نگاه

چشم‌انداز رشد اقتصادی و چالش‌های پیش‌رو

دکتر حسن حیدری*

● اقتصاد ایران از سال ۱۳۹۷ در شرایط خاصی قرار گرفته است. تحریم‌های اقتصادی و فشارهای سیاسی آمریکا همگی با هدف فروریختن اقتصاد ایران و در نهایت کسب منافع سیاسی طراحی شدند. در نتیجه این فشارها و شرایط، رشد اقتصادی در سال ۱۳۹۷ به رقم ۴/۹- درصد رسید. در بین بخش‌های اقتصادی به ترتیب بخش استخراج نفت و گاز طبیعی با افت ۱۳/۹ درصدی و بخش صنعت با افت ۶/۵ درصدی ارزش‌افزوده روبه‌رو بودند که نشان می‌دهد بیش از دیگر بخش‌های اقتصادی از این شرایط آسیب دیده‌اند. با کاهش از سال ۱۳۹۷ و بازیابی توان بانک مرکزی و دولت در کنترل بازار ارز و تثبیت شرایط اقتصادی، انتظار بر این است که روند رو به افت رشد اقتصادی متوقف شده باشد و حتی شاهد بازیابی بخشی از تولید و درآمد ازدست‌رفته در سال ۱۳۹۷ باشیم. برخی از شواخد و آمارها نیز مؤید این وضعیت هستند. به‌عنوان نمونه ریاست بانک مرکزی به‌تازگی با استناد به گزارش پژوهشکده پولی و بانکی درباره تولیدات صنعتی شرکت‌های بورسی به این موضوع اشاره کرده‌اند که رشد تولید صنعتی این شرکت‌ها در شهریور در مقایسه با مرداد به میزان ۱/۲ درصد مثبت بوده است. بر مبنای همین گزارش، از ابتدای سال ۱۳۹۸ روند رشد منفی صنعتی، به طور ماهانه کاهنده بوده است و در ماه شهریور مثبت شده است. دیگر گزارش‌ها و آمارها نیز نشان می‌دهند که هرچند به طور محدود؛ اما در مجموع روند منفی گذشته متوقف شده و در برخی از موارد اوضاع بهبود یافته است. به‌عنوان مثال، اطلاعات بازار بورس نشان می‌دهد تا پایان شهریور ۱۳۹۸، ارزش بازار اکثر صنایع بورسی در مقایسه با مرداد قبل به طور متوسط ۱۲/۷۳ درصد افزایش یافته است و تعداد محدودی از صنایع با رشد منفی ارزش مواجه بوده‌اند. همین‌طور به استثنای دو صنعت که بازدهی صفر داشته‌اند، بازده صنایع بورسی در مجموع ۶۶/۵ درصد بوده است. در مجموع در بازار سهام به ارای هر سهم در این مدت ۸۸۹ ریال سود به دست آمده است که رقم بسیار مناسبی است و نشان می‌دهد شرکت‌های بورسی در وضعیت سودده‌ی قرار گرفته‌اند. از سوی دیگر، چشم‌انداز بازار بورس در مقایسه با سال قبل بهبود یافته است که این امر را می‌توان از افزایش متوسط نسبت قیمت به درآمد (P/E) از حدود ۶ در پایان مرداد ۱۳۹۸ به ۶/۵۷ در پایان شهریور ۱۳۹۸ مشاهده کرد که نشان می‌دهد تقاضا برای سهام شرکت‌ها افزایش یافته است. در واقع آمار شرکت‌های بورسی با آماری که از سوی ریاست محترم بانک مرکزی ارائه شده است، سازگاری دارد. در بخش صنعت نیز شاهد بهبودهایی در برخی از بخش‌ها هستیم؛ هرچند براساس آمار وزارت صنعت، معدن و تجارت در برخی از بخش‌ها شاهد کاهش تولید در مرداد در مقایسه با تیر ۱۳۹۸ هستیم (ازجمله کاهش تولید سواری، اتوبوس، مینی‌بوس و ون، کمباین، تراکتور، داروی انسانی، روغن‌نباتی، لاستیک خودرو، کارتن، نئوپان، سموم دفع آفات و...)، اما تولید انواع کاغذ (۱/۵ درصد)، محصولات پتروشیمی (۷/۵ درصد)، الیاف و تایپ پلی‌استر (۵ درصد) و چرم (۲/۵ درصد) در مرداد در مقایسه با تیر افزایش یافته است. همچنین تولید فولاد خام (۱/۵ درصد)، آلومینا (۴/۷ درصد)، کاشی (۹/- درصد)، شیشه جام (۸/۲ درصد)، ظروف شیشه‌ای (۲/۶ درصد)، چینی بهداشتی (۵/۱ درصد) در مرداد در مقایسه با تیر افزایش یافته است. در همین مدت تولید محصولات شیمیایی ۹/۳ درصد، آمونیاک ۱۹/۲ درصد، اوره ۲۵/۵ درصد و اوکسی رزین ۰/- درصد افزایش یافته است. در مجموع به نظر می‌رسد که وضعیت تولید در اقتصاد ایران در حال بیشتر سرگذاشتن روند منفی و حرکت جزئی به سمت مثبت گرایش دارد. اگر نکته نیز لازم است که این ارقام به معنای جبران کامل تولیدات صنعتی نیست و هنوز اقتصاد ایران در سطح سال هایی پایین‌تر قرار دارد، اما همین که روند منفی که تا شده و در برخی از بخش‌ها بهبودها و رشدهای مثبتی مشاهده می‌شود، باید آن را به فال نیک گرفت. با توجه به موارد بیان‌شده، پرسش اساسی این است که چشم‌انداز رشد اقتصادی در ماه‌های آینده و نیز سال ۱۳۹۹ چگونه است؟ به نظر می‌رسد که اقتصاد ایران با چالش‌هایی روبه‌رو است که رشد اقتصادی و تداوم آن در گرو حل این چالش‌هاست. اولین چالش این است که اگر هم رشدی در ماه‌های اخیر رخ داده باشد، این رشد متوان نیست و هنوز برخی از بخش‌ها به وضعیت منفی صنعتی یا مشکل روبه‌رو هستند. به‌عنوان مثال، در فاصله تیر تا مرداد ۱۳۹۸ تولید انواع سواری (۲۹/- درصد)، وانت (۲۰/- درصد)، کامیون کشنده (۳۸/- درصد)، تراکتور (۲۸/- درصد)، پودر شوینده (۲۲/- درصد)، کاشی (۳۲/- درصد)، سموم دفع آفات نباتی (۱۵/- درصد)، روغن موتور و صنعتی (۱۲/- درصد)، انواع تلویزیون (۲۴/- درصد) و یخچال و فریزر (۱۲/۸- درصد) با کاهش درخورتوجه روبه‌رو بوده‌اند. این نشان می‌دهد برای تحقق رشد اقتصادی و تداوم آن باید مشکلات برخی از مهم‌ترین بخش‌های اقتصادی و صنعتی را رفع کرد. مسئله دوم نیاز سرمایه‌گذاری است. درواقع نگاهی به روند رشد سرمایه‌گذاری نشان می‌دهد که متناسب با رشد اقتصاد کلان، سرمایه‌گذاری افزایش نیافته است. برای مثال براساس اطلاعات حساب‌های ملی ایران که ازسوی مرکز آمار ایران منتشر می‌شود، در سال ۱۳۹۵ باوجود رشد قابل توجه اقتصادی (بیش از ۱۲ درصد)، شاهد کاهش بیش از پنج درصدی تشکیل سرمایه ثابت ناخالص بودیم. در سال ۱۳۹۶ رشد تشکیل سرمایه ثابت ناخالص ۳/۴ درصد بوده و در سال ۱۳۹۷ شاهد کاهش ۵/۶ درصدی تشکیل سرمایه ثابت ناخالص در شرکت بوده‌ایم. در بخش صنعت، اگرچه در پنج ماهه نخست سال ۱۳۹۸ نسبت به مدت مشابه سال قبل شاهد افزایش حدود ۳۰ درصدی ارزش جواز‌های تأسیس صادره سرمایه‌گذاری بوده‌ایم، اما اگر این ارقام را بر حسب ارقام حقیقی محاسبه کنیم، با نزدیک به توجه ۲۴ درصدی در همین مدت شاهد کاهش ۱۲ درصدی ارزش جواز‌های تأسیس صنعتی خواهیم بود. درباره پروانه‌های بهره‌برداری نیز شاهد کاهش بیش از ۱۴ درصدی در ارزش پروانه‌های بهره‌برداری در پنج ماهه نخست سال ۱۳۹۸ نسبت به مدت مشابه سال ۱۳۹۷ بوده‌ایم که البته بخشی از آن به دلیل تاثیر قبل توجه بهره‌برداری از طرح ستاره خلیج‌فارس در سال گذشته است که به‌تنهایی رقم بالایی را به خود اختصاص داده است. با توجه به این وضعیت، آمار و ارقام نشان می‌دهد که چشم‌انداز مناسب و بایثاتی برای سرمایه‌گذاری در کوتاه‌مدت و بلندمدت وجود ندارد و افق‌ها هنوز کوتاه‌مدت هستند. چالش مهم دیگری که باید به آن اشاره کرد، وضعیت بودجه و کسری آن است. به هر حال با توجه به قطع تقریبا کامل درآمدهای نفتی، بودجه با کسری قابل توجهی روبه‌رو است و تأمین این کسری چالش بزرگ اقتصاد ایران است. از سوی دیگر، دولت برخی از تعهدات را در سال‌های قبل بر عهده گرفته که می‌تواند آنها را کاهش دهد و منابع بیشتری برای تأمین کسری بودجه آزاد کند. مهم‌ترین این تعهدات در نیمه رابع‌ماهه است که باید از بازارهای مستقیم و غیرمستقیم براساس نیمه ۱۲ قانون بودجه سال ۱۳۹۸، مبلغ یازده تبلیغ و غیرنقدی خانوارها ۴۱۱ هزار میلیارد ریال در نظر گرفته شده است که رقم قابل توجهی است. همچنین دولت در حدود تیمیر مبلغ ۴۹ هزار میلیارد ریال را برای ایجاد دسترسی عادلانه به خدمات بهداشتی و درمانی در نظر گرفته است.

