

جزئیات آسیب‌های وارده‌شده به فرودگاه‌ها و تجهیزات ناوبری در گفت‌وگو با رئیس سازمان هواپیمایی

هوانوردی زمین‌گیر نشد



• گفت‌وگو •

صنعت هوانوردی کشور در کمتر از یک‌سال، دو جنگ متوالی را پشت سر گذاشت؛ جنگ ۱۲‌روزه و جنگ ۴۰‌روزه موسوم به «جنگ رمضان». در این مدت، فرودگاه‌ها، رادارها، تجهیزات ناوبری و حتی هواپیماهای مسافربری هدف قرار گرفتند و بخشی از زیرساخت‌های غیرنظامی آسیب دید. با این حال، همین صنعت آسیب‌دیده توانست در فاصله‌ای کوتاه دوباره به چرخه فعالیت بازگردد و میزبان جابه‌جایی صدها هزار زائر در مراسم تشییع پیکره‌رهر شهید، سفرهای حج و عملیات اربعین باشد. ابودر شيرودی، رئیس سازمان هواپیمایی کشوری، در گفت‌وگوی پیش‌رو از جزئیات مدیریت صنعت حمل‌ونقل هوایی در شرایط جنگی، نحوه برانگنده‌سازی هواپیماها، آسیب‌های وارده‌شده به فرودگاه‌ها و تجهیزات ناوبری، برنامه‌های سازمان برای افزایش تاب‌آوری، وضعیت شرکت‌های هواپیمایی، قیمت بلیت و چشم‌انداز آینده این صنعت می‌گوید. به گفته او، صنعت هوایی کشور با وجود دهه‌ها تحریم و دو جنگ در یک‌سال، نه‌تنها از کار نیفتاد، بلکه توانست مأموریت‌های مهمی مانند حج، اربعین و جابه‌جایی مسافران مراسم تشییع را نیز به انجام برساند.

با توجه به تجربه دو جنگ در کمتر از یک‌سال، ابتدا تصویری کلی از آنچه بر صنعت هوانوردی کشور گذشت، ارائه دهید. در روزهای آغاز جنگ ۱۲‌روزه، مهم‌ترین تهدیدها چه بود و چه تصمیم‌هایی برای حفظ ایمنی پروازها و هواپیماها گرفته شد؟

در جنگ اول که به جنگ ۱۲‌روزه معروف شد، ما به صورت مشخص با یک دشمن مواجه بودیم. البته آمریکایی‌ها، اروپایی‌ها و برخی کشورهای منطقه نیز در حوزه‌های مختلف، بویژه در زمینه پدافند و اطلاعات، به رژیم صهیونیستی کمک می‌کردند، اما در حوزه آفندی، تقریباً می‌توان گفت که ما فقط با رژیم صهیونیستی مواجه بودیم. بنابراین، تهدیدهایی که مطرح می‌شد، نشان می‌داد حملات احتمالا از سمت غرب کشور انجام خواهد شد. رژیم صهیونیستی از نظر جغرافیایی به غرب ایران نزدیک‌تر است و طبیعی بود که احتمال حمله از آن منطقه بیشتر باشد. در نهایت نیز حملات عمدتاً از سمت غرب کشور صورت گرفت. عزم و اراده رژیم صهیونیستی در آن مقطع، ترور برخی مقامات و سران کشور، بویژه فرماندهان نظامی و همچنین هدف قرار دادن مجموعه‌ای از اهداف نظامی بود. رادارها، مناطق نظامی و شهرهای موشکی، بخشی از این اهداف بودند. در کنار آن، زیرساخت‌های کشور نیز در معرض تهدید قرار داشتند و فرودگاه‌ها و هواپیماها هم بخشی از زیرساخت‌های حیاتی محسوب می‌شوند. به همین دلیل، تصمیم درستی گرفته شد مبنی بر اینکه نیمه غربی کشور منطقه قرمز اعلام شود. از همان ابتدا دستور داده شد هواپیماها از مناطق غربی به سمت شرق کشور منتقل و پراکنده شوند؛ به‌خصوص هواپیماهایی که در فرودگاه‌های غربی مستقر بودند. این کار انجام شد و هواپیماها به

فرودگاه‌های شرق کشور منتقل شدند؛ فرودگاه‌هایی که در آن مقطع از نظر ایمنی و امنیت شرایط مناسبی داشتند. در نتیجه، به‌جز یک مورد در فرودگاه مشهد که یک هواپیما ارتش مورد اصابت قرار گرفت، در جنگ ۱۲‌روزه آسیب جدی به زیرساخت‌های فرودگاهی و هواپیماهای مسافربری وارد نشد.

