

مطالب، سوژه‌ها و نظرات خود را برای ما ارسال کنید



## شهر فرودگاهی امام در گذر تاریخ

**هفته‌نامه حمل‌ونقل**، بر آن است تا بخش‌هایی از کتاب منتشر نشده (در دست انتشار) «شهر فرودگاهی امام(ره) در گذر تاریخ» را برای معرفی این ابرپروژه هر هفته به‌صورت پاورقی منتشر کند.

شش ماه پس از انتصاب اعضای هیئت‌مدیره و انجام پاره‌ای از اقدامات مقدماتی وزیر راه‌وشهرسازی با توجه به تخصیص ردیف بودجه به شرکت شهر فرودگاهی و امکان جابه‌جایی اعتبارات مرتبط با فعالیت این شرکت از شرکت فرودگاهها در اصلاحیه بودجه سال ۱۳۹۴ دستور اجرائی اقدامات زیر حداکثر تا پایان مهرماه ۱۳۹۴ را صادر کردند:

۱- اداره امور فرودگاه امام خمینی (ره) از شرکت فرودگاههای کشور منتزع و به شرکت شهر فرودگاهی واگذار شود. بدیهی است ارائه خدمات کمک ناوبری و نشست‌وبیروخاست موضوع تبصره بند ب ماده ۱۶۱ قانون برنامه پنجم کماکان بر عهده شرکت فرودگاههای کشور است که لازم است طی قراردادی عملیات مذکور به این شرکت تفویض شود.

۲- در بودجه اصلاحی سال ۱۳۹۴ درآمد‌ها و هزینه‌های شش‌ماهه دوم سال ۱۳۹۴ فرودگاه امام خمینی (ره) از بودجه شرکت فرودگاههای کشور کسر و در بودجه شرکت شهر فرودگاهی منظور شود و بودجه سال ۱۳۹۵ شرکت‌ها به‌صورت جداگانه تهیه و همراه با بودجه اصلاحی به تصویب مجامع عمومی آنها برسد.

۳- تمامی هزینه‌های کارکنان و اداری شش‌ماهه اول سال ۱۳۹۴ شرکت شهر فرودگاهی بر عهده شرکت فرودگاههای کشور است و لازم است از محل اعتبارات این شرکت تأمین شود.

۴- تمامی اراضی و املاک محدوده شهر فرودگاهی به قیمت‌های تجدید ارزیابی‌شده به‌طور رسمی به این شرکت منتقل شود تا میزان پنج هزار میلیارد ریال ارزش این املاک در شرکت فرودگاههای کشور در حساب سرمایه‌گذاری و در شرکت شهر فرودگاهی در حساب سرمایه ثبت گردد و ما بقی به ترتیب در حساب‌علی‌الحساب افزایش سرمایه و حساب بدهی افزایش سرمایه به شرکت مادر منعکس شود.

۵- مبالغ نقدی پرداختی تا این تاریخ و تا پایان سال ۱۳۹۵ جمعا به مبلغ پنج هزار میلیارد ریال در دفاتر شرکت فرودگاههای کشور در حساب سرمایه‌گذاری و در دفاتر شرکت شهر فرودگاهی در حساب سرمایه منعکس شود.

۶- از تاریخ تکفیک بودجه شرکت‌ها تمامی وظایف و اختیارات هیئت تشخیص شرکت فرودگاههای کشور در مورد فرودگاه امام خمینی (ره) به هیئت تشخیص منتخب مجمع عمومی شرکت شهر فرودگاهی واگذار شود.

