

# لزوم بازسازی صنایع هوایی در سایه بحران

زنجیره‌ای از اختلالات مالی، فنی و روانی پس از جنگ ۱۲ روزه، صنعت هوایی کشور را با رکودی کم‌سابقه روبه‌رو کرده و اعتماد عمومی همچنان بازنگشته است

با گذشت نزدیک به یک ماه از حملات ناجوانمردانه رژیم صهیونیستی به کشورمان، پیامدهای این دوره کوتاه جنگی همچنان بر بدنه صنعت هواپیمایی کشور سنگینی می‌کند. آمارها از لغو هزاران پرواز، بازپرداخت میلیاردهای هزینه بلیت‌ها و اختلال‌های جدی در زنجیره تأمین ناوگان هوایی حکایت دارد؛ اما این همه ماجرا نیست. ترس از پرواز، افت شدید تقاضا، کاهش پروازهای عبوری و ابهام درباره زمان بازگشت اعتماد عمومی، سایه‌ای بلند بر چشم‌انداز این صنعت انداخته است. در گفت‌وگو با علیرضا منطری، معاون و نماینده پیشین ایران در سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو)، ابعاد مختلف این بحران و راهکارهای ممکن برای عبور از آن بررسی شده است.

## افت ناگهانی تقاضای سفر

بر پایه گزارش رسمی سازمان هواپیمایی کشوری، تنها در بازه زمانی درگیری‌ها، ۱۲۰۲۹ پرواز داخلی و خارجی لغو شده و ۸۳۹۳۸۸ بلیت صادرشده بلااستفاده باقی مانده‌اند. ارزش ریالی بلیت‌های استردادای حدود ۶۱۰۰ میلیارد تومان برآورد می‌شود؛ رقمی که فشار مضاعفی را بر دوش شرکت‌های هواپیمایی گذاشته است. به گفته منطری، این بحران صرفاً ناشی از لغو پروازها یا محدودیت تردد در روزهای جنگ نیست، بلکه نوعی وا همه عمومی نسبت به امنیت پروازها نیز شکل گرفته است. او می‌گوید: «با وجود پایان درگیری‌ها، همچنان بسیاری از مسافران نسبت به استفاده از هواپیماد چار تردیدند. این تزلزل رفتاری در کنار عوامل اقتصادی، منجر به افت کم‌سابقه‌ای در تقاضا شده است.» براساس برآوردهای انجام‌شده، در حال حاضر اغلب ایرلاین‌های داخلی صرفاً یک‌سوم پروازهای برنامه‌ریزی شده خود را اجرا می‌کنند. حتی همین پروازهای محدود نیز بعضاً با ظرفیت ۷۰ تا ۶۰ درصدی مسافران انجام می‌شود؛ نشانه‌ای روشن از رکود تقاضای عمومی.

## دشواری در تأمین قطعات

دور تازه بحران‌ها نه‌تنها در حوزه درآمد و تقاضا بلکه در بخش پشتیبانی فنی ناوگان نیز خود را نمایان کرده است. طبق روایت منطری، هم‌اکنون اختلال‌های گسترده‌ای در روند تعمیرات و واردات تجهیزات دیده می‌شود و فرایند تأمین قطعات یدکی بیش از همیشه کند و پرهزینه شده است.

او تأکید می‌کند: «در سال‌های گذشته نیز با کمبود قطعات مواجه بودیم و هزینه تأمین از مسیرهای غیرمستقیم را می‌پرداختیم، اما حالا همان مسیرها نیز با موانع جدیدی روبه‌رو شده‌اند. کار برای ایرلاین‌ها بسیار پیچیده‌تر از قبل شده است.» این چالش‌ها در کنار تحریم‌های طولانی‌مدت و فرسودگی ناوگان، به شکل‌گیری زنجیره‌ای از ناکارآمدی منجر شده‌اند که

بر ایمنی، زمان‌بندی، کیفیت خدمات و توان رقابت شرکت‌های داخلی با رقبای منطقه‌ای اثر منفی گذاشته است.

