

فرصتی برای دوباره برخاستن

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

دیون صنعت هواپیمایی 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 هواپیمایی جهان می‌توان به مواردی چون ادغام شرکت‌های عمده هواپیمایی 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 دگردیسی در خدمات جهت افزایش تمایل مسافران به استفاده از هواپیماها اشاره کرد.

در سال جاری، میزان گازهای حاصل از سوخت هواپیما 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 هواپیما، 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 هواپیمایی 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 هواپیمایی 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 هواپیمایی 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 هواپیمایی 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 هواپیمایی 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 هواپیمایی، تعیین‌کننده دستوری نرخ بلیط هواپیما 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 مسایل در کنار تنوع هواپیماهای موجود، هزینه‌های بسیار زیادی را به شرکت تحمیل می‌کند، چراکه در حال حاضر در تمام دنیا، شرکت‌های هواپیمایی به این سمت می‌روند که یک یا دو نوع هواپیما داشته باشند، ولی ما به دلیل تحریم‌ها مجبوریم ۱۴ نوع هواپیما 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. ■