

جهانی شدن و تأثیرات آن

بر صنعت حمل و نقل هوایی

رحمت‌اله مه‌آبادی^۱

چکیده

جهانی‌سازی گرایشی غالب در اقتصاد جهانی است که مدعی پایین آوردن هزینه‌ها، ایجاد مزیت‌های بازاریابی و فرصت‌های توسعه وابسته به فناوری در بسیاری از صنایع، از جمله تجارت‌های وابسته به سفر مانند شرکت‌های هواپیمایی، فرودگاه‌ها، هتل‌ها، بنگاه‌های مسافرتی و متصدیان گردشگری است. اگر چه جهانی‌سازی مدلی است که قدرت‌های بزرگ اقتصادی را برای استفاده هرچه بیش تر از منابع و منافع موجود در جهان یاری می‌دهد، تجارب بسیاری از کشورها در آزادسازی حمل و نقل هوایی حاکی از این است که میزان موفقیت در بهره‌برداری از فرصت‌ها و گریز از تهدیدهای جدی این پدیده، ارتباطی مستقیم با شناخت لازم و کافی از جهانی‌شدن و پیش‌بینی دقیق اقدامات آتی و به عبارت بهتر، تدوین و اجرای یک برنامه دقیق دارد. به دلیل این که صنعت حمل و نقل هوایی، صنعتی است که سال‌ها استراتژی گسترش اتحادها و جهانی‌سازی در آن تحقق یافته

۱. کارشناس ارشد بازرگانی حمل و نقل هوایی.

و در بسیاری از کشورها تجربه شده است، استفاده از تجارب دیگر کشورها برای کشورهایی چون ایران که در مراحل اولیه پیوستن به آن هستند، بسیار مهم و راهگشا است. این مقاله تلاشی برای بررسی بیش تر آثار جهانی سازی بر صنعت حمل و نقل هوایی و شناخت برخی از فرصت‌ها و تهدیدهای مرتبط با آن است.

مقدمه

پدیده جهانی شدن به جهت گستره و عمق تأثیراتی که در ابعاد مختلف اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و حتی حاکمیت ملی کشورها به دنبال دارد، طی چند ساله گذشته به موضوع محوری بسیاری از خبرها، سخنرانی‌ها، سمینارها، همایش‌ها، جلسه‌ها و محافل مختلف علمی و آموزشی مبدل شده و حتی تظاهرات، تجمعات اعتراض آمیز و ناآرامی‌های گسترده خیابانی را در کشورهای مختلف به دنبال داشته و دارد. با طرح مسئله عضویت ایران در سازمان تجارت جهانی^۱، رسانه‌ها و مجامع مختلف کشور ما نیز به صحنه‌های بیان دیدگاه‌های موافقان و مخالفان این پدیده و عضویت ایران در سازمان تجارت جهانی تبدیل گردیدند. صرف نظر از قضاوت در مورد دیدگاه موافقان و مخالفان، باید پذیرفت که با طرح تقاضای رسمی ایران برای عضویت در سازمان تجارت جهانی، می‌باید تمامی مساعی و ظرفیت‌های علمی را برای تحلیل فرصت‌ها و تهدیدهای ناشی از عضویت ایران در این سازمان به خدمت گرفت.

تجربه موفق کشورهایی چون چین یا شکست و از هم پاشیده شدن نظام‌هایی چون آرژانتین پس از عضویت در سازمان تجارت جهانی، بیانگر این است که سود یا زیان و موفقیت یا شکست کشور، به تبع عضویت ما در سازمان تجارت جهانی به خود ما و اقدامات مان بستگی دارد. ما باید با بسیج تمامی سرمایه‌های مادی و معنوی، خصوصاً استفاده از ظرفیت‌های فکری و تخصصی نیروهای داخلی و بهره‌گیری از دانش و تجارب سایر کشورها و با تشکیل گروه‌های مطالعاتی در مورد تمامی قوانین و مقررات، روابط و

1. WTO.

مناسبات، فناوری‌ها و سایر متغیرهای مستقلی که موفقیت یا شکست ما به آن‌ها وابسته است، آگاهی و اشراف یابیم تا قادر باشیم ماهرانه به مقابله با تهدیدها برخاسته، از فرصت‌های ناشی از آن به نفع خود و نسل‌های آتی بهره‌برداری نماییم. در غیر این صورت می‌باید تاوان سنگینی را پردازیم؛ تاوانی که با انزوای ما آغاز می‌شود و حتی می‌تواند انهدام بسیاری از منابع و سرمایه‌های مادی و معنوی نسل فعلی و نسل‌های آتی را در پی داشته باشد.

در صنعت حمل و نقل هوایی نیز با در نظر گرفتن جنبه‌های مثبت و منفی جهانی‌سازی و آزادسازی و نیز تجارب موفق برخی از کشورها در این خصوص، به نظر می‌رسد با فراهم شدن شرایط لازم توسط متولیان این صنعت و نیز توجه صاحب‌نظران صنعت و دانشگاه، اگر تمام نیروها معطوف مطالعه، بررسی و یافتن الگوها و شیوه‌های اجرایی متناسب با وضعیت صنعت حمل و نقل هوایی کشور، رفع موانع و تدوین برنامه عملیاتی مناسب و مبتنی بر اصول پذیرفته شده در صنعت و عرف بین‌المللی گردد، تا حدود زیادی می‌توان در مورد استفاده مفید از صنعت حمل و نقل هوایی و سایر بخش‌های کشور از یک سو، و فرصت‌هایی که جهانی شدن پدید می‌آورد و اجتناب هرچه بیش‌تر از عوامل تهدید کننده آن، از سوی دیگر، اطمینان حاصل نمود.

جهانی شدن چیست؟

جهانی شدن به صورت‌های گوناگون تعریف شده است. ما در این جا مجال و قصد پرداختن به تعاریف یا نظریات مختلف مربوط به آن را نداریم؛ ولی به منظور ایجاد زمینه ذهنی برای مخاطبان عام و ورود به بحث، تعاریف مختصری از جهانی‌سازی را مرور می‌کنیم.

مک‌گرو معتقد است «افزایش شمار پیوندها و ارتباطات متقابل که فراتر از دولت‌ها (و در نتیجه فراتر از جوامع) دامن می‌گسترند، نظام جدید جهانی را می‌سازند. جهانی شدن به فرایندی اطلاق می‌شود که از طریق آن روندها، تصمیمات و فعالیت‌های یک بخش از جهان می‌تواند نتایج مهمی برای افراد و جوامع در بخش‌های بسیار دور کره زمین در بر داشته باشد».^(۱)

در نظر برخی دیگر از صاحب نظران، جهانی شدن به منزله یک مفهوم، هم به کوچک شدن جهان و هم به تقویت آگاهی از جهان اشاره دارد. معمولاً علت این کوچک شدن را پیشرفت سریع فناوری و تشدید روز افزون فعالیت های اقتصادی می دانند. در همین تفسیر از جوامع ملی است که کارآمدی مقامات ملی متزلزل می شود و استقلال عمل آنان از بین می رود. این کوچک شدن فیزیکی جهان و اندیشه دهکده جهانی با درک متحولی از زمان و مکان همراه است. در این نگرش، جهانی شدن این گونه تعریف می شود: «تشدید روابط اجتماعی در سرتاسر جهان که مکان های دور از هم را چنان به هم مرتبط می سازد که اتفاقات هر محل زاینده حوادثی است که کیلومترها دورتر به وقوع می پیوندد و برعکس»^(۲).

بسیاری از صاحب نظران در خصوص جهانی شدن (جهانی سازی) معتقدند که در هم ادغام شدن بازارهای جهانی تجارت و سرمایه گذاری مستقیم و جابه جایی و انتقال سرمایه، نیروی کار و فرهنگ در چارچوب سرمایه داری و آزادی بازار و سرانجام، سر فرود آوردن جهان در برابر ابرقدرت های جهانی بازار، به شکافته شدن مرزهای ملی و کاسته شدن از حاکمیت دولت منجر خواهد شد. عنصر اصلی در این پدیده، شرکت های بزرگ چند ملیتی و فراملی هستند. دیوید هاروی، جغرافی دان رادیکال آمریکایی، مدعی است که جهانی شدن به مرحله ای شدید از فشردگی زمان و مکان منجر شده که دارای تأثیر گیج کننده و مخربی بر رویه های سیاسی - اقتصادی، توازن قدرت طبقات و نیز بر زندگی فرهنگی و اجتماعی است.^(۳) مارتین آلبرو جهانی شدن را به فرایندهایی که بر اساس آنها تمام مردم جهان در یک جامعه واحد و فراگیر جهانی به هم می پیوندند، تعریف می کند.^(۴) مانوئل کاستلز با اشاره به عصر اطلاعات، جهان گرایی را ظهور نوعی جامعه شبکه ای می داند که در ادامه حرکت سرمایه داری پهنه اقتصاد، جامعه و فرهنگ را نیز در بر می گیرد.^(۵)

ارکان اصلی جهانی سازی

جهانی سازی دارای سه رکن اساسی به شرح ذیل است:

۱. **تجارت جهانی:** رشد سرسام آور تجارت در سطح بین‌المللی طی سال‌های گذشته، از بارزترین مشخصه‌های جهانی سازی بوده است. در نتیجه دور دوم مذاکرات گات در اروگوئه که در سال ۱۹۹۴ به پایان رسید و موانع زیادی، از قبیل مقررات تعرفه‌های گمرکی برای واردات را از سر راه تجارت «آزاد» برداشت، حجم تجارت جهانی طی شش سال گذشته تا ۵۰ درصد افزایش یافته است.

۲. **تولید جهانی:** امروزه شرکت‌های چند ملیتی می‌توانند با تکیه بر اتوماسیون در صنعت، به مثابه عاملی مهم در کاهش نیاز به نیروی انسانی ماهر (که در گذشته حضورشان برای کار با ماشین آلات حیاتی بود)، کارخانه‌های خود را در هر کشوری به راحتی راه اندازی نمایند. کاهش هزینه‌های حمل و نقل و گسترش تسهیلات در زمینه ارتباطات، به این شرکت‌ها اجازه می‌دهند تا تولید خود را در سراسر دنیا به سادگی کنترل نمایند. در اصل، یک سوم از حجم تجارت جهانی را مبادله کالا بین کشورهای مبدأ همان شرکت‌های چند ملیتی تشکیل می‌دهد.

