

سوانح هوایی و تأثیر آن بر توسعه‌ی صنعت گردش‌گری ایران در عرصه‌ی جهانی

علی اصغر صراف‌زاده¹

امیر محسن مدنی²

تاریخ دریافت: 1390/6/14 - تاریخ پذیرش: 1390/7/17

چکیده

این مقاله به مطالعه‌ی نقش سوانح هوایی و تأثیر آن بر توسعه‌ی صنعت گردش‌گری ایران در عرصه‌ی جهانی می‌پردازد. ابتدا تاریخچه‌ی پرواز و وضعیت ایران در بازار جهانی گردش‌گری و همچنین ازدیاد اوقات فراغت بررسی شده و ضمن ارائه‌ی جدیدترین اطلاعات آماری از وب‌گاه‌های «یاتا» و «ایکائو» مدل مفهومی عوامل تأثیرگذار بر ارتقا و تنزل صنعت گردش‌گری ایران در عرصه‌ی جهانی ارائه شده است. یافته‌های تحقیق نشان داده است سوانح هوایی تنها عامل ناکامی صنعت گردش‌گری ایران نیست بلکه تصمیم‌گیری‌های نامناسب، سوءمدیریت، تبلیغات نادرست و تحریم‌های بین‌المللی بیشترین تأثیر را در عدم رشد و پیشرفت صنعت گردش‌گری ایران در عرصه‌ی جهانی داشته است.

واژه‌های کلیدی: صنعت گردش‌گری، گردش‌گری، صنایع هواپیمایی، ایکائو، یاتا، خطاهای انسانی، سوانح هوایی.

مقدمه

پایان‌پذیر بودن ذخایر و منابع اقتصادی مانند نفت و گاز صنایع کشورهای گوناگون را در خطر قرار داده است. نفت به‌مثابه‌ی کالایی اقتصادی و سیاسی یکه‌تاز عرصه‌ی جهانی شده است و «قیمت نفت» همچون شاخصی مؤثر بر روند تحولات جهانی خودنمایی می‌کند. در این میان از یک سو کشورهای صادرکننده‌ی نفت (که درآمد حاصل از فروش نفت اساس اقتصادی‌شان را تشکیل می‌دهد) به علت نبود تنوع در درآمد و اشتغال‌زایی و از طرف دیگر کشورهای واردکننده‌ی نفت (که برای ادامه‌ی حیات صنایع خود نیازمند این مایع حیاتی‌اند) به علت نوسان‌های شدید قیمت به‌ویژه در دهه‌ی اخیر توجه خود را به کسب درآمد بیشتر از دیگر بخش‌های اقتصادی معطوف کرده‌اند؛ بخش‌هایی که کم‌وبیش متأثر از پدیده‌ی جهانی شدن‌اند. از جمله مهم‌ترین این صنایع صنعت توریسم است که سومین صنعت حال حاضر جهان پس از نفت و خودرو بوده و نقش بسیار مهمی در اشتغال‌زایی و درآمدزایی کشورها ایفا می‌کند. در واقع تأثیرات عمده‌ی مذاکرات دور اروگوئه‌ی «WTO» بر دو صنعت نفت و خودرو موجبات نگرانی بسیاری از کشورهای در حال توسعه با اقتصاد تک‌محصولی، را فراهم آورد. این نگرانی‌ها خود می‌-

¹ عضو هیأت علمی دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات تهران.

² عضو هیأت علمی دانشگاه آزاد اسلامی، واحد شهرری (مسئول مکاتبات).

تواند عامل انگیزشی مهمی در سوق دادن سیاست‌های اقتصادی نوین در توجه و توسعه‌ی بیشتر صنعت توریسم باشد. در عصر کنونی کشورها و جوامع بشری به صورت فزاینده‌ای به این حقیقت پی برده‌اند که برای حفظ وضع اقتصادی خود باید ابتکار عمل به خرج داده و درصدد یافتن راه‌های تازه‌ای برای گسترش روابط تجاری خود و خروج از وابستگی به تک‌محصول‌ها باشند. اگرچه در مناطق گوناگون شرایط متفاوتی بر تجارت حاکم است لیکن صنعت توریسم همواره توانسته عاملی مهم در جهت بهبود وضع اقتصادی جوامع و کشورها باشد.

صنعت توریسم گسترده‌ترین صنعت خدماتی و مهم‌ترین صنعت اشتغال‌زا در دنیا محسوب می‌شود. میزان سرمایه‌گذاری برای ایجاد یک فرصت شغلی در صنعت توریسم بسیار پایین‌تر از دیگر صنایع است و به عبارت دیگر اشتغال‌زایی در این صنعت به سرمایه‌گذاری کمتری نیاز دارد و تردیدی نیست که همه‌ی کشورها در رقابتی تنگاتنگ در پی بهره‌گیری از مزایای اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و به‌ویژه دریافت سهم بیشتری از درآمد جهانی حاصل از توریسم و همچنین بالابردن سطح اشتغال در کشور متبوع خودند.

صنعت توریسم بزرگ‌ترین صنعت خدماتی جهان است که درآمد حاصل از آن بیش از 500 میلیارد دلار است. از سال 1990 تا 2005 حدود 40 میلیون شغل از طریق این صنعت در جهان ایجاد شده که میانگین 5/2 میلیون نفر در سال را نشان می‌دهد. پیش‌بینی آن است که سهم اشتغال مستقیم در صنعت توریسم به 13 درصد و در بخش غیرمستقیم به 33 درصد ارتقا یافته و تأثیرات بیشتر خود را تا سال 2010 به نمایش گذارد (اطلاعیه سازمان جهانی توریسم 2004). تعیین آثار صنعت جهان‌گردی بر سیستم اقتصادی این امکان را فراهم می‌سازد که به نقش بسیار مهم آن در پیشرفت وضع اقتصادی جوامع پی برد. از آنجا که توریست و مسافر خارجی منبع مهم ارزی است بنابراین این صنعت به‌طور مستقیم در افزایش تولید ناخالص ملی نقش دارد. تراز پرداخت‌ها که نشان‌دهنده‌ی معاملات بین‌المللی هر کشور است شاخص و منبع روشنی از آثار صنعت توریسم بر اقتصاد کشورها است. اشتغال‌زایی این صنعت - به‌طور مستقیم و غیرمستقیم - هم‌اکنون درصد بالایی از نیروی کار ماهر و نیمه‌ماهر دنیا را به خود اختصاص داده است. طبق آمار شورای جهان‌گردی و مسافرت جهانی از هر 9 کارگر و کارمند در سراسر دنیا یک نفر در صنعت جهان‌گردی مشغول است (طبق همین آمار در سال 2005 از کل نیروی کار دنیا 3/11 درصد به‌طور مستقیم و غیرمستقیم در این صنعت مشغول بوده‌اند).

