

صنعت هوایی کشور و فرصت‌سوزی

محمد بشارتی

کارشناس ارشد حمل‌ونقل هوایی

صنعت هوایی کشور نیازمند نگرش تازه و تحولی اساسی است و نوسازی ناوگان و تامین نیروی انسانی کارآمد و آموزش از اصلی‌ترین کارهای این صنعت است.

مسئولان در مصاحبه و سخنرانی‌ها بیشترین گناه را متوجه تحریم امریکا می‌دانند و بر این باور هستند تا رفع این تحریم‌ها مشکلات بر قوت خود باقی است و حتی بیشتر می‌شود.

بنابراین ضرر ادامه دارد و پروازها با کمبود و مشکلات انجام شده و احتمال وقوع سوانح ادامه دارد و در صورت بروز هرگونه حادثه مسئولان پاسخی نخواهند داد.

البته در حال حاضر تقاضا و درآمد در بازار هوایی جهان رو به افزایش بوده و در همین منطقه خاورمیانه نیز شرکت‌های هواپیمایی تازه تاسیس در حال سودآوری هستند. متأسفانه شرکت هوایی کشور ما با ۵۰ سال سابقه در حال ضرردهی و نابودی است.

مسئله این است که اگر قرار باشد در کشور هواپیمایی داشته باشیم و مسافر جابجا کنیم باید استانداردهای لازم رعایت شود. در غیر این صورت بهتر است به جای هواپیما از دیگر امکانات حمل‌ونقل زمینی استفاده شود. از طرفی تحریم امریکا ممکن است تا سال‌ها باقی بماند و شرایط سیاسی لازم حاصل نشود.

صنعت حمل‌ونقل هوایی کشور با ۲/۵ درصد سهم نقل و انتقال مسافر در کل حمل‌ونقل کشور از بودجه نسبتاً خوبی برخوردار است و متأسفانه به دلیل نبود استفاده علمی از منابع و سرمایه‌گذاری‌ها این صنعت در حال حاضر هر سال میلیاردها تومان ضرردهی دارد.

یکی از دلایل این امر کهنه بودن ناوگان و اقتصادی نبودن حمل‌ونقل هوایی در کشور عنوان شده است. با توجه به روند افزایش تقاضای بازار هوایی به نظر می‌رسد در سال‌های بعدی نیز باید ضررهای بیشتری را در این صنعت پیش‌بینی کرد. در جدول وضعیت رشد تقاضای هوایی با الگوی روند طی سال‌های ۸۰ تا ۸۵ نشان داده شده که در این مورد نیاز است به صورت جدی چاره‌ای اندیشید.

پروژه گام‌های انسانی و مطالعات فرهنگی
بر تال جامع علوم انسانی

بنابراین برنامه‌ریزی‌ها برای صنعت هوایی کشور باید با توجه به تحریم امریکا و ادامه آن تنظیم شود.

در صورتی که قرار است قسمت‌هایی از این صنعت به بخش خصوصی واگذار شود، بهتر است که زودتر وضعیت آن روشن و از آنجا که یکی از اهداف برنامه‌های توسعه کلان اقتصادی کشور هم خصوصی‌سازی است، بنابراین این مهم باید هرچه زودتر انجام شود.

مسئولان هم به عنوان تنها راه چاره نجات صنعت هوایی خواستار لغو تمام انحصارها در این صنعت هستند. به نوعی که تصدی‌گری دولت در این بخش به حداقل برسد.

ناوگان هوایی کشور یکی از ناوگان‌های هوایی قدیمی جهان به شمار می‌رود و مسافران با اعتمادی که قبل از انقلاب به این صنعت داشتند باز هم به دنبال پروازهای ایران ایر هستند و اعتماد چندانی به سایر خطوط داخلی ندارند.

استفاده از هواپیماهای قدیمی و فرسوده درصد ایمنی هوایی را در ایران پایین آورده و خطر هر لحظه در کمین است. اما چه باید کرد؟

۱- در بخش نوسازی ناوگان و تغییر مدیریت آن موارد زیر پیشنهاد می‌شود:

الف: جدا کردن صنعت هوایی از وزارت راه و ترابری و ایجاد سازمان مستقل تحت نظارت مستقیم رییس جمهوری

ب: خرید هواپیما از نوع دست دوم ولی با کارکرد کمتر از کشورهای اروپایی تا رفع تحریم امریکا

پ: انتخاب گروه‌های تخصصی برای بررسی کمبودهای فنی و تکنیکی در بخش‌های مختلف صنعت هوایی و کمک از دانشگاه‌های کشور

