

تحریم هوانوردی ایران؛ فشار بر حکومت یا محدودیت بیش تر برای مردم؟

بهرام رحمانی
bahram.rehmani@gmail.com

مقدمه

در شرایطی که ایران در میانه یک بحران چندلایه اقتصادی، سیاسی و نظامی قرار دارد، از امروز چهارشنبه اول مهر ۱۴۰۵-۲۳ سپتامبر ۲۰۲۶، بخش مهمی از شبکه پروازهای خارجی شرکت‌های هواپیمایی ایرانی دچار اختلال و توقف شده است. در پی تشدید تحریم‌های ایالات متحده علیه صنعت هواپیمایی ایران، چند کشور منطقه پذیرش پروازهای شرکت‌های ایرانی را متوقف یا محدود کرده‌اند و شماری از شرکت‌های هواپیمایی ایرانی نیز پروازهای خود را به برخی مقصدها لغو کرده‌اند. در همان حال، برخی مسیرها همچنان برقرار هستند و بنابراین، نمی‌توان گفت که «تمام پروازهای ایران با جهان قطع شده است.» این تمایز از نظر خبری و تحلیلی بسیار مهم است. آن‌چه اکنون در حال وقوع است، بیش‌تر از آن‌که یک «بسته‌شدن کامل آسمان ایران» باشد، تشدید محدودیت و انزوای شبکه هوانوردی بین‌المللی ایران است. وزارت خزانه‌داری آمریکا در ۸ سپتامبر ۲۰۲۶، ۳۶ فرد و نهاد مرتبط با صنعت هوانوردی ایران را تحریم کرد و اعلام کرد هدف این اقدام، شبکه‌هایی است که به گفته واشنگتن برای انتقال سلاح، نیرو و محموله‌های غیرقانونی مورد استفاده قرار می‌گیرند. این تحریم‌ها علاوه بر شرکت‌های ایرانی، واسطه‌ها و شبکه‌های خارجی مرتبط با صنعت هوانوردی ایران را نیز هدف قرار داده‌اند. از سوی دیگر، نگرانی‌های امنیتی ناشی از جنگ و تنش‌های نظامی منطقه نیز بر وضعیت هوانوردی ایران اثر گذاشته است. اژانس ایمنی هوانوردی اتحادیه اروپا، EASA، همچنان هشدار فعال درباره فضای هوایی ایران دارد و اعتبار آن را تا ۳۰ سپتامبر ۲۰۲۶ تمدید کرده است. بنابراین، آن‌چه امروز شاهد آن هستیم، حاصل تلاقی چند عامل است: تحریم اقتصادی، فشار مالی و خدماتی، نگرانی‌های امنیتی، جنگ و ناامنی منطقه‌ای، و ضعف ساختاری صنعت هوانوردی ایران. اما پرسش اصلی این است که اگر هدف اصلی این فشارها حکومت و نهادهای وابسته به آن هستند، هزینه واقعی آن را چه کسانی پرداخت می‌کنند؟ آیا مقام‌ها و نهادهای حکومتی به همان اندازه‌ای که مردم عادی آسیب می‌بینند، تحت تاثیر این محدودیت‌ها قرار می‌گیرند؟ و اگر پرواز مستقیم یک خانواده، دانشجوی، بیمار یا کارگر مهاجر قطع شود، آیا تحریم فقط یک ابزار سیاسی است یا به محدودیت مستقیم زندگی اجتماعی مردم نیز تبدیل می‌شود؟



موج جدید محدودیت‌ها از کجا آغاز شد؟

ایالات متحده در ماه سپتامبر فشار بر صنعت هوانوردی ایران را افزایش داد. وزارت خزانه‌داری آمریکا اعلام کرد که در چارچوب عملیات تحریمی جدید خود، تمام خطوط هوایی باقی‌مانده ایران و شبکه‌های پشتیبان آن‌ها را هدف قرار داده است. همچنین هشدار داده شد شرکت‌هایی که خدمات

مالی، فنی، سوخت‌رسانی، فروش بلیت یا خدمات زمینی به شرکت‌های هواپیمایی تحریم‌شده ایران ارائه کنند، ممکن است در معرض تحریم‌های ثانویه قرار گیرند.

اهمیت این اقدام در این است که هواپیما فقط با خود هواپیما پرواز نمی‌کند. یک پرواز بین‌المللی به مجموعه‌ای از خدمات نیاز دارد: سوخت، خدمات فرودگاهی، تعمیر و نگهداری، بیمه، قطعات، سیستم‌های فروش و پرداخت، خدمات زمینی و گاه پشتیبانی فنی در کشور مقصد. بنابراین، اگر یک شرکت خارجی نگران شود که ارائه این خدمات می‌تواند آن را در معرض تحریم آمریکا قرار دهد، ممکن است ترجیح دهد با شرکت هواپیمایی ایرانی همکاری نکند. به این ترتیب، تحریم می‌تواند بدون آن که آمریکا مستقیماً یک فرودگاه خارجی را اداره کند، رفتار شرکت‌ها و فرودگاه‌های کشورهای دیگر را تحت تاثیر قرار دهد.

