

با نمایندگان مردم در مجلس دهم ۱۰. بخش هوا فضای ایران

معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی
دفتر: مطالعات ارتباطات و فناوری‌های نوین

کد موضوعی: ۲۸۰
شماره مسلسل: ۱۴۸۳۵
خردادماه ۱۳۹۵

به نام خدا

فهرست مطالب

۱.....	چکیده
۲.....	مقدمه
۴.....	۱. دستگاه‌های اجرایی و نهادهای سیاستگذار در بخش هوافضا
۶.....	۲. مهمترین قوانین مربوط به بخش هوافضا
۹.....	۳. خلأهای قانونی و اولویتهای مجلس دهم در بخش هوافضا
۱۲.....	۴. بررسی بودجه بخش هوافضا
۱۳.....	جمع‌بندی و پیشنهادهای
۱۵.....	منابع و مأخذ



با نمایندگان مردم در مجلس دهم ۱۰. بخش هوافضای ایران

چکیده

صنعت هوافضا به عنوان فناوری پیشران تحولات راهبردی موجب رشد و توسعه ابعاد اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی، امنیتی و دفاعی جامعه می شود. آثار مثبت این فناوری را می توان در توسعه رفاه و تسهیل زندگی بشر یافت و آثار منفی آن شامل تهدیدات امنیتی و آثار سوء بر صلح و امنیت است. با توجه به فعالیت های گوناگونی که در زمینه فناوری هوافضا و مسائل مربوط به صنعت هوافضا در سراسر دنیا در حال انجام است، ضرورت پرداختن به این بخش در کشورمان امری اجتناب ناپذیر است. به همین جهت بخش هوافضا در نقشه جامع علمی کشور، سند جامع توسعه هوا - فضا، قانون برنامه پنجم توسعه، لایحه احکام مورد نیاز اجرای برنامه ششم توسعه و سیاست های کلی علم و فناوری ابلاغی مقام معظم رهبری مورد توجه قرار گرفته است.

با عنایت به این موضوع هدف از تدوین این گزارش آشنایی نمایندگان محترم مجلس دهم شورای اسلامی با بخش هوافضای ایران می باشد. توجه مجلس دهم برای به روزرسانی قوانین و تدوین و تصویب خلأهای قوانین از جمله تغییر و اصلاح ساختار سازمان هواپیمایی کشوری، اصلاح اساسنامه شرکت هواپیمای جمهوری اسلامی ایران، تدوین طرح جامع مدیریت ترافیک هوایی، بررسی چالش ها و راهبردهای قانونی و مدیریتی در خصوص رفع خلأ نهاد متولی صنایع هوایی تجاری، تمرکز بیشتر بر روی پرتاب ماهواره در مدار زمین آهنگ، ایجاد نهاد رگولاتوری ماهواره، سیاستگذاری

واقع‌بینانه در انتقال فناوری در بخش هوافضا (با توجه به تجربه هواپیمای ایران-۱۴۰)، تدوین قانون ملی فضا و تعیین تکلیف الحاق به کنوانسیون پنج‌گانه مرتبط با فضا و تشکیل کارگروه فضایی در کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی و پیگیری تدوین برخی از دستورالعمل‌های مورد نیاز برای اجرای کامل آنها از مهمترین محورهای قابل ذکر برای سیاست‌گذاری، است.

مقدمه

به‌طور کلی بخش هوافضای کشور، شامل کلیه نهادها و عواملی است که به نحوی در امر شناسایی و بهره‌برداری از هوا و فضا جهت کاربردهایی نظیر فعالیت‌های رسانه‌ای و مخابراتی، تصویربرداری و حمل‌ونقل مشارکت دارند. فعالیت‌های بخش یادشده حوزه‌های آموزش و پژوهش، اکتساب و توسعه فناوری، فعالیت‌های صنعتی و ارائه خدمات را دربر می‌گیرد. بخش هوافضا به دو حوزه کلی تقسیم می‌شود:

۱. هوانوردی (هوایی) که به زیر خط جوّ (ارتفاع ۱۰۰ کیلومتر) مربوط است.

۲. فضایی که ارتفاع بالای ۱۰۰ کیلومتر را پوشش می‌دهد.

