

خبرها

پنهان شدن سوءمدیریت ها با درآمد نفتی

ایلنا: درآمدهای حاصل از نفت و تزریق آن به بخش های مختلف کشور باعث گنمان سیاست ها و استراتژی های نامناسب دولت‌ها خواهد شد.
محمد طبیبیان رئیس موسسه عالی بانکداری، ضمن ارزیابی وضعیت فعلی اقتصادی کشور گفت : شرایط موجود بازار داخلی، عدم اطمینان سرمایه‌گذاران، سیاست‌های انبساطی پولی، نامشخص بودن فضای کسب و کار و غیره از جمله معضلات موجود در اقتصاد کشور است که هضم این موارد برای همگان مشکل شده است. وی یادآور شد: به‌عنوان مثال پایین نگه داشتن قیمت محصولات زیربنایی داخلی (برق، آب، گاز، بنزین و . . .) باعث می‌شود، ظرفیت‌های مناسب این بخش یا رشد نیابد و یا رشد آنها از محل درآمدهای نفت باشد، در نتیجه با قطع درآمد نفت تزریق منابع به این بخش‌ها مقدور نبوده و با رکود مواجه خواهند شد.
دکتر طبیبیان در پاسخ به این سؤال که اعمال این سیاست‌های اقتصادی، اقتصاد کشور را به کجا خواهد کشاند، پاسخ داد: وضعیت فعلی اقتصاد را به جایی می‌کشاند که با منابع ارزی و درآمد حاصله از نفت آثار سیاست‌های قیمت‌گذاری نامناسب جبران شده، اما با کاهش احتمالی درآمدهای ارزی ناگهان آثار اثبات‌شده این خط‌مشی‌ها خود را نمایان خواهد کرد.
دکتر طبیبیان با ذکر این نکته که این سیاست‌های لحظه‌ای و ناپایدار را در دولت‌های قبلی نیز شاهد بودیم، گفت: اما هیچ‌گاه دولت‌های قبل سعی کافی در اصلاحات بنیادی مبذول نداشتند، بنابراین انتظار نمی‌رود این دولت نیز چنین کند.
به اعتقاد وی تا زمانی که درآمد نفت وجود دارد، می‌توان منابع آن را به یارانه بنزین، آرد، برق و غیره اختصاص داد و معضلات را پوشاند، اما وقتی کاهش درآمدهای نفت ارائه این خدمات را مشکل می‌کند، آنگاه مشکلات سر باز خواهند کرد.
این کارشناس اقتصادی کشور ادعای دولت مبنی بر کاهش تورم را قابل اعتبار ندانست و گزارش‌های مرتبط با تورم را نیازمند تفسیر دقیق دانست. وی در ادامه در خصوص دستیابی به رشد اقتصادی مورد نظر دولت گفت: باید منتظر آمارهای بانک مرکزی ماند.

کم‌آبی ایران درآینده

ایستا: طرح آبرسانی به قم جزء پرهزینه‌ترین طرح‌های کشور است.
رسول زرگر- معاون وزیر نیرو در امور آب ـ با بیان این مطلب گفت: هم‌اکنون بیش از یک میلیارد نفر از مردم جهان از دسترسی به آب آشامیدنی سالم و بیش از دو میلیارد نفر از دسترسی به فاضلاب بهداشتی محرومند. وی خاطرنشان کرد: در اجلاس جهانی آب در سال گذشته گفته شد منطقه منا که ایران هم جزئی از آن است در ۲۰ سال آینده جزء کم‌آب‌ترین نقاط دنیا خواهد بود. وی به سرانه بارندگی در جهان اشاره کرد و گفت: در حالی که متوسط بارش در جهان ۷۵۰ میلیمتر است، اما این میزان در کشور ما امسال کمتر از ۲۵۰ میلیمتر بوده است. وی افزود: در حالی که متوسط آب تجزیه‌پذیر در دنیا سالانه هفت هزار مترمکعب به ازای هر نفر است، این میزان در منطقه خشک منا ۱۵۰۰ و در ایران ۱۹۰۰ مترمکعب است. زرگر با اشاره به این که آب دومین چالش هزاه سوم است.