سازمان‌ها و شرکت‌های بسیار زیادی در گستره‌ی فعالیتی صنعت توریسم قرار دارند و استخوان‌بندی این صنعت را تشکیل می‌دهند. درحقیقت این صنعت بسیار پیچیده است و شامل بخش‌های گوناگون خصوصی و عمومی، حمل‌ونقل، مهمان‌پذیرها، فروشگاه‌ها، شرکت‌های عرضه‌کننده‌ی مواد غذایی و... است. از این رو به راحتی نمی‌توان این فعالیت‌ها را تفکیک و نقش آن‌ها را در این صنعت به‌طور دقیق مشخص کرد. مطمئناً در نگاه اول به این صنعت چند بخش که به‌صورت برجسته نمایان‌اند یعنی صنعت حمل‌ونقل، هتل‌داری، منابع انسانی و نظام اطلاعاتی و اطلاع‌رسانی بیشتر از دیگر عوامل به چشم می‌آیند. درحقیقت می‌توان گفت صنعت جهان‌گردی چند قلب دارد که هرکدام به‌نوبه‌ی خود موجب حیات این صنعت‌اند.

سیستم حمل‌ونقل یکی از قلب‌های صنعت جهان‌گردی است. خط اتصال بین مقصد، هتل، جاذبه‌ها و مکان‌های توریستی که کارایی، راحت بودن و میزان سلامت و امنیت این سیستم تعیین‌کننده‌ی نوع تجربه و کیفیتی است که از

سفر به دست می‌آید. میان پیش‌رفت سیستم حمل‌ونقل و رشد صنعت جهان‌گردی رابطه‌ی مستقیم برقرار است (در برخی شرایط هزینه‌ی این بخش بیشترین قسمت هزینه‌های سفر را تشکیل می‌دهد). در زنجیره‌ی توریسم یکی دیگر از حلقه‌های بسیار مهم هتل و هتل‌داری است. صنعت میهمان‌داری که شامل پذیرایی و عرضه‌ی مواد غذایی به مسافران می‌شود از نظر اشتغال‌زایی، تولید و درآمد بخش بزرگی از صنعت جهان‌گردی را تشکیل می‌دهد و میزان تسهیلاتی که میهمان‌پذیرها ارائه می‌دهند بازتابی از نیازها و سلیقه‌های مختلف مسافران است. مسئله‌ی بهبود کیفیت خدمات و محصولات - که آینده‌ی جهان‌گردی در گرو آن است - شامل ارکان و البته محدودکردن تأثیر این صنعت به چند بخش که به‌صورت مستقیم در ارتباطاند (هتل‌داری و آژانس‌های مسافرتی و رستوران‌ها) نمی‌تواند چندان درست باشد. همان‌طوری که اثرپذیری صنعت توریسم از تمام بخش‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور انکارناشدنی است. طیف گسترده‌ای از حوزه‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، محیط زیستی، عمومی و خصوصی، انسانی و مالی و سرمایه‌ای، شهری و روستایی به‌طور مستقیم و غیرمستقیم، به‌صورت فعال یا نیمه‌فعال، متأثر از یا مؤثر بر این صنعت‌اند.

با پیش‌رفت جوامع بشری و تغییر در روش زندگی شیوه‌های سفر و جابه‌جایی نیز دگرگون شده است. به دست‌آوردن غذا، دوری‌جستن از خطر و رسیدن به مناطق خوش‌آب‌وهوا دلایل اولیه‌ی سفر بود اما به‌تدریج این‌گونه سفرها نیز با پیش‌رفت جامعه‌ی بشری تغییر کرده و با توجه به جای‌گاه اجتماعی افراد انگیزه‌های سفر نیز تغییر یافته است. در دنیای امروز انگیزه‌های دیگری همچون تبادل کالا و تجارت، زیارت اماکن مقدس، ورزش و تفریح، کسب دانش و تجربه، فرار از گرما، کسب آرامش روانی، تماشای مناظر طبیعی و بکر، دیدن دوستان و بستگان، حضور در همایش‌ها، مأموریت کاری، سفر تشویقی، حادثه‌جویی و کنجکاوی، استراحت و درمان، کسب اعتمادبه‌نفس و لذت‌جویی و... دلایل گردش‌گری شده‌اند (Bull 1995).

از دید جهان‌گردی مسافرت‌های هوایی مهم‌ترین حلقه‌ی اتصال جهان‌گردان و مقاصد گردش‌گری در نقاط دوردست است. به این لحاظ رعایت استانداردهای هوانوردی نقش اساسی در گسترش گردش‌گری و سفرهای هوایی ایفا می‌کند. باوجود این هواپیما تنها وسیله‌ی سفر محسوب نمی‌شود و در جوامع پیشرفته به حمل‌ونقل ریلی، سفر دریایی و حمل‌ونقل جاده‌ای نیز توجه ویژه می‌شود. همگام با تحولات گوناگون در تمامی عرصه‌ها وسایل حمل‌ونقل و مسافرت نیز بر پایه‌ی ابداعات و اختراعات کم‌نظیر طراحان صنعتی با حس زیبایی‌شناسانه پیش‌رفت‌های چشم‌گیری کرده است. در پی ساخت خورو بنز آلمانی (1851) در نخستین سال‌های قرن بیستم، در ایالات متحده شرکت فورد پیش‌رو تولید انبوه خودرو مدل T شد و بخش بزرگی از جامعه که توان خرید خودرو داشتند به این محصول جدید روی آوردند. این امر سبب شد تا حمل‌ونقل ریلی رونق گذشته را از دست بدهد و با استقبال مردم از سفر با خودرو به حمل‌ونقل جاده‌ای نیز توجه شود. به همین ترتیب رشد و گسترش صنعت هواپیمایی عامل کم‌رونقی خطوط کشتی‌رانی شد و درمقابل سبب تنوع شیوه‌های سفر (زمینی، هوایی و دریایی) گردید. بنابراین مسافرت به کلی دستخوش تحول شده و انواع گردش‌گری به‌تدریج توانست جای‌گاه خاص خود را در زندگی امروزی بشر به‌دست آورد.

تعریف و مفهوم جهانی شدن

جهانی شدن پدیده‌ای است که بروز آن در عصر حاضر موجب تغییر و تحولات بسیاری در زمینه‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی در عرصه‌ی بین‌المللی شده و کشورهای بسیاری را به چالش کشیده است. به طوری که بی‌شک مهم‌ترین و بارزترین وجه تمایز اقتصاد امروز و دیروز جهانی شدن است. جهانی شدن برای بیماری‌های اقتصادی جهان تجویز شده و چنین ادعا می‌شود که جریان آزاد سرمایه، نیروی کار، کالا و اطلاعات بدون دخالت دولت و دیگر شکل‌های مداخله تنها راه رسیدن به سعادت جهانی است. در دوران سرمایه‌داری بازرگانان ناچار بودند که کل سرمایه‌ی تجاری خود را به دور و نزدیک ببرند زیرا بدون وسعت دادن به حوزه‌ی فعالیتشان در رقابت نابود می‌شدند.

