

خبرگزاری بلومبرگ در گزارشی می‌نویسد: «بازارهای ایران قرار است تا چند ماه دیگر با برداشته شدن تحریم‌ها برای تجارت، آزاد شود و تجار غلات جهان پشت درهای بازار این کشور صف کشیده‌اند.» بلومبرگ می‌نویسد: «مواد غذایی از همان ابتدا تحریم نبوده‌اند، اما تحریم‌های بیمه‌ای و مالی موجب شده بود تا بسیاری از عرضه‌کنندگان غلات از بازار ایران صرف‌نظر کنند.» اکنون که انتظار می‌رود قدرت‌های جهانی تحریم‌های ایران را در سال آینده لغو کنند، شرکت‌های جدید در حال ورود به این بازار هستند. یک نمونه از این شرکت‌ها، شرکت آلمانی بیواست که اخیراً غلات روسی و سویای آمریکایی جنوبی را به ایران حمل کرده است. در این گزارش آمده است: «ایران در کنار ترکیه دومین مصرف‌کننده بزرگ گندم خاورمیانه است.»

یکشنبه ۲۴ آبان ۱۳۹۴ • شماره سی

جهان‌آزدریچه اقتصاد

A T I V E H N O

چشم‌انداز صنعت هواپیمایی ایران روشن است

فرصت‌های ناوگان هوایی برای سرمایه‌گذاران



اگر در جریان سفر حسن روحانی به فرانسه (که فعلاً به تمویق افتاده) ایرباس نتواند قراردادی امضا کند باید اذعان کرد بازی را برای ورود به بازار حمل و نقل هوایی ایران به بوئینگ باخته است

قدیمی‌ترین هواپیماهای ۷۴۷ را در اختیار دارد که در ژوئن ۱۹۷۶ ساخته شده است. هواپیماهای سال‌خورده ایران در مقابل هواپیماهای جوان ناوگان هوایی کشورهای عرب حوزه خلیج فارس قرار دارند. متوسط عمر ناوگان‌هایی مانند امارات، اتحاد و قطر و همچنین ترکیش ایرویز زیر ۱۰ سال است. این ناوگان‌های هوایی نقش مهمی در حمل و نقل‌های هوایی منطقه‌ای و جهانی دارند و تعداد مسافرانی که با آن‌ها جابه‌جا می‌شوند به‌هیچ‌وجه قابل مقایسه با هواپیماهای ناوگان هوایی ایران نیست. فرسودگی صنعت هواپیمایی ایران برای این صنعت یک نقطه ضعف است، اما برای شرکت‌های تولیدکننده هواپیما یک نقطه قوت به شمار می‌رود. حتی در زمان تحریم‌ها نیز این شرکت‌ها سعی کردند به نوعی روابط خود را با ایران حفظ کنند. گفتنی است بوئینگ چندی پیش در نخستین قرارداد با ایران از سال ۱۹۷۹، به شرکت ایران ایر راهنما، نقشه، چارت‌های ناوبری و دیتا فروخته است. برخی مقامات ایرانی نیز می‌گویند بلافاصله پس از لغو تحریم‌ها، ۱۰۰ فروند هواپیما از بوئینگ خریداری می‌شود. ری کاتر، مدیرعامل هواپیماهای تجاری بوئینگ، در این زمینه به رویتز گفت: «قطعا فرصت مناسبی وجود دارد، به‌ویژه با در نظر گرفتن هواپیماهای زیادی که این شرکت در گذشته به ایران فروخته و این ناوگان واقعا فرسوده شده است، اما تا زمانی که دولت موافقت نکند قراردادی امضا

ژاویه دید

ناوگان هوایی ایران ۲۱۵ هواپیما با قابلیت انجام پرواز در اختیار دارد و امیدوار است تا ۵ سال آینده ۳۰۰ فروند در ۵ سال پس از آن ۲۰۰ فروند هواپیمای دیگر به این ناوگان افزوده شود. با چشم‌انداز لغو تحریم‌ها، شرکت‌هایی نظیر ایرباس و بوئینگ به ظرفیت‌های صنعت هوانوردی ایران چشم دوخته‌اند. یکی از امتیازهای توافقی هسته‌ای شامل شرکت بوئینگ آمریکا می‌شود که برخلاف بسیاری از شرکت‌های دیگر آمریکایی مجوز دادوستد با ایران را دریافت خواهد کرد.