دولت زیرساخت‌ها را فراهم کند

مهر: رئیس کمیسیون بازرگانی و صادرات اتاق ایران با تاکید بر اینکه دولت باید زیرساخت‌ها را برای حضور پرقرتربخش خصوصی در اقتصاد فراهم کند، گفت: با ابلاغ بند «ج» اصل ۴۴ قانون اساسی شاخص توسعه اقتصادی ایران تا پایان برنامه چهارم توسعه به ۷/۵ درصد می‌رسد. اسدالله عسکروالادی با بیان این مطلب که واگذاری ۸۰ درصد از سهام شرکت‌های دولتی به بخش خصوصی می‌تواند اقتصاد کشور را به صورت ساختاری تغییردهد، اظهار داشت: کمیته‌ای که در این خصوص تشکیل می‌شود باید به گسترش بخش خصوصی در کشور اعتقاد داشته باشد. وی با اشاره به اینکه بخش خصوصی ظرفیت پذیرش سهام شرکت‌های دولتی را در کشور دارد، اظهار داشت: ظرف ۵ سال آینده بخش خصوصی می‌تواند ۸۰ درصد از سهام شرکت‌های دولتی را جذب کند. عسکروالادی در ادامه یکی از عوامل موثر در گسترش بخش خصوصی را در کشور تامین نقدنگی توسط خود بخش خصوصی در کشور عنوان کرد و اظهار داشت: بخش خصوصی باید همانند بخش دولتی در کشور برای انجام پروژه‌های اقتصادی درصدی از

خبرها

دبیر انجمن شرکت های هواپیمایی در گفت وگو با شرق اعلام کرد:

زیان ۳۲۰ میلیون دلاری ایرلاین‌ها

ابلاغ سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی از سوی مقام معظم رهبری شرکت‌های هواپیمایی فعال کشور را نیز تحت تأثیر قرار خواهد داد.
چه اینکه دو شرکت بزرگ هواپیمایی یعنی هما و آسمان با مالکیت بیش از ۷۰ درصد از سهم جابه جایی مسافر و حمل و نقل هوایی نقش بسیار موثری را در این صنعت دارند. اما این موضوع در شرایطی مطرح می‌شود که وضعیت شرکت‌های فعال بخش خصوصی هم در درجه مطلوبیت قرار ندارد.
تصمیم برای واگذاری شرکت‌هایی که تا پیش از این تصمیم در وضعیت انحصاری قرار داشتند و تنها فرمانبر سیاست‌های دولت بودند آنان را در مقابل دولت قرار خواهد داد و البته به جمع بخش خصوصی نگران از آینده اضافه خواهد کرد.
اگر زمان رشد ناوگان هوایی کشور را از دهه ۷۰روزشماري کنیم، اکنون پس از نزدیک به دو دهه نتایجی که به دست آمده حاکی از بلوغ نیست. این وضعیت چه در زمینه خدمات و چه توسعه ناوگان بخش خصوصی با استانداردهای جهانی فاصله دارد. هر روز که می‌گذرد در گوشه و کنار ایران کشورهای کوچک و گاه حاشیه‌ای خلیج فارس بخشی از بازار ترانزیت هوایی ایران را به تصاحب خود درمی‌آورند، در حالی که شرکت‌های حمل و نقل هوایی ایران گام‌های خود را لرزان‌تر از گذشته برمی‌دارند.
واکوی وضعیت کنونی شرکت‌های هواپیمایی خصوصی در ایران متأثر از سلطه دولت بر حیات آنان است. تا پیش از آنکه دولت به موجب ابلاغ سیاست‌های اصل ۴۴ خود را در وضعیت واگذاری شرکت‌های خود ببیند، برای سایر شرکت‌های فعال رقیب «سرخست» بود. اما اکنون شرایط در حال تغییر است. شرکت‌های هواپیمایی فعال با مشکلات متعددی چون تعیین نرخ دستوری «بلیت» روبه‌رو هستند و از سوی دیگر با مشکلات بزرگتری چون تحریم در خرید هواپما و البته فرصت‌هایی که یکی پس از دیگری در ترانزیت هوایی از دست می‌دهند درگیرند. این در حالی است که یک سال هم از برنامه چهارم توسعه گذشته و در بخش حمل و نقل هوایی هیچ تحولی رخ نداده.
هدف گذاری برنامه چهارم از توسعه تعداد ناوگان هوایی تا سقف ۲۰۰ فروند خبر می‌دهد. این تعداد در مقابل ۱۳۰ فروند هواپیمای موجود (استیجاری و ملکی) فاصله چندانی ندارد، اما آیا خرید ۷۰ فروند هواپوما در عرض کمتر از ۴ سال امکان‌پذیر است؟ از سویی در حال حاضر تعداد هواپیمای‌های اجاره‌ای در کشور به حدود ۴۰ فروند رسیده که اغلب این هواپیماها از سوی شرکت‌های خصوصی اجاره شده‌اند. در چنین شرایطی آیا امکان واگذاری شرکت‌های دولتی وجود دارد؟ شرکت‌هایی که تا پیش از این در سایه خدمات اعتباری دولت به بسط بازارهای خود اندیشیده‌اند و هرگز طعم زیان‌ده بودن خود را به عنوان یک شرکت مستقل نچشیده‌اند. از همین رو «هما» و «آسمان» با ابلاغ سیاست‌های اصل ۴۴ خود را آماده می‌کنند که به جمع ۱۴ شرکت هواپیمایی خصوصی بپیوندند. شرکت‌هایی که تنها دغدغه‌شان «فروش» است و برای بقا در حال مجادله رای تعیین «بهای بلیت» با دولت‌اند. مجادله‌ای که هنوز هم ادامه دارد.