کدام کشورها پروازهای شرکت‌های ایرانی را محدود کرده‌اند؟

بر اساس گزارش‌های منتشرشده در ۲۲ و ۲۳ سپتامبر، وضعیت در کشورهای مختلف یک‌سان نیست.

جمهوری آذربایجان

آذربایجان از نخستین کشورهایی بود که به‌طور رسمی توقف پروازهای شرکت‌های هواپیمایی ایرانی را اعلام کرد. شرکت هواپیمایی آذربایجان اعلام کرده است پروازهای شرکت‌های ایرانی از ۲۲ سپتامبر متوقف شده‌اند و علت این تصمیم، تحریم‌های جدید آمریکا علیه صنعت هوانوردی ایران عنوان شده است.

عمان

پروازهای ایران به مسقط نیز با مشکل جدی روبه‌رو شده‌اند. مقام‌های ایرانی اعلام کرده‌اند فرودگاه مسقط پذیرش پروازهای ایرانی را متوقف می‌کند و به همین دلیل پروازهای تهران - مسقط لغو شده‌اند.

عراق

وضعیت عراق پیچیده‌تر است. پروازهای بغداد با محدودیت مواجه شده‌اند، اما این به معنای بسته‌شدن کامل تمام مسیرهای ایران و عراق نیست. به گفته گزارش‌های منتشرشده در ۲۳ سپتامبر، پروازهای نجف همچنان برقرار بوده‌اند و برخی مسافران به جای بغداد از نجف استفاده می‌کنند. به گزارش تابناک، سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری تصریح کرد: از ساعت ۲۴ امشب به وقت محلی، فرودگاه بغداد پذیرش پروازهای ایرانی را انجام نمی‌دهد و به همین دلیل در حال هماهنگی و رایزنی هستیم تا پروازهایی که مقصد آن‌ها بغداد است، به سمت فرودگاه نجف هدایت شوند.

او گفت: سایر پروازهای خارجی از جمله استانبول طبق برنامه و روال معمول انجام خواهند شد و در حال حاضر مشکلی برای انجام این پروازها وجود ندارد.

گرجستان

پروازهای شرکت‌های ایرانی به گرجستان نیز لغو شده‌اند. گزارش‌ها حاکی است که این توقف در چارچوب فشارهای ناشی از تحریم‌های جدید صورت گرفته است.

ترکیه

ترکیه وضعیت متفاوتی دارد. ماهان‌ایر پروازهای خود به استانبول، آنکارا و مسقط را متوقف کرده است، اما این به معنای قطع کامل ارتباط هوایی ایران و ترکیه نیست. گزارش‌های ۲۳ سپتامبر نشان می‌دهند برخی شرکت‌های ایرانی همچنان به استانبول، آنکارا، غازی‌پاشا و چند مقصد دیگر ترکیه پرواز دارند.

چین و برخی مسیرهای دیگر

در مقابل، شبکه پروازهای ایران به چین همچنان فعال است. همچنین برخی مسیرها به دبی، ارمنستان، پاکستان، هند و شماری از مقصدهای دیگر ادامه دارند. گزارش‌های امروز نشان می‌دهند که حتی پس از آغاز موعدهای تحریم‌های جدید، شرکت‌های ایرانی همچنان بخشی از پروازهای بین‌المللی خود را انجام داده‌اند. بنابراین، باید از یک نتیجه‌گیری عجولانه پرهیز کرد: شبکه پروازهای خارجی ایران از بین نرفته، اما بخش‌هایی از آن به شدت محدود شده است.

مرزهای زمینی ترکیه

سفر زمینی از ایران به ترکیه، تابع مقررات ورود این کشور است. وزارت خارجه ترکیه توصیه کرده است گذرنامه مسافران هنگام ورود دست‌کم شش ماه اعتبار داشته باشد. دارندگان گذرنامه ایرانی می‌توانند بدون دریافت ویزا، در هر دوره ۱۸۰ روزه حداکثر ۹۰ روز در ترکیه اقامت کنند. پرداخت عوارض خروج از ایران نیز پیش از عبور از مرز الزامی است. خروج از ایران با خودروی شخصی مستلزم داشتن گواهینامه بین‌المللی، کارت و سند مالکیت خودرو، مجوز خروج موقت یا کاپوتاژ، پلاک و دفترچه بین‌المللی خودرو و بیمه معتبر در ترکیه است. در موارد مشمول، مابه‌التفاوت بهای سوخت نیز باید پرداخت شود. عوارض خروج از کشور هزینه جداگانه‌ای است که مبلغ آن به تعداد دفعات خروج فرد در همان سال بستگی دارد. به گفته برخی فعالان حوزه گردشگری، پرداخت اینترنتی این عوارض پیش از رسیدن به مرز، در روزهای پرازدحام از زمان انتظار مسافران می‌کاهد.

