محمدرضا اکبری‌جور مطرح کرد؛

خصوصی‌سازی در ایران؛ چالش‌های گذشته فرصتی برای بهبود عملکرد آینده

وقتی صحبت از خصوصی‌سازی می‌شود، یکی از چالش‌های بزرگ، نحوه اجرای آن است. در بسیاری از موارد، به جای آنکه یک مدل اقتصادی سنجیده و کارآمد طراحی شود، تصمیم‌گیری‌های شتاب‌زده و غیرکارشناسی است.

اسحق ارزانی

گروه اقتصادی – خصوصی‌سازی در ایران در سال‌های اخیر با چالش‌های متعددی روبرو بوده است و وقتی صحبت از خصوصی‌سازی می‌شود، یکی از چالش‌های بزرگ، نحوه اجرای آن است. در بسیاری از موارد، به جای آنکه یک مدل اقتصادی سنجیده و کارآمد طراحی شود، تصمیم‌گیری‌های شتاب‌زده و غیرکارشناسی، منجر به شکست و رها شدن پروژه‌ها شده است. این مسئله در حوزه‌های مختلف، به‌وضوح دیده می‌شود. حال این سوال مطرح است که چگونه می‌توان با اصلاح سیاست‌ها و توجه به اصول شفافیت و رقابت، فرآیند خصوصی‌سازی را به سمت موفقیت سوق داد و از آن به‌عنوان ابزاری برای توسعه اقتصادی استفاده کرد؟

محمدرضا اکبری‌جور، کارشناس اقتصاد بین‌الملل، بر لزوم شفافیت، برنامه‌ریزی و نظارت مستمر در فرآیند خصوصی‌سازی در ایران تأکید کرد. وی با اشاره به تجربیات ناموفق گذشته، خاطرنشان کرد که عدم وجود مدل اقتصادی کارآمد و مناسب و عدم نظارت کافی منجر به شکست این طرح‌ها شده است. اکبری‌جور همچنین بر ضرورت ایجاد فضای رقابتی واقعی و شفاف‌سازی فرآیند واگذاری‌ها تأکید کرد و گفت: «تنها با رعایت این اصول می‌توان از تکرار اشتباهات گذشته جلوگیری کرد و به بهبود وضعیت اقتصادی کشور کمک نمود.»

اکبری جور در بخش دیگری از گفتگوی خود به اهمیت طراحی مدل‌های اقتصادی کارآمد و نظارت مؤثر بر این فرآیند اشاره کرده و گفت: برخی از تجربیات خصوصی‌سازی در ایران، به جای آنکه بهره‌وری و کارایی را افزایش دهند، نتیجه‌ای معکوس داشته‌اند. نبود برنامه‌ریزی اقتصادی درست و عدم نظارت کافی، باعث شده بسیاری از این واگذاری‌ها به ناکامی منجر شوند. این مسئله در حوزه‌های مختلف نمود داشته و مشکلاتی را ایجاد کرده است که در ادامه، به ارائه بخش‌های دیگری از این گفتگو پرداخته خواهد شد.

خصوصی‌سازی بدون برنامه، عامل شکست در حمل‌ونقل شهری در دهه ۸۰

محمدرضا اکبری‌جور، کارشناس اقتصاد بین‌الملل، با انتقاد از شیوه خصوصی‌سازی و بی‌برنامگی در حمل‌ونقل شهری در دهه ۸۰، بر ضرورت تدوین یک مدل اقتصادی کارآمد برای خصوصی سازی تأکید می‌کند. وی با اشاره به تجربه تهران در دوره‌ای که چندین شرکت کوچک تاکسیرانی ایجاد شد، و موضع‌گیری شهردار وقت (محمدباقر قالیباف) را نیز به همراه داشت، گفت: «در آن مقطع، با یک فکر و ایده کاملاً خام و بی حساب و کتاب به‌جای تشکیل چند شرکت بزرگ و توانمند، مجموعه‌ای از شرکت‌های کوچک بدون پشتوانه اقتصادی و مدیریتی تأسیس شدند که در نهایت بسیاری از آن‌ها از بین رفتند. این نشان می‌دهد که مدل اقتصادی مورد استفاده از ابتدا دچار ضعف بوده و هیچ حمایت یا نظارت مشخصی برای پایداری این شرکت‌ها تعریف نشده است.»

