

هل ينافس الطيران الإيراني نظرائه الخليجيين؟

كتبه تامر بدوي | 22 فبراير، 2017



في نوفمبر العام الماضي، وقعت [شركة توتال](#) الفرنسية اتفاقاً مبدئياً لتطوير حقل غاز بارس الجنوبي بقيمة ملياري دولار أمريكي، ولكن ما لبثت أن أبدت الشركة في شهر فبراير من العام الحالي [إشارات](#) تفيد احتمالية انسحابها من الاتفاق لأسباب سياسية، على أن تقرر نهائياً خلال الشهرين القادمين.

حينما وقعت توتال على الاتفاق لم تبد آنذاك اهتماماً بصعود الرئيس الأمريكي دونالد ترامب، فيما تراجع شركات أخرى عن الدخول إلى السوق الإيرانية خشية إعادة فرض عقوبات، واليوم لا تقتصر المخاوف على قطاع النفط فقط، بل تشمل مخاوف الشركات الدولية إجراء تعاملات في قطاعات حيوية أخرى يعد قطاع النقل الجوي أهمها بعد رفع العقوبات، إذ تتطلع طهران للتحويل إلى مركز ترانزيت إقليمي على غرار دبي والدوحة، وليس هذا الطموح وليد اليوم، بل يعود إلى سبعينيات القرن الماضي.

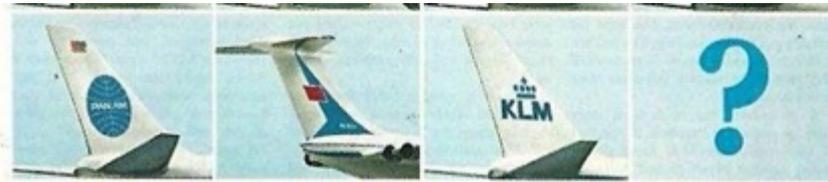
تأسست [شركة الخطوط الإيرانية](#)، وهي أول شركة طيران إيرانية، في ديسمبر عام 1944 على يد مجموعة من رجال الأعمال الإيرانيين، وحصلت الشركة طائراتها الأولى في مارس من العام التالي، بدأت الشركة رحلاتها في داخل إيران من طهران إلى مشهد وإصفهان وشيراز وبوشهر والأحواز

ومناطق أخرى، وانطلقت الرحلات الخارجية إلى القاهرة وبغداد وبيروت في صيف عام 1946، ومع توسع هجرة اليهود في المنطقة إلى الدولة الإسرائيلية، التي كانت في طور التأسيس آنذاك، بدأت الشركة في تسيير رحلات إلى تل أبيب.

يجب قراءة الطموح الإيراني في مجال الملاحة الجوية للتحويل إلى مركز ترانزيت إقليمي في سياق جيو اقتصادي أكبرممة

ثم شملت رحلاتها الخارجية أثينا وباريس في أبريل من العام التالي، وتوسعت رحلات الشركة لتشمل العديد من العواصم الإقليمية في منطقة الخليج، لاحقاً، تأسست شركة طيران خاصة أخرى في عام 1954 باسم "الخدمة الجوية الفارسية" تخصصت في الشحن الجوي.

بعد أقل من عقدين من تأسيس أول شركة طيران إيرانية خاصة، تم دمج شركتي الطيران وتأسيس "شركة الطيران الإيرانية المتحدة" في عام 1961 ليتقرر في العام التالي تأميمها تحت مسمى "الخطوط الوطنية الإيرانية" (هوما)، وخلال السنوات التالية، استطاعت الشركة اكتساب سمعة وثقة في مجال الملاحة الجوية العالمية، ففي عام 1970، تولى المدير الإداري للشركة علي محمد خادمي، رئاسة الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA.



12 airlines can fly you from New York to Tehran. Only one can fly you non-stop. Iran Air.

It's just one smooth flight from New York to Tehran in one of our new 747SP's...and at least 4 hours faster than any other direct flight! (And from any major U.S. city, you're only one stop away from Tehran.)

You leave JFK at 8PM and arrive early the next afternoon. You get a solid night's sleep and awaken refreshed for the next day's business.

