

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

٥٠ / ١٤١٧

٧٨٧٢٣٩



دانشگاه تربیت مدرس

دانشکده فنی و مهندسی

گروه راه و ترابری

پایان نامه دوره کارشناسی ارشد

ارائه مدل امکان سنجی راه اندازی

شرکت های هوایی کم هزینه (LCC) در ایران

استاد راهنما:

آقای دکتر محمود صفارزاده

سید طه فهری ۸۳۶۷۴۱۰۳۶

بهار ۱۳۸۶

۹۳۲۷۸

کتابخانه تخصصی
دانشگاه تربیت مدرس

۱۳۸۷ / ۱۲ / ۰۵

دستور العمل حق مالکیت مادی و معنوی در مورد نتایج پژوهشهای علمی دانشگاه تربیت مدرس

مقدمه: با عنایت به سیاست های پژوهشی دانشگاه در راستای تحقق عدالت و کرامت انسانها که لازمه شکوفایی علمی و فنی است و رعایت حقوق مادی و معنوی دانشگاه و پژوهشگران لازم است اعضای هیات علمی دانشجویان دانش آموختگان و دیگر همکاران طرح در مورد نتایج پژوهشهای علمی که تحت عناوین پایان نامه و رساله و طرحهای تحقیقاتی با هماهنگی دانشگاه انجام شده است موارد ذیل را رعایت نمایند:

ماده ۱: حقوق مادی و معنوی پایان نامه ها / رساله های مصوب دانشگاه متعلق به دانشگاه است و هر گونه بهره برداری از آن باید با ذکر نام دانشگاه و رعایت آیین نامه ها و دستورالعمل های مصوب دانشگاه باشد.

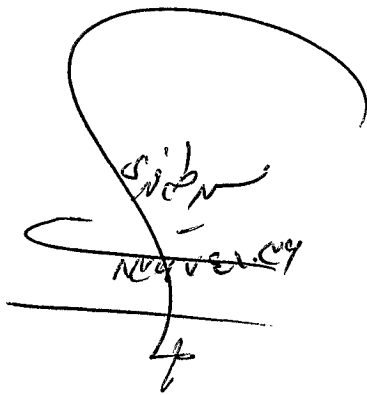
ماده ۲- انتشار مقاله یا مقالات مستخرج از پایان نامه / رساله به صورت چاپ در نشریات علمی و یا ارائه در مجامع علمی می باید به نام دانشگاه بوده و استاد راهنما نویسنده مسئول مقاله باشند.

تبصره: در مقالاتی که پس از دانش آموختگی بصورت ترکیبی از اطلاعات جدید و نتایج حاصل از پایان نامه / رساله نیز منتشر می شود نیز باید نام دانشگاه درج شود.

ماده ۳- انتشار کتاب حاصل از نتایج پایان نامه / رساله و تمامی طرحهای تحقیقاتی دانشگاه باید با مجوز کتبی صادره از طریق حوزه پژوهشی دانشگاه و بر اساس آیین نامه های مصوب انجام می شود.

ماده ۴- ثبت اختراع و تدوین دانش فنی و یا ارائه در جشنواره های ملی، منطقه ای و بین المللی که حاصل نتایج مستخرج از پایان نامه / رساله و تمامی طرح های تحقیقاتی دانشگاه باید با هماهنگی استاد راهنما یا مجری طرح از طریق حوزه پژوهشی دانشگاه انجام گیرد.

ماده ۵- این دستورالعمل در ۵ ماده و یک تبصره در تاریخ ۱۳۸۴/۴/۲۵ در شورای پژوهشی دانشگاه به تصویب رسید و از تاریخ تصویب لازم الاجرا است و هر گونه تخلف از مفاد این دستورالعمل، از طریق مراجع قانونی قابل پیگیری خواهد بود.



