

بازگشت به وضعیت عادی یا موج جدید بحران؟!

جنگ رمضان که از ۹ اسفند آغاز شد و با یک آتش‌بس شکننده دو هفته‌ای ادامه یافت، فقط یک بحران نظامی نبوده؛ این درگیری، یکی از حساس‌ترین شریان‌های اقتصادی کشور یعنی صنعت هوایی را نیز به شدت تحت فشار قرار داد. از زمین‌گیر شدن ده‌ها هواپیما و آسیب به زیرساخت‌های فرودگاهی گرفته تا خسارت‌های سنگین مالی، تعلیق پروازها و بحران نقدینگی شرکت‌های هواپیمایی؛ حالا این صنعت با انبوهی از تعهدات انباشته و آینده‌ای نامطمئن روبه‌روست. در جریان این جنگ دست‌کم ۷ فرودگاه کشور هدف حمله یا آسیب مستقیم و غیرمستقیم قرار گرفته‌اند. در میان آنها، نام فرودگاه‌های مهمی مانند مهرآباد تهران، فرودگاه تبریز و فرودگاه کاشان بیش از سایرین تکرار شده است. این فرودگاه‌ها که نقش حیاتی در جابه‌جایی مسافر و بار دارند، در روزهای جنگ عملاً یا از مدار خارج شدند یا با ظرفیت بسیار محدود فعالیت کردند. توقف عملیات در این مراکز، نه‌تنها جریان سفرهای داخلی را مختل کرد، بلکه به زنجیره تأمین و حمل‌ونقل کالا نیز آسیب وارد ساخت. در میان شرکت‌های هواپیمایی، نام‌هایی مانند ماهان ایر، هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (ایران ایر) و هواپیمایی زاگرس به عنوان اصلی‌ترین آسیب‌دیدگان این دوره مطرح شده‌اند. با توقف یا کاهش شدید پروازها، این شرکت‌ها با سه بحران هم‌زمان مواجه شدند؛ کاهش شدید درآمد عملیاتی، بازگشت گسترده بلیت‌های فروخته‌شده و افزایش بدهی به مسافران. در شرایطی که فروش بلیت تقریباً متوقف شده بود، شرکت‌ها ناچار شدند میلیاردها تومان بابت استرداد وجه به مسافران پرداخت کنند؛ موضوعی که فشار نقدینگی را به شکل بی‌سابقه‌ای افزایش داد.

راهکارهای پیشنهادی پاسخگ

در پی خسارت به صنعت حمل‌ونقل هوایی در دوران جنگ، کارشناسان بر لزوم حمایت دولت در دوره پاسخگ تأکید دارند؛ ارائه تسهیلات بانکی کم‌بهره، کمک‌های بلاعوض و تخصیص ارز حمایتی از جمله راهکارهایی است که می‌تواند زمینه بازگشت تدریجی این صنعت به چرخه فعالیت و خدمات‌رسانی را فراهم کند.

سجاد زینالی در گفت‌وگو با ایسنا، در خصوص صنعت هوانوردی و چالش‌هایی که در این برهه با توجه به جنگ تحمیلی شاهد آن بودیم گفت: با اینکه تحمیل جنگ مانع از وصول مطالبات و معوقات از



شرکت‌های تجاری، با تلاش تیم مدیریتی هیچ یک از نیروها تعدیل نشد. وی تصریح کرد: قطع کامل درآمد شرکت‌های هواپیمایی، آژانس‌های هوایی، فرودگاه‌ها، شرکت‌های باربری هوایی، آسیب‌های کلی و جزئی به هواپیماها، فرودگاه‌ها و تجهیزات ناوبری مشکلاتی هستند که گریبانگیر صنعت هوایی شده‌اند. اما با تلاش شبانه‌روزی تیم‌های متخصص مهندسی و تعمیرات، به محض باز شدن حريم هوایی کشور آماده شروع پروازها و خدمت‌رسانی به هموطنان خواهیم بود. زینالی در پاسخ به اینکه برگشت به عرصه فعالیت نیازمند چه تدابیری است؟ اظهار کرد: برای برون رفت از این شرایط و آغاز فعالیت شرکت‌ها در روزهای پاسخگ، توجه ویژه دولت و نهادهای حاکمیتی لازم است. ارائه تسهیلات بانکی کم‌بهره با تنفس مطلوب، اعطای کمک‌های بلاعوض برای زنده نگه داشتن این عضو مؤثر صنعت حمل‌ونقل و تخصیص ارز با نرخ‌های حمایتی، از جمله راه کارهای پیشنهادی به مسئولان امر است. چسرا که به محض شروع عملیات پرواز و خدمات رسانی به مسافران، درآمدزایی شرکت‌های خدمات هوایی و هواپیمایی پس از گذشت حداقل دو ماه امکان‌پذیر خواهد شد.

