

شماره : ۹۹۵۰/۲۲۰/۱۵۵۱۹۱

تاریخ : ۱۳۹۸/۵/۱۹

دارد

شماره :

تاریخ :

پیوست :



نماینده‌گی وزارت امور خارجه در شمال و شرق کشور - مشهد

بسمه تعالی

معاونت محترم هماهنگی امور اقتصادی استاندای خراسان رضوی
مدیر کل محترم میراث فرهنگی ، صنایع دستی و گردشگری استان خراسان رضوی
مدیر کل محترم فرودگاه بین المللی شهید هاشمی نژاد مشهد مقدس
ریاست محترم سازمان صنعت ، معدن و تجارت خراسان رضوی
ریاست محترم اتاق بازرگانی ، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی
موضوع: ارسال گزارش بررسی وضعیت صنعت حمل و نقل هوایی ازبکستان و فرصت های همکاری دوجانبه
با سلام؛

احتراماً به پیوست گزارش واصله از سفارت جمهوری اسلام ایران در تاشکند تحت عنوان «بررسی وضعیت صنعت حمل و نقل هوایی ازبکستان و فرصت های همکاری دوجانبه» جهت ملاحظه و بهره برداری مقتضی ارسال می گردد.

غلامعباس ارباب خالص
مشاور وزیر و رئیس نمایندگی

رونوشت :

- ریاست محترم انجمن دفاتر صنفی و خدمات گردشگری خراسان رضوی
- جناب آقای باقری مقدم دستیار وزیر و مدیر کل محترم اوراسیا
- جناب آقای معصومی فر مدیر کل محترم هماهنگی و پایش روابط اقتصادی دوجانبه
- جناب آقای آقارزی سفیر محترم جمهوری اسلامی ایران در تاشکند

بررسی وضعیت و ظرفیت صنعت حمل و نقل هوایی ازبکستان

و فرصت های همکاری دو جانبه بین جمهوری اسلامی ایران و ازبکستان

جمهوری ازبکستان با داشتن ۴۴۷ هزار ۷۰۰ کیلومتر مربع مساحت و بیش از ۳۳ میلیون جمعیت از جمله کشورهای مهم آسیای مرکز می باشد که به دلیل قرار گرفتن در خشکی و عدم دسترسی به دریای آزاد ، موضوع دسترسی به مسیرهای ترانزیت بین المللی برای این کشور حائز اهمیت استراتژیک می باشد که در این ارتباط توسعه و تقویت صنعت حمل و نقل هوایی و ظرفیت ترانزیت هوایی به عنوان مخرج و یکی از راههای اصلی و مهم گذار این کشور از بن بست ترانزیتی در آسیای میانه به شمار می رود. در این مجال کوتاه ابتدا به طور خلاصه به ظرفیت صنعت حمل و نقل هوایی ازبکستان پرداخته می شود و سپس فرصت های همکاری در این حوزه بین دو کشور مورد بررسی و مطالعه قرار می گیرد.

الف) بررسی وضعیت صنعت حمل و نقل هوایی ازبکستان

بررسی صنعت حمل و نقل هوایی ازبکستان را می توان از دو منظر فنی و ترابری مورد توجه قرار داد. به لحاظ فنی ازبکستان میراث دار کارخانه هواپیماسازی تاشکند (Mechanical Tashkent , TMZ) می باشد که در سال ۱۹۴۱ در نتیجه انتقال کارخانه از روسیه به ازبکستان وارث آن شده است. این کارخانه تا قبل از انتقال مجدد آن به روسیه ، بر اساس تقسیم کار صورت گرفته هواپیمای ایلوشین ۷۶ که هواپیمای باربری نظامی محسوب میشد تولید می نمود اگرچه در دوران بعد از استقلال نیز بعد از تعطیلی موقت برای چند سال تا سال ۲۰۱۵ ، بر اساس سفارش و همکاری روسیه هواپیمای ایلوشین ۱۱۴ تولید می نمود .