به‌دلیل سرعت بالای تحولات فناورانه و کم بودن فاصله تحقیقات تا پیاده‌سازی صنعتی، می‌توان بخش هوافضا را دانش‌بنیان دانست. این بخش به‌عنوان یکی از عناصر توسعه‌یافتگی و اقتدار کشور به‌شمار می‌رود و سرریز این فناوری نقش بسزایی در توسعه‌های سایر بخش‌های راهبردی نظیر ارتباطات و فناوری اطلاعات، گردشگری، حمل‌ونقل و همچنین دیگر فناوری‌های اولویت‌دار ایفا می‌کند.



بخش هوافضا به‌عنوان یکی از اهداف بخش نظام علم و فناوری و در ردیف اولویت‌های «الف» سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ قرار گرفته است. ازسوی دیگر در قانون برنامه پنج‌ساله پنجم (ماده (۴۷) در حوزه فضایی و مواد (۱۶۱) و (۱۶۶) در حوزه هوایی) و لایحه احکام مورد نیاز اجرای برنامه ششم توسعه جمهوری اسلامی ایران نیز احکامی درخصوص ایجاد و ظرفیت‌سازی بسترهای توسعه، بازنگری و تعیین حدود اختیارات و وظایف نهادهای متولی و همچنین تعیین متولی هر بخش عنوان شده است. همچنین به‌منظور پیشتازی در عرصه علم و فناوری، بخش هوافضا مشمول اجرای بند «۸-۲» سیاست‌های کلی علم و فناوری ابلاغی مقام معظم رهبری می‌شود.

نظر به اهمیت این بخش، کشورمان نیز باید همگام با تحولات فناوری و پیشرفت‌های جهانی در عرصه هوافضا گام بردارد تا به جایگاه شایسته در این حوزه راهبردی دست پیدا کند. ظرفیت‌های مناسبی برای توسعه هوافضا در کشور مهیاست؛ ازجمله مهمترین آنها می‌توان به وجود نیروی انسانی متخصص و مبتکر در عرصه هوانوردی و فضایی، موقعیت ویژه کشور در منطقه خاورمیانه برای ایجاد کانون پرتاب ماهواره‌های کشورهای این حوزه و ایجاد هاب منطقه‌ای برای پروازهای بین‌المللی اشاره کرد.

با توجه به ظرفیت‌های خوب کشور در بخش هوافضا، می‌باید متناسب با نیازمندی‌های این حوزه، قوانین و مقرراتی برای توسعه و فراهم آوردن بسترهای رشد و پیشرفت و همچنین رفع موانع احتمالی تدوین شود و میزان پیشرفت این قوانین در مقاطع زمانی خاص توسط دستگاه‌های ناظر و سیاستگذار به‌خصوص مجلس شورای اسلامی به شکل جدی پایش شوند تا اگر در مسیر نیل به اهداف انحرافی صورت گرفته

است، بتوان با اقدامات پیشگیرانه و به‌هنگام از خروج بیشتر برنامه‌ها از مسیر اهداف تعیین شده جلوگیری به‌عمل آورد.

هدف از این گزارش معرفی بخش هوافضای ایران به نمایندگان محترم مجلس دهم شورای اسلامی می‌باشد. در این گزارش پس از مقدمه، در بخش اول گزارش دستگاه‌های اجرایی و نهادهای سیاستگذار بخش هوافضا معرفی می‌شوند. در بخش دوم مهمترین قوانین مربوط به بخش هوافضا به‌صورت اجمالی بیان می‌شود و در بخش سوم خلأهای قانونی در بخش هوافضا و نقش مجلس دهم پایش می‌شود. در بخش چهارم بررسی بودجه بخش هوافضا تشریح می‌شود و در نهایت در بخش آخر جمع‌بندی و پیشنهادهایی ارائه می‌شود.

۱. دستگاه‌های اجرایی و نهادهای سیاستگذار در بخش هوافضا

مهمترین نهادهای سیاستگذار و اجرایی کشور در بخش هوافضای غیردفاعی وزارتخانه‌های راه و شهرسازی، وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات، وزارت علوم، تحقیقات و فناوری و همچنین معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری می‌باشند.

