

توسعه گردشگری داخلی و آزادسازی حمل و نقل هوایی (مقایسه ایران و هند)

علی شکوری^{1*}، سیدمسعود میرطالبی² اقدم

- 1- دانشیار گروه برنامه ریزی اجتماعی دانشگاه تهران، ایران
- 2- کارشناس ارشد برنامه ریزی گردشگری، دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه تهران، ایران

پذیرش: 91/3/30

دریافت: 90/10/29

چکیده

حمل و نقل هوایی از کسب و کارهای اصلی در صنعت گردشگری به شمار می آید. تجربه کشورهای مختلف نشان می دهد تحول حمل و نقل هوایی بر توسعه گردشگری تأثیر زیادی داشته است. یکی از مهم ترین عوامل موثر بر تحول حمل و نقل هوایی داخلی، اجرای سیاست های آزادسازی است که در نظریه های طرفدار اقتصاد آزاد ریشه دارد. آزادسازی حمل و نقل هوایی داخلی از اواخر دهه 1970م آغاز شد و با برداشتن محدودیت ها، موجبات رشد و توسعه حمل و نقل هوایی را فراهم آورد. با توجه به مبانی نظری تحقیق و تجربیات کشورهای، این پژوهش در پی پاسخ به این سؤال است که آیا آزادسازی حمل و نقل هوایی داخلی می تواند به توسعه گردشگری داخلی کمک کند. در این مطالعه سعی شده است با استفاده از روش طولی - تطبیقی و ضمن مقایسه سیاست آزادسازی حمل و نقل هوایی کشورهای ایران و هند و تأثیر آن بر گردشگری داخلی به این سؤال پاسخ داده شود. یافته ها نشان می دهد آزادسازی حمل و نقل هوایی داخلی در هند با کمک به حرکت در مسیر توسعه حمل و نقل هوایی داخلی در این کشور سبب شده تا گردشگری داخلی هند بتواند از افزایش آموشدها در جهت توسعه بهره برداری کند. در سوی دیگر، عدم پیروی از الگوهای آزادسازی حمل و نقل هوایی داخلی در ایران موجب شده تا در عمل، صنعت گردشگری در سطح داخلی نتواند از حمل و نقل هوایی در جهت توسعه خود استفاده کند.

واژه های کلیدی: صنعت حمل و نقل هوایی، صنعت گردشگری، حمل و نقل هوایی داخلی، گردشگری داخلی، ایران، هند.

E-mail: shakoori@ut.ac.ir

* نویسنده مسئول مقاله:



۱- مقدمه

صنعت حمل و نقل به عنوان یکی از ملزومات اساسی توسعه صنعت گردشگری، دسترسی به جاذبه‌ها را برای گردشگران امکان پذیر می‌کند. در میان شیوه‌های مختلف حمل و نقل، امروزه حمل و نقل هوایی به دلیل فشار زمان در زندگی مدرن از اهمیت فزاینده‌ای برخوردار است. برای بسیاری از سفرهایی که به قصد گردشگری صورت می‌گیرد، حمل و نقل هوایی وسیله مورد ترجیح است و برای برخی دیگر از این نوع سفرها فقط وسیله سفر به شمار می‌آید (Dwyer & Forsyth, 2006: 224). برای اینکه توسعه حمل و نقل هوایی در سطح داخلی بتواند نقش خود را در بخش عرضه نظام گردشگری جهت توسعه این صنعت به خوبی ایفا کند، نیازمند اتخاذ سیاست‌هایی از جمله آزادسازی حمل و نقل هوایی داخلی است. از این جهت، سؤال اصلی این است که آیا آزادسازی حمل و نقل هوایی داخلی می‌تواند به توسعه گردشگری داخلی کمک کند.

ایران از کشورهایی است که از توان بالقوه فراوانی در توسعه صنعت حمل و نقل هوایی در سطح داخلی برخوردار است. با این حال، صنعت حمل و نقل هوایی ایران در سطح داخلی توسعه نیافته تلقی می‌شود. به نظر می‌رسد توسعه نیافتگی حمل و نقل هوایی داخلی در ایران به دلیل عدم آزادسازی این صنعت باشد. به همین دلیل، این مقاله قصد دارد با تکیه بر مبانی و مفاهیم نظری تحقیق و با مطالعه‌ای طولی - تطبیقی، رابطه بین دو متغیر یادشده را در بعد داخلی (یعنی آزادسازی حمل و نقل هوایی و توسعه گردشگری) و با تمرکز بر مقایسه کشور ایران و هند مورد مطالعه قرار دهد. دلیل انتخاب کشور هند برای مقایسه حمل و نقل هوایی آن با ایران - با وجود تفاوت‌های جمعیتی^۱ و گستردگی جغرافیایی - شباهت بافت صنعت حمل و نقل هوایی در سطح داخلی این دو کشور تا قبل از آزادسازی این صنعت است. در بخش اول مقاله مبانی نظری آزادسازی اقتصادی و هوایی مرور می‌شود. بخش دوم به روش‌شناسی مطالعه می‌پردازد. در بخش سوم تجربه‌های ایران و هند تشریح، و در پایان نیز نتیجه‌گیری بیان می‌شود.