First across the Atlantic with the 747SP (Special Performance), Iran Air flies a mile higher than other 747's for a smoother flight. With about 100 fewer seats, you have more intimate service. And our new



Persian Room in first class is the plushiest nightspot in town.

In addition, with our expanded 707 schedule, you can depart any day of the week, with a choice of two flights on Thursdays and Sundays, via London or Paris. All direct, without changing planes.

Iran Air also has immediate connections to Isfahan and Shiraz, plus connections to other Persian Gulf states and the Far East.

For reservations, call your travel agent. Or call Iran Air in New York at (212) 949-8200; Houston (713) 620-1720; Los Angeles (213) 274-6336.



We've been welcoming travelers for 2500 years.

GOURMET/SEPTEMBER 1976

59



إعلانات للخطوط الوطنية الإيرانية (1971- 76)

بحلول عام 1978، كانت الخطوط الوطنية الإيرانية تسير رحلات إلى 35 موقعًا دوليًا، لم يخدم فقط افتتاح مجموعة من المكاتب الخارجية التي افتتحتها في عواصم مختلفة صعود الشركة، بل كان لانخراط الخطوط في نشاطات اقتصادية تكميلية في القطاع الخدمي كالفنادق دورًا في ذلك، حيث أسست الشركة مجموعة هوما الفندقية التي افتتحت سلسلة من الفنادق في طهران وشيراز ومشهد وغيرها من المدن بهدف خدمة المسافرين.

ولد آنذاك حلم تحويل إيران إلى مركز ترانزيت إقليمي، إذ لم يكن تطور خطوط الطيران الإيرانية والبنية التحتية عنصر قوة فقط، بل موقع إيران الجغرافي الذي يتوسط أوروبا وشرق آسيا يؤهلها للعب هذا الدور، ولكن مع فرض الولايات المتحدة الأمريكية عقوبات تحظر بيع الطائرات الأمريكية إلى إيران بعد الثورة الإسلامية والدخول في حرب مع العراق استنزفت القدرات المالية لإيران، تلاشى هذا الحلم مع فقدان إيران لميزة الاستقرار الأمني آنذاك.

بعد نجاح الثورة الإسلامية، أعادت طهران تغيير مسمى شركة الطيران إلى خطوط الجمهورية الإسلامية الإيرانية كما أنها دمجت كل الشركات الخاصة وأممته تحت اسم آسمان إير، كانت التغييرات التي أجراها النظام الجديد أشمل من مجرد تغيير اسم الشركة (رغم أهميته الرمزية)، إذ تمت إعادة هيكلة الشركة وتطهيرها من عدد معتبر من الموظفين الذين رأتهم السلطة الجديدة موالين للنظام الشاهنشاهي، وبعد الثورة، أصبح مطار مهرباد، مطار طهران الدولي، هو المطار

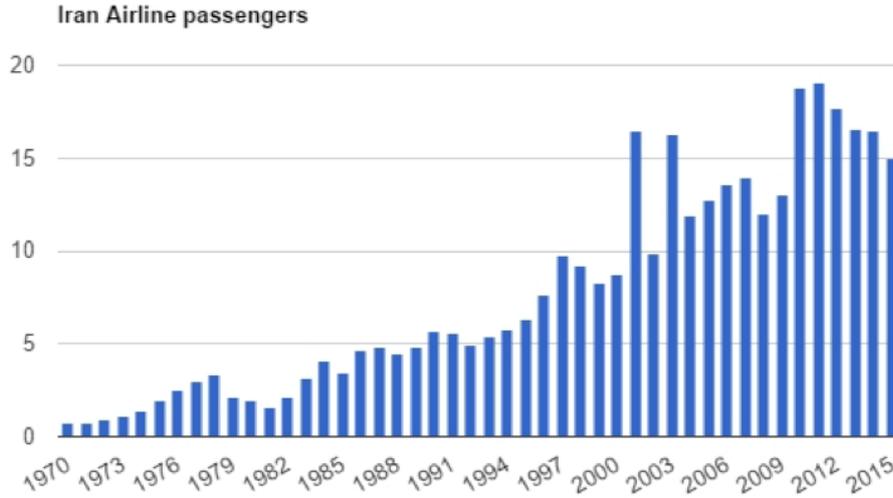
الدولي الوحيد بعد أن فقدت بقية المطارات الإيرانية صفتها الدولية.