## کاهش پروازهای خارجی

کاهش پروازها به مقصد ایران نیز یکی از نشانه‌های جدی بی‌ثباتی در صنعت هواپیمایی است. منطری می‌گوید بسیاری از ایرلاین‌های خارجی، به‌ویژه کشورهای منطقه، پروازهای خود را به ایران محدود کرده و در مواردی به یک‌سوم گذشته کاهش داده‌اند. به گفته او، در حال حاضر نه‌فقط پروازهای مسافربری که حتی پروازهای عبوری نیز از آسمان ایران حذف شده‌اند. این پروازها که بخش مهمی از درآمدهای شرکت فرودگاه‌ها را تأمین می‌کردند، به دلیل ناامنی در فضای هوایی متوقف شده‌اند. او در این‌باره توضیح می‌دهد: «شرکت فرودگاه‌ها پیش‌تر از محل عوارض پروازهای عبوری درآمدی پایدار داشت. اکنون با حذف این پروازها، نه‌تنها شرکت‌های هواپیمایی، بلکه زیرساخت‌های فرودگاهی نیز در معرض آسیب قرار گرفته‌اند.» همزمان، ترافیک پروازی داخلی نیز به‌شدت کاهش یافته و مسافران تنها برای موارد کاملاً ضروری از سفر هوایی استفاده می‌کنند. منطری این وضعیت را «رکود نسبی» می‌نامد و معتقد است نمی‌توان پیش‌بینی دقیقی از زمان پایان آن داشت.

## ضرورت حمایت فوری دولت

با توجه به بار مالی تحمیل‌شده بر شرکت‌های هواپیمایی در نتیجه لغو پروازها، بازپرداخت بلیت‌ها، کاهش فروش، تورم هزینه‌های فنی و قطع درآمدهای جنبی، وضعیت اقتصادی این شرکت‌ها به نقطه بحران رسیده است. منطری می‌گوید: «اکنون ایرلاین‌ها فقط باید هزینه کنند؛ اما درآمدی ندارند. بسیاری از پروازها در لحظات پایانی لغو شدند و شرکت‌ها مجبور به بازگرداندن پول مسافران شدند. در چنین شرایطی، پرداخت هزینه‌های جاری حتی به شرکت فرودگاه‌ها هم امکان‌پذیر نیست.» او راه‌برون‌رفت از این وضعیت را در حمایت هدفمند دولت می‌بیند. «در بسیاری از کشورها، دولت‌ها پس از بحران‌هایی مانند جنگ یا پاندمی، بخشی از زیان واردشده به صنعت هوایی را جبران می‌کنند. انتظار می‌رود دولت ایران نیز با درک اهمیت راهبردی این صنعت، بسته حمایتی مشخصی برای جبران خسارات اخیر تعریف کند.» در کنار حمایت‌های مستقیم دولتی، بحث‌بیمه‌های جنگی نیز مطرح است. منطری تأکید می‌کند که در دنیا بیمه‌هایی برای پوشش ریسک جنگ و منازعات نظامی وجود دارند، اما این بیمه‌ها هزینه‌بر و پیچیده‌اند و معمولاً نیاز به همکاری با شرکت‌های بیمه بین‌المللی دارند؛ موضوعی که در ایران هنوز حل‌نشده باقی مانده است.

## بازگشت پروازهای شبانه

با وجود همه دشواری‌ها، بازگشایی پروازهای شبانه در فرودگاه‌های کشور، به‌جز مهربآباد، از تاریخ ۲۸ تیر، گام

مثبتی برای عادی‌سازی شرایط تلقی می‌شود. پیش از آن، پروازها به دلایل امنیتی تا ساعت ۱۸ محدود شده بودند. این اقدام اگرچه می‌تواند ظرفیت فرودگاهی را افزایش دهد، اما در غیاب بازگشت اعتماد عمومی، سود چندانی برای ایرلاین‌ها ندارد. منطری می‌گوید: «تا زمانی که مردم احساس امنیت نکنند، استفاده از هواپیمایا را به تعویق می‌اندازند. مسئله فقط زیرساخت نیست، باید اعتماد عمومی برگردد.» او با اشاره به اینکه در دوره درگیری‌ها، مشکل خاصی در زیرساخت فرودگاهی کشور رخ نداد، تأکید می‌کند که این موضوع باید به‌درستی به افکار عمومی منتقل شود تا آرامش به تدریج به آسمان ایران بازگردد.

## بازسازی نیازمند زمان است

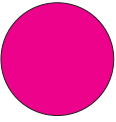
صنعت هوایی ایران در سال‌های اخیر همواره در معرض فشارهای خارجی، تحریم‌ها، کمبود قطعات و رقبای قدرتمند منطقه‌ای بوده است. جنگ دوازده روزه ضربه‌ای مضاعف وارد کرد؛ نه‌تنها در حوزه مالی بلکه در لایه‌ای پنهان‌تر، یعنی اعتماد عمومی. بازسازی این صنعت نیازمند ترکیبی از اقدامات سریع دولتی، فعال‌سازی دوباره مسیرهای بیمه‌ای، رفع موانع فنی واردات و مهم‌تر از همه، بازگرداندن آرامش روانی به مسافران است. تا آن زمان، شرکت‌های هواپیمایی همچنان زیر سایه هزینه‌های بی‌درآمد و چشم‌انتظار بازگشت به شرایط عادی خواهند ماند.

