

تبیین نسبت موقعیت راهبردی هوایی و وزن ژئوپلیتیک
(مطالعه موردی: ایران)

افشین متقی^۱

دانشیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران

محسن رحیمی

عضو هیئت علمی دانشگاه خاتم الانبیاء (ص)

جواد شاپوری

دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۴/۶ تاریخ صدور پذیرش: ۱۳۹۹/۰۷/۸

چکیده

کشور ایران از منظر راهبردی، در شاهراه مواصلاتی شرق و غرب و شمال و جنوب جهان قرار دارد و از نقطه نظر ژئوپلیتیکی نیز با برخورداری از تعداد همسایگان زیاد، قرار داشتن در هارتلند انرژی جهان، دسترسی آسان و گسترده به آب‌های آزاد، از موقعیت ویژه‌ای برخوردار است. در این میان، موقعیت راهبردی هوایی ایران در پیوند با موقعیت ژئوپلیتیکی، می‌تواند قلمرو هوایی ایران را به یک هاب هوایی و حمل و نقل منطقه‌ای تبدیل کند. از طرفی مولفه‌های مذکور به عنوان سرچشمه‌های اصلی قدرت ملی معرفی شده‌اند که با وزن ژئوپلیتیکی کشور رابطه مستقیمی دارد. پژوهش حاضر که با روش توصیفی-تحلیلی، به تبیین نسبت موقعیت راهبردی هوایی و وزن ژئوپلیتیکی ایران پرداخته شده است. نتایج به دست آمده، نشان می‌دهد که موقعیت ژئوپلیتیکی ایران، حمل و نقل هوایی از آسمان ایران را از حیث اقتصادی مقرون به صرفه می‌کند. از این رو، حفاظت‌های امنیتی برای تکامل صنعت هوانوردی و آسان‌سازی انتقال هوایی از قلمرو هوایی ایران، باعث ارتقاء وزن و منزلت ژئوپلیتیکی جمهوری اسلامی ایران می‌شود.

واژگان کلیدی: حمل و نقل هوایی، موقعیت راهبردی هوایی، وزن ژئوپلیتیکی، امنیت، ایران.

بهره‌برداری بهینه از روش‌های مختلف حمل و نقلی به صورت مجزا و همچنین به صورت ترکیبی، تاثیر زیادی بر مولفه‌های قدرت کشورها به ویژه اقتصاد پایدار دارد. در قرن حاضر، حمل و نقل هوایی در روابط کشورهای مختلف جهان، تبادل فرهنگ، نمایش قدرت‌های اقتصادی و نظامی و تسریع امور حیاتی یک کشور نقش حساسی بر عهده دارد و در این بین فرودگاه‌ها بخش حیاتی و مهمی از سیستم حمل و نقل هوایی را تشکیل می‌دهند. در واقع، فرودگاه‌ها زیربنایی‌ترین بخش در صنعت حمل و نقل هوایی محسوب می‌شوند و به دلیل برخورداری از پتانسیل‌های مختلف، در رشد اقتصادی کشورها و کمک به ایجاد توسعه پایدار، از آن با عنوان لکوموتیو اقتصادی هر کشور توصیف می‌کنند. از این رو، آمار حجم مبادله مسافر در فرودگاه‌های هر کشور، بیانگر میزان توسعه اقتصادی آن کشور بوده و حجم جابه‌جایی بار هوایی نیز نشانگر قدرت اقتصادی کشورها به‌شمار می‌رود (خسروی، ۱۳۸۱: ۳۵).

کشور ایران در توسعه حمل و نقل، می‌تواند به مسیری مطمئن برای عبور کالا (ترانزیت) برای دیگر کشورها تبدیل شود و همزمان با مزیت‌های اقتصادی و اشتغال‌زایی آن، امنیت اقتصادی کشور را تا حد زیادی افزایش دهد. فرصت‌های سرمایه‌گذاری مشترک از دیگر مزایای تکیه کشورهای منطقه بر مزیت‌های جغرافیایی منحصر به فرد ایران در حوزه حمل و نقل است که می‌تواند در همگرایی این کشورها با ایران بسیار موثر باشد. کشور ایران به واسطه موقعیت جغرافیایی منحصر به فردی که دارد در شاهراه مواصلاتی جهان قرار گرفته و به همین جهت از موقعیت ژئوپلیتیکی کانونی و خاصی برخوردار می‌باشد. برخورداری از بیشترین کشورهای همسایه، قرار گرفتن در منطقه حساس خاورمیانه و جنوب غرب آسیا به ویژه بزرگترین ذخائر انرژی جهان، برخورداری از امنیت مطلوب و... باعث گردیده بسیاری از شرکت‌های هواپیمایی دنیا از آسمان ایران برای عبور پروازهای خود که به لحاظ اقتصادی نیز با توجه به کوتاه‌ترین مسیر به صرفه می‌باشد، استفاده نمایند (Lin, et al, 2011: 35). در کنار فرصت‌های موجود، تحریم‌های آمریکا علیه ایران نیز باعث تغییر رویکرد برخی از شرکت‌های هواپیمایی جهان برای استفاده از آسمان ایران گردیده است. با این حال، با توجه به صرفه اقتصادی قلمرو هوایی ایران برای حمل و نقل هوایی بین‌المللی، تحریم‌های آمریکا تأثیرات کمی در این خصوص داشته است؛ به نحوی که در حال حاضر به صورت میانگین در شبانه‌روز بین ۸۰۰ تا ۱۰۰۰ پرواز عبوری از آسمان ایران تردد می‌نمایند که در مواقعی که بیشتر عوامل زمینه‌ساز وجود داشته باشد، تعداد پروازهای عبوری به بیش از ۱۰۰۰ سورتی نیز رسیده است (Grewe, et al, 2018: 152). این فرصت ویژه، علاوه بر درآمدزایی مناسبی که برای اقتصاد کشور ایران دارد، می‌تواند در صورت ارتقای شرایط موجود از این فرصت به عنوان یکی از مناسب‌ترین روش‌های کسب درآمد غیرنفتی کشور بهره‌برداری نمود. برآیند این موضوع، به معنای پیوند موقعیت ژئوپلیتیکی با موقعیت ژئواکونومی خاص کشور ایران می‌باشد. با توجه به اهمیت قلمرو هوایی ایران در افزایش وزن ژئوپلیتیک و اکونومیک ایران، تحقیق حاضر به بررسی نقش موقعیت راهبردی قلمرو هوایی ایران در افزایش وزن ژئوپلیتیکی ایران پرداخته است.

این تحقیق، از نوع توصیفی-تحلیلی می‌باشد. در مرحله اول، مبانی نظری تحقیق با استفاده از اطلاعات کتابخانه‌ای شامل نشریات و کتب گردآوری گردیده و سپس با استفاده از اطلاعات سازمان‌های مرتبط با هوانوردی، اطلاعات تکمیل گردید. تجزیه و تحلیل داده‌ها و بررسی متغیرها با استفاده از تهیه جداول و داده‌ها انجام شده است.

چارچوب مفهومی و نظری

نظریه ژئواکونومی

حدود یک سال از انتشار نظریه «پایان تاریخ» فوکویاما گذشته بود که «ادوارد لوتواک» در مخالفت با استدلال‌ها و نتیجه‌گیری وی، در مقاله‌ای تحت عنوان «از ژئوپلیتیک تا ژئواکونومی» مفهوم ژئواکونومی را مطرح کرد. ادوارد لوتواک در نشریه منافع ملی استدلال نمود که زوال جنگ سرد در واقع نشان دهنده تغییر مسیر و حرکت از سوی ژئوپلیتیک به سمت ژئواکونومی در دنیای سیاست بود. به صورت ساده و کلی می‌توان گفت که بر اساس ادعای وی، تمامی افراد در حال حاضر بر این اعتقادند که روش‌های بازرگانی و تجاری در حال جایگزین شدن با روش‌های نظامی در دنیای سیاست می‌باشند. خلاصه مقاله ادوارد لوتواک تحت عنوان «از ژئوپلیتیک تا ژئواکونومی» به این صورت است: «... امروزه به نظر می‌رسد تمامی افراد بشر بر این اعتقادند که روش‌های اقتصادی جایگزین روش‌های نظامی گردیده و در همین راستا سرمایه‌های قابل مصرف به جای توان نظامی، نوآوری‌های غیرنظامی به جای پیشرفت‌های فنی نظامی و بازارها به جای پادگان‌ها و پایگاه‌ها قرار گرفته‌اند. در حال حاضر با از بین رفتن ارتباط بین تهدیدات و ائتلاف‌های نظامی، اولویت‌ها و کیفیات ژئواکونومی در عملکرد دولت‌ها حالت غالب پیدا می‌نماید. در عصر و دوره ژئواکونومی، نه تنها علل، بلکه وسایل مناقشه نیز بایستی اقتصادی باشد. در صورتی که منازعات و اختلافات تجاری منجر به بروز درگیری‌های سیاسی شود، چنین درگیری‌هایی می‌بایستی از طریق توسل به حربه‌های اقتصادی حل و فصل شوند که از جمله این حربه‌ها می‌توان به محدودیت واردات، در نظر گرفتن یارانه در خصوص صادرات و... اشاره نمود» (رحیمی، ۱۳۹۲: ۱۴۵-۱۴۴).