مرزهای ارمنستان و جمهوری آذربایجان

فرماندار جلفا، روز ۲۲ شهریور ۱۴۰۵ گفت مرزهای ایران با جمهوری آذربایجان و ارمنستان در محدوده جلفا و نوردوز «در شرایط کاملاً عادی» قرار دارند. با این حال، این اظهارات به معنای باز بودن هر دو گذرگاه برای تردد عادی مسافران نیست. جمهوری آذربایجان، مرزهای زمینی خود را از سال ۲۰۲۰ به روی ورود عادی مسافران بسته نگه داشته است. بر اساس مقررات فعلی، ورود زمینی از ایران به جمهوری آذربایجان تنها در موارد استثنایی و با مجوز ویژه امکان‌پذیر است. بنابراین، گذرگاه جلفا با جمهوری آذربایجان، حتی اگر فعالیت‌های تجاری یا اداری آن در شرایط عادی ادامه داشته باشد، مسیر عمومی ورود مسافران به این کشور محسوب نمی‌شود. در مقابل، نوردوز تنها گذرگاه رسمی زمینی میان ایران و ارمنستان است و برای تردد مسافری باز است. این گذرگاه در دهستان نوجه‌مهر، بخش سیه‌رود شهرستان جلفا در استان آذربایجان شرقی قرار دارد و مسیر اصلی دسترسی به آن از تبریز می‌گذرد. بر اساس توافق لغو روادید میان ایران و ارمنستان، دارندگان گذرنامه ایرانی می‌توانند بدون دریافت ویزا، در هر دوره ۱۸۰ روزه حداکثر ۹۰ روز در ارمنستان اقامت کنند. پرداخت عوارض خروج از ایران نیز برای عبور از این مرز الزامی است. در ارمنستان، مسافران می‌توانند سفر خود را از فرودگاه بین‌المللی زواتنوتس ایروان ادامه دهند. بر اساس برنامه پروازها در زمان نگارش این گزارش، از ایروان پروازهای مستقیم به استانبول، دوبی، شارجه، ابوظبی و دوحه و همچنین شماری از شهرهای اروپایی، از جمله لندن، پاریس، فرانکفورت، بروکسل، وین، ورشو، رم و آتن انجام می‌شود. مسکو و چندین شهر دیگر روسیه نیز در شبکه پروازی این فرودگاه قرار دارند.

مرزهای ایران با عراق

خبرگزاری مهر روز ۲۲ شهریور ۱۴۰۵ گزارش داد که هر پنج گذرگاه زمینی استان آذربایجان غربی فعال‌اند: بازرگان، رازی و سرو در مرز ترکیه، ترمچین در مرز عراق و پلدشت در مرز جمهوری آذربایجان. هفت گذرگاه اصلی زمینی میان ایران و عراق از مهم‌ترین مسیرهای تردد میان دو کشور به شمار می‌روند. فعالیت برخی از این گذرگاه‌ها در مقاطع مختلف، به دلایلی مانند درگیری‌های نظامی، تنش‌های سیاسی یا ازدحام در مناسبت‌های زیارتی، موقتاً متوقف و سپس از سر گرفته شده است. مرز مهران در استان ایلام: مهم‌ترین و شلوغ‌ترین مرز زمینی برای سفرهای زیارتی و تردد زائران است. مرز شلمچه در استان خوزستان: در نزدیکی خرمشهر واقع شده و یکی از پرتراددترین مرزهای جنوبی برای سفر به شهرهای زیارتی عراق است. مرز چذابه در استان خوزستان: در شمال غرب اهواز است و معمولاً نسبت به مهران خلوت‌تر است. مرز خسروی و پرویزخان در کرمانشاه.

مرز باشماق در کردستان، نزدیک مریوان: برای تردد مسافرات و مبادلات با اقلیم کردستان عراق فعال است.
مرز تمرچین در شهرستان پیرانشهر، آذربایجان غربی است و از مرزهای شمالی تر برای ارتباط با اقلیم کردستان است.

مرزهای شرقی و راه های دریایی

معاون امنیتی و انتظامی استانداری سیستان و بلوچستان در شهریور ۱۴۰۵ اعلام کرد که گذرگاه های میلک، میرجاوه، پیشین و ریمدان هم چنان فعال اند و تردد مسافر و مبادلات مرزی از طریق آن ها ادامه دارد.

