

كيف تؤثر العقوبات على قطاع الطيران الإيراني

بواسطة فرزين نديمي (ar/experts/frzyn-ndymy/)

أبريل
متوفر أيضاً باللغات:

(English (/policy-analysis/how-sanctions-are-affecting-irans-airline-industry/))

عن المؤلفين



فرزين نديمي (ar/experts/frzyn-ndymy/)

فرزين نديمي هو محلل متخصص في الشؤون الأمنية والدفاعية المتعلقة بإيران ومنطقة الخليج ومقره في واشنطن

ian-/
resist-
ingthe-
chart-
.3108-
all.jpg



تحليل موجز

انقر على المخططات للحصول على إصدارات عالية الدقة

في 25 آذار/مارس أعلنت فرنسا أنها ستوقف الرحلات الأسبوعية الأربعة لشركة الطيران الإيرانية "ماهان للطيران" من المطارات الفرنسية وإليها اعتباراً من الأول من نيسان/أبريل. وأعقبت هذه الخطوة الحظر الذي فرضته ألمانيا في كانون الثاني/يناير على الرحلات التي تسيّرها هذه الشركة في قرار استند إلى مخاوف أمنية وإلى تورّط "ماهان" في أنشطة غير مشروعة نفذها «الحرس الثوري الإسلامي» الإيراني في سوريا.

لكن حتى في ظل هذه الضغوط المتنامية وُجِدَ قطاع الطيران الإيراني سبباً للالتفاف حول بعض العقوبات ومواصلة عملياته. فلا تزال شركة "ماهان" تسيّر رحلات إلى ميلانو وبرشلونة على سبيل المثال ويمكن للمسافرين بعدها مواصلة طريقهم إلى باريس عبر مسارات بديلة قصيرة. فضلاً عن ذلك، بالكاد تأثرت رحلات الشركة شبه اليومية إلى دمشق بصورة تذكر رغم ما كشفتها وزارة الخزانة الأمريكية في الماضي بأن طائرات "ماهان" كانت "تنقل عناصر وأسلحة وأموال سراً على متن رحلاتها" (<https://www.washingtoninstitute.org/ar/policy-analysis/view/treasury-increases-the-pressure-on-iranian-airlines>). إلى سوريا وتوقّر نظرة أقرب إلى وضع القطاع الراهن المزيد من المعلومات المعقّدة حول مثل هذه الثغرات وما إذا كان بالإمكان إغلاقها.

قيود الأسطول

يرزح قطاع الطيران المدني الإيراني تحت وطأة قيود عملية فرضتها الولايات المتحدة والأمم المتحدة وأوروبا منذ أزمة الرهائن عام 1979 كما تمّ وضع نظام عقوبات أكثر انتظاماً في عام 2007. غير أن تدابير تخفيف العقوبات التي ضمنها الاتفاق النووي المبرم عام 2015 وقرار مجلس الأمن الدولي رقم 2231 لم توقّر الكثير من الانفراج - فمن بين أكثر من 200 طائرة طلبتها إيران من شركات تصنيع غربية خلال فترة السماح اللاحقة لم يتم تسليم سوى ثلاث طائرات "إيرباص" وثلاثة عشر محركاً ذوي مروحة توربينية من شركة "إي تي آر" الفرنسية-الإيطالية تمّ تسليمها فعلياً قبل أن تدخل العقوبات الأمريكية حيز التنفيذ بصورة كاملة في تشرين الثاني/نوفمبر الماضي. ومنعت تلك العقوبات أيضاً توفير قطع الغيار والخدمات الفنية للطائرات الإيرانية التي تزور المطارات الأجنبية حتى أن بعض المطارات رفضت تزويد الطائرات الإيرانية بالوقود مما أجبرها على السفر بحمولات وقود أكثر ثقلاً.

