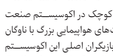
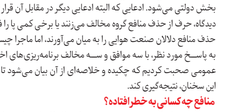
نگاه

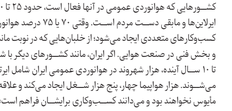
چرا شرکت فرودگاه‌ها پیشتاز هواوندری عمومی شد؟

رامین کاشف‌آذر
دبیر کمیته هواوندری عمومی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران



نبود ساوگان حمل‌ونقل هوایی کوچک در اکوسیستم صنعت هواوندری کشور باعث شده شرکت‌های هواپیمایی بزرگ با ناوگان عمدتا بالای ۱۰۰ صندلی، تنها بازیگران اصلی این اکوسیستم قلمداد شوند و دیگر کونه‌های فعال در آن (مانند فرودگاه‌ها) به تاسی از آنها طوری در کنار ناوگان شکل بگیرند که گویا تنها مشتری آنها در افقشا نقاط کشور فقط شرکت‌های هواپیمایی بزرگ با مدل نقطه‌به‌نقطه هستند. این تربیات نهادی در اکوسیستم هواوندری‌کشور غالبا باعث اتلاف منابع بسیاری در استان‌های کشور در قالب ساخت فرودگاه‌های بزرگ با زیرساخت‌های غیرلازم مانند بادهای بزرگ و کوتاه‌مدت می‌شود که به‌درستی ساخت غیرتعدی تعریف شده و ایران‌هم که به تاوجه به مشکلات مالی و ساختاری فعلی‌اش، تدوین ماموریت جدید در شرایط فعلی خیلی متصور است‌ولی‌هم‌ما نیز با شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران شرایطش به چند دلیل متفاوت است: اول، با دارانوون مرکز واریس و خدمات توسعه نقاط کم‌برخوردار کشور از طریق افزایش ضریب دسترسی انهاست اما سوال مهم درحال‌حاضر، عامل آن است. کل کشنگران فعال در این صنعت که به‌راحتی در بازار غیرتعادلی (برتری تقاضا به عرضه) مشغول فعالیت هستند. علاقه‌مند به ایجاد این بخش از اکوسیستم صنعت هواوندری خواهند بود؟ اما فضای این بخش از حمل‌ونقل هوایی ایران به شفافی قابل بیان و توضیح برای ترغیب بخش خصوصی نازه‌وارد است؟ به نظر می‌آید که پاسخ به سوالات فوق منفی است؛ چراکه شرایط فعلی اکوسیستم صنعت هواوندری کشور را مرتفع کند.





فروشگاه خرید خارج شده

کشور برای ورود کونه‌های جدید، مخاطره‌آمیز نامیده می‌شود و تجربه و یافته‌های علمی دلالت بر واردنشدن بخش خصوصی و لزوم ورود دلت به اکوسیستم‌ها در شرایط مخاطره‌آمیز را دارد. نقش‌آوریان اصلی دولت در اکوسیستم صنعت هواوندری کشور غالبا باعث اتلاف منابع بسیاری در استان‌های کشور در قالب ساخت فرودگاه‌های بزرگ با زیرساخت‌های غیرلازم مانند بادهای بزرگ و کوتاه‌مدت می‌شود. شده است که به علت مشکلات مالی و ساختاری فعلی‌اش، تدوین ماموریت جدید در شرایط فعلی خیلی متصور است‌ولی‌هم‌ما نیز با شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران شرایطش به چند دلیل متفاوت است: اول، با دارانوون مرکز واریس و خدمات توسعه نقاط کم‌برخوردار کشور از طریق افزایش ضریب دسترسی دوم، تشکیل شرکت‌های هوایی کوچک مستقیما زیرساخت‌های بالاستفاده این شرکت را به شرکت در خواهد آورد و در نهایت برخورداری از نیروی انسانی بافکیفت در تمام فرودگاه‌های کشور. بنابراین به نظر می‌رسد ورود این شرکت به‌عنوان نهاده دولت بیکارچگی عمودی (به‌عنوان کسب‌وکار جدیدش) نتواند این بخش از مشکلات اکوسیستم صنعت هواوندری کشور را مرتفع کند.

