

# ناوگان هوایی در خدمت حمل و نقل سریع

اشاره:

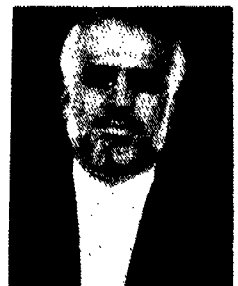
ناوگان حمل و نقل هوایی در جابه‌جایی مسافر و بار در کمترین زمان ممکن اهمیت و نقش بسزایی دارد. توسعه حمل و نقل هوایی از بارزترین اقدامات در قالب توسعه اقتصادی - اجتماعی هر کشور محسوب می‌شود.

در ایران اسلامی نیز در سال‌های اخیر به‌ویژه در دوران سازندگی، تلاش‌های وسیعی برای توسعه ظرفیت حمل و نقل هوایی بار و مسافر، بهبود وضعیت فرودگاه‌ها و تجهیز آنها و... انجام شده است. با این حال هنوز تقاضا برای استفاده از ناوگان هوایی کشور بیش از میزان عرضه خدمات آن می‌باشد و به همین جهت فضای سرمایه‌گذاری و توسعه برای این بخش بسیار وسیع است.

در تبیین وضعیت موجود ناوگان هوایی کشور، فرودگاه‌ها و... و نقشی که حمل و نقل هوایی در جابه‌جایی مسافر و بار و نیز ترانزیت کالا دارد، خبرنگار نشریه «بررسی‌های بازرگانی»، با آقای مهندس علی شاهجراغی گفت‌وگویی دارد که با هم می‌خوانیم:

■ **ظرفیت ناوگان هوایی ایران در زمینه جابه‌جایی بار و مسافر از ابتدای برنامه اول توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور تاکنون چه تغییراتی داشته است؟**

□ در زمینه جابه‌جایی مسافر، ناوگان هوایی ایران در سال ۱۳۶۷ توانست سه میلیون مسافر را جابه‌جا کند که این رقم در سال ۱۳۷۴ به ۹/۲ میلیون نفر افزایش یافت. در نیمه نخست سال جاری نیز این ناوگان موفق شد ۴/۶ میلیون مسافر را به مقصد برساند. در زمینه نقل و انتقال بار،



باید گفت: حمل و نقل هوایی بار در مجموعه نقل و انتقال بار کشور سهم بالایی ندارد. علت عمده آن نیز میزان هزینه حمل بار با هواپیما و کمبود ناوگان باربری هوایی است و ناوگان هوایی کشور به‌طور عمده مسافری می‌باشد. با این حال سهم این ناوگان در حمل و نقل بار کشور حدود ۵ درصد است. حجم بار جابه‌جا شده در پروازهای داخلی در سال ۱۳۷۴ به حدود ۱۶ هزار تن و میزان جابه‌جایی بار خارجی به‌عنوان بار بین‌المللی ۱۴ هزار تن بود. میزان جابه‌جایی بار با استفاده از ناوگان هوایی در سال گذشته نسبت به سال ۱۳۶۹ حدود ۳۰۰ درصد افزایش داشت.

○ **ناوگان هوایی ایران در سال ۱۳۷۴ توانست ۹/۲ میلیون مسافر و ۱۶ هزار تن بار را جابه‌جا کند. در نیمه نخست سال جاری ناوگان هوایی ۴/۶ میلیون نفر مسافر را به مقصد رسانده است.**

■ **آیا ناوگان هوایی ایران در ترانزیت بار نقش دارد؟ چه تسهیلاتی به هواپیماهای حامل بار ترانزیت ارایه می‌شود؟**

□ بار ترانزیت هوایی به این معنا که هواپیما آن را خالی و سپس بارگیری کند، نبوده است، بلکه نشست و برخاست هواپیماهای بین‌المللی و داخلی که بار را از ایران عبور داده‌اند، منظور می‌باشد. با کمک بخش خصوصی در فرودگاه مهرآباد ترمینال کارگو (پایانه عمومی) احداث شده است. بر اساس این طرح، در ترمینال کارگو بار بین‌المللی به داخل ایران انتقال می‌یابد و پس از دیو در ترمینال، به موقع از ایران

پهن‌بیکر و بدنه‌سنگین که بار ترازیت به ایران بیاورد، آمادگی دارد. ترمینال کارگو نیز آمادگی پذیرش این‌گونه هواپیماها را دارد.

