

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ
Циклова комісія аеронавігації**

ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ

із навчальної дисципліни
«Авіаційна географія (картографія, геоінформаційні системи)»
обов'язкових компонент
освітньо-професійної програми першого (бакалаврського) рівня вищої
освіти

Аеронавігація

Тема 5. Характеристика регіону Близького Сходу (MID)

Вінниця 2023

ЗАТВЕРДЖЕНО

Науково-методичною радою
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 30.08.2023 № 7

СХВАЛЕНО

Методичною радою
Кременчуцького льотного коледжу
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 28.08.2023 № 1

ПОГОДЖЕНО

Секцією науково-методичної ради
ХНУВС з технічних дисциплін
Протокол від 29.08.2023 № 7

Розглянуто на засіданні циклової комісії аеронавігації, протокол від 28.08.2023 р № 1.

Розробник:

викладач циклової комісії аеронавігації, спеціаліст Дроздова С.П.

Рецензенти:

викладач циклової комісії технічного обслуговування авіаційної техніки
Кременчуцького льотного коледжу Харківського університету внутрішніх
справ, професор, доцент, к.х.н., Козловська Т.Ф.

командир льотного загону аеродрому «Велика Кохнівка» КЛК ХНУВС
Шорохов І.В.

План лекції

1. Стан АТС регіону та шляхи її розвитку.
2. Основні аеропорти регіону.
3. Найбільші авіакомпанії регіону.

Рекомендована література

Основна

1. Яцківський Л. Ю., Зеркалов Д. В. Загальний курс транспорту : навчальний посібник у 2-х книгах ; книга 1. Київ : Арістей, 2007. 544 с.
2. Яцківський Л. Ю., Зеркалов Д. В. Загальний курс транспорту : навчальний посібник у 2-х книгах ; книга 2. Київ : Арістей, 2008. 426 с.
3. Вовк В.М., Коваленко О.П. Авіаційна географія: практичний посібник. / В.М. Вовк. О.П. Коваленко Кропивницький: КЛАНУ, 2017. - 60 с.
4. Атлас світу. - К.: ДВНП «Картографія». 2007. - 192 с.

Додаткова

5. Безпека авіації / В. А. Бабак, В. П. Харченко, В. О. Максимов та ін. Київ : Техніка, 2004. 584 с.
6. Зеркалов Д. В. Транспортна система України : довідник. Київ : Основа, 2007. 620 с.
7. Борисюк О. А., Дудник І. М. Авіатранспортна система України (регіональний аспект) : монографія / За ред. І. М. Дудника. Київ : ІМВ НАУ, 2013. 214 с.
8. Дорошенко В. І. Авіаційний транспорт України: проблеми розвитку і територіальної організації. Економічна та соціальна географія, 2000. Вип. 49.
9. Пащенко Ю. Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України. Київ : Науковий світ, 2003. 468 с.
10. Best Airlines 2023 by Region. <https://www.worldairlineawards.com/best-airlines-2023-by-region/>
11. Inside ICAO's Regional Offices: A spotlight on the Asia and Pacific. <https://unitingaviation.com/regions/asia-pacific/inside-icaos-regional-offices-a-spotlight-on-the-asia-and-pacific/>
12. Airport infrastructure in Latin America and the Caribbean. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44901/1/S1900357_en.pdf
13. Top 100 biggest and busiest airports in Latin America. <https://gettocenter.com/airports/continent/latin-america>
14. Airlines Inform - [Електронний ресурс] - Режим доступа: <https://www.similarweb.com/ru/website/airlines-inform.ru/#traffic>
15. Doc 8896 AN/893 Manual of Aeronautical Meteorological Practice. Twelfth Edition, 2019 - [Електронний ресурс] - Режим доступа:

https://www.academia.edu/50745378/Doc_8896_AN_893_Manual_of_Aeronautical_Meteorological_Practice_Eleventh_Edition_2017

16. Doc 9858 AN/474. ICAO Doc 9859: Safety Management Manual, Fourth Edition, 2018. - [Електронний ресурс] - Режим доступу: <https://skybrary.aero/sites/default/files/bookshelf/5863.pdf>

17. Doc 9974 AN/487. Безопасность полетов и вулканический пепел. - 1-е изд. - ИКАО. 2012. - 50 с. - [Електронний ресурс] - Режим доступу: https://www.icao.int/publications/Documents/9974_ru.pdf

18. Гео-энциклопедия - [Електронний ресурс] - Режим доступу: <https://www.geo-wiki.org/>

19. ICAO FIR - [Електронний ресурс] - Режим доступу: <https://gis.icao.int/portal/home/>

20. Oneworld - Wikipedia, the free encyclopedia - [Електронний ресурс] - Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Oneworld>

