

دومین دارنده فرودگاه در جهان تبدیل کرده است. رتبه سوم از آن مکزیک است با ۱۷۱۴ فرودگاه. کانادا، روسیه، آژانتین، بولیوی، کلمبیا و پاراگوئه در رتبه‌های بعدی بیشترین تعداد فرودگاه‌های جهان قرار گرفته‌اند. رتبه دهم با ۶۷۳ فرودگاه به یک کشور آسیایی رسیده است، اما انتظار نداشت‌ه باشید رتبه دهم به چین برسد، این رتبه از آن اندونزی است. چین با ۵۰۷ فرودگاه، یک رتبه پایین‌تر از آلمان ۵۲۹ فرودگاهی، در رتبه سیزدهم دنیا قرار دارد. در این رتبه‌بندی، کشور آسیایی بعدی، هند است که ۳۴۶ فرودگاه دارد و در رتبه ۲۱ دنیا قرار گرفته و رتبه ۲۲ دنیا هم با ۳۱۹ فرودگاه از آن ایران است. گواتمالا، فیلیپین و سوئد رتبه‌های بعد از ایران هستند. در این رتبه‌بندی تمامی فرودگاه‌هایی که یک کشور احداث کرده، از آسمان قابل شناسایی هستند و قابلیت فرود هواپیما دارند بدون توجه به فعال یا غیرفعال بودن آنها محاسبه شده‌اند.

بزرگ‌ترین فرودگاه‌های دنیا از نظر مساحت

اگر معیار تقسیم‌بندی ما مساحت فرودگاه‌ها باشد، رتبه‌بندی فرودگاه‌ها تغییر واضحی نشان خواهد داد. از نظر اندازه کلی، فرودگاه بین‌المللی ملک‌فهد در دما عربستان سعودی با اختلافی بسیار زیاد، بزرگ‌ترین فرودگاه جهان است. این فرودگاه سابقاً پایگاه هوایی ایالات متحده بود که اکنون مساحتی نزدیک به ۳۰۰ مایل مربع یا ۷۷۷ کیلومتر مربع دارد؛ مساحت شهر نیویورک برابر با ۷۹۰ کیلومتر مربع و مساحت تهران ۷۳۰ کیلومتر مربع است. امکانات فرودگاه بین‌المللی ملک‌فهد عبارتند از یک مسجد در محل با قابلیت پذیرش تا ۲۰۰۰ نمازگزار، یک مجتمع مسکونی که می‌تواند تا ۲۰۰۰ نفر را در خود جا دهد و گلخانه‌هایی در محل که محصولات گیاهی را برای محوطه‌سازی سایت تأمین می‌کنند. با این وجود فرودگاه ملک‌فهد سالانه میزبان تنها حدود ۹/۷ میلیون مسافر است که در نتیجه از نظر ترافیک مسافری در بین ۱۰۰ فرودگاه بزرگ دنیا هم قرار ندارد. در داخل خود عربستان هم فرودگاه بین‌المللی ملک‌فهد سومین فرودگاه شلوغ عربستان سعودی است. شلوغ‌ترین فرودگاه عربستان، فرودگاه بین‌المللی ملک‌عبدالعزیز در جده است که سالانه ۴۱ میلیون مسافر را می‌پذیرد در حالی که بسیاری از آنها برای زیارت به شهر مقدس مکه می‌روند. در میان بزرگ‌ترین فرودگاه‌های دنیا، فرودگاه داکسینگ پکن بزرگترین ترمینال فرودگاهی در جهان را دارد. این ترمینال با مساحتی نزدیک به ۶۹۶۷۷۳ مترمربع تقریباً معادل ۹۷ زمین فوتبال آمریکایی است. ترمینال فرودگاه داکسینگ به شکل منحصربه‌فردی شبیه «ستاره دریایی» ساخته شده تا مسافران بتوانند در سریع‌ترین زمان ممکن به دروازه‌های خروجی برسند. پیش‌بینی می‌شود فرودگاه داکسینگ پکن تا سال ۲۰۴۰ به شلوغ‌ترین فرودگاه جهان تبدیل شود. گسترش فیزیکی این فرودگاه چشمگیر است.