او توضیح داد: به عنوان مثال وقتی در آن دوره که قرار بر در اختیار قرار دادن خودرو به این شرکت‌ها شد نظارتی بر اینکه خودرو به دست چه شخصی می‌رسد انجام نشد. مثلاً شخصی این خودرو را صرفاً با هدف رفت و آمد و تردد در مرکز شهر و نیاز شخصی خود گرفت تا از طرح ترافیکش استفاده کند یعنی برای استفاده شخصی و نه حمل و نقل عمومی تاکسی خرید و از این امکان سواستفاده کرد. چنین مواردی نشان می‌دهد که جامعیت در نگاه به مساله بسیار اهمیت دارد که مثلاً این بخش‌های خصوصی با چه برنامه کاری، با چه حساب و کتابی و به چه شکلی و چقدر در ماه کار خواهند کرد؟ اگر اهداف مورد نظر محقق نشد برنامه ما چیست؟ چه پنالتی‌هایی برای آنها در نظر گرفتیم؟ همه اینها در تمام عرصه‌های خصوصی‌سازی باید دیده بشود.

وی ادامه می‌دهد: «در هر نوع خصوصی‌سازی، قوانین و مدل اقتصادی که برای آن صنعت تعریف می‌شود، اهمیت کلیدی دارد. باید مشخص باشد که شرکت‌های فعال در این حوزه چه تعهداتی دارند، چگونه باید عمل کنند، چه میزان کارایی از آن‌ها انتظار می‌رود و در صورت عدم تحقق اهداف، چه جرایمی برای آن‌ها در نظر گرفته می‌شود. شفافیت در عملکرد و حمایت‌های دولتی نیز از دیگر الزامات چنین فرایندی است و نباید کار را بعد از خصوصی سازی رها کرد و باید نظارت پیوسته ادامه پیدا کند.»

اکبری‌جور با بیان اینکه اگر برنامه کسانی که در این حوزه وارد می‌شوند از قبل مشخص باشد، اگر احیاناً در جریان خصوصی‌سازی و بعد از آن اشکالات بوجود آمد، طرح را می‌توان با بازنگری، اشکالاتش را رفع کرد.

بالا بردن سهم بخش خصوصی در اقتصاد، کلید افزایش بهره‌وری

کارشناس اقتصاد بین‌الملل در ادامه در مورد مزایای بخش خصوصی توضیح داد: بخش خصوصی، نسبت به بخش دولتی کارا عمل می‌کند و هزینه‌ها را تا حد امکان کنترل کرده و پایین می‌آورد. بخش خصوصی بی‌برنامه و بی‌دلیل سیستم را بزرگ نمی‌کند و نهایتاً کارایی مجموعه، کارایی نیروها را بالا برده و کل مجموعه به نفع بیشتر دست پیدا می‌کنند. لذا باید سهم بخش خصوصی در اقتصاد را بالا برد.

لزوم جلوگیری از انحصار و ایجاد رقابت سالم

اکبری‌جور یکی از مهم‌ترین ملاحظات خصوصی‌سازی را جلوگیری از ایجاد انحصار می‌داند و تأکید می‌کند: «خصوصی‌سازی نباید به شکل‌گیری شرایط انحصاری منجر شود. نمونه موفق آن را می‌توان در تاکسی‌های اینترنتی مشاهده کرد که حداقل دو بازیگر بزرگ در این بازار فعال هستند و رقابت میان آن‌ها باعث افزایش کیفیت خدمات شده است. وجود رقابت، شرکت‌ها را ملزم به ارتقای عملکرد خود می‌کند، در حالی که در شرایط انحصاری، یک شرکت بدون دغدغه از دست دادن بازار، ممکن است به ارائه خدمات ضعیف و ناکارآمد ادامه دهد.»