ادامه در صفحه ۹

عکس: احسان قاجیی/ شرق

یک کارشناس منتقد در گفت‌وگو با «شرق» از تخلفات گسترده در بدنه صنعت هوایی پرده برداشت

پدرخوانده‌های پنهان

پنهان‌کاری رانتی سازمان هواپیمایی کشوری در سانحه سقوط هواپیمای شرکت هواپیمایی آسمان به مقصد یاسوج

شـکوفه حبیب‌زاده/ سال ۹۸، سال عجیبی برای ایران بود و شاید بتوان گفت هر آنچه در مدت ۱۰ سـال بر سـر ایران آمد، به‌طور خلاصه‌وار در یک سال بر آن تحمیل شد. حوادث زنجیره‌وار سبب شد تا در بخشی از بحبوحه‌های سیاسی، صنعت هوایی ایران نیز درگیر شده و با چالش‌های جدی مواجه شود. سقوط پرواز شماره ۷۵۲ هواپیمایی بین‌المللی اوکراین یکی از مواردی بود که این صنعت را با چالش مواجه کرد. هرچند علت این سانحه، بسیار تلخ‌تر بود؛ اما سبب شد تا زخم دیرینه وجود نقص فنی یا کمبود ایمنی در صنعت هوانوردی ایران دوباره سر باز کند. خروج از باند هواپیمای بوینگ MD شرکت هواپیمایی کاسپین به مقصد ماهشهر هم این دغدغه را افزون کرد. پس‌آن‌در، در شـرایط حساسی که جهان و بویژه نوپا روبه‌رو بود، باز هم یک شرکت هواپیمایی سرشناس، حواشی را متوجه عملکرد مدیران این صنعت کرد. همه این رخدادهای مکرر سبب شد برای بررسی چرایی تعدد این حوادث در صنعت هوایی کشور با بابک پنان، خلبان و کارشناس صنعت هوانوردی که یکی از منتقدان عملکرد سازمان هواپیمایی کشوری به شمار می‌رود، به گفت‌وگو بنشینیم. پنان که به‌تازگی به ایران سفر کرده بود، با حضور در دفتر روزنامه «شرق» به پرسش‌های افکار عمومی در این زمینه پاسخ داد. وجود کارتل در صنعت هوانوردی ایران، نداشتن اولویت ایمنی در صنعت هوانوردی، تخلفات سازمان هواپیمایی کشوری در مواجهه با بحران‌هایی مانند برخورد دو موشک به هواپیمای اوکراینی و پنهان‌کاری در پرونده بررسی سقوط هواپیمای تهران-یاسوج، از مواردی است که از سوی او طرح موضوع می‌شود. او همچنین سهم احتمالی یکی از ایرانیان‌ها در ورود ویروس کرونا به ایران را مطرح کرده و بر ضرورت روشنگری از سوی دولت، سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت هواپیمایی مورد اشاره تأکید می‌کند.

■ بگذارید از این پرسش روی کتبدل به چالشی عمومی شده است. آغاز کنیم. در شرایطی که با شیوع کرونا در چین روبه‌رو بودیم، یک ایرلاین با وجود نگرانی‌ها کماکان به چین سفر داشت که از دید بسیاری از مردم و حتی کارشناسان صنعت هوایی، اقدامی مغایر با ایمنی و حفظ سلامت مردم به شمار می‌رفت. به نظر شما بی‌توجهی به مسئولیت اجتماعی در چنین شرکت‌هایی تا چه اندازه می‌تواند به بی‌اعتماد عمومی به صنعت هوایی آسیب بزند؟

این پرسش، پرسش افکار عمومی است؛ اما برای پاسخ به آن، نیاز به روشنگری از سوی چند دستگاه داریم. برخی کارشناسان صنعت هوانوردی می‌گویند که دولت مصوبه و دستورالعملی را مبنی بر ممنوعیت انجام پرواز به چین صادر کرده است. اولین سؤال آن است که این دستورالعمل کجاست؛ زیرا کسی این دستورالعمل را ندیده است و اصولا انتشاری در رسانه‌ها و تارنماهایی که دولت مصوبات را در آنجا منتشر می‌کند، نداشته است و براساس‌این هم هیچ کارشناس یا ارگانی به این مصوبه دسترسی نداشته است؛ بنابراین ضروری است که دولت این دستورالعمل را در اختیار رسانه‌ها قرار دهد. نکته دوم آن است که افکار عمومی و برخی کارشناسان می‌گویند شرکت مدنظر، بعد از این دستورالعمل چین پرواز به چین داشته است. شرکت مشبوه وزود این پروازها به کشور مورد بررسی قرار گرفته باشد که اگر چنین باشد، باید این کرارش به صورت شفاف در اختیار افکار عمومی قرار گیرد. اینکه مسئول پروازهای هواپیمایی کشوری و شرکت مذکور سکوت کرده‌اند و افکار عمومی، چه موافقان و چه مخالفان شرکت مذکور را کنار گذاشته‌اند، راه به جایی نخواهد برد و سبب نمی‌شود افکار عمومی به آرامش برسد.