پرترافیک‌ترین فرودگاه‌های جهان

اگر بخواهیم فهرست فرودگاه‌های برتر را نه براساس مساحت، بلکه براساس مجموع مسافرانی که به آنها خدمات ارائه شده یا براساس تعداد هواپیماهایی که در این فرودگاه‌ها در رفت‌وآمد هستند رتبه‌بندی کنیم، نتایج باز هم به‌طور قابل توجهی متفاوت خواهند بود.

فرودگاه بین‌المللی هارتسفیلد-جکسون

از این منظر فرودگاه بین‌المللی هارتسفیلد-جکسون. آتلانتا در ایالات متحده با ۱۰۴/۶ میلیون مسافر در سال رتبه اول دنیا را دارد. این فرودگاه شلوغ‌ترین فرودگاه جهان است و هر سال به جز یک بار در سال ۱۹۹۸، رتبه اول را در این فهرست دارد. فرودگاه بین‌المللی هارتسفیلد-جکسون به لطف موقعیت خود به یک هاب فرودگاهی تبدیل شده و در حال حاضر تنها فرودگاه حاضر در کلپ ۱۰۰ میلیونی است، دستاوردی که در ابتدا در سال ۲۰۱۵ به آن دست یافت. تنها فرودگاه دیگری که با این فرودگاه مطابقت دارد، فرودگاه بین‌المللی پایتخت پکن است که بین سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۰ توانست ۱۰۰ میلیون مسافر داشته باشد. این فرودگاه ورود و خروج ۱۰۴۶۵۳۴۵ مسافر را در سال ۲۰۲۳ ثبت کرده است. فرودگاه بین‌المللی هارتسفیلد-جکسون که در سال ۱۹۲۶ ساخته شد، همواره یکی از شلوغ‌ترین فرودگاه‌های ایالات متحده در طول تاریخ خود بوده است و تا پایان دهه ۱۹۳۰ با فرودگاه‌های محبوب نیویورک و شیکاگو رقابت می‌کرد. این فرودگاه دو پایانه و پنج باند و بلندترین برج کنترل ترافیک هوایی در آمریکای شمالی را در خود جای داده است.

فرودگاه بین‌المللی دبی

نام امارات در بین دارندگان بیشترین فرودگاه‌های دنیا ثبت نشده است اما نام این کشور در بین کشورهای با شلوغ‌ترین فرودگاه‌ها می‌درخشد. فرودگاه بین‌المللی دبی در امارات متحده عربی با سالانه ۸۶/۹ میلیون مسافر به‌عنوان شلوغ‌ترین فرودگاه آسیا، رکوردهای دیگری از جمله رکورد بزرگ‌ترین سیستم جابه‌جایی چمدان در جهان را نیز از آن خود دارد و دومین ساختمان بزرگ جهان از نظر مساحت نیز در این فرودگاه است. پس از پایان رکود سفرهای هوایی به دلیل شیوع کرونا، فرودگاه بین‌المللی دبی بین‌سال‌های ۲۰۲۲ تا ۲۰۲۳ شاهد افزایش ۳۱/۷ درصدی ترافیک فرودگاهی بود و از رکورد ۸۶/۴ میلیون مسافر در سال ۲۰۱۹ عبور کرد، اما هنوز به رکورد ۸۹/۱ میلیون نفر در سال ۲۰۱۸ نرسیده است. این فرودگاه در سال ۲۰۲۳ ورود و خروج ۸۶۹۹۴۴۶۵ مسافر ثبت کرده است. سرمایه‌گذاری قابل توجه امارات در گردشگری فرودگاه دبی به‌عنوان یک مرکز ارتباطی برای پروازهای بین اروپا و آمریکای شمالی و منطقه آسیا-اقیانوسیه این فرودگاه را در دنیا به فرودگاهی شاخص تبدیل کرده، به‌طوری‌که اکثر مسافران از آن به‌عنوان بخشی از یک فرودگاه اتصال پروازها به‌هم عبور می‌کنند. فرودگاه دبی در سال ۱۹۶۰ به‌عنوان یک فرودگاه کوچک افتتاح شد که تنها به چند مقصد خدمات‌رسانی می‌کرد، اما با توسعه اقتصادی امارات متحده عربی این فرودگاه هم به‌طور قابل توجهی رشد کرده و اکنون شامل سه ترمینال بزرگ با باندهایی به طول بیش از ۴۳۰۰ متر است.

