

از نقطه نظر کارشناسان

از موانع ریز و درشت تا مدیریت و افتخارات



میزگرد ماهنامه «اقتصاد ایران» و کارشناسان شرکت هواپیمایی ایران ایر (هما)

صنعت هواپیمایی مهمترین رکن بخش حمل و نقل و البته از تأثیرگذارترین آنها است که نقش مهمی را در سایر بخش‌های اقتصاد ایفا می‌کند. بررسی مسایل و مشکلات مربوط به حوزه حمل و نقل هوایی و ارایه راهکارهای مبتنی بر نظرات کارشناسان می‌تواند مسؤولان ذیربط را در امر برنامه‌ریزی و تدوین راهبردهای توسعه‌مدار در این حوزه یاری رساند. بدین منظور و به منظور بررسی مسایل مختلف صنعت هواپیمایی کشور، با نگاه ویژه به عملکرد و فعالیت‌های شرکت هوایی ایران ایر، ماهنامه «اقتصاد ایران» در میزگردی با حضور کارشناسان "هما" به بررسی مسایل مختلفی از جمله مشکلات صنعت هواپیمایی کشور، بحران جهانی، نیروی انسانی و دستاوردهای این صنعت پرداخته است. میزگرد مذکور با حضور آقای جواد ناظم آف، مدیر کل بازاریابی و قراردادهای بازرگانی، دکتر حسین منصوریان، مدیر کل برنامه‌ریزی و سیستم‌های اطلاعات مدیریت، مهندس امیر هوشنگ عبدی، مدیر تحقیق و برنامه‌ریزی مهندسی و تعمیرات و مهندس نوش‌آبادی، مدیر کل روابط عمومی هما و کارشناسان «اقتصاد ایران» برگزار گردید.

در ابتدای این جلسه، ناظم آف، مدیر کل بازاریابی و قراردادهای بازرگانی، در پاسخ به سؤالی در رابطه با نقش یاتا در عرصه حمل و نقل هوایی جهان اظهار نمود، بیش از ۱۵ درصد حمل و نقل مسافران در سطح دنیا توسط شرکت‌های عضو یاتا صورت می‌پذیرد که "هما" نیز از دیرباز عضو این انجمن جهانی حمل و نقل هوایی بوده است. از جمله اهداف یاتا برای مسافران، مسافرت آسان، راحت و امن و برای شرکت‌های هواپیمایی، حفظ ایمنی، کاهش هزینه‌ها و بهبود محیط زیست می‌باشد. هر ساله اجلاس عمومی یاتا تحت عنوان AGM در یکی از کشورهای سه ناحیه اصلی ۱، ۲ و ۳ یاتا با حضور کلیه اعضا به همراه دبیر کل این اتحادیه تشکیل می‌گردد و ضمن ارایه گزارشی در باب آخرین وضعیت حمل و نقل هوایی به مباحث مرتبط با این صنعت می‌پردازد. این اجلاس، همچنین با تشکیل جلسات گفت و شنود با حضور مدیران عامل شرکت‌های عضو به بررسی معضلات و مشکلات صنعت هواپیمایی می‌پردازد. وی در ادامه صحبت و در پاسخ به سؤالی در رابطه با تأثیر بحران

اینترنشنال و آسترین ایرلاینز در اروپا و فورت‌وست با دلتا در آمریکا و یا اتحاد استارلاینس با مشارکت بیش از ۲۹ شرکت هواپیمایی از آن جمله است.

ناظم آف در ادامه صحبت با اشاره به دو نوع ساختار شرکت‌های هواپیمایی با اهداف مربوطه، افزود: شرکت‌های هواپیمایی که مالکیتی دولتی دارند به ناچار باید از اهداف دولتی تبعیت نمایند و در تعیین مسیرهای خود، سیاست‌های دولت را لحاظ کنند که نتیجه آن پرواز به نقاطی خواهد بود که زبان‌آور بوده و توجیه اقتصادی ندارد و شرکت‌های هواپیمایی تنها نقش پل ارتباطی سیاسی بین دو کشور را ایفا می‌نمایند. امروزه این نقش در بسیاری از کشورها با خصوصی‌سازی شرکت‌های هواپیمایی دولتی بسیار کم رنگ شده است و بیشتر توجه به همکاری مشترک شرکت‌های هواپیمایی در تکمیل شبکه پروازی خود با عقد قراردادهای نماد مشترک (Code - Share Agreement) معطوف گردیده است که این نوع قرارداد، اجازه می‌دهد شبکه پروازی شرکت‌های هواپیمایی مکمل یکدیگر باشند و در نتیجه بدون رقابت ناسالم بین یکدیگر بتوانند با همکاری توأمان، سهم بیشتری از بازار را نصیب خود نمایند.