شرکت فرودگاههای کشور در اجرائی دستور وزیر راه‌وشهرسازی مبنی بر تکفیک مدیریت شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) از شرکت فرودگاههای کشور آمدگی آن شرکت را برای انتقال با در نظر گرفتن اعمال نظارت‌های لازم و در صورت ضرورت اتخاذ تصمیمات مقتضی اعلام کرد. بدیهی است هیچ وظیفه‌ای برای اعمال نظارت و یا اتخاذ تصمیم مقتضی برای شرکت فرودگاههای کشور فرض نشده‌است و فقط مدیرعامل آن شرکت به‌عنوان عضو مجمع عمومی شرکت شهر فرودگاهی می‌تواند در چارچوب وظایف مجمع عمومی مندرج در اساسنامه انجام‌وظیفه کند. درح‌حال پس از گذشت حدود پانزده ماه از ابلاغ اساسنامه و تکفیک و انتقال وظایف و اختیارات مدیران شرکت شهر فرودگاهی به‌تدریج در چارچوب ساختار جدید به اعمال مسئولیت‌ها پرداختند. ابتدا حدود هماهنگی‌های لازم میان دو شرکت نقل‌وانتقال کارکنان و تعیین حساب‌های بانکی و تکفیک بودجه‌های دو شرکت برای باقی‌مانده سال ۱۳۹۴ انجام پذیرفت تا انتزاع اداره فرودگاه امام خمینی (ره) از شرکت فرودگاهها به‌طور رسمی به وقوع پیوندد و از آن‌پس مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی با تصویب ساختار کلی و سازمان و تشکیلات داخلی شرکت مسئولیت انجام فعالیت‌ها را عهده‌دار شود. پس از تشکیل و راه‌اندازی و تدوین ساختار کلی شرکت شهر فرودگاهی مدیرکل فرودگاه امام خمینی (ره) به‌عنوان یکی از اعضای هیئت‌مدیره آن شرکت منصوب شده بود که مسئولیت او مدیریت فعالیت‌های بخش فرودگاهی در چارچوب ساختار جدید شرکت است که با تغییر نظام مدیریتی فرودگاه و تشکیل هیئت‌مدیره شرکت شهر فرودگاهی ساختار کلی و تشکیلات داخلی آن نیز با تغییراتی مواجه شود. درواقع در ساختار جدید اداره کل فرودگاه پیش‌بینی‌نشده بود و در نتیجه سمت مدیرکل در تشکیلات جدید پیش‌بینی نشد. اعمال مدیریت از طریق مدیرعامل شرکت انجام می‌پذیرفت و درواقع سمت معاونت امور فرودگاهی با وظایف محدودتری جایگزین آن شده بود. مدیرکل قبلی فرودگاه پس از یک دوران کوتاه همراه با ناسازگاری در سامانه مدیریتی جدید سرانجام در اواخر خردادماه ۱۳۹۵ از عضویت هیئت‌مدیره شرکت شهر فرودگاهی خارج شد. با توجه به اینکه فعالیت‌های شرکت در شرایط جدید پیشرفت کندی را در پی داشت و ساختار کلی شرکت نیز به تصویب رسیده بود ضرورت تغییراتی در اعضای هیئت‌مدیره موردتوجه قرار گرفت و در نتیجه اوایل سال ۱۳۹۵ ش عضو جدید هیئت‌مدیره تعیین شدند که دو نفر از آنان به سمت‌های معاونت امور فرودگاهی و معاونت سرمایه‌گذاری و اقتصادی منصوب شدند و مدیرعامل شرکت نیز از طرف هیئت‌مدیره به سمت رئیس هیئت‌مدیره و مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی انتخاب شد.

۵- در اوایل اردیبهشت سال ۱۳۹۵ با هدف انتقال دانش و تجارب و آموزش تفاهم‌نامه همکاری میان شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) و فرودگاه اینچئون کشور کره جنوبی منعقد می‌شود. این فرودگاه که تجارب مناسبی به‌ویژه در زمینه جابه‌جایی بار هوایی دارد زیر را در این مورد رتبه دوم و در مورد جابه‌جایی مسافر رتبه هشتم جهان را کسب کرده است. با برنامه‌ریزی مناسب زمینه حضور بازدید کارشناسان آن فرودگاه فراهم آورده شد تا بتوانند دیدگاه‌های مشاوره‌ای خود را تدوین و ارائه کنند.

