ایران دومین بازار کالاهای صادراتی شارجه امارات در سال ۲۰۰۴

ایران با واردات ۸۳۶ میلیون دلار کالا از شارجه امارات در سال ۲۰۰۴ به عنوان دومین بازار صادراتی شارجه در این سال شناخته شد.

در سال گذشته میلادی، مجموعاً ۶۷۰۰ میلیون دلار کالا از شارجه امارات به کشورهای مختلف جهان صادر شد.

از این رقم تنها ۱۷۰۰ میلیون دلار به کالاهای تولیدی در شارجه اختصاص داشته و ۵۰۰۰ میلیون دلار باقیمانده به صادرات مجدد کالاهای ورودی به شارجه اختصاص داشته است.

بر اساس این گزارش، پاکستان با واردات ۸۴۳ میلیون دلار کالا از شارجه در سال ۲۰۰۴، نخستین بازار صادرات شارجه در این سال بوده است. پس از پاکستان ایران و کویت به ترتیب در رده های دوم و سوم قرار گرفته اند.

در سال ۲۰۰۴، ۸۳۶ میلیون دلار کالا از شارجه وارد ایران شد که از این رقم تنها ۳۶ میلیون دلار به کالاهای تولیدی در شارجه اختصاص داشته و ۸۰۰ میلیون دلار شامل صادرات مجدد شارجه بوده است. یعنی کالاهایی که از کشورهای دیگر وارد شارجه شده و این بندر به عنوان واسطه کالاهای مزبور را به ایران صادر کرده است.

بر اساس این گزارش حجم کل صادرات شارجه به ایران در سال ۲۰۰۴ معادل ۱۲/۴ درصد کل صادرات آن کشور بوده است.

بررسی ریسک اقتصادی کشورهای جهان نشان می دهد

عربستان برنده خاورمیانه و شمال آفریقا

بررسی ریسک اقتصادی کشورهای جهان، نشان می دهد که عربستان در این بخش برنده منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا در نیمه دوم سال جاری میلادی است.

بنابر این گزارش، اردن و مراکش نیز به عنوان کشورهای بازنده در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا معرفی شده اند.

کشور برنده کشوری است که مجموع امتیازش به میزان چهار درجه و یا بیشتر بهبود (کاهش) یافته باشد و کشور بازنده کشوری است که مجموع امتیازش چهار درجه یا بیشتر بدتر (افزایش) شده باشد.

در منطقه آسیا و استرالیا، کشورهای فیلیپین و پاکستان به ترتیب برنده و بازنده هستند و آرژانتین و جمهوری دومینکن برنده های منطقه آمریکای لاتین و کارائیب معرفی شده اند.

در گزارش واحد اطلاعات اکونومیست به کشور بازنده این منطقه اشاره نشده است.

بنابراین گزارش، در میان کشورهای جنوب صحرای آفریقا، کامرون و نیجریه جزو کشورهای برنده قرار دارند. مقدونیه، کشور برنده منطقه اروپای غربی و جمهوری های شوروی سابق و قبرس نیز کشور برنده منطقه اروپای جنوبی است.

اکونومیست در ادامه گزارش خود به پیش بینی کشورهای برنده و بازنده در نیمه دوم سال ۲۰۰۵ پرداخت و سودان را کشور برنده منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا در نیمه دوم اعلام کرد.

تایلند به عنوان کشور بازنده احتمالی در منطقه آسیا و استرالیا در نظر گرفته شده است و بولیوی و اکوادور نیز بازندگان احتمالی منطقه آمریکای لاتین و کارائیب در شش ماهه دوم سال جاری هستند.

این در حالی است که در این گزارش به برندگان احتمالی این دو منطقه اشاره ای نشده است.

ایتالیا و یونان نیز به عنوان کشورهای بازنده در نیمه دوم سال جاری میلادی در منطقه اروپای جنوبی معرفی شده اند.

اسپانیا با ریسک اقتصادی ۱۷ در صدر جدول و سنگاپور، هنگ کنگ و شیلی در مکان های بعدی قرار گرفته اند.

در انتهای این جدول نیز نام کشور عراق با ریسک اقتصادی ۹۱ قرار دارد.

کشورهای زیمبابوه، میانمار، ازبکستان و مالاوی نیز در انتهای جدول به چشم می خورند.