اما طرف دیگر صنعت حمل و نقل هوایی کشور را ۱۴ شرکت هواپیمایی فعال تشکیل می‌دهد که در قالب یک NGO مطالبات خود را مطرح می‌کنند. انجمن شرکت‌های هواپیمایی با این تعداد عضو از سال ۷۷ تأسیس شده و در حال حاضر بیش از ۹۵ درصد درآمد‌های شرکت‌های هواپیمایی ناشی از فروش بلیت است که آن‌ها هم مستقیماً به خرید هواپیما منجر می‌شود. این مداربسته بین دولت و شرکت‌های هواپیمای ۱۰ سال است که وجود دارد و هیچ‌کس این بن بست را نشکسته است.

طرح‌های متعددی در این سال‌ها ارائه شده اما جسارت و اراده قوی برای شکستن این بن بست‌ها وجود نداشته است. تصور دولت این بوده که در صورت آزادسازی و قیمت «بلیت» سر به فلک می‌کشد و از ناحیه مردم تحت فشار قرار می‌گیرند. در حالی که در ارزیابی کارشناسی که در مجموعه مسافرت‌های داخلی انجام شده تنها ۳ الی ۵ درصد مسافرت مردم توسط هواپما انجام می‌شود و ۹۵ درصد مسافرت‌ها از طرق دیگری انجام می‌شود. به همین دلیل معتقدیم این موضوع تأثیری نخواهد گذاشت.
ارزیابی کارشناسی که در مجموعه مسافرت‌های داخلی انجام شده تنها ۳ الی ۵ درصد مسافرت مردم توسط هواپما انجام می‌شود و ۹۵ درصد مسافرت‌ها از طرق دیگری انجام می‌شود. به همین دلیل معتقدیم این موضوع تأثیری نخواهد گذاشت.
ارزیابی کارشناسی که در مجموعه مسافرت‌های داخلی انجام شده تنها ۳ الی ۵ درصد مسافرت مردم توسط هواپما انجام می‌شود و ۹۵ درصد مسافرت‌ها از طرق دیگری انجام می‌شود. به همین دلیل معتقدیم این موضوع تأثیری نخواهد گذاشت.

ارزیابی کارشناسی که در مجموعه مسافرت‌های داخلی انجام شده تنها ۳ الی ۵ درصد مسافرت مردم توسط هواپما انجام می‌شود و ۹۵ درصد مسافرت‌ها از طرق دیگری انجام می‌شود. به همین دلیل معتقدیم این موضوع تأثیری نخواهد گذاشت.
ارزیابی کارشناسی که در مجموعه مسافرت‌های داخلی انجام شده تنها ۳ الی ۵ درصد مسافرت مردم توسط هواپما انجام می‌شود و ۹۵ درصد مسافرت‌ها از طرق دیگری انجام می‌شود. به همین دلیل معتقدیم این موضوع تأثیری نخواهد گذاشت.

ارزیابی کارشناسی که در مجموعه مسافرت‌های داخلی انجام شده تنها ۳ الی ۵ درصد مسافرت مردم توسط هواپما انجام می‌شود و ۹۵ درصد مسافرت‌ها از طرق دیگری انجام می‌شود. به همین دلیل معتقدیم این موضوع تأثیری نخواهد گذاشت.

ارزیابی کارشناسی که در مجموعه مسافرت‌های داخلی انجام شده تنها ۳ الی ۵ درصد مسافرت مردم توسط هواپما انجام می‌شود و ۹۵ درصد مسافرت‌ها از طرق دیگری انجام می‌شود. به همین دلیل معتقدیم این موضوع تأثیری نخواهد گذاشت.

ارزیابی کارشناسی که در مجموعه مسافرت‌های داخلی انجام شده تنها ۳ الی ۵ درصد مسافرت مردم توسط هواپما انجام می‌شود و ۹۵ درصد مسافرت‌ها از طرق دیگری انجام می‌شود. به همین دلیل معتقدیم این موضوع تأثیری نخواهد گذاشت.

ارزیابی کارشناسی که در مجموعه مسافرت‌های داخلی انجام شده تنها ۳ الی ۵ درصد مسافرت مردم توسط هواپما انجام می‌شود و ۹۵ درصد مسافرت‌ها از طرق دیگری انجام می‌شود. به همین دلیل معتقدیم این موضوع تأثیری نخواهد گذاشت.

ارزیابی کارشناسی که در مجموعه مسافرت‌های داخلی انجام شده تنها ۳ الی ۵ درصد مسافرت مردم توسط هواپما انجام می‌شود و ۹۵ درصد مسافرت‌ها از طرق دیگری انجام می‌شود. به همین دلیل معتقدیم این موضوع تأثیری نخواهد گذاشت.

