

دولت و حاکمیت باید اثر صنعت هوانوردی را بر توسعه کشور به عنوان موتور پیشران درک کند

پرهیز و گریزهای هوانوردی

گفت‌وگو از

مونا روشندل

■ ترابران: در سال‌های گذشته، صنعت هوانوردی ایران با مشکلات متعددی از جمله فرسودگی ناوگان، کمبود منابع مالی، فراهم نشدن زیرساخت‌ها، انحصارگرایی و... روبه‌رو بوده است. با توجه به اهمیت این صنعت در توسعه اقتصاد کشور، به اعتقاد شما اولویت‌های دولت چهاردهم در راستای رفع مشکلات برای قرار گرفتن در مسیر بهبود شرایط کسب‌وکار در این حوزه چیست؟

■ مهندس خلیل‌الله معمارزاده، کارشناس صنعت هوانوردی: در ابتدا می‌خواهم به این نکته اشاره کنم که اساساً یکی از مشکلات ما در صنعت هوانوردی، عدم اجماع درباره اولویت‌ها است؛ در واقع، در صنعت هوانوردی به دلیل نبود تشکیلات حرفه‌ای و تخصصی، هرکس ممکن است به صورت فردی برنامه مورد نظر خود را اعلام و پیگیری کند، بدون اینکه این برنامه‌ها، در قالب تضارب آرا به جمع‌بندی رسیده باشند؛ بنابراین نیاز داریم به گفت‌وگو بپردازیم و از عقل جمعی استفاده کنیم. حالا به اعتقاد من، در این فضای پر از برنامه‌ها و نسخه‌های متعدد برای توسعه صنعت هوانوردی ایران، سه محور اصلی وجود دارد. محور نخست اینکه نظام حکمرانی صنعت هوانوردی ما در بخش تقنینی، سیاست‌گذاری شامل داخلی و خارجی، در حوزه سیاست بین‌الملل و نظام حکمرانی داخلی به تجدید ساختار نیاز دارد. البته مطالعاتی هم در یک بخش حاکمیتی انجام شده، اما بهتر است بهبود پیدا کند، زیرا تنها به موضوع و مسئله پروازهای عبوری (overfly) تمرکز کرده و نیاز جامعی از همه منابع و وجوه و ابعاد صنعت هوانوردی کشور را در حوزه نظام حکمرانی روایت نکرده است.

در محور دوم، اقتصاد حمل‌ونقل هوایی مطرح می‌شود. بسیاری از مشکلات ما در حوزه حمل‌ونقل هوایی، در زمینه عرضه و تقاضا و مشکلات حوزه نظارتی، در اقتصاد حمل‌ونقل ریشه دارد که بخشی از اقتصاد کلان کشور است. ما می‌توانیم صنعت هوانوردی خود را به عنوان نمونه قرار دهیم و مدل توسعه کشور را در ابعاد کوچک آزمایش کرده

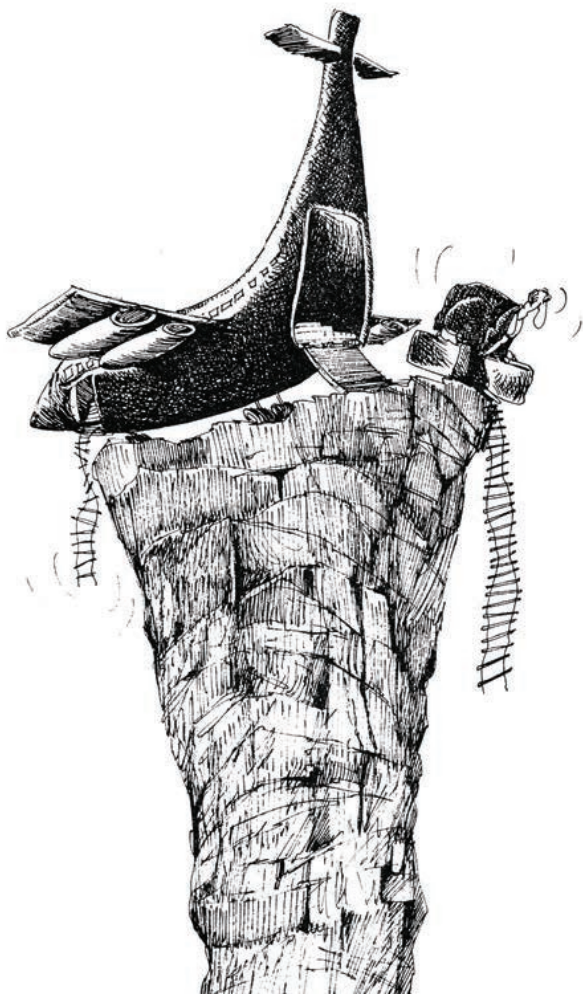
برای برکشیدن صنعت هوانوردی کشور و رهایی آن از زمینگیری، باید بر آن سر باشیم که دست از عمل نادرست کوتاه کنیم و پا در راه اصلاح نهیم، عقل را از دام اوهام برهانیم و در دل ایمان داشته باشیم که برای رفع مشکلات و قوی کردن پرواز صنعت هوانوردی تنها از فرزندان باید مدد جست. این در حالی است که کارشناسان می‌گویند ما چندین سال است کارشناسی‌زدایی کرده‌ایم و با یک شکاف نسلی در صنعت هوانوردی مواجه هستیم.