ایران با ریسک اقتصادی ۵۱ در ماه ژوئن و افزایش دو امتیازی نسبت به ماه مارس پس از یمن، السالوادور و اوکراین در رتبه ۶۱ جهان قرار دارد و ویتنام، کلمبیا و اوگاندا در مکان های بعدی قرار گرفته اند.

زیان ۱۰ میلیارد دلاری شرکت های هوایی آمریکا

به دنبال تداوم افزایش قیمت نفت و همچنین بروز توفان سهمگین کاترینا پیش بینی می شود شرکت های هوایی آمریکا در سال ۲۰۰۵ بیش از ۱۰ میلیارد دلار زیان کنند.

رئیس گروه صنعت هوایی آمریکا با توجه به تداوم افزایش قیمت نفت و همچنین بروز توفان کاترینا وضعیت نامطلوبی را برای شرکت های هوایی آمریکا در سال ۲۰۰۵ ترسیم کرد و پیش بینی کرد این شرکت ها در این سال جمعاً با ۱۰ میلیارد دلار ضرر مواجه شوند.

وی با توجه به این موضوع از کنگره آمریکا خواست با تصویب قانونی شرکت های هوایی را در سال جاری از پرداخت مالیات معاف کند.

وی افزود: طرحی در این زمینه در دست تهیه است که قرار است در هفته جاری تسلیم کنگره شود.

بر اساس این گزارش روند افزایش قیمت سوخت که در اثر توفان کاترینا تشدید شده است فشار شدیدی را بر شرکت های هوایی آمریکا وارد آورده و این شرکت ها علی رغم تحمل این فشارها به دلیل رقابت تنگاتنگ با یکدیگر از افزایش قیمت بلیت های خود خودداری می کنند.

بحران در راه است

نگاهی به وضعیت صنعت هوایی کشور

علی غفوری

اشاره:
در ماههای گذشته انتشار خبرهای متعدد درباره بروز نقص فنی در هواپیماها سبب شد تا مجدداً آسیب پذیری صنعت هوایی کشور در اثر کمبود ناوگان خود را نشان دهد. بازنشدن چرخها، از کار افتادن سیستم های الکترونیکی، عمل نکردن به موقع ترمزها، ترکیدن لاستیک ها به دلیل فرسودگی و دهها عامل دیگر که همگی کم اهمیت و قابل جبران اند انشانه های نزدیک شدن «خطر» بزرگتری را به ما گوشزد می کنند.
این اتفاقات اگرچه تاکنون خوشبختانه منجر به تلفات نشده اما می تواند با اندکی بدشانسی منجر به فاجعه ای مانند سقوط هواپیما به داخل رودخانه، اصابت آن با کوه و یا سقوط به داخل جنگل شود.
از طرف دیگر تاخیرهای مکرر و یا لغو پروازها همگی افزایش مشکلات در این بخش را نشان می دهد.

دلیل بروز مشکل در صنعت هوایی

در دهه ۵۰ به دنبال افزایش بی سابقه قیمت نفت در بازارهای جهانی و به دنبال آن رشد درآمد ارزی ایران، رژیم گذشته اقدام به خرید دهها فروند هواپیمای مدرن و گرانقیمت بویینگ در انواع ۷۴۷، ۷۰۷، ۷۲۷ و ۷۲۷ کرد. این هواپیماها همگی آمریکایی بوده و در زمان خود «بهترین های» صنعت هوانوردی محسوب می شدند. این هواپیماها تا ۵ سال کوچکترین هزینه ای برای دولت در بر نداشتند اما از اواخر دهه ۵۰ به دنبال انقلاب ایران و تحریم کشور توسط آمریکا، تأمین قطعات این هواپیماها با مشکل جدی روبرو شد. ورود تعداد محدودی ایرباس و فوکر نیز در سالهای ۵۸ تا ۸۱ نتوانست چندان چاره گشا باشد چرا که تنها ۱۴ فروند هواپیما طی این مدت خریداری شد حال آنکه بویینگ ها اکنون حدوداً ۲۰ تا ۳۰ سال عمر داشتند و قدرت جابه جایی هواپیماهای جدید با مدلهای آمریکای قابل مقایسه نبود از طرف دیگر تویولوف های اجاره ای ۱۵۴ نیز (بویژه پس از چند مورد سقوط) در جامعه مقبولیتی نیافتند. مصرف بالای سوخت، ظاهر نامناسب، سر و صدای کابین و آلایندگی آنها سبب شده بود تا مردم آنها را غیرایمن فرض کنند حال آنکه به گفته کارشناسان ایمنی آنها از فوکرهای هلندی و یا هواپیماهای با ۳ دهه عمر بیشتر بوده است.

