

واکاوی تجربه و تفسیر کنشگران صنعت هواپیمایی از چالش‌های توسعه صنعت هواپیمایی بازرگانی در ایران

<https://sociology.tabrizu.ac.ir>

DOI:10.22034/jeds.2024.57145.1732 شناسه دیجیتال:

تاریخ پذیرش نهایی: ۱۴۰۲/۱۰/۲

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۳/۲۷

مسعود حاجی‌زاده میمندی^۱

مهدی نایه‌در^{۲*}

چکیده

صنعت هواپیمایی یکی از فاکتورهای مهم در توسعه اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی و از مهمترین شاخص‌های رشد اقتصادی هر کشوری است. این صنعت علاوه بر آنکه پیشران دیگر بخش‌های اقتصاد ملی است، به دلیل نقشی که در افزایش رفاه مصرف‌کننده و نیز توسعه فرهنگی ملت‌ها دارد، دارای منافع اجتماعی است. با درک اهمیت این صنعت، این مقاله درصدد بررسی چالش‌ها و موانع توسعه صنعت هواپیمایی بازرگانی در ایران است. بر این اساس سؤال اصلی پژوهش این است که کنشگران و فعالان صنعت هواپیمایی چالش‌ها و موانع توسعه این صنعت را چگونه درک و تفسیر می‌کنند؟ و بسترها و دلایل آن را چه می‌دانند؟ روش تحقیق کیفی و به روش تحلیل تماتیک (تحلیل مضمون) انجام شده است. مشارکت‌کنندگان ۲۳ نفر از فعالان و کنشگران این صنعت هستند. مصاحبه‌شوندگان با روش نمونه‌گیری هدفمند انتخاب شدند و داده‌ها از طریق مصاحبه فردی نیمه ساختاریافته جمع‌آوری شد. تحلیل داده‌ها به روش مضمونی انجام گرفت. بدین منظور، ابتدا به روش کدگذاری توصیفی و در مرحله بعد کدگذاری تفسیری صورت گرفت. از تحلیل مصاحبه‌ها ۴۸ مفهوم و از مفاهیم استخراج شده ۱۲ مقوله و از بین مقولات ۴ مقوله هسته احصاء شد. بر اساس یافته‌های تحقیق کم‌سواد راهبردی، سیاست‌زدگی، جهانی شدن انحصاری و تحریم صنعت هواپیمایی، مهمترین چالش‌ها و موانع فراروی توسعه صنعت از منظر کنشگران و فعالان این صنعت محسوب می‌شوند.

واژگان کلیدی: جامعه‌شناسی اقتصادی، دولت، حمل و نقل هوایی، صنعت هواپیمایی، تحریم

۱. دانشیار علوم اجتماعی دانشگاه یزد، یزد، ایران.

۲. دانشجوی دکتری علوم اجتماعی دانشگاه یزد، یزد، ایران. (نویسنده مسئول)

masoudhajizadehmandi@gmail.com
naydar1@gmail.com

مقدمه

هوانوردی^۱ یکی از صنایع بزرگ جهانی است که سهم عمده‌ای در رونق اقتصاد جهانی دارد. این صنعت با ایجاد بیش از ۱۰/۲ میلیون شغل مستقیم و درآمد ۲/۴ تریلیون دلاری، حدود ۳,۴ درصد از تولید ناخالص داخلی جهانی را برای اقتصاد جهانی تشکیل می‌دهد (ایکائو^۲، ۲۰۱۹:۷). از زمان اولین فعالیت خود با خدمات مسافری و پستی در سال ۱۹۰۳، صنعت هواپیمایی دستخوش تغییرات گسترده‌ای شده است که با پیشرفت سریع فناوری و تکامل اقتصاد جهانی همراه است. امروزه مسافران خطوط هوایی، کالاها و خدمات پستی به بخش ذاتی اقتصاد مدرن و جهانی شده تبدیل شده‌اند. بر اساس مطالعات انجام شده توسط انجمن بین‌المللی حمل و نقل هوایی (یاتا)^۳ در مورد روند سفرهای هوایی طی ۴۰ سال گذشته، با وجود اختلالات مکرر، از جمله رکود اقتصادی و مشکلات مختلف جهانی مانند اپیدمی‌ها (مانند ایدز، سارس، آنفولانزای مرغی، ویروس ابولا) تخریب محیط زیست، فجایع طبیعی، و تروریسم، حجم سفرهای هوایی در سراسر جهان، با محاسبه کیلومتر درآمد مسافری (RPKs)^۴، بیش از ده برابر و حجم کل محموله ۱۴ برابر شده است (یاتا، ۲۰۱۴:۳).

در سطح ملی نیز، صنعت هواپیمایی یکی از فاکتورهای مهم در توسعه اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی و از مهمترین شاخص‌های رشد اقتصادی هر کشوری است (مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۴۰۰:۱). این صنعت علاوه بر آنکه پیشران دیگر بخش‌های اقتصاد ملی است، دارای منافع اجتماعی چون افزایش رفاه مصرف‌کننده و نیز توسعه فرهنگی ملت‌ها نیز هست. همچنین از آنجا که یک صنعت هواپیمایی خوشنام و معتبر می‌تواند به عنوان یک نماد ملی عمل کند، دارای اهمیت سیاسی است.

صنعت هواپیمایی در ایران قریب یک قرن پیشینه دارد. سال ۱۳۰۴ هجری شمسی را می‌توان سال آغاز فعالیت‌های صنعت هواپیمایی در ایران دانست. در این سال حق انحصاری دایر کردن شبکه پروازی به شرکت هواپیمایی یونکرس آلمان واگذار گردید (عطروش، ۱۳۸۶:۳۴). به بیانی دیگر، ایران یکی از پیشگامان صنعت هواپیمایی در بین کشورهای منطقه و از اعضای قدیمی ایکائو است که در سال ۱۳۲۸ (ه.ش) رسماً به موجب قانون اجازه الحاق دولت ایران به مقررات هواپیمایی کشوری بین‌المللی به پیمان شیکاگو و در نتیجه به ایکائو (سازمان بین‌المللی هوانوردی کشوری) پیوست. صنعت هواپیمایی ایران در قریب به یک قرن گذشته با فراز و

۱. Aviation

۲. International Civil Aviation Organization (ICAO)

۳. International Air Transport Association (IATA)

۴. Revenue Passenger Kilometers (RPKs)

واکوی تجربه و تفسیر کنشگران صنعت هواپیمایی از چالش‌های توسعه صنعت هواپیمایی ... ۵۳

فرودهای بسیاری روبرو بوده است. تعداد مسافر جابجا شده در سال، رتبه درآمد تن- کیلومتر^۱ و درآمد مسافر- کیلومتر از مهمترین شاخص‌های عملکردی صنعت هواپیمایی هستند که می‌تواند تصویری روشن از فراز و فرودهای این صنعت و ظرفیت هواپیمایی بازرگانی و نیز امکان مقایسه بین کشورها را فراهم آورد.

جدول شماره ۱: آمار تعداد جابجایی مسافر هوایی در کشورهای منتخب

نام کشور	تعداد جابجایی مسافر در سال			سال تاسیس هواپیمایی حامل پرچم
	۲۰۲۰	۲۰۱۹	۱۹۷۰	
ایران	۱۲۷۴۴۸۵۴	۲۱۶۴۱۰۰۰	۷۱۵۶۰۰	۱۹۴۴
ترکیه	۴۶۱۸۱۴۸۷	۱۱۱۱۳۱۴۷۵	۱۰۳۵۷۰۰	۱۹۳۱
عربستان	۲۶۹۸۷۷۰۲	۴۶۱۸۱۴۸۷	۵۵۸۰۰۰	۱۹۴۵

منبع: داده‌های بانک جهانی (۲۰۲۳)^۲

همانطور که در جدول شماره (۱) نشان داده شده است، در سال ۲۰۱۹ تعداد جابجایی مسافر ترکیه بیش از ۵ برابر و عربستان بیش از دو برابر ایران است. این مقایسه زمانی قابل تامل‌تر است که بدانیم به استناد گزارش یاتا در سال ۱۹۳۷، رتبه عملکردی ایران در مجموع خدمات بین‌المللی و داخلی در دو زمینه جابجایی و حمل مسافر و بار هوایی تقریباً همپای ترکیه و بالاتر از عربستان بوده است (ایکائو، ۱۹۷۳: ۵). جدول شماره (۲) مقایسه رتبه عملکردی سه کشور منتخب (ایران، ترکیه و عربستان) را برای سال‌های ۱۹۷۳ و ۲۰۲۱ در بین کشورهای عضو ایکائو و یاتا نشان می‌دهد.

