



## در حاشیه افزایش قیمت بلیط پروازها مدیریت گران سازمان های دولتی و عمومی

باید اذعان داشته باشیم با همین قیمت های قبل از افزایش ، شرکت های هواپیمائی خصوصی حضور دارند که با یکی دو هواپیمای اجاره ای شروع کرده و امروز صاحب ده ها فروند هواپیما از نوع بوئینگ ۷۴۷، ایرباس و بوئینگ MD هستند. قطعاً اگر قیمت ها اقتصادی نبود این توسعه محقق نمی شد. آزادسازی قیمت ها با نرخ گذاری متفاوت است. نرخ گذاری حاشیه امنی برای شرکت های هواپیمائی ایجاد می کند که با نرخ های کلان خدمات خود را ارائه دهند. حال آنکه اگر قیمت ها آزاد باشد و اجازه دهیم یکی دو شرکت خارجی در خطوط داخلی با بنزین گران پرواز داشته باشند خواهید دید حتی قیمت های فعلی نیز شکسته خواهد شد. این نویسنده حتی بر این باور است که بدون حضور شرکت های خارجی نیز در شرایط رقابتی قیمت های داخلی کاهش خواهد یافت. از این پیشنهاد آقای نخجوانی رئیس هواپیمائی کشوری استقبال می کنیم که «نرخ سوخت و نرخ بلیط هواپیما صد در صد آزاد شود و تکلیف غیر اقتصادی از دوش شرکت های هواپیمائی برداشته شود. بنا به تاکید ایشان بازار باید تعیین کننده قیمت باشد و شرکتهای هواپیمایی آزادانه و بر اساس کشش تقاضا فعالیت و برنامه های پروازی برقرار کنند و دولت نقش کنترلی داشته باشد». ایشان در ادامه می گوید: با توجه به اینکه حیات وممات شرکت های هواپیمائی به پرواز ها وابسته است، شرکت ها به دنبال برقراری و افزایش پروازها هستند. لذا اگر نقش تصمیم گیری های غیر کارشناسی از صنعت هواپیمائی را کم کرده و اجازه دهیم شرکت های هواپیمائی براساس الگوهای واقعی اقتصاد فعالیت کنند به نفع مردم و صنعت خواهد بود و باعث ارتقای کیفیت و نوسازی ناوگان خواهد شد در غیر اینصورت باعث تنزل کیفیت می شود. این شهامت آقای نخجوانی را که به درستی یک مساله مهم اقتصادی را بیان می کند ستوده و انتظار داریم دولت به جای دخالت در قیمت گذاری مشوق اعمال مدیریت های صحیح بوده و فضای رقابتی سالمی را برای صنعت حمل و نقل هوایی کشور فراهم سازد. قطعاً افزایش قیمت ها تنها گزینه نیست، گزینه های مناسب دیگر باید مورد توجه قرار گیرد که مهم ترین آنها «مدیریت درست» می باشد.

**احمد اثیری - مدیر مسئول**

سه سال قبل در همایشی حضور داشتم که یکی از سخنرانان آن سابقه مشاوره با مقامات اقتصادی هند را داشت، ایشان در بخشی از صحبت های خود در مورد مدیریت دولتی در کشور هندوستان نکته جالبی مطرح نمود و آن این بود که کلیه مدیران بخش دولتی و عمومی هند برای تصدی مشاغل مدیریتی حتماً باید دوره MBA (کارشناسی ارشد مدیریت کسب و کار) را گذرانده باشند و برای مشاغل عالی مدیریتی گذراندن دوره های عالی (DBA) دکتری مدیریت کسب و کار) ضروری است. گذراندن این دوره ها باعث می شود مدیران دولتی که ثروت عمومی رامدیریت می کنند اقتصاد، هزینه و فایده، ارزش و بالاخره پول را بشناسند. عملکرد برخی مدیران در کشور بگونه ای است که تداعی می کند آنان با ارقام مالی ، ارزش پول و انضباط مالی در حد کفایت آشنا نیستند.

سالهاست یادگرفته ایم قیمت تمام شده فعالیتها حداقل بهایی است که باید مصرف کننده خدمت و کالا پرداخت نماید غافل از اینکه این فرمول امروز عوض شده و قیمت فروش را بازار تعیین می کند. و عامل بهره وری نقش تعیین کننده داشته و باید برای کاهش هزینه ها همت گماشت تا به قیمت رقابتی رسید. از دست اندرکاران صنعت هواپیمائی و حمل و نقل مسافر کشور این سوال را داریم که شاخص های بهره وری این صنعت در سالهای اخیر چه روندی داشته است؟ تعداد کارکنان به تعداد مسافر حمل شده، درصد اشغال صندلی در پروازها در مقایسه با پروازهای سایر کشورها چگونه است؟ تعداد نیروهای پشتیبانی و ستادی به تعداد مسافر حمل شده چه تعداد است؟ و اصولاً بنزین چند درصد از قیمت تمام شده هر صندلی پروازی را تشکیل می دهد؟ و دهها پرسش دیگر. سه سال قبل مدیر یکی از شرکتهای هواپیمایی هزینه قیمت تمام شده هر صندلی پروازی را ۳۶ دلار اعلام نمود حال آنکه متوسط این قیمت در پروازهای داخلی در حال حاضر بیش از ۵۰ دلار است یعنی هم اکنون با بنزین یارانه ای حدود ۴۰ درصد اضافه قیمت داریم.

دوستانی که به فرودگاه های خارجی سفر داشته اند تصدیق می فرمایند بعضاً پروازهای ۴۰-۵۰ دلاری در مسیرهای خارجی وجود دارد که در مقایسه با پروازهای داخلی کشور ما بسیار ارزان است. از سویی به نقش مدیریت در اداره امور شرکتهای هواپیمائی