

رشد ۱۵۶ درصدی ناوگان ایران ایر طی ۳۰ سال گذشته

هما، پرچمدار و سرباز ملی



در سی سال گذشته علیرغم تمامی مشکلات صنعت هواپیمایی، رشد قابل ملاحظه‌ای در کیفیت و کمیت صنعت هواپیمایی کشور شاهد بوده‌ایم.

هواپی جدیدی به نام "هواپیمایی ملی ایران" با علامت اختصاری و سمبل "هما" تأسیس و از فروردین ۴۱ فعالیت‌های خود را آغاز نمود.

هواپی - مردمی

یکی از مسایلی که این روزها در محافل مختلف مورد بررسی قرار می‌گیرد، بحث خصوصی‌سازی ایران ایر است. طبق بند "ج" اصل ۴۴ قانون اساسی ۸۰ درصد سهام شرکت‌های هواپیمایی دولتی باید به بخش خصوصی واگذار شوند که بر این اساس، ایران ایر به عنوان ایرلاین ملی از این قاعده مستثنا نبوده و می‌بایست به بخش خصوصی واگذار شود. البته گفتنی است که سال گذشته، شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما)، زیان حاصل از فعالیت‌های خود را رقمی بالغ بر ۲۳ میلیارد تومان اعلام کرد که بر این اساس، شرایط واگذاری به بخش غیردولتی و حضور در بورس را ندارد. در این میان، بر اساس گزارش‌های هواپیمایی جمهوری اسلامی، این شرکت در سال‌های ۸۴ و ۸۵ به ترتیب معادل ۴۰ و ۲۸ میلیارد تومان زیان داشت که البته این رقم در سال ۸۶ به ۱۹ میلیارد تومان کاهش یافته است. در این رابطه، مهندس حسامی، مدیر عامل هواپیمایی

ناوگان هواپی شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران در بازه ۳۰ ساله ۵۷ تا ۸۷ به بیش از ۲ برابر افزایش یافته که این رقم در حدود ۱۵۶ درصد رشد را نشان می‌دهد. گفتنی است که سهم حمل‌ونقل هواپی در مقایسه با سایر شقوق حمل‌ونقل کشور در حدود ۳ درصد است. در این بین، بیش از ۱۳ شرکت هواپیمایی در کشورمان فعالیت دارند که یکی از این شرکت‌ها، هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما) است که به عنوان بزرگترین ایرلاین ملی، سهم عمده‌ای در جابه‌جایی‌ها و حمل‌ونقل ملی و بین‌المللی بر عهده دارد که تعداد ناوگان آن از ۲۳ فروند در اوایل انقلاب به ۶۴ فروند تاکنون رسیده است.

گفتنی است هواپیمایی "ایرانین ایرویز" در اردیبهشت سال ۲۵ تأسیس شد و اولین خدمات مسافرتی هواپی خود را در مسیر تهران - مشهد و پس از جنگ جهانی دوم آغاز نمود، اما در طول ۱۷ سال (سال‌های ۲۴ تا ۴۱) و به تدریج با در اختیار داشتن تنها چند پرواز بین‌المللی به مهمترین خط هواپی داخلی تبدیل شد. در سال ۳۳ خط هواپی خصوصی دیگری تحت عنوان "پرشین ایرویز" یا "پاس" تأسیس شد که این خط هواپی در ابتدا، فقط وظیفه حمل بار را به اروپا به عهده داشت. وضعیت جغرافیایی کشورمان و

گسترده‌گی وسعت آن، دور بودن مراکز نسبتاً پُرجمعیت از یکدیگر، کمبود وسایط نقلیه - اعم از جاده‌ای و ریلی - لزوم ارتباط سریع و مطمئن سازمان‌های علمی و دولتی و از همه مهمتر، نبود یک شبکه منظم با قابلیت‌های بالا در راستای احیای حقوق متقابل هواپی با سایر کشورها در کنار مسایلی تحت تأمین رفاه و آسایش بیشتر ملت ایران، همگی شرایطی را فراهم ساخت تا هیأت وزیران در تاریخ ۲۱ بهمن سال ۴۰ پیشنهاد وزیر راه را مبنی بر تأسیس یک شرکت هواپیمایی متعلق به ملت، به تصویب برساند. در پی اتخاذ این تصمیم، شرکت هواپیمایی ملی ایران در تاریخ ۵ اسفند ۴۰ با ادغام دو شرکت هواپیمایی "ایرانین ایرویز" و "پرشین ایرویز" و ایجاد خط