21. ICAO GIS - [Електронний ресурс] - Режим доступу: <https://www.icao.int/Aviation-GIS-Navigation-Data/Pages/default.aspx>

22. SkyTeam - Wikipedia, the free encyclopedia- [Електронний ресурс] - Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/SkyTeam>

23. Star Alliance - Wikipedia, the free encyclopedia: - [Електронний ресурс] - Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/Star_Alliance

24. WORLD MAP - countries of the world - [Електронний ресурс] - Режим доступу: <https://www.gamedesign.jp/flash/worldmap/worldmap.html>

25. World Map /World Atlas / Atlas of the World including - [Електронний ресурс] - Режим доступу: <https://www.worldatlas.com/>

26. Найбільші аеропорти світу - [Електронний ресурс] - Режим доступу: <https://www.kiwi.com/uk/airport/>

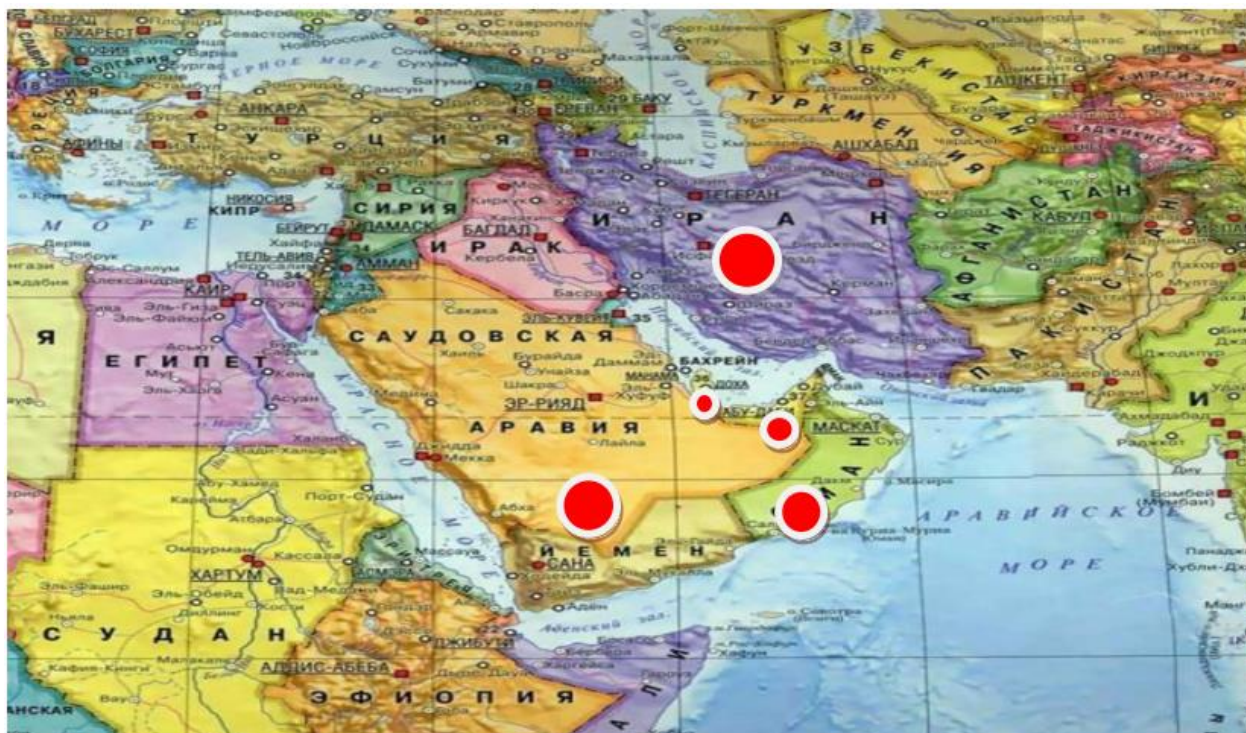
Текст лекції

1. Стан АТС регіону та шляхи її розвитку

Регіон Близького і Середнього Сходу (Middle East Region) має добре розгалужену авіаційно-транспортну інфраструктуру, яка характеризується наявністю економічно розвинених авіакомпаній. Слід зауважити, що система повітряних ліній цього регіону є популярною через низьку ціну на авіап перевезення. Через те, що в країнах регіону MID містяться світові запаси нафти (і як наслідок дуже низька вартість авіапалива), що забезпечує дешеву вартість авіаквитка всередині регіону та зростання пасажиропотоку. Авіакомпанії експлуатують сучасні повітряні судна, в наявності є достатня кількість добре розвинених аеропортів, які відповідають вимогам сьогодення. Таким чином, найбільш нагальним вирішенням проблеми перевантаження авіаційно-транспортної інфраструктури регіону MID буде створення аеропортів-хабів на головних транзитних вузлах, оскільки завдяки цьому буде сформовано якісне сполучення між маршрутними мережами

пасажирського транспорту, кращого регулювання пасажиропотоків і підвищення зручності пересадок пасажирів між різними видами транспорту.

