



کوششی يك تنه برای گسترش خدمات پرواز



است که پرداخت به آن فرصت زیادی را می‌طلبد. با این حال به ترمینال شماره یک فرودگاه مهرآباد رفته و با محمدرضا اختراع، خلبان و متخصص فنی هواپیما و مدیر عامل تنها شرکت موجود، در دفتر لاین مستقر در فرودگاه صحبت کردیم.

لطفاً برای ما و خوانندگان عزیزمان بفرمایید که از چه سالی و با چه انگیزه‌ای تصمیم به تأسیس و راه‌اندازی تاکسی هوایی گرفتید؟

در سال ۱۳۷۸ اولین قدم را از سازمان هواپیمایی کشور شروع کردیم. برای این کار به کمیته هوانوردی درخواستی دادیم که پیرو آن مجوز شش ماهه‌ای

می‌کنند. در این هیاهو، ازدحام و ترافیک سنگین، گوش انسان به واژه‌های تازه آشنا می‌شود که سئوالات زیادی را در پی دارد.

تاکسی هوایی

در دهه‌های پیش، این واژه کم و بیش مطرح شده بود و هواپیماهای کوچک و تک موتوره سسنا، با پرواز بر فراز تهران، در ازای دریافت اندکی پول علاقمندان را در آسمان شهر رو به رشد تهران به پرواز در می‌آورد. اما از آن روز تاکنون و در این ازدحام و هیاهوی فراوان در صنعت حمل و نقل هوایی چه جایگاهی برای تاکسی هوایی می‌توان انتظار داشت، سئوالاتی

بر پهنه باند فرودگاه مهرآباد هواپیماهای بزرگ و غول پیکر یکی پس از دیگری برمی‌خیزند و می‌نشینند. مخازن بزرگ سوخت مشغول خدمات رسانی به دیگر هواپیماهای موجود در محوطه فرودگاه هستند.

مال‌التجاره‌ها و کالاهای مختلف از یک هواپیما تخلیه شده و برخی دیگر بر هواپیمایی دیگر بار می‌شوند. تسمه نقاله‌های قسمت بار به طور مداوم در حال جابجایی چمدانهای مسافران هستند. پرسنل مختلف و کارشناسان زیادی از این سو به آن سو می‌روند و بر عملکرد و قابلیت پرواز هواپیماها نظارت



برای ما صادر شد. به ما گفته شد که باید یک دفتر در خور وشایسته تهیه کنیم. ما هم در خیابان دکتر بهشتی (عباس‌آباد)، به دلیل حضور شرکتهای معتبر هوایی دفتری را دایر کردیم. بعد از تهیه دفتر به دنبال مسئله اصلی که هوایما بود رفتیم. ما از روز اول به این شکل کارمان را شروع کردیم که هوایما را از شرکت هوایمایی آسمان اجاره کنیم. در ابتدا تعدادی از دوستان و آشنایانی را که از اتباع ژاپن و دیگر کشورها بودند، به ایران دعوت کردیم و برای اولین بار بعد از انقلاب توانستیم هوایمایی اختصاصی را به پرواز درآوریم. در این سفر به اصفهان، شیراز، کیش و کرمان رفتیم. البته اینکار با موفقیت انجام شد. بعد از مدتی که گذشت به هرحال لازم شد تا ما هوایمایی مخصوص خودمان را تهیه کنیم. ما هم با تهیه مجوزها و گواهینامه‌های بین‌المللی مربوطه، اقدام به خرید چهار فروند هوایمایی آمریکایی به نام "پایپر" مدل "جیفتن" کردیم.

برای ما بگویند که آیا شما و شرکتهای دیگر هوایمایی از مزایا و امکانات یکسان برخوردار هستید یا خیر؟

نه، اینطور نیست. با ما یکسان برخوردار نمی‌شود. چرا که شرکتهای بزرگ از امکانات دولتی و سوخت ارزان استفاده می‌کنند، ولی ما از این بابت باید با نرخ آزاد و به صورت مستقل سوخت خودمان را تهیه کنیم. همچنین قطعات یدکی و دیگر موارد مربوط به خدمات و سرویس‌دهی برعهده خود ما است. در واقع ما هیچگونه وابستگی به بخشهای دولتی نداشته و روی پای خودمان عمل می‌کنیم. به‌طور مثال بنزین ما به نرخ ۱۳۰۰ تومان تهیه می‌شود و این در حالی است که شرکتهای دیگر سوختشان را به نرخ ۱۳۰ تومان خریداری می‌کنند.

هوایمهای شما تا چه مسافتی برد پروازی دارند و اصولاً آیا برنامه خاصی جهت پریدن هوایمها دارید؟

البته ما تا شعاع دو هزار کیلومتری برد پرواز داریم. ولی در ارتباط با برنامه، باید بگویم که ما برنامه‌ی مرتب و روزانه جهت حمل مسافر نداریم. بلکه با توجه به سفارشات سرویس می‌دهیم. ما بر اساس درخواست مسافران با چارتری که در اختیار داریم مسافت و طول ساعت پرواز را محاسبه کرده و نرخی معادل هر ساعت پرواز یک میلیون و پانصد هزار تومان در نظر می‌گیریم. در واقع این مبلغ برای پرواز دربستی محاسبه شده و فرقی نمی‌کند که یک نفر یا ده‌نفر مسافر داشته باشیم. بابت هر ساعت پرواز مبلغ مذکور را دریافت می‌کنیم.

آیا شما فقط در حمل و نقل مسافران شرکت می‌کنید یا به صورت دیگری هم پرواز دارید؟

البته ما فقط مسافران را جابه‌جانی نمی‌کنیم. هوایمهای ما به دلیل قابلیت پرواز و فرود در باندهای کوتاه و همچنین راحتی و ایمنی، مورد استقبال شرکتهای نفتی قرار گرفته‌اند و در پروژه‌های مربوطه به آنها خدمات می‌دهیم. البته باید بگویم که انتظار ما برای حمل مسافر در این مورد زیاد نیست. چراکه با بالا بودن هزینه‌ها برای بسیاری از عزیزان، مسافرت به



شرکتهای بزرگ از امکانات دولتی و سوخت ارزان استفاده می‌کنند، ولی ما از این بابت باید با نرخ آزاد و به صورت مستقل سوخت خودمان را تهیه کنیم. همچنین قطعات یدکی و دیگر موارد مربوط به خدمات و سرویس‌دهی برعهده خود ما است. به‌طور مثال بنزین ما به نرخ ۱۳۰۰ تومان تهیه می‌شود و این در حالی است که شرکتهای دیگر سوختشان را به نرخ ۱۳۰ تومان خریداری می‌کنند

هم از سوی کشورهای منطقه مورد توجه قرار گرفته‌ایم. من فکر می‌کنم توجه بیشتر به امر خصوصی سازی در صنعت حمل و نقل هوایی، بار بسیار زیادی را از روی دوش دولت بر خواهد داشت که به خودی خود در نحوه و کیفیت کار تأثیرگذار خواهد بود.

این شکل مرقون به صرفه نیست. آیا شبیه به شرکت شما در منطقه خاورمیانه هم وجود دارد یا خیر؟ خیر ما تنها شرکت موجود در خاورمیانه هستیم که به شکل تاکسی هوایی فعالیت می‌کنیم و در واقع به تازگی