عملکرد هواپیمایی کشور در جابه‌جایی بار و مسافر

سال	مسافر داخلی (میلیون نفر)	مسافر خارجی (میلیون نفر)	بار داخلی (هزار تُن)	بار خارجی (هزار تُن)
۷۹	۷/۹	۲/۸	۲۰/۶	۵۷/۱
۸۰	۸/۶	۳/۰	۲۹/۷	۵۳/۴
۸۱	۸/۴	۳/۵	۲۹/۶	۵۶/۸
۸۲	۸/۹	۴/۳	۳۰/۲	۶۶/۷
۸۳	۹/۴	۴/۸	۲۵/۳	۶۷/۱
۸۴	۱۰/۵	۵/۱	۲۸/۷	۹۸/۵
۸۵	۱۲/۴	۵/۷	۲۳/۹	۱۲۹/۸
۸۶	۱۲/۴	۷/۲	۳۷/۲	۱۲۳/۶
۸۷	۱۲/۸	۷/۳	۳۴/۰	۸۹/۳
جمع	۹۱/۳	۴۳/۷	۲۷۲/۲	۶۹۱/۱

استخراج: واحد تحقیقات ماهنامه «اقتصاد ایران» از سازمان هواپیمایی کشور

به خصوصی‌سازی هما در حال پیگیری است و به زودی، ایرتور از هما جدا خواهد شد و به دنبال آن، اقدامات لازم برای خصوصی‌سازی هما صورت خواهد گرفت.

تحریم، سنگ بزرگ هواپیمایی ایران

تحریم یکی از عوامل تأثیرگذار بر شرکت‌های هواپیمایی ایران است، به طوری که به گفته کارشناسان، یکی از مهمترین عوامل زیان‌ده بودن شرکت‌های هواپیمایی ایران به شمار می‌رود. این تحریم‌ها بعد از انقلاب آغاز شدند که بر اساس آنها، ایران نمی‌تواند هواپیماهایی را که بیش از ۱۰ درصد قطعات تشکیل‌دهنده آنها آمریکایی باشد خریداری کند، حتی اگر این هواپیماها در کشورهای دیگر ساخته شوند.

چند میلیون نفر؟ چند هزار تُن؟

در زمینه سهم هواپی ایران ایر، هما با جابه‌جایی ۱۶۲ میلیون و ۲۸۳ هزار و ۵۰۴ مسافر در مسیرهای داخلی و بین‌المللی، سهم چشمگیری از میزان حمل‌ونقل مسافر را در سه دهه اخیر به خود اختصاص داده است. همچنین طی ۳۰ سال گذشته، این شرکت با انجام بیش از یک میلیون و ۱۱۹ هزار پرواز برنامه‌ای به جابه‌جایی بار و مسافر پرداخته است که میزان بار حمل شده توسط این شرکت از ابتدای انقلاب تا اواخر سال ۸۷ رقمی بالغ بر یک میلیون و ۴۱۶ هزار تُن بوده که در مسیرهای داخلی و خارجی جابه‌جا کرده است. اما در سال ۸۷ برای نخستین بار، سه فروند هواپیمایی باری با ظرفیت ۱۸۰ هزار تُن به ناوگان



سال جاری به ۱۷۹ فروند رسیده است که براساس برنامه چهارم، تعداد ناوگان تا پایان سال ۸۸ باید به ۲۰۰ فروند برسد. باید توجه داشت در صورتی که نگاه جدی و منطبق با برنامه‌ریزی‌های اصولی و علمی در جهت جبران آسیب‌های وارده به این بخش صورت نگیرد، نمی‌توان چشم‌انداز مناسبی مطابق با اهداف برنامه پنجم و سند چشم‌انداز کشور برای آینده صنعت هواپیمایی ایران ترسیم نمود. ■

قشم‌ایر، سفیران و زاگراس، ۱۵ شرکت هواپیمایی ایران به شمار می‌روند که دو شرکت تفتان (به دلیل تغییرات مدیریتی) و چابهار (به دلیل اجاره هواپیماهای خود به هما) هم‌اکنون فعالیت نمی‌کنند. گفتنی است میانگین عمر ناوگان کشور در سال گذشته از ۱۸ تا ۱۹ سال به ۱۵ تا ۱۶ سال کاهش یافته است.

