نگاه

برندسازی ملی و اقدامات سایر دولت‌ها برای تقویت آن

ابوالفضل معصوم‌زاده* . محمدرضا سعادت*

امروزه کشوری که خواهان حضور در بازارهای بین‌المللی است اما به لحاظ اعتبار و وجهه جهانی وضعیت مناسبی ندارد، یا سریعا از سازار حذف می‌شود یا به حاشیه رانده می‌شود. کشورهای مختلف سعی دارند با برنامه‌ریزی و اتخاذ استراتژی‌های کارآ دست به اقداماتی بزنند تا بتوانند در کوتاه‌ترین زمان ممکن سیمای جهانی خود را بهبود بخشند؛ زیرا این سیمای کشورها است که تا حدود زیادی اطلاعاتی راجع به قوانین مالیاتی و تجاری، خصوصیات نیروی کار، امنیت، ثبات سیاسی، اقتصادی و اجتماعی و بسیاری موارد دیگر را در اذهان مردم دنیا مجازی می‌سازد و قدرت یا نیروی پنهان در عبارت «Made in» را افزایش می‌دهد.

این اقدامات معمولا در چارچوب مفهومی به نام برندسازی ملی صورت می‌پذیرد. برندسازی ملی به معنای استفاده از مفاهیم و تکنیک‌های بازاریابی تجاری برای کشورها با هدف ارتقا و بهبود تصویر این کشور در روابط بین‌الملل است.

در واقع، برند ملی نشان‌دهنده هویت یک ملت از ابعاد گوناگون است. به‌عبارت‌دیگر مفهوم برند ملی مفهومی فراگیر و گسترده است که می‌تواند چتری برای همه برندها اعم از محصولات و شرکت‌ها باشد و همه برندهای یک کشور را تحت پوشش خود قرار دهد. در واقع امروزه برند ملی را نمونه عینی و مدرن قدرت نرم می‌دانند.

چند مؤسسه بین‌المللی نیز همه‌ساله برندهای ملی را رتبه‌بندی کرده و گزارش می‌دهند. بر اساس رتبه‌بندی فیوچر برند ایران رتبه ۷۲ از بین ۷۵ کشور ارزیابی شده را در سال ۲۰۱۹ کسب کرده که نسبت به سال گذشته دو پله بدتر است و در سال ۲۰۱۴ یک پله نزول داشته است. رتبه‌بندی دیگر مربوط به مؤسسه برند فاینتس است که بر اساس این رتبه‌بندی، ایران در سال ۲۰۱۹ رتبه ۴۳ از ۱۰۰ کشور ارزیابی‌شده را دارد و در سال ۲۰۱۸ رتبه ۲۴ را داشته است. این دو رتبه‌بندی هرچند شاخص‌های متفاوتی را که از هم می‌برند اما نشان از جایگاه برند ایران در ذهن مردم کشورهای دیگر دارند.

فعالیت‌های گسترده دولت‌ها در زمینه برند ملی را می‌توان در شش حوزه ذیل طبقه‌بندی کرد:

■ مؤلفه صادرات، به میزان فعالیت دولت یک کشور در اداره صادرات، به میزان استفاده از زنجیره ارزش جهانی، تنوع و ترویج شعار برند ملی، شناسایی بازارهای هدف، ترفیع برندهای صادراتی، راه‌اندازی کمپین‌های تبلیغاتی جهت جایگاه‌یابی با مخاطب قراردادن افراد تاثیرگذار، پشتیبانی از فعالیت‌های اشخاص حقیقی و سازمان‌های دولتی، تبلیغات وسیع در رسانه‌های خارجی و داخل از جمله اقداماتی است که این نهاد مدیریتی در چارچوب وظایف بازاریابی خود باید نسبت به آن مبادرت ورزد.

برقراری تعامل دوجانبه و مثبت میان برند ملی و برندهای ملی صادراتی، باید با تمام ارتباطی مثبت میان محصولات تولیدی کشور با نام ایران ایجاد کرد. از اقدامات مهمی که باید در حوزه صادرات و در راستای تقویت برند ملی انجام شود، رعایت الزامات هویت تجاری مانند استفاده از لوگو، پرچم و نام کشور به‌عنوان سیل روی تمام محصولات است.

توسعه پژوهش‌های فرهنگی و تاریخی، لازم است در حد مقدور، تحقیقاتی که ایران و ایرانی را مورد توجه قرار داده و ترجیحا متمرکز بر نگاه ملل خارجی به کشورمان است، بررسی شوند. مطالعه سفرنامه‌های جهانگردان خارجی به ایران، بررسی پژوهش‌های که در حوزه فرهنگ کشور انجام شده، تحقیق درباره شناسایی تاریخ تمدن کشور و... از جمله این موارد است.