■ اخیرا تعداد سوانح هوایی ایران بسیار زیاد شده؛ از خروج از باند هواپیمای ماهشهر گرفته تا مشکلی که برای فرود هواپیما در کرمانشاه ایجاد شد؛ البته اگر فعلا ماجرای سقوط هواپیمای اوکراینی را نادیده بگیریم که علت روشن آن اعلام شد. علت تعدد سوانح هوایی در ایران چیست؟

هر صنعت و رشته‌ای یک متولی دارد. در هوانوردی هم سازمان هواپیمایی کشوری متولی هوانوردی است؛ یعنی مسئولیت صفر تا صد هر اتفاقی که در هوانوردی می‌افتد با سازمان هواپیمایی کشور است. مجوزها در این رابطه را هم باید سازمان هواپیمایی کشوری صادر کند. اعتراض ما این است که سازمان هواپیمایی کشوری در سال‌های اخیر مقوله ایمنی را جدی نمی‌گیرد و آن را در اولویت‌های سیاست‌گذاری دور قرار نمی‌دهد. اگر به اعلام نظر و کفت‌وکوهای مدیران ارشد سازمان هواپیمایی کشور در دو، سه سال اخیر دقت کنید، خواهید دید چقدر از مسائل اقتصادی صحبت کرده‌اند و چقدر از مسائل ایمنی. سر بحث چارتری و پروازهای چارتری حدود دو سال کشمکش داشتیم. من به‌عنوان مخاطب می‌پرسم نتیجه چه شد؟ آیا پروازهای چارتری جمع شد یا نه؟ قانون تهیه کردیم؟ هیچ اتفاقی نیفتاد. این مورد را سازمان هواپیمایی کشوری می‌توانست در جلسه سه، چهارساعته با چند مشاور اقتصادی حل کند و تمام شود. وقتی یک‌سال است سر بلیت چارتری جنگ می‌کنیم، الان نتیجه چه شد؟ کارتل سیاه چارتری همچنان کارش را انجام می‌دهد و پروازهای چارتری به جان صنعت هوانوردی افتاده و کارتل اجازه هیچ کاری نمی‌دهد. اما این وسط ایمنی تخریب می‌شود. به‌جرئت می‌گویم در صنعت هوانوردی کشور هر کسی و هرکس هر کاری می‌خواهد می‌تواند بکند. فقط کافی است پول داشته باشید تا فردا صبح خلبان شوید. نمی‌خواهم نام ببرم، اما شما هیچ سدی در صنعت هوانوردی برای خودتان نمی‌بینید. یک کلمه از رئیس سازمان هواپیمایی کشوری نشنیده‌ایم که برای ایمنی چه‌کار کرده‌اند. بنابراین اولویت‌تدادن به مقوله ایمنی برای ایمنی سازمان هواپیمایی کشوری نشنیده‌ایم که برای ایمنی چه‌کار کرده‌اند. بنابراین اولویت‌تدادن به مقوله ایمنی برای ایمنی سازمان هواپیمایی کشوری، چتر بزرگی بر عدم توجه به مسئله ایمنی در بدنه هوانوردی کشور است. مورد دیگری که به عقیده من مهم‌تر است، در صنعت هوانوردی چیزی به نام فرهنگ ایمنی نداریم. در هوانوردی برای قوانین دو مقوله جدا داریم، قوانین و نظام‌نامه‌های کتبی که در این زمینه مشکل ندارد و مقوله دوم، اجرای آن قوانین که مشکل کار اینجاست. در بخش اجرای قوانین تقریبا زیر صفر هستیم. چرا؟ چون وقتی از ما نمی‌خواهند، چرا اجرا کنیم؟ اجرای قانون هزینه دارد. متأسفانه در کشور ما نمی‌خواهیم بپذیریم که صنعت هواپیمایی صنعت گرانی است و هزینه دارد. من مدیرعامل در شرکت هواپیمایی می‌گویم اگر بخواهیم این قانون و کلاس را اجرا کنیم هزینه می‌خواهد که زمین کلاس کلا سنگین است. راه‌های مختلفی برای کم‌کردن هزینه‌ها هست که اسان‌ترین راه این است که اصلا قوانین را اجرا نکنیم تا زمانی که از ما بخواهند. اگر نخواهند که دلیلی نداره اجرا کنیم! به همین راحتی در صنعت هوانوردی‌مان، دچار بی‌فرهنگی ایمنی هستیم. از من هستند. تحریم باعث می‌شود صنعت هوانوردی یک کشور کهنه شود. یعنی آمریکا و غرب به شما هواپیما نمی‌دهند و نقلا صندلی کهنه است. تحریم باعث نمی‌شود ایمنی زیر سؤال برود. من به هیچ عنوان زیر بار این مسئله نمی‌روم که تحریم باعث شده ایمنی ما زیر سؤال برود. ما نتوانسته‌ایم فرهنگ ایمنی را در لایه‌های مختلف هوانوردی کشور تزریق کنیم. در کرشته هم فرودگاه کوچک و خطرناک داریم. شرق کشور ترکیه هم عازم رعایت مسائل ایمنی را به‌عنوان فرصتی می‌دانند. نمونه‌اش جریان ماهشهر که خلبان اشتباه کرده است. اگر بتوانیم این دو مورد را درست کنیم، خیلی از مشکلات کنار می‌رود. باید شبکه درهم‌تنیده یکپارچه‌ای در سطح صنعت هوانوردی کشور وجود داشته باشد که ایمنی را کنترل کند که ما چنین سیستمی را نداریم. هرکس هم می‌گوید اجرا یا مصداق به شما اثبات می‌کنم که نیست. ممکن است یک نفر بگوید نقص فنی هست، من قبول دارم. سوانح هوانوردی که در پنج سال گذشته داشتیم، کدامشان نقص فنی بوده؟ حادثه کرمانشاه، ماهشهر، پرواز اوکراین و یاسوج هیچ‌کدام نقص فنی نداشتند. درصد نقص فنی در سوانح هوانوردی‌مان بسیار کم است.