رشد قابل توجه تقاضا

این در حالی بود که تقاضا برای سفرهای هوایی در ایران به شدت روبه افزایش گذاشت. ایران که در سال ۵۷ کشوری با ۳۶ میلیون جمعیت، ۱۷ میلیون «شهرنشین» داشت در ابتدای دهه ۸۰ با جمعیتی بالغ بر ۶۲ میلیون نفر (با حدود ۷۰ درصد جمعیت شهرنشین) حداقل معادل ۳ برابر سال وقوع انقلاب، تقاضا برای خدمات مختلف از جمله خدمات حمل ونقلی داشت. بخش هوایی نیز نظیر بخش ریلی و جاده ای از این قاعده مستثنی نبود.

مردم ایران بویژه در ۱۰ سال گذشته با رشد قابل توجه درآمدهای سرانه دیگر مردمی «کم توقع» و با قدرت «خرید پایین» نیستند بلکه امروزه تحت تأثیر خبرها، سفرها و رشد درآمد خود به چیزی کمتر از امکانات سایر کشورهای منطقه رضایت نمی دهند.

ناوگان هوایی ایران در سال ۸۴

در حال حاضر ۲ مسأله تحریم و «غیرواقعی بودن قیمتها» سبب شده تا نوسازی ناوگان هوایی طبق روال عادی در کشور انجام نشود در نتیجه اقدامات انجام شده در سالهای اخیر برای نوسازی ناوگان چندان مفید فایده نبوده است و تنها مرز مشکل تا بحران را حفظ کرده است (و سبب شده مشکل صنایع هوایی به مرحله بحران نرسد).

بررسی جدول زیر نشان می دهد، مهمترین اتفاق در صنعت هوایی کم شدن تعداد هواپیماهای استیجاری و بالعکس افزایش هواپیماهای ملکی است.

اما تعداد هواپیماها طی این سالها تقریباً ثابت بوده و می توان گفت توان عملی جابجایی مسافر کشور حتی کاهش یافته است چرا که به جای آنکه هواپیماهای پهن پیکر و متوسط نظیر ۷۴۷ و ایرباس ۳۱۰ و ۳۲۰ جانشین مدلهای قدیمی آن در ایران شود هواپیماهایی نظیر فوکر، مک دانل داگلاس و یا انتونوف به ناوگان کشور پیوسته است.

از طرف دیگر بررسی جداول نشان می دهد که هواپیماهای استیجاری اگرچه به شدت کاهش یافته اند اما مطابق قانون برنامه سوم (که باید کلاً مبدل به هواپیماهای ملکی می شدند) این نوع هواپیماها از ناوگان ایران خارج نشدند.

متوسط عمر ناوگان ایران کاهش یافته است

متوسط عمر ناوگان هوایی ایران از ۲۲ سال در سال ۸۲ به ۱۷ سال در سال جاری کاهش یافته که باید تا سال ۸۷ این عدد به ۱۵ سال برسد (مطابق قانون برنامه چهارم) این نکته اگرچه مثبت است اما ۲ نکته نباید فراموش شود اول آنکه متوسط عمر ۱۷ سال هنوز بسیار بالا و غیرقابل قیاس با خطوط هوایی درجه اول جهان است و دوم آنکه عمر مفید هواپیماهای روس و فوکر کمتر از نوع آمریکایی و ایرباس اروپایی است بنابراین عملاً عمر ناوگان «نمی تواند فی نفسه ملاک مطمئنی برای قضاوت باشد.

جابه جایی مسافر دیگر در انحصار شرکتهای دولتی نیست

بررسی آمارها نشان می دهد که طی سالهای ۷۸ تا ۸۳، سالانه بین ۸/۲ تا ۸/۹ میلیون نفر در خطوط داخلی کشور جابه جا شده اند این در حالی است که سهم بخش غیردولتی در جابه جایی مسافر از ۱۵ درصد در سال ۷۸ به ۳۲/۲ درصد در سال ۸۳ افزایش یافته که این امر می تواند به عنوان نکته ای مثبت تلقی شود. اما از آن طرف نباید فراموش کرد که چون رقم جابه جایی مسافر در کل ثابت بوده بنابراین کاهش سهم دولت عملاً به معنای کاهش قدرت هما و ایران ایرتور است. به عبارت دیگر در حالی که در ۱۰ سال گذشته شاخصهای مختلف اقتصادی به شدت روبه افزایش گذاشته در این بخش ما شاهد توقف توان داخلی بویژه در بخش دولتی بوده ایم. این سکون در بخش حمل بار نیز به چشم می خورد مثلاً حمل بار هوایی که در سال ۱۳۷۶، ۱۲۵ هزار تن بوده در سال ۱۳۸۳ نه تنها افزایش نیافته بلکه به ۵ هزار تن کاهش به ۱۲۰ هزار تن رسیده است.