سید علی
۱۳۸۴/۴/۲۵

تقديم به

زحمتكشان صنعت حمل و نقل هوایی کشور

با تشکر از زحمات استاد گرانقدر آقای دکتر صفارزاده

9

با تشکر از رهنمودهای کارشناسان محترم شرکت هواپیمایی ایزآن ایر

چکیده

بررسی اجمالی وضعیت کنونی سیستم حمل و نقل هوایی کشور و مقایسه آن با معیارهای جهانی نشان می دهد که در حال حاضر از نظر سیستم مدیریتی و نیز بهره برداری از امکانات و فرصت های موجود، ضعف های آشکار و نهان زیادی وجود دارد. وجود فرودگاههای فراوان، ارتباط اقتصادی و اجتماعی شهرهای بزرگ، تأسیس و پیشرفت مناطق ویژه اقتصادی و انرژی و رشد مثبت اقتصادی کشور، از پارامترهای مثبت برای پیشرفت صنعت حمل و نقل هوایی کشور می باشد. مشکلات فراوان سیستم حمل و نقل جاده ای و نیز فرسودگی و عدم رشد چشمگیر حمل و نقل ریلی، لزوم نگاه ویژه به حمل و نقل هوایی را روشن می سازد. سیستم حمل و نقل هوایی در قیاس با دو سیستم دیگر، به کمترین میزان سرمایه گذاری نیازمند است و تنها با رفع برخی محدودیت ها و نیز ورود ناوگان جدید دچار تحول خواهد شد و می تواند بیشترین خدمات را به شهروندان ارائه نماید.

از آنجا که تأسیس و گسترش روزافزون شرکت های هوایی کم هزینه شرایط را برای صنعت حمل و نقل هوایی در نقاط مختلف جهان بوجود آورده است، انتظار می رود با راه اندازی این سیستم در کشور شرایط بهبود وضعیت فعلی این صنعت فراهم گردد.

این تحقیق درصدد است تا ضمن بررسی شرایط اقتصادی و اجتماعی کشور برای فعالیتهای شرکت های هوایی کم هزینه، مناسب ترین مدل عملکردی را برای فعالیت آنان ارائه کند. بدین منظور مطالعات از دو دیدگاه ارزیابی اقتصادی و نظرسنجی مسافری صورت گرفته و نتایج آن در ارائه مدل فنی-اقتصادی راه اندازی شرکت های هوایی کم هزینه مورد استفاده قرار گرفته است. براساس یافته های این تحقیق، امکان اجرای ویژگیهای عملیاتی مدل فنی-اقتصادی شرکت های هوایی کم هزینه، تنها در بخش ناوگان قابل اجرا نمی باشد. در مورد ویژگیهای خدماتی، عدم تبعیت از مدل به دو بخش لغو بلیت و سرویس در پرواز خلاصه می گردد. با توجه به تفاوت های مدل پیشنهاد شده برای راه اندازی در ایران با مدل اصلی شرکت های کم هزینه، می توان نمره بالایی از نظر تبعیت از مدل اصلی برای آن در نظر گرفت.

کلید واژه: حمل و نقل هوایی- شرکت های هوایی کم هزینه- مدل

فهرست مطالب

صفحه	عنوان
۱.....	فصل اول: کلیات.....
۱.....	۱-۱ مقدمه.....
۲.....	۲-۱ ضرورت انجام تحقیق.....
۴.....	۳-۱ تعریف موضوع.....
۷.....	۴-۱ ایده و هدف.....
۸.....	۵-۱ حوزه مطالعاتی.....
۸.....	۶-۱ فرضیات تحقیق.....
۹.....	۷-۱ موانع و محدودیتها.....
۱۰.....	۸-۱ ساختار پایان نامه.....
۱۲.....	فصل دوم: پیشینه تحقیق.....
۱۲.....	۱-۲ مقدمه.....
۱۲.....	۱-۲ نظرسنجی مسافری در تایوان.....
۱۳.....	۱-۱-۲ تجزیه و تحلیل اطلاعات مسافری.....
۱۴.....	۲-۱-۲ پارامترهای اصلی برای انتخاب شرکت هواپیمایی.....
۱۵.....	۲-۲ درک مسافران از خطوط هوایی کم هزینه و خطوط هوایی با سرویس کامل.....
۱۵.....	۱-۲-۲ مقدمه.....
۱۶.....	۲-۲-۲ روش انجام تحقیق.....
۱۷.....	۳-۲-۲ یافته های تحقیق.....