۳. **اعتبار جهانی:** سومین بخش عمده جهانی سازی، وجه مالی آن، یعنی جریان آزاد سرمایه به صورت اعتبار، در سراسر جهان است. پیشرفت‌های ارتباطاتی این امکان را فراهم آورده‌اند که معاملات تجاری در دنیا با فشار دادن یک دکمه ماوس^۱ رایانه تحقق پذیرند. روزانه بیش از ۱/۵ تریلیون دلار در بازار مبادلات خارجی رد و بدل می‌شود؛ در حالی که قسمت اصلی این معاملات مربوط به داد و ستد اعتباری است و به جهان واقعی کاری ندارد. این اعتبار فراهم شده توسط سرمایه‌گذاران خصوصی (به عبارت دیگر، سرمایه‌گذاری سهام خارجی) در موازنه اقتصادی بسیاری از کشورها نقشی حیاتی بازی می‌کند.^(۱)

1. Mouse.

مفهوم آزادسازی^۱

آزادسازی، زمینه مشترک هر سه وجه جهانی سازی اقتصادی است. آزادسازی، حرکت در کلیه زمینه های بازرگانی، سرمایه گذاری و اعتباری در فراسوی مرزهای ملی است. لازمه این امر الغای قوانینی است که دولت های ملی در محدود کردن فعالیت های بخش های خارجی و برای حراست از اقتصاد محلی خود وضع می کنند. لذا می توان گفت که جهانی سازی در شکل کنونی خود چیزی به جز آزادسازی نیست.

آزادسازی که عموماً به نام برنامه «تجارت آزاد» شناخته می شود، در نوع خود پدیده نامعقولی نیست. در توصیف آزادسازی عموماً گفته می شود که گرایشی است مثبت برای بر طرف ساختن موانع، محدودیت ها و سدهای موجود در مقابل «تجارت آزاد». ایراد اساسی برنامه تجارت آزاد یا آزادسازی این است که قدرتمندترین شرکت های جهان را به مصاف صنایع نوپای کشورهای در حال توسعه می فرستد و قوانین محافظت کننده آنها را نیز لغو می سازد. آزادسازی مانند این است که ما دستکش های مشت زنی یک مشت زن سبک وزن را در آورده، او را با «محمد علی کلی» در یک رینگ مبارزه بگذاریم.^(۷)

جهانی شدن و نقش منحصر به فرد صنعت حمل نقل در آن

چنانچه قبلاً گفته شد، تجارت جهانی از ارکان اصلی جهانی شدن است. برخی از صاحب نظران معتقدند که جهانی شدن تجارت فقط نتیجه قوانین مصوب دولتمردان دنیا نیست و عمیقاً به دو عامل زیر متکی است:

- رشد فناوری اطلاعات و مخابرات (ICT)^۲ که امکان مخابره سفارش ها را در چند ثانیه فراهم می آورد.
- هزینه حمل و نقل ارزان تر که تحقق چنین سفارش هایی را با قیمت هایی ارزان تر مقدور می سازد.

1. Liberalization.
2. Information Communication Technology.

اگر نگاهی به روند تغییرات قیمت‌های حمل و نقل در دنیا بیندازیم، متوجه می‌شویم که این هزینه‌ها بسیار کاهش یافته‌اند؛ برای مثال هزینه حمل دریایی کالا طی بیست سال گذشته، ۷۰ درصد تنزل داشته و قیمت حمل هوایی کالا نیز سالیانه ۳ تا ۴ درصد کاهش یافته است.^(۸)

در همین حال، طبق آمار انجمن بین‌المللی حمل و نقل هوایی (IATA)^۱ نرخ متوسط بلیت هوایی نسبت به بیست سال گذشته ۲/۳ کاهش یافته است.^(۹)

پیشینه جهانی‌سازی و تأثیرات آن بر صنعت هواپیمایی

طبق آمارهای یاتا، رشد حمل مسافر توسط صنعت حمل و نقل هوایی، از نه میلیون مسافر در سال ۱۹۴۵ به ۱/۵ میلیارد نفر در سال ۱۹۹۹ و نیز حجم بارهای حمل شده در همین مقطع از چند هزار تن به ۲۵ میلیون تن رسیده است و از نظر ارزشی حدود چهل درصد تولیدات صادراتی جهان از طریق هوا حمل می‌شود. فرصت‌های شغلی ایجاد شده در صنعت بالغ بر ۲۸ میلیون نفر و پیش‌بینی انجام شده برای سال ۲۰۱۰ معادل ۳۱ میلیون شغل است. بازده ناخالص صنعت در سال ۱۹۹۸ معادل ۱۳۶۰ میلیارد دلار و پیش‌بینی انجام شده برای سال ۲۰۱۰ معادل ۱۸۰۰ میلیارد دلار است. با این‌که رشد فعلی صنعت، یکی از سریع‌ترین رشدهای جهانی است، رشد پیش‌بینی شده برای آن در بین سال‌های ۱۹۹۸ تا ۲۰۱۰ حدود ۴/۵ درصد بوده که این رقم از رشد تولید ناخالص داخلی (GDP) جهانی بیش‌تر است. رقم متوسط بهره‌وری شرکت‌های هواپیمایی بین‌المللی برنامه‌ای تا سال ۱۹۷۸ بیش از ۲/۳ بوده است. نرخ متوسط بلیت‌های هوایی (بر اساس مسافر - کیلومتر) نسبت به بیست سال گذشته ۲/۳ کاهش یافته، در حالیکه درآمد حاصل شده در اکثر کشورها با افزایش همراه بوده است.^(۱۰)

1. International Air Transport Association.

سؤال اساسی در این جاست که عامل و نقطه عطف این تحولات عظیم کدام است. برای پاسخگویی به این سوال، باید به سراغ تغییرات و تحولاتی رفت که در طول این دوران در ساختار و مدیریت صنعت به وقوع پیوسته است.

تجاری سازی و خصوصی سازی در شرکت‌های هواپیمایی

آغاز دگرگونی‌های ایجاد شده در خطوط هوایی به سال ۱۹۷۸ باز می‌گردد. تا قبل از این مقطع زمانی، غالب خطوط هوایی، از جمله در آمریکا، به طور خاص در مالکیت دولت‌های محلی و ایالات بودند. در آن سال‌ها خدمات حمل و نقل هوایی در زمره خدمات عمومی تعریف شده بود و دولت‌ها خود را موظف به ارائه آن با هر قیمت و وضعیتی می‌دانستند. در واقع در آن زمان بحث هزینه و فایده و توجه به اقتصادی یا غیر اقتصادی بودن فعالیت حمل و نقل هوایی مورد توجه عمده نبود. به همین دلیل، خطوط هوایی هم مانند دیگر بخش‌های خدمات عمومی، از جمله بهداشت یا آموزش، برای تأمین هزینه‌های خود اغلب از یارانه‌های دولتی بهره‌مند می‌شدند.

اولین تغییرات با ورود نگرش اقتصادی به صنعت آغاز شد. جهت‌های اولیه این سیاست بر اقتصادی کردن فعالیت‌ها و کاهش هزینه‌های سربار عمومی و ترغیب خطوط هوایی به اثر بخشی بیشتر عملیاتی و در مراحل بعدی روی آوردن به سیاست خودگردانی و به عبارت بهتر، فرایند تجاری سازی^۱ معطوف بود. به دنبال تحقق سیاست تجاری سازی، محدود شدن دخالت دولت در تصمیم‌گیری‌ها از طریق مقررات زدایی^۲، در دستور کار قرار گرفت. کاهش سهام دولت و در مراحل بعدی، فروش بیش‌تر سهام دولت به بخش خصوصی متحقق گردید تا این‌که در نهایت، رها شدن کامل شرکت‌های هواپیمایی از بخش عمومی و انتقال مالکیت آن‌ها به بخش خصوصی، یعنی خصوصی سازی^۳، تحقق یافت. در این مورد باید به چند نکته توجه نمود:

1. Commercialization
2. Deregulation
3. Privatization

- تحقق این تحولات تدریجی، در زمانی نسبتاً طولانی و بر اساس برنامه‌هایی دقیق و از پیش آماده شده شکل گرفت و به نتیجه رسید.
- حذف مقررات زائد اداری و دولتی و برخورداری مدیریت خطوط هوایی از اختیارات و استقلال لازم برای بسیاری از تصمیم‌گیری‌ها و حتی اتخاذ تصمیمات استراتژیک توأم با ریسک بالا، در طول مراحل مختلف یاد شده مد نظر و اعمال آن در نتیجه، امر بسیار مؤثر و حیاتی بوده است.
- پدیده تجاری سازی، مبنای این تحولات بوده است در اصل، فراهم آوردن بستر لازم جهت تأمین بنیه شرکت‌های هواپیمایی، چه از نظر تأمین منابع مورد نیاز مادی و غیر مادی، اعم از سرمایه، نوسازی تجهیزات و تربیت نیروی انسانی متخصص و کارآمد و چه از نظر شناخت و به خدمت گرفتن نظام‌ها، الگوها و شیوه‌های مناسب مدیریت و کسب و کار برای ورود به صحنه رقابت و مقابله با نیروهای بازار، در این مرحله انجام شد.
- اگرچه قدمت پدیده تجاری‌سازی خطوط هوایی به سال‌ها قبل بازرگردد که از ساده‌ترین روش‌ها و الگوهای هزینه - فایده استفاده می‌شد، این سیاست حتی در حال حاضر نیز در شرکت‌های هواپیمایی و فرودگاه‌ها کاربردهای فراوان دارد.
- تجاری‌سازی، امروزه در شرکت‌های معظم دولتی و حتی در شرکت‌های بزرگ هواپیمایی خصوصی نیز در قالب الگوهای مختلف و متنوع، اساس تدوین استراتژی این شرکت‌ها را تشکیل می‌دهد.
- ظهور و رشد سریع شرکت‌های کم هزینه یا ارزان قیمت^۱ و نفوذ مستمر آن‌ها در بازار و تصاحب سهم شرکت‌های هواپیمایی معظم، به همین اصل باز می‌گردد.

