

گفت‌وگو با حمید غوابش، دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی

سنگینی فضای تکلیفی بر حمل‌ونقل هوایی



پروژه نگاه علوم انسانی و فعالیات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی



■ جایگاه صنعت هوانوردی در کشور کجاست؟

صنعت هوانوردی از طریق سرعت بخشیدن به جریان انتقال و جابه‌جایی بار، مسافر، سرمایه و اطلاعات می‌تواند مزیت‌های رقابتی قابل توجهی در اقتصاد جهانی، منطقه‌ای و ملی به وجود آورد. این صنعت در عین حال مناسب‌ترین و آسان‌ترین نوع دسترسی به مناطق دوردست است. صنعت هوانوردی دستیابی به گردشگران، زمین‌های زراعی، کارخانجات، معادن و... را فراهم می‌کند که هر کدام می‌توانند نقش مهمی در رشد اقتصادی منطقه داشته باشند. توسعه شهرنشینی و روند رو به رشد مهاجرت به شهرها نیز یکی دیگر از عوامل رشد صنعت حمل‌ونقل هوایی است. امروزه فرودگاه‌ها محلی برای تلاقی روش‌های مختلف حمل‌ونقل به حساب می‌آیند و رشد زندگی شهرنشینی ضرورت ایجاد سیستم‌های حمل‌ونقل ترکیبی با محوریت فرودگاه‌ها را بیش از پیش با اهمیت ساخته است. به طور کلی می‌توان گفت صنعت هوانوردی یکی از زیرساخت‌های مهم توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور به حساب می‌آید.

حمید غوابش کارشناس ارشد هوانوردی از دانشگاه رویال رز کاناداست. با وی درباره وضعیت صنعت هوانوردی ایران و چالش‌های پیش روی این صنعت و نیز تأثیر خصوصی‌سازی بر این صنعت گفت‌وگو کردیم. غوابش یکی از معضلات صنعت حمل‌ونقل هوایی را تکلیفی و غیررقابتی بودن محیط کسب‌وکار این صنعت می‌داند و معتقد است این روند مانعی برای توسعه آن است. وی آزادسازی شبکه پروازی و نرخ بلیت هواپیما را برای عبور از بازار تکلیفی به بازار رقابتی در این صنعت لازم می‌داند.

غوابش در حال حاضر عضو شورای عالی هواپیمایی کشوری و دبیر انجمن حمل‌ونقل هوایی است.

قرار است از ابتدای سال ۱۳۹۲ شبکه پروازی و نرخ بلیت هواپیما آزاد شود؛ در این صورت، می‌توان امیدوار بود در آینده‌ای نزدیک محیط کسب‌وکار صنعت حمل‌ونقل هوایی نیز از یک بازار تکلیفی به یک بازار رقابتی تغییر یابد

■ مشکلات عمده شرکت‌های هواپیمایی چیست؟

یکی از معضلات این صنعت مشخصه بازار تکلیفی و غیررقابتی محیط کسب‌وکار صنعت حمل‌ونقل هوایی است. عوامل متعددی در تعیین بهای تمام شده خدمات شرکت‌های هواپیمایی تأثیرگذار هستند که برخی از آنها اصولاً تحت کنترل شرکت‌ها نیستند؛ عواملی همچون نرخ تورم، نرخ تسعیر ارز، نرخ خدمات فرودگاهی، نرخ سوخت، هزینه‌های ناشی از تحریم و... این عوامل بسیار متنوع و متغیرند و بنگاه‌های اقتصادی باید متناسب با شرایط محیط کسب‌وکار خود نوع محصول و بهای آن را با توجه به کشش بازار تعیین کنند. اساساً تعیین نوع محصول و قیمت آن در بازار غیرانحصاری باید توسط خود بنگاه‌ها صورت گیرد و ورود دولت به آن، شرایط آن بازار را پیچیده و غیر کارآمد خواهد کرد و این دقیقاً همان مشکلی است که امروزه صنعت هواپیمایی کشور با آن روبه‌روست. ضمن آنکه ماهیت صنعت حمل‌ونقل هوایی نیز دوره‌ای است؛ بدین معنا که تقاضای سفر هوایی متناسب با فصل، روز و ساعت پرواز متفاوت است، لذا نمی‌توان انتظار داشت که قیمت این خدمات متناسب با میزان تقاضا تغییر نکند و همواره ثابت باشد. بنابراین محیط کسب‌وکار تکلیفی را می‌توان یکی از مشکلات جدی این صنعت دانست.



