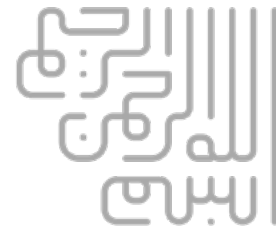




الزامات تحقق اهداف کمی گردشگری در قانون برنامه هفتم پیشرفت؛ راهکارهای ارتقای «دسترس پذیری هوایی» به مقاصد گردشگری





عنوان: الزامات تحقق اهداف کمی گردشگری در قانون برنامه هفتم پیشرفت؛ راهکارهای ارتقای «دسترس پذیری هوایی» به مقاصد گردشگری
تهیه و تدوین (Author): علیرضا جمشیدی باندی (گروه ورزش، میراث فرهنگی و گردشگری)
واژه‌های کلیدی: گردشگری ورودی، دسترس پذیری گردشگری، حمل و نقل هوایی، دسترس پذیری هوایی، گردشگری داخلی
ناشر: مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

DOI: <https://doi.org/10.22034/mrc.report.21888>

Permanent Link: https://report.mrc.ir/article_11962.html

Publisher : Islamic Parliament Research Center of Iran

**عنوان: الزامات تحقق اهداف کمی گردشگری در قانون برنامه هفتم پیشرفت؛ راهکارهای ارتقای
«دسترس پذیری هوایی» به مقاصد گردشگری**

نوع گزارش: طرح / لایحه ☐، نظارتی ☐، راهبردی ☒، پیش نویس قانونی ☐

نام دفاتر: مطالعات فرهنگی و آموزش (گروه ورزش، میراث فرهنگی و گردشگری)، مطالعات زیربنایی

مدیر مطالعه: محمدمبین گزار (گروه ورزش، میراث فرهنگی و گردشگری)

ناظران علمی: موسی بیات، سعید شفیعا

ناظر علمی خارج از مرکز: مجید عطاءاللهی (شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران)

اظهار نظر کنندگان: حمیدرضا فوری (گروه حمل و نقل دفتر مطالعات زیربنایی)، ابوالفضل جعفری (شرکت

هواپیمایی کشوری)

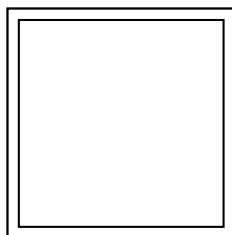
اظهار نظر کننده خارج از مرکز: مهدی جمشیدی باندی (شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران)

همکار: سروین مولائی نسب (گروه حمل و نقل دفتر مطالعات زیربنایی)

گرافیک و صفحه آرایی: سیده فاطمه ابوطالبی

ویراستار ادبی: زهرا کریمی

تاریخ شروع مطالعه: دی ماه ۱۴۰۴



فهرست مطالب

چکیده.....	۶
خلاصه مدیریتی.....	۷
۱. مقدمه.....	۹
۲. مبانی نظری دسترس پذیری در صنایع گردشگری و هوایی.....	۱۰
۲-۱. نقش شیوه‌های مختلف جابه‌جایی در توزیع مکانی گردشگری.....	۱۰
۳. شاخص‌های دسترس پذیری در صنایع گردشگری و هوایی.....	۱۰
۳-۱. ابعاد دسترس پذیری گردشگری.....	۱۰
۳-۲. ابعاد دسترس پذیری هوایی.....	۱۱
۴. آسیب‌شناسی گردشگری مبتنی بر حمل‌ونقل هوایی در ایران.....	۱۴
۴-۱. چالش‌های دسترس پذیری اقتصادی.....	۱۴
۴-۲. چالش‌های دسترس پذیری فیزیکی.....	۱۶
۴-۳. چالش‌های دسترس پذیری شبکه‌ای.....	۱۶
۴-۴. واکاوی محدودیت قانونی: قانون هواپیمایی کشوری (۱۳۲۸).....	۱۷
۵. راهبردهای ارتقای دسترس پذیری حمل‌ونقل هوایی برای گردشگران.....	۱۷
۵-۱. استفاده از ظرفیت مکمل بین‌المللی (ویژه ایام اوج تقاضا).....	۱۷
۵-۲. یکپارچه‌سازی شبکه پروازی.....	۱۸
۵-۳. راهبرد توسعه دیپلماسی هوایی.....	۱۸
۵-۴. توسعه ناوگان ملی.....	۲۱
۵-۵. تحلیل حالت‌های مختلف بازار بلیت حمل‌ونقل هوایی برای دسترس پذیر کردن گردشگری.....	۲۲
۶. جمع‌بندی و پیشنهاد سیاستی.....	۲۲
۶-۱. پیشنهادها.....	۲۳
منابع و مأخذ.....	۲۵

فهرست جداول

جدول ۱. تعداد صندلی‌ها و پروازهای ارائه شده، به تفکیک پروازهای داخلی و خارجی در سال ۱۴۰۳.....	۱۲
جدول ۲. تعداد پروازهای داخلی انجام شده توسط شرکت‌های هواپیمایی داخلی و تعداد مسافر در سال ۱۴۰۰ و ۱۴۰۲.....	۱۳
جدول ۳. قوانین و مقررات آزادی‌های ۹گانه پرواز تعیین شده توسط سازمان بین‌المللی هوانوردی.....	۱۹
جدول ۴. پیشنهاد، وضعیت قانونی و مصادیق اجرایی آزادی هوایی در ایران.....	۲۰

فهرست شکل

شکل ۱. ساختار هزینه بلیت هواپیما در مسیر تهران - مشهد در مهرماه ۱۴۰۴.....	۱۵
---	----



الزامات تحقق اهداف کمی گردشگری در قانون برنامه هفتم پیشرفت؛ راهکارهای ارتقای «دسترس‌پذیری هوایی» به مقاصد گردشگری

چکیده



بررسی‌ها نشان می‌دهد که عدم توازن بین سهم حمل‌ونقل هوایی و خودروی شخصی وجود دارد که به معنای محبوس شدن ثروت گردشگری در شعاع حرکتی خودروها (استان‌های مرکزی و شمالی) و محرومیت نظام‌مند مقاصد دوردست و نوار ساحلی جنوب از جریان اقتصادی گردشگری است. وضعیت سهم حمل‌ونقل هوایی، ریشه در اختلاف قیمت چشمگیر سفرهای هوایی و زمینی، بهره‌وری پایین ناوگان، محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها و انسدادهای قانونی در استفاده از ظرفیت‌های مکمل بین‌المللی در ایام اوج تقاضا دارد. برای رفع این موانع، باید مجموعه اقدام‌هایی چون اجرای الگوی تنوع‌بخشی به بازار خدمات هوایی با اعمال نرخ‌ها و حمایت‌های هدفمند، بهره‌گیری از دیپلماسی فعال هوایی^۱ و بازنگری در قانون هواپیمایی کشوری جهت صدور مجوز «کابوتاژ^۲ مشروط و محدود» به مقاصد اولویت‌دار گردشگری مدنظر قرار گیرد.

پیشنهاد می‌شود برای «دسترس‌پذیری سفر هوایی برای گردشگر داخلی»، با توسعه شرکت‌های هواپیمایی کم‌هزینه و اعمال نرخ‌های مالیاتی پلکانی متناسب با سطح خدمات انتخابی مسافر به سمت «تنظیم‌گری و حمایت هدفمند» حرکت شود. همچنین در راستای حل چالش «محدودیت دسترسی شبکه‌ای و ناتوانی در پوشش مسیرهای چندمقصودی»، بازنگری در ماده (۲۷) قانون هواپیمایی کشوری (مصوب ۱۳۲۸) جهت صدور مجوز حمل مسافر میان دو فرودگاه در ایران توسط شرکت هواپیمایی خارجی، ضروری است.

۱. آزادی‌های پنجم و ششم هوایی که موجب افزایش اتصال جهانی مقصد، جذب گردشگر از کشورهای ثالث در یک مسیر پروازی و همچنین ایجاد فرودگاه قطب (هاب) و گردشگری ترانزیتی مانند فرودگاه دبی و استانبول می‌شود.
۲. Cabotage: حمل مسافر میان دو فرودگاه در یک کشور توسط خط هواپیمایی خارجی.



بیان / شرح مسئله

تحقق تکالیف کمی مواد (۸۲) و (۸۳) قانون برنامه هفتم پیشرفت، وابستگی مستقیم به کارآمدسازی زیرساخت‌های دسترسی دارد. در شرایطی که در کشور سهم حمل و نقل هوایی در جابه جایی مسافران نسبت به سایر روش‌های حمل و نقل بسیار ناچیز است، گزینه‌هایی چون حمل و نقل شخصی به عنوان مهم‌ترین گزینه مطرح می‌شود. این وضعیت موجب شده تا الگوی سفر و تمرکز بر مقاصد نیز تحت تأثیر قرار گیرد و جریان‌های اقتصادی بر پایه ظرفیت‌های مقاصد محقق نشود. ریشه این بحران در دو عامل کلیدی نهفته است: نخست، **بحران استطاعت پذیری** ناشی از گران بودن حمل و نقل هوایی که سفر هوایی را از سبد مصرفی خانوار خارج کرده؛ و دوم، **محدودیت قانونی** (به ویژه ماده (۲۷) قانون هواپیمایی کشوری مصوب ۱۳۲۸) که با ممنوعیت استفاده از ظرفیت بین‌المللی، مانع از انعطاف‌پذیری شبکه در ایام اوج تقاضا شده است. لذا مسئله اصلی این گزارش روش‌های **دسترس پذیری هوایی** برای توسعه گردشگری کشور است.

نقطه نظرات / یافته‌های کلیدی

- شبکه هوانوردی کشور با تورم زیرساخت فیزیکی و فقر ظرفیت عملیاتی مواجه است که مصداق آن را می‌توان وجود ۷۰ فرودگاه مسافربری در مقابل حدود ۱۷۰ هواپیمای فعال در کشور دانست. این ناترازی ساختاری به تمرکز شدید شبکه انجامیده، چنان که ۴۰ درصد از کل پروازهای داخلی سال ۱۴۰۳ در ۱۰ مسیر پرتردد متمرکز شده و مسیر تهران-مشهد به تنهایی بیش از ۱۲ درصد از کل ظرفیت را به خود اختصاص می‌دهد.
- ساختار پروازی کشور به شدت تک‌قطبی و تهران‌محور است. یعنی بیش از ۷۰ درصد پروازها تهران‌محور و سهم پروازهای غیر تهران‌محور کمتر از ۳۰ درصد است. این نقص ساختاری مانع شکل‌گیری الگوی گردشگری چندمقصدی شده و با وادار کردن گردشگران به عبور از پایتخت، هزینه و زمان سفر را افزایش می‌دهد.
- ظرفیت ناوگان فعال فعلی پاسخگوی تقاضای داخلی در ایام اوج (نوروز و اربعین) نیست، در نتیجه می‌توان تخمین زد با چنین وضعیتی، در صورت دستیابی به تقاضای اضافی ناشی از ورود ۱۵ میلیون گردشگر خارجی موضوع ماده (۸۲) برنامه هفتم پیشرفت، باید اقدام‌های تکمیلی دیگری نیز صورت گیرد تا پاسخگوی نیاز واقعی کشور باشد.
- تغییر رویکرد به سمت لوکس‌انگاری سفر هوایی (حذف معافیت مالیات بر ارزش افزوده و رهاسازی قیمت بلیت بدون حمایت ساختاری) در یک بازار انحصاری با عرضه محدود، صرفاً به تورم شدید و کوچک شدن بازار می‌انجامد. تحلیل وضعیت‌های آینده نشان می‌دهد تنها راه جلوگیری از فروپاشی تقاضای گردشگری، حرکت به سمت الگوی «تنوع‌بخشی هدفمند» (ترکیب نرخ آزاد برای خدمات ویژه و نرخ حمایتی/الگوی کم‌هزینه برای خدمات پایه) است.
- تجربه کشورهای مانند ترکیه و امارات نشان می‌دهد که بهره‌برداری از آزادی‌های پنجم و ششم هوایی تنها در قالب یک برنامه هماهنگ اثرگذار است. در این الگو، تسهیل پرواز شرکت‌های خارجی هم‌زمان با توسعه زیرساخت‌های فرودگاهی و حمایت هدفمند از ناوگان ملی پیاده‌سازی شده است.

