

بررسی عملکرد صنعت هواپیمایی کشور و تعیین آثار مصوبه شورای اقتصاد مبنی بر اختصاص یارانه به فرودگاههای کوچک بر افزایش حجم پروازهای داخلی

امیر خلیلی خواه* و معصومه زیرک**

حمل و نقل هوایی از نظر سرعت، ایمنی و گستردگی از اساسی‌ترین نیازهای اجتماعی و اقتصادی در کشور است و در حال حاضر سهم صنعت هواپیمایی به ویژه در اقتصاد ایران با پیشرفت فن‌آوری، توسعه ارتباطات و رشد بخشهای مختلف اقتصادی در پی دستیابی به حداکثر سود و مطلوبیت از طریق صرفه‌های زمانی، کاهش هزینه‌ها و شکوفا شدن استعدادها و منابع نرم افزاری و سخت افزاری دو چندان شده است.

حمل و نقل هوایی در کشور با توجه به یارانه سوخت در بخش جاده‌ای و پرداخت یارانه در بخش ریلی همواره رقیبانی داشته است. در این شرایط قیمت بالای خدمات هوایی به‌رغم ویژگی‌های یاد شده باعث کاهش تقاضا در این بخش نسبت به سایر بخشها شده است. در این راستا اعمال سیاستهای حمایتی از سوی دولت یکی از اقدامهای مهم در این بخش است که در نوشتار حاضر با بررسی عملکرد صنعت هواپیمایی کشور و به صورت موردی عملکرد حمل و نقل هوایی استان همدان، موانع و چالشها در این بخش و اثر مصوبه شورای اقتصاد در زمینه پرداخت یارانه به فرودگاههای کوچک مورد بحث قرار خواهد گرفت.

واژه‌های کلیدی: صنعت هواپیمایی، حجم پروازهای داخلی و بین‌المللی، یارانه به فرودگاههای کوچک، تقاضای خدمات هوایی، فرودگاه همدان.

۱. مقدمه

در حال حاضر صنعت هواپیمایی یکی از کلیدی‌ترین صنایع زیربنایی هر کشور است. با وجود اینکه استفاده شهروندان هر کشور از هواپیما در مقایسه با سایر وسایل حمل و نقل مانند اتوبوس و قطار کمتر است اما این صنعت به خاطر نقش فراوانی که در توسعه صنعت توریسم و خدمات آن دارد، به

* معاون اقتصادی سازمان امور اقتصادی و دارایی استان همدان

** کارشناس اقتصادی سازمان امور اقتصادی و دارایی استان همدان

عنوان یک صنعت پول‌ساز شناخته شده است. صنعت هواپیمایی قلب ارتباطات در کشوری است که پراکندگی و تنوع جغرافیایی زیادی دارد و دسترسی به مناطق مختلف به آسانی و به سرعت امکان‌پذیر نیست.

در ایران مانند سایر کشورها حمل و نقل هواپیمایی از سه رکن اساسی شامل ناوگان، فرودگاه و هوانوردی تشکیل شده است که این سه بخش در تعامل و تکامل یکدیگر قرار گرفته تا حمل و نقل هوایی شکل گیرد. با توجه به اهمیت موضوع و بررسی وضع ارکان یاد شده در بخش حمل و نقل هوایی در سطح کل کشور و تعیین جایگاه استان همدان در این بخش، ابتدا با مرور تاریخچه صنعت هواپیمایی کشور به بررسی وضع عملکرد این صنعت طی سالهای برنامه سوم و چهارم توسعه پرداخته و سپس با تعیین جایگاه صنعت هواپیمایی استان همدان در سطح کشور و منطقه غرب از طریق شناسایی موانع و چالشهای صنعت هواپیمایی کشور، آثار مصوبه شورای اقتصاد بر افزایش حجم پروازهای داخلی استان همدان مورد تحلیل و بررسی قرار گرفته است.

۲. تاریخچه صنعت هواپیمایی کشور

پس از گذشت حدود ۸۰ سال از عمر صنعت هوانوردی ایران می‌توان گفت این صنعت هشت دوره متفاوت را پشت سر گذاشته است که به این شرح قابل بررسی هستند:

دوره اول- سالهای ۱۳۰۱-۱۳۰۵: تأسیس نیروی هوایی ارتش.

دوره دوم- سالهای ۱۳۰۵-۱۳۱۰: آغاز به کار خط هوایی شرکت یونکرز^۱ آلمان در ایران.

دوره سوم- سالهای ۱۳۱۰-۱۳۱۶: دوره غیبت حمل و نقل هوایی تجاری و بازرگانی.

دوره چهارم- سالهای ۱۳۱۶-۱۳۲۴: تأسیس خط هوایی وزارت پست، تلگراف و تلفن.

دوره پنجم- سالهای ۱۳۲۴-۱۳۳۹: تأسیس خطوط هوایی ایران ایزو^۲ و پرشین ایر سرویس^۳.

دوره ششم- سالهای ۱۳۳۹-۱۳۴۰: تأسیس خط هوایی ایران یونایتد^۴.

دوره هفتم- سالهای ۱۳۴۰-۱۳۵۷: تأسیس ایران ایر و دوره شکوفایی صنعت هوانوردی کشور.

دوره هشتم- سالهای ۱۳۵۷ تاکنون: دوره بعد از انقلاب و عصر شرکتهای هواپیمایی چندگانه.

اولین هواپیمای ساخت ایران با نام دی هاولند^۵ در سال ۱۳۰۸ در داخل کشور طراحی و ساخته شد و در داخل با موفقیت آزمایش شد. چند سال پس از آن کارخانه هواپیماسازی در ایرلن

۱. نخستین شرکت هواپیمایی بازرگانی کشور را آلمانی‌ها توسط شرکت یونکرز (Unkers Company) پایه‌گذاری کردند.

شرکت یونکرز هواپیمای ساخت و از آنجایی که این شرکت برای ادامه فعالیت در خود آلمان با مشکل روبرو شد، دامنه فعالیت خود را به خارج از آلمان توسعه داد.

2. Airways

3. Persian Air Service

4. United

5. DeHaviland DH9A

۴۵ بررسی عملکرد صنعت هواپیمایی کشور ...

تأسیس شد که قادر بود چند مدل مختلف هواپیما را مونتاژ و تعمیر کند. در سال ۱۳۱۱ ماشین آلات مورد نیاز کارخانه هواپیماسازی شهپاز از انگلستان خریداری و در سال ۱۳۱۳ نصب و راه‌اندازی شد. این کارخانه در آن زمان اقدام به تولید یک سری هواپیماهای جنگنده و آموزشی نظیر تایگر موت^۱، هاکراوداکس^۲، هاکرهیند^۳ می‌کرد. در سال ۱۳۱۶ اولین مجموعه از تولیدات کارخانه شهپاز آماده بهره‌برداری شد. متأسفانه با شروع جنگ جهانی دوم و اشغال ایران توسط نیروهای متفقین، کارخانه شهپاز نیز توسط نیروهای انگلیسی مصادره شد.

پس از طی دوره‌های اول تا سوم و به دنبال آغاز فعالیتهای هوانوردی در سال ۱۳۲۴، نیاز به تشکیل یک سازمان دولتی برای نظارت بر امور هوانوردی داخلی و خارجی بیش از پیش احساس شد. در نتیجه با فرمان دولت وقت به ریاست قوام‌السلطنه، سازمان هواپیمایی کشوری به عنوان بخشی از وزارت راه و ترابری تأسیس شد. سازمان هواپیمایی ایران در سال ۱۳۲۷ به عضویت رسمی ایکائو^۴ درآمد.

به رغم موقعیت خاص جغرافیایی و سابقه طولانی ایران در امور هوانوردی مانند عضویت ایران در سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) در سال ۱۳۲۷ و ایجاد اولین تشکیلات اداری هواپیمایی خصوصی ایرانی در سال ۱۳۲۸، پیشرفت قابل توجهی در گسترش و نوسازی ناوگان صنعت هواپیمایی و هوانوردی کشور به ویژه بعد از انقلاب اسلامی صورت نگرفته است که مهم‌ترین دلایل آن می‌تواند تحریم‌های اقتصادی آمریکا علیه ایران شامل ممنوعیت فروش یا عرضه کالاها، فن‌آوری یا خدمات به طور مستقیم یا غیر مستقیم که ارزش سهم آمریکایی آنها بیش از ۱۰ درصد باشد، بازار غیر رقابتی و اعمال تعرفه‌های تکلیفی نامتناسب با هزینه‌های بازسازی و نوسازی ناوگان هوایی و تغییرات مکرر مدیریتی در سازمان هواپیمایی کشور و شرکت فرودگاههای کشور باشد. در بخش‌های بعدی مقاله به بررسی تفصیلی موارد فوق می‌پردازیم.

۳. بررسی عملکرد صنعت هواپیمایی کشور طی سالهای برنامه سوم و دو سال نخست برنامه چهارم توسعه

در حال حاضر صنعت هواپیمایی نقش مهمی در صنعت حمل و نقل ایفاء می‌کند. علاوه بر آن اهمیت این صنعت در پیشرفت و توسعه سایر بخشهای اقتصادی نظیر صنعت گردشگری، بازرگانی، کشاورزی، بخش آموزش و علوم پزشکی، جغرافیا و نظایر آن دوچندان است. با این وجود

1. Tiger Moth
2. HawkerAudax
3. HawkerHind

۴. سازمان ایکائو (ICAO) مسئولیت تدوین و تنظیم استانداردهای عملیاتی و فنی هوانوردی را برعهده دارد که از سال ۱۳۲۴ به‌طور رسمی فعالیت خود را آغاز کرده است.

مهم‌ترین قابلیت‌ها و توانمندی‌های صنعت هواپیمایی کشور با در نظر گرفتن استعدادها و امکانات فرودگاه‌های کشور به این شرح عبارت‌اند از:

- سابقه طولانی بخش هوایی کشور اعم از صنعت تعمیر و نگهداری، بازرگانی و آموزش فنی و حرفه‌ای و آکادمیک.

- اشتغال انبوهی از نیروهای متخصص و با تجربه در این بخش با توجه به بالا بودن ظرفیت مؤسسه‌های آموزشی اعم از دانشگاه‌ها و مراکز آموزشی موجود در صنایع هوا فضا برای آموزش و تربیت نیروی کار.

