



در این سرفصل همچنین می‌خوانید:

۴۴ از موانع ریز و درشت تا مدیریت و افتخارات

۴۷ فرصتی برای دوباره برخاستن

۴۸ هما، پرچمدار و سرباز ملی

۴۹ افقی برای رشد

علاوه بر مسایل فوق، با توجه به این نکته که سیستم هوایی کشور بر پایه تکنولوژی‌های غربی بنا شده است، حرکت به سمت استفاده از هواپیماهای شرقی و گرایش شرکت‌های جدید به استقبال از امکانات و تجهیزات شرقی، منجر به ورود هواپیماهای روسی با تکنولوژی‌های ناشناخته شده که نتیجه این امر، کاهش ضریب ایمنی در صنعت هوایی است.

در این زمینه می‌توان با اشاره به نیاز مبرم به تدوین و تثبیت برنامه‌های مدیریتی، فنی و امنیتی، اتخاذ سیاست‌هایی مبتنی بر هدایت ریسک و کانالیزه کردن دانش و فن‌آوری در مسیر بهره‌وری در صنعت هواپیمایی ضروری است. در این راستا، نباید تصور کنیم که مشکلات صنعت هواپیمایی، تنها به نبود قطعات، تحریم‌ها و یا فرسودگی ختم می‌شود. مشکلات حاکم بر نرخ‌گذاری پروازها، سوخت یارانه‌ای، مشکلات فرودگاهی، مشکلات حاکم بر نیروی عملیاتی و فنی و مواردی از این قبیل هم که توجیه اقتصادی پرواز را در کشور ما با چالش مواجه کرده‌اند، از موارد قابل تأمل هستند.

دانش صنعت نیازمند توجه

پایین بودن دانش هوانوردی نیز عامل دیگری است که بازدهی و عملکرد شرکت‌های هواپیمایی را با ضرر و زیان مواجه می‌کند و در نهایت، به کاهش ایمنی پرواز خواهد انجامید. در این راستا، لازم به ذکر است که عدم توجه کافی در سال‌های اخیر به بحث واگذاری شرکت‌های دولتی هواپیمایی به بخش خصوصی در تسریع نفوذ مشکلات مذکور به لایه‌های عمیق‌تر صنعت تأثیر زیادی داشته است. عدم جذب سرمایه‌های بخش خصوصی و عدم

صنعت هواپیمایی، علیرغم سهم اندکی که از میزان حمل‌ونقل در ایران به عهده دارد، به عنوان بخشی ارزان قیمت، سریع و مطمئن، می‌تواند نقش بسیار مؤثری را در افزایش بهره‌وری سایر بخش‌های اقتصادی در کشور ایفا کند. در عین حال، با همه تأثیرات این بخش بر توسعه اقتصادی و با همه نقش‌آفرینی‌های این صنعت در عرضه اشتغال، جذب سرمایه و تحرک چرخ‌های اقتصاد، شناخت جامعی از آن به عمل نیامده است. عدم آرایه تسهیلات و خدمات مناسب، عدم رعایت برخی قوانین بین‌المللی از طرف شرکت‌های رقیب، عدم تناسب بین درآمدها و هزینه‌ها، ناهماهنگی در تعیین قیمت بلیط‌های پرواز، غیراقتصادی بودن برخی پروازهای تکلیفی و فقدان بازاربایی مناسب در سطوح بین‌المللی از جمله مشکلات حاکم بر صنعت هواپیمایی ایران است. ذکر این نکته ضروری است که وجود ضرورت‌هایی همچون لزوم حرکت به سمت اقتصاد غیردولتی از مواردی است که نیاز توجه به این صنعت را بیش از پیش گوشزد می‌کند.

این ویژه‌نامه با حمایت شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما) و واحد تحقیقات ماهنامه «اقتصاد ایران» تهیه شده که به خوانندگان گرامی تقدیم می‌شود.

مصایب هواپیمایی کشور

جولان در عرصه سپیترغ

شناسایی مشکلات صنعت هواپیمایی کشور می‌تواند گام مؤثری برای حل آنها باشد.

دارد که علیرغم تلاش در سال‌های پس از انقلاب جهت خرید هواپیماهای جدید و با وجود اختصاص بودجه‌های قابل توجه، هنوز شاهد آن هستیم. در کنار این موضوع، وجود تحریم‌های اقتصادی حاکم بر کشور که از سال‌های نخست پس از انقلاب تاکنون، به خصوص در صنایع مرتبط با حمل‌ونقل هوایی و فروش هواپیما و قطعات آن به ایران اعمال شده است، از دیگر مشکلات حاکم بر صنعت هواپیمایی کشور است. در این شرایط است که مشکلات حاکم بر خرید قطعات و تعمیر و نگهداری هواپیماها ایجاب می‌کند شرایط را به گونه‌ای رقم بزنیم تا به سمت خرید هواپیماهای نو و تجهیز ناوگان هوایی کشور با امکانات جدید پرواز حرکت کنیم.