پیشنهاد راهکار تقنینی، نظارتی یا سیاستی

- در راستای «استطاعت‌پذیر کردن سفر هوایی برای گردشگر داخلی»، عبور از سیاست رهاسازی بازار به سمت «تنظیم‌گری و حمایت هدفمند (سیاست‌گذاری چندگانه)» پیشنهاد می‌شود. این امر نیازمند تسهیل شکل‌گیری شرکت‌های هواپیمایی کم‌هزینه با اعطای مشوق‌های



- فرودگاهی و همچنین متنوع‌سازی و اخذ پلکانی مالیات بر ارزش افزوده متناسب با سطح خدمات انتخابی مسافر است.
- در راستای حل چالش «محدودیت دسترسی شبکه‌ای و ناتوانی در پوشش مسیرهای چندمقصدی»، بازنگری در قانون هواپیمایی کشوری (مصوب ۱۳۲۸) ضروری است. پیشنهاد می‌شود با الحاق تبصره به ماده (۲۷)، امکان صدور مجوز کابوتاژ محدود و مشروط برای شرکت‌های هواپیمایی خارجی صرفاً در مسیرهای گردشگری دارای کمبود ظرفیت در ایام اوج تقاضا، و یا در مسیرهای متصل‌کننده مناطق آزاد به مقاصد اولویت‌دار گردشگری (با هدف بهره‌برداری از معافیت‌های روادید مناطق آزاد برای تسهیل ورود گردشگران بین‌المللی به سرزمین اصلی) صادر شود.
 - در راستای برطرف‌سازی کمبود ظرفیت فعلی حمل‌ونقل هوایی، اجرای دیپلماسی فعال هوایی برای انعقاد توافق‌نامه‌های خدمات دوجانبه مبتنی بر «آزادی‌های پنجم و ششم هوایی» الزامی است. هم‌زمان، طراحی «برنامه‌های گردشگری توقفگاهی»^۱ با ارائه روادید ترانزیت رایگان یا ارزان و گسترش قراردادهای نماد مشترک^۲ میان شرکت‌های داخلی و خارجی پیشنهاد می‌شود.
 - در راستای ارتقای بهره‌وری ناوگان و کاهش هزینه‌های تعمیرات، تأسیس «بانک قطعه» (لجستیک مشارکتی تأمین قطعات) ذیل یکی از شرکت‌های هواپیمایی دولتی با حمایت مالی دولت پیشنهاد می‌شود. این نهاد با تجمیع تقاضای قطعات شرکت‌های داخلی، از خریدهای خرد و واسطه‌گری غیررسمی جلوگیری کرده و با کاهش زمان خواب ناوگان (زمین‌گیری)، بهره‌وری و ظرفیت عرضه صندلی را افزایش می‌دهد. همچنین تسهیل استفاده از ظرفیت «اجاره تر»^۳ از شرکت‌های خارجی برای پاسخگویی به تقاضای ایام اوج سفر ضروری است.
 - در راستای تنظیم‌گری بازار و حمایت از مقاصد دوردست گردشگری، ایجاد «زیرساخت متمرکز عرضه بلیت هواپیما» توسط سازمان هواپیمایی کشوری برای حذف واسطه‌های غیررسمی و پایش بر خط قیمت‌ها پیشنهاد می‌شود. افزون بر این، پیاده‌سازی مدل «تعهد خدمات عمومی»^۴ برای تخصیص یارانه مستقیم به پروازهای مسیرهای مستعد گردشگری فاقد دسترسی مناسب جاده‌ای و ریلی توصیه می‌شود.

۱. Stopover: ابتکارهایی هستند که در آن خطوط هوایی یا مقصد گردشگری به مسافران دارای پرواز اتصالی امکان می‌دهند در شهر یا کشور واسطه (هاب) چند روز توقف کنند؛ معمولاً همراه با تسهیلاتی مانند اقامت ارزان یا رایگان، تور شهری، تخفیف‌های گردشگری یا تسهیل ویزاست.

۲. Code-share: توافقی میان دو شرکت هواپیمایی برای فروش پروازهای یکدیگر با شماره پرواز خود و ارائه بلیت ترکیبی به مسافران بدون نیاز به ناوگان جدید.

3. Wet Lease
4. PSO

۱. مقدمه

صنعت گردشگری به عنوان یکی از پیشران‌های پیشرفت اقتصادی و فرهنگی، در اسناد بالادستی جایگاه ویژه‌ای دارد و ماده (۸۲) قانون برنامه هفتم، دولت را به جذب ۱۵ میلیون گردشگر ورودی مکلف کرده و ماده (۸۳) به توسعه گردشگری داخلی تأکید دارد. تحقق این اهداف، نیازمند زنجیره‌ای متوازن از زیرساخت‌ها بوده که حمل و نقل هوایی در جغرافیای پهناور ایران (فاصله مقاصدی مانند تبریز تا چابهار بیش از ۲۰۰۰ کیلومتر) نه یک گزینه تجملی (لوکس)، بلکه ضرورتی اجتناب‌ناپذیر برای توزیع گردشگران، مدیریت زمان سفر و گردشگری جنوب به شمال است. با این حال، صنعت هوانوردی ایران با چالش‌های جدی نوسازی ناوگان، تأمین قطعات، تحریم‌ها و ضعف شبکه پروازی روبه‌رو است. در بهار ۱۴۰۳، ۷۰٫۳ درصد سفرهای داخلی در مسیر رفت با وسیله نقلیه شخصی، ۱۲٫۲۳ درصد با تاکسی بین شهری، ۳٫۹۹ درصد با اتوبوس، ۱٫۲۷ درصد با قطار و تنها ۰٫۶۱ درصد با هواپیما انجام شده است [۱]. این وابستگی به حمل و نقل جاده‌ای شخصی (که ریشه در قیمت سوخت نیز دارد)، شعاع سفر و توزیع ثروت گردشگری را محدود کرده و ۴۶ درصد از کل سفرها تنها به ۶ استان (خراسان رضوی، مازندران، گیلان، تهران، فارس و اصفهان) محدود شده [۲] که جذب گردشگر بین‌المللی را نیز با چالش مواجه می‌کند. دلایل عمده، هزینه بالای بلیت و ضعف شبکه حمل و نقل عمومی است. در مقیاس جهانی، کشورهایی نظیر ترکیه و امارات با توسعه هم‌زمان زیرساخت فرودگاهی و ناوگان ملی، حمل و نقل هوایی را به پیشران گردشگری تبدیل کرده‌اند. ناوگان هوایی ایران به علت فرسودگی و کمبود، در ایام اوج سفر با نبود صندلی کافی، افزایش قیمت بلیت و انباشت تأخیرهای پروازی مواجه می‌شود. قانونگذار در بند «ب» ماده (۸۳) قانون برنامه هفتم، ظرفیت تأمین وسایل نقلیه و تجهیزات گردشگری را پیش‌بینی کرده است. همچنین، ساختار هزینه‌های تولید در اقتصاد ایران یک مزیت نسبی در بهره‌برداری از ناوگان هوایی ایجاد کرده است. براساس آخرین جدول داده-ستانده مرکز آمار ایران در سال ۱۳۹۵ [۳]، نسبت هزینه صنعت حمل و نقل هوایی آمریکا به ایران ۶٫۸ بوده، به این معنا که هزینه نیروی کار در آمریکا ۶٫۸ برابر ایران است [۴]. گزارش حاضر با رویکرد آسیب‌شناسانه و آینده‌نگر، ضمن بررسی وضعیت موجود و شکاف میان اهداف برنامه و ظرفیت‌های فعلی، ضرورت دسترس‌پذیری هوایی^۱ را تبیین می‌کند.

۱. علت اتکا به آمار بهار ۱۴۰۳، عدم انتشار/به‌روزرسانی رسمی طرح آماری «پایش گردشگری داخلی» توسط مرکز آمار ایران و وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی برای فصول بعد از بهار ۱۴۰۳ تا زمان تدوین این گزارش است. لذا بهار ۱۴۰۳ آخرین داده رسمی و قابل استناد در زمان نگارش سند بوده است.

۲. ناوگان هوایی کشور، هم از نظر تنوع و تطابق ظرفیت صندلی‌ها با تقاضای مسیری‌ها ناکارآمد بوده و هم از نظر کمی با کمبود مواجه است (۱۷۰ فروند فعال در برابر ۵۵۰ فروند نیاز برآوردی). این کمبود کمی، به‌ویژه در صورت اجرای سیاست‌های کاهش هزینه بلیت که افزایش تقاضا می‌کند، به‌عنوان مسئله محوری صنعت، افزایش ناوگان را به یک ضرورت حیاتی برای کشور تبدیل می‌کند.



۲. مبانی نظری دسترس‌پذیری در صنایع گردشگری و هوایی



دسترس‌پذیری در گردشگری به معنای توانایی رسیدن به مقصد (شامل پرواز، روادید و جابه‌جایی روان) و حذف همه‌جانبه موانع فیزیکی، اطلاعاتی و نگرشی است^۱ و به عنوان پیش شرط توسعه اقتصادی جاذبه‌ها شناخته می‌شود [۵]؛ زیرا حتی جذاب‌ترین جاذبه‌های گردشگری، اگر قابل دسترسی نباشند، فاقد ارزش اقتصادی خواهند بود.

۲-۱. نقش شیوه‌های مختلف جابه‌جایی در توزیع مکانی گردشگری

غلبه روش حمل‌ونقل مورد استفاده گردشگران، الگوی مسلط جابه‌جایی کشور را شکل می‌دهد. در ایران، این شبکه با عدم توازن ساختاری مواجه است. بیش از دوسوم سفرهای داخلی برون‌شهری با خودروی شخصی انجام می‌شود که کارکرد شبکه را به سمت تمرکز گردشگران در مسیرها و مقصدهای نزدیک به جاده‌های اصلی سوق داده است. خودروی شخصی عمدتاً در بردهای کوتاه تا متوسط کارایی دارد، اما در مسافت‌های طولانی محدودیت ایجاد می‌کند. در نقطه مقابل، جایگاه راهبردی حمل‌ونقل هوایی، فراهم آوردن امکان جابه‌جایی سریع در فاصله‌های طولانی و شکستن انحصار جغرافیایی است؛ مناطقی که پرواز دارند می‌توانند گردشگران دور دست را جذب کرده که نبود این پوشش، برخی مقاصد را از دسترس خارج می‌کند. با توجه به وضعیت نابسامان تعطیلات در کشور،^۲ اهمیت دسترس‌پذیری سریع هوایی دوچندان می‌شود. کارایی نظام گردشگری بیش از تعداد زیرساخت‌ها، به میزان اتصال و هماهنگی میان آنها بستگی دارد. در ایران موفقیت برخی مقاصد، حاصل دسترسی هم‌زمان به چند شیوه حمل‌ونقل و پیوند مؤثر آنها با شبکه ملی سفر است و بسیاری از مقاصد دارای ظرفیت، به علت ضعف اتصال به این شبکه، از جریان اصلی گردشگران محروم مانده‌اند. بنابراین، مسئله اصلی نه توسعه صرف زیرساخت‌های جدید، بلکه تقویت پیوندهای شبکه‌ای و افزایش دسترس‌پذیری مقاصد گردشگری است.

۳. شاخص‌های دسترس‌پذیری در صنایع گردشگری و هوایی



۳-۱. ابعاد دسترس‌پذیری گردشگری

گردشگران، اعم از داخلی و بین‌المللی، نیازمند دسترسی مناسب و عادلانه به جاذبه‌های گردشگری هستند. دسترس‌پذیری گردشگری به معنای فراهم‌آوری امکان دسترسی راحت، عادلانه، کارآمد و بدون محدودیت‌های ناعادلانه به فضاها، خدمات، اطلاعات و تجربیات گردشگری برای همه افراد جامعه، از جمله افراد دارای معلولیت یا محدودیت‌های جسمی، اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی است. این مفهوم در پنج بُعد اصلی زیر قابل بررسی و پیاده‌سازی است.

۱. حذف موانع فیزیکی: ارتقای زیرساخت‌های حمل‌ونقلی و حذف محدودیت‌های کالبدی برای تردد روان تمام افراد، به‌ویژه توان‌خواهان و سالمندان، به مقاصد گردشگری. حذف موانع اطلاعاتی: فراهم‌سازی دسترسی آسان، شفاف و به‌موقع گردشگران به داده‌های مربوط به مسیرها، بلیت‌ها، هزینه‌ها و خدمات از طریق بسترهای دیجیتال و چندزبانه. حذف موانع نگرشی: اصلاح رویکردهای مدیریتی و فرهنگی نسبت به گردشگران (داخلی و خارجی) و تغییر نگاه به حمل‌ونقل از یک کالای لوکس به یک خدمت عمومی و زیربنایی.

۲. اغلب تعطیلات رسمی در ایران به صورت یک یا دوازده و در میانه هفته است (به جز تعطیلات نوروز). این الگو برخلاف بسیاری از کشورها که تعطیلات متوالی چندروزه دارند، فرصت سفر را برای گردشگران داخلی محدود کرده و آنان را برای پیمایش مسافت‌های طولانی، به حمل‌ونقل هوایی وابسته می‌کند؛ بنابراین، نبود دسترسی هوایی در این بازه‌های زمانی کوتاه، عملاً بسیاری از مقاصد دور دست را از دسترس خارج می‌کند.