گذرگاه های مرزی شرق ایران با افغانستان و پاکستان بیشتر مورد استفاده ساکنان مناطق شرقی ایران و شهروندان دو کشور همسایه قرار می گیرند. گذرگاه دوغارون، در شهرستان تایباد استان خراسان رضوی، یکی از مرزهای زمینی ایران و افغانستان و از مسیرهای اصلی بازگشت مهاجران افغانستانی به کشورشان است.

در شمال ایران، با وجود ارتباط دریایی با دیگر کشورهای ساحلی خزر، هیچ خط منظم مسافری از بنادر ایران به جمهوری آذربایجان، روسیه، قزاقستان یا ترکمنستان فعالیت نمی کند.

راه اندازی چنین مسیرهایی سال هاست مطرح است. در سال ۱۳۹۶ مقام های بندر انزلی از مذاکره برای ایجاد خط منظم مسافری با باکو خبر دادند. در سال ۱۴۰۳ نیز اعلام شد کشتی کروز از آستاراخان، پس از توقف در قزاقستان، ترکمنستان و باکو، به بندر انزلی خواهد آمد. با این حال، این طرح ها تاکنون عملی نشده اند و تا زمان انتشار این گزارش، مسیر دریایی خزر گزینه ای در دسترس برای مسافران نیست

در جنوب ایران، وبسایت فروش بلیت شرکت کشتیرانی والفجر، چهار مسیر دریایی بین المللی را در فهرست خود دارد: خرمشهر-کویت با یک سفر رفت و یک سفر برگشت در هفته، خرمشهر-بصره به صورت فصلی، بندرلنگه-دوبی با دو سفر رفت و دو سفر برگشت و بندرعباس-شارجه با همین تعداد سفر هفتگی. مسیر بندرعباس-عمان نیز در این وبسایت به عنوان «برنامه آینده» معرفی شده است.

اگرچه مسیرهای خرمشهر-کویت، بندرلنگه-دوبی و بندرعباس-شارجه «در حال فعالیت» معرفی شده اند، هنگام بررسی امکان خرید بلیت برای هیچ یک از مسیرها وجود نداشت و پیام «ظرفیت کلیه مسیرها تکمیل است» نمایش داده می شد. در وبسایت توضیحی داده نشده که آیا ظرفیت سفرها واقعا تکمیل شده، فروش بلیت متوقف است یا حرکت شناورها به حالت تعلیق درآمده است.

این ابهام در شرایطی ادامه دارد که تنش ها میان ایران و آمریکا در خلیج فارس، تردد دریایی را بسیار پرخطر کرده است و سفر دریایی عملا گزینه ای برای مسافران نیست.

تحریم یا جنگ؛ دو عامل متفاوت اما هم زمان

یکی از خطاهای تحلیلی این است که همه مشکلات کنونی هوانوردی ایران را به تحریم آمریکا نسبت دهیم. تحریم یک عامل مهم است، اما تنها عامل نیست.

ایران در شرایطی قرار دارد که جنگ و تنش های نظامی نیز فضای هوانوردی منطقه را ناامن کرده است. آژانس ایمنی هوانوردی اروپا (EASA)، در ارزیابی رسمی خود، فضای هوایی ایران را هم چنان در وضعیت پرخطر قرار داده و هشدار خود را تا پایان سپتامبر تمدید کرده است. این هشدار تنها درباره ایران نیست؛ EASA هم زمان درباره بخش هایی از خلیج فارس، دریای عمان و عراق نیز هشدارهای ایمنی صادر کرده است. بنابراین، شرکت های خارجی ممکن است حتی مستقل از تحریم های اقتصادی، به دلیل نگرانی های ایمنی از پرواز به ایران خودداری کنند. در نتیجه، دو روند همدیگر را تقویت می کنند:

جنگ و ناامنی، کاهش پروازهای خارجی، تحریم و فشار اقتصادی و دشوار شدن ادامه فعالیت شرکت های ایرانی در خارج از کشور. ترکیب این دو وضعیت می تواند بسیار شدیدتر از هر کدام به تنهایی باشد.

صنعت هوانوردی ایران پیش از این بحران نیز بیمار بود

مشکل صنعت هواپیمایی ایران از امروز آغاز نشده است. تحریم های چند دهه گذشته، محدودیت خرید هواپیما، دشواری دسترسی به قطعات، مشکلات تعمیر و نگهداری، فرسودگی بخشی از ناوگان و کمبود منابع مالی، صنعت هوانوردی ایران را در وضعیت دشواری قرار داده است.