به عقیده لوتواک، بعد از جنگ سرد، ژئوپلیتیک به ژئواکونومیک در سیاست جهانی تبدیل شده است. یعنی در دوران جدید، روش‌های تجاری جایگزین روش‌های نظامی شده و لذا ما شاهد جهانی شدن اقتصاد، تجارت، سرمایه کالاها و کاهش حاکمیت کشورها بوده‌ایم. در مقابل تصور و رویای فوکویاما در مورد غرب و بقیه جهان، لوتواک دوراندیشانه، جهان پس از جنگ سرد را متشکل از کشورهایی می‌داند که در بخشی با هم همکاری خواهند کرد؛ در حالی که درگیری‌ها و رقابت‌ها از بخش ژئوپلیتیک به مسائل اقتصادی منتقل خواهد شد. او تأکید کرد که رقابت تجاری بین ایالات متحده آمریکا و ژاپن وجود دارد و غرب جدید (ایالات متحده آمریکا) برای سد راه توسعه شرق (ژاپن) در جهان فعالیت خواهد کرد. در واقع، پیام لوتواک برای آمریکا این بود که باید ژاپن را نیز همانند شوروی مهار کرد؛ زیرا اگر ژاپن را جزو خود دانسته و اندکی جلوی او کوتاه بیاید، مستعمره اقتصادی ژاپن خواهد شد و مثالی که می‌زند مستعمره شدن اقتصادی آمریکا توسط ژاپن در زمان ریاست جمهوری ریگان (۱۹۸۰) است که آمریکا بیشترین کسری

بودجه و تجارت را با ژاپن داشت. تفاوت نظریه لوتواک با نظریه فوکویاما این است که لوتواک برخلاف فوکویاما کشمکش بین حکومت‌ها را بعد از جنگ سرد بر اساس رقابت اقتصادی می‌داند و نه رقابت نظامی (همان: ۱۴۶-۱۴۵).

وزن ژئوپلیتیکی

وزن ژئوپلیتیکی، عبارت است از ثقل نیروها و عوامل مثبت و منفی موثر در قدرت ملی یک کشور. به عبارتی، جمع جبری عوامل قدرت ملی (حافظنیا، ۱۳۹۳: ۲۵۱). از آنجایی که برخی عوامل نظیر بی‌سوادی، فقر، سوانح طبیعی، بی‌ثباتی سیاسی و نظایر آن در قدرت ملی نقش منفی ایفا می‌کنند و در نقطه مقابل، برخی عوامل نظیر سواد، درآمد سرانه بالا، فقدان سوانح، ثبات سیاسی، سطح علمی و تکنولوژیکی و نظایر آن نقش مثبت در قدرت ملی ایفا می‌کند، بنابراین در برآورد وزن ژئوپلیتیکی، به نقش عوامل و متغیرهای موثر در قدرت ملی در ابعاد مختلف نه‌گانه (سرزمینی، سیاسی، فرهنگی، اقتصادی، اجتماعی، نظامی، علمی-تکنولوژیکی، فضائی و فرامرزی) باید توجه شود و در مدل برآورد نقش مثبت یا منفی آنها لحاظ گردد تا برآورد وزن ژئوپلیتیکی به نتیجه واقعی‌تری برسد. از این رو، جمع جبری عوامل و متغیرهای قدرت در برآورد وزن ژئوپلیتیکی، منطقی‌تر می‌باشد. وزن ژئوپلیتیکی، موقعیت یک کشور و یا منزلت آنرا در مجموعه‌ای از کشورها و یا در سیستم ژئوپلیتیک جهانی و منطقه‌ای نشان می‌دهد. در اندازه‌گیری وزن ژئوپلیتیکی، کلیه متغیرها و عوامل مثبت و منفی کمیت‌پذیر مربوط به سرچشمه‌ها و مولفه‌های نه‌گانه قدرت شامل سرزمینی، سیاسی، فرهنگی، اقتصادی، اجتماعی، نظامی، علمی-تکنولوژیکی، فضائی و فرامرزی لحاظ می‌شوند. گسترش حوزه نفوذ و به عبارتی مرزها و قلمرو ژئوپلیتیکی که خود یک مفهوم فضایی-جغرافیایی است و نیز قدرت اثرگذاری بر فرآیندها و کنش‌های بین‌المللی و منطقه‌ای، سبب می‌شود امنیت ملی کشور تأمین شده، تهدیدات علیه آن کاهش یابد و از سوئی دیگر، منافع و اهداف ملی کشور تضمین و تأمین گردد. وزن ژئوپلیتیکی، رابطه مستقیمی با منزلت ژئوپلیتیکی کشور در سیستم جهانی و منطقه‌ای دارد. یعنی هر چه قدر وزن بیشتر باشد، منزلت و اعتبار عمومی کشور بین سایر کشورها اعم از بزرگ‌تر، هم‌تراز و یا کوچک‌تر بیشتر می‌شود و هر اندازه اعتبار و منزلت بیشتر افزایش یابد، همان اندازه فرصت‌های جدید قدرت مرئی یا نامرئی برای اثرگذاری عینی و ذهنی بر فرآیندها، تصمیم‌سازی‌ها، اقدامات و رفتارها در مقیاس‌های مختلف محلی و همسایگی، منطقه‌ای و جهانی فراهم می‌آید و کشور می‌تواند به تدریج در جایگاه مدیریت و رهبری فرآیندها و کنش‌های جمعی قرار گیرد و نقش سیاسی و بین‌المللی محوری ایفا نماید.

قدرت ملی

در تعریف قدرت ملی، می‌توان گفت، قدرت ملی عبارت است از «مجموعه‌ای از توانایی‌های مادی و معنوی که در قلمرو یک واحد جغرافیایی و سیاسی به نام کشور یا دولت وجود دارد. در واقع، قدرت ملی، توانایی، قابلیت و ظرفیت یک ملت و یک کشور برای استفاده از منابع مادی و معنوی خود با هدف اعمال اراده ملی و تحصیل اهداف و منافع ملی است» (حافظنیا، ۱۳۷۹: ۲۴۵). مهمترین کارکرد قدرت ملی کشورها، تأمین منافع ملی و حفاظت و بسط آن است. البته کیفیت و سطح تأمین منافع، تابعی از سطح و کیفیت قدرت ملی آن کشور است و در ایجاد ارتباط بین این دو متغیر، عامل مهمی ایفای نقش می‌کند که از آن به استراتژی تعبیر می‌شود. استراتژی، هنر رهبران سیاسی کشورها است. آنها از یک سو به توانایی، قابلیت و سطح قدرت ملی خود نگاه می‌کنند و از سوی دیگر، به اهداف و منافع ملی خود

نظر می‌افکنند. سپس می‌اندیشند که چه تدبیری در پیش گیرند که از طریق سطح و میزان قدرت ملی خود بتوانند به حداکثر دستیابی به اهداف و منافع ملی خود تحقق بخشند. بنابراین سه عنصر قدرت ملی، اهداف و منافع ملی و استراتژی ملی به یکدیگر مرتبطند و بر هم اثر می‌گذارند (حافظ نیا، ۱۳۹۳: ۲۵۴). مارتین گلاسز جغرافیدان سیاسی، عوامل قدرت ملی را به شرح زیر معرفی می‌کند:

- ۱- سرزمین، شامل: موقعیت، اندازه، شکل، وسعت، عمق استراتژیک، منابع طبیعی و بنیادهای زیستی.
 - ۲- جمعیت، شامل: جنبه‌های کمی و کیفی نظیر تعداد، نسبت جنسی و سنی، نیروی نظامی ناشی از آن، مهاجرت، سطح سواد، توزیع ثروت، فقر، کیفیت ملت، ترکیب ملت، نخبگان، نهادهای اجتماعی، طرز فکر و علایق ملی.
 - ۳- حکومت، شامل ساختار، کارایی، مردمی بودن، مقبولیت عمومی، کیفیت مدیران و رهبران سیاسی، سلامت عملکرد، قانون‌گرایی و...
 - ۴- اقتصاد، شامل: ثروت، تولید ناخالص ملی، ظرفیت تولید، مازاد تجاری، علم و تکنولوژی، سرمایه‌گذاری، تحقیقات، صنعت، مهارت نیروی انسانی، مدیریت، کشاورزی، بانک، بیمه و...
 - ۵- ارتباطات، شامل: حمل و نقل، جریان کالا، خدمات و عقاید، سطح آگاهی‌ها، رادیو، تلفن، تلویزیون، مطبوعات و نشریات.
 - ۶- قوه نظامی، شامل: تجهیزات، نیرو، آموزش، کیفیت فرماندهی، انگیزه‌ها، لجستیک، دکترین نظامی، استراتژی و تاکتیک، سیستم اطلاعاتی، بسیج نیرو، پایگاه‌های استراتژیک، شرکای استراتژیک.
 - ۷- روابط خارجی، شامل: تجارت بین‌المللی، روابط فرهنگی، مشارکت در توزیع و انتقال ذخایر توسعه، مشارکت در سازمان ملل و سایر سازمان‌های بین‌المللی، موقعیت و پرستیژ بین‌المللی.
- دیوید جابلنسکی عوامل قدرت ملی را به این شرح بیان می‌کند:
- ۱- عوامل طبیعی قدرت، شامل:
 - الف - جغرافیا: موقعیت، آب و هوا، وسعت و اندازه و توپوگرافی که بر ظرفیت ملی تأثیر دارند.
 - ب- جمعیت: اندازه، روندها، ساختار و ...
 - ج- منابع طبیعی: مواد خام کشاورزی و دامی، معادن، مواد سوختی و کیفیت دسترسی و تهیه آن.
 - ۲- عوامل اجتماعی قدرت، شامل: الف- اقتصاد: ظرفیت اقتصادی و توسعه، تکنولوژی عالی، رشد اقتصادی، تولید ناخالص ملی، سیاست اقتصادی، روابط اقتصادی و ...
 - ب- ارتش و قوه نظامی: نیرو، تکنولوژی تسلیحاتی و غیره.
 - ج - عوامل سیاسی: روحیه، شکل حکومت، طرز تلقی جمعیت، مدیریت و مهارت اداره.
 - د - عناصر روان‌شناختی، اخلاق ملی، شخصیت و روح ملی، یکپارچگی ملی.