- ۱۹..... ۴-۲-۲ هدف سفر.
- ۲۱..... ۵-۲-۲ روش خرید بلیت.
- ۲۳..... ۶-۲-۲ بهای بلیت.
- ۲۴..... ۷-۲-۲ دلیل انتخاب شرکت هوایی.
- ۲۶..... ۳-۲ مدل اقتصادی شرکت های کم هزینه.
- ۲۸..... ۴-۲ انواع مدل های اقتصادی شرکتهای کم هزینه.
- ۳۱..... ۵-۲ رابطه موفقیت شرکتهای کم هزینه با میزان تبعیت از مدل اصلی.
- ۳۳..... ۱-۵-۲ تبعیت در طرح محصول.
- ۳۴..... ۲-۵-۲ تبعیت در طرح عملیاتی.
- ۳۶..... ۳-۵-۲ رابطه تبعیت از مدل اصلی کم هزینه با سود دهی.
- ۳۸..... ۶-۲ تقاضا و عرضه.
- ۳۸..... ۱-۶-۲ عوامل موثر بر تقاضا.
- ۳۸..... ۱-۱-۶-۲ میانگین سطح درآمد.
- ۳۹..... ۲-۱-۶-۲ جمعیت.
- ۴۰..... ۳-۱-۶-۲ بهای کالا یا خدمات مشابه.
- ۴۰..... ۴-۱-۶-۲ سلیقه و رغبت جامعه.
- ۴۰..... ۵-۱-۶-۲ عوامل خاص.
- ۴۱..... ۲-۶-۲ عوامل موثر بر عرضه.
- ۴۱..... ۱-۲-۶-۲ تکنولوژی.
- ۴۲..... ۲-۲-۶-۲ هزینه.

- ۴۲..... ۳-۲-۶-۲ بهای کالا و خدمات مشابه.
- ۴۲..... ۴-۲-۶-۲ سیاست های دولت.
- ۴۳..... ۵-۲-۶-۲ عوامل خاص.
- ۴۴..... ۷-۲ مطالعات اقتصادی راه اندازی.
- ۴۵..... ۱-۷-۲ هزینه های عملیاتی مستقیم.
- ۴۵..... ۱-۱-۷-۲ هزینه عملیات پروازی.
- ۴۵..... ۲-۱-۷-۲ سوخت و روغن.
- ۴۶..... ۳-۱-۷-۲ عوارض خدمات فرودگاهی.
- ۴۶..... ۴-۱-۷-۲ عوارض حین پرواز.
- ۴۷..... ۵-۱-۷-۲ بیمه.
- ۴۷..... ۶-۱-۷-۲ کرایه یا اقساط هواپیما.
- ۴۸..... ۷-۱-۷-۲ نگهداری و تعمیرات.
- ۴۹..... ۸-۱-۷-۲ استهلاك.
- ۵۰..... ۲-۷-۲ هزینه های عملیاتی غیر مستقیم.
- ۵۰..... ۱-۲-۷-۲ ایستگاه و خدمات زمینی.
- ۵۱..... ۲-۲-۷-۲ خدمات مسافری.
- ۵۲..... ۳-۲-۷-۲ فروش و رزرواسیون بلیت.
- ۵۲..... ۴-۲-۷-۲ تبلیغات و بازاریابی.
- ۵۲..... ۵-۲-۷-۲ هزینه های عمومی و اداری.
- ۵۳..... ۶-۲-۷-۲ سایر هزینه ها.

فصل سوم: روش تحقیق.....	۵۴
۱-۳ مقدمه.....	۵۴
۱-۱-۳ نظرسنجی مسافری.....	۵۴
۱-۱-۱-۳ هدف از نظرسنجی.....	۵۴
۲-۱-۱-۳ سؤالات نظرسنجی.....	۵۶
۲-۳ ارزیابی اقتصادی.....	۶۴
۱-۲-۳ روش بازگشت سرمایه.....	۶۵
۲-۲-۳ روش ارزش خالص فعلی.....	۶۵
۳-۲-۳ روش نرخ بازگشت داخلی سرمایه.....	۶۶
۴-۲-۳ مقایسه روشها.....	۶۷
۳-۳ تعریف ضریب همبستگی کندال.....	۶۸
فصل چهارم: آنالیز و نتایج تحقیق.....	۷۰
۱-۴ مقدمه.....	۷۰
۲-۴ نتایج آماری نظرسنجی.....	۷۰
۱-۲-۴ تحلیل شرایط حمل و نقل هوایی کشور برای راه اندازی شرکتهای کم هزینه.....	۷۲
۱-۱-۲-۴ دلایل انتخاب شرکت هواپیمایی.....	۷۲
۲-۱-۲-۴ فاکتورهای انتخاب شرکت هواپیمایی.....	۷۴
۳-۱-۲-۴ مطلوبیت مدل فنی - اقتصادی شرکتهای کم هزینه.....	۷۶
۲-۲-۴ رابطه درآمد با تناوب سفر.....	۸۰
۳-۴ مدل فنی - اقتصادی شرکت های هوایی کم هزینه مطابق با شرایط ایران.....	۸۱