۱. در آخرین سرشماری‌های مربوط به جمعیت دو کشور، هند ۱.۲ میلیارد نفر و ایران ۷۴.۷ میلیون نفر جمعیت داشته‌اند. اما همان‌طور که در ادامه نشان داده می‌شود تفاوت تقاضای چندانی قبل از آزادسازی حمل و نقل هوایی داخلی بین دو کشور وجود نداشت که حاکی از تأثیر تفاوت جمعیت باشد.

۲- مبانی نظری

از دیدگاهی - همچنان که گان اظهار می‌کند - گردشگری به‌عنوان صنعت، دارای نظام عرضه و تقاضاست. اجزای نظام عرضه این صنعت از جاذبه‌ها، خدمات، حمل‌ونقل، اطلاعات و بخش حمایتی (اعم از دولتی، خصوصی و سازمان‌های مردم‌نهاد) تشکیل شده است (Gunn, 1993: 41). این اجزا در این نظام دارای روابط متقابل هستند و کارکرد درست هر کدام از آن‌ها باعث توسعه صنعت گردشگری می‌شود. حمل‌ونقل به‌ویژه حمل‌ونقل هوایی یکی از اجزای مهم این نظام تلقی می‌شود و آن‌گونه که اشاره خواهد شد، ویژگی‌ها و شرایط از جمله سیاست‌های خاص (مانند سیاست آزادسازی حاکم بر حمل‌ونقل هوایی) در توسعه آن و همچنین توسعه مؤلفه‌هایی مانند گردشگری می‌تواند نقش اساسی ایفا کند.

به لحاظ نظری و تاریخی، آزادسازی حمل‌ونقل هوایی در آزادسازی اقتصادی^۱ و گذر از اقتصاد کینزی^۲ و حرکت به سوی نئولیبرالیسم^۳ ریشه دارد. نئولیبرالیسم مجموعه‌ای از گرایش‌های جدید در تفکر سیاسی و اقتصادی غرب است که اصولاً در واکنش به پیدایش ساختار دولت رفاهی پس از جنگ جهانی دوم پدید آمده است (بشیریه، ۱۳۷۰: ۸). با توجه به مبانی نظری صنعت حمل‌ونقل هوایی، در این پژوهش اعتقاد بر این است که روح محیط قوانین و مقررات حاکم بر سرنوشت بخش‌های دیگر این صنعت، یعنی شرکت‌های هواپیمایی، فرودگاه‌ها و زیرساخت‌ها تأثیرگذار است. قوانین و مقررات می‌توانند مانع یا تسهیل‌کننده رشد زیربخش‌های دیگر در این صنعت باشند. با توجه به ساختار و اهمیت محیط قوانین و مقررات حاکم بر سرنوشت این صنعت، اهمیت آزادسازی حمل‌ونقل هوایی را می‌توان دریافت. یکی از مهم‌ترین پیامدهای آزادسازی حمل‌ونقل هوایی، توسعه شرکت‌های هواپیمایی و تخصصی شدن ارائه خدمات در آن‌ها با ورود شرکت‌های هواپیمایی کم‌هزینه^۴ به بازار است. تفاوت این شرکت‌های هواپیمایی با شرکت‌های هواپیمایی با خدمات کامل^۵ در مدل کسب‌وکار آن‌هاست. در جدول شماره یک تفاوت مدل کسب‌وکار این شرکت‌های هواپیمایی آمده است.

1. economic liberalization
2. keynesian economics
3. neoliberalism
4. low cost carriers or LCC
5. full service carriers or FSC



جدول ۱ تفاوت و مزیت‌های مدل کسب‌وکار شرکت‌های هواپیمایی کم‌هزینه با شرکت‌های با خدمات کامل

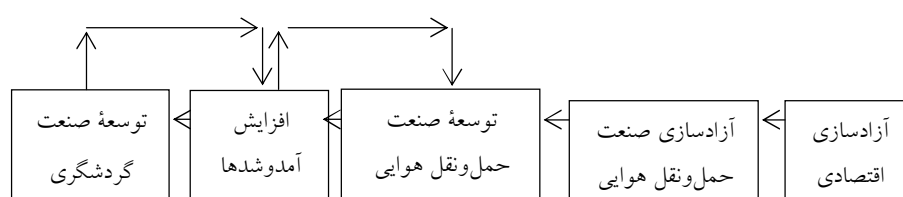
مزایای شرکت‌های کم‌هزینه	خصوصیات شرکت‌های خدمات کامل	خصوصیات شرکت‌های کم‌هزینه
تعرفه‌های فرودگاهی کمتر، زمان انتظار برای بازگشت کمتر، کنترل ترافیک راحت‌تر و تأخیر کمتر	معمولاً از فرودگاه‌های قطب ^۱ بین‌المللی استفاده می‌کنند.	معمولاً از فرودگاه‌های منطقه‌ای و غیرقطب استفاده می‌کنند.
استفاده بهینه‌تر از ناوگان	زمان انتظار برای بازگشت بیشتر به دلیل استفاده از فرودگاه‌های شلوغ	زمان انتظار برای بازگشت کمتر (۲۵ دقیقه)
پیچیدگی کمتر، ظرفیت بالاتر	ترکیبی از مسیرهای کوتاه، متوسط و بلند همراه با ترانسفر	ارتباطات مستقیم، عدم ترانسفر، مسیرهای کوتاه
سرمایه‌گذاری پایین ناوگان، هزینه تعمیر و نگهداری کمتر، دسترسی آسان به متخصصان تعمیر و نگهداری، ظرفیت بالاتر	انواع مختلف هواپیما، چگالی صندلی پایین	ناوگان استاندارد (فقط یک نوع)، چگالی صندلی بالا
هزینه‌های توزیع کمتر به همراه توزیع آسان‌تر	خرید بلیت از طریق آژانس‌ها (هزینه بالاسری)	توزیع محصولات به صورت مستقیم (ایترنی و تلفنی)
هزینه‌های فرعی کمتر، سود بیشتر، کارایی کارمندی بیشتر	هزینه پذیرایی، کنترل بلیت، پذیرایی از مهمانان ویژه و ارائه صندلی‌های ویژه، هزینه کاغذ بلیت‌ها، هزینه کلاس تجاری	کاهش هزینه‌های تشریفاتی (کیت‌رینگ، هزینه بار اضافی)