هانس مورگنتا، از پایه‌گذاران مکتب رئالیسم در روابط بین الملل، عوامل اصلی شالوده قدرت ملی را به هشت جزء تقسیم می‌کند که عبارتند از: موقعیت جغرافیایی، جمعیت، ظرفیت صنعتی، منابع طبیعی، روحیه ملی، خصوصیات ملی، آمادگی نظامی و کیفیت دیپلماسی.

نیکلاس اسپایکمن، ژئوپلیتیسین آمریکایی عوامل زیرا را به عنوان زیربنای قدرت برمی‌شمارد: مساحت کشور، طبیعت مرزها، جمعیت، وجود یا فقدان مواد اولیه، توسعه اقتصادی و صنعتی، قدرت مالی، تجانس نژادی، میزان انسجام اجتماعی، ثبات سیاسی و اخلاق ملی (عزتی، ۱۳۹۴: ۱۰۵-۷۸).

مبانی جغرافیایی قدرت ملی

بخشی از عوامل و سرچشمه‌های قدرت در جغرافیای هر کشور قرار دارد و از همه مهمتر اینکه خصائص جغرافیایی غالباً نقش بنیادین را در شکل‌گیری سایر عناصر قدرت نظیر قدرت اقتصادی، سیاسی و نظامی بازی می‌کنند. از این رو، از اهمیت خاصی در بررسی و تحلیل قدرت ملی یک کشور برخوردارند. همه کسانی که در رابطه با سرچشمه‌های قدرت ملی بحث نموده‌اند، بر تأثیر عوامل و ویژگی‌های جغرافیایی آن بر قدرت ملی تأکید کرده‌اند (حافظ نیا، ۱۳۹۳: ۲۷۴). برخی از نویسندگان، موقعیت جغرافیایی یک کشور را مهمترین رکن قدرت ملی آن کشور به شمار آورده‌اند. برخی از این هم فراتر رفته و گفته‌اند که سیاست هر کشور را جغرافیای آن کشور تعیین می‌کند. به نظر اینان، موقعیت جغرافیایی هر کشور کل سیاست نظامی و اقتصادی و نگرش سیاسی آن کشور را تحت تأثیر قرار می‌دهد (روشندل، ۱۳۷۴: ۷۱). با ملاحظه الگوهای مختلفی که از سوی صاحب‌نظران و دانشمندان مختلف درباره عوامل و متغیرهای تأثیرگذار بر قدرت ملی ارائه شده است، به طور مشخص بر موارد زیر در ارتباط با جغرافیا تأکید شده است:

۱- موقعیت جغرافیایی شامل موقعیت استراتژیک، موقعیت ژئوپلیتیک و همسایگان، موقعیت ارتباطی، موقعیت اقلیمی و...

۲- وسعت، شکل کشور، کیفیت فضا، توپوگرافی، عوارض درونی. پیرامونی کشور.

۳- بنیادهای زیستی؛ شامل آب، خاک، پوشش گیاهی و سایر منابع زیستی و غذایی.

۴- منابع زیرزمینی؛ شامل منابع انرژی، منابع معدنی اعم از استراتژیک و غیراستراتژیک.

۵- جمعیت و ملت؛ شامل وضع کمی و کیفی، پراکندگی و نیروی انسانی (حافظ نیا، ۱۳۹۳: ۲۷۶).

یافته‌های تحقیق

پروازهای عبوری از آسمان ایران

کشور ایران به واسطه موقعیت جغرافیایی منحصر به فردی که دارد در شاهراه مواصلاتی جهان قرار گرفته و به همین جهت از موقعیت ژئوپلیتیکی کانونی و خاصی برخوردار می‌باشد. برخورداری از بیشترین کشورهای همسایه، قرار گرفتن در منطقه حساس خاورمیانه و جنوب غرب آسیا به ویژه بزرگترین ذخائر انرژی جهان، برخورداری از امنیت مطلوب و... باعث گردیده بسیاری از شرکت‌های هواپیمایی دنیا از آسمان ایران برای عبور پروازهای خود که به لحاظ اقتصادی نیز با توجه به کوتاه‌ترین مسیر به صرفه می‌باشد استفاده نمایند. در کنار این موارد، بروز مسائلی از قبیل بروز جنگ در کشورهای عراق و سوریه، سرنگونی یک فروند هواپیمای مسافربری در اکرین، تنش‌های سیاسی قطر

با کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس به ویژه عربستان، تنش‌های سیاسی و نظامی هند و پاکستان و ناامنی‌های موجود در افغانستان باعث تقویت این رویکرد در شرکت‌های هواپیمایی جهان گردیده است. در کنار فرصت‌های مذکور، تحریم‌های اعمالی از سوی ایالات متحده علیه ایران نیز باعث تغییر رویکرد برخی از شرکت‌های هواپیمایی جهان برای استفاده از آسمان ایران گردیده، ولی با توجه به صرفه اقتصادی بسیار مطلوب آسمان ایران برای حمل و نقل هوایی بین‌المللی، این ناملايمات تأثیرات منفی کمی در این خصوص داشته به نحوی که در حال حاضر به صورت میانگین در شبانه روز بین ۸۰۰ تا ۱۰۰۰ پرواز عبوری از آسمان ایران تردد می‌نمایند که در مواقعی که بیشتر عوامل زمینه‌ساز وجود داشته تعداد پروازهای عبوری به بیش از ۱۰۰۰ سورتی نیز رسیده است. البته ذکر این نکته نیز الزامی است که با توجه به شکل ظاهری و وسعت زیاد کشور ایران، بسیاری از پروازها حتی به مقدار کوتاه نیز مجبور به عبور از آسمان ایران می‌باشند. در حال حاضر پروازهای عبوری از آسمان ایران شامل موارد زیر می‌باشد:

- ۱- تمام پروازهای کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس به مقصد آسیای میانه، روسیه و قفقاز و بالعکس.
- ۲- بخشی از پروازهای کشورهای حاشیه خلیج فارس به مقصد کشورهای جنوب، جنوب شرق و شرق آسیا و بالعکس.
- ۳- بخشی از پروازهای از مبدا کشورهای اروپایی به مقصد کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس، کشورهای جنوب، جنوب شرق و شرق آسیا و بالعکس.
- ۴- پروازهای از مبدا و به مقصد کشورهای هم‌مرز شرقی و غربی با ایران