- ۸۴..... ۱-۳-۴ نحوه ارائه سرویس
- ۸۶..... ۲-۳-۴ ویژگیهای عملیاتی
- ۸۹..... ۴-۴ مطالعه موردی
- ۸۹..... ۱-۴-۴ مقدمه
- ۸۹..... ۲-۴-۴ انتخاب مسیر
- ۹۰..... ۳-۴-۴ مسافت
- ۹۰..... ۴-۴-۴ حجم مسافر
- ۹۲..... ۵-۴ مطالعات اقتصادی
- ۹۲..... ۱-۵-۴ برآورد هزینه ها
- ۹۴..... ۲-۵-۴ مبنای محاسبه هزینه های مستقیم
- ۹۴..... ۳-۵-۴ مبنای محاسبه هزینه های غیرمستقیم
- ۹۵..... ۴-۵-۴ ارزیابی دوره پنج ساله راه اندازی
- ۱۰۲..... فصل پنجم: نتیجه گیری و ارائه پیشنهادها
- ۱۰۲..... ۱-۵ مقدمه
- ۱۰۳..... ۲-۵ ارائه نتایج
- ۱۰۴..... ۳-۵ پیشنهادها

فهرست جداول

صفحه	عنوان
۲۰	جدول ۱-۲ اهداف سفر برای چهار شرکت هوایی
۲۲	جدول ۲-۲ درصد استفاده از کانالهای مختلف فروش
۲۷	جدول ۳-۲ مدل اقتصادی شرکت هواپیمایی سوت وست
۳۳	جدول ۴-۲ خدمات ارائه شده توسط برخی شرکتهای کم هزینه
۳۸	جدول ۵-۲ عوامل موثر بر میزان تقاضا
۴۱	جدول ۶-۲ عوامل موثر بر میزان عرضه
۴۴	جدول ۷-۲ هزینه های مستقیم و غیر مستقیم شرکت های هواپیمایی
۸۰	جدول ۱-۴ محاسبه تاوکندال
۸۳	جدول ۲-۴ مدل پیشنهادی برای فعالیت شرکتهای کم هزینه در ایران
۹۰	جدول ۳-۴ مسافت های هوایی بین چند شهر اصلی کشور
۹۱	جدول ۴-۴ حجم مسافر فرودگاه های اصلی کشور
۹۱	جدول ۵-۴ حجم مسافر و تعداد پرواز مسیرهای اصلی کشور
۹۳	جدول ۶-۴ درصد هزینه های عملیاتی شرکت های هوایی کم هزینه
۹۴	جدول ۷-۴ مبنای محاسبه هزینه های مستقیم به ازای یک ساعت پرواز
۹۵	جدول ۸-۴ مبنای محاسبه هزینه های غیر مستقیم
۹۶	جدول ۹-۴ اطالات پرواز برای دوره پنج ساله
۹۷	جدول ۱۰-۴ هزینه های عملیاتی مستقیم برای دوره پنج ساله
۹۸	جدول ۱۱-۴ هزینه های عملیاتی غیرمستقیم برای دوره پنج ساله
۹۹	جدول ۱۲-۴ میانگین هزینه ها، درآمدها و سودها به ازای هر مسافر