فرودگاه بین‌المللی دالاس-فورت‌ورث

رتبه سوم شلوغ‌ترین فرودگاه‌ها هم باز از ایالات متحده است با سالانه ۸۱/۸ میلیون نفر مسافر در فرودگاه دالاس-فورت‌ورث. در سال ۲۰۲۳ ورود و خروج ۸۱۷۶۴۰۴۴ مسافر در این فرودگاه ثبت شد. اگر چه دالاس-فورت‌ورث تقریباً نیمی از ترافیک خود را در طول همه‌گیری کووید-۱۹ در دست داد، اما این فرودگاه همچنان به‌عنوان یک سایت ارتباطی در ایالات متحده مطرح است. دالاس-فورت‌ورث اولین فرودگاه «کربن خنثی» در آمریکای شمالی، و نیز از نظر زمین تحت پوشش، دومین فرودگاه بزرگ در ایالات متحده با مساحت ۶۹/۶ کیلومتر مربع است که پنج ترمینال با ۱۷۱ ورودی و خروجی و هفت باند فرودگاهی دارد.

فرودگاه بین‌المللی هیترو

نوبت به اروپا می‌رسد. حال با جابه‌جایی ۷۹/۲ میلیون نفر، فرودگاه هیترو لندن در بریتانیا تبدیل به چهارمین فرودگاه شلوغ دنیا شده است. به‌رغم اینکه هیتروی یکی از شش فرودگاهی است که در لندن احداث شده است، به لطف تعداد قابل توجهی ارتباطات بین‌المللی و بیشترین تعداد ارتباطات در جهان در سال ۲۰۲۳، تسلط خود را حفظ کرده و بین سال‌های ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۲ پس از عقب راندن فرودگاه استانبول، عنوان شلوغ‌ترین فرودگاه اروپا را پس گرفت. فرودگاه هیترو لندن به سطح ترافیک قبل از همه‌گیری نرسیده است، پس از کاهش بیش از ۷۵ درصدی تعداد مسافران بین‌سال‌های ۲۰۱۹ و ۲۰۲۱، امروزه شاهد بازگشت روزهای خوش خویش است. این فرودگاه در سال ۲۰۲۳ ورود و خروج ۷۹۱۵۲۰۰۰ مسافر را ثبت کرد و انتظار می‌ود که در سال ۲۰۲۴ از شلوغ‌ترین سال خود پیشی بگیرد و ترده‌دیش از ۸۱ میلیون مسافر را ثبت کند. این فرودگاه در سال ۱۹۴۶ ساخته شد و در حال حاضر چهار ترمینال مسافربری دارد.

فرودگاه بین‌المللی هاندا توکیو

دوباره آسیا اولین بار شرق؛ فرودگاه بین‌المللی هاندا توکیوی ژاپن با جابه‌جایی ۷۸/۷ میلیون نفر مسافر، رتبه ۵ دنیا را در اختیار دارد. فرودگاه بین‌المللی هاندا توکیو پیشتر فرودگاه شانزدهم دنیا بود و تنها در عرض یک‌سال توانست با ۲۸ میلیون مسافری که به آن اضافه شد، به پنجمین فرودگاه دنیا تبدیل شود؛ یعنی افزایش ۵۵ درصدی و بیشترین رشد در بین فرودگاه‌های این فهرست از سال ۲۰۲۲. این فرودگاه در سال ۲۰۲۳ ورود و خروج ۷۸۷۱۹۳۰۲ مسافر را ثبت کرده است. این فرودگاه در سال ۱۹۳۱ ساخته شد و اکنون ۳ پایانه مسافری دارد.