در حوزه هوایی، موضوعات مرتبط با ساخت و تولید و تأمین تجهیزات برعهده وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح و موضوعات مرتبط با حمل‌ونقل هوایی و خدمات (شامل بخش‌های حاکمیتی، نظارتی و تصدیگری) برعهده وزارت راه و شهرسازی می‌باشد. در وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، سازمان صنایع هوایی نیروهای مسلح به‌عنوان شرکت مادر تخصصی وابسته به وزارتخانه فعالیت دارد. همچنین



این سازمان دارای زیرمجموعه‌های شرکت صنایع هواپیمایی ایران (صها)، شرکت پشتیبانی و نوسازی هلیکوپترهای ایران (پنها)، شرکت صنایع هواپیماسازی ایران (هسا) و شرکت صنایع هوایی قدس می‌باشد. در مجموعه وزارت راه و شهرسازی، سازمان هواپیمایی کشوری به‌عنوان نهاد حاکمیتی و نظارتی این حوزه و شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران و همچنین شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما) از جمله نهادهای متصدی فعال در این بخش هستند.

در حوزه فضایی کشور، شورای عالی فضایی عالی‌ترین مرجع رسیدگی به مسائل فضایی ایران است. این شورا زیر نظر رئیس‌جمهور به مسائل مربوط به بخش هوافضا رسیدگی می‌کند. در حال حاضر این شورا در وضعیت نیمه‌فعال بسر می‌برد، هیئت وزیران در جلسه مورخ ۲۵ بهمن‌ماه ۱۳۸۳ بنا به پیشنهاد شماره ۱۰۱/۴۸۰۴۲ مورخ ۲۳ خردادماه ۱۳۸۳ سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی ایران و به استناد تبصره «۱» ماده (۸) قانون وظایف و اختیارات وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات- مصوب سال ۱۳۸۲- اساسنامه شورای عالی فضایی را تصویب کرد.

مرکز ملی فضایی به‌عنوان دبیرخانه شورای عالی فضایی با حکم رئیس‌جمهور و با مأموریت هماهنگی، سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و نظارت بر حوزه فضایی در سال ۱۳۹۴ در معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری تشکیل شد. قرار گرفتن مرکز ملی فضایی ذیل معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری احتمال ایجاد واگرایی در مدیریت کلان حوزه فضایی را افزایش می‌دهد. پیشنهاد می‌شود که مرکز ملی فضایی به وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات انتقال یابد.

فعالیت‌های اجرایی بخش فضایی کشور ذیل وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات توسط سازمان فضایی ایران و پژوهشگاه فضایی ایران (شامل پنج پژوهشکده مکانیک، مواد و انرژی، سامانه‌های حمل‌ونقل فضایی، سامانه‌های ماهواره و رانشگرهای فضایی) انجام می‌شود. لازم به ذکر است پژوهشگاه هوافضا که پیش‌تر زیرمجموعه پژوهشگاه فضایی ایران قرار داشت از سال ۱۳۹۳ براساس تصمیمات شورای عالی اداری، از این سازمان منفک شده و مجدداً به مجموعه وزارت علوم، تحقیقات و فناوری بازگشته است.

۲. مهمترین قوانین مربوط به بخش هوافضا

۲-۱. حوزه فضایی

این حوزه در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ و اسناد بالادستی نظیر سیاست‌های کلی علم و فناوری ابلاغی مقام معظم رهبری، نقشه جامع علمی کشور، سند جامع توسعه هوافضا، قوانین برنامه‌های چهارم و پنجم توسعه و همچنین سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی و بندهای «۲۸»، «۳۷»، «۳۸»، «۷۴»، «۷۷» و «۷۹» سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه ابلاغی مقام معظم رهبری (به‌طور صریح یا ضمنی) مورد تأکید قرار گرفته است. بند «۳۸» سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه ابلاغی مقام معظم رهبری به توسعه فناوری فضایی با طراحی، ساخت، آزمون، پرتاب و بهره‌برداری از سامانه‌های فضایی و حفظ و بهره‌برداری حداکثری از نقاطمداری می‌پردازد. این بند اشاره به ماده (۴۷) قانون برنامه پنجم توسعه دارد. ارزیابی عملکرد ماده (۴۷) قانون برنامه پنجم توسعه نشان می‌دهد که اهداف مربوط به امر توسعه طراحی، ساخت و پرتاب ماهواره تا



حدودی تحقق یافته است و در امر بهره‌برداری از این فناوری موفقیت چشمگیری حاصل نشده است. درخصوص حفظ و نگهداری از موقعیت‌های مداری متعلق به کشور و تأمین ماهواره در مدار زمین آهنگ (ژئو) نیز باید گفت که این حکم تحقق نیافته و به تبع آن، تاکنون دو نقطه از سه نقطه حساس مداری کشور به دلایل مختلفی از دست رفته است.