آزادسازی^۱ در شرکت‌های هواپیمایی

این که یک مسافر می‌تواند بلیتی را با چند مقصد مختلف و از شرکت‌های هواپیمایی جداگانه، در یک اقدام و با پولی واحد و کم‌ترین بهاء از درون منزل خود و با استفاده از رایانه شخصی‌اش خریداری نماید، یا این که یک شرکت کوچک هواپیمایی که پرواز هواپیماهایش به مقاصد محلی و منطقه‌ای محدود می‌گردد، می‌تواند با ترسیم مسیرها و شبکه پروازی مجازی و با بلیت خود، مسافران را در اقصی نقاط عالم پشتیبانی نماید، نمونه‌ای از دستاوردهای ناشی از تحولات انجام شده در این صنعت است که علی‌رغم پیچیدگی و اهمیت خاصش در چارچوب اصولی است که قبلاً از آن یاد شد.

تشکیل گروه‌های متحد پنجگانه که حدود دو سوم ترافیک بین‌المللی را به‌طور مستقیم به خود اختصاص داده‌اند، رشد انعقاد قراردادهای اینترلاین^۲، اشتراک کد^۳ و اشتراک نظام‌های بازرگانی، ظهور سیاست آسمان باز^۴ و حتی مطرح شدن بحث ایجاد امکان معرفی شرکت‌های هواپیمایی خارجی به جای شرکت‌های هواپیمایی حامل پرچم به کشورهای دیگر در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی بین دو کشور و نیز پیشنهاد یاتا برای ادغام هوا و فضای نظامی و غیر نظامی برای دستیابی به یک ساختار هوا و فضای مطلوب در قالب طرح‌های منطقه‌ای، طی دهه گذشته را می‌توان مهم‌ترین تحولاتی دانست که مرزهای بین‌المللی را کم‌رنگ و رویای جهانی‌سازی این صنعت را به واقعیتی انکار ناپذیر مبدل نموده‌اند.

از جنبه نظری، ادغام شرکت‌های هواپیمایی در یکدیگر را می‌توان غایت فرایندهای مقررات‌زدایی، خصوصی‌سازی و جهانی‌سازی و آزادسازی و خط بطلانی بر تمامی محدودیت‌های مالکیتی موجود بر سر راه اقتصادی‌تر شدن فعالیت‌ها و کاهش هزینه‌ها پنداشت. اگر چه تحقق این امر حداقل در آینده‌ای نزدیک از نگاه برخی مجامع بین‌المللی،

-
1. Liberalization
 2. Interline
 3. Code-sharing
 4. Open Sky

از جمله یاتا، محال عنوان شده، نگاهی عمیق و همه جانبه به قراردادهای اینترلاین نشان دهنده این واقعیت است که راهکار جاری، که استفاده از آن در شرکت‌های هواپیمایی مختلف، از جمله شرکت‌های ایرانی، معمول و عادی است، به مفهوم ادغام دو یا چند شرکت هواپیمایی در یک منطقه وسیع جغرافیایی است و بخش اعظمی از اهداف مطرح شده در نظریه ادغام شرکت‌های هواپیمایی را تأمین می‌نماید. از این رو می‌توان گفت که سیستم اینترلاین و موافقتنامه حمل و نقل چند جانبه (MITA)^۱ که بر اساس آن شرکت‌های هواپیمایی اسناد، بلیت و بارنامه‌های هوایی یکدیگر را به رسمیت می‌شناساند و آن‌ها را در شرکت خود می‌پذیرند، یا استفاده از دیگر روش‌هایی چون اشتراک کد، ادغام مجازی و اعلام نشده شرکت‌های هواپیمایی، در هم است.

سیستم اینترلاین چه منافی را برای شرکت‌های هواپیمایی و مسافران در بر دارد؟

قبل از پرداختن به این بحث باید خاطر نشان کرد که این سیستم که در واقع راهکاری برای کاستن از هزینه‌ها و مقابله با فشار نیروهای بازار و رقابت، خود باعث ایجاد رقابت بیشتر می‌شود؛ به عبارت دیگر این فرصتی است که زائیده یک تهدید است و محصول آن نیز تهدیدی است که آستن فرصت‌های مختلف است. این پدیده، الگویی است که به باور پویایی تهدیدها و فرصت‌ها و امکان تبدیل آن‌ها به یکدیگر قوت می‌بخشد. جدا از نقشی که این سیستم در افزایش ارتباطات و اتصالات نقاط مختلف دنیا به یکدیگر دارد، می‌توان اهم دیگر منافع حاصل از کاربرد این شیوه را به شکل ذیل خلاصه نمود:

الف) منافع اینترلاین برای مسافران، صاحبان کالا و شرکت‌های حمل و نقل دریایی، عبارتند از:

- افزایش امکان انتخاب متناسب با نیازها و شرایط برای مسافر
- مشخص و منطقی بودن نرخ‌ها
- اجرای بدون وقفه برنامه پروازی و مسیر با یک بلیت یا بارنامه و یک نرخ ارز

1. Multilateral Interline Traffic Agreement.

- امکان ادامه سفر یک مسافر به جا مانده از پرواز نقطه اتصالی با اولین پرواز به مقصد مورد نظر به طور خود کار و بدون پرداخت جریمه
 - ارزان تر بودن نرخ این نوع پرواز نسبت به جمع نرخ مسیرهای جداگانه
 - ایجاد امکان ارائه خدمات از فرودگاه‌های کوچک به نقاط اتصال و به عکس
- (ب) منافع اینترلاین برای شرکت‌های هواپیمایی عبارتند از:
- ایجاد امکان ارائه خدمات در نواحی که شرکت هواپیمایی مربوط مستقیماً به آن نواحی پرواز ندارد؛
 - توانایی استفاده از فرصت‌های بازار
 - ایجاد امکان تداوم ارائه خدمات در مسیرهایی که ممکن است مقرون به صرفه نباشد؛
 - کاهش هزینه و زمان برای برگزاری جلسه‌های دو یا چند جانبه از طریق ایجاد یک چارچوب و سازمان کلی که بی نیاز از صرف پول و زمان است
- (ج) منافع اینترلاین برای مالکان و مسئولان شرکت‌های هواپیمایی، عبارتند از:
- باز بودن و شفافیت سیستم،
 - ایجاد نشدن مانع برای رقابت شرکت‌های هواپیمایی و ارائه نرخ بلیت،
 - کمک به رشد و توسعه شرکت‌های هواپیمایی کوچک و محلی از طریق ورود به بازارهای بزرگ‌تر،
 - کمک به افزایش رقابت.

آسمان باز - تهدیدها و فرصت‌ها

به طور کلی، پروازهای انجام شده در یک کشور را می‌توان به دو دسته پروازهای محلی و پروازهای بین‌المللی تقسیم کرد. از آنجا که متوسط تعداد مسافران هوایی در سال، نسبت به صندلی‌های عرضه شده توسط شرکت‌های هواپیمایی بیش تر است، یکی از دغدغه‌های

شرکت‌های هواپیمایی، خصوصاً در فصول کم مسافر^۱، تکمیل نشدن ظرفیت هواپیما یا به عبارت دیگر اتخاذ تدابیر لازم برای افزایش هرچه بیش‌تر ضریب اشغال صندلی‌های پروازی است. در این وضعیت، شرکت‌های هواپیمایی برای جذب مسافران و حفظ و افزایش سهم بازار خود، از راه‌های مختلف به رقابت با یکدیگر می‌پردازند. از آن‌جا که امکانات و وضعیت کشورها و شرکت‌های هواپیمایی آن‌ها با یکدیگر یکسان نیست، به‌طور معمول، دولت‌ها در قالب موافقتنامه‌های دو یا چند جانبه، مقررات محدودکننده‌ای را برای طرف مقابل در نظر می‌گیرند تا بدین وسیله از حاکمیت و منافع ملی و منافع شرکت‌های تابعه خود حمایت نمایند. محورهای اصلی این‌گونه موافقتنامه‌ها، به‌طور معمول، شامل سه عنصر ظرفیت، تعرفه و حقوق ترافیکی است. در این‌جا هر یک از این مفاهیم توضیح داده می‌شود:

● **ظرفیت:** ظرفیت مطلق یک شرکت هواپیمایی در یک مسیر فرضی، تابع تعداد صندلی عرضه شده (تعداد و ظرفیت هر هواپیما) و تعداد دفعات پروازی در این مسیر است. لذا هرچه تعداد صندلی‌ها یا ظرفیت حمل بار عرضه شده و تعداد پرواز یک شرکت بیش‌تر باشد، امکان حمل و نقل مسافر و بار بیش‌تری وجود خواهد داشت. از این نظر یکی از عناصر مورد بحث در موافقتنامه‌ها، ایجاد توازن در ظرفیت حمل و نقل بار و مسافر توسط ناوگان دو طرف است. کشورهای کوچک یا کشورهایی که از نظر ظرفیت‌های پروازی در وضعیت نامناسبی قرار دارند، در حال حاضر برای حفظ منافع خود در مقابل کشورهای دارای ناوگان بزرگ و مجهز از اعمال محدودیت‌های ظرفیتی، به منزله یک اهرم قوی محدودکننده، بهره می‌گیرند؛ اما در موافقتنامه‌های آسمان باز، اعمال هیچ محدودیت ظرفیتی مجاز و میسر نیست و کشور طرف قرارداد می‌تواند از هر نوع هواپیما با هر تعداد صندلی یا ظرفیت حمل بار و با هر فرکانس پروازی دلخواه استفاده نماید. این تحول، در واقع، برای کشورهای دارای ناوگان کوچک و ضعیف‌تر، یک تهدید محسوب می‌شود و ضمن تهدید سهم بازار و منافع حاصل از آن، وصول درآمدهای حاصل از شرایط قبلی

1. Low Season.

(مانند درآمد حاصل از دریافت رویالیتی توسط شرکت‌های هواپیمایی) را نیز ناممکن می‌نماید.

● **تعرفه:** در وضعیت معمول، تعیین قیمت بلیت و نرخ حمل بار در پروازهای داخلی بر عهده شورای عالی هواپیمایی است. نرخ پروازهای خارجی برنامه‌ای، طبق سند شماره ۹۳۶۴ ایکائو و سازوکار تعیین نرخ، بر اساس قطعنامه نرخ یا تا با توافق شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده هر کشور یا مقامات هواپیمایی کشوری متعاقد انجام می‌شود. در عین حال به اجرا گذاشته شدن نرخ‌های موضوع توافقنامه‌های دوجانبه منوط به تأیید و تصویب مقامات دولتی است؛ ولی در موافقتنامه‌های آسمان باز تنها عامل تعیین کننده نرخ، موقعیت‌های بازار است؛ به عبارت دیگر بر اساس این موافقتنامه هرگونه دخالت دولت‌ها اعم از دخالت مستقیم یا مداخله غیر مستقیم از طریق پرداخت یارانه و سایر شیوه‌ها، مجاز نیست و طرف‌های قرارداد متعهد به رعایت آن هستند.