فرودگاه بین‌المللی دنور

باز هم از ایالات متحده و این بار فرودگاه دنور با جابه‌جایی ۷۷/۸ میلیون نفر در سال در رتبه ششم دنیا قرار دارد. این فرودگاه در سال ۱۹۹۵ افتتاح شد و از آغاز هزاره هر ساله در بین ۲۰ فرودگاه برتردد جهان قرار می‌گیرد و توانسته است طوفان همه‌گیری کووید-۱۹ را کمی بهتر از برخی از همتابان خود تحمل کند. در حالی‌که ترافیک این فرودگاه در سال ۲۰۲۰ بیش از ۵۰ درصد کاهش یافت، اما توانست با ۳۲/۷ میلیون مسافر در بین ۱۰ فرودگاه برتر باقی بماند و در سال

شنبه ۱۲ خرداد ۱۴۰۳
سال سوم • شماره ۵۲۰
www.hammihanonline.ir

۲۰۲۳ ورود و خروج ۷۷۸۳۷۹۱۷ نفر در این فرودگاه ثبت شد. فرودگاه دنور هم بزرگترین سایت فرودگاهی در آمریکای شمالی و هم دومین سایت بزرگ در جهان است، اما در کمال تعجب فقط یک ترمینال دارد. این فرودگاه دو برابر منهتن وسعت و طولانی‌ترین باند تجاری آمریکای شمالی را دارد. در رتبه‌های بعدی شلوغ‌ترین فرودگاه‌های جهان، فرودگاه استانبول با نزدیک سالانه ۷۶/۲ میلیون مسافر، فرودگاه بین‌المللی لس‌آنجلس با ۷۵/۱ میلیون مسافر در سال، فرودگاه شیکاگو با سالانه ۷۳/۹ میلیون مسافر و فرودگاه بین‌المللی ایندیرا گاندی هند با ۷۲/۲ میلیون مسافر جای گرفته‌اند.

وضعیت اقتصادی صنعت سفرهای هوایی

براساس گزارش گروه اقدام حمل‌ونقل هوایی (IATA)، صنعت هوانوردی ۸۷/۷ میلیون شغل در سراسر جهان و ۱۱/۳ میلیون شغل به‌طور مستقیم ایجاد کرده و سهم قابل توجهی در اشتغال جهانی دارد. هوانوردی در مجموع ۳/۵ تریلیون دلار در تولید ناخالص داخلی جهانی سهم دارد. از سویی اگر این صنعت به‌عنوان یک نهاد جداگانه در نظر گرفته‌شود، با تأثیر اقتصادی قابل توجهی در حدود ۳/۵ تریلیون دلار، به‌عنوان هفدهمین اقتصاد بزرگ جهان رتبه‌بندی می‌شود. این گزارش انتظار دارد در سال ۲۰۲۴ سود عملیاتی این صنعت به ۴۹ میلیارد دلار و سود خالص آن به ۲۳ میلیارد دلار برسد. بر همین اساس ترافیک مسافری تا پایان سال ۲۰۲۴ در تمام مناطق به سطح سال ۲۰۱۹ (قبل از شیوع بیماری کرونا) خواهد رسید یا از آن فراتر خواهد رفت، اما بازیابی چهار سال رشد از دست رفته مدت زیادی طول خواهد کشید. هر چند پاتا انتظار دارد تعداد مسافران و سود و درآمد حمل و نقل هوایی افزایش یابد اما خطوط هوایی همچنان در سال ۲۰۲۴ با چالش‌های عملیاتی مواجه خواهند شد، بازده رشد کندتری خواهد داشت و هزینه‌ها بالاتر خواهد رفت.