آرمان بیات درگفت‌وگو با «شرق» از تغییر تاکتیک هواوندری ایران خبر می‌دهد؛ از رگ به موبرگ

ورود دوباره دولت به پاسان

مذاکره با چند بانک برای ورود به عرصه لیزینگ هواپیماهای کوچک

شکوفه جبیرزاده: «مردم می‌توانند با هواپیمای شخصی مسافرکشی کنند»؛ این جمله‌ای بود چند چندی پیش ازسوی وزیر راه به زبان آمد و دستمایه طنز و طعنه عصبی شد. حال آنکه پس از آن، وزیر از اشتباه دربرداشت از کلام خود خبر داد. اما ماجرای ایرتاکسی و هواوندری عمومی جیست که این روزها درصدر اخبار حوزه هواوندری آمده و جایش را در بین مردم هم باز کرده است؟ حتی برخی در این بین، ایرتاکسی را بستری برای ورود آقازاده‌ها به هواوندری قلمداد کردند. سمل انتقادات و ابهاماتی که درباره این موضوع جدید مطرح شد آن‌قدر زیاد بود که بر آن شدیم نگاهی به چالش‌ها و انتقادهایی که به آن وارد شده، داشته باشیم. در همین زمینه با آرمان بیات، عضو و سخنگوی کمیته توسعه هواوندری عمومی گفت‌وگو کردیم. این گفت‌وگو با حرف‌هایی که پیش‌تر درباره‌یاه بیان شد، تا اندازه قابل‌توجهی متفاوت است. بررسی چالش‌ها و حمله به هواوندری عمومی از سوی برخی ذی‌نفعان، نقطه‌عطف این گفت‌وگوست. بیات درواکنش به حملات اخیر و لوکس‌گرایی و رویورد آقازاده‌ها می‌گوید: «این نگرش به اعتقاد من یک نگرش انحرافی است. حال علت اینکه برخی روی آن مانور می‌دهند چیست. من نمی‌دانم اما قاطعانه می‌دانم که یقین دوباره دلواپسان، مانند دوران برجام، انحرافی و عاری از نگرش راهبردی و ناشی از تهدید منافع است». سخنگوی کمیته توسعه هواوندری عمومی در توضیح ایرتاکسی می‌گوید: «ایرتاکسی بخشی از حمل‌ونقل هوایی کوچک و هواوندری عمومی و منطقه‌ای است و نه تمامی آن. حال برخی به‌دنبال تعمیم ایرتاکسی و هواپیمای فوق‌سبک دونفره (که پیش از اینکه فعال بودند)، به تمامی حمل‌ونقل هوایی کوچک و هواوندری عمومی هستند که اساسا غلط است». بنابراین هدف‌گذاری اصلی توسعه حمل‌ونقل هوایی کوچک و بسترسازی تولد و تطور برای کسب‌وکارهای کوچک و جدید است که خود موجب کاهش چشمگیر هزینه‌های سرمایه‌ای راه‌اندازی شده و رشد و توسعه ناوگان هوایی را به همراه دارد و می‌تواند اصلی‌ترین المان یعنی استقرارایی مستقیم را در صنعت هواوندری عمومی رقم بزند. اگرچه با شکل‌گیری کسب‌وکارهای جدید و رشد ناوگان کوچک، افزایش ترافیک هوایی و فرکانس پروازی را خواهیم داشت که خود بعضی از نگرانی‌های مستقیم را در صنعت هواوندری عمومی، آبروی کشور را متزلزل می‌کند. اگرچه با شکل‌گیری کسب‌وکارهای جدید و رشد ناوگان کوچک، افزایش ترافیک هوایی و فرکانس پروازی را خواهیم داشت که خود باعث نگرانی‌های مستقیم را در صنعت هواوندری عمومی، آبروی کشور را متزلزل می‌کند. اگرچه با شکل‌گیری کسب‌وکارهای جدید، مفرارندایی گسترده و ایجاد جذابیت، اقدام می‌کند. فکر می‌کنم بی‌کاری همکاران فارغ‌التحصیل و زنان فرودگاه‌های کشور که ناشی از عدم ترافیک پروازی است، به‌صورت مستقیم دو فاکتور غیرقابل انکار در نیاز به توسعه حمل‌ونقل هوایی کوچک و هواوندری عمومی است که این چالش مهم به‌هیچ‌عنوان با طی راه استفاد فعلی و توجه صف به بخش ایرتاکسی حل‌شدنی نیست.

✔ جایگاه هواوندری عمومی در سند استراتژیک هواوندری کشور کجاست؟ آیا برنامه‌ریزی از قبل وجود داشت یا این اولویت‌گذاری اخیرا صورت گرفته است؟