ادامه در صفحه ۹

عکس: مهدیار نکاح، شرق

حرکت به سوی مسیر اصلی هواوندری عمومی از خرداد ماه سال آینده رخ می‌دهد

بازگشت پرنده‌های کوچک به آسمان ایران

نسل جدید شرکت‌های هواپیمایی با ایجاد بستر هواوندری عمومی در قالب کسب‌وکارهای کوچک متولد می‌شود

شکوفه حبیب‌زاده: صنعت هوایی ایران از نخستین بخش‌هایی بود که تحریم را به چشم دید. راه‌حل‌ها برای دورزدن تحریم نیز به سهولت قبل نیست و حالا، در شرایطی که ناوگان هوایی ایران روزهای سختی را پشت‌سر می‌گذارد، یک ایده و راهبردی جدید می‌تواند این صنعت را از رخوت برهاند. هواوندری عمومی که خردادماه سال‌جاری با سیاست‌های اصل صنعت حمل‌ونقل هوایی ایران کلید خورد، به‌واسطه آنکه بخش زیادی از هواپیماهای زیرمجموعه آن، از قوانین حمل‌ونقل هوایی تبعیت نمی‌کنند و قابل رهگیری نیستند، به کفته آرمان بیات، کارشناس صنعت هواوندری، بهترین فرصت در مقابل تحریم هواپیمایی است. بیات دراین‌باره می‌گوید: «بهترین فرصت در مقابل تحریم هواپیمایی، تغییر سیاز هواپیما برای رقیبی بزرگ‌تر به هواپیمای کوچک‌تر است و این می‌تواند یک استراتژی جدید باشد که راهبردمان را بر سیاز هواپیما متمرکز کنیم که کشور هم به‌شدت به آن نیاز دارد». صنعت هواوندری عمومی می‌تواند کسب‌وکارهای کوچک را به‌ویژه در زنجیره تامین شکل داده و با به‌رتیب، جلو برود

با ایرلین‌ها در چه سطحی قرار دارد؟

طبق آمار سال ۲۰۱۹ میلادی، ۲۹ هزار فروند هواپیمای ایرلاین‌ها یا هواپیماهای تجاری که فعالیت ایرلاین می‌کنند در دنیا وجود دارد، اما در فعالیت‌های هواوندری عمومی، اعم از هواپیماهای یک‌موتوره، دوموتوره، پیستونی، توربوپراپ، جت و بیزینس‌جت، حدود ۳۰ هزار فروند وجود دارد که عمدتا سیاز آنها کوچک است و بعضی ۱۹ برابر. بنابراین این ۱۶ برابر فعالیت، ۱۶ برابر فرصت شغلی بیشتر و ۱۹ برابر ارزش اقتصادی در تولید ناخالص داخلی کشورها دارد که ما آنها را درنظر نگرفته‌ایم.

■ آیا آنتون نگاه مثبتی نسبت به هواوندری عمومی در محاط حاکمیتی ایجاد شده است؟

آنتون ارادتی در دولت و وزارت راه و شهرسازی ایجاد شده است که فضا را برای ایجاد هواوندری عمومی فراهم کرده است. ایشان به بنده دنبال راهکاری بود که وابستگی فرودگاه‌ها به درآمدهای ارزی را کم کند. این کار را ایران عضو بود. این خاستگاه در وزارت راه و شهرسازی خلع شد و اکنون به‌عنوان یکی از پروژه‌های مهم دولت و وزارت راه و شهرسازی و مشخصا شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران و با کمک ستاد حمل‌ونقل پرنده مفاوت عمل می‌کند. فرودگاه‌ها و ستاد حمل‌ونقل هواپیمایی کشوری در دستور کار قرار گرفته است. مرداد ماه سال‌جاری تفاهم‌نامه‌ایی بین سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت فرودگاه‌ها و ستاد مدنیه منعقد شد و مسائل مطروحه، یک به یک در دستور کار قرار گرفت.