(منبع: پژوهشکده حمل‌ونقل، ۱۳۸۷)

به‌طور کلی، آزادسازی اقتصادی به‌عنوان گام اول توسعه بخش‌های مختلف اقتصاد در هر کشور باید در دستور کار قرار گیرد. به دنبال آزادسازی اقتصادی، آزادسازی صنعت حمل‌ونقل هوایی اتفاق می‌افتد. وقتی آزادسازی صنعت حمل‌ونقل هوایی رخ دهد، با ایجاد تکامل و تنوع در دو بخش دیگر این صنعت، توسعه صنعت حمل‌ونقل هوایی فراهم می‌شود. توسعه صنعت حمل‌ونقل هوایی در کنار توسعه تجاری می‌تواند به‌واسطه همان اصل پوشش همه طبقات مختلف تقاضا به‌صورت فزاینده‌ای آموشده‌ها را افزایش دهد. این افزایش آموشده‌ها با قرار دادن گردشگران بالقوه در اختیار صنعت گردشگری، باعث می‌شود تا این صنعت بتواند این

1. hub

گردشگران بالقوه را به گردشگران بالفعل تبدیل کند. پس از این رخداد و توسعه یافتن صنعت گردشگری، حالا این خود صنعت گردشگری است که به عامل افزایش آمدوشدها تبدیل می‌شود و می‌تواند از طریق جذب گردشگران بیشتر (یعنی مسافران بیشتر) به توسعه بیشتر صنعت حمل‌ونقل هوایی کمک کند. این فرایند در شکل شماره یک به‌عنوان مدل تحقیق آورده شده است.



شکل ۱ مدل تحقیق

۳- روش‌شناسی تحقیق

هدف اصلی این تحقیق، بررسی تأثیر آزادسازی حمل‌ونقل هوایی و توسعه گردشگری در سطح داخلی است. با توجه به ماهیت و هدف تحقیق، از روش طولی - تطبیقی برای این مطالعه بهره گرفته‌ایم. روش تطبیقی برای مطالعه در مورد پدیده‌های تجربی و تاریخی به‌کار می‌رود و جان استوارت میل^۱ نیز چندین نوع از تطبیق را برای این کار برشمرده که یکی از آن‌ها، روش اختلاف است (سروش، ۱۳۷۲: ۲۶۱). روش تطبیقی اگر به‌صورت طولی مورد استفاده قرار گیرد، آن را روش طولی - تطبیقی می‌نامند. در این پژوهش، آزادسازی صنعت حمل‌ونقل هوایی علت و توسعه صنعت حمل‌ونقل هوایی معلول آن فرض شده است. به باور این مطالعه، توسعه‌یافتگی یا توسعه‌نیافتگی صنعت حمل‌ونقل هوایی به‌ترتیب معلول حضور و یا غیاب مؤلفه‌های مربوط به آزادسازی صنعت حمل‌ونقل هوایی است.

روش اختلاف میل یک استقرای ناقص است و علت مورد بررسی تنها علت معلول مورد بررسی در این تحقیق نبوده؛ بلکه در این تحقیق هدف، بیشتر تأیید اثبات اثر علت مورد بررسی در مورد معلول رخ داده است. یعنی در اینجا تمرکز بر تأثیر آزادسازی

1. John Stuart Mill



حمل و نقل هوایی داخلی بر توسعه گردشگری در سطح داخلی است و بدیهی است که عامل یادشده تنها عامل مؤثر بر توسعه گردشگری داخلی نیست؛ بلکه عوامل دیگری مانند عوامل فرهنگی، سیاسی، اقتصادی، نوع جاذبه‌ها و زیرساخت‌ها در توسعه گردشگری مهم‌اند و به دلیل وسعت آن‌ها می‌توانند موضوع مستقل مطالعه واقع شوند. بنابراین، با علم به این مطلب، این پژوهش فقط به مقوله آزادسازی می‌پردازد. در این تحقیق برای تطبیق روند آزادسازی در حمل و نقل هوایی داخلی ایران با روند آزادسازی در حمل و نقل هوایی هند، آزادسازی حمل و نقل هوایی داخلی ایران را با هند مقایسه می‌کنیم، سپس توسعه صنعت حمل و نقل هوایی را در رشد پایدار آمارهای عملیاتی مربوط به فرودگاه‌ها و شرکت‌های هواپیمایی پی می‌گیریم. مقایسه ما درباره توسعه صنعت گردشگری داخلی به واسطه آزادسازی حمل و نقل هوایی داخلی از طریق بررسی اسناد و منابع منتشرشده در این زمینه است.