با این حال، اکنون در دولت جدید، فرصتی مغتنم دست داده است که بتوانیم تشکیلات دقیقی داشته باشیم و نسل نوین مدیران صنعت هوانوردی را با سازوکارهای مختلف مستقر کنیم. در همین زمینه، ستاد صنعت هوانوردی و فرودگاهی رئیس‌جمهور، هشت اقدام راهبردی برای تحول و توسعه این صنعت تنظیم کرده تا در ادامه، برنامه اجرایی برای هریک از دستگاه‌های متولی در چهارچوب این سیاست‌های کلی تهیه شود. مهم‌ترین رکن این اقدامات، توجه به تحول و توسعه ناوگان هوایی شرکت‌های دولتی با هدف گسترش شبکه پروازی و افزایش عرضه صندلی پرواز به منظور توسعه عدالت عمومی، تنظیم بازار و ممانعت از ایجاد انحصار بخش خصوصی است. درباره این راهبردها و روش‌های اجرایی تحقق آنها در شرایط فعلی صنعت هوانوردی، پای صحبت‌های رئیس ستاد صنعت هوانوردی و فرودگاهی دکتر پزشکیان و همچنین یکی از پژوهشگران و مدرسان این صنعت نشستیم.

د

خلیل الله معمار زاده: اساساً یکی از مشکلات ما در صنعت هوانوردی، عدم اجماع درباره اولویت‌ها است؛ در واقع، در صنعت هوانوردی به دلیل نبود تشکیلات حرفه‌ای و تخصصی، هرکس ممکن است به صورت فردی برنامه مورد نظر خود را اعلام و پیگیری کند، بدون اینکه این برنامه‌ها، در قالب تضارب آرا به جمع‌بندی رسیده باشند

ر



و یک مدل توسعه بومی را طراحی و اجرا کنیم؛ کاری که بسیاری از کشورها انجام دادند. آنها اساساً مدل‌های توسعه در حوزه‌های مختلف اجتماعی و اقتصادی خود را از مدل توسعه هوانوردی که به دنیا اتصال دارد، الگوبرداری کرده‌اند.

محور سوم، بحث منابع انسانی است. ما با یک شکاف نسلی در صنعت هوانوردی‌مان مواجه هستیم. نسل نوین مدیران هوانوردی به انتخاب، پرورش و جانشین‌پروری نیاز دارند. ما هنوز هم در صنعت هوانوردی مجبور هستیم به افراد قدیمی این حوزه برگردیم، زیرا تشکیلاتی نداشتیم که استعدادها را شناسایی کند.

در ۱۰ سال گذشته، حتی برای بعضی از مشاغل، نیرو نداشتیم که در موقعیت‌های مختلف شغلی قرار دهیم، بنابراین به این سمت رفتیم که افراد هماهنگ و همسو از نظر سیاسی و مدیریتی را در این مشاغل بگذاریم که اصلاً از خودشان ایده، ابتکار عمل و اختیار نداشتند، چون سلسله‌مراتب رشد اداری را طی نکردند یا اگر فرصت ارتقا برای آنها هموار شده ناشی از همان هماهنگی و روزمرگی و نمایشی از سیاست‌بازی‌های مزورانه بوده نه تخصص و شایستگی آنها و معمولاً روند توسعه صنعت حمل‌ونقل هوایی کشور را با حلقه‌های ضعیف اطراف خود بر اساس منافع گروهی و نه ملی به انجام می‌رسانند، بنابراین ما در زمینه منابع انسانی نیاز داریم تشکیلات دقیقی داشته باشیم و نسل نوین مدیران صنعت هوانوردی را با سازوکارهای مختلف در بخش‌های مختلف مستقر کنیم. پس به‌طور خلاصه، برای صنعت هوانوردی باید به سه محور نظام حکمرانی، اقتصاد حمل‌ونقل هوایی و منابع انسانی توجه شود.

