتصادی و البته معرفی نقاط قوت و جذابیت‌های تاثیرگذار و تحسین‌برانگیز، مراکز اصلی استقرار خود را به سایر ملل فراهم می‌نماید. دسترسی و ارتباط سریع امروز در کنار استعدادها، فضای کسب و کار 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 2023 بصورت مستقیم، غیر مستقیم، القایی و کاتالیزوری گردشگری در سطح جهانی ۴,۱ تریلیون دلار برابر 3.9 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 2043 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 1.8 تریلیون دلار تولید ناخالص داخلی کمتر از روند عادی یعنی 6.7 تریلیون دلار تولید ناخالص داخلی و 117 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 بهره گیری از آثار متعدد اقتصادی و اجتماعی آن را با جدیت در دستور کار قرار داده اند.

### نقاط قوت و مزیت های 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 ظرفیت های تجاری، بازرگانی و صنعتی، وجود جاذبه های قوی گردشگری، جمعیت بیش از 85 میلیون نفری داخل و جمعیت 5 تا 7 میلیون نفری ایرانیان خارج از کشور و جریان سرمایه گذاری منطقه ای و بین المللی و ظرفیت های فراوان کشور برای ارتباط، رفت و آمد و سرمایه گذاری سرمایه گذاران در کشور، برنامه های توسعه ای کشور و تکلیف نرخ رشد 8 درصدی برای سال های آتی به عنوان محرک تقاضای فراوان برای حمل و نقل هوایی در کشور، برخورداری از سابقه دیرین کشور در صنعت هوانوردی بین المللی، نیروی انسانی جوان، متخصص و علاقمند برای تلاش دانایی - محور در این حوزه، شبکه وسیع زیرساخت های فرودگاهی، ارتباطی، ناوبری و نظارتی هوانوردی (22 سایت راداری، 26 ایستگاه ارتباطی)، برخورداری از 149 مسیر هوایی به طول بیش از 80 هزار کیلومتر و تحت مدیریت ترافیک هوایی، تعداد قابل توجه شرکت های هواپیمایی و تمایل برای سرمایه گذاری بیشتر در این بخش که می تواند به افزایش رقابت و ارتقاء سطح خدمات و البته افزایش سهم از بازار حمل و نقل هوایی منجر شود، همه و همه مزیت ها و قابلیت های درونزایی می باشند که در صورت تدبیر شایسته و تلاش های دانش پایه داخلی و رفع تضییقات غیرقانونی، غیرانسانی و تحمیلی تحریم ها، می توانند 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 منطقه ای، نیازمند گسترش ارتباطات بین المللی و منطقه ای هستیم که با اشتیاق شهروندان دیگر کشورها برای سفر به کشورمان و البته فراهم سازی 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 سیاست های هوشمندانه تعقیب منافع ملی نیز، امروز یکی از راهبردی ترین اقدامات، اهتمام و عزم ملی و عملی برای توسعه سیستم حمل و نقل هوایی کشور برای اتصال آن به کلیه نقاط دنیا می باشد 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.

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

2- عدم تعادل عرضه و تقاضای ناوگان هوایی کشور و ترکیب نامتناسب آن برای بازار داخلی و فاصله زیاد با سطح مورد نیاز برای نقش‌آفرینی در بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی و تحقق بند 5 سیاست‌های کلی حمل و نقل کشور موضوع دستیابی به سهم بیشتر از بازار حمل‌ونقل بین‌المللی،

3- میانگین عمر بسیار بالای بیش از 28 سال ناوگان هوایی موجود در برابر عمر متوسط کمتر از 9 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،

4- زمین‌گیری حدود 50 درصدی ناوگان ثبت‌شده و فعالیت عملی روزانه دوسوم از ناوگان موسوم به فعال،

5- 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،

6- 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،

7- عدم امکان پاسخگویی به تقاضای سفرهای هوایی در حالیکه عملکرد سال 1403 با میزان عملکرد سال‌های قبل از شیوع بیماری کرونا به عنوان مثال سال 1396 فاصله زیاد 26 درصدی وجود دارد،

