

آغاز گام‌های مثبت

امید به توسعه ناوگان هوایی در گفت‌وگو با استاد دانشگاه کلایتون آمریکا

ناوگان کهنه هوایی کشور اگر چه سال‌ها با تحریم‌ها دست و پنجه نرم می‌کند و با این وجود توانسته سرپا بایستد اما در سال‌های اخیر به علت تشدید تحریم‌ها در ممنوعیت فروش قطعات هواپیما به تدریج روزه‌های تنفسی آن با چالش مواجه شده است. بالغ بر ۲۵۰ فروند هواپیما در ناوگان وجود دارد که بیش از نیمی به علت نبود قطعه زمینگیر شده‌اند و تنها راه چاره در ورود قطعات جدید است. با این اوصاف در ماه‌های پایانی سال گذشته گشایش در سیاست خارجی و توافق ژنو که در نهایت منجر به لغو تحریم در فروش قطعات هواپیما به ایران شد در این بین خوش‌بینی‌ها را به توسعه صنعت هوایی کشور بازگرداند تا با تامین قطعات و احیای نیمی از ناوگان دوباره این صنعت جان بگیرد اما وجود برخی از مسائل باعث شده تا پروسه عملیاتی شدن فروش قطعه به ایران کمی طولانی شود. اعلام خبر صدور مجوز آمریکا برای فروش قطعه به ایران به شرکت‌های بوئینگ و جنرال الکتریک ظاهراً امیدواری‌هایی را دامن زده است که اگر به مرحله عملیاتی برسد حداقل وضعیت صنعت هوایی به تدریج به سمت بهبود گام برمی‌دارد. به این بهانه با دکتر علی دادپی اقتصاددان و استاد دانشگاه کلایتون آمریکا پیرامون این موضوع به گفت‌وگو پرداختیم که در ادامه می‌خوانید.

که قبل از انقلاب خریداری کرده‌ایم یا هواپیماهایی که فرسوده‌اند و پنج تا شش سال دیگر مستهلک خواهند شد. شاید عده‌ای بخواهند این خبر کم‌اهمیت جلوه داده شود اما نباید اجازه بدهیم سرمایه کشور حتی در هواپیماهای فرسوده به سادگی به علت نبود قطعه از میان برود.

با این اوصاف نباید بگذاریم این فرصت از دست برود. از طرف دیگر آیا می‌توان از این مساله برای خرید هواپیما با تکیه بر توان صنعت هوایی استفاده کرد؟
معتقدم اگر تحریم‌ها مرحله به مرحله به سمت تعدیل حرکت کند حتی اگر حرکت آرامی نیز داشته باشد در یک افق سه تا پنج‌ساله با تامین قطعات ناوگان هوایی می‌تواند به درآمدزایی مناسبی برسد و حتی در گام بعدی با اتکا به توان خود صنعت بدون حمایت دولت شرکت‌های فعال می‌توانند هواپیماهای مناسبی را با تضمین خدمات فنی و نگهداری کارآمد کنند. باید توجه کنیم ناوگان بدون داشتن قطعات زیرساخت مناسبی برای ادامه فعالیت ندارد بنابراین ابتدا باید ادامه خدمات فنی و پشتیبانی را تضمین کرد بعد به فکر خرید هواپیما بود. این‌گونه مجوزها را باید مثبت دید. البته عده‌ای در این مواقع وارد بازی انتظارات می‌شوند و توقعات را افزایش می‌دهند. اعتقاد دارند با این‌گونه گشایش‌های محدود نمی‌توان کاری از پیش برد در حالی که باید توجه کنیم از این فرصت می‌توانیم استفاده کنیم تا زمینه افزایش بهره‌وری ناوگان فراهم شود. در دهه گذشته پرسنل فنی ناوگان هوایی ایران در زمینه تعمیر و نگهداری هواپیماهای قدیمی متمرکز بوده و دانش فنی خوبی در این زمینه کسب کرده‌اند. حداقل با رفع محدودیت در تامین قطعه ناوگان می‌تواند خود را سرپا نگه دارد و به نیازها پاسخ دهد. فایده‌ای ندارد هواپیماهای مدرن وارد کشور کنیم اما زیرساخت فرودگاهی و فنی نداشته باشیم. چرا که این هواپیماها هر چقدر هم مدرن و به روز باشند راه‌حل طلایی معضلات صنعت هواپیمایی و بهره‌وری در این صنعت نیستند.