- بالا بودن کیفیت کار بخش حمل و نقل هوایی کشور در مقایسه با کشورهای پیشرفته اروپایی.

- ایجاد تأسیسات هوایی با هزینه‌های پایین.

- برخورداری از امکانات و تجهیزات مطلوب و مناسب هوایی نظیر امکانات تعمیر هواپیماهای بویینگ^۱ ۷۳۷ و ۷۲۷ و ۷۴۷ و فوکر^۲ ۱۰۰ و ایرباس^۳ و امکانات تعمیر فالکن^۴ و برخی هواپیماهای دیگر.

- توانایی‌های متخصصان داخلی در زمینه تعمیرات موتور و بدنه برخی از هواپیماها.

- تأسیسات تخصصی مطابق با استانداردهای هوایی.

- ایجاد تأسیسات جدید در راستای افزایش ظرفیت تعمیرات و نگهداری هواپیماها.

- ساخت دو آشیانه توسط هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران که در حال حاضر تعمیرات اساسی انواع هواپیماها در آنها انجام می‌شود و نیز ساخت آشیانه بزرگ در فرودگاه امام.

البته موارد یاد شده بخشی از قابلیت‌ها و توانمندی‌های صنعت هواپیمایی کشور است که با تلاش تمام فرودگاه‌های فعال کشور محقق شده است.

با توجه به پیشرفت صنعت هواپیمایی کشور در فن آوری، خدمات‌رسانی و تاثیرگذاری فوق‌العاده آن در سایر صنایع و علوم به نظر می‌رسد برای تعیین میزان اثرگذاری سیاست‌های حمایتی دولت^۵ در این مقاله ابتدا عملکرد صنعت هواپیمایی کشور طی سالهای برنامه سوم و دو سال نخست برنامه چهارم توسعه از طریق پارامترهای مرتبط با آمار هوانوردی نظیر تعداد مسافر، میزان بار و تعداد پروازها در سطوح داخلی و بین‌المللی مورد بررسی قرار داده و با رتبه بندی فرودگاه‌های کشور، نیازهای لازم این صنعت را شناسایی و جایگاه صنعت هواپیمایی استان همدان^۶ را با هدف ترغیب و تشویق برنامه‌های توسعه‌ای برای فعال‌تر کردن حمل و نقل هوایی استان تعیین می‌کنیم.

1. Boeing
2. Fokker
3. Airbus
4. Falcon

۵. پرداخت یارانه در بخش حمل و نقل هوایی به ویژه به فرودگاه‌های کوچک (مصوبه شورای اقتصاد جلسه مورخ ۱۳۸۵/۱۲/۵)

۶. فرودگاه همدان از فرودگاه‌های کوچک و موضوع مصوبه شورای اقتصاد بوده که تعیین میزان اثرگذاری مصوبه یادشده بر حجم پروازهای این فرودگاه هدف اصلی مقاله است.

بررسی عملکرد صنعت هواپیمایی کشور ... ۴۷

طبق داده‌های جدول (۱) ملاحظه می‌شود که از مجموع ۷۳ فرودگاه موجود در کشور^۱ در دوره مورد بررسی تعداد ۱۰ فرودگاه فعال نبودند و حدود ۱۲ فرودگاه دارای عملکرد بسیار ناچیز در جابه‌جایی مسافر و حمل بار بوده‌اند و تعداد ۲۳ فرودگاه نیز فقط در خدمت مسافران بوده‌اند که نتایج آن در ذیل نشان داده شده است. همچنین گفتنی است تعداد ۴۲ فرودگاه فعال کشور نقش مهمی را در صنعت هواپیمایی کشور ایفا کرده‌اند.

جدول ۱. بررسی کیفیت عملکرد فرودگاههای کشور در سالهای برنامه سوم و دو سال اول برنامه چهارم توسعه

ردیف	وضع عملکرد	فرودگاه
۱	بدون عملکرد	بیشه کلا، بهبهان، تنب، جاسک، خاش، سرخس، سمنان، کاشان، کنگان مراغه
۲	دارای عملکرد محدود	امام، اراک، دزفول، زنجان، سبزوار، شاهرود، کلاله، گچساران، پیام، توحید، جیرفت، خوی
۳	منحصراً خدمات‌رسانی به مسافر	امام، بجنورد، ایلام، ایرانشهر، اراک، بیرجند، بحرگان، پارس‌آباد، طبس، جیرفت، جهرم، خوی، دزفول، رامسر، رفسنجان، سیرجان، سهند، سبزوار، شهرکرد، کلاله، فسا، گرگان، نوشهر

ماخذ: نتایج تحقیق

جدول (۲) وضع متوسط عملکرد پروازهای داخلی و بین‌المللی هر یک از فرودگاههای کشور را طی سالهای برنامه سوم توسعه (۱۳۷۹-۱۳۸۳) و دو سال نخست برنامه چهارم توسعه (۱۳۸۵-۱۳۸۴) نشان می‌دهد. در دوره مورد بررسی فرودگاههای فعال کشور اغلب هم در جابه‌جایی مسافر و هم حمل بار فعالیت داشته‌اند. طبق داده‌های جدول (۲) طی سالهای برنامه سوم توسعه، بهبود چشمگیری در چگونگی ارائه خدمات در صنعت هواپیمایی کشور دیده می‌شود. این روند طی برنامه چهارم توسعه نیز ادامه می‌یابد.

بر اساس داده‌های جدول (۲) مقایسه متوسط عملکرد پروازهای داخلی فرودگاههای کشور طی سالهای برنامه سوم توسعه و دو سال نخست برنامه چهارم توسعه نشان‌دهنده آن است که در سالهای آغازین برنامه چهارم توسعه نسبت به سالهای برنامه سوم، صنعت هواپیمایی در بخشی از موارد دارای ضعف و در برخی موارد با تقویت فرودگاهها دارای نقاط قوت بوده است که این امر توجه به حمل و نقل هوایی و لزوم حمایتها و تشویقها در زمینه فعال کردن فرودگاههای کشور برای فعالیت در بخش حمل و نقل هوایی را نشان می‌دهد.

۱. میانگین عملکرد فرودگاههای امام، بجنورد، بیشه کلا، بحرگان، بهبهان، پارس‌آباد، پیام، تنب، طبس، جیرفت، جهرم، جم، جاسک، خاش، خوی، سرخس، سمنان، سبزه‌وار، ایلام، ایرانشهر، اراک، زنجان، سهند، گچساران، شاهرود، فسا، کاشان، کنگان، کلاله، مراغه، نوشهر به دلیل اینکه دارای ارقام ناچیزی به ویژه در برنامه سوم توسعه بوده‌اند. در جدول (۱) آورده نشده است.

طی دوره مورد بررسی، متوسط عملکرد پروازهای داخلی نسبت به پروازهای خارجی مطلوب‌تر یا به عبارتی از روند رشد بهتری برخوردار بوده است و فرودگاههای مهرآباد، مشهد، شیراز، اصفهان، بندرعباس، آبادان، ارومیه، اهواز، اردبیل، بوشهر، تبریز، چابهار، رشت، زاهدان، ساری، شهرکرد، قشم، کرمان، کرمانشاه، کیش، لار، لامرد، یزد و همدان جزء فرودگاههای فعال در سطح داخلی و بین‌المللی بوده و در مقایسه با سایر فرودگاههای کشور از وضع به نسبت مطلوبی در زمینه خدمات‌رسانی حمل و نقل هوایی در سطح ملی و بین‌المللی برخوردار بوده‌اند.

در پروازهای بین‌المللی میانگین عملکرد فرودگاههای یاد شده طی دو سال نخست برنامه چهارم نسبت به برنامه سوم از روند افزایشی قابل توجهی برخوردار بود و مانند پروازهای داخلی، فرودگاههای فعال کشور در جابه‌جایی مسافر سهم بیشتری نسبت به حمل بار در مدت مورد بررسی داشت که این امر نشان‌دهنده بالا بودن تقاضای افراد در بخش حمل و نقل هوایی به دلیل اهمیت زمان، سهولت سفر و برخورداری از امکانات بهتر است.

بر اساس جدول (۳) و نمودارهای (۴) و (۵) و (۶) متوسط سهم عملکرد هر یک از فرودگاهها طی دوره مورد بررسی نشان می‌دهد که بالاترین سهم مربوط به فرودگاههای مهرآباد، شیراز، مشهد، اصفهان، بندرعباس، آبادان، ارومیه، اهواز، بوشهر، تبریز، رشت، زاهدان، عسلویه، قشم، کرمان، کرمانشاه، کیش و یزد است و سایر فرودگاههای کشور در مقایسه با فرودگاههای یادشده سهم ناچیزی در حمل و نقل هوایی کشور داشته‌اند. حدود ۵۵ فرودگاه کشور فقط ۲۷/۷ درصد از کل عملکرد صنعت هواپیمایی را به خود اختصاص داده است. همان‌طور که گفته شد رشد سهم عملکرد فرودگاههای کشور در پروازهای داخلی و بین‌المللی طی برنامه سوم توسعه و دو سال نخست برنامه چهارم توسعه کاملاً مشهود است. این روند در جدول (۳) نیز قابل مشاهده است.