● **حقوق ترافیکی:** یکی از مفاد مهم و اصلی موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که بین کشورها منعقد می‌شود، اعطای امتیازاتی است که به حقوق ترافیکی یا آزادی‌های هوایی موضوع سند شماره ۹۳۶۴ ایکائو معروف است. آزادی نوع اول، شامل اجازه پرواز بر فراز آسمان کشور مربوط است و موضوع آزادی نوع دوم، مجاز شدن نشست و برخاست^۱ و توقف هواپیماهای طرف قرارداد با منظورهای غیر ترافیکی، یعنی بدون مقاصد حمل مسافر یا بارگیری یا تخلیه آن‌ها (اهداف فنی، امنیتی و ...) است. آزادی سوم، اعطای حق تخلیه مسافر، بار و محمولات پستی شرکت الف در کشور ب است، مشروط بر این که مبدا پرواز، کشور الف بوده باشد. آزادی نوع چهارم، اعطای حق سوار کردن مسافر، بار و محمولات پستی شرکت الف در کشور ب است، مشروط بر این که مقصد پرواز، کشور الف بوده باشد. این چهار نوع آزادی، به طور معمول، در غالب موافقتنامه‌ها و حتی موافقتنامه‌های آسمان باز، به طرف‌های ذی‌ربط اعطا می‌شود؛ اما در مورد آزادی نوع پنجم که موضوع آن اعطای حق سوار و تخلیه کردن مسافر، بار و محمولات پستی شرکت الف

1. Landing and Take Off.

در کشور ب است، مشروط بر آن که به مقصد یا از مبدأ کشور ثالث (ج) انجام شود، در موافقتنامه‌های دو جانبه و چند جانبه معمولاً یا طرفین از اعطای آن خودداری می‌کنند یا با شرایط خاص (مثلاً در قبال برخورداری از حق مشابه) آن را اعطاء می‌نمایند؛ اما در قراردادهای آسمان باز، آزادی نوع پنجم هم بدون هرگونه محدودیت، به طرف یا طرف‌های مربوط اعطا می‌شود و تنها عامل موثر بر منافع طرفین و میزان بهره‌برداری آن‌ها از ظرفیت مسافر و بار بازار مربوط، رقابت و قواعد بازار است. این شرایط، به‌طور معمول، برای شرکت توان‌تر فرصت و برای شرکت ضعیف‌تر یک تهدید قلمداد می‌شود و می‌تواند آن را متضرر نماید.

آزادسازی و چالش آن با قوانین، استانداردها و نهادهای قانونگذار محلی

با این که مقررات و استانداردهای یک کشور برای تسهیل عملیات شرکت‌های هواپیمایی محلی و شاید در موارد محدودتر باهدف تسهیل فعالیت شرکت‌های خارجی در مرزهای کشور متبوع وضع می‌شود، استفاده شرکت‌ها از قوانین و استانداردهای متفاوت محلی کشورهای مختلف، حاصلی جز بی ثباتی، بروز تناقض و تعارض و در نتیجه، تحمیل هزینه بیش‌تر ندارد. از طرف دیگر استفاده از قوانین و استانداردهای مختلف ممکن است حقوق مسافران، کیفیت خدمات و حتی ایمنی پروازها را نیز تهدید نماید. به همین دلیل و بر اساس طبیعت صنعت حمل و نقل هوایی، در چند ساله اخیر، علاوه بر کشورهای عضو جامعه اروپا، ده‌ها کشور دیگر هم قوانینی رقابتی تصویب نموده‌اند که همه زمینه‌ها را در بر می‌گیرند. اصول حاکم بر جهانی‌سازی و آزادسازی نیز بر یکسان شدن قوانین و مقررات، از جمله قوانین مربوط به صنعت حمل و نقل تأکید دارد. از طرف دیگر، وضع مقررات واحد، که به ترکیب و ادغام حقوقی اعضای سازمان منتهی می‌شود، ضرورت تمرکز مراکز قانونگذار و ادغام نهادهای قانونگذاری موجود در یک مرکز را بدیهی می‌نماید؛ به عبارت دیگر، جهانی‌سازی بسیاری از مرزهای قوانین، مقررات و حتی حریم مراکز و نهادهای قانونگذار

ملی را که مهم‌ترین اهرم دولت‌ها در اعمال قدرت برای حفظ اقتدار و دفاع از منافع ملی است، نیز کنار خواهد زد.

آزادسازی و چالش آن با ایکائو

سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی یا ایکائو از زمان تشکیل آن تا دهه ۱۹۸۰، تنها سازمان بین‌المللی بود که در زمینه‌های هواپیمایی کشوری (غیر نظامی) فعالیت می‌کرد؛ ولی در دو دهه گذشته سازمان‌های موازی دیگری هم به وجود آمدند که از جمله آن‌ها می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:

• **سازمان همکاری و توسعه اقتصادی (OECD):** در اوایل دهه ۱۹۹۰، این سازمان، صنعت حمل و نقل هوایی را مورد توجه قرار داد و تاثیرات زیادی نیز از خود بر جای گذاشت که ایجاد راه‌هایی برای آزادسازی حمل و نقل بار، از جمله اقدامات دهه جاری این سازمان است.

• **موافقتنامه خدمات و تجارت عمومی (GATS):** در ادامه به آن پرداخته خواهد شد. چنانچه در ادامه خواهد آمد، به نظر می‌رسد که با توسعه سازمان تجارت جهانی، عرصه فعالیت و قدرت بسیاری از سازمان‌های بین‌المللی، از جمله ایکائو، هم محدود خواهد شد و این سازمان و نهادهای وابسته به آن در صحنه تدوین قوانین و مقررات صنعت تاثیرگذار اصلی خواهند بود.

لازم است بر اهمیت ارتباط مستمر با نهادها و سازمان‌های بین‌المللی ذی‌ربط از جمله ایکائو، که تصمیمات‌شان بر نظام حمل و نقل هوایی جهان و نیز کشور ما تأثیرگذار و نافذ است و نیز بر ضرورت شرکت فعالانه و موثر در همایش‌های بین‌المللی مربوط، از جمله کنفرانس‌های جهانی حمل و نقل هوایی، جلسه‌های مجمع عمومی و سایر اجلاس‌های ادواری یا فوق‌العاده ایکائو و اجلاس‌های منطقه‌ای، تأکید گردد. بی‌تردید از آنجا که تصمیمات اتخاذ شده در این مجامع برای تمامی کشورهای عضو ایکائو، از جمله کشور ما، لازم‌الاجراست، حضور در این اجلاس‌ها فرصتی مهم برای بیان دیدگاه‌ها و چالش‌های ملی

مرتبط با موضوعات مطروح شده است، که طرح موثر و حرفه ای آن‌ها در پرتو تشریک مساعی و جلب مشارکت و همراهی کشورهای دوست یا ذی‌نفع می‌تواند به اعمال این دیدگاه‌ها در مصوبات اجلاس‌ها منتهی شود.

بی‌تردید میزان تأثیر در این مجامع، ارتباط تام با انجام دادن مطالعات مداوم، هدف دار و برنامه ریزی شده و غنای علمی و مهارت هیات اعزامی مذاکره کننده دارد. علی‌رغم اهمیت این امر، متأسفانه در کشور ما برای این منظور متولی خاص و برنامه مدونی وجود ندارد و به همین دلیل حضور ایران در این نشست‌ها کم‌رنگ و غیر قابل قبول است. در همین مورد می‌توان به پنجمین کنفرانس جهانی حمل و نقل هوایی اخیر اشاره نمود. متأسفانه در این کنفرانس که موضوعاتی بسیار مهم، مانند بحث آزادسازی حمل و نقل هوایی (موضوع این مقاله) را در دستور کار خود داشت و تصمیمات مهمی نیز در زمینه‌های مختلف در این کنفرانس اتخاذ گردید، هیچ هیأتی از جمهوری اسلامی به این کنفرانس اعزام نگردید.

نقاط عطف صنعت هواپیمایی از منظر جهانی شدن و آزادسازی

در صفحات قبل در بررسی پیشینه جهانی شدن و سیر تحولات صنعت، به برخی از نکات برجسته اشاره شد. در این مسیر می‌توان مهم‌ترین نقاط عطف صنعت را در موارد ذیل خلاصه نمود:

- دهه ۱۹۴۰: تأسیس یاتا و عضویت شصت کشور در اولین سال آن و اولین تلاش‌های شرکت‌های هوایی برای استاندارد نمودن روش‌ها و توسعه سیستم‌ها، ورود نرخ‌های نازل اقتصادی و جهانگردی به بازار
- دهه ۱۹۵۰: ورود موتورهای توربو پراپ و جت به بازار
- دهه ۱۹۶۰: افزایش اعضای یاتا به یکصد عضو، استفاده از نرخ‌های ویژه^۱ برای اولین بار، و بهره‌برداری از پردازش الکترونیکی اطلاعات در صنعت

1. Excursion

● دهه ۱۹۷۰: توسعه فراوان سیستم‌های نگهداری جا به صورت رایانه‌ای و طرح آزادسازی در پروازهای داخلی آمریکا

● دهه ۱۹۸۰: عقد اولین قرارداد دو جانبه آزادسازی مابین هلند و بریتانیا و تشکیل اولین اجلاس اروپایی آزادسازی حمل و نقل هوایی

● دهه ۱۹۹۰: تحقق جهانی شدن اقتصاد و امضای اولین قرارداد دو جانبه آسمان باز در آمریکا، توافقنامه سازمان تجارت جهانی مصوبه ۱۹۹۵ که شامل الحاقیه‌ای در مورد حمل و نقل هوایی بود، تکمیل مراحل آزادسازی داخلی اتحادیه اروپا در سال ۱۹۹۷، شروع استفاده شرکت‌های هواپیمایی از تجارت الکترونیکی^۱ و انعقاد چند صد موافقتنامه دو جانبه خدمات هوایی دربردارنده ضوابطی راجع به آزادسازی و نیز عقد ده‌ها موافقتنامه آسمان باز.