نمی‌شود.» این در شرایطی است که دولت اوپاما انگیزه زیادی برای از سرگیری روابط تجاری با ایران دارد و به نظر می‌رسد در صورت اجرای توافق، شرکت بوئینگ برای فروش هواپیما مجوز بگیرد. ■ **خرید سالیانه ۹۰ فروند هواپیما امکان‌پذیر است؟** آن‌گونه که مقامات ایران می‌گویند، ناوگان هوایی ایران هرسال به ۸۰ تا ۹۰ فروند هواپیمای جدید نیاز دارد. البته تردیدی نیست که ظرفیت رشد این صنعت در ایران بسیار وسیع است، اما پرسش اینجاست که آیا منابع مالی مورد نیاز برای خرید این هواپیماها وجود دارد؟ و اگر این چنین است آیا زیرساخت لازم برای فعالیت هواپیماهای جدید فراهم شده است؟ تحلیل‌گران بر این باورند که ۹۰ هواپیمای جدید با توجه به وسعت ایران رقم بالایی نیست. برای مثال آمریکا در سال گذشته ۸۲ هواپیمای جدید و چین ۱۸۴ هواپیمای جدید خریداری کرده است. موضوع این است که در حال حاضر ناوگان هواپیمایی ایران متشکل از ۲۱۵ فروند هواپیماست و در همین شرایط نیز مشکلاتی مانند تعمیر و نگهداری هواپیماها، آموزش و تأخیرهای مکرر وجود دارد. مرکز هوانوردی در گزارشی در مورد صنعت هوانوردی ایران می‌نویسد: «چالش‌ها و اهمیت به‌روزرسانی زیرساخت‌ها این پرسش را مطرح می‌کند که آیا

روند احیای صنعت هوایی ایران می‌تواند به اندازه‌ای که تهران انتظار دارد پرشتاب باشد؟» مسئول ایرانی می‌گویند خرید هواپیماهایی با بدنه باریک و پهن در دستور کار است. به این ترتیب باید انتظار ورود انواع جدیدی از هواپیما را به ایران داشت. در این صورت باید بهیانی باندهای فرود هواپیما به گونه‌ای طراحی شده باشد که برای به زمین نشستن و از زمین برخاستن هردو نوع هواپیما مناسب باشد. اما اغلب فرودگاه‌های ایران عمری چند دهه‌ای دارند و مطابق با تکنولوژی روز ساخته نشده‌اند. از سوی دیگر بعضی از تحلیل‌گران صنعت هواپیمایی درباره تعداد هواپیماهایی که صنعت ایران سفارش خواهد داد، برآورد محتاطانه‌ای دارند، زیرا بر این باورند که صنعت هواپیمایی ایران در ابتدا باید کسب و کار سودآوری را با بنای یک بازار داخلی و یک قطب بین‌المللی جذاب ایجاد کند و بعضی از کارشناسان اظهار می‌کنند ایران برای شروع باید به سراغ بازار هواپیماهای دست‌دوم و لیزینگ هواپیما برود. بیش از نیمی از هواپیماهای ایران در سه خط هوایی ماهان، ایران‌ایر و آسمان فعالیت می‌کنند. در صورتی که خرید سالیانه ۹۰ هواپیما در دستور کار باشد، هریک از این خطوط هواپیمایی به طور متوسط ۱۵ تا ۲۰ هواپیما دریافت می‌کنند. به این ترتیب این خطوط هواپیمایی نیز باید اقداماتی متناسب با افزایش ظرفیت انجام دهند.

با وجود چالش‌های پیش‌رو، ظرفیت صنعت هوانوردی ایران فرصت مغتنمی برای شرکت‌های بین‌المللی است. صنعتی که مدت‌هاست دست‌نخورده باقی مانده، از سوی دیگر ایران جمعیتی ۸۰ میلیونی، جوان و تحصیل‌کرده دارد که یکی از عوامل رشد صنعت هوایی به شمار می‌رود. شاید توسعه صنعت هوایی ایران آن‌گونه که مقامات تهران امیدوارند در کوتاه‌مدت امکان‌پذیر نباشد، اما در صورت لغو تحریم‌ها آینده‌ای روشن پیش روی این صنعت خواهد بود.

• از نگاه دیگران •

منبع: المانیتور

ALMONITOR

لزوم توسعه زیرساخت صنعت هوایی

جدا از صنعت انرژی، خودرو، بانک و گردشگری، صنعت هوانوردی ایران از جمله بخش‌هایی است که متحمل بیشترین خسارت از تحریم‌های سالیان گذشته شد. این صنعت حتی در صورت لغو تحریم‌ها نیز با چالش‌های بسیاری مواجه خواهد بود. دهه‌ها اعمال ممنوعیت در زمینه فروش هواپیما به ایران و تأمین قطعات یدکی، ناوگان هوایی این کشور را فرسوده کرده است. متوسط عمر هواپیماهای این ناوگان دوبرابر میانگین جهانی است که در مواردی امنیت پرواز را تحت تأثیر قرار می‌دهد. بنیاد بین‌المللی امنیت پرواز می‌گوید: «از سال ۱۹۷۹ تاکنون هزار و ۶۷۲ نفر در سانحه‌های هوایی ایران جان خود را از دست داده‌اند.»