فایننشال تایمز، اخیراً گزارش داده بود که ایران ایر تنها تعداد محدودی هواپیمای عملیاتی دارد و ماهان ایر نیز تحت فشار تحریم‌های جدید، برخی پروازهای بین‌المللی خود را متوقف کرده است. این گزارش همچنین از کاهش قابل توجه ظرفیت پروازهای بین‌المللی ایران خبر داده است. بنابراین، تحریم جدید بر صنعتی اعمال می‌شود که از قبل آسیب‌پذیر بوده است. در چنین شرایطی، فشار جدید ممکن است به یک چرخه منفی تبدیل شود: تحریم خدمات، کاهش پرواز، کاهش درآمد، کاهش توان تعمیر و نگهداری، کاهش هواپیماهای عملیاتی، افزایش هزینه و کاهش بیش‌تر پروازها.

اما مردم چه می‌شوند؟

این مهم‌ترین بخش مسئله است. اگر سیاست تحریم با هدف فشار بر حکومت ایران طراحی شده است، باید پرسید که در عمل چه کسانی بیش‌ترین هزینه را پرداخت می‌کنند؟

یک شهروند عادی که برای دیدن فرزندش در اروپا سفر می‌کند، یک دانشجوی ایرانی، یک بیمار نیازمند درمان در خارج از کشور، یک کارگر مهاجر یا خانواده‌ای که اعضایش در چند کشور زندگی می‌کنند، ابزارهای نامحدودی برای جایگزینی یک پرواز مستقیم ندارند. اگر پرواز تهران - استانبول متوقف شود، فرد ثروتمند ممکن است با خرید یک بلیت چند مرحله‌ای همچنان بتواند سفر کند. اما یک خانواده کم‌درآمد ممکن است اساساً سفر را لغو کند. بنابراین، حتی اگر تحریم مستقیماً مردم را هدف قرار نداده باشد، اثر اجتماعی آن می‌تواند به شدت نابرابر باشد.

تحریم هوانوردی و طبقاتی شدن امکان سفر

هواپیما در گذشته برای بسیاری از مردم کالایی نسبتاً لوکس محسوب می‌شد. اما امروز برای میلیون‌ها نفر وسیله ارتباط خانوادگی، تحصیل، درمان، کار و تجارت است.

با کاهش پروازهای مستقیم، هزینه سفر افزایش پیدا می‌کند. مسافر ممکن است مجبور شود: یک پرواز را با دو یا سه پرواز جایگزین کند؛ چند ساعت یا حتی یک روز در فرودگاه دیگری منتظر بماند؛ هزینه هتل و غذا بپردازد؛ بار خود را چند بار تحویل دهد؛ و در نهایت برای یک مسیر، چند برابر هزینه قبلی پرداخت کند. در نتیجه، سفر برای ثروتمند ممکن است فقط گران‌تر شود، اما برای فقیر ممکن است ناممکن شود. این تفاوت طبقاتی باید در ارزیابی پیامدهای تحریم مورد توجه قرار گیرد.

دانشجویان، بیماران و خانواده‌های ایرانی

یکی از گروه‌هایی که کم‌تر در محاسبات سیاسی دیده می‌شوند، ایرانیانی هستند که زندگی آن‌ها میان ایران و کشورهای دیگر تقسیم شده است. دانشجوی ایرانی برای رفت‌وآمد میان دانشگاه و خانواده به مسیرهای هوایی نیاز دارد. بیمار ممکن است برای درمان تخصصی نیازمند سفر فوری باشد. خانواده‌ای ممکن است فرزند یا والد سالمند خود را در کشور دیگری داشته باشد. مهاجری که در اروپا یا ترکیه زندگی می‌کند، ممکن است برای دیدار خانواده مجبور شود مسیرهای پیچیده‌تر و گران‌تر را انتخاب کند. بنابراین، محدودیت پرواز فقط یک مسئله اقتصادی نیست؛ مسئله‌ای انسانی و اجتماعی نیز هست.

حتی گزارش‌های امروز درباره کاهش سفرهای مردم نشان می‌دهد که برخی ایرانیان به دلیل نگرانی از گرفتارشدن در خارج از کشور، برنامه سفر خود را لغو کرده‌اند. این وضعیت برای آژانس‌های مسافرتی نیز زیان ایجاد کرده است.

راه زمینی؛ آیا جایگزین واقعی هواپیماست؟

ممکن است گفته شود مردم می‌توانند از مسیر زمینی استفاده کنند در برخی موارد چنین است، اما این راه‌حل عمومی و آسانی نیست. سفر زمینی از ایران به ترکیه، ارمنستان، آذربایجان یا عراق به مرز، ویزا، ظرفیت اتوبوس و خودرو، وضعیت جاده، امنیت و زمان بسیار بیش‌تری نیاز دارد. برای سالمند، بیمار، کودک یا فردی که باید مسافت طولانی‌تری را در کوتاه‌ترین زمان طی کند، سفر زمینی الزاماً جایگزین مناسبی نیست. از سوی دیگر، افزایش تقاضا برای حمل‌ونقل زمینی می‌تواند موجب افزایش قیمت و ازدحام در مرزها شود. بنابراین، «مردم می‌توانند زمینی سفر کنند» پاسخ کاملی به مسئله نیست.