البته در رأس تمامی این فعالیت‌ها ارایه خدمات با کیفیت برتر به مشتریان مدنظر می‌باشد. این نوع پیوند شرکت‌های هواپیمایی هیچ گونه خللی در رقابت بین آنها ایجاد نمی‌کند، بلکه به آنها اجازه می‌دهد از طریق ادغام و مشارکت در فعالیت‌ها، هزینه‌ها را به طور چشمگیری کاهش داده و در نتیجه قیمت ارزان‌تری - و البته بدون کاهش کیفیت خدمات - به مشتریان ارایه دهند. امروزه کسب نظر مشتریان و کشف مطلوبیت‌ها و محقق نمودن خواست‌های آنها یکی از رموز موفقیت شرکت‌های هواپیمایی می‌باشد، ضمن این که مشتری‌مداری در واقع "ستون فقرات" مدیریت این شرکت‌های هواپیمایی محسوب می‌شود.

وی همچنین تأکید کرد یکی دیگر از عوامل نگران‌کننده صنعت، اثر رکود جهانی اقتصاد در ایران در قیاس با سایر کشورها به علت این که همیشه تقاضای پروازهای داخلی بیشتر از عرضه آن بوده، نامحسوس است، اما بر روی تعداد مسافرانی که از خارج عازم ایران بوده‌اند نمایان‌تر می‌باشد، چراکه آنها تابع شرایط اقتصادی کشور محل اقامت خود می‌باشند. به طور کلی تعداد مسافران "هما" در مقایسه با زمان مشابه سال گذشته افزایش داشته و این حاصل کوشش مدیریت محترم عامل "هما" و زیر مجموعه مدیران و کارکنان صدیق آن می‌باشد. آمار یاتا حاکی از کاهش مسافر First Class، Business Class و مأموران شرکت‌های خصوصی و دولتی است که درآمذزایی بیشتری برای شرکت‌های هواپیمایی دارند. استراتژی شرکت‌های هواپیمایی در قبال کاهش مسافر، تغییر نوع هواپیما با تعداد صندلی مناسب تقاضا می‌باشد که متأسفانه اتخاذ این استراتژی با توجه به محدودیت‌های شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در بکارگیری هواپیماهای با ظرفیت مناسب - خصوصاً در مسیرهای دور پرواز - امکان‌پذیر نیست ضمن این که مصرف سوخت کمتر، یکی از عوامل کاهش هزینه می‌باشد و تنها شرکت‌های هوایی که مجهز به ناوگان نسل جدید هواپیماهای مسافربری می‌باشند، از این مزیت برخوردار هستند.

وی به راهکارهای شرکت‌های هواپیمایی در جهان برای برون‌رفت از بحران‌های اقتصادی با مضاعف نمودن توانمندی‌ها از طریق ادغام، اتحاد یا عقد قراردادهای نماد مشترک اشاره نمود و گسترش شبکه پروازی و سهم‌بری بیشتر از بازار را از نتایج آن برشمرد. ادغام شرکت‌های هواپیمایی در آمریکا و اروپا مثل کی‌ال‌ام با ایرفرانس، لوفت‌هانزا با سویسیس