**■ در زمینه حمل بار و مسافر ناوگان هوایی کشور در پایان دومین برنامه پنجساله توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور، چه وضعیتی خواهد داشت؟**

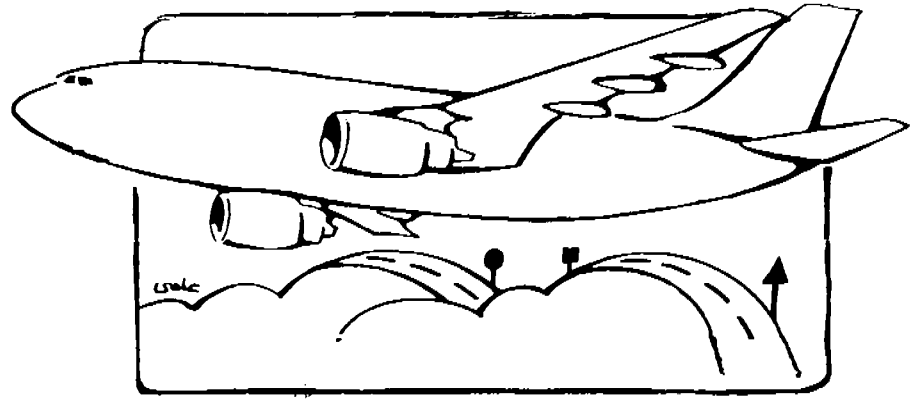
□ یکی از مشکلات کنونی ناوگان هوایی، کمبود هواپیماست، در حالی که در بسیاری از فرودگاه‌های کشور تجهیزات فنی لازم، کامل می‌باشد. کمبود هواپیما برای حمل بار و مسافر وجود دارد.

**■ برای رفع کمبود هواپیماهای باری و مسافری چه تمهیداتی اندیشیده شده است؟**

□ تا پایان دومین برنامه پنجساله توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور از سه طریق برای رفع کمبود هواپیما اقدام می‌شود. ابتدا ساخت هواپیما در داخل کشور با حمایت رییس‌جمهوری اسلامی ایران است. هواپیماهای آنتونوف ۱۴۰ در اصفهان در حال ساخت است که با شروع تحویل آنها، بخشی از این کمبود جبران می‌شود.

○ هواپیماهای شرکت پیام در سال ۱۳۷۴ در مجموع ۱۰۸۶ تن پست بین‌المللی و ۱۴۳۲۸ تن بار بین‌المللی را جابه‌جا کرد. میزان حمل بار توسط این شرکت در داخل کشور ۱۶۸۹۸ تن و محموله‌های پستی ۱۲۲۵ تن بود.

خریداری هواپیما از سوی هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و شرکت آسمان و نیز سرمایه‌گذاری بخش خصوصی با



و مسأله مهم تأمین هواپیماهای موردنیاز می‌باشد.

**■ هواپیماهای شرکت پیام چه میزان بار پستی و بین‌المللی را جابه‌جا کرده‌اند؟**

□ در سال ۱۳۷۴ در مجموع ۱۰۸۶ تن پست بین‌المللی حمل شده و میزان حمل بار بین‌المللی نیز ۱۴۳۲۸ تن بوده است. در همین زمان ۱۶۸۹۸ تن بار و ۱۲۲۵ تن محموله پستی توسط هواپیماهای شرکت پیام در داخل کشور جابه‌جا شده است.

○ در حال حاضر ایران ایر و ساها در حمل بار هوایی فعال هستند، در حالی که بن‌ایر و شرکت پیام درصدد خریداری هواپیماهای باری می‌باشند و بخش خصوصی نیز در این زمینه فعالیت دارد.

**■ برای احداث ترمینال کارگو چه میزان سرمایه‌گذاری از سوی بخش خصوصی می‌شود؟**

□ بخش خصوصی آمادگی دارد در احداث ترمینال کارگو در مجموع ۳۰ میلیارد ریال سرمایه‌گذاری کند. فعالیت در این زمینه شروع شده است. فرودگاه مهرآباد نیز برای پذیرش هواپیماهای

به دیگر نقاط جهان منتقل می‌گردد.