بررسی عملکرد صنعت هواپیمایی کشور ... ۴۹

جدول ۲. متوسط عملکرد پروازهای داخلی و بین‌المللی فرودگاههای کشور طی سالهای برنامه سوم (۱۳۷۹-۱۳۸۳) و سالهای نخست برنامه چهارم توسعه (۱۳۸۴-۱۳۸۵)

ردیف	نام فرودگاه	پروازهای داخلی						پروازهای بین‌المللی					
		میانگین عملکرد در سالهای برنامه سوم			میانگین عملکرد در سالهای برنامه چهارم			میانگین عملکرد در سالهای برنامه سوم			میانگین عملکرد در سالهای برنامه چهارم		
		تعداد پرواز	میانگین عملکرد حمل بار (تن)	تعداد مسافر	تعداد پرواز	میانگین عملکرد حمل بار (تن)	تعداد مسافر	تعداد پرواز	میانگین عملکرد حمل بار (تن)	تعداد مسافر	تعداد پرواز	میانگین عملکرد حمل بار (تن)	تعداد مسافر
۱	مهرآباد	۳۵۶۰۱۰۸	۱۰۹۹۶	۳۰۱۹۴	۴۷۰۴۰۱۸	۱۱۸۸۴	۴۱۵۲۹	۱۲۳۲۵۷۷	۲۴۰۶۷	۸۶۶۵	۱۱۳۴۵۴۱	۳۷۷۲۹	۷۴۸۵
۲	شیراز	۵۹۰۰۳۱	۱۸۷۱	۵۹۴۴	۷۶۲۹۴۵	۱۵۹۱	۷۸۲۲	۱۱۷۷۸۹	۷۰۵	۱۰۲۶	۱۴۰۳۶۶	۸۸۳	۱۴۴۶
۳	مشهد	۹۶۳۳۰۲	۱۸۴۹	۷۳۹۰	۱۳۱۱۰۸۲	۲۷۹۲	۱۰۳۳۵	۱۱۷۹۹۷	۸۰	۹۲۳	۲۲۹۴۰۱	۹۳۹	۱۶۷۸
۴	اصفهان	۵۰۵۹۸۵	۸۲۵	۵۳۳۸	۵۹۹۳۰۱	۸۰۱	۶۰۳۲	۹۴۴۹۵	۲۴۳	۵۴۳	۱۳۲۰۲۸	۸۱۱	۶۶۵
۵	بندر عباس	۲۵۷۸۱۳	۹۵۲	۲۴۶۲	۳۱۴۴۸۱	۱۲۹۵	۳۱۷۷	۴۲۳۸۸	۱۵۳	۷۸۳	۴۷۴۹۲	۳۰۸	۱۲۰۷
۶	آبادان	۱۱۳۰۰۸	۳۶۳	۱۰۲۶	۱۱۸۹۷۲	۲۲۳	۱۰۴۲	۲۵۱۱	۲	۴۰	۵۱۸۱	۷	۷۷
۷	ارومیه	۱۰۴۴۵۸	۳۶۵	۹۳۹	۱۲۶۲۰۲	۲۹۸	۱۰۸۷	۵۶۲۱	۰	۲۶	۶۳۶۵	۳۸	۳۴
۸	اهواز	۴۵۸۴۸۶	۱۴۴۷	۳۶۶۸	۶۴۰۱۶۲	۱۷۵۵	۵۴۷۶	۲۶۰۲۷	۵	۲۱۹	۴۶۴۹۶	۷۳	۳۷۸
۹	اردبیل	۴۹۰۲۴	۳۹	۵۶۳	۸۰۸۱۰	۱۸	۸۶۷	۷۶۵	۰	۲	۴۲۴۸	۶	۲۴
۱۰	ابوموسی	۱۵۰۷	۱۱	۳۲	۱۱۶۲۶	۱۲۱	۲۹۶	۰	۰	۰	۰	۰	۰
۱۱	بم	۱۰۴۴۴	۵	۲۲۴	۲۹۸۰۹	۲۲	۴۵۳	۰	۱۱۱	۱۱۱	۰	۰	۰
۱۲	بوشهر	۱۲۶۹۶۶	۵۵۴	۱۰۰۰	۱۴۰۳۷۹	۵۴۸	۱۲۲۵	۱۷۳۵۲	۰	۲۹۵	۱۸۹۷۷	۱۹	۲۵۱
۱۳	بیرجند	۸۲۳۸	۰	۱۸۳	۳۴۰۵۱	۲۳	۴۵۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰
۱۴	بندر لنگه	۱۶۴۱۱	۸۳	۳۰۷	۱۵۴۰۸	۵۳	۲۵۶	۰	۰	۰	۸۸۹	۲۷	۲۱
۱۵	تبریز	۲۷۶۱۷۹	۸۲۵	۱۷۱۱	۳۵۱۷۰۰	۷۳۵	۲۵۵۹	۲۱۶۸۳	۸	۱۳۱	۴۱۶۷۲	۱۲	۳۲۸
۱۶	توحید	۲۵۰۹	۲	۴۸	۱۴۴۸۶	۱۸	۲۹۸	۰	۰	۰	۰	۰	۰
۱۷	چابهار	۶۵۹۴۴	۳۳۶	۵۷۳	۸۰۲۱۶	۱۹۵	۶۸۴	۱۲۸۰	۰	۱۴	۵۲۴۸	۱۴۱	۶۱
۱۸	خارک	۵۴۹۷۶	۱۶۶	۱۰۳۴	۷۵۹۷۸	۲۰۱	۱۳۰۶	۰	۰	۰	۰	۰	۰
۱۹	خرم آباد	۱۱۹۹۵	۳۰	۱۹۱	۱۳۸۶۳	۳۶	۲۱۲	۳۷	۱۰	۱۰	۰	۰	۰
۲۰	رشت	۱۰۲۴۸۲	۴۵	۷۲۸	۷۴۶۸۷	۳۳	۹۷۷	۸۰۴۶	۰	۵۶	۷۵۴۸	۱۴	۴۴
۲۱	رامسر	۵۸۰۰	۰	۱۲۹	۸۵۳۵	۰	۱۹۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰

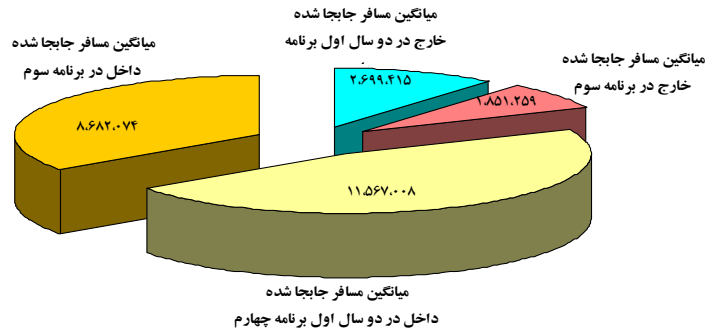
ادامه جدول ۲

۱	۰	۸۱۷	۰	۰	۳۳	۱۰۰	۴	۵۲۶۳	۱۵۳	۰	۷۹۲۸	رفسنجان	۲۲
۷۹	۱۴۷	۹۳۵۷	۹۸	۰	۸۵۰۳	۱۳۳۶	۴۸۳	۱۴۹۵۵۷	۱۴۴۹	۴۱۴	۱۳۷۵۸۳	زاهدان	۲۳
۰	۰	۰	۰	۰	۸	۱۲۵	۷۸	۱۰۷۹۸	۴۴	۱	۴۰۳۷	زابل	۲۴
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۳۹۴	۱۰۸	۲۲۵۸۴	۳۴۳	۱۰۳	۱۸۳۶۹	سیری	۲۵
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۱۹۴	۵۸	۸۶۱۳	۱۲۱	۰	۴۸۸۰	سیرجان	۲۶
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۲۵۹	۳	۱۹۳۹۳	۲۰۵	۳۳	۱۱۲۳۸	سندج	۲۷
۲۲۲	۲۷۱	۴۳۳۸۹	۱۲۱	۰	۲۱۳۵۰	۳۱۵	۱۰	۲۴۵۲۷	۲۶۹	۵	۱۷۹۷۴	ساری	۲۸
۵۹	۲۰	۶۰۲۹	۲۷	۱۱	۲۸۵۸	۱۶۱	۰	۷۴۱۳	۱۳۹	۰	۸۱۱۱	شهرکرد	۲۹
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۲۵۵۶	۶۲۴	۲۶۴۵۸۱	۸۲۱	۵۴۸	۸۳۷۵۱	عسلویه	۳۰
۱۸۸۰	۱۴۶	۷۸۴۶۵	۷۳۰	۲۶	۳۶۲۰۷	۴۶۱	۱۱۵	۳۲۸۱۴	۳۳۰	۷	۲۶۶۸۶	قشم	۳۱
۱۵۱	۲۳۳	۲۶۹۷۲	۱۷۰	۳۸	۲۰۲۲۹	۱۶۱۸	۸۷۹	۲۰۵۳۶۵	۱۴۳۴	۲۰۵	۱۸۵۹۳۲	کرمان	۳۲
۴۸	۱۳۵	۷۳۹۷	۶۵	۰	۶۶۹۳	۱۸۸۰	۲۷۹	۱۹۷۴۰۱	۱۳۳۶	۴۶۸	۱۴۷۳۳۷	کرمانشاه	۳۳
۱۳۱۱	۳۴۵	۴۵۲۳۰	۳۰۵	۱۴۰	۱۱۴۲۸	۵۷۸۹	۲۶۰۵	۵۸۱۹۸۵	۴۵۲۸	۱۲۹۲	۴۵۵۰۶۹	کیش	۳۴
۸	۳	۸۵۲	۰	۰	۰	۳۵۰	۱	۲۸۳۴۸	۲۵۸	۰	۱۲۲۳۹	گرگان	۳۵
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۳۵۷	۳۴	۱۳۷۲۰۲	۴۸۳	۱۴۷	۲۶۹۸۱	لاوان	۳۶
۵۶۶	۷۴	۳۴۲۱۱	۴۱۴	۴	۳۲۲۹۶	۱۸۸	۸	۹۷۰۷	۲۷۰	۲	۱۰۸۸۷	لار	۳۷
۲۴۳	۰	۱۰۶۸۶	۵۰	۰	۱۰۷۲۸	۳۵۲	۴۲	۱۴۸۷۸	۲۳۰	۶	۸۴۵۱	لامرد	۳۸
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۱۴۱۶	۲۵۵	۱۴۰۳۹۴	۹۷۱	۱۳	۷۹۸۱۵	ماهشهر	۳۹
۰	۰	۰	۵	۰	۵۷۶	۱۲۸	۰	۲۸۹۴	۴۱	۱	۱۴۱۳	همدان	۴۰
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۱۷۲	۲	۷۱۱۶	۵۸	۲	۲۱۹۲	یاسوج	۴۱
۹۰	۱۶	۱۶۷۴۸	۶۲	۰	۱۱۷۸۵	۱۴۰۶	۲۲۴	۱۲۹۰۶۱	۱۲۰۷	۳۱۰	۱۱۲۸۴۵	یزد	۴۲
۲۳۷۲۲	۵۴۰۳۷	۲۶۹۹۴۱۵	۱۵۰۹۱	۲۷۷۸۹	۱۸۵۱۲۵۹	۱۰۷۳۲۳	۲۸۴۸۵	۱۱۵۶۷۰۰۸	۷۹۲۹۱	۲۴۳۲۷	۸۶۸۲۰۷۴	جمع کل	

میانگین عملکرد فرودگاه‌های امام، بجنورد، بیشه کلا، بحرگان، بهبهان، پارس آباد، پیام، تب، طبس، جیرفت، جهرم، جم، جاسک، خاش، خوی، سرخس، سمنان، سبزه وار، ایلام، ایرانشهر، اراک، زنجان، سهند، گچساران، شاهرود، فسا، کاشان، کنگان، کلاله، مراغه و نوشهر به دلیل اینکه دارای ارقام ناچیزی به ویژه در برنامه سوم توسعه بوده در این جدول آورده نشده است.