ج: ادغام شرکت‌های هواپیمایی کوچک و تشکیل ۲ یا ۳ شرکت هواپیمایی داخلی قدرتمند

۲- در بخش نیروی انسانی از آنجایی که نیروی انسانی در صنعت هوایی اصلی‌ترین موضوع است موارد زیر پیشنهاد می‌شود:

الف: ثبات مدیریت در بخش‌های مختلف صنعت هواپیمایی حداقل مطابق استانداردهای جهانی دوره ۱۰ ساله

ب: اختصاص بخشی از ظرفیت‌های دانشگاهی به جای رشته‌های غیرمفید به صنعت هوایی و خدمات

پ: ایجاد انگیزه در کارکنان کنونی سازمان هواپیمایی کشوری و هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و ارج نهادن به دانش و تخصص این گروه که با کمترین توقع و با ضعیف‌ترین امکانات مشغول انجام وظیفه است.

همچنین از نقش مهم مطبوعات و رساندن اطلاعات به مردم و مسئولان و مطرح کردن کارهای مثبت و انجام شده در این صنعت و نیز حمایت از نشریات هوانوردی و حمل‌ونقل و گردشگری و واگذاری امور تا حد امکان به بخش خصوصی نباید غفلت کرد و هر ۲ بخش دولتی و خصوصی باید مورد حمایت قرار گیرند.