امروزه از مفهوم و واژه‌ی جهانی شدن تعاریف متفاوتی شده است. گروهی آن را مفهومی عام یعنی درهم-ادغام شدن بازارهای جهان در زمینه‌های تجارت، سرمایه‌گذاری مستقیم و جابه‌جایی و انتقال سرمایه، نیروی کار و فرهنگ در چارچوب نظام سرمایه‌داری بازار آزاد و نهایتاً سرفروآوردن در برابر قدرت‌های جهانی بازار می‌دانند. گروه دیگری آن را پیروزی نظام سرمایه‌داری در جهان می‌دانند و گروهی از آن به مثابه‌ی وجود رقابتی بی‌قید و شرط در سطح جهان به گونه‌ای که کشورهای غنی را ثروت‌مندتر و کشورهای فقیر را فقیرتر می‌کند یاد کرده‌اند. گروهی هم از آن در مقام عصر تحول عمیق سرمایه‌داری برای همه‌ی انسان‌ها نام برده‌اند. باین همه باید گفت جهانی شدن از نظر تمامی این گروه‌ها حول محور مفهومی می‌چرخد و آن اینکه این مفهوم بیان‌گر روندی مستمر و مداوم در رقابت میان قدرت‌های بزرگ، نوآوری فناورانه، جهانی شدن تولید و مبادله و به معنای نوگرایی (مدرنیسم) است. اما به هر حال باید گفت آنچه از دید مفاهیم نظری به این پدیده اطلاق گردیده است با آن چیزی که امروزه در صحنه‌ی بین‌المللی مواجهیم تفاوت‌های بسیار دارد. همان‌طور که در ادبیات موضوع طرح گردیده است از جهانی شدن در معنای به استقبالیکی جهان رفتن، آشنایی با فرهنگ‌های دیگر و احترام به آرا و نظریه‌های دیگران یاد گردیده است. اما روند تحول جدیدی که در دنیای امروز در قالب بازاریابی و نظامی جدید تعریف می‌شود مفهومی با عنوان جهان‌گرایی است که به معنای نفی دیگران و نفوذ در فرهنگ‌های دیگر در محل برخورد ایدئولوژی‌ها است. در برداشت‌های دیگر جهانی شدن فرایند کوتاه‌کردن فاصله‌ها، تغییر در تجارب زمانی و... است (Rizvi ۲۰۱۱).

این تحول در ابعاد گوناگونی در جهان امروز ایجاد گردیده است؛ در بعد اقتصادی شامل گسترش و یک-پارچگی بازارهای مالی، مبادلات تجاری، ایجاد سازمان‌های اقتصادی بین‌المللی نظیر اکو، نفتا، آس‌آن، اتحادیه‌ی پولی کشورهای اروپایی (یورو)، ادغام شرکت‌های بزرگ تولیدی (کرایسلر - دایملر)، در بعد سیاسی این تحول با سقوط نظام‌های تمامیت‌خواه و اقتدارگرایانه، گرایش به دموکراسی و تکثر (پلورالیسم) سیاسی و احترام به حقوق بشر بوده است، و در بعد فرهنگی گرایش به سوی ایجاد فرهنگی جهانی با ارزش و معیارهای خاص و در نهایت در بعد ارتباطات شامل گسترش بی‌حدومرز شبکه‌های ماهواره‌ای و اینترنت در اقصی نقاط جهان است.

در بررسی آثار و پیامدهای جهانی شدن بر اقتصاد باید به این نکته توجه داشت که جهانی شدن اقتصاد آثار و پیامدهای متفاوتی بر کشورهای جهان اعم از توسعه‌یافته و در حال توسعه دارد. به عبارت ساده‌تر علاوه بر تأثیر

عمومی جهانی شدن بر اقتصاد متناسب با ویژگی‌های ساختاری هریک از کشورها پیامد ویژه‌ای متناسب با ساختار اقتصادی آنان را نیز در بر دارد.

از منظری کلی و عمده می‌توان آثار عمومی جهانی شدن اقتصاد را به صورت زیر عنوان کرد:

1. افزایش رقابت؛
2. وابستگی بیشتر اقتصاد کشورها؛
3. به چالش کشاندن دولتها؛
4. گسترش تقسیم کار بین المللی (دعایی و عالی 1384: 45)

در جهان امروز صنعت گردش‌گری و جذب توریسم از صنایع و منابع مهم درآمد اقتصادی محسوب می‌شود و کشورهای جهان سعی دارند با سرمایه‌گذاری‌های کلان در بخش گردش‌گری برای جذب هرچه بیشتر توریست در مقام منبع درآمدی اقدام کنند.

تاریخچه پرواز

آروزی پرواز در 1903 (1282ش) با پرواز ویلبر و اوریل رایت، برادران دوچرخه‌ساز امریکایی، به حقیقت پیوست و 7 سال بعد در 1910 (1289ش) سفرهای هوایی در آلمان آغاز شد و سپس در 1914 (1293ش) نخستین خط هوایی در ایالات متحده دایر گردید (مدنی 1381). در 1935 (1316ش) نخستین هواپیمایی که مسافران را جابه‌جا کرد هواپیمای DC-3 دو موتوره‌ی ملخ‌دار بود که توانست 21 مسافر را حدود 305 کیلومتر جابه‌جا کند. طی دوران جنگ جهانی دوم صنعت هواپیمایی و مسافرت‌های هوایی به سرعت پیشرفت کرد و در نتیجه هواپیماهای مسافربری بزرگ‌تری که با سرعت بیشتری پرواز می‌کردند ساخته شدند. هواپیماهای بوئینگ DC-8 و 707 در دهه‌ی 1950 به خدمت گرفته شدند. با به‌کارگیری این نوع هواپیماهای جت تعداد بیشتری از مردم توانستند با آن‌ها مسافرت کنند و در دهه‌های 1960 و 1970 صنعت هواپیمایی شاهد رشد بسیار سریعی بود. نسل بعدی هواپیماهای گول‌پیکر DC-10 و ایرباس A-300 بودند که لازمی به‌کارگیری این هواپیماها دارا بودن مسیرهای مناسب و کافی برای پرواز و باند فرود مناسب بود.

تاریخچه‌ی حمل‌ونقل هوایی ایران نشان می‌دهد اولین تجربه‌ی پرواز، مربوط به اواسط دوران سلطنت ناصرالدین‌شاه، در اواخر دوران انقلاب صنعتی (1850-1750) است که یک بالن‌سوار بر روی شمس‌العماره به پرواز درآمد. در زمان احمدشاه قاجار (1304-1288ش) نیز اولین پرواز با هواپیما به شکلی نمایشی در میدان مشق تهران انجام شد (مدنی 1381).