اقتصاد ایران

دبیر انجمن شرکت های هواپیمایی در گفت وگو با شرق اعلام کرد:

زیان ۳۲۰ میلیون دلاری ایرلاین‌ها

ابلاغ سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی از سوی مقام معظم رهبری شرکت‌های هواپیمایی فعال کشور را نیز تحت تأثیر قرار خواهد داد.
چه اینکه دو شرکت بزرگ هواپیمایی یعنی هما و آسمان با مالکیت بیش از ۷۰ درصد از سهم جابه جایی مسافر و حمل و نقل هوایی نقش بسیار موثری را در این صنعت دارند. اما این موضوع در شرایطی مطرح می‌شود که وضعیت شرکت‌های فعال بخش خصوصی هم در درجه مطلوبیت قرار ندارد.
تصمیم برای واگذاری شرکت‌هایی که تا پیش از این تصمیم در وضعیت انحصاری قرار داشتند و تنها فرمانبر سیاست‌های دولت بودند آنان را در مقابل دولت قرار خواهد داد و البته به جمع بخش خصوصی نگران از آینده اضافه خواهد کرد.
اگر زمان رشد ناوگان هوایی کشور را از دهه ۷۰روزشماري کنیم، اکنون پس از نزدیک به دو دهه نتایجی که به دست آمده حاکی از بلوغ نیست. این وضعیت چه در زمینه خدمات و چه توسعه ناوگان بخش خصوصی با استانداردهای جهانی فاصله دارد. هر روز که می‌گذرد در گوشه و کنار ایران کشورهای کوچک و گاه حاشیه‌ای خلیج فارس بخشی از بازار ترانزیت هوایی ایران را به تصاحب خود درمی‌آورند، در حالی که شرکت‌های حمل و نقل هوایی ایران گام‌های خود را لرزان‌تر از گذشته برمی‌دارند.
واکوی وضعیت کنونی شرکت‌های هواپیمایی خصوصی در ایران متأثر از سلطه دولت بر حیات آنان است. تا پیش از آنکه دولت به موجب ابلاغ سیاست‌های اصل ۴۴ خود را در وضعیت واگذاری شرکت‌های خود ببیند، برای سایر شرکت‌های فعال رقیب «سرخست» بود. اما اکنون شرایط در حال تغییر است. شرکت‌های هواپیمایی فعال با مشکلات متعددی چون تعیین نرخ دستوری «بلیت» روبه‌رو هستند و از سوی دیگر با مشکلات بزرگتری چون تحریم در خرید هواپوما و البته فرصت‌هایی که یکی پس از دیگری در ترانزیت هوایی از دست می‌دهند درگیرند. این در حالی است که یک سال هم از برنامه چهارم توسعه گذشته و در بخش حمل و نقل هوایی هیچ تحولی رخ نداده.
هدف گذاری برنامه چهارم از توسعه تعداد ناوگان هوایی تا سقف ۲۰۰ فروند خبر می‌دهد. این تعداد در مقابل ۱۳۰ فروند هواپیمای موجود (استیجاری و ملکی) فاصله چندانی ندارد، اما آیا خرید ۷۰ فروند هواپوما در عرض کمتر از ۴ سال امکان‌پذیر است؟ از سویی در حال حاضر تعداد هواپیمای‌های اجاره‌ای در کشور به حدود ۴۰ فروند رسیده که اغلب این هواپیماها از سوی شرکت‌های خصوصی اجاره شده‌اند. در چنین شرایطی آیا امکان واگذاری شرکت‌های دولتی وجود دارد؟ شرکت‌هایی که تا پیش از این در سایه خدمات اعتباری دولت به بسط بازارهای خود اندیشیده‌اند و هرگز طعم زیان‌ده بودن خود را به عنوان یک شرکت مستقل نچشیده‌اند. از همین رو «هما» و «آسمان» با ابلاغ سیاست‌های اصل ۴۴ خود را آماده می‌کنند که به جمع ۱۴ شرکت هواپیمایی خصوصی بپیوندند. شرکت‌هایی که تنها دغدغه‌شان «فروش» است و برای بقا در حال مجادله رای تعیین «بهای بلیت» با دولت‌اند. مجادله‌ای که هنوز هم ادامه دارد.

اما طرف دیگر صنعت حمل و نقل هوایی کشور را ۱۴ شرکت هواپیمایی فعال تشکیل می‌دهد که در قالب یک NGO مطالبات خود را مطرح می‌کنند. انجمن شرکت‌های هواپیمایی با این تعداد عضو از سال ۷۷ تأسیس شده و در حال حاضر بیش از ۹۵ درصد درآمد‌های شرکت‌های هواپیمایی ناشی از فروش بلیت است که آن‌ها هم مستقیماً به خرید هواپیما منجر می‌شود. این مداربسته بین دولت و شرکت‌های هواپیمای ۱۰ سال است که وجود دارد و هیچ‌کس این بن بست را نشکسته است.