پس از پایان جنگ ۱۲‌روزه، بازگشایی فضای هوایی کشور چگونه انجام شد؟ آیا بلافاصله امکان بازگشت پروازها به روال عادی وجود داشت؟ جنگ ۱۲‌روزه در خردادماه سال گذشته پایان یافت. پس از آن، تصمیم گرفته شد فضای هوایی کشور به تدریج بازگشایی شود. البته بازگشایی آسمان بدون هماهنگی با مجموعه پدافند و دیگر نیروهای نظامی امکانپذیر نبود و باید اطمینان حاصل می‌کردیم که سطح تهدید کاهش یافته است. بازگشایی کامل فضای کشور زمان زیادی طول کشید و حدود ۴۰ روز زمان برد تا فضای هوایی دوباره به شرایط طبیعی بازگردد. دلیل این تأخیر این بود که تهدیدها همچنان ادامه داشت و این نگرانی وجود داشت که رژیم صهیونیستی هر لحظه حمله دیگری انجام دهد. در چنین شرایطی نمی‌توانستیم صرفاً بر اساس پایان رسمی تهاجم، آسمان را به‌طور کامل باز کنیم.

وقتی مشخص شد فرودگاه‌ها و هواپیماهای مسافربری نیز هدف قرار می‌گیرند، آیا همچنان امکان پراکنده‌سازی هواپیماها وجود داشت؟

اساساً در جنگ ۴۰‌روزه، فرودگاه‌ها و هواپیماهای مسافربری به‌طور مستقیم هدف قرار گرفتند. فرودگاه مهرآباد در طول این جنگ ۳۵ بار مورد حمله قرار گرفت و هواپیماهای مسافربری مستقر در این فرودگاه نیز آسیب دیدند. در شیراز، یک هواپیمای مسافربری آسمان مورد اصابت قرار گرفت. در بوشهر، یک هواپیمای ایران‌ایر و در مشهد نیز یک هواپیمای ماهان هدف قرار گرفتند. این حملات نشان داد که هدف قرار دادن فرودگاه‌ها و زیرساخت‌های غیرنظامی دیگر برای دشمن خط قرمز محسوب نمی‌شود. در نتیجه، موضوع پراکنده‌سازی که در جنگ ۱۲‌روزه بیشتر با انتقال هواپیماها از غرب به شرق انجام شده بود، در جنگ ۴۰‌روزه معنی متفاوت پیدا کرد. این بار نمی‌توانستیم فقط به پراکنده‌سازی در داخل کشور اکتفا کنیم، زیرا تقریباً همه فرودگاه‌ها، البته با درجه‌ت مختلف، در معرض تهدید بودند. با این حال، پس از دریافت مجوز از مرکز پدافند، به شرکت‌های هواپیمایی اعلام کردیم هواپیماها خود را به هر مقصدی که برایشان مناسب‌تر و ایمن‌تر است منتقل کنند. در نتیجه، تعداد زیادی مجوز صادر شد. بخشی از هواپیماها در داخل کشور جابه‌جا شدند و تعدادی نیز برای افزایش ایمنی و کاهش ریسک، به خارج از کشور منتقل شدند. در چنین شرایطی، تصمیم گرفته شد برای هر هواپیما با هر فرودگاه، یک نسخه ثابت داشت. باید براساس نوع هواپیما، مقصد، وضعیت فرودگاه، تجهیزات ناوبری و سطح تهدید تصمیم گرفت.

چرا در چنین شرایطی، تخلیه و پاک‌سازی آسمان اهمیت زیادی دارد؟ این موضوع چه ارتباطی با ایمنی پروازهای غیرنظامی و عملیات پدافندی دارد؟

اهمیت «کلیر شدن» آسمان از این جهت است که تازمانی که فضای هوایی از هواپیماهای غیرنظامی و عبوری پاک نشده باشد، امکان انجام عملیات پدافندی با آزادی عمل کامل وجود ندارد.