جایگاه خاورمیانه در ترافیک هوایی دنیا

براساس داده‌های انجمن بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی، ترافیک خطوط هوایی خاورمیانه در سال گذشته میلادی بیش از ۱۶ درصد افزایش یافته است. پاتا در گزارشی که ماه مارس امسال منتشر کرده است می‌نویسد که در خاورمیانه ظرفیت کل، برحسب کیلومتر صندلی در دسترس (ASK)، ۱۵/۷ درصد افزایش یافته و ضرب‌ب‌بار با ۰٫۴ درصد افزایش به ۷۹٫۶ درصد رسیده است. از سویی ترافیک خطوط هوایی خاورمیانه نسبت به سال پیش ۱۶/۲ درصد رشد داشته است. این گزارش رشد قوی صنعت هوایی ابرای خاورمیانه پیش‌بینی کرده است.

جایگاه فرودگاه بین‌المللی امام خمینی

براساس آمار پروازهای شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) که در وب‌سایت این فرودگاه منتشر شده است تعداد کل پروازهای این فرودگاه (ورودی و خروجی) ادر سال ۱۴۰۲ به ۴۹۲۵۶ پرواز رسید. این در حالی است که در همسایگی ایران تنها از فرودگاه دبی هر هفته بیش از ۸ هزار پرواز به نقاط مختلف دنیا انجام می‌شود و در دیگر همسایه شمالی ایران، ترکیه، در یازده ماه سال گذشته فقط در فرودگاه استانبول ۴۶۵ هزار و ۲۵۴ پرواز (ورودی و خروجی) ثبت شده بود. در همان بازه زمانی فرودگاه صبیحا گوکچن، دیگر فرودگاه بزرگ شهر استانبول هم ۲۰۴ هزار و ۶۸۸ پرواز ورودی و خروجی داشت. خردامه‌ام سال گذشته سازمان ایمنی ناوبری هوایی اروپا (یوروکنترول) اعلام کرد که تعداد پروازهای این فرودگاه استانبول در یک روز به رکورد ۱۶۸۴ پرواز دست یافت. در ایران اما آمار تازه گذشته وزیر راه و شهرسازی از افزایش ظرفیت جابه‌جایی مسافر در فرودگاه امام(ره) به ۵۰ میلیون نفر در سال خبر داده و گفته بود: با اجرای کلان پروژه فاز ۲ فرودگاه امام خمینی (ره)، این فرودگاه به یکی از هاب‌های راهبردی و ترانزیتی فرودگاهی منطقه تبدیل می‌شود. به گفته وزیر راه ترمینال شماره یک فرودگاه امام خمینی (ره) سالانه ظرفیت جابه‌جایی ۶ میلیون مسافر را دارد و با توجه به برنامه توسعه فرودگاهی قرار است این ظرفیت به ۱۰ میلیون مسافر برسد. در حالی‌که فرودگاه دبی با ۱۴۰ شرکت هواپیمایی به بیش از ۲۷۰ مقصد جهان و فرودگاه استانبول با ۱۰۳ ایرلاین به ۱۱۴ کشور دنیا پرواز دارند؛ تعداد ایرلاین‌های فعال در فرودگاه امام (ره) به‌گفته مدیرعامل شهر فرودگاهی امام (ره) ۱۴ شرکت هواپیمایی داخلی و ۳۴ شرکت هواپیمایی خارجی هستند که براساس گزارش عملکرد پروازی این فرودگاه که در وب‌سایت آن در دسترس است به ۴۷ مقصد در ۲۶ کشور پرواز دارند.