والياً تُشغّل ثلاث وعشرون شركة طيران إيرانية 156 طائرة مملوكة أو مستأجرة (26 626 مقعداً) من إجمالي أسطول يناهز مجموعه 300 طائرة (48 000 مقعد) مما يعني أن نصف طائراتها تقريباً متوقفة عن الطيران بسبب نقص قطع الغيار ومن المتوقع أن يزداد الوضع سوءاً حيث من المرتقب أن تتوقف نسبة 8 في المائة إضافية من الأسطول عن الخدمة كل عام. وفي 14 آذار/مارس تنبأ رئيس "هيئة الطيران المدني" الإيرانية علي عبد زاده عاماً صعباً لهذا القطاع بسبب العقوبات مشيراً إلى أن أغلبية الرحلات المحلية تستخدم طائرات قديمة من نوع "فوكر 100" و"بوينغ إم دي" التي لا بدّ من وقفها عن العمل قريباً.

وكانت العقوبات قد استهدفت بشكل أساسي عمليات شراء إيران لأي طائرة يكون أكثر من 10 في المائة من قطعها أمريكية الصنع وحتى يكاد يكون من المستحيل أن تتمكن إيران من شراء الطائرات الروسية المنشأ على غرار "سوخوي سوبرجيت أس أس جي-100" إذ إن أكثر من 10 في المائة من قطعها وأنظمتها الفرعية أمريكية ويمكن فقط لشركات الطيران غير الخاضعة للعقوبات شراؤها وعليها حوض عملية الحصول على ترخيص لكل حالة على حدة عبر "مكتب مراقبة الأصول الأجنبية" التابع لوزارة الخزانة الأمريكية للقيام بذلك. وتفيد بعض التقارير أن نسخة "روسية بالكامل" من الطائرة قيد التطوير وهي مخصصة للبلدان الخاضعة لعقوبات أمريكية ولكن تشغيلها سيكون أكثر تكلفة من النسخة الأصلية أو من الطائرات الغربية المماثلة.

ووفقاً للتحليل الذي أجرته شركة "كلايد أند كومباني" أعلنت الناقل الوطنية "إيران للطيران" في عام 2016 أنها ستحتاج إلى ما يصل إلى 580 طائرة على مدار السنوات العشر المقبلة من أجل استبدال أسطولها القديم والذي يشمل 300 طائرة بأسرع وقت ممكن في غضون السنوات الخمس المقبلة. لكن إيران بعيدة كل البعد عن تحقيق أي من هذه الأرقام اليوم. علاوة على ذلك لم تتوصل إلى حلّ بشأن ما إذا كان ترتيب الدفع الجديد بموجب "آلية دعم التبادل التجاري" ("إنستكس") مع أوروبا سيسمح بشراء طائرات تجارية أو ما إذا كانت ستتمكن من الحصول على تراخيص "مكتب مراقبة الأصول الأجنبية" لشراء طائرات ستشمل من دون شك مكونات أمريكية أساسية.

مع ذلك ينجح القطاع في المضي قدماً فعلى الرغم من أن متوسط عمر أسطوله يبلغ 23 عاماً إلا أن شركات الطيران الإيرانية لم تواجه أي تدهور خطير في سجلات الأمان الخاصة بها بسبب العقوبات. وفي الواقع تُراجَع عدد الوفيات التي سببتها حوادث جوية في إيران خلال السنوات القليلة الماضية بما يتفق مع التوجهات الدولية.

العقوبات وعدم الكفاءة التشغيلية

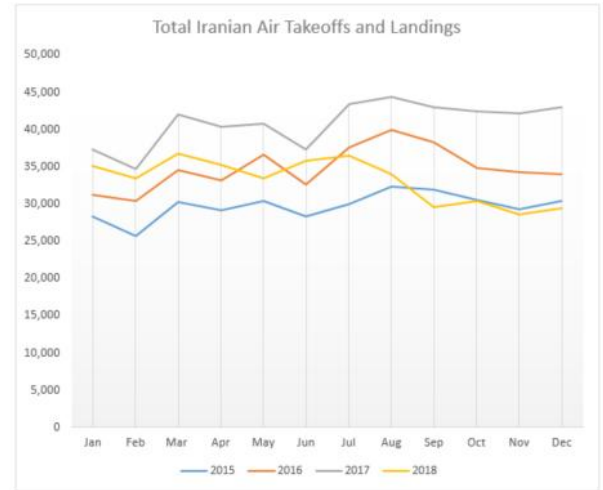
في أيار/مايو وتشرين الثاني/نوفمبر 2018 شددت وزارة الخزانة الأمريكية من عقوباتها على شركات الطيران الإيرانية وعلى شركات الواجحة والطائرات الفردية. وفي