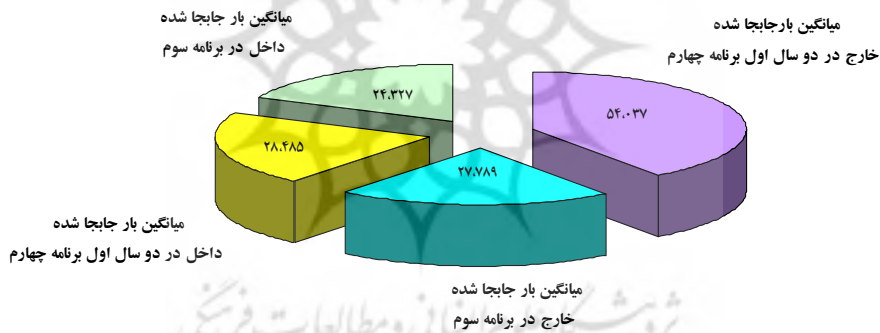
مأخذ: سازمان هواپیمایی کشور

نمودار ۱. متوسط عملکرد صنعت هواپیمایی کشور در جابجایی مسافر طی برنامه سوم و دو سال نخست برنامه چهارم توسعه



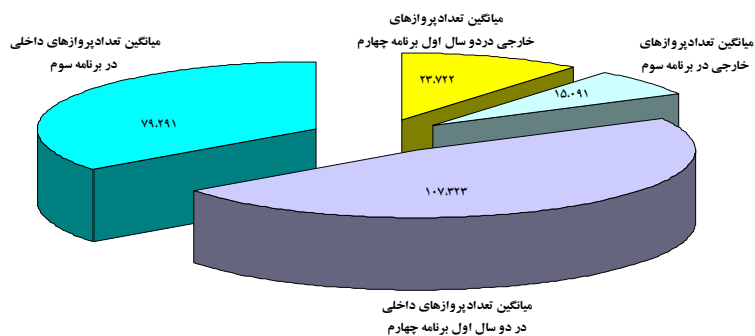
مأخذ: ارقام جدول (۲)

نمودار ۲. متوسط عملکرد صنعت هواپیمایی کشور در جابجایی بار طی سال‌های برنامه سوم و دو سال نخست برنامه چهارم توسعه (تن)



مأخذ: ارقام جدول (۲)

نمودار ۳. متوسط تعداد پروازهای داخلی و بین‌المللی طی سال‌های برنامه سوم و دو سال نخست برنامه چهارم توسعه



مأخذ: ارقام جدول (۲)

جدول ۳. سهم فرودگاههای کشور از کل عملکرد در پروازهای داخلی و بین‌المللی طی سالهای برنامه سوم (۱۳۸۳-۱۳۷۹) و دو سال نخست برنامه چهارم توسعه (۱۳۸۴-۱۳۸۵)

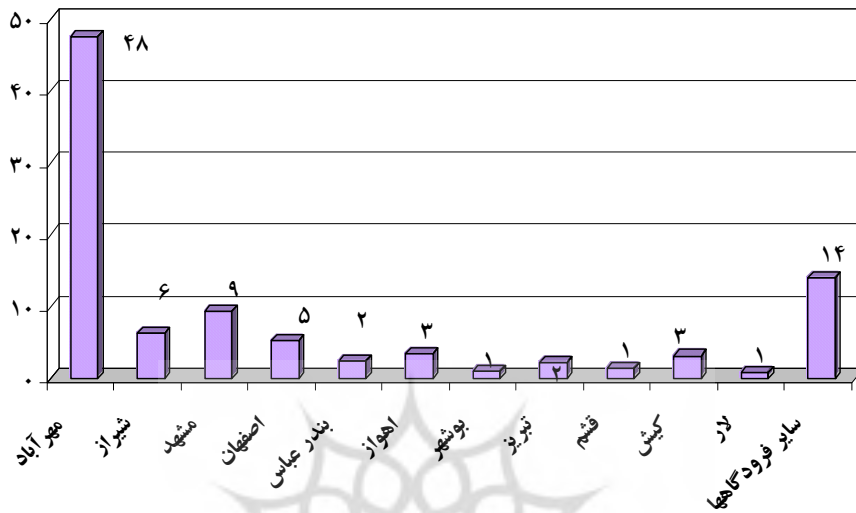
ردیف	نام فرودگاه	پروازهای بین‌المللی						پروازهای داخلی					
		سهم از کل در دو سال			سهم از کل در سال			سهم از کل در دو سال			سهم از کل در سال		
		تعداد پرواز	حمل بار	تعداد مسافر	تعداد پرواز	حمل بار	تعداد مسافر	تعداد پرواز	حمل بار	تعداد مسافر	تعداد پرواز	حمل بار	تعداد مسافر
۱	مهرآباد	۳۱/۶	۶۳/۵	۴۲/۰	۵۷/۴	۸۶/۶	۶۶/۶	۳۸/۷	۴۱/۰	۴۰/۶	۳۸/۱	۴۵/۴	۴۱/۰
۲	شیراز	۶/۱	۲/۷	۵/۲	۶/۸	۲/۸	۶/۴	۷/۳	۵/۶	۶/۶	۷/۵	۷/۷	۶/۸
۳	مشهد	۷/۱	۲/۵	۸/۵	۶/۱	۰/۳	۶/۴	۹/۶	۹۶/۸	۱۱/۳	۹/۳	۷/۶	۱۱/۱
۴	اصفهان	۲/۸	۱/۹	۴/۹	۳/۶	۰/۹	۵/۱	۵/۶	۲/۸	۵/۲	۶/۷	۳/۴	۵/۸
۵	بندر عباس	۵/۱	۰/۷	۱/۸	۵/۲	۰/۵	۲/۳	۳/۰	۴/۶	۲/۷	۳/۱	۳/۹	۳/۰
۶	آبادان	۰/۳	۰/۰	۰/۲	۰/۳	۰/۰	۰/۱	۱/۰	۰/۸	۱/۰	۱/۰	۱/۵	۱/۳
۷	ارومیه	۰/۱	۰/۱	۰/۲	۰/۲	۰/۰	۰/۳	۱/۰	۱/۱	۱/۱	۱/۲	۱/۵	۱/۲
۸	اهواز	۱/۶	۰/۲	۱/۷	۱/۵	۰/۰	۱/۴	۵/۱	۶/۲	۵/۵	۴/۶	۵/۹	۵/۳
۹	بوشهر	۱/۱	۰/۱	۰/۷	۲/۰	۰/۰	۰/۹	۱/۱	۲/۰	۱/۲	۱/۳	۲/۳	۱/۵
۱۰	تبریز	۱/۴	۰/۰	۱/۵	۰/۹	۰/۰	۱/۲	۲/۴	۲/۶	۳/۰	۲/۲	۳/۴	۳/۲
۱۱	رشت	۰/۲	۰/۰	۰/۳	۰/۴	۰/۰	۰/۴	۰/۹	۰/۱	۰/۶	۰/۹	۰/۲	۱/۲
۱۲	زاهدان	۰/۳	۰/۳	۰/۳	۰/۶	۰/۰	۰/۵	۱/۲	۱/۷	۱/۳	۱/۸	۱/۷	۱/۶
۱۳	عسلویه	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۰/۰	۲/۴	۲/۲	۲/۳	۱/۰	۲/۳	۱/۰
۱۴	قشم	۷/۹	۰/۴	۲/۹	۴/۸	۰/۱	۲/۰	۰/۴	۰/۴	۰/۳	۰/۴	۰/۰	۰/۳
۱۵	کرمان	۰/۶	۰/۵	۱/۰	۱/۱	۰/۱	۱/۱	۱/۵	۳/۱	۱/۸	۱/۸	۰/۸	۱/۲
۱۶	کرمانشاه	۰/۲	۰/۲	۰/۳	۰/۴	۰/۰	۰/۴	۱/۷	۱/۰	۱/۷	۱/۷	۱/۹	۱/۷
۱۷	کیش	۵/۵	۰/۷	۱/۷	۲/۰	۰/۴	۵/۴	۹/۳	۵/۰	۵/۷	۵/۷	۵/۳	۵/۲
۱۸	یزد	۰/۴	۰/۰	۰/۶	۰/۴	۰/۰	۰/۶	۱/۳	۰/۸	۱/۱	۱/۵	۱/۳	۱/۳
۱۹	سایر فرودگاهها ^۱	۲۷/۷	۲۶/۲	۶/۳	۸/۳	۳/۷	۱۰/۴	۴/۹	۷/۷	۹/۹	۳/۹	۵/۴	۵/۴
	جمع	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰

مأخذ: محاسبات تحقیق

۱. سایر فرودگاهها عبارتند از امام، بجنورد، اردبیل، ابوموسی، بم، بیشه کلا، بیرجند، بزرگان، بندر لنگه، بهبهان، پارس آباد، پیام، تنب، توحید، طبس، جیرفت، جهرم، جم، جاسک، چابهار، خارک، خاش، خوی، خرم آباد، رامسر، رفسنجان، سرخس، سیری، سیرجان، سمنان، سبزووار، ایلام، ایرانشهر، اراک، زنجان، سهند، گچساران، شاهرود، فسا، کاشان، کنگان، کلاله، مراغه، نوشهر، زابل، سنندج، ساری، شهرکرد، گرگان، لاوان، لار، لامرد، ماهشهر، همدان و یاسوج.

۵۳ بررسی عملکرد صنعت هواپیمایی کشور ...