جدول شماره ۲: مقایسه رتبه عملکرد حمل و نقل هواپیمایی بازرگانی کشورهای منتخب

نام کشور	عملکرد بین المللی و داخلی حمل بار		عملکرد بین المللی و داخلی جابجایی مسافر	
	سال ۱۹۷۳	سال ۲۰۲۱	سال ۱۹۷۳	سال ۲۰۲۱
ایران	۳۸	۴۱	۴۳	۵۱
ترکیه	۳۷	۶	۳۵	۳

۱. Revenue Tone- Kilometers (RTKs)

۲. حجم ترافیک مسافران هوایی در سال ۲۰۲۰ به شدت تحت تأثیر همه‌گیری کووید-۱۹ قرار گرفت.

۳. <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR>

عربستان	۴۲	۲۲	۴۵	۱۷
---------	----	----	----	----

منبع: ایکانو(۲۰۲۳ و ۱۹۷۳)

مرور داده‌های جهانی حمل و نقل هوایی بیانگر این است که با وجود پیشینه غنی صنعت هواپیمایی ایران، اکنون نسبت به سایر کشورهای هم‌تراز در منطقه، در جایگاه شایسته و بایسته خود قرار ندارد. این درحالی است که ایران از نظر جمعیتی اولین کشور بین ۱۱ کشور آسیای جنوب غربی و از منظر تولید ناخالص داخلی پس از عربستان سعودی دومین کشور است (مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۴۰۰:۱).

این مطالعه با این پیش فرض که وضعیت صنعت هواپیمایی در هر کشوری به طور قابل توجهی به ساختار اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی آن کشور وابسته است (حشمتی و کیم، ۲۰۱۶) درصدد بررسی چالش‌ها و موانع توسعه صنعت هواپیمایی بازرگانی ایران است. در واقع، هدف مطالعه حاضر، نگاهی آسیب شناسانه به صنعت هواپیمایی ایران طی حدود نیم قرن اخیر است. بر این اساس، سؤال اصلی مورد توجه در این پژوهش این است که کنشگران و فعالان صنعت هواپیمایی چالش‌ها و موانع توسعه این صنعت را چگونه درک و تفسیر می‌کنند؟ و بسترها و دلایل آن را چه می‌دانند؟

حساسیت نظری

یکی از محورهای مهم تحلیل در جامعه‌شناسی اقتصادی، تحلیل رابطه دولت و اقتصاد است. رهیافت آدام اسمیت و بحث معروف وی درباره «سه وظیفه حاکمیتی» را می‌توان به عنوان درآمدی بر نقش دولت و اقتصاد دانست. فهم نقش دولت برای اسمیت بسیار مهم بوده است، به نحوی که تقریباً یک چهارم کتاب «ثروت ملل» به این مطلب اختصاص دارد (سوئدبرگ، ۱۳۹۵:۲۹۶). بر اساس نظر اسمیت، دولت باید یک حاکم و نه مداخله‌گر در کار اقتصادی باشد و نتیجه‌گیری می‌کند که دولت نباید در اقتصاد فراتر از سه وظیفه‌اش یعنی دفاع، عدالت و حفظ و نگهداری حداقلی از زیرساخت‌ها از جمله آموزش دخالت بکند (همان: ۲۹۷).

برای مدت‌ها اقتصاددانان توجه اندکی به دولت و نقش آن در اقتصاد داشتند. عموماً اقدامات دولت به عنوان یک متغیر برونزا در نظر گرفته می‌شد که برحسب گونه‌ای از ملاحظات سیاسی تعیین می‌شود و خارج از قلمرو اقتصاد قرار دارد (جمسی و همکاران، ۱۳۸۴:۱۲). به عبارت دیگر، بیشتر علم اقتصاد، تمرکز سنتی بر رفتار خالص بازارها داشته است (سوئدبرگ، ۱۳۹۵:۲۹۹). در نوشته‌های اقتصاددانان علاوه بر نظریه سه وظیفه حاکمیتی آدام اسمیت، تلاش‌های داگلاس نورث مهم‌تر از همه اقتصاددانان نهادگرای جدید است. نورث تلاش کرد که نظریه جدیدی برای دولت و نقش آن در توسعه اقتصادی ارائه دهد. او به روشنی از این فرضیه مقدماتی که «وجود

دولت برای رشد اقتصادی اساسی است» شروع کرد که با نظر بسیاری از اقتصاددانان تفاوت دارد. همچنین، او برای قرارداد مالکیت خصوصی در مرکز نظریه اقتصاد تلاش زیادی کرد. به نظر سوئدبرگ جامعه‌شناس اقتصادی معاصر، با وجود تلاش‌های نظری نورث برای جلب توجه اقتصاددان‌ها به دولت، به شیوه‌های هدایت اشاره نمی‌کند و نظریه کامل از نقش دولت در اقتصاد ارائه نکرده است (سوئدبرگ: ۳۰۲).

برخلاف اقتصاددانان، جامعه‌شناسان اولیه به ویژه مارکس، دورکیم و وبر همگی به تحلیل نقش دولت در اقتصاد پرداخته‌اند. وبر در میان تمام جامعه‌شناسان کلاسیک برای تحلیل نقش دولت در اقتصاد بیشترین کمک را به جامعه‌شناسی مدرن کرده است. حرف وبر این نیست که اقتصاد باید بر جامعه برتری داشته باشد (مارکس) یا اینکه جامعه بر اقتصاد تقدم دارد (دورکیم)، بلکه رهیافت وبر در مورد موضوع اقتصاد و دولت حالتی بی‌طرف دارد و تلاش می‌کند طرح کلی مکانیزم‌های اساسی درگیر این رابطه را ارائه کند (همان منبع: ۳۰۵). از نظر وبر، مستقیم‌ترین نوع ارتباط دولت و اقتصاد شیوه تامین مالی دولت است (همان منبع: ۳۱۷).

در بین جامعه‌شناسان معاصر بوردیو معتقد است به دلیل وحدت یافتن بازار کالاهای اقتصادی با تاسیس دولت و متمرکز شدن انواع مختلف سرمایه به واسطه دولت، دولت تاثیر قاطعی بر عملکرد میدان اقتصادی دارد (بوردیو، ۱۳۹۵: ۲۱). وی معتقد است میدان اقتصادی، بیش از هر میدان دیگری، منزل و ماوای دولت است و دولت از طریق تاثیرات ساختاری که نتیجه بودجه‌ها، هزینه کردن روی زیر ساخت‌ها به خصوص در حوزه حمل و نقل و انرژی، مالیات‌گذاری (یا معافیت از مالیات)، سرمایه‌گذاری، کنترل روش‌های پرداخت و اعتبار، آموزش نیروی کار و تعریف قواعد بازی اقتصادی مثل قرارداد کار، ایفای نقش می‌کند (همان: ۲۲).