■ **ترابران: منظور شما از توجه به منابع انسانی، اصلاح آموزش است یا اصلاح گزینش؟**

■ **معمار زاده:** در درجه اول منظور اصلاح گزینش است، البته از آنجا که معمولاً در کشور ما گزینش‌های حراستی و امنیتی، محملی برای حذف انسان‌های کارآمد بوده، اینجا منظور از گزینش، انتخاب افراد متخصص است. اول باید استعدادیابی کنیم و بعد، به آنها آموزش دهیم. به این نکته هم باید توجه داشت که در حوزه حمل‌ونقل هوایی، نهایتاً به ۵۰ نفر در ذخیره استعدادها نیاز داریم که سیاست آموزشی را با آنها دنبال کنیم. این هم یک چالش است که چطور ۵۰ استعداد را با نظامی که تشکیلات دقیقی ندارد، شناسایی و روی آموزش آنها تمرکز کنیم.

■ **ترابران: آقای بیات، به نظر شما دولت چهاردهم در حوزه صنعت هوانوردی باید چه مسائلی را در اولویت قرار دهد؟**



بیات: بعضی‌ها معتقدند که ایرلاین‌ها توان خرید هواپیما ندارند. به نظر من، قطعاً آنها پول دارند اما جذابیت سرمایه‌گذاری در بخش‌های دیگر برایشان بیشتر است. با نرخی که دولت اعلام کرده، یک هواپیمای باریک‌پیکر با حداکثر ۱۵۰ صندلی به صورت میانگین در ایران تا ۱/۳ میلیارد تومان پولسازی می‌کند، اما شرکت هواپیمایی این پول را به بخش مسکن، کشاورزی و صنعت وارد می‌کند



■ مهندس آرمان بیات، کارشناس ارشد صنعت هوانوردی: ببینید!

لازمه توسعه صنعت هوانوردی این است که دولت و حاکمیت اثر آن را بر توسعه کشور به‌عنوان موتور پیشران درک کند، وگرنه برنامه‌ریزی‌ها به‌شکل متوازن پیش نمی‌رود. این مهم در سال‌های گذشته درک نشده است؛ در حالی که امروزه دیگر به صنعت هوانوردی تنها به‌عنوان حمل‌ونقل هوایی و ابزار مسافرت نگاه نمی‌کنند، بلکه آن را به‌عنوان صنعتی نگاه می‌کنند که در تمام صنایع توانسته به‌صورت انعکاسی و القایی اثر بگذارد. از این رو، به‌صورت مستقیم و بعضاً غیرمستقیم حمایت‌هایی می‌کنند تا صنایع تحت تاثیر صنعت هوانوردی هم به اهدافی که برایشان تعیین شده برسند.

نکته بعدی، چگونگی دستیابی به اهداف مدنظر است. در این مورد باید بگویم که مهم‌ترین مشکل فعلی صنعت هوانوردی، این است که نگرش و مدیریت آن در کشور سیاست‌زده شده است؛ در حالی که ما باید به یک نظام فن‌سالار برای اداره این صنعت اعتماد کنیم. باید به‌نحوی از حساسیت‌های سیاسی و امنیتی، دوری کرده و باور کنیم که هوانوردی در نظر مراجع ذی‌صلاح امنیتی تهدید نیست، بلکه عاملی است برای اینکه مناطق کشور برای مدیریت زمان و سرعت از آن بهره ببرند. بنابراین باید معضل کارشناسی‌زدایی در این صنعت اصلاح شود. باید بتوانیم تحولی در حوزه نیروی انسانی ایجاد کنیم. ما نیروی انسانی

متخصص و متعهد بسیار داریم، اما یا انگیزه ندارند یا در جایگاهی که باید، مورد استفاده قرار نگرفته‌اند. فقدان انگیزه به این دلیل است که معیشت جامعه متخصص ما ایراد دارد و ما نتوانستیم تضامین لازم را برای امنیت روانی نیروهای خود فراهم کنیم؛ بنابراین حتی اگر برنامه داشته باشیم و بخواهیم نظام حکمرانی را هم بازنگری کنیم، باز در اینکه افراد انگیزه لازم را برای ادامه کار و تحقق آن برنامه‌ها داشته باشند، به مشکل دچار خواهیم شد. در واقع، موضوعات این‌چنینی برای تحول به زمان بیشتری نیاز دارند.

اما مسائلی هم هست که باید در کوتاه‌مدت به آنها بپردازیم. یکی از آنها توجه بیشتر به وظایف ذاتی سازمان هواپیمایی کشوری است، آن هم بر اساس قانون هواپیمایی کشوری که ۷۵ سال پیش تدوین شده است. به‌عنوان نمونه، در ماده ۴ این قانون درباره الزامات توسعه صنعت هوانوردی، در ماده ۵ از بابت ضرورت‌های این بخش و در ماده ۶ هم موضوع شورای عالی هواپیمایی کشوری مطرح شده؛ اما در حال حاضر همه این موارد در ضعیف‌ترین حالت ممکن است و همین موضوع باعث تنزل جایگاه هوانوردی کشور ما شده است.