26 سال پس از نخستین پرواز برادران رایت در «کیتی هاک» کارولینای شمالی، به دلایل سیاست خارجی ایران و آلمان، چند سال پس از پایان جنگ جهانی اول (1918-1914) و اندکی پیش از آغاز جنگ جهانی دوم (1939-1945) در تاریخ 20 بهمن 1304 خورشیدی (1925) هم‌زمان با سلطنت پهلوی اول لایحه‌ای به مجلس شورای ملی ایران فرستاده شد که طی آن حق انحصاری هواپیمایی در ایران به مدت 5 سال به یک شرکت هواپیمایی آلمانی به نام «یونکرس» واگذار گردید و این سرآغاز حیات هواپیمایی ایران است. از ابتدای دهه‌ی

1340 با پیشرفت‌های نسبی در زمینه‌های گوناگون، سفر با هواپیما به‌مرور نزد ایرانیان به‌ویژه حجاج فراگیر شد و آنان توانستند با صرف حداقل زمان به زیارت بروند. هواپیماهای بوئینگ 747 که گول‌پیکر بوده و توان حمل 500 مسافر را دارند از دهه‌ی 1970 زائران خانه‌ی خدا را به بهترین شکل جابه‌جا کرده است.

بنابراین عوامل گوناگونی همچون نوآوری‌های صنعت حمل‌ونقل، پیشرفت‌های کم‌نظیر در عرصه‌ی فناوری‌های ارتباطی، تغییرات سیاسی و اقتصادی، تغییر در ترکیب جمعیت و همچنین عامل ویژه‌ای به نام ازدیاد اوقات فراغت توانسته‌اند بر رشد گردش‌گری اثر گذارند. به نظر هربرت وبر اوقات فراغت باید نیازهای درونی انسان را برآورده سازد و گردش‌گری یکی از بهترین راه‌های لذت‌بردن از اوقات فراغت محسوب می‌شود. در مارس 1993 کمیسیون آمار سازمان ملل متحد تعریف ارائه‌شده از جهان‌گردی به‌توسط سازمان جهانی جهان‌گردی را پذیرفت. بر اساس این تعریف جهان‌گردی عبارت است از «مجموعه فعالیت‌های افرادی که به مکان‌هایی خارج از محل زندگی و کار خود به‌قصد تفریح و استراحت و انجام امور دیگر مسافرت می‌کنند و بیش از یک سال متوالی در آن مکان نمی‌مانند» (Doswell 1997).

در همه‌ی کشورها گردش‌گری از مهم‌ترین عوامل پیشرفت به حساب می‌آید. توسعه‌ی امکانات گردش‌گری در همه‌ی زمینه‌ها مانند راه‌های ارتباطی، هتل‌ها، پارک‌های تفریحی، تأسیسات ورزشی، جشنواره‌ها و... نشان پیشرفت بوده و با عنوان جهانی‌شدن صورت می‌پذیرد. صنعت گردش‌گری پس از صنایع نفت و خودروسازی از صنایع مهم و درآمدزای جهان در هزاره‌ی سوم به‌شمار می‌رود. از این‌رو این صنعت طی این دهه‌ها از رشد چشم‌گیری برخوردار شد و اقتصاد گردش‌گردی ایران نیز از این تحول بی‌بهره نماند. با این‌حال طی سال‌های 1359 تا 1389 به‌علت خطاهای چشم‌گیر انسانی در زمینه‌های گوناگون مدیریت و فرسودگی هواپیماهای مسافری، خطوط پروازی ایران ناامن شده و با افزایش سوانح هوایی ضمن از بین رفتن سرمایه‌های مادی و معنوی برگشت‌ناپذیر ورود گردش‌گران نیز کاهش یافته است.

تحقیقات نشان می‌دهد اقتصاد گردش‌گری میزان مسافرت‌ها و تبعات و آثار اقتصادی آن‌ها را اعم از مستقیم، غیرمستقیم و القایی می‌سنجد. گردش‌گری، علاوه بر جنبه‌های اقتصادی، ابعاد دیگری نیز دارد که از آن جمله می‌توان به آثار روان‌شناختی، جامعه‌شناختی، زیست‌محیطی و سیاسی اشاره کرد (Lunderg 1995). همچنین براساس پژوهش‌های انجام‌شده به‌وسیله‌ی سازمان جهانی گردش‌گری، در حال حاضر گردش‌گری به مهم‌ترین فعالیت اقتصادی جهان تبدیل شده که هم از خاصیت ارزآوری برخوردار است و هم سبب توزیع قدرت خرید در سراسر کشور میزبان می‌گردد.

ایران در بازار جهانی توریسم

در کشور ما، چنان‌که باید، توریسم جای‌گاه واقعی خود را نیافته است. با وجود موقعیت مناسب جغرافیایی و مواهب طبیعی، فرهنگی و اسلامی، با موقعیت بسیار مناسب میان دنیای غرب و شرق، به‌علاوه داشتن انواع جاذبه‌های عرضه‌پذیر به بازارهای توریستی جهان درآمد ارزی ایران از این بابت ناچیز است. سیاحانی که پس از اسلام به ایران سفر کرده‌اند، همچون ابن‌حوقل و مقدسی یا یاقوت حموی، مشاهدات خود را در سفرنامه‌ها و کتاب‌های

خود درباره‌ی ایران و شهرهای آن و شرایط جغرافیایی نوشته‌اند یا جهان‌گردانی غیراسلامی که در عهد صفویه به ایران سفر کرده اند در سفرنامه‌های خود اصفهان و آثار تاریخی آن را توصیف کرده‌اند که همه شواهدی دال بر وضعیت ایران و ارتباط آن با صنعت توریسم است. ایران در مقام کشوری توریستی با بهره‌گیری از سوابق تاریخی و فرهنگی و ویژگی‌های طبیعی و معیشتی توان توریستی چشم‌گیری دارد. آثار بازممانده از دوران گوناگون استقرار انسان در فلات مرکزی ایران، چشم‌اندازهای طبیعی و متنوع ساحلی، کوهستانی، بیابانی، کویری و مجموعه‌های تاریخی و میراث فرهنگی و مذهبی از انگیزه‌های عمده‌ی دیدار از ایران است. استفاده از این زمینه‌ها مسلماً مستلزم داشتن تأسیسات اقامتی - پذیرایی مناسب با امکانات مسافرتی مطلوب نیز هست.

خوشبختانه ایران از این نظر در حد توان امکانات لازم را با شرایط مطلوب در اختیار آن دسته از جهان‌گردانی که با انگیزه‌های گوناگونی به ایران سفر می‌کنند قرار می‌دهد. کشور ما و جغرافیای طبیعی و تاریخی متنوع آن می‌تواند نظر و توقعات توریستی را تأمین کند. یعنی هر توریستی با هر انگیزه‌ای که به ایران سفر کند می‌تواند مطابق اهداف، ذوق و برنامه‌ی خود دیدنی‌های مورد نظر خود را باز یابد. نباید فراموش کرد بهترین راه شناخت سرزمین و مردم هر کشوری آشنایی با مردم و برقراری ارتباط مستقیم با خود آنان است. خانواده‌های ایرانی میهمان‌نواز و گشاده‌رویند و این صفت آنان موجب شده که با مختصر آشنایی با آنان می‌توان به درون خانه‌شان راه یافت و از زندگی و طرز معیشت و آداب و رسوم و طرز فکر و بینششان مطلع شد.