تعامل سه بخش ناوگان، فرودگاه و هوانوردی به عنوان سه رکن اصلی صنعت هواپیمایی از مهمترین موضوعات در عرصه حمل‌ونقل هوایی است. مشکلات حاکم بر هر یک از این بخش‌ها می‌تواند صنعت هواپیمایی را با چالش مواجه سازد و این امر، امروز متأسفانه کم و بیش در هر سه بخش مشاهده می‌شود.

آن چه می‌تواند یکی از عمده مشکلات صنعت هواپیمایی کشور تلقی شود، وجود انواع متفاوتی از هواپیماهای بعضاً فرسوده با ساعات پرواز بالا است که با همه مشکلات موجود، کماکان در ناوگان هوایی کشور به فعالیت مشغولند. این موضوع نشان از ضعف سیاست‌گذاری در امر تجهیز ناوگان هوایی

سودآوری شرکت‌های اروپایی حتی‌المقدور تضمین شدند و اینجا است که در جریان وقوع بحران جهانی، ادغام شرکت‌های هوایی، به عنوان یک اصل و راهکار ناگزیر است. آمریکای لاتین در نقطه سر به سر و شرکت‌های آفریقایی با زیان همراه بودند که دقت عمل در این موارد، مبین نقش مسایل فنی و عملیاتی و اهمیت اتخاذ سیاست‌های مدیریتی قوی در جهت کنترل مفاهیم بازار و صنعت می‌باشد.

پس از دولت

متأسفانه آن چه آشکار است ورشکستگی شرکت‌های هوایی در شرایط عدم دریافت یارانه‌های دولتی است. این موضوع را نباید از خاطر دور داشت که در حال حاضر، میان قیمت‌های اعلامی توسط سازمان هواپیمایی کشوری و هزینه‌های ایرلاین‌ها تناسبی وجود ندارد و قیمت بلیت‌ها بسیار کمتر از هزینه‌ها می‌باشد که این مابه‌التفاوت توسط یارانه‌های دولتی تأمین می‌شود. اما از آنجا که ناگزیر به حرکت به سمت خصوصی‌سازی در صنعت هستیم، بحث منطقی‌سازی قیمت‌ها و اتخاذ شیوه‌ای جهت تأمین نیازمندی‌های ساختاری پیش از ورود بخش خصوصی به صنعت الزامی است. در غیر این صورت، یا بخش خصوصی توجیه‌پذیری صنعت را غیرعقلانی خواهد دید و یا در بلندمدت، نتیجه‌ای جز ورشکستگی دسته جمعی شرکت‌های هوایی حاصل نخواهد شد. ■

کشور در بحث گردشگری و توریسم و با توجه به اهمیت بالای حمل مسافر از طریق بخش هوایی، عدم توجه به این بخش را می‌توان عاملی در جهت عدم شکوفایی استعدادهای گردشگری کشور قلمداد کرد. در بخش فرودگاهی هم عدم توجه به شاخص‌های برزندگی فرودگاهی از مشکلات قابل ذکر است. عدم توجیه‌پذیری پروژه‌های احداث فرودگاه‌ها در کشور، منجر به غیراقتصادی شدن برخی از این فرودگاه‌ها شده که نتیجه این امر آن است که در برخی از آنها هیچ گونه پروازی صورت نمی‌گیرد و در حال حاضر، فرودگاه‌های مذکور بلااستفاده مانده‌اند.

ناگفته نماند که مشکلات و مسایل حوزه هوایی تنها معطوف به کشور ما نیست و بسیاری از کشورهای دنیا در این حیثه به شدت آسیب‌پذیر می‌باشند که این امر به دلیل بزرگی بیش از اندازه صنعت و هزینه‌بری و سرمایه‌بری فوق العاده آن است. میلیاردها دلار زیان صنعت هواپیمایی در جهان در خلال سال‌های پیش از بحران مبین این حقیقت است؛ تا جایی که برخی مناطق مانند کشورهای آمریکایی شمالی نتوانستند حتی با تغییرات ساختاری، زیان موجود را جبران نمایند و لذا در جریان رقابت با شرکت‌های کم هزینه با چالش‌های عظیمی مواجه شدند. در اروپا که ادغام‌ها و ائتلاف‌های مدیریت شده‌ای را در صنعت هوایی شاهد هستیم، ظرفیت‌های عرضه شده ارتقا یافتند و