است. متأسفانه شرکت‌های هواپیمایی که مشتاق به برقراری پرواز مابین کشور خود و ایران هستند، کمتر این اهداف را دنبال می‌کنند و بیشتر دنبال بهره‌برداری از بازار غنی مسافر ایران و حمل این مسافران به اقصی نقاط دنیا از طریق کشور خود هستند که فروش اینگونه مسیرها توسط چنین شرکت‌هایی با خروج ارز معتابه حاصل از فروش ربالی کل سیر در ایران همراه است. لذا جهت حصول اهداف مذکور باید قرارداد هوایی که توسط سازمان هواپیمایی کشوری میان طرفین قرارداد بسته می‌شود به گونه‌ای تنظیم گردد که فروش بلیط در کشور طرفین قرارداد، توسط شرکت‌های هواپیمایی معین، محدود به نقاط پروازی دو کشور شود. با اخذ چنین تصمیمی توسط سازمان هواپیمایی کشوری، قطعاً درخواست شرکت‌های هواپیمایی خارجی برای پرواز بیشتر به ایران کاهش خواهد یافت و این امر فرصت بیشتری به شرکت‌های هواپیمایی داخلی خواهد داد تا در شرایط نامساوی حاصل از تحریم بتوانند به رقابت با شرکت‌های هواپیمایی خارجی بپردازند.

"هما" اظهار داشت: خوشبختانه "هما" همواره پرچم ملی کشور را به اقصی نقاط دنیا حمل می‌نماید. وی گفت: باید اذعان داشت که تحریم، بزرگترین فرصت برای "هما" جهت خودکفایی و یا به اصطلاح "مناسب‌تر ایستادن روی پای خود" بوده است، چراکه از این طریق به بسیاری از رموز صنعت هواپیمایی و ساخت هواپیما دست یافته است. البته هر شکلی از استقلال ملی و سرفرازی جهانی قیمت و هزینه‌ای دارد. در این رابطه عدم دسترسی "هما" به هواپیماهای مدرن و کم‌هزینه، یکی از عوامل قیمت بالای خدمات و کاستی‌های خدمات‌رسانی بوده که خوشبختانه با درک، درایت و صبر مردم شریف ایران، این نقایص نیز برطرف خواهند شد.

به خدمات‌رسانی به عامه مردم اعلام نمود. وی در پاسخ به وضعیت نیروی انسانی در "هما" به مهارت و دانش نیروی انسانی متخصص ایران‌ایر در سطح بالای بین‌المللی اشاره نمود و اظهار داشت این تخصص نیروی انسانی در "هما" مرهون زحمات و خدمات مرکز آموزش "هما" می‌باشد که با فعالیت بی‌وقفه خود، نه تنها نیاز "هما" را از هر نظر پوشش داده، بلکه در سطح منطقه نیز به کشورهای همسایه آموزش‌های تخصصی ارائه نموده است. زمانی قرار بود مرکز آموزش "هما" در بررسی‌های یاتا به عنوان سانتر آموزشی یاتا در خاورمیانه مطرح و مد نظر قرار بگیرد که متأسفانه با رایزنی‌ها و اهرم‌های فشار سیاسی خارجی، این امر میسر نگردید.

در حال حاضر، بسیاری از شرکت‌های هواپیمایی خارجی، مسافران را به نقاطی واری کشور خود حمل می‌کنند، در صورتی که "هما" و دیگر شرکت‌های هواپیمایی ایرانی به آن نقاط پرواز مستقیم دارند. اجازه اینگونه عملکرد به شرکت‌های خارجی روزه‌روز موجب کاهش مسافر برای شرکت‌های هواپیمایی ایرانی گردیده است، علیرغم این که در زمان عقد قرارداد هوایی و برقراری پرواز بین دو کشور، مطلقاً بهره‌برداری از آزادی ششم - یعنی حمل مسافر و بار از طریق کشور خود به

در رابطه با ایمنی پروازهای "هما"، ناظم آف اطمینان داد که به دلیل کنترل‌ها و ممیزی‌های بین‌المللی - از جمله IOSA (برنامه ممیزی ایمنی شرکت‌های هوایی عضو مشترک یاتا) و SAFA (ممیزی اتحادیه اروپا) - "هما" نمی‌تواند پروازی بدون حفظ استانداردهای ایمنی جهانی در سطح بین‌المللی انجام دهد. خوشبختانه ایران‌ایر علیرغم تحریم و فقدان برخورداری از شرایط مساوی با دیگر شرکت‌های هواپیمایی جهان - از نظر ناوگان جدید و امکانات - توانسته هر دو ممیزی ذکر شده را با موفقیت طی کند.