نکته قابل توجه در لایحه احکام مورد نیاز اجرای برنامه ششم توسعه این است که علیرغم عملکرد نامطلوب برنامه پنجم توسعه و ضرورت پیروی از سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی و سیاست‌های کلی برنامه ششم، هیچ ماده‌ای به موضوع توسعه فضایی و حفظ نقاط مداری اشاره نکرده است. بنابراین با توجه به وضعیت کنونی حوزه فضایی کشور درخصوص توسعه فناوری فضایی و الزام پرتاب ماهواره ملی به مدار ژئو و همچنین رشد سریع مخابرات ماهواره‌ای و پیش‌بینی چندین برابر شدن بازار درخواست مشاهده زمین تا سال ۲۰۲۰ و با عنایت به اسناد بالاسری، تعیین تکلیف قانونی دولت در این خصوص امری ضروری به‌شمار می‌رود.

۲-۲. حوزه هوایی

با عنایت به پتانسیل فراوان حوزه هوایی و هوانوردی و نیز با توجه به تأمین نیازهای موجود در بخش‌های گوناگون اقتصادی، حمل‌ونقل، تفریحی و غیره، این موضوع از دیدگاه سیاستگذاران و قانونگذاران کشور مغفول نمانده است و در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ و اسناد بالادستی از قبیل سیاست‌های کلی علم و فناوری ابلاغی مقام معظم رهبری، نقشه جامع علمی کشور، سند جامع توسعه هوافضا، قوانین برنامه‌های چهارم و

پنجم توسعه و همچنین سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی و بندهای «۴» و «۲۸» سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه ابلاغی مقام معظم رهبری (به‌طور صریح یا ضمنی) مورد تأکید قرار گرفته است.

ارزیابی عملکرد بند «۱۶۱» قانون برنامه پنجم توسعه نشان می‌دهد که اهداف مربوط به اصلاح وظایف، اختیارات و مسئولیت‌های سازمان هواپیمایی کشوری و اصلاح اساسنامه شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران محقق نشده و از طرفی تکمیل و نوسازی سامانه‌ها و سیستم‌های کمک ناوبری، راداری و فرکانسی فضای کشور و فرودگاه‌ها و ایجاد و بهره‌برداری از زیرساخت‌های ناوبری جهانی ماهواره و سازماندهی مجدد فضای کشور تا حدودی تحقق یافته است. لذا با توجه به اهمیت موضوع و رفع نیاز داخلی حوزه هوایی و هوانوردی و همچنین با توجه به رقابت و سرمایه‌گذاری و برنامه‌ریزی‌های کلان کشورهای منطقه به‌منظور تصاحب بازار کلان اقتصادی این حوزه، سیاستگذاری درخصوص فرآیند پس از آزادسازی‌ها (نرخ حمل‌ونقل هوایی، خدمات فرودگاهی و شبکه پروازی) و افزایش و بهره‌برداری حداکثری از پروازهای عبوری (با توجه به شرایط منطقه) و همچنین بهبود نظام رگولاتوری هوایی و ارتقای کارآیی نظارتی سازمان هواپیمایی کشوری باید مورد توجه قرار گیرد.

نکته قابل توجه در لایحه احکام مورد نیاز اجرای برنامه ششم توسعه این است که علیرغم عملکرد نامطلوب برنامه پنجم توسعه و ضرورت پیروی از سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی و سیاست‌های کلی برنامه ششم، تنها بند «۳» ماده (۱۲) به موضوع ارائه خدمات ناوبری هوایی و نشست و برخاست انحصاری شرکت فرودگاه‌های کشور اشاره دارد و به سایر موارد پرداخته نشده است. بنابراین با توجه به وضعیت کنونی حوزه



هوایی و هوانوردی کشور و با عنایت به اسناد بالاسری، تعیین تکلیف قانونی دولت در این خصوص ضروری است.