از سوی دیگر، ماده ۲۲ قانون هواپیمایی کشوری به صراحت به ۱۲ مورد اشاره کرده که دولت باید در هیئت وزیران مصوب و به بخش ابلاغ کند، اما بخش زیادی از این موارد انجام نشده و باعث شده سازمان هواپیمایی با نگرش فردمحور جلو برود، در چنین شرایطی رئیس سازمان هواپیمایی می‌تواند نظرات خود را در اجرا تحمیل یا با شیوه‌نامه‌های جدیدی این نظرات را محقق کند. اینکه به‌جای قانون از شیوه‌نامه استفاده می‌کنیم و اگر شیوه‌نامه وجود نداشته باشد، با نگرش شخصی افراد در سازمان هواپیمایی پیش برویم، غلط است.

توجه داشته باشید که اقتدار صنعت هوانوردی ما به اقتدار حاکمیتی، اقتدار نظارتی، اقتدار حمایتی و هدایتی سازمان هواپیمایی کشوری برمی‌گردد. این چهار شاخص امروز در سازمان هواپیمایی کشوری از نظر رأس، بدنه و بخش کارشناسی در قعر قرار دارد، علت این موضوع هم شاید توجه زیاد به نقش قدرت در سازمان هواپیمایی کشوری باشد. سازمان هواپیمایی کشوری به‌طور خاص، تبیین راهبرد ندارد و صرفاً در این مدت توانسته حیات صنعت هوانوردی را حفظ کند؛ این موضوع به هدررفت منابع جدی منجر می‌شود و اجازه می‌دهد یک سری بازوهای قدرت پنهان و پشت‌پرده، برای صنعت هوانوردی ما تصمیم بگیرند.

مهم‌تر از سازمان هواپیمایی، جایگاه شورای عالی هواپیمایی کشوری است. شورای عالی هواپیمایی کشوری جزء معدود شوراهایی است که پیکره میانی دارد؛ یکی از برنامه‌های ما این است که بدنه این شورا باید

**بیات: اقتدار صنعت هوانوردی ما به اقتدار
حاکمیتی، اقتدار نظارتی، اقتدار حمایتی و
هدایتی سازمان هواپیمایی کشوری برمی گردد.
این چهار شاخص امروز از نظر رأس، بدنه و
بخش کارشناسی در قعر قرار دارد**



با عضویت رئیس‌جمهور و وزرا به سطح عالی برگردد تا تصمیم‌گیری‌ها در چهارچوب سیاست‌گذاری باشد، در این صورت می‌تواند قدرت اجرایی پیدا کند، در حالی که اکنون نماینده وزرا در این شورا عضویت دارند. اما درباره اینکه دولت چهاردهم باید چه اقدامی در این خصوص انجام دهد، باید بگویم، دولت پیش‌رو فرصتی برای برنامه نوشتن نداشت، بنابراین ما در ستاد صنعت هوانوردی و فرودگاهی دکتر پزشکیان، به نوشتن ۱۰ اقدام راهبردی بسنده کردیم تا هر دستگاهی در مسیر این ۱۰ اقدام برنامه اجرایی خود را تعیین کند. من معتقد هستم اگر در یک دوره چهارساله اراده، همبستگی و وحدت وجود داشته باشد؛ به مسائل

درباره روش‌های تامین مالی

مهندس آرمان بیات، کارشناس ارشد صنعت هوانوردی



برویم، ما به چیزی شبیه صندوق توسعه ملی نیاز داریم که ارز بدهد و ارز بگیرد و نرخ بهره را با نرخ ارز تنظیم کند. در چنین حالتی دو راهکار وجود دارد؛ یکی اینکه یک صندوق فاینانس شبیه به صندوق توسعه ملی در بخش هوایی ایجاد و برای تامین منابع آن هم - همان‌گونه که ما به دولت پیشنهاد دادیم - از درآمدهای ارزی ناشی از پروازهای عبوری استفاده کنیم. در حال حاضر، وقتی مصارف شرکت فرودگاه‌ها از پروازهای عبوری کسر شد، باقی این درآمد به‌عنوان سود سهام شرکت دولتی به خزانه کشور می‌رود، اما پیشنهاد ما این است که این سود قابل توجه به صندوق برود. در آن صورت پس از چند سال می‌توانیم به منابع ۱۵۰ تا ۲۰۰ میلیون دلاری برسیم و از این محل برای تامین مالی شرکت‌های هواپیمایی به‌صورت ارزی استفاده کنیم. محل دیگر تامین مالی چنین صندوقی هم می‌تواند مالیات باشد و ۱۰ درصد مالیات بر ارزش افزوده با تصمیم مجلس، وارد صندوق شود. راهکار دوم، تفکیک مالکیت از بهره‌برداری و استفاده از روش‌های اجاره خشک با همکاری بنگاه‌های اقتصادی حکومتی یا حتی خصوصی یا بانک‌ها است.