همان‌طورکه می‌دانید، ماده ۵۳ قانون برنامه ششم توسعه، دولت و مشخصا سازمان هواپیمایی کشوری را ملکف کرده است تا به‌منظور تقویت اقتصاد حمل‌ونقل هوایی، ترغیب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در هواوندری، بهره‌گیری از ظرفیت‌ها و فرصت‌ها به‌خصوص با هدف اشتغال‌زایی، یک برنامه جامع تدوین کند که امروزه تحت عنوان برنامه راهبردی صنعت حمل‌ونقل هوایی جمهوری اسلامی ایران، آن را می‌شناسیم. این سند به‌عنوان مهم‌ترین چراغ راه هواوندری کشور مطرح است که به حمل پایداری و بهره‌برداری از نسبت کرده است که خود از مهم‌ترین تکالیف سازمان بین‌المللی هواوندری یا ایکائو در کنار اصول ایمنی و امنیت‌اندرزسازی و محیط‌زیست است. این سند به برقراری ارتباط و ایجاد قابلیت مؤثر توسعه حمل‌ونقل هوایی تاکید کرده و پاسخ‌گویی به نیازهای توسعه پایدار و همه‌جانبه کشور را از مهم‌ترین وظایف آن دانسته است که در این میان و با هدف تحقق این ماموریت مهم، شناسایی، برنامه‌ریزی، بسترسازی و استفاده از ظرفیت‌های صنعت هواوندری از اصلی‌ترین اقدامات است که حمل‌ونقل هوایی کوچک و هواوندری عمومی به‌عنوان هسته اصلی صنعت از همه جهات به‌خصوص اشتغال‌زایی و تقویت اقتصاد فرودگاهی به‌صورت مستقیم و ایجاد فرصت توسعه برابر در کشور، نقشی اساسی ایفا نمایند دارد. توجه به این حوزه چهار دهه مغفول مانده بود که متاسفانه نظام هواوندری ایران را تک‌بعدی و صرفا متکی به حمل‌ونقل هوایی برنامه‌ای با ایوالن کرده و حیات صنعت و میزان اثرگذاری آن در توسعه پایدار کشور به‌صورت انعکاسی و القایی در دیگر شاخص‌های صنعتی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی را به چالش کشیده بود. بنابراین توجه به حمل‌ونقل هوایی کوچک و هواوندری عمومی، اولویت نمی‌شناسد که مانند سایر بخش‌های گرفتار در چالش، خود از ضرورت‌هاست. اگرچه امروزه در راهبری و مدیریت راهبردی، اولویت معنا ندارد و پردازش به تمامی امور خوب یک اولویت است.

✔ اولویت صنعت هواوندری، هواوندری عمومی است یا قصد دارید موانع آن را بردارید؟

تمامی بخش‌های صنعت هواوندری که درگیر چالش‌های حاصل از تحریم و بعضا سیاست‌های سنتی و اشتباه سنوات قبل است. اولین آن حوزه عملیات فرودگاهی و ناوبری است که اصلاح نظام مدیریت و ایجاد فرصت توسعه برای ارتقاء ATS با سیستم ATS-B، سامانه یکپارچه خدمت و هماهنگ‌سازی رویه امنیتی و حفاظت فرودگاهی با عزیزان حفاظت هواپیمایی سپاه، مهم‌ترین اقدامات و بخش دوم اصلاح و تسهیل فرایندی و رفع موانع بازاردنده و ایجاد زیرساخت مقرراتی جدید با رویکرد تدوین فرصت‌های جدید کسب‌وکار در سازمان هواپیمایی کشوری است. بر توزیع سوخت موتورهای پیستونی در فرودگاه‌ها هم با وزارت نفت مذاکراتی انجام شده است. موانع ارائه خدمات و بهره‌برداری مجازی با مرکز خدمات هوایی ایران به‌عنوان یک سیاست رشد هم اجرائی شده است که یک حق انتخاب برای متقاضیان است و نه تکلیف و اجبار.

✔ سرمایه‌گذاری می‌تواند اجرا به بحران رویه‌رو شود و اتفاق نیفتد؟ چه‌طور رویه‌رو شده‌اید؟ پیش‌بینی می‌شود در سال آتی به سبب احتمال مذاکره و لغو تحریم‌ها، با رکود بیشتر سرمایه‌گذاری رویه‌رو شویم. پیش‌بینی شما از جذب سرمایه در بخش هوانوردی عمومی باوجود این پیش‌بینی‌ها چیست؟