فهرست اشکال

صفحه	عنوان
۱۳.....	شکل ۱-۲ دلایل مسافران برای انتخاب شرکت هوایی.....
۱۵.....	شکل ۲-۲ مهمترین فاکتورها در انتخاب شرکت هوایی.....
۲۴.....	شکل ۳-۲ انتخاب شرکت هوایی تنها به دلیل بهای بلیت.....
۲۵.....	شکل ۴-۲ دلایل انتخاب مسافران دو شرت ارلینگوس و مالزیا.....
۳۴.....	شکل ۵-۲ میزان تبعیت شرکتهای کم هزینه از مدل اصلی در ویژگیهای خدماتی.....
۳۵.....	شکل ۶-۲ میزان تبعیت شرکتهای کم هزینه از مدل اصلی در ویژگیهای عملیاتی.....
۳۶.....	شکل ۷-۲ مقایسه میزان تبعیت شرکتهای کم هزینه با میزان سوددهی.....
۳۹.....	شکل ۸-۲ نمودار قیمت - تقاضا.....
۵۵.....	شکل ۱-۳ روش دستیابی به مدل کم هزینه برای راه اندازی در ایران.....
۷۱.....	شکل ۱-۴ توزیع اهداف سفر.....
۷۱.....	شکل ۲-۴ توزیع تناوب سفر.....
۷۳.....	شکل ۳-۴ دلیل انتخاب شرکت هواپیمایی در این پرواز.....
۷۵.....	شکل ۴-۴. مهمترین فاکتورهای انتخاب شرکت هواپیمایی از دیدگاه مسافران.....
۷۷.....	شکل ۴-۵. شرایط قابل قبول برای خرید بلیت ارزان از دیدگاه مسافران.....
۷۹.....	شکل ۴-۶. مدت زمان قابل تحمل برای پروازهای بدون خدمات.....
۷۹.....	شکل ۴-۷. بهای مطلوب بلیت برای پروازهای بدون خدمات.....
۱۰۰.....	شکل ۴-۸ نمودار میزان درآمد و هزینه سالانه.....
۱۰۰.....	شکل ۴-۹ نمودار میزان سرمایه گذاری و میزان سود.....
۱۰۱.....	شکل ۴-۱۰ نمودار نرخ بازگشت داخلی سرمایه.....

فصل اول

کلیات

۱-۱ مقدمه

حمل و نقل یکی از نیازهای اولیه انسان است که با توسعه اقتصادی و اجتماعی، دامنه بسیار گسترده‌ای پیدا کرده و امروزه جزو یکی از مظاهر تمدن و پیشرفت به شمار می‌رود. عقیده بعضی بر این است که جهش اقتصادی کشورهای توسعه یافته، به دلیل اتخاذ روش‌های صحیح حمل و نقلی بوده است. اهمیت حمل و نقل به قدری شایان توجه است که بعضی متخصصان اقتصاد آن را کالبد توسعه و برخی دیگر آن را ستون فقرات توسعه می‌دانند [1].

یکی از مهمترین عوامل زیربنایی برای توسعه هر کشور، وجود یک شبکه کارا و مناسب به منظور رفع نیازهای حمل و نقل آن کشور است. به طور کلی حمل و نقل در جهت رفع نیازهای مختلف ارتباطی، اقتصادی و اجتماعی صورت می‌گیرد و تقاضای آن از تقاضای سایر بخشها است [2].

در طول سالیان گذشته سرمایه گذاری سنگینی در بخش حمل و نقل انجام شده و از پیچیده ترین تکنیکها و تجهیزات و تخصصها بهره برداری شده تا کالاهای تولیدی از مراکز تولید تا بازار مصرف با حداقل خسارات و ضایعات و در حداقل زمان انتقال یابند و انسانها نیز بتوانند با بهترین شرایط از شهری که در آنها به سر می‌برند، خود را به مقاصد مورد نظر برسانند.

حمل و نقل هوایی ابتدا در داخل کشورها برقرار شد و روز به روز رونق پیدا کرد و سپس با تولید هواپیماهای مدرن تر و با فن آوری و برد بیشتر، پرواز بین کشورهای مهم جهان امکان پذیر گشت. تا قبل از جنگ جهانی دوم تکامل حمل و نقل هوایی بین المللی و نیز حجم خدمات هوایی، آنچنان نبود که بتواند تاثیر قابل توجهی بر اقتصاد جهان و بازرگانی بین المللی داشته باشد. حال آنکه امروزه علیرغم نوپا بودن صنعت حمل و نقل هوایی در مقایسه با سایر سیستم های حمل و نقل همچون ریلی و دریایی، این صنعت به واسطه خصوصیات بی نظیرش در مقایسه با سایر امکانات حمل و نقلی از جایگاه خاصی برخوردار شده است [3].