روش دیگر که شرکت‌های هواپیمایی بزرگ دنیا در دوره کرونا و پس از مشکلات اقتصادی خود به کار می‌بردند، روش Sales & Lease Back است. در این روش هواپیمای خریداری شده به بنگاه‌های مالی فروخته و مجدد اجاره یا اجاره به‌شرط تملیک می‌شود. از این روش برای احیای ناوگان زمینگیر هم می‌توان استفاده کرد.

در بحث بهسازی و جوان‌سازی ناوگان، از بعد اقتصادی، باید به سمت حمایت‌های مالی و روش‌های تامین مالی برای این شرکت‌ها برویم. هیچ جای دنیا هواپیما را به‌صورت نقدی نمی‌خرند، مگر شرکت‌های چارتری یا باری که عمدتاً تجارت‌های کوچک دارند. شرکت‌های بزرگ که در حوزه حمل‌ونقل هوایی به‌صورت جدی کار می‌کنند، تقریباً همه از روش‌های فاینانس لیزینگ یا اجاره خشک استفاده می‌کنند، اما ما نمی‌توانیم به سمت فاینانس لیزینگ بین‌المللی برویم، چون تحریم هستیم. حتی اگر تحریم‌ها هم حذف شود، باز هم نمی‌توانیم این کار را کنیم، چون مقررات ما ریسک ایران را برای فاینانسر بالا می‌برد و سابقه عملکردی ما طوری است که اصلاً نمی‌دانیم می‌توانیم از این هواپیما درآمدزایی کنیم یا خیر، بنابراین فاینانسر انگیزه‌ای ندارد که هواپیما بخرد و در اختیار ما بگذارد.

ضمن اینکه اگر تحریم‌ها هم لغو شود، چون عضو پیمان کیپ‌تاون نیستیم، کاری از پیش نخواهیم برد و همچنان ریسک ایران بالا و برای فاینانسر‌ها جذاب نخواهد بود. در واقع، ایران باید عضو کیپ‌تاون باشد تا دولت تضمین کند که اگر ما پول هواپیما را ندادیم، هواپیما را از ما بگیرد، تابعیت را لغو و ضرر و زیان آن فاینانسر را بپردازد، بنابراین به‌صورت موازی ضمن اینکه لازم است در دولت چهاردهم بحث تحریم از مسیر سیاسی پیگیری شود، از مسیر حقوقی هم باید پیگیری‌های لازم صورت گیرد.

تا آن زمان، باید سراغ مدلی شبیه فاینانس بین‌الملل در اقتصاد داخلی

با نگرش کارشناسی نگاه شود، نه نگرش سیاسی و حزبی و در برابر زیاده‌خواهی‌های برخی از بازیگران صنعت هوانوردی ایستادگی کنیم، این ۱۰ اقدام می‌تواند همه اهداف ما را به‌نوعی محقق کند.



■ **ترابران:** یکی از مشکلات بزرگ ما در صنعت هوانوردی، فرسودگی ناوگان است و گفته می‌شود که تا چند سال دیگر صنعت را زمین‌گیر می‌کند. لطفاً بفرمایید با توجه به برنامه راهبردی کشورهای دیگر، برای بهسازی و نوسازی ناوگان هوایی کشور چه پیشنهادهایی دارید؟

■ **معمارزاده:** در ابتدا باید خاطرنشان کنم که یکی از مشکلات ما در حوزه تامین ناوگان هوایی این است که ترمینولوژی واژه‌ها به‌درستی بیان نشده؛ یعنی تامین ناوگان هوایی، کسب ناوگان هوایی، خرید ناوگان هوایی و... هر کدام معانی متفاوتی دارند.

اما در زمینه سوال شما در حوزه تامین ناوگان باید بگویم که در اینجا یک بحث ایجابی و یک بحث امکانی وجود دارد. شرایط ما ایجاب می‌کند

که در کوتاه‌مدت یعنی بر اساس آمار، ظرف دو سال آینده وضعیت موجودمان را با توجه به ناوگان فعال کشور، به ۳۰۰ فروند برسانیم، در حالی‌که الان کمتر از ۱۰۰ فروند فعال داریم، بنابراین رسیدن به ۳۰۰ فروند هواپیما، یک بحث ایجابی است، اما اینکه آیا امکان رسیدن به این ظرفیت وجود دارد یا نه، باید بگویم که بسیار بعید است؛ چون در زمینه عرضه ناوگان هوایی براساس آمار، تا هشت سال آینده با کاهش عرضه مواجه هستیم. در نتیجه تمام شرکت‌های هواپیمایی جهان که بهره‌بردار هستند، ناوگان موجود خود را حفظ می‌کنند، مگر شرکت‌های اجاره‌دهنده‌ای که ناوگان خود را تحت شرایطی در اختیار شرکت‌های هواپیمایی قرار می‌دهند. در نتیجه بازار ناوگان کارکرده تا سه سال آینده، هر روز سخت‌تر می‌شود.