جاذبه‌های توریستی ایران سه بخش است:

الف: جاذبه‌ها و چشم‌اندازهای طبیعی

ب: جاذبه‌های فرهنگی - هنری و تاریخی

ج: جاذبه‌های مذهبی

موقعیت جغرافیایی ایران و برخورداری از جاذبه‌های طبیعی چون کوه‌های دماوند، سبلان و جلگه‌هایی مانند: دشت ناز، دشت مغان و دشت ارژن و جنگل‌های ییلاقی مانند پارک گلستان و پارک جنگلی نور و سی - سنگان و وجود غارهای بزرگ کارستی [آهکی] مانند: غار علی‌صدر و رودهایی چون کارون، زاینده‌رود و ... و وجود تالاب‌ها و مرداب‌های انزلی و میانکاله همگی از ذخایر اکولوژیک کشور ما در حیات وحش‌اند یا وجود صحراهای خشک و کویرها و دریاچه‌هایی چون تار، گهر و ارومیه با جزایر زیبای خود که پناه‌گاه پرنده‌گان مهاجر است یا وجود آب‌های معدنی که خواص درمانی دارند مثل سرعین اردبیل، محلات یا وجود اقلیم متنوع همچون هوای خشک، مرطوب، سرد و گرم در چهار فصل سال و

با وجود این منابع طبیعی و چشم‌اندازها ایران می‌تواند در جذب اکوتوریسم نقشی بسیار فعال ایفا کند و موجب رونق صنعت توریسم و کمک به اقتصاد ملی کشور شود. قرارگیری ایران در مسیر جاده‌ی ابریشم، راه ارتباطی میان شرق و غرب، موجب شده ایران یکی از قطب‌های بزرگ و مهم تمدن بشری باشد و به‌ویژه، در سال - های اخیر حس کنجکاوی دانشمندان، جامعه‌شناسان، محققان و توریست‌ها را برای بازدید و مطالعه‌ی جغرافیای توریستی سرزمین زیبا و جذاب ایران تحریک کرده است. وجود آثار ارزشمند تاریخی و فرهنگی ایران از زمان

مادها و هخامنشیان در همدان و تپه‌ی سیلک کاشان، مارلیک، رودبار، چغازنبیل، پاسارگاد و تخت جمشید و شوش و مساجد زیبا در اصفهان و یزد و معماری زیبای بادگیرها در یزد و حمام گنجعلیخان در کرمان و وجود آب انبارها و کاروانسراها در مسیرهای بیابانی و کویری و صنایع دستی همه و همه از آثار فرهنگی و هنری این سرزمین کهن است که می‌تواند در جذب توریست‌های جهانی نقش مهمی ایفا کند.

با گسترش اسلام در ایران مدفن امام و امام‌زاده‌ها در ایران زیاد است و از مظاهر علاقه‌مندی مردم در پیروی از فلسفه‌ی امامت، خلق بناها و مقبره‌های زیبا و از طرفی هنر معماری امام‌زاده‌ها که ساخت آن‌ها در نهایت ذوق و هنر معماری اصیل اسلامی - ایرانی است از عوامل جذب توریست به این سرزمین است. عامل مذهبی مهم دیگر در ایران پیروان مذاهب و ادیان دیگری مانند اهل تسنن، ارامنه، یهودیان، زرتشتی‌ها و مسیحیان است که همه مراکز مذهبی خاص خود را دارند.

مشکلات و تنگناهای صنعت توریسم کشور را نمی‌توان تنها ناشی از نارسایی‌های موجود در نظام سازمانی و تشکیلاتی ارگان متولی آن دانست بلکه مشکل اساسی تطبیق‌ناپذیری فرهنگی جامعه‌ی اسلامی ایران با پاره‌ای از کشورهای جهان است؛ از طرفی منطبق‌نبودن و ناهماهنگی فرهنگ جهان‌گردان برخی از ممالک خارجی با فرهنگ اسلامی در روابط اجتماعی و دیگر کمبود امکانات مالی برای توسعه و تجهیزات لازم در صنعت توریسم و بی‌ثباتی قیمت‌ها و تورم و چندگانگی قیمت‌ها در صنعت شبکه‌ی راه‌ها و حمل‌ونقل و کمبود راهنمایی که به زبان‌های دیگر مسلط باشند موجب شده از توریسم جهان سهم ناچیزی داشته و رتبه‌ی 57 را در میان کشورهای جهان‌گردپذیر داشته باشیم. تمامی این موانع موجب شده شاهد کاهش درآمد ارزی از این صنعت در کمک به اقتصاد ملی کشور باشیم.

بررسی آمار سوانح هوایی در ایران

پرواز با هواپیما از راحت‌ترین، ایمن‌ترین و سالم‌ترین راه‌های جابه‌جایی مسافران در دنیا است. کسب این ویژگی‌ها به نوع مدیریت و سیاست‌گذاری‌ها، کیفیت هواپیماها، مهارت خلبان، خدمه‌ی پرواز، مهندسان فرودگاه و دیگر عوامل بستگی دارد. از دید گردش‌گری در سطح بین‌المللی مسافرت هوایی مهم‌ترین حلقه‌ی اتصال جهان‌گرد به مقصدهای گوناگون است.

گردش‌گری معمولاً در مناطقی توسعه یافته که شبکه‌های وسیع حمل‌ونقل، به‌ویژه هوایی، در آن‌ها وجود داشته و قابلیت توسعه هرچه‌بیشتر موجود بوده است (Cooper 2008). در تمام این زمینه‌ها مقررات نقشی حیاتی ایفا می‌کند. هواپیمای مسافربری باید از همه‌نظر طراحی مناسب داشته باشد و برای ساخت آن از مواد اولیه‌ی استاندارد استفاده شود. خلبان و خدمه‌ی هواپیما باید تجربه‌ی لازم را داشته باشند، آموزش‌های لازم را فراگیرند و مأمور کنترل هوایی هم باید دوره‌هایی ویژه دیده باشد. هواپیما باید به‌طور مرتب معاینه‌ی فنی شود تا بدون عیب و - نقص اجازه‌ی پرواز بگیرد. بنابراین تلاش می‌شود قوانین و مقرراتی تصویب شود که میزان ریسک سوانح هوایی و رویدادهای بزرگ را به حداقل ممکن رساند. تصادفات و سوانح هوایی، به‌سبب نقض قوانین امنیتی یا اقدامات تروریستی، نیز همواره موجب نگرانی شرکت‌های هواپیمایی بوده و برای این شرکت‌ها بسیار گران تمام می‌شود.

