



یا نزد هم
آذرماه نخستین
سالگرد سقوط هواپیمای
C-۱۳۰ بود. طی یکسال
گذشته علاوه بر این هواپیما،
هواپیماهای دیگری هم دچار حادثه شدند و
در آذرماه سال جاری نیز شاهد آخرین حادثه از این دست بودیم،
اما چرا آمار سوانح هوایی در کشور ما به این میزان بالا است و
چه ارگانی باید پاسخگوی این همه خسارات جانی و مالی باشد؟
در این زمینه با «حبیب‌الله اسماعیل‌زاده»، نماینده فلاورجان و
رئیس کمیته حمل‌ونقل کمیسیون عمران به گفتگو نشستیم تا
نظر وی را جویا شویم.

حبیب‌الله اسماعیل‌زاده؛
رئیس کمیته حمل‌ونقل کمیسیون عمران:

وضعیت کنونی حمل‌ونقل هوایی

تهدیدی جدی برای ایران است

■ در طول یکسال گذشته شاهد چهار سانحه هوایی
بوده‌ایم و به نظر می‌رسد این رویداد به صورت یک مشکل
جدی در حمل‌ونقل هوایی کشور مطرح است، به‌عنوان رئیس
کمیته حمل‌ونقل کمیسیون عمران چه برنامه‌هایی برای
متوقف شدن این حوادث دارید؟

باید این موضوع را در نظر بگیریم که مشکل عمده حمل‌ونقل
هوایی ما، موضوع تحریم است تکنولوژی هوایی ما وارداتی است و
نه تنها ما بلکه بیشتر کشورهای جهان در این بخش وابسته‌اند. فقط
بعضی کشورهای اروپایی در این زمینه موفق بوده‌اند.
بیش از ۱۰ درصد قطعات ایرباس متعلق به آمریکاست، از این
رو باتوجه به تحریم اقتصادی موجود نمی‌توانیم این نوع هواپیما را

محمد انواری

خریداری و یا حتی قطعات آن را تأمین کنیم. در مورد بوئینگ هم که باز متعلق به آمریکاست، دچار محدودیت جدی هستیم و در نهایت ناچاریم هواپیماهای مورد نیاز خود را از روسیه تهیه کنیم.

■ با توجه به محدودیت‌های موجود، ایران از هواپیماهای تولیدی کدام کشورها استفاده می‌کند؟

ایرباس و بوئینگ از شرکت‌های مهم در سطح جهان هستند که تمام نیازهای خود را تولید کرده و به خودکفایی کامل رسیده‌اند. روسیه هم از جمله تولیدکنندگان هواپیماست که مدل‌های مختلف مثل توپولف و آنتونوف را تولید و از آنها استفاده می‌کند.

هواپیمایی که به تازگی سقوط کرد، آنتونوف ۷۵ بود، مدل ۲۲۰ آن نیز بزرگترین هواپیمای غول‌پیکر جهان است و توانایی جابه‌جایی ۲۵۰ تن بار را داراست، ولی ما به‌عنوان کاربر این تکنولوژی‌ها، در مورد نگهداری و استفاده پروازی و سایر مواردی که در ایمنی پروازها دخیل هستند مشکلات جدی داریم. به‌نظر من عمر هواپیما در ایمنی آن تأثیر چندانی ندارد، بلکه موضوعی که خیلی مهم است، بحث تعویض تجهیزات هواپیماهاست که باید مطابق با استانداردهای روز صورت گیرد.

■ پس مشکل اصلی کجاست؟

عمده‌ترین و جدی‌ترین مشکل بحث ناوگان هوایی و همچنین خلبان‌های ماست. به‌عنوان مثال دلیل اصلی بروز سانحه هواپیمای مسافری مشهد ضعف خلبان بود که نتوانست وسط باند را تشخیص دهد و در ضلع چپ باند به زمین نشست و در نهایت این حادثه رخ داد.

■ پرونده هواپیمای مشهد در چه مرحله‌ای است؟

این پرونده به دستگاه قضایی ارسال شده و با مقصران آن نیز به شدت برخورد خواهد شد.

■ یعنی با خلبان برخورد می‌شود؟

خلبان این هواپیما مقصر اصلی شناخته شده است.

■ این هواپیما هم روسی بود؟

بله، ولی نوع هواپیما مهم نیست.

■ اما به نظر می‌رسد هواپیماهای روسی از امنیت لازم

بی‌بهره‌اند؟

بالطبع روس‌ها بیشترین ضرر را خواهند کرد، اما توجه به این نکته مهم است که در حال حاضر ۱۸۰۰ توپولف تولید شده و بیش از ۱۲۰۰ فروند آن در ناوگان حمل‌ونقل هوایی فعالند، ولی بیشترین حوادث در کشور ما روی می‌دهد.

■ در بقیه کشورهایی که از روسیه هواپیما خریده‌اند، تعداد

این حوادث چند مورد است؟

به‌تعداد سوانح کشور ما نیست.