Близький Схід і є різноманітним регіоном, на який впливають економічні та політичні трансформації, але з потенціалом для подальшого зростання. Він має переваги від привілейованого географічного розташування. До країн регіону Middle East Region ICAO (MID) відносяться: – країни Близького Сходу: Саудівська Аравія, Оман, ОАЕ, Бахрейн, Катар, Кувейт, Ірак, Іран, Афганістан. – Туркменістан, Узбекистан, Таджикистан, Киргизстан, Казахстан. Населення країн Перської затоки в даний час складає – 172,4 млн. осіб і продовжує зростати. Слід зазначити, що зберігається тенденція зростання чисельності населення в основному за рахунок природного приросту (середньорічний приріст населення – 2,5%). Крім народжуваності, на еволюцію демографічних процесів в регіоні вирішальний вплив справила зміна показника смертності, який за півстоліття знизився більш ніж в два рази. Народжуваність ж в більшості країн залишається як і раніше високою. Саме вона і визначає особливості демографічної ситуації в регіоні. На чисельність населення безпосередньо впливає процес відтворення, який з припливом нафтодоларів в регіон істотно змінився. У країнах Перської затоки виділяються дві групи країн: країни з високим показником народжуваності, вище середньоазійського – більше 23% (Ірак, Ємен, Оман, Саудівська Аравія) і країни, які наближаються за показниками народжуваності і природного приросту до розвинених країн: Кувейт, Бахрейн, Катар, ОАЕ і Іран, з народжуваністю менше 15%. Важливим аспектом в розвитку регіону MID буде створення аеропортів-хабів на головних транзитних вузлах авіаційно-транспортної інфраструктури, оскільки завдяки цьому буде сформовано якісне сполучення між маршрутними мережами пасажирського транспорту, кращого регулювання пасажиропотоків і підвищення зручності пересадок пасажирів між різними видами транспорту. Слід зауважити, що вузловий аеропорт (хаб) – це аеропорт, який використовується авіакомпанією або альянсом авіакомпаній як пункт пересадки пасажирів і має високий відсоток стикувальних рейсів. Вузловий аеропорт є елементом так званої зіркоподібною (віяловою) мережі маршрутів, в якій пасажирі, подорожуючи між аеропортами, не пов'язаними прямими авіарейсами, можуть досягти пункту призначення, зробивши пересадку з одного рейсу на інший. Часто хаб авіакомпанії розташовується в її базовому аеропорту, або в аеропорту того ж міста, що і головний офіс. Авіакомпанії можуть використовувати як один, так і кілька вузлових аеропортів. Вони використовуються і в пасажирських, і в вантажних перевезеннях. У мережі маршрутів авіакомпаній можуть формуватися вузлові пункти – аеропорти, які не є пересадковими пунктами, але з яких авіакомпанія здійснює декілька рейсів в різних напрямках. Великі вузлові пункти неофіційно називають «вторинними хабами». У багатьох випадках вузловим аеропортом авіакомпанії є найбільший аеропорт країни. Пропоноване розташування хабів у регіоні MID відображено на рис. 1.



Примітка: –  аеропорт-хаб

Рис. 1 Розташування хабів у регіоні MID

Доцільно було б перетворити у хаби такі аеропорти як: аеропорт Джидда Король Абдулазіз (Саудівська Аравія), аеропорт Ель-Бураймі (Оман), аеропорт Фуджейра (ОАЕ), аеропорт Бахрейн Айленд (Бахрейн), аеропорт Мешхед (Іран). Необхідність створення хабів обумовлена тим, що особливе місце в питаннях взаємодії різних видів транспорту відводиться транспортним вузлам, де переробляють матеріальні потоки при переході з одного виду транспорту на інший. Транспортний вузол – це пункт стикування двох або більше видів транспорту, технологічну взаємодію яких забезпечується відповідним комплексом пристроїв і засобів, а також організаційними заходами. Транспортний вузол характеризується єдиною метою функціонування взаємодіючих видів транспорту. Для держави хаб є стратегічно вигідним, оскільки:

- дозволяє збільшувати внутрішній валовий продукт, створювати нові робочі місця, залучати в регіон прямі іноземні інвестиції;
- забезпечує зв'язок невеликих муніципалітетів з віддаленими і глобальними ринками;
- дає можливість надавати послуги, пов'язані з потребами місцевого ринку (наприклад, обслуговування пунктів призначення, привабливих для жителів регіону).