السابق كانت شركات الطيران الخاضعة للعقوبات قادرة على إرسال الطائرات التي استأجرتها من الشركات الأجنبية أو المسجلة على اسمها لإجراء عمليات صيانة دورية في الخارج وقد دفع هذا التكتيك الحكومة الأمريكية على فرض عقوبات على الطائرات الفردية بشكل أكثر انتظاماً مما تسبب بمشاكل لشركات الطيران من خلال إيقاف المزيد من الطائرات عن العمل وتقليل العدد الإجمالي للإقلاع والهبوط والركاب وحمولات البضائع (على الرغم من أن الرحلات الجوية المحلية تمكنت من البقاء فوق مستويات ما قبل عام 2015).

<https://www.washingtoninstitute.org/uploads/Images/Charts/iran-airline-charts-nadimi-POL3108v2-large.pdf>

<https://www.washingtoninstitute.org/uploads/Images/Charts/iran-airline-charts-nadimi-POL3108v2-large.pdf>

<https://www.washingtoninstitute.org/uploads/Images/Charts/iran-airline-charts-nadimi-POL3108v2-large.pdf>



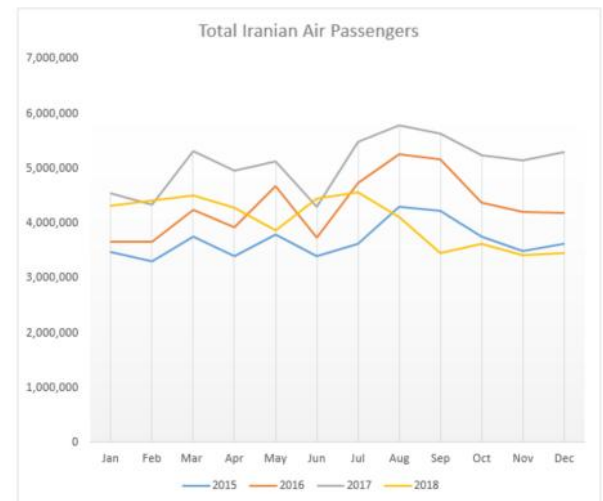
* Includes domestic and international carriers.

Sources: Iran Civil Aviation Organization; Iran Airports and Air Navigation Company

<https://www.washingtoninstitute.org/uploads/Images/Charts/iran-airline-charts-nadimi-POL3108v2-large.pdf>

<https://www.washingtoninstitute.org/uploads/Images/Charts/iran-airline-charts-nadimi-POL3108v2-large.pdf>

<https://www.washingtoninstitute.org/uploads/Images/Charts/iran-airline-charts-nadimi-POL3108v2-large.pdf>



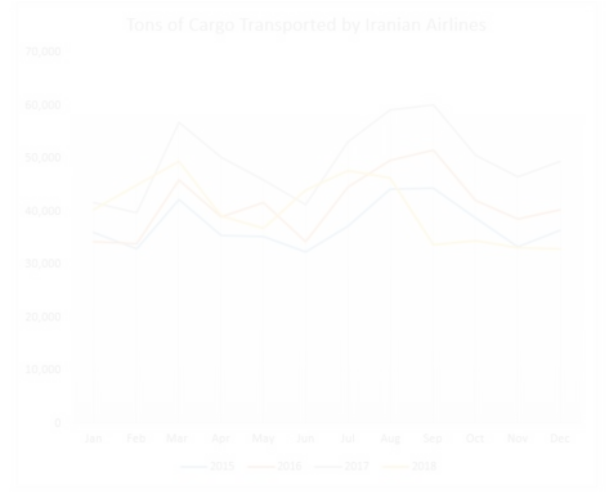
* Includes domestic and international carriers.