■ در منطقه چقدر از فعالیت‌های حوزه هواوندری عمومی استقبال شده است؟

این اتفاق همه کشورها را در بر می‌گیرد. در منطقه بسته به سیاست‌ها یا موقعیت و جایگاه جغرافیایی هر کشور نوع فعالیت در زمینه هواوندری عمومی متفاوت است؛ مثلا جایی مثل امارات، طبیعتا این‌همه گسترده‌گی در هواوندری عمومی نخواهد شد، چون اساسا کسب‌وکارهای سرزمینی امارات، ولی به خاطر نوع دکترین آن کشور از نظر اقتصادی و سیاست‌های داخلی‌شان به کعنوان پایتخت اقتصادی دنیا نامیده می‌شود، طبیعتا افراد بلندمرتبه‌ای به آنجا در رفت‌وآمد هستند که برای‌شان زمان مهم است. در مدیریت هزینه- فرصت، برای فرد تنابه هم ارزش دارد و نمی‌تواند تنابه‌اش را با برنامه هواپیمایی امارات، هدر دهد؛ پس در چنین کشوری طبیعی است که بیزینس‌جت‌ها و هواپیماهای شخصی با درسی‌های مناسب فضای خالی شده که اکنون نیز سیاز فعال و فوق هستند. اما در جایی مثل شرکت ایران‌طوبر نیست. ترکیه به خاطر گسترده‌گی‌اش تمام فعالیت‌های حوزه هواوندری عمومی اعم از بیزینس‌جت‌ها یا جاجه‌جایی مدیران‌شان یا درسی‌کردن هواپیماهای شخصی برای جاجه‌جایی فرودگاه‌هایی با کارمندکردن هواپیمایی یا مجوز برای پوشش می‌دهد. صنعت پروازهای تفریحی به‌شدت در ۱۰ سال گذشته در ترکیه رشد کرده است که بر محور سیاست ترکیه در حوزه گردشگری است. همچنین ترکیه در صنعت وجزء هوایی بسیار فعال است. بحث توریست‌درمانی آنجا تا حرفه به آمیوالانس‌های هوایی نیاز است که بیماری را از کشوری به جای دیگر جاجه‌جا کند. قطر و بحرین شبیه به امارات هستند. عراق که فعلا در این وادی کار نکرده است و پاکستان هم تا حدی در زمینه هواوندری عمومی فعال است. در مجموع کسب فعالیت‌ها در حوزه هواوندری عمومی، بستگی به سیاست‌های هر کشور دارد که می‌خواهد در چه زمینه‌ایی فعالیت کند.

■ به عقیده شما تقاضا برای ایجاد زمینه هواوندری عمومی در کشورتان کدام نوع فعالیت‌ها و چقدر خواهد داشت؟

در ایران دو بازار داریم؛ بازار سیرمایه‌گذاری که با حدف تملک دارایی که به عقیده من، یکی از تقاضاهای جدی در حوزه هواوندری عمومی در ایران خواهد بود. یک کمپانی مانند شرکت ملی نفت، به زمان اهمیت می‌دهد و با خرید هواپیمای شخصی، مدیرانش را جاجه‌جا می‌کند و در هواوندری مشغول نیست، چون اساسا کسب‌وکارش سرزمینی است؛ ولی به خاطر نوع دکترین آن کشور از نظر اقتصادی و سیاست‌های فروبازوار برای انلیم اجدات شده بود که تحریم را به چشم دید. راه‌حل‌ها برای دورزدن تحریم نیز به سهولت قبل نیست و حالا، در شرایطی که ناوگان هوایی ایران روزهای سختی را پشت‌سر می‌گذارد، یک ایده و راهبردی جدید می‌تواند این صنعت را از رخوت برهاند. هواوندری عمومی که خردادماه سال‌جاری با سیاست‌های اصل صنعت حمل‌ونقل هوایی ایران کلید خورد، به‌واسطه آنکه بخش زیادی از هواپیماهای زیرمجموعه آن، از قوانین حمل‌ونقل هوایی تبعیت نمی‌کنند و قابل رهگیری نیستند، به کفته آرمان بیات، کارشناس صنعت هواوندری، بهترین فرصت در مقابل تحریم هواپیمایی است. بیات دراین‌باره می‌گوید: «بهترین فرصت در مقابل تحریم هواپیمایی، تغییر سیاز هواپیما برای رقیبی بزرگ‌تر به هواپیمای کوچک‌تر است و این می‌تواند یک استراتژی جدید باشد که راهبردمان را بر سیاز هواپیما متمرکز کنیم که کشور هم به‌شدت به آن نیاز دارد». صنعت هواوندری عمومی می‌تواند کسب‌وکارهای کوچک را به‌ویژه در زنجیره تامین شکل داده و با به‌رتیب، جلو برود

■ آیا قوانین حاکم‌بر هواوندری عمومی می‌تواند برای سایر بخش‌ها ایجاد کند، مورد بررسی قرار گرفته است؟