وجود ندارد. یعنی نمی‌توانیم با اطمینان به دشمن حمله کنیم، چون ممکن است خدای ناکرده یک هواپیمایی غیرنظامی درگیر شود یا مورد اصابت قرار گیرد یا اینکه دشمن ممکن است بدون توجه به جان انسان‌ها حمله کند، اما ما چنین نگاهی نداریم. برای ما جان مسافران و خدمه پرواز اهمیت دارد و باید مطمئن شویم هیچ هواپیمایی غیرنظامی در مسیر عملیات یا در محدوده درگیری قرار ندارد. پس از آنکه سازمان هواپیمایی کشوری اعلام کرد فضای هوایی کشور بسته شده و آسمان کلیر است، هواپیماهایی که در نقاط مختلف قرار داشتند، به نزدیک‌ترین و مناسب‌ترین فرودگاه‌ها هدایت شدند. هدف این بود که هواپیماها در نقاطی قرار بگیرند که هم از نظر ایمنی شرایط بهتری داشته باشند و هم امکان مراقبت و پشتیبانی از آنها فراهم باشد. اما در همین مرحله، اتفاقی رخ داد که برای ما بسیار مهم و نگران‌کننده بود. آمریکایی‌ها نشان دادند که میان هدف قرار دادن اهداف نظامی و زیرساخت‌های غیرنظامی تفاوت چندانی قائل نیستند. برای مثال، یک هواپیمای ایران‌ایر که بر فراز بوشهر در حال پرواز بود، پس از آنکه به فرودگاه بوشهر هدایت شد و در آنجا فرود آمد، روز بعد مورد اصابت قرار گرفت. این اتفاق نشان داد که حتی فرودگاه و هواپیمای مسافربری نیز از نگاه دشمن در امان نیست و نمی‌توان صرفاً با انتقال هواپیماها به فرودگاه‌های مشخص، ایمنی آنها را تضمین کرد.

دوباره باز شود و شرکت‌های هواپیمایی بتوانند به چرخه فعالیت بازگردند. این موضوع هم از نظر خدمات‌رسانی به مردم اهمیت داشت و هم از نظر اقتصادی. هر روز توقف فعالیت شرکت‌ها، خسارت بیشتری به آنها و کل صنعت وارد می‌کرد. با هماهنگی مجموعه پدافند و نیروهای نظامی، تلاش کردیم بازگشایی آسمان در اولین فرصت انجام شود. این بار، بازگشایی بسیار سریع‌تر صورت گرفت. به‌تدریج فرودگاه‌ها به چرخه عملیاتی بازگشتند و هواپیماهای شرکت‌ها نیز دوباره فعالیت خود را آغاز کردند. شاید در روزهای جنگ، کمتر کسی تصور می‌کرد که صنعت هوایی بتواند با این سرعت به عملیات بازگردد. اما در همان ایام، پروازهای عملیاتی حج را داشتیم و تعداد زیادی از مسافران برای زیارت عتبات و انجام مناسک حج جابه‌جا شدند و به کشور بازگشتند. در کنار آن، مراسم تشییع پیکره‌رهر شهید برگزار شد. در این مراسم، نزدیک به ۳۵۰ هزار نفر تنها از طریق سه فرودگاه جابه‌جا شدند. این اتفاق نشان داد اگرچه این صنعت هوایی آسیب دیده بود، اما آسیب‌ها به اندازه‌ای نبود که آن را از کار بیندازد. این صنعت توانست خود را سرپا نگه دارد و مأموریت‌های مهم ملی و مذهبی را انجام دهد.

در عملیات اربعین سال گذشته، با تمام ظرفیتی که در اختیار داشتیم، حدود ۳۳۰ هزار نفر را جابه‌جا کردیم. امسال نیز ۳۲۱ هزار نفر جابه‌جا شدند. این در حالی بود که تأسیسات آسیب‌دیده، رادارها دچار مشکل شده و برخی فرودگاه‌ها نیز خسارت دیده بودند. با وجود این، توانستیم ظرفیت جابه‌جایی را تقریباً در همان سطح سال گذشته حفظ کنیم. اختلاف اصلی با سال گذشته کمتر از ۱۰ هزار نفر بود. این موضوع برای صنعت هوایی کشور مایه افتخار است و نشان می‌دهد این صنعت با وجود تمام آسیب‌ها توانسته عملیات خود را ادامه دهد. امیدواریم این روند و این اتفاقات خوب در آینده نیز ادامه پیدا کند.