می‌شود واحد هزینه شرکت‌های هواپیمایی نیز افزایش یابد. به نظر می‌آید دولت برای حل این مشکل باید تسهیلات مالی مناسب جهت نوسازی ناوگان کشور در اختیار شرکت‌های هواپیمایی قرار دهد.

■ نقش خصوصی‌سازی و پیامد آن در فعالیت شرکت‌های هواپیمایی چیست؟

پدیده جهانی‌سازی از اوایل دهه ۱۹۷۰ ساختار بازار را تغییر داده و اقتصاد بازار آزاد را جایگزین اقتصاد بازارهای ترکیبی (آزاد و تکلیفی) کرده است که خود یک چرخش مهم ژئوپولیتیکی به حساب می‌آید، به گونه‌ای که فرآیند سه‌گانه آزادسازی، مقررات‌زدایی و خصوص‌سازی را به همراه داشته و تغییرات قابل توجهی در اقتصاد سیاسی کشورهای در حال توسعه ایجاد کرده است. در کشور ما نیز از دهه ۱۳۷۰ فعالیت بخش خصوصی در صنعت حمل‌ونقل هوایی امکان‌پذیر شده است، به گونه‌ای که در حال حاضر بیش از ۱۵ شرکت هواپیمایی خصوصی در کشور فعال هستند که سهم قابل توجهی از بازار حمل‌ونقل هوایی را به

مشکل دیگر کهنگی ناوگان کشور است. متوسط عمر هواپیماهای تجاری در کشور ۲۱ سال است. این بدین معناست که بهره‌وری این هواپیماها پایین و در عین حال، هزینه‌های تعمیر و نگهداری آن بسیار بالاست، این موضوع باعث

خود اختصاص داده‌اند. اما متأسفانه در حوزه آزادسازی تاکنون کار جدی‌ای در این صنعت صورت نگرفته است. البته طبق ماده ۱۶۱ قانون برنامه پنجم توسعه کشور، قرار است از ابتدای سال ۱۳۹۲ شبکه پروازی و نرخ بلیت هواپیما آزاد شود؛ در این صورت، می‌توان امیدوار بود در آینده‌ای نزدیک محیط کسب‌وکار صنعت حمل‌ونقل هوایی نیز از یک بازار تکلیفی به یک بازار رقابتی تغییر یابد.

■ تعامل بخش هوانوردی با صنعت گردشگری چگونه است؟

حمل‌ونقل یکی از عناصر بنیادی صنعت گردشگری است که ارتباط میان مناطق مولد گردشگر را با مقاصد گردشگری برقرار می‌کند. از یک طرف دسترسی آسان یک عامل کلیدی در ایجاد مقاصد گردشگری شمرده می‌شود و از طرف دیگر، وجود گردشگر باعث افزایش تقاضای حمل‌ونقل می‌شود. صنعت حمل‌ونقل هوایی مهم‌ترین روش حمل‌ونقل در بازار گردشگری محسوب می‌شود و از هم‌افزایی بالایی با صنعت گردشگری برخوردار است. در مسافت‌های طولانی عموماً از حمل‌ونقل هوایی استفاده می‌شود و در کشورهایی که بازار حمل‌ونقل هوایی آنان رقابتی و شرکت‌های کم‌هزینه هواپیمایی در آنها فعال هستند، مسافرت هوایی در مسیرهای متوسط و کوتاه نیز به‌صرفه شده است. به‌جرات می‌توان گفت در حال حاضر مهم‌ترین روش حمل‌ونقل در صنعت گردشگری جهان، صنعت حمل‌ونقل هوایی است. البته فرودگاه‌ها نیز در توسعه این صنعت بسیار مهم هستند. وجود مقاصد مختلف پروازی و ایجاد مراکز رفاهی و سرگرمی در فرودگاه‌ها در توسعه صنعت گردشگری بسیار اثرگذار است.