حضور این کارخانه در ازبکستان زمینه فنی و مهندسی خوبی را برای صنعت هوانوردی این کشور تازه استقلال یافته شوروی سابق بعد از سال ۱۹۹۲ به همراه آورد بطوریکه این کشور به همین دلیل در بین کشورهای مستقل مشترک المنافع در زمینه تعمیر و نگهداری هواپیما از قدمت و سابقه و جایگاه بیشتری برخوردار شده است . دو شرکت تکنیک هواپیمایی ازبکستان (UAT) و شرکت نگهداری، تعمیر و راه اندازی (MRO) دو بازوی اصلی شرکت هواپیمایی ازبکستان به شمار می روند که در حال حاضر خدمات تعمیر و نگهداری هواپیماهای بوئینگ ۷۳۷ (Classic&NG) و سایر هواپیماهای بوئینگ و همچنین ایرباس ۸۳۰ را ارائه می دهند. کشورهای منطقه از جمله تاجیکستان و شرکت هواپیمایی اسکات قزاقستان از جمله مشتریان ثابت بخش نگهداری و تعمیر صنعت هواپیمایی ازبکستان می باشند.

در زمینه ترابری و هواپیمایی مسافری ، سابقه صنعت حمل و نقل هوایی ازبکستان به فعالیت شرکت هواپیمایی روسیه در دوران اتحاد جماهیر شوروی در این کشور بر می گردد که در سال ۱۹۹۲ با منفک شدن شرکت هواپیمایی ازبکستان از شرکت هواپیمایی روسیه، این شرکت به طور مستقل فعالیت خود را آغاز نمود. شرکت هواپیمایی ازبکستان در حال حاضر حدود ۳۴ فروند هواپیما (ایرباس ۳۲۰، بوئینگ ۷۵۷ اس، و بوئینگ ۷۶۷ اس، بوئینگ ۷۸۷ و هواپیمای بوئینگ جدید ۷۸۷-۸۰۰ Dreamlier) و بیش از ۱۵ هزار نیرو دارد .

این شرکت در حال حاضر در ۲۵ کشور دفتر دارد و به حدود ۶۰ کشور جهان و ۱۱ مقصد داخلی پرواز انجام می دهد.

شرکت هواپیمایی ازبکستان در سال ۲۰۱۸ بیش از ۲۲ هزار و ۵۸۰ پرواز داشته و بیش از ۳ میلیون و دویست هزار مسافر را جابجا کرده است و ۹ شرکت هواپیمایی خارجی دیگر که به این کشور پرواز دارند نیز ۹۶۵۷ پرواز و حدود یک و نیم ملیون مسافر را جابجا کرده اند. در حال حاضر این کشور دارای ۱۲ فرودگاه می باشد که حدود ۶ فرودگاه آن بین المللی هستند. در سال ۲۰۱۸ ازبکستان قرارداد خدمات مشاوره ای با گروه بانک جهانی برای مدرنیزه کردن شرکت هواپیمایی ازبکستان امضاء نمود که به موجب آن اصلاح ساختار شرکت هواپیمایی ازبکستان انجام گردید و موضوعات دیگر چون جذب سرمایه گذار خارجی و توسعه سیاست های تنظیمی از جمله اهداف دیگر این همکاری بین المللی می باشد.

بر همین اساس بود که رئیس جمهور ازبکستان در ۶ آذرماه ۱۳۹۷ دستور تجدید سازمان شرکت ملی هواپیمایی ازبکستان را صادر نمود که به موجب آن شرکت سهامی هواپیمایی ازبکستان ، شرکت سهامی فرودگاههای ازبکستان، شرکت سهامی هلی کوپترهای ازبکستان و چند شرکت مرتبط با این بخش چون دو شرکت تکنیک هواپیمایی ازبکستان (UAT) و شرکت نگهداری، تعمیر و راه اندازی (MRO) از بدنه شرکت هواپیمایی منفک و به طور مستقل ایجاد شدند. از بین شرکت های زیرمجموعه قبلی شرکت هواپیمایی ازبکستان فقط شرکت دولتی ناوبری هوایی تحت نظارت هیات وزیران ازبکستان قرار گرفت. این اقدامات رئیس جمهور ازبکستان و مشوق های ارائه شده برای توسعه سرمایه گذاری در حوزه حمل و نقل هوایی، در طول دو سال گذشته حضور شرکت های سرمایه گذار خارجی چون شرکت ییلدریم ترکیه در ساخت یکی از سالن های ترمینال فرودگاه تاشکند و همچنین سرمایه گذاری ۲۵۰ میلیون دلاری صندوق توسعه اقتصادی کره در ترمینال (T4) فرودگاه بین المللی تاشکند را به همراه داشته است .