موضوع محوری دیگر در رابطه دولت و اقتصاد، تلاش‌هایی است که دولت برای هدایت اقتصاد انجام می‌دهد. سوئدبرگ از تلاش‌های دولت برای تشویق به رشد اقتصادی به عنوان وظیفه چهارم حاکمیت یاد می‌کند (سوئدبرگ، ۱۳۹۵: ۳۲۴). مطالعه پیتر ایوانس (۱۹۹۵) با عنوان «استقلال حک شده: دولت‌ها و تحول و گذر صنعتی» یکی از مهمترین مطالعات در جامعه‌شناسی اقتصادی است که درباره فعالیت‌های دولت در هدایت اقتصاد انجام شده است. طبق دیدگاه او پرسش اصلی این نیست که دولت «چقدر» در اقتصاد درگیر شده است، بلکه این است که درگیری دولت در اقتصاد «به چه نوعی» است. ایوانس با استفاده از معیار «نوع دخالت دولت در اقتصاد»، دولت‌های در حال توسعه را در سه دسته دولت‌های توسعه‌ای، دولت‌های یغماگر و دولت‌های مداخله‌کننده طبقه‌بندی می‌کند (همان: ۳۲۷). هریک از دولت‌های مورد اشاره ایوانس به ایفای نقش‌های متفاوتی می‌پردازند. به طور خلاصه بینشی که می‌توان در اقتصاد و جامعه‌شناسی از آدام اسمیت گرفته تا ماکس وبر و پس از آن یافت این است که زندگی اقتصادی

جامعه اقتصادی مدرن بدون دولت ممکن نیست. به عبارت دیگر، دولت بخش مهمی از سازمان اقتصادی یا به تعبیر بورديو میدان اقتصادی است.

مروری بر پیشینه تحقیق

مروری بر مطالعات خارجی مرتبط با چالش‌های توسعه هواپیمایی بیانگر این است که چالش‌های توسعه صنعت هواپیمایی بازرگانی از کشوری به کشور دیگر متفاوت است. به عبارت دیگر، وضعیت و عملکرد صنعت هواپیمایی هر کشوری به ساختار اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی و شرایط کشور متبوع وابسته است (حشمتی و کیم، ۲۰۱۶). برای مثال، مطالعه فیو و همکاران (۲۰۱۲)^۱ درباره صنعت هواپیمایی چین نشان می‌دهد علیرغم دستاوردهای قابل توجه در گذشته و چشم‌اندازهای بلندمدت روشن، صنعت هواپیمایی چین برای تضمین رشد پایدار و با کیفیت در سال‌های آینده با چالش رقابت با راه‌آهن سریع‌السير (HSR)^۲ مواجه است. این مطالعه نشان می‌دهد که توسعه بازار هوانوردی چین تاکنون نامتعادل بوده و بیشتر رشد از مسیرهای داخلی بوده است. خطوط هوایی چین در بسیاری از مسیرهای داخلی با رقابت جدی HSR روبرو خواهد شد. بلوبابا (۲۰۰۲)^۳ در مطالعه خود چشم‌انداز سودآوری صنعت، موانع هزینه و درآمد عملیاتی، مسائل امنیتی خطوط هوایی و روابط کار و مدیریت را از مهمترین چالش‌های صنعت هواپیمایی بازرگانی پس از حادثه تروریستی ۱۱ سپتامبر بیان می‌کند. حافظ و ارشاد (۲۰۰۷)^۴ در مقاله خود با عنوان «چالش‌های هواپیمایی بازرگانی در پاکستان»، فقدان چشم‌انداز، ناتوانی در استفاده از ابزارهای نوین مدیریتی و زیرساخت‌های ضعیف را از چالش‌های این کشور بر می‌شمرند. مطالعه ونسوی (۲۰۱۰)^۵ با عنوان «صنعت هواپیمایی؛ روندها، چالش‌ها و چشم‌اندازها» یکی از جامع‌ترین مطالعاتی است که هم به چالش‌های جهانی و هم به چالش‌های مناطق مختلف دنیا از جمله آمریکای شمالی، آمریکای لاتین و کارائیب، اروپا، آفریقا، خاورمیانه و شرق آسیا پرداخته است. این مطالعه گواهی بر این ادعا است که چالش‌های توسعه صنعت در مناطق و کشورهای مختلف جهان متفاوت از یکدیگر است. در حالی که خصوصی‌سازی خطوط هوایی، ظهور حامل کم هزینه، رشد اتحادها، رقابت با سایر روش‌های حمل و نقل (راه‌آهن سریع‌السير) و موضوع آینده «رهبری» در مقررات حمل و نقل هوایی، چالش‌های اروپایی است، منطقه آفریقا با چالش‌هایی مانند استانداردهای پایین (ایمنی، محیط زیست)، ناوگان هواپیماهای قدیمی (میانگین سنی ناوگان ۱۸ سال است)، نیاز به مدیریت جدید برای مقابله با روندهای جهانی، نیاز به

۱. Xiaowen Fu et al (2012)

۲. high-speed rail (HSR)

۳. Peter P. Belobaba (2002)

۴. Hafeez Deen and Saleem Arshad (2007)

۵. John wensveen (2010)

استقلال در مقامات هواپیمایی کشوری، نیاز به زیرساخت، نیاز به آموزش پرسنل دارد. از دیدگاه او محیط عملیاتی جدید، ورشکستگی و تعطیلی، آزادسازی و مقررات‌زدایی، افزایش هزینه‌ها (سوخت، نیروی کار، نگهداری، امنیت)، خطوط هوایی نسل جدید در مقابل خطوط هوایی قدیمی، رقابت فناوری‌های جدید ارتباطی با حمل و نقل قدیمی، روابط کارکنان و انواع جدید کارکنان، هزینه‌های کنترل آلودگی و مشکلات اقتصادی جهانی از چالش‌های اصلی و جهانی هوانوردی در قرن ۲۱ هستند. تاثیر اینترنت و فناوری‌های جدید ارتباطی به عنوان رقیب تازه برای حمل و نقل هوایی و نیز تاثیر تغییرات نسلی بر تعهد کاری کارکنان شاغل در صنعت از ویژگی‌های مهم این مطالعه است.

مرور مطالعات داخلی حاکی از این است که حمل و نقل هوایی و صنعت هواپیمایی از موضوعات مورد توجه نهادهای پژوهشی دولتی است. از جمله مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی (۱۳۹۸) در پژوهشی به فراتحلیل و شناسایی چالش‌های موجود در حمل و نقل هوایی ایران پرداخته است. در این پژوهش با بررسی ۶۰ پایان‌نامه، مقاله و کتاب در زمینه حمل و نقل هوایی، بالا بودن میانگین عمر ناوگان، ایمنی، تقاضا، کارایی و بهره‌وری، خصوصی‌سازی، قیمت‌گذاری، کیفیت خدمات، مدیریت، برنامه‌ریزی و قانونگذاری و سرمایه‌گذاری را به عنوان مهمترین چالش‌های صنعت هواپیمایی ایران برمی‌شمرد. مطالعه مشترک دانشگاه امیرکبیر و سازمان هواپیمایی کشوری (۱۳۹۸) با عنوان «برنامه راهبردی صنعت حمل و نقل هوایی جمهوری اسلامی ایران» از دیگر مطالعاتی است که به بررسی چالش‌های توسعه این صنعت پرداخته‌اند. این مطالعه به بررسی و تحلیل وضعیت صنعت در خصوص ناوگان هوایی، زیرساخت فرودگاهی و تجهیزات ناوبری، نگهداری و تعمیر و زنجیره تأمین شامل خرید، تأمین و پشتیبانی، آموزش منابع انسانی، فناوری (تکنولوژی‌های نو)، تحریم‌های سیاسی و اقتصادی، روابط بین‌المللی، ملاحظات زیست محیطی، حکمرانی، عرضه و تقاضا، رقابت‌پذیری، سودآوری و حقوق مسافر می‌پردازد. مرکز پژوهش‌های مجلس (۱۴۰۰) در مطالعه‌ای دیگر راهبرد اصلاح شبکه حمل و نقل هوایی کشور و توسعه صنعت هواپیمایی کشور را از منظر شبکه هوایی کشور مورد بررسی قرار داده است. علاوه بر نهادهای حاکمیتی، محققان دیگری نیز به مطالعه چالش‌های صنعت پرداخته‌اند. ضربایی و همکاران (۱۳۸۸) به کیفیت پایین خدمات و میانگین عمر بالای ناوگان، نیک‌نژاد و همکاران (۱۴۰۱) و چنگیزی و همکاران (۱۴۰۱) به منابع انسانی ناکارآمد، فقدان سیاستگذاری جامع، ضعف مدیریت، محیط ناپایدار، به روز نبودن فناوری، ضعف آموزش و ارتباطات نامؤثر، سلامی و علوی (۱۳۹۶) به فقدان الگوی راهبری مدیریت هوانوردی در جمهوری اسلامی ایران و مشکلات ناشی از آن به عنوان موانع و چالش‌های توسعه این صنعت اشاره کرده‌اند. با مروری بر مطالعات انجام شده درمی‌یابیم هرچند این مطالعات بینش‌های مهمی در مورد توسعه صنعت هواپیمایی از دیدگاه‌های مختلف ارائه کردند، هنوز

مطالعه‌ی جامعی روی کنشگران فعال در این صنعت در ایران که به طور خاص بر چالش‌ها و موانع توسعه صنعت هواپیمایی بازرگانی متمرکز باشند، انجام نشده است. لذا، هدف تحقیق حاضر کشف و واکاوی چالش‌ها و موانع توسعه هواپیمایی بازرگانی از منظر کنشگران صنعت هواپیمایی در ایران است.

