



رفاقت در آسمان رقابت

● پروین پناهی

پیشنهاد محمد رحمتی، وزیر راه و ترابری وقت شروع شد. این ایده در آن زمان مورد تأیید برخی از دستگاه‌های نظارتی نیز قرار گرفت. اما در تمام این مدت کارشناسان بخش هوایی به این طرح اعتراض داشته و دارند.

استدلال کارشناسان بر این است که در هیچ جای دنیا مشاهده نشده دو ایرلاین با شرایط بحرانی همسان در راستای حل مشکلات با یکدیگر ادغام شوند. آنها معتقدند شرکت‌های هواپیمایی ضعیف از نظر مالی، نمی‌توانند به یکدیگر کمک کنند و با ادغام دو ایرلاین مشکل‌دار و ضعیف از لحاظ مالی، مشکلات شرکت‌های هواپیمایی دوچندان می‌شود.

در حالی که فعالان بخش خصوصی در صنعت هوانوردی ادغام ایرلاین‌های کوچک را برای خود همچون کابوس فرض می‌کنند و آن را باعث افزایش مشکلات می‌دانند، مسئولان بخش دولتی معتقدند تحقق این هدف می‌تواند به کاهش زمین‌گیری هواپیماها و ایجاد رونق در صنعت هوانوردی کشور بینجامد.

رئیس سازمان هواپیمایی کشوری ابتدا پیشنهاد کرد شرکت‌های هواپیمایی برای کاهش هزینه‌ها از یک سو و افزایش درآمد و در نتیجه میزان سود سالیانه، همچنین افزایش بهره‌وری راه تلفیق را در پیش گیرند.

گویا مسئولان در مورد ادغام شرکت‌های زیان‌ده با

رئیس سازمان هواپیمایی کشوری این سازمان با پدیده قانون‌گریزی بشدت برخورد خواهد کرد. مسئولان و نمایندگان مجلس اعلام کرده‌اند برخی از این شرکت‌ها با استفاده از ارتباط با برخی مسئولان، سعی بر دور زدن سازمان هواپیمایی کشور به منظور خارج شدن از زیر بار نظارت این سازمان دارند. این مسئولان از برخورد با چنین شرکت‌هایی سخن می‌گویند. اما شاید بهتر بود پیش از برخورد و اقدامات این چنینی شرایط برای حضور و فعالیت این شرکت‌ها به نحوی مهیا می‌شد که برای ادامه حیات مجبور به فرار از سلطه نهاد حاکمیتی خود نباشند.

از آنجا که شرکت‌های هواپیمایی خصوصی و یا دولتی کاملاً باید تحت نظر سازمان هواپیمایی کشوری باشند، تعیین قیمت بلیت و حتی دریافت تسهیلات هم باید طبق نظر این سازمان صورت بگیرد. به همین دلیل فضای رقابتی بین شرکت‌ها حاکم نیست.

معاون وزیر راه و ترابری با انتقاد از قانون‌گریزی برخی شرکت‌های هواپیمایی اعلام کرد، سازمان هواپیمایی کشوری از ایده ادغام شرکت‌های هواپیمایی حمایت و پشتیبانی می‌کند و گفت ادغام شرکت‌های هواپیمایی یک ایده اقتصادی است که در بسیاری از کشورهای دنیا هم اتفاق افتاده است. البته داستان ادغام شرکت‌ها از دولت نهم و به

طی ۷ ماه گذشته ۷ پرواز شرکت‌های هواپیمایی داخلی با سوانح مرگبار نیمه کاره ماند. کاسپین، آریا، آسمان و تابان نام شرکت‌هایی بودند که هر کدام به دلیلی نتوانستند مسافران خود را به سلامت به مقصد برسانند. کار به اینجا رسید که سازمان هواپیمایی کشوری اقدام به پاک کردن صورت مسئله کرد و به آژانس‌ها اخطار داد که نام و نوع هواپیما را به مسافر اعلام نکنند.

خصوصی‌سازی و خارج شدن بخش‌ها و شرکت‌ها از انحصار دولتی، مدتی است دغدغه مسئولان و اقتصاددانان است. اینکه باید از انحصار دولت کاسته شود، طبق اصل ۴۴ قانون اساسی از اجباتی است که به هر حال باید صورت پذیرد. اما چگونگی این خروج از انحصار بحثی است که باید به آن توجه ویژه داشت. بخش هوانوردی و صنعت هوایی از مواردی است که برای خصوصی‌سازی مورد توجه است. مسئولان این بخش ادعا می‌کنند بسیاری از امور را به بخش خصوصی سپرده‌اند و خود تنها نقش حاکمیتی ایفا می‌کنند.