با توجه به این جایگاه خاص تاکنون در سطح جهان مطالعات و تحقیقات گسترده ای در رابطه با این شاخه حمل و نقل و این صنعت عظیم در رشته های مختلف علوم انجام گرفته است، به طوری که رشد مقالات علمی چاپ شده در این زمینه به وضوح گواه این حقیقت است. متخصصان و برنامه ریزان حمل و نقل مدل های متنوعی را با هدف بهینه سازی بهره وری از ناوگان شرکتهای هوایی جهان و کاستن از هزینه های بسیار زیاد موجود ارائه داده اند. همچنین مطالعاتی جهت توسعه شرکتهای هوایی و مطالعات اقتصادی برای ایجاد مسیرهای جدید مسافری و باری، تعمیر و نگهداری توسعه فرودگاهها، کاهش هزینه های پروازی و اداری و در نتیجه کاهش قیمت تمام شده بلیت هواپیما انجام گرفته است.

۲-۱ ضرورت انجام تحقیق

گسترش روزافزون تأسیس و فعالیت شرکت های هوایی کم هزینه^۱ در آمریکا، اروپا و در ادامه در جنوب شرق آسیا، بررسی شرایط تأسیس این شرکتهای هواپیمایی در سایر کشورها به صورت امری اجتناب ناپذیر تبدیل نموده است.

1. Low Cost Carrier (LCC)

در ایران، فعالیت صنعت هواپیمایی در بخش تجاری در سال ۱۹۵۰ میلادی و با تأسیس شرکت هواپیمایی ایران ایر آغاز گردید. سطح فعالیت این شرکت در دهه ۷۰ میلادی در مقایسه با شرکتهای هواپیمایی سایر کشورها از وضعیت مطلوبی برخوردار بود. در دهه های ۸۰ و ۹۰ میلادی با شروع جنگ در ادامه تبعات و خسارتهای ناشی از آن، نه تنها موجب دور ماندن صنعت هواپیمایی ایران از تحولات جهانی این صنعت شده است، بلکه دستاوردهای دهه ۷۰ میلادی را نیز به مرور از بین برده است. این تاریخچه بالطبع مشکلاتی را در برابر موفقیت شرکت های هوایی در ایران به وجود آورده است.

مهیا نشدن شرایط برای اصلاح ساختار حمل و نقل هوایی در کشور، موجب رشد شرکتهای هوایی دولتی و عدم تمایل بخش خصوصی به وارد شدن به بازار شده است. به دلیل ناکارآمدی این شرکت ها، دولت مجبور به ارائه تسهیلات و یارانه های گوناگون به آنها شده و در نتیجه فعالیت بخش خصوصی بی هیچ کمک و تسهیلاتی از سوی دولت، با خطرات و ریسک های زیادی روبرو گشته است، تا آنجایی که بر اساس آمار سال ۱۳۸۴ سازمان هواپیمایی کشوری از مجموع ۱۴۴۵۰ صندلی قابل استفاده، ۱۱۹۱۲ صندلی متعلق به شرکت های دولتی، نظامی و زیر مجموعه آنها بوده و تنها ۲۵۳۸ صندلی به بخش خصوصی تعلق دارد. این آمار نشانگر تسلط کامل بخش دولتی در صنعت حمل و نقل هوایی کشور است.

مشکلاتی که به شرکت های هواپیمایی دولتی در ایران و در اکثر کشورهای جهان با آن روبرو هستند عمدتاً یکسان بوده ولی شدت و درجات آن متفاوت است. از این میان می توان به سیاسی بودن این شرکت و تغییرات گسترده در سطح مدیریتی پرسنل زیاد، ناوگان فرسوده و ناکارآمد و سطح خدمات پایین این شرکتهای، اشاره کرد.

بی شک راه حل برون رفت از شرایط فعلی، اهتمام به گسترش فعالیت بخش خصوصی و توجه به تحولات جهانی و نوآوری های صنعت حمل و نقل هوایی است. امروزه در ایران با توجه به توان مالی و قدرت خرید توده جامعه و گسترش تعاملات شهرها و بخش های مختلف کشور از طرفی و وضعیت بحرانی صنعت حمل و نقل هوایی کشور از طرف دیگر، بهترین راه حل برای رفع این مشکل، مهیا نمودن شرایطی جهت ارائه بلیت فراوان و ارزان قیمت به شهروندان می باشد.