## ایلام و کرمانشاه، دو مسیر جدید پروازی هما به نجف



معاون بازرگانی هما از دو مسیر جدید پروازهای اربعین این شرکت در مسیر کرمانشاه و ایلام خبر داد و افزود: «قیمت پروازهای این مسیر ۷۰۰ هزار تومان از نرخ مصوب کمتر است». عباس جمشیدی در هما عنوان کرد: «بالای ۹۹ درصد پروازهای اربعین در مسیر تهران\_نجف\_تهران خواهد بود». او با بیان اینکه ۷۴ پرواز رفت و برگشت تهران\_نجف در ایام اربعین انجام خواهد شد، گفت:۶۸۰ هزار و ۲۸۰ صندلی در پروازهای اربعین در مسیر تهران\_نجف\_تهران اختصاص داده شده است. معاون بازرگانی هما اضافه کرد: «برای پروازهای اربعین از ۳ فروند هوپیمای ایرباس ۳۰۰-۶۰۰ و یک فروند ایرباس ۳۳۱ و هوپیماهای آئی تی آر که بیس آن از کرمانشاه است، استفاده خواهیم کرد.»



## تصمیم ایتالیا برای تحریم پروازهای «ماهان»

وزیر خارجه ایتالیا اعلام کرد که به‌زودی پروازهای یک شرکت هوپیمایی ایران را به کشورش منع خواهد کرد. این اقدام پس از آن صورت می‌گیرد که «مایک پمپئو، وزیر خارجه آمریکا در دیدار با لئوئیجی دی مایو، وزیر امور خارجه ایتالیا از مسئولان ایتالیایی درخواست کرد فعالیت خطوط هوایی شرکت ماهان که متعلق به ایران است را در این کشور ممنوع کند. بر اساس متنی از سخنان پمپئو در پایگاه الکترونیکی وزارت خارجه آمریکا، پمپئو ادعا کرده است که ایتالیا تصمیم گرفته مجوز شرکت ماهان در ایتالیا را تمدید نکند.

📧 ۳۰۰۰۴۱۱۴
📧 Info@Tweekly.ir
🌐 @tweekly\_ir

# ایرتاکسی در فرودگاه‌های کم‌تر در اه‌اندازی می‌شود



۱۶۱. توضیح داد: «در قانون ماده ۶۳ اختیاری به وزیر راه‌وشهرسازی داده است که به تشخیص خود برای افزایش تعداد پروازها تا ۳۰ درصد تخفیف در تعرفه‌های فرودگاهی قائل شود». امیرمکری ادامه داد: «البته این تخفیف ۳۰ درصدی عمدتا به پروازهای زیر ۲۰۰۰ کیلوگرم (هوایماهای که وزن تیک‌آف آنها زیر ۲۰۰۰ کیلوگرم است) اختصاص می‌یابد که اغلب هوایماهای ۲ الی ۳ نفره هستند». مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران اضافه کرد: «همچنین باید به این موضوع هم توجه داشت این تخفیف در تناقض با قانون ذکرشده نیست چون ما برای افزایش پروازها بازاریابی می‌کنیم.»

بزرگ‌تر

او در پاسخ به این سؤال که اگر متقاضی ایرتاکسی قصد پرواز از شهرهای کوچک به پایتخت یا مشهد داشت، باید چه‌کار کند؟ گفت: «اگر مسافری قصد استفاده از ایرتاکسی از مناطق کم‌تقاضا یا فرودگاه‌های کوچک را داشت، به برخی مرکز استان منتقل می‌شود و از آنجا به تهران سفر می‌کند.» امیرمکری ادامه داد: «فعلا ایرتاکسی از فرودگاه‌های کوچک به تهران به دلیل ترافیک بالای فرودگاه تهران و محدودیت‌هایی که داریم، نداریم؛ ترجیح می‌دهیم فرودگاه‌هایی که ترافیک کمتری دارند، در گام اول وارد بحث‌ایرتاکسی شوند.»

مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران اضافه کرد: «همچنین ما در این صورت دستانمان بازتر است تا سایر خدمات هوانوردی عمومی را در فرودگاه‌های کوچک ارائه دهیم و این خدمات در این فرودگاه‌ها مناسبت‌تر خواهد بود.»

**تخفیف ۳۰ درصدی به تعرفه فرودگاهی ایرتاکسی و هوایماهای زیر ۲۰۰۰ کیلوگرم**

او درباره اعمال تخفیف ۳۰ درصدی بابت خدمات تعرفه فرودگاهی و ایرتاکسی و تناقض آن با قانون ماده

اما بحث اصلی صدور مجوز برای ایجاد شرکت‌های ایرتاکسی از سوی سازمان هوپیمایی کشوری است که آنها این موضوع را پیگیری می‌کنند». امیرمکری اظهار داشت: «البته محدودیت‌هایی در حوزه امنیتی این پروازها وجود دارد که در حال مذاکره و تبادل‌نظر با دستگاه‌های مربوطه در این حوزه هستیم تا به نتیجه برسد.»

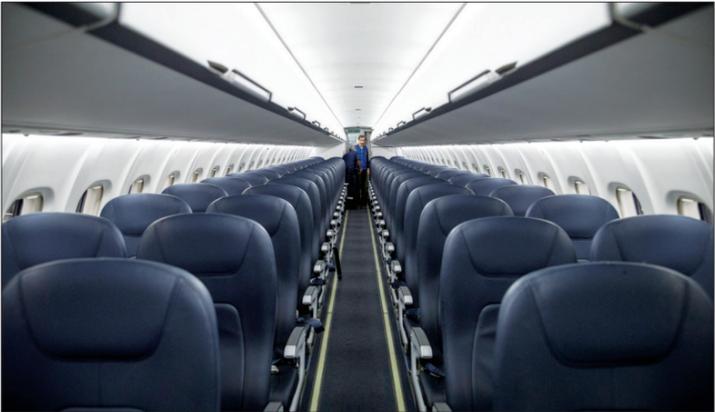
**ایرتاکسی برای فرودگاه‌های کوچک و کم‌تردد**

مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران درباره احتمال راه‌اندازی ایرتاکسی در فرودگاه‌های پرتردد نظیر مهرآباد و شهید هاشمی‌نژاد مشهد، اظهار کرد: «در فرودگاه‌های مهرآباد و مشهد ظرفیت تکمیل است و این فرودگاه‌ها ظرفیت ایرتاکسی ندارد و نیاز هم نیست، ایرتاکسی بیشتر برای جاهایی است که پرواز برنامه‌ای وجود ندارد اما فرودگاه‌ها و شهرهایی که پرواز برنامه‌ای روئین زیادی دارند و در هر ساعت که مسافر نیاز داشت، پرواز وجود دارد، نیازی به ایرتاکسی ندارد و اصلا برای مسافر هم ارزش اقتصادی ندارد چون هرلحظه پرواز وجود دارد.»

**امکان پرواز از شهرهای کوچک به مراکز استان‌های**

## کارشناسان هوایی از چگونگی جذاب‌تر شدن آسمان ایران می‌گویند:

# بازاریابی هوایی برای فضای کشور



عکس روزبه فریادی حمل‌ونقل

آسمان ایران رابطه مستقیم با سرویس کنترل ترافیک هوایی دارد و این جزء مطلق، تعیین‌کننده نهایی ثروت‌آفرینی در زنجیره تولید ارزش شرکت فرودگاه‌ها است، می‌گوید: «این سرمایه ملی روبه‌زوال است و نمی‌شود هم‌زمان از یک سرمایه انتظار زایش داشت ولی برای خشکاندن ریشه‌های تولید در کنترل ترافیک هوایی تصمیم‌های مدیریتی نابخردانه گرفت.»

