



واگذاری فعالیت‌های دریایی به بخش خصوصی

وزارت صمت قصد دارد در رویکرد جدید خود در زمینه ساخت شناورهای صیادی، تجاری و تفریحی به بخش خصوصی میدان دهد تا حدی که بخشی از سهم خود را در این حوزه به بخش خصوصی واگذار کند. به گزارش هم‌میهن، عباس علی‌آبادی، وزیر صنعت، معدن و تجارت در نخستین رویداد بین‌المللی همتایابی در اقتصاد دریامحور ایران دلایل اهمیت دریا در اقتصاد کشور را برشمرد و گفت: دریا از این لحاظ، حائز اهمیت است که از بُعد لجستیک، ارزان‌ترین مسیر حمل و نقل محسوب می‌شود. اوبه ابعاد گردشگری و اثر بخشی آن در اقتصاد کشورها اشاره کرد و توضیح داد: از دانشگاه‌ها خواسته‌ایم که آشنایی با دانش دریایی را در رأس فعالیت‌های خود قرار دهند و به سمت و سوی رشته‌های دریایی و صنایع دریایی حرکت کنند. همچنین، فناوری‌های مرتبط با دریا را توسعه داده و شرکت‌های دانش‌بنیان را اطراف دریا توسعه دهند. علی‌آبادی همچنین از سیاست‌های کلی ایلای پیروان اقتصاد دریا به‌عنوان سندی جامع و در برگیرنده یاد کرد که می‌تواند مبنای بسیاری از اقدامات با این رویکرد باشد. او توسعه ناوگان دریایی را به‌عنوان یکی دیگر از دستاوردهای نام‌برده و گفت: در زمینه توسعه ناوگان تا ۲۰ میلیارد دلار، در حوزه شیلات تا ۱۰ میلیارد دلار و در حوزه فراساحل تا ۵۰ میلیارد دلار امکان تعریف پروژه وجود دارد که برای تحقق آنها باید ریسک سرمایه‌گذاری را کاهش دهیم.

▼ اعلام آمادگی وزارت خارجه

وزارت امور خارجه برای گسترش همکاری‌های دریامحور با کشورهای همسایه اعلام آمادگی کرد. محمدرضا ناظری، مدیرکل دفتر هماهنگی‌های اقتصادی وزارت امور خارجه تأکید کرد: با همکاری بخش خصوصی و دولتی، شاهد اعتلای هر چه بیشتر اقتصاد دریامحور کشور باشیم. او اظهار کرد: موضوعات دریامحور به‌دو بخش حکمرانی و اقتصاد دریامحور تفکیک می‌شوند. همان‌گونه که از متن توسعه دریا محور نیز بر می‌آید، توجه به این دو مقوله هم باید منفک از هم در نظر گرفته شود. به گفته ناظری، توسعه دریامحور، نیازمند این است که همه دستگاه‌های اجرایی در کنار بخش خصوصی توانمند قرار بگیرند و با هم همکاری کنند. ناظری ادامه داد: بدیهی است وزارت امور خارجه هم برای مشارکت در توسعه موضوعات دریامحور آمادگی دارد. این وزارت‌خانه به‌طور مشخص، زیرساخت‌های دریامحور دارد که متولیان آن دولتی و غیردولتی هستند.



عملکرد نمایندگان و مشارکت مردم

اسدالله بادامچیان، دبیرکل حزب مؤتلفه در گفت‌وگو با جماران در پاسخ به این سؤال که آیا نمایندگان برآمده از مجلس با مشارکت پایین می‌توانند مجلسی قوی را شکل بدهند که تحولات عمیق در کشور به وجود بیاورد؟ تأکید کرد: «به هر حال در دور اول انتخابات حدود ۲۵ میلیون نفر از مردم شرکت داشتند و کسانی که انتخاب شده‌اند نماینده مردم هستند و حالا باید بدون توجه به دعوای سیاسی مشکلات مردم را حل کنند.» وی همچنین در خصوص اینکه تصمیم‌گیران کشور باید چه اقداماتی انجام دهند که در انتخابات‌های بعدی شاهد افزایش مشارکت مردم باشیم؟ گفت: «تازه انتخابات برگزار شده و برای اظهارنظر در خصوص چهار سال آینده هنوز زود است، اما اگر نمایندگان تلاش کنند به دور از جناح‌بازی‌های سیاسی فقط به فکر رفع مشکل مردم باشند، مشارکت هم بیشتر خواهد شد.»

هوایپماهازمین گیر شده‌اند

با اینکه هنوز تعداد هوایپماهای فعال در آسمان کشور به هشت عدد نرسیده اما کارشناسان هشدار می‌دهند که وضعیت صنعت هوایی مساعد نیست و با ادامه این روند، به زودی شاهد روزی خواهیم بود که تعداد هوایپماهای فعال، کاهش قابل توجهی پیدا کند. علی‌رضا منطری، معاون اسبق سازمان هوایپمایی درباره این بحران می‌گوید: در حال حاضر در کشور ۳۵ هوایپما وجود دارد که بیش از نیمی از آن‌ها پرواز می‌کنند اما فرآیند تعمیرات منجر به این می‌شود که این تعداد، کاهش یابد.