وی در ادامه اشاره داشت هم‌اکنون ایران‌ایر، حمل بیش از ۸ میلیون مسافر را در سال عهده‌دار می‌باشد که این آمار در لیست عملکرد شرکت‌های هواپیمایی عضو یاتا قابل توجه است و این امر مرهون بنیه و توان تاریخی "هما" از بدو تأسیس تاکنون می‌باشد. در پایان ناظم آف افزود علیرغم تمام توفیقات هما، هرگز نباید به توان خود غره شد و لازم است در هر زمان به ناتوانی‌ها و کاستی‌ها، توجه نمود، چراکه مردم شریف ایران می‌باید در قبال هزینه پرداختی از خدمات، کیفیت، امنیت و ایمنی پرواز بالایی بهره‌مند باشند که امیدواریم "هما" بتواند از این آزمایش موفق و سرفراز بیرون آید.



همچنین ممیزی دیگری را که اتحادیه اروپا از سال ۲۰۱۲ میلادی به اجرا خواهد گذاشت، کنترل میزان گازهای تولیدی حاصل از سوخت هواپیما را ارزیابی می‌کند. هدف از اجرای این ممیزی، کاهش این گازها و در نتیجه پاک‌سازی محیط زیست آن کشورها است که اجرای این ممیزی چالش دیگری برای "هما" می‌باشد. وی در پاسخ به سؤالی در مورد ایجاد گشایش‌های هوایی برای پرواز بیشتر شرکت‌های هواپیمایی خارجی به ایران، اظهار داشت: هدف از برقراری پرواز بین دو کشور، ارتباط اقتصادی، سیاسی و سیاحتی برای آشنایی مردم دو کشور با فرهنگ و سوابق تاریخی یکدیگر

دیگر کشورها - مدنظر نبوده است. در واقع این شرکت‌های هواپیمایی خارجی با این نوع عملکرد تحریف هدف نموده‌اند.

ناظم آف آمادگی خود را برای نشست‌های کارشناسی با سازمان هواپیمایی کشوری برای پیدا نمودن راهکاری معقول بدون ایجاد خدشه و آسیب

عملکرد صنعت

در ادامه این جلسه، دکتر منصوریان ضمن اشاره به تحریم‌های بین‌المللی کشورمان، در پاسخ به این سؤال که آیا هزینه‌های اقتصادی پرداخت شده بابت دور زدن تحریم‌ها منطقی بوده یا خیر، اظهار داشت: هر سازمان یا بنگاه اقتصادی رسالتی دارد که باید بر اساس آن رسالت حرکت کند. ممکن است رسالت یک بنگاه اقتصادی خصوصی سودآوری باشد. اما رسالت شرکت‌های دولتی در همه جای

ولی عمده کار در اختیار ما است و ایران‌ایر در زمینه تعمیرات هواپیما و قطعات مربوطه، حتی در تعمیرات اساسی پیشرفت‌های قابل ملاحظه‌ای داشته است، به گونه‌ای که تعمیرات اصلی هواپیماهای پهن‌پیکر اکنون در ایران انجام می‌شود.

مهندس عبدی همچنین اظهار داشت، بعد از افزایش - قوانین و مقررات مربوطه - اصولاً در اختیار ما نیست و از طرف ما تعیین نمی‌شوند، چراکه یا کارخانه سازنده و یا مراجع بین‌المللی مانند ایکائو این قوانین را پایه‌ریزی می‌کنند و تمام ایرلاین‌ها موظف هستند که از کانال این قوانین عبور کنند و حق انتخابی وجود ندارد.

نیروی انسانی پُر قدرت

مدیر کل برنامه‌ریزی و سیستم‌های اطلاعات مدیریت هما، برخی مراکز آموزشی ایران‌ایر را به دلیل پیشینه تاریخی، توان بالای آموزشی و زحماتی که در زمینه توسعه آن کشیده شده، از مراکز بسیار خوب منطقه دانست و با تأکید بر پتانسیل بالای این مراکز در جهت فعالیت‌های پویاتر گفت: می‌توانیم در این زمینه، علاوه بر آموزش نیروی انسانی سایر کشورهای منطقه، بخشی از سهم بازار را که در اختیار سایر کشورها است از آن خود کنیم.