۱-۳ تعریف موضوع

امروزه در دنیا، تحقیقات وسیعی پیرامون مسایل اقتصادی و تحلیل های مربوطه، حتی در پروژه های با مقیاس کوچک انجام می گیرد؛ چرا که شرایط اقتصادی حال حاضر دنیا دارای جهت گیریهای رقابتی و بر اساس مزیت های نسبی است. از پیامدهای چنین ساختاری محدود شدن زمینه فعالیت و کاهش سود مورد انتظار و بالطبع گرایش به سمت انجام تحلیل های اقتصادی، به منظور تصمیم گیریهای مدیریتی بوجود آمده است.

در ایران به دلیل ساختار حاکمیت دولتی و وجود انحصار در اکثر زمینه ها، سرمایه گذاریهای گذشته عموماً بدون توجه لازم به اقتصادی بودن فعالیتها صورت گرفته، و حتی در صورت وجود الزام برای توجیه پذیر بودن طرح، چنین تحلیلی نیز با پیش فرض هایی که عموماً ناشی از فشارهای سیاسی می باشد، تهیه و تدوین گردیده است. لذا شناخت ابعاد و جنبه های مختلف سرمایه گذاری در صنعت حمل و نقل هوایی از ضروریات محسوب می شود. فعالیت در صنعت حمل و نقل هوایی و به طور دقیق تر در بخش شرکت های کم هزینه بیشتر توسط بخش خصوصی مقدور خواهد بود ولی با توجه به لزوم حمایت دولت از سرمایه گذاران خصوصی در این بخش بررسی همه جانبه اقتصادی و اجتماعی آن می تواند لزوم حمایت دولت را بیش از پیش روشن تر سازد.

نکته مهم در بررسی فنی - اقتصادی یک طرح نوپا، نوع نگاه از منظر دولتی یا خصوصی به آن می باشد. علت این امر را می توان در پر اهمیت بودن مسائلی و یا بی اهمیت بودن مسائل دیگر از نگاه دولتی و خصوصی، جستجو کرد. به طور مثال تاثیر ایجاد خطوط ریلی و هوایی بر شبکه جاده ای و یا ایجاد اشتغال و افزایش سرمایه گذاری در بخش های مختلف از مواردی هستند که برای دولت بسیار پر اهمیت بوده ولی در بررسی فنی - اقتصادی بخش خصوصی جایگاهی ندارد. از طرف دیگر دیدگاه صرفاً اقتصادی از منظر بخش خصوصی و قدرت به مراتب پایین تر در ریسک پذیری لزوم نگاه ریز بینانه تر این بخش را به مسائل اقتصادی نشان می دهد.

عامل دیگر در موفقیت یک طرح اقتصادی، میزان مقبولیت محصول (کالا و یا خدمات) از جانب مشتریان می باشد. امروزه، شرکتهای موفق با تشخیص سلیق و نیازهای مشتریان خود، سعی در ارائه مطلوب ترین خدمات به مشتریان خود دارند.

افزایش رقابت بین شرکتهای هوایی و بویژه شرکت های کم هزینه، موجب افزایش خدمات ارائه شده توسط آنها گردیده است. البته، می توان نشان داد که میزان موفقیت مدل های اقتصادی مختلف، یکسان نمی باشد، و لازم است با توجه به شرایط اقتصادی و اجتماعی هر جامعه، مدلی مناسب طراحی شود. منظور از طراحی مدل، مشخص نمودن نحوه ارائه خدمات و تعیین ویژگیهای عملکردی و عملیاتی می باشد.

به منظور ارزیابی اقتصادی طرح، می بایست کل هزینه های عملیاتی طرح را که به دو بخش مستقیم و غیرمستقیم تقسیم می گردد، مورد بررسی قرار داد، و میزان سوددهی و یا بازگشت سرمایه را در دوره طرح محاسبه نمود.

برای طراحی مدل فنی - اقتصادی شرکت های کم هزینه، می توان از روش های نظرسنجی رایج بهره جست؛ بدین صورت که میزان اهمیت شاخص هایی که می تواند در کاهش و یا افزایش میزان هزینه

و همچنین در مقبولیت خدمات مؤثر باشد، تعیین می گردد. متداولترین روش، انجام نظرسنجی و تجزیه و تحلیل نتایج آن می باشد.