صنعت هواپیمایی و چالش‌های آن با سازمان تجارت جهانی

پس از تشکیل سازمان تجارت جهانی در سال ۱۹۹۵، موافقتنامه خدمات و تجارت عمومی^۲ لازم الاجرا شد. بر اساس ضمیمه این موافقتنامه، در صنعت هوانوردی حوزه‌های ذکر شده در ذیل، مشمول قوانین آن سازمان گردید؛ ولی خدماتی که مستقیماً به حقوق ترافیک مربوط است (یعنی امور مربوط به مجوزهای پرواز هوایی و خدماتی که مستقیماً به مجوز پرواز هوایی مربوط می‌شوند)، از آن مستثنا شد. البته بر اساس الحاقیه شورای ارائه خدمات باید هر پنج سال یک‌بار، بازنگری‌های لازم را در مورد توسعه حمل و نقل هوایی به عمل آورد و راهکارهای جدیدی را برای اعمال موافقتنامه در بخش‌های گوناگون مد نظر داشته باشد. حوزه‌های مشمول موافقتنامه عبارتند از:

- سیستم‌های نگهداری جا^۳،
- تعمیر و نگهداری هواپیما،

1. E-Commerce
2. GATS
3. Reservation Systems

- فروش هواپیما،
- بازاریابی حمل و نقل هوایی.

بر این اساس در سایر حوزه‌های صنعت هوانوردی، کشورهای عضو، مشابه روال قبل در برابر وضع و اجرای قوانین خاص خود بر اساس سیاست‌ها و مصوبات سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) آزاد و مختار هستند؛ اما اخیراً سازمان تجارت جهانی و در واقع قدرت‌های بزرگ که در پی گسترش منافع خود در این صنعت هستند، با تکیه بر این اصل که چون فعالیت‌های صنعت هواپیمایی در گروه فعالیت‌های خدماتی قرار می‌گیرند، موافقتنامه خدمات و تجارت عمومی را بر تمامی حوزه‌های آن مشرف و نافذ قلمداد می‌کنند و حتی بعضاً فعالیت ایکائو را در عرض سازمان تجارت جهانی و وضع قوانین توسط این نهاد را ناقض اصول حاکم بر سازمان تجارت جهانی می‌دانند. این کشورها برای رسیدن هر چه سریع‌تر به خواسته‌های خود حتی ایکائو را تحت فشار قرار داده اند تا با توصیه و ترغیب کشورها به حمایت از پذیرش و اجرای آزادسازی بی قید و شرط در صنعت، زمینه تحقق هر چه سریع‌تر این سیاست را فراهم نماید. در حال حاضر خواسته سازمان تجارت جهانی برای گسترش مقررات GATS و متمم آن به سایر بخش‌های صنعت حمل و نقل، یک چالش عمده بین دو سازمان است.

در راستای این فشارها و در جریان چهارمین کنفرانس جهانی که در سال ۱۹۹۴ برگزار گردید، ایکائو پیشنهاد آزادسازی کامل صنعت، از جمله آزادی‌های چهارم، پنجم و ششم را بدون هر گونه محدودیت مطرح نمود که به دلیل مخالفت گروهی از کشورهای در حال توسعه به تصویب نرسید. در پنجمین کنفرانس هم که در سال ۲۰۰۳ تشکیل شد، پیشنهاد ایکائو در مورد تسری ضمیمه موافقتنامه GATS به خدمات زمینی^۱ مورد تصویب اعضا واقع نشد. البته پس از چهارمین کنفرانس جهانی حمل و نقل هوایی و در واقع از سال ۱۹۹۵ تا سال ۲۰۰۱، حدود ششصد موافقتنامه دو جانبه خدمات هوایی بین کشورهای مختلف منعقد یا اصلاح گردید که ۷۰ درصد این موافقتنامه‌ها، واجد ضوابط مربوط به

1. Ground Handling

ترتیب آزادسازی هستند. علاوه بر آن، تا سال ۲۰۰۲ نیز حدود ۸۵ موافقتنامه آسمان باز بین کشورها به امضا رسید که بخشی از آن‌ها ناظر بر حمل و نقل کالا هستند. این موافقتنامه‌ها، به‌طور کلی، امکان دسترسی به مسیرهای هوایی و حقوق عملیاتی و نیز آزادی‌های چهارم، پنجم و ششم را فراهم نموده‌اند. برخی نیز حق آزادی هفتم را برای خدمات حمل کالا پیش‌بینی کردند.^(۱۱)

یکی از راه‌هایی که کشورها از دهه‌های قبل برای حفظ منافع و مصالح ملی و حمایت از شرکت‌های هواپیمایی ملی خود از آن بهره می‌بردند، اعطای امتیاز بهره‌برداری هوایی و ایجاد محدودیت‌های مورد نظر در قالب موافقتنامه‌های دو جانبه و چند جانبه منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای بوده است. با قوت گرفتن جهانی‌سازی صنعت و تحقق سیاست آزادسازی، مضامین حمایتی و محدود کننده این موافقتنامه‌ها مغایر با اصول آزادی تجارت شناخته شد و حذف تدریجی این گونه مقررات در قالب حذف مقررات حمایتی و لغو امتیازات انحصاری در دستور کار سازمان تجارت جهانی قرار گرفت. سیاست آسمان باز، در واقع، روشی برای حذف تدریجی این امتیازات انحصاری و موانع مقرراتی و محدود نمودن نقش دخالت دولت‌ها در حفظ ایمنی و امنیت، از یک سو، و حفظ حقوق مسافران در مقابل اقدامات فریبکارانه، از سوی دیگر، و نیز ممانعت از اعمال نظر و اعمال قدرت آن‌ها در فعالیت‌های تجاری و در واقع حاکم نمودن اصل رقابت کامل، به منزله تنها نیروی کنترل کننده، بر بازار حمل و نقل هوایی است.

تحت‌الشعاع قرار گرفتن مالکیت شرکت‌های هواپیمایی و کنترل‌های ملی در جهانی‌سازی

از دهه ۱۹۴۰ تا قبل از ظهور و توسعه نهضت خصوصی سازی و افزایش سهم مالکیت بخش خصوصی در مالکیت ناوگان جهانی، دولت‌ها تنها مالک شرکت‌های هواپیمایی بوده‌اند و یکی از شیوه‌های معمولی که برای حفظ منافع و شرکت‌های هواپیمایی متعلق به خود در برابر فعالیت شرکت‌های هواپیمایی خارجی به کار می‌بستند، استفاده از حق کنترل ملی و

اعطای امتیازات خاص برای شرکت هواپیمایی تحت مالکیت خود و در مقابل، ایجاد شرایط محدود کننده برای شرکت هواپیمایی خارجی طرف قرار داد بود که در هنگام تنظیم موافقتنامه‌های دو یا چند جانبه در نظر گرفته می‌شد. با این که در حال حاضر نیز استفاده از این مقوله در موافقتنامه‌های جاری متداول است و حتی در برخی موافقتنامه‌های آسمان باز هم مورد اشاره قرار می‌گیرد، با جدی تر شدن بحث‌های آزادسازی صنعت حمل و نقل هوایی، یکی از مواردی که تحت الشعاع جهانی سازی قرار گرفته و باید در آینده منتظر ایجاد تحول اساسی در آن بود، بحث مالکیت و کنترل ملی دولت‌هاست. در این راستا سند کاری شماره ۷ مطرح شده توسط ایکائو در پنجمین اجلاس جهانی حمل و نقل هوایی، معیار جدیدی را برای آزادسازی مالکیت و کنترل شرکت‌های هواپیمایی مطرح می‌نماید. این سند با اتکا به تحولاتی که به دنبال اجرای سیاست خصوصی سازی در مورد خطوط هوایی شکل گرفته و به انتقال مالکیت شرکت‌های دولتی به بخش خصوصی، از جمله سرمایه گذاران خارجی، انجامیده است و همچنین با توجه به تحولاتی که در بهره‌گیری معمول از نظام‌های همکاری بازرگانی معمول شده میان خطوط هوایی بین‌المللی (مانند قراردادهای اینترلاین و مواردی چون اشتراک کد) پیشنهاد می‌کند که مقوله مالکیت را باید با معیاری جدید سنجید که ماورای مفاهیم ملی است. از جمله موارد پیشنهاد شده، جایگزینی محل اصلی فعالیت تجاری شرکت مربوط، به جای ملیت آن است. طرفداران این نظریه معتقدند که حذف این موانع، میزان اتکای شرکت‌های هواپیمایی را به دولت‌های خود کاهش می‌دهد و ضمن ایجاد شرایط توسعه شبکه‌های پروازی از طریق مشارکت با متحدان یا ادغام شرکت‌ها، امکان دسترسی بیش تر به بازارهای سرمایه و جذب سرمایه‌های خارجی و در نتیجه رونق صنعت را فراهم می‌کند.

بدین ترتیب، با فرض تحقق این سیاست، مالکیت و کنترل ملی و به عبارت بهتر حاکمیت ملی مفهوم خود را از دست داده است و قاعدتاً شرکت‌های هواپیمایی ضعیف در درون مرزهای خود هم از حاشیه اطمینانی برخوردار نیستند و در صورت تقویت نکردن

خود برای مقابله با نیروهای بازار، سهم بازار پروازهای بین‌المللی خود را هم از دست خواهند داد.

در همین زمینه، بسیاری از کشورهای توسعه یافته بحث لغو ماده ۷ کنوانسیون شیکاگو را که به قانون کابوتاژ مشهور است، مطرح می‌کنند. اگر چه این قانون که کشورهای عضو را مجاز به صادر نکردن مجوز برای فعالیت شرکت‌های هواپیمایی خارجی برای حمل و نقل مسافر، بار و پست بین فرودگاه‌های کشور مربوط می‌نماید، به مفهوم عدم اعطای امتیازات انحصارگرایانه یک کشور به شرکت‌های هواپیمایی خارجی است، از طرفی نیز به کشورهای عضو اجازه می‌دهد تا بر اساس سیاست‌های مورد نظر، بازار داخلی خویش را به انحصار شرکت‌های هواپیمایی دولتی و خصوصی خود درآورند. ایجاد بازار انحصاری در واقع حمایت تام از یک یا چند شرکت داخلی برای استفاده از منافع آن بدون نگرانی از رقبای توانمند بین‌المللی است. از طرف دیگر، دولت‌ها با برخورداری از قدرت خود برای توزیع فرصت‌های تجاری بازار داخلی قادر خواهند بود سیاست‌ها و اهداف مورد نظرشان را نیز در صنعت متحقق نمایند. توضیح این که قاعدتاً سودآوری برقراری پرواز به شهرهای مختلف کشور بایکدیگر یکسان نبوده، به گونه‌ای که بخشی از پروازها دارای حاشیه سود مناسب و برخی دیگر، چون مناطق محروم، کاملاً زیان ده هستند.