دکتر منصوریان گفت: به طور کلی، آموزش، بهبود و ارتقا و به هنگام ساختن دانش و مهارت شغلی یکی از حوزه‌های مهم و تأثیرگذار در صنعت حمل‌ونقل هوایی به شمار می‌رود تا جایی که با قاطعیت می‌توان اظهار داشت که در این زمینه، صنعت حمل‌ونقل در مقایسه با سایر صنایع، پیشتازی بلامنازع است، زیرا در صورت عدم پشت سرگذاری دوره‌های تخصصی و منظم، امکان ادامه فعالیت بر اساس استانداردهای بین‌المللی وجود نخواهد داشت.

در این میان، هواپیمایی جمهوری اسلامی به دلیل سابقه بی‌نظیر و طولانی در این عرصه، به واسطه کارکنان کارآمد و آموزش دیده خود، جایگاه ارزنده‌ای در صنعت حمل‌ونقل هوایی کشور داشته و توانسته نقش خود را به عنوان شرکت حامل پرچم کشور به خوبی ایفا نماید.

همچنین مهندس عبدی در این زمینه با اشاره به این موضوع که به ندرت در صنعتی، انتقال دانش و فن‌آوری به نسل‌های بعدی با این سرعت اتفاق می‌افتد، آموزش‌های ایران‌ایر را کاملاً مرتبط با صنعت هواپیمایی دانست. در زمینه آموزش مهندسی و تعمیرات با اشاره به تأیید شرکت ایرباس از آموزش‌های صورت‌گرفته در مرکز آموزش مهندسی و تعمیرات و تقاضای همکاری متقابل از

که با آن مواجه هستیم و در مقایسه با دیگر خطوط پروازی، رکورد خوبی محسوب می‌شود. البته کشورهای مثل قطر و امارات که مشکل تحریم ما را ندارند، خیلی پیشرفت کرده‌اند. اما امیدواریم که با تسهیلاتی که از دولت دریافت خواهیم کرد، شرایط ما بهتر شود.

مهندس عبدی نیز که مدیریت تحقیق و برنامه‌ریزی قسمت مهندسی و تعمیرات را به عهده دارد، با اشاره به این موضوع که صنعت هواپیمایی در حوزه مهندسی و تعمیرات به دو بخش سخت‌افزار (خود هواپیما) و نرم‌افزار (قوانین مرتبط با هواپیما) تقسیم می‌شود، در خصوص قوانین هواپیمایی مسافربری گفت: تمام دنیا بر اساس یک سری اصول و قوانین مشخص راهبری می‌شود. این قوانین از طرق مختلف مانند شرکت سازنده هواپیما، سازمان‌های بین‌المللی و یا سازمان هواپیمایی کشوری ابلاغ شده و به دست ما می‌رسد و اصولاً پروازها بر اساس قوانین ایکائو (ICAO) راهبری می‌گردد.

در قسمت سخت‌افزار، یک بخش، ساخت هواپیما و بخش دیگر، تعمیر و نگهداری را شامل می‌شود. هواپیما به دلیل حساسیت‌هایی که بر آن حاکم است، جزو فن‌آوری‌های پیشرفته محسوب شده و کشورهای سازنده آن و قطعات مربوطه محدود هستند. خوشبختانه ایران در سال‌های اخیر برای دستیابی به فن‌آوری ساخت هواپیما، اقداماتی را آغاز کرده که پیشرفت‌های آن قابل توجه است. در حوزه تعمیر و نگهداری هواپیما، شرکت‌های هواپیمایی موظف‌اند تا بر اساس نظرات کارخانه سازنده، یک سری تعمیرات را در دوره‌های زمانی مشخص روی هواپیما انجام دهند. وی ضمن اشاره



به تفاوت‌های موجود بین هواپیماهای ایرلاین‌های داخلی با هواپیماهای منطقه گفت: قطعاً تعدادی از قطعات هواپیما به دلیل سطح تکنولوژی آن، برای تعمیر باید به خارج از کشور فرستاده شوند،