آنچه اهمیت دارد توجه به یک درس بزرگ از تاریخ است. پس از اجرائی‌شدن برنامه جامع اقدام مشترک با برجام از دی‌ماه سال ۱۳۹۴، به یکباره دروازه‌های ورود به بازار ایران باز شد و متقاضیان بسیاری از تمایل گذرده‌اند که وارد شراکت تجاری با ایران شوند تا در حوزه هواوندری شاهد بودیم که سازنده‌های مختلف هواپیما اعم از امریاز بزریل تا ایرباس و بوئینگ به ایران آمدند و محصولات خود را معرفی کردند و حتی مؤسسات بزرگ فنانسی کوپنی هواپیمایی با شرکت‌های هواپیمایی ایرانی وارد مذاکره شدند. چرا اساسا نتوانستیم از این فرصت درخشان استفاده مطلوب ببریم؟ پاسخ روشن است. اولا بلد نبودیم و دانش کافی نداشتیم و بعد رسک شرکت‌های ایرانی بسیار زیاد بود با اساسا پس‌بینی چین موزی را نکرده بودیم و نظام هواپیمایی ایران در حوزه مقررات اعم از آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها، بازدارنده و غیرمترقی بود و در موارد عضو کنوانسیون هاگ اتزکرار مانند کپ‌تاون نبودیم. بر این اساس، آنچه امروز در کمیته هواوندری عمومی سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران در توجه به حمل‌ونقل هوایی کوچک و هواوندری عمومی می‌گذرد، علاوه بر مقررات‌زدایی، تسهیل‌گری، رفع بازدارندگی و بسترسازی برای کسب‌وکارهای جدید، آماده‌سازی برای روزهای بسامتحریم است تا بتوانیم از فرصت‌های احتمالی حاصله در آن دوران، بهترین استفاده را ببریم. ضمن آنکه حمل‌ونقل هوایی کوچک و هواوندری عمومی را بهترین تاکتیک صنعت هواوندری کشور در مقابله با تحریم، هم‌افزایی و افزایش بهره‌وری ایرانی‌ها می‌دانیم. با نگاه و راهبرد فعلی، ضمن ایجاد زیساخت ازلام یا احیای آن، نگاهی راهبردی در اثرگذاری بر شاخص‌های هزینه‌ای عملیات پروازی داریم که سیاست‌گذاری استفاده از توان داخلی با حد فک‌کاهش وابستگی‌های ارزی ازجمله انهاست. این نگرش موجب کاهش نرخ بهای تمام‌شده خدمات خواهد شد که در افزایش حجم بازار مؤثر است و در نهایت جذابیت برای سرمایه‌گذاری را فراهم می‌کند. از طرفی دیگر تمامی کسب‌وکارهای مرتبط با حمل‌ونقل هوایی کوچک و هواوندری عمومی، محلی و منطقه‌ای است. دقیقا برعکس ایرانی‌ها که به‌عنوان مثال دریک شهر تاسیس می‌شود و در دیگر شهرها فرصت پروازی ارائه می‌کند. راهبرد فعلی، سیاست خودانکایی شکله فرودگاهی و استفاده از ظرفیت مدیران فرودگاه‌ها در سراسر کشور است تا از ظرفیت‌های سرمایه‌ای محلی، منطقه‌ای و استانی خود جهت تاسیس کسب‌وکارهای کوچک محلی استفاده کنند. این سیاست در مدت کوتاه توانسته است نتایجی شگفت‌انگیز از خود نشان دهد که نشان‌دهنده فرصت‌های ارزشمند برای توانا کسب‌وکار و رشد ناوگان کوچک محلی و منطقه‌ای است. اگرچه در این راه و عطف به برنامه توسعه، ضمن رفع بازاردندگی عملیاتی در فرودگاه‌ها، یک مرکز رشد با هدف مدیریت هزینه‌ها و استفاده مشترک از ظرفیت‌های موجود، به‌عنوان پایلوت در نظر گرفته شده است که خود در تسریع تولد کسب‌وکار و کاهش زمان راه‌اندازی و هزینه‌های سرمایه‌ای مؤثر است. این مرکز رشد با حفظ حقوق مالکیت و بهره‌برداری، به متقاضیان کمک خواهد کرد تا زمان آماده‌سازی زیرساخت خقوقی و مقرراتی توسط سازمان هواپیمایی کشوری، فعالیت خود را تحت برنامه هواپیمایی مجازی یا Virtual Ops آغاز کنند. مجموع این اقدامات ناشی از شناسایی آسیب‌هایی بود که در سنوات گذشته شکل گرفته و خود افزایش ریسک، مانع از رشد و توسعه این بخش حیاتی شده بود. در پاسخ به پرسش شما، آنچه امروز در دستور کار قرار گرفته است، ایجاد زیرساخت است و نه بهره‌برداری. بهره‌برداری، با ایجاد همان کسب‌وکارهایی است که بستر شکل‌گیری‌اش در حال فراهم‌شدن است و تابع زمان.

✔ در مصاحبه اخیر خود نیز در مواجهه با مفهوم لوکس‌گرایی، از استفاده از فرصت سرمایه دهای‌ها و دو مرای دهای‌ها سخن به میان نیز کفتید. چگونه می‌توان از فرصت ایجاد اشتغال از این منظر بهره برد؟ برآورد شما از ایجاد اشتغال (مستقیم و غیرمستقیم) در این بخش به چه میزان و در چه بازه زمانی است؟