В свою чергу, пасажирів завдяки хабу отримують:

- більше прямих рейсів;
- більший вибір пунктів призначення.

Додатково для авіакомпаній хаб дає такі переваги, як:

- збільшення частоти польотів;
 - розширення мережі польотів зі зниженою вартістю.
- Нарешті, аеропорти, стаючи хабами, отримують можливість:
- збільшувати пасажиропотік;
 - збільшувати доходи;
 - посилювати позиції на ринку по відношенню до авіакомпаній.

Таким чином, аеропорт-хаб однаково вигідний для всіх основних зацікавлених сторін. При цьому, однак, він не позбавлений деяких недоліків – в їх числі, наприклад, більш високі аеропортові тарифи і ціни на квитки.

Алгоритм створення хаба відображено на рис. 2. Крім того, є два специфічних аспекти, які не можна не враховувати: по-перше, хаб прибутковий і ефективний тільки в певному масштабі (в невеликому аеропорту-хабі витрати занадто високі, а в занадто великій інфраструктурні обмеження по пропускній здатності знижують якість послуг, які надаються); по-друге, не кожен аеропорт може стати хабом, для цього повинні бути особливі передумови.

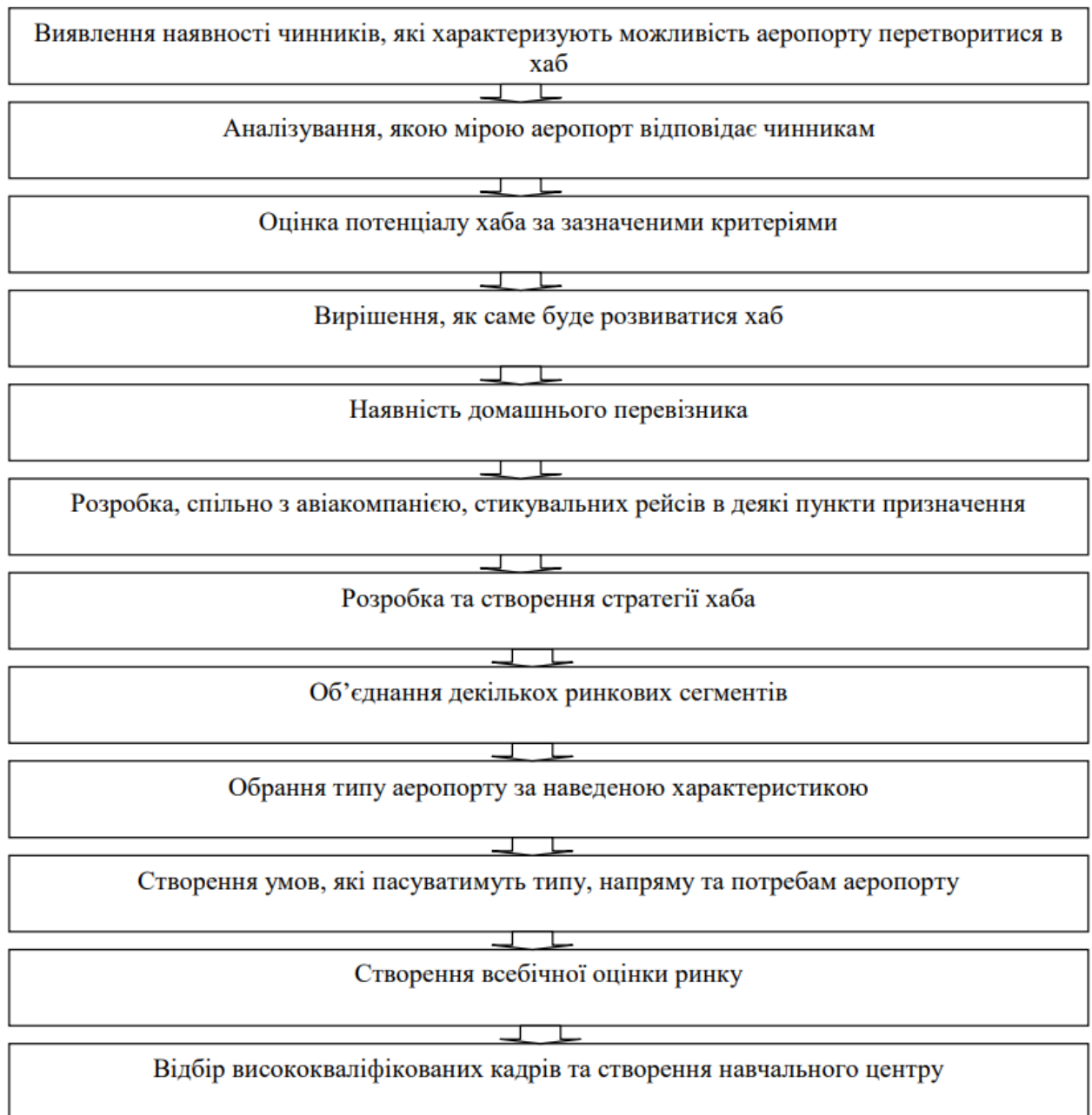


Рис. 2 Алгоритм створення аеропортів-хабів

Аеропорт-хаб в авіаційному бізнесі визначається як спеціально розроблена мережа маршрутів, при перевезеннях усередині якої два пункти пов'язані між собою не безпосередньо, а через центральну точку, звану хабом.

По-перше, для того, щоб створити хаб потрібно зважити такі чинники (перераховані в порядку зменшення ступеню значущості):

- сильна базова авіакомпанія зі стійким фінансовим становищем;
- велика зона покриття, що забезпечує вихідні авіаперевезення;
- центральне географічне положення;
- потенціал вхідного і вихідного туризму;

- достатня пропускна здатність аеродромної зони (злітно-посадкової смуги, рульових доріжок, місць стоянок повітряних суден, термінального комплексу) і привокзальної території (автомобільні парковки тощо);
- приваблива ціна на паливо; – зручні шляхи під'їзду до аеропорту;
- привабливі магазини і підприємства громадського харчування в стерильній зоні (асортимент, якість, ціна тощо).

Наступним кроком є аналіз міри відповідності аеропорту перерахованим вище вимогам. Можливо, аеропорт має чудову позицію, щоб бути кінцевим аеропортом призначення, фідерним аеропортом або аеропортом, в якому виконуються перевезення «з пункту в пункт», але не хабом. Розуміння цього допоможе уникнути безлічі непорозумінь і втрачених інвестицій. Також потрібно усвідомлювати, що створення аеропорту-хаба не означає, що обсяги повітряних перевезень будуть рости самі по собі. Далі необхідно оцінити потенціал хаба.