همچنین تا دو سال آینده در راه پیدا کردن ناوگان مناسب برای کشور دچار بحران می‌شود و نمی‌توانیم ناوگان خود را از بازار جهانی کسب کنیم. شرکت‌های لیزینگ دنیا و اجاره‌دهنده هواپیما هم با ما وارد معامله نمی‌شوند و حتی اگر به پیمان‌های بین‌المللی متعهد شویم، ناوگانی در جهان وجود ندارد و هر بهره‌بردار سعی می‌کند ناوگان خود را تامین کند اما راهکار حل این مشکل چیست؟ راهکار این است که ما یک شرکت واسپاری یا لیزینگ داخلی ایجاد کنیم و از آنجا که بیشترین ارز به‌عنوان صادرکننده عمده کشور در اختیار دولت است، این صندوق واسپاری بر اساس خریدهایی که شرکت‌های هواپیمایی انجام می‌دهند، با ضمانت دولت، نقدینگی را تامین کند و به‌صورت لیزینگ در اختیار شرکت‌های هواپیمایی قرار دهد، به خصوص شرکت‌های دولتی که می‌توان از طریق آنها ساختار شبکه پروازی را بهبود داد.

■ **ترابران:** البته ظاهراً در دولت سیزدهم چند فروند هواپیما وارد شده، اما سن آنها بالا بوده است...

■ **بیات:** مسئولان دولتی می‌گویند ۱۰۰ فروند هواپیما وارد شده اما به نوع هواپیما و کاربری آن اشاره نمی‌کنند. در حالی‌که به‌لحاظ آماری، باید تفکیک کرد که نوع بهره‌برداری از هواپیماهای وارداتی چیست. اینکه به نوع هواپیما اشاره نشود، عوام‌فریبی است. از طرف دیگر سیکل پروازی سال ما از سال ۱۴۰۱ نسبت به ۱۴۰۰، پنج درصد و از سال ۱۴۰۲ به ۱۴۰۱ دو درصد کاهش داشته، اما به جای آن ضریب اشغال بالا رفته است؛ این یعنی عرضه کم شده و تقاضا در ضریب اشغال جبران شده است که این مخالف ادعای دولتی‌ها است.

در اینجا دو نگرش وجود دارد؛ یکی اینکه مهم نیست که بازار کوچک شود، در عوض باید کیفیت افزایش پیدا کند، اما نگرش دیگر مبتنی

»

معمارزاده: ما باید در کوتاه‌مدت یعنی ظرف دو سال آینده وضعیت موجودمان را با توجه به ناوگان فعال کشور، به ۳۰۰ فروند برسانیم. این یک بحث ایجابی است، اما اینکه آیا امکان رسیدن به این ظرفیت وجود دارد یا نه، باید بگویم که بسیار بعید است، چون در زمینه عرضه ناوگان هوایی براساس آمار، تا ۸ سال آینده با کاهش عرضه مواجه هستیم

“



معمارزاده: در ۱۰ سال گذشته، حتی برای بعضی از مشاغل، نیرو نداشتیم، بنابراین افراد همسواز نظر سیاسی و مدیریتی را در این مشاغل گذاشتیم که اصلاً از خودشان ایده و اختیار نداشتند، چون سلسله مراتب رشد اداری را طی نکردند یا اگر فرصت ارتقا برای آنها هموار شده ناشی از همان هماهنگی و نمایشی از سیاست بازی‌های مزورانه بوده است



بر این حقیقت است که مردم حق دارند از ظرفیت حمل‌ونقل هوایی مطلوب استفاده کنند، چون در مسیرهای طولانی، راه جایگزین در شقوق دیگر حمل‌ونقل وجود ندارد؛ بنابراین مردم ناچارند عدد بزرگی بابت این سفر پرداخت کنند که ناشی از کیفیت نیست. ما هم به نگاه دوم معتقدیم و اینکه این نگاه باید بازنگری جدی شود. در بحث بهسازی و جوان‌سازی ناوگان، از بعد اقتصادی، باید به سمت حمایت‌های مالی و روش‌های تامین مالی برای این شرکت‌ها برویم. هیچ جای دنیا هواپیما را به صورت نقدی نمی‌خرند، اما ما نمی‌توانیم به سمت فاینانس لیزینگ بین‌المللی برویم، چون تحریم هستیم. حتی اگر تحریم‌ها هم حذف شود، باز هم نمی‌توانیم این کار را کنیم، چون مقررات ما ریسک ایران را برای فاینانسر بالا می‌برد.