شاهدی که بر این ادعای خود می‌آورند، تشکیل شرکت‌های هواپیمایی خصوصی است. البته تمام این شرکت‌ها طبق قانون برای دریافت مجوز باید حدود ۱۸ پارامتر بین‌المللی در حوزه هوایی را مدنظر قرار دهند. این مسئله در طول فعالیت و تمدید مجوز نیز حاکمیت دارد و طبق اظهار نظر



شرکت‌های فعال آن ۶۰ فروند هواپیمای اورهال و زیان‌ده را فراموش کرده‌اند که زمین‌گیر شده‌اند. ظاهراً رئیس سازمان هواپیمایی کشوری به‌تازگی نظر خود را تغییر داده است. نخجوانی در مراسم افتتاحیه اولین نمایشگاه فرصت‌های سرمایه‌گذاری در صنعت هوانوردی، درباره ادغام شرکت‌های هواپیمایی، به فارس گفت: «این جانب معتقد هستم ادغام ایرلاین‌های زیان‌ده و سودده با یکدیگر صحیح نیست. هیچ صاحب سهمی در شرکت‌های هواپیمایی قبول نمی‌کند دو ایرلاین با سطح مالی و درآمدهای متفاوت با یکدیگر ادغام شوند».

البته معاون وزیر راه و ترابری راه ادغام را بر شرکت‌ها نبست و اظهار داشت با هر تعداد شرکت هواپیمایی که قصد ادغام دارند، همکاری لازم را به عمل می‌آورد.

نکته اینجاست که شرکت‌های هواپیمایی دولتی به اندازه شرکت‌های خصوصی تحت فشار هزینه‌ها نیستند و شاید یکی از دلایل اینکه با وجود تحریم‌های یکسان بر صنعت هوانوردی کشور دولتی‌ها کمتر سانحه دارند، بر همین اساس است. کارشناسان می‌گویند در حالی که شرکت‌های دولتی از بابت هزینه‌های نگرانی ندارند، شرکت‌های هواپیمایی خصوصی مجبورند برای تأمین هزینه‌هایشان تحت هر شرایطی پرواز را انجام دهند.

گو اینکه چنین استدلال‌هایی به هیچ وجه بازی با

جان انسان‌ها و عدم رعایت ایمنی را منطقی نشان نمی‌دهد. گفته می‌شود در سانحه توپولوف شرکت هواپیمایی تابان اولین پرواز به دلیل شرایط نامساعد جوی مجبور به بازگشت به اصفهان شد و خلبان برای جلوگیری از ضرر و زیان شرکت پرواز دوم (اصفهان - مشهد) را انجام داد، و گرنه باید هزینه بلیت مسافران به آنها مرجوع می‌شد.

به‌راستی این موضوع نگران‌کننده است که شرکت‌ها تنها برای اینکه زیان‌ده نباشند، با جان مسافرانی که در بازار آشفته هوایی مجبور به سفر با هر نوع و کیفیت از هواپیماها هستند، بازی کنند. تحریم‌های حاکم بر کشور موجب کمبود هواپیما و عدم رقابت‌پذیری ایرلاین‌ها شده است و به نوعی باعث شده مردم قدرت انتخاب نداشته باشند و مجبور باشند هر پروازی را که جا داشته باشد، انتخاب کنند.

برخی کارشناسان می‌گویند اگر قیمت بلیت‌ها بر اساس عرضه و تقاضا تعیین شود، شرکت‌ها از زیر بار چنین زیان‌هایی بیرون خواهند آمد. اما باید اذعان کرد افزایش قیمت بلیت در ایمنی پرواز نقشی ندارد چرا که در هر شرایطی با قیمت پایین یا بالای بلیت اگر قرار باشد پروازی انجام شود، باید ایمنی پرواز نیز فراهم شود.

شاید بهتر بود به جای داشتن ۱۵ شرکت هواپیمایی هر کدام با سه فروند هواپیما، تنها چند شرکت

هواپیمایی داشتیم که هر کدام ۱۵ فروند هواپیما داشته باشند. به این ترتیب هم ایمنی و هم رقابت‌پذیری شرکت‌ها رعایت می‌شد.

باید بپذیریم اگر شرکت‌های هواپیمایی، بزرگ و مجهز باشند، بازدهی، کیفیت، ایمنی و درآمدزایی بسیار مطلوبی خواهند داشت، در حالی که شرکت‌های هواپیمایی کوچک خصوصی با تعداد پایین ناوگان استیجاری و ارائه کیفیت نامطلوب در خدمات خود، چندان بازده اقتصادی ندارند.

به طور قطع ایجاد کنسرسیوم از تلفیق چند شرکت بسیاری از مسائل را حل می‌کند، به این شرط که چنین تشکیلاتی با مذاقه و متانت بیشتر و برنامه‌ریزی دقیق علمی و کارشناسی صورت گیرد، نه از سر اجبار و رفع تکلیف شرکت‌های زیان‌ده و مشکل‌دار درهم فرو روند و مشکلات صنعت هوانوردی را صد چندان کنند.

مسئولان صنعت هوانوردی باید زمینه‌های رقابت‌پذیری بیشتر ایرلاین‌ها را به وجود بیاورند و افزایش اقتصادی و بهینه خطوط پروازی و تعداد هواپیما را مدنظر قرار دهند تا به این ترتیب زمینه توسعه و بهسازی ناوگان فرسوده هوایی کشور نیز فراهم شود. ■