جدول ۱. آمار پروازهای عبوری از آسمان ایران

ردیف	ماه	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸
۱	فروردین	۱۴,۱۳۷	۱۳,۶۰۴	۱۳,۲۰۱	۱۲,۵۴۲	۱۳,۴۶۶	۱۴,۹۶۸	۱۵,۵۷۰	۲۸,۸۸۳	۳۱,۹۴۸	۳۳,۱۵۱	۳۱,۹۶۶	۳۳,۵۸۹
۲	اردیبهشت	۱۳,۵۸۶	۱۲,۹۴۷	۱۳,۹۰۳	۱۲,۴۸۱	۱۳,۲۹۳	۱۳,۸۴۸	۱۵,۳۳۷	۲۸,۱۰۹	۳۱,۹۰۲	۳۱,۲۹۴	۳۰,۵۲۱	۲۸,۷۴۸
۳	خرداد	۱۲,۹۱۶	۱۲,۲۵۹	۱۳,۴۸۸	۱۲,۳۵۷	۱۲,۶۵۹	۱۳,۲۵۴	۱۴,۲۳۸	۲۸,۵۱۴	۳۰,۶۴۷	۳۳,۸۴۸	۲۹,۵۲۵	۲۷,۵۱۳
۴	تیر	۱۳,۱۲۸	۱۱,۵۲۹	۱۳,۹۷۷	۱۴,۵۴۳	۱۲,۸۳۹	۱۳,۴۸۲	۱۴,۶۴۸	۲۷,۲۹۱	۳۲,۳۰۳	۳۸,۸۵۶	۳۲,۰۷۱	۲۴,۵۶۰
۵	مرداد	۱۳,۸۹۲	۱۱,۵۶۷	۱۲,۲۸۱	۱۲,۰۳۷	۱۲,۲۶۱	۱۳,۰۰۹	۲۱,۸۴۰	۲۸,۹۴۹	۳۳,۰۵۴	۳۹,۴۴۹	۳۱,۹۶۱	۲۳,۹۷۲
۶	شهریور	۱۳,۲۰۲	۱۱,۸۹۰	۱۱,۶۳۷	۱۲,۱۵۹	۱۲,۵۰۱	۱۴,۲۳۳	۲۷,۵۷۳	۳۰,۳۱۸	۳۳,۲۳۹	۴۰,۲۵۷	۳۱,۴۹۰	۲۳,۵۱۱
۷	مهر	۱۳,۰۷۵	۱۱,۸۷۳	۱۲,۳۲۲	۱۴,۰۱۲	۱۳,۶۶۸	۱۵,۰۳۹	۲۶,۹۳۵	۲۸,۷۳۴	۳۱,۶۰۸	۳۷,۹۴۶	۲۹,۳۲۷	۲۳,۰۶۵
۸	آبان	۱۵,۴۰۴	۱۴,۱۱۰	۱۳,۸۵۱	۱۴,۹۳۸	۱۵,۲۶۵	۱۶,۹۲۸	۲۷,۹۱۶	۲۸,۹۰۷	۳۱,۰۵۸	۳۹,۳۸۴	۳۰,۴۰۰	۲۴,۸۵۱
۹	آذر	۱۵,۰۸۰	۱۴,۱۲۱	۱۴,۰۴۵	۱۴,۶۰۸	۱۴,۷۹۴	۱۶,۰۵۷	۲۸,۰۶۲	۲۹,۱۳۸	۳۱,۴۸۰	۳۷,۱۷۸	۳۱,۰۱۷	۲۵,۱۵۵
۱۰	دی	۱۴,۸۲۱	۱۳,۴۵۳	۱۳,۳۹۰	۱۴,۶۶۹	۱۴,۹۹۹	۱۶,۹۲۹	۲۷,۰۰۹	۲۹,۳۴۲	۳۱,۸۹۸	۳۳,۷۵۴	۳۱,۲۰۱	۲۳,۵۲۷
۱۱	بهمن	۱۳,۲۲۷	۱۳,۲۵۲	۱۳,۴۷۵	۱۴,۱۳۷	۱۴,۳۰۲	۱۶,۱۲۸	۲۶,۶۲۳	۲۸,۹۳۷	۳۱,۰۳۲	۳۱,۴۴۱	۲۹,۷۴۰	
۱۲	اسفند	۱۳,۰۱۱	۱۲,۹۰۴	۱۲,۸۹۶	۱۳,۶۵۲	۱۴,۵۰۳	۱۴,۹۱۰	۲۶,۸۳۰	۲۸,۴۶۰	۳۱,۹۹۳	۳۰,۱۲۶	۳۰,۶۷۸	
	جمع کل	۱۶۵,۴۷۹	۱۵۳,۵۰۹	۱۵۷,۴۶۶	۱۶۰,۱۳۵	۱۶۴,۵۵۰	۱۷۸,۶۸۵	۲۷۲,۵۸۱	۳۴۵,۶۸۲	۳۸۲,۱۶۲	۴۲۶,۶۸۴	۳۶۹,۸۹۷	
	درصد رشد نسبت به سال قبل	-	-۷	۳	۲	۳	۹	۵۳	۲۷	۱۱	۱۲	-۱۳	

منبع: تارنمای شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی کشور، ۱۳۹۹

همانگونه که از آمار مندرج در جدول بالا کاملاً مشخص می‌باشد، پروازهای عبوری از آسمان ایران از سال ۱۳۸۹ و به بعد رشد صعودی قابل توجهی داشته به نحوی که در سال‌های ۱۳۹۳، ۱۳۹۴، ۱۳۹۵ و ۱۳۹۶ به اوج خود رسیده است. علل این افزایش آماری به این شرح است:

- ۱- توسعه زیرساخت‌های فرودگاهی و ناوبری هوایی در ایران

۲- افزایش مسیرهای پروازی در آسمان ایران

۳- پیدایش داعش و بروز جنگ و ناامنی در کشورهای عراق و سوریه و به تبع آن اعلام ممنوعیت پروازی برفراز این دو کشور از سوی نهادهای بین‌المللی از قبیل ایکائو و شورای امنیت هوانوردی اروپا

۴- بروز تنش سیاسی میان قطر و عربستان سعودی و حمایت جمهوری اسلامی ایران از قطر

۵- اثبات بیش از پیش امنیت پایدار در ایران و به تبع آن امنیت آسمان کشور برای جامعه جهانی

۶- کاهش تعداد مناطق پروازی دارای محدودیت نظامی و امنیتی (در حال حاضر تعداد ۱۴ منطقه پرواز ممنوع، ۶۷ منطقه پرواز محدود، ۹۵ منطقه خطر و ۹۱ منطقه احتیاطی در فضای کشور وجود دارد که این مقدار در پنج سال قبل به ترتیب: ۱۲، ۶۹، ۱۰۱ و ۱۰۳ منطقه بوده است).

۷- افزایش جهانی هزینه‌های حمل و نقل هوایی با افزایش قیمت سوخت هواپیماها و... و به تبع آن استقبال شرکت‌های هواپیمایی جهان در استفاده از آسمان ایران به عنوان مسیر میان‌بر و با صرفه اقتصادی.

درآمدزایی جمهوری اسلامی ایران از پروازهای عبوری

کشور ایران به دلیل وضعیت بسیار مناسب جغرافیایی، بر سر چهار راه ترانزیتی دنیا قرار دارد، درآمد حاصل از ترانزیت، ظرفیتی بسیار بزرگ و یکی از مصادیق اقتصاد مقاومتی است. وابستگی کشورهای دنیا به مسیرهای مختلف ترانزیتی ریلی، جاده‌ای دریایی و هوایی ایران موضوعی است که اگر بتوانیم به درستی از آن بهره ببریم، به اندازه درآمدهای نفتی برای کشور عایدی دارد و موجب کاهش اتکا به نفت خواهد شد، هدفی که ضرورت دارد هر چه سریع‌تر با گام‌های بلندتری به سمت تحقق آن گام برداریم. با توجه به اینکه طبق تأکیدات مقام معظم رهبری موضوع اقتصاد مقاومتی باید در دستور کار باشد، لازم است اتکاء به درآمدهای غیرنفتی را پیگیری کنیم، حتی اگر قیمت نفت هم زمانی باز افزایش یابد، باز باید در راستای حذف اقتصاد نفتی، به دنبال درآمدهای دیگر باشیم و در این راستا کشف مزیت‌های کشور و استفاده از آنها امری ضروری است. در بخش حمل و نقل هوایی کسب درآمد ارزی از محل پروازهای عبوری، یکی از بهترین درآمدزایی‌ها برای کشور و نماد کامل اقتصاد مقاومتی در پیوند با ژئواکونومی است. عبور از آسمان ایران به دلیل امنیت بالا و کوتاه کردن مسیر، برای شرکت‌های هواپیمایی دنیا جذابیت بالایی دارد؛ عبور این هواپیماها بر فراز آسمان کشور نیز درآمد ارزی مناسبی عاید کشور می‌کند. بر اساس مقررات بین‌المللی، هر پرواز عبوری از آسمان کشور بر اساس میزان ماندگاری در آسمان و وزن هواپیما مکلف است مبلغی را به شرکت فرودگاه‌ها بپردازد. اطلاعات همه طرح‌های پروازی توسط سیستم عوارض عبوری پردازش شده و با کمک داده‌های دریافتی از مرکز کنترل و با نسبتی از وزن هواپیما و مسافت طی شده بر روی فضای ایران، مقدار عوارض آن محاسبه می‌شود، بنابراین افزایش تعداد پروازهای عبوری از آسمان کشور به معنای افزایش درآمد ارزی ایران خواهد بود. کشور ایران نیز نظیر دیگر کشورها، برای عبور پروازهای خارجی از آسمان خود در ازاء وزن هواپیما و مسافت عبوری در محدوده آسمان کشور، از خطوط هوایی هزینه دریافت می‌کند. طبق اعلام قبلی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران، هزینه برای هر یک تن وزن هواپیما، چهار هزارم دلار در هر کیلومتر است؛ مثلاً اگر نرخ برابری دلار حدود ۴۲۰۰ تومان باشد، در ازای هر هزار کیلوگرم وزن هواپیما، شرکت فرودگاه‌ها از ایرلاین‌های خارجی ۱۶،۸ تومان برای هر کیلومتر

در حریم هوایی ایران، پیش از ورود به آسمان کشور هزینه دریافت می‌کند. فرض کنید یک ایرباس ای ۳۸۰ خط هوایی امارات از مبدا وین در اتریش به دوی می‌رود این هواپیمای پهن‌پیکر، با مسافر و مخزن تکمیل، هنگام بلند شدن از باند حدود ۵۹۰ تن وزن دارد هواپیما در کریدور پروازی این مسیر از روستای دوستان در شمال غربی ایران تا جزیره سیری در خلیج فارس را در حریم هوایی ایران می‌پیماید، یعنی مسافتی حدود ۱۷۰۰ کیلومتر، حال حاصل ضرب ۵۹۰ (وزن هواپیما به تن) در ۱۷۰۰ (مسافت طی شده به کیلومتر)، در رقم ۱۶٫۸ تومان می‌شود رقمی بیش از ۱۶ میلیون و ۸۵۰ هزار تومان درآمد.