۳. شاخص‌های ارائه شده حاصل جمع‌بندی ادبیات موضوع و نظرات خبرگان حوزه گردشگری، هوانوردی و حمل‌ونقل بوده و طبقه‌بندی شده‌اند.

۳-۱-۱. دسترس پذیری فیزیکی

این بُعد بر ایجاد امکان تردد ایمن و دسترسی آسان به مکان های گردشگری، فضاهای عمومی و سیستم های حمل و نقل تمرکز دارد. از مصادیق بارز آن می توان به مناسب سازی مسیرهای پیاده روی، تعبیه آسانسور و پاگرد در ساختمان ها و طراحی سرویس های بهداشتی ویژه برای گردشگران دارای معلولیت حرکتی اشاره کرد.

۳-۱-۲. دسترس پذیری اطلاعاتی و ارتباطاتی

این بخش ناظر بر ارائه داده های ضروری سفر (نظیر مسیرها، قیمت ها و برنامه ها) به شیوه ای دقیق، به روز و قابل درک برای تمامی گروه ها است. تحقق این امر نیازمند اقدام هایی چون ارائه اطلاعات چندزبانه، دسترس پذیر کردن وبسایت ها و نرم افزارها برای فناوری های کمکی (مانند خوانش صوتی)، تنوع در قالب های محتوایی (صوتی، بصری و متنی) و تضمین دسترسی به ارتباطات در مقاصد است.

۳-۱-۳. دسترس پذیری اقتصادی

محوریت این بُعد، رفع موانع و محدودیت های مالی برای اقشار کم درآمد و گروه های آسیب پذیر برای استفاده از خدمات گردشگری است. اعمال تعرفه های متفاوت و تخفیف برای سالمندان، دانشجویان و افراد دارای معلولیت، تخصیص روزهای بازدید رایگان، امکان پرداخت اقساطی و همچنین حمایت از کسب و کارهای محلی، از مهم ترین راهکارهای این بخش است.

۳-۱-۴. دسترس پذیری فرهنگی و اجتماعی

این بُعد به دنبال خلق فضایی امن، فراگیر، محترمانه و عاری از تبعیض برای تمامی گردشگران فارغ از جنسیت، قومیت، مذهب یا پیشینه فرهنگی است. احترام به آداب و نیازهای مذهبی (مانند تأمین غذای حلال و نمازخانه)، آموزش مهارت های ارتباط بین فرهنگی به کارکنان و ایجاد محیطی مهمان نواز، از الزامات تحقق این بُعد محسوب می شود.

۳-۱-۵. دسترس پذیری تجربی و محتوایی

این بُعد که تکمیل کننده سایر ابعاد است، فراتر از حضور فیزیکی رفته و بر درک معنادار و عادلانه از «محتوا و جوهره» جاذبه ها برای افراد با توانایی های حسی، شناختی و دانشی متفاوت تأکید دارد. طراحی نمایشگاه های چندحسی (لمسی، صوتی و بصری)، روایت های متنوع تاریخی و برنامه های تفسیری، تضمین می کند که تجربه ای غنی و برابر، حتی برای افراد دارای محدودیت های بینایی یا شنوایی فراهم شود.

۳-۲. ابعاد دسترس پذیری هوایی

واکاوی دسترس پذیری حمل و نقل هوایی نیازمند بررسی دقیق سه بعد کلیدی است: جنبه های ظرفیتی و شبکه ای که توسط عرضه کنندگان خدمات مدیریت می شوند، و جنبه اقتصادی که مستقیماً با توانمندی مالی تقاضاکنندگان در ارتباط است. بر این مبنا، هرگونه تحلیل دسترس پذیری هوایی باید این سه بُعد (ظرفیت، شبکه ای و قیمتی) را به طور جداگانه بررسی کند.

۳-۲-۱. دسترس پذیری اقتصادی (قیمتی)

این شاخص میزان توانمندی مسافران برای پرداخت هزینه های سفر هوایی را ارزیابی می کند که متأثر از قیمت پایه بلیت، عوارض، سطح درآمد خانوار و نرخ تورم است. در ایران نیز نوسانات شدید نرخ ارز و سیاست های مالیاتی، موجب جهش چشمگیر قیمت ها و خروج تدریجی تقاضا به سمت شیوه های حمل و نقل ارزان تر شده است. بنابراین یارانه مؤثری نیز برای کاهش بار هزینه ای گردشگران وجود ندارد. در نقطه مقابل، کشورهای موفق مانند هند با اتکا به توسعه شرکت های هواپیمایی کم هزینه، اعمال معافیت های مالیاتی بر سوخت و قطعات، و کاهش هزینه های عملیاتی فرودگاهی، توانسته اند سفر هوایی را برای اقشار وسیعی از جامعه دسترس پذیر کنند [۶]. در نتیجه، صرف وجود شبکه پروازی تضمین کننده دسترس پذیری نیست، بلکه تناسب قیمت با قدرت خرید جامعه شرط اساسی است.

۲-۳. دسترس‌پذیری ظرفیتی (کمی)

این مؤلفه نشان‌دهنده توان اجرایی و عرضه واقعی در بازار هوایی است که از طریق فراوانی پروازها، ظرفیت صندلی عرضه شده و وضعیت زیرساخت‌های ناوگانی ارزیابی می‌شود. در ادبیات گردشگری، دسترس‌پذیری صرفاً به وجود زیرساخت فیزیکی محدود نیست، بلکه پایداری خدمات حمل‌ونقل، فراوانی پروازها و پایداری عملیاتی ناوگان نیز اهمیت دارد. فرسودگی ناوگان با افزایش زمان تعمیرات، زمین‌گیری هواپیماها، کاهش قابلیت برنامه‌ریزی شبکه و افزایش احتمال لغو یا تأخیر پروازها، دسترس‌پذیری واقعی مقاصد گردشگری را کاهش می‌دهد. تحلیل وضعیت ایران نشان‌دهنده بحرانی جدی است؛ در حالی که رقبای منطقه‌ای نظیر ترکیش ایرلاینز و امارات از ناوگان نسبتاً جوان با میانگین عمر حدود ۹ و ۱۱ سال برخوردارند و ترکیه با ۸۰۰ فروند هواپیما (تا انتهای سال ۲۰۲۵) [۷]، غلبه کامل در بازار ترانزیتی دارند. ایران با میانگین عمر ناوگان حدود ۲۸ سال (بیش از دو برابر استاندارد جهانی) با پدیده ناوگان غیر فعال مواجه است. این فرسودگی سبب شده از مجموع ناوگان موجود، تنها حدود ۱۷۰ فروند هواپیما وظیفه پوشش عملیاتی بیش از ۷۰ فرودگاه کشور را بر عهده داشته باشند. براساس داده‌های اداره هوانوردی فدرال آمریکا، این کشور دارای بیش از ۵۰۰۰ فرودگاه عمومی فعال و بزرگ‌ترین شبکه حمل‌ونقل هوایی جهان است. همچنین گزارش‌های سالیانه شرکت‌های بزرگ هواپیمایی نشان می‌دهد شرکت‌هایی مانند امریکن ایرلاینز، دلتا ایرلاینز و یونایتد ایرلاینز هر یک ناوگانی متشکل از صدها هواپیمای مسافربری در اختیار دارند و روزانه هزاران پرواز انجام می‌دهند [۸]. این شکاف عمیق بین زیرساخت ثابت (فرودگاه) و متحرک (ناوگان)، یکی از عوامل عدم تحقق اهداف کمی برنامه‌های توسعه است. در جدول ۱، شاخص‌های آماری مربوط به ایران آمده است.

جدول ۱. تعداد صندلی‌ها و پروازهای ارائه شده، به تفکیک پروازهای داخلی و خارجی در سال ۱۴۰۳

شاخص	پروازهای داخلی	پروازهای بین‌المللی
تعداد کل صندلی‌ها	۲۰,۳۷۵,۸۸۴	۹,۰۱۷,۰۲۹۴ (فقط ناوگان ایرانی)
تعداد پروازها	۱۶,۰۰۷۷	۷۹,۰۵۳۲ (مجموع ایرانی و خارجی)

مأخذ: سالنامه آماری منتشر شده در بهمن ۱۴۰۴ توسط سازمان هواپیمایی کشوری.

ارقام استخراج شده از عملکرد سال ۱۴۰۳، بازگوکننده چندین واقعیت راهبردی در لایه‌های زیرین صنعت هوانوردی ایران است. با محاسبه نسبت صندلی به پرواز در بخش داخلی، مشخص می‌شود که میانگین ظرفیت هر پرواز در ایران حدود ۱۲۷ صندلی بوده؛ در حالی که میانگین ظرفیت پروازهای برنامه‌ای در جهان در سال ۲۰۲۴ حدود ۱۶۱ صندلی به ازای هر پرواز گزارش شده است [۹]. این فاصله می‌تواند نشان‌دهنده سهم بالاتر هواپیماهای کوچک‌تر در ناوگان عملیاتی ایران و محدودیت استفاده از هواپیماهای با ظرفیت بالاتر باشد. از منظر دسترس‌پذیری، در مسیرهای پرتردد استفاده از هواپیماهای با ظرفیت متناسب با تقاضا می‌تواند امکان جابه‌جایی تعداد بیشتری مسافر را بدون افزایش متناسب تعداد پروازها فراهم کند.

در بخش پروازهای بین‌المللی نیز، میانگین ۱۱۵ صندلی به ازای هر پرواز، ظرفیت پایین‌تری را نسبت به برخی هاب‌های هوایی منطقه و بازارهای بین‌المللی پرتردد نشان می‌دهد. برای نمونه، میانگین ظرفیت هر پرواز در ۱۰ فرودگاه پرتردد اروپا در سال ۲۰۲۴ حدود ۱۹۴ صندلی بوده و این رقم در فرودگاه‌هایی مانند استانبول، دبی و دوحه به ترتیب حدود ۲۱۸، ۲۷۶ و ۲۵۷ صندلی گزارش شده است [۱۰]. این فاصله می‌تواند بیانگر محدودیت ظرفیت هواپیماهای مورد استفاده شرکت‌های ایرانی در بازار بین‌المللی باشد و در شرایطی که تقاضای کافی وجود دارد، توان شرکت‌های داخلی برای عرضه ظرفیت رقابتی و جذب مستقیم گردشگران ورودی را محدود کند.

وجود ۷۰ فرودگاه مسافربری در مقابل تنها ۱۷۰ هواپیمای فعال، نشان‌دهنده یک عدم توازن سرمایه‌گذاری است. در واقع، شبکه هوایی ایران دچار تورم زیرساخت فیزیکی و فقر ظرفیت عملیاتی است. این وضعیت باعث شده که بسیاری از فرودگاه‌های استانی به فرودگاه‌های کم‌ترافیک تبدیل شوند، زیرا ناوگان محدود کشور، صرفاً در مسیرهای سودآور (نظیر تهران-مشهد که به تنهایی ۱۲ درصد کل ظرفیت را

شامل می شود) متمرکز شده است. مطابق آمار سازمان هواپیمایی کشوری مندرج در جدول ۲، تعداد پروازهای داخلی از حدود ۱۷۰ هزار پرواز در سال ۱۴۰۰ به ۱۵۲ هزار پرواز در سال ۱۴۰۲ کاهش یافته (رشد منفی ۱۰.۶ درصد)، اما همزمان تعداد مسافران جابه جا شده با ۱۰ درصد رشد به بیش از ۱۷.۲ میلیون نفر رسیده است.

جدول ۲. تعداد پروازهای داخلی انجام شده توسط شرکت های هواپیمایی داخلی و تعداد مسافر در سال ۱۴۰۰ و ۱۴۰۲

شاخص	سال ۱۴۰۰	سال ۱۴۰۲	نرخ رشد
تعداد پرواز	۱۷۰,۱۲۵	۱۵۲,۰۰۳	۱۰,۶۵ - درصد
تعداد مسافر	۱۵,۶۵۰,۲۲۸	۱۷,۲۱۷,۸۱۴	۱۰,۰۲ درصد
ضریب اشغال مسافر	۹۲,۰ نفر	۱۱۳,۳ نفر	۲۳,۱ درصد

مأخذ: سالنامه آماری سال ۱۴۰۰ و ۱۴۰۲؛ منتشر شده توسط سازمان هواپیمایی کشوری.