بیشتر واژه لوکس‌گرایی آن اندازه‌ای گمراه‌کننده است. اگرچه راه‌اندازی یک کسب‌وکار در صنعت هواوندری و در تمامی بخش‌ها، نیازمند سرمایه است و شاید دیدگاه‌های مبانی و ارزشی، توان سرمایه‌گذاری نداشته باشند. اگرچه می‌توانند از ظرفیت تعاونی‌ها و بورس استفاده کرده و وارد این حوزه شوند. اما باید اثرات راه‌اندازی کسب‌وکار توسط دهک‌های اول و دوم را به صورت مستقیم در زندگی دهک‌های میانی و پایین‌تر ببینیم. به این ساده، اگر هر نفر از دهک‌های بالای جامعه، ۱۰ فرصت شغلی ایجاد کنند، می‌توان حداقل تا ۴۰، ۶۰ میلیون شغل ایجاد کرد. حال چرا چنین ارزشی محقق نمی‌شود و دلایل آن چه می‌تواند باشد؟ طبیعی است که دولت مسئول مستقیم است. دلایلی که جدایت را برای سرمایه‌گذاری و توسعه کسب‌وکار تحت‌الشعاع قرار می‌دهد و اثرگم است احصا شده و موانع رفع و رویکرد کاهش یابد. در حوزه هواوندری نیز تمامی این فرصت‌های جدید کسب‌وکار تبدیل شده و حجم سرمایه‌گذاری در این بخش نیز کاهش یابد کسب‌وکار کوچک و جدید به حمل‌ونقل هوایی کوچک ممکن نیز. از طرفی اثرات ورود دهک‌های بالاتر در سرمایه‌گذاری و با تملک یک دارایی به نام هواپیما و بهره‌برداری اختصاصی، به صورت مستقیم اشتغال‌زایی و گردش پول در دهک‌های میانی و پایین است. به‌صورت غیرمستقیم نیز موجب فعال‌شدن کسب‌وکارهای پشتیبان و زنجیره تامین خواهد شد که خود در ایجاد فرصت شغلی و تجاری‌سازی بخش‌های دانش‌بنیان و فناورانه به‌خصوص صنعت، مؤثر است. اگر تنها ۰۲ درصد از این دهک‌های بالای جامعه، تحریک شده و وارد حوزه حمل‌ونقل هوایی کوچک و هواوندری عمومی شوند، بیش از ۱۰ هزار فرصت شغل مستقیم ایجاد می‌شود و سالانه تا چهار میلیون دلار به اقتصاد فرودگاه‌ها کمک خواهد کرد. اگرچه این هدف در کوتاه‌مدتی محقق نخواهد شد و در این مرحله، باید راه تبیین و زیرساخت فراهم شود تا ۱-۰ سال آینده شاهد نتیجه آن باشیم.

✔ آیا بر بهره‌گیری از سرمایه دارهای متمرکز هستید؟ ویکرد در جذب سرمایه‌های ایرانیان خارج از کشور چیست؟

کسب‌وکارهای کوچک در حوزه هواوندری عمومی و حمل‌ونقل هوایی کوچک نیاز به سرمایه‌گذاری‌های بزرگ ندارد و این ویژگی در نصف هواوندری است و قطعا سرمایه داخلی متسوط و به ایجاد جذابیت و کاهش رسک و تسهیل فرایندها امری ممکن است. اگرچه بستر برای سرمایه‌داری خارجی به‌خصوص صنعت هواوندری عمومی کشور، بسیار مناسب است. می‌توانم فراهم شده که انته توسعه روابط بین‌الملل در تحقق این حد مفوّز است. در روزهای پساتحریم، فقط و جابت لازم برای سرمایه‌گذاری خارجی وجود خواهد داشت و بازارهای پنهان یا حمل‌ونقل هوایی کوچک متبلور شود. البته با سرمایه داخلی و استفاده از ظرفیت‌های بانکی و مالی کشور نیز این امر دور از دسترس نیست. از مهم‌ترین برنامه‌های کمیته هواوندری عمومی کشور، جذب فرصت‌های مالی به‌خصوص بانک‌ها برای ورود به عرصه لیزینگ هواپیماهای کوچک است که با چند بانک هم مذاکراتی انجام شده است تا از سوی شرکت‌های واسپاری خود، وارد برنامه حمایت از کسب‌وکارهای مرتبط با این حوزه شوند.

✔ یکی از مشکلاتی که اکنون صنعت هوایی با آن روبه‌رو بوده و محل نقد است، نظارت بر عملکرد ۱۲ ایرانیان موجود است. آیا در نظر بگیرید که با تعداد بالای شرکت در عرصه هواوندری عمومی روبه‌رو شویم. چه تضمینی برای نظارت درست در این زمینه وجود دارد؟

اگر چالش گریزان‌کپر صنعت هواوندری کشور بوده و همه‌جیز بای بود که اساسا نیاز به کسب هواوندری عمومی و بدنه و همکارانم هم نبود. این کمیته جز در سازمان هواپیمایی کشوری و چه در شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران ایجاد شده است تا مشکلات را حصل و آسیب‌شناسی جدی کرده و سپس نسبت به رفع آن اقدام کند. ما نمی‌توانیم بگوییم چون نظارت بر ایرانی‌ها است. پس وارد این بحث خاتی عام نشویم. از چند منظر این سؤال را می‌توان پاسخ داد: اولا استدلال صحف نظارت بر ایرانی‌ها چیست؟ آیمنی؟ استاندارد؟ خاصیت؟ و بعد اساسا مدل فعالیت صنعت هواوندری کوچک و هواوندری عمومی با ایرانیان متفاوت است و طبیعتا سازوکار نظارتی آن هم تفاوت خواهد داشت. اگرچه هر دو آنها فعالیت تجاری دارند و فعالیت‌های غیرتجاری نیز در حوزه حمل‌ونقل هوایی کوچک انجام می‌شود. ما از پیوز یک هواپیما در