طرح‌های متعددی در این سال‌ها ارائه شده اما جسارت و اراده قوی برای شکستن این بن بست‌ها وجود نداشته است. تصور دولت این بوده که در صورت آزادسازی و قیمت «بلیت» سر به فلک می‌کشد و از ناحیه مردم تحت فشار قرار می‌گیرند. در حالی که در ارزیابی کارشناسی که در مجموعه مسافرت‌های داخلی انجام شده تنها ۳ الی ۵ درصد مسافرت مردم توسط هواپما انجام می‌شود و ۹۵ درصد مسافرت‌ها از طرق دیگری انجام می‌شود. به همین دلیل معتقدیم این موضوع تأثیری نخواهد گذاشت.
ارزیابی کارشناسی که در مجموعه مسافرت‌های داخلی انجام شده تنها ۳ الی ۵ درصد مسافرت مردم توسط هواپما انجام می‌شود و ۹۵ درصد مسافرت‌ها از طرق دیگری انجام می‌شود. به همین دلیل معتقدیم این موضوع تأثیری نخواهد گذاشت.

ارزیابی کارشناسی که در مجموعه مسافرت‌های داخلی انجام شده تنها ۳ الی ۵ درصد مسافرت مردم توسط هواپما انجام می‌شود و ۹۵ درصد مسافرت‌ها از طرق دیگری انجام می‌شود. به همین دلیل معتقدیم این موضوع تأثیری نخواهد گذاشت.
ارزیابی کارشناسی که در مجموعه مسافرت‌های داخلی انجام شده تنها ۳ الی ۵ درصد مسافرت مردم توسط هواپما انجام می‌شود و ۹۵ درصد مسافرت‌ها از طرق دیگری انجام می‌شود. به همین دلیل معتقدیم این موضوع تأثیری نخواهد گذاشت.

ارزیابی کارشناسی که در مجموعه مسافرت‌های داخلی انجام شده تنها ۳ الی ۵ درصد مسافرت مردم توسط هواپما انجام می‌شود و ۹۵ درصد مسافرت‌ها از طرق دیگری انجام می‌شود. به همین دلیل معتقدیم این موضوع تأثیری نخواهد گذاشت.

ارزیابی کارشناسی که در مجموعه مسافرت‌های داخلی انجام شده تنها ۳ الی ۵ درصد مسافرت مردم توسط هواپما انجام می‌شود و ۹۵ درصد مسافرت‌ها از طرق دیگری انجام می‌شود. به همین دلیل معتقدیم این موضوع تأثیری نخواهد گذاشت.

ارزیابی کارشناسی که در مجموعه مسافرت‌های داخلی انجام شده تنها ۳ الی ۵ درصد مسافرت مردم توسط هواپما انجام می‌شود و ۹۵ درصد مسافرت‌ها از طرق دیگری انجام می‌شود. به همین دلیل معتقدیم این موضوع تأثیری نخواهد گذاشت.

ارزیابی کارشناسی که در مجموعه مسافرت‌های داخلی انجام شده تنها ۳ الی ۵ درصد مسافرت مردم توسط هواپما انجام می‌شود و ۹۵ درصد مسافرت‌ها از طرق دیگری انجام می‌شود. به همین دلیل معتقدیم این موضوع تأثیری نخواهد گذاشت.

ارزیابی کارشناسی که در مجموعه مسافرت‌های داخلی انجام شده تنها ۳ الی ۵ درصد مسافرت مردم توسط هواپما انجام می‌شود و ۹۵ درصد مسافرت‌ها از طرق دیگری انجام می‌شود. به همین دلیل معتقدیم این موضوع تأثیری نخواهد گذاشت.

ارزیابی کارشناسی که در مجموعه مسافرت‌های داخلی انجام شده تنها ۳ الی ۵ درصد مسافرت مردم توسط هواپما انجام می‌شود و ۹۵ درصد مسافرت‌ها از طرق دیگری انجام می‌شود. به همین دلیل معتقدیم این موضوع تأثیری نخواهد گذاشت.