نمودار ۴. متوسط سهم فرودگاه‌های فعال در جابجایی مسافران داخلی و بین‌المللی طی سال‌های برنامه سوم و دو سال نخست برنامه چهارم توسعه (درصد)



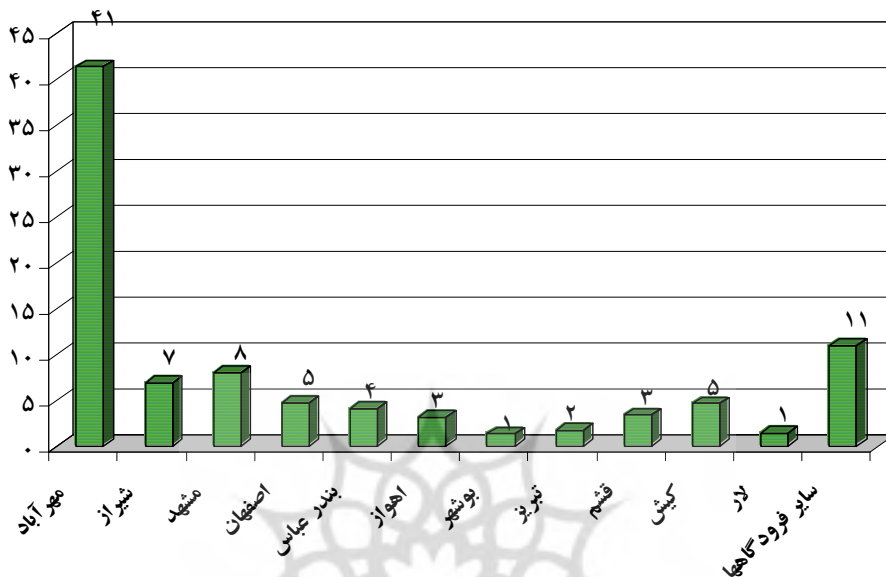
مأخذ: ارقام جدول (۳)

نمودار ۵. متوسط سهم فرودگاه‌های فعال در حمل و نقل بار در داخل و خارج از کشور طی سالهای برنامه سوم توسعه و دو سال نخست برنامه چهارم (درصد)



مأخذ: ارقام جدول (۳)

نمودار ۶. متوسط سهم فرودگاههای کشور از کل تعداد پروازهای داخلی و خارجی طی سالهای برنامه سوم و دو سال نخست برنامه چهارم توسعه (درصد)



مأخذ: ارقام جدول (۳)

نتایج حاصل از تحلیل متوسط عملکرد و سهم فرودگاههای کشور در جداول (۲) و (۳) نشان‌دهنده آن است که عواملی نظیر موقعیت فرودگاهها از نظر جغرافیایی، موقعیت اقتصادی استانها و درجه توسعه‌یافتگی استانهای مورد نظر، میزان تمایل و تقاضا و نیاز افراد منطقه، اهمیت گردشگری مناطق، میزان کاربرد فن‌آوری در زمینه‌های مختلف اقتصادی در استانها و نظایر آن از عوامل مؤثر تعیین‌کننده میزان عرضه و تقاضای خدمات هوایی فرودگاهها در استانهای کشور است. در سطح فرودگاههای کشور می‌توان فعال یا غیرفعال بودن آنها را به عواملی اساسی و اصلی چون استقرار فرودگاهها در استانهای مرزی، دور بودن از مرکز کشور و سایر استانها، صنعتی بودن منطقه، پیشرفتهای علمی استانها و تعامل با مجامع علمی ملی و بین‌المللی از جمله دانشگاهها و مراکز تحقیقاتی و نیز پیشرفتهای اقتصادی و در پی آن گسترش مراودات و مبادلات تجاری و بازرگانی در سطح ملی و بین‌المللی، رشد کشاورزی و استفاده از فن‌آوریهای مرتبط با آن و استقرار فرودگاهها در مناطق آزاد تجاری، برخورداری از شرایط آب و هوایی طاقت‌فرسا و نظایر آن اشاره کرد. در یک طبقه‌بندی کلی از عملکرد فرودگاههای کشور می‌توان موارد یاد شده در تحلیل روند عملکرد فرودگاهها و علل بالا بودن تقاضا در آنها را چنین بیان کرد که در پروازهای داخلی و

بین‌المللی طبق جدولهای (۲) و (۳) مشاهده می‌شود که فرودگاه مهرآباد بالاترین عملکرد و در مقایسه با سایر فرودگاههای کشور، مطلوب‌ترین عملکرد را به خود اختصاص داده است که وجود تقاضای بالا به دلیل استقرار فرودگاه در مرکز کشور و فراهم بودن زمینه‌های لازم جهت عرضه خدمات در حیطه اقتصادی، سیاسی و توریستی است.

توریستی بودن شهرها، بنادر، جزایر و مناطق آزاد کشور که از امکانات حمل و نقل هوایی برخوردارند نظیر شیراز، مشهد، اصفهان، بندرعباس، آبادان، بوشهر، بندر لنگه، تبریز، چابهار، خارک، خرم‌آباد، رشت، رامسر، زاهدان، سیرجان، ساری، شهرکرد، عسلویه، قشم، کرمان، کرمانشاه، کیش، گرگان، لاوان، ماهشهر، همدان و یزد و همچنین پیشرفت و توسعه در بخشهای صنعت، کشاورزی و شیلات در مناطق یاد شده از دلایل وجود تقاضا برای خدمات حمل و نقل هوایی است.

به عبارتی وجود جاذبه‌های گردشگری در استانهای کشور یکی از دلایل وجود تقاضا برای استفاده از خدمات حمل و نقل هوایی با اهداف سفرهای علمی، تفریحی و زیارتی است. بنابراین با توجه به استعدادهای موجود در تمام استانهای کشور مسئله گردشگری از نظر ملی و بین‌المللی دارای اهمیت زیادی است که چنین پدیده‌ای در بالا بودن تقاضا در شهرهای شیراز، اصفهان، بندرعباس، بوشهر، تبریز و شهرهای شمالی کشور به وضوح قابل مشاهده است. از سوی دیگر اهمیت حمل و نقل هوایی به دنبال پیشرفتهای اقتصادی و انجام واردات و صادرات و عملیات مربوط به حمل و نقل محصولات تولید شده کارخانه‌های بزرگ و نیز حمل مواد اولیه برای استفاده تولیدکنندگان مهم و مقرون به صرفه بودن حمل بار از طریق حمل و نقل هوایی به لحاظ سرعت در زمان و ریسک کمتر نسبت به حمل و نقل زمینی و همچنین پیشرفتهای عمده استانها در جهت و جذب سرمایه‌گذار خارجی باعث شده است تا اهمیت حمل و نقل هوایی بیش از گذشته نمایان شود و تقاضا در این بخش افزایش یابد. البته پراهمیت بودن هزینه‌های سرمایه‌گذاری و سرعت انجام امور به ویژه در بخش حمل و نقل مواد اولیه، تولیدات و نظایر آن برای سرمایه‌گذاران خارجی در کشور از دلایل مهم این موضوع بوده و به دلیل ایجاد سهولت و تسریع در امور سرمایه‌گذار، نقش این بخش افزون‌تر از سایر بخشهای دیگر است. بنابراین می‌توان وجود تقاضای بالا برای استفاده از تسهیلات و خدمات حمل و نقل هوایی فرودگاههای چابهار، خارک، زاهدان، عسلویه، کیش، لاوان و سایر فرودگاههای مطرح در این زمینه را کاملاً طبیعی دانست.

نشان دادیم طی دوره مورد بررسی در بخش پروازهای داخلی حدود یک سوم فرودگاهها بدون عملکرد بوده و در بخش پروازهای بین‌المللی بیش از نیمی از فرودگاههای کشور فاقد عملکرد در سطح بین‌المللی بوده‌اند. پیش از بررسی علل مربوط به کندی عملکرد پاره‌ای از فرودگاههای کشور، لازم است گفته شود که صنعت هواپیمایی کشور از سه عامل اصلی تأخیرهای

طولانی پروازها، حوادث غیر قابل پیش بینی به دلیل فرسودگی هواپیماها و نواقص موجود در ناوگان هوایی رنج می‌برد. نکته حائز اهمیت در این زمینه آن است که صنعت هواپیمایی کشور از لحاظ عامل انسانی به دلیل برخورداری از خلبانان با تجربه و ارشد مشکلی ندارد بلکه از نظر عامل فنی و فن آوری صنعت هوایی کشور با کمبودهای زیادی مواجه است که مهم‌ترین علت این موضوع به تحریم‌های هوایی باز می‌گردد. این مسئله به دو دلیل باعث کند شدن عملکرد تعداد بی‌شماری از فرودگاههای کشور شده است. اول آن که باعث مهاجرت خلبانان کشور به کشورهای حوزه خلیج فارس شده و دوم آن که به دلیل تحریمهای اقتصادی، فروش یا عرضه کالاها و فن آوری یا خدماتی که به طور مستقیم و یا غیرمستقیم ارزش سهم برخی کشورها در آنها بیش از ۱۰ درصد است ممنوع شد و همین عامل باعث شد تا عمر ناوگان هواپیمایی کشور به بیش از ۲۰ سال برسد. سقوط بسیاری از هواپیماها و پدیدار شدن ذهنیت منفی نسبت به ناوگان هواپیمایی کشور در سمت تقاضای خدمات هوایی ایجاد رغبتی کرده است. البته در برنامه چهارم توسعه پیش‌بینی شده است که تا پایان سال ۱۳۸۸ میانگین سنی هواپیمایی کشور به ۱۵ سال کاهش یابد.

با این توصیف می‌توان علل ضعف عملکرد فرودگاههای کشور را از ابعاد گوناگون مورد بررسی و تحلیل قرار داد. شاهد هستیم که بعضی از استانها و شهرهای کشور بدون امکانات خطوط هوایی می‌باشد. این مسئله به محرومیت اقتصادی مناطق مورد نظر بستگی دارد اما در برخی از استانها فرودگاه و امکانات مربوط به آن وجود داشته ولی عملکرد مناسبی نداشته و یا با کندی عملکرد مواجه است. علل کندی عملکرد و موانع موجود بر سر راه این گونه فرودگاهها عبارتند از:

- سطح رفاه و برخورداری از امکانات معیشتی و رشد اقتصادی و درآمد افراد در حالت کلی یکی از علل تقاضا برای کالا یا خدمت مورد نظر است. پایین بودن سطح درآمد و قدرت خرید افراد حاصل از تورم و پایین بودن هزینه‌های حمل و نقل جاده‌ای نسبت به حمل و نقل هوایی در بودجه خانوار مناطق مورد بحث از عمده‌ترین دلایل نبودن تقاضا برای خدمات حمل و نقل هوایی است.

