



صنعت هوانوردی ایران در سال های اخیر دچار تغییرات شگرفی شده که در دو حوزه بیشترین نمود را داشته است یکی افزایش تعداد شرکت های هوانوردی غیر دولتی (اعم از خصوصی یا خصوصی واقعی) و دیگری آزادسازی قیمت بلیت در بازار رقابت.

این دو پدیده که به نوعی با یکدیگر مرتبط و تا حدودی مکمل هم هستند، در صورتی که بازار رقابت واقعی ایجاد کنند، می تواند به سود مردم و مسافران باشد. با این حال ناوگان هوانوردی تجاری ایران هم از نظر کیفی و عمر ناوگان و هم از نظر کمی و تعداد، نه با کشورهای پیشرفته و نه حتی با کشورهای همسایه شمال غربی و حاشیه جنوب خلیج فارس قابل مقایسه نیست.

موضوعی که سبب بروز مشکلات گوناگون برای مسافران شده که مهم ترین آن تأخیرهای طولانی برای بسیاری از پروازهاست امری که به تدریج به یکی از اجزای اصلی صنعت هوانوردی و نیز موضوعی کاملاً روزمره و پذیرفته شده برای مسافران تبدیل شده است.

اگرچه کمبود ناوگان در صنعت هوانوردی ایران اعم از امدادی، خدماتی، تجاری، باری، مسافری و نظامی به تحریم های طولانی مدت صنعت هوانوردی از ابتدای انقلاب تا کنون برمی گردد که حتی در مواردی از سایر انواع تحریم های ظالمانه علیه ایران شدیدتر و بیشتر بوده است، اما با این حال چه مسئولان ایرلاین ها و چه مدیران وزارت راه و دیگر نهادهای ذی ربط در سال های گذشته همواره روش هایی برای توسعه کمی ناوگان خود یافته اند که نشان می دهد می توان همچنان به توسعه این صنعت از روش هایی غیر از خرید مستقیم هواپیمای نوساز از کمپانی های اصلی هواپیماسازی دنیا ادامه داد.

با این حال سازمان هواپیمایی کشوری در دوره ای که اقتصاد صنعت هوانوردی دنیا به سمت ادغام شرکت های متعدد هواپیمایی با هدف کاهش چارت اداری و چابک سازی شرکت ها و نیز گسترش تعداد مسیرهای پروازی و در اختیار گرفتن سهم بیشتری از بازار هوانوردی اقدام می کنند، توسعه کمی شرکت های هواپیمایی داخلی را در دستور کار قرار داده و برای صدور موافقت اصولی، مؤسسان شرکت می توانند با ۲ فروند و برای آغاز عملیات های پروازی با ۵ فروند هواپیما، اقدام به راه اندازی شرکت هواپیمایی جدید کنند.

موضوعی که سبب شده از مجموع ۶۱ شرکت دارای مجوز فعالیت عملیات هوانوردی (بدون در نظر گرفتن ایرلاین های دارای موافقت اصولی از سازمان هواپیمایی کشوری که هنوز فعالیت عملیاتی خود را آغاز نکرده اند) ۰۱ شرکت هواپیمایی تعداد ناوگانشان کمتر از ۰۱ فروند باشد.

با این حال بسیاری از کارشناسان معتقدند به دلیل آنکه ایرلاین ها در ایران همواره از بازار خوبی برخوردارند و در هیچ زمانی هیچ یک از مسیرهای رقابتی (نه مسیرهای تکلیفی) بدون مسافر پرواز نمی کنند، ایرلاین ها نیز علی رغم داشتن ناوگان محدود، اما همچنان سودده هستند و از درآمدهای سرشاری برخوردارند. موضوعی که سبب شده آنچه فراموش شود، رقابت بر سر ارائه خدمات مناسب به مسافران باشد. به گونه ای که برخی شرکت های هواپیمایی پا را فراتر گذاشته و در مواردی حقوق مسافران را نقض کنند. نمونه آن روش برخی ایرلاین ها مبنی بر لغو خودسرانه پروازهای با سود کمتر و سپس انتقال هواپیمای پرواز کنسل شده به مسیرهای پرتقاضاتر و باسود بالاتر در ایام

پیک سال است.