در حالی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران با ایجاد یکسری تمهیدات ازجمله اصلاح تعرفه‌های ناوبری عبوری و تکمیل اصلاح ساختار مسیره‌های هوایی، در صدد این است که بتواند درخواست شرکت‌های هواییمایی خارجی برای عبور از آسمان ایران را افزایش بدهد، اخیرا پدافند هوایی پیشنهاد تخصیص ۳۰ درصدی عوارض پروازهای عبوری را داده است که این پیشنهاد با واکنش‌های بسیاری از سوی کارشناسان مواجه شد؛ چراکه بر اساس سازمان هواییمایی جهانی (ICAO) خدمات ناوبری هوایی را به‌صورت شفاف تعریف کرده و در هیچ بخشی به خدمات پدافند هوایی (Air Defense) اشاره نکرده است و از سوی دیگر ایکائو تأکید دارد که حوزه هواییمایی غیرنظامی نباید هزینه‌های بیشتری را بابت هزینه‌های امنیت عمومی پرداخت کند.»

در راستای همین موضوع نیز سعید اکبری، عضو هیئت‌مدیره شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران در واکنش به این موضوع عنوان کرد: «درآمد خدمات ناوبری هوایی تنها در بخش هوانوردی هزینه می‌شود چراکه ایکائو در این رابطه صراحتا تصریح می‌کند که درآمد حاصل از خدمات ناوبری هوایی به پروازهای عبوری باید از سوی کشورها صرف زیرساخت‌های هوانوردی و فرودگاهی شود و هیچ نگاه انتفاعی به آن نباشد.»

علیرضا بحیرایی، کارشناس رسمی دادگستری در امور صنایع هوایی کشور در رابطه میزان تعرفه گذاری پروازهای

که بازاریابی هر خدمت یا محصول یک فرآیند پیچیده و شامل گام‌های مختلف است که اهم آن شامل، تحلیل فرصت‌ها در بازار، محیط بازار شامل محیط خرد و کلان، بازار هدف شامل بخش‌بندی هدف‌گیری و موضع یابی بازار و اجرائی برنامه‌ها و کنترل است که این فرآیند علنی با سخنرانی و شعار محقق نخواهد شد و نیازمند درک اساسی رسالت سیستم و تدوین راهبردهای بازاریابی خواهد بود.»

فلاح‌تبار معتقد است که مدیران شرکت فرودگاه عموما در سال‌های گذشته و حال با مطرح‌کردن بازاریابی فضای کشور در بهترین تحلیل شیوه جذب پروازهای عبوری را در کاهش تعرفه‌ها دانسته درحالی‌که تعرفه به‌عنوان بخشی از کل فرآیند بازاریابی آسمان ایران است که البته به سهم خود تأثیرگذار خواهد بود.

این کارشناس صنعت هواییمایی تأکید می‌کند: «آنچه مغفول مانده است و حتی در صورت کاهش تعرفه و جذب حداکثری پرواز‌های می‌تواند به‌عنوان آشنیل ناوبری هوایی کشور مطرح شود، میزان تولید و کیفیت خدمت سرویس ناوبری هوایی، به‌خصوص در بخش کنترل ترافیک هوایی است چراکه تنها در بخش کنترل ترافیک هوایی خدمت انسان‌محور ارائه می‌شود و در سایر بخش‌های پشتیبانی، عموما خدمت دستگا‌محور بوده که بر اساس آن نقش نیروی انسانی با توجه به برنامه جهانی ناوبری هوایی و بر پایه ماهواره، هر روز کم‌رنگ‌تر خواهد شد.»