نمونه‌ای از آن انفجار هواپیمای پان‌امریکن بر فراز لاکربی، اسکاتلند، در 1988 و انفجار هواپیمای ولیوجت در فلوریدا، 1996، است که موجب ورشکستگی این شرکت شد. سوانح هوایی می‌تواند شرکت را وادار به پرداخت جریمه‌های زیاد کند که معمولاً با رأی دادگاه ملزم به پرداخت این جریمه‌ها هم می‌شوند.

آمار مربوط به جهان‌گردان نشان می‌دهد اکثر مسافران و گردش‌گران تمایل دارند از پروازهای شرکت‌هایی استفاده کنند که دارای بیشترین ضریب ایمنی و خدمات کیفی استاندارد و مطلوبی باشند.

جدول (1) نشان‌دهنده‌ی 10 شرکت بزرگ هواپیمایی در جهان است که بیشترین مسافر را با پروازهای منظم در دهی گذشته جابه‌جا کرده‌اند .

جدول (1) آمار مربوط به پروازهای شرکت‌های هواپیمایی در جهان

رتبه	شرکت هواپیمایی	تعداد مسافران
1	هواپیمایی بریتانیا	24 میلیون نفر
2	لوفت‌هانزا	17/6 میلیون نفر
3	امریکن ایرلاینز	15 میلیون نفر
4	ایرفرانس	14 میلیون نفر
5	کی. ال. ام	11/7 میلیون نفر
6	یونایتد ایرلاینز	11/3 میلیون نفر
7	شرکت هواپیمایی سنگاپور	10 میلیون نفر
8	اس. آ. اس	9/9 میلیون نفر
9	کاتای پاسیفیک	9/8 میلیون نفر
10	هواپیمایی ژاپن	9/4 میلیون نفر

منبع: UNTWO

سرعت بالا، کاهش زمان سفر، راحتی، امنیت، ایمنی و... از عوامل مهم استقبال مسافران از هواپیما محسوب می‌شود. به‌همین دلیل در اواخر جنگ جهانی دوم و به‌انگیزه‌ی استانداردسازی پروازها در سطح جهان و ساده‌ترکردن سفرهای هوایی و... سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری «ایکائو» در 1944 به‌وسیله‌ی 52 کشور تشکیل و معاهده‌ی بین‌المللی هواپیمایی کشوری به امضای اعضا رسید و در 1947 به‌صورت نهادی تخصصی از سازمان ملل متحد درآمد. اعضای ایکائو در 1996 به بیش از 180 کشور رسید (وب‌گاه ICAO). در 1945، پس از پایان جنگ جهانی دوم، اتحادیه‌ی بین‌المللی هواپیمایی با عنوان «یاتا» تشکیل شد و از آن تاریخ تاکنون، به دلایل گوناگون، صنعت هوانوردی از امنیت و رشد چشم‌گیری برخوردار گردیده است. مأموریت «یاتا» این است که نماینده‌ی شرکت‌های هواپیمایی در خدمت صنعت حمل‌ونقل هوایی باشد. اهداف این اتحادیه عبارت‌اند از:

1. ایمن‌سازی و بی‌خطرکردن پروازها

2. شناساندن اهمیت سیستم سالم حمل و نقل هوایی در امر توسعه‌ی اقتصادی و اجتماعی در سطح جهان
3. کمک به صنعت هوایی در دستیابی به سطحی معقول از سودآوری
4. ارائه‌ی خدمات ارزنده و با کیفیت (در ازای پولی که مسافران می‌پردازند) برای تأمین نیاز مشتریان
5. جمع‌آوری آمار و اطلاعات درباره‌ی سوانح و روی داده‌های هوایی
6. ارائه‌ی استانداردها و سیاست‌هایی برای هرچه ساده‌ترسازی عملیات حمل و نقل هوایی در سطح جهان
7. شناسایی و حل مشکلات مطرح شده و حمایت از شرکت‌های فعال در این صنعت
8. تأیید آژانس‌های مسافرتی و ارائه‌ی مقررات به آن‌ها برای فروش بلیت در سطح بین‌الملل

این اتحادیه تلاش می‌کند کارایی بخش‌های تدارکاتی مانند عرضه‌ی بلیت، کنترل چمدان و بار مسافر، جابه‌جایی بار بر روی زمین و مبادله‌ی داده‌های الکترونیکی را بالا برده و در سایه‌ی همکاری با دولت‌ها می‌کوشد تا سفرهای هوایی با کمترین حوادث ناگوار همراه باشد (وب‌گاه IATA). با وجود همه‌ی مشکلات و ناآرامی‌هایی که در نقاط گوناگون جهان وجود دارد در 10 سال گذشته به‌طور میانگین 5 درصد به سفرهای خارج از کشور در دنیا افزوده شده است.

شهروندان کشورهای توسعه‌یافته و ثروتمند وحتىی برخی کشورهای در حال رشد به گردش و تفریح علاقه‌ی زیادی دارند و از هر فرصتی به‌این منظور بهره می‌برند. محض نمونه آلمانی‌ها علاقه‌ی زیادی به سفر دارند. در 2005، مردم آلمان 206 میلیون سفر داخلی و 76 میلیون سفر به خارج داشتند که در مقایسه با سال پیش از آن 3 درصد و مسافرت خارجی 2 درصد افزایش داشته است. بررسی آمار گردش‌گری نشان می‌دهد بیش از 47 درصد سفرهای داخلی و خارجی مردم آلمان تفریحی بوده است.

بررسی وضعیت گردش‌گری در کشورهایی که در یکی دو سال اخیر بیشترین تعداد گردش‌گر را به خود اختصاص داده و سود فراوانی به چرخه‌ی اقتصادی‌شان سرازیر کرده‌اند (جدول‌های 2 و 3) مشخص می‌سازد که ناوگان هوایی ایمن، ساختارهای زیربنایی استاندارد، جذابیت‌های گوناگون، بازاریابی و تبلیغات کاربردی، نیازسنجی مخاطبان اصلی و نیز برنامه‌ریزی و بسترهای مناسب فرهنگی از عمده‌ترین عوامل افزایش گردش‌گر در این کشورها بوده است.