Для цього існує ряд критеріїв, проте найважливішими індикаторами є:

- відсоток трансферних пасажирів;
- кількість пов'язують пунктів призначення;
- кількість повітряних суден, які базуються;
- частка пасажирів, перевезених базовою авіакомпанією.

Наступним пунктом є вирішення, як саме буде розвиватися хаб.

Усього існує три шляхи можливого розвитку аеропорту-хаба:

- динамічний розвиток, викликаний зростанням зони покриття аеропорту протягом певного часу;
- розвиток за допомогою авіакомпанії (авіакомпаній), коли перевізник вирішує створити свій хаб на базі аеропорту з вдалим географічним положенням, достатніми для розширення площами і обґрунтованою структурою витрат;
- штучний розвиток, коли інвестори вирішують вкласти значні кошти одночасно в розвиток аеропорту і авіакомпанію (наприклад, Дубай (Dubai) в ОАЕ).

Потім потрібно взяти до уваги факт, що більшість великих хабів розвинені домашніми перевізниками, які часто є при цьому і національними перевізниками. Варіант, що аеропорт стане хабом без домашнього перевізника дуже трудомісткий і в значній мірі малоймовірний. Реальних прикладів такого розвитку на цей час немає. Основна причина пов'язана з продажем авіаквитків, організувати яку аеропорту практично неможливо. Таким чином, необхідною умовою для становлення аеропорту-хаба є сильний домашній перевізник зі стійким фінансовим становищем. При цьому саме аеропорт може почати реалізацію стратегії хаба, переконавши авіакомпанію базувати у нього кілька повітряних суден. Це дасть можливість виконувати ранні ранкові і пізні вечірні рейси з базуванням літаків на ніч. Погоджуючи стратегії розвитку аеропорту і авіакомпанії, можна спільно розробити стикувальні рейси в деякі пункти призначення – і аеропорт розпочне свою діяльність, як аеропорт-хаб. Однак слід ще раз підкреслити, що не кожен

аеропорт може бути розвинений таким чином – до тих пір, поки немає спонсора. Таким чином, аеропорт не може створити хаб поодиночі, але може розробити стратегію хаба, що спонукає відповідних перевізників до співпраці з розробкою та реалізацією об'єднаної стратегії хаба. Тому ще одним етапом можна визнати розробку та створення стратегії хаба.

Наступним чином аеропорти-хаби повинні об'єднувати кілька ринкових сегментів, кожен з яких має свій стикувальний потенціал.