بنابر اعلام مسئولان سازمان هواپیمایی کشوری، میزان درآمد جمهوری اسلامی ایران در سال‌های اخیر که پروازهای عبوری از آسمان ایران به اوج خود رسیده، مبلغ ۲۵۰۰ میلیارد تومان و حداقل درآمدزایی نیز مبلغ ۱۸۰۰ میلیارد تومان در سال می‌باشد. با تیرگی روابط قطر با کشورهای عربی به ویژه عربستان سعودی و از طرفی ناامن بوده کشور عراق و به تبع آن، ناامنی آسمان این کشور و همچنین حمایت‌های جمهوری اسلامی ایران از این کشور، پروازهای قطری مجبور شدند برای تردد به شمال آفریقا و اروپا از آسمان ایران استفاده نمایند که این موضوع باعث گردید فقط در سال ۱۳۹۶، درآمدزایی ایران از محل پروازهای عبوری قطری مبلغ ۵۱ میلیارد تومان باشد (با توجه به اینکه بیشتر هواپیماهای متعلق به قطر ایرویز، بویینگ ۷۷۷ و ایرباس ۳۲۰ از مجموع ۱۷۵ فروند هواپیمای متعلق به قطر ایرویز هستند، همچنین وزن این ۲ مدل هواپیما هنگام برخاستن از باند در صورت پر بودن، به ترتیب ۳۵۱ هزار و ۸۰۰ و همچنین ۳۶۲ هزار و ۸۷۳ کیلوگرم است و نیز با توجه به اینکه مسافت جنوب خلیج فارس تا شمال غرب ایران و ورود هواپیماهای قطری به آسمان ترکیه، کمی بیش از هزار و ۵۰۰ کیلومتر برآورد می‌شود، به طور تقریبی، میانگین درآمد شرکت فرودگاه‌های ایران از هر سورت پروازی، ۸ میلیون و ۵۲۰ هزار تومان به ازای هر هواپیما خواهد بود. با توجه به اینکه در صورت انتقال مسیر پروازی ایرلاین‌های قطری به آسمان ایران، روزانه ۲۰۰ سورت پروازی به آسمان ایران منتقل می‌شود، درآمد شرکت فرودگاه‌ها از این انتقال مسیر، در هر ۲۴ ساعت، یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان است. براین اساس، شارژ ماهانه‌ای که قطری‌ها بابت تردد از آسمان ایران می‌پردازند، ۵۱ میلیارد تومان برآورد می‌شود). چندی پیش مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها در اظهاراتی اعلام کرد که مبلغ درآمد حاصل از پروازهای عبوری در سال ۱۳۹۷، ۱۸۰۰ میلیارد تومان بوده است، اما در نشست خبری چهارمین نمایشگاه حمل و نقل و صنایع وابسته که در اواخر آذر برگزار شد، اعلام کرد که درآمد شرکت فرودگاه‌ها از پروازی عبوری در سال ۱۳۹۷، ۱۷۰۰ میلیارد تومان بوده که نسبت به سال ۹۶ حدود ۱۴ درصد کاهش داشته است. در واقع براساس جدیدترین آمار رسمی اعلام شده از سوی مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها، درآمد این شرکت از پروازهای عبوری ۱۰۰ میلیارد تومان نسبت به آمار چندی پیش او کاهش داشته این تفاوت در شرایطی است که اتکای مالی این شرکت برپایه درآمدهای حاصل از پروازهای عبوری قرار دارد و ۱۰۰ میلیارد تومان هم رقم کمی نیست، به گفته وی، ۶۸ درصد درآمدهای شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران حاصل از پروازهای عبوری، ۲۰ درصد حاصل از ارائه خدمات فرودگاهی و حدود ۵ درصد هم حاصل واگذاری اماکن است.

بودجه سال ۱۳۹۸ کل کشور از حیث منابع بالغ بر ۱۷/۴۴۳/۱۶۰/۲۳۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال (هفده میلیون و چهارصد و چهل و سه هزار و یکصد و شصت میلیارد و دویست و سی میلیون) که با احتساب مبلغ ۲۵۰۰ میلیارد تومان به عنوان حداکثر درآمد ایران از پروازهای عبوری مشخص می شود این مبلغ تنها ۰/۱۴ درصد از بودجه کل کشور را تشکیل می دهد که رقمی بسیار ناچیز است. همچنین درآمد پیش بینی شده کشور در بودجه سال ۱۳۹۸ از محل صادرات نفت خام، میعانات گازی و گاز طبیعی و فروش داخلی، مبلغ ۲۱۳ هزار میلیارد تومان پیش بینی گردیده که تقریباً ۸۵ برابر حداکثر درآمد حاصله از محل پروازهای عبوری می باشد که البته باید به این نکته توجه داشت که استخراج نفت و گاز طبیعی هزینه های زیادی به دنبال دارد و از طرفی فروش آنها نیز همواره با حواشی زیادی در سطح بین المللی و ... از قبیل تحریم در خرید و وصول نشدن به موقع مطالبات از کشورهای طرف قرارداد همراه است که موجب می شود اقتصاد کشور را در صورت وابستگی به نفت بسیار آسیب پذیر نماید. با به نتیجه رسیدن مذاکرات طولانی دوازده ساله هسته ای ایران با قدرت های جهانی (اتحادیه اروپا و گروه ۵+۱ شامل چین، فرانسه، روسیه، انگلیس، ایالات متحده آمریکا و آلمان) و تنظیم موافقت نامه برجام و توافق بر سر لغو بخش قابل توجهی از تحریم های ظالمانه قدرت های بزرگ جهانی علیه جمهوری اسلامی ایران در مورخه ۱۳۹۴/۰۴/۲۳ ، این امید در دولتمردان زنده شد که می توان با خریداری نمودن هواپیماهای مسافربری جدید و به روز، ناوگان هوایی کشور را بازسازی و احیا نموده و درآمدزایی ناشی از حمل و نقل هوایی را به دومین منبع درآمدزایی ارزی جمهوری اسلامی ایران تبدیل نمود که البته با بدعهدی و نقض پیمان طرف های مذاکره به ویژه ایالات متحده آمریکا، عملاً بسیاری از توافقات مندرج در برجام و لغو تحریم ها اجرایی نگردید. در ادامه آمار عملکرد شرکت های هواپیمایی داخلی و خارجی در پروازهای داخلی و بین المللی به عنوان یکی از منابع درآمدزایی کشور ذکر می گردد.

در سال ۱۳۹۷ تعداد ۱۶ شرکت هواپیمایی داخلی شامل ماهان ایر، آسمان، ایران ایر، ایران ایرتور، آتا، کیش ایر، زاگرس، تابان، کارون، معراج، کاسپین، قشم ایر، پویا ایر، وارث، ساها و سپهران مبادرت به حمل مسافر، بار و پست در فرودگاه های کشور نموده اند.

جدول ۲. مقایسه عملکرد شرکت های هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخلی

ردیف	شاخص	سال ۱۳۹۶	سال ۱۳۹۷	درصد رشد سالانه
۱	تعداد پرواز	۲۰۸۳۰۶	۱۸۰۸۳۱	-۱۳/۲
۲	مسافر	۲۳۷۰۱۹۳۰	۱۹۹۱۲۹۴۸	-۱۶
۳	بار (تن)	۱۲۳۲۲	۱۲۵۷۶	۲/۱
۴	پست (تن)	۲۴۱۲	۱۲۶۲	-۴۷/۷

(منبع: تارنمای سازمان هواپیمایی کشوری، ۱۳۹۹)

در سال ۱۳۹۷ تعداد ۱۳ شرکت هواپیمایی داخلی شامل ماهان ایر، آسمان، ایران ایر، ایران ایرتور، آتا، کیش ایر، زاگرس، تابان، کارون، معراج، کاسپین، قشم ایر و پویا ایر مبادرت به حمل مسافر، بار و پست بین المللی در فرودگاه های کشور نموده اند.

