

موانع قرارداد ۲۵ میلیارد دلاری خرید ایرباس

وال استریت ژورنال در گزارشی با اشاره به امضای قرارداد ۲۵ میلیارد دلاری خرید ایرباس ایران می‌نویسد: «یک مانع عمده بر سر راه اجرایی شدن این قراردادها این است که اکثر قراردادهای خرید و تامین مالی هواپیم به دلار است و با توجه به محدودیت‌های بانکی اعمال‌شده از سوی دولت آمریکا، اجرایی شدن این قراردادها به‌خصوص بین ایرلاین‌های غیردولتی دشوار خواهد بود.» به گفته کارشناسان ایرانی و خارجی، تحریم‌های مالی باقی‌مانده، محدودیت‌های سرمایه‌ای، زیرساخت‌های کهنه و محدودیت‌های سفر به خارج ممکن است رشد صنعت هوانوردی ایران را کند کند.

یکشنبه ● ۱۱بهمن ۱۳۹۴ ● شماره چهل و یک



جهان‌اوردی: چرخه اقتصاد

A T I V E H N O



کتیفو | ۰۵

ایران به بازی بازگشت

ایران با شتاب زیادی در تلاش است تا به‌سرعت پیامدهای سال‌ها ایزوله بین‌المللی و تحریم‌های اقتصادی را جبران کند. ایران، با جمعیتی ۸۲ میلیون نفری و تولید ناخالص داخلی ۴۰۶ میلیارد دلاری، بزرگ‌ترین اقتصادی است که پس از فروپاشی جماهیر شوروی سابق وارد بازارهای بین‌المللی می‌شود. با اجرای توافق هسته‌ای، درهای ایران دوباره به روی تاجران و سرمایه‌گذاران خارجی باز شده است و بخش‌های نفت، گاز، بانکداری، بیمه و خودروسازی ظرفیت زیادی برای جذب این سرمایه‌ها دارند. با توجه به روند کلی رشد اقتصادی در جهان که به‌کندی پیش‌می‌رود همچنین کاهش بهای نفت و شرایط اقتصادی اخیر چین، واکنش ایران و بازارهای بین‌المللی به رفع محدودیت تجارت با تهران چه خواهد بود؟ تحریم‌های آمریکا و اروپا تولید نفت ایران را از ۳/۵ میلیون بشکه در روز به ۲/۵ میلیون بشکه کاهش داد. اکنون ایران تولید خود را به میزان ۵۰۰ هزار بشکه افزایش داده و در نتیجه قیمت نفت که در ۱۸ ماهه گذشته ۷۵ درصد سقوط کرده بود به زیر ۲۸ دلار برای هر بشکه رسید. البته افزایش تولید به معنی بازگشت فوری به سطح تولید در دوران قبل از اعمال تحریم‌ها نیست. ایران نخست باید زیرساخت فرسوده نفتی خود را احیا کند. از سوی دیگر عربستان سعودی، امارات متحده عربی و عراق در ۴ سال گذشته که تحریم‌های نفتی علیه ایران اعمال می‌شدند، با افزایش تولید جای‌خالی ایران را پر کرده‌اند و می‌خواهند از سهم خود در بازاری که هم‌اکنون نیز اشباع شده، حفاظت کنند.