هواپیمای کوچک دونفره فوق‌سبک نبشته‌در کشور داریم که با ناوگان هیلکوپتری و هواپیماهای آموزشی سبک و فعال به بیش از ۳۰۰ فروند می‌رسد. با همین وضعیت غیرقابل‌قبول در سنوات گذشته، این تعداد زیاده از سوی همکاران حوزه معاونت استاندارد پیوز سازمان هواپیمایی کشوری، نظارت پیوسته می‌شود که و خواهانه قابلیت پروازی سالانه آن‌ها را احراز می‌کردند. بنابراین نظارت، حال برای افزایش سطح کیفی نظارت با پروازی است از گذشته و شناسایی آسیب‌های قبلی. باید برنامه‌ریزی کرد که یکی از آنها طراحی تشکیلات جدید در سازمان هواپیمایی کشوری با هدف مدیریت متمرکز و نظارت واحد بر فعالیت‌های مرتبط با حمل‌ونقل هوایی کوچک یا ناوگان کمتر از ۱۹ صندلی است که این امر می‌تواند قابلیت اطمینان به اجرای ضوابط را بیش از پیش تضمین کند. از طرفی دیگر مرکز خدمات هوایی ایران به‌عنوان یک مرکز رشد و مجری برنامه هواپیمایی مجازی که حق نظش پایلوت توسعه کسب‌وکارها را برعهده دارد. در حریم مسئولیت و پاسخ‌گویی خود نظارتی پیوسته بر فعالیت این حوزه خواهد داشت که اساسا باری‌ورد همراه حکمران صنعت با همان سازمان هواپیمایی کشوری است.

✔ همین یک سال قبل یک هواپیمای تجاری دچار صدامت موشک قرار گرفت و حواشی گسترده‌ای ایجاد کرد. حالا یک پرنده کوچک درشرایطی که مانند یک ایرلاین عملیات برنامه‌ای ندارد و فرصتا در صورت فعالیت در قالب ایرتور بر اثر کاوزی می‌رود که سانحه مشابه مورد، اتفاق افتاد. چطور امنیت آن را می‌توان تضمین کرد؟

این نگاه، تعرض غیرتخصصی به صنعت هواوندری است. صنعت هواوندری عضو ضوابط و مبتنی بر مقررات است. بنابراین تخطی از مقررات، تبعات و پیامدهایی دارد. حال خطای انسانی صورت‌پذیرفته در رخداد عمارکیر سال گذشته نمی‌تواند اثر و نقشی بازدارنده و نکننده به صنعت هواوندری داشته باشد. این نگاه همچون تصادف در جاده است که یکویم به سوی بیشتری از تصادف، حمل‌ونقل جاده‌ای را تعطیل کنیم. قطعا درس از اتفاق تلخ و دردآور سال قبل، در جهت بهبود عملکرد است. بی‌دلیل نیست که می‌گوید قوانین صنعت هواوندری با خون انسان‌ها نوشته شده و این همان درس از تجارب تلخ گذشته است. اگرچه نیست که پوزیک به پوزیک همیوا باد را داده خود خلبان باشد و همواره پوزیاد پوازی و نقشه‌های هواوندری مشخص و معین شده و واحدهایی نیز تاظر بر عملکردهای عملیاتی است. اگر پوزیاد مبتنی بر مقررات پوزاد با دستگاه باشد، خدمات ارزانی دارای دست‌برقی هست و اگر تابع مقررات یا بد باشد، از سوی یک سیستم باید نظارت شود که پیش از این وجود نداشته است. بنابراین از مهم‌ترین اقدامات کمیته هواوندری عمومی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران، تصویب راه‌اندازی سامانه یکپارچه نظارت ماهواره‌ای با دستگاه ADS-B است. این سامانه که در مرحله اجرا قرار دارد، تمامی دهدهای مورد نیاز را از پیوز یک هواپیما در شرایط پرواز با مقررات با دید توسط خلبان، به آنتن‌های زمینی مخابره می‌کند که موقعیت، ارتفاع، جهت و سرعت ازجمله آن است و نقش پشتیبان برای هواپیماهای دیگر را که تابع مقررات پرواز با دستگاه هستند نیز خواهد داشت. وجود این دستگاه و سامانه از مهم‌ترین اقدامات جهت پیشگیری از حوادث یا تهدیدهای امنیتی است که خوجی دیدیم و تهدیدهای اطلاعاتی آن در اختیار نهادهای امنیتی، نظامی و پدافندی نیز قرار خواهد گرفت. البته در طول حدث ۹۴ هواپیمای غیرنظامی در ایران، به غیر از حادثه ایرباس در خلیج فارس، اتفاق خاصی نداشته‌ایم. در سازمان هواپیمایی کشوری با هدف مدیریت متمرکز و نظارت واحد بر فعالیت‌های مرتبط با حمل‌ونقل هوایی کوچک یا ناوگان کمتر از ۱۹ صندلی است که این امر می‌تواند قابلیت اطمینان به اجرای ضوابط را بیش از پیش تضمین کند.