در حال حاضر دولت به دلیل محدودیت منابع مالی، برای اعمال سیاست خود به منظور توسعه مناطق محروم که یکی از ابزارهای آن افزایش پوشش پروازی است، از این اهرم استفاده و اعطای برخی از امتیازات، از جمله اخذ مجوز برقراری پروازهای خارجی سودآور به شرکت‌های دولتی و خصوصی را منوط به انجام دادن پروازهای زیان ده مورد درخواست خود می‌نماید. صرف نظر از این که این سیاست و شیوه اعمال آن درست یا غلط است، لغو قانون کابوتاژ اگر چه ممکن است از یک زاویه به افزایش ترافیک داخلی و ایجاد برخی از فرصت‌های تجاری برای فرودگاه‌ها یا سایر بخش‌های اقتصادی منجر شود، از زاویه دیگر لغو آن به مفهوم چالش شرکت‌های داخلی با شرکت‌های خارجی در بهره‌برداری از مسیرهای سودآور بازار داخلی نیز هست که این یقیناً به زیان شرکت‌های داخلی خواهد

بود و به از دست دادن بخش زیادی از سهم بازار آن‌ها خواهد انجامید، به تعبیر دیگر می‌توان گفت که با لغو این قانون، شرکت‌های خارجی برای حل مشکلات ما به شبکه پروازی داخلی نخواهند پیوست و هرگز مسیرهای زیان‌ده ما را پوشش نخواهند داد. از این رو دولت هم اگر بخواهد خواسته‌های خود را برای پوشش پروازی دلخواه در مناطق مورد نظر تحقق بخشد، هیچ راهی به جز پرداخت بهای واقعی خدمات مربوط ندارد. لذا از این منظر می‌توان گفت که لغو کابوتاژ به نفع دولت و شرکت‌های داخلی نیست و تهدیدی عمده برای آن‌ها به شمار می‌رود.

آزادسازی و چالش آن با ایمنی پروازها

اگر چه تحولاتی که در چند دهه گذشته در صنعت حمل و نقل هوایی به وقوع پیوسته، از جمله پدیده خصوصی سازی، موجبات توسعه بیش از پیش صنعت را فراهم نموده است، از آن‌جا که این تحولات از منطق تجاری پیروی می‌کنند و کاهش هزینه‌ها و حداکثر سودآوری ممکن، اصل حاکم بر تمامی فعالیت‌هاست، این نگرانی وجود دارد که با تشدید رقابت حاصل از آزادسازی صنعت، از جمله توسعه بیش از پیش آن در فرودگاه‌ها، سبب گردد تا با پیچیده تر شدن مقوله نظارت بر ایمنی و امنیت پروازها و هواپیماها، مسائل مربوط به ایمنی و امنیت در حوزه‌های خدمات ناوبری و خدمات فرودگاهی نیز تحت الشعاع دیدگاه تجاری قرار گیرد و خطراتی از این ناحیه متوجه پروازها گردد. در همین راستا، در پنجمین اجلاس جهانی حمل و نقل هوایی نیز این مسئله مورد توجه واقع شده است و ضمن تأکید کنفرانس بر ضرورت توجه دولت‌ها به اجرای تعهداتی که در قبال پیمان شیکاگو برعهده گرفته‌اند، آن‌ها را مسئول حفظ ایمنی و امنیت صنعت دانسته و ایکائو را نیز موظف به تحت نظر گرفتن تحولات مربوط و انجام دادن مطالعات لازم در این خصوص نموده است: (۱۲)

«هر یک از کشورهای عضو پیمان، حق خواهند داشت از صدور اجازه به هواپیماهای سایر کشورهای عضو پیمان که قصد داشته باشند در داخل خاک کشور مزبور از نقطه ای به

نقطه دیگر مسافر یا بار و پست به منظور استفاده یا کرایه حمل کنند، خودداری نمایند. همچنین هر یک از کشورهای عضو پیمان تعهد می نمایند هیچ گونه قراردادی که مخصوصاً چنین امتیازی را به طور انحصاری به هر یک از کشورها شرکت های هواپیمایی کشورهای دیگر اعطا می کند، منعقد ننماید و نیز از تحصیل چنین امتیازی به طور انحصاری از هر کشور دیگری اجتناب کنند».

آزادسازی و منافع مصرف کنندگان

علی رغم آن که آزادسازی برای صنعت فرصت های تجاری ایجاد می کند، از جنبه های مختلفی نیز برای شرکت های هواپیمایی و حتی دولت ها تهدید کننده است. با وجود این، چون اساس آزادسازی بر محور رقابت و در نتیجه مشتری مداری شکل گرفته، به نظر می آید که برندگان اصلی این صحنه مسافران باشند که در پرتو تشدید رقابت بین شرکت ها و اتحادهای مربوط قادر خواهند بود تا با برخورداری از قدرت انتخاب بیش تر به خدمات مطابق با وضعیت خود و با بهایی کم تر دسترسی یابند، مگر این که وضعیت طوری تغییر کند که تراست های صنعت به گونه ای قدرت یابند که برای تأمین منافع خود، حقوق مسافران را به طور کامل رعایت نمایند یا این که فشارهای حاصل از رقابت موجب گردد تا برای کاهش هزینه ها از درجه کیفیت خدمات کاسته شود و یا در حادترین شکل آن ایمنی و امنیت پروازها به خط افتد.

از جمله دیگر موارد مربوط به بحث ایمنی که در پنجمین اجلاس جهانی حمل و نقل هوایی مطرح گردید، مسئله افزایش اجاره هواپیما چه با کادر پروازی^۱ و چه بدون کادر پروازی^۲ و ارتباط آن با تهدید شاخص های ایمنی بود. در این مورد، هم کنفرانس و هم ایکائو، بر توجه دولت ها به مسئولیت خود در قبال حفظ استانداردهای ایمنی تأکید نمودند.

1. Wet
2. Dry

آزادسازی و تجارب سایر کشورها

به دلیل اهمیت این موضوع، در پنجمین کنفرانس جهانی حمل و نقل هوایی نیز یک سند کاری (سند کاری شماره ۵) را ایکائو در کنفرانس مطرح کرد که در زیر به دو نمونه از موارد مطرح شده اشاره می‌شود:

● **تجربه هند در آزادسازی حمل و نقل هوایی بار:** دولت هند در سال ۱۹۹۰ به مدت سه سال این سیاست را اتخاذ و بعداً اجرای آن را دائمی اعلام کرد. نتایج کار حاکی از آن است که با اجرای این سیاست، حجم ترافیک و میزان حمل بار افزایش یافته است؛ طوری که رقم بار حمل شده از سیصد هزار تن در سال ۱۹۹۰ به چهارصد و بیست هزار تن در سال ۱۹۹۸ رسید. البته در پرتو اجرای این سیاست، سهم شرکت ایر ایندیا که ۱۰۰ درصد سهام آن متعلق به دولت است، از سال ۱۹۹۱ تا سال ۱۹۹۲، از رقم ۲۳ درصد به ۱۶ درصد کاهش یافت و در سال‌های بعد هم در همین حدود ثابت ماند. هم‌اکنون این شرکت برای افزایش سهم خود در صدد تجهیز ناوگان ملکی و اجاره‌ای است.

● **تجربه کشورهای آمریکای مرکزی در انعقاد موافقتنامه آسمان باز با آمریکا:** کشورهای یاد شده که از سال‌های قبل با آمریکا قراردادهای دو جانبه حمل و نقل هوایی منعقد نموده‌اند، به دلیل تفاوت‌های عمده‌ای که از نظر تعداد و ظرفیت ناوگان و... با آمریکا دارند، تصمیم گرفتند به منظور ایجاد امکان رقابت با شرکت‌های آمریکایی، قبل از امضای موافقتنامه آزادسازی حمل و نقل هوایی بار با این کشور، شرکت‌های هواپیمایی کوچک خود را که برخی مانند شرکت‌های نیکاراگوئه^۱ و گواتمالا^۲، ۱۰۰ درصد دولتی و برخی دیگر خصوصی بودند، به تدریج و با احتیاط در هم ادغام کنند. این ادغام که به تشکیل گروهی خاص^۳ منجر شد، صرفاً در قالب فعالیت‌های عملیاتی و تجاری (خرید هواپیما، تعمیر و نگهداری، بازاریابی و فروش) شکل گرفت؛ ولی شرکت‌های مربوط هویت مستقل

1. AeroNica
2. Aviateca
3. TECA.

خود را حفظ نمودند. تشکیل این گروه به نتایج مثبتی انجامید که ایفای نقش فعال تر این کشورها در حمل و نقل جهانگرد، یکی از آن موارد است.

آزادسازی و نقش فرودگاهها در تحقق آن

اگر با نگرش جدید، فرودگاهها را یک بنگاه اقتصادی در نظر بگیریم، منافع فرودگاهها در گرو افزایش ترافیک است و از این زاویه هرگونه سیاستی، از جمله سیاست آزادسازی و آسمان باز که به توسعه پروازها و افزایش ترافیک منتهی شود، در جهت منافع و توسعه فرودگاهها خواهد بود؛ اما از طرف دیگر باید در نظر داشت که فرودگاهها بخشی مهم از صنعت حمل و نقل هوایی محسوب می شوند و برای تحقق یافتن آزادسازی حمل و نقل هوایی باید دارای از شرایط لازم و نیز دارای توانایی پاسخگویی مناسب به حجم بالای ترافیک جدید باشند.