حمل بار، دارو و کالا؛ مسئله‌ای فراتر از مسافر

یکی از ابعاد مهم بحران که کمتر دیده می‌شود، حمل‌ونقل هوایی کالا است. هواپیما تنها مسافر جابه‌جا نمی‌کند. بخشی از کالاهای با ارزش بالا، حساس به زمان یا فاسدشدنی از طریق حمل‌ونقل هوایی منتقل می‌شوند. در صورت کاهش ارتباط هوایی، هزینه و زمان حمل برخی کالاها افزایش می‌یابد و شرکت‌ها ممکن است مجبور شوند از مسیرهای زمینی یا دریایی استفاده کنند. برای ایران، این موضوع در مورد کالاهای پزشکی و برخی تجهیزات حساس اهمیت ویژه دارد. البته نباید بدون داده‌های مشخص ادعا کرد که هر نوع دارو یا کالای پزشکی حتماً از طریق هوا وارد ایران می‌شود. اما از نظر لجستیکی، کاهش گزینه‌های حمل‌ونقل می‌تواند هزینه و زمان تأمین برخی کالاهای حساس را افزایش دهد. این مسئله در شرایطی که ایران هم‌زمان با بحران اقتصادی، تورم و مشکلات تأمین کالا مواجه است، اهمیت بیش‌تری پیدا می‌کند.

گردشگری و کسب‌وکارهای وابسته

کاهش پروازها فقط شرکت‌های هواپیمایی را متضرر نمی‌کند. آژانس‌های مسافرتی، هتل‌ها، رستوران‌ها، رانندگان، راهنمایان گردشگری، فروشنده‌گان خدمات مسافرتی و بخش‌هایی از تجارت نیز از کاهش سفر آسیب می‌بینند. وقتی مسافر خارجی کمتر وارد ایران شود، درآمد گردشگری کاهش می‌یابد. وقتی ایرانیان کمتر سفر کنند، آژانس‌های داخلی و شرکت‌های حمل‌ونقل نیز درآمد کم‌تری خواهند داشت. گزارش‌های امروز نیز از زیان آژانس‌های مسافرتی ایران در نتیجه لغو برنامه سفر مردم خبر می‌دهند. بنابراین، صنعت هوانوردی را باید به‌عنوان بخشی از یک زنجیره اقتصادی بزرگ‌تر دید.

تفاوت مردم عادی با حکومت و صاحبان ثروت

در این‌جا پرسشی مطرح می‌شود که از نظر اجتماعی بسیار مهم است: آیا آثار این بحران برای مردم و حکومت یک‌سان است؟ نمی‌توان به‌طور کلی ادعا کرد که همه مقامات جمهوری اسلامی هواپیمای اختصاصی دارند یا هر مقام حکومتی می‌تواند بدون محدودیت از امکانات ویژه استفاده کند. چنین ادعایی نیازمند سند موردی است. اما اصل تفاوت میان سفر رسمی حکومتی و سفر شهروند عادی روشن است. یک دولت می‌تواند برای هیئت رسمی خود مسیرهای ویژه، پروازهای دولتی یا تریب‌های سازمانی ایجاد کند؛ در حالی که شهروند عادی باید بلیت تجاری خریداری کند و هزینه آن را از درآمد شخصی خود بپردازد. از سوی دیگر، افراد ثروتمند نیز توان بیش‌تری برای پرداخت هزینه پروازهای غیرمستقیم دارند. بنابراین مسئله را می‌توان این‌گونه صورت‌بندی کرد: هرچه هزینه و دشواری سفر افزایش یابد، نابرابری در امکان جابه‌جایی نیز بیش‌تر می‌شود. این مسئله صرفاً سیاسی نیست؛ یک مسئله طبقاتی و اجتماعی است.