■ در خود روسیه چطور؟

در روسیه هم به همین ترتیب. آمار حکایت از آن دارد که درصد سقوط توپولف نسبت به مجموع هواپیماهای ساخته شده کمتر از ایرباس است.

■ ممکن است هواپیمایی که به کشور ما فروخته شده

است استاندارد نباشد؟

نه ممکن نیست.

■ پس چطور بیشترین تلفات این هواپیما در کشور ما

رخ می‌دهد؟

مشکل ما هواپیما نیست، مثلاً در مورد هواپیمای آنتونوف که حامل تعدادی از کارشناسان روسی بود و چند سال پیش در حوالی

اصفهان، سقوط کرد، مشکل ناوبری ما عامل این سانحه شناخته شد، زیرا رادارهای اصفهان به این هواپیما به‌خوبی جهت نداده بودند، مشکل هواپیمایی که در نزدیک خرم‌آباد سقوط کرد نیز ناکارآمدی سیستم راداری بود، ضمن اینکه هواپیماهای ایرباس و بوئینگ هم سقوط می‌کنند، اما از آنجا که ما بیشتر از هواپیماهای روسی استفاده می‌کنیم، اینطور القا شده که این نوع هواپیماها مشکل خاصی دارند. به‌هر حال مدیریت هوا و فضا، پوشش راداری فضای کشور و ضعف خلبان‌ها موجب بروز این حوادث شده‌اند. وضعیت کنونی حمل‌ونقل هوایی برای کشور یک تهدید جدی است. از این رو باید برای حل معضلات آن عزمی راسخ داشته باشیم. حتی اگر لازم باشد تعدادی از پروازهای داخلی را تعطیل کنیم و شرکت‌های خارجی بخشی از پروازهای داخلی را انجام دهند.

■ از کجا باید شروع کرد؟

دولت باید با بررسی دقیق بحث تحریم را دنبال کند.

■ مگر کمیته‌ای که دنبال لغو تحریم بود، موفق نشد؟

به‌طور کلی موفق نشده‌ایم، پیش از این پنج فروند هواپیما از ترکیه خریده‌ایم و این لغو تحریم شامل این هواپیماهاست.

■ در مورد بقیه هواپیماها چطور؟

در بعد کلان قضیه هنوز موفق نشده‌ایم و برای سایر هواپیماها این مشکل هنوز وجود دارد.

■ به تازگی بحث افزایش قیمت بلیت هواپیما هم مطرح شده، این موضوع تا چه حدی جدی است و آیا با توجه به نبود امنیت در پروازها این امر تحقق می‌یابد؟

ایرلاین‌ها تأکید دارند که قیمت کنونی بلیت هواپیما، توجیه اقتصادی ندارد، البته ما هم این موضوع را قبول داریم. به اعتقاد من می‌توانیم قیمت بلیت هواپیما را آزاد کنیم تا این نرخ رقابتی شود و توجیه اقتصادی داشته باشد. باید توجه کنیم که فقط ۲ درصد جابه‌جایی‌ها توسط حمل‌ونقل هوایی صورت می‌گیرد، ۵۰ درصد آن را نیز سفرهای اداری تشکیل می‌دهند که دولت هزینه‌های آن را پرداخت می‌کند و درصد زیادی از باقی‌مانده آن هم به افراد مرفه تعلق دارد که افزایش نرخ برایشان مهم نیست. پس باید به دنبال کیفیت و امنیت پرواز باشیم.

■ یعنی اگر بهای بلیت هواپیما افزایش پیدا کند، کیفیت

خدمات عرضه شده بهبود می‌یابد؟

شرکت‌های خصوصی عقیده دارند که با افزایش قیمت خدمات بهتری ارائه می‌کنند.

■ مگر تحریم شامل آنها نمی‌شود؟

در حال حاضر بیشترین حجم پرواز ما توسط ایران‌ایرتور انجام می‌شود که یک شرکت دولتی است و ایرلاین‌های دولتی حتی می‌توانند هواپیمای دست دوم خوب هم تهیه کنند، اما شرکت‌های خصوصی می‌توانند با بازار سیاه ارتباط برقرار کرده و هواپیمای مورد نیاز خود را خریداری کنند و هم‌اکنون نیز قیمت بلیت را به‌عنوان مهمترین مسئله و مانع خودعنوان می‌کنند.

■ نظر اعضای کمیسیون عمران در این مورد چیست؟

حساسیت و مشکل خاصی وجود ندارد.

■ تا چه حد می‌شود بلیت هواپیما را گران کرد؟

افزایش قیمت به اقدامات کارشناسی نیاز دارد، اما من معتقدم که نباید محدودیتی برای آن قائل شویم، البته رقابت شرکت‌ها باعث می‌شود که قیمت بلیت تا سقف معینی افزایش یابد.