تهران اعلام کرده است که به منظور جذب خریداران اروپایی، به آن‌ها تخفیف می‌دهد. این در حالی است که شرکت دولتی نفت عربستان، آرامکو، نیز پیش از این از فروش نفت با قیمت پایین‌تر خبر داده بود. به این ترتیب به نظر می‌رسد از ماه‌ها قبل جنگ قیمت‌ها آغاز شده است. به‌طور حتم الگوهای تجارت جهانی ایران در یک دهه گذشته تغییر کرده است. در حالی که صادرات به اروپا کاهش یافته، صادرات به چین رونق زیادی داشته است. هر چند کندی رشد اقتصادی چین در ماه‌های اخیر بر این صادرات تاثیر گذار بوده اما این کشور همچنان بزرگ‌ترین واردکننده نفت از ایران به شمار می‌رود و گزارش‌ها حاکی از آن است که تهران می‌خواهد همچنان به سوی پکن حرکت کند. علاوه بر چین، واردات از کشورهای همسایه نیز در دهه گذشته افزایش یافته است و ورود دوباره ایران به بازار اروپا به ضرر کشورهای همسایه ایران خواهد بود. حسن روحانی، رئیس‌جمهور ایران، تنها در یک سفر چهارروزه به اروپا قراردادهایی به ارزش ده‌ها میلیارد دلار منعقد کرد. قراردادهایی مانند خرید ۱۱۴ فروند هواپیمای ایرباس از فرانسه حاکی از آن است که در صورت برجا ماندن توافق هسته‌ای، اروپا به یکی از بازارهای مهم صادرات به ایران تبدیل می‌شود. هر چند آمریکا تا ۸ سال دیگر برخی تحریم‌های یکجانبه را لغو نخواهد کرد، استثناهایی هم وجود دارد. برای مثال واردات مواد غذایی و فرش از ایران آزاد است و شرکت‌های آمریکایی می‌توانند به ایران هواپیمای مسافرتی بفروشند. در حال حاضر مقامات تهران امیدوارند سالیانه ۵۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری خارجی جذب کنند. شرکت‌های بین‌المللی نیز مترصد فرصت ورود به بازار باکر ایران هستند. اما آیا این شرکت‌ها ریسک تعامل با اقتصاد را که طی یک دهه تنها به داخل نگاه‌داشته می‌پذیرند؟ در دهه گذشته حجم سرمایه‌گذاری‌های خارجی در ایران به‌شدت کاهش یافته است. با این حال به نظر می‌رسد بازار بورس تهران سرمایه‌های بیشتری را جذب کند. اما تجارت‌ها و بانک‌های بین‌المللی نگران وضعیت اقتصادی ایران خواهند بود. سال گذشته اقتصاد ایران نرخ رشد ۰/۸ درصدی داشت که در مقایسه با رشد ۴/۳ درصدی سال ۲۰۱۴ آن محسوس است. همچنین نرخ بیکاری ۲۵ درصد برآورد می‌شود. برجا ماندن برخی تحریم‌ها و همچنین سیستم بانکی قدیمی ایران از جمله چالش‌های پیش‌روی احیای اقتصادی به شمار می‌رود و قوانین نیز به اصلاحات نیاز دارند.

مواجهه شود. با این حال شرکت‌های دیگر هواپیمای از جمله شرکت‌های هلندی، نگاه دیگری دارند. آن‌ها می‌گویند ایران بازار بزرگی است که پتانسیل قابل توجهی دارد و پس از برآورد شرایط نباید آن را از دست داد.

اهداف بزرگ‌تر

هر چند برخی تحلیلگران زیرساخت‌های فرودگاهی را کافی نمی‌دانند و احیا و توسعه آن‌ها نیز به زمانی طولانی نیاز دارد، مقامات تهران می‌گویند در دهه آینده ایران به ۵۸۱ فروند هواپیمای نیاز دارد که رقمی بیش از ۴۰۰ فروند هواپیمایی است که پیش از این اعلام شده بود.

کارشناسان می‌گویند از نظر تئوری این امکان وجود دارد که مابقی اقتصاد ایران بتواند از جذب ۳۰۰ فروند هواپیمادر ۵ سال آینده حمایت کند، اما پرسش اینجاست که آیا این تئوری عملیاتی است یا خیر. به گفته آن‌ها، چنین نرخ رشد سریعی فشار مضاعفی را بر فرودگاه‌ها و زیرساخت هوانوردی وارد می‌کند و در ضمن چنین شرایطی مدیریت و دانش تکنیکی در سطح بسیار حرفه‌ای را می‌طلبد. این یک چالش برای اکوسیستم هوانوردی ایران است و باید خود را با پیشرفت‌های تکنولوژیکی و دانش روز هماهنگ کند. از طرفی فرودگاه‌های اصلی ایران هم باید دچار تحول و به‌سازی اساسی شوند. به‌عنوان نمونه فرودگاه امام خمینی (ره) که هم‌اکنون ظرفیت ۵ میلیون مسافر در سال را دارد برای رقابت با دبی باید ظرفیت خود را به ۵۰ میلیون مسافر در سال برساند. براساس پیش‌بینی کارشناسان، در صورتی که توسعه ناوگان هوایی ایران با همین روند ادامه یابد طی چند سال آینده این کشور می‌تواند رقیبی جدی برای پرواز شرکت‌های ترک و عرب در منطقه باشد.