ضرورت ایجاد یک صندوق مستقل برای صنعت هوانوردی

مهندس خلیل‌الله معمارزاده، کارشناس صنعت هوانوردی



و سلامت مالی نداریم، نمی‌توانیم انتظار داشته باشیم تامین مالی انجام شود و تا زمانی که تامین منابع مالی از خود شرکت‌ها انجام نشود، بحث تامین مالی از منابع بیرونی بی‌فایده است. آورده صندوق هم می‌تواند از محل درآمدهای انفال overfly باشد که درآمد عمومی ملی محسوب می‌شود، نه اموال بنگاهی. البته به مالیات هم باید توجه کرد، از جمله مالیات بر مسافر و مالیات بر سوخت. از طرف دیگر، دولت می‌تواند بودجه‌های دولتی و سنواتی را که در حال حاضر به شرکت‌های هواپیمایی و فرودگاه‌ها می‌پردازد در این صندوق قرار دهد تا آنها برای ارتزاق از بودجه عمومی، مجبور شوند برای طرح‌های جاری خود هم طرح توجیهی بیاورند و بر اساس سنوات بودجه نگیرند. ضمن اینکه خود آن صندوق هم می‌تواند از اوراق مشارکت استفاده کند. بنابراین این فراصندوق توسعه هوانوردی می‌تواند ۶۰ تا ۷۰ درصد بودجه عمومی داشته باشد و ۳۰ تا ۴۰ درصد هم از محل اوراق مشارکت و منابع عمومی و نقدی‌هایی که در کشور وجود دارد، جذب کند؛ یا به صورت موضوعی یا پروژه‌ای اوراق مشارکت توزیع کند و تامین مالی خود را انجام دهد. این کار به راحتی قابل انجام است اما اکنون این اراده وجود ندارد. اگر اراده داشته باشیم، منابع داخلی هم وجود دارد.

ما در بخش تامین مالی در صنعت هوانوردی به یک کار اساسی و ریشه‌ای نیاز داریم. پیشنهاد من به طور مشخص، ایجاد یک صندوق صنعت هوانوردی است که ذیل صندوق توسعه حمل‌ونقل نباشد تا بتواند تمام بخش‌های صنعت هوانوردی را تامین مالی کند. البته قطعاً این طرح از نظر اجرایی با محدودیت‌هایی مواجه است و به نظارت نیاز دارد، چون ما همین حالا تجربه صندوق توسعه حمل‌ونقل را داریم که تجربه موفق نبود و حتی نتوانست که آورده خود را تامین کند. برای موفقیت در اجرای این راهکار، باید یک صندوق واسپاری یا لیزینگ که آیین‌نامه‌اش هم در حوزه لیزینگ تدوین و ابلاغ شده، در قالب یک صندوق دولتی، هواپیماها را به شرکت‌ها لیزیک دهد؛ یعنی ایرلاین‌ها هواپیماها را بخرند و همزمان به شرکت واسپاری دولت بفروشند و شرکت هواپیمایی از آن شرکت واسپاری دولتی، هواپیماهای خود را با روش اجاره به شرط تملیک تامین و کسب کند.

در عین حال، باید توجه داشت که تا وقتی ایرلاین‌ها به یک کفاف اقتصادی از نظر عملیاتی نرسند، نمی‌توان تامین مالی انجام داد. بیش از ۴۰ تا ۵۰ درصد تامین مالی باید از داخل خود شرکت‌ها انجام شود، بنابراین تا شلختگی وضعیت اقتصادی شرکت‌های هواپیمایی را داریم



بیات: مهم‌تر از سازمان هواپیمایی، جایگاه

شورای عالی هواپیمایی کشوری است.

شورای عالی هواپیمایی کشوری جزء معدود

شوراهایی است که پیکره میانی دارد؛ یکی از

برنامه‌های ما این است که بدنه این شورا

با عضویت رئیس‌جمهور و وزرا به سطح عالی

برگردد تا تصمیم‌گیری‌ها در چهارچوب

سیاست‌گذاری باشد و قدرت اجرایی پیدا کند



البته بعضی‌ها معتقدند که شرکت‌ها توان خرید ندارند، اما به نظر من قطعاً آنها پول دارند اما جذابیت سرمایه‌گذاری در بخش‌های دیگر برایشان بیشتر است. آنها از مردم و ناشی از فروش خدمات خود، پول نقد می‌گیرند و گردش مالی و نقدی بالایی دارند. با نرخی که دولت اعلام کرده، یک هواپیمای باریک پیکر با حداکثر ۱۵۰ صندلی به‌صورت میانگین در ایران تا ۱/۳ میلیارد تومان پولسازی می‌کند، اما شرکت هواپیمایی این پول را به بخش مسکن، کشاورزی و صنعت وارد می‌کند و اراده‌ای برای هزینه‌کرد این پول برای خرید یک هواپیمای ۱۰ میلیون دلاری ندارد، بنابراین دولت باید ابزارهایی داشته باشد که ایرلاین‌ها را به این کار مجبور کند که ما در ۱۰ اقدام راهبردی به این موضوع هم اشاره کردیم.