آیا تحریم‌ها واقعاً حکومت را بیش‌تر از مردم تحت فشار قرار می‌دهند؟

پاسخ ساده‌ای برای این پرسش وجود ندارد. تحریم می‌تواند منابع مالی و لجستیکی حکومت را محدود کند؛ اما در عین حال ممکن است هزینه‌های آن به اقتصاد عمومی و زندگی مردم منتقل شود. در صنعت هوانوردی، این انتقال می‌تواند از چند مسیر صورت گیرد: کاهش پروازها؛ افزایش قیمت بلیت؛ افزایش هزینه واردات قطعات؛ کاهش گردشگری؛ کاهش تجارت؛ افزایش هزینه سفرهای درمانی و تحصیلی؛ و دشوارتر شدن ارتباط خانواده‌های ایرانی در داخل و خارج کشور. بنابراین برای ارزیابی واقعی یک تحریم، فقط نباید پرسید «آیا شرکت هواپیمایی تحریم شد؟» باید پرسید: چه کسی هزینه نهایی تحریم را پرداخت کرد؟

خطر دیگر: کاهش دسترسی به قطعات و خدمات فنی

یکی از حساس‌ترین بخش‌های مسئله، دسترسی هواپیماها به قطعات و خدمات تعمیر و نگهداری است. هواپیماهای مسافربری نیازمند تعمیرات دوره‌ای، قطعات استاندارد، تجهیزات ناوبری، موتور، قطعات الکترونیکی و خدمات فنی هستند. اگر تحریم‌ها دسترسی ایران را به این خدمات محدود کنند، نتیجه ممکن است فقط کاهش پرواز نباشد؛ بلکه تعداد هواپیماهای قابل استفاده نیز کاهش یابد. اما از نظر علمی باید میان کاهش ظرفیت ناوگان و کاهش ایمنی تفاوت گذاشت. نمی‌توان صرفاً از روی تحریم نتیجه گرفت که پروازهای باقی‌مانده ناامن هستند. آن‌چه می‌توان با اطمینان گفت این است که محدودیت قطعات و خدمات فنی، فشار بیش‌تری بر مدیریت ناوگان وارد می‌کند و اهمیت رعایت استانداردهای ایمنی و تعمیر و نگهداری را افزایش می‌دهد.

آیا ایران به سمت انزوای حمل‌ونقلی می‌رود؟

اگر روند کنونی ادامه پیدا کند، ممکن است ایران به سمت یک وضعیت جدید حرکت کند: انزوای فزاینده در شبکه حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی. اما هنوز برای گفتن اینکه ایران کاملاً منزوی شده، زود است. پروازهای ایران با چین همچنان ادامه دارد و برخی مسیرهای ترکیه، عراق، امارات، ارمنستان و چند کشور دیگر نیز برقرار هستند. گزارش‌های ۲۳ سپتامبر نشان می‌دهد شرکت‌های ایرانی هنوز بخشی از شبکه بین‌المللی خود را حفظ کرده‌اند. در نتیجه، وضعیت فعلی را باید محدودشدن شبکه، نه نابودی کامل آن دانست. اما اگر تعداد بیش‌تری از کشورها به دلیل تحریم‌های ثانویه از ارائه سوخت، خدمات زمینی، تعمیرات و سایر خدمات به هواپیماهای ایرانی خودداری کنند، دامنه مشکل می‌تواند افزایش پیدا کند.

یک چرخه احتمالی خطرناک

اگر روند کنونی ادامه یابد، یک چرخه اقتصادی و اجتماعی می‌تواند شکل بگیرد: تحریم هوانوردی، کاهش خدمات فرودگاهی و فنی، کاهش پروازهای بین‌المللی، افزایش هزینه و زمان سفر، کاهش سفر مردم و تجارت، کاهش گردشگری و درآمد شرکت‌ها، فشار بیش‌تر بر شرکت‌های هواپیمایی، کاهش ظرفیت ناوگان، افزایش بیش‌تر قیمت و محدودیت سفر، و این چرخه در صورت تداوم می‌تواند به انزوای بیش‌تر ایران از شبکه حمل‌ونقل جهانی منجر شود.

حق جابه‌جایی؛ بُعد انسانی بحران

در نهایت باید از زاویه‌ای فراتر از اقتصاد و سیاست به مسئله نگاه کرد. جابه‌جایی انسان‌ها بخشی از زندگی اجتماعی مدرن است. دانشجو باید بتواند خانواده خود را ببیند. بیمار باید بتواند برای درمان سفر کند. خانواده باید بتواند با اعضای خود در کشورهای دیگر دیدار کند. کارگر مهاجر باید بتواند به کشور محل کار خود بازگردد. بازرگان باید بتواند برای کار سفر کند. بنابراین، وقتی شبکه حمل‌ونقل یک کشور محدود می‌شود، تنها یک صنعت اقتصادی آسیب نمی‌بیند؛ ارتباط اجتماعی مردم با جهان نیز محدود می‌شود. در این معنا، مسئله هوانوردی به مسئله‌ای درباره آزادی و امکان جابه‌جایی انسان‌ها تبدیل می‌شود.