بحران نیروی انسانی

به نقل از اقتصاد۲۴، یکی از ابعاد کمتر دیده‌شده این بحران، فشار مالی ناشی از نیروی انسانی است. شرکت‌های هواپیمایی در دوره توقف پروازها همچنان موظف به پرداخت حقوق کارکنان، مزایا و پاداش پایان سال بوده‌اند. اکنون و در آغاز سال جدید، موضوع افزایش سالانه حقوق نیز به این فشارها اضافه شده است. به بیان فلان این صنعت، برخلاف درآمد که تقریباً متوقف شده، هزینه‌ها، ثابت و رو به افزایش باقی مانده‌اند، وضعیتی که بسیاری از شرکت‌ها را در مرز زیان عملیاتی قرار داده است. برخی مدیران صنعت هوایی در گفت‌وگو با رسانه‌های اقتصادی هشدار داده‌اند که ادامه این روند می‌تواند به کوچک‌سازی اجباری ناوگان و تعدیل نیروی انسانی منجر شود.

تقاضای سرکوب‌شده

یکی دیگر از پیامدهای مستقیم جنگ، اختلال جدی در بازار بلیت هواپیما بود. در هفته‌های درگیری، تقاضای سفر به صفر رسید و بسیاری از مسیرها به حالت تعلیق درآمد. حتی پس از آغاز آتش‌بس، بازار هنوز به وضعیت عادی بازنگشته است. به گزارش برخی رسانه‌ها، تقاضای سفر هوایی همچنان شکننده است و مسافران نسبت به ثبات شرایط امنیتی تردید دارند. این مسئله باعث شده شرکت‌های هواپیمایی با وجود بازگشایی نسبی مسیرها، همچنان با مشکل مواجه باشند.

تعمیق بحران سرمایه‌گذاری و گردشگری

پیش از جنگ، یکی از اهداف کلان صنعت هوایی ایران، توسعه ناوگان برای جذب گردشگر خارجی بود. بر اساس برسی برآوردها، کشور برای دستیابی به هدف جذب ۱۵ میلیون گردشگر، به حدود ۵۰۰ فرودند هواپیمایی عملیاتی نیاز دارد؛ اما اکنون، نه‌تنها این هدف دورتر شده، بلکه بخشی از ناوگان موجود نیز از چرخه پرواز خارج شده است. در چنین شرایطی، سرمایه‌گذاری مجدد در صنعت هواپیمایی نیز با تردیدهای جدی مواجه شده است. نااطمینانی سیاسی، هزینه تأمین مالی را افزایش داده و بسیاری از پروژه‌های نوسازی ناوگان را در وضعیت تعلیق قرار داده است. صنعت هوایی ایران امروز در نقطه‌ای ایستاده که هم‌زمان با بحران نقدینگی، فرسودگی ناوگان و کاهش تقاضا دست و پنجه نرم می‌کند. اکنون پرسش اصلی این است که امکان بازگشت صنعت هوایی ایران به وضعیت عادی چگونه میسر خواهد شد و آیا باید منتظر موج جدیدی از بحران در یکی از حیاتی‌ترین بخش‌های اقتصاد کشور بود؟