Sources: Iran Civil Aviation Organization; Iran Airports and Air Navigation Company

<https://www.washingtoninstitute.org/uploads/Images/Charts/iran-airline-charts-nadimi-POL3108v2-large.pdf>

<https://www.washingtoninstitute.org/uploads/Images/Charts/iran-airline-charts-nadimi-POL3108v2-large.pdf>

<https://www.washingtoninstitute.org/uploads/Images/Charts/iran-airline-charts-nadimi-POL3108v2-large.pdf>

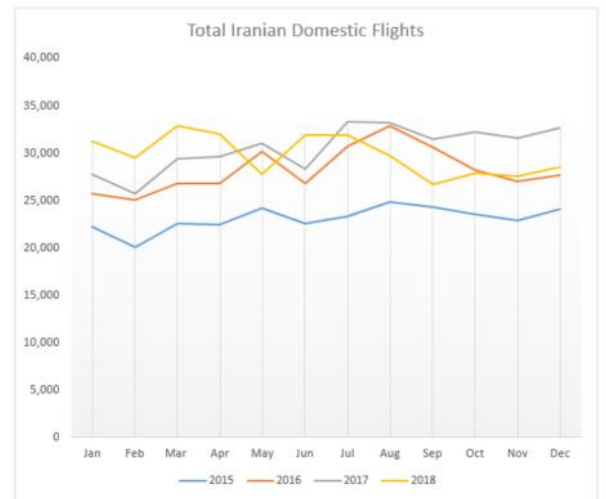


Sources: Iran Civil Aviation Organization, Iran Airports and Air Navigation Company

(<https://www.washingtoninstitute.org/uploads/Images/Charts/iran-airline-charts-nadimi-POL3108v2-large.pdf>)

(<https://www.washingtoninstitute.org/uploads/Images/Charts/iran-airline-charts-nadimi-POL3108v2-large.pdf>)

(<https://www.washingtoninstitute.org/uploads/Images/Charts/iran-airline-charts-nadimi-POL3108v2-large.pdf>)



Sources: Iran Civil Aviation Organization; Iran Airports and Air Navigation Company

كما تكّدت شركات الطيران الإيرانية تكاليف باهظة من خلال صيانة أساطيلها المتقادمة بنفسها ويعزى ذلك جزئياً إلى قيامها بذلك بشكل غير فعال للغاية فعلى سبيل المثال لقطاع الطيران في البلاد موظف واحد على جدول الرواتب لكل مقعد متوافر في الطائرة مما يشير إلى تكاليف مرتفعة مخصصة للموارد البشرية على نحو غير منظم

كذلك تحرق الطائرات القديمة وقوداً بكميات أكبر فشرركات الطيران الإيرانية تستهلك حالياً أكثر من 5 ملايين لتر من الوقود يومياً في زيادة بواقع 1.5 مرة عن المعايير الدولية كما زادت طهران مؤخراً إنتاج وقود الطائرات في خمس مصافي تكرير للنفط لتلبية الطلب المحلي لكن العقوبات تحظر على النظام تصدير أي كميات وقود فائضة للتعويض عن التكاليف المتزايدة (باستثناء الشحنات المحدودة إلى أفغانستان وكردستان العراق وأرمينيا).

ووفقاً للإحصاءات الصادرة عن سلطات الطيران الإيرانية تراجع كل من عمليات المطارات وعدد المسافرين بنسبة 11 في المائة في الجزء الأكبر من العام الماضي مقارنة بعام 2017. وشهدت الفترة الممتدة من آذار/مارس إلى حزيران/يونيو انخفاضاً بمتوسط 6 في المائة في رحلات المسافرين (8 بالمائة للرحلات الدولية) إلى جانب انخفاض بنسبة 9 في المائة في عدد المسافرين على متن الرحلات المجدولة وبذورها شهدت رحلات الشحن انخفاضاً بنسبة 7 في المائة

إن هذه المشاكل - المترافقة مع واقع انخفاض سفر الإيرانيين إلى الخارج بشكل كبير بسبب ارتفاع أسعار تذاكر السفر وارتفاع تكاليف المعيشة - تعني أن "هيئة الطيران المدني" لن تكون قادرة على الوفاء بخططها الرئيسية الرامية إلى التوسع إلى وجهات دولية وتشكل فنزويلا الاستثناء الوحيد لشركة "ماهان" سيّرت أولى رحلاتها المباشرة إلى كاراكاس في الثامن من نيسان/أبريل كما تأمل إيران في ترسيخ خدمة منتظمة لها هناك قريباً