آیا پس از برقراری آتش‌بس، آسیب دیدن زیرساخت‌های هوایی متوقف شد یا همچنان با خسارت‌هایی مواجه بودیم؟

خیر، حتی پس از آتش‌بس و در همین مردادماه نیز در مناطق فرودگاهی با آسیب‌های مواجه بودیم. بخش قابل توجهی از دستگاه‌های ناوبری و کمک‌ناوبری ما آسیب دیدند. این تجهیزات برای انجام پروازها، بویژه در شرایط دید کم یا بنابرین، بازگشت پروازها به آسمان به این معنا نبود که همه مشکلات به پایان رسیده است. بسیاری از همکاران ما هم‌زمان با انجام عملیات پروازی، در حال بررسی، تعمیر یا جایگزینی تجهیزات آسیب‌دیده بودند. گاهی یک فرودگاه دوباره فعال می‌شد، اما همچنان بخشی از تجهیزات آن نیاز به بازسازی یا تقویت داشت. این روند نشان می‌دهد بازسازی صنعت هوایی پس از جنگ، فقط به تعمیر باند یا بازگشت هواپیماها محدود نمی‌شود. رادار، سامانه‌های ناوبری، برج مراقبت، تجهیزات ارتباطی، ساختمان‌های عملیاتی و سامانه‌های پشتیبان، همگی باید بررسی و در صورت نیاز بازسازی شوند.

پس از پشت سر گذاشتن یک سال بحران، جنگ و تحریم، تاب‌آوری صنعت هوایی کشور را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

در بحث پایداری حمل‌ونقل، تاب‌آوری موضوع بسیار مهمی است. صنعت هوایی کشور سال‌هاست با تحریم مواجه است و تأمین قطعات نیز به‌شدت تحت تأثیر تحریم قرار دارد. این مشکلات طبیعتاً بر توان صنعت برای مقابله با بحران اثر می‌گذارد. مسأله مهم این است که از این پس چه اقداماتی باید انجام دهیم تا وابستگی کاهش پیدا کند و صنعت بتواند

پس از هر بحران، سریع‌تر به شرایط عادی بازگردد. من بارها گفته‌ام که همکاران ما صنعت هوایی، از بعد از جنگ ۱۲‌روزه تا امروز، حتی یک روز عادی و معمولی نداشته‌اند.

ابتدا جنگ ۱۲‌روزه را داشتیم، پس از آن با التهاب‌ها و مشکلات مربوط به فضای کشور مواجه بودیم، سپس جنگ ۴۰‌روزه اتفاق افتاد و بعد از آن نیز چند عملیات مهم هوایی، از جمله حج، اربعین و مراسم تشییع، انجام شد. اگر اعداد و عملکرد صنعت را بررسی کنیم، می‌بینیم با وجود همه این اتفاقات، فاصله زیادی با شرایط پیش از جنگ نداریم و صنعت هوانوردی همچنان به فعالیت خود ادامه داده است. اگر بخواهیم ارزیابی شفافی به مردم ارائه دهیم تا نگرانی نداشته باشند، باید بگوییم صنعت هوایی کشور از تاب‌آوری برخوردار است. البته ما نقاط ضعف خود را نیز شناسایی کرده‌ایم و محدودیت‌های

جدی داریم. بخشی از این محدودیت‌ها به تحریم‌ها مربوط است که از ابتدا وجود داشته و موضوع تازه‌ای نیست. دو جنگ اخیر نیز محدودیت‌های جدیدی به‌ما تحمیل کرد؛ هم در حوزه زیرساخت‌های غیرنظامی و هم در حوزه هواپیماها و تجهیزات مرتبط با صنعت هوایی. این محدودیت‌ها به مشکلات قبلی اضافه

شده‌اند، اما هیچ برآوردی نداریم که صنعت هوایی کشور زمین‌گیر شود. نگاه ما دقیقاً برعکس است. معتقدیم در حوزه تعداد صندلی، تعداد هواپیما و زیرساخت‌های هوایی غیرنظامی، در شش ماه آینده وضعیت بهتری نسبت به امروز خواهیم داشت و سال آینده نیز شرایط بهتر از امسال خواهد بود. اگر برنامه‌ها به‌نتیجه برسد و تحریم‌ها برداشته شود، طبیعتاً شرایط بسیار مطلوب‌تر خواهد شد؛ اما ما برنامه‌ریزی را بر مبنای ادامه تحریم‌ها انجام داده‌ایم. حتی با همین برآورد و در شرایط فعلی، معتقدیم وضعیت صنعت بهبود پیدا خواهد کرد.