سایت دبی بیست با اشاره به تمایل ایران برای نوسازی ناوگان هوایی خود در پی توافق اتمی این کشور با قدرت‌های جهانی می‌گوید: «ایران ممکن است با تبدیل شدن به یک دمی دیگر، یک ابرقدرت در عرصه حمل‌ونقل هوایی شود.» به‌نوشته دبی بیست، موقعیت جغرافیایی تهران از دبی بهتر است، چراکه نزدیک‌تر به مسیرهای سنتی اروپا به آسیا واقع شده است.

لیزینگی این هواپیماها مطرح شد و شرکت بیمه ساچه ایتالیا برای این کار پیش قدم شد. به این ترتیب ایران ایر می‌تواند پول خرید هواپیما را در طول ۱۵ سال پرداخت کند.

گوی سبقت بوئینگ در دست ایرباس

هر چند انتظار می‌رفت بوئینگ آمریکایی، که سابقه طولانی‌تری در صنعت هواپیمایی ایران دارد، در رقابت با رقیب اروپایی زودتر وارد ایران شود، سرانجام ایرباس گوی سبقت را از بوئینگ ربود. با این حال به نظر می‌رسد بوئینگ نیز در آینده‌ای نه‌چندان دور قراردادهایی برای فروش هواپیماهای مسافبری با ایران منعقد کند. عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی ایران، می‌گوید: «ایران آماده خرید از شرکت بوئینگ است.» به گفته او ایران به هواپیماهایی با برد کوتاه، متوسط و بلند نیاز دارد و صنعت هوانوردی کلید احیای صنعت گردشگری است.

برخی گزارش‌ها حاکی از آن است که ایران مدل ۷۳۷ و ۷۷۷ هواپیماهای بوئینگ را خریداری خواهد کرد. مدل ۷۳۷ بوئینگ بدنه‌ای باریک‌تر دارد و برای پروازهای داخلی مناسب است، در حالی که مدل ۷۷۷ با بدنه‌ای پهن‌تر امکان سفر طولانی برای مسافران را ایجاد می‌کند. به گفته مقامات بوئینگ، این شرکت از نظر تکنیکی برای مذاکره با ایران چراغ سبز نشان داده، اما هنوز باید محتاط باشد.

رویترز در این زمینه می‌نویسد، یکی از دلایل تملل بوئینگ مسافران را پیچیده تحریم‌ها و قوانین در آمریکاست. این شرکت نمی‌خواهد به دلیل فروش هواپیما به ایران با جریمه‌های سنگین

وال استریت ژورنال در گزارشی در این زمینه می‌نویسد: «احیا و توسعه ناوگان هواپیمایی و فرودگاه‌های ایران در شرایطی که این کشور درهای خود را به روی تاجران بین‌المللی باز می‌کند، ضروری است. از سویی دیگر این اقدام در جذب گردشگران بین‌المللی موثر است که خود منبعی برای کسب درآمد غیر نفتی به شمار می‌رود.»

این روزنامه آمریکایی در ادامه می‌نویسد: «جت‌های مسافبری جدید و تجهیز فرودگاه‌ها یک گام عملی برای به رخ کشیدن منافع اقتصادی لغو تحریم‌ها نزد افکار عمومی است.» جان گرنت، کارشناس صنعت هوانوردی در لندن، می‌گوید: «توسعه زیرساخت‌ها، ساخت تأسیسات فرودگاهی جدید، انبارهای مدرن واحداث خط‌ریلی از شهر به فرودگاه به‌طور مستقیم و غیر مستقیم بر اقتصاد ایران تاثیر می‌گذارد.»

تحلیلگران می‌گویند: «در مدت‌زمان کوتاهی که از اجرایی توافق هسته‌ای می‌گذرد، صنعت هوانوردی بزرگ‌ترین نافع لغو تحریم‌ها بوده است و ایران ایر نیز نخستین خط هوایی ایران است که در این منافع شریک است.»