جدول ۳. مقایسه عملکرد شرکت های هواپیمایی ایرانی در پروازهای خارجی

ردیف	شاخص	سال ۱۳۹۶	سال ۱۳۹۷	درصد رشد سالانه
۱	تعداد پرواز	۴۶۳۰۸	۳۷۴۷۸	-۱۹/۱
۲	مسافر	۶۶۵۳۰۸۱	۵۵۴۱۵۱۰	-۱۶/۷
۳	بار (تن)	۴۸۱۰۸	۴۲۸۶۷	-۱۰/۹
۴	پست (تن)	۱۰۳۴	۱۱۵۱	۱۱/۳

منبع: تارنمای سازمان هواپیمایی کشوری، ۱۳۹۹

در سال ۱۳۹۷ تعداد ۴۲ شرکت هواپیمایی خارجی شامل ترکیش ایر، امارات، قطر ایرویز، ایر عربیا، فلای دبی، اطلس جت، لوفت هانزا، عراقی، عربستان سعودی، پگاسوس، کوندون، عمان ایر، آزال، اتریشی، آئروفلوت، آلیتالیا، فری برد، چاینا ساترن، کم ایر، جزیره ایرویز، اوکراین اینترنشنال، کویتی، ایژین، تاجیکستان، جرمنیا، سان اکسپرس، تیل ویند، جورجین ایرویز، ایر آسیا ایکس، ایر فرانس، برتیش ایرویز، ک.ال.ام، تای ایرویز، آستانا، نورد ویند، ایر آرمینیا، شام وینگز، سلام ایر، براوو ایرویز، انور ایر و مای وی در فرودگاه های بین المللی کشور خدمات جابجایی مسافر، حمل بار و پست ارائه نموده‌اند.

جدول ۴. مقایسه عملکرد شرکت های هواپیمایی خارجی در پروازهای بین المللی

ردیف	شاخص	سال ۱۳۹۶	سال ۱۳۹۷	درصد رشد سالانه
۱	تعداد پرواز	۴۰۴۱۲	۳۲۱۱۷	-۲۰/۵
۲	مسافر	۵۳۸۹۸۲۲	۴۱۹۲۸۱۹	-۲۲/۲
۳	بار (تن)	۴۹۶۵۱	۵۰۳۹۲	۱/۵
۴	پست (تن)	۱۳۸۴	۱۵۷۵	۱۳/۸

منبع: تارنمای سازمان هواپیمایی کشوری، ۱۳۹۹

مزیت های راهبردی قلمرو هوایی ایران

در پی حمله موشکی نیروی هوافضای سپاه پاسداران انقلاب اسلامی به پایگاه نظامی عین الاسد ایالات متحده آمریکا در کشور عراق در ساعت ۰۱:۲۰ بامداد مورخه ۱۳۹۸/۱۰/۱۸ در پاسخ به ترور سردار شهید سپهبد قاسم سلیمانی در بامداد مورخه ۱۳۹۸/۱۰/۱۳ در حوالی فرودگاه بغداد و همچنین ساقط شدن هواپیمای مسافربری اوکراینی با ۱۷۶ مسافر در ساعت حدوداً شش بامداد مورخه ۱۳۹۸/۱۰/۱۸ به دلیل اصابت موشک سپاه ناشی از خطای انسانی در حوالی فرودگاه امام خمینی (ره)، شواهد حاکی از کاهش تعداد پروازهای عبوری از آسمان ایران داشت (شکل شماره ۱)، مساله ای که پایدار نبوده و پس از گذشت چند روز تعداد پروازهای عبوری به سطوح قبلی خود باز گردید، چرا که عبور از آسمان ایران دست کم دو مزیت برای پروازهای خارجی دارد. نخست، کوتاه تر شدن مسافت پرواز با عبور از آسمان ایران است. دوم، کاهش هزینه های پرواز با عبور از آسمان کشورمان که به معنی مصرف کمتر سوخت و استهلاک کمتر و در نتیجه کاهش هزینه های پرواز خواهد بود. در این روزها، آسمان کشورهای عربستان، عراق و افغانستان جایگزین کرایدور هوایی کشورمان شدند، این در حالی است که نرخ عبور از آسمان عراق یا افغانستان ثابت است، به گونه ای که مسافت و مدت زمان عبور از آسمان این کشورها نیز در هزینه نهایی محاسبه نمی شود، اما هزینه

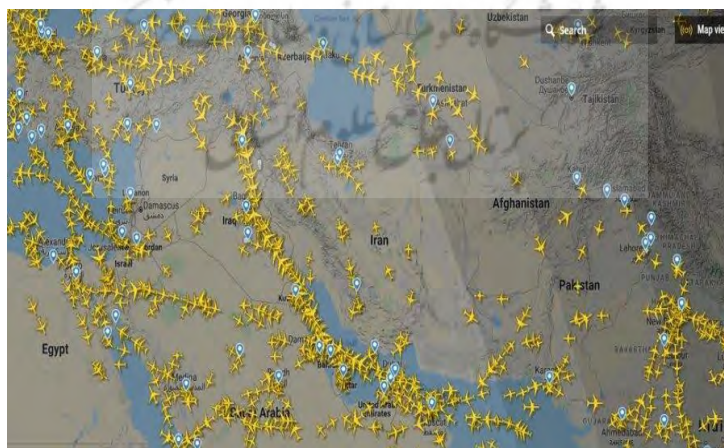
عبور از آسمان ایران روش محاسبه دیگری دارد که عبور از آن را برای ایرلاین‌های خارجی از نظر اقتصادی جذاب می‌کند. از این رو، با فروکش کردن جو امنیتی از آسمان کشور، دوباره شاهد افزایش پروازهای عبوری از آسمان ایران بودیم.

پس از صدور و انتشار بیانیه ستاد کل نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران مبنی بر اصابت موشک بر هواپیمای اوکراینی بوئینگ ۷۳۷ به دلیل خطای انسانی، شمار زیادی از شرکت‌های هواپیمایی خارجی به‌طور رسمی اعلام کردند که فعالیت خود را از فضای آسمان ایران خارج می‌کنند. هر چند که هزینه‌های جانی و روانی این خطای انسانی قابل ارزش‌گذاری و جبران نیست، اما نمی‌توان از هزینه‌های اقتصادی آن هم چشم‌پوشی کرد. در شرایطی که درآمدهای حاصل از فروش نفت به حداقل رسیده و پول فروش حداقلی نفت هم به دلیل تحریم‌های بانکی به کشورمان نمی‌رسد، درآمدهایی مانند پروازهای عبوری از فضای آسمان کشورمان هم می‌تواند گره‌ای را از اقتصادمان باز کند به‌طوری که بارها مطرح شده شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی با منابع حاصل از این درآمد که رقم کمی هم نیست، توانسته کسری‌های مالی مقطعی وزارت راه و شهرسازی را جبران کند و گرنه همین کسری باید از منابع دیگری خارج از وزارتخانه تامین می‌شد. پس از سقوط هواپیمای اوکراینی در محدوده فرودگاه حضرت امام به دلیل اصابت موشک شاهد آن هستیم که آسمان کشورمان از پروازهای عبوری خالی شده که این کاهش آماری به وضوح در جدول شماره ۲ کاملاً مشهود است. اگر بخواهیم بدانیم به علت این سانحه هوایی، کشورمان در جریان خروج شرکت‌های هواپیمایی از فضای آسمانش چقدر زیان می‌بیند به ادامه مطالب توجه نمایید. تعرفه‌های عبور از فضای آسمان کشورها در سطح بین‌المللی طبق سند ۷۱۰۰ ایکائو و براساس این سند تعرفه‌های فرودگاهی و خدمات ناوبری برای هر کشوری تعیین و به ایرلاین‌ها اعلام می‌شود. در ایران براساس آیین‌نامه اجرایی ماده ۶۳ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین، فرمولی برای تعرفه عبور هواپیماها از آسمان ایران تعریف شده است. نرخ هر پرواز عبوری براساس حداکثر وزن هواپیما در زمان تیک‌آف (برخاستن) یعنی هر تن آن ضرب در چهار هزارم دلار و ضرب در مسافت طی شده (کیلومتر) تعیین می‌شود که براساس این فرمول قیمت کوتاه‌ترین مسیر عبور هواپیما از ایران ۱۰۰ دلار است. حال اگر هر یک از این هواپیماها برای انجام سرویس‌های فنی در ایران فرود آیند، در هزینه‌های عبوری آنها ۵۰ درصد تخفیف داده می‌شود. همچنین هواپیماهای با وزن بیش از ۱۵۰ تن شامل حال تخفیف ۳۰ درصدی می‌شوند. براساس اذعان کارشناسان صنعت هوانوردی، متوسط درآمد هر پرواز از آسمان ایران کمتر از ۸۰۰ دلار نیست و روزانه به طور میانگین حدوداً ۸۰۰ پرواز در روزهای عادی از فضای آسمان ایران عبور می‌کند. حداقل درآمد کشورمان از پروازهای عبوری در سال چیزی حدود ۳۰۰ تا ۳۵۰ میلیون دلار است. حال این درآمد برای یک شرکت زیر مجموعه وزارت راه و شهرسازی در شرایط کاهش منابع دولت با به حداقل رسیدن درآمدهای نفتی رقم قابل توجهی محسوب می‌شود. در شرایطی که به اذعان ایرلاین‌های خارجی، کریدور هوایی ایران نزدیک‌ترین و به‌صرفه‌ترین مسیر برای عبور هواپیماها در منطقه محسوب می‌شود اما در شرایط فعلی بسیاری از ایرلاین‌ها مسیر تردد خود را تغییر داده‌اند و فضای آسمان کشورهایی مانند عراق، افغانستان، پاکستان و عربستان جای کریدور ایران را گرفته‌اند. حال اینکه طبق سند ۷۱۰۰، نرخ عبور هواپیما از آسمان عراق و افغانستان ثابت و به ترتیب ۳۷۵ دلار و ۴۰۰ دلار است.