از طریق هواوندری عمومی می‌توانیم کسب‌وکارهای کوچک را به‌خصوص در زنجیره تامین شکل دهیم و با این کار، نسل جدید شرکت‌های هواپیمایی را مولد کنیم و بتوانیم تاثیرات انعکاسی بر سایر صنایع داشته باشیم. مثلا بخش گردشگری با این کار می‌تواند فعال شده و فرصت گردشگری هوایی در کشور فراهم شود. مثلا اگر هواپیمایی در فرودگاه مهرآباد برای گردشگری هوایی در نظر گرفته شده باشد، حاضر هستید پولی بدهید و دور دماوند یا هیمالیا بچرخید و برگردید؟ خیلی جاها هست که از لاله زیبایی‌ها، نیلی دامنه غربی زاگرس یا مناطق دیگر به این نوع کسب‌وکار اعطاکنها Scenic Flight Air tours می‌گویند که کسب‌وکاری موفق و فراگیر در هواوندری عمومی است. اینها فرصت‌هایی است که می‌تواند متولد شود که در حال حاضر نداریم. در حوزه «یک سرویس» یا Air Courier Service، اگر هواپیماهای کوچک فعال بودند شرکت پست همچنان به‌صورت زمینی پیش رفته و جاجه‌ها نمی‌کرد. بخش زیادی از بسته‌های زمینی را با هواپیمای ایرلاین به شهرهای دیگر می‌برند که با آنجا زمینی پیش رفتند. از طریق این هواپیماهای کوچک می‌توان بارهای کمتر از نو تن را که دارای ارزش هستند و سرعت انتقال زیادی بمانند تا ظرفیت بار یک هواپیمای بزرگ بر شود. خیلی از آسیب می‌بینند؛ به‌صورت محصولات کشاورزی که زمان برایشان مهم است. اگر این هواوندری عمومی را در مناطق جنوبی کشور فعال کند بودیم، اکنون می‌توانستیم صیفی‌جات را به‌روز به مناطق جنوبی خلیج فارس صادر کنیم. خاستگاه این تاثیرات از هواوندری عمومی آغاز می‌شود و خروجی آن، شرکت‌های هواپیمایی و کوچک هستند که می‌توانند پشتیبان بخش ایرلاینی هم باشند، یعنی کسی که در ایرلاین فعال است به پشتوانه این فعالیت‌های تجاری و غیرتجاری می‌تواند ایرلاین قدرتمند داشته باشد.

■ در حال حاضر، فعالیت کشورها در حوزه هواوندری عمومی در قیاس با ایرلاین‌ها در چه سطحی قرار دارد؟

طبق آمار سال ۲۰۱۹ میلادی، ۲۹ هزار فروند هواپیمای ایرلاین یا هواپیماهای تجاری که فعالیت ایرلاین می‌کنند در دنیا وجود دارد، اما در فعالیت‌های هواوندری عمومی، اعم از هواپیماهای یک‌موتوره، دوموتوره، پیستونی، توربوپراپ، جت و بیزینس‌جت، حدود ۳۰ هزار فروند وجود دارد که عمدتا سیاز آنها کوچک است و بعضی ۱۹ برابر. بنابراین این ۱۶ برابر فعالیت، ۱۶ برابر فرصت شغلی بیشتر و ۱۹ برابر ارزش اقتصادی در تولید ناخالص داخلی کشورها دارد که ما آنها را درنظر نگرفته‌ایم.

■ آیا آنتون نگاه مثبتی نسبت به هواوندری عمومی در محاط حاکمیتی ایجاد شده است؟

آنتون ارادتی در دولت و وزارت راه و شهرسازی ایجاد شده است که فضا را برای ایجاد هواوندری عمومی فراهم کرده است. ایشان به بنده دنبال راهکاری بود که وابستگی فرودگاه‌ها به درآمدهای ارزی را کم کند. این کار را ایران عضو بود. این خاستگاه در وزارت راه و شهرسازی خلع شد و اکنون به‌عنوان یکی از پروژه‌های مهم دولت و وزارت راه و شهرسازی و مشخصا شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران و با کمک ستاد حمل‌ونقل پرنده مفاوت عمل می‌کند. فرودگاه‌ها و ستاد حمل‌ونقل هواپیمایی کشوری در دستور کار قرار گرفته است. مرداد ماه سال‌جاری تفاهم‌نامه‌ایی بین سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت فرودگاه‌ها و ستاد مدنیه منعقد شد و مسائل مطروحه، یک به یک در دستور کار قرار گرفت.

■ در منطقه چقدر از فعالیت‌های حوزه هواوندری عمومی استقبال شده است؟

این اتفاق همه کشورها را در بر می‌گیرد. در منطقه بسته به سیاست‌ها یا موقعیت و جایگاه جغرافیایی هر کشور نوع فعالیت در زمینه هواوندری عمومی متفاوت است؛ مثلا جایی مثل امارات، طبیعتا این‌همه گسترده‌گی در هواوندری عمومی نخواهد شد، چون اساسا کسب‌وکارهای سرزمینی امارات، ولی به خاطر نوع دکترین آن کشور از نظر اقتصادی و سیاست‌های داخلی‌شان به کعنوان پایتخت اقتصادی دنیا نامیده می‌شود، طبیعتا افراد بلندمرتبه‌ای به آنجا در رفت‌وآمد هستند که برای‌شان زمان مهم است. در مدیریت هزینه- فرصت، برای فرد تنابه هم ارزش دارد و نمی‌تواند تنابه‌اش را با برنامه هواپیمایی امارات، هدر دهد؛ پس در چنین کشوری طبیعی است که بیزینس‌جت‌ها و هواپیماهای شخصی با درسی‌های مناسب فضای خالی شده که اکنون نیز سیاز فعال و فوق هستند. اما در جایی مثل شرکت ایران‌طوبر نیست. ترکیه به خاطر گسترده‌گی‌اش تمام فعالیت‌های حوزه هواوندری عمومی اعم از بیزینس‌جت‌ها یا جاجه‌جایی مدیران‌شان یا درسی‌کردن هواپیماهای شخصی برای جاجه‌جایی فرودگاه‌هایی با کارمندکردن هواپیمایی یا مجوز برای پوشش می‌دهد. صنعت پروازهای تفریحی به‌شدت در ۱۰ سال گذشته در ترکیه رشد کرده است که بر محور سیاست ترکیه در حوزه گردشگری است. همچنین ترکیه در صنعت وجزء هوایی بسیار فعال است. بحث توریست‌درمانی آنجا تا حرفه به آمیوالانس‌های هوایی نیاز است که بیماری را از کشوری به جای دیگر جاجه‌جا کند. قطر و بحرین شبیه به امارات هستند. عراق که فعلا در این وادی کار نکرده است و پاکستان هم تا حدی در زمینه هواوندری عمومی فعال است. در مجموع کسب فعالیت‌ها در حوزه هواوندری عمومی، بستگی به سیاست‌های هر کشور دارد که می‌خواهد در چه زمینه‌ایی فعالیت کند.