✔ به تضمینی وجود دارد که حضور سیستم دولت در ابتدای مسیر، مستمر نشود و خود ندبلی به مالفی برای رقابت با بخش خصوصی نشود؟

این دغدغه خوبی است. ببینید بنابراین بادمان برود که دولت یک وظیفه ذاتی دارد و یکی از مهم‌ترین وظایف آن ورود به کسب‌وکارهایی است که ضرورت دارد، اما مخاطرات آن بالاست و بخش خصوصی وارد آن نمی‌شود. به‌ویژه در حوزه تمدنی هوانوردی کشور است که پیش از آنکه تبدیل به یک سند رسمی شود، تهدا با استفاده از اسناد پیشتیبان موجود و منکی بر اراده دون تاریک و سرشار از ریسک را رقم زده است. هر چقدر زیرساخت را آماده کنیم، نمی‌شود در شاید فرایند عملیاتی حرکه خواهد داد و حال انجام. در کوتاه‌مدت خود را نشان داد. در همین اجرای حادثه‌ساز در دقیقه دوم و بعد از حادثه، دولت بلافاصله با تشکیل کمیته فنی و حقوقی بیشترفته اشاره کرد که در تسریع تولد کسب‌وکار و کاهش زمان راه‌اندازی و هزینه‌های سرمایه‌ای مؤثر است. این مرکز رشد با حفظ حقوق مالکیت و بهره‌برداری، به متقاضیان کمک خواهد کرد تا زمان آماده‌سازی زیرساخت حقوقی و مقرراتی توسط سازمان هواپیمایی کشوری، فعالیت خود را تحت برنامه هواپیمایی مجازی یا Virtual Ops آغاز کنند. مجموع این اقدامات ناشی از شناسایی آسیب‌هایی بود که در سنوات گذشته شکل گرفته و خود افزایش ریسک، مانع از رشد و توسعه این بخش حیاتی شده بود. در پاسخ به پرسش شما، آنچه امروز در دستور کار قرار گرفته است، ایجاد زیرساخت است و نه بهره‌برداری. بهره‌برداری، با ایجاد همان کسب‌وکارهایی است که بستر شکل‌گیری‌اش در حال فراهم‌شدن است و تابع زمان.

✔ در مصاحبه اخیر خود نیز در مواجهه با مفهوم لوکس‌گرایی، از استفاده از فرصت سرمایه دهای‌ها و دو مرای دهای‌ها سخن به میان نیز کفتید. چگونه می‌توان از فرصت ایجاد اشتغال از این منظر بهره برد؟ برآورد شما از ایجاد اشتغال (مستقیم و غیرمستقیم) در این بخش به چه میزان و در چه بازه زمانی است؟

بیشتر واژه لوکس‌گرایی آن اندازه‌ای گمراه‌کننده است. اگرچه راه‌اندازی یک کسب‌وکار در صنعت هواوندری و در تمامی بخش‌ها، نیازمند سرمایه است و شاید دیدگاه‌های مبانی و ارزشی، توان سرمایه‌گذاری نداشته باشند. اگرچه می‌توانند از ظرفیت تعاونی‌ها و بورس استفاده کرده و وارد این حوزه شوند. اما باید اثرات راه‌اندازی کسب‌وکار توسط دهک‌های اول و دوم را به صورت مستقیم در زندگی دهک‌های میانی و پایین‌تر ببینیم. به این ساده، اگر هر نفر از دهک‌های بالای جامعه، ۱۰ فرصت شغلی ایجاد کنند، می‌توان حداقل تا ۴۰، ۶۰ میلیون شغل ایجاد کرد. حال چرا چنین ارزشی محقق نمی‌شود و دلایل آن چه می‌تواند باشد؟ طبیعی است که دولت مسئول مستقیم است. دلایلی که جدایت را برای سرمایه‌گذاری و توسعه کسب‌وکار تحت‌الشعاع قرار می‌دهد و اثرگم است احصا شده و موانع رفع و رویکرد کاهش یابد. در حوزه هواوندری نیز تمامی این فرصت‌های جدید کسب‌وکار تبدیل شده و حجم سرمایه‌گذاری در این بخش نیز کاهش یابد کسب‌وکار کوچک و جدید به حمل‌ونقل هوایی کوچک ممکن نیز. از طرفی اثرات ورود دهک‌های بالاتر در سرمایه‌گذاری و با تملک یک دارایی به نام هواپیما و بهره‌برداری اختصاصی، به صورت مستقیم اشتغال‌زایی و گردش پول در دهک‌های میانی و پایین است. به‌صورت غیرمستقیم نیز موجب فعال‌شدن کسب‌وکارهای پشتیبان و زنجیره تامین خواهد شد که خود در ایجاد فرصت شغلی و تجاری‌سازی بخش‌های دانش‌بنیان و فناورانه به‌خصوص صنعت، مؤثر است. اگر تنها ۰۲ درصد از این دهک‌های بالای جامعه، تحریک شده و وارد حوزه حمل‌ونقل هوایی کوچک و هواوندری عمومی شوند، بیش از ۱۰ هزار فرصت شغل مستقیم ایجاد می‌شود و سالانه تا چهار میلیون دلار به اقتصاد فرودگاه‌ها کمک خواهد کرد. اگرچه این هدف در کوتاه‌مدتی محقق نخواهد شد و در این مرحله، باید راه تبیین و زیرساخت فراهم شود تا ۱-۰ سال آینده شاهد نتیجه آن باشیم!