۴- تجربه حمل و نقل هوایی و گردشگری داخلی ایران و هند با تأکید بر مؤلفه‌های آزادسازی حمل و نقل هوایی

مقصود از آزادسازی حمل و نقل هوایی، حضور هم‌زمان سه مؤلفه آزادسازی است. پس از آزادسازی حمل و نقل هوایی هند در سال ۲۰۰۳م، آزادی تعیین قیمت و آزادی تعیین مسیر در کشور هند اعطا شد؛ اما این آزادی‌ها در ایران مورد نظر قرار نگرفت. در ایران تعیین قیمت کاملاً دستوری است و قرار است از سال ۲۰۱۳م به‌طور کامل آزاد شود و هنوز نحوه این رخداد نیز مشخص نشده است. در مورد تعیین مسیر نیز رقابت بین خطوط هوایی داخلی مورد ترغیب قرار نگرفته است. شاید نمونه بارز آن، در انحصار قرار گرفتن خدمات فرودگاهی تا سال ۲۰۱۵م در دست شرکت دولتی فرودگاه‌های کشور بر اساس قانون برنامه پنجم توسعه باشد. اما در مورد سوم، یعنی اعطای آزادی ورود به و خروج از بازار، در هر دو کشور ملاحظاتی وجود دارد که آزادی کامل را مورد توجه قرار نداده‌اند. اما تا حد زیادی می‌توان تصور کرد مشکل چندانی در ورود به بازار وجود ندارد. در جدول شماره دو تطبیق وضعیت اعطای آزادی‌ها بیان شده است.

جدول ۲ تطبیق مؤلفه‌های آزادسازی حمل‌ونقل هوایی داخلی

هند	ایران	
+	-	اعطای آزادی تعیین قیمت
+	-	اعطای آزادی تعیین مسیر
+	+	اعطای آزادی ورود به و خروج از بازار

+ : آزادی کامل * : آزادی نسبی - : نبود آزادی

۱-۴- مقایسه مؤلفه‌های توسعه صنعت حمل‌ونقل هوایی داخلی دو کشور با توجه مؤلفه‌های آزادسازی حمل‌ونقل هوایی داخلی

۱-۱-۴- تعداد و درصد رشد مسافران ورودی و خروجی داخلی در فرودگاه‌های دو کشور در این بخش به مقایسه تعداد و درصد رشد مسافران ورودی و خروجی داخلی در فرودگاه‌های دو کشور می‌پردازیم. در جدول شماره سه تعداد و درصد تغییر ورود و خروج مسافران داخلی در فرودگاه‌های ایران و هند طی سال‌های ۱۹۹۸ تا ۲۰۰۹م نشان داده شده است.

جدول ۳ تعداد ورود و خروج مسافران داخلی در فرودگاه‌های ایران و هند طی سال‌های ۱۹۹۸ تا ۲۰۰۹م (میلیون مسافر)

سال	۱۹۹۸	۱۹۹۹	۲۰۰۰	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶	۲۰۰۷	۲۰۰۸	۲۰۰۹
ایران	۱۶,۱	۱۶,۴	۱۵,۸	۱۷,۱	۱۶,۷	۱۷,۸	۱۸,۷	۲۱	۲۴,۸	۲۴,۸	۲۵,۶	۲۸,۸
هند	۲۴,۴	۲۵	۲۷,۴	۲۹,۵	۲۸,۲	۲۹,۴	۳۲,۱	۳۹,۸	۵۱	۷۰	۸۷	۷۷,۲

(منبع: سالنامه آماری حمل‌ونقل هوایی کشور سال‌های ۱۳۷۲-۱۳۸۸؛ تارنمای اداره کل هواپیمایی کشوری هند)

جدول بالا نشان می‌دهد از سال ۱۹۹۸ تا سال ۲۰۰۲م درصد تغییر تعداد مسافران در هر دو کشور با درصدهای پایین رشد روبه‌روست و نشانی از توسعه بازار در آمارهای هر دو کشور مشاهده نمی‌شود. اما اگر درصدهای تغییر آمدوشد مسافران ایران و هند را پس از سال ۲۰۰۳م یعنی سال آغاز اجرای برنامه‌های آزادسازی حمل‌ونقل هوایی داخلی در هند مقایسه کنیم، می‌بینیم که به‌ویژه در سال‌های ۲۰۰۶ و ۲۰۰۷م رشدهای به‌ترتیب ۹, ۲۷ و ۴, ۳۸ درصدی نشان از توسعه بازار در کشور هند دارد. در جدول شماره چهار نیز



می‌توانیم رشد تعداد ورود و خروج مسافران داخلی در فرودگاه‌های کشورهای ایران و هند در سال‌های ۲۰۰۳ و ۲۰۰۹م را مشاهده کنیم. در سال ۲۰۰۲م اختلاف تعداد ورود و خروج مسافران داخلی ایران با کشور هند ۱۱.۵ میلیون مسافر بوده که در سال ۲۰۰۹م این رقم اختلاف به ۴۷.۸ میلیون مسافر رسیده است. همچنین، در فاصله این شش سال هندی‌ها شاهد رشد ۱۶۲ درصدی در تعداد ورود و خروج مسافران داخلی بوده‌اند؛ اما در ایران این رقم رشد ۶۱،۴ درصد داشته است.