■ به عقیده شما تقاضا برای ایجاد زمینه هواوندری عمومی در کشورتان کدام نوع فعالیت‌ها و چقدر خواهد داشت؟

در ایران دو بازار داریم؛ بازار سیرمایه‌گذاری که با حدف تملک دارایی که به عقیده من، یکی از تقاضاهای جدی در حوزه هواوندری عمومی در ایران خواهد بود. یک کمپانی مانند شرکت ملی نفت، به زمان اهمیت می‌دهد و با خرید هواپیمای شخصی، مدیرانش را جاجه‌جا می‌کند و در هواوندری مشغول نیست، چون اساسا کسب‌وکارش سرزمینی است؛ ولی به خاطر نوع دکترین آن کشور از نظر اقتصادی و سیاست‌های داخلی‌شان به کعنوان پایتخت اقتصادی دنیا نامیده می‌شود، طبیعتا افراد بلندمرتبه‌ای به آنجا در رفت‌وآمد هستند که برای‌شان زمان مهم است. در مدیریت هزینه- فرصت، برای فرد تنابه هم ارزش دارد و نمی‌تواند تنابه‌اش را با برنامه هواپیمایی امارات، هدر دهد؛ پس در چنین کشوری طبیعی است که بیزینس‌جت‌ها و هواپیماهای شخصی با درسی‌های مناسب فضای خالی شده که اکنون نیز سیاز فعال و فوق هستند. اما در جایی مثل شرکت ایران‌طوبر نیست. ترکیه به خاطر گسترده‌گی‌اش تمام فعالیت‌های حوزه هواوندری عمومی اعم از بیزینس‌جت‌ها یا جاجه‌جایی مدیران‌شان یا درسی‌کردن هواپیماهای شخصی برای جاجه‌جایی فرودگاه‌هایی با کارمندکردن هواپیمایی یا مجوز برای پوشش می‌دهد. صنعت پروازهای تفریحی به‌شدت در ۱۰ سال گذشته در ترکیه رشد کرده است که بر محور سیاست ترکیه در حوزه گردشگری است. همچنین ترکیه در صنعت وجزء هوایی بسیار فعال است. بحث توریست‌درمانی آنجا تا حرفه به آمیوالانس‌های هوایی نیاز است که بیماری را از کشوری به جای دیگر جاجه‌جا کند. قطر و بحرین شبیه به امارات هستند. عراق که فعلا در این وادی کار نکرده است و پاکستان هم تا حدی در زمینه هواوندری عمومی فعال است. در مجموع کسب فعالیت‌ها در حوزه هواوندری عمومی، بستگی به سیاست‌های هر کشور دارد که می‌خواهد در چه زمینه‌ایی فعالیت کند.

■ آیا حاضر، فعالیت کشورها در حوزه هواوندری عمومی در قیاس با ایرلاین‌ها در چه سطحی قرار دارد؟

طبق آمار سال ۲۰۱۹ میلادی، ۲۹ هزار فروند هواپیمای ایرلاین یا هواپیماهای تجاری که فعالیت ایرلاین می‌کنند در دنیا وجود دارد، اما در فعالیت‌های هواوندری عمومی، اعم از هواپیماهای یک‌موتوره، دوموتوره، پیستونی، توربوپراپ، جت و بیزینس‌جت، حدود ۳۰ هزار فروند وجود دارد که عمدتا سیاز آنها کوچک است و بعضی ۱۹ برابر. بنابراین این ۱۶ برابر فعالیت، ۱۶ برابر فرصت شغلی بیشتر و ۱۹ برابر ارزش اقتصادی در تولید ناخالص داخلی کشورها دارد که ما آنها را درنظر نگرفته‌ایم.