8- فقدان هماهنگی موثر بین سیاست‌ها و مقررات حمل‌ونقل هوایی، گردشگری و تجارت و ایجاد ارتباط نهادینه بین این بخش‌ها در تعامل با وزارتخانه‌های ذیربط به عنوان بخش‌های موجب 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،

9- فقدان شرکت هواپیمایی توانمند و بزرگ دارای ناوگان و شبکه وسیع پروازهای بین‌المللی و واگذاری بخش قابل توجه 40 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،

10- 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 2024 کمتر از یک دهم فرودگاه‌های بزرگ استانبول و یک دوازدهم دبی و حدود یک هفتم فرودگاه دوحه قطر می‌باشد،

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

12- نیاز به نوسازی حداقل 50 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،

13- افزایش مناطق محدوده، ممنوعه، احتیاطی و خطر به 35 درصد کل فضای کشور که مانعی در برابر طراحی و ایجاد مسیرهای بهینه‌تر محسوب می‌شود،

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

15- انجام 90 درصد عملیات حمل و نقل هوایی و اعزام و پذیرش مسافر در پروازهای داخلی در سال 1403 صرفاً در 13 فرودگاه از 65 فرودگاه بازرگانی عملیاتی کشور و در نتیجه بهره‌وری بسیار پایین سرمایه‌گذاری‌های زیرساخت‌های 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 ...،

16- عدم بهره‌گیری موثر صنعت حمل و نقل هوایی از بازارهای مالی بویژه بازار سرمایه و بیمه‌ها،

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

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

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

20- 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 17 سیاست‌ها، موضوع توسعه صنعت گردشگری و بند 22 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 ازدست‌رفته 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:

1- 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.

2- اهتمام و تاکید بر توانمندسازی و توسعه سرمایه انسانی صنعت در همه سطوح عملیاتی و مدیریتی از طریق ارتقای سطح کمی و کیفی آموزش ها و تقویت دانشکده صنعت هوانوردی کشور و حرفه‌ای سازی مدیریت فرودگاه ها و شرکت های هوایی مبتنی بر آخرین تجارب موفق بین المللی نیز از بایدهای پیش رو می باشد.

3- لازم است تلاش کنیم تا توسعه صنعت هوانوردی در اولویت سیاست ها و برنامه ریزی های کلان ملی در راستای تبدیل آن به یکی از پیشران های توسعه اقتصادی اجتماعی کشور و راهبرد تقویت قدرت نرم ملی، قرار گیرد.

4- هماهنگی موثر بین سیاست ها و برنامه های توسعه حمل و نقل هوایی کشور با سیاست ها و برنامه های توسعه سفر و گردشگری و توسعه تجارت و بازرگانی بویژه صادرات کالاهای صنایع مزیت گیرنده از حمل و نقل هوایی و محصولات بخش کشاورزی در تعامل موثر با وزارتخانه های میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، صنعت، معدن و تجارت و جهاد کشاورزی و ایجاد ارتباط نهادینه بین این بخش ها، به منظور ارتقای اثربخشی و استفاده حداکثری از ظرفیت حمل و نقل هوایی کشور و هم افزایی با بخش های تجارت و گردشگری ضرورتی اجتناب ناپذیر است و باید ارتباط نهادینه ای بین این بخش ها پی ریزی شود.