جدول ۴ تعداد ورود و خروج مسافران داخلی در فرودگاه‌های ایران و هند در سال‌های ۲۰۰۳-۲۰۰۹م و درصد تغییر بین این سال‌ها

درصد تغییر بین سال‌های ۲۰۰۳-۲۰۰۹م	۲۰۰۹	۲۰۰۳	
۶۱.۴	۲۸,۸۸۰,۵۱۰	۱۷,۸۸۴,۹۳۸	ایران
۱۶۲	۷۷,۲۴۱,۸۳۱	۲۹,۴۴۱,۱۹۰	هند

(منبع: سالنامه آماری حمل‌ونقل هوایی کشور سال‌های ۱۳۷۲-۱۳۸۸؛ تارنمای اداره کل هواپیمایی کشوری هند)

۴-۱-۲- تنوع و وضعیت شرکت‌های هواپیمایی

یکی از دلایل توسعه صنعت حمل‌ونقل هوایی وجود انواع مدل‌های کسب‌وکار شرکت‌های هواپیمایی است. در هند تا پیش از آزادسازی سال ۲۰۰۳م، خطوط هوایی کم‌هزینه وجود نداشت. در سال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۰۸م یعنی چهار و پنج سال پس از آزادسازی حمل‌ونقل هوایی هند، شرکت‌های هواپیمایی کم‌هزینه به ترتیب ۴۱ و ۴۶،۶ درصد از بازار را به خود اختصاص دادند و این باعث گسترده شدن بازار و افزایش حجم آمدوشدها شد (تارنمای اداره کل هواپیمایی کشوری هند). برای مقایسه عملکرد وضعیت شرکت‌های هواپیمایی هند و ایران، در جدول شماره پنج مجموع عملکرد شرکت‌های هواپیمایی این دو کشور را در جابه‌جایی مسافران داخلی و درصد تغییر سالانه آن‌ها طی سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۹م آورده‌ایم.

جدول ۵ مقایسه جابه‌جایی مسافران داخلی شرکت‌های هواپیمایی ایران و هند به همراه درصد تغییر سالانه آن‌ها طی سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۹م (میلیون نفر)

سال	۲۰۰۰	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶	۲۰۰۷	۲۰۰۸	۲۰۰۹
جابه‌جایی مسافر ایران	۷.۹	۸.۶	۸.۴	۸.۹	۹.۴	۱۰.۵	۱۲.۴	۱۲.۴	۱۲.۸	۱۴.۴
درصد تغییر ایران		۸۸	-۲.۳	۵.۹	۵.۶	۱۱.۷	۱۸	۰	۳.۲	۱۲.۵
جابه‌جایی مسافر هند	۱۲.۷	۱۳.۷	۱۲.۸	۱۳.۹	۱۵.۶	۱۹.۴	۲۵.۲	۳۵.۷	۴۴.۳	۳۹.۴
درصد تغییر هند		۷۸	-۶.۵	۸.۵	۱۲.۲	۲۴.۳	۲۹.۸	۴۱.۶	۲۴	-۱۱

(منبع: تارنمای سازمان هواپیمایی کشوری ایران؛ تارنمای اداره کل هواپیمایی کشوری هند)

همان‌طور که در جدول بالا ملاحظه می‌کنید، روند رشد و فاصله عملکرد شرکت‌های هواپیمایی ایرانی و هندی در سال ۲۰۰۲م، ۴.۴ میلیون مسافر بوده است. بعد از آزادسازی سال ۲۰۰۳م در هند و در سال ۲۰۰۹م به واسطه ورود شرکت‌های هواپیمایی کم‌هزینه، این اختلاف به ۲۵ میلیون مسافر رسیده است. البته، بر اساس آمار منتشرشده در تارنمای اداره کل هواپیمایی کشوری هند، تعداد مسافر جابه‌جاشده در پروازهای برنامه‌ای در هند در سال ۲۰۱۰م و پس از پشت سر گذاشتن بحران مالی، از ۳۹.۴ میلیون به ۴۵.۳ میلیون مسافر افزایش یافته است که ۱۵ درصد رشد را نشان می‌دهد.

۴-۱-۳- تعداد و متوسط عمر هواپیماهای ناوگان شرکت‌های هواپیمایی ایران و هند

پس از آزادسازی حمل‌ونقل هوایی داخلی هند و به سبب افزایش رقابت و ورود شرکت‌های هواپیمایی کم‌هزینه به بازار، شاهد بهبود وضعیت هند هستیم. بعد از سال ۲۰۰۳م و در سال ۲۰۱۰م، پنج شرکت هواپیمایی کم‌هزینه هندی نزدیک به صد هواپیما (یعنی حدود ۲۴ درصد ناوگان هند) با میانگین عمر ۴.۳۲ وارد بازار کردند که هم در توسعه بازار- که در بخش‌های پیش بیان شد- و هم در بالا بردن کیفیت ناوگان هواپیمایی هند نقش مهمی داشت. در جدول شماره شش مقایسه تعداد و عمر متوسط ناوگان هواپیمایی ایران و هند آمده است.