■ آیا آنتون نگاه مثبتی نسبت به هواوندری عمومی در محاط حاکمیتی ایجاد شده است؟

آنتون ارادتی در دولت و وزارت راه و شهرسازی ایجاد شده است که فضا را برای ایجاد هواوندری عمومی فراهم کرده است. ایشان به بنده دنبال راهکاری بود که وابستگی فرودگاه‌ها به درآمدهای ارزی را کم کند. این کار را ایران عضو بود. این خاستگاه در وزارت راه و شهرسازی خلع شد و اکنون به‌عنوان یکی از پروژه‌های مهم دولت و وزارت راه و شهرسازی و مشخصا شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران و با کمک ستاد حمل‌ونقل پرنده مفاوت عمل می‌کند. فرودگاه‌ها و ستاد حمل‌ونقل هواپیمایی کشوری در دستور کار قرار گرفته است. مرداد ماه سال‌جاری تفاهم‌نامه‌ایی بین سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت فرودگاه‌ها و ستاد مدنیه منعقد شد و مسائل مطروحه، یک به یک در دستور کار قرار گرفت.

■ در منطقه چقدر از فعالیت‌های حوزه هواوندری عمومی استقبال شده است؟

این اتفاق همه کشورها را در بر می‌گیرد. در منطقه بسته به سیاست‌ها یا موقعیت و جایگاه جغرافیایی هر کشور نوع فعالیت در زمینه هواوندری عمومی متفاوت است؛ مثلا جایی مثل امارات، طبیعتا این‌همه گسترده‌گی در هواوندری عمومی نخواهد شد، چون اساسا کسب‌وکارهای سرزمینی امارات، ولی به خاطر نوع دکترین آن کشور از نظر اقتصادی و سیاست‌های داخلی‌شان به کعنوان پایتخت اقتصادی دنیا نامیده می‌شود، طبیعتا افراد بلندمرتبه‌ای به آنجا در رفت‌وآمد هستند که برای‌شان زمان مهم است. در مدیریت هزینه- فرصت، برای فرد تنابه هم ارزش دارد و نمی‌تواند تنابه‌اش را با برنامه هواپیمایی امارات، هدر دهد؛ پس در چنین کشوری طبیعی است که بیزینس‌جت‌ها و هواپیماهای شخصی با درسی‌های مناسب فضای خالی شده که اکنون نیز سیاز فعال و فوق هستند. اما در جایی مثل شرکت ایران‌طوبر نیست. ترکیه به خاطر گسترده‌گی‌اش تمام فعالیت‌های حوزه هواوندری عمومی اعم از بیزینس‌جت‌ها یا جاجه‌جایی مدیران‌شان یا درسی‌کردن هواپیماهای شخصی برای جاجه‌جایی فرودگاه‌هایی با کارمندکردن هواپیمایی یا مجوز برای پوشش می‌دهد. صنعت پروازهای تفریحی به‌شدت در ۱۰ سال گذشته در ترکیه رشد کرده است که بر محور سیاست ترکیه در حوزه گردشگری است. همچنین ترکیه در صنعت وجزء هوایی بسیار فعال است. بحث توریست‌درمانی آنجا تا حرفه به آمیوالانس‌های هوایی نیاز است که بیماری را از کشوری به جای دیگر جاجه‌جا کند. قطر و بحرین شبیه به امارات هستند. عراق که فعلا در این وادی کار نکرده است و پاکستان هم تا حدی در زمینه هواوندری عمومی فعال است. در مجموع کسب فعالیت‌ها در حوزه هواوندری عمومی، بستگی به سیاست‌های هر کشور دارد که می‌خواهد در چه زمینه‌ایی فعالیت کند.

■ آیا حاضر، فعالیت کشورها در حوزه هواوندری عمومی در قیاس با ایرلاین‌ها در چه سطحی قرار دارد؟

طبق آمار سال ۲۰۱۹ میلادی، ۲۹ هزار فروند هواپیمای ایرلاین یا هواپیماهای تجاری که فعالیت ایرلاین می‌کنند در دنیا وجود دارد، اما در فعالیت‌های هواوندری عمومی، اعم از هواپیماهای یک‌موتوره، دوموتوره، پیستونی، توربوپراپ، جت و بیزینس‌جت، حدود ۳۰ هزار فروند وجود دارد که عمدتا سیاز آنها کوچک است و بعضی ۱۹ برابر. بنابراین این ۱۶ برابر فعالیت، ۱۶ برابر فرصت شغلی بیشتر و ۱۹ برابر ارزش اقتصادی در تولید ناخالص داخلی کشورها دارد که ما آنها را درنظر نگرفته‌ایم.