Наприклад, міжнародний хаб може пропонувати стикувальним пасажиром трансфер наступних сегментів:

- з міжнародних на міжнародні рейси;
- з міжнародних на внутрішні рейси;
- з міжнародних рейсів на рейси в кінцеві пункти призначення;
- з внутрішніх на внутрішні рейси;
- з внутрішніх рейсів на рейси в кінцеві пункти призначення.

Розуміння цього має величезне значення для маркетингової діяльності, тому що дає можливість контактувати з великою кількістю авіакомпаній, що мають різні кінцеві пункти призначення. Якщо ж всі авіакомпанії захочуть літати по одним і тим же маршрутам, то вийде не хаб, а переповнений маршрут із заниженими цінами на авіаквитки. Також потрібно обрати тип аеропорту, адже хаб може бути не тільки первинним, а й вторинним, регіональним тощо. Розрізняють наступну класифікація (табл. 1). Далі потрібно відштовхуватися від типу аеропорту, його напрямку та потреб. Якщо характеристика аеропорту вказана на те, що він регіональний, то потрібно обрати модель хаба. Для розвитку регіонального хаба запропоновано схематичні моделі двох прототипів хабів, які зображені на рис. 3. Хаб – «пісочний годинник» характеризується типовим пасажиропотоком з півночі на південь, який вранці концентрується в хабі для розподілу між пунктами призначення на півдні. Ця модель характерна для чартерних рейсів. Хаб зони покриття, також іменований хабом прилеглих територій, збирає пасажирів в своїй розширеній зоні покриття (виділено кольором) і розподіляє їх по кінцевим пунктам призначення за межами цієї зони [9]. Якщо ж характеристика вказала, що вірогідним буде те, що аеропорт може бути міжнародним хабом, то для його розвитку повинна бути прийнята політика відкритого неба і відкриті п'ята і шоста ступені свободи повітря для міжнародних перевізників. Розвиток міжнародних хабів від сильних базових авіакомпаній в цих аеропортах і гнучкості авіаційної політики. Однак і аеропорт повинен буде надати належну інфраструктуру – наприклад, як мінімум, дві злітно-посадкові смуги, розташований в центрі термінал, який об'єднує під одним дахом обслуговування пасажирів усіх своїх рейсів і забезпечує привабливе мінімальне стикувальний час, зручні шляхи під'їзду до аеропорту тощо.

Класифікація аеропортів-хабів

Типи аеропортів	Ключові характеристики	Відносини з авіакомпаніями
Міжнародні хаби	- висока частка трансферних перевезень; - велика зона покриття; - більше 40 млн. пасажирів.	- головний хаб великої міжнародної авіакомпанії; - роль лідера в альянсі.
Міжнародні аеропорти	- частка трансферних перевезень нижча; - велика зона покриття; - більше 20 млн. пасажирів.	- важливий аеропорт для далекомагістральних авіакомпаній або вторинний-для великих; - підлеглий в альянсі.
Вторинні хаби та аеропорти	- низька частка трансферних перевезень; - велика зона покриття, яка часто перекривається; - більше 10 млн. пасажирів.	- головний хаб регіональної авіакомпанії або вторинний-великої; - підлеглий в альянсі.
Регіональні аеропорти	- немає трансферних перевезень.	- регіональні авіакомпанії, low-cost.

Коли провідні авіакомпанії почнуть створювати вторинні хаби на території регіону MID, в регіонах з'являться внутрішні хаби. Такий розвиток внутрішніх хабів в регіонах очікується з боку і інших провідних авіакомпаній. Однак реальний прорив аеропорту на шляху утворення внутрішнього хаба можливий в першу чергу за рахунок його власної регіональної базової авіакомпанії, що зв'язує його з аеропортами в інших регіонах. Базовому аеропорту знадобляться такі об'єкти інфраструктури, як стоянки повітряних суден, ангари, а також технічне обслуговування тощо. У аеропорту повинен бути запас землі для будівництва в довгостроковій перспективі.

Треба також зробити всебічну оцінку ринка. Вона дозволить зрозуміти систему транспортних потоків і визначити потенціал, що вкрай важливо для вибору відповідної моделі хаба («пісочний годинник» або хаб зони покриття). Регіональні уряди, муніципалітети або приватний бізнес можуть стимулювати розвиток регіональних перевізників з метою створення регіональних хабів для стикувальних пасажирів. Це будуть невеликі компанії з парком повітряних суден категорії «В» місткістю приблизно 30-40 пасажирів. Аеропорт же повинен надати відповідні об'єкти аеродромної інфраструктури, наприклад перон, ангари і засоби для технічного обслуговування повітряних суден.