ب) فرصت های همکاری دوجانبه در حوزه حمل و نقل هوایی

بستر همکاری دو کشور در حوزه حمل و نقل هوایی موافقتنامه حمل و نقل هوایی امضاء شده در ۲۵ نوامبر ۱۹۹۲ بین دو کشور می باشد که بعدها با تفاهمنامه همکاری بین ایران ایر و شرکت هواپیمایی ازبکستان در سالهای ۲۰۰۴ و ۲۰۰۵ به برقراری پرواز مستقیم بین دو کشور انجامید ادامه پیدا نمود. (متاسفانه پرواز مذکور در سال ۹۵ به بهانه عدم توجیه اقتصادی از سوی طرف ایرانی متوقف گردید).

ازبکستان به دلیل مشترکات فرهنگی و تاریخی ، از نظر فرهنگی پیوستگی نزدیکی با جمهوری اسلامی ایران دارد که این پیوستگی در سطح مردمی به طور قابل توجهی مشهود می باشد. این اشتراکات فرهنگی می تواند بستر مطلوب توسعه همکاری اقتصادی و صنعت گردشگری دوجانبه را ایجاد نماید که هر دو عامل محرکه همکاری حمل و نقل هوایی دو کشور می باشد. در حال حاضر مهمترین فرصت های همکاری های حمل و نقل هوایی بین دو کشور را شاید بتوان در موارد ذیل خلاصه نمود؛

۱- وجود شهرهای تاریخی سمرقند و بخارا که جمعیت قابل توجهی از اتباع ازبک ایرانی الاصل در بین آنها وجود دارد و در حقیقت دو مرکز مهم گردشگری در منطقه آسیای میانه و در مسیر جاده ابریشم به شمار می روند از جمله فرصت های مهم اتصال فرهنگی و گردشگری دو کشور از طریق ایجاد پروازهای هوایی مستقیم بین سمرقند و یا بخارا با اصفهان می باشد. نگارنده در گفت و گویی متعددی که با گردشگران غربی حاضر در شهرهای بخارا و سمرقند داشته، از تمایل مضاعف آنها برای تکمیل مسیر گردشگری خود به ایران صحبت می کردند که به دلیل نبود پرواز مستقیم در شرایط کنونی عملی نمی باشد. اما آنچه که مهم به نظر می رسد پیوستگی سنتی گردشگری فرهنگی دو کشور در قالب جاده ابریشم است که می تواند یک توافق برد - برد برای حوزه گردشگری دو کشور فراهم نماید.

۲- در همین ارتباط علاقه وافر تجار خرد و متوسط ازبک برای خرید و تجارت با ایران در قالب تجارت چمدانی از طرفداران خوبی برخوردار است و حتی در شرایط کنونی که پرواز مستقیم بین دو کشور وجود ندارد این ارتباطات چه زمینی و چه مسیر هوایی حفظ شده است. بدیهی است که این حرکت تجارت چمدانی و زمینه توسعه آن در قالب همکاری های تجاری بزرگتر از جمله ظرفیت های دیگر برای فعال کردن حوزه حمل و نقل هوایی دوجانبه می باشد. بویژه اینکه نیروی کار ازبک (چند صد هزار نفری) در دو سال اخیر برای مهاجرت موقت کاری به ترکیه بسیار مایل هستند از مسیر ارزانی به این کشور سفر کنند که مسیر ایران می تواند ارزان تر و مقرون به صرفه تر برای آنها باشد.