دیدگاه

از رقابت‌های منطقه‌ای تا جنگ کریدورها



در جهان امروز، شاید احداث کارخانه و تهیه مواد اولیه و تولید کالا، اهمیت زیادی داشته باشد ولی به دلیل نیاز کشورها به یکدیگر و میزان تولید اضافی کارخانه‌ها، کشورها مجبور به پیدا کردن بازار فروش از طریق ترانزیت و کریدورهای حمل و نقل مناسبی می‌باشند که از حیث زمان و هزینه، برایشان به‌صرفه‌باشد.

فکر رساندن کالاهاک یک کشور به کشورهای دیگر، از قرن‌ها پیش با انسان‌ها بوده است و بهترین نمونه آن رامی‌توان، ایجاد جاده ابریشم از ایران تا چین دانست؛ جاده‌ای که با وسایل حمل و نقل ابتدایی، کالاها را جابه‌جای می‌کردند و هنوز هم، کاروانسراهای به‌جامانده در مرکز ایران، نشانی از توجه و تحر ایرانیان در امر تجارت می‌باشد.

از گذشته‌های دور، یکی از مسائل مهم در تجارت بین‌الملل، مسئله ترانزیت کالا به همه جای جهان بوده است. شاید نیاز به استدلال نباشد که تولید، تنها نخستین حلقه، در یک نظام اقتصادی است و انتقال کالا تا بازار مقصد، که هدف نهایی تولید است به همان اندازه تولید اهمیت دارد. به‌ویژه، زمانی که صحبت از تجارت بین‌الملل و بازارهای جهانی باشد ضرورت امکان انتقال کالا، در کنار مسائلی چون قوانین بین‌المللی، قواعد بازرگانی، آزاد و سرزمین‌های دارای حاکمیت و رقابت‌های سیاسی و ژئواستراتژیک، به پیچیدگی‌هایی شکل می‌دهد که در زمره مهم‌ترین مباحث اقتصاد سیاسی قرار می‌گیرد. بسیاری از جنگ‌های بزرگ در طول تاریخ هم، به منظور حفظ و یا به دست آوردن کنترل مسیرهای تجاری بین‌المللی صورت گرفته است. به همین دلیل است که از زمان جاده ابریشم در عصر باستان تاکنون، مسیرهای ترانزیت بین‌المللی، به یک اندازه مورد توجه دولت‌ها و تاجران قرار داشته است.

کشور ایران، با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی خاورمیانه و منطقه پیرامون آن، همیشه در کانون مهم‌ترین مسیرهای ترانزیتی قرار داشته و هم در هزاره جدید هم، با توجه به تغییر وضعیت قدرت در سیستم بین‌المللی و پروژه «کمربند راه دولت چین _معنوان جاذبلیانه‌ترین پروژه ارتباطی تاریخ شریت _ می‌تواند از اهمیت ارتباطی سطح بالایی برخوردار باشد.

هشت مسیر ترانزیتی عمده، در منطقه پیرامونی ایران قرار دارد که در جه اهمیت و میزان پیشرفت متفاوتی با یکدیگر دارند. در یک دسته‌بندی اولیه، می‌توان این مسیرها را، به دو دسته کلی شمالی - جنوبی و شرقی - غربی تقسیم کرد. بر این اساس، پروژه‌های ترانزیتی چابهار به افغانستان، گذرگاه اقتصادی چین به پاکستان، گذرگاه بین‌المللی شمال - جنوب و فرافغان، جزو مسیرهای شمالی - جنوبی قرار گرفته و پروژه کمربند راه، گذرگاه اسلام‌آباد-تهران - استانبول، گذرگاه ترانس کاسپین و گذرگاه اقتصادی خلیج‌فارس - مدیترانه هم در دسته مسیرهای شرقی - غربی قرار می‌گیرند.