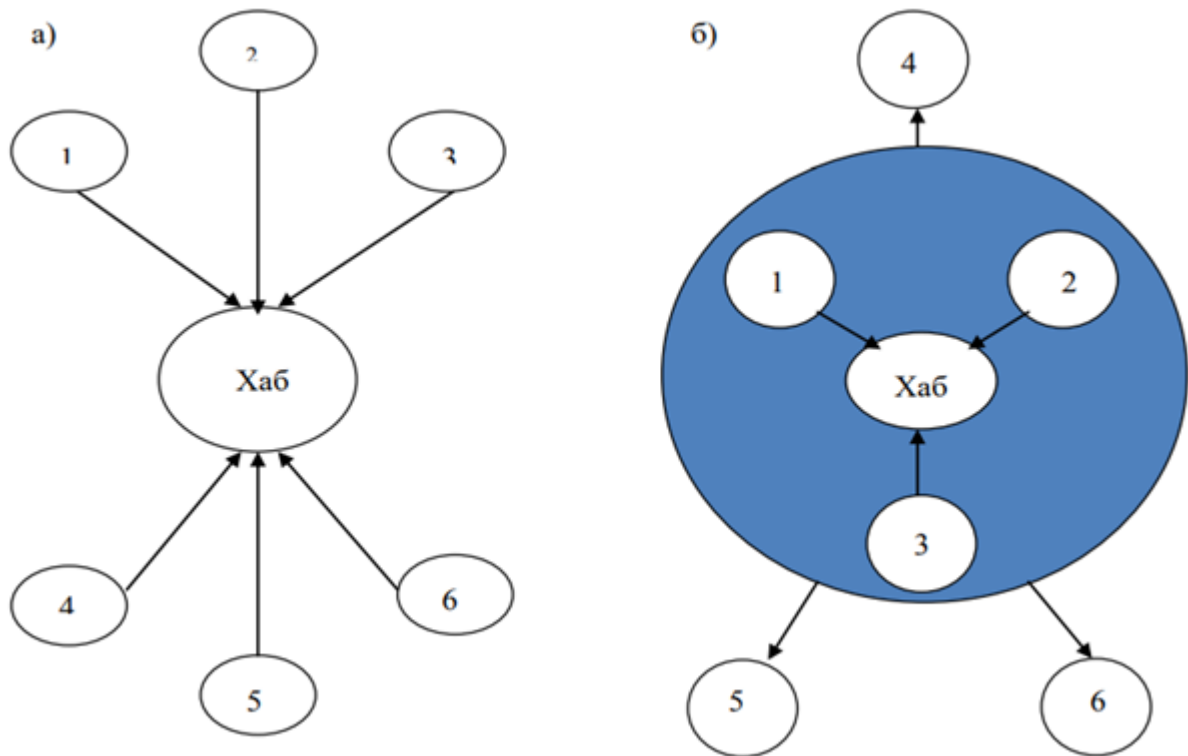


Рис. 3. Схематичні моделі регіональних хабів а) «пісочний годинник», б) зона покриття

Аеропорти, що не мають базової авіакомпанії, не в змозі стати хабом. Тому вони будуть «знижені» до статусу регіональних аеропортів з різними транспортними моделями. При наявності широкої зони покриття авіакомпаніям буде цікаво забезпечувати пасажирів цього аеропорту свої міжнародні і / або регіональні хаби. Low-cost-авіакомпанії можуть бути зацікавлені пов'язати цей регіональний аеропорт з іншим регіональним аеропортом, міняючи хаби, тим самим розвиваючи перевезення «з пункту в пункт». Аеропорти з меншою зоною покриття будуть використовуватися деякими регіональними перевізниками в якості аеропорту кінцевого пункту призначення. Однією злітної посадкової смуги і терміналу, що обслуговує «під одним дахом» пасажирів усіх рейсів, може бути цілком достатньо для забезпечення попиту на подібні послуги.

Типи спеціалізації аеропортів вельми різноманітні: вантажні, для бізнес авіації, льотні школи, що надають послуги ремонтно-технічного забезпечення тощо. Однак досвід показує, що у таких спеціалізованих аеропортах завжди є комерційні проблеми і ризики, що тягнуть за собою труднощі виживання. Тому власникам і регіональним властям в першу чергу слід знайти підходящу авіакомпанію-партнера в якості базової авіакомпанії.

Ще одним важливим етапом є відбір висококваліфікованих кадрів, адже від роботи працівників залежить і успіх розвитку хаба. Також на території хаба можна створити навчальний центр, в якому будуть підвищувати кваліфікацію персонал хаба.

Висновки та перспективи подальшого розвитку.