در مقابل این عدم رشد، چنانکه ذکر شد سایر بخشهای کشور به سرعت در حال افزایش عملکرد بوده اند. حتی در بخش حمل و نقل نیز این مسأله قابل مشاهده است. بطور مثال حمل مسافر در بخش ریلی از ۹/۵ میلیون نفر در سال ۷۶ به ۱۷/۳ میلیون نفر در سال ۸۳ رسیده و یا در بخش مسافر حمل کالای جاده ای حجم کالا از ۱۹۱ میلیون تن در ۱۳۷۶ به ۳۴۸ میلیون تن در ۱۳۸۲ رسیده است.

پروازهای خارجی در انحصار خارجی ها

کاهش سهم ایران در پروازهای خارجی نکته ای است که متأسفانه تاکنون آنگونه که باید، مورد توجه قرار نگرفته است. حال آنکه اکنون مبدل به بزرگترین چالش پیش روی ناوگان هوایی کشور شده است.

فرسودگی ناوگان هوایی کشور بویژه هواپیماهای ایرلین اصلی کشور (هما) سبب شده تا ایران بخش بزرگی از سهم جابه جایی مسافر در خطوط خارجی را به خطوط هوایی خارجی نظیر امارات ایر، خلیج ایر، بریتیش ایرویز، ک.ال.ام و ایرفرانس واگذار کند. این درحالی است که بازار ما در این بخش به شدت رو به توسعه است.

چنانکه ذکر شد افزایش درآمد سرانه ایران از یکسو و ثابت بودن قیمت دلار و اکثر ارزهای معتبر جهانی در برابر ریال ارزسوی دیگر، سبب شده تا بتدریج سفرهای خارجی متقاضیان بیشتری پیدا کند و به جایی برسد که دیگر هزینه سفر به کشورهای همجوار تفاوت قابل ملاحظه ای با سفرهای داخلی نداشته باشد.

آمارهای منتشره توسط روابط عمومی وزارت راه و ترابری در بخش حمل و نقل هوایی نشان می دهد که طی ۸ سال اخیر تعداد مسافران پروازهای بین المللی از ۲/۳ میلیون نفر در سال ۷۶ به ۲/۸ میلیون نفر در سال ۷۹، ۳/۵ میلیون نفر در سال ۸۱ و ۴/۶ میلیون نفر در سال ۸۳ رسیده است.

این درحالی است که سهم بخش غیردولتی جابه جایی این تعداد مسافر از ۹/۶ درصد در سال ۱۳۷۸ به ۱۴/۷ درصد در سال ۸۱، ۶۲ درصد در سال ۸۲ و ۷۳ درصد در سال ۸۳ رسیده است.

نکته نگران کننده این است که بخش بزرگی از این سهم را خطوط هوایی خارجی به خود اختصاص داده است.

به عبارت دیگر تضعیف هما در این سال سبب شده که بسیاری از شرکتهای خارجی که نام آنها پیش ازاین ذکر شد حداقل نیمی از مسافران کشور را در پروازهای خارجی به خود اختصاص دهند. اگرچه شرکتهایی مانند ماهان و آسمان نیز رشد مناسبی داشته اند.

نمی توان دقیقاً تخمین زد که کشور سالانه از این ناحیه چه مقدار زیان می بیند. اما قطعاً صدها میلیون دلار ارز را به این ترتیب از دست می دهیم.

هما، قدرت رو به افول

بخش بزرگی از کاهش قدرت ناوگان هوایی ایران به تضعیف شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی (هما) بازمی گردد.

شرکت هما که در سال ۱۳۴۱ با ادغام شرکتهای پارس و ایران تشکیل شد. در ۱۳۵۵ در اوج قدرت خود ۲۵ فروند جت مرکب از بهترین هواپیماهای زمان خود را دراختیار داشت. این شرکت در پس از انقلاب نیز از رشد بازمانده و با اضافه شدن ۶ فروند ایرباس ۳۰۰ در ۱۳۵۹ به قدرت «بی چون و چرای آسمان ایران» تبدیل شد.