■ اما در مورد حادثه سانحه‌ساز و نبود قطعات خیلی مانور داده می‌شود که قطعات نداریم و به همین دلیل دچار نقص فنی شده‌ایم.

من قبول ندارم. چند قطعه بیش از سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری در مصاحبه‌ای پرسید سوانح هوانوردی به کجا ختم خواهد؟ جالب این اولین جمله‌ای که او به زبان آورد، این بود که از این اتفاقات پیش می‌آید، ولی کارشناسان در حال بررسی هستند؟ من به‌عنوان مخاطب، عام به شما می‌گویم اگر جعفرزاده چرا از اتفاقات در کشورهای دیگر نمی‌دهد؟ منظورم این است که ما در کشورهای دیگر هم هواپیما داریم؟ آیا پروازهای چارتری جمع شد یا نه؟ قانون تهیه کردیم؟ هیچ اتفاقی نیفتاد. این مورد را سازمان هواپیمایی کشوری می‌توانست در جلسه سه، چهارساعته با چند مشاور اقتصادی حل کند و تمام شود. وقتی یک‌سال است سر بلیت چارتری جنگ می‌کنیم، الان نتیجه چه شد؟ کارتل سیاه چارتری همچنان کارش را انجام می‌دهد و پروازهای چارتری به جان صنعت هوانوردی افتاده و کارتل اجازه هیچ کاری نمی‌دهد. اما این وسط ایمنی تخریب می‌شود. به‌جرئت می‌گویم در صنعت هوانوردی کشور هر کسی و هرکس هر کاری می‌خواهد می‌تواند بکند. فقط کافی است پول داشته باشید تا فردا صبح خلبان شوید. نمی‌خواهم نام ببرم، اما شما هیچ سدی در صنعت هوانوردی برای خودتان نمی‌بینید. یک کلمه از رئیس سازمان هواپیمایی کشوری نشنیده‌ایم که برای ایمنی چه‌کار کرده‌اند. بنابراین اولویت‌تدادن به مقوله ایمنی برای ایمنی سازمان هواپیمایی کشوری نشنیده‌ایم که برای ایمنی چه‌کار کرده‌اند. بنابراین اولویت‌تدادن به مقوله ایمنی برای ایمنی سازمان هواپیمایی کشوری، چتر بزرگی بر عدم توجه به مسئله ایمنی در بدنه هوانوردی کشور است. مورد دیگری که به عقیده من مهم‌تر است، در صنعت هوانوردی چیزی به نام فرهنگ ایمنی نداریم. در هوانوردی برای قوانین دو مقوله جدا داریم، قوانین و نظام‌نامه‌های کتبی که در این زمینه مشکل ندارد و مقوله دوم، اجرای آن قوانین که مشکل کار اینجاست. در بخش اجرای قوانین تقریبا زیر صفر هستیم. چرا؟ چون وقتی از ما نمی‌خواهند، چرا اجرا کنیم؟ اجرای قانون هزینه دارد. متأسفانه در کشور ما نمی‌خواهیم بپذیریم که صنعت هواپیمایی صنعت گرانی است و هزینه دارد. من مدیرعامل در شرکت هواپیمایی می‌گویم اگر بخواهیم این قانون و کلاس را اجرا کنیم هزینه می‌خواهد که زمین کلاس کلا سنگین است. راه‌های مختلفی برای کم‌کردن هزینه‌ها هست که اسان‌ترین راه این است که اصلا قوانین را اجرا نکنیم تا زمانی که از ما بخواهند. اگر نخواهند که دلیلی نداره اجرا کنیم! به همین راحتی در صنعت هوانوردی‌مان، دچار بی‌فرهنگی ایمنی هستیم. از من هستند. تحریم باعث می‌شود صنعت هوانوردی یک کشور کهنه شود. یعنی آمریکا و غرب به شما هواپیما نمی‌دهند و نقلا صندلی کهنه است. تحریم باعث نمی‌شود ایمنی زیر سؤال برود. من به هیچ عنوان زیر بار این مسئله نمی‌روم که تحریم باعث شده ایمنی ما زیر سؤال برود. ما نتوانسته‌ایم فرهنگ ایمنی را در لایه‌های مختلف هوانوردی کشور تزریق کنیم. در کرشته هم فرودگاه کوچک و خطرناک داریم. شرق کشور ترکیه عازم رعایت مسائل ایمنی را به‌عنوان فرصتی می‌دانند. نمونه‌اش جریان ماهشهر که خلبان اشتباه کرده است. اگر بتوانیم این دو مورد را درست کنیم، خیلی از مشکلات کنار می‌رود. باید شبکه درهم‌تنیده یکپارچه‌ای در سطح صنعت هوانوردی کشور وجود داشته باشد که ایمنی را کنترل کند که ما چنین سیستمی را نداریم. هرکس هم می‌گوید اجرا یا مصداق به شما اثبات می‌کنم که نیست. ممکن است یک نفر بگوید نقص فنی هست، من قبول دارم. سوانح هوانوردی که در پنج سال گذشته داشتیم، کدامشان نقص فنی بوده؟ حادثه کرمانشاه، ماهشهر، پرواز اوکراین و یاسوج هیچ‌کدام نقص فنی نداشتند. درصد نقص فنی در سوانح هوانوردی‌مان بسیار کم است.