همچنین، این مسیرها را می‌توان برحسب عبورکردن یا نکردن آن‌ها از خاک ایران نیز دسته‌بندی کرد؛ پروژه‌های بندر چابهار، کمربند راه، گذرگاه اقتصادی شمال - جنوب و گذرگاه اسلام‌آباد-تهران - استانبول مسیرهایی هستند که از خاک ایران عبور می‌کنند و در مقابل، گذرگاه اقتصادی چین -پاکستان، فرافغان، خلیج‌فارس -مدیترانه و ترانس کاسپین، پروژه‌هایی هستند که از خاک ایران عبور نمی‌کنند. به جز مسیر کمربند و راه، طراحی بیشتر این مسیرها به به‌گونه‌ای انجام داده‌اند که در رقابت با گذرگاه‌هایی می‌باشد که از ایران عبور می‌کنند و به این ترتیب، منافع ایران را به چالش کشیده‌اند. چین، به‌عنوان یک قطب اصلی تولید و صادرات کالاهای تکنوگون در جهان، نیاز دارد برای تداوم فعالیت‌های صنعتی و کارخانه‌هایش، راه‌ها و کریدورهای مطمئنی را پیش‌بینی کند تا بتواند تولیدات خود را در زمانی کوتاه‌تر و با هزینه‌های کمتر، از آسیا تا اروپا و آمریکا به فروش برساند. «احیای جاده ابریشم» تحت عنوان «یک کمربند و یک راه»، همان پروژه بلندپروازانه و «مگاپروژه»ای است که چین، سودای عملی کردن آن را دارد تا به این طریق، بتواند کالاهایش را به بازارهای ۱۵۰ کشور جهان برساند؛ ایده‌ای که در حال پیشرفت است و از همین ابتدا، رقابت شدیدی را در میان ایران و ترکیه و پاکستان برانگیخته است. چین به این طریق، با اتصال اقتصاد خود به این کشورها، می‌تواند یک بلوک اقتصادی عظیم به وجود آورد. در همین ارتباط، بانک جهانی افزوده شدن رقمی حدود ۱/۷ تریلیون دلار رشد اقتصادی را، با اجرای شدن این پروژه تخمین زده است.

خاورمیانه، مسیر ترانزیتی حیاتی و بااهمیتی برای چین محسوب می‌شود و با توجه به اهمیت بالای اقتصادی _ و حتی سیاسی _ کریدورهای ترانزیتی، انتظار می‌رود رقابت‌های منطقه‌ای و بین‌المللی در این زمینه، احتمال افزایش تنش‌ها و حتی «جنگ کریدورها» را در میان کشورهای ذی‌نفع بالا ببرد. می‌توان گفت ایران، جدا از دسترسی به آب‌های آزاد، تنها کشوری است که مسیر مستقیم زمینی، از آسیای مرکزی به اروپا دارد. ولی به دلیل کوتاهی‌های بسیار برای فعال کردن کریدورها و عدم انجام اقدامات لازم و احداث زیرساخت‌های مورد نیاز، مانند درست کردن راه‌های مناسب و خط آهن چابهار - زاهدان و ورشت - آستانار، دچار تداوم فرصت‌سوزی و از دست‌دادن جایگاه کشورمان شده‌ایم.

حضرت‌عالی نامه فرستادیم که ما حاضریم اگر این شرکت به ما از نظر مدیریت واگذار شود و ما ظرف پنج سال موفق نشویم؛ ما را در میدان آزادی اعدام کنند.»

اینجا رهبری در پاسخ می‌گویند: «اعدام لازم نیست؛ از شما می‌گیرند.» بعد از این دیدار، رهبر انقلاب در یک سخنرانی دیگر در روز بعد از این درخواست، باز هم به اهمیت سپردن کارها به بخش خصوصی تأکید کردند: «من دیروز شنیدم که در بعضی شرکت‌هایی که دولت و بخش خصوصی شریک هستند، با اینکه دولت سهم زیادی ندارد، مدیریت در اختیار دولت است، به نظر من این منطقی ندارد. از شیوه‌های قانونی استفاده کنند و به خود مردم و سهامداران در واقع اختیار بدهند منتهی نظارت بشود.» در بخش دیگری از فیلم بازدید از نمایشگاه تولید داخل، رهبر انقلاب به علی‌آبادی وزیر صمت تأکید می‌کنند: «مدیریت مسئله مهمی است. مجمع عمومی وجود دارد و مدیریتی انتخاب شود.» بنابراین اولین شرط ساماندهی صنعت خودرو واگذاری متدنی آن به بخش خصوصی است تنها در چنین شرایطی دولت به جایگاه اصلی خود که تنظیم‌گری است، بازی می‌گردد و از خودروسازان می‌خواهد طبق مشخصات روز دنیا در یک بازه زمانی معین محصول تولید کند. در این شرایط خودروساز ناچار به تلاش بیشتر می‌شود تا خود را نتاج دهد، یا از گردونه خارج خواهد شد.