اما از اواخر دهه ۶۰ بتدریج درکنار کهنه شدن هواپیماهای این شرکت، جانشین مناسبی برای هواپیماهای آن پیدا نشد به گونه ای که تنها ۶ فروند فوکر در ۱۳۶۹ و به آن اضافه شد. در دهه ۷۰ وضعیت ناوگان هما بدتر شد. درحالی که هواپیماهای بویینگ ۷۰۷، ۷۲۷، ۷۴۷ و ۷۳۷ بتدریج عمری درحدود ۱۵ تا ۲۰ سال پیدا می کردند. جانشینی برای آنها نبود و ایرباسهای دست دوم نظیر ۶ ایرباس ۱۵ ساله ترکی (که اکنون ۲۰ ساله محسوب می شوند) نه تنها مشکل را حل نکرد بلکه سیل انتقادات را متوجه این شرکت نیز کرد چرا که ایرباسهای مذکور اکثراً زمین گیر شده بودند. در ۱۳۸۲ هما در ابعاد مختلف عملکرد منفی را نسبت به سال ۸۱ شاهد بود. این مسائل همگی نشان از آغاز بحران داشت. آمارهای ارائه شده توسط این شرکت حکایت از کاهش ۷/۹ درصدی مسافر و ۵/۶ درصدی بار در سال ۸۲ نسبت به سال ۸۱ داشت.

خروج ۴ فروند بویینگ در ۱۳۸۲ به دلیل غیراقتصادی بودن آنها (عمر بالای ربع قرن) از نشانه های بروز مشکل بود. بررسی صورت مالی شرکت هما نیز نشان می دهد که حاصل فعالیتهای «شرکت هوایی ما در کشور» در سال ۸۲، ۳۱۶ میلیاردریال زیان بوده است. همچنین درمقابل ۶۶۱ میلیاردتومان بدهی داشته است. مجموعه این عوامل موجب شده تا شرکت هما ازنظر تعداد پرواز و تعداد مسافر نسبت به ۸ سال قبل با کاهش روبه رو شود.

نسخه روسی

صنعت هوایی روسیه برای مردم ایران تقریباً ناشناخته است. روسها در این صنعت سابقه ای درحد همتاهای غربی خود دارند. سوخو، تیوپولف، ایلیوشین و آنتونوف (اوکراینی) همگی نامهایی با سابقه ۶۰ تا ۷۰ سال هستند. اما مجموعه اقداماتی که صنایع هوایی غرب در این مدت انجام داد سبب شد تا محصولات آنها مقبولیت بیشتری در بین مشتریان پیدا کند.

ایران نیز از این قاعده مستثنی نبود. هواپیماهای تویولوف علی رغم ایمنی مناسب درایران مقبولیت نیافتند. اما این سؤال هنوز هم مطرح است که اگر هواپیمای روسی با ظاهر بهتر و مدرنتر وجوددارد چرا نباید خریداری شود؟ قرارداد خرید هواپیمای تویولف ۲۰۴ که در فروردین ۱۳۸۳ منعقدشد ازجمله نکاتی است که هنوز مبهم است. چرا این قرارداد که توسط عالیترین مقام هوایی کشور درمسکو امضاشد هنوز اجرایی نشده است؟

تویولوف ۲۰۴ هواپیمایی مدرن و جدید محسوب می شود که در برخی محافل از آن به عنوان ایرباس روسی نیز نام برده می شود. این هواپیما قرار بود نقش مهمی را در ناوگان هما بازی کند. قیمت اولیه هر فروند از این هواپیما نیز ۲۰ میلیون دلار تعیین شده بود که این رقم حدود ۲۰ تا ۳۰ درصد قیمت مشابه غربی این هواپیما است.

آنتونوف ۱۴۰ یا ایران - ۱۴۰ نیز که هواپیمایی اوکراینی - روسی محسوب می شود و هم اکنون در صنایع هوایی وزارت دفاع درحال تولیداست می تواند جایگزین خوبی برای هواپیماهای کوچک مسافری نظیر فوکر ۵۰ وفوکر ۱۰۰ باشد. اما معلوم نیست چرا این هواپیماها با گذشت ۷ سال از آغاز تولید هنوز در ایران بازارمناسبی نیافته اند. حال آنکه فوکرهای ۵ تا ۱۰ ساله به سرعت جای خود را در شرکتهای داخلی بازمی کنند. البته یک نکته نباید فراموش شود و آن ضعف روسها در خدمات پس از فروش و سیستم های الکترونیک محصولاتشان است. اما در صورت تأیید کارشناسان باتوجه به تحریمهای موجود بهترین کار استفاده از نسخه روسی است.