**■ کدامیک از شرکت‌های هوایی فعال در ایران در حمل بار نقش دارند؟**

□ در حال حاضر ایران ایر و ساها در حمل بار فعال می‌باشند، اما باید شرکت‌های جدیدی در این زمینه سرمایه‌گذاری کنند. در حال حاضر بن‌ایر و شرکت هواپیمایی پیام درصدد هستند که هواپیماهای باری خریداری کنند. بخش خصوصی نیز در این زمینه فعالیت دارد. انتظار می‌رود با خریداری هواپیماها، شرایط مناسبی برای پاسخگویی به تقاضای استفاده از هواپیما برای حمل بار در کشور فراهم شود.

○ بخش خصوصی برای احداث ترمینال کارگو (پایانه عمومی) در فرودگاه مهرآباد تهران، ۳۰ میلیارد ریال سرمایه‌گذاری می‌کند. در ترمینال کارگو بار بین‌المللی به داخل ایران انتقال می‌یابد و پس از دیو (انبارسازی) در ترمینال، به‌موقع از ایران به دیگر نقاط جهان ارسال می‌شود.

فرودگاه‌های کشور در حال حاضر توانایی پذیرش هواپیماهای باری را دارند

رعایت استانداردهای لازم در افزایش مجموعه ناوگان هوایی کشور مؤثر خواهد بود.

### ■ شرکت‌های هواپیمایی بین‌المللی که برای جابه‌جایی بار و مسافر در ایران توقف کرده‌اند، چه میزان ارز به سازمان هواپیمایی کشور پرداخت نموده‌اند؟

□ با سرویس‌های منظم و سطح بالایی که هواپیمایی کشوری به پروازهای بین‌المللی عبوری از ایران ارائه می‌دهد، تنها در سال ۱۳۷۴ حدود ۱۲۰ میلیون دلار درآمد کسب شد، در حالی که این رقم در شروع نخستین برنامه پنج‌ساله توسعه اقتصادی کشور فقط ۵ میلیون دلار بود.

با توجه به درآمدهایی که هواپیمایی کشوری از این محل کسب می‌کند، در حال حاضر این سازمان از لحاظ درآمد ارزی و هزینه‌های مشابه ۱۰۰ درصد خودکفا می‌باشد و به درآمد ارزی حاصل از صادرات نفت کشور وابستگی ندارد.

سازمان هواپیمایی کشوری از نظر هزینه‌های ریالی نیز به درآمدهای دولت وابستگی ندارد. در سال جاری نیز این سازمان از لحاظ هزینه و درآمد ۱۰۰ درصد خودکفا خواهد بود. میزان درآمد سازمان در سال ۱۳۷۵ معادل ۵۲۰ میلیارد ریال برآورد شده که از این رقم ۸۶ میلیارد ریال به هزینه‌های جاری، ۲۴۰ میلیارد ریال به ساخت و ساز فرودگاه امام خمینی (ره)، ۱۸۰ میلیارد ریال برای تجهیز ناوبری و ارتباطی فرودگاه‌ها و نیز توسعه فرودگاه‌ها اختصاص می‌یابد.

### ■ وضعیت فرودگاه‌های کشور در قبل و پس از پیروزی انقلاب اسلامی چه تغییری داشته است؟

□ در حال حاضر ۴۵ فرودگاه عملیاتی در سطح کشور، خدمات بار و مسافر ارائه

می‌دهند که زیر پوشش سازمان هواپیمایی کشوری می‌باشند و شامل فرودگاه‌های نظامی نمی‌شوند. فرودگاه‌های کشور در سال‌های پس از پیروزی انقلاب اسلامی به لحاظ کمی و کیفی رشد چشمگیری داشته‌اند. قبل از پیروزی انقلاب اسلامی فقط ۱۸ فرودگاه کشور قادر به ارائه خدمات حمل و نقل بار و مسافر بودند، در حالی که شمار این‌گونه فرودگاه‌ها اکنون به ۴۵ فرودگاه رسیده است.

○ مشکل کنونی ناوگان هوایی کشور، کمبود هواپیما می‌باشد. با ساخت و تحویل هواپیماهای آنتونوف ۱۴۰ در اصفهان و خریدهای هواپیما از سوی هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و شرکت آسمان، و نیز سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، این مشکل رفع می‌شود.