وضعیت شروع سفرهای هوایی در ۱۴۰۵ را بررسی کرد

پرواز باناوغان زخمی



اظهارات متناقض درباره فروش بلیت و بازگشایی مسیر هوایی

مسیرهای اعلامی اقدام کنند. در همین حال مجید اخوان سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری نیز در گفت‌وگو با ایسنا، آخرین وضعیت از سرگیری پروازها و بازگشایی فرودگاه‌های کشور را تشریح کرده و گفته پنج فرودگاه طی روزهای آینده باز و عملیاتی می‌شوند. به گفته اخوان این فرودگاه‌ها شامل مشهد، فرودگاه امام(ره)، زاهدان، بیرجند و گرگان خواهد بود. سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری همچنین از فروش بلیت پروازها نیز خبر داد و گفت: به مرور نیز مجوز فروش بلیت برای ایرلاین‌ها نیز طی چند روز آینده صادر خواهد شد. در نقطه مقابل سید حمیدرضا صانعی، معاون هوانوردی و امور بین‌الملل سازمان هواپیمایی کشوری با تأکید بر توقف کامل فروش بلیت هواپیما اعلام کرده است که در شرایط فعلی، هیچ‌گونه عرضه بلیتی از سوی شرکت‌های هواپیمایی مجاز نیست.

بازگشایی آسمان در چهار گام

فروش بلیت را انجام دهند. **اولویت پروازهای بشردوستانه** در کنار برنامه بازگشایی، تمرکز ویژه‌ای بر انجام پروازهای بشردوستانه صورت گرفته است. بر اساس اعلام مسئولان، فضای هوایی شش فرودگاه، عمدتاً در شریک کشور، برای انجام این نوع پروازها در اولویت قرار گرفته است. این پروازها که عمدتاً به جابه‌جایی دارو و مواد اولیه داروسازی اختصاص دارند، حتی در شرایط محدودیت نیز به‌صورت کم‌ویش برقرار بوده‌اند و اکنون با سهولت بیشتری انجام خواهند شد. اهمیت این موضوع زمانی بیشتر نمایان می‌شود که بدین‌تأمین زنجیره دارویی کشور تاحد زیادی به این مسیرهای هوایی وابسته است. کارشناسان معتقدند تا‌اوم این پروازها نشان‌دهنده تلاش برای حفظ حداقل‌های حیاتی در حوزه حمل‌ونقل هوایی است. حداقل‌هایی که در شرایط بحران، نقش حیاتی در پایداری سیستم سلامت و تأمین نیازهای اساسی ایفا می‌کنند. **تعلیق مجوزها و الزام به اخذ مجدد تأییدیه‌ها** یکی از مهم‌ترین تصمیمات اتخاذشده در این دوره، تعلیق تمامی مجوزهای قبلی شرکت‌های هواپیمایی است. بر اساس اعلام سازمان هواپیمایی، تمامی ایرلاین‌ها موظفند برای از سرگیری فعالیت خود،

بررسی آمار خسارت به ناوگان هوایی

برنامه‌ریزی برای انجام پروازهای خارجی به مقصد ترکیه و همسایگان غربی از فردا صورت گرفته است، اما عملیاتی شدن تمامی این برنامه‌ها، مستقیماً به رفتار طرف مقابل و حصول توافقات برای تأمین امنیت کامل آسمان کشور بستگی دارد.

تنها ۲۰ هواپیما آسیب دیده‌اند

سامانی در خصوص شایعات مطرح‌شده پیرامون خسارات گسترده به زیرساخت‌های هوایی، با اشاره بر لزوم برهیز از فضاسازی‌های غیرواقعی به **صفت** گفت: اخباری که در برخی رسانه‌ها مبنی بر آسیب دیدن ۴۰ تا ۶۰ فرودند هواپیما منتشر شده، صحت ندارد. برآوردهای واقع‌بینانه نشان می‌دهد که حداکثر حدود ۲۰ فرودند هواپیما دچار آسیب جدی شده‌اند. دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی در ارزیابی توان عملیاتی ناوگان هوایی گفت: از مجموع ناوگان هوایی کشور که بین ۲۵ تا ۳۰۰ فرودند برآورد می‌شود، پیش از این وقایع حدود ۱۵۰ فرودند در حال پرواز بودند و مابقی به دلایل فنی نظیر نقص موتور زمین‌گیر بودند. با کسر ناوگان آسیب‌دیده، اکنون حدود ۱۳۰ هواپیما فعال در اختیار داریم. با توجه به اینکه در شرایط فعلی، تقاضا برای صنعت گردشگری به عنوان یک کالای لوکس در اولویت آخر مردم قرار دارد، در کوتاه‌مدت با بحران کمبود ناوگان مواجه نخواهیم شد. اما دولت باید برای بازه زمانی شش‌ماهه به بعد، جهت

از انتقاد به نهادهای بین‌المللی تا بازگشت تدریجی پروازها

بازگشت تدریجی رونق به صنعت هوانوردی و بخش‌های وابسته به آن، از جمله گردشگری و تجارت باشد.