با توجه به وضعیت امروز این صنعت، تصور اینکه در گذشته ایران دومین ناوگان هوایی امن جهان را در اختیار داشته دشوار است. ناوگانی که در ۱۰ سال هیچ سانحه هوایی در آن اتفاق نیفتاد. اما در حال حاضر دست‌کم ۱۱۰ فروند هواپیما به دلیل نیاز به تعمیر و قطعات یدکی زمین‌گیر شده‌اند. تحریم‌های سال‌های اخیر موجب شد ایران به سوی تولید هواپیما برود. اما ساخت هواپیمای دوموتوره در مقیاس وسیع با مشکلاتی همراه شد.

اما چشم‌انداز تعدیل تحریم‌ها امید به احیای این صنعت را افزایش داده است. کارشناسان صنعت هوایی می‌گویند ایران در دهه آینده به صدها فروند هواپیمای جدید نیاز دارد که دست‌کم ۲۰ میلیارد دلار هزینه خواهد داشت. این کارشناسان در مورد توانایی مالی خطوط هوایی ایران برای خرید این هواپیماها ابراز تردید می‌کنند. سیدعلی تنکابنی، یکی از مقامات ایران‌ایر، در گفت‌وگو با المانیتور این نکته را خاطر نشان کرد که ایران‌ایرها در تلاش‌اند از طریق مذاکره با دولت بودجه ویژه‌ای را برای خرید هواپیما به دست آورند. اما تا زمانی که این بودجه تأمین شود خرید هواپیماهای دست‌دوم اجتناب‌ناپذیر خواهد بود. این در حالی است که تحویل هواپیماهای نو پس از نهایی شدن قرارداد فروش نیز به سرعت اتفاق نمی‌افتد و روند آن زمان‌بر خواهد بود.

البته چالش‌های دیگری نیز پیش روی صنعت هواپیمایی وجود دارد که از جمله آن‌ها می‌توان به برخی کاستی‌های مدیریتی اشاره کرد. امیر تاجیک یکی از کارشناسان این صنعت به المانیتور می‌گوید: «در دو دهه گذشته مدیریت مطلوبی وجود نداشته و سازمان هوانوردی به برنامه‌ریزی استراتژیک و بلندمدت نیازمند است.» به گفته او، برچیده شدن تحریم‌ها خوب است، اما به‌تنباهی نمی‌تواند به احیای صنعت هوانوردی ایران کمک کند.

از سوی دیگر آموزش، استفاده از تکنولوژی و دانش روز و تجربه کشورهای موفق در زمینه صنعت هواپیمایی نیز اهمیت زیادی دارد. به همین منظور باید الگوهایی که موفقیت آن‌ها به اثبات رسیده را در برنامه‌ریزی‌های استراتژیک مورد توجه قرار داد. ایران علاوه بر احیای ناوگان هواپیمایی به توسعه زیرساخت و تأسیسات فرودگاهی نیز نیاز دارد. در صورتی که ایران به دنبال ورود به بازار بین‌المللی صنعت هوایی باشد، باید زیرساخت‌ها را به گونه‌ای ارتقا دهد که برای ترانزیت پروازهای خارجی مناسب باشد. ایران کشوری است که در موقعیتی منحصر‌به‌فرد در جاده ابریشم قرار گرفته و این مزیت جغرافیایی ایران را در موقعیت مناسبی برای پروازهایی قرار می‌دهد که از غرب اروپا، شمال آفریقا و آمریکای شمالی به منطقه آسیا پاسیفیک می‌روند. با توجه به حضور رقابتی منطقه‌ای مانند امارات و قطر ابرویز، ایران باید سرمایه‌گذاری کلانی در صنعت هوایی انجام دهد.

• مطالب انتخاب شده از منابع خارجی، الزامی برای انتشار ندارند دیدگاه‌های «آتی‌نو» نیست

ماهانما تحلیلی حوزه رفاه و تأمین اجتماعی

شماره جدید منتشر شد

قلمرو رفاه

زیرساخت جنگ و تحریم

تلفن آگهی‌ها: ۸۸۵۱۷۰۹۱

تلفن تحریریه: ۸۸۵۱۷۰۸۵ - ۸۶