در حال حاضر، تعداد هواپیماهای شرکت‌های فعال در ناوگان مسافربری هوایی کشور تا پایان تیرماه

ملکی هما افزوده شد که تأثیر بسزایی در بازگرداندن سهم هما در بازار جهانی دارد، چراکه سهم ایران‌ایر در سال ۸۴ از مجموع ۱۳/۸ میلیون مسافر جابه‌جا شده، معادل ۴۶/۳۷ درصد، سال ۸۵ از مجموع ۱۶/۴ میلیون مسافر ۴۰/۸۵ درصد، سال ۸۶ از ۱۷/۳ میلیون مسافر، معادل ۳۸/۷۲ درصد و در سال ۸۷ نیز از مجموع ۱۷/۶ میلیون مسافر برابر با ۳۹/۲۰ درصد بوده است. همچنین عملکرد این شرکت در تعداد پرواز انجام شده همچنان سرآمد سایر ایرلاین‌های داخلی بوده است، به گونه‌ای که در سال ۸۴ معادل ۳۶/۳۶ درصد از مجموع ۱۳۲ هزار پرواز انجام شده در کشور، توسط ناوگان هوایی هما صورت گرفته است.

افقی برای رشد

صنعت هواپیمایی نقش پُررنگی در توسعه صنعت گردشگری دارد که سومین صنعت درآمذای جهان محسوب می‌شود.



باید اذعان داشت که سفرهای هوایی به نسبت سایر شقوق حمل و نقل، کمترین سهم را در ترافیک حمل و نقل کشور دارا است که این سهم به کمتر از ۳ درصد می‌رسد. عدم توجه به سیستم حمل‌ونقل هوایی کشور از مهمترین دلایل این قلت به شمار می‌آید. باید توجه داشت که سیستم حمل‌ونقل هوایی، از عمده‌ترین عناصر تشکیل دهنده صنعت گردشگری هر کشور است که بخشی از هزینه‌های گردشگران را به خود اختصاص می‌دهد و در برنامه‌ریزی‌های مربوط به توسعه گردشگری، توجه به این بخش و ظرفیت‌های حال و آتی آن از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بوده و خواهد بود. در این میان، حمل‌ونقل هوایی به دلیل ایجاد امکان دسترسی آسان، سریع و ایمن به نقاط مختلف و با فواصل زیاد، سهم زیادی از جابه‌جایی گردشگران را به خود اختصاص داده است. بر همین اساس است که ارتباط قابل توجهی بین صنایع گردشگری و هوایی وجود دارد. مطالعه کشورهایی نظیر امارات که عملیات قابل قبولی را در هر دو زمینه از خود نشان داده‌اند، نشانگر میزان تأثیرپذیری این دو بخش از یکدیگر است. صنعت گردشگری امارات، در حال حاضر دوران طلایی و رشد قابل توجه خود را تجربه می‌کند؛ به طوری که درآمد ۱/۹ میلیارد دلاری شهری از گردشگران بین‌المللی، سهم عظیمی در محصول ناخالص داخلی امارات داشته و خواهد داشت.

بر این اساس، طی سال‌های گذشته تحولات عظیمی در بخش حمل و نقل هوایی و زیرساخت‌های مربوط به این بخش در دبی صورت گرفته است که در این میان، می‌توان به گسترش خطوط هواپیمایی دبی از جمله گسترش خطوط پروازی محلی و منطقه‌ای، خطوط هواپیمایی Emirates، Gulf Air، خطوط جدید هواپیمایی Air Arabia و Etihad اشاره کرد. کشور ما نیز به دلیل برخورداری از بسترهای لازم جهت جذب

در مقایسه، با توجه به تعداد پروازهای انجام شده طی این سال‌ها پس از ایران‌ایر، شرکت هواپیمایی آسمان در سال‌های ۸۴ تا ۸۷ با در اختیار داشتن ارقامی به ترتیب برابر با ۳۲، ۳۰، ۳۶ و ۳۴ هزار پرواز در مقام دوم و ایران‌ایرتور با سهم ۱۵، ۱۹، ۱۶ و ۹ درصد در سال‌های مذکور در رتبه سوم این رده‌بندی قرار گرفته است.