جدول ۶ تعداد و متوسط عمر ناوگان هواپیمایی ایران و هند

متوسط عمر ناوگان	تعداد ناوگان	
۲۳.۴	۱۴۲	ایران
۱۰.۳	۴۱۸	هند

(منبع: تارنمای ایر فلیتس، ۱۳۸۹/۱۰/۲۰)

۴-۲- توسعه حمل و نقل داخلی و توسعه گردشگری داخلی

رونق اقتصادی سالیان اخیر در هند به گردشگری داخلی این کشور کمک کرده است؛ چنان که هزینه کردن در گردشگری در هر سال ۱۰ تا ۱۲ درصد رشد داشته و خرج کردن هندی‌ها در صنعت گردشگری داخلی از یک میلیارد دلار در سال گذشته است (Graham et al., 2010: 269). سینها در کتاب *دانشنامه طبیعت‌گردی* بیان کرده که در کشور هند حمل و نقل هوایی در توسعه گردشگری نقش مهمی دارد و این رابطه تا حدی است که بهتر است این دو حوزه در یک وزارتخانه ادغام شوند (Sinha, 2003: 34). در طول سال‌ها، گردشگری داخلی در هند به واسطه نامناسب بودن حمل و نقل هوایی دچار رکود شده بود و این درحالی است که تقاضا برای سفر هوایی نسبت به سطح کرایه‌ها بسیار حساس است (equitable tourism options, 2002: 34). در سال ۱۹۹۸م، در هند ارزیابی شده بود که برای ۱۹ میلیون تقاضای سفر هوایی در گردشگری داخلی فقط ۹.۷۵ میلیون صندلی وجود داشت (Sajjani & Goswami, 2002: 27). بنابراین، هند به این نتیجه رسید که برای تحریک گردشگری داخلی و توسعه بازار باید از حمل و نقل هوایی استفاده کند (Bhagwan & Bhushan, 2005: 257). یورومونیتور و مینتل^۱ پنج دلیل برای افزایش تعداد گردشگران داخلی در هند برشمرده‌اند. این پنج دلیل عبارت‌اند از: بهبود تسهیلات، قیمت رقابتی، بهتر شدن وضعیت درآمدهای مصرف‌شدنی، سیاست‌گذاری دولتی در این زمینه و بهبود بازاریابی. درباره قیمت‌های رقابتی بیان کرده‌اند که رقابت قیمتی در حمل و نقل هوایی بین بخش‌های دولتی و خصوصی باعث کاهش قیمت حمل و نقل هوایی شده (Ball et al., 2007: 57) و نتیجه این رقابت‌های قیمتی و توسعه بازار، رشد سریع حمل و نقل هوایی داخلی بوده است (Coles & Michael Hall, 2007: 57).

1. Euromonitor and Mintel

98: 2008). کوچران هم دلیل اصلی افزایش گردشگری داخلی هند را توسعه صنعت حمل‌ونقل هوایی و گذر از حمل‌ونقل ریلی می‌داند (Cochrane, 2008: 119) و حالا رسیدن گردشگران برای زیارت مکان‌های مذهبی در مکان‌های دورافتاده این کشور با حمل‌ونقل هوایی آسان شده است (Babu, 2008: 40). به نظر مایکل هال و پیچ، «رشد گردشگری داخلی هند توسط مقررات‌زدایی خطوط هوایی و ورود چندین خط هوایی خصوصی تسهیل شده است.» (Michael Hall & Page, 2000: 209). گردشگران داخلی حالا ترجیح می‌دهند به وسیله کرایه‌های پایین‌تر با حمل‌ونقل هوایی در گردشگری داخلی مشارکت کنند (equitable tourism options, 2002: 34). جدول شماره هفت نیز نمونه‌ای از رقابت قیمتی بین بلیط خطوط هوایی کم‌هزینه و بلیط قطار را نشان می‌دهد. اما در اینجا به مبحث زمان نیز اشاره شده است. شرکت‌های هواپیمایی کم‌هزینه زمان رفت‌وآمد بین دو شهر دهلی و بنگلور را - که زمان رفت و برگشت در این مسیر هفتاد ساعت طول می‌کشد - با اختلاف قیمت ناچیز به پنج و نیم ساعت کاهش داده‌اند.

جدول ۷ مقایسه قیمت بلیط هواپیما و قطار در مسیرهای مختلف هند (به روپیه)

مسیر	کرایه قطار (برگشت)		کرایه ایر دکان (برگشت)		
	درجه ۲	زمان سفر	رزرو دوماهه	رزرو یک‌ماهه	رزرو سه‌روزه
دهلی - بمبئی	۴,۱۰۰	۱۷ ساعت	۴,۲۵۶	۵,۴۵۲	۶,۴۴۸
دهلی - بنگلور	۵,۷۰۰	۳۵ ساعت	۶,۶۵۶	۸,۲۴۸	۹,۶۴۸
بمبئی - بنگلور	۳,۰۰۰	۲۳ ساعت	۳,۶۵۶	۴,۹۵۲	۵,۴۴۸

(source: Graham et al., 2010: 269)

تجربه هند نشان داده است که هرچند پس از آزادسازی حمل‌ونقل هوایی داخلی قیمت‌ها افزایش می‌یابد و شاید سایر وسایل حمل‌ونقل جایگزین شود، مدتی پس از اجرای آزادسازی از طریق سازوکارهای ذکر شده - از جمله خطوط هوایی کم‌هزینه - تعادل قیمتی برقرار می‌شود و حتی قیمت سفرهای هوایی به قیمت سفر با قطار نزدیک، و در مواردی حتی ارزان‌تر هم می‌شود (برای نمونه ر.ک. Graham et al., 2010: 269).