در کنار تجربه عملی دو جنگ، چه تمهیداتی برای پدافند غیرعامل و مدیریت سطوح مختلف تهدید در نظر گرفته شده است؟

پدافند غیرعامل تعریف شده و در وزارت راه و شهرسازی نیز، علاوه بر دستورالعمل‌ها، یک راه در این زمینه صادر شده، برای هر سطح تهدید آمادگی لازم وجود دارد. شاید همه این موارد قابل طرح عمومی نباشد، اما واقعیت این است که آنچه تاکنون رخ داده، هنوز به سطح نهایی تهدیدهایی که برای آن برنامه‌ریزی کرده بودیم، نرسیده است. در مجموعه وزارت راه، برای هر سطح و مرحله تهدید، تمهیدات لازم اندیشیده شده و پاسخ‌ها نیز مشخص است. در سازمان هواپیمایی کشوری و مجموعه‌های هوایی نیز این موارد به همکاران اعلام شده است. همه همکاران می‌دانند در زمان بروز تهدید چه وظایفی دارند و باید چه اقداماتی انجام دهند. این آمادگی فقط به زمان وقوع حمله محدود نمی‌شود. پیش‌بینی مسیرهای جایگزین، انتقال هواپیماها، استفاده از فرودگاه‌های پشتیبان، حفظ ارتباط میان مراکز عملیاتی و بازگرداندن سریع تجهیزات به مدار، همگی بخشی از برنامه پدافند غیرعامل هستند.

برای شرایط بحران، چه فرودگاه‌هایی به‌عنوان فرودگاه پشتیبان یا آلترناتیو در نظر گرفته شده‌اند؟ فرودگاه‌های مختلفی به‌عنوان فرودگاه پشتیبان در نظر گرفته شده‌اند. در همین جنگ نیز تعداد زیادی از فرودگاه‌ها برای این منظور آماده بودند و این گونه نبود که فقط فرودگاه مشهد مورد استفاده قرار گیرد.

فرودگاه‌های زاهدان، کرمان و بسیاری از فرودگاه‌های شمال کشور، از جمله فرودگاه ساری، در این فهرست قرار داشتند. البته باید توجه کنیم که نوع تهدید در هر مقطع متفاوت است. در جنگ ۱۲‌روزه، نیمه شرقی کشور از نظر تهدید هوایی شرایط ایمن‌تری داشت؛ اما در جنگ ۴۰‌روزه، تقریباً همه فرودگاه‌ها آسیب‌پذیر بودند، البته برخی کمتر و برخی بیشتر. بنابراین، فرودگاه پشتیبان یا آلترناتیو وجود داشت و این موضوع به شرکت‌های هواپیمایی نیز اعلام شد. اما هر فرودگاهی برای پذیرش هر نوع هواپیما مناسب نیست. برخی فرودگاه‌ها تجهیزات ناوبری و کمک‌ناوبری لازم برای فرود هواپیماهای پهن‌پیکر را ندارند. در بعضی موارد نیز طول و اندازه باند، امکانات زمینی یا شرایط عملیاتی اجازه پذیرش هواپیماهای بزرگ را نمی‌دهد.

در نهایت، فرودگاه‌هایی که از نظر تجهیزات ناوبری و کمک‌ناوبری، طول و اندازه باند و دیگر الزامات فنی شرایط لازم را داشتند، به‌عنوان فرودگاه پشتیبان در نظر گرفته شدند. تصمیم‌گیری درباره مقصد هر هواپیما نیز بر اساس همین مجموعه عوامل انجام می‌شود.