راه حلی که فراموش شد

حسن جاجمیفرد سرپرست سابق سازمان هواپیمایی کشوری ۲ سال قبل در مصاحبه ای با «ایران» خبر از یک ایده جدید داد. وی گفت که می توانیم در بخش پروازهای داخلی نیز اجازه ورود به شرکتهای خارجی را بدهیم.

این راه حل اگرچه به زیان شرکتهای داخلی بود اما برای مردم و مصرف کنندگان مناسب بوده و می توانست مسأله تحریم و فرسودگی ناوگان را حل کند. اما بعدها برخی کارشناسان پیشنهاد بهتری ارائه کردند که براساس آن شرکتهای داخلی و خارجی مسیرهای داخل کشور را با همکاری یکدیگر پوشش دهند. براین اساس شرکت خارجی به ایران (و یا شرکتهای هوایی ایرانی) امتیاز می دهد تا اجازه فعالیت در مسیرهای داخلی را داشته باشد و از آن سو بخش عظیمی از تقاضای بدون پاسخ برای سفرهای هوایی بدین طریق پاسخ داده شود.

سخن آخر

صنعت هوایی در ایران درحال حاضر با مشکلات پیچیده ای روبه رو است.

تحریم هوایی عملاً اجاره خرید هواپیما از کمپانی اول و دوم هوایی دنیا (بویینگ و ایرباس) را ازما گرفته است.

ازسوی دیگر قیمت بلیت در ایران به اندازه ای نیست که بتواند باسخگوی هزینه های جاری ناوگان باشد چه رسد به به اینکه قرار باشد با خرید هواپیما اقدام به نوسازی هوایی شود.

- در چنین شرایطی اگرچه می توان با تمهیداتی (نظیر رویکرد دوباره به سیستم اجاره به شرط تملیک، خرید هواپیماهای روسی، خرید ایرباس های ۳ تا ۵ ساله و یا جویت شدن ایرلاینهای داخلی و خارجی در مسیرهای داخلی) تحریم را دور زد اما مشکل قیمت گذاری بلیت پروازها هنوز برسرجای خود باپرجا است.

- همچنین ناوگان هوایی ایران در حال حاضر دراثر فرسودگی ارزشی کمتر از یک میلیارد دلار دارد و باید توسط دولت و حداقل شرکت «هما» بشدت بازسازی شود تا دوباره به عنوان «شرکت مادر» ارزشی درخور بیابد.

- نکته مهم دیگر اینکه در بحث هوایی دچار نوعی رومزدگی شده ایم و استراتژی نداریم. درنتیجه همپای توسعه ناوگان، درپایی وزمینی ناوگان هوایی ما رشد نکرده است. درحالی که از نظر فرودگاه، پرسنل و تجهیزات وضعیت مناسبی داریم.

- پروازهای خارجی را ازدست داده ایم و شاید اگر مقاومت شرکتهای خصوصی نظیر ماهان نباشد و یا بالعکس تصمیمات محدودکننده مانند محدودیت پرواز برای جزایر ترکیه، دبی و مشابه آن باشد امتیاز خود را در حمل میلیونها مسافر عازم خارج و بالعکس را ازدست بدهیم.

- ایران کشوری پهناور است و وجود مسافتهای طولانی مردم را وادار می کند که به سوی هواپیما بروند. بنابراین می توان پیش بینی کرد که اگر هواپیما باشد و خطوط هوایی توسعه یابند جای ۱۰ میلیون مسافر، مشتری بالقوه بیشتری برای استفاده از هواپیماها هست.