گفتنی است طی برنامه سوم توسعه که در سال‌های ۷۹ تا ۸۳ در جریان بود، در مجموع معادل ۶۱/۶ میلیون مسافر و رقمی معادل ۴۳۶/۵ هزار تُن بار توسط ناوگان هوایی کشور در پروازهای داخلی و خارجی جابه‌جا شد. جابه‌جایی مسافر طی این سال‌ها نسبت به برنامه دوم بیش از ۱۵ درصد رشد داشته است. همچنین از ابتدای برنامه چهارم توسعه یعنی از سال ۸۴ تا پایان سال ۸۷ در مجموع ۷۳/۴ میلیون و ۵۶۵ هزار تُن بار جابه‌جایی شده است. به علاوه، در بخش مسافر، طی برنامه چهارم نسبت به عملکرد برنامه سوم ۱۹ درصد و در بخش بار نیز ۲۹/۴۳ درصد رشد حاصل شده است. در زمینه مقایسه اهداف و واقعیت‌های تحقق یافته در صنعت هواپیمایی، در سال ۸۴ بر اساس تکلیف برنامه چهارم توسعه می‌بایست تعداد ۲۴/۲ میلیون مسافر داخلی و خارجی توسط بخش هوایی جابه‌جا می‌شد که تنها رقم ۱۵ میلیون و ۶۰۰ هزار نفر از آن محقق شد.

در سال ۸۵ نیز براساس اهداف پیش‌بینی شده می‌بایست ۲۶/۲ میلیون مسافر داخلی و خارجی توسط این بخش جابه‌جا می‌شد، اما این رقم در سال مزبور به ۱۸ میلیون و ۱۰۰ هزار نفر رسید که نشان از تفاوت ۴۴ درصدی اهداف و واقعیت در این سال دارد. همچنین در سال ۸۶، ۱۹ میلیون و ۶۰۰ هزار مسافر جابه‌جا شد که هدف برنامه چهارم برای این سال رقمی معادل ۲۷/۶ میلیون مسافر تکلیف شده بود. در نهایت در سال ۸۷ با توجه به هدف ۲۸/۷ میلیون نفری مقرر شده در برنامه، تنها ۲۰ میلیون و ۱۰۰ هزار نفر آن جابه‌جا شدند. ایران‌ایر، ماهان، آسمان، ایران‌ایرتور، کاسپین، آریا، کیش‌ایر، ساها، نفت، چابهار، ارم‌ایر، تفتان،

گردشگران خارجی و داخلی و توسعه سرمایه‌گذاری در آن، تا حد زیادی می‌تواند از اقتصاد تک‌محصولی جدا شود. از طرفی صنعت توریسم، صنعتی اشتغال‌زاه حساب می‌آید و می‌تواند به عنوان راه‌حلی برای حل قسمتی از مشکلات موجود مورد توجه قرار گیرد. ولی متأسفانه آمار و ارقام، واقعیت دیگری را روشن می‌سازند، چراکه در حال حاضر، سهم ایران از میزان گردشگری جهانی بسیار اندک بوده و در سال ۲۰۰۲ تنها یک میلیون و ۵۸۴ هزار نفر - یعنی ۵/۷ درصد از گردشگری خاورمیانه - را به خود اختصاص داده است.

رکود صنعت توریسم در ایران، شرایط اقتصادی نامطلوبی را برای بسیاری از آژانس‌های هواپیمایی کشور ایجاد نموده است که اثرات مجدد نامطلوب آن بر اقتصاد ملی تأثیر شگرفی خواهد داشت. مطالعه اثرات متقابل توسعه صنعت حمل و نقل هوایی در رشد صنعت گردشگری و بالعکس، مشخص نمودن سهم حمل و نقل هوایی در سبد هزینه‌های گردشگری و همچنین محاسبه اثر رشد گردشگری بر صنعت حمل و نقل هوایی در کشور، می‌تواند مانع از هدر رفتن منابع و فرصت‌های ملی شده و برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران هر دو بخش اقتصادی را در تدوین سیاست‌های مربوطه یاری نماید که با ارایه راهکارهای مناسب می‌تواند موجب بهبود و توسعه بخش هوایی شود.