■ اما در مورد حادثه سانحه‌ساز و نبود قطعات خیلی مانور داده می‌شود که قطعات نداریم و به همین دلیل دچار نقص فنی شده‌ایم.

من قبول ندارم. چند قطعه بیش از سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری در مصاحبه‌ای پرسید سوانح هوانوردی به کجا ختم خواهد؟ جالب این اولین جمله‌ای که او به زبان آورد، این بود که از این اتفاقات پیش می‌آید، ولی کارشناسان در حال بررسی هستند؟ من به‌عنوان مخاطب، عام به شما می‌گویم اگر جعفرزاده چرا از اتفاقات در کشورهای دیگر نمی‌دهد؟ منظورم این است که ما در کشورهای دیگر هم هواپیما داریم؟ آیا پروازهای چارتری جمع شد یا نه؟ قانون تهیه کردیم؟ هیچ اتفاقی نیفتاد. این مورد را سازمان هواپیمایی کشوری می‌توانست در جلسه سه، چهارساعته با چند مشاور اقتصادی حل کند و تمام شود. وقتی یک‌سال است سر بلیت چارتری جنگ می‌کنیم، الان نتیجه چه شد؟ کارتل سیاه چارتری همچنان کارش را انجام می‌دهد و پروازهای چارتری به جان صنعت هوانوردی افتاده و کارتل اجازه هیچ کاری نمی‌دهد. اما این وسط ایمنی تخریب می‌شود. به‌جرئت می‌گویم در صنعت هوانوردی کشور هر کسی و هرکس هر کاری می‌خواهد می‌تواند بکند. فقط کافی است پول داشته باشید تا فردا صبح خلبان شوید. نمی‌خواهم نام ببرم، اما شما هیچ سدی در صنعت هوانوردی برای خودتان نمی‌بینید. یک کلمه از رئیس سازمان هواپیمایی کشوری نشنیده‌ایم که برای ایمنی چه‌کار کرده‌اند. بنابراین اولویت‌تدادن به مقوله ایمنی برای ایمنی سازمان هواپیمایی کشوری نشنیده‌ایم که برای ایمنی چه‌کار کرده‌اند. بنابراین اولویت‌تدادن به مقوله ایمنی برای ایمنی سازمان هواپیمایی کشوری، چتر بزرگی بر عدم توجه به مسئله ایمنی در بدنه هوانوردی کشور است. مورد دیگری که به عقیده من مهم‌تر است، در صنعت هوانوردی چیزی به نام فرهنگ ایمنی نداریم. در هوانوردی برای قوانین دو مقوله جدا داریم، قوانین و نظام‌نامه‌های کتبی که در این زمینه مشکل ندارد و مقوله دوم، اجرای آن قوانین که مشکل کار اینجاست. در بخش اجرای قوانین تقریبا زیر صفر هستیم. چرا؟ چون وقتی از ما نمی‌خواهند، چرا اجرا کنیم؟ اجرای قانون هزینه دارد. متأسفانه در کشور ما نمی‌خواهیم بپذیریم که صنعت هواپیمایی صنعت گرانی است و هزینه دارد. من مدیرعامل در شرکت هواپیمایی می‌گویم اگر بخواهیم این قانون و کلاس را اجرا کنیم هزینه می‌خواهد که زمین کلاس کلا سنگین است. راه‌های مختلفی برای کم‌کردن هزینه‌ها هست که اسان‌ترین راه این است که اصلا قوانین را اجرا نکنیم تا زمانی که از ما بخواهند. اگر نخواهند که دلیلی نداره اجرا کنیم! به همین راحتی در صنعت هوانوردی‌مان، دچار بی‌فرهنگی ایمنی هستیم. از من هستند. تحریم باعث می‌شود صنعت هوانوردی یک کشور کهنه شود. یعنی آمریکا و غرب به شما هواپیما نمی‌دهند و نقلا صندلی کهنه است. تحریم باعث نمی‌شود ایمنی زیر سؤال برود. من به هیچ عنوان زیر بار این مسئله نمی‌روم که تحریم باعث شده ایمنی ما زیر سؤال برود. ما نتوانسته‌ایم فرهنگ ایمنی را در لایه‌های مختلف هوانوردی کشور تزریق کنیم. در کرشته هم فرودگاه کوچک و خطرناک داریم. شرق کشور ترکیه عازم رعایت مسائل ایمنی را به‌عنوان فرصتی می‌دانند. نمونه‌اش جریان ماهشهر که خلبان اشتباه کرده است. اگر بتوانیم این دو مورد را درست کنیم، خیلی از مشکلات کنار می‌رود. باید شبکه درهم‌تنیده یکپارچه‌ای در سطح صنعت هوانوردی کشور وجود داشته باشد که ایمنی را کنترل کند که ما چنین سیستمی را نداریم. هرکس هم می‌گوید اجرا یا مصداق به شما اثبات می‌کنم که نیست. ممکن است یک نفر بگوید نقص فنی هست، من قبول دارم. سوانح هوانوردی که در پنج سال گذشته داشتیم، کدامشان نقص فنی بوده؟ حادثه کرمانشاه، ماهشهر، پرواز اوکراین و یاسوج هیچ‌کدام نقص فنی نداشتند. درصد نقص فنی در سوانح هوانوردی‌مان بسیار کم است.

■ اخیرا بررسی‌های FDR هواپیمای اوکراینی در آن است که می‌توانیم بصورت شوم بین از شلیک موشک اول تا حد فاصل شلیک موشک دوم، آیا هواپیما قبل کنترل بوده است یا خیر. اگر فقط یک موشک شلیک شده و موشک دوم شلیک نمی‌شد، آیا خلبان قابلیت آن را داشت که هواپیما را کنترل کند به فرودگاه بازگرداند یا خیر. پاسخ این سؤال، خیلی مسائل را روشن خواهد کرد

اهمیت بازسازی‌های FDR هواپیمای اوکراینی در آن است که می‌توانیم مدت شوم بین از شلیک موشک اول تا حد فاصل شلیک موشک دوم، آیا هواپیما قبل کنترل بوده است یا خیر. اگر فقط یک موشک شلیک شده و موشک دوم شلیک نمی‌شد، آیا خلبان قابلیت آن را داشت که هواپیما را کنترل کند به فرودگاه بازگرداند یا خیر. پاسخ این سؤال، خیلی مسائل را روشن خواهد کرد

■ شاید به خاطر ارزش پول، رفته باشد...