از دیدگاه اقتصادی، صنعت حمل و نقل هوایی از موقعیت پر خطری برخوردار است. مابین سالهای ۱۹۴۷ و ۲۰۰۰ درآمد حاصله از این صنعت تنها مقدار کمی بیشتر از هزینه های عملیاتی آن بوده است، که نتیجتاً بازگشت سرمایه ای کمتر از یک درصد به دنبال داشته است. اگر میزان سرمایه از دست رفته این صنعت را به صورت تجمعی بعد از واقعه ۱۱ سپتامبر محاسبه کنیم نرخ بازگشت سرمایه منفی خواهد شد. با نمایان شدن بعضی از مسائل مهم زیربنایی، بیشتر گردانندگان اصلی فرودگاهها، راههایی برای به دست آوردن سودهای واقعی و پایدار به کار بردند. نگاه دقیق بر دوره قبل از آزادسازی و حذف مقررات در حمل و نقل هوایی، نشان دهنده بی کفایتی قابل توجه در مدیریت صنعت هوایی می باشد. اجرای قانون هزینه بعلاوه سود شرکت (برای محاسبه قیمت بلیت)، بعلاوه، یارانه های دولتی و نیز توافقات حمایتی دوطرفه میان سازمان های هواپیمایی مختلف، شرکت های بزرگ را از نیاز به رقابت برای جذب مشتری و جلوگیری از ورشکستگی فارغ ساخته بود، و عاملی برای تلاش شرکت های هوایی برای بالا بردن بازده و رقابتی کردن بازار بلیت و خدمات وجود نداشت. شرکت های هوایی به جای بالا بردن بازده کاری کارمندان و اصلاح مشکلات زیر بنایی خود به منظور کاهش هزینه ها، افزایش در میزان هزینه های عملیاتی اعم از دستمزد کارکنان، هزینه های فرودگاهی و غیره را با افزودن بر بهای بلیت، مستقیماً به سمت مسافران منتقل می کردند. این فرآیند باعث از بین رفتن انگیزه تمامی مسئولان صنعت حمل و نقل هوایی برای بالا بردن بازده و کاهش هزینه ها می شد. حذف مقررات هوایی و از پی آمدن ظهور شرکت های کم هزینه این رویه را از اساس دچار تغییر کرد. افزایش حضور اینگونه شرکتها موجب بالا رفتن میزان سود اقتصادی در صنعت هوایی شده است. حضور شرکت های کم هزینه موجب گردید

مسافران از بلیت هایی با بهای ارزان تر و عرضه بیشتر بهره مند گردند و میزان خدمات را نیز به سلیقه خود انتخاب نمایند [9].

آمیختگی مسافران با این شرکتها به مرور زمان به طور قابل ملاحظه ای تغییر کرده است. مشتریان شرکت های کم هزینه ذاتاً به مسافرانی با حساسیت بالا نسبت به قیمت بلیت تبدیل شدند، که بسیاری از آنها اگر به بلیت ارزان قیمت دسترسی پیدا نمی کردند از قطار، اتوبوس و یا وسیله نقلیه شخصی برای مسافرت استفاده می کردند. در ابتدا بخش عمده مسافران را کسانی که برای دیدن اقوام یا دوستان خود سفر می کردند تشکیل می دادند و برای مسافرانی با مقاصد اقتصادی، شرکت های کم هزینه گزینه ای قابل اعتماد به شمار نمی آمد. امروزه با توجه به اینکه شرکت های کم هزینه بخش بزرگی از آمریکا و اتحادیه اروپا را پوشش می دهند که شامل اکثر مراکز اقتصادی می شود، بسیاری از شرکت ها با متحد شدن با این شرکتها از بازار بزرگ شرکتهای کم هزینه بهره می برند [10].

۱-۴ ایده و هدف

هدف عمده این تحقیق ارائه مدلی برای بررسی اقتصادی یا برگشت پذیر بودن سرمایه گذاری در راه اندازی شرکت های هوایی کم هزینه در ایران می باشد. به دلیل پیش فرض راه اندازی این شرکت های هوایی توسط بخش خصوصی، این تحقیق تنها شامل هزینه ها و درآمدهای ریالی مستقیم خواهد بود.

در این تحقیق برای رسیدن به انتخاب بهتر، از تجربه ها، دستاوردها و مدل های اقتصادی و مدیریتی به کار رفته در شرکتهای هوایی کم هزینه موفق استفاده شده است و با مقایسه شرایط ایران با حوزه فعالیت این شرکتها راه های رسیدن به موفقیت برای شرکتهای کم هزینه در ایران، بررسی خواهد شد.