دنیا سودآوری صرف نیست. بر همین مبنا، رسالت ما رفاه اجتماعی و خدمت به مردم است و دستیابی به اهداف مدنظر با هر امکانی می‌تواند توجیه‌پذیر باشد. مضاف بر آن که در مباحث داخلی مواردی را نظیر خدمات تکلیفی که دولت بر دوش هما گذاشته باید در نظر گرفت و یا مسیرهایی که توجیه اقتصادی پرواز ندارند، اما صرفاً به دلیل رسالتی که بر دوش ما گذاشته شده، اقدام به پرواز می‌کنیم. در نتیجه تنها بحث سودآوری مطرح نیست.

وی خاطر نشان کرد: کشور ما بدون هیچ محدودیتی برای تمام ایرلاین‌های خارجی اجازه پرواز صادر کرده است و با یک تفکر لیبرالیزم، فضای ایران را باز گذاشته است، اما این شرایط در صحنه بین‌المللی برای ایران‌ایر وجود ندارد و رقابت برای این شرکت نسبت به گذشته بسیار تنگ‌تر شده است. وی همچنین بیان کرد، ایران‌ایر علاوه بر آن که سعی دارد تمام شرایط بین‌المللی را رعایت کند، در داخل کشور باید با سلاحی بسیار ضعیف به رقابت در برابر تعداد وسیعی از ایرلاین‌ها بپردازد.

در بخش دیگری از جلسه مذکور که به ارزیابی صنعت هواپیمایی کشور اختصاص داشت، دکتر منصوریان با تفکیک این صنعت به دو بخش نرم‌افزار و سخت‌افزار، بخش سخت‌افزار را مجموعه‌ای از عوامل همچون تعداد و تنوع هواپیمای موجود در کشور و بخش نرم‌افزار آن را شامل تمام افرادی دانست که می‌توانند به پرواز هواپیما کمک کنند. وی همچنین با معرفی تعداد هواپیماهای موجود در یک ایرلاین به عنوان یک شاخص بررسی عملکرد، اظهار داشت: خوشبختانه با تسهیلاتی که دولت در اختیار ما قرار داده، هما و شرکت‌های زیر مجموعه آن اخیراً توانسته‌اند ۳۶ فروند هواپیما خریداری نمایند و از این منظر توانسته‌اند شرایط خوبی را کسب کنند.

در حال حاضر، هما در حدود ۶۴ فروند هواپیما در اختیار دارد. وی همچنین شاخص دیگری را تحت عنوان تعداد مسافران جابه‌جا شده به عنوان شاخص ارزیابی عملکرد معرفی نمود و اضافه کرد با احتساب ایران‌ایر و ایرتور، شرکت هما در سال ۸۷ بالای ۸ میلیون مسافر جابه‌جا کرده است که این تعداد در بین بسیاری از ایرلاین‌های داخلی و بین‌المللی رقم قابل ملاحظه‌ای است، به طوری که مطابق برخی گزارش‌ها، ایران‌ایر جزو ۵۰ شرکت برتر هواپیمایی جهان است. وی همچنین در رابطه با تعداد نقاط پروازی هواپیماهای هما گفت: ما در حال حاضر در حدود ۱۱۹ مسیر پروازی داریم که این نقاط را در حدود ۵۰ تا ۷۰ هزار پرواز در سال پوشش می‌دهد. چنین آماری با توجه به تحریم‌هایی

فرصتی برای دوباره برخاستن

بخش‌هایی از سخنرانی جیووانی بیزینانی، مدیر سازمان بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی (IATA)

دیون صنعت هوایپیمایی بالغ بر ۱۷۰ میلیارد دلار است که ۷۰ میلیارد دلار آن صرف حفظ نقدینگی شده و همین امر امروز صنعت را از ورشکستگی رها ساخته است. به منظور کاهش آثار بحران جهانی بر صنعت هوایپیمایی جهان می‌توان به مواردی چون ادغام شرکت‌های عمده هوایپیمایی در جهت ایجاد رقبای قوی‌تر، کاهش ظرفیت به نحوی مناسب و هماهنگ با کاهش تقاضا، مدرن و به روز کردن روند انجام کار و افزایش تعهد در نیروی کار و ایجاد دگرذیسی در خدمات جهت افزایش تمایل مسافران به استفاده از هوایپماها اشاره کرد.