> **در هر نوع خصوصی‌سازی، قوانین و مدل اقتصادی که برای آن صنعت تعریف می‌شود، اهمیت کلیدی دارد. باید مشخص باشد که شرکت‌های فعال در این حوزه چه تعهداتی دارند، چگونه باید عمل کنند، چه میزان کارایی از آن‌ها انتظار می‌رود و در صورت عدم تحقق اهداف، چه جرایمی برای آن‌ها در نظر گرفته می‌شود. شفافیت در عملکرد و حمایت‌های دولتی نیز از دیگر الزامات چنین فرایندی است و نباید کار را بعد از خصوصی سازی رها کرد و باید نظارت پیوسته ادامه پیدا کند.»**

وی همچنین معتقد است که ورود به این بازار باید برای همه تسهیل شود و ضوابط مشخصی برای آن در نظر گرفته شود: «باید شرایطی ایجاد شود که هر فرد یا مجموعه‌ای که دارای توانمندی لازم است، بتواند در این حوزه فعالیت کند. استفاده از تجربیات سایر کشورها نیز می‌تواند در طراحی یک مدل کارآمد برای کشور ما بسیار مؤثر باشد.»

اختصاصی‌سازی، معضل بزرگ خصوصی‌سازی در ایران

این کارشناس اقتصاد بین‌الملل در ادامه به تفاوت میان خصوصی‌سازی واقعی و اختصاصی‌سازی (واگذاری شرکت‌ها به گروه‌های خاص) اشاره کرده و می‌گوید: «مشکل اساسی در بسیاری از واگذاری‌های انجام‌شده، ایجاد رانت برای گروه‌های خاص است. در یک خصوصی‌سازی سالم، شرایط رقابتی و شفاف برای ورود بازیگران مختلف تعریف می‌شود و هر متقاضی بر اساس صلاحیت و توانمندی‌های خود ارزیابی می‌شود. در مقابل، اختصاصی‌سازی موجب می‌شود که فرایند واگذاری بر اساس روابط و نفوذ افراد انجام شود، نه بر اساس شایستگی.»

وی تأکید می‌کند که برای جلوگیری از این معضل، دولت باید معیارهای شفاف و قابل ارزیابی را تعریف کرده و روند واگذاری را به گونه‌ای تنظیم کند که توصیه‌پذیری و اعمال نفوذ در آن جایی نداشته باشد.

مدیریت دولتی، عامل اصلی ناکارآمدی و افزایش هزینه‌ها

اکبری‌جور با انتقاد از ضعف مدیریت دولتی، آن را یکی از مهم‌ترین عوامل ناکارآمدی و افزایش هزینه‌ها در بخش‌های اقتصادی می‌داند و می‌گوید: «مدیریت دولتی غالباً بر اساس تصمیمات مقطعی و غیرکارشناسی عمل می‌کند. یک نمونه بارز آن، گسترش بی‌رویه چارت‌های سازمانی در شرکت‌های دولتی است که منجر به افزایش هزینه‌ها و کاهش کارایی می‌شود. در چنین ساختاری، تصمیمات اقتصادی به‌جای آنکه بر مبنای بهره‌وری و کاهش هزینه‌ها اتخاذ شوند، بیشتر در جهت افزایش تعداد کارکنان و ایجاد پست‌های مدیریتی جدید پیش می‌روند و با بزرگ و فربه شدن مجموعه، عملاً ناکارآمدی است که به شدت افزایش می‌یابد و متأسفانه عملاً هیچ استفاده‌ای از این بزرگ شدن و توسعه منابع انسانی نمی‌شود.»

وی با اشاره به تجربه شخصی خود در فعالیت‌های اقتصادی، به مقایسه دو شرکت می‌پردازد: «در یک شرکت خصوصی، حتی استفاده از کاغذ نیز بهینه‌سازی می‌شود و هزینه‌های زائد حذف می‌شود. اما در بسیاری از مجموعه‌های دولتی، چنین حساسیتی وجود ندارد و هزینه‌ها به شکلی غیرضروری افزایش می‌یابد. این تفاوت در نگاه مدیریتی، در نهایت منجر به ناکارآمدی سیستم دولتی و موفقیت بیشتر بخش خصوصی می‌شود.»

او تاکید کرد مشخص است که هزینه‌ها به شدت بر قیمت نهایی و سود زیان شرکت اثر گذار است و ناگفته پیدا است که مدیریت دولتی، بدون تعارف هیچ اهمیتی به هزینه‌ها نداده و بالا رفتن آن برایش مهم نیست.