۳. خلأهای قانونی و اولویتهای مجلس دهم در بخش هوافضا

۳-۱. تدوین قانون ملی فضا (با تمرکز بر تعیین مسئولیتها و اختیارات بازیگران مختلف حوزه فضا اعم از خصوصی و دولتی)

طبق ماده (۶) معاهده فضای ماورای جو، فعالیت‌های واحدهای غیردولتی، مستلزم صدور مجوز و اعمال نظارت مستمر دولت است. زیرا دولت‌ها برای همه فعالیت‌های ملی در فضای ماورای جو دارای مسئولیت بین‌المللی هستند. بر مبنای این مقرر تعدادی از کشورها در جهت تنظیم این فعالیت‌ها و نظارت بر آنها از طریق تصویب قوانین فضایی ملی تلاش کرده‌اند و تاکنون تنها چند کشور این چنین قوانین را به تصویب رسانده‌اند که البته قلمرو و محتوای هر کدام نیز متفاوت است.

قانون ملی فضا هنوز در کشور ما تدوین نشده است. در حالی که بررسی‌ها نشان می‌دهد که نیاز به قانونگذاری در این حوزه وجود دارد. این قانون بر فعالیت‌های فضایی متمرکز است و به آثار فعالیت‌های فضایی با نگاهی بر ساختار و محتوای حقوق بین‌الملل فضا می‌پردازد. اهمیت اساسی وضع قوانین فضایی در درجه اول اجرای تعهدات مبتنی بر معاهدات فضایی است که یک دولت عضو آنها به‌شمار می‌رود. در درجه دوم، ضروری است که استفاده از فناوری‌های فضایی و استفاده صلح‌آمیز از فضای ماورای جو و حفظ منافع ملی یک دولت در بعد داخلی تنظیم شود.

۲-۳. پیگیری وضعیت پیوستن ایران به کنوانسیون‌های بین‌المللی (با اولویت کنوانسیون‌های ثبت و مسئولیت)

هدف از معاهدات پنج‌گانه، عدم فعالیت کشورهای عضو با مقاصد نظامی همچون ایجاد پایگاه و برگزاری مانور نظامی در فضا و به‌طور خلاصه، استفاده صرفاً صلح‌آمیز از فضای ماورای جو می‌باشد. هدف دیگر را نیز می‌توان به بند «۲» معاهده فضای ماورای جو که در حقیقت اصلی‌ترین معاهده و به‌عنوان معاهده مادر در اصول حاکم بر فضا قلمداد می‌شود، استناد کرد که در آن، حق مالکیت ماه و دیگر اجرام فضایی را با ادعای مالکیت و با هدف استفاده، اشتغال و یا هر منظور دیگری منع کرده است. در خصوص معاهدات پنج‌گانه و جایگاه ایران باید گفت که کشورمان در تدوین تمامی آنها حضور فعال داشته است؛ ولی از مجموع پنج معاهده فوق، تنها به معاهدات نجات و مسئولیت پیوسته است و پیوستن به سه معاهده دیگر نیازمند بررسی بیشتر و تصویب مجلس شورای اسلامی است.

۳-۳. ایجاد نهاد رگولاتوری ماهواره

ایجاد نهاد رگولاتوری ماهواره در کشور را می‌توان نقطه عطفی در خصوصی‌سازی بازار ماهواره دانست. نهاد رگولاتوری ماهواره با وضع قوانین و مقررات می‌تواند رشد و شکوفایی بخش خصوصی را در بخش هوافضای کشور فراهم سازد. توجه هرچه بیشتر به رگولاتوری و تبیین وظایف و کارکردهای آن به توسعه صنعت ماهواره و بخش هوافضا کمک شایانی خواهد کرد. وجود رگولاتوری در نهایت موجب سود مردم و آحاد اقتصادی



جامعه خواهد بود. یکی از اهداف ایجاد نهاد رگولاتوری ماهواره حفظ منافع ملی، ایجاد بازار رقابتی خدمات ماهواره، بالابردن سطح کیفیت سرویس‌ها و ارائه خدمات آنهاست.

۳-۴. سیاستگذاری در انتقال فناوری در بخش هوافضا

تجربیات انتقال فناوری در صنعت هوافضا به خصوص صنعت هوایی نظیر هواپیمای ایران-۱۴۰ نشان می‌دهد که بازبینی اهداف و سیاست‌های کلان بخش هوافضا به‌ویژه سند جامع توسعه هوافضا با نگاه به تجارب گذشته و واقع‌بینی در مقوله صنعت هوافضا و با توجه به کاربردهای وسیع آن در جامعه و اقتصاد باید در دستور کار سیاستگذاران این بخش قرار بگیرد. از جمله می‌توان به طرح کلان «طراحی و ساخت سه فروند هواپیمای ۱۵۰-۱۰۰ نفره» با اعتباری در حدود ۷۲ میلیارد تومان ظرف پنج سال اشاره کرد که پیشرفت آن طی سال‌های گذشته چندان امیدوارکننده نبوده و به اعتقاد کارشناسان اهداف متصور برای آن قابل دستیابی نیست.