اگر این روند ادامه یابد و به جایی برسیم که بدون هیچ‌گونه چالشی به طور مستقیم از شرکت‌های بزرگی چون بوئینگ قطعه خریداری کنیم آیا می‌توان به آسانی شرکت‌های واسطه‌ای را که سالیان گذشته شکل گرفته‌اند و منافع قابل توجهی نیز دارند حذف کرد تا شاهد کاهش هزینه‌های ایرلاین‌ها در خرید قطعات باشیم؟

به هر شکل در چهار دهه گذشته به علت تحریم‌ها و عدم ارتباط مستقیم با شرکت‌های بزرگی چون بوئینگ در این بین شرکت‌های واسطه‌ای بسیاری شکل گرفته‌اند و با توجه به منفعی که دارند به سادگی کنار نمی‌روند. در مقابل نیز ایران باید تمام تلاش خود را به کار گیرد تا از این فرصت در جهت ازسریگیری ارتباط مستقیم با این شرکت بزرگ هواپیماسازی جهان بهترین بهره را ببرد چرا که اگر از این فرصت به خوبی استفاده کند در گام‌های بعدی نیز شاید موفق شود دامنه این ارتباطات را افزایش دهد اما اگر این مساله را دست کم بگیرد و کم‌اهمیت جلوه دهد طبیعی است که فرصت‌سوزی کرده است. حتی می‌توانیم از این فرصت نیز در جهت اشتغال‌زایی در داخل کشور استفاده کنیم و سیستم تعمیر و نگهداری در ناوگان کشور را توسعه دهیم. شرکت‌های واسطه می‌توانند به

در هفته گذشته بوئینگ و جنرال الکتریک اعلام کردند از وزارت خزانه‌داری آمریکا برای صادرات برخی قطعات هواپیماهای تجاری به ایران مجوز دریافت کرده‌اند. این در حالی است که قبل از این تلاش‌های شرکت‌های هواپیمایی ایرانی به گفته مسوولان دولتی کشور پس از توافق ژنو و لغو تحریم فروش قطعات هواپیما به نتیجه نرسیده بود و هنوز آنها موفق نشده‌اند قطعه‌ای وارد کشور کنند. ظاهراً ورود این قطعات منوط به دریافت مجوز شرکت‌های سازنده هواپیما و قطعه بزرگ جهان از دولت آمریکا شده است. به نظر شما با اعلام این خبر که این دو شرکت موفق به دریافت مجوز برای فروش قطعه به ایران شده‌اند تا چه میزان می‌توان امیدوار بود که زمینه مساعد فراهم شود و پس از سال‌ها قطع رابطه شرکتی چون بوئینگ با شرکت‌های ایرانی شاهد ورود قطعه به طور مستقیم باشیم؟
مهم‌ترین مساله در ناوگان هوایی این نیست که سن هواپیماها کم یا زیاد است. بلکه مهم این است که چگونه هواپیماها تعمیر و نگهداری می‌شوند تا بتوانند با حفظ ایمنی خدمات متناسبی را ارائه دهند. متأسفانه در ایران همگان تصور می‌کنند مشکل ناوگان هوایی به نبود هواپیماهای مدرن برمی‌گردد. فکر می‌کنیم اگر هواپیماهای نو و مدرن وارد ناوگان کشور شوند دیگر تمام مشکلات و چالش‌های ناوگان هوایی رفع خواهد شد. در حالی که این‌گونه نیست. اگر هواپیماهای مدرن در اختیار داشته باشید اما سیستم تعمیر و نگهداری مناسبی نداشته باشید و در تامین قطعات چالش و محدودیت داشته باشید آن هواپیما پس از انجام ۳۰۰ ساعت پرواز زمینگیر خواهد شد. بنابراین لازم است ابتدا در زمینه تامین قطعات و خرید آنها با محدودیت مواجه نباشیم و پس از آن به دنبال ورود هواپیماهای نو و مدرن باشیم. وقتی بالغ بر ۷۰ درصد ناوگان هوایی ایران به علت نبود قطعه زمینگیر است و بخش قابل توجهی از هواپیماها به ویژه در سال‌های اخیر به علت نبود قطعه غیرفعال شده‌اند نشان‌دهنده این مساله است که بهره‌وری ناوگان بسیار پایین است و از نظر فنی در شرایط مناسبی قرار ندارد. بنابراین مساله اصلی این است که در گام اول مشکلات و چالش‌های فروش قطعه رفع شود؛ لذا باید اعلام خبر صدور مجوز آمریکا برای فروش قطعات هواپیما به ایران برای بوئینگ و جنرال الکتریک را بسیار مثبت بدانیم که می‌تواند در صورت عملیاتی شدن بخشی از مشکلات ناوگان را خودبه‌خود حل کند.