اکبری‌جور در ادامه با اشاره به مدیریت هزینه‌ها در کشوری مثل ژاپن گفت: ببینید مثلاً در کشوری مثل ژاپن، ۹۲ درصد زباله‌های الکترونیک را بازیافت می‌کنند. اما در کشور ما به علت فراوانی منابع مس، بازیافت مس از تجهیزات الکترونیک و کابل و ... در مجموعه‌های بزرگ دولتی وقت تلف کردن به حساب می‌آید در حالی که بخش خصوصی حواسش به همه اینها هست. بخش خصوصی اصطلاحاً خودش را جمع می‌کند و هزینه را مدیریت می‌کند و اجازه ضرر کردن به خود را نمی‌دهد.وی با اشاره به اینکه بخش خصوصی فرصتی برای باختن و جبران ندارد گفت اما مدیریت بخش دولتی صرفاً به چند روز مدیریت ناپایدار خود فکر می‌کند و بهره‌وری و آینده‌نگری و مدیریت هزینه و ... را بیهوده و وقت تلف کردن قلمداد می‌کند و این است قصه تلخ مدیریت دولتی.

تجربه جهانی: فساد در گذار از اقتصاد دولتی به خصوصی

اکبری‌جور با اشاره به تجربیات جهانی در خصوصی‌سازی، به پیامدهای منفی واگذاری‌های غیرشفاف اشاره می‌کند و می‌گوید: «در دوران فروپاشی شوروی و گذار از اقتصاد کمونیستی به خصوصی‌سازی، فساد گسترده‌ای در این کشورها رخ داد که اثرات آن هنوز هم در روسیه، اوکراین و دیگر جمهوری‌های شوروی سابق مشاهده می‌شود. بسیاری از واگذاری‌ها به افرادی انجام شد که هدف اصلی آن‌ها ارائه خدمات نبود، بلکه تنها به دنبال تصاحب دارایی‌های دولتی بودند.»

وی هشدار می‌دهد که بدون نظارت دقیق، ادامه خصوصی‌سازی در ایران به شکل گذشته ممکن است تکرار همان سرنوشت باشد و می‌افزاید: «خصوصی‌سازی باید با دقت و بر اساس یک الگوی موفق آغاز شود و سپس به تدریج به سایر بخش‌های اقتصاد تسری یابد. در غیر این صورت، نه تنها موجب بهبود کارایی اقتصادی نمی‌شود، بلکه ممکن است فساد و ناکارآمدی را نیز تشدید کند.»

محمدرضا اکبری‌جور در پایان تأکید کرد که در مسیر خصوصی‌سازی باید اولاً طرح اقتصادی درستی برای هر حوزه دیده بشود و نظارت کامل و شفاف‌سازی گام به گام صورت بگیرد. در گذار از مدل دولتی به مدل خصوصی باید به شدت حواسمان به عدم ایجاد انحصار باشد و همه اینها شدنی است. باید به گونه‌ای مکانیزم چیده شود امکان رقابت فراهم شود تا شرایط انحصاری به وجود نیاید و در یک کلام خصوصی‌سازی نیازمند یک برنامه‌ریزی جامع، نظارت مستمر و ایجاد فضایی رقابتی است تا بتواند به اهداف خود دست یابد.

شفافیت رکن اصلی خصوصی‌سازی

به طور کلی اکبری جور در این گفتگو بر شفافیت در حمایت‌ها و تعهدات، و جلوگیری از ایجاد انحصار در فرایند خصوصی‌سازی تأکید کرد. وی همچنین به خطرات فسادزا در گذار از اقتصاد دولتی به بخش خصوصی اشاره کرده و تجربه کشورهای دیگر در این زمینه را مورد بررسی قرار داد. او معتقد است که بدون شفافیت، فرآیند خصوصی‌سازی نمی‌تواند موفق باشد.

اکبری‌جور همچنین بر ضرورت رقابت در بخش خصوصی تأکید دارد و می‌گوید که باید از ایجاد انحصار جلوگیری کرد و شرایطی فراهم شود که شرکت‌ها به‌طور شفاف و بر اساس ضوابط وارد بازار شوند. او به تجربه‌های جهانی نیز اشاره کرد و بر لزوم اصلاحات در مدل‌های خصوصی‌سازی موجود برای جلوگیری از فساد و افزایش کارآیی تأکید می‌کند.