جدول زیر آخرین وضعیت صنایع هوایی کشور در سال جاری را نشان می دهد:

نام شرکت	تعداد هواپیما	نوع هواپیما	ملاحظات
ایران ایر	۷فروند	بوئینگ ۷۴۷	
ایران ایر	۱۳فروند	ایرباس ۳۰۰ و ۳۱۰	
ایران ایر	۱۰فروند	فوکر ۱۰۰	
ایران ایر	۴فروند	بوئینگ ۷۳۷	
ایران ایر(ایران ایرتور)	۱۱فروند	تویولوف ۱۵۴	
آسمان	۴فروند	بوئینگ ۷۳۷	مذاکره برای خرید ۳فروند فوکر دیگر
آسمان	۳فروند	ATR	
آسمان	۱۵فروند	فوکر	
کیش ایر	۴فروند	فوکر	
کیش ایر	۲فروند	تویولوف ۱۵۴	مذاکره برای خرید ۳فروند مک دانل داگلاس
کاسپین	۳ فروند	تویولوف ۱۵۴	
کاسپین	۱ فروند	یاک ۴۲	
ماهان ایر	۵ فروند	ایرباس ۳۰۰ و ۳۱۰	یک فروند ایرباس اخیراً دچار سانحه شد
ماهان ایر	۳ فروند	تویولوف ۱۵۴	
ساها	۳ فروند	۷۳۷ بوئینگ	یک فروند اخیراً در اثر سانحه از رده خارج شد
سفیران	۲ فروند	ایران - ۱۴۰	یک فروند اخیراً دچار سانحه شد
آریا	۲ فروند	تویولوف ۱۵۴	
قشم	۲ فروند	ایلیوشین	
نفت	۲ فروند	فوکر ۵۰	
نفت	۱ فروند	توپنتر	
جمع کل	۹۶فروند		

ناوگان کشور طی ۶ سال اخیر

سال	ناوگان ملکی	ناوگان استیجاری	جمع کل
۷۸	۵۳	۳۳	۸۶
۷۹	۵۰	۳۵	۸۵
۸۰	۵۸	۲۵	۸۳
۸۱	۶۱	۲۲	۸۳
۸۲	۶۳	۱۳	۷۶
۸۳	۹۲	۷	۹۹

منبع: آمارهای منتشره توسط روابط عمومی وزارت راه و ترابری

تشکیل کمیته ای ویژه برای ارزیابی بدهی های عراق

دولت عراق برای ارزیابی بدهی های این کشور در سطح منطقه و جهان اقدام به تشکیل کمیته ای ویژه کرد.

کمیته ارزیابی بدهی های عراق بویژه نزد کشورهای عربی با هدف مشخص شدن دقیق این بدهی ها تشکیل شده است.

یک منبع در وزارت دارایی عراق با تأیید این خبر گفت: بدهی عراق بالغ بر یک صد میلیارد دلار است.

وی که به نامش اشاره نشد، افزود: با توجه به پیچیدگی پرونده بدهی های عراق، کمیته ارزیابی بدهی ها وظیفه دارد، این موضوع را با کشورهای طلبکار فیصله دهد. عراق پیشتر اعلام کرده بود که دولت های طلبکار ۸۰ درصد بدهی عراق را بخشیده اند.

کانادا و ژاپن ۱۲ میلیون دلار به افغانستان کمک مالی کردند

کانادا و ژاپن ۱۲ میلیون دلار کمک بلاعوض به منظور برگزاری انتخابات پارلمانی و شورای ولایتی ونیز توسعه روستاهای افغانستان به دولت این کشور کمک مالی کردند.

درادامه ایی که از سوی سفارت کانادا در کابل منتشر شد، آمده است: کانادا درراستای تحقق موافقت نامه «بن» وایجاد دموکراسی در افغانستان پنج میلیون دلار برای جبران کسری بودجه انتخاباتی این کشور که قبلاً توسط دفتر مشترک تنظیم انتخابات اعلام شده بود، کمک مالی می کند.

دولت کانادا دراین راستا قبلاً نیز مبلغ هشت میلیون دلار به انتخابات افغانستان تخصیص داده بود.

همچنین سفارت ژاپن نیز هفت میلیون دلار به منظور عمران و آبادانی و توسعه روستاها به دولت افغانستان کمک مالی کرد.

عراق ۲۰۰ اسکله در بصره می سازد

وزیر ترابری عراق اعلام کرد: در یک برنامه سه مرحله ای دولت عراق قصد دارد با تبدیل بصره به بزرگترین بندر در منطقه، ۲۰۰ اسکله در آن بسازد.

تلویزیون الشرقیه عراق جمعه شب به نقل ازسلام مالکی، افزود: برای ساخت این پروژه بیش از ۸۰ میلیون دلار هزینه خواهد شد.