بررسی ریشه ای این آمار نشان می دهد که انقباض شبکه پروازی و تمرکز مسافران در مسیرهای اصلی، حاصل ترکیب دو عامل اقتصادی و زیرساختی با اولویت های زیر است:

- **افزایش هزینه ها و غیر اقتصادی شدن مسیرهای فرعی:** افزایش نرخ بلیت هواپیما و بالا رفتن هزینه های عملیاتی در کنار کاهش قدرت خرید عمومی، موجب شده سفر هوایی در مسیرهای کم ترافیک در مقایسه با حمل و نقل زمینی فاقد توجیه اقتصادی شود. از این رو، با عدم جبران زیان پروازهای تکلیفی از سوی دولت، شرکت های هواپیمایی این مسیرها را از برنامه خود حذف کرده یا کاهش داده اند.
 - **تمرکز ظرفیت بر مسیرهای پر تردد:** بنگاه های اقتصادی برای حفظ سودآوری، ناوگان فعال خود را به سمت مسیرهای پر تقاضا (نظیر تهران، مشهد و کیش) هدایت کرده اند که امکان تکمیل ظرفیت صندلی ها در آنها وجود دارد.
- بنابراین، انقباض شبکه پروازی و عدم پوشش مقاصد جدید گردشگری، پیامد مستقیم غیر اقتصادی شدن مسیرهای فرعی و تمرکز اجباری ناوگان موجود بر محورهای اصلی کشور است.

۳-۲-۳. دسترس پذیری شبکه ای (اتصال)

این بُعد، کیفیت اتصال میان مقاصد، گستردگی مسیرهای مستقیم، وجود پروازهای اتصال دهنده و میزان پیوند شبکه هوایی کشور با شبکه های منطقه ای و بین المللی را ارزیابی می کند. شبکه هوایی ایران فاقد منطق اتصال شبکه ای مرسوم در جهان^۱ و عمدتاً به پروازهای نقطه به نقطه محدود است. آمارهای سالنامه آماری سازمان هواپیمایی کشوری (بهمن ۱۴۰۴) نشان می دهد از مجموع حدود ۳۲۰ هزار پرواز داخلی در سال ۱۴۰۳، حدود ۴۰ درصد تنها در ۱۰ مسیر پر تردد انجام شده و مسیر «تهران-مشهد» به تنهایی بیش از ۱۲ درصد از کل پروازهای داخلی را دارد. شبکه پروازی ایران با سهم بیش از ۷۰ درصدی پروازهای تهران محور و سهم کمتر از ۳۰ درصدی پروازهای غیر تهران محور، به شدت تک قطبی و فاقد منطق اتصال شبکه ای است. این تمرکز، دسترس پذیری گردشگران به مقاصد داخلی را محدود و امکان شکل گیری گردشگری چندمقصودی را تضعیف می کند. در عرصه بین المللی نیز، محدودیت های سیاسی^۲ ضعف پیوند با شبکه های جهانی و بهره برداری محدود از ظرفیت آزادی های هوایی، از عوامل مؤثر در عدم تبدیل ایران به قطب ترانزیتی منطقه ای بوده اند.^۳ تجربه های

۱. الگویی که در آن پروازها از طریق فرودگاه های قطب (هاب) به هم متصل شده و مسافران با یک توقف به مقاصد متعدد دسترسی می یابند.

۲. تحریم های اعمال شده علیه صنعت هوانوردی غیر نظامی ایران، شامل ممنوعیت فروش هواپیما و قطعات، تحریم شرکت های هواپیمایی ذیل دستورات اجرایی ۱۳۲۲۴ و ۱۳۳۸۲، محدودیت سوخت رسانی (قانون) CISADA و موانع بانکی، موجب کاهش تعداد پروازهای بین المللی، محدود شدن مقاصد پروازی و دشواری در توسعه شبکه اتصال منطقه ای شده است. همچنین مشکلات بیمه، سوخت گیری در برخی فرودگاه های خارجی و محدودیت همکاری های بین المللی، ظرفیت تبدیل ایران به هاب ترانزیتی را تضعیف کرده است.

۳. براساس آخرین سالنامه آماری منتشر شده توسط سازمان هواپیمایی کشوری در زمستان ۱۴۰۴، ۷۷ شهر مختلف در جهان پرواز مستقیم به ایران داشته اند.



بین‌المللی نشان می‌دهد تحقق این هدف مستلزم ناوگان رقابت‌پذیر، زیرساخت مناسب، اتصال شبکه‌ای گسترده و سیاست‌های تسهیلگر نیز هست؛ برای نمونه، موفقیت دبی صرفاً ناشی از آزادی‌های هوایی نبوده، بلکه حاصل ترکیب این سیاست با سرمایه‌گذاری گسترده در ناوگان، زیرساخت و توسعه شبکه بین‌المللی مقاصد بوده است.^۱

۴. آسیب‌شناسی گردشگری مبتنی بر حمل و نقل هوایی در ایران

۴-۱. چالش‌های دسترس‌پذیری اقتصادی

یکی از چالش‌های ساختاری بازار حمل و نقل هوایی، فاصله میان الگوهای رسمی قیمت‌گذاری و ساختار واقعی هزینه‌های عملیاتی است. اتکا به نرخ‌گذاری دلاری ثابت، بدون لحاظ این واقعیت که حدود ۵۰ درصد هزینه‌های عملیاتی ریالی بوده، به اختلال در تعادل عرضه و تقاضا منجر شده است. از منظر فنی، هزینه‌های پروازی با افزایش طول مسیر به صورت خطی رشد نمی‌کنند و به علت ثابت بودن مخارج فرودگاهی و ناوبری، هزینه واقعی یک مسیر دو ساعته تنها ۱.۵ برابر یک مسیر یک ساعته است. نادیده گرفتن این نسبت غیرخطی می‌تواند به توزیع نامتوازن هزینه‌های سربار بر قیمت صندلی منجر شود [۱۱]. همچنین، فشار تورم داخلی با خارج کردن سفر هوایی از سبد مصرفی بخش بزرگی از جامعه، تقاضای پایه را کاهش و «بازدهی به مقیاس»^۲ را تضعیف کرده که خود مانعی مضاعف بر سر راه ارزان‌سازی سفر است. بررسی بازار، نشان‌دهنده انقباض تقاضا و کاهش سهم هوانوردی در سبد سفرهای داخلی بوده، به گونه‌ای که جایگاه آن به تدریج به خودروی شخصی و قطار واگذار شده است. **وضع مالیات بر ارزش افزوده از سال ۱۴۰۰، آزادسازی قیمت‌ها در سال ۱۴۰۳ و برنامه حذف مرحله‌ای یارانه سوخت در بودجه ۱۴۰۴ و ۱۴۰۵، مؤید تغییر نگاه کلان به این حوزه بوده؛ رویکردی که این صنعت را از یک «ضرورت توسعه‌ای و خدمت عمومی» به یک «کالای لوکس» مخصوص دهک‌های ثروتمند بدل کرده و به عدم استطاعت‌پذیری نرخ بلیت برای بخش بزرگی از جامعه انجامیده است.** این روند با حذف معافیت مالیاتی حمل و نقل هوایی داخلی و شمول نرخ ۹ درصد مالیات بر ارزش افزوده آغاز شد که هزینه نهایی مصرف‌کننده را مستقیماً افزایش داد و بخشی از بار اصلاحات بودجه‌ای را به تقاضای سفر هوایی منتقل کرد. در ادامه، آزادسازی کامل نرخ بلیت در سال ۱۴۰۳ در شرایط محدودیت شدید ناوگان و رقابت ناقص، بیش از آنکه به بهبود کیفیت منجر شود، به رشد محسوس قیمت‌ها در مسیرهای پرتردد و ایام اوج تقاضا انجامید. در نهایت، سیاست اصلاح تدریجی قیمت سوخت جت در بودجه ۱۴۰۴ و ۱۴۰۵، با توجه به سهم حدود ۱۳ درصدی سوخت در هزینه‌های عملیاتی و بهره‌وری پایین سوخت در ناوگان فرسوده، فشار مضاعفی وارد کرده که نه تنها موجب جهش قیمت بلیت و کاهش تقاضا شده، بلکه دسترسی نابرابر به حمل و نقل هوایی را در پهنه جغرافیایی کشور تشدید کرده است. این تغییرات در رویکرد، با در نظر گرفتن ساختار هزینه‌ای صنعت، دسترس‌پذیری اقتصادی را به شدت تهدید می‌کند؛ به طوری که هم‌اکنون تعمیر و نگهداری (۳۱ درصد)، هزینه‌های بالاسری (اداری)^۴ (۱۳ درصد)، سوخت (۱۳ درصد) و مالیات و عوارض، سهم عمده‌ای از بهای بلیت را به خود اختصاص داده‌اند.^۵

۱. ایجاد شبکه گسترده‌ای از ۲۵۰ مقصد مستقیم.

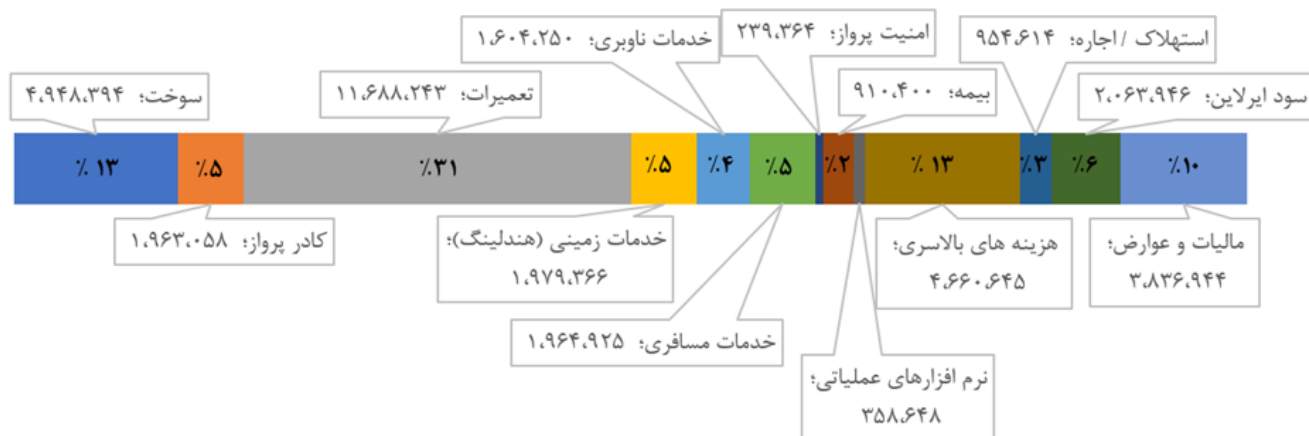
2. Economies of Scale

۳. رأی تأییدی دیوان عدالت اداری به تاریخ ۲۶ خرداد ۱۴۰۳ به آزادسازی نرخ بلیت هواپیما انجامید. هر چند هدف آن جبران هزینه‌های عملیاتی بود، اما به علت محدودیت ناوگان و رقابت ناقص، عمدتاً به افزایش قیمت در مسیرهای پرمقاضی انجامید.

۴. حقوق، دستمزد و مزایای نیروی انسانی، هزینه اجاره، تعمیر و نگهداری و استهلاک دارایی‌ها و کمیسیون فروش، جزء هزینه‌های بالاسری در نظر گرفته شده‌اند.

۵. طبق گزارش «مسئله قیمت بلیت هواپیما: ساختار هزینه، سناریوهای پیش‌رو و راهکار کاهش قیمت»، ساختار هزینه مسیر تهران - مشهد در مهر ۱۴۰۴ بر مبنای متوسط نرخ واقعی فروش بلیت و با مفروضات استاندارد عملیاتی محاسبه شده و تفکیک جداگانه‌ای میان شرکت‌های مختلف ارائه نشده؛ همچنین گزارش تصریح می‌کند اتکا به سقف‌های اعلامی یا نرخ دلاری ثابت گمراه‌کننده بوده و تنها میانگین ماهیانه نرخ‌های فروش رفته، همراه با تحلیل ساختار هزینه و مفروضات بهره‌برداری، می‌تواند مبنای معتبر ارزیابی سیاستی قیمت بلیت باشد.

شکل ۱. ساختار هزینه بلیت هواپیما در مسیر تهران - مشهد در مهر ماه ۱۴۰۴ [۱۱]



براساس شکل ۱، سهم بالای هزینه تعمیر و نگهداری در ساختار هزینه شرکت‌های هواپیمایی ایران، بیانگر فشار قابل توجه هزینه‌های فنی بر قیمت تمام شده خدمات هوایی است. این وضعیت تحت تأثیر عواملی چون فرسودگی ناوگان، محدودیت‌های تحریمی در تأمین قطعات، تنوع ناکارآمد ناوگان و سطح پایین بهره‌برداری از هواپیماها قرار دارد. پایین بودن ساعات پرواز موجب می‌شود هزینه‌های ثابت و نیمه ثابت عملیاتی بر تعداد کمتری صندلی سرشکن شود و هزینه هر صندلی افزایش یابد. از این رو، افزایش بهره‌وری ناوگان و ساعات پرواز، در کنار نوسازی و بهبود زنجیره تأمین قطعات، از مهم‌ترین راهکارهای کاهش هزینه تمام شده است.