یعنی می‌توان امیدوار بود با این‌گونه مجوزها که گستره محدودی دارند با ورود قطعات جدید و اورهال هواپیماهای غیرفعال و بازگشت آنها به مدار عملیاتی ناوگان حداقل زمینه برای توسعه ناوگان فراهم شود؟

تاکید کردم خبر اعلام‌شده از سوی مقامات بوئینگ و جنرال الکتریک بسیار مثبت و سازنده است. نباید اهمیت صدور چنین مجوزی را در این شرایط برای صنعت هوایی ایران دست کم گرفت. در حال حاضر ورود قطعات جدید و احیای بالغ بر ۷۰ درصد ناوگان می‌تواند برای بخش هوایی کشور راهگشا باشد تا در مراحل بعدی گام‌های جدی در جهت توسعه ناوگان بردارد. از طرف دیگر نقش واسطه‌ها و دلالان کمتر می‌شود. این امر باعث خواهد شد تا هزینه‌های تامین قطعه برای شرکت‌های هواپیمایی بسیار کمتر از گذشته باشد. مساله مهم فعلی ناوگان رفع مشکل تامین قطعات مورد نیاز است؛ چه هواپیماهایی

خبر اعلام‌شده از سوی مقامات بونینگ و جنرال الکتریک بسیار مثبت و سازنده است. نباید اهمیت صدور چنین مجوزی را در این شرایط برای صنعت هوایی ایران دست کم گرفت.

در کشور به شکلی بنا نهاده شده که اگر حمایت‌ها و سوبسیدهای دولتی نباشد زیان هنگفت می‌دهند. از طرفی مسافر بخش هوایی حقوق متناسبی دارد که باید رعایت شود. وقتی شهروندی بلیت هواپیما تهیه می‌کند نباید مبنا ارائه بلیت ارزان آن باشد بلکه باید به ازای هزینه‌ای که پرداخت می‌کند خدمات کیفی مناسب و تضمین سلامت و ایمنی در طی آن سفر را دریافت کند. اما متأسفانه در ایران با ساختار دولتی تنها به پایین بودن قیمت‌ها می‌اندیشند در حالی که اگر آزادسازی انجام شود شهروندان نیز خدمات کیفی مناسب دریافت می‌کنند. مسافری که می‌داند ایمنی پرواز شرط است برای پروازی ایمن و بدون سانحه قیمت بیشتری هم می‌پردازد. در توسعه ناوگان هوایی تمام راه‌ها به آزادسازی در تمام زمینه‌های این صنعت، اعم از ناوگان و فرودگاه ختم می‌شود. **۱**

بنگاه‌های ارائه خدمات فنی تبدیل شوند و دانشی را که کسب کرده‌اند در اختیار صنعت قرار بدهند و در سطح منطقه فعال شوند.

۲ به گفته قائم مقام وزیر راه و شهرسازی در امور هوانوردی، ناوگان ما به کلکسیون‌دار هوایی کهنه تبدیل شده و از طرفی میزان سوانح نیز افزایش یافته است آیا می‌توان با ورود قطعات جدید زمینه بهره‌گیری بیشتر از این ناوگان را فراهم کرد تا شاهد کاهش سوانح باشیم؟