او اظهار می‌کند: «موفقیت در بازاریابی فضای کشور رابطه مستقیم با سیاست‌های شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران در قبال برنامه جهانی ناوبری هوایی و به‌تبع آن تولید خدمت با کیفیت در آسمان کشور دارد که اساسا رسیدن به این نقطه از اثرگذاری در بازار جهانی انظر تفکر بازاریابی و مکانیزم اجرا با ساختار و ستاد حاکم همخوانی ندارد.»

فلاح‌تبار با اظهار به اینکه تولید خدمت با کیفیت در فضای

**اکرم فیض‌آبادی**



در چند سال اخیر هر باره در پی تنش بین کشورهای منطقه و ناامن شدن فضای آسمان این کشور‌ها شاهد افزایش حجم ترافیک پروازهای عبوری از فضای کشور و افزایش چشمگیر درآمدهای ناوبری هستیم؛ اما یکی از مشکلات اساسی در این‌بین ناپدیدار بودن این درآمد‌ها است. برای مثال در سال ۹۶ بود که تشخ چندماهه در روابط قطر و همسایگان عربش منجر به تحریم چندجانبه قطر شد؛ ازجمله خطوط هواییمایی این کشور از استفاده از آسمان عربستان منع شدند. همچنین در پی ناامنی آسمان عراق، آسمان ایران برای پروازهای این خط هوایی به مقصد شمال آفریقا و جنوب اروپا، با افزایش ترافیک هوایی روبرو شد؛ اما چندی بعدی با کاهش این تنش‌ها و بازشدن فضای کشور عراق و به دلیل اقتصادی‌بودن مسیرهای عبوری از فضای آن کشور و با وجود برقراری امنیت کامل آسمان کشور‌مان، بخش عمده‌ای از پروازهای عبوری به علت کثرت مناطق پرخطر پروازی به فضای آسمان این کشور رفتند.

اخیرا نیز مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی تعرفه پروازهای عبوری از آسمان ایران را گران دانسته و در این‌باره گفته است: « در مسیر فضای ما، برای هر پرواز عبوری، هزینه عبور به‌طور متوسط حدود ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ دلار برآورد می‌شود و این رقم ۲ تا ۳ برابر رقم عبور از فضای کشورهای همسایه است؛ یعنی اگر هواییمایی از فضای کشور ما عبور کند باید بین ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ دلار به ما بپردازند.» سیاوش امیرمکری در خصوص گرانی تعرفه پروازهای عبوری از آسمان ایران عنوان کرده است که آنچه مصوبه هیئت‌وزیران در فرمول محاسبه عوارض عبوری از فضای کشور‌مان است، مسافت طی شده و وزن هوایما است که در عددی به دلار ضرب می‌شود؛ بنابراین هر چه مسافتی که هوایما طی می‌کند طولانی‌تر باشد، یا هوایما پهن‌یک‌تر باشد، در این فرمول که قرار گیرد هزینه آن محاسبه می‌شود. او گفته که باید در اصلاحیه آئین‌نامه اجرائی ماده ۶۳ قانون وصول، برخی درآمدهای دولت این فرمول یا روش محاسبه را به‌گونه‌ای تنظیم کنیم تا جذابیت عبور از فضای کشور افزایش پیدا کند، این در حالی است که کشورهای دیگر عموما عدد ثابتی دریافت می‌کنند و سعی می‌کنند پروازهای عبوری را به سمت خودشان جذب کنند.

روح‌الله فلاح‌تبار، کارشناس هوایی در گفتگو با «حمل‌ونقل»، کاهش تعرفه‌های عوارض فرودگاهی را به‌تنهایی عامل جذب پروازهای عبوری نمی‌داند و می‌گوید: «بازاریابی فضای کشور واژه‌ای غریب در صنعت حمل‌ونقل هوایی کشور است؛ چراکه بازاریابی فضای کشور سال‌های سال است که در حد شعار مانده است و گام عملی برای تحقق آن برداشته نشده است.»

او در ادامه سخنان خود اضافه می‌کند: «اهل‌ف می‌دانند