قبل از پیروزی انقلاب، فرودگاه‌های فعال مختص به پروازهای اختصاصی، کشاورزی و حمل پست بودند، اما به مرور توسعه یافته و یک فرودگاه کامل شده‌اند. در سال‌های پس از پیروزی انقلاب از محل اعتبارات ملی و استانی فرودگاه‌های جدید مانند بم، رفسنجان، بجنورد و... ساخته شده و در حال گسترش است. برخی از فرودگاه‌های بسیار کوچک که قبل از پیروزی انقلاب فقط قادر به ارائه خدمات پستی بودند، اکنون توسعه یافته و پذیرای پروازهای مختلف در سطح بین‌المللی می‌باشند، مانند فرودگاه لار.

### ■ فعالیت‌های انجام شده برای تجهیز فرودگاه‌های کشور در سال‌های اخیر چه بوده است؟

□ از آغاز اجرای نخستین برنامه

پنج‌ساله توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور طرح بزرگ بهسازی در تمام فرودگاه‌های کشور به اجرا درآمد. این طرح به طور عمده فرودگاه‌های مراکز استان‌ها را دربرگرفت، زیرا این فرودگاه‌ها می‌بایست در زمینه عوامل پروازی و ترمینال‌ها توسعه می‌یافت. توسعه فرودگاه‌ها به لحاظ افزایش ظرفیت پذیرش هواپیما، تعداد مسافر و میزان بار موردنظر بوده است. به همین جهت در اکثر فرودگاه‌های کشور تعریض و تطویل باند و گسترش ترمینال انجام شد.

○ سازمان هواپیمایی کشوری از محل ارائه خدمات منظم به هواپیماهای عبوری از ایران، در سال گذشته ۱۲۰ میلیون دلار درآمد کسب کرد و در بخش درآمدها و هزینه‌های ارزی - ریالی به خودکفایی رسید.

این طرح در فرودگاه‌های ارومیه، تبریز، کرمانشاه، سهند، رشت و ساری انجام شده و در ۱۲ فرودگاه دیگر در حال اجراست. در حال حاضر ۵۵ پروژه بهسازی عوامل پروازی و توسعه ترمینال در کشور با اعتباری بالغ بر ۸۶ میلیارد ریال برای سال جاری در حال اجراست.

### ■ تعداد فرودگاه‌های کشور در سال جاری نسبت به سال ۱۳۵۷ چه تغییری کرده است؟

□ در سال ۱۳۵۷ فقط ۱۲ فرودگاه کشور قادر به پذیرش هواپیماهای پهن‌پیکر بودند. در حالی که این تعداد در سال جاری به ۱۸ فرودگاه افزایش یافته است. همچنین شمار فرودگاه‌هایی که قادر به پذیرش هواپیماهای بدنه متوسط می‌باشند، در این مدت از ۱۶ به ۳۴ فرودگاه افزایش یافته است.

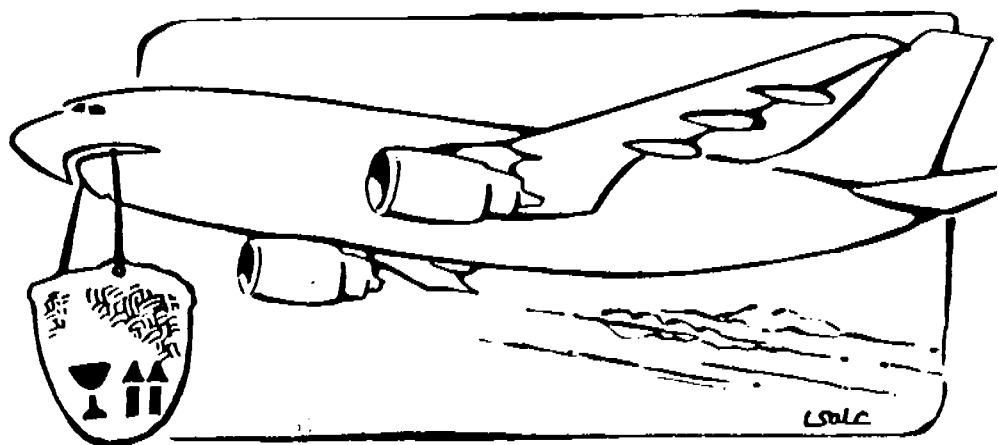
(ره) به طور مستقیم زیر نظر وزیر راه و ترابری هدایت می شود. بر اساس برنامه ریزی انجام شده، انتظار می رود فاز نخست این پروژه در سال ۱۳۷۶ عملیاتی شود. در فاز نخست، فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره) می تواند سالانه تا چهار میلیون مسافر را سرویس بدهد و در نهایت ظرفیت پذیرش و ارائه خدمات به ۲۸ میلیون مسافر در سال را خواهد داشت.

