



در حال حاضر و با توجه به غلبه شرکت های عربی حوزه خلیج فارس بر ترانزیت هوایی مسافران بین المللی در مسیر شرق آسیا به اروپا، میان شرکت های هواپیمایی آسیایی و اروپایی با شرکت های مربوط به کشورهای حاشیه خلیج فارس رقابت شدیدی در گرفته است. اخیراً کشورهای عضو ASEAN جنوب شرق آسیا به همراه کشورهای اتحادیه اروپا به صرافت افتاده اند تا با ایجاد محدوده آسمان باز (OpenSky) بتوانند کاهش سهم خدمات هوایی خود را نسبت به شرکت های هوایی حوزه خلیج فارس متوقف کنند.

همین موضوع می تواند به عنوان یک فرصت برای گسترش ظرفیت ترانزیت هوایی ایران شناسایی و بهره برداری شود؛ چراکه به رغم در اختیار نداشتن ایرلاین هایی مناسب برای رقابت در سطح بین المللی، ایران می تواند با ارائه آزادی های پرواز به کشورهای آسیای شرقی و اروپایی، زمینه و انگیزه ترانزیت مسافر و بار بین المللی از طریق خاک ایران را با استفاده از ظرفیت های فرودگاهی کشور به وجود بیاورد و از همین رهگذر درآمدهای سرشاری کسب کند؛ به بیان دیگر، بزرگ ترین نقطه ضعف ایران در حمل و نقل هوایی، که نبود ناوگان هوایی مناسب است، با اتخاذ تدبیری مناسب می تواند به بزرگ ترین فرصت و مزیت ایران برای توسعه حمل و نقل هوایی و ارزآوری در این زمینه تبدیل شود. اتخاذ سیاست آسمان باز آن هم به صورت محدود، می تواند نقطه آغاز پروژه راه ابریشم هوایی باشد که به طور ویژه مورد توجه چین قرار دارد. از این طریق، چین قادر خواهد بود تا با بهره مندی از فضای ایران، که نقطه اتصال شرق آسیا با اروپا است، تسهیلات لجستیکی و ترانزیتی مورد نیاز خویش را فراهم کند. علاوه بر ابتکار عمل ایران در سیاست آسمان باز و زمینه سازی برای راه اندازی راه ابریشم هوایی، ابتکار دیگری که می تواند در راستای بهره مندی از رقابت کنسرسیوم هوایی شرق آسیا - اروپا با کشورهای عربی به منظور تقویت ظرفیت ترانزیت هوایی ایران استفاده شود، واگذاری امتیاز ساخت فرودگاه های بین المللی و مناطق آزاد به کشورهایی مانند چین یا کنسرسیومی از شرکت های آسیای شرقی و اروپایی در قالب قراردادهای BOT یا BLT است که می تواند ضمن تکمیل زیرساخت های فرودگاه امام خمینی موجب آمیختگی منافع سرمایه گذاران خارجی با منافع ایران، در امر تدویم پروازهای ترانزیت ایرلاین های کشورهای متبوع در فرودگاه های ایران شود.