■ آیا آنتون نگاه مثبتی نسبت به هواوندری عمومی در محاط حاکمیتی ایجاد شده است؟

آنتون ارادتی در دولت و وزارت راه و شهرسازی ایجاد شده است که فضا را برای ایجاد هواوندری عمومی فراهم کرده است. ایشان به بنده دنبال راهکاری بود که وابستگی فرودگاه‌ها به درآمدهای ارزی را کم کند. این کار را ایران عضو بود. این خاستگاه در وزارت راه و شهرسازی خلع شد و اکنون به‌عنوان یکی از پروژه‌های مهم دولت و وزارت راه و شهرسازی و مشخصا شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران و با کمک ستاد حمل‌ونقل پرنده مفاوت عمل می‌کند. فرودگاه‌ها و ستاد حمل‌ونقل هواپیمایی کشوری در دستور کار قرار گرفته است. مرداد ماه سال‌جاری تفاهم‌نامه‌ایی بین سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت فرودگاه‌ها و ستاد مدنیه منعقد شد و مسائل مطروحه، یک به یک در دستور کار قرار گرفت.

■ در منطقه چقدر از فعالیت‌های حوزه هواوندری عمومی استقبال شده است؟

این اتفاق همه کشورها را در بر می‌گیرد. در منطقه بسته به سیاست‌ها یا موقعیت و جایگاه جغرافیایی هر کشور نوع فعالیت در زمینه هواوندری عمومی متفاوت است؛ مثلا جایی مثل امارات، طبیعتا این‌همه گسترده‌گی در هواوندری عمومی نخواهد شد، چون اساسا کسب‌وکارهای سرزمینی امارات، ولی به خاطر نوع دکترین آن کشور از نظر اقتصادی و سیاست‌های داخلی‌شان به کعنوان پایتخت اقتصادی دنیا نامیده می‌شود، طبیعتا افراد بلندمرتبه‌ای به آنجا در رفت‌وآمد هستند که برای‌شان زمان مهم است. در مدیریت هزینه- فرصت، برای فرد تنابه هم ارزش دارد و نمی‌تواند تنابه‌اش را با برنامه هواپیمایی امارات، هدر دهد؛ پس در چنین کشوری طبیعی است که بیزینس‌جت‌ها و هواپیماهای شخصی با درسی‌های مناسب فضای خالی شده که اکنون نیز سیاز فعال و فوق هستند. اما در جایی مثل شرکت ایران‌طوبر نیست. ترکیه به خاطر گسترده‌گی‌اش تمام فعالیت‌های حوزه هواوندری عمومی اعم از بیزینس‌جت‌ها یا جاجه‌جایی مدیران‌شان یا درسی‌کردن هواپیماهای شخصی برای جاجه‌جایی فرودگاه‌هایی با کارمندکردن هواپیمایی یا مجوز برای پوشش می‌دهد. صنعت پروازهای تفریحی به‌شدت در ۱۰ سال گذشته در ترکیه رشد کرده است که بر محور سیاست ترکیه در حوزه گردشگری است. همچنین ترکیه در صنعت وجزء هوایی بسیار فعال است. بحث توریست‌درمانی آنجا تا حرفه به آمیوالانس‌های هوایی نیاز است که بیماری را از کشوری به جای دیگر جاجه‌جا کند. قطر و بحرین شبیه به امارات هستند. عراق که فعلا در این وادی کار نکرده است و پاکستان هم تا حدی در زمینه هواوندری عمومی فعال است. در مجموع کسب فعالیت‌ها در حوزه هواوندری عمومی، بستگی به سیاست‌های هر کشور دارد که می‌خواهد در چه زمینه‌ایی فعالیت کند.

■ به عقیده شما تقاضا برای ایجاد زمینه هواوندری عمومی در کشورتان کدام نوع فعالیت‌ها و چقدر خواهد داشت؟

در ایران دو بازار داریم؛ بازار سیرمایه‌گذاری که با حدف تملک دارایی که به عقیده من، یکی از تقاضاهای جدی در حوزه هواوندری عمومی در ایران خواهد بود. یک کمپانی مانند شرکت ملی نفت، به زمان اهمیت می‌دهد و با خرید هواپیمای شخصی، مدیرانش را جاجه‌جا می‌کند و در هواوندری مشغول نیست، چون اساسا کسب‌وکارش سرزمینی است؛ ولی به خاطر نوع دکترین آن کشور از نظر اقتصادی و سیاست‌های داخلی‌شان به کعنوان پایتخت اقتصادی دنیا نامیده می‌شود، طبیعتا افراد بلندمرتبه‌ای به آنجا در رفت‌وآمد هستند که برای‌شان زمان مهم است. در مدیریت هزینه- فرصت، برای فرد تنابه هم ارزش دارد و نمی‌تواند تنابه‌اش را با برنامه هواپیمایی امارات، هدر دهد؛ پس در چنین کشوری طبیعی است که بیزینس‌جت‌ها و هواپیماهای شخصی با درسی‌های مناسب فضای خالی شده که اکنون نیز سیاز فعال و فوق هستند. اما در جایی مثل شرکت ایران‌طوبر نیست. ترکیه به خاطر گسترده‌گی‌اش تمام فعالیت‌های حوزه هواوندری عمومی اعم از بیزینس‌جت‌ها یا جاجه‌جایی مدیران‌شان یا درسی‌کردن هواپیماهای شخصی برای جاجه‌جایی فرودگاه‌هایی با کارمندکردن هواپیمایی یا مجوز برای پوشش می‌دهد. صنعت پروازهای تفریحی به‌شدت در ۱۰ سال گذشته در ترکیه رشد کرده است که بر محور سیاست ترکیه در حوزه گردشگری است. همچنین ترکیه در صنعت وجزء هوایی بسیار فعال است. بحث توریست‌درمانی آنجا تا حرفه به آمیوالانس‌های هوایی نیاز است که بیماری را از کشوری به جای دیگر جاجه‌جا کند. قطر و بحرین شبیه به امارات هستند. عراق که فعلا در این وادی کار نکرده است و پاکستان هم تا حدی در زمینه هواوندری عمومی فعال است. در مجموع کسب فعالیت‌ها در حوزه هواوندری عمومی، بستگی به سیاست‌های هر کشور دارد که می‌خواهد در چه زمینه‌ایی فعالیت کند.