### ■ هواپیمایی کشوری با چه

#### کشورهای پیمان دارد؟

□ بر اساس سیاست های دولت، سازمان هواپیمایی کشوری باید موافقت نامه های هوایی بین ایران و دیگر کشورهای جهان را منعقد سازد. در سال ۱۳۵۷ ایران فقط با ۱۶ کشور جهان موافقت نامه هوایی داشت که این رقم در سال ۱۳۶۷ به ۲۵ فقره موافقت نامه و در سال گذشته به ۵۷ فقره رسید. این امر نشان می دهد که جمهوری اسلامی ایران می خواهد روابط خود را با سایر کشورها و نیز کشورهای منطقه گسترش دهد.

در حال حاضر با تمام کشورهای منطقه به جز عراق و افغانستان، ارتباط پروازی وجود دارد. بر مبنای سیاست دولت، به اکثر کشورهای حاشیه خلیج فارس پرواز انجام می شود. در حال حاضر از ۱۷ فرودگاه ایران، پروازهای بین المللی به بیش از بیست کشور جهان انجام می شود، در حالی که پیش از پیروزی انقلاب اسلامی، فقط از شش فرودگاه کشور پروازهای بین المللی انجام می شد. □



که در سال ۱۳۷۴ در مجموع ۸ میلیون و ۴۴۰ هزار مسافر در شبکه پروازهای داخلی جابه جا شده اند که نسبت به عملکرد سال ۱۳۷۳ به میزان ۸ درصد افزایش نشان می دهد.

هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران «هما» در سال گذشته ۵ میلیون و ۴۷۳ هزار، ایران ایرتور ۹۸۲ هزار و آسمان ۸۶۰ هزار مسافر را در شبکه پروازهای داخلی جابه جا کردند و بقیه میزان جابه جایی مسافران به عهده شرکت های تازه تأسیس بوده است. در شبکه پروازهای بین المللی در مجموع در سال گذشته یک میلیون و ۱۹۰ هزار مسافر جابه جا شده اند که ۱۲ درصد بیش از سال ۱۳۷۳ بود. شرکت های فعال در امر پروازهای خارجی، ایران ایر، کیش ایر، ایران ایرتور، آسمان، ماهان ایر، کاسپین و سفیران بودند. در حالی که در شبکه پروازهای داخلی، شرکت های ایران ایر، آسمان، ایران ایرتور، کاسپین، ساها، کیش ایر، ماهان ایر، پیام و قرازقشم فعالیت داشتند.

#### ■ فرودگاه بین المللی امام خمینی

(ره) از چه زمانی برای انجام پروازهای بین المللی آماده بهره برداری خواهد شد؟

□ پروژه فرودگاه بین المللی امام خمینی

○ قبل از پیروزی انقلاب اسلامی فقط ۱۸ فرودگاه در کشور قادر به ارائه خدمات حمل و نقل بار و مسافر بودند که از این تعداد فقط در شش فرودگاه پروازهای بین المللی انجام می شد. در حال حاضر شمار فرودگاه های کشور به ۴۵ فرودگاه رسید که از ۱۷ تای آن برای پروازهای بین المللی به بیست کشور جهان استفاده می شود.

از سوی دیگر شمار فرودگاه هایی که عملیات حمل بار و مسافر انجام می دهند، از ۱۸ فرودگاه در سال ۱۳۵۷، به ۴۵ فرودگاه در سال ۱۳۷۵ افزایش یافته در حالی که هم اکنون ۵ فرودگاه جدید نیز در حال ساخت می باشد. بودجه احداث این فرودگاه ها از اعتبارات ملی تأمین می شود، در حالی که ۱۷ فرودگاه نیز به صورت مشارکتی در حال ساخت می باشند.

■ در حال حاضر چند شرکت هواپیمایی دولتی و خصوصی در کشور فعالیت دارد و عملکرد آنها چگونه است؟

□ در دوره اجرای نخستین برنامه پنج ساله توسعه اقتصادی کشور به تعدادی از شرکت های هوایی بخش خصوصی اجازه فعالیت داده شد. آمار نشان می دهد