Створення хабів на головних транспортних вузлах є пріоритетним напрямом розвитку авіаційно-транспортної інфраструктури регіону MID, оскільки важливим є виявлення наявності чинників, які характеризують можливість аеропорту перетворитися в хаб; аналізу те, якою мірою аеропорт відповідає чинникам; оцінка потенціалу хаба за зазначеними критеріями; вирішення, як саме буде розвиватися хаб; наявність потужного «домашнього» перевізника; розробка, спільно з авіакомпанією, стикувальних рейсів в деякі пункти призначення; розробка та створення стратегії хаба; об'єднання декількох ринкових сегментів; обрання типу аеропорту за наведеною характеристикою; створення умов, які пасуватимуть типу, напряму та потребам аеропорту; створення всебічної оцінки ринку; відбір висококваліфікованих кадрів та створення навчального центру, що і зумовлює перспективи подальших досліджень.

2. Основні аеропорти регіону

Армения > > Єреван
 Азербайджан > > Баку
 Бахрейн > > Бахрейн
 Кипр >> Аркан
 Грузія >> Тбілісі
 Ірак >> Ербиль
 Ізраїль >> Тель-Авів
 Йорданія >> Амман
 Кувейт >> Кувейт
 Ливан >> Бейрут
 Оман >> Мускат
 Катар >> Доха
 Саудівська Аравія >
 > Абха > Даммам > Град > Джидда > Медина
 > Неджран > Ер-Ріяд > Табук

Об'єднані Арабські Емірати >

> Абу Дабі > Дубай > Шарджа

Коди аеропортів

DXB	Dubai
AMM	Amman (Jordan)
BGW	Baghdad (Iraq)
BAH	Bahrain
BSR	Basra (Iraq)
BEY	Beirut (Lebanon)
DAM	Damascus (Syria)
DMM	Dammam (Saudi)
DOH	Doha (Qatar)
EBL	Erbil (Iraq)
JED	Jeddah (Saudi)
KWI	Kuwait City (Kuwait)
MED	Medina (Saudi)
MCT	Muscat (Oman)
RUH	Riyadh (Saudi)
SAH	Sana'a (Yemen)
IKA	Tehran (Iran)

Найбільш завантажені міжнародні аеропорти, травень 2023

2023 Ranking	Airport Code	Airport Name	Seats (Total)	2019 Ranking
1	DXB	Dubai International	4,706,659	8
2	LHR	London Heathrow Apt	4,044,462	1
3	AMS	Amsterdam	3,314,631	3
4	CDG	Paris Charles de Gaulle	3,195,192	4
5	SIN	Singapore Changi Apt	3,018,903	7
6	IST	Istanbul Airport	2,991,056	9
7	FRA	Frankfurt International	2,926,006	6
8	ICN	Seoul Incheon International Airport	2,826,710	5
9	DOH	Doha (QA) 00	2,257,065	16
10	MAD	Madrid Adolfo Suarez-Barajas	2,096,699	13

3. Найбільші авіакомпанії регіону

Станом на березень 2023 маємо таку інформацію

Назва компанії	Країна реєстрації	Інформація
Gulf Air	Bahrain	national flag carrier
Iran Air	Iran	national flag carrier
Mahan Air	Iran	
Fly Baghdad		
Iraq Airways	Iraqi	
Arkia	Iraq	national flag carrier
El Al	Israel	Israel national flag carrier
Israir Airlines	Israel	
Jordan Aviation	Jordan	low-cost carrier
Royal Jordanian	Jordan	national flag carrier
Jazeera Airways	Kuwait	low-cost carrier
Kuwait Airways	Kuwait	national flag carrier
Middle East Airlines	Lebanon	national flag carrier
Oman Air	Oman	national flag carrier
SalamAir	Oman	low-cost carrier
Qatar Airways	Qatar	national flag carrier
Flyadeal	Saudi Arabia	low-cost carrier, subsidiary of Saudia
Flynas	Saudi Arabia	low-cost carrier
Riyadh Air	Saudi Arabia	
Saudia	Saudi Arabia	national flag carrier

Cham Wings Airlines	Syria	
Syrian Air	Syria	national flag carrier
Air Arabia	United Arab Emirates	low-cost carrier, subsidiaries: Air Arabia Maroc, Air Arabia Egypt, Air Arabia Abu Dhabi
Emirates	United Arab Emirates	
Etihad Airways	United Arab Emirates	national flag carrier
Flydubai	United Arab Emirates	low-cost carrier
Yemenia	Yemen	national flag carrier

Топ авіакомпаній 2023

Середній Схід

1	Qatar Airways
2	Emirates
3	Etihad Airways
4	Saudi Arabian Airlines
5	Oman Air
6	Gulf Air
7	Kuwait Airways
8	Flynas
9	flyDubai
10	Air Arabia