برآورد وضعیت‌های محتمل آینده نشان می‌دهد در صورت رهاسازی و لوکس‌انگاری بازار، نرخ بلیت مسیر تهران-مشهد که در مهر ۱۴۰۴ حدود ۳ میلیون و ۷۰۰ هزار تومان و تا نیمه ابتدایی سال ۱۴۰۵ به صورت میانگین حدود ۹ میلیون تومان بوده، با حفظ روند فعلی، در انتهای سال ۱۴۰۵ به محدوده ۱۳ میلیون تومان خواهد رسید [۱۱]. چنین سطح قیمتی به معنای خروج قطعی حمل و نقل هوایی از سبد مصرفی طبقه متوسط و عدم تحقق اهداف کتبی برنامه هفتم در جذب گردشگر است. با توجه به وضعیت نامتوازن تعطیلات رسمی کشور که غالباً یک یا دو روز است، زمان دسترسی به مقصد به مؤلفه تعیین کننده در انتخاب وسیله سفر تبدیل شده و حمل و نقل هوایی برای مسیرهای طولانی نقش زیرساختی پیدا می‌کند. افزایش هزینه بلیت یا ضعف شبکه پروازی عملاً سفر به مقاصد دورتر را برای خانوارهای متوسط محدود کرده و انتخاب آنها را به مقاصد نزدیک و جاده‌ای سوق می‌دهد. در شرایط نیاز مبرم به حمل و نقل هوایی برای پیمودن فواصل تا ۲۰۰۰ کیلومتری، سهم هواپیما در سبد سفرهای داخلی به ۰.۶۱ درصد و سهم سفر جاده‌ای به بیش از ۷۰ درصد رسیده است. این وابستگی مفرط به خودروی شخصی شعاع سفر را محدود کرده و به تمرکز ۴۶ درصدی جریان گردشگری در تنها ۶ استان مرکزی و شمالی^۱ انجامیده که پیامد نهایی آن، انزوای هوایی و محرومیت مقاصد دورتر و استان‌های مرزی همچون سیستان و بلوچستان و خراسان جنوبی از چرخه ثروت گردشگری است.

۱-۴. تأثیر بهره‌وری ناوگان هوایی بر دسترس پذیری اقتصادی گردشگران

براساس شکل ۱، ریشه یابی قیمت‌های غیربهبوده نشان می‌دهد علاوه بر نظام نرخ گذاری، دسترس پذیری اقتصادی تحت تأثیر ساختار هزینه‌های عملیاتی صنعت هوانوردی است. میانگین ساعت پروازی ناوگان کشور به علت فرسودگی و محدودیت‌های زنجیره تأمین قطعه در سطح پایین (حدود ۱۶۸ ساعت در ماه) قرار دارد. افزایش بهره‌وری ناوگان می‌تواند بخشی از فشار هزینه‌ای را کاهش دهد. مطالعات نشان می‌دهند در صورت رسیدن به سطح ۲۵۰ ساعت پرواز در ماه، می‌توان سهم هزینه‌های ثابت سرشکن شده بر بلیت را تا ۴۱ درصد کاهش داد.

۱. استان‌های گیلان، مازندران، فارس، خراسان رضوی، اصفهان و تهران.



در برخی سناریوهای محاسباتی، این کاهش هزینه می‌تواند زمینه نزدیک شدن نرخ‌های فروش به سطوح پایین‌تر را فراهم کند؛ هر چند تحقق آن در عمل به عواملی چون شرایط بازار، نرخ ارز، ضریب اشغال و سیاست‌های قیمت‌گذاری شرکت‌ها نیز وابسته است. در چنین شرایطی، نسبت قیمت بلیت هواپیما به قطار به حدود ۲.۵ برابر می‌رسد که این امر انتخاب سفر هوایی را برای قشر وسیع‌تری از جامعه امکان‌پذیر کرده و می‌تواند به افزایش تقاضا و تقویت گردشگری داخلی کمک کند [۱۱]. بنابراین، پایداری صنعت گردشگری هوایی و تحقق حق دسترسی عادلانه به سفر، مستلزم عبور از نگاه لوکس‌انگارانه به پرواز و بازتعریف مدل‌های ارائه خدمت، از جمله توسعه شرکت‌های هواپیمایی کم‌هزینه است. برای گردشگر خارجی، **صرفاً رزان بودن دلاری بلیت تعیین‌کننده نیست، بلکه کیفیت دسترسی به خدمت و شفافیت ساز و کار خرید اهمیت بیشتری دارد.** وجود ساز و کارهای دوبرخی در برخی خدمات گردشگری از منظر ادراک عدالت قیمتی و اعتماد بازار، اثر منفی بر تجربه سفر دارد و می‌تواند این تصور را ایجاد کند که بازار فاقد شفافیت و استاندارد یکسان است. از سوی دیگر، محدودیت دسترسی ایران به شبکه‌های پرداخت بین‌المللی و نبود امکان استفاده از کارت‌های اعتباری رایج مانند ویزا و مستر کارت، فرایند خرید بلیت را برای گردشگران خارجی پیچیده می‌کند. وابستگی به پرداخت نقدی، صرافی‌های محلی یا واسطه‌های فروش، ریسک مبادله و هزینه‌های پنهان را افزایش می‌دهد و با استانداردهای متعارف گردشگری جهانی سازگار نیست. در نتیجه، حتی اگر قیمت اسمی بلیت پایین باشد، ترکیب ابهام در نظام قیمت‌گذاری و دشواری پرداخت می‌تواند مزیت رقابتی حمل‌ونقل هوایی ایران را در جذب گردشگران بین‌المللی تضعیف کرده و بخشی از تقاضای بالقوه را به سمت مقاصد جایگزین هدایت کند.

۲-۴. چالش‌های دسترس‌پذیری فیزیکی

در ایام اوج تقاضا مانند نوروز و اربعین، تقاضای سفر هوایی به صورت ناگهانی و فشرده افزایش می‌یابد، در حالی که به علت فرسودگی ناوگان، محدودیت بهره‌برداری عملیاتی و زمین‌گیری بخشی از هواپیماها، امکان افزایش سریع عرضه وجود ندارد. برخلاف کشورهایی با ناوگان جوان و ذخیره عملیاتی کافی، شرکت‌های هواپیمایی ایرانی عملاً ظرفیت انعطاف‌پذیر و امکان افزایش فوری عرضه در اختیار ندارند؛ نه هواپیمای پشتیبان کافی موجود بوده و نه امکان اجاره گسترده ناوگان خارجی به سهولت فراهم است. در نتیجه، کمبود بلیت، افزایش قیمت، رشد تعداد تأخیرها و فشار مضاعف بر شبکه در دوره‌های اوج سفر است. اگر در همین شرایط محدود، هدف **ورود ۱۵ میلیون گردشگر خارجی** در برنامه هفتم پیشرفت را در نظر بگیریم، مسئله به یک چالش جدی تبدیل می‌شود. تحقق این هدف مستلزم افزایش ظرفیت پروازهای بین‌المللی و همچنین تقویت پروازهای توزیع‌کننده داخلی به مقاصد گردشگری است. **در حالی که ظرفیت فعال فعلی حتی پاسخگوی تقاضای داخلی در دوره‌های اوج نیست. افزودن تقاضای خارجی بدون توسعه هم‌زمان ناوگان و زیرساخت، به رقابت مستقیم میان مسافر داخلی و خارجی بر سر ظرفیت محدود خواهد انجامید و می‌تواند به افزایش قیمت، بی‌ثباتی برنامه پروازی و کاهش قابلیت اتکای شبکه منجر شود.** از منظر تورگردانان خارجی نیز، مسئله صرفاً تعداد صندلی نیست، بلکه دسترسی و اتصال هوایی مقصد از عوامل مؤثر بر امکان طراحی و عرضه بسته‌های سفر در بازارهای بین‌المللی است. تورگردانان از طریق فعالیت‌های بازاریابی و کانال‌های توزیع، نقش مهمی در هدایت تقاضا از بازارهای مبدأ به مقاصد گردشگری دارند و دسترسی هوایی نیز یکی از مؤلفه‌های مؤثر بر فعالیت آنهاست. بنابراین، محدودیت یا نوسان در عرضه پرواز می‌تواند امکان طراحی و عرضه منظم بسته‌های سفر به مقصد را محدود کند. از این رو، تقویت و پایداری شبکه پروازی، در کنار افزایش ظرفیت صندلی، یکی از الزامات بهبود دسترس‌پذیری گردشگری و تحقق اهداف کمی برنامه هفتم است [۱۲].

۳-۴. چالش‌های دسترس‌پذیری شبکه‌ای

محدودیت در شبکه حمل‌ونقل هوایی ایران، موانع جدی دیگری ایجاد کرده است. هم‌اکنون اغلب پروازهای بین‌المللی به مقاصد مانند تهران یا چند شهر اصلی محدود شده و امکان پیمودن مسیرهای چندمقصدی در ایام اوج تقاضا و برای مقاصد پرتقاضا وجود ندارد. عدم وجود پوشش هوایی گسترده در سطح کشور، عملاً در دسترس نبودن برخی مقاصد کمتر شناخته شده را به دنبال دارد. محدودیت‌های ناشی از تمرکزگرایی در برنامه‌ریزی کالبدی و ضعف در زیرساخت‌های اجرایی، توزیع متوازن ثروت گردشگری در استان‌ها را مختل کرده و برخلاف

کشورهایی که با داشتن شبکه حمل و نقل هوایی و ریلی منظم، توزیع گردشگران میان مناطق مختلف را تسهیل کرده و وابستگی به چند مقصد خاص را کاهش داده‌اند، در ایران فقدان زیرساخت مناسب (مانند نقص در دسترسی شبکه‌ای) به بزرگ‌ترین مانع برای تعریف مسیرهای جدید تبدیل شده است. از آنجا که حمل و نقل هوایی، امکان جابه‌جایی سریع در فاصله‌های طولانی را فراهم می‌آورد، نبود آن در شبکه پروازی باعث می‌شود تنها مناطقی که پرواز در آنها برقرار بوده امکان جذب گردشگر دوردست را داشته باشند و امکان تعریف بسته‌های سفر ترکیبی و چندمقصودی که نیازمند جابه‌جایی‌های سریع بین استانی است، از بین برود. در کنار ضعف ناوگان داخلی، موانع قانونی نیز بر شدت این چالش افزوده‌اند؛ به‌طوری که ممنوعیت کابوتاژ^۱، امکان استفاده از ناوگان خارجی برای پوشش برخی فاصله‌های داخلی را از بین برده است. در نتیجه ایران نه تنها در جذب گردشگران چندمقصودی ناکام می‌ماند، بلکه مزیت رقابتی خود را در بازار منطقه‌ای به رقبا واگذار می‌کند؛ وضعیتی که دسترس‌پذیری عادلانه به تمامی پهنه جغرافیایی کشور را به چالش کشانده است.

۴-۴. واکاوی محدودیت قانونی: قانون هواپیمایی کشوری (۱۳۲۸)

بررسی‌ها نشان می‌دهد اگرچه تحریم‌های ظالمانه عامل اولیه در توقف نوسازی و زمین‌گیر شدن ناوگان بوده، اما برخی ساختارهای قانونی داخلی به‌عنوان گلوگاه ثانویه، مانع از به‌کارگیری راهکارهای جایگزین (مانند استفاده از ظرفیت‌های خارجی) برای خنثی‌سازی اثر تحریم‌ها شده است. در واقع قانون هواپیمایی کشوری، با نگاه حمایت‌گرایی سنتی، دست سیاستگذار را برای مدیریت بحران تحریم بسته نگه داشته است. محور کلیدی این انعطاف‌ناپذیری ساختاری، ماده (۲۷) (ممنوعیت مطلق کابوتاژ) است. ممنوعیت حمل مسافر داخلی توسط ناوگان خارجی در شرایطی که ناوگان ملی توان پاسخگویی به تقاضا (به‌ویژه در ایام اوج) را ندارد، به معنای قفل شدن زنجیره سفر گردشگر خارجی بوده و توزیع متوازن ثروت گردشگری در استان‌ها را از بین برده است. علاوه بر این، تمرکزگرایی ناشی از بند «ج» ماده (۵۷) قانون برنامه هفتم که آزادسازی پروازها را صرفاً به فرودگاه امام خمینی (ره) محدود کرده، مانع از تبدیل فرودگاه‌های راهبردی نظیر مشهد، شیراز و چابهار به قطب‌های منطقه‌ای گردشگری شده است. لذا اصلاح این مواد برای اجازه کابوتاژ مشروط،^۱ یکی از پیش‌شرط‌های اساسی تحقق اهداف کمی برنامه هفتم پیشرفت است.