بازگشت تدریجی پروازها

در مجموع، آنچه از مجموعه اظهارات و گزارش‌ها برمی‌آید، ترسیم یک مسیر تدریجی اما هدفمند برای بازگشت به شرایط عادی است. مسیری که از مدیریت دقیق بحران آغاز شده و با بازسازی ناوگان، احیای مسیرهای پروازی و بازگشت اعتماد عمومی تکمیل خواهد شد. در این میان، نقش اطلاع‌رسانی دقیق و همراهی مردم نیز اهمیت ویژه‌ای دارد. مسئولان بارها تأکید کرده‌اند که توجه به اطلاعیه‌های رسمی و برهیز از حواشی، می‌تواند به تسریع این فرآیند کمک کند. آسمان ایران اگرچه این روزها در سکوتی موقت فرو رفته، اما نشانه‌ها حاکی از آن است که این سکوت، مقدمه‌ای برای بازگشتی تدریجی و حساب‌شده است؛ بازگشتی که اگرچه با چالش‌هایی همراه است، اما با برنامه‌ریزی دقیق می‌تواند بار دیگر جریان پرواز را به روال عادی بازگرداند.

در روزهایی که صنعت هوانوردی ایران با یکی از پیچیده‌ترین و حساس‌ترین مقاطع خود مواجه شده، تصمیم به توقف فروش بلیت هواپیما و اجرای برنامه‌های مرحله‌بندی‌شده برای بازگشایی آسمان کشور، به یکی از مهم‌ترین موضوعات حوزه حمل‌ونقل تبدیل شده است. این تصمیم در حالی اتخاذ شده که هم‌زمان گزارش‌هایی از آسیب گسترده به ناوگان هوایی کشور در جریان درگیری‌های اخیر منتشر شده و چشم‌انداز بازگشت به شرایط عادی را با چالش‌ها و ابهاماتی همراه کرده است.

بر اساس اعلام رسمی مسئولان، رویکرد فعلی مبتنی بر مدیریت تدریجی، ایمن و اولویت‌بندی‌شده است؛ رویکردی که از پروازهای عبوری آغاز می‌شود و در نهایت به بازگشت کامل پروازهای داخلی و بین‌المللی خواهد انجامید.

سازمان هواپیمایی کشوری در اطلاعیه‌ای از بازگشایی مسیرهای هوایی در بخش شرقی فضای هوایی کشور خبر داده و گفته عملیات پروازی در فرودگاه‌های کشور به‌تدریج و براساس آمادگی فنی، عملیاتی در بخش نظامی و غیرنظامی کشور جهت انجام خدمات مسافری به هموطنان برقرار می‌شود. همچنین برخی خبرها حکایت از آغاز فروش بلیت ایرلاین‌ها با مجوز سازمان هواپیمایی کشوری دارند.

در همین حال، پیگیری‌ها حاکی از آن است که برخی اخبار منتشرشده درباره آغاز پرواز برخی ایرلاین‌ها از فردا، در چارچوب همین بازگشایی تدریجی قابل ارزیابی است؛ به‌طوری‌که شرکت‌های هواپیمایی در حال حاضر می‌توانند با اخذ مجوزهای لازم و هماهنگی با سازمان هواپیمایی کشوری، نسبت به برنامه‌ریزی پرواز و آغاز فروش بلیت در در همین حال، پیگیری‌ها حاکی از آن است که برخی اخبار منتشرشده درباره آغاز پرواز برخی ایرلاین‌ها از فردا، در چارچوب همین بازگشایی تدریجی قابل ارزیابی است؛ به‌طوری‌که شرکت‌های هواپیمایی در حال حاضر می‌توانند با اخذ مجوزهای لازم و هماهنگی با سازمان هواپیمایی کشوری، نسبت به برنامه‌ریزی پرواز و آغاز فروش بلیت در