## محبوبه نقره‌خامه

روزنامه نگار

یادداشت

O P I N I O N



نوراله بیرانوند

معاون اقتصاد حمل و نقل شرکت راه‌آهن

## فرصت مغفول مانده سرمایه‌گذاری

سرمایه‌گذاری در بازارهای گوناگون همواره با پیچیدگی‌هایی همراه است که بخشی از آن به ساختار فنی و محیطی هر بازار بازمی‌گردد، اما در میان این بازارها، صنعت حمل‌ونقل ریلی هنوز به‌عنوان یک فرصت سرمایه‌گذاری کامل شناخته نشده است. ناوگان ریلی، مراکز لجستیک و زیرساخت‌های مرتبط، با وجود پتانسیل بالا، معمولاً در اولویت سرمایه‌گذاران قرار نمی‌گیرند. این در حالی است که صنعت ریلی مزایایی دارد که آن را به گزینه‌ای جذاب در بلندمدت بدل می‌کند. گرچه ممکن است نرخ بازگشت سرمایه در این صنعت در کوتاه‌مدت به اندازه سایر بخش‌ها نباشد، اما در افق بلندمدت، سرمایه‌گذاری در این حوزه با عنوان «بیاغ گردو» شناخته می‌شود؛ بازاری که دیرنمر اما پربازده است.

رشد پرشتاب صنایع معدنی، فولادی و پتروشیمی طی سه دهه اخیر باعث شده تقاضا برای حمل‌ونقل بار، به‌ویژه در بستر ریلی افزایش یابد. با این حال، توسعه شبکه و ناوگان متناسب با این تقاضا پیش نرفته و همین عقب‌ماندگی، فضای سودآور برای ورود سرمایه‌فراهم کرده است. در کنار این، جهش در صادرات غیرنفتی و افزایش تجارت خارجی کشور، لزوم ارتقای زیرساخت‌های ریلی را دوچندان کرده و به عاملی برای تقصیم سودآوری سرمایه‌گذاری در این بخش تبدیل شده است. همچنین، یکی از مزیت‌های مهم صنعت ریلی در ایران، ارزپایه بودن تجهیزات آن است. لکوموتیوها، واگن‌ها و قطعات فنی از نظر ارزش با نرخ ارز هم‌راستا هستند. در نتیجه، سرمایه‌گذاری در این حوزه نوعی پوشش در برابر نوسانات ارزی و تورم تلقی می‌شود. وقتی تعرفه‌های خدمات ریلی نیز با نرخ ارز تعدیل می‌شوند، بازده سرمایه در این بازار حفظ می‌شود و حتی افزایش می‌یابد. بازار ناوگان ریلی در ایران به لطف اجرای قانون دسترسی آزاد به شبکه و خصوصی‌سازی، به بازاری نسبتاً رقابتی و فعال تبدیل شده است. بیش از ۵۰ شرکت خصوصی در این بازار حضور دارند و امکان خرید و فروش ناوگان، نقدشوندگی بالایی برای سرمایه‌گذاران فراهم کرده است. این نقدشوندگی باعث شده سرمایه‌گذاران بتوانند بدون زیان از بازار خارج شوند یا استراتژی‌های مالی منعطف‌تری در پیش بگیرند. همچنین تقسیم‌پذیری ناوگان به واحدهای کوچک، امکان ورود سرمایه‌گذاران خرد را هم فراهم کرده و دامنه مشارکت را گسترده‌تر ساخته است. علاوه بر بازدهی مالی، سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ریلی آثار مثبتی در سطح ملی دارد. یکی از این مزایا، صرفه‌جویی بزرگ در مصرف سوخت است. به‌طور متوسط، جابه‌جایی بار با ریل در هر تن-کیلومتر حدود ۳۵ سی‌سی و در بخش مسافر حدود ۲۰ سی‌سی سوخت کمتری نسبت به جاده مصرف می‌کند. این صرفه‌جویی در مقیاس کلان، به کاهش هزینه‌های بارانراه‌ای انرژی، بهبود تراز انرژی کشور و کاهش وابستگی به سوخت‌های فسیلی کمک می‌کند. همچنین صنعت ریلی به‌دلیل اشغال کمتر زمین، تولید آلودگی پایین‌تر و ایمنی بیشتر، با اهداف زیست‌محیطی و اجتماعی کشور هماهنگ است. کاهش تصادفات، کاهش هزینه‌های درمانی و کاهش آسیب‌های اجتماعی، بخشی از منافع غیرمستقیم این توسعه است.