روش‌شناسی

پژوهش حاضر مطالعه‌ای است که در سطح ملی و در سال ۱۴۰۱ در کشور انجام شده است. روش تحقیق کیفی و به روش تحلیل تماتیک (تحلیل مضمون) انجام شده است. تحلیل مضمون، روشی برای شناخت، تحلیل و گزارش الگوهای موجود در داده‌های کیفی می‌باشد. این روش، فرایندی برای تحلیل داده‌های متنی است و داده‌های پراکنده و متنوع را به داده‌هایی غنی و تفصیلی تبدیل می‌کند. تحلیل مضمون، صرفاً روش کیفی خاصی نیست بلکه فرایندی است که می‌تواند در اکثر روش‌های کیفی به کار برود (عابدی جعفری و همکاران: ۱۳۹۰، ۱۵۳).

مشارکت‌کنندگان در این پژوهش ۲۳ نفر مشتمل بر کنشگران صنعت هواپیمایی اعم از مدیران و صاحب‌نظران صنعت در وزارت راه و شهرسازی، سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت‌های هواپیمایی می‌باشند. مصاحبه‌شوندگان با روش نمونه‌گیری هدفمند انتخاب شدند. در مرحله بعد با روش حداکثر تنوع، اطلاعات پایه‌ای استخراج گردید (جدول شماره ۳).

جدول شماره ۳: ویژگی‌های مشارکت‌کنندگان در تحقیق

ردیف	ویژگی‌های مشارکت‌کنندگان	تعداد مشارکت‌کنندگان
۱	سابقه وزارت راه و شهرسازی در سمت وزیر	۲
۲	سابقه ریاست سازمان هواپیمایی کشوری	۱
۳	سابقه مدیریت عاملی شرکت‌های هواپیمایی	۴
۴	سابقه فعالیت در سمت مدیران ارشد شرکت‌های هواپیمایی	۹
۵	سابقه فعالیت در سازمان برنامه و بودجه	۱
۶	اعضای هیات علمی گروه مهندسی هوافضا / سابقه سردبیری مجلات و خبرنگاری در حوزه صنعت هواپیمایی	۶

داده‌ها از طریق مصاحبه فردی نیمه ساختاریافته جمع‌آوری شدند. بدین منظور بعد از هماهنگی با فرد مورد نظر، ساعتی برای انجام مصاحبه تنظیم می‌شد و در ساعت مذکور در دفتر کار مشارکت‌کننده مصاحبه انجام می‌گرفت. شیوه نامه مصاحبه‌ها مبتنی بر سوالات و بر اساس

اهداف اصلی تحقیق بود. با توجه به پاسخی که مشارکت‌کنندگان به سؤالات می‌دادند، خرده سؤالاتی نیز حین مصاحبه از سوی محقق پرسیده شد تا همه جوانب موضوع روشن گردد. در انجام مصاحبه‌ها سعی شد هرچایی که محقق به این نتیجه رسید که داده‌ها چیز تازه‌ای ندارند که بر یافته‌های پیشین پژوهش بیفزایند مصاحبه‌ها متوقف گردد و داده‌ها به اشباع رسید. مصاحبه‌ها با رضایت شفاهی مشارکت‌کنندگان ضبط و روی کاغذ آورده شد.

تحلیل داده‌ها به روش مضمونی انجام گرفت. بدین منظور، ابتدا به روش کدگذاری توصیفی و در مرحله بعد کدگذاری تفسیری صورت گرفت. در این مسیر، استخراج واحدهای معنا، کدگذاری، مقوله‌بندی و درنهایت دسترسی به مقوله‌های هسته یا مضمون روی داده‌ها انجام گرفت.

برای تعیین اعتبار تحلیل مضمون تحقیق از فرآیند دریافت بازخورد از پاسخ‌دهندگان و مصاحبه‌کنندگان استفاده شده است. در این فرایند، پژوهشگر، نتایج تحلیل‌های خود را در اختیار پاسخ‌دهندگان پژوهش قرار می‌دهد و از آن‌ها می‌خواهد تا درباره میزان همخوانی و تناسب میان تفاسیر پژوهشگر و تجارب خودشان، اظهارنظر کنند. چنین کاری، این فرصت را در اختیار پاسخ‌دهندگان قرار می‌دهد تا به‌طورجدی تر و قوی‌تری درباره مسائل مطرح‌شده، اظهارنظر کنند (همان: ۱۹۱).

یافته‌های پژوهش

از تحلیل مصاحبه‌ها ۴۸ مفهوم و از مفاهیم استخراج‌شده ۱۲ مقوله و از بین مقولات ۴ مقوله هسته احصا شد (جدول شماره ۴). بر اساس یافته‌های تحقیق، کم سواد راهبردی، سیاست‌زدگی، جهانی شدن انحصاری و تحریم صنعت هواپیمایی، مهمترین چالش‌ها و موانع فرا روی توسعه صنعت هواپیمایی از منظر کنشگران و فعالان این صنعت محسوب می‌شوند.

جدول شماره ۴: مضامین استخراج‌شده در تحقیق

مفهوم	مقوله	مقوله هسته
توسعه نامتوازن بخش حمل و نقل، سهم صنعت از بودجه، غفلت از رویکرد حاکمیت به حمل الزامات توسعه بلندمدت صنعت، نگرش به بهره برداران	و نقل هوایی	کم‌سواد
غفلت از بسترهای سرمایه‌گذاری، فرسودگی ناوگان، فرسودگی تجهیزات فرودگاهی و ناوبری، شرکت‌های کوچک مقیاس	عدم آینده‌نگری	راهبردی
عدم ثبات مدیریتی، مدیران سیاسی، عدم کارایی سیاست‌های اعمالی در حوزه بازرگانی بین الملل، تبانی در بازار، کم توجهی به حفظ منافع شرکت‌های هواپیمایی	ضعف نهاد تنظیم‌گر	سیاست‌زدگی
تلقی نادرست از خصوصی‌سازی، تأسیس شرکت‌های متعدد هواپیمایی	یله سازی صنعت	
قیمت‌گذاری دستوری، کنترل قیمت، بی‌توجهی به الزامات اقتصاد صنعت	سیاست‌های نادرست اقتصادی	

نگرش منفی به متنوع سازی قیمت، بی‌اعتمادی به مدیران و سیستم نهاد‌های نظارتی
دولتی، عدم آشنایی دستگاه‌های نظارتی با صنعت غیرحرفه‌ای

جدول شماره ۴: مضامین استخراج‌شده در تحقیق

مفهوم	مقوله	مقوله هسته
حاکمیت نهاد‌های بین‌المللی، حاکمیت قوانین و مقررات بین‌المللی	ماهیت بین‌المللی صنعت	
انحصار عرضه هواپیما، انحصار عرضه قطعات	وابستگی صنعت	جهانی‌شدن انحصاری
ویژگی‌های جمعیت شناختی، حساسیت به محیط پیرامونی، کیفیت تعاملات و روابط خارجی	تبعی بودن صنعت	
فناوری پیشرفته	پیشرفتگی صنعت	
محدودیت نوسازی ناوگان،	تحریم‌های مستقیم	
دشواری تامین قطعات اصلی و یدکی هواپیماها به خصوص موتورها، دشواری تامین قطعات اصلی و یدکی هواپیماها به خصوص موتورها	تحریم	
محدودیت‌های بیمه‌ای، محدودیت تامین مالی	تحریم‌های غیرمستقیم	