در سال جاری، میزان گازهای حاصل از سوخت هوایپما ۷ درصد کاهش خواهد یافت که ۵ درصد از این کاهش به رکود اقتصادی و ۲ درصد نتیجه استراتژی حاکم بر صنعت بوده است. فعالیت بزرگتر یا تا در زمینه کاهش مصرف سوخت و حرکت به سمت استفاده از سوخت‌های گیاهی که به صورت بالقوه قادر به کاهش ۸۰ درصدی اثرات کربن است، مثال زدن است، تا جایی که یاتا هدف ۱۰ درصد سوخت‌های جایگزین را تا سال ۲۰۱۷ دنبال می‌کند. در این راستا لازم است ارایه‌دهندگان سرویس‌های نایبری، امکان پرواز مؤثرتر را فراهم آورند. کمپانی‌های تهیه‌کننده سوخت هوایپما، سوخت‌های سازگارتر با محیط تولید کنند و دولت‌ها باید دسترسی به اعتبارات را در بازارهای جهانی کربن برای صنعت امکان پذیر نمایند.

دولت‌ها

حمایت دولت‌ها می‌تواند از جنبه‌های مختلف مورد ارزیابی قرار گیرد. این ارزیابی در صورتی که بر مبنای حمایت دولت‌ها از شهروندان خود باشد، می‌تواند با تکیه بر کاهش هزینه‌های اضافی - مثلاً کاهش میزان چک‌های امنیتی در ترانزیت مسافر که صورت‌حسابی معادل ۵/۹ میلیارد دلار را نشان می‌دهد - استوار باشد. مبنای دیگر، تلاش دولت‌ها در جهت کاهش تأخیرها است که به اعتقاد من، به مزایه گذاشتن اسلات و یا وضع مقررات جهت حفظ حقوق مسافران در زمان تأخیر راه حل مشکل نیستند، بلکه هزینه‌های لازم به عنوان محرک‌های پولی در جهت بهبود زیرساخت‌ها ضروری است.

زیان ۱۰/۴ میلیارد دلاری سال ۲۰۰۸ حمل‌ونقل جهانی، در کنار قیمت‌های سر به فلک کشیده نفت و رکود جهانی، بر پیکره صنعت هوایپیمایی جهان لرزه افکنده است. زیان ۵۹ میلیارد دلاری ناشی از کاهش صورت‌حساب سوخت در کنار ۸۰ میلیارد دلار زیان ناشی از کاهش درآمدها در نتیجه کاهش تقاضا برای سفر، اُفت اعتماد مصرف‌کننده و وحشت فراگیر جهانی می‌تواند دورنمای تیره‌ای را برای این صنعت خلق کند که کاهش ۲۳ درصدی حمل بار در دسامبر، نشان بارزی از این سقوط اقتصادی است.

در کنار تمام نشانه‌های بد باید گفت ما یک صنعت با قابلیت برگشت‌پذیری به وضعیت مطلوب هستیم که این امر از قابلیت‌های هوایپیمایی نشأت می‌گیرد. توفیق‌های حاصل از این صنعت در سال‌های اخیر، سندی است بر اثبات این مدعا با توفیق‌هایی نظیر افزایش ۷۱ درصدی بهره‌وری نیروی کار، ۲۰ درصد بهینه‌سازی مصرف سوخت، ۷ پله بهبود در ضریب اشغال صندلی مسافر، تأمین ایمنی، امنیت، مسؤلیت‌های زیست محیطی، ذخیره نقدینگی و کاهش هزینه‌ها.