رسوم التحليق الإضافية

من المتوقع أن تخسر الحكومة الإيرانية بعضاً من دخلها من رسوم التحليق وتفيد بعض التقارير إن أكثر من 1200 طائرة تحلق فوق إيران يومياً وقد تمّ تحويل العديد منها إلى هناك من مناطق نزاع إقليمية في السنوات الأخيرة وتحصل إيران سنوياً مبلغاً ضخماً من هذه الممارسة يناهز 800 مليون دولار حيث تتقاضى حوالي 1200 دولار لكل ساعة تحليق فوق أراضيها أو زيادة بنسبة 20 في المائة بالمقارنة مع الدول المجاورة

وهذا العام تراجع عمليات التحليق فوق الأجواء الإيرانية بمعدل 15 في المائة مقارنة بعام 2018 حتى ظل الإضافة المؤقتة لما يصل إلى مائة رحلة إضافية بسبب الأزمة الهندية - الباكستانية التي اندلعت مؤخراً ويمكن توقّع استمرار هذا الاتجاه إذ أن المزيد من شركات الطيران تسلك مجدداً طريقاً أقصر فوق شرق العراق من أجل

الخاتمة

حققت العقوبات الأمريكية المفروضة على قطاع الطيران الإيراني نتائج متباينة حتى الآن. فمن الواضح أن القطاع يواجه صعوبات تشغيلية مرتبطة بشكل مباشر وغير مباشر بالعقوبات. ومع ذلك، فقد أظهر أيضاً قدرة على المقاومة، حيث وجد مراراً وتكراراً سبلاً لتسيير الرحلات بوتيرة شبه طبيعية. بيد لا يزال علينا الانتظار لرؤية كيف ستتعامل إيران مع الحاجة إلى وقف قسم كبير من أسطولها العامل خلال السنوات الثلاث المقبلة مع تجنّب أي تعثرات كبيرة. خاصة إذا كانت العقوبات الجديدة تستهدف توفير الوقود لجميع شركات الطائرات الإيرانية في المطارات الدولية.

وأخيراً، يتعين على واشنطن أيضاً أن تأخذ في الاعتبار الإيرادات الكبيرة التي لا تزال تحققها طهران من الرسوم الإضافية المفروضة على التحليق فوق أجوائها والتي يساعد جزء منها في تمويل جيشها. والآن وقد أصبح المجال الجوي العراقي مفتوحاً بالكامل أمام التحليق الدولي، على الحكومة الأمريكية الضغط على شركات الطيران من أجل التقليل من استخدام المجال الجوي الإيراني.

❖ فرزين نديمي هو زميل مشارك في معهد واشنطن ومتخصص في شؤون الأمن والدفاع المتعلقة بإيران ومنطقة الخليج.

موصى به



BRIEF ANALYSIS

[Iran Takes Next Steps on Rocket Technology](#)

//

Farzin Nadimi

(/policy-analysis/iran-takes-next-steps-rocket-technology)



تحليل موجز

[السعودية تُعدّل تاريخها وتقلص من دور الوهابية](#)

فبراير

سايمون هندرسون

(ar/policy-analysis/alswdyt-tudwl-tarykhha-wtqlws-mn-dwr-alwhabyt/)



BRIEF ANALYSIS

[Targeting the Islamic State: Jihadist Military Threats and the U.S. Response](#)

February 16, 2022, starting at 12:00 p.m. EST (1700 GMT)

Ido Levy

Craig Whiteside

(/policy-analysis/targeting-islamic-state-jihadist-military-threats-and-us-response)

[\(ar/policy-analysis/alarhab/\) الإرهاب](#)

[\(ar/policy-analysis/antshar-alarasht/\) انتشار الأسلحة](#)

[\(ar/policy-analysis/altaqt-walaqtsad/\) الطاقة والاقتصاد](#)

[\(ar/policy-analysis/alsyast-alamrykyt/\) السياسة الأمريكية](#)

المناطق والبلدان

[\(ar/policy-analysis/ayran/\) إيران](#)