بر اساس گزارش‌های منتشر شده «سازمان جهانی گردشگری» ۵۱ درصد سفرهای گردشگری در جهان در سال ۲۰۱۰ از طریق حمل‌ونقل هوایی صورت گرفته است. درآمد گردشگری کشور ترکیه در سال ۲۰۱۰ نزدیک به ۲۱ میلیارد دلار بوده است و این خود یکی از دستاوردهای اصلی توسعه صنعت حمل‌ونقل هوایی آن کشور است. بدیهی است که جاذبه‌های گردشگری در کشور ما نیز بسیار قابل توجه است، ولی بدون ایجاد زیرساخت‌های مناسب، بویژه در صنعت هوانوردی، امکان توسعه این صنعت وجود نخواهد داشت.

■ نقش انجمن در پیگیری مشکلات شرکت‌های هواپیمایی کشور چیست؟

می‌توان گفت، بیشترین تعامل شرکت‌های هواپیمایی با دولت و مجلس از طریق انجمن صورت می‌گیرد و این انجمن در تهیه برخی مواد قانونی، همچون برنامه پنجم توسعه و لایحه امور گمرکی، با مجلس همکاری نزدیکی داشته

است. اساساً شرکت‌های هواپیمایی با مشکلات پیچیده و بسیاری مواجه هستند که انجمن سعی می‌کند از طریق تعامل با ذی‌نفعان از میزان آن بکاهد. برای مثال، در حال حاضر نهادهای متعدد دولتی شامل سازمان حمایت از مصرف‌کننده، سازمان تعزیرات حکومتی، ستاد هدفمندی یارانه‌ها، شورای عالی رقابت، و شورای عالی هواپیمایی کشوری، در تعیین نرخ بلیت هواپیما خود را مسئول می‌دانند. از طرفی، عوامل محیطی بسیار و خارج از کنترل شرکت‌های هواپیمایی همچون نرخ تورم، نرخ ارز، الزام در افزایش حقوق کارکنان، نرخ سوخت، هزینه‌های امنیتی، هزینه‌های ناشی از تحریم و... به‌طور مستمر هزینه‌های شرکت‌های هواپیمایی را تحت تأثیر قرار می‌دهد و عملاً امکان اینکه همزمان متناسب با افزایش هزینه‌های فوق نرخ خدمات شرکت‌های هواپیمایی نیز افزایش یابد، وجود ندارد و شرکت‌ها به‌طور مستمر با ضررهای انباشته مواجه می‌شوند.

انجمن علاوه بر انجام تعاملات مذکور، می‌کوشد از طریق اطلاع‌رسانی و برگزاری آموزش‌های تخصصی به توسعه فرهنگ ایمنی در صنعت هوانوردی یاری رساند. از سال گذشته نیز وب‌سایت انجمن به آدرس www.aira.ir فعال شده است و تلاش می‌شود در حوزه‌های تخصصی مختلف صنعت به عموم مردم اطلاع‌رسانی شود. دانشجویان و دانش‌آموزان کشور می‌توانند با مراجعه به این سایت دانش قابل اعتماد و به‌روز شده‌ای را از این صنعت کسب کنند. از دیگر فعالیت‌های انجمن ایجاد کارگروه‌های تخصصی در حوزه صنعت حمل‌ونقل هوایی است و تاکنون کارگروه حقوق هوانوردی تشکیل شده و بیش از ۱۷ کارشناس حقوق هوانوردی در این کارگروه حضور دارند که علاوه بر جلسات ماهیانه، اعضای کارگروه از طریق تالار گفت‌وگوی الکترونیکی ایجاد شده در وب‌سایت انجمن به‌طور مستمر در تعامل هستند. انجمن همچنین مشارکت فعالی در تدوین رهنگاشت صنعت هوافضای کشور آغاز کرده است.