و در پایان باید گفت، خصوصی‌سازی در ایران، در مواردی نه‌تنها به بهبود شرایط منجر نشده، بلکه در بسیاری از موارد به شکست انجامیده است. عدم نظارت کافی پس از واگذاری، انحصارگرایی، سوءاستفاده از رانت و نبود مدل اقتصادی کارآمد، این فرآیند را از مسیر اصلی خود خارج کرده است. تجربه کشورهای دیگر، از جمله اتحادیه جماهیر شوروی حتی پس از فروپاشی، نشان می‌دهد که خصوصی‌سازی بدون سازوکارهای شفاف و رقابتی، می‌تواند بستر فساد گسترده‌ای را فراهم کند. حال پرسش این است که آیا می‌توان با اصلاح فرآیندها، خصوصی‌سازی را به‌جای یک بحران، به فرصتی برای رشد اقتصادی تبدیل کرد؟

گوشت؛ یک قدم تا یک میلیون تومان!

گروه اقتصادی – تابستان سال ۱۴۰۳، شاهد تغییرات قابل توجهی در قیمت گوشت بود. در تیرماه، قیمت هر کیلو گوشت به ۷۵۰ هزار تومان رسید، اما در ماه بعد، به دلیل افزایش هزینه‌های تولید و کاهش میزان عرضه در بازار، قیمت‌ها جهش چشمگیری داشت و به ۹۵۰ هزار تومان رسید. این افزایش قیمت، فشار اقتصادی زیادی را بر مصرف‌کنندگان وارد کرد و سبب کاهش تقاضا در برخی از بخش‌های جامعه شد.

قیمت گوشت خورشتی در سال ۱۴۰۳ مسیری پرنوسان را طی کرده و در هر فصل تحت تأثیر عوامل مختلفی قرار گرفته است.

قیمت گوشت خورشتی در سال ۱۴۰۳ مسیری پرنوسان را طی کرده و در هر فصل تحت تأثیر عوامل مختلفی قرار گرفته است. از افزایش قیمت در روزهای ابتدایی سال گرفته تا تغییرات چشمگیر در تابستان و نوسانات پاییزی، این کالا یکی از پُرحاشیه‌ترین محصولات بازار بوده است. در این گزارش، روند تغییرات قیمت گوشت خورشتی در چهار فصل سال را بررسی کرده و تأثیر فاکتورهایی مانند نرخ ارز، هزینه‌های تولید، میزان عرضه و تقاضا و سیاست‌های اقتصادی بر این بازار را تحلیل می‌کنیم.

بررسی قیمت گوشت در بهار ۱۴۰۳

در بهار ۱۴۰۳، میانگین قیمت گوشت گوسفندی حدود ۵۰۰ هزار تومان در هر کیلو بود. با وجود افزایش زایش‌های فصلی که معمولاً موجب کاهش قیمت می‌شود، بازار همچنان شاهد نوسانات قیمتی بود. در برخی از هفته‌های این فصل، به دلیل افزایش تقاضا و هزینه‌های حمل‌ونقل، قیمت‌ها افزایش یافتند. از سوی دیگر، واردات گوشت و اشباع بازار توانست تا حدی مانع از رشد بی‌رویه قیمت‌ها شود، اما همچنان در اواخر این فصل، برخی از انواع گوشت افزایش قیمت داشتند.

نوسانات قیمت در تابستان

تابستان سال ۱۴۰۳، شاهد تغییرات قابل توجهی در قیمت گوشت بود. در تیرماه، قیمت هر کیلو گوشت به ۷۵۰ هزار تومان رسید، اما در ماه بعد، به دلیل افزایش هزینه‌های تولید و کاهش میزان عرضه در بازار، قیمت‌ها جهش چشمگیری داشت و به ۹۵۰ هزار تومان رسید. این افزایش قیمت، فشار اقتصادی زیادی را بر مصرف‌کنندگان وارد کرد و سبب کاهش تقاضا در برخی از بخش‌های جامعه شد.

روند قیمتی در پاییز ۱۴۰۳

در فصل پاییز، قیمت گوشت تقریباً در همان سطح ۹۵۰ هزار تومان باقی ماند. بررسی‌های بازار نشان داد که در این فصل، تغییرات قابل توجهی در نرخ گوشت مشاهده نشد و قیمت‌ها تا به امروز نسبتاً ثابت بودند.

قیمت گوشت گوسفندی در ۱۱ بهمن ماه ۱۴۰۳ هم به ازای هر کیلو ۹۵۰ هزار تومان در بازار عرضه شد.