5- شرایط در حال انتقال به مرحله یی که همسو با سایر ابعاد توسعه اقتصادی و اجتماعی و سیاسی کشور باید در پی تسریع حرکت کشور در مسیر رشدهای 8 درصدی اقتصاد ملی باشیم و الزام حاکمیت روح توسعه و پیشرفت دانایی بنیان بر کالبد همه فعالیت های دولت از یکسو و فاصله صنعت هوانوردی کشور در مقایسه با رقبای منطقه یی آن از سوی دیگر، ایجاب می نماید، همگام با نظام بین الملل هوانوردی، سازمان هواپیمایی کشوری ج.ا.ایران نیز با توجه به سناریوهای مختلف قابل تصور و پیش رو از رفع تحریم ها تا تشدید احتمالی آنها که بطور مستقیم صنعت هوانوردی- کشورمان را تحت تاثیر قرار می دهد، نسبت به تدوین و یا باز تدوین برنامه استراتژیک توسعه صنعت هواپیمایی کشوری در سناریوها و ابعاد مختلف موضوعی یا ساختاری آن در اولین فرصت و با مشارکت سایر عناصر سیستم حمل و نقل هوایی و نخبگان ابزاری و فکری داخل صنعت از بخشهای دولتی و غیردولتی اقدام نماید و کشور را از فقدان برنامه های هوشمند و قابل ارزیابی و سنجش رهایی بخشد.

6- لازم است توسعه کمی و کیفی ناوگان فعال هوایی کشور و کاهش متوسط عمر آن و بهبود و ارتقای سطح کیفی خدمات در فرودگاه ها از طریق پیگیری برای تامین مالی توسعه و نوسازی ناوگان شرکت های هواپیمایی اعم از دولتی و خصوصی مشروط به اینکه سن ناوگان مورد نظر برای استفاده از منابع حداکثر 15 سال باشد، از طریق صندوق توسعه ملی و صندوق توسعه حمل و نقل 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 4 بند ت ماده 57 قانون برنامه هفتم، پیگیری برای بهره‌گیری موثر از منابع تهاثر نفت اختصاص یافته تا زمان رفع تحریم‌ها برای تامین ناوگان و سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی صنعت مبتنی بر تقاضا، همانند دو فروند هواپیمای جدید وارده به ناوگان شرکت هواپیمایی ج.ا.ایران با جدیت دنبال شود،

7- 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

8- پیگیری برای اخذ مجوز قانونی لازم برای اختصاص تمام منابع حاصل از آزادسازی نرخ سوخت هواپیما از زمان اجرا حداقل به مدت 5 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 جوان‌سازی ناوگان هوایی کشور صورت پذیرد. ضمن اینکه همزمان تدبیر و تلاش موثر برای فعال‌سازی 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.

9- 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 ایفاء تعهدات منطقه‌ای و بین‌المللی و در چارچوب راهبرد عملیاتی ارتقای بلوکی سیستم هوانوردی و پیاده‌سازی ناوبری مبتنی بر عملکرد در مدیریت ترافیک هوایی کشور

10- نوسازی و توسعه کمی و کیفی زیرساخت‌های ارتباطی، ناوبری و نظارتی و مدیریت ترافیک هوایی طی 4 سال آتی موضوع راهبردی واجد اهمیتی می‌باشد که در صورت اقدام موثر و سریع می‌تواند 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.

11- 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 مزیت‌دار 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.

**12- 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.

**13- توسعه نظام‌مند شهر فرودگاهی امام ره** 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.

**14- 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.

**15- 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.

**16- 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،

**17- 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.

**18- 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،**

**19- 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.**

**20- 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 44 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، حتما استعدادها شکوفا و در احیا و ساخت صنعت هوایی کشور نقش آفرینی 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
- 4- عبدالرحیمی، محمدرضا (1402)، نقد بخش حمل و نقل هوایی در لایحه برنامه هفتم توسعه، 1402/6/22، تین نیوز
- 5- عبدالرحیمی، محمدرضا (1403)، اقدامات پیشنهادی به دولت چهاردهم در حوزه صنعت هوانوردی و حمل و نقل هوایی 1403/6/17 تین نیوز
- 6- عبدالرحیمی، محمدرضا (1403)، برنامه استراتژیک 25 ساله جدید سازمان جهانی هواپیمایی کشوری و باید های ما، 1403/10/3 تین نیوز
- 7- ماهنامه های آماری شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران سال های 1394 تا 1403