✔ آیا با تقویت ایرکامپوتر می‌توان امیدوار بود که صنعت حمل‌ونقل هوایی ایران، جایگاه ویژه خود در منطقه را بازیابد یا موانع دیگر کماکان سد راه خواهند بود؟

مهم‌ترین بخش حمل‌ونقل هوایی کوچک، شکل‌گیری شرکت‌های کامپوتر و کوتاه‌برد با ظرفیت کمتر از ۱۹ صندلی است. این شرکت‌ها نقش مهم و درخشانی در افزایش سطح بهره‌وری شبکه پروازی و ضریب اشغال صندلی شرکت‌های هواپیمایی بزرگ با ایوالن‌ها دارد. در شرایطی که کشور با تحریم شدید مواجه شده و نظام حمل‌ونقل هوایی برنامه‌ای ایران دچار چالش اساسی است، مشاهده در کشور ما چه اتفاقی افتاده است. چرخه عرضه صندلی پرواز به‌شدت پایین است. در چنین شرایطی شرکت‌های هواپیمایی پروازهای نقطه به نقطه انجام می‌دهند و به علت بالابودن ظرفیت ناوگان کشور، برای پیشگیری از کاهش ضریب اشغال صندلی، ناچار می‌شوند در بسیاری از مسیرها با پروازی برگزار نکنند یا فرکانس پرواز هفتگی خود را کاهش دهند و عملا می‌بینیم که بسیاری از فرودگاه‌ها، اگرچه از موهبت فرودگاهی درگاه توسعه برخوردار هستند، اما عملا بهره‌برداری لازم از آن انجام نمی‌شود. در چنین شرایطی، شرکت‌های Commuter با ناوگان کمتر از ۱۹ صندلی، نقش فرشته نجات توسعه را دارند و با برقراری مسیرهای کوتاه، دسترسی به فرودگاه‌های بزرگ‌تر را فراهم و طی قرارداد CPA، مسافران را به ایرایوان‌ها تحویل می‌دهند. به‌واقع شرهای کوچک و کمترپرخورد از طریق فرودگاه‌های بزرگ‌تر به کشور متصل می‌شوند. از طرفی دیگر شرکت‌های هواپیمایی یا ایرایوان‌ها دیگر نیاز نیست به شهرهای کوچک پرواز برقرار بکنند تا رسک کاهش ضریب اشغال صندلی را متوجه خود ببینند یا عرضه صندلی به‌دلیل پروازهای تکلیفی در این شرایط خاص کشور، از بین برود. مدل Commuter تنها راه ایجاد شبکه پروازی عمومی است که با ناوگان ۱۸ تا ۱۹ صندلی قابل اجراست و فرودگاه‌های بسیاری ازجمله تاثیر قرار می‌دهد و راه را برای ورود ناوگان با حجم مناطق کشور گسترش داده و فرصت توسعه برابر را فراهم می‌کند. در چنین حالتی به‌صورت القایی و انعکاسی، حیات مناطق کشور و به‌ویژه کمترپرخوردار با امکان برقراری راه هوایی، با ورود سرمایه سرمایه‌گذاران، تحت تاثیر قرار می‌گیرد. به‌واقع برقراری راه هوایی بر ایجاد امنیت اقتصادی و رونق مراودات اهمیت دارد که قدمی مهم در جهت توسعه و محرومیت‌زدایی است. این هدف، تنها با تبلور جایگاه فرودگاه به‌عنوان درگاه توسعه منطقه‌ای و بهره‌برداری از آن با ناوگان هوایی کوچک و ایجاد شبکه پروازی کوتاه به شهرهای بزر