من با این جمله مخالفم. ما کلکسیون هواپیماهای کهنه نداریم، یک شکاف در ارتباط ما با صنایع تولیدکننده هواپیما پیش آمده است و خب مانند هر رویداد دیگری هزینه‌هایی داشته است. این پیش‌فرض هم درست نیست که کهنگی ناوگان دلیل عقب‌ماندگی است. در تمام سال‌های گذشته صنعت هواپیمایی در کشور گسترش کیفی داشته است و شبکه فرودگاهی ما در حال افزایش بوده است. درباره سوانح توجه کنید که کهنگی ناوگان به نظر بسیاری دلیل واضح این رویدادها و تنها دلیل سوانح است در حالی که این‌طور نیست. بروز سوانح هوایی تنها به یک عامل بستگی ندارد. در بروز سوانح عوامل مختلفی دست به دست هم می‌دهند تا آن اتفاق رخ می‌دهد. بنابراین نمی‌توان گفت چون هواپیماهای ما عمدتاً فرسوده هستند و سن بالا دارند نمی‌توان مانع بروز سوانح شد. از سوی دیگر به علت وجود تحریم‌ها در سال‌های گذشته هر اتفاق و سانحه‌ای در بخش هوایی رخ داد این انگیزه وجود داشت که رسانه‌ها و برخی مدیران به سادگی تحریم‌ها را مسوول مشکلات و کاستی‌ها بدانند. در حالی که بسیاری از مسائل از ناحیه تحریم‌ها به وجود نیامده بودند بلکه به ضعف در مدیریت و عدم توسعه زیرساخت‌ها بر می‌گشتند. بنابراین اگر ساختار فرودگاه‌ها مناسب نبوده، یا ابزارهای صحیح را به کار نگرفته‌ایم این به این معنا نیست که تحریم‌ها در این زمینه نقش داشته‌اند. تحریم‌ها مقصر هستند ولی توجیه‌کننده کم‌کاری‌ها و سیاست‌های غلط نیستند. در حالی که بخشی از مشکلات به مسائل ناشی از تحریم‌ها ربط دارد اما بخش قابل توجه مسائل به عواملی برمی‌گردد که به آنها کمتر اشاره می‌شود مسائلی مانند ارتقای مدیریت و بهره‌وری، تکیه بر استانداردهای کیفی نیروی انسانی، مدیریت صحیح فرودگاه‌ها، برخورداری از یک برنامه اقتصادی و ایمنی مطابق با استانداردهای مدیریت روز جهان. اگر این عوامل را به شکل یک بسته در نظر بگیریم و اصلاح آنها را شروع کنیم به تدریج بسیاری از چالش‌های صنعت هوایی کشور حل خواهد شد. اما متأسفانه در صنعت هوایی کشورمان برخی از سنت‌های قدیمی در سیستم مدیریت ناوگان هوایی همچنان وجود دارند در حالی که سال‌هاست در خطوط هوایی جهان این سنت‌ها کنار گذاشته شده‌اند.

۳ این روزها بحث دیگری که در زمینه توسعه ناوگان مطرح است موضوع آزادسازی قیمت بلیت هواپیماست. به رغم اینکه سال‌هاست مسوولان وعده آزادسازی قیمت‌ها در این بخش را می‌دهند اما در عمل اتفاقی رخ نداده است. به نظر شما آزادسازی قیمت در صنعت هوایی تا چه میزان می‌تواند در جهت توسعه ناوگان تاثیرگذار باشد؟
توجه کنید آزادسازی باید در تمام ارکان صنعت هواپیمایی رخ دهد. تنها مساله قیمت بلیت هواپیما نیست بلکه باید زمینه‌هایی چون سرمایه‌گذاری نیز مورد توجه قرار گیرد، قوانین به شکلی تدوین شود که دست و پاگیر نباشد و بخش خصوصی را در جهت توسعه سرمایه‌گذاری در این بخش جذب کند. متأسفانه زمینه‌های سرمایه‌گذاری در بخش هوایی ایران مخدوش شده و دست و پای سرمایه‌گذار بسته است. در حالی که آزادسازی در صنعت هوایی یکی از شروط توسعه این بخش است. یا در بخش فرودگاه‌ها در زمینه سرمایه‌گذاری قوانین به شکلی است که به جای جذب بیشتر سرمایه‌گذار آنها را فراری می‌دهد؛ لذا لازم است علاوه بر آزادسازی قیمت‌ها و ارائه خدمات متناسب با قیمت بلیت به مسافران بخش هوایی در زمینه توسعه فرودگاه‌ها نیز ساختار سرمایه‌گذاری تغییر کند و سرمایه در بخش هوایی به سمت زیرساخت‌سازی حرکت کند.

۴ در این زمینه چه باید کرد؟

توجه کنید وظیفه شرکت‌های هواپیمایی ارائه ارزان خدمات پروازی نیست، بلکه ارائه خدمات پروازی ایمن و قابل اعتماد است. ایرلاین‌ها بر مبنای سوددهی شکل گرفته‌اند، باید با توجه به خدماتی که ارائه می‌دهند سوددهی لازم را داشته باشند. ایرلاین‌داری با زیاندهی همخوانی ندارد. متأسفانه ساختار شرکت‌های هواپیمایی