البته انتظار نمی‌رود هواپیماهای جدید به‌زودی وارد ناوگان هوایی ایران شوند. ایرباس و رقیب آن بوئینگ – که احتمال خرید هواپیما از آن وجود دارد– در دوره تاریخی از به تعویق افتادن تحویل سفارش‌ها به سر می‌برند و به همین دلیل احتمال دارد هواپیماهایی که امروز ایران سفارش می‌دهد تا سال ۲۰۲۰ وارد کشور نشوند.

یکی از مشکلات این طرح تامین هزینه خرید بود که طرح خرید

آزاده افتخاری ●

منابع: وال استریت ژورنال، رویترز ●

در پایان سفر حسن روحانی، رئیس‌جمهور ایران، و هیئت همراه او به ایتالیا و فرانسه، قراردادهای متعددی به ارزش ده‌ها میلیارد دلار امضا شد. پیش از این انتظار می‌رفت تهران قبل از هر چیز به دنبال جذب سرمایه‌گذاری در صنعت نفت و گاز باشد، اما دستاورد سفر چهارروزه روحانی به قاره سبز نشان داد که در کنار صنعت نفت و گاز، احیای صنعت هوانوردی، ناوگان فرسوده هوایی و زیرساخت فرودگاه‌ها نیز در اولویت قرار دارد. ایران متعهد شده ۱۱۸ فروند هواپیمای جت مسافبری ر ازاز شرکت ایرباس خریداری کند، قراردادی که صورت‌حساب آن ۲۵ میلیارد دلار است، تا آن‌ها را جایگزین هواپیماهای کهنه‌ای کند که عمر برخی از آن‌ها نزدیک به ۴۰ سال است. همچنین تهران قراردادهایی با شرکت‌های فرانسوی منعقد کرده که هدف از آن‌ها توسعه فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) است.

قرارداد خرید ۱۱۸ فروند هواپیما، بزرگ‌ترین قرارداد در تاریخ صنعت هوانوردی ایران به شمار می‌رود. به نظر می‌رسد حجم نیاز تلنبارشده ایران طی ۲۵ سال گذشته امضای چنین قراردادهای بزرگی را برای صنعت هوایی ایران اجتناب‌ناپذیر کرده است. عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی، با اشاره به مذاکرات فشرده با مدیران ایرباس و توافق با آن‌ها درباره تحویل هواپیماهای خریداری‌شده، گفته است: «در سال جاری میلادی ۸ فروند هواپیمای ایرباس به ناوگان هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما) اضافه می‌شود.» او ادامه داد: «با توافق طرف فرانسوی قرار شد تا سال ۲۰۲۴، یعنی ۸ سال آینده، ۱۱۰ فروند انواع هواپیمای ایرباس به ناوگان هوایی هما افزوده شود.»

با این‌حال تحلیلگران هشدار می‌دهند باقیی ماندن برخی تحریم‌های مالی، سرمایه محدود، زیرساخت فرسوده و محدودیت پروازهای خارجی ناوگان هواپیمایی ایران می‌تواند سرعت رشد را کاهش دهد. آن‌ها می‌گویند ظرفیت زیرساخت‌های موجود در کشور کافی نیست.

ژاویه دید

کارشناسان می‌گویند از نظر تئوری این امکان وجود دارد که مابقی اقتصاد ایران بتواند از جذب ۳۰۰ فروند هواپیما در ۵ سال آینده حمایت کند، اما پرسش اینجاست که آیا این تئوری عملیاتی است یا خیر. به گفته آن‌ها، چنین نرخ رشد سریعی فشار مضاعفی را بر فرودگاه‌ها و زیرساخت هوانوردی وارد می‌کند و در ضمن چنین شرایطی مدیریت و دانش تکنیکی در سطح بسیار حرفه‌ای را می‌طلبد. این یک چالش برای اکوسیستم هوانوردی ایران است و باید خود را با پیشرفت‌های تکنولوژیکی و دانش روز هماهنگ کند.

سررسید، تخصص ماست

طراح و تولید کننده انواع سررسیدهای اختصاصی،

تقویم دیواری، تقویم رومیزی، دفتر تلفن اختصاصی

موسسه فرهنگی هنری آهنگ آتیه تلفن: ۰۹۱۷۰۹۱۸۸۵

● مطالب انتخاب شده از منابع خارجی،

الزاما بیان کننده دیدگاههای «آهنگو» نیست