جدول (2) تعداد ورودی گردش‌گران

رتبه	مقصد گردش‌گری	تعداد ورودی‌ها
1	فرانسه	79/3 میلیون نفر
2	ایالات متحده	58 میلیون نفر
3	اسپانیا	57/3 میلیون نفر
4	چین	53 میلیون نفر
5	ایتالیا	42/7 میلیون نفر
6	انگلستان	30/2 میلیون نفر

7	اوکراین	25/4 میلیون نفر
8	ترکیه	25 میلیون نفر
9	آلمان	24/9 میلیون نفر
10	مکزیک	22/6 میلیون نفر

جدول (3) درآمد حاصل از ورود گردشگران

رتبه	مقصد گردشگری	درآمد (میلیارد دلار)
1	ایالات متحده	110/1
2	اسپانیا	61/6
3	فرانسه	55/6
4	ایتالیا	45/7
5	چین	40/8
6	آلمان	40
7	انگلستان	36
8	استرالیا	24/7
9	ترکیه	22
10	اتریش	21/8

بر اساس آمار، این کشورها با دارا بودن مدیران تحصیل کرده و کارآمد، کادر مجرب و ضریب ایمنی بسیار بالا با پیروی از استانداردهای هوانوردی کمترین سوانح هوایی را داشته و در مقابل شرکت‌هایی نیز وجود دارند که به دلیل نداشتن شرایط و ضوابط لازم از پرواز در حریم هوایی اروپا منع شده‌اند. از جمله این شرکت‌ها و خطوط پروازی می‌توان به شرکت‌های هواپیمایی قزاقستان، قرقیزستان، آریانا افغان و سودان اشاره کرد (IATA).

جدول (4) شرکت‌های هوایی ممنوع‌السفر در آسمان اروپا

ردیف	کشور	تعداد شرکت‌ها
1	قزاقستان	56
2	اندونزی	47
3	فیلیپین	47
4	کنگو	38
5	آنگولا	18
6	قرقیزستان	18
7	سودان	13
8	بنین	9

9	گینه‌ی استوایی	9
7	سیرالئون	10
6	گابون	11

بر پایه‌ی آمار، دست‌کم حدود 101 شرکت هواپیمایی تاکنون هیچ حادثه‌ی هوایی منجر به مرگ مسافران را تجربه نکرده‌اند. از مهم‌ترین این شرکت‌ها می‌توان به Virgin Atlantic ، Monarch و Easyjet اشاره کرد (IATA).

بررسی و تحلیل 60 سال کارنامه‌ی حوادث هوایی بیان‌گر این واقعیت است که خطای انسانی یا اشتباه خلبان عامل اصلی بیش از 50 درصد سوانح هوایی است. نقص فنی و عیب قطعات هواپیما با 22 درصد در رتبه‌ی دوم، اقلیم و شرایط جوی نامناسب با 12 درصد در رتبه‌ی سوم، خراب‌کاری و عملیات تروریستی با 9 درصد در رتبه‌ی چهارم و خطاهای مربوط به کارکنان برج مراقبت با 6 درصد در رتبه‌ی پنجم قرار گرفته است.

جدول (5) علل سوانح هوایی

علت سوانح	59_1950	69_1960	79_1970	89_1980	99_1990	9_2000	میانگین
اشتباه خلبان	58%	57%	42%	44%	53%	46%	50%
سایر خطاها	0%	8%	9%	6%	8%	8%	6%
شرایط جوی	16%	10%	13%	15%	9%	9%	12%
نقص فنی	21%	20%	23%	21%	21%	28%	22%
خراب‌کاری	5%	5%	11%	13%	10%	9%	9%
دیگر علل	0%	2%	9%	1%	0%	1%	1%

در بین کشورهای صاحب‌نام در زمینه‌ی گردش‌گری برخی از انواع هواپیماهای استفاده‌شده تاکنون هیچ حادثه‌ی مرگباری نداشته‌اند که از میان آن‌ها می‌توان به بوئینگ 717 یا 777 و ایرباس A-340 یا A-380 اشاره کرد. در مقابل بوئینگ 747 در هر 0/66 میلیون پرواز، بوئینگ MD در هر 0/65 میلیون پرواز، فوکر - اف در هر 0/44 میلیون پرواز و فوکر 100 در هر 2/25 میلیون پرواز یک حادثه داشته‌اند.

با توجه به این مطالب، به علل گوناگون و به‌ویژه خطاهای انسانی (خطای خلبان، خدمه‌ی پرواز، برج مراقبت و سوءمدیریت)، تحریم‌های اقتصادی و بهره‌گیری فراوان از هواپیماهای قدیمی و نیز رعایت‌نکردن استانداردها از سوی برخی شرکت‌های هواپیمایی داخلی آمار حوادث ناگوار ایران در مقایسه با دیگر کشورها طی سال‌های 1359 تا 1389 به‌طور فزاینده‌ای افزایش یافته است.

وب‌گاه رده‌بندی اطلاعات سوانح هوایی بر اساس 3 مؤلفه‌ی تعداد پروازها، تعداد سوانح و تعداد تلفات و کشته‌های انسانی اقدام به رتبه‌بندی شرکت‌های هواپیمایی گوناگون می‌کند. در تازه‌ترین گزارش این وب‌گاه

هوایمایی جمهوری اسلامی ایران «هما» با 5 سانحه‌ی مرگبار سانحه‌سازترین شرکت هوایمایی در بین 12 کشور منطقه‌ی خاورمیانه و افریقا اعلام شده که جدیدترین آن سقوط هوایمایی بوئینگ 727 ایران‌ایر ارومیه با 78 کشته و 27 مجروح در تاریخ 1389/10/19 است.

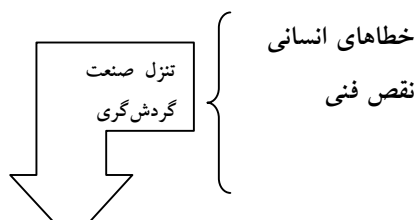
بر اساس همین گزارش کمترین میزان سوانح در فهرست مربوط به شرکت هوایمایی Emirates (الامارات) است. مؤسسه‌ی تحقیقاتی SKYTRAX که از معتبرترین مؤسسه‌های رتبه‌بندی شرکت‌های هوایمایی دنیا است و به شرکت‌های هوایمایی بر اساس استاندارد و کیفیت خدماتشان از 1 تا 5 ستاره می‌دهد هنوز هیچ ستاره‌ای به شرکت هوایمایی هما نداده است. پنج ستاره‌ها کیفیت خدماتی بسیار عالی داشته و یک ستاره‌ها عمل کرد ضعیفی دارند (SKYTRAX). بنابراین گزارش از مجموع 264 شرکت هوایمایی در سطح جهان 6 شرکت که کیفیت خدمات بسیار عالی دارند و پنج ستاره کسب کرده‌اند شامل سنگاپور ایرلاین، قطر ایرویز، مالزیای ایرلاین، آسیانا ایرلاین، کیک‌نیش ایرلاین و کاتای پاسفیک‌اند. ایرفرانس، بریتیش ایرویز، امارات، گلف ایر، چاینا ایرلاین، ژاپن ایرلاینز و ترکیش ایرلاینز از جمله شرکت‌های چهارستاره‌ی دنیا محسوب می‌شوند. بنا بر همین گزارش شرکت هوایمایی ماهان، که شرکتی خصوصی به‌شمار می‌رود، خوشبختانه توانسته است در زمان فعالیت خود حداقل دو ستاره دریافت کند. مهم‌ترین ابزار رتبه‌بندی فوق نظرسنجی از مسافران هوایمایی است.