حال سوال اینجاست که علت بر زمین ماندن واگذاری مدیریت ایران خودرو به بخش خصوصی همچنان منتظر اهلیت‌سنجی است یا تعلل و بهانه و یا هر موضوع دیگری که همچنان به‌عنوان سوال نزد افکار عمومی بی‌پاسخ مانده است؟



حقوقی و قانونی است. فیلمی منتشرشده که مربوط به بازدید رهبر انقلاب از نمایشگاه تولیدات داخل است؛ تقریباً مربوط به نهم بهمن امسال. در این فیلم حمید کشاورز، مؤسس و سهامدار شرکت کروز از رهبری در خواست می‌کند تا به مدیریت بخش خصوصی توجه شود.

او در این فیلم می‌گوید: «بزرگ‌ترین سهامدار ایران خودرو در حال حاضر ما هستیم. ۳۰ درصد ایران خودرو را بخش خصوصی دارد. جناب‌عالی پارسل فرمودید که دولت اشتباهی عجیبی در کنترل شرکت‌ها دارد. دولت الان با ۵ درصد سهام، شرکت ایران خودرو را کنترل می‌کند. ما قبلاً هم خدمت

در کارنامه کاری‌شان ثابت شده است.

حفاظت از منافع عمومی: اهلیت‌سنجی

به جلوگیری از واگذاری شرکت‌های دولتی به خریدارانی که صلاحیت اداره آن‌ها را ندارند، کمک می‌کند. این امر از سوء‌استفاده از دارایی‌های دولتی

و از بین رفتن منافع عمومی جلوگیری می‌کند.

رقابت عادلانه: اهلیت‌سنجی فرصتی برابری برای همه خریداران واجد شرایط فراهم می‌کند تا برای شرکت‌های دولتی پیشنهاد دهند. این امر به جلوگیری از انحصار و تضمین انجام معاملات به نفع مردم کمک می‌کند.

شفافیت: با فرآیند اهلیت‌سنجی در واگذاری‌ها، این اطمینان حاصل می‌شود که همه خریداران به‌طور مساوی و شفاف مورد ارزیابی قرار می‌گیرند. در نتیجه به ایجاد اعتماد به فرآیند واگذاری و جلوگیری از فساد کمک می‌کند.

همچنین باید اشاره داشت که علاوه بر مزایای ذکرشده، اهلیت‌سنجی در واگذاری مدیریت به بخش خصوصی واقعی، می‌تواند به جلب اعتماد

عمومی به فرآیند خصوصی‌سازی نیز کمک کند. وقتی مردم می‌دانند که شرکت‌های دولتی به خریداران واجد شرایط واگذار می‌شوند، احتمال حمایت بیشتر آن‌ها از خصوصی‌سازی وجود دارد و پشتوانه محکمی برای تداوم این مسیر مثبت برای اقتصاد کشور خواهد بود.

در مورد ایران خودرو در ایران متأسفانه سال‌هاست که ساختار دولتی مانع از تولید خودروی جدید ارزان‌قیمت برای افشار اصلی جامعه شده است. برای حل مشکل صنعت خودروسازی، فرمان صنعت خودرو باید در دست کسانی باشد که این صنعت را به خوبی می‌شناسند، سازوکار هم