تواجه إيران منافسة إقليمية شرسة، خاصة من قبل شركات الطيران الإماراتية والقطرية اللتين تهيمنان على السوق الإقليمي بفضل سعة مطارات البلدين والكفاءة الإدارية العالية التي تتمتع بها الخطوط

في ورقة له بعنوان “مراجعة عن قطاع الملاحة الجوية الإيرانية: ضحية العقوبات أم يفعل سوء الإدارة”، يرد الباحث الإيراني علي دادبائي في ذلك بشكل محتمل إلى رغبة السلطات الإيرانية في التحكم بجميع المنافذ بشكل تام، يمكن فهم أسباب أمننة قطاع الملاحة الجوية آنذاك بالعودة إلى محاولة الانقلاب الفاشلة التي قامت بها مجموعة من ضباط القوات الجوية ضد النظام الإسلامي في يوليو عام 1980.

في سياق مرحلة إعادة البناء ولبرلة الاقتصاد، كان أواخر عقد الثمانيات والتسعينيات إبان رئاسة هاشمي رفسنجاني هو عقد الانفراجة بالنسبة لقطاع الطيران في إيران مع عدم قدرة الخطين الحكوميين على خدمة العدد المتزايد من المسافرين آنذاك إذ شهد تأسيس عددًا من شركات الطيران الخاصة مثل كيش إير وسفيران إير وماهان إير (المشهورة إعلاميًا بعلاقتها بالحرس الثوري الإيراني).

فمنذ عام 1988 تأسست على الأقل 30 شركة طيران إيرانية خاصة، كما استعادت بعض المطارات صفة العالمية مثل مطارات تبريز وشيراز وإصفهان ومشهد وكيش، ولكن وفقًا لدادبائي، إذا كان عقد الثمانيات عقد التضييق والسيطرة بالنسبة لقطاع الملاحة الجوية في إيران، فإن التوسع الذي جاء في عقد التسعينيات كان له ثمن، فمع استمرار العقوبات الأمريكية، اشترت شركات الطيران الخاصة طائرات روسية وأوكرانية الصنع، وتسببت هذه الطائرات في عدد كبير من الحوادث حتى أصبحت طائرة التبوليف الروسية بحسب تعبير الباحث مرادفًا لعدم الأمان الجوي في إيران.



Source: TheGlobalEconomy.com, The International Civil Aviation Organization

عدد المسافرين على الخطوط الإيرانية من عام 1970 وحتى 2015 (الوحدة القياسية: مليون) المصدر: [ذا جلوبال إيكونومي](#)

على الرغم من تعقد إجراءات رفع العقوبات، فتح الاتفاق النووي باب الأمل من جديد لطهران لتجدد أسطولها الجوي المتهالك حتى تسير في خطط التحول إلى مركز ترانزيت إقليمي، وقعت طهران في ديسمبر العام الماضي اتفاقين مع شركتي بوينج الأمريكية وإيرباص الأوروبية للحصول من الأولى على **80 طائرة** ركاب و**100 طائرة** من الشركة الثانية، وفي فبراير من العام الحالي وقعت طهران على **صفقة** مع شركة أي تير أر الإيطالية - الفرنسية.

وتتفاوض شركة آسمان إير الإيرانية على شراء **100 محرك** من رولز رويس، ووصل مجموع طائرات الركاب التي وقعت على اتفاقات للحصول عليها إلى 200 طائرة، ناهيك عن مفاوضات تجريها لتأجير طائرات من عدة شركات طيران عملاقة.

فيما وقعت الشركات الغربية العملاقة السابق ذكرها هذه الصفقات في أواخر العام الماضي، لا يبدو أن جميع شركات تصنيع الطيران الدولية مقبلة على بيع الطائرات لإيران الآن، ففي شهر فبراير من العام الحالي، أجلت شركة ميتسوبيشي اليابانية بيع **20 طائرة** لإيران حتى تتضح ملامح السياسة الأمريكية تجاهها بصورة أكبر.