در صورتی که اگر رقابت واقعی میان شرکت های هواپیمایی داخلی - البته ایرلاین هایی که از ناوگان گسترده ای برخوردار باشند - وجود داشت، هیچ گاه ایرلاین ها به خود اجازه چنین کاری را نمی دادند. چون در بازار رقابتی از سوی مشتریان (مسافران) کنار گذاشته می شدند.

دیگر کشورها هم ایرلاین کوچک دارند

اگرچه ممکن است پدید خُرده ایرلاین به ایران منحصر نباشد و در سایر کشورها هم شاهد فعالیت شرکت های هواپیمایی کوچک باشیم، اما باید دید وضعیت این خطوط هوایی محدود در چه شرایطی است و آیا اساساً برای رقابت با ایرلاین های بزرگ ایجاد شده اند یا برای پوشش یک یا چند مسیر پروازی محلی و همکاری با فرودگاه های کوچک؟

حتی در مواردی برخی ایرلاین های معتبر کشورهای پیشرفته برای آنکه هزینه های خود را کاهش دهند، برای پوشش مسیرهای پروازی محلی و کم سود، شرکت های هواپیمایی کوچک تأسیس می کنند که از آن جمله می توان به شرکت جرمن وینگز در آلمان اشاره کرد که متعلق به شرکت هواپیمایی معتبر لوفت هانزا است. با این حال حتی چنین شرکتی تعداد ناوگانش از بزرگترین ایرلاین ایرانی بیشتر بوده و با بیش از ۰۵ فروند هواپیما در سطح اروپا به جابه جایی مسافران در مسیرهای محلی می پردازد.

اسعدی سامانی: قوانین تأسیس ایرلاین در ایران سخت گیرانه است

مقصود اسعدی سامانی دبیر انجمن شرکت های هواپیمایی با بیان اینکه تعداد شرکت های هواپیمایی در ایران نسبت به سایر کشورهای دارای جایگاه در صنعت هوانوردی جهان بسیار کمتر است اظهار داشت: به عنوان مثال در کشور ترکیه تعداد ایرلاین ها تا سه برابر تعداد شرکت های هواپیمایی ایرانی است که نشان می دهد تعدد ایرلاین ها یک روش پذیرفته شده در دنیاست.

وی درباره اقتصادی بودن ایرلان ها در ایران گفت: شرکت های هواپیمایی خصوصی ایرانی از تمام به روزترین روش های مدیریتی دنیا استفاده می کنند تا وضعیت درآمدی خود را مناسب و سودده نگه دارند که از جمله آنها چابک سازی بخش اداری است.

دبیر انجمن شرکت های هواپیمایی ادامه داد: به عنوان نمونه ایرلاین های خصوصی ایران همواره موضوع متناسب سازی تعداد ناوگان با تعداد کارمندان را رعایت می کنند.

وی درباره ادغام شرکت های هواپیمایی گفت: معمولاً سرمایه گذار بخش خصوص در ایران تمایلی به ادغام شرکت خود با سایر شرکت ها ندارد چون در اینگونه ادغام ها، مالکیت اشخاص بعضاً نقض می شود.

آلمان به دارنده یک هواپیمای اجاره ای هم مجوز ایرلاین می دهد

وی در خصوص کم بودن ناوگان شرکت های هواپیمایی ایران گفت: اتفاقاً ایران و سازمان هواپیمایی کشوری جزء معدود کشورها و سازمان هایی است که قوانین سخت گیرانه ای برای تأسیس شرکت هواپیمایی دارند. به عنوان نمونه در آلمان شما با یک فروند هواپیمای اجاره ای هم می توانید به تأسیس یک ایرلاین اقدام کنید.

کارشناس هوانوردی: هیچ رقابتی میان شرکت های هواپیمایی نیست

داوود ربیعی، کارشناس هوانوردی در پاسخ به پرسشی در خصوص آسیب ها و فرصت های تعدد ایرلاین ها در ایران اظهار داشت: تعدد شرکت های هواپیمایی فی نفسه اتفاق بدی نیست اما موضوع اصلی این است که وقتی شرکت های جدیدی در بازار هوانوردی وارد می شوند، باید رقابت ایجاد کند و بازار را از انحصار دور کند.