۵- نتیجه گیری

رشد و توسعه بخش‌های مختلف اقتصادی تا حد زیادی به اتخاذ سیاست‌ها و برداشتن گام‌های عملی برای آزادسازی اقتصادی مرتبط است. تجربه هند نشان داد این کشور با آزادسازی اقتصادی روند روبه‌رشدی در صنایع حمل‌ونقل هوایی و گردشگری در سطح داخلی داشته است. این اتفاق درحالی رخ داده است که در طول دهه‌های پیش، به دلیل بوروکراسی و مداخلات دولتی، این رشد با کندی مواجه شده بود. بر اساس نتایج این پژوهش، یک زنجیره دومینویی از وقایع در هند رخ داده که به‌طور کامل نظام حمل‌ونقل هوایی این کشور را تغییر داده است. تعداد شرکت‌های هواپیمایی ۳ برابر، تعداد هواپیماها ۵ برابر و تعداد مسافران ۲.۵ برابر شده است. این افزایش عملکرد بدون نیاز به اعطای آزادی پنجم صورت گرفته و تمام این مسافران توسط شرکت‌های هندی^۱ انجام شده است. این وقایع باعث شد تا در کنار سایر عوامل، گردشگری داخلی هند رونق بیاید.

تطبیق وضعیت ایران با هند نشان داد ایران به دلیل برداشتن گام‌های عملی آزادسازی حمل‌ونقل هوایی داخلی، هم در حمل‌ونقل هوایی داخلی رشد چندانی نداشته و هم اینکه گردشگری داخلی ایران نتوانسته از حمل‌ونقل هوایی بهره‌ای ببرد. هرچند مسئله تحریم ایران مشکلاتی را برای خرید هواپیما یا خدمات تعمیر و نگهداری ایجاد کرده است، به‌نظر می‌رسد با اتخاذ سیاست‌های صحیح در سطح بین‌المللی امکان حل این مسئله وجود دارد؛ ازجمله می‌توان به خرید هواپیما برای چندین شرکت هواپیمایی در ابتدای دهه ۱۳۷۰ اشاره کرد که توسط شرکت ماهان خریداری شد. به‌عبارتی، هرچند تحریم موانعی را برای نوسازی ناوگان هوایی کشور ایجاد کرده است و این عامل جدی را نباید نادیده گرفت، با توجه به امکان خرید هواپیما در شرایط خاصی، محرک اصلی را باید در سیاست آزادسازی جست‌وجو کرد. اگر راهبرد توسعه کشور به‌طور جدی بر مبنای آزادسازی قرار گیرد و رونقی در بخش مربوطه وجود داشته باشد، امکان طی راه‌های مختلف برای نوسازی هوایی محتمل خواهد بود.

مدیرعامل شرکت فرودگاه‌های کشور در دی ماه سال ۸۹ بیان کرد:

۱. آزادی پنجم مربوط به پروازهای خارجی و یا حضور شرکت‌های هوایی خارجی است که در بازار داخلی دو کشور مورد مقایسه شرکت‌های هواپیمایی خارجی اصولاً حضور ندارند؛ زیرا مسافران این نوع پروازها مقصد و مبدأ خارجی دارند و در آمار حمل‌ونقل داخلی محاسبه نمی‌شوند.

بیشتر فرودگاه‌های کشور زیان‌ده هستند و برنامه‌ای برای سودآور کردن این فرودگاه‌ها وجود ندارد. تنها سه فرودگاه زیان‌ده نیستند و ۵۱ فرودگاه دیگر کشور زیان‌ده بوده و با کمک‌های دولتی اداره می‌شوند. بیشتر آنان از تعداد پروازهای کمی برخوردار هستند و با توجه به این مسئله، تأمین هزینه‌ها برای فرودگاهی با حداقل یک هزار هکتار مساحت و خرید تجهیزات اداری و ارائه خدمات مسافری بسیار دشوار است (خبرگزاری تین نیوز، شماره خبر: ۳۶۵۶۵، ۱۳۸۹/۱۰/۲۱).

با عنایت به عملکرد موفق هند و برای برون‌رفت از وضعیت کنونی حمل‌ونقل هوایی راهکارهای اجرایی زیر مناسب به نظر می‌رسد:

۱- هر سه مؤلفه آزادسازی حمل‌ونقل هوایی داخلی لازم است به صورت هم‌زمان اعمال شود. اجرای بخشی از سیاست آزادسازی در عمل موفق نخواهد بود.