- عدم اطمینان در مورد سلامت و امنیت پرواز به دلیل مسن بودن ناوگان هواپیمایی کشور نیز از عوامل کاهش تقاضا برای استفاده از خدمات حمل و نقل هوایی است.

- نزدیکی برخی از استانها به پایتخت و نیز نزدیکی پاره‌ای از استانها به مرز کشورهای همسایه و فراهم شدن تسهیلات مربوط به ارتباطات و حمل و نقل نیز می‌تواند از عوامل اثرگذار در کاهش تقاضا برای به خدمات حمل و نقل هوایی باشد. در مجموع با فراهم کردن زمینه‌های لازم برای ایجاد انگیزه، رغبت و توسعه فرهنگ استفاده از حمل و نقل هوایی و همچنین عواملی نظیر گرانی قیمت سوخت و افزایش هزینه‌های حمل و نقل زمینی در پی اجرای طرح سهمیه‌بندی بنزین فرصتی است تا بتوان فرهنگ استفاده از خدمات حمل و نقل هوایی در کشور را توسعه داد و بتوان پروازهای کم‌صرفه (خطوط هوایی فاقد عملکرد و یا ضعیف) را با شرط جلوگیری از افزایش قیمت‌های حمل

۵۷ بررسی عملکرد صنعت هواپیمایی کشور ...

ونقل هوایی برای افراد جامعه توجیه پذیرتر کرد. در این راستا مصوبه شورای اقتصاد^۱ و بحث پرداخت یارانه در بخش حمل و نقل هوایی به ویژه به فرودگاههای کوچک از جمله مواردی است که فرصتهای استثنایی برای مناطق را ایجاد می کند.

۴. خلاصه مصوبه شورای اقتصاد

شورای اقتصاد در جلسه مورخ ۱۳۸۵/۱۲/۵ موارد زیر را تصویب کرد:

- مبلغ ۶۰ میلیارد ریال به صورت علی الحساب از محل جزء ۷ بند ب تبصره ۱۵ قانون بودجه سال جاری (۱۳۸۵) در اختیار سازمان هواپیمایی کشور قرار گیرد تا به شرکتهای حمل و نقل هوایی متناسب با انجام پروازهای برنامه‌ای به فرودگاههای کوچک کشور پرداخت کند.

- توسط دستگاههای ذی ربط اطلاعات لازم در زمینه عملکرد پروازها و ضریب اشغال صندلی پرواز بر حسب استان و گزارش زیان قطعی شرکتهای موضوع این مصوبه برای بررسی و تصویب به شورای اقتصاد ارائه شود.

پیش از پرداختن به بررسی نتایج این مصوبه، شایسته است تا وضع صنعت هواپیمایی استان همدان به عنوان یکی از فرودگاههای کوچک و مشمول این مصوبه مورد بررسی قرار گیرد و به عنوان مطالعه موردی در تحلیل آثار سیاست حمایتی مذکور مؤثر واقع شود.

۵. جایگاه صنعت حمل و نقل هوایی استان همدان در سطح کشور و منطقه غرب

حمل و نقل هوایی استان همدان در سال ۱۳۴۰ با احداث فرودگاه همدان مطرح شد. فرودگاه همدان دارای یک باند پرواز به طول تقریبی ۳۲۰۰ متر و عرض ۴۵ متر و دارای پایانه مسافری با ظرفیت ۸۰ نفر است. امکانات جانبی فرودگاه بسیار محدود است. از مهم ترین این محدودیتها می توان به عدم دسترسی مسافران به شبکه اینترنت، دستگاههای خود پرداز و امانت بار، اداره شعب گذرنامه، اداره پست، مرکز خرید، رستوران، بانک، بیمارستان و اورژانس و گمرک اشاره کرد.

در حالت عادی هواپیماهای متوسط از نوع فوکر و هواپیماهای بوئینگ ۷۳۷ و هواپیماهای دو ملخه فرند شیب می تواند از این فرودگاه استفاده کند. همچنین فرودگاه مزبور دارای یک ایستگاه هوانوردی نسبتاً مهم است که به لحاظ واقع شدن در مسیر بین المللی جنوب کشور و دالان هوایی بغداد - تهران تأمین امنیت، سلامتی و هدایت هواپیماها را در مسیرهای استراتژیک به عهده دارد. فرودگاه همدان به دلایل مختلف از جمله نزدیکی به تهران تاکنون جایگاه واقعی خود را در شبکه حمل و نقل هوایی بار و مسافر نیافته است.

۱. مصوبه شورای اقتصاد مبنی بر اختصاص یارانه به شرکت های حمل و نقل هوایی دارای پرواز برنامه‌ای

از سوی دیگر نیاز به امکانات مناسب به منظور استفاده از هواپیماهای متوسط و پرواز به نقاط مختلف کشور، افزایش تعداد پروازها از هفتگی به تمام روزهای هفته، امکان مسافربری به نقاط مختلف کشور و استفاده بیشتر از ظرفیت موجود سبب شد در سال ۱۳۷۲ عملیات اصلاح و تعریض و تطویل و تجهیز باند شروع شود.

پس از طی دوره کوتاهی در سال ۱۳۸۵ قرار شد مبلغ ۵۰ میلیارد ریال اعتبار برای اجرای اهداف توسعه‌ای در این زمینه اختصاص یابد که تأمین نیمی از آن به عهده بودجه استانی و نیمی دیگر به عهده سازمان فرودگاههای کشور بود. اهدافی چون توسعه و مرمت فرودگاه جهت احداث ترمینال فرودگاه، برج مراقبت، ترمیم ساختمان فرودگاه و استفاده از هواپیماهای شرکت هواپیمایی آسمان با اختصاص این اعتبار تحقق یافت. همینطور در سال ۱۳۸۶ نیز اعتباری به مبلغ ۳۰ میلیارد ریال جهت تجهیز و تکمیل فرودگاه اختصاص یافت که هم‌اکنون در حال پیگیری و انجام است.

البته با تقویت فرودگاه از اردیبهشت ماه سال ۱۳۸۶ برنامه پروازهای مسافران داخلی به صورت روزانه و تنها برای مسیر همدان - تهران و بالعکس است که ضروری است با انجام برنامه‌ها و اقدامات در زمینه تقویت امکانات فرودگاه در حد فرودگاههای بین‌المللی و بالا بردن کمیت و کیفیت عرضه خدمات هوایی گامی مؤثر در این زمینه برداشته شود.

جدول (۴) و نمودارهای (۷) تا (۹) مقایسه عملکرد فرودگاههای منطقه غرب کشور در سالهای برنامه سوم و چهارم توسعه را نشان می‌دهد. براساس این جدول ملاحظه می‌شود که میانگین کل مسافران جابه‌جا شده در منطقه طی دوره مورد بحث حاکی از ورود ۱۱۲۶۶۷ مسافر به فرودگاههای منطقه غرب کشور و خروج ۱۰۹۸۳۸ مسافر از فرودگاههای یاد شده است که سهم فرودگاه کرمانشاه در بخش جابه‌جایی مسافر از سایر فرودگاههای منطقه بیشتر بوده است و به ترتیب فرودگاههای سنندج، خرم‌آباد، ایلام، همدان، اراک و زنجان دارای رتبه‌های دوم تا هفتم از لحاظ جابجایی مسافر بوده‌اند.

در بخش حمل و نقل هوایی بار نیز فرودگاه کرمانشاه رتبه نخست را در منطقه به خود اختصاص داده است و به ترتیب نقش فرودگاههای خرم‌آباد و سنندج نیز در این زمینه مؤثر بوده است. در حالی که فرودگاههای ایلام، اراک، زنجان و همدان در این زمینه نقش مهمی را نداشتند. همچنین میانگین کل تعداد پروازها در طول دوره مورد بحث معادل ۱۲۱۲ پرواز داخلی و بین‌المللی بوده است که از این تعداد معادل ۶۸/۶ درصد پروازها مربوط به فرودگاه کرمانشاه بوده است.