## جبهش تولید ریل در ذوب‌آهن اصفهان، زیرساختی حیاتی برای اتصال ایران به کریدورهای منطقه‌ای و کاهش آسیب‌پذیری در برابر تحریم‌ها فراهم کرده است

–از فولاد و معدن تا پتروشیمی– است، ارزان‌سازی این حلقه می‌تواند مزیت رقابتی آن‌ها را افزایش دهد. فراتر از اقتصاد، مزایای زیست‌محیطی این تحول نیز چشمگیر است. حمل‌ونقل ریلی به‌مراتب آلودگی کمتری نسبت به جاده دارد. در جهانی که تغییرات اقلیمی به یک اولویت فوری بدل شده، ایران نمی‌تواند نسبت به مسیرهای سبز توسعه بی‌تفاوت بماند. سرمایه‌گذاری در ریل، در حقیقت سرمایه‌گذاری در آینده‌ای با هوای پاک‌تر و ردپای کربنی کمتر است. در سطح اجتماعی نیز، ریلی شدن زیرساخت‌ها می‌تواند به کاهش نابرابری منطقه‌ای کمک کند. اتصال شهرها و مناطق کمترتوسعه‌یافته به شبکه ریلی، دسترسی آن‌ها به بازارهای بزرگ، مراکز درمانی و آموزشی را تسهیل می‌کند و مانع از مهاجرت بی‌رویه به شهرهای مرکزی می‌شود.

## توسعه، از دل فولاد ملی

در نگاه نخست، تولید چند هزار تن ریل ممکن است موفقیتی صرفاً صنعتی به نظر برسد. اما واقعیت این است که هر ریل، بخشی از یک مسیر توسعه است که به تدریج اقتصاد، عدالت اجتماعی، محیط‌زیست و امنیت کشور را به هم متصل می‌کند. شاید مهم‌ترین وجه این پیشرفت، بازگشت امید به توان تولید داخل باشد. تجربه ریل ملی نشان داد که با اراده و تمرکز صنعتی، حتی فناوری‌های پیچیده نیز قابل دستیابی هستند. اکنون که این مسیر آغاز شده، حفظ آن نیازمند ثبات سیاست‌گذاری، حمایت هدفمند دولت و تقویت همکاری میان صنایع بالادستی و زیرساختی است.

در نهایت، اگر هر کیلومتر ریل کشیده‌شده را نه‌تنها به‌عنوان یک مسیر حمل‌ونقل، بلکه به‌عنوان یک مسیر اعتماد به نفس ملی در نظر بگیریم، آنگاه تولید داخلی ریل دیگر فقط یک پروژه صنعتی نخواهد بود؛ بلکه روایتی از بازسازی توان داخلی در میانه فشارها و محدودیت‌هاست و این همان روایتی است که می‌تواند الهام‌بخش سایر بخش‌های اقتصاد ملی باشد.



صادرکننده بالقوه در منطقه تبدیل کند؛ منطقه‌ای که بسیاری از کشورهای آن در حال توسعه شبکه ریلی خود هستند، اما فاقد ظرفیت‌های تولیدی مشابه‌اند. از این منظر، تولید ریل نه‌تنها یک حرکت صنعتی، بلکه یک مانور استراتژیک است؛ حرکتی که می‌تواند ایران را به‌عنوان بازیگری مستقل و تأثیرگذار در معادلات حمل‌ونقل منطقه‌ای معرفی کند.

## صرفه‌جویی، رقابت و توسعه پایدار

توسعه ریلی با تولید داخلی، فقط معنای مهندسی یا لجستیکی ندارد. اثرات اقتصادی آن نیز شایان توجه است. هر قطار باری می‌تواند معادل صدها کامیون بار جابه‌جا کند؛ امری که به کاهش بار جاده‌ای، کاهش تصادفات، صرفه‌جویی عظیم در مصرف سوخت و کاهش هزینه‌های نگهداری راه‌ها می‌انجامد. در شرایطی که هزینه‌های حمل‌ونقل یکی از اصلی‌ترین دغدغه‌های صنایع بزرگ