۵. راهبردهای ارتقای دسترس‌پذیری حمل و نقل هوایی برای گردشگران

۵-۱. استفاده از ظرفیت مکمل بین‌المللی (ویژه ایام اوج تقاضا)

در کوتاه‌مدت و ایام پیک، استفاده از ظرفیت‌های خارجی می‌تواند خلأهای ناوگان داخلی را جبران کند. این روش برای مدیریت بحران‌های کوتاه‌مدت و فصلی (مانند نوروز، تابستان یا مراسم مذهبی) مناسب و شامل اجاره تر^۲ و اجاره خشک^۳ هواپیما از طریق شرکت‌های خارجی است. اجاره‌گذاری هواپیما به‌ویژه در تعطیلات نوروز یا تابستان که تقاضا اوج می‌گیرد، امکان پاسخ‌دهی سریع به سفرهای فصلی را فراهم می‌کند. همچنین پروازهای چارتر یا نیمه‌چارتر توسط شرکت‌های هواپیمایی خارجی می‌تواند در ایام اوج بار سفر، ظرفیت اضافی و هزینه پایین برای مسافران ایجاد کند. این رویکرد مکمل، ضمن پاسخ‌گویی به نیاز مقطعی، زمان لازم برای تقویت همیشگی ناوگان داخلی را مهیا می‌کند. با در نظر گرفتن شرایط فعلی کشور، می‌توان از ظرفیت‌های کشورهای هم‌پیمان در این زمینه استفاده کرد.

۱. اعطای مجوز محدود، موقت و هدفمند به شرکت‌های هواپیمایی خارجی برای انجام برخی پروازهای داخلی در شرایط کمبود ظرفیت ناوگان، ایام اوج تقاضا و یا مسیرهای اولویت‌دار گردشگری. باید توجه داشت که هدف، آزادسازی کامل بازار حمل و نقل داخلی نیست.

۲. در اجاره تر (Wet Lease)، هواپیما همراه با خدمه کامل، تعمیر و نگهداری و بیمه از یک شرکت خارجی اجاره می‌شود. این روش، به‌علت دور زدن مشکل تأمین قطعات (چون مسئولیت فنی با شرکت خارجی بوده) و نبود محدودیت‌های تحریمی، برای پوشش مسیرهای پر تقاضا در ایام اوج گردشگری مناسب است.

۳. در اجاره خشک (Dry Lease)، شرکت هواپیمایی فقط هواپیما را (بدون خدمه، بیمه و نگهداری) اجاره می‌کند و آن را تحت گواهی عملیاتی (AOC) خود به پرواز درمی‌آورد. تحریم‌ها مانع اصلی تأمین قطعات و پشتیبانی فنی برای هواپیماهای اجاره خشک هستند. همچنین، شرکت‌های اجاره‌دهنده به‌علت ریسک‌های سیاسی و بیمه‌ای، تمایل کمی به اجاره هواپیما به شرکت‌های ایرانی دارند.



۲-۵. یکپارچه‌سازی شبکه پروازی

یکپارچه‌سازی شبکه به معنای گسترش اتصالات پروازی بین مقاصد گردشگری داخلی و پیوستن پروازها به شبکه‌های جهانی است. این کار از طریق توسعه قراردادهای نماد مشترک^۱ و الحاق به ائتلاف‌های هوایی ممکن می‌شود. البته تحقق این هدف مستلزم رفع یا کاهش برخی موانع مانند محدودیت‌های ناشی از تحریم، ارتقای سامانه‌های فروش و توزیع بلیت، افزایش قابلیت اتکای عملیات پروازی و ایجاد مشوق‌های تجاری برای همکاری شرکت‌های خارجی است. با انعقاد قراردادهای نماد مشترک با شرکت‌های هواپیمایی منطقه‌ای، به سرعت صدها مقصد خارجی و داخلی جدید به شبکه پروازی داخلی بدون نیاز به خرید ناوگان جدید اضافه می‌شود. به عنوان مثال، شرکت‌های هواپیمایی ایرانی می‌توانند با شرکت‌های خارجی فعال در منطقه قرارداد مشترک برقرار کنند تا مسافران داخلی و خارجی بتوانند با یک بلیت ترکیبی به چندین مقصد سفر کنند. تبدیل فرودگاه‌های بزرگ و دارای ظرفیت مناسب به قطب حمل‌ونقل و افزایش پروازهای ترانزیت^۲ نیز از جنبه‌های این روش است. چنین اقدام‌هایی باعث می‌شود گردشگران در زمان اقامت خود امکان بازدید از چند شهر را داشته باشند که این امر به توزیع متوازن تر گردشگری میان استان‌ها کمک می‌کند. به عنوان مثال مسافری در برزیل بلیتی به مقصد شیراز می‌خرد. بخش اول سفر (سائوپائولو-دبی) را با هواپیمایی امارات و بخش دوم (دبی-شیراز) را با ماهان انجام می‌دهد، اما کل سفر با یک بلیت و یک شماره پرواز صادر می‌شود. این روش نام شهرهای ایران را در مبادی جهانی قابل رؤیت می‌کند و دسترس‌پذیری شبکه‌ای را به شدت افزایش می‌دهد. اما توسعه قراردادهای نماد مشترک نباید به عنوان یک راهکار مستقل تلقی شود، بلکه موفقیت آن به بهبود هم‌زمان شرایط عملیاتی، حقوقی و بین‌المللی صنعت هوانوردی کشور وابسته است.

۳-۵. راهبرد توسعه دیپلماسی هوایی

در جدول ۳، قوانین و مقررات آزادی‌های ۹ گانه پرواز که توسط سازمان بین‌المللی هوانوردی وضع شده، ارائه شده است. به دیپلماسی هوایی در اسناد حاکمیتی ایران نباید صرفاً به عنوان یک ابزار برای تسهیل و اعطای آزادی‌های یک‌سویه سوم و چهارم نگریسته شود. برای تحقق اهداف کمی برنامه هفتم پیشرفت، لازم است دیپلماسی هوایی به عنوان بخشی از دیپلماسی اقتصادی، بر فعال‌سازی هوشمندانه حقوق حمل‌ونقل^۳ متمرکز شود. مطابق تعاریف، آزادی‌های پنجم، ششم و هفتم مربوط به فعالیت شرکت‌های هواپیمایی خارجی برای رونق گردشگر ورودی به کشور هستند، در حالی که آزادی‌های هشتم و نهم به مشارکت آنها برای گردشگری داخلی مربوط می‌شوند. تلفیق آزادی‌های پنجم، ششم و هفتم به طرح آسمان باز مشهور است که اساساً یک توافق دوطرفه میان کشورها محسوب می‌شود. طی این سیاست، کشوری که آسمان باز را در فرودگاه قطب خود تعریف می‌کند، در ازای آن امتیازاتی دریافت می‌کند. اگر کشوری دارای خطوط هوایی قوی باشد، می‌تواند براساس آزادی ششم، جابه‌جایی مسافران بین‌المللی را انجام دهد. اتخاذ چنین رویکردی که از ظرفیت شرکت‌های هواپیمایی خارجی استفاده می‌کند، ورود گردشگران به ایران را تسهیل کرده و می‌تواند نقش مؤثری در افزایش دسترس‌پذیری گردشگری داشته باشد.

۱. قراردادهای Code-share توافقاتی میان شرکت‌های هواپیمایی هستند که به هر یک اجازه می‌دهد پروازهای شرکت دیگر را با شماره پرواز خود به فروش رسانده و شبکه پروازی خود را گسترش دهند.

۲. پروازهایی که مسافر در فرودگاهی میانی (قطب یا هاب) توقف کرده، هواپیمای خود را تعویض می‌کند و سپس به مقصد نهایی ادامه مسیر می‌دهد (معمولاً بدون خروج از محوطه ترانزیت فرودگاه).

3. Traffic Rights

جدول ۳. قوانین و مقررات آزادی های ۹ گانه پرواز تعیین شده توسط سازمان بین المللی هوانوردی

ردیف	نوع	تعریف	جایگاه در گردشگری
۱	آزادی اول	اجازه پرواز بر فراز آسمان هر یک از کشورهای عضو، بدون فرود در آن کشور	بدون تأثیر
۲	آزادی دوم	فرود در هر یک از کشورهای عضو، به منظوری غیر از بهره برداری مسافر و بار، برای مثال برای سوخت گیری و یا تعمیرات و مسائل فنی	بدون تأثیر (مگر در موارد اضطراری)
۳	آزادی سوم	حمل مسافر از کشوری که خط هوایی متعلق به آن است به کشور دیگر	اساس گردشگری ورودی؛ رکن اصلی حمل مسافر
۴	آزادی چهارم	فرود در فرودگاه کشوری که خط هوایی متعلق به آن نیست و حمل مسافر از آنجا به مقصد کشوری که خط هوایی متعلق به آن است.	اساس گردشگری خروجی؛ ستون اصلی بازگرداندن مسافر از مقصد
۵	آزادی پنجم	بارگیری مسافر در فرودگاه مبدأ در کشوری که خط هوایی متعلق به آن کشور است و پرواز به مقصد دوم، و تخلیه بار و مسافر، و سپس پرواز به مقصد سوم پس از بارگیری مجدد	افزایش اتصال جهانی مقصد؛ امکان جذب گردشگر از کشورهای ثالث در یک مسیر پروازی
۶	آزادی ششم	حمل مسافر از یک کشور به کشوری که خط هوایی متعلق به آن است و سپس به مقصد یک کشور دیگر	اساس فرودگاه قطب و گردشگری ترانزیتی؛ (مانند فرودگاه دبی و استانبول)
۷	آزادی هفتم	حمل مسافری از کشوری به کشور دیگر که توسط خط هوایی که متعلق به هیچ کدام از این کشورها نیست.	آزادسازی کامل منطقه ای (بسیار نادر)؛ ایجاد مسیرهای پروازی کاملاً جدید، افزایش رقابت در مسیرهای موجود، کاهش قیمت بلیت و افزایش گزینه های سفر برای گردشگران ورودی است.
۸	آزادی هشتم	حمل مسافر از کشوری که خط هوایی متعلق به آن است به دو مقصد مختلف در کشوری دیگر با امکان بارگیری مجدد و برعکس	کابوتاژ پیوسته؛ اجرای تورهای گردشگری چندمقصدی در داخل کشور مقصد
۹	آزادی نهم	حمل مسافر میان دو فرودگاه در یک کشور توسط خط هوایی خارجی	کابوتاژ کامل (آزادسازی بازار داخلی)؛ یکی از راه حل های رفع مشکل حمل و نقل هوایی داخلی برای گردشگران

مأخذ: نگارنده.

پیشینه قانونی استفاده از آزادی های هوایی در ایران بر دو ستون اصلی کنوانسیون شیکاگو (۱۹۴۴)^۱ و قانون هواپیمایی کشوری (مصوب ۱۳۲۸)، استوار است [۱۳]. پیشینه قانونی و اجرایی در این بخش نشان می دهد که ساختار قانونی فعلی (به ویژه ممنوعیت مطلق کابوتاژ و محدودیت

۱. مصوب ۷ دسامبر ۱۹۴۴ (۱۳۲۳ هجری شمسی)، معاهده ای بنیادین که سازمان بین المللی هوانوردی کشوری (ICAO) را تأسیس کرد. این سند، اصل حاکمیت کامل هر کشور بر فضای هوایی خود را تثبیت و آزادی های هوایی را به عنوان چارچوب حقوقی هوانوردی جهانی تعریف می کند؟.



آزادی پنجم)، عملاً زنجیره ارزش گردشگری را با محدودیت دسترسی مواجه کرده و امکان توزیع متوازن ثروت گردشگری در استان‌ها را از بین برده است؛ در حالی که رقبای منطقه‌ای با بهره‌برداری از آزادی ششم، سهم بازار ایران را جذب می‌کنند. اقتصاد گردشگری کشور به دلیل عدم استفاده از ظرفیت ناوگان خارجی برای پوشش خلأهای داخلی، از درآمدهای ارزی و اشتغال‌زایی محروم مانده است. در عین حال، اصلاحات برنامه هفتم پیشرفت (در ستون انتهای جدول ۴)، گامی رو به جلو برای تغییر این موازنه به نفع منافع ملی است. در جدول ۴، پیشینه قانونی و مصادیق اجرایی آزادی‌های هوایی در قرن اخیر ایران آمده است.