پروازهای بین‌المللی

مسافر بین‌المللی	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵
فرودین	۱/۱۳۴۱۸۶	۷/۱۳۸۹۱۰	۱/۱۴۴۴۳۵	۴۲/۱۵۰۲۷۹	۷۰/۱۵۶۲۵۱	۱۸/۱۶۲۲۷۵
اردیبهشت	۳/۱۲۵۷۰۵	۵۸/۱۲۹۵۴۷	۰۵/۱۳۴۷۱۹	۲۰/۱۴۰۴۲۲	۰۲/۱۴۶۳۳۸	۹/۱۱۵۲۳۳۸
خرداد	۸۳/۱۳۹۸۲۰	۵۲/۱۴۴۶۹۸	۱/۶۱۰۲۸۴	۹۷/۱۵۶۱۵۲	۰/۶۱۶۲۱۲۵	۴۵/۱۶۸۱۶۲
تیر	۱۵/۱۷۹۰۰۱	۵۷/۱۷۸۲۱۴	۴۹/۱۸۱۵۳۴	۰/۳۱۸۶۴۹۷	۶۰/۱۹۲۱۱۶	۹۹/۱۹۷۹۹۸
مرداد	۹۵/۱۸۷۵۰۸	۴۹/۱۸۲۰۰۳	۸/۷۱۸۲۴۳۵	۳۷/۱۸۷۶۴۳	۹۴/۱۹۲۹۶۰	۵/۳۱۹۸۷۲۲
شهریور	۰۸/۵۷۵۸۱۷	۸۷/۳۳۱۶۸۸	۱/۵۲۳۷۶۷۲	۰/۲۲۰۳۷۰۰	۷۳/۱۹۳۷۴۵۵	۵۷/۱۹۳۳۹۸
مهر	۵۵/۱۵۳۶۴۱	۵۳/۱۴۶۲۴۹	۲۸/۱۴۶۲۲۷	۹۴/۱۵۰۸۳۲	۷۷/۱۵۶۰۲۹	۰/۶۱۶۱۷۴۳
آبان	۷/۱۳۸۸۷۶	۵۴/۱۳۶۰۹۵	۶/۴۱۳۸۶۱۷	۰۳/۱۴۳۲۶۱	۹۵/۱۴۸۷۵۲	۲۸/۱۵۴۵۵۴
آذر	۲۵/۱۲۶۴۸۲	۳۱/۱۳۶۴۹۱	۴۹/۱۴۴۱۲۹	۳/۳۱۵۰۸۱۹	۸۲/۱۵۷۱۲۹	۵۸/۱۶۳۲۸۸
دی	۲/۱۱۷۹۳۰	۰۴/۱۲۳۱۷۶	۹/۴۱۲۸۹۰۸	۶۵/۱۳۴۸۳۶	۳۰/۱۴۰۸۴۲	۱۲/۱۴۶۸۷۹
بهمن	۰۱/۱۳۱۴۱۸	۷۷/۱۳۱۹۱۳	۶/۳۱۳۵۱۸۶	۳۴/۱۴۰۲۹۰	۳/۹۱۴۵۹۶۶	۳۶/۱۵۱۸۷۱
اسفند	۱۸/۱۷۲۴۳۹	۸۱/۱۷۶۹۰۵	۰۲/۱۸۲۳۳۷	۰/۷۱۸۸۱۳۰	۸/۸۱۹۴۰۸۵	۷/۲۲۰۰۱۰۲
جمع سالانه	۳/۳۱۸۲۸۲۷	۷۴/۱۹۵۵۴۹۵	۸/۴۱۹۰۸۱۷۷	۴/۰۱۹۳۲۸۶۵	۱۳/۱۹۸۶۳۵۵	۷۵/۲۰۵۱۳۶۵
مسافر داخلی	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵
فروردین	۳۱/۵۱۵۴۲۶	۸۲/۵۴۴۶۲۹	۴۴/۵۲۲۹۰۳	۱۳/۶۰۰۶۱۹	۰۳/۶۲۸۸۹۶	۶۹/۶۵۶۶۱۳
اردیبهشت	۶۱/۵۸۵۴۰۹	۷۰/۶۳۱۴۶۰	۸۷/۶۶۹۸۴۲	۶۹/۷۰۳۶۲۳	۶۶/۷۳۵۵۳۹	۷۷/۷۵۵۴۴۰
خرداد	۴۸/۵۶۱۸۱۸	۲۹/۵۹۸۴۴۸	۶۹/۶۳۱۱۷۷	۸۶/۶۶۱۵۶۶	۸۳/۶۹۱۴۴۷	۹۴/۷۲۰۱۲۷
تیر	۰۳/۶۳۰۶۴۹	۳۷/۶۷۰۰۹۷	۸۹/۷۰۴۵۱۷	۷۲/۷۳۵۹۲۱	۵۰/۷۶۶۴۱۱	۸۹/۷۹۵۴۵۶
مرداد	۵۳/۶۶۷۰۸۷	۵۷/۶۹۵۱۴۱	۵۱/۷۲۲۷۲۵	۴۰/۷۵۰۰۲۷	۰۱/۷۷۸۰۵۶	۶۹/۸۰۵۶۲۴
شهریور	۲۵/۶۲۶۸۹۵	۳۲/۶۵۰۰۵۱	۴۸/۶۷۴۶۹۶	۱۰/۷۰۰۲۳۵	۷۵/۷۲۷۲۰۵	۶۶/۷۵۴۱۳۹
مهر	۵۹/۵۸۰۵۶۴	۴۶/۶۰۵۴۷۰	۵۱/۶۳۱۱۶۵	۰۶/۶۵۷۳۳۴	۶۶/۶۸۴۶۸۲	۳۵/۷۱۱۸۴۳
آبان	۷۳/۵۹۲۸۹۰	۰۹/۶۲۰۳۱۹	۶۲/۶۴۷۵۲۷	۲۶/۶۷۴۶۰۴	۷۳/۷۰۲۴۹۷	۳۳/۷۲۹۹۸۵
آذر	۴۱/۵۰۶۷۲۹	۳۸/۵۶۶۲۳۴	۸۸/۶۱۲۸۴۸	۱۰/۶۵۱۵۰۹	۷۱/۶۸۶۳۵۲	۳۹/۷۱۸۰۱۰
دی	۶۵/۵۷۰۴۳۱	۹۶/۵۹۶۱۴۹	۴۷/۶۲۲۳۳۲	۴۹/۶۴۸۷۹۳	۵۸/۶۷۶۳۱۷	۵۶/۷۰۳۵۸۳
بهمن	۶۸/۵۴۴۱۲۲	۲۱/۶۱۳۷۸۱	۸۴/۶۴۲۳۲۷	۳۵/۶۷۰۲۰۷	۵۳/۶۹۸۵۸۲	۱۶/۷۲۶۳۵۹
اسفند	۸۵/۶۲۸۳۳۹	۰۸/۶۷۳۴۰۷	۹۴/۷۱۱۱۹۸	۵۳/۷۴۵۵۲۱	۶۱/۷۷۶۸۶۶	۱۷/۸۰۶۴۲۵
جمع سالانه	۱۲/۷۰۵۰۳۶۵	۲۳/۷۴۶۲۲۹۱	۱۴/۷۴۴۳۲۶۵	۶۸/۸۱۹۹۹۶۳	۶۱/۸۲۵۲۸۵۶	۶۰/۸۸۹۳۶۱۰