این پایداری نسبی را می‌توان به افزایش تولید داخل و ادامه واردات نسبت داد که توانست عرضه را در سطح مطلوبی نگه دارد. با این حال، به دلیل بالا بودن هزینه‌های تولید، قیمت‌ها همچنان برای بسیاری از مصرف‌کنندگان بالا و چالش‌برانگیز باقی ماند.

شرایط بازار و پیش‌بینی آینده

بررسی بازار حاکی از آن است که در حال حاضر، در زمستان افزایش تولید داخلی و افزایش واردات موجب ثبات نسبی در قیمت‌ها شده است. اما با وجود این ثبات، قیمت گوشت همچنان در سطح بالایی قرار دارد که یکی از مهم‌ترین دلایل آن، افزایش هزینه‌های تولید، حمل‌ونقل و نهاده‌های دامی است. از سوی دیگر، نرخ ارز و سیاست‌های اقتصادی دولت نیز نقش مهمی در تعیین قیمت این محصول دارند. اگر دولت بتواند شرایط تولید و واردات را بهبود ببخشد، امکان کاهش قیمت‌ها وجود خواهد داشت و اقشار مختلف جامعه می‌توانند راحت‌تر به این محصول اساسی دسترسی داشته باشند.

به طور کلی، روند قیمت گوشت در سال ۱۴۰۳ نشان می‌دهد که این بازار همچنان تحت تأثیر عوامل متعددی قرار دارد و سیاست‌گذاری‌های اقتصادی، نقش تعیین‌کننده‌ای در تنظیم قیمت‌ها و دسترسی مردم به این کالا خواهند داشت.

فرودگاه دبی: رکورد ۹۲ میلیون مسافر در سال

ساخت فرودگاه جدید دبی با ظرفیت ۲۷۰ میلیون مسافر!

گروه اقتصادی – فرودگاه جدید ریاض می تواند به رقیبی برای فرودگاه دبی تبدیل شود.

فرودگاه دبی رکود پذیرش بیش از ۹۲ میلیون مسافر در سال را ثبت کرد. این آمار مربوط به سال گذشته میلادی (۲۰۲۴) است. آخرین ماه سال گذشته میلادی (دسامبر ۲۰۲۴)، شاهد بیشترین مسافر در فرودگاه بود یعنی ۸,۲ میلیون. دلیل آن را می توان در میزبانی دبی از جشن های سال نو میلادی دانست. خبرگزاری فرانسه با اشاره به آمار جدید فرودگاه دبی، در گزارشی به چشم انداز آینده این مرکز سفرهای هوایی در جنوب خلیج فارس پرداخت.

آمار جدید فرودگاه دبی از سوی شرکت بهره بردار فرودگاه اعلام شده است. تعداد مسافران فرودگاه دبی در ۲ سال قبل (سال ۲۰۲۳) هم ۸۷ میلیون بود. فرودگاه جدید استانبول (رقیب جدی فرودگاه دبی در منطقه) در سال ۲۰۲۳ میزبان ۷۲ میلیون مسافر بود و به دومین فرودگاه پررفت‌وآمد اروپا و هفتمین فرودگاه پررفت‌وآمد جهان تبدیل شد. آمار مسافران فرودگاه دبی در سال ۲۰۱۹ یعنی قبل از بروز همه گیری کرونا، عدد ۸۹ میلیون و ۱۰۰ هزار مسافر بود. همه گیری کرونا، باعث کاهش شدید مسافرت ها به ویژه مسافرت های هوایی شد. در سال ۲۰۲۴، تعداد مسافران فرودگاه دبی از آمار قبل از همه گیری کرونا در سال ۲۰۱۹ فراتر رفت. خبرگزاری فرانسه افزود: فرودگاه این شهر اماراتی واقع در میان سه قاره آفریقا، آسیا و اروپا هم اکنون به عنوان مقام اول پررفت و آمدترین مرکز هوایی جهان مطرح شده است. خبرگزاری فرانسه ادامه داد دبی به عنوان مرکز تجارت و گردشگری و فعالیت های اقتصادی، شاهد افزایش ساکنان و قیمت املاک است. همزمان امارات برای تنوع بخشی به درآمدهای غیرنفتی اش تلاش می کند. در سال ۲۰۲۳ (دو سال قبل)، بیش از یک چهارم تولید ناخالص داخلی دبی (۲۷ درصد) از بخش هواپیمایی از جمله ۲ شرکت "هواپیمایی امارات" و "فرودگاه های دبی" بود. این موضوع در گزارش تاثیر اقتصادی این دو شرکت منتشر شده است. هر دو در مالکیت دولت دبی هستند. کشور امارات به صورت فدرالی / اتحادیه اداره می شود. این کشور دارای یک دولت فدرال / سراسری / ملی و همزمان ۷ دولت منطقه ای یا دولت شهر در ابوظبی، دبی، عجمان، شارجه، فجیره، ام‌القوین و راس الخیمه است. همیشه حاکم ابوظبی به عنوان رئیس دولت امارات و حاکم دبی، به عنوان نخست وزیر امارات تعیین می شوند.