۳-۵. نظارت بر اجرای ماده الحاقی ۳۶ لایحه تنظیم برخی از احکام برنامه‌های توسعه

کشور (تعیین وظایف دولت به‌منظور ارتقای ایمنی و کیفیت خدمات حمل‌ونقل)

مجلس نهم در جریان بررسی لایحه تنظیم برخی از احکام برنامه‌های توسعه کشور با ماده الحاقی ۳۶ این لایحه با موضوع تعیین وظایف دولت به‌منظور ارتقای ایمنی و کیفیت خدمات حمل‌ونقل هوایی، ناوبری هوایی و فرودگاهی در تاریخ ۱۳۹۵/۲/۱۳ موافقت کردند. لازم به‌ذکر است نظارت بر اجرای بندهای این قانون در مجلس دهم از ضروریات به‌شمار می‌رود.

۴. بررسی بودجه بخش هوافضا

یک نکته مهم که در مورد بودجه بخش هوافضا وجود دارد این است که تا پیش از سال ۱۳۹۲ بودجه بخش هوافضای کشور بنا به دلایلی همچون تخصیص اعتبار لازم برای انجام امور پژوهشی و کاربردی این بخش و ظرفیت بالای وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات در هدایت سازمان‌های دیگر، در این وزارتخانه قرار داشت. ردیف‌های بودجه مربوط به سازمان فضایی ایران و پژوهشگاه فضایی ایران به شکل مستقل در لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ منظور شده بود و پس از آن از سال ۱۳۹۲ تا به امروز شاهد ردیف‌های مستقل در بودجه اعتبارات برنامه‌ای و متفرقه دستگاه‌های مرتبط با بخش هوافضا هستیم.

بررسی بودجه بخش هوافضای کشور در لایحه بودجه سال ۱۳۹۵ نشان می‌دهد حجم اعتبارات برنامه‌ای هوافضا با ۲ درصد کاهش نسبت به قانون بودجه سال ۱۳۹۴ به حدود ۳,۰۲۱ میلیارد ریال رسیده است که این رقم حدود ۰/۱ درصد از بودجه منابع عمومی دولت است. اگر اعتبارات هزینه‌ای و تملک دارایی سرمایه‌ای در ردیف‌های متفرقه به اعتبارات این بخش افزوده شود، کل اعتبارات بخش هوافضای کشور به حدود ۹,۴۹۱ میلیارد ریال می‌رسد که نسبت به قانون بودجه سال ۱۳۹۴ حدود ۰/۶ درصد رشد نشان می‌دهد و معادل ۰/۳۵ درصد از بودجه عمومی دولت می‌باشد.

نگاهی به لایحه بودجه سال ۱۳۹۵ نشان می‌دهد که اعتبارات برنامه‌ای حوزه هوایی عمدتاً در بخش حاکمیت، نظارت و خدمات در حوزه حمل‌ونقل هوایی هزینه شده‌اند. از طرفی کاهش ۲۵ درصدی مجموع اعتبارات حمل‌ونقل هوایی نسبت به قانون بودجه سال ۱۳۹۴، سیاست‌های آزادسازی و شرایط پساتحریم و نیاز به توسعه فرودگاه‌های سودده در



کشور همخوانی ندارد. همچنین با توجه به بند «ج» تبصره «۴» ماده واحده، دولت می‌تواند از محل صندوق توسعه ملی به توسعه ناوگان حمل‌ونقل هوایی خود اقدام کند. خارج شدن شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما) از لیست شرکت‌های مشمول واگذاری نیز علیرغم مغایرت با اهداف اصل چهل‌وچهارم قانون اساسی، اقدامی در جهت ارتقای این شرکت هواپیمایی در شرایط کنونی ارزیابی می‌شود.