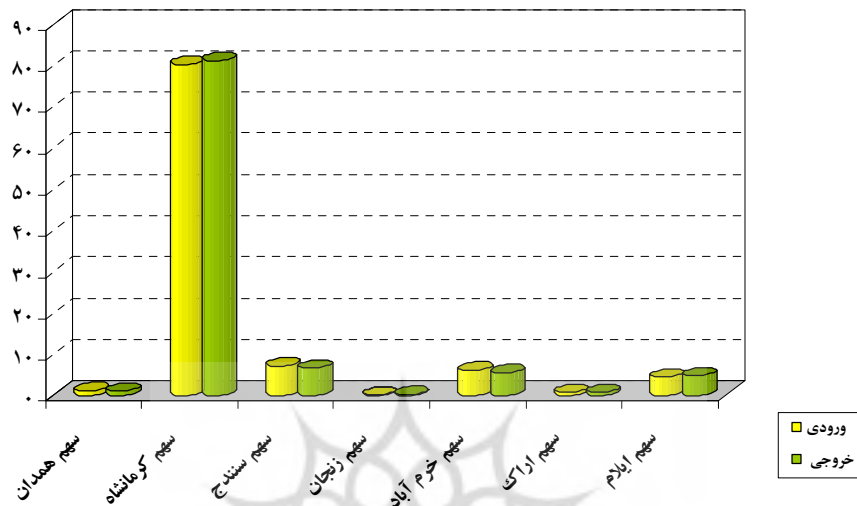
ادامه جدول ۴

۹/۶۰	۸۹/۴۵	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۷/۷۹۲	۷۴۸	۶/۹۷۰	۰	۰	۷۴	۰	۰	ورودی	تعداد مسافر میانگین عملکرد پروازهای بین‌المللی در برنامه سوم
۵/۹۲	۹۴/۰۸	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۶/۸۲۰	۴۰۴	۶/۴۱۶	۰	۰	۰	۰	۰	خروجی	
۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۲۰	۰	۰	۰	۰	۲۰	۰	۰	ورودی	
۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	حمل بار (تن)	
۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	خروجی	
۷/۱۴	۹۲/۸۶	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۷۰	۵	۶۵	۰	۰	۰	۰	۰	تعداد پرواز	
-	-	-	-	-	-	-	۱۱۱	۱۵۰	۱۰۷	۰	۰	۰	۰	۰	متوسط تعداد مسافر در هر سفر (ورودی)	
-	-	-	-	-	-	-	۹۷	۸۱	۹۹	۰	۰	۰	۰	۰	متوسط تعداد مسافر در هر سفر (خروجی)	
های بین‌المللی	۱۰۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۷۱۲۷	۰	۷۱۲۷	۰	۰	۰	۰	۰	ورودی	میانگین عملکرد پروازهای بین‌المللی در دو سال چهارم
۰/۰۰	۱۰۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۷۶۶۶	۰	۷۶۶۶	۰	۰	۰	۰	۰	خروجی	
۰/۰۰	۱۰۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۲۲۰	۰	۲۲۰	۰	۰	۰	۰	۰	حمل بار (تن)	
۰/۰۰	۱۰۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۴۹	۰	۴۹	۰	۰	۰	۰	۰	خروجی	
۰/۰۰	۱۰۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۰/۰۰	۴۸	۰	۴۸	۰	۰	۰	۰	۰	تعداد پرواز	
-	-	-	-	-	-	-	۱۴۸	۰	۱۴۸	۰	۰	۰	۰	۰	متوسط تعداد مسافر در هر سفر (ورودی)	
-	-	-	-	-	-	-	۱۶۰	۰	۱۶۰	۰	۰	۰	۰	۰	متوسط تعداد مسافر در هر سفر (خروجی)	
۱/۱۷	۸۰/۱۵	۷/۱۲	۰/۱۸	۶/۱۴	۰/۷۲	۴/۵۲	۱۱۲۶۶۷	۱۳۱۸	۹۰۳۰۵	۸۰۲۷	۲۰۰	۶۹۱۷	۸۱۱	۵۰۹۰	ورودی	میانگین کل
۱/۰۲	۸۱/۱۳	۶/۶۴	۰/۲۰	۵/۴۹	۰/۷۱	۴/۸۱	۱۰۹۸۳۸	۱/۱۲۳	۸۹/۱۰۹	۷/۲۸۹	۲۲۱	۶/۰۳۱	۷۸۰	۵۲۸۶	خروجی	
۰/۰۷	۹۷/۱۰	۰/۲۶	۰/۰۰	۰/۲۴	۰/۲۰	۰/۱۳	۳۷۹	۰	۳۶۸	۱	۰	۹	۱	۱	حمل بار (تن)	
۰/۲۱	۵۹/۷۱	۱۳/۸۴	۰/۴۱	۲۴/۳۸	۰/۸۳	۰/۶۲	۱۲۱	۷۲	۱۷	۱۷	۱	۳۰	۱	۱	خروجی	
۳/۵۹	۶۸/۶۷	۹/۵۷	۰/۵۲	۸/۳۱	۰/۶۴	۸/۷۰	۱/۲۱۲	۴۴	۸۳۲	۱۱۶	۶	۱۰۱	۸	۱۰۶	تعداد پرواز	
-	-	-	-	-	-	-	۹۳	۳۰	۱۰۹	۶۹	۳۲	۶۹	۱۰۵	۴۸	متوسط تعداد مسافر در هر سفر (ورودی)	
-	-	-	-	-	-	-	۹۱	۲۶	۱۰۷	۶۳	۳۵	۶۰	۱۰۱	۵۰	متوسط تعداد مسافر در هر سفر (خروجی)	

مأخذ: سازمان هواپیمایی کشور و محاسبات تحقیق

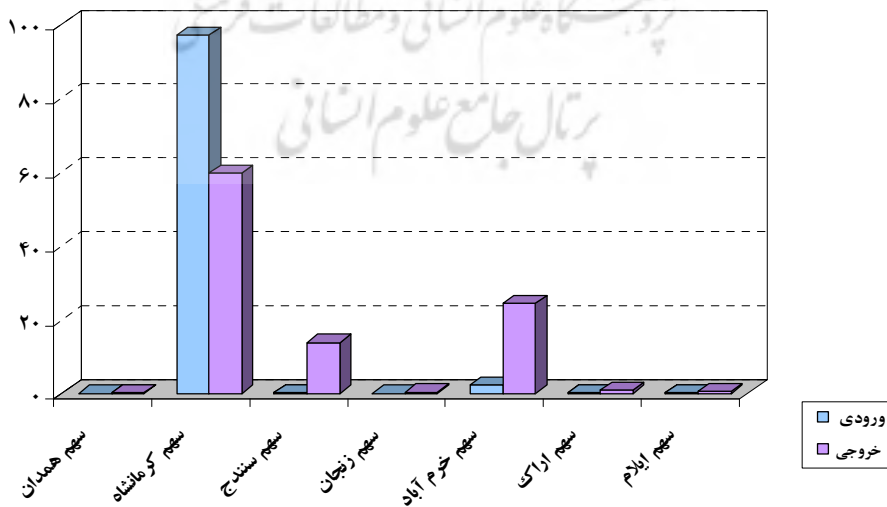
۶۱ بررسی عملکرد صنعت هواپیمایی کشور ...

نمودار ۷. مقایسه متوسط سهم فرودگاههای منطقه غرب کشور در جابجایی مسافر طی سالهای برنامه سوم و دو سال نخست برنامه چهارم



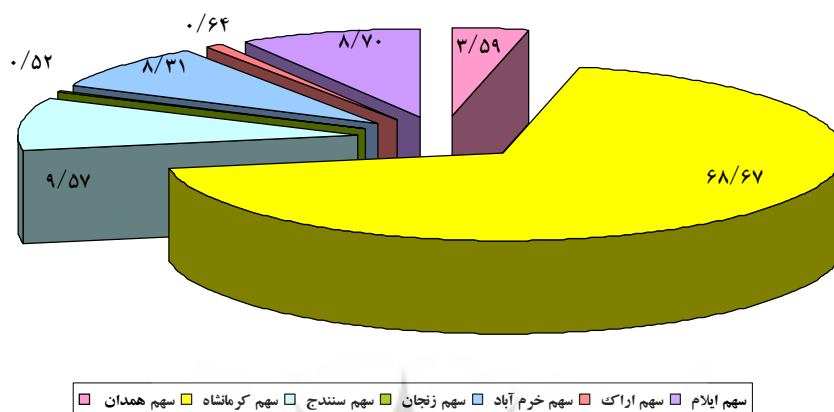
مأخذ: ارقام جدول (۴)

نمودار ۸. مقایسه متوسط سهم فرودگاههای منطقه غرب کشور در حمل و نقل بار طی سالهای برنامه سوم و دو سال نخست برنامه چهارم



مأخذ: ارقام جدول (۴)

نمودار ۹. مقایسه متوسط سهم فرودگاههای منطقه غرب کشور و تعداد پروازهای داخلی و بین‌المللی طی سالهای برنامه سوم و دو سال نخست برنامه چهارم



مأخذ: ارقام جدول (۴)

در بررسی عملکرد فرودگاههای منطقه غرب کشور باید گفت که نقش و سهم استان همدان در این بخش بسیار ناچیز است. همچنین با توجه به داده‌های جدول (۴) ملاحظه می‌شود که متوسط ظرفیت خالی هر پرواز و نبود تمایل به استفاده از امکانات حمل و نقل هوایی در استانهای زنجان و همدان بیشتر مشهود است. همان‌طور که پیشتر اشاره شد فرودگاه همدان از امکانات جانبی محدودی برخوردار است. از سوی دیگر تمایل نداشتن و کمبود تقاضا برای استفاده از خدمات هوایی در استان به عواملی نظیر نزدیکی استان به مرکز کشور، ذهنیت منفی به علت مسن بودن ناوگان و بروز حوادث هوایی مانند سقوط هواپیماها، ضعف در اطلاع‌رسانی و نواقص موجود در بازاریابی برای خدمات هوایی در استان، همکاری نکردن آژانس‌های مسافرتی با فرودگاه استان و هدایت مسافران داخلی و بین‌المللی به استفاده از خدمات هوایی فرودگاههای تهران و سایر فرودگاههای نسبتاً بزرگ، عدم برنامه‌ریزی با صرفه در زمینه برنامه زمانی پروازها (بدون در نظر گرفتن ساعات پر تردد مسافر) و پایین بودن سطح رفاه در استان نسبت به سایر استانها و نقش مهم خدمات حمل و نقل زمینی در بودجه خانوار، استفاده نکردن از فن‌آوری و تکنولوژی‌های مدرن در بخش کشاورزی مانند سم‌پاشی توسط هواپیما برمی‌گردد، که ضروری است با اتخاذ تصمیمات

۶۳ بررسی عملکرد صنعت هواپیمایی کشور ...

مؤثر و برنامه‌ریزی‌های هماهنگ با موقعیت جغرافیایی، اقتصادی و رفاهی و نظایر آنها در راستای فعال کردن فرودگاه استان گام مؤثر برداشت.

همچنین باید به این نکته اشاره کرد که استان همدان با توجه به سابقه و موقعیت جغرافیایی آن در بخش حمل و نقل هوایی، وجود دانشگاه هوا فضا به منظور تربیت متخصصان و پیشرفت در امور فنی بخش حمل و نقل هوایی و تقویت امکانات فرودگاه استان در حد فرودگاه‌های بین‌المللی استاندارد، دارای اهمیت ویژه‌ای است.

۶. موانع و چالش‌های صنعت حمل و نقل هوایی کشور

همان‌طور که پیشتر نیز بیان شد چالش‌های بخش حمل و نقل هوایی کشور به سه دسته تقسیم می‌شود که مهم‌ترین آنها در وهله اول اقتصاد حاکم بر حمل و نقل هوایی است. دوم، تحریمها و سوم، نیروی انسانی که در حال حاضر به عنوان تهدیدهای جدی در این بخش هستند.