یکی از مسائل مهم فعلی که شرکت‌های هواپیمایی برای تأمین اهدافی چون تأمین نظرهای مسافران، بهره‌برداری هرچه بیشتر از سرمایه‌های خود و دسترسی و بهره‌برداری از بازارهای مختلف با آن روبرو هستند، اجتناب کامل از تأخیرها یا به تعبیری، نشست و برخاست‌های به موقع و محدود کردن هرچه بیشتر زمان توقف هواپیما در فرودگاه^۱ در فاصله زمانی نشست تا برخاست است. به همین دلیل امروزه مقوله زمان تعیین شده برای نشست و برخاست یک هواپیما در فرودگاه، اهمیت بالایی یافته است.

در حال حاضر یکی از مشکلات فرودگاه‌های پر ترافیک دنیا محدودیت ظرفیت پذیرش فرودگاه‌هاست؛ به طوری که این مسئله، یکی از مهم‌ترین چالش‌های فراروی افزایش حجم ترافیک ناشی از جهانی‌سازی برشمرده می‌شود. به همین دلیل ساخت فرودگاه‌های جدید و توسعه فرودگاه‌های موجود و تأمین منابع لازم برای تحقق آنها، یکی از مهم‌ترین چالش‌های دولت‌هاست. مدرنیزه کردن تجهیزات و سیستم‌های فرودگاهی،

1. Ground Time
2. Slot

یکی دیگر از متغیرهایی است که بر زمان تعیین شده برای نشست و برخاست یک هواپیما و در نتیجه، بر ظرفیت فرودگاه تأثیر می‌گذارد. از آنجا که ساخت فرودگاه‌های جدید و توسعه فیزیکی فرودگاه‌های موجود با موانع متعددی مانند حجم بالای سرمایه‌گذاری مواجه است، امروزه توجه به گسترش ظرفیت‌های فرودگاهی از طریق توسعه این سیستم‌ها (شامل سیستم‌های پذیرش مسافر^۱، سیستم‌های کنترل امنیتی^۲، سیستم‌های گذرنامه^۳، سیستم‌های کنترل بار و مسافر^۴، سیستم نوین سوخت‌گیری یا هایدرانت^۵ و ...) مورد توجه قرار گرفته است.

با توجه به موارد فوق می‌توان گفت که تنگناهای ظرفیتی و تجهیزاتی فرودگاه‌های شهرهای بزرگ کشور که دارای ظرفیت رشد ترافیکی هستند، یکی از محدودیت‌ها و نقاط ضعف ما در بهره‌برداری از فرصت‌های جهانی‌سازی است و در صورتی که توافقات و تصمیمات مربوط به جهانی‌سازی و آزادسازی حمل و نقل هوایی در ایران، به متعهد شدن کشور به رفع این محدودیت‌ها شود، تأمین منابع مالی لازم، یکی از مهم‌ترین چالش‌های دولت خواهد بود.

دیدگاه‌های کشورهای مختلف در خصوص جهانی‌سازی حمل و نقل هوایی

به‌طور کلی عموم کشورهای دنیا چنانچه در قبل هم عنوان شد، یا به عضویت سازمان تجارت جهانی درآمده و یا تقاضای عضویت خود را تقدیم سازمان مزبور نموده‌اند. این کشورها را از نظر نوع دیدگاهی که در مورد جهانی‌شدن صنعت حمل و نقل هوایی دارند، می‌توان به دو گروه عمده تقسیم کرد؛ گروه اول، شامل کشورهای موافق با این امر و گروه دوم، شامل کشورهایی است که به‌طور مشروط با جهانی‌سازی صنعت موافق هستند، یا به عبارت بهتر، گروه دوم شامل کشورهایی می‌شود که نگران تحقق سریع جهانی‌شدن هستند.

-
1. Transport System
 2. Security System
 3. Emigration System
 4. Baggage Reconciliation System
 5. Hydrant

• کشورهای موافق معتقدند که آزادسازی، منافع بسیار زیادی، از جمله رشد شرکت‌های هواپیمایی و توسعه فرودگاه‌ها، را دربردارد. این گروه، اشتغال زایی، توسعه صنعت گردشگری و سایر صنایع جانبی و در نتیجه، افزایش درآمدهای کشورها (از جمله توسعه درآمدهای خطوط هوایی و فرودگاه‌ها) و بهبود شاخص‌های اقتصادی و توسعه را از جمله دستاوردهای اجرای این سیاست می‌دانند.

عموم کشورهای توسعه یافته در گروه موافقان اجرای این سیاست قرار دارند و هیچ‌گونه مشکل، تردید یا نگرانی از اجرای سیاست آزادسازی و جهانی‌سازی این صنعت احساس نمی‌کنند؛ بلکه به عکس ضمن دفاع یکپارچه از آن تمامی تلاش‌های خود را در جهت تحقق هر چه سریع‌تر این سیاست‌ها به کار می‌گیرند.

در بررسی علت موافقت این کشورها با تحقق و گسترش سریع و بیش از پیش سیاست جهانی‌سازی و آزادسازی صنعت حمل و نقل هوایی، دو نکته مهم به چشم می‌خورد؛ اول این که در این کشورها که در رأس آن‌ها ایالات متحده، کانادا و جامعه اروپا قرار دارند صنعت حمل و نقل هوایی صنعتی مادر محسوب می‌شود و در ابعاد ملی و بین‌المللی از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است و به همین علت ساختار صنعت نیز قوی، توسعه یافته، مناسب، پویا و منعطف است و از دانش فنی پیشرفته، منابع انسانی کارآمد و منابع مالی غنی برخوردار است. بدین دلیل، مدیریت در کنترل و تعدیل متغیرهای تهدیدکننده صنعت، از جمله تبعات سوء ناشی از سیاست‌های جهانی‌سازی و آزادسازی و فشار رقابتی بازار، دارای قدرت مناسبی است و نگرانی چندانی از آن ندارد. دوم این که حجم سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در این صنعت نیز چه در بخش فرودگاهی و چه در بعد ناوگان ملی و خدمات جانبی، فوق‌العاده چشمگیر است؛ بنابراین، بهره‌برداری هرچه بیش‌تر از این سرمایه‌ها در گرو افزایش بهره‌برداری از ظرفیت بازار است. البته از آن‌جا که بهره‌برداری از ظرفیت‌های ملی در حد زیادی انجام شده، نفوذ در بازارهای بین‌المللی و افزایش سهم خود در این بازارها، مهم‌ترین راه و به عبارتی تنها انتخاب باقیمانده برای آن‌هاست.

البته از آنجا که صنعت هواپیمایی در برخی از این کشورها بومی است و تولید و فروش هواپیما، تجهیزات ناوبری، کمک ناوبری و فرودگاهی، قطعات یدکی، دانش فنی و خدمات جانبی، از جمله تعمیر و نگهداری هواپیماها و سایر تجهیزات هوانوردی، درآمدهای بسیار زیادی برای این کشورها به همراه دارد، رونق صنعت و افزایش مسافران و سفرهای هوایی، از این بعد هم فرصت‌های تجاری جدیدی را برای آن‌ها به همراه خواهد داشت.

● دسته دیگر از موافقان اجرای این سیاست، کشورهای کوچکی هستند که به دلیل وسعت اندک جغرافیایی، سهم صنعت حمل و نقل هوایی در امر حمل و نقل کالا و مسافر در درون این کشورها نسبت به سایر زیربخش‌های حمل و نقل بسیار ناچیز و کم اهمیت است و بدین دلیل حجم سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در این صنعت نیز چندان زیاد نیست. در این گونه کشورها، فرودگاه‌ها که تعداد آن‌ها به یک یا چند عدد محدود می‌شود، نمود اصلی و محوری صنعت هوانوردی هستند و غالب سرمایه‌گذاری‌های مربوط را نیز به خود اختصاص داده‌اند، ولی در مقابل، این کشورها یا فاقد ناوگان ملی و شرکت هواپیمایی هستند و یا دارای شرکتی کوچک و تعداد محدودی هواپیما می‌باشند. لذا می‌توان گفت که به دلیل محدود بودن ساختار صنعت حمل و نقل هوایی و بالا نبودن حجم سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در آن، تأثیرات منفی تحولات پدید آمده در این صنعت، از جمله فشار رقابتی بازار نیز چه در بعد ملی و چه در بخش حمل و نقل، آن‌چنان اساسی و مهم نیست تا آن‌ها را وادار سازد که امکانات مختلف خود را برای مخالفت با این تحولات بسیج نمایند.

نکته دیگری که سبب می‌شود تا این کشورها نه تنها در برابر این تحولات مخالف یا بی‌اعتنا نباشند و بر عکس در مقام موافقت و دفاع از آن برآیند، این است که درآمدهای ناشی از صنعت جهانگردی و نیز پروازهای ترانزیتی یا دیگر توقف‌های هواپیماها برای آن‌ها بسیار زیاد است و لذا هرگونه تحولاتی که افزایش مسافر و رشد ترافیک هوایی را به همراه داشته باشد، به نفع آن‌هاست.

● گروه آخر شامل کشورهای در حال توسعه و فقیر است. غالب کشورهای این گروه (که شامل کشورهای آسیایی، آفریقایی و آمریکای لاتین می‌باشد) را نه می‌توان مخالف و نه می‌توان موافق این سیاست‌ها دانست؛ اما می‌توان گفت که نگرانی از تبعات سوء این پدیده، نقطه مشترک تمامی آنهاست. در تحلیل این نگرانی می‌توان گفت که چون صنعت هواپیمایی در این گونه کشورها، توسعه نیافته است و کاملاً وابسته به کشورهای گروه اول می‌باشد و از طرفی ساختار صنعت نیز در مقایسه با کشورهای مذکور بسیار ضعیف و فاقد کارایی لازم است، در صورت تحقق سیاست‌های آزادسازی، ساختار موجود تاب تحمل تبعات سوء ناشی از اجرای این سیاست‌ها را نخواهد داشت و در رقابت با کشورهای بزرگ از شانس موفقیت قابل قبولی برخوردار نخواهد بود؛ به عبارت دیگر با آگاهی از این که در وضعیت موجود حدود ۷۰ درصد سهم بازار بین‌المللی متعلق به کشورهای گروه اول است؛ کشورهای توسعه نیافته نگران آنند که با توجه به موقعیت نابرابرشان در مقایسه با کشورهای پیشرفته، در صورت حذف سیستم‌های حمایتی موجود و حاکمیت نظام رقابتی، غالب این سهم ناچیز هم به تصاحب کشورهای یاد شده در آید.