■ تحریم علیه ایران چه پیامدهایی در فعالیت شرکت‌های هواپیمایی داشته است؟

حمل‌ونقل تجاری هوایی عمومی و جزء حقوق اولیه مردم به حساب می‌آید و به‌مخاطره انداختن آن به معنای به‌مخاطره انداختن جان عموم انسان‌ها و عملی غیراخلاقی و غیرانسانی است. بدون شک، تحریم صنعت حمل‌ونقل هوایی کشور ایمنی این صنعت را می‌تواند با چالش جدی مواجه کند. هدف از تحریم در این صنعت، به‌مخاطره انداختن جان مسافران و پرهزینه کردن این صنعت به‌منظور توقف فعالیت‌های آن است که این امر با اصول پیمان شیکاگو، بویژه مواد ۴ و ۴۴، مغایر است که در آن، کشورهای عضو پیمان متعهد شده‌اند

این صنعت را فارق از ملاحظات سیاسی و با کمال نظم و بی‌خطری اداره کنند. علی‌رغم اینکه نمی‌توان اثرات سوء تحریم را در صنعت هوانوردی کشور نادیده گرفت، با وجود همه این مشکلات، صنعت هوانوردی کشور تاکنون از توسعه قابل‌توجهی برخوردار بوده است و در حال حاضر بیش از ۱۷ شرکت هواپیمایی و ۷۰ فرودگاه در کشور فعال هستند.

■ در راستای اهداف انجمن چه اقداماتی جهت همکاری شرکت‌های هواپیمایی و حذف رقابت‌های ناسالم صورت گرفته است؟

اساساً بازار حمل‌ونقل هوایی کشور تکلیفی است و شرکت‌های هواپیمایی بدون مجوز از سازمان هواپیمایی کشوری و تبعیت از نرخ‌های تکلیفی مجاز به فعالیت در یک مسیر هوایی نیستند. بدین ترتیب، نمی‌توان انتظار رقابت بین شرکت‌های هواپیمایی را داشت، زیرا شرکت‌ها نوع محصول و قیمت آن را نمی‌توانند تعیین کنند. به عبارت دیگر، شرکت‌ها هر کدام در بازای فعالیت می‌کنند که نه از طریق رقابت، بلکه با اخذ مجوز از سازمان هواپیمایی کشوری بدان راه پیدا کرده‌اند. محیط کسب‌وکار تکلیفی صنعت حمل‌ونقل هوایی تاکنون نشان داده که پاسخگوی روند توسعه آن نبوده است، لذا همان‌طور که پیشتر اشاره کردم، قانون‌گذار در قانون برنامه پنجم توسعه آزادسازی شبکه پروازی و نرخ بلیت هواپیما را از ابتدای سال ۱۳۹۲ پیش‌بینی و الزام کرده است. خوشبختانه شورای عالی رقابت نیز حسب قانون، مسئولیت تسهیل رقابت و جلوگیری از انحصار در بازار را به عهده دارد و می‌توان انتظار داشت که عبور از بازار تکلیفی به بازار رقابتی در این صنعت بخوبی صورت گیرد. انجمن شرکت‌های هواپیمایی نیز شرکت‌ها را به استفاده از زیرساخت‌های مشترک عملیاتی ترغیب می‌کند تا همکاری شرکت‌ها در آینده مانع از رقابت‌های مضره در بازار شود.

■ نظر انجمن در مورد تعامل بیشتر با سازمان هواپیمایی کشوری یا شرکت فرودگاه‌های کشور و حضور و تعامل نمایندگان خطوط هوایی در انجمن چیست؟

بدون شک، شرکت‌های هواپیمایی بدون تعامل مستمر و منطقی با دولت (سازمان هواپیمایی کشوری) و سایر ذی‌نفعانی، چون شرکت فرودگاه‌های کشور و همچنین تعامل شرکت‌های هواپیمایی با یکدیگر امکان ارتقاء و بهبود صنعت را نخواهند داشت، لذا همان‌گونه که اشاره شد، انجمن از طریق ایجاد کارگروه‌های تخصصی متشکل از نمایندگان شرکت‌های هواپیمایی و سایر ذی‌نفعان تلاش می‌کند یک هم‌افزایی مناسب در این صنعت ایجاد شود.