۱-۴) کم‌سوادى راهبردى

وجود استراتژی و اهداف مشخص پیش شرط هر گونه توسعه اعم از توسعه ملی، منطقه‌ای و بخشی است. لیکن براساس یافته‌های مطالعه، از منظر کنشگران و فعالان صنعت هواپیمایی یکی از مهمترین چالش‌های توسعه صنعت هواپیمایی در ایران عدم وجود استراتژی و اهداف مشخص است. رویکرد حاکمیت به حمل و نقل هوایی و نیز عدم آینده‌نگری برای صنعت نشان از عدم وجود استراتژی و اهداف مشخص در این صنعت دارد. مرور اسناد برنامه‌های توسعه و قوانین بودجه سالیانه کشور حاکی از توسعه نامتوازن بخش حمل و نقل و سهم پایین حمل و نقل هوایی از بودجه‌های سالیانه در بین سایر اشکال حمل و نقل مدرن دارد. برای مثال سهم توسعه حمل و نقل هوایی از کل اعتبارات تملک دارایی سرمایه‌ای براساس لایحه ۱۴۰۱، ۰/۵ درصد بوده و تمرکز بر توسعه حمل و نقل جاده‌ای بوده است. علاوه بر توسعه نامتوازن بخش حمل و نقل و کم توجهی به حمل و نقل هوایی، در خود بخش حمل و نقل هوایی نیز تفکر فرودگاه سازی بر توسعه ناوگان و تجهیزات غلبه داشته است. دقت بیشتر بر طرح‌های پیشنهادی در بخش حمل و نقل هوایی موید این است که در سال مورد بحث همه طرح‌های پیشنهادی در زمینه احداث، تعمیر و تجهیز و تکمیل فرودگاه بوده است. به عبارتی دیگر، سهم بخش حمل و

نقل از بودجه‌های سالیانه و نیز نوع طرح‌هایی پیشنهادی در درون بخش حاکی از رویکرد حاشیه‌ای حاکمیت به صنعت هواپیمایی است (گلشن خواص و همکاران، ۱۴۰۰:۱۲).

«متأسفانه دولت‌ها فاقد هر گونه نظریه برای توسعه صنعت هوانوردی بوده‌اند. هیچ نظریه‌ای نداشت. دولت‌های ما اساساً این قدر گرفتار روزمرگی سیاسی بودند و بعدش هم گرفتار این بحث‌های مداخله توی قیمت‌گذاری دولتی که می‌خواهد قیمت زولیبای شب عید فطر را تعیین کند، دیگه نمی‌تونه درباره توسعه صنعت اون هم صنعت هواپیمایی فکر کند»^۱.

«زیر بخش حمل و نقل جاده‌ای از این جهت اهمیت داشته که همواره بیش از ۹۰ درصد جابجایی بار و مسافر داخلی کشور توسط حمل و نقل جاده‌ای صورت می‌گیرد که دلایل هم تاریخی دارد و هم ... بالاخره در این ایران یک عقب‌ماندگی انباشته‌ای در زمینه توسعه حمل و نقل ریلی وجود داشته، جغرافیای کشور هم به گونه‌ای بوده که هم از لحاظ استقرار معادن، محل استقرار جمعیت و شهرها، فعالیت‌های اقتصادی، توپوگرافی کشور که هزینه‌های احداث راه‌آهن را بالا می‌برده و غیره، حمل و نقل جاده‌ای به عنوان سهل‌الوصول‌ترین مد حمل و نقل شناخته شده بود و جاده‌ها بیشتر توسعه پیدا کرده‌اند».

علاوه بر این، غفلت از بسترهای سرمایه‌گذاری، فرسودگی ناوگان، فرسودگی تجهیزات فرودگاهی و ناوبری و شرکت‌های کوچک مقیاس از دیگر مضامین احصا شده در مطالعه است که عدم آینده‌نگری و رویکرد حاشیه‌ای به صنعت هواپیمایی را تشدید می‌کند و ریشه در نگرش حاکمیت به صنعت هواپیمایی و نیز بهره‌برداران این صنعت دارد. به طور خلاصه، توسعه نامتوازن بخش حمل و نقل، سهم صنعت هواپیمایی از بودجه، غفلت از الزامات توسعه بلندمدت صنعت و نگرش به بهره‌برداران حاکی از این است که در برنامه‌های توسعه کشور به حمل و نقل هوایی بیشتر به عنوان ابزاری برای پاسخگویی به نیاز حمل و نقل هوایی شهروندان مدنظر سیاستگذاران و متولیان صنعت بوده تا به عنوان یکی از بخش‌های مهم اقتصادی که می‌تواند در اقتصاد ملی نقش ایفا کند. بنابر اظهارات مشارکت‌کنندگان و مرور مستندات در بین ارکان مختلف حمل و نقل از جمله حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی، به دلایل مختلف، تمرکز بر حمل و نقل جاده‌ای بوده است. علاوه بر این، در درون خود صنعت نیز رویکرد فرودگاه‌سازی یا احداث فرودگاه بر توجه به ایمنی و نوسازی ناوگان به عنوان یکی از مهمترین الزامات توسعه صنعت رجحان داشته است. از منظر مشارکت‌کنندگان در مطالعه، نوع نگرش به صنعت و بهره‌برداران که

۱. عبارات داخل گیومه عیناً از متن مصاحبه مشارکت‌کنندگان نقل شده است که به دلیل رعایت ملاحظات اخلاق و محرمانگی عنوان و نام مشارکت‌کننده ذکر نشده است.

عموماً بهره‌برداران این بخش را قشر مرفه جامعه می‌دانند موجب شده که حمل و نقل هوایی به طور عام و صنعت هواپیمایی به طور خاص از اولویت‌های دولت‌ها و سیاستگذاران اقتصادی نباشد.

«در حوزه حمل و نقل هوایی توسعه نامتوازن شکل گرفت، تعداد فرودگاه‌ها افزایش پیدا کرد... جیرفت فرودگاه دارد، رفسنجان دارد، ایرانشهر دارد، زابل دارد، طبس دارد، منتها به دلایل مختلف از جمله عدم وجود ناوگان با ظرفیت زیر ۱۰۰ نفر در ترکیب ناوگان هوایی کشور از این فرودگاه‌ها استفاده نمی‌شود. خیلی از این فرودگاه‌ها پرواز ندارند...».

۲-۴) سیاست‌زدگی

شاید بتوان مهم‌ترین موضوع مورد مناقشه در عرصه اقتصاد و حتی سیاست داخلی ایران را نقش دولت و کیفیت مداخلات دولت بیان کرد. دولت‌ها تنظیم‌کننده قواعد، مقررات و نهادها، شکل دهنده فضای رقابت در محیط کسب و کار، تقویت‌کننده آزادی عمل نهادها و بازیگران اقتصادی و اجتماعی و بسترساز سرمایه‌های اجتماعی و انسانی هستند. بنابراین، کیفیت مداخلات دولت یکی از مهمترین عواملی است که می‌تواند اثر مثبت یا منفی در رشد اقتصادی به طور عام و بخش‌های مختلف اقتصادی به طور خاص داشته باشند.

سازمان هواپیمایی کشوری به عنوان نماینده حاکمیت و نیز نهاد تنظیم‌گر بخشی در صنعت هواپیمایی کشور است که از منظر مشارکت‌کنندگان در مطالعه به دلایلی چون عدم ثبات مدیریتی، انتصاب مدیران سیاسی، عدم کارایی سیاست‌های اعمالی در حوزه بازرگانی بین‌الملل، تبانی در بازار و کم توجهی به حفظ منافع شرکت‌های هواپیمایی نتوانسته است نقش خود را به درستی ایفا کند. ضعف نهاد تنظیم‌گر از یک سو و مداخله نهادهای نظارتی غیرحرفه‌ای از جمله سازمان بازرسی و تعزیرات حکومتی توسعه صنعت هواپیمایی را تحت تاثیر قرار داده است.