به تازگی اقتصاد حمل و نقل هوایی کشور دارای چالش‌های زیادی در زمینه تعیین قیمت خدمات هوایی به شکل دستوری توسط دولت شده است. در سالهای اخیر شرکتهای هواپیمایی خصوصی با چانه‌زنی‌های فراوان با دولت در فضای بسته، قیمت بلیت را تعیین کرده‌اند. اما از طرف دیگر قیمت‌ها فارغ از هزینه‌های واقعی تعیین می‌شوند که این خود یکی از علل اختلال‌ها در قوانین عرضه و تقاضاست. البته شفاف نبودن قیمت‌ها به شفاف نبودن هزینه‌ها بر می‌گردد که در پی آن، این امر به نبود امکان افزایش بهره‌وری عوامل تولید منتهی شده است. حضور انحصاری دولت در این زمینه با توجه به عوامل سیاسی و اجتماعی و بدون توجه به عوامل اقتصادی است که این خود بزرگترین چالش در بخش حمل و نقل هوایی کشور است. مشکلات سرمایه‌گذاری و تسهیلات مرتبط با آن و سوددهی از دیگر چالش‌های مهم در این صنعت است.

موانع قانونی نیز به عنوان یک چالش مهم در این زمینه به شمار می‌رود. در حال حاضر در زمینه اصلاح قوانین تخصصی بخش حمل و نقل هوایی و آسان‌سازی رشد و توسعه این بخش اقداماتی صورت نگرفته است. قوانین موجود در صنعت هوایی کشور متعلق به دهه ۱۳۴۰ است اما شرکتهای خصوصی حمل و نقل هوایی هم مجبور به پیروی از آن هستند. وجود این قوانین قدیمی می‌تواند منجر به اتخاذ تصمیمات ناکارآمد در این صنعت شود. همچنین باید گفت که قوانین سال ۱۳۴۰ بر انحصار کامل دولت متمرکز است و مانع ورود بخش خصوصی می‌باشد.^۱

به نظر می‌رسد افزایش حضور خود خواسته و آگاهانه دولت در بخش حمل و نقل هوایی مغایر با مصوبات برنامه چهارم توسعه است. بنابراین حضور مؤثر دولت در این بخش در سالهای ۱۳۸۴ و

۱. البته قانون جدید جلب و جذب سرمایه‌گذاری خارجی تا حدی وضعیت کلان را اصلاح کرده اما از مقررات خاص این صنعت ابهام‌زدایی نکرده است.

۱۳۸۵ پدیده‌ای است که مغایر با برنامه چهارم و تأکید بر خصوصی‌سازی و کوچک کردن اندازه دولت و اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی است. زیرا در نتیجه آن، وزن الزامات دولتی بر صنعت حمل و نقل هوایی زیاده‌تر شده است. البته مشکلات قیمت‌گذاری بخش خصوصی در این زمینه را نباید نادیده گرفت.

هزینه‌های امنیتی نیز از چالش‌های صنعت حمل و نقل هوایی است. یکی از وظایف اصلی دولت تأمین امنیت است اما در بخش حمل و نقل هوایی تأمین امنیت بر شرکت‌های خصوصی تحمیل شده است که به دلیل بالا بودن هزینه‌های امنیتی، این وظیفه بر دوش بخش خصوصی سنگینی کرده و مشکلات زیادی را پیش روی این بخش قرار خواهد داد.

۷. راهکارها و پیشنهادها

شورای اقتصاد در مصوبه اخیر خود با موضوع اختصاص یارانه به شرکت‌های حمل و نقل هوایی دارای پرواز برنامه‌ای به فرودگاه‌های کوچک، سعی در فعال کردن فرودگاه‌های غیر فعال و نیمه فعال کرده است. با توجه به تحقیقات و پیش‌بینی‌های انجام شده می‌توان گفت که احداث هر فرودگاه معادل ۱۰ میلیارد تومان هزینه دارد و اگر در هفته تنها یک پرواز در آن فرودگاه انجام شود توجه اقتصادی نداشته و حتی به جرئت می‌توان گفت که هزینه‌های اولیه را نیز نمی‌تواند تأمین کند. بنابراین در بررسی عملکرد فرودگاه‌های کشور به این نتیجه رسیدیم که بخش بزرگی از فرودگاه‌های کشور بدون استفاده مانده‌اند. با این توصیف بحث یارانه به فرودگاه‌های کوچک در راستای جذب تقاضا و عرضه خدمات راهکاری است که مورد تأکید قرار گرفته و قابلیت اجرایی یافته است.

طرح یارانه ۶۰ میلیارد ریالی با توصیفی که از عملکرد فرودگاه‌های کشور و موانع بسیاری که در سمت تقاضای خدمات حمل و نقل هوایی برشمردیم برای رفع مشکلات فرودگاه‌های غیر فعال کشور کافی نیست زیرا از طریق پرداخت یارانه به شرکت‌های هواپیمایی، مشکلات سمت تقاضا حل نخواهد شد. در حال حاضر اطلاع رسانی در این زمینه بسیار ضعیف بوده و احتمالاً اگر یارانه مورد نظر به طور مستقیم توسط دولت به مصرف‌کننده برای تشویق به استفاده از حمل و نقل هوایی داده شود آثار تشویقی آن به مراتب بیش از آثار پرداخت یارانه به شرکت‌های هواپیمایی خواهد بود.

به نظر می‌رسد با ارائه ترفندهای اساسی نظیر اختصاص یارانه‌ها به بخش حمل و نقل هوایی بیش از رقم موجود در مصوبه شورای اقتصاد و انجام پیگیری‌های لازم و در مورد بازسازی و نوسازی ناوگان هوایی و ایجاد ذهنیت مثبت و فراهم کردن زمینه‌های افزایش ضریب اطمینان در راستای امنیت خدمات هوایی، تقویت و ارتقاء سطح رفاه استانها و ایجاد انگیزه لازم در این زمینه از طریق

تبلیغات و مؤثرسازی بازاریابی و فعال کردن شرکتهای هواپیمایی خصوصی، معضلات بر سر راه حمل و نقل هوایی مرتفع شود.

به هر حال علاوه بر یارانه تعیین شده، می‌توان پیش‌بینی کرد که سهمیه‌بندی بنزین و کمبود آن موجب افزایش هزینه‌های حمل و نقل جاده‌ای خواهد شد که به دنبال آن تقاضا برای مسافرت را به مناطق دور دست به حداقل خواهد رساند. از سوی دیگر این تهدید، فرصتی استثنایی برای استانهای دارای جاذبه‌های گردشگری و نزدیک به مرکز کشور به ویژه استان همدان به وجود خواهد آورد که تجارب چند ماهه (نیمه نخست سال ۱۳۸۶) استان همدان در جذب گردشگری نیز مؤید این موضوع است. بنابراین فرصت لازم برای تشویق مردم در استفاده از هواپیما در سفرهای برون شهری فراهم شده است که در صورت اختصاص یارانه یاد شده این امر شدت خواهد یافت.

۸. خلاصه و نتیجه‌گیری

نقش مؤثر صنعت حمل و نقل هوایی در اقتصاد کشور نظیر توسعه ارتباطات و صنعت گردشگری، بازرگانی و تجارت، کشاورزی، نظامی و نظایر آن باعث شده که به اهمیت این صنعت بیش از گذشته توجه شود زیرا عصر امروز، عصر تحول و پیشرفت و فن‌آوری است و ملاحظه می‌شود پس از گذشت ۸۰ سال از عمر صنعت هواپیمایی تاکنون این صنعت در کشور ما جایگاه خود را در مقایسه با کشورهای هم‌تراز و در حال توسعه آن طور که باید نیافته است. در مطالعه حاضر دلایل کندی پیشرفت در این زمینه از دیدگاههای متفاوت نظیر مسائل و مشکلات حاکم بر اقتصاد حمل و نقل هوایی، مسئله تحریم اقتصادی و تهدیدها در بخش حمل و نقل هوایی تشریح شد و با بررسی عملکرد فرودگاههای کشور، موانع و چالشهای مرتبط با آن از قبیل علل و عوامل مؤثر در نبود تقاضا و مشکلات و موانع در طرف عرضه خدمات حمل و نقل هوایی مورد تحلیل قرار گرفت.

در مطالعه حاضر با اشاره به مصوبه شورای اقتصاد در زمینه پرداخت یارانه به فرودگاههای کوچک مشخص شد که این طرح می‌تواند طرح مطلوبی برای توسعه و پیشرفت فرودگاههای کشور باشد اما با توجه به بالا بودن هزینه‌های احداث و نگهداری فرودگاه و نظایر آن نمی‌توان اختصاص رقم ۶۰ میلیارد ریالی را با توجه به اینکه بیش از نیمی از فرودگاههای کشور به دلیل مسائل و مشکلات ذکر شده در طرف عرضه و تقاضای خدمات در بخش حمل و نقل هوایی بدون عملکرد یا دارای عملکرد بسیار اندک هستند کافی دانست. به نظر می‌رسد هدایت این طرح به سمت پرداخت مستقیم یارانه به مصرف‌کنندگان و همچنین اطلاع‌رسانی و تبلیغ و بازاریابی و تشویق مصرف‌کنندگان به ویژه در استانهایی که تقاضا برای حمل و نقل هوایی کم است، آثار مطلوب‌تری نسبت به پرداخت یارانه به شرکتهای هواپیمایی و یا فرودگاههای کوچک خواهد داشت.

منابع

الف) فارسی

زیرک، معصومه (۱۳۸۶)، «بررسی بودجه خانوار استان همدان»، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان همدان.

قانون و آیین‌نامه اجرایی تشویق و حمایت از سرمایه‌گذاری خارجی مصوب ۱۳۸۱. مصوبه شورای اقتصاد مبنی بر اختصاص یارانه به شرکت‌های حمل و نقل هوایی دارای پرواز برنامه‌ای، جلسه مورخ ۱۳۸۵/۱۲/۵ - موضوع درخواست شماره ۱۱/۱۵۲۲۳ مورخ ۱۳۸۵/۷/۲۹ وزارت راه و ترابری.

هفته‌نامه اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران و انگلیس (۱۳۸۲)، شماره ۱۹.

ب) سایتهای اینترنتی

سایت سازمان هواپیمایی کشور

سایت شرکت سیمارون

www.cao.ir

www.simaron.com