در حال حاضر چند فروند هواپیما در چرخه فعال صنعت هوایی کشور قرار دارند؟

در حال حاضر حدود ۱۴۰ فروند هواپیما فعال هستند. البته «هواپیمای فعال» تعریف مشخصی دارد و نباید تصور کرد همه این هواپیماها هم‌زمان در آسمان در پروازند. ما یک مجموعه هواپیمایی عملیاتی داریم که از میان آنها، تعدادی در حال پرواز هستند و تعدادی نیز در مرحله چک و تعمیرات قرار دارند. زمان این چک‌ها نیز متفاوت است؛ یک چک ممکن است ۳۰ روز طول بکشد، چک دیگری بلندمدت‌تر باشد و برخی بررسی‌ها نیز به‌صورت روزانه انجام شوند. به همین دلیل، تعداد هواپیماهای در حال پرواز به‌صورت مستمر تغییر می‌کند. ممکن است یک هواپیما امروز در حال انجام پرواز باشد و فردا برای انجام چک دوباره از چرخه پرواز خارج شود و هواپیمای دیگری جای آن را بگیرد. مهم این است که ظرفیت عملیاتی صنعت را در نظر بگیریم. در حال حاضر تقریباً همان حدود ۱۴۰ فروند هواپیما فعال را در اختیار داریم و حتی تعداد هواپیمایی که نسبت به پیش از جنگ به چرخه عملیاتی اضافه شده‌اند، افزایش پیدا کرده است.

از میان هواپیماهای فعال، چند فروند در جریان جنگ آسیب دیدند و وضعیت آنها اکنون چگونه است؟

از میان هواپیماهایی که در حال پرواز یا در چرخه فعال بودند، تعداد هواپیماهای آسیب‌دیده کمتر از ۱۵ فروند بود. در برخی موارد، انهدام کامل اتفاق افتاد و هواپیما به‌طور کامل از بین رفت. در موارد دیگر، آسیب‌ها در حد اصابت ترکش یا صدمه به بخش‌هایی از بدنه و تجهیزات بود. این هواپیماها پس از انتقال به مراکز تعمیراتی، بررسی شدند و بخشی از آنها توانستند دوباره فعالیت خود را آغاز کنند. بنابراین، شدت آسیب‌ها به اندازه‌ای نبود که بتوان گفت کل صنعت از کار افتاده یا لاوگان کشور زمین‌گیر شده است. همان‌طور که گفتیم، در حال حاضر تقریباً همان حدود ۱۴۰ فروند هواپیمای فعال را داریم و تعداد هواپیماهای اضافه‌شده به چرخه عملیاتی نیز افزایش یافته است. این هواپیماها نسبت به دوره پیش از جنگ به ناوگان عملیاتی اضافه شده‌اند. طبیعی است که بازگرداندن هواپیماهای آسیب‌دیده به عملیات، به زمان، قطعه و بررسی‌های فنی دقیق نیاز دارد. ایمنی را نمی‌توان فدای سرعت کرد. هر هواپیما پس از انجام تعمیرات و تأیید کارشناسان فنی، اجازه بازگشت به چرخه پروازی را دریافت می‌کند.

آیا شرکت‌های هواپیمایی خارجی برای ازسرگیری پروازهای خود به ایران اعلام آمادگی کرده‌اند؟

در حوزه شرکت‌های خارجی، با چند شرکت مذاکره کرده‌ایم و چند شرکت نیز خودشان برای ازسرگیری پروازها اعلام آمادگی کرده‌اند. صرف‌نظر از مسائل سیاسی، رفت‌وآمد شرکت‌های هواپیمایی برای خود آنها نیز منفعت اقتصادی دارد. بنابراین نمی‌توان گفت شرکت‌ها علاقه‌ای به بازگشت ندارند. در حال حاضر دو یا سه شرکت خارجی برای آغاز دوباره پروازها اعلام آمادگی کرده‌اند. البته اتفاقاتی در منطقه رخ داد که باعث شد این روند کمی طولانی‌تر شود. عهدشکنی‌هایی که آمریکایی‌ها انجام دادند و همچنین برخی حوادثی که در منطقه جنوب رخ داد، موجب شد شرکت‌ها با احتیاط بیشتری تصمیم بگیرند. اگر شرایط در همین وضعیت فعلی و بدون مناقشه ادامه پیدا کند، پیش‌بینی ما این است که در هفته‌های آینده، بویژه طی یک یا دو هفته آینده، برخی شرکت‌های هواپیمایی خارجی پروازهای خود را آغاز کنند. در حال حاضر، تعداد پروازهای عبوری از آسمان ایران نیز بسیار کم شده. بازگشت این پروازها علاوه بر اهمیت اقتصادی، نشان‌دهنده افزایش اعتماد شرکت‌های بین‌المللی به امنیت و پایداری فضای هوایی کشور خواهد بود.

• ادامه در صفحه ۱۳