«اگرچه سازمان هواپیمایی کشوری ایران به لحاظ قانونی دارای اختیارات گسترده‌ای برای انجام وظایف اصلی خود دارا می‌باشد لکن به دلایلی که نشأت گرفته از سیاست‌های کلی دولت‌ها بوده نتوانست اعمال نظارت صحیح و راهبردی در انجام وظایف تعیین و تعریف شده را داشته باشد. در حوزه حساس اقتصاد که یک از اصلی‌ترین ارکان اداره صحیح امور می‌باشد، دولت‌ها همواره اختیارات قانونی سازمان هواپیمایی کشوری را در عمل محدود کرده‌اند.»

«سازمانی مثل بازرسی کل کشور خوب وظیفه ذاتیش همین هست منتها کسی که میره تو این زمینه ورود پیدا میکنه یا تو هر زمینه دیگری، بایستی که ابتدا اون

صنعت رو بشناسه (بشناسه که تخصصیه). حالا این صنعت هوانوردی، این صنعت پتروشیمی، نفت، بازرگانی، پزشکی، هر چیزی که هست. شما از بیرون که می‌ای، شمای نوعی نباید هواپیما رو با اتوبوس مسافری بیاین تطبیق بدی و قیاس کنی. این اتفاق افتاده که میگم».

همچنین «تلقی نادرست از خصوصی سازی» که مصداق آن وجود شرکت‌های هواپیمایی متعدد است (هم اکنون بیست شرکت در زمینه حمل و نقل هوایی فعالیت دارند) عملاً منجر به یله سازی صنعت هواپیمایی شده است. قیمت‌گذاری دستوری از دیگر اشکال مداخله دولت در صنعت هواپیمایی است. این در حالی است که یکی از ابزارهای شرکت‌های هواپیمایی به عنوان ستون فقرات صنعت هواپیمایی متنوع سازی قیمت‌ها است که به دلیل نگرش منفی نهاده‌های نظارتی غیر حرفه‌ای همواره به عنوان مساله‌ای مورد مناقشه مطرح بوده است.

« قیمت بلیط باید صبح یک قیمت باشد، ساعت ۱۰ یک قیمت باشد، ۱۲ یک قیمت باشد، آخر شب یک قیمت باشد، بعدازظهر یک قیمت باشد، روز تعطیل یک قیمت باشد، روز وسط هفته یک قیمت باشد، شب‌هایی که چند روز تعطیل پشت سر هم یک قیمت باشد تا اینکه شرکت‌ها بتوانند کار اقتصادی بکنند. اینها باید قیمت را ارزیابی هزینه - فایده بکنند و قیمت باید ساعت به ساعت فرق کند. معنی ندارد که شما بگویند تهران - مشهد، قیمت اش اینقدر. شما صبح روز یکی که میری که اصلاً مسافر نداری، نمی‌توانی با اون قیمت هواپیما را پر کنی، باید اینقدر قیمت را جذاب کنید برای مسافر که به جای اینکه با قطار برود، بیاد با هواپیمای شما برود».

به طور خلاصه، سیاست زدگی که تبلور آن در کیفیت مداخلات دولت نمایان است به دلایلی چون ضعف سازمان هواپیمایی کشوری به عنوان نماینده حاکمیت و نهاد تنظیم گر، یله سازی صنعت، سیاست‌های نادرست اقتصادی و مداخله نهادهای نظارتی غیرحرفه‌ای به عنوان یکی از چالش‌های فرا روی توسعه صنعت هواپیمایی محسوب می‌شود.

۳-۴) جهان‌شدن انحصاری

نسبت به سایر صنایع، صنعت هوانوردی بیشتر از موضوعاتی چون جهانی شدن و انحصار رنج می‌برد. خرید و فروش هواپیما و قطعات آن، یک امر انحصاری است که شرایط جهانی شدن و بین‌المللی شدن این صنعت، تعیین کننده ی آن است. بر اساس یافته‌های تحقیق، ماهیت بین‌المللی، وابستگی، تبعی بودن و پیشرفتگی صنعت از مهمترین ویژگی‌های صنعت هواپیمایی هستند. صنعت هواپیمایی به دلیل حاکمیت قوانین و مقررات بین‌المللی و نیز نهادهای بین‌المللی از جمله سازمان جهانی (ایکائو) و انجمن (یاتا) صنعتی بین‌المللی است. همچنین این صنعت

یکی از پیشرفته‌ترین صنایع جهان و در زمره صنایع هایتک است که بر لبه فناوری دنیا قرار دارد. پیشرفتگی صنعت از یک سو و انحصار تامین کنندگان ناوگان هواپیمایی، قطعات و تجهیزات ناوبری و فرودگاهی و آیین‌نامه‌های تعمیر و نگهداری در اختیار کشورهای محدودی است. یکی دیگر از ویژگی‌های صنعت هواپیمایی، تاثیر پذیری بالای این صنعت از محیط پیرامونی خود، ویژگی‌های جمعیت‌شناختی و کیفیت تعاملات و روابط خارجی است که نمونه اخیر و برجسته آن اپیدمی کرونا است که به شدت بر فعالیت این صنعت اثر گذار بوده است.

«صنعت حمل و نقل هوایی بسیار نسبت به وقایعی که در جامعه اتفاق می‌افتد حساسیت دارد. من یکبار اتفاقاً مدیرعامل مخابرات آمده بود ایران ایر، توی سمیناری صحبت می‌کرد، من به مدیرعامل اسبق هما گفتم ببین اینها عزا میشه مثلاً محرم میشه درآمدشون میره بالا، چون همه به هم پیامک می‌زنند یا تلفن زیاد می‌زنند، عید میشه، شب یلدا میشه، زلزله میاد، درآمد اینها زیاد می‌شود. ۲۰ درصد زیادتیر میشه ولی تو صنعت حمل و نقل هوایی که اینطور نیست. توی اروپا آتشفشان فوران می‌کنه پروازها لغو میشه، توی چین سارس میاد پروازها لغو میشه».

۴-۴) تحریم

در سال‌های پس از انقلاب، همواره اقتصاد ایران در معرض تهدید و تحریم بوده است. بخش اعظم این تحریم‌ها حوزه صنعت هوایی ایران را در بر می‌گیرد و به تعبیر یکی از مشارکت‌کنندگان «صنعت هوایی پیشانی تحریم‌های تحمیلی بر اقتصاد ایران است». به طور کلی تحریم‌ها و محدودیت‌های اعمالی بر این صنعت را می‌توان به سه دسته تقسیم کرد: الف) محدودیت‌های اعمالی شورای امنیت ملی سازمان ملل ب) محدودیت‌های اعمالی اتحادیه اروپا و ج) تحریم و محدودیت‌های کنگره و وزارت خزانه‌داری آمریکا؛ محدودیت‌های اعمالی شورای امنیت ملی سازمان ملل. اگرچه ظاهراً نسبت به جلوگیری از انتقال هرگونه تکنولوژی، اقلام، مواد، کالاها و فناوری در خصوص و مرتبط با غنی‌سازی هسته‌ای بوده ولی مستقیم یا غیر مستقیم صنعت هوایی را تحت تاثیر قرار داده است. از طرفی اتحادیه اروپا نیز رسماً با محدود کردن دسترسی به فرودگاه‌های اروپا و ممنوعیت مقرراتی در مورد برخی خدمات به هواپیماهای ایرانی عملاً وارد عرصه مقابله با صنعت هوایی ایران شده است. همچنین، تأثیرگذاری دولت کانادا در انجمن بین‌المللی حمل و نقل هوایی (یاتا) عملاً ساختار ارتباطی مالی بین شرکت‌های هوایی ایرانی را با صنعت هوایی بین‌المللی قطع کرده است. فشار دولت آمریکا بر شرکت تعاونی بین‌المللی شرکت‌های حمل و نقل هوایی (سیتا) موجب تعلیق استفاده از سامانه ذخیره‌جا، فروش بلیط، سامانه کنترل پروازهای خارجی، سیستم توزیع جهانی و تعلیق استفاده از سامانه‌های دیگر

شرکت‌های هواپیمایی در حوزه بازرگانی شده است. برخی از مهمترین محدودیت‌ها و محرومیت‌های صنعت حمل و نقل هوایی کشور عبارتند از:

- سامانه‌های ذخیره و فروش بلیط.
- تامین کننده‌های قطعات اصلی و یدکی هواپیماها به خصوص موتورها.
- اجاره دهنده موتور هواپیما. فروشنده‌های بنزین هواپیما در اکثر فرودگاه‌های دنیا.
- فروشنده‌های نرم افزارها، اطلاعات، مدارک، گواهینامه‌های مربوط به هواپیما موتور و تعمیر و نگهداری آنها.
- فروشنده‌های سامانه‌ها و تجهیزات ناوبری و ارتباطی و مخابراتی فرودگاه‌ها.
- محدودیت شرکت‌های بیمه‌ای برای جلوگیری از بیمه هواپیما، بیمه سرنشین و بیمه معاملات خرید و اجاره هواپیما و غیره.
- محدودیت شرکت‌ها، موسسات و بانک‌ها برای جلوگیری از گردش مالی و ارزهای معتبر با طرف‌های ایرانی، شرکت‌ها، موسسات مالی و بانک‌ها برای جلوگیری از تامین منابع مالی در حوزه هوانوردی.