وی افزود: در بازار هوانوردی ایران نیز در حال حاضر بیش از ۴۱ شرکت هواپیمایی فعالیت دارند و به جابه جایی مسافران اقدام می کنند. حال باید دید این تعداد ایرلاین تا چه حد توانسته اند به گسترش این بازار یا به قولی توسعه پسته صنعت هوانوردی کشور کمک کند.

تعدد ایرلاین ها کمکی به توسعه صنعت هوانوردی نکرده است

کارشناس صنعت هوانوردی ادامه داد: من فکر می کنم با اتفاقاتی که چند سال اخیر در صنعت هوانوردی کشور رخ داده و به گسترش کمی شرکت های هواپیمایی کمک کرده، نه تنها نتوانسته برای بزرگ تر شدن حجم این صنعت اقدام مناسبی انجام دهد، بلکه تعدد ایرلاین ها به افزایش اصطکاک میان شرکت ها منجر شده است.

به گفته ربیعی، ما در صنعت هوانوردی کشورمان یک بازار محدودی داریم و همه شرکت های هواپیمایی کشورمان علی رغم گسترش

کمی، همگی با یک استراتژی و یک مدل بیزینس پلن و با ناوگان مشابه در همان بازار محدود کار می کنند.

وی یادآور شد: وقتی تعداد شرکت های هواپیمایی بیشتر می شود، قاعدتا باید رقابت میان آنها در ارائه خدمات بیشتر شود. این خدمات شامل مسیرها و خطوط پروازی، کترینگ، قیمت ها، زمان های انجام پرواز و دیگر موارد مشابه است. این در حالی است که تعدد ایرلاین ها در ایران سبب ایجاد چنین رقابتی نشده و ما تقریباً همان خدمات مشابه را در همه شرکت های هواپیمایی داخلی مشاهده می کنیم. نهایتاً ممکن است برخی شرکت های هواپیمایی کیفیت خدمات خود را بهتر کنند نه اینکه خدمات متفاوت و متمایزی ارائه بدهند.

ایرلاین های ایرانی استراتژی مشابهی دارند

ریبعی علت این تشابه در نمایش فعالیت شرکت های هواپیمایی را داشتن استراتژی های یکسان در ایرلاین های ایرانی عنوان و اظهار کرد: اگر استراتژی ها متفاوت بود، کسب و کارهای آنها نیز عملاً متفاوت و خدمات ارائه شده از قبیل تایپ ناوگان، مسیرهای پروازی و ... هم کاملاً متمایز می شد.

به اعتقاد این کارشناس هوانوردی، داشتن ایرلاین های متعدد ولی با ناوگان محدود اثرگذاری چندانی روی توسعه صنعت نخواهد داشت. با این حال شرکت های هواپیمایی ما می توانستند در طول زمان به توسعه ناوگان اقدام کنند که این موضوع عملیاتی نشده است.

وی تأکید کرد: توسعه کمی ایرلاین ها می تواند در درازمدت در صورتی که تعداد صندلی ها و در نتیجه حجم بازار هوانوردی گسترش یابد، به سود این صنعت باشد.

ناوگان کوچک در مواردی به چابکی ایرلاین کمک می کند

این فعال صنعت هوانوردی در خصوص کم بودن ناوگان برخی ایرلاین ها گفت: ممکن است مدیران شرکت های هواپیمایی به این نتیجه برسند که با کم بودن تعداد ناوگان، می توانند انعطاف پذیری بیشتری در توسعه مسیرهای پروازی داشته باشند؛ یا اگر تعداد صندلی های آماده ارائه به بازار را بیشتر کنند، قیمت تمام شده خود برای هر مسافر را افزایش دهند؛ بنابراین تلاش زیادی برای افزایش ناوگان خود نداشته باشند. بنابراین باید ابتدا استراتژی تجاری و کسب و کار شرکت های هواپیمایی اصلاح شود سپس به توسعه ناوگان خود اقدام کنند.

منبع: [خبرگزاری مهر](#)