ادامه از صفحه ۱۱

در اشتیاق بنگلور

هر مهندس نرم‌افزار در اروپای غربی سالیانه ۷۰ هزار یورو حقوق می‌گیرد. به نوشته نیویورک تایمز این رقم در هندوستان تنها ۱۲ هزار یورو است. به عبارت دیگر حقوق‌ها در غرب حدود شش برابر هند است. لذا مقامات شرکت حاضرند هرگونه انتقاد و پیامدی را بپذیرند و در عوض موقعیت‌های شغلی خود را به کشوری مانند هند منتقل کنند. بد نیست در اینجا به این نکته اشاره کنیم که کشور خودمان ایران نیز شاید به مراتب در وضعیت بهتری نسبت به حتی هند باشد.
دستمزد ۱۲ هزار یورویی سالیانه در هند به پول ایران بیش از ۱۳ میلیون تومان می‌شود که مبلغ قابل توجهی برای یک مهندس نرم‌افزار در داخل کشور می‌تواند باشد. همین نمونه نشان می‌دهد که اگر چارچوب‌ها و بسترها مناسب باشد مزیت بالقوه فوق‌العاده‌ای برای سرمایه‌گذاری شرکت‌های بزرگ جهانی در ایران وجود دارد. در یک مورد همین اواخر شاهد بودیم که یک شرکت اروپایی با وجود تشدید اختلافات غرب با ایران و موضوع فعالیت‌های صلح‌آمیز هسته‌ای سفارش بزرگی برای ساخت کشتی به شرکت‌های ایرانی داد. اختلاف دستمزدها میان کشورهای ارزان با اروپای غربی و آمریکا آتقدر زیاد است که از این لحاظ اصلاً هیچ‌کس گدازه رقابتی از سوی کشورهای صنعتی وجود ندارد. به عبارت دیگر این کشورها هر چندر هم که بخواهند دستمزدها را پایین بیاورند به واسطه بالا بودن ارزش واحد پول خویش حتی قادر به نزدیک شدن به سطح کشورهای نظیر هند، چین، اروپای شرقی و یا کشوری نظیر ایران نخواهند بود. همین امر باعث می‌شود تا سیر نزولی شاغلین آنها تداوم داشته باشد. سال گذشته میلادی آی‌بی‌ام فقط در آلمان مجموعاً ۲ هزار موقعیت شغلی خود را از میان برد. در آمریکا هم در طول سال ۲۰۰۵ حدود ۶۵۰۰ نفر از پرسنل شرکت در خطر بیکاری قرار داشتند. آنها از ترس بیکاری در قالب اتحادیه‌ای به نام «آلبانیس آی‌بی‌ام» برای مقابله با بیکاری احتمالی خویش به برگزاری اجتماعات و تبلیغات مختلف می‌پرداخت. مجموعاً در طول سال میلادی گذشته آی‌بی‌ام ۱۴ هزار موقعیت شغلی خود در کشورهای صنعتی را از میان برد. این در حالی است که در همین سال بیش از تعداد مذکور یعنی ۱۴۵۰۰ موقعیت شغلی توسط این شرکت آمریکایی در هند به خصوص بنگلور ایجاد شد. به عبارت دیگر نه تنها موقعیت‌های شغلی از کشورهای صنعتی به هند منتقل شده‌اند بلکه رشد شرکت نیز بر روی این کشور متمرکز شده‌اند. هندی‌ها علاوه بر نیروی کار ارزان دارای توان رقابتی بالایی در زمینه ریانه و فناوری اطلاعات هستند و همین امر آنها را به جذاب‌ترین کشور برای بلندپروازی‌های آی‌بی‌ام بدل ساخته است. روزنامه انگلیسی فایننشال تایمز مقاله‌ای که اخیراً در روزنامه انگلیسی فایننشال تایمز منتشر ساخت، دلیل روند جدید را چنین توضیح می‌دهد: «امروز زمان جهانی سازی است. دیگر نمی‌توان همانند روش سنتی قدرت‌های استعماری وارد بازارهای جدید شد – وگرنه بازنده جهانی‌سازی خواهید بود.»
به اعتقاد وی نه تنها بخش تولید بلکه بخش‌های تحقیقات و طراحی نیز باید به بخش محلل بازارهای جدید منتقل شوند تا همگرای بیشتری با این بازارها شکل بگیرد. هم‌اکنون تعداد پرسنل آی‌بی‌ام در هندوستان به ۴۴ هزار نفر رسیده است. فقط در مومبن آی‌بی‌ام یعنی آمریکا تعداد پرسنل شرکت از این رقم بیشتر است. به عبارت دیگر شرکت پس از آمریکا در هند دارای بیشترین تعداد پرسنل است. حتی ژاپن و آلمان هم با فاصله زیادی عقب‌تر هستند. فرد مک نیز، سخنگوی آی‌بی‌ام، می‌گوید: «ما هر جا که برای محصولاتمان تقاضای زیاد و رو به رشدی وجود داشته باشد، نیروی جدید استخدام می‌کنیم. این یک فرمول کلی است. در آن مستقل از هزینه نیروی کار عمل می‌کنیم.»
شرکت هم‌اکنون بالاترین رشد را در آسیا دارد. رشد اقتصادی کشورهای آسیایی نظیر چین و هند نشان آنها به رایانه و مشاوره در زمینه فناوری اطلاعات را افزایش داده است. در طول سال ۲۰۰۵ اگرچه سه چهارم بازار آی‌بی‌ام در آمریکا و اروپا بود، اما رشد بازار در آسیا سه برابر است. در حالی که بازار این غول عظیم فناوری در غرب ۵ تا ۳ درصد رشد دارد رشد بازار مذکور در آسیا ۱۲/۵ درصد است. آی‌بی‌ام که به «آبی بزرگ» هم شهرت یافته است، اول و پنجمین سال حیات خود را جشن می‌گیرد. روی آوردن این شرکت به خدمات مانند هند علاوه بر دلایل فوق‌الذکر یک دلیل دیگر هم دارد. مدیران شرکت در حال بازیابی خود هستند. آغاز کار آن منحصر به تولید دستگاه‌های تایپ بود. اوایل قرن بیستم فقط همین محصول توسط آی‌بی‌ام تولید می‌شد. سرمایه‌گذاری‌های بالا در زمینه تحقیقات به سرعت شرکت را به بزرگترین بقال اختراعات و ابداعات در آمریکا بدل ساخت. امروز هم این شرکت سالانه ۵ میلیارد دلار صرف تحقیقات می‌کند. طی دهه هشتاد میلادی آی‌بی‌ام رایانه شخصی (PC) را ابداع کرد. تا حدود ده سال پیش هم نیمی از بازار آن را سخت‌افزار خود به عبارتی رایانه شخصی، چاپگر و سرور تشکیل می‌داد. اما در پایان سال ۲۰۰۴ نوعی تغییر مسیر شکل گرفت و بخش تولید رایانه شخصی به مبلغ ۱/۲۵ میلیارد دلار به شرکت چینی لنوو فروخته شد. امروز سخت‌افزار تنها یک چهارم بازار آی‌بی‌ام را تشکیل می‌دهد. این شرکت خود را به یک غول در زمینه مشاوره بدل ساخته است که به شرکت‌های بزرگ و دولتی‌های جهان پیرامون شبکه‌های رایانه‌ای شان مشاوره می‌دهد. امروز آی‌بی‌ام به جای آنکه در نقاط مختلف دنیا کارخانه درست کند در نقاطی مانند بنگلور «مراکز هدایت» به وجود می‌آورد. به عنوان مثال ۲۰۰ نفر از متخصصان شرکت در تورتوتی کانادا در محیطی شبیه به یک کارخانه مستقر هستند و از آنجا در سراسر دنیا برنامه و رایانه نصب می‌کنند. در گذشته که آی‌بی‌ام برای هر مشتری یک نیروی کار می‌فرستاد تا کارهای نصب را انجام دهد، به ازای هر PC مجبور بود ۷۰ دلار خرج کند. امروز این رقم به حدود ۲۰ سنت (۳۵ برابر کمتر) رسیده است.