نتیجه‌گیری

آن‌چه از ۲۳ سپتامبر ۲۰۲۶ در صنعت هوانوردی ایران آغاز شده، نباید صرفاً به‌عنوان لغو چند پرواز یا اختلاف میان شرکت‌های هواپیمایی و فرودگاه‌ها دیده شود. این تحول بخشی از فشار گسترده‌تری است که در آن تحریم اقتصادی، جنگ، ناامنی منطقه‌ای و ضعف ساختاری صنعت هوانوردی ایران هم‌زمان عمل می‌کنند. آمریکا با تحریم شرکت‌های هواپیمایی و شبکه‌های پشتیبان آنها تلاش کرده است هزینه همکاری با صنعت هوانوردی ایران را برای شرکت‌ها و واسطه‌های خارجی افزایش دهد. در نتیجه، کشورهایمانند آذربایجان محدودیت‌هایی اعمال کرده‌اند و مسیرهایی مانند باکو، مسقط و برخی پروازهای بغداد و گرجستان دچار توقف یا اختلال شده‌اند.

اما هنوز همه پروازهای ایران متوقف نشده‌اند. برخی مسیرها، از جمله بخش‌هایی از پروازهای ترکیه، چین، نجف، دبی و چند مقصد دیگر، همچنان فعال هستند.

از این رو، تعبیر دقیق‌تر این است که ایران با تشدید انزوای شبکه هوانوردی بین‌المللی روبه‌رو شده است، نه اینکه تمام ارتباط هوایی آن با جهان قطع شده باشد. مسئله اصلی اما پیامد اجتماعی این وضعیت است.

تحریم هوانوردی ممکن است با هدف فشار بر حکومت طراحی شده باشد، اما هزینه‌های آن الزاماً میان حکومت و جامعه به یک اندازه توزیع نمی‌شود. مردم عادی، دانشجویان، بیماران، خانواده‌های پراکنده در کشورهای مختلف، کارگران مهاجر، بخش خصوصی، آژانس‌های مسافرتی و طبقات کم‌درآمد ممکن است بخش قابل‌توجهی از هزینه آن را بپردازند.

در این میان یک تناقض اساسی وجود دارد: هرچه امکان سفر گران‌تر و دشوارتر شود، کسانی که پول و امکانات بیشتری دارند راه‌های بیشتری برای ادامه سفر خواهند داشت؛ اما اقشار کم‌درآمد ممکن است اساساً از امکان سفر محروم شوند. بنابراین، مسئله فقط این نیست که «هواپیماهای ایران کجا پرواز می‌کنند». پرسش مهم‌تر این است که چه کسانی هنوز می‌توانند پرواز کنند و چه کسانی دیگر توان پرداخت هزینه آن را ندارند؟ همچنین باید توجه داشت که دولت و نهادهای قدرتمند، از نظر سازمانی و مالی، الزاماً همان محدودیت‌هایی را تجربه نمی‌کنند که یک شهروند عادی تجربه می‌کند. بنابراین هرگونه ارزیابی اجتماعی از تحریم هوانوردی باید تفاوت میان قدرت سیاسی، ثروت اقتصادی و زندگی روزمره مردم را در نظر بگیرد.

از سوی دیگر، ادامه این روند می‌تواند اقتصاد ایران را از طریق گردشگری، تجارت، حمل بار، خدمات فرودگاهی، اشتغال و واردات برخی کالاهای حساس تحت فشار بیشتری قرار دهد.

در نهایت، شاید مهم‌ترین پرسش این نباشد که «آیا تحریم‌ها علیه جمهوری اسلامی مؤثر هستند یا نه»، بلکه باید پرسید: اگر فشار بر حکومت افزایش یابد اما هزینه آن به شکل افزایش قیمت، کاهش سفر، محدود شدن درمان و تحصیل، دشوار شدن دیدار خانواده‌ها و کاهش ارتباط مردم ایران با جهان بر دوش جامعه قرار گیرد، این سیاست در نهایت چه پیامد اجتماعی و طبقاتی‌ای خواهد داشت؟

پاسخ به این پرسش را نمی‌توان از پیش تعیین کرد. باید آن را با داده‌های واقعی درباره تعداد پروازهای لغو شده، قیمت بلیت، تعداد مسافران، حمل بار، درآمد شرکت‌های هواپیمایی، وضعیت قطعات و ناوگان، گردشگری، سفرهای درمانی و آموزشی و هزینه‌های مسیرهای جایگزین در ماه‌های آینده سنجید.

آن‌چه امروز می‌توان گفت این است که آسمان ایران هنوز کاملاً بسته نشده است، اما پنجره‌های ارتباط هوایی کشور با جهان در حال محدود شدن است؛ و این محدودیت، پیش از هر چیز باید از منظر زندگی واقعی مردم نیز سنجیده شود.

چهارشنبه اول مهر ۱۴۰۵ - بیست و سوم سپتامبر ۲۰۲۶