ملاحظات:

۱- شرکت هواپیمایی ازبکستان با کشورهای روسیه، کره جنوبی، فرانسه، چین و آمریکا همکاری نزدیک هواپیمایی، فنی، آموزشی و تحقیقاتی دارد. در این ارتباط شرکت خدمات رسان هواپیمایی آمریکا (Honeywell) و ایرباس فرانسه در حوزه های مختلف سابقه همکاری بیش از ۲۰ ساله دارند که به طور نمونه می توان به همکاری مرکز آموزش هواپیمایی ازبکستان با کارشناسان ایرباس برای آموزش و شبیه سازی در تاشکند اشاره کرد.

۲- شرکت هواپیمایی ازبکستان به تعبیری فعالیت انحصاری در این کشور دارد بطوری که بیش از ۷۲ درصد صندلی های مسافری را به خود اختصاص داده است و ۸۹ درصد جابجایی مسافری را خود انجام می دهد. همین موضوع به همراه گران بودن هزینه های خدمات فرودگاهی، فعالیت های شرکت های هواپیمایی خارجی را در این کشور محدود کرده است.

۳- ازبکستان با توجه به برنامه های گسترش صنعت حمل و نقل هوایی خود در نظر دارد در منطقه آسیای میانه جایگاه خود را نسبت به رقیب منطقه ای خود قزاقستان ارتقاء بخشد و در این رابطه علاوه بر توسعه و نوسازی ناوگان هوایی خود، مرکز بزرگ پشتیبانی هوایی را در استان نوایی در سال ۲۰۰۸ ایجاد نمود که با هدف تبدیل این منطقه به مرکز ترابری هوایی منطقه در رقابت با آستانه (نورسلطان) و فرودگاه دبی بوده است و مدیریت آن به یک شرکت کره ایی واگذار گردید که به دلیل فنی و اقتصادی (مشکل تامین سوخت و گران بودن هزینه های فرودگاهی و گمرکی) هدف گذاری مذکور تاکنون موفق نبوده است و شرکت کره ای از

منطقه نوایی خارج و در فرودگاه تاشکند مستقر گردیده است. همین شرکت در سال ۲۰۱۶ به طور هفته ای دو نوبت پرواز باری هوایی را با تهران برقرار نمود که به دلیل تحریم های آمریکا این پرواز ها نیز بعد از مدتی متوقف گردید.

۴- گفته می شود یکی از مشکلات دیگر منطقه نوایی، عدم توانایی در تامین منظم سوخت هواپیما بوده است چرا که مصرف سوخت هواپیما در این کشور در هفته حدود ۹۵۰ هزار تن است ولی پالایشگاههای این کشور تنها توانایی تولید حدود ۶۰۰ هزار تن سوخت در هفته را دارند.

۴- ازبکستان به منظور رونق صنعت هوایی و گردشگری خود اعلام نموده است که از تابستان سالجاری (۱۳۹۸) رژیم آسمان باز در فرودگاههای اندیجان، نوکوس، نوایی و کارشی برقرار خواهد نمود. علاوه بر این این کشور در راستای توسعه گردشگری داخلی خود در نظر دارد از هواپیماهای طراز کوچک چون بمباردیر و امبرایر ۷۰، ۸۰ و ۹۰ برای پروازهای داخلی خرید و یا اجاره نماید.

۵- دردوره جدید، به دلیل توجه خاص رئیس جمهور ازبکستان به توسعه صنعت گردشگری، شرکت هواپیمایی ازبکستان به وسیله و ابزاری برای توسعه صنعت گردشگری این کشور تبدیل شده است به طوری که در مسیرهایی پرواز تجویز شده است که شاید در برخی موارد منطق چندان اقتصادی برای آنها در کوتاه مدت حاکم نباشد.

۵- ازبکستان تمایلی زیادی برای برقراری پرواز مستقیم بین دو کشور در راستای توسعه گردشگری دارد ولی بعد از وضع مجدد تحریم های یک جانبه آمریکا در سال گذشته، به نظر می رسد به دلایل سیاسی موضوع برقراری پرواز مستقیم از دستور کار این کشور به طور موقت خارج گردیده است.

تهیه کننده: غلامحسین ابراهیمی، تاشکند، ۹۸/۵/۲