کارشناسان بر این باورند که تعداد حوادث پیش‌آمده در ایران در قیاس با تعداد پروازها گویای عقب‌ماندگی و امنیت‌نداشتن خطوط پروازی کشور است. به نظر ایشان ناامنی پروازها نتایج منفی و زیان‌باری برای اقتصاد گردش‌گری و اقتصاد ملی دارد از جمله:

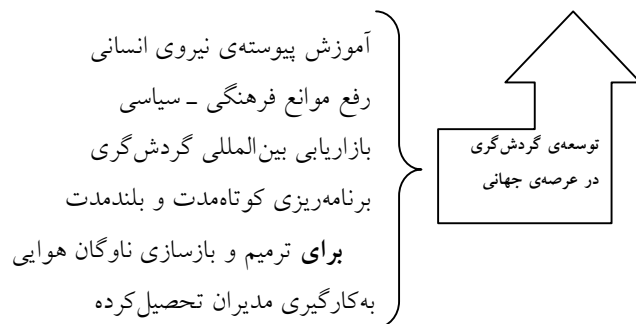
1. کاهش تردد هوایی در کشور برای سوخت‌گیری و توقف
2. کاهش سفرهای هوایی به‌علت پایین‌بودن امنیت هوایی

از زمان ورود هوایمایی به ایران تا به حال حوادث و سوانح هوایی بسیاری اتفاق افتاده که علل گوناگونی داشته است. بر اساس آمار شبکه‌ی ایمنی هوانوردی ایران حدود 1530 سانحه‌ی هوایی در میان هوایمایی ایران رخ داده است. در میان این حوادث سرنگونی یک فروند ایرباس A-300 بر فراز خلیج فارس در تیرماه 1367 با 290 نفر مسافر به‌وسیله‌ی ناو امریکایی و سقوط یک فروند هوایمایی نظامی سپاه پاسداران در بهمن 1381 با 276 کشته در منطقه - ی کرمان از نظر آمار کشته‌ها رکورددار سوانح هوایی این سال‌ها هستند. تحلیل و بازنگری در این آمار صرف‌نظر از شخصیت‌هایی که در این حوادث کشته شده‌اند نشان می‌دهد که نوع هوایمایی نازل چشم‌گیری داشته به‌طوری‌که تمامی هوایمایی که در سال‌های نخستین انقلاب تا پایان دوران دفاع مقدس و پیش از تشدید تحریم‌های هوایی دچار حادثه شدند از نوع C-130، بوئینگ و ایرباس بوده‌اند و در سال‌های بعد از دهه‌ی هفتاد اکثر هوایمایی استفاده‌شده در ناوگان هوایی ایران ساخت روسیه‌اند.

مدل مفهومی تحقیق:



ایمنی ناوگان هوایی و تأثیر آن بر صنعت جهان‌گردی ایران در عرصه‌ی جهانی



نمودار 1. مدل مفهومی عوامل مؤثر بر ارتقا و تنزل صنعت گردش‌گری

نتیجه

با اختراع هواپیما و پیوستن آن به ناوگان صنعت حمل‌ونقل شیوه‌های سفر دست‌خوش دگرگونی‌های اساسی گردید. سرعت بالا، کاهش زمان سفر، امنیت، آسایش و مقرون‌به‌صرفه بودن از مزیت‌های مهم سفر با هواپیما به‌شمار می‌روند. پیشرفت‌های فنی در زمینه‌ی تولید انواع وسایل حمل‌ونقل سبب سهولت سفر و رونق گردش‌گری شده است اما از دیدگاه گردش‌گری بین‌المللی مسافرت‌های هوایی مهم‌ترین حلقه‌ی اتصال جهان‌گردان با مقصدهای گوناگون جهان‌گردی‌اند. از این رو هواپیما توانسته است در رشد و پیشرفت اقتصاد گردش‌گری کشورها نقشی اساسی ایفا کند.

به‌رغم پیشرفت‌های فناوری در صنعت هواپیمایی همواره به‌علت خطاهای انسانی، شرایط بد اقلیمی و نقص فنی احتمال بروز سانحه‌ی هوایی وجود دارد. اما می‌توان با تدابیر ویژه نظیر به‌کارگیری مدیران اجرایی متخصص و مجرب، آموزش پیوسته‌ی نیروی انسانی، رفع موانع فرهنگی - سیاسی موجود و بازاریابی بین‌المللی در حوزه‌ی گردش‌گری فرهنگی ضمن اجرای برنامه‌های کوتاه‌مدت و بلندمدت به تدریج ناوگان هوایی را ترمیم و بازسازی کرد و با کاهش حوادث هوایی، در برنامه‌ای میان‌مدت، راه را برای ورود گردش‌گران بین‌المللی هموار ساخت و رونق از دست‌رفته‌ی این صنعت را بازگرداند.

منابع

دعائی، حبیب‌الله، مرضیه عالی (1384) سازمانها در بستر جهانی‌شدن، مشهد، بیان هدایت نور.
دنیادیده، علی، امیرحسین مدنی (گردآوری و تدوین) (1389) مهارت‌های کاربردی در مدیریت هتلداری، تهران، اندیشه آریا.
مدنی، امیرمحسن (1381) جایگاه طراحی صنعتی در ایران، رساله‌ی کارشناسی‌ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی.
ورجینس، کنستانتینوس، روی سی. وود (1384) مدیریت و راهکارهای جامع هتلداری، مترجمان کامبیز رفیع‌زاده،
مریم افضل‌نیا، مهدی خورشیدسخنگو، مشهد، آهنگ قلم.
ولا، فرانسوا، یونل بیچریل (1388) گردشگری بین‌المللی، ترجمه محمدابراهیم گوهریان، محمد مهدی کتابچی،
تهران، امیرکبیر.

Bull, Adrian (۱۹۹۵) *The Economics of Travel and Tourism*, Longman.

Cooper, Chris (۲۰۰۸) *Tourism: Principles and Practice*, Pearson Education.

Doswell, Roger (۱۹۹۷) *Tourism: How effective management makes the difference*, Butterworth-Heinemann.

Gee, Chuck Y., Edoardo Fayos Sola (۱۹۹۹) *International Tourism: A Global Perspective*, World Tourism Organizatin.

Lundberg, Donald E., M. Krishnamoorthy, Mink H. Stavenga (۱۹۹۵) *Tourism Economics*, Wiley.

Rizvi, Fazal (۲۰۱۱) *Globalization and Education*, Taylor and Francis.

www.bbc.com

www.chn.ir

www.hospitalityandtourism.org

www.hotelindustry.com

www.iata.com

www.icao.com

www.iranair.com

www.skytrax.com

www.unwto.com

www.world-tourism.org

www.wto.org/idc-wpf.html#bTrade