جدول ۴. پیشینه، وضعیت قانونی و مصادیق اجرایی آزادی هوایی در ایران

آزادی هوایی	پیشینه و وضعیت قانونی	پیشینه و مصادیق اجرایی
آزادی‌های یکم و دوم	پذیرفته شده به صورت گسترده: بخشی از «موافقت‌نامه ترانزیت خدمات هوایی بین‌المللی» است و اساس درآمدهای عبوری ^۱ کشور را تشکیل می‌دهند.	عملیات استاندارد روزانه پروازهای عبوری و فرودهای فنی
آزادی‌های سوم و چهارم	محدود و مدیریت شده اعطا گردیده؛ هسته اصلی توافق‌نامه‌های خدمات هوایی دوجانبه ^۲ هستند.	تمامی پروازهای بین‌المللی استاندارد (مانند پرواز تهران- فرانکفورت یا تهران-استانبول)
آزادی پنجم	بسیار محدود: نیازمند مذاکرات خاص در توافقات دوجانبه است.	شرکت هواپیمایی لوفت‌هانزا ^۳ در مسیر فرانکفورت-تهران- بانکوک، مجاز بود مسافر را مستقیماً از تهران به بانکوک (کشور ثالث) جابه‌جا کند.
آزادی ششم	مجاز به صورت ضمنی: به‌عنوان ترکیبی از آزادی‌های سوم و چهارم تلقی می‌شود.	مثال: فروش بلیت یکپارچه تهران-استانبول-نیویورک.
آزادی هفتم	در چارچوب قانونی ایران تعریف نشده است.	فاقد مصادیق اجرایی
آزادی هشتم و نهم (کابوتاژ/حمل و نقل داخلی)	مراحتاً ممنوع (شدیدترین محدودیت): قانون هواپیمایی کشوری (۱۳۲۸)، به‌ویژه مواد (۱۱) و (۲۷)، حمل مسافر داخلی توسط شرکت خارجی را ممنوع کرده است.	مثال تاریخی (قبل از قانون): شرکت هواپیمایی یونکرز ^۴ که بین سال‌های ۱۳۰۵ تا ۱۳۱۲ (قبل از تصویب قانون ۱۳۲۸)، پرواز بین مسیرهای داخلی مانند تهران به انزلی، قصر شیرین، بوشهر و مشهد را اجرا می‌کرد [۱۴]. وضعیت فعلی (بعد از قانون): از سال ۱۳۲۸ تاکنون، ممنوع است و هیچ شرکت خارجی مجاز به انجام آن نیست.
اصلاحات و استثنائات قانونی	قانون برنامه هفتم پیشرفت (از سال ۱۴۰۳): طبق «بند «ج» ماده (۵۷)» که هدف آن افزایش ظرفیت فرودگاه امام خمینی (ره) بوده، دولت مکلف به اعطای «آزادی پرواز» به شرکت‌های خارجی (صرفاً در مسیرهای خارجی) است.	این قانون ناظر بر تسهیل آزادی‌های سوم، چهارم و پنجم در مسیرهای بین‌المللی ورودی/خروجی به فرودگاه امام (ره) است.

مأخذ: همان.

1. Overflight
2. Bilateral Air Services Agreements
3. Lufthansa
4. Junkers

تحقق دیپلماسی هوایی فعال و بهره‌برداری هدفمند از آزادی‌های پنجم تانهم، به‌طور مستقیم در گروی اصلاح موانع قانونی (ماده (۲۷) قانون (۱۳۲۸) است تا امکان استفاده از ظرفیت مکمل بین‌المللی فراهم شود.

۱-۳-۵. چالش‌های حضور شرکت‌های هواپیمایی خارجی در ایران

● افزایش مخاطرات امنیتی و تأثیر آن بر اعتماد گردشگران

فعالیت شرکت‌های هواپیمایی خارجی در ایران، افزون بر مزایای اقتصادی و گردشگری، ملاحظات امنیتی و حاکمیتی قابل توجهی ایجاد می‌کند. این شرکت‌ها به حجم گسترده‌ای از اطلاعات هویتی، پروازی و رفتاری مسافران دسترسی دارند که در صورت سوءاستفاده می‌تواند پیامدهای امنیتی و سیاسی به همراه داشته باشد و اعتماد عمومی و تصویر ایران به‌عنوان مقصدی ایمن را کاهش دهد. بنابراین تدوین چارچوبی شفاف برای حفاظت از داده‌ها و نظارت بر فعالیت خطوط خارجی ضروری است.

● پیامدهای اقتصادی و تأثیر بر رقابت پذیری گردشگری

از منظر اقتصادی، ورود شرکت‌های خارجی بدون تنظیم‌گری دقیق، به‌علت مزیت‌های مالی، ناوگان پیشرفته و شبکه‌های بین‌المللی گسترده آنها، می‌تواند سهم شرکت‌های ملی از بازار را کاهش دهد. این امر موجب افزایش وابستگی به خطوط خارجی شده و در شرایط تحریم یا بحران‌های سیاسی، بخش قابل توجهی از ظرفیت حمل‌ونقل گردشگری کشور را از دسترس خارج می‌کند؛ از این‌رو، سیاست‌های حمایتی هوشمندانه برای حفظ تعادل رقابتی لازم است.

● ناکارآمدی در مدیریت هزینه‌ها و کاهش رقابت منطقه‌ای در گردشگری

در بُعد مدیریت هزینه‌ها، رقبای منطقه‌ای ایران با سیاست‌های حمایتی، هزینه سفر را کاهش و کیفیت را افزایش داده‌اند. هرچند حضور هدفمند ناوگان خارجی می‌تواند به افزایش عرضه و کاهش قیمت بلیت منجر شود، اما در نبود تنظیم‌گری شفاف و چارچوب نظارتی کارآمد، این حضور به رقابت نابرابر با ناوگان ملی و وابستگی راهبردی می‌انجامد. در ایران، ناکارآمدی مشوق‌ها و تمرکز بر حمایت‌های عملیاتی (مانند یارانه سوخت) به جای حمایت‌های توسعه‌ای، ضمن افزایش قیمت تمام شده، سهم ایران از بازار گردشگری منطقه را تضعیف کرده است. از این‌رو، اصلاح سیاست‌های تعرفه‌ای و حمایت هدفمند از شرکت‌های داخلی، همراه با تنظیم‌گری هوشمند حضور خارجی، می‌تواند این روند را معکوس کند.

● ایجاد رقابت نابرابر و کاهش کنترل بر شبکه جابه‌جایی گردشگران داخلی

مزیت‌های ساختاری شرکت‌های خارجی، در صورت نبود مقررات کنترلی، به رقابت نابرابر و تسلط آنها بر مسیرهای کلیدی گردشگری می‌انجامد و می‌تواند استقلال راهبردی صنعت گردشگری ایران را تضعیف کند. بنابراین، حضور شرکت‌های خارجی باید در قالب چارچوب‌های نظارتی، مشارکتی و ضوابط تنظیم‌گرانه شفاف مدیریت شود تا ضمن بهره‌گیری از فناوری و سرمایه خارجی، کنترل راهبردی شبکه گردشگری هوایی در اختیار کشور باقی بماند.

۴-۵. توسعه ناوگان ملی

یکی از روشن‌ترین راهکارهای ارتقای دسترس‌پذیری حمل‌ونقل هوایی برای گردشگران، توسعه ناوگان هوایی ملی است. این روش در واقع افزایش مستقیم ظرفیت حمل‌ونقلی هواپیمایی است تا پاسخ‌گوی حجم تقاضای رو به رشد گردشگری شود. در ایران پس از لغو بخشی از تحریم‌ها، موافقت‌نامه‌هایی برای نوسازی ناوگان امضا شد. برای مثال، ایران ایر در سال ۱۳۹۵ قراردادی با شرکت بوئینگ برای خرید ۸۰ فروند هواپیما (شامل ۵۰ فروند ۷۳۷ و ۳۰ فروند ۷۷۷) به ارزش ۱۶٫۶ میلیارد دلار امضا کرد تا ناوگان خود را جایگزین کند [۱۵]. دولت می‌تواند با تأمین مالی یا ارائه تسهیلات، زمینه ورود هواپیماهای جدید را تسهیل کند. علاوه بر این، ارتقای شرکت‌های هواپیمایی داخلی از طریق خصوصی‌سازی، اصلاح ساختار مدیریتی و جذب سرمایه‌گذاری مشترک می‌تواند ظرفیت عملیاتی ناوگان کشور را افزایش دهد. توسعه ناوگان ملی همچنین شامل تجهیز فرودگاه‌ها به فناوری‌های نوین (مانند ناوبری پیشرفته و بهبود باندها) است که به هواپیماهای جدید و یا



خاص، امکان و اجازه استفاده بهتر از شبکه هوایی کشور را می‌دهد. در مجموع، تقویت ناوگان ایران و زیرساخت‌های هوایی (انحصارزدایی از شرکت‌های هواپیمایی، آموزش خلبان و تعمیرکار و استفاده از تسهیلات مالی) یک محور کلیدی برای دسترس‌پذیر کردن حمل‌ونقل هوایی است. در حال حاضر، با توجه به محدودیت‌های بین‌المللی و دشواری دسترسی به هواپیماهای نو، یکی از راه‌های مؤثر برای خنثی‌سازی تحریم‌ها و تقویت ناوگان هوایی مسافری کشور، استفاده از روش‌های جایگزین مانند خرید هواپیماهای دست‌دوم با عمر کم است.

۵-۵. تحلیل حالت‌های مختلف بازار بلیت حمل‌ونقل هوایی برای دسترس‌پذیر کردن گردشگری

برای تبیین دقیق آینده صنعت هوانوردی و نسبت آن با اهداف برنامه هفتم پیشرفت، ضروری است پیامدهای سیاست‌های مختلف در قالب چهار وضعیت مفروض واکاوی شود. این تحلیل نشان می‌دهد که هرگونه تصمیم در حوزه نرخ‌گذاری و حمایت‌های دولتی، مستقیماً بر حجم بازار و دسترس‌پذیری مقاصد گردشگری اثرگذار خواهد بود [۱۱].

۱-۵-۵. حالت اول: انقباض شدید دسترس‌پذیری (لوکس‌انگاری)

در این وضعیت، قیمت بلیت هواپیما بدون ایجاد فضای رقابتی، توسعه شرکت‌های هواپیمایی کم‌هزینه یا اعمال الزامات تنظیم‌گری حمایتی، آزادسازی کامل می‌شود. پیامد این رویکرد، رشد شدید و تورمی قیمت‌ها، تقویت انحصار، ریزش شدید تقاضا در طبقات متوسط، خروج کامل پرواز از سبد خانوار و در نهایت کوچک شدن بازار گردشگری داخلی همراه با نارضایتی عمومی خواهد بود.

۲-۵-۵. حالت دوم: جمود در دسترس‌پذیری (حفظ وضع موجود)

در این حالت، قیمت بلیت به صورت دستوری و کمتر از هزینه تمام شده واقعی تعیین شده، بدون آنکه مابه‌التفاوت آن توسط دولت جبران شود. پیامد این سیاست، خروج بیشتر هواپیماها از خط پروازی به علت زیان‌دهی، توسعه بازار سیاه و واسطه‌گری نامشروع، تعمیق فرسودگی و افت ایمنی ناوگان و در نهایت انحراف کامل از اهداف برنامه هفتم پیشرفت است.

۳-۵-۵. حالت سوم: افزایش قابل توجه دسترسی (عمومی‌سازی سفر)

این راه مطلوب‌ترین حالت برای توزیع مکانی گردشگری است. با ترکیب حمایت‌های دولتی و افزایش بهره‌وری (۲۵۰ ساعت)، امکان کاهش ۴۰ درصدی هزینه سفر فراهم می‌شود. رسیدن نرخ بلیت تهران-مشهد به محدوده ۵ میلیون تومان، نقطه عطف دسترس‌پذیری محسوب شده؛ زیرا با نزدیک شدن قیمت هواپیما به قطار، سفر هوایی به گزینه‌ای مقرون‌به‌صرفه برای عموم تبدیل و امکان سفر به دورترین نقاط کشور برای طبقه متوسط فراهم می‌شود.

۴-۵-۵. حالت چهارم: دسترس‌پذیری با ثبات و هدفمند (تنوع‌بخشی)

این رویکرد منطقی‌ترین الگو برای تضمین دسترسی در افق ۱۴۰۷ است. با در نظر گرفتن اقدام‌ها و نرخ‌های حمایتی برای دهک‌های پایین‌تر و نرخ آزاد برای دهک‌های بالاتر، دولت می‌تواند حمایت‌های خود را دقیقاً متوجه بخش عمومی کند. این روش با هدایت یارانه به سمت پروازهای ارزان قیمت، ضمن کاهش فشار مالی بر دولت، دسترسی دهک‌های متوسط و پایین جامعه به مقاصد گردشگری را تضمین کرده و مانع از تبدیل شدن سفر هوایی به یک امتیاز طبقاتی می‌شود.

۶. جمع‌بندی و پیشنهاد سیاستی

ناوگان هوایی کشور از یک سو، درگیر فرسودگی بوده که محدودیت‌ها در تأمین قطعات و پایین بودن سطح بهره‌برداری از هواپیماها، هزینه تمام شده خدمات هوایی را به شدت افزایش داده و دسترس‌پذیری اقتصادی سفر را برای بخش بزرگی از جامعه محدود کرده؛ و از سوی دیگر، انسداد قانونی ناشی از قانون هواپیمایی کشوری (مصوب ۱۳۲۸) با ممنوعیت مطلق کابوتاژ، امکان انعطاف‌پذیری و استفاده از ظرفیت‌های

مکمل را در ایام اوج تقاضا سلب کرده است.