وی تأکید کرد: پیش از آغاز عملیات ساخت بندر جدید و بزرگ بصره بایستی تمام آبراهها و مناطق اطراف رودخانه اروند و آبهای محلی عراق در خلیج فارس از پسماندهای جنگ پاکسازی شود. این مقام عراقی همچنین خبر داد، برای ساخت فرودگاه بین المللی نجف اشرف ۱۲ کیلومتر مربع زمین در منطقه البحیره تعیین شد. وی تأکید کرد، ساخت فرودگاه بین المللی نجف اشرف بر اساس یک مناقصه با سرمایه گذاری ۱۵ ساله واگذار خواهد شد.

ایران چهل و پنجمین اقتصاد بسته دنیا است

فارس: بر اساس گزارش آزادی اقتصادی ۲۰۰۵ بنیاد اقتصادی فریزر، بین ۱۲۷ کشور جهان، رتبه آزادی اقتصادی ایران در سال جاری با دو پله نزول به ۸۳ کاهش یافته است و بدین ترتیب ایران امسال چهل و پنجمین اقتصاد بسته دنیا معرفی شد.

بنیاد آمریکایی فریزر که هر ساله گزارش سالانه آزادی اقتصادی در کشورهای جهان را با همکاری ۵۱ مؤسسه بین المللی منتشر می کند، درجه آزادی اقتصادی ایران را در سال جاری ۶/۱ از ده اعلام کرد که مقایسه با سال گذشته ۰/۱ واحد افزایش نشان می دهد. بنابراین گزارش، ایران در سال گذشته رتبه ۸۱ آزادی اقتصادی را با درجه اقتصادی ۶ از ده کسب کرده بود.

بر اساس گزارش آزادی اقتصادی ۲۰۰۵، هنگ کنگ همانند سال گذشته آزاد ترین اقتصاد جهان با درجه آزادی اقتصادی ۸/۷ از ده اعلام شد و میانمار با درجه آزادی اقتصادی ۲/۸ از ده به عنوان بسته ترین اقتصاد جهان شناخته شد و در رتبه ۱۲۷ قرار گرفت.

بنیاد آمریکایی فریزر درجه آزادی اقتصادی کشورها را بر اساس پنج شاخص اصلی و چندین شاخص فرعی برآورد می کند که شاخصهای اصلی عبارت از اندازه دولت، ساختار قانونی و امنیتی، دسترسی به پول قوی و سالم، آزادی تجارت بین المللی وقوانین بازار کار واعتباری است.

بر اساس این گزارش، ایران در شاخص اندازه دولت، هزینه ها، مالیات و شرکتهای دولتی درجه آزادی اقتصادی ۶/۵ از ده را کسب کرد و بین ۱۲۷ کشور در رتبه ۴۴ قرار گرفت.

بنیاد آمریکایی فریزر با اشاره به این که درجه آزادی ایران در شاخص دسترسی به پول سالم ۸/۱ از ده است، رتبه ایران را در این شاخص ۶۶ اعلام کرد و افزود: ایران در شاخص ساختار قانونی و امنیتی وحقوق دارائیها درجه آزادی ۵/۹ از ده را کسب کرد و در رتبه ۵۳ قرار گرفت.

بنابراین گزارش، درجه آزادی ایران در تجارت بین المللی ۵/۶ از ده اعلام شد و ایران از این لحاظ در رتبه ۱۱۱ بین ۱۲۷ کشور جهان قرار گرفت.

این گزارش افزود: درجه آزادی ایران در شاخص قوانین بازار کار و اعتباری ۴/۷ از ده و رتبه ایران در این شاخص ۱۱۹ است.

بر اساس گزارش آزادی اقتصادی ۲۰۰۵ بنیاد آمریکایی فریزر، ایران از لحاظ آزادی اقتصادی در خاورمیانه در رتبه ششم قرار گرفت و امارات متحده عربی نیز به عنوان آزاد ترین کشور خاورمیانه از لحاظ اقتصادی شناخته شد. کشورهای عمان، بحرین، کویت و اردن نیز در رتبه های بعدی آزادی اقتصادی در خاورمیانه قرار گرفتند.

بنابراین گزارش، کشورهای هنگ کنگ، سنگاپور، نیوزلند، سوئیس، آمریکا، انگلیس، کانادا، ایرلند، استرالیا و استونی به ترتیب به عنوان ده کشور اول آزاد جهان از لحاظ اقتصادی شناخته شدند و کشورهای میانمار، زیمبابوه، ونزوئلا، جمهوری دموکراتیک کونگو، گینه بیسائو، بروندی، الجزایر، جمهوری کونگو، جمهوری آفریقای مرکزی و گابن نیز به عنوان بسته ترین اقتصادهای جهان معرفی شدند.