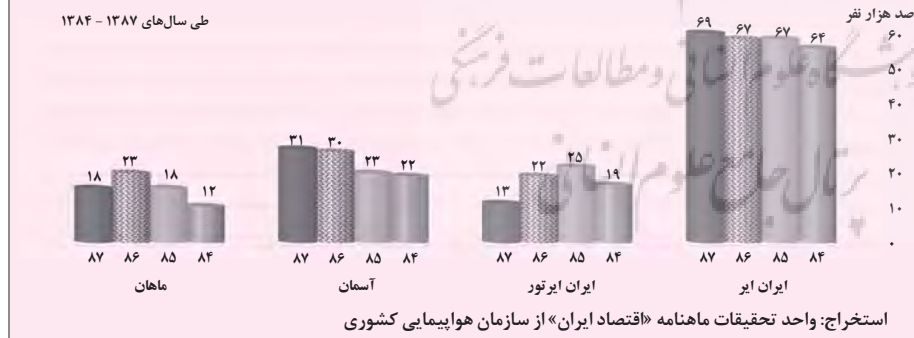
بکارگیری هواپیماهای جدید توسط حمایت‌های این بخش، رونق صنعت هواپیمایی را با مشکل مواجه کرده است. در عین حال، حمایت بخش دولتی در کنار سیاست‌های دستوری این بخش در تعیین قیمت بلیت و خدمات، صنعت هواپیمایی را به سمت رکود سوق داده است که بخشی از این امر می‌تواند به دلیل نوع وظایفی باشد که در بحث مسایل سیاسی و فرهنگی بر دوش صنعت هواپیمایی است. به علاوه آن که این حرکت، علاوه بر تحولاتی که می‌تواند در صنعت مذکور پدید آورد، توانایی تحرک بازار را در سایر ابعاد اقتصادی آن نظیر اشتغال و تحول بازار سرمایه و جریان وجوه به دنبال خواهد داشت. در کنار این حقیقت، ارتقای سطح دانش و تخصص به همراه افزایش کارایی مدیران و تلاش و مساعی متخصصان توانمند داخلی از دیگر فوایدی است که می‌تواند در این عرصه و در خلال واگذاری بخش دولتی به خصوص بروز کند، در حالی که در شرایط کنونی، با توجه به مشکلات موجود، بسیاری از پتانسیل‌های موجود غیرفعال بوده و اجازه ظهور و خودنمایی ندارند. این امر در کنار ارتقای خدمات در شرکت‌های هواپیمایی، نتایجی همچون سازمان‌دهی همکاری‌های شرکت‌ها با یکدیگر و حذف رقابت‌های ناسالم را نیز به دنبال خواهد داشت.

خصوصی‌سازی

حرکت به سمت مقوله خصوصی‌سازی در صنعت هواپیما در کنار فواید عمده‌ای که در فوق بدان اشاره شد، قابلیت هدفمند کردن یارانه‌هایی را که دولت به این صنعت اختصاص داده دارا می‌باشد و زیان ناخودآگاهی که در جریان ارایه تسهیلات یارانه‌ای به صنعت هواپیمایی وارد می‌شود پوشش خواهد داد، چراکه صنعت هواپیمایی به عنوان یک صنعت پویا، نیازمند نگاهی بلندمدت است و تجدیدنظر در ساختارها و تغییر نگاه در آن الزامی است. اما حرکت‌ها و حمایت‌های صورت گرفته در این صنعت با کیفیت کنونی، صنعت را به سمت و سوی اتخاذ روش‌های کوتاه‌مدت سوق داده است.

علاوه بر نقشی که صنعت هواپیمایی در نقل و انتقال مسافران برعهده دارد - هرچند سهم این بخش از سایر شقوق حمل‌ونقل مسافر کمتر است - نقش مهمی را نیز در عرصه ترانزیت کالا دارا است. متأسفانه سهم کشور ما از ترانزیت بین‌المللی بسیار پایین است و در شرایطی که می‌توان سهم مذکور را از مقدار کنونی تا ۵۰ درصد ارتقا داد، هنوز چالش‌های عمده‌ای را در این مسیر پیش رو داریم. علاوه بر آن، با توجه به پتانسیل موجود در

عملکرد شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در تعداد مسافر جابه‌جا شده



عملکرد شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در تعداد پرواز انجام شده