در این راستا لازم است به کمک‌های یاتا به شرکت‌های هوایپیمایی اشاره کرد که در راستای کاهش هزینه‌ها تا رسیدن به رقم ۲۴ میلیارد دلار صورت گرفته است. این کاهش شامل ۵ میلیارد دلار پس‌انداز در مصرف سوخت و ۳/۵ میلیارد دلار در هزینه‌های عملیاتی، عوارض و مالیات‌ها بوده است. ما اهداف بزرگی برای سال ۲۰۰۹ در پیش رو داریم که ۱/۵ میلیارد دلار صرفه‌جویی در پرداخت عوارض و مالیات‌ها، حداقل ۲ میلیارد دلار پرداخت کمتر برای سوخت و کاهش چشمگیر در واحدهای هزینه BSP و DASS از این موارد هستند. پس از حادثه ۱۱ سپتامبر، درآمدها ۷ درصد کاهش یافتند، اما بلافاصله پس از آن به وضعیت رشد بازگشتیم که این امر به وسیله اقتصاد قدرتمند سال‌های اخیر حمایت می‌شد. در شرایط کنونی و در رکود امروز حاکم بر جهان، سقوط ۱۵ درصدی صنعت، نیازمند تصمیمات صحیح دولت‌ها، شرکای تجاری و شرکت‌های هوایپیمایی است.

راهبردها

ذکر این مطلب ضروری است که در حال حاضر،

سوی آنان اضافه کرد: آموزش‌های صورت گرفته دقیقاً مطابق با استانداردهای صنعت هوایی بوده که علاوه بر شرکت‌های داخلی، مورد توجه و تقاضای شرکت‌های خارجی هم قرار گرفته است.

در ادامه این بحث، سودآوری صنعت هوایپیمایی از مواردی بود که به آن پرداخته شد. در اکثر کشورهای دنیا، پروازهای داخلی برای ایرلاین‌ها سودآور هستند، چراکه نرخ پروازهای داخلی توسط خود این شرکت‌ها تعیین می‌شود و نتیجه آن، حتی گاهاً چند نرخی بودن پروازهای مشابه است که این امر به تقاضای موجود بستگی دارد. در نتیجه، بسیاری از ایرلاین‌ها در دنیا این قابلیت را دارند که در شرایط مختلف، راهکارهای قیمتی متناسبی را اتخاذ کنند.

متأسفانه در کشور ما، شورای عالی هوایپیمایی، تعیین‌کننده دستوری نرخ بلیط هوایپما است که بیشترین صدمه را به ایرلاین‌های داخلی می‌زند. از طرف دیگر در این شرایط، بازار قابل کنترل نخواهد بود. به گفته نوش‌آبادی، مدیر روابط عمومی هما، قیمت هر ساعت پرواز داخلی برای هر نفر ۳۵ هزار تومان محاسبه شده است، در حالی که قیمت تمام شده این یک ساعت پرواز برای شرکت هوایی ۷۰ هزار تومان می‌باشد. لذا پروازهای داخلی با کیفیت کنونی از منظر اقتصادی برخوردار نیستند، در صورتی که اگر نرخ‌گذاری پروازهای داخلی آزاد بود، علاوه بر کنترل بازار داخلی و تنظیم پروازها به منظور کاهش ترافیک مسافر، سودآوری و منطقی‌سازی نرخ سود نیز فراهم می‌شد که البته این امر، مستلزم فعال‌سازی بازار و حاکمیت نظام عرضه و تقاضا است.

در نهایت دکتر منصوریان، با اشاره به موضوع منطقی کردن قیمت سوخت، خواهان کاهش و حذف یارانه‌ها شد. وی اظهار داشت دولت نمی‌تواند هم خدمات تکلیفی را بر عهده ما بگذارد و هم جلوی نرخ منطقی بلیط را بگیرد و انتظار داشته باشیم که شرکت سودآوری داشته باشد. همه این مسائل در کنار تنوع هوایپماهای موجود، هزینه‌های بسیار زیادی را به شرکت تحمیل می‌کند، چراکه در حال حاضر در تمام دنیا، شرکت‌های هوایپیمایی به این سمت می‌روند که یک یا دو نوع هوایپما داشته باشند، ولی ما به دلیل تحریم‌ها مجبوریم ۱۴ نوع هوایپما داشته باشیم که هر کدام از آنها تعمیر، نگهداری، آموزش و نیروی انسانی خاص خود را می‌طلبند که بالطبع، همگی، هزینه‌هایی را به شرکت تحمیل می‌کنند و متأسفانه در زمینه سودآوری شرکت، تأثیر منفی خواهند داشت. ■