یکی از این ابزارها سوخت است. در حال حاضر، به تمام هواپیماها چه ۳۰ ساله و چه پنج‌ساله، سوخت یارانه‌ای ۶۰۰ تومانی پرداخت می‌شود، اما ما پیشنهاد کردیم که یارانه سوخت را به سمتی ببریم که نسبت به سن و سایز هواپیما پرداخت شود؛ برای مثال به هواپیمای ۱۰ ساله به جای ۶۰۰ تومان، سوخت ۱۰۰۰ تومانی، برای هواپیمای ۱۵ ساله، سوخت ۳۰۰۰ تومانی و برای هواپیمای ۳۰ ساله، همان فوب خلیج فارس ۲۷ هزار تومانی پرداخت شود. اینها ابزار تنظیم کسب‌وکار و ناوگان است.

البته شرط آن بسترسازی اقتصادی و تامین مالی برای توسعه ناوگان در دو بعد خرید یا اجاره و متعاقباً آزادسازی قطعی نرخ بلیت هواپیماست از طرف دیگر، باید دید ۵۰۰ فروند هواپیمایی که همواره آقایان می‌گویند نیاز کشور است، چه سائزی از هواپیما باید باشد؟ سائز هواپیما نکته مهمی است که ریشه در مدل کسب‌وکار شرکت‌های هواپیمایی دارد که در ایران به مدل کسب‌وکار و تنظیم کیفیت خدمات و نرخ خدمات، بستگی به آن مدل خواهد داشت. همچون هتل ۲ ستاره یا ۵ ستاره. ما انواع هواپیمای منطقه‌ای، باریک‌پیکر ۱۰۰ تا ۲۲۰ صندلی، پهن‌پیکر بالای ۲۲۰ صندلی داریم که باید نسبت به نوع مدل کسب‌وکارهایی که تعریف می‌شود و اینکه کشور چه هواپیمایی با چه سائز، چه ظرفیت و برای چه بازاری نیاز دارد، مقررات‌زدایی و تدوین مقررات جدید و تنظیم آنها با ابزارهای حمایتی، صورت گیرد.

دولت باید جذابیت‌هایی برای کسب‌وکار تعریف کند تا متقاضیان بتوانند وارد این حوزه شوند. در حال حاضر، چنین تعریفی وجود ندارد و همه شرکت‌ها سراغ هواپیمای ۱۴۰ صندلی می‌روند و به همین دلیل هم از ۱۶ میلیون مسافری که در سال ۱۴۰۲ جابه‌جا شده، ۱۲ میلیون در ۱۰ درصد فرودگاه چرخیدند، یعنی جذابیت در این است که سن هواپیما بالا باشد، ظرفیت هم زیاد باشد و ایرلاین‌ها در مسیر پرتقاضای تهران - مشهد پرواز کنند تا به آن گردش مالی نقدی زیاد برسند. ■

همان‌گونه که می‌دانید، در چنین مواقعی، فاینانشرها، ریسک کشورها را ارزیابی و نهایتاً پیش‌پرداخت، نرخ بهره سال و دوره پرداخت را مشخص می‌کنند. اگر ریسک برایشان بالا باشد، به جای اینکه مثلاً فاینانس را ۱۵ ساله تعیین کنند، پنج‌ساله می‌بندند و نرخ بهره سالانه به جای اینکه مشابه نرخ جهانی ۳ درصد باشد، ۸ درصد خواهد بود، پیش‌پرداخت هم به جای اینکه ۵ درصد باشد، ۲۰ درصد است. در واقع، آنها شرایط را طوری می‌چینند که هر زمان ما نتوانیم پولشان را بدهیم، ارزش هواپیما در روزی که آن را پس می‌گیرند، دو برابر میزان باقی‌مانده بدهی باشد. ضمن اینکه اگر تحریم‌ها هم لغو شود، چون عضو پیمان کیپ‌تاون نیستیم، کاری از پیش نخواهیم برد و همچنان ریسک ایران بالا و برای فاینانشرها جذاب نخواهد بود.

تا آن زمان، باید سراغ مدلی شبیه فاینانس بین‌الملل در اقتصاد داخلی برویم، زیرا با تسهیلات و وام با نرخ بهره ۴۰ درصد و دوره پرداخت پنج‌ساله نمی‌توان ناوگان را جوان‌سازی کرد. ما به چیزی شبیه صندوق توسعه ملی نیاز داریم که ارز بدهد و نرخ بگیرد و نرخ بهره را با نرخ ارز تنظیم کند. در چنین حالتی دو راهکار وجود دارد؛ یکی ایجاد یک صندوق فاینانس شبیه به صندوق توسعه ملی در بخش هوایی و دوم تفکیک مالکیت از بهره‌برداری و استفاده از روش‌های اجاره خشک با همکاری بنگاه‌های اقتصادی حکومتی یا حتی خصوصی با بانک‌ها.