معکوس است و به سمت تجزیه پیش می‌روند و حتما این موضوع توان آنها را کاهش خواهد داد.

■ **آیا این موضوع در بلندمدت موجب رانده شدن مسافران و گرایش آنها به سمت شرکت‌های هواپیمایی خارجی خواهد شد؟**

ممکن است توجه آنها صرفاً به کیفیت خدمات و یا نام شرکت هواپیمایی معطوف شود. نام تجاری شرکت هواپیمایی که سابقه طولانی‌تر و حضور بیشتری در بازار دارد، موجب جذب آنها شود. در هر صورت این موارد هم تأثیر گذار خواهد بود.

■ **ممکن است در پیگیری این هدف صدماتی هم به شرکت‌های هواپیمایی وارد شود، چون به هر حال هر ادعاسی هزینه‌هایی هم به دنبال خواهد داشت؟**

رقابت حتماً مورد درخواست ما است. یعنی حتماً باید بازار رقابتی باشد. ما با بازار بسته و نیمه‌بسته موافق نیستیم. اما با توجه به بازار تقاضا و پتانسیل موجود در بازار ایران باید تعداد شرکت‌های هواپیمایی را هم محدود کرد تا پتانسیل و اندازه بازار با هم هماهنگ شود. در چنین شرایطی هم رقابت تأمین شده و هم کیفیت بالا رفته است.

■ **آیا فکر می‌کنید دولت می‌تواند در تحقق این هدف نقش داشته باشد. مثلاً با آزادسازی قیمت‌ها یا واقعی کردن قیمت واقعی شرایط به گونه‌ای شود که شرکت‌ها به تدریج درهم ادغام شوند؟**

البته دخالت دولت نیاز هست، اما بلوغ شرکت‌های هواپیمایی بیشتر احساس می‌شود.