۲- در اجرای سیاست‌های آزادسازی ضروری است که تمام انحصارات موجود برداشته شود تا شرکت‌های هواپیمایی یا حتی فرودگاه‌ها در صورت خصوصی شدن بتوانند هم‌زمان با وجود نظارت در بخش حمل‌ونقل هوایی داخلی امکان رقابت سازنده داشته باشند. تجربه نشان داده است اعطای یارانه به بخش‌های مختلف این صنعت از جمله سوخت یا تحمیل احداث فرودگاه توسط دولت و مجلس درحالی که رقابت شکل نگرفته است، جز ادامه روند نامطلوب امروز نتیجه‌ای نخواهد داشت. پس از رونق گرفتن بازار، شاهد آن خواهیم بود که در اقصی نقاط کشور حمل‌ونقل هوایی مدل مناسب خود را توسعه خواهد داد.

۳- گردشگری داخلی در برنامه‌ریزی‌های مربوط به حمل‌ونقل هوایی داخلی باید لحاظ شود تا به صورت هم‌افزایی، هر دو بخش بتوانند به یکدیگر در رونق بازار کمک کنند. با توجه به وضعیت اقتصادی ایران، تطبیق مدل‌های کسب‌وکار صنعت حمل‌ونقل هوایی از جمله شرکت‌های هواپیمایی کم‌هزینه برای گردشگری داخلی ایران، بسیار کلیدی است.

۶- منابع

- بشیریه، حسین، «لیبرالیسم نو گرایش‌های اخیر در تفکر سیاسی و اقتصادی در غرب»، ماهنامه اطلاعات سیاسی - اقتصادی، د ۵، ش ۶ و ۷ (فروردین و اردیبهشت)، تهران، ۱۳۷۰.

- پیت، ریچارد، نظریه‌های توسعه، ترجمه مصطفی ازکیا، رضا صفری شالی و اسماعیل رحمان پور، تهران: لویه، ۱۳۸۴.
- سروش، عبدالکریم، علم‌شناسی فلسفی: گفتارهایی در فلسفه علوم تجربی، تهران: مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی، ۱۳۷۲.
- پژوهشکده حمل و نقل هوایی، تعیین عوامل مؤثر بر توسعه بازار حمل و نقل هوایی و ارائه راهکارهای عملی جهت توسعه آن، تهران: پژوهشکده حمل و نقل هوایی وزارت راه و ترابری جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۸۷.
- مرکز مطالعات و اطلاع‌رسانی سازمان هواپیمایی کشوری، سالنامه آماری حمل و نقل هوایی، تهران: سازمان هواپیمایی کشوری، ۱۳۷۲-۱۳۸۸.
- تارنمای اداره کل هواپیمایی کشوری هند:
<http://dgca.nic.in>
- تارنمای ایر فلیتس:
<http://www.airfleets.net/home>
- تارنمای خبرگزاری تین نیوز:
<http://tinn.ir/vdcenn8x.jh8ppi9bbj.html>
- تارنمای خبرگزاری خبر آنلاین:
<http://khabaronline.ir/news.aspx?id=141015>
- تارنمای سازمان هواپیمایی کشوری ایران:
<http://www.cao.ir>
- Babu, A. Satish, *Tourism development in India: a case study*, APH Publishing, 2008.
- Ball, Stephen, Susan Horner & Kevin Nield, *Contemporary hospitality and tourism management issues in China and India: today's dragons and tigers*, Butterworth-Heinemann, 2007.
- Bhagwan, Vishnoo & Bhushan Vidya, *Indian Administration*, RSM Press, 2005.
- Boniface, Brian G. & Chris Cooper, *Worldwide Destinations Casebook: The Geography of Travel and Tourism*, Butterworth-Heinemann, 2009.

- Cochrane, Janet, *Asian tourism: growth and change*, Elsevier, 2008.
- Coles, Tim & Colin Michael Hall, *International business and tourism: global issues, contemporary interactions*, Taylor & Francis, 2008.
- Dwyer, Larry & Peter Forsyth, *International handbook on the economics of tourism*, Massachusetts, Edward Elgar publishing, 2006.
- Equitable Tourism Options, *Documentation Update: April 2005 to March 2006*, EQUATIONS, 2006.
- Graham, Anne, Andreas Papatheodorou & Peter Forsyth, *Aviation and Tourism: implications for leisure travel*, Burlington, Ashgate Publishing Company, 2008.
- Gunn, A. Clare, *Tourism planning; Basics, Concepts, Cases*, Taylor & Francis, 1993.
- Lew, Alan, Colin Michael Hall & Dallen J. Timothy, *World geography of travel and tourism: a regional approach*, Butterworth-Heinemann, 2008.
- Michael Hall, Colin & Stephen Page, *Tourism in South and Southeast Asia: issues and cases*, Butterworth-Heinemann, 2000.
- Sajjani, Manohar & V. K. Goswami, *Tourism Growth Management and Incentives*, Gyan Books, 2002.
- Sinha, P. C. *Encyclopaedia of Ecotourism, Set of 3 Vols.*, Anmol Publications PVT, 2003.
- Vasigh, Bijan, Tom Tacker & Ken Fleming, *Introduction to air transport economics: from theory to applications*, Ashgate Publishing, 2008.
- World Tourism Organization, United Nations Environment Programme, *Climate change and tourism: responding to global challenges*, UNEP/ Earthprint, 2008.