ابوظبی به دلیل برخورداری از نفت و بیشترین مساحت، بزرگترین منطقه و ثروتمندترین است. ابوظبی پایتخت سیاسی امارات و دبی بزرگترین شهر و پایتخت اقتصادی این کشور است. دولت های منطقه ای یا دولت شهر در امارات، از اختیارات کامل در حوزه اجرایی، دادگاه و قضایی، پلیس، اقتصادی و فرهنگی برخوردار هستند.

فرودگاه دبی به دنبال رکورد ۱۰۰ میلیون مسافر

مدیرعامل فرودگاه های دبی (پل گریفیث) در مصاحبه با خبرگزاری فرانسه گفت که اطمینان دارد تعداد مسافران فرودگاه دبی در سال ۲۰۲۷ (۲ سال دیگر) از رکورد ۱۰۰ میلیون مسافر عبور می کند. وی با اشاره به افت بازار سفر هوایی بعد از شروع همه گیری کرونا افزود: به محض بهبود بازار ما آماده بودیم... به همین دلیل توانستم به ظرفیت فرودگاه بازگردیم. توانستیم شرکت های هواپیمایی جدید را تشویق کنیم. در نتیجه، شاهد رشد بخش های موازی بسیاری در سال گذشته بودیم.

گریفیث گفت: "این یک رابطه همزیستی و وابستگی بین وضعیت خوب بخش هوانوردی و وضعیت خوب اقتصاد شهر (دبی) است."

گریفیث گفت فرودگاه دبی از بهبود کُند خطوط هوایی رقیب و فرودگاه‌های محلی آنها سود می‌برد. علاوه بر این، رقبا با مانع تحویل کُند سفارش هواپیماهای جدید روبه رو هستند. وی افزود: "اگر هواپیماهای زیادی را از ناوگان خود خارج کنید؛ اگر کل ناوگان را از خدمت رسانی خارج کنید پس ادامه خدمت رسانی نیازمند تهیه هواپیماهای جدید است. ما می دانیم که تامین هواپیما از بوئینگ و ایرباس با چالش بسیار بزرگی روبه رو است". او ادامه داد: "اگر می خواهید برای خرید یک هواپیمای جدید الان سفارش دهید، احتمالاً زمان تحویل گرفتن هواپیما، طولانی‌ترین زمان ممکن خواهد بود".

وی افزود سختی های مرتبط با تقویت ناوگان های فعلی، بازنشستگی هواپیماها و خلبانان همه اینها باعث کمبود می شود این یعنی شرکت های هواپیمایی و فرودگاه هایی که دارای ظرفیت خالی هستند یعنی ظرفیت جذب مازاد تقاضا را دارند با تقاضاهای بیشتری روبه رو خواهند شد. دبی هم اکنون در حال پیش بینی رقابت با فرودگاه جدید و بزرگ تحت ساخت در شهر ریاض پایتخت کشور همسایه، عربستان سعودی است. عربستان سعودی همچنین برای رقابت، به دنبال راه اندازی شرکت هواپیمایی جدیدی به نام "ریاض ایر" است.

فرودگاه جدید، بازی را عوض می کند

دولت دبی همچنین در حال برنامه ریزی برای انتقال پروازها از فرودگاه فعلی دبی به فرودگاه جدید این شهر به نام "آل مکتوم" با سرمایه گذاری ۳۵ میلیارد دلاری است. فرودگاه جدید دبی در حومه این شهر خواهد بود.