تحلیل وضعیت های مفروض بازار بلیت نشان می دهد که آزادسازی کامل بازار (لوکس انگاری) به فروپاشی تقاضای گردشگری می انجامد و حفظ وضع موجود (تنظیم گری صرف) نیز پاسخگوی تقاضای مورد انتظار برای توسعه گردشگری کشور نیست. لذا بر مبنای منطق اثربخشی بالا و توزیع عادلانه هزینه ها، ارائه مسیر حل مسئله نیازمند یک راهبرد جامع و دووجهی است:

- در عرصه داخلی، اجرای «سیاست گذاری چندگانه و تنوع بخشی به خدمات» (ترکیب نرخ آزاد برای دهک های بالا با نرخ حمایتی و توسعه شرکت های کم هزینه برای دهک های پایین) برای تضمین استطاعت پذیری ضروری است؛

- در عرصه ساختاری و بین المللی، اصلاح قانون برای صدور «مجوز کابوتاژ مشروط» در کنار اجرای «دیپلماسی فعال هوایی» (بهره گیری هدفمند از آزادی های پنجم و ششم)، مسیری مطمئن برای جبران ناترازی ظرفیت شبکه و تحقق عملی اهداف برنامه هفتم پیشرفت خواهد بود.

۶-۱. پیشنهادها

- **پیشنهاد اول:** در راستای حل چالش «خروج سفر هوایی از سبد مصرفی گردشگر داخلی و دسترس ناپذیری اقتصادی»، پیشنهاد می شود دولت از رویکرد آزادسازی رها شده به سمت «تنظیم گری و حمایت هدفمند» حرکت کرده و این سیاست را از طریق اقدام های عملیاتی زیر پیاده سازی کند.

● رفع موانع و ارائه مشوق های فرودگاهی (مانند تخفیف در تعرفه های خدمات زمینی و ناوبری) برای شکل گیری و توسعه شرکت های هواپیمایی کم هزینه^۱ که با حذف خدمات غیر ضروری (نظیر کترینگ و بار اضافه) قیمت بلیت را کاهش می دهند؛

● متنوع سازی نرخ مالیات بر ارزش افزوده متناسب با سطح خدمات انتخابی مسافر؛ به طوری که خدمات پایه پروازی از پرداخت مالیات معاف شده (صفر یا نزدیک به صفر درصد) و مالیات صرفاً از خدمات مازاد (نظیر ارتقای کلاس پروازی یا بار اضافه) اخذ شده تا سفر برای اقشار متوسط استطاعت پذیر شود.

- **پیشنهاد دوم:** در راستای تحقق تکلیف ماده (۸۲) برنامه هفتم پیشرفت مبنی بر «جذب ۱۵ میلیون گردشگر ورودی»، پیشنهاد می شود فراتر از آزادی های سوم و چهارم پروازی، بر بهره گیری هدفمند از ظرفیت شرکت های هواپیمایی منطقه ای تمرکز شود.

● الزام وزارت امور خارجه با همکاری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی به طراحی و اجرای «برنامه های گردشگری توقفگاهی» با همکاری شرکت های خارجی فعال در ایران (نظیر ترکیش ایر و قطر ایرویز)؛ به نحوی که به مسافران عبوری بین المللی، روادید رایگان یا ارزان قیمت کوتاه مدت به همراه بسته های گشت شهری و اقامتی ارائه شود.

● گسترش قراردادهای نماد مشترک^۲ میان شرکت های داخلی و خارجی برای ادغام مقاصد گردشگری ایران در شبکه های فروش جهانی بدون نیاز به خرید ناوگان جدید.

● آغاز مذاکرات برای انعقاد توافق نامه های خدمات هوایی دوجانبه مبتنی بر اعطای هوشمندانه «آزادی های پنجم و ششم هوایی» برای تبدیل فرودگاه های مستعد کشور به قطب ترانزیتی.

- **پیشنهاد سوم:** در راستای حل چالش «محدودیت دسترسی شبکه ای و ناتوانی در پوشش مسیرهای چندمقصودی گردشگران خارجی»، بازنگری در **قانون هواپیمایی کشوری (مصوب ۱۳۲۸)** ضروری است. پیشنهاد می شود تبصره ای به این قانون الحاق شود.

تبصره الحاقی: صدور «مجوز کابوتاژ مشروط»^۳ صرفاً برای مسیرهای مشخص گردشگری داخلی و در دوره های احراز کمبود ظرفیت

1. LCC

2. Code-share

۳. صدور مجوز کابوتاژ صرفاً در شرایط احراز کمبود ظرفیت ناوگان داخلی در مسیرهای مشخص گردشگری و برای دوره زمانی محدود امکان پذیر باشد؛ مشروط بر آنکه ابتدا ظرفیت شرکت های هواپیمایی داخلی استفاده شده و نیاز بازار همچنان تأمین نشده باشد.



ناوگان داخلی یا اوج تقاضای سفر که نیازمند تقویت فوری زیرساخت‌های حمل‌ونقل هوایی هستند و همچنین مسیرهای متصل‌کننده فرودگاه‌های مناطق آزاد تجاری-صنعتی به مقاصد اولویت‌دار گردشگری در سرزمین اصلی (با پیشنهاد مشترک وزارت راه و شهرسازی و وزارت میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی)، تا امکان استفاده از ناوگان خارجی برای تکمیل زنجیره سفر گردشگران بین‌المللی در داخل کشور فراهم شود.

– **پیشنهاد چهارم:** در راستای حل چالش «هزینه‌های بالای تعمیر و نگهداری هواپیما» و «پایین بودن ساعت پروازی ناوگان (۱۶۸ ساعت در ماه)»، پیشنهاد می‌شود سازوکار تأمین قطعات به شرح زیر اصلاح شود.

● تأسیس «بانک قطعه» ذیل یکی از شرکت‌های هواپیمایی دولتی دارای زیرساخت تعمیراتی (مانند ایران‌ایر) با حمایت مالی دولت. این نهاد با تجمیع تقاضای قطعات شرکت‌های داخلی، از خریدهای خرد و واسطه‌گری جلوگیری کرده و با کاهش زمان خواب هواپیما، بهره‌وری و ظرفیت عرضه صندلی را به شدت افزایش می‌دهد.

● تسهیل استفاده از ظرفیت «اجاره تر» از شرکت‌های خارجی برای جبران فوری کمبود ظرفیت در ایام اوج گردشگری (نوروز و تابستان).
– **پیشنهاد پنجم:** در راستای حل چالش «بازار سیاه بلیت» و «عدم توجیه اقتصادی پرواز به مقاصد دور دست گردشگری»، ساختار فروش و حمایت‌ها باید شفاف و هدفمند شود.

● طراحی و استقرار «زیرساخت متمرکز عرضه بلیت هواپیما» توسط سازمان هواپیمایی کشوری برای عرضه شفاف تمامی بلیت‌ها در یک درگاه ملی، با هدف حذف واسطه‌های غیررسمی (مانند چارترکننده‌های متخلف)، پایش لحظه‌ای نرخ‌های به فروش رسیده و جلوگیری از رفتارهای ضد رقابتی در بازار گردشگری.

● راه‌اندازی الگوی حمایت مستقیم دولتی (مشابه مدل PSO در اروپا) برای تخصیص یارانه مستقیم از محل درآمدهای حاصل از مالیات بر ارزش افزوده خدمات لوکس پروازی (پیشنهاد اول) به مسافران یا شرکت‌های هوایی فعال در مسیرهای مستعد گردشگری که فاقد دسترسی مناسب زمینی (مانند نوار ساحلی جنوب یا استان‌های مرزی) هستند به منظور جلوگیری از انزوای جغرافیایی آنها.



- [۱] اسماعیلی مهیاری، مصطفی. پایش و تحلیل گردشگری داخلی در فصل بهار: بازه زمانی ۱۳۹۰ الی ۱۴۰۳. معاونت پژوهش های اجتماعی- فرهنگی، دفتر مطالعات فرهنگ و آموزش، مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی (۱۴۰۳)، شماره مسلسل: ۲۱۰۱۴.
- [۲] مرکز آمار ایران (۱۴۰۴)، سری زمانی تعداد کل سفرهای انجام شده به تفکیک استان مقصد. قابل دسترس در:
<http://amar.org.ir/statistical-information/statid/22495>.
- [۳] مرکز آمار ایران (۱۳۹۵). جدول داده-ستانده. قابل دسترس در:
<https://amar.org.ir/statistical-information/statid/27960>.
- [4] World Multi-Regional Input-Output (MRIO) Database. (2017). Input-Output Tables for the United States. Available at: www.worldmrio.com.
- [5] World Tourism Organization (2013). Recommendations on Accessible Tourism. UNWTO, Madrid. DOI: <https://doi.org/10.18111/9789284415984>.
- [6] International Air Transport Association (IATA). (2018). The Importance of Air Transport to India: Economic Value and Policy Enablers. IATA Economics Report. London: IATA.
- [7] Planespotters. (2026). Turkish Airlines Fleet Details and History. <https://www.planespotters.net/fleet/list/Turkish-Airlines/current>
- [8] Planespotters. (2026). Emirates Fleet Details and History. <https://www.planespotters.net/airline/Emirates>
- [9] Hürriyet Daily News. (2026). Türkiye's airline fleet expands to 800 aircraft in 2025. 29 January 2026. <https://www.hurriyetdaily-news.com/turkiyes-airline-fleet-expands-to-800-aircraft-in-2025-218370>.
- [10] Federal Aviation Administration (FAA) & Airline Annual Reports. Airport data extracted from the National Plan of Integrated Airport Systems (NPIAS); supplemented by the Annual Performance Reports (Form 10-K) of American Airlines Group, Delta Air Lines, and United Airlines Holdings.
- [11] Cirium. (2025). 2024 a record-breaking year in global aviation history. <https://www.travelextra.ie/average-light-load-factor-up-to-161-from-150-pre-pandemic-cirium>.
- [12] Air Service One. (2025). Average aircraft size at Europe's top 10 airports. 10 2025. <https://airserviceone.com/air-service-one-bitesize-analysis-of-the-day-10-january-2025-average-aircraft-size-at-europes-top-10-airports/>.
- [۱۱] مولائی نسب، سروین و حمیدرضا فوری. مسئله قیمت بلیت هواپیما: ساختار هزینه، سناریوهای پیش رو و راهکار کاهش قیمت. معاونت پژوهش های زیربنایی و تولیدی، دفتر مطالعات زیربنایی (گروه حمل و نقل)، (در دست انتشار) مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی (۱۴۰۵).
- [12] Picazo, P., & Moreno-Gil, S. (2018). Tour operators' marketing strategies and their impact on prices of sun and beach package holidays. Journal of Hospitality and Tourism Management, 35, 17–28. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2018.02.004>.



- [۱۳] قانون هواپیمایی کشوری، مصوب ۲۸ تیر ۱۳۲۸ مجلس شورای ملی.
- [۱۴] تین نیوز (۱۴۰۳). نگاهی به آسمان: اولین خط هواپیمایی ایران تا تأسیس باند فرودگاه مهرآباد. کد خبر: ۲۸۷۴۴۴.
- [۱۵] اقتصادنیوز (۱۳۹۵). «جزئیات قرارداد خرید هواپیما از بوئینگ: ترکیب ناوگان و ارزش ۱۶.۶ میلیارد دلاری»، کد خبر: ۱۵۵۴۸۳.
- [۱۶] مولائی نسب، سروین و حمیدرضا فوری. مسئله قیمت بلیت هواپیما: ساختار هزینه، سناریوهای پیش‌رو و راهکار کاهش قیمت. معاونت پژوهش‌های زیربنایی و تولیدی، دفتر مطالعات زیربنایی (گروه حمل‌ونقل)، گزارش منتشر نشده، گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی (۴۰۴۱).

عنوان: الزامات تحقق اهداف کمی گردشگری در قانون برنامه هفتم پیشرفت؛ راهکارهای ارتقای «دسترس پذیری هوایی» به مقاصد گردشگری



DOI: <https://doi.org/10.22034/mrc.report.21888>

PermanentLink: https://report.mrc.ir/article_11962.html

Publisher : Islamic Parliament Research Center of Iran

گزیده سیاستی

اصلاح قانون هواپیمایی کشوری جهت صدور «مجوز کابوتاژ مشروط»، توسعه شرکتهای هواپیمایی کمهزینه و حذف واسطه‌گری با درگاه متمرکز فروش بلیت، راه پیشنهادی برای ارتقای دسترس‌پذیری هوایی و تحقق جذب ۱۵ میلیون گردشگر قانون برنامه هفتم پیشرفت است.



مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

تهران، خیابان پاسداران، روبروی پارک نیاوران (ضلع جنوبی، پلاک ۸۰۲)

تلفن: ۷۵۱۸۳۰۰۰ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۵۸۵۵ پست الکترونیک: mrc@majles.ir

وبسایت: rc.majles.ir