برنامه‌ریزی برای بازگشایی فضای هوایی کشور در قالب یک نقشه راه چهارمرحله‌ای طراحی شده است؛ نقشه‌ای که به گفته معاون سازمان هواپیمایی، بر اساس ملاحظات ایمنی، امنیتی و عملیاتی تدوین شده است. در گام نخست، پروازهای عبوری از آسمان کشور در اولویت قرار گرفته‌اند. این پروازها که بدون نقطه شروعی برای از سرگیری پروازهای می‌شوند، نقش مهمی در بازگرداندن تدریجی اعتماد به فضای هوایی کشور و احیای مسیرهای بین‌المللی دارند. در مرحله دوم، فرودگاه‌های شرق کشور وارد مدار عملیات خواهند شد. این انتخاب به دلیل شرایط خاص جغرافیایی و سطح ریسک کمتر در این مناطق صورت گرفته و به عنوان نقطه شروعی برای از سرگیری پروازهای داخلی و برخی پروازهای ویژه در نظر گرفته شده است.

مرحله سوم به فرودگاه‌های مهمی چون مهرآباد و امام خمینی (ره) اختصاص دارد؛ دو قطب اصلی حمل‌ونقل هوایی کشور که بازگشایی آنها نقش تعیین‌کننده‌ای در بازگشت جریان مسافری خواهد داشت. در نهایت، در مرحله چهارم، فرودگاه‌های غرب کشور نیز به چرخه عملیات باز خواهند گشت.

این فرآیند به‌صورت تدریجی اجرا می‌شود تا شرکت‌های هواپیمایی بتوانند متناسب با شرایط، برنامه‌ریزی لازم برای انجام پروازها و از سرگیری

در کنار تمامی برنامه‌ریزی‌های برای بازگشایی آسمان، گزارش‌ها از آسیب گسترده به ناوگان هوایی کشور، تصویر پیچیده‌تری از وضعیت فعلی ارائه می‌دهد. رئیس کمیسیون عمران مجلس اعلام کرده است که در جریان محلات اخیر، ۶۰ فرودند هواپیما آسیب دیده و ۱۰ فرودند از آنها به‌طور کامل از بین رفته‌اند.

این آمار نشان‌دهنده ضربه‌های سنگین به صنعت هوانوردی کشور است؛ صنعتی که پیش از این نیز با محدودیت‌های مختلفی در تأمین ناوگان مواجه بوده است. با این حال، به گفته مسئولان، بخشی از هواپیماهای آسیب‌دیده قابلیت تعمیر و بازگشت به چرخه پرواز را دارند.

کارشناسان بر این باورند که بازسازی ناوگان، نیازمند زمان، منابع مالی و همکاری‌های بین‌المللی است و می‌تواند یکی از اصلی‌ترین چالش‌های پیش‌روی صنعت هوانوردی در ماه‌های آینده باشد.

آماده‌باش فرودگاه‌ها برای شروع پرواز

در مقابل اظهارات یادشده مقصود استعد سامانی، دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی ایران، در واکاوی آخرین وضعیت صنعت هوانوردی کشور در سایه تحولات اخیر، با اشاره به اعلام آمادگی فرودگاه‌های کلیدی اظهار کرد: در حال حاضر اعلام شده است که فرودگاه‌های امام خمینی (ره)، مهرآباد، مشهد، گرگان و زاهدان آماده ارائه خدمات هستند.

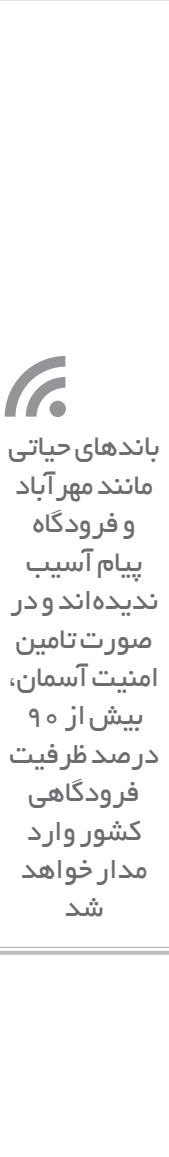
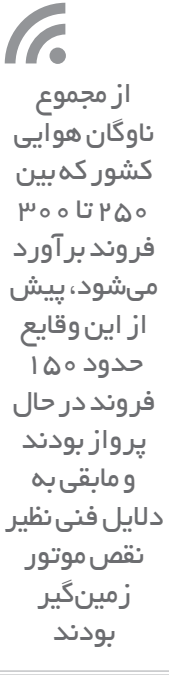
از انتقاد به نهادهای بین‌المللی تا بازگشت تدریجی پروازها