■ **پس با این پیش فرض تا زمانی که وضعیت فعلی حاکم باشد می‌توان شاهد تولد شرکت‌های هواپیمایی بود؟**

دولت در تأمین بازار رقابتی نقش و مسئولیت دارد. یعنی بازار را باید به خاطر حفظ حقوق مردم رقابتی نگه دارد. چون در یک بازار انحصاری آنچه که غذا می‌شود، حقوق مردم خواهد بود. دولت باید بسترهای این نوع بازار را ایجاد کند. دوماً دایماً باید حد استانداردهای ایمنی و خدمات را تعریف کند و سعی در افزایش آنها داشته باشد. از شرکت‌های هواپیمایی بخواهد نسبت به اهدافی که تعریف شده حرکت کنند. در کنار آن نظارت خود را تقویت کنند. چون هر فعالیت اقتصادی صرف نظر از اینکه برای خود شرکت مفید است باید به نفع مردم هم باشد. لزومی ندارد دولت تصدی‌گری کند، اما انتظار حاکمیت شرکت مفید است باید به نفع مردم هم باشد. از او وجود دارد. در عین حال براساس مالک اقتصادی مشخص می‌شود این بازارچه میزان تقاضا، پتانسیل رشد و چه تعداد شرکت هواپیمایی می‌توانند موفق شوند. حداقل آن این است که استانداردها را تعیین کنند.

■ **یعنی استانداردهای موجود کافی نیست؟**

استاندارد ایمنی وجود دارد اما باید دائماً این استانداردها را افزایش داد.

■ **منظور شما استانداردهای کیفی است؟**

برای این بخش هم استانداردهایی تعریف شده اما هنوز در این زمینه گام‌های زیادی را باید برداریم. اما بلیغ شرکت‌های هواپیمایی ادغام است نه تجزیه. تجزیه توان آنها را کم می‌کند.

■ **در کنار این موضوع چالش دیگری نیز وجود دارد. شرکت‌های حاضر معمولاً با رقیب سرخستی از جنس دولت– که خود دارنده شرکت هواپیمایی است– روبه‌رو هستند که بعضاً اجازه نفوذ به بازارهای خود را به بخش خصوصی شغل در صنعت هوایی ایران نمی‌دهد. با این وضعیت چالش‌های شرکت‌های هواپیمایی اینگونه بسط و گسترش یافته‌اند.**

شرکت‌های هواپیمایی از دهه ۷۰ تاکنون دائماً در حال مطالبه از دولت به منظور باز کردن فعالیت‌شان بوده‌اند. البته حرکت‌کندی در این زمینه در جریان است. چون نیاز واقعی برای بسط بازار سایر شرکت‌های هواپیمایی وجود دارد. دولت به جای اینکه به منافع شرکت‌های خود فکر کند باید از دید منافع ملی و عمومی سعی در باز کردن این بازار برای سایرین داشته باشد. چون منافع آن تنها به شرکت مرتبط نیست و در ارتباط با تمام مردم است. به این دلیل که در بازارهای بین‌المللی آن قدر منافع وجود دارد که همه از آن بهره‌مند شوند البته به شرط آنکه ناوگان قوی هم داشته باشند. ایران در مسیر ترانزیتی غرب به شرق و حوزه جنوبی خلیج فارس قرار دارد. جلب‌نظر شرکت‌های خارجی برای استفاده از این مسیر و همچنین حمایت از شرکت‌های هواپیمایی برای پرواز در مسیرهای ترانزیتی موجب می‌شود که هم شرکت‌ها تقویت شوند و هم بخش خصوصی بهره‌مند شود.

استفاده از بازار ترانزیتی برای دولت قطعاً بیش از حمایت صرفه اقتصادی دارد که می‌تواند از یک شرکت هواپیمایی دولتی داشته باشد. دولت با حمایت از یک شرکت دولتی منافع اقتصادی زیادی را از دست می‌دهد و شرکت‌های خصوصی هم همچنان ضعیف خواهند ماند. ■ **شرکت‌های وابسته به دولت هم استدلال می‌کنند اعتمادی که آنها در بازارهای بین‌المللی به دست آورده‌اند بیشتر از شرکت‌های خصوصی است؟**

این گونه نیست. شرکت‌های خصوصی هم می‌توانسته‌اند در بازار بین‌المللی اعتمادسازی کنند. در حال حاضر پروازهای ترانزیتی از حوزه جنوبی خلیج فارس و قاره هند توسط شرکت‌های خصوصی انجام می‌شود. اما نکته در این است که هر شرکت هواپیمایی برای جلب مسافر ترانزیتی باید بازاریابی کند. فرودگاه‌ها ما هم باید مطلوبیت داشته باشند. حتی شرایط موجود هم با بازیابی امکان پذیر است.

■ **برخی از شرکت‌های هواپیمایی معتقدند که «هما» بازار آنها را قبضه کرده؟**

به هر حال قوانین و مقررات موجود تا حدودی دست و بال دست‌اندرکاران بخش خصوصی را بسته است.

■ **شما هم این کار را انحصار می‌دانید؟**

این کار هم نوعی انحصار است.