جمع‌بندی و پیشنهادها

با عنایت به آنچه که بیان شد پیشنهاد می‌شود که نمایندگان محترم مجلس دهم موارد زیر را در بخش هوافضای کشور در دستور کار خود قرار دهند:

- بررسی عملکرد بودجه‌ای دستگاه‌های مرتبط با بخش هوافضا
- تغییر، اصلاح و ارتقای ساختار سازمان هواپیمایی کشوری، به‌گونه‌ای که هم توانایی نظارت قوی داشته باشد و هم بتواند اعمال حاکمیت کند (عدم تحقق کامل ماده (۱۶۱) قانون برنامه پنجم).

- اصلاح اساسنامه شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما) (عدم تحقق کامل ماده (۱۶۱) قانون برنامه پنجم).

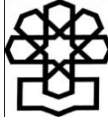
- تدوین طرح جامع مدیریت ترافیک هوایی با حضور کاربران اصلی این حوزه (بخش دفاعی، هوانوردی عمومی و ایرلاین‌ها) با هدف ارائه وضع موجود و تعیین فاصله تا وضع مطلوب و در راستای حضور پررنگ در بازار حمل‌ونقل و ترانزیت هوایی و تحقق جایگاه قابل قبولی در سطح منطقه و جهان (عدم تحقق کامل ماده (۱۶۱) قانون برنامه پنجم).

- بررسی چالش‌ها و راهبردهای قانونی و مدیریتی در خصوص رفع خلأ نهاد متولی صنایع هوایی تجاری (غیردفاعی) در کشور.
- تمرکز بیشتر بر روی پرتاب ماهواره در مدار زمین آهنگ توسط ماهواره بر (عدم تحقق ماده (۴۷) قانون برنامه پنجم).
- ایجاد نهاد رگولاتوری ماهواره در حوزه فضا.
- قرار گرفتن مرکز ملی فضایی در وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات.
- تدوین قانون ملی فضا براساس ماده (۶) معاهده فضای ماورای جو.
- تعیین تکلیف الحاق به کنوانسیون‌های پنج‌گانه مرتبط با فضا.
- حضور فعال و تأثیرگذار در تمامی مناسبات، معاهدات و کنوانسیون‌های بین‌المللی برای حفظ و ارتقای جایگاه کشور در عرصه بین‌المللی در حوزه فضایی.
- تشکیل کارگروه فضایی در کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی که می‌تواند کمک شایانی به تدوین و به‌روزرسانی قوانین مرتبط در بخش هوافضا بنماید.
- سیاستگذاری واقع‌بینانه در انتقال فناوری در بخش هوافضا (با توجه به تجربه هواپیمای ایران-۱۴۰).
- نظارت بر ماده الحاقی ۳۶ لایحه تنظیم برخی از احکام برنامه‌های توسعه کشور (تعیین وظایف دولت به‌منظور ارتقای ایمنی و کیفیت خدمات حمل‌ونقل).



منابع و مأخذ

۱. قانون برنامه پنجم توسعه مصوب مجلس شورای اسلامی.
۲. لایحه احکام موردنیاز اجرای برنامه ششم توسعه جمهوری اسلامی ایران.
۳. سند جامع توسعه هوافضای کشور مصوب شورای عالی انقلاب فرهنگی.
۴. گزارش بررسی بخش هوافضا لایحه بودجه سال ۱۳۹۵ کشور مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.
۵. سند برنامه ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۹۵-۱۳۹۹)، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، ۱۳۹۴.
۶. سند چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴، ابلاغی مقام معظم رهبری، ۱۳۸۲.
۷. گزارش ارزیابی عملکرد بررسی عملکرد مواد (۱۶۱) و (۱۶۶) قانون برنامه پنجم توسعه (حوزه هوایی و هوانوردی)، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دفتر مطالعات فناوری‌های نوین، ۱۳۹۴.
۸. گزارش آسیب‌شناسی پروژه انتقال فناوری هواپیمایی ایران-۱۴۰، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دفتر مطالعات فناوری‌های نوین، ۱۳۹۴.



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۴۸۳۵

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: با نمایندگان مردم در مجلس دهم ۱۰. بخش هوافضای ایران

نام دفتر: مطالعات ارتباطات و فناوری‌های نوین (گروه کمیته هوافضا)

تهیه و تدوین: شیما فلاحی

همکار: علی اعظمی

ناظر علمی: مهدی فقیهی

مدیر مطالعه: پریسا علیزاده

متقاضی: معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی

ویراستار تخصصی: _____

ویراستار ادبی: _____

واژه‌های کلیدی: _____

تاریخ انتشار: ۱۳۹۵/۳/۱۹