یعنی اگر هواپیمایی بخواهد حتی مسیر کوتاهی را از آسمان این کشورها طی کند که این رقم در فضای آسمان ایران ۱۰۰ دلار است، باید در آسمان عراق و افغانستان نزدیک به ۴۰۰ دلار بپردازد. البته ذکر این نکته نیز ضروری است که با توجه به اهمیت این منبع درآمدزایی برای کشورها، در حال حاضر دولت عراق با فرصت به وجود آمده از فروکش نسبی جنگ داخلی و نابودی داعش، با اخذ یک سوم هزینه قانونی از برخی از کشورهای عربی به ویژه شرکت های هواپیمایی قطری و علیرغم اینکه آسمان این کشور بنابر اعلام ایکائو و شورای هوانوردی اروپا کماکان ناامن می باشد، اما به دنبال درآمدزایی از این طریق است که این اقدام به کاهش پروازهای عبوری از آسمان ایران انجامیده است (شکل های ۲ و ۳). اما این روند با توجه به بی ثباتی امنیتی کشور عراق وضعیت شکننده ای دارد (شکل شماره ۶).

اواسط تیر ماه سال ۱۳۹۸ و چند روز پس از افزایش تنش ها میان ایران و آمریکا، حجم پروازهای عبوری از آسمان ایران به ۸۰۰ پرواز رسید، درحالی که پیش از آن، روزانه ۸۴۰ پرواز از آسمان ایران عبور می کرد. اما اواخر آذرماه، با گذشت حدود شش ماه از آمار منتشرشده از سوی شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران (شکل شماره ۲)، مدیرعامل این شرکت از رشد پروازها و عبور ۹۰۰ پرواز در روز از آسمان کشورمان خبر داده است. پس از سقوط پهپاد جاسوسی آمریکا در خلیج فارس و نوتام (اطلاعیه هوانوردی) آمریکا مبنی بر ممنوعیت پرواز بر فراز آسمان خلیج فارس و ایران، تعداد پروازهای عبوری از فضای کشور کاهش یافت اما با گذشت یک هفته از انتشار نوتام، میزان پروازهای عبوری از فضای کشور مجدداً افزایش یافت و شرکت های هواپیمایی متوجه شدند که آسمان ایران کماکان امن است، ضمن آنکه از نظر اقتصادی هم عبور از آسمان ایران توسط ایرلاین های خارجی صرفه بیشتری دارد چون مدت زمان پرواز برای آنها کاهش می یابد. البته بهبود پروازهای عبوری از آسمان ایران طی ۶ ماهه تابستان و پاییز سال جاری و ثبت ۹۰۰ پرواز در روز، در شرایطی رخ داد که در سال گذشته روزانه ۱۰۰۰ پرواز عبوری داشتیم.

شکل ۱. کاهش پروازهای عبوری از آسمان ایران پس از سقوط هواپیمای اکرایی در تاریخ ۱۳۹۸/۱۰/۱۸



منبع: www.flightradar24.com

شکل ۲. پروازهای عبوری از آسمان ایران در زمان شدت جنگ با داعش در کشور عراق



منبع: www.flightradar24.com

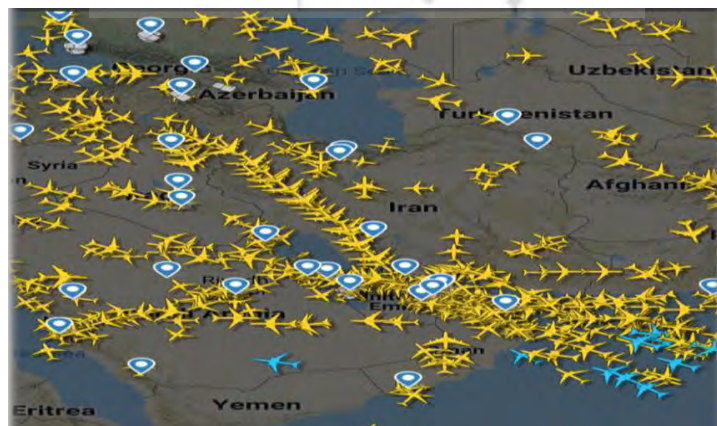
شکل ۳. پروازهای عبوری از آسمان ایران در زمان فروکش کردن جنگ با داعش



منبع: www.flightradar24.com

شکل ۴. پروازهای عبوری از آسمان ایران پس از حملات هوایی و موشکی نیروی های نظامی آمریکایی و

عراقی به پایگاه های یکدیگر در کشور عراق در مورخه ۱۳۹۸/۱۲/۲۲



منبع: www.flightradar24.com

نقش موقعیت راهبردی هوایی ایران در سیاست خارجی

آنچه که تاکنون در خصوص پروازهای عبوری از آسمان کشور و موقعیت راهبردی هوایی ایران تشریح گردید بیشتر به اهمیت بهره برداری های ژئواکونومیک این پهنه جغرافیایی به عنوان یک موهبت الهی اشاره داشت. اما باید به این نکته توجه داشت که این بهره برداری های ژئواکونومیک در پیوند با سیاست خارجی و روابط بین الملل جمهوری اسلامی ایران با توجه به قابلیت های ژئوپلیتیکی، جغرافیایی و خاص ایران معنا و تجلی می یابد. با توجه به شرایط خاص جمهوری اسلامی ایران در منطقه و نظام بین الملل، لزوم تعامل با سایر کشورهای جهان با در نظر گرفتن همه توانمندی ها و قابلیت های ذکر شده بسیار حائز اهمیت می باشد و برای برقراری هرچه بیشتر این روابط باید با تکیه بر توسعه پایدار اقتصادی و امنیتی اقدام نمود. تأییراتی که موقعیت راهبردی هوایی ایران در پیوند با موقعیت ژئواکونومیک در روابط خارجی جمهوری اسلامی ایران با فراهم نمودن زیرساخت های لازم (عمرانی، تجهیزات فنی، امنیت پایدار و ...) می گذارد، به این شرح است:

- ۱- تعامل و همکاری سازنده با نهادهای مهم بین المللی از قبیل ایکائو و یاتا
- ۲- تعامل با کشورهای مختلف جهان به منظور تردد هواپیماهای آنها از فراز آسمان ایران و تعمیق روابط دیپلماتیک
- ۳- تعامل با کشورهای همسایه با توجه به تعدد همسایگان در کنترل مرزهای هوایی، کنترل ترافیک هوایی و هدایت هواپیماهای عبوری
- ۴- کم اثر کردن تحریم های اقتصادی علیه جمهوری اسلامی ایران
- ۵- تبدیل شدن ایران به هاب هوایی منطقه با استفاده از ظرفیت های بالقوه موجود
- ۶- بهره برداری بهینه از سیر جهانی شدن با توجه به اینکه بسیاری از شرکت های هواپیمایی بزرگ و موثر جهان غیردولتی و خصوصی بوده و تابع سیاست های دولت ها نمی باشند.
- ۷- استفاده بیش از پیش از ظرفیت های دیپلماسی اقتصادی در راستای کمک به توسعه اقتصاد ملی
- ۸- نشان دادن فرهنگ، تمدن و هویت کهن ایرانی به سایر ملل و ایجاد بسترهای ژئواکونومیک مهم دیگر به ویژه صنعت توریسم و گردشگری
- ۹- تبادل توانمندی ها، تجربیات و دستاوردهای مرتبط با حمل و نقل هوایی با سایر کشورهای جهان و گسترش و تعمیق این روابط

نتیجه گیری و دستاورد علمی پژوهشی

موقعیت راهبردی هوایی ایران متأثر از موقعیت منحصر به فرد ژئوپلیتیکی این کشور می باشد که همواره مورد توجه قدرت های جهانی و همسایگان منطقه ای بوده، هست و خواهد بود، می باشد. مهمترین مولفه های ژئوپلیتیکی ایران عبارتند از: موقعیت جغرافیایی کانونی، قرار داشتن در شاهراه مواصلاتی شرق و غرب و شمال و جنوب، وسعت جغرافیایی زیاد، برخورداری از همسایگان متعدد، قرار داشتن در منطقه هارتلند ذخایر انرژی جهان. این مولفه های بسیار مهم در کنار امنیت پایدار سرزمینی کشور ایران باعث گردیده آسمان ایران از اهمیت قابل توجهی در جهان