في مقابل حالة عدم اليقين التي لا زالت تخيم على الصفقات التي أبرمتها طهران لتحديث أسطولها الجوي، تمضي إيران قدمًا في طريق تحديث مطاراتها، فوفقًا **لتقرير** لصحيفة وول ستريت جورنال نُشر في أكتوبر العام الماضي، بدأت طهران مفاوضات مع مؤسستي بويغ وإيربورت دي باريس اللتين تديران مطاري أورلي وتشارل دي غول في فرنسا لتحديث وتوسعة مطار الإمام الخميني الدولي (طهران) وشركة فينشي إس أي الفرنسية لتطوير **مطار مشهد الدولي**.

كما شرعت طهران أيضًا في تطوير الفنادق الخاصة بمطاراتها بمساعدة شركات دولية، وتستهدف طهران توسعة مطار الإمام الخميني بحيث تصل طاقته الاستيعابية السنوية إلى 45 مليون مسافر من 6 مليون مسافر في الوقت الحالي، إذ يتوقع الاتحاد الدولي للنقل الجوي ارتفاع عدد المسافرين في السوق الإيرانية من 12 مليون مسافر حاليًا إلى 44 مليون مسافر بحلول عام 2034، ولكن وفقًا لتقرير نشرته **وكالة رويترز** عن هذا الملف في فبراير العام الماضي، لا تزال تحتاج إيران إلى التركيز على سوقها المحلية قبل التحرك للتحويل إلى مركز ترانزيت إقليمي.

تواجه إيران منافسة إقليمية شرسة، خاصة من قبل شركات الطيران الإماراتية والقطرية اللتين تهيمنان على السوق الإقليمية بفضل سعة مطارات البلدين والكفاءة الإدارية العالية التي تتمتع بها الخطوط، حيث تصل سعة مطار دبي إلى 90 مليون مسافر سنويًا ويليه مطار حمد الدولي في الدوحة الذي تصل سعته إلى 30 مليون مسافر سنويًا.

تأسست **شركة الخطوط الإيرانية**، وهي أول شركة طيران إيرانية، في ديسمبر عام 1944 على يد مجموعة من رجال الأعمال الإيرانيين

ولكن ترى دورية إيرلاين ليدر في **تقرير** لها أن الإمكانيات الإيرانية التي تتمثل في موقعها الجغرافي وتعدادها السكاني وتكتلات المهجر والقوة العاملة المدربة ذات الخبرة تمكنها من منافسة الخطوط الخليجية خاصة السعودية، ولكن حتى السعودية، وإن لم يتمتع قطاع الطيران فيها بقوة نظيره الإماراتي والقطري، فإن تراجع أسعار النفط ومساعي تنويع الاقتصاد تدفع الرياض إلى خصصته من أجل رفع كفاءته، وسيؤدي دخول إيران إلى السوق الإقليمية من جديد إلى تحقيق قدر أكبر من المنافسة الصحية كما أنه سيؤدي على الأرجح إلى ضغوط على الأسعار مع **تباطؤ النمو العالمي**.

يجب قراءة الطموح الإيراني في مجال الملاحة الجوية للتحويل إلى مركز ترانزيت إقليمي في سياق جيو اقتصادي أكبر، فإيران تحاول مركزة ذاتها في شبكات النقل العالمية، وتلعب دورًا مركزيًا في **طريق الحرير الصيني الجديد** New Silk road الذي يمتد من الصين وحتى أوروبا الغربية **وممر الشمال - الجنوب** الذي يربط الهند بروسيا وغرب أوروبا من خلال ميناء شهباز الإيراني وكذلك خطوط السكك الحديدية التي تربط إيران بتركمانستان وكازاخستان في آسيا الوسطى، ولكن ستقرر مسارات العلاقات بين طهران وواشنطن ما إذا ستتمكن طهران من تطوير بنيتها التحتية بشكل جدي أم لا من أجل تنمية هذه المشروعات.

رابط المقال : <https://www.noonpost.com/16765>