با توجه به اینکه صنعت هواپیمایی یکی از عرصه‌های مهم فناوری با سطح پیچیدگی بالا است تحریم‌های و محدودیت‌های مستقیم و غیر مستقیم اعمالی بر آن از منظر مشارکت کنندگان در مطالعه یکی از مهمترین چالش‌های فرا روی توسعه این صنعت است و به‌زعم برخی از کنشگران، تحریم‌های طولانی مدت صنعت موجب شده است «متولیان امر چشم‌انداز مثبتی به صنعت نداشته باشند».

نتیجه‌گیری و پیشنهادها

حمل و نقل در اشکال مختلف آن اعم از جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی از بخش‌های زیربنایی هر جامعه است. حمل و نقل هوایی در بین اشکال مختلف حمل و نقل مدرن به دلیل اثرات و پیامدهای اجتماعی و سیاسی از اهمیت اساسی برای توسعه کشورها برخوردار است. حمل و نقل هوایی یا به تعبیری دیگر صنعت هواپیمایی در ایران قریب یک قرن پیشینه دارد، لیکن علیرغم پیشینه طولانی از یک سو و افزایش جمعیت کشور طی چندین دهه گذشته و به تبع افزایش تقاضا برای سفر هوایی از سوی دیگر، این صنعت توسعه شایسته را چه در سطح ملی و چه منطقه‌ای نداشته است. هم‌اکنون در بین همسایگان ایران به طور کلی و ترکیه، امارات و قطر به طور خاص چشم‌انداز و برنامه‌ریزی فوق‌العاده‌ای از خود نشان داده‌اند و نه تنها زیرساخت‌های هوانوردی جذاب را در کشورهای خود توسعه داده‌اند، بلکه در کنار خطوط هواپیمایی که به

تدریج جهانی شده‌اند، صنایع پشتیبانی با استانداردهای بین‌المللی را نیز توسعه داده‌اند (حافظ و ارشاد، ۲۰۰۷). این قطعاً دلیلی برای نگرانی عمیق برای ایران در پرتو این واقعیت است که ایران در نیم قرن پیش، پیشروترین خطوط هوایی منطقه را در قالب شرکت هواپیمایی ملی ایران (هما) داشت و پیشگام پروازهای طولانی مدت بدون توقف و برخوردار از ناوگان روز دنیا بوده است (عطروش، ۱۳۸۶: ۱۸۹).

با درک این نگرانی، این مقاله درصدد بررسی چالش‌ها و موانع توسعه صنعت هواپیمایی بازرگانی ایران است. در واقع، هدف مطالعه حاضر، نگاهی آسیب‌شناسانه به صنعت هواپیمایی ایران طی حدود نیم قرن اخیر است. بر این اساس، سؤال اصلی مورد توجه در این پژوهش این است که کنشگران و فعالان صنعت هواپیمایی چالش‌ها و موانع توسعه این صنعت را چگونه درک و تفسیر می‌کنند؟ و بسترها و دلایل آن را چه می‌دانند؟ پژوهش حاضر با رویکرد کیفی و به روش تحلیل تماتیک (تحلیل مضمون) انجام شده است. از تحلیل مصاحبه‌ها ۴۸ مفهوم و از مفاهیم استخراج شده ۱۲ مقوله و از بین مقولات ۴ مقوله هسته احصا شده است. بر اساس یافته‌های تحقیق، کم سوادی راهبردی، سیاست زدگی، جهانی شدن انحصاری و تحریم صنعت هواپیمایی، مهمترین چالش‌ها و موانع فرا روی توسعه صنعت از منظر کنشگران و فعالان این صنعت محسوب می‌شوند.

از منظر مشارکت‌کنندگان در مطالعه در ریشه‌یابی چالش‌های فراروی صنعت دو دیدگاه قابل شناسایی است؛ یک دیدگاه چالش‌های و موانع فراروی صنعت هواپیمایی را درونی دانسته و براین عقیده اند که دولت هنوز اهمیت هوانوردی غیرنظامی را به عنوان «نیروی محرک» در رشد اقتصاد درک نکرده است و بیشتر به آن به عنوان پاسخگویی به نیاز حمل و نقل هوایی شهروندان می‌نگرد. نگرش دولت به بهره‌برداران صنعت به عنوان صنعت لوکس موجب رحجان سایر اشکال حمل و نقل از جمله حمل و نقل جاده‌ای و ریلی به حمل و نقل هوایی شده است. دیدگاه دیگر که ریشه این چالش‌ها را بیرونی دانسته و معتقد است تحریم و محدودیت‌های طولانی مدت صنعت هواپیمایی به علاوه جهانی شدن انحصاری آن موجب شده سیاستگذاران و متولیان بخش حمل و نقل به سایر زیربخش‌های حمل و نقل توجه بیشتری داشته باشند. همچنین، یافته‌های مطالعه حاکی از این است که خروجی برنامه‌های توسعه ملی و بخشی در طی نیم قرن گذشته توسعه‌ای نامتوازن در بخش حمل و نقل و رحجان حمل و نقل جاده‌ای به سایر ارکان حمل و نقل مدرن بوده است. در بخش حمل و نقل هوایی نیز توجه بیشتر معطوف به فرودگاه‌سازی بوده است تا توجه به سایر الزامات اساسی توسعه صنعت از جمله ایمنی، نوسازی ناوگان و تجهیزات.

بخشی از یافته‌های تحقیق از جمله اشاره به تحریم صنعت، بالا بودن میانگین عمر ناوگان، زیرساخت فرودگاهی و تجهیزات ناوبری، فقدان سیاستگذاری جامع، ضعف مدیریت با نتایج مطالعات سلامی و علوی (۱۳۹۶)، ضربایی و همکاران (۱۳۸۸)، نیک‌نژاد و همکاران (۱۴۰۱) و چنگیزی و همکاران (۱۴۰۱) و مطالعه مشترک دانشگاه امیرکبیر و سازمان هواپیمایی کشوری (۱۳۹۸) هم پوشانی دارد. همچنین بخشی از نتایج مطالعه ونسوی (۲۰۱۰) درباره ناوگان هواپیماهای قدیمی، نیاز به استقلال در مقامات هواپیمایی کشوری، آزادسازی و مقررات زدایی، افزایش هزینه‌ها درباره ایران نیز صادق است. جهانی شدن انحصاری و سیاست‌زدگی به عنوان دو مقوله مهم تاثیرگذار بر توسعه صنعت هواپیمایی بازرگانی ایران، از مقولاتی است که در این تحقیق کشف شده است و در مطالعات دیگر به آن اشاره نشده است.

به طور کلی بر اساس یافته‌های تحقیق می‌توان گفت در صنعت هواپیمایی به دلیل دارا بودن ماهیت بین‌المللی آن دولت نقشی اساسی در توسعه آن دارد. علاوه بر این، در سطح ملی نیز نوع سیاست‌های دولت از طریق توسعه زیر ساخت‌های فرودگاهی، تعاملات خارجی بر تقاضا برای صنعت و از طریق اجرای سیاست‌هایی مانند تشویق یا تسهیل ورود سرمایه گذاران جدید بر عرضه آن موثر است و دولت بازیگر اصلی در میدان این صنعت محسوب می‌شود و توسعه صنعت تا حدود زیادی تابع کیفیت مداخلات و نوع رویکرد دولت به صنعت هواپیمایی بازرگانی است.