برخوردار باشد که البته این حساسیت ویژه به خوبی توسط مسئولین ذیربط مورد توجه واقع نگردیده و می‌توان گفت به نوعی مغفول مانده است. مهمترین مزیتی که این موضوع می‌تواند برای کشور جمهوری اسلامی ایران به ارمغان بیاورد، مزیت‌های ژئواکونومیکی می‌باشد. در حال حاضر و علیرغم تأکیدات مستمر مسئولین عالی رتبه نظام جمهوری اسلامی ایران و مفاد سند چشم‌انداز توسعه بیست ساله کشور، ولی کماکان بخش عمده‌ای از بودجه سالانه کشور بر مبنای درآمدهای نفتی و صنایع وابسته به آن تعریف و تنظیم می‌گردد. این موضوع باعث گردیده اقتصاد ایران تک محصولی شود که به تبع بسیار نیز آسیب‌پذیر می‌باشد و وضعیت شکننده‌ای دارد. نمونه بارز و عینی این وضعیت شکننده در اعمال تحریم‌های گسترده اقتصادی قدرت‌های جهانی علیه جمهوری اسلامی ایران می‌باشد که تبعاتی از قبیل کاهش فروش نفت، نوسانات قیمت نفت در بازارهای جهانی با اعمال نفوذ قدرت‌های بزرگ سیاسی و اقتصادی و در رأس آنها آمریکا در سطح بین‌المللی به ویژه در تصمیم‌گیری‌های سازمان کشورهای صادرکننده نفت (اوپک)، وصول نشدن درآمدهای نفتی ایران با توجه به تحریم‌های بانکی و کاهش مشتریان نفتی ایران را به دنبال دارد.

بنابراین و با توجه به آنچه که گفته شد، موقعیت راهبردی هوایی کشور ایران می‌تواند در پیوند با مزیت‌های ژئواکونومیکی به یکی از اصلی‌ترین منابع درآمدزایی ارزی کشور پس از نفت تبدیل شود تا اثرگذاری تحریم‌ها را به طور قابل توجهی کاهش دهد. در خصوص عوامل قدرت ملی دیدگاه‌های مختلفی از دانشمندان و نظریه‌پردازان وجود دارد اما در این دیدگاه‌ها چندین عامل به عنوان سرچشمه‌های اصلی قدرت ملی ذکر گردیده که عبارتند از موقعیت جغرافیایی، وسعت سرزمینی و کیفیت فضا، اقتصاد قوی، روابط خارجی، توانمندی نظامی و امنیتی. یکی از یافته‌هایی که در این تحقیق تشریح شد، نقش بسیار موثر موقعیت راهبردی هوایی ایران در پیوند با امنیت پایدار سرزمینی در اقتصاد و سیاست و روابط خارجی کشور بود. از طرفی مولفه‌های مذکور به عنوان سرچشمه‌های قدرت ملی معرفی شده‌اند، بنابراین و با توضیحات ارائه شده هر چه بهتر و بیشتر بتوان از این عوامل استفاده نمود در واقع به همان نسبت وزن ژئوپلیتیکی کشور ارتقا می‌یابد. در واقع درآمدزایی هر چه بیشتر از طریق افزایش پروازهای عبوری از یک سو و تبدیل شدن کشور ایران به هاب هوایی و حمل و نقلی منطقه که در واقع در آن اقتصاد و توسعه پویا و پایدار، امنیت پایدار و روابط خارجی کارآمد مستتر می‌باشد، منجر به افزایش وزن ژئوپلیتیک کشور که در نهایت باعث ارتقای منزلت ژئوپلیتیکی می‌گردد. در واقع، با توجه به موقعیت جغرافیایی کانونی، وسعت سرزمینی و تعداد زیاد همسایگان، فضای کشور ایران با داشتن امنیت بالا و به عنوان یک مسیر میانبر و با صرفه اقتصادی انتخاب بسیاری از شرکت‌های هواپیمایی جهان می‌باشد که در سال‌های اخیر با توسعه زیرساخت‌های مورد نیاز و شرایط خاص منطقه‌ای، تعداد پروازهای عبوری از آسمان ایران رشد فزاینده‌ای داشته که به طور میانگین، روزانه تعداد ۸۰۰ پرواز از آسمان ایران عبور می‌نمایند. بنابر اعلام مسئولین ذیربط، این پروازهای عبوری تاکنون درآمدزایی بسیار خوبی برای کشور به همراه داشته که بیشترین درآمد کسب شده از این طریق، مبلغ ۲۵۰۰ میلیارد تومان در یک سال بوده است. راه‌های گوناگونی برای افزایش پروازهای عبوری و به تبع آن درآمدزایی بیشتر وجود دارد. بهسازی، تکمیل و گسترش زیرساخت‌های مرتبط با حمل و نقل هوایی (افزایش فرودگاه‌ها، کاهش مناطق پرواز ممنوع، افزایش مسیرهای پروازی مستقیم، استفاده از سامانه‌ها و تجهیزات ناوبری هوایی به روز، نوسازی ناوگان هوایی کشور و...) از یک سو و استفاده

از ظرفیت‌های دیپلماتیک و توسعه سطح تعاملات بین‌المللی به ویژه دیپلماسی اقتصادی در تحقق این مهم بسیار اثربخش می‌باشد.

منابع

اعظمی، هادی (۱۳۹۶)، وزن ژئوپلیتیکی و نظام قدرت منطقه‌ای (بررسی موردی: جنوب غرب آسیا)، فصلنامه ژئوپلیتیک، سال دوم، شماره سوم و چهارم، صص ۱۵۴-۱۱۹.

بروجردی، فائزه، (۱۳۹۵)، تبیین جایگاه شاخص‌های ژئواکونومیک در وزن ژئوپلیتیکی ایران با تأکید بر منابع انرژی و موقعیت ترانزیتی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد رشته جغرافیای سیاسی، دانشگاه فردوسی مشهد.

جان پرور، محسن، (۱۳۹۶)، ژئوپلیتیک برای همه، تهران: نشر انتخاب.

حافظ نیا، محمدرضا، (۱۳۹۷)، جغرافیای سیاسی ایران، تهران: سمت.

حافظ نیا، محمدرضا، (۱۳۹۳)، اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک، تهران: پاپلی.

خسروی، مجید، (۱۳۸۱)، هوا و فضا از دیدگاه حقوقی، تهران: انتشارات سازمان عقیدتی سیاسی ارتش

رحیمی، حسن، (۱۳۹۲)، نظریه‌های ژئوپلیتیکی، تهران: انتخاب.

رشنو، نبی‌الله، (۱۳۹۴)، ژئوپلیتیک و سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران، تهران: آوی دانش گستر.

روشندل، جلیل، (۱۳۷۴)، امنیت ملی و نظام بین‌المللی، تهران: سمت.

گل‌کریمی، عابد و همکاران (۱۳۹۴)، تبیین ژئوپلیتیک سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران با تأکید بر قابلیت‌های ژئواکونومیک، نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، سال ۱۸، شماره ۴۹، صص ۵۷-۳۷.

عزتی، عزت‌الله، (۱۳۹۴)، ژئوپولیتیک در قرن بیست و یکم، تهران: سمت.

عزتی، عزت‌الله، (۱۳۹۷)، ژئوپولیتیک، تهران: سمت.

مجتهدزاده، پیروز، (۱۳۹۶)، سیاست‌های مرزی و مرزهای بین‌المللی ایران، تهران: سمت.

مختاری هشی، حسین (۱۳۹۸)، تبیین مفهوم ژئواکونومی (اقتصاد ژئوپلیتیکی) و توصیه‌هایی برای ایران، فصلنامه ژئوپلیتیک، سال چهاردهم، شماره دوم، صص ۸۲-۵۶.

هاشمی، فاطمه و رشنو، نبی‌الله، (۱۳۹۵)، ایران و تحولات ژئواکونومی، تهران: دانشگاه آزاد اسلامی.

Grewe, V.; D. Brunner; M. Dameris; J. L. Grenfell; R. Hein; D. Shindell; J. Staehelin (2011). Origin and variability of upper tropospheric nitrogen oxides and ozone at northern mid-latitudes. *Atmospheric Environment*. 35 (20): 34-39.

Lin, X.; Trainer, M. & Liu, S.C. (2018). On the nonlinearity of the tropospheric ozone production. *Journal of Geophysical Research*. 93 (12): 150-158.

تارنمای سازمان هواپیمایی کشوری به نشانی www.cao.ir

تارنمای شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی کشور به نشانی www.airport.ir

تارنمای وزارت راه و شهرسازی به نشانی www.mrud.ir

تارنمای ارتش جمهوری اسلامی ایران به نشانی www.aja.ir

تارنمای باشگاه خبرنگاران جوان به نشانی www.yjc.ir

تارنمای اقتصاد آنلاین به نشانی www.eghtesadonline.com

تارنمای خبرخوان هوانوردی پرواز خبر به نشانی www.airlinepress.ir

تارنمای ایکائو به نشانی www.ICAO.int

تارنمای بین‌المللی فلایت ۲۴ به نشانی www.flightradar24.com