■ آیا حاضر، فعالیت کشورها در حوزه هواوندری عمومی در قیاس با ایرلاین‌ها در چه سطحی قرار دارد؟

طبق آمار سال ۲۰۱۹ میلادی، ۲۹ هزار فروند هواپیمای ایرلاین یا هواپیماهای تجاری که فعالیت ایرلاین می‌کنند در دنیا وجود دارد، اما در فعالیت‌های هواوندری عمومی، اعم از هواپیماهای یک‌موتوره، دوموتوره، پیستونی، توربوپراپ، جت و بیزینس‌جت، حدود ۳۰ هزار فروند وجود دارد که عمدتا سیاز آنها کوچک است و بعضی ۱۹ برابر. بنابراین این ۱۶ برابر فعالیت، ۱۶ برابر فرصت شغلی بیشتر و ۱۹ برابر ارزش اقتصادی در تولید ناخالص داخلی کشورها دارد که ما آنها را درنظر نگرفته‌ایم.

■ آیا آنتون نگاه مثبتی نسبت به هواوندری عمومی در محاط حاکمیتی ایجاد شده است؟

آنتون ارادتی در دولت و وزارت راه و شهرسازی ایجاد شده است که فضا را برای ایجاد هواوندری عمومی فراهم کرده است. ایشان به بنده دنبال راهکاری بود که وابستگی فرودگاه‌ها به درآمدهای ارزی را کم کند. این کار را ایران عضو بود. این خاستگاه در وزارت راه و شهرسازی خلع شد و اکنون به‌عنوان یکی از پروژه‌های مهم دولت و وزارت راه و شهرسازی و مشخصا شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران و با کمک ستاد حمل‌ونقل پرنده مفاوت عمل می‌کند. فرودگاه‌ها و ستاد حمل‌ونقل هواپیمایی کشوری در دستور کار قرار گرفته است. مرداد ماه سال‌جاری تفاهم‌نامه‌ایی بین سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت فرودگاه‌ها و ستاد مدنیه منعقد شد و مسائل مطروحه، یک به یک در دستور کار قرار گرفت.

■ در منطقه چقدر از فعالیت‌های حوزه هواوندری عمومی استقبال شده است؟

این اتفاق همه کشورها را در بر می‌گیرد. در منطقه بسته به سیاست‌ها یا موقعیت و جایگاه جغرافیایی هر کشور نوع فعالیت در زمینه هواوندری عمومی متفاوت است؛ مثلا جایی مثل امارات، طبیعتا این‌همه گسترده‌گی در هواوندری عمومی نخواهد شد، چون اساسا کسب‌وکارهای سرزمینی امارات، ولی به خاطر نوع دکترین آن کشور از نظر اقتصادی و سیاست‌های داخلی‌شان به کعنوان پایتخت اقتصادی دنیا نامیده می‌شود، طبیعتا افراد بلندمرتبه‌ای به آنجا در رفت‌وآمد هستند که برای‌شان زمان مهم است. در مدیریت هزینه- فرصت، برای فرد تنابه هم ارزش دارد و نمی‌تواند تنابه‌اش را با برنامه هواپیمایی امارات، هدر دهد؛ پس در چنین کشوری طبیعی است که بیزینس‌جت‌ها و هواپیماهای شخصی با درسی‌های مناسب فضای خالی شده که اکنون نیز سیاز فعال و فوق هستند. اما در جایی مثل شرکت ایران‌طوبر نیست. ترکیه به خاطر گسترده‌گی‌اش تمام فعالیت‌های حوزه هواوندری عمومی اعم از بیزینس‌جت‌ها یا جاجه‌جایی مدیران‌شان یا درسی‌کردن هواپیماهای شخصی برای جاجه