در پی این خسارات، انتقاداتی نیز نسبت به عملکرد نهادهای بین‌المللی از جمله سازمان بین‌المللی هوانوردی غیرنظامی مطرح شده است. به گفته محمدرضارضایی کوچی، رئیس کمیسیون عمران مجلس این نهادها در مواجهه با چنین حوادثی عملکرد مؤثری نداشته‌اند و پیگیری‌ها از طریق آنها به نتایج ملموسی منجر نشده است. به همین اساس، ایران اعلام کرده که پیگیری خسارات را به‌صورت مستقیم از کشورهای متخاصم دنبال خواهد کرد. این رویکرد می‌تواند ابعاد حقوقی و دیپلماتیک گسترده‌ای به موضوع ببخشد و در آینده بر روابط هوانوردی بین‌المللی کشور تأثیرگذار باشد. با وجود تمامی چالش‌ها، مسئولان تأکید دارند که زیرساخت‌های هوانوردی کشور، از جمله فرودگاه‌ها و سامانه‌های راداری، همچنان از آمادگی لازم برای از سرگیری پروازها برخوردارند. به عبارت دیگر، مشکل اصلی نه در حوزه فنی، بلکه در شرایط امنیتی و سیاسی نهفته است.

بر این اساس، در صورت بهبود شرایط و تثبیت وضعیت، امکان بازگشت سریع پروازهای داخلی و خارجی وجود دارد. این موضوع می‌تواند نویدبخش



شروین اشیدری editor@smtnews.ir



تیمم ناوگان برنامه‌ریزی کند. وی همچنین ابراز امیدواری کرد که با حصول توافقات نهایی، محدودیت‌های خرید مستقیم هواپیما لغو شده و روند نوسازی ناوگان تسریع شود. سامانی با انتقاد از عملکرد سازمان هواپیمایی کشوری به عنوان رگولاتور این بخش، تصریح کرد: نهاد ناظر بر ایرلاین‌ها عملکرد نظارتی واقعی ندارد؛ بلکه به نظر می‌رسد این ایرلاین‌ها هستند که بر نهاد ناظر تسلط یافته‌اند. به عنوان مثال، در بحث عدم استرداد پول بلیت پروازهای لغوشده، به جای آنکه ایرلاین تحت فشار قرار گیرد، نامه‌های اخطار به چند آژانس هواپیمایی ارسال می‌شود. رسانه‌ها باید با شفاف‌سازی، جلوی زیاده‌خواهی‌ها را بگیرند تا پول‌های مسدودی که بعضاً مربوط به ماه‌ها قبل است، به مردم بازگردد. سامانی در پایان تأکید کرد: زیرساخت‌های اصلی ما از بین رفته است. باندهای حیاتی مانند مهرآباد و فرودگاه پیام آسیب ندیده‌اند و در صورت تأمین امنیت آسمان، پیش از ۹۰ تا ۹۵ درصد ظرفیت فرودگاهی کشور به سرعت وارد مدار خدمات‌رسانی خواهد شد.

سخن پایانی

آنچه امروز بر آسمان ایران می‌گذرد، صرفاً یک وقفه در پروازها نیست؛ بلکه بازتابی از شرایطی پیچیده است که در آن، ایمنی، سیاست، اقتصاد و زیرساخت‌های حیاتی به‌طور هم‌زمان درگیر شده‌اند. تصمیم به توقف فروش بلیت و بازگشایی مرحله‌ای فرودگاه‌ها، هرچند برای بسیاری از مسافران با دشواری و بلاکلیفی همراه بوده، اما در چارچوب مدیریت بحران، اقدامی قابل درک و حتی ضروری به نظر می‌رسد. اکنون، بیش از هر زمان دیگری، بازگشت آرامش به شرایط کلان و تداوم هماهنگی میان نهادهای مختلف، شرط اصلی احیای کامل صنعت هوانوردی کشور است. اگر این مسیر با تدبیر و شفافیت ادامه یابد، می‌توان امیدوار بود که آسمان ایران نه‌تنها دوباره میزبان پروازها شود، بلکه با تجربه‌ای تازه، ایمن‌تر و منسجم‌تر از گذشته به کار خود ادامه دهد.