با توجه به اهمیت صنعت هواپیمایی در توسعه ملی و پیشگامی ایران در بین کشورهای منطقه در حوزه صنعت هواپیمایی و نیز تقاضای سفر هوایی در جامعه و سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در کشور به ویژه در زمینه فرودگاه سازی و چالش‌های فراروی صنعت پیشنهادات ما بر اساس یافته‌ها و راهکارهای ارائه شده توسط مشارکت‌کنندگان در مطالعه عبارتند از:

۱) تحریم‌ها و محدودیت‌های طولانی صنعت و نیز ویژگی‌های خاص صنعت از جمله وابستگی آن، انتقال فناوری تولید هواپیمایی به ویژه در ساخت هواپیماهای با ظرفیت زیر ۱۰۰ نفر که بتواند به بهره‌برداری از فرودگاه‌های احداث شده بیانجامد را به عنوان یکی از ضروریات توسعه صنعت مطرح کرده است. بنابراین، ضرورت دارد با آسیب‌شناسی تجارب قبلی، پروژه انتقال فناوری تولید هواپیما در دستور کار دولت قرار بگیرد.

۲) مداخله نهادهای نظارتی غیرحرفه‌ای مانند سازمان بازرسی و سازمان تعزیرات حکومتی در امور صنعت، به ویژه موضوعاتی همچون متنوع‌سازی قیمت، یکی از مسائل کنونی این صنعت است. این در حالی است که به لحاظ قانونی سازمان هواپیمایی کشوری به مثابه نماینده دولت در جهت اعمال حاکمیت در صنعت حمل و نقل هوایی کشور محسوب می‌شود. بنابراین، به نظر می‌رسد اصلاح قوانین و مقررات به منظور برگرداندن اقتدار و حاکمیت تام سازمان هواپیمایی کشور و حذف نهادهای مداخله گر غیرحرفه‌ای برای توسعه صنعت ضروری است.

۳) بر اساس یافته‌های تحقیق، عدم وجود استراتژی و اهداف مشخص یکی از مهمترین چالش‌های فراروی توسعه این صنعت است. لذا ضرورت دارد دولت با بهره‌مندی از خرد جمعی همه کنشگران و فعالان صنعت و نیز مراکز دانشگاهی و علمی کشور را برای تدوین برنامه راهبردی توسعه صنعت مدنظر قرار بدهد.

۴) با توجه به نقش کلیدی دولت در توسعه صنعت هواپیمایی بازرگانی، انجام مطالعه‌ای مستقل با تمرکز بر نقش دولت اعم از کیفیت حکمرانی و کیفیت مداخلات دولت در صنعت پیشنهاد می‌شود.

منابع

بوردیو، پی‌یر (۱۳۹۵)، **ساختارهای اجتماعی اقتصاد**، ترجمه حسن چاوشیان، تهران، موسسه عالی پژوهش‌های تامین اجتماعی.

جمسی، یوسف، قاسمی، محمد، یوسفیان، علی (۱۳۸۴)، **مباحثی در باب نظریه انتخاب عمومی: (دیدگاه نهادی به سیاستگذاری عمومی)**، تهران: مجلس شورای اسلامی، مرکز پژوهش‌ها.

چنگیری، علی، تورانی، حیدر (۱۴۰۰)، واکاوی موانع و چالش‌های سیاستگذاری آموزشی حوزه حمل و نقل هوایی (مورد مطالعه: دانشکده صنعت هواپیمایی)، **فصلنامه سیاست‌نامه علم و فناوری**، دوره ۱۱، شماره ۱، صص ۱۲۹-۱۳۹.

دانشگاه صنعتی امیرکبیر (۱۳۹۸)، **برنامه راهبردی صنعت حمل و نقل هوایی جمهوری اسلامی ایران**، خلاصه مدیریتی.

سلامی، حسین، علوی، سیدمحمد (۱۳۹۶)، طراحی مدیریت الگوی راهبردی نظام هوانوردی در فضای جمهوری اسلامی ایران، **فصلنامه مطالعات دفاعی راهبردی**، سال پانزدهم، شماره ۶۸ صص ۵-۲۶.

ضرابی، اصغر و محمدی، جمل و سقایی، محسن (۱۳۸۸)، چالش‌های صنعت حمل و نقل هوایی ایران (مطالعه موردی ترافیک هوایی اصفهان)، **مجله جغرافیا و برنامه‌ریزی محیطی**، سال ۲۰، شماره ۳۳، صص ۲۳-۴۴.

عابدی جعفری، حسن؛ تسلیمی، محمد سعید؛ فقیهی، ابوالحسن؛ شیخزاده، محمد (۱۳۹۰)، «تحلیل مضمون و شبکه مضامین روشی ساده و کارآمد برای تبیین الگوهای موجود در داده‌های کیفی»، **فصلنامه اندیشه مدیریت راهبردی**، سال پنجم، شماره دوم، شماره پیاپی ۱۰، صص ۱۵۱-۱۹۸.

عطروش، عباس (۱۳۸۶)، **تاریخچه‌ی هواپیمایی بازرگانی در ایران**، تهران، انتشارات روشنگران و مطالعات زنان، چاپ اول.

گلشن خواص، رضا، فوری، حمیدرضا، احمدی فینی، علیرضا، خسروی، خسرو، خاتم‌زاده دهبنه، یاسر (۱۴۰۰)، بررسی لایحه بودجه ۱۴۰۱ کل کشور (۶۱): بخش حمل و نقل، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، **دفتر مطالعات زیر بنایی، گروه حمل و نقل**، شماره مسلسل ۱۸۰۹۱.

واکاوی تجربه و تفسیر کنشگران صنعت هواپیمایی از چالش‌های توسعه صنعت هواپیمایی ... ۶۹

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی (۱۴۰۰)، واکاوی راهبرد اصلاح شبکه حمل و نقل هوایی کشور، **دفتر مطالعات زیربنایی**، شماره مسلسل ۱۸۰۶۰.

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی (۱۳۹۸)، گزارش فراتحلیل چالش‌های حمل و نقل هوایی، **دفتر مطالعات زیربنایی**، شماره مسلسل ۱۶۴۱۴.

نیک‌نژاد، مهدی، هژبر کیانی، کامبیز، سرلک، احمد، خوشنویس، مریم (۱۴۰۰)، اثر ارزش افزوده صنعت حمل و نقل هوایی بر اشتغال این صنعت، **مجله پژوهش‌های برنامه و توسعه**، دوره ۲، شماره ۷، صص ۷۲-۹۸.

Almas Heshmati, Jungsuk Kim (2016), **Efficiency and Competitiveness of International Airlines**, Springer Science & Business Media Singapore.

Hafeez, u, Deen, Saleem Arshad(2007), CHALLENGES FOR THE COMMERCIAL AIRLINE INDUSTRY IN PAKISTAN, **Market Forces Research Journal**, Volume 2, No 4, pp1-9.

IATA (2014), Aviation benefits beyond borders.

IATA (2019), Aviation Benefits Report.

ICAO (1973), Annual Report of the Council -1973, A.21.REP.9085.EN. pdf.

ICAO (2023), **Presentation of 2021 Air Transport statistical results**, available at:<https://www.icao.int/sustainability/WorldofAirTransport>.

John Wensveen (2012), **THE AIRLINE INDUSTRY: Trends, Challenges, Strategies, Leadership and Policy Seminar Series**, the University of Sydney, Australia.

Peter P. Belobaba (2002), the Airline Industry Since 9/11: Overview of Recovery and Challenges Ahead, **MIT Global Airline Industry Program**, Washington, DC.

Xiaowen Fu a, Anming Zhang b, Zheng Lei (2012), Will China's airline industry survive the entry of high-speed rail?, **Research in Transportation Economics**, Volume 35, Issue 1, Pages 13-25.