قبول ندارم. ترکیه شاغول خوبی است که ما با آنها سنجیده شویم. چون کشوری اسلامی است و همان دغدغه‌های ما را سامان دارد. افرادی شرقی و نزدیک به ما دارند. آداب و رسومی که ممکن است دست و پای ما را ببندد. دارند. همان بی‌فرهنگی در ایمنی هم در ترکیه تا ۱۰،۱۵ سال قبل بود. چطور ترکیه به اینجا رسیده؟ سؤال مصاحبه‌گر من از رئیس سازمان هواپیمایی کشوری است. سال ۲۰۰۰ صنعت هوانوردی‌مان با صنعت هوانوردی ترکیه تقریبا یکی بود. اکنون چه شده که اصلا نمی‌توانیم جلوی ما را ترکیه مقایسه کنیم؟ نه، در آنجا فردوسی هواپیماهایی که در کشور پرواز می‌کنند و در سطح اینجی و آموزش که در دو کشور وجود دارد، مقایسه می‌کنم‌تواند بین ما با کشورهایی باشد که دور از ما هستند اما سطحشان با ما یکی است. مثل برزیل و مخصوصا ونزوئلا که تحریم، اقتصاد و تورمش مثل کشور ماست. اگر وارد رک و ریشه صنعت هوانوردی ونزوئلا شوید، آنها هم از ما پیشرفته‌تر هستند. در کشورهای هوانوردی یک کشور کهنه شود. یعنی آمریکا و غرب به شما هواپیما نمی‌دهند و نقلا صندلی کهنه است. تحریم باعث نمی‌شود ایمنی زیر سؤال برود. من به هیچ عنوان زیر بار این مسئله نمی‌روم که تحریم باعث شده ایمنی ما زیر سؤال برود. ما نتوانسته‌ایم فرهنگ ایمنی را در لایه‌های مختلف هوانوردی کشور تزریق کنیم. در کرشته هم فرودگاه کوچک و خطرناک داریم. شرق کشور ترکیه عازم رعایت مسائل ایمنی را به‌عنوان فرصتی می‌دانند. نمونه‌اش جریان ماهشهر که خلبان اشتباه کرده است. اگر بتوانیم این دو مورد را درست کنیم، خیلی از مشکلات کنار می‌رود. باید شبکه درهم‌تنیده یکپارچه‌ای در سطح صنعت هوانوردی کشور وجود داشته باشد که ایمنی را کنترل کند که ما چنین سیستمی را نداریم. هرکس هم می‌گوید اجرا یا مصداق به شما اثبات می‌کنم که نیست. ممکن است یک نفر بگوید نقص فنی هست، من قبول دارم. سوانح هوانوردی که در پنج سال گذشته داشتیم، کدامشان نقص فنی بوده؟ حادثه کرمانشاه، ماهشهر، پرواز اوکراین و یاسوج هیچ‌کدام نقص فنی نداشتند. درصد نقص فنی در سوانح هوانوردی‌مان بسیار کم است.

■ اما در مورد حادثه سانحه‌ساز و نبود قطعات خیلی مانور داده می‌شود که قطعات نداریم و به همین دلیل دچار نقص فنی شده‌ایم.

من قبول ندارم. چند قطعه بیش از سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری در مصاحبه‌ای پرسید سوانح هوانوردی به کجا ختم خواهد؟ جالب این اولین جمله‌ای که او به زبان آورد، این بود که از این اتفاقات پیش می‌آید، ولی کارشناسان در حال بررسی هستند؟ من به‌عنوان مخاطب، عام به شما می‌گویم اگر جعفرزاده چرا از اتفاقات در کشورهای دیگر نمی‌دهد؟ منظورم این است که ما در کشورهای دیگر هم هواپیما داریم؟ آیا پروازهای چارتری جمع شد یا نه؟ قانون تهیه کردیم؟ هیچ اتفاقی نیفتاد. این مورد را سازمان هواپیمایی کشوری می‌توانست در جلسه سه، چهارساعته با چند مشاور اقتصادی حل کند و تمام شود. وقتی یک‌سال است سر بلیت چارتری جنگ می‌کنیم، الان نتیجه چه شد؟ کارتل سیاه چارتری همچنان کارش را انجام می‌دهد و پروازهای چارتری به جان صنعت هوانوردی افتاده و کارتل اجازه هیچ کاری نمی‌دهد. اما این وسط ایمنی تخریب می‌شود. به‌جرئت می‌گویم در صنعت هوانوردی کشور هر کسی و هرکس هر کاری می‌خواهد می‌تواند بکند. فقط کافی است پول داشته باشید تا فردا صبح خلبان شوید. نمی‌خواهم نام ببرم، اما شما هیچ سدی در صنعت هوانوردی برای خودتان نمی‌بینید. یک کلمه از رئیس سازمان هواپیمایی کشوری نشنیده‌ایم که برای ایمنی چه‌کار کرده‌اند. بنابراین اولویت‌تدادن به مقوله ایمنی برای ایمنی سازمان هواپیمایی کشوری نشنیده‌ایم که برای ایمنی چه‌کار کرده‌اند. بنابراین اولویت‌تدادن به مقوله ایمنی برای ایمنی سازمان هواپیمایی کشوری، چتر بزرگی بر عدم توجه به مسئله ایمنی در بدنه هوانوردی کشور است. مورد دیگری که به عقیده من مهم‌تر است، در صنعت هوانوردی چیزی به نام فرهنگ ایمنی نداریم. در هوانوردی برای قوانین دو مقوله جدا داریم، قوانین و نظام‌نامه‌های کتبی که در این زمینه مشکل ندارد و مقوله دوم، اجرای آن قوانین که مشکل کار اینجاست. در بخش اجرای قوانین تقریبا زیر صفر هستیم. چرا؟ چون وقتی از ما نمی‌خواهند، چرا اجرا کنیم؟ اجرای قانون هزینه دارد. متأسفانه در کشور ما نمی‌خواهیم بپذیریم که صنعت هواپیمایی صنعت گرانی است و هزینه دار