فرودگاه جدید دبی (آل مکتوم) در منطقه جبل علی در فاصله ۳۰ کیلومتری دبی، قرار دارد. بخش کوچکی از فرودگاه در سال ۲۰۱۰ افتتاح شد اما قرار است در سال ۲۰۳۲ به صورت کامل افتتاح شود. در حال حاضر این فرودگاه بیشتر بر بخش انتقال هوایی بار متمرکز است. مدیرعامل فرودگاه دبی گفت: این یک تغییر بزرگ برای شهر و جهان خواهد بود، زیرا به ما ظرفیت لازم را می دهد تا بتوانیم برای افزایش پروازها و گسترش ناوگان هر دو شرکت هواپیمایی فلای دبی و امارات پیش برویم. مدیرعامل ادامه داد که اطمینان دارد تا سال ۲۰۲۷ تعداد مسافران فرودگاه دبی از عدد ۱۰۰ میلیون مسافر عبور کند. این اتفاق قبل از انتقال به فرودگاه جدید دبی (آل مکتوم) در سال ۲۰۳۲ رخ خواهد داد. فرودگاه جدید دبی با ظرفیت نهایی حدود ۲۴۰ میلیون مسافر در چند مرحله، گسترش خواهد یافت. انتظار می رود با فاصله زیاد، بزرگترین فرودگاه جهان باشد.

"شیخ محمد" حاکم دبی که همزمان نخست وزیر امارات هم هست پیش از این با انتشار توییتی فرودگاه دبی را "داستان موفقیت جهانی" توصیف کرده و گفته بود این فرودگاه به دنبال افزایش مقاصد پروازی خود از ۲۷۲ مقصد فعلی به ۴۰۰ مقصد در آینده است. او نوشته بود: فرودگاه دبی در سال گذشته میلادی (۲۰۲۴)، با ۹۲ میلیون مسافر، شلوغ ترین فرودگاه بین المللی جهان شناخته شد. در این مدت ۴۴۰ هزار پرواز انجام شد. فرودگاه دبی در سال گذشته میلادی، شاهد فعالیت ۱۰۶ شرکت هواپیمایی و پروازهایی به ۲۷۲ شهر در ۱۰۷ کشور جهان بود. همچنین فرودگاه دبی در ۱۰ سال گذشته، میزبان بیش از ۷۰۰ میلیون مسافر و ۳,۳ میلیون پرواز بود.

اکثر مسافران به فرودگاه دبی، ترانزیت هستند یعنی دبی مقصد نهایی آنها نیست بلکه در راه رسیدن به مقصد نهایی، مجبور به توقف کوتاه در فرودگاه دبی برای تغییر هواپیما و ادامه به سمت مقصد هستند. امارات ۱۰ میلیون نفر جمعیت دارد که یک میلیون نفر، شهروندان اماراتی و بقیه (۹ میلیون نفر)، شهروندان خارجی مقیم هستند. فرودگاه دبی مقر اصلی دو شرکت هواپیمایی بزرگ "امارات" و "فلای دبی" است. امارات ۳ فرودگاه بزرگ دبی، ابوظبی و شارجه دارد. فرودگاه ابوظبی مرکز هواپیمایی الاتحاد و فرودگاه شارجه هم مرکز هواپیمایی ایر عربیا (العربیه) است. فاصله فرودگاه ابوظبی تا دبی، ۱۵۰ کیلومتر و فاصله فرودگاه شارجه و دبی (۳۰ کیلومتر) است. فرودگاه ابوظبی در نیمه اول (۶ ماه نخست) سال ۲۰۲۴، میزبان ۱۴ میلیون مسافر بود. قبل از این فرودگاه شهر شارجه اعلام کرد در سال گذشته میلادی (۲۰۲۴)، میزبان بیش از ۱۷ میلیون مسافر بوده است. این رقم نشان دهنده افزایش سالانه ۱۱,۴ درصدی است. رئیس فرودگاه شارجه هم گفته بود فرودگاه به دنبال افزایش ظرفیت به رقم ۲۵ میلیون مسافر در سال تا سال ۲۰۲۷ (۲ سال دیگر) است.

جایزه بزرگ!!!

هانی تحریر

شعبه۱: نوبنیاد۳، مرکز خرید آرین، طبقه اول

شعبه۲: صدف، مرکز خرید بساک، طبقه همکف

۰۹۰۲۲۹۹۲۰۹۹

۰۷۶ ۴۴۴۵۴۹۶۳

Hany_tahrir

هانی تحریر