البته این گروه از کشورها از ناحیه اعمال قدرت توسط کشورهای قدرتمندی چون آمریکا و پای‌بند نبودن آنها به اصول مسلم سازمان تجارت جهانی نیز نگرانی‌هایی دارند؛ به‌عنوان مثال می‌توان به شکایت کشور کوبا از ایالت متحده در مورد جلوگیری آمریکا از دسترسی کوبا به سیستم نگهداری جای بین‌المللی اشاره نمود. این امر را می‌توان مشابه اقدام اخیر ایالات متحده در وضع تعرفه برای واردات فولاد تشبیه نمود که به رویارویی این کشور و جنگ تجاری آن با اروپا مبدل شد.

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

با توجه به سیر تحولات جهانی و تقاضای رسمی ایران برای پیوستن به سازمان تجارت جهانی، می‌توان گفت که اگر چه ممکن است ورود ایران به صحنه جهانی به علت مخالفت ایالات متحده و دیگر کشورها به تأخیر افتد، گریزی از جهانی شدن وجود ندارد. هر چند

در مورد ایران، ورود بسیاری از صنایع و بخش‌های دیگر کشور به صحنه جهانی پس از تحقق عضویت ایران در سازمان تجارت جهانی آغاز می‌شود، در مورد صنعت هواپیمایی می‌توان گفت که ورود صنعت حمل و نقل هوایی ایران به صحنه جهانی به دو دلیل از مدت‌ها قبل، اگر چه حتی به صورت بطئی، آغاز شده است:

• یکی از وسایل و اجبارها برای تحقق سیاست جهانی‌سازی حذف مقررات ملی و محلی و جایگزین شدن آن‌ها با استانداردها و مقررات واحد جهانی است. با قبول این فرض از آن‌جا که صنعت حمل و نقل هوایی در بیش تر بخش‌های مختلف دارای مقرراتی واحد و یکپارچه جهانی است، می‌توان گفت که گام بلند یکسان‌سازی مقررات برداشته شده است.

• صنعت هواپیمایی غیر نظامی دارای متولی واحد بین‌المللی به نام ایکائوست که تصمیمات آن، از جمله تصمیماتی که در زمینه آزادسازی تدریجی صنعت اتخاذ نموده یا می‌نماید، برای کلیه کشورهای عضو لازم الاجراست.

• تصمیم رسمی سازمان هواپیمایی کشوری مبنی بر باز شدن آسمان فرودگاه‌های تهران، تبریز، شیراز، اصفهان، مشهد و بندرعباس بر روی پروازهای باری، که در سال ۱۳۷۷ اتخاذ شد و به اطلاع جامعه جهانی رسید. متأسفانه این تصمیم به دلایل مختلفی که در این جا مجال پرداختن به آن نیست، برای کشور موفقیتی در پی نداشت؛ اما از طرفی این ناکامی بیانگر این است که موفقیت چنین تصمیماتی مستلزم انجام دادن مطالعات قبلی، تدوین برنامه مناسب و تأمین شرایط لازم برای تحقق آن است و روش آزمون و خطا برای تصمیماتی که رویکرد جهانی دارند، پذیرفته نیست.

به هر ترتیب اکنون که ایران عزم خود را برای پیوستن به سازمان تجارت جهانی جزم کرده، به دلیل فقدان برنامه ریزی، مطالعات لازم و در نتیجه، پیش‌بینی نکردن اقدامات آتی و نبود آمادگی لازم برای شرکت در مذاکرات پیچیده، به نظر می‌رسد که تأخیر پذیرش ایران در سازمان تجارت جهانی را نیز باید فرصتی مغتنم برای جبران مافات دانست و لازم است بدون فوت وقت و در کم‌ترین زمان ممکن، برنامه‌ای فشرده برای انجام دادن این مهم تدوین و اجرا کرد. در این رهگذر، توجه به موارد ذیل توصیه می‌شود:

۱. شناخت دقیق قوانین، مقررات، روابط، مناسبات، ضرورت‌ها، فرصت‌ها، تهدیدها و سایر موارد مربوط، از طریق بسیج امکانات و نیروهای متخصص داخلی و تشکیل سازمان و متولی رسمی برای انجام آن،
۲. بررسی تجارب سایر کشورها و استفاده از مشاوران خارجی برای تسلط بر مباحث نظری و دانش فنی مربوط،
۳. انجام دادن پیش‌بینی‌های لازم و ایجاد آمادگی مناسب برای شرکت در بحث‌های پیچیده و فوق تخصصی موضوع مذاکرات جهانی سازی، خصوصاً تشکیل و تقویت تیم‌های حقوقی با هدف تأمین منافع ملی، استفاده هرچه بیش‌تر از فرصت‌ها و اجتناب لازم از تهدیدهای آن،
۴. اجبار بخش‌های مختلف صنعت، از جمله سازمان هواپیمایی کشوری، شرکت فرودگاه‌ها و هواپیمایی جمهوری اسلامی به انجام دادن بررسی‌ها و مطالعات لازم و ارائه نظرها، پیشنهادها و راهکارهای مناسب با هدف تدوین استراتژی مناسب کشور در این خصوص،
۵. انجام دادن مطالعات و رایزنی‌های لازم با کشورهای منطقه، کشورهای اسلامی، کشورهای در حال توسعه، کشورهای غیر متعهد و نهادهای بین‌المللی مربوط، برای جهت شناخت هرچه بیش‌تر موقعیت‌ها و ظرفیت‌های منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای و بهره‌گیری از آن‌ها در ایجاد پیمان‌های مشترک و اتحادهای بین‌المللی،
۶. ارتباط مستمر با ایکائو، یاتا و دیگر نهادهای بین‌المللی و شرکت هدف‌دار، با برنامه و تاثیرگذار در کنفرانس‌ها، اجلاس‌ها و سایر همایش‌های بین‌المللی مربوط،
۷. تجدید نظر در ساختار بخش‌های مختلف صنعت و سیاست‌های موجود، از جمله انجام دادن بررسی‌های لازم در مورد بازننگری در ترکیب، تعداد و شرایط فعالیت شرکت‌های هواپیمایی خصوصی در کشور،

۸. انجام دادن مطالعات و تهیه برنامه لازم و استفاده از روش‌های مختلف برای تجاری‌سازی، بازسازی و تقویت ناوگان ملی با هدف ایجاد بنیه لازم در شرکت‌های هواپیمایی ایرانی برای رقابت با سایر خطوط هوایی در سطح جهان.

پی‌نوشت‌ها

1. Schulte, J.A., The International relations of Social Change, Buckingham, Open University Press, 1993, P 13-14.
۲. مارک ویلیامز؛ بازاندیشی در مفهوم حاکمیت: تأثیر جهانی‌شدن بر حاکمیت دولت، ترجمه اسماعیل مردانی گیوی، اطلاعات سیاسی، اقتصادی، شماره یازدهم و دوازدهم، مرداد و شهریور ۱۳۷۹، ص ۱۳۸.
۳. مارک ویلیامز؛ بازاندیشی در مفهوم حاکمیت، منبع قبلی، ص ۱۳۸.
۴. پرویز صداقت؛ سرشت جهانی‌شدن و زمینه‌های آن، ماهنامه بورس، اردیبهشت ۱۳۷۹، ص ۲۱.
۵. محمد تقی قزلسفلی؛ جهانی‌شدن به رویا رویی همزیستی، اطلاعات سیاسی - اقتصادی، شماره یازدهم و دوازدهم، مرداد و شهریور ۱۳۷۹، ص ۱۴۴.
6. PILGER- JOHN, Globalization - www.globalchange.com.
۷. همان منبع.
8. PILGER- JOHN, Globalization - www.globalchange.com
9. IATA- Wings for the future- Jun,2000.
۱۰. همان منبع.
۱۱. گزارش شماره ۵۵۹۲ مورخ ۸۲/۲/۱۵ نماینده ایران در مقر ایکائو (ICAO) در مورد برگزاری پنجمین کنفرانس جهانی حمل و نقل هوایی.
۱۲. سازمان هواپیمایی کشوری، مجموعه قوانین و مقررات هواپیمایی کشوری، ۱۳۷۵.

منابع و مآخذ

۱. استیگلیتز، جوزف؛ جهانی‌سازی و مسائل آن، ترجمه حسن گلریزه، تهران، نشر نی، ۲۰۰۲.
۲. یاتا؛ اصول پنجگانه برای آزادسازی حمل و نقل هوایی، ترجمه محود رضا اکبری.
۳. صداقت، پرویز؛ «سرشت جهانی‌شدن و زمینه‌های آن»، ماهنامه بورس، ص ۲۱، اردیبهشت ۱۳۷۹.
۴. اسماعیلی، مراد؛ طرح سیاست فضاهای باز، دفتر حقوقی و امور بین‌المللی سازمان هواپیمایی کشوری، خرداد ۱۳۸۲.

۵. گزارش پنجمین کنفرانس جهانی حمل و نقل هوایی، گزارش دفتر نمایندگی ایران در ایکائو، ۱۳۸۲.
۶. قزلسفی، محمد تقی؛ "جهانی شدن به رویا رویی همزیستی"، اطلاعات سیاسی - اقتصادی، شماره‌های یازدهم و دوازدهم، مرداد و شهریور ۱۳۷۹.
۷. مگداف، هری و دیگران؛ جهانی شدن با کدام هدف، ترجمه ناصر زرافشان، تهران، نشر آگاه، ۱۹۹۲.
۸. سازمان هواپیمایی کشوری؛ مجموعه قوانین و مقررات هواپیمایی کشوری، ۱۳۷۵.

9. Beesley.M.E., "Privatization, Regulation and Deregulation", 2nd, Routledge, 1997.

10. Gill, T., "Stamped to Market. Airline Business", April 50-53, 1998.

11. Hanlon, J. P., *Global Airlines*, 2nd edn, Butterorth-Heinemann, 1999.

12. International Civil Aviation Organization (ICAO) Privatization in the Provision of Airport and Navigation Services. ANSConf Working Paper No 6, ICAO., 2000.

13. International Air Transport Association (IATA) Wings for the Future, Jun 2000.

14. Graham. A., *Managing Airports*, 2001.

15. PILGER- JOHN, *Globalization* – www.globalchange.com.