▲ در حال حاضر چه تعداد هوایپمای فعال در کشور وجود دارد؟

بیشتر از ۱۵۰ هوایپمای فعال وجود دارد. به نظر می‌رسد این تعداد، هشدار برای ناوگان حمل‌ونقل هوایی باشد. به‌رغم اینکه ۳۵۰ هوایپما در ایران وجود دارد، اما بخشی از آنها غیرفعال هستند و بخش فعال کمتر از نصف این تعداد است. البته

علی‌رضا منطری معاون اسبق سازمان هوایپمایی به بررسی علت‌های کمبود هوایپما پرداخت

نگاه کارشناسی ۱

زبان‌ده شده‌اند اما هر چند ماه یک بار، تعدادی ایرلاین جدید دوباره وارد شبکه پرواز می‌شوند و اخیراً سه ایرلاین جدید به صنعت هوایی کشور اضافه شده است. به نظر شما دلیل این تضاد چیست؟

شرکت‌های هوایپمایی که به شبکه اضافه می‌شوند، معمولاً با یک یا دو هوایپما وارد صنعت می‌شوند. سرمایه‌گذاران این ایرلاین‌ها هم عمدتاً شرکت‌های تولیدی بزرگ هستند. مثلاً یک شرکت فولادی بخشی از سرمایه خود را وارد صنعت هوایی کرده و هوایپما خریده است. اضافه شدن این ایرلاین‌ها برنامه گسترش و توسعه صنعت هوایی کشور به حساب نمی‌آید زیرا همین شرکت‌های جدید هم که وارد می‌شوند نمی‌توانند کار را توسعه دهند بلکه عقب‌گرد دارند. مثلاً یکی از همین ایرلاین‌ها با سه هوایپما شروع به کار کرد اما اکثر مواقع از این سه فروند هوایپما، دو فروند آن پرواز نمی‌کند و خوابیده است. به همین دلیل نمی‌توان حضور این نوع مؤسسه‌ها که با تعداد انگشت‌شمار هوایپمای یک ایرلاین جدید افتتاح می‌کنند، توسعه حمل‌ونقل هوایی نامید. شرکت‌های جدید هم هیچ کدام سرمایه‌گذاری عمده انجام نداده‌اند و این مشکلی است که اکنون وجود دارد. در نهایت به نظر باید چهار یا پنج شرکت هوایی توسعه‌یافته با تعداد هوایپماهای بالا -مثلاً هر کدام ۴۰ فروند هوایپما- فعالیت داشته باشند. وگرنه، این ایرلاین‌هایی که تازه تأسیس شده‌اند، مشکلی از مشکلات صنعت هوایی کشور را حل نخواهند کرد.

▲ در سال‌های گذشته چقدر توانستیم هوایپمای جدید وارد کنیم؟

ناوگان زمینی گیر؟

هم‌میهن در گفت‌وگو با کارشناسان و فعالان صنعت هوایی ادعاهای مطرح شده در خصوص تعداد هوایپماهای فعال در کشور را بررسی کرد



مریم رحیمی
خبرنگار اقتصادی

بلیت هوایپما پیدا نمی‌شود و یا اگر به ندرت و با خوش شانس پیدا شود قیمت‌های عجیبی دارد که به قیمت‌های مصوب اعلام‌شده شباهتی ندارد. صنعت هوایی سال‌هاست گرفتار تحریم است و این موضوع، مشکلات فرآیندهای برای این بخش به بار آورده. اما اینکه شرایط فعلی بازار بلیت هوایپما را چقدر می‌توان به تحریم ربط داد در ابهام عجیبی است.

برخی از منتقدان کم شدن تعداد هوایپماهای فعال را دلیل کمبود بلیت می‌دانند. در گزارشی که مدتی پیش در یکی از رسانه‌ها منتشر شد ادعا شده بود که تعداد هوایپماهای در حال پرواز کشور به هشت فروند رسیده است. در واکنش به این گزارش سازمان هوایپمایی اعلام کرد: «از ابتدای دولت سیزدهم تا پایان سال ۱۴۰۲، ۹۲ فروند هوایپما و هلی‌کوپتر به ناوگان هوایی اضافه شده است و فقط در نوروز ۱۴۰۲ حدود ۲ میلیون و ۹۰۰ هزار مسافر جابه‌جا شده‌اند که در نوروز ۱۴۰۳ این رقم به بیش از ۳ میلیون و ۵۰۰ هزار مسافر ۲۷ هزار و ۵۰۰ پرواز رسید. روابط عمومی این سازمان با اتکا به این آمار تأکید می‌کند که اگر فقط هشت هوایپمای فعال وجود دارد این ۲/۵ میلیون مسافر چگونه جابه‌جا شده‌اند؟» برخی دیگر از منتقدان به فعالیت چارترکنندگان در بازار سیاه اشاره کرده و می‌گویند: «معمولاً چارترکنندگان طی قراردادی با شرکت هوایپمایی تعداد پروازهای مدت مشخصی را در یک خط پروازی می‌خرند. با خرید خط پروازی در یک بازه زمانی آنها می‌توانند بلیت‌های آن بازه را در سایت به فروش برسانند. مشکل وقتی پیدا می‌شود که یکی دو روز مانده به زمان پرواز، نرخ جدید که بعضاً تا دو برابر قیمت مصوب است را اعلام می‌کنند و به خریدار می‌گویند در صورت عدم پرداخت مابه‌التفاوت، بلیت کنسل می‌شود. در روش دیگر، سیستم عرضه و تقاضا را به هم می‌زنند تا قیمت به رقم موردنظر فروشنده برسد و اینجاست که وقتی به سایت‌های فروش مراجعه می‌شود، بلیتی برای پرواز هفته‌های بعد وجود ندارد. چون این بلیت‌ها نزد چارترکننده فریز شده است و در یک بازار در سایه به فروش می‌رسد.» سخنگوی سازمان هوایپمایی کشوری در خصوص موضوع بلیت اظهار می‌کند: «به صورت مستمر در پایش و رصد شرکت‌های هوایپمایی و بازار فروش بلیت هوایپما برای پاسخ به مازاد تقاضا هیچ تلاشی فروگذار نکرده‌ایم.»

با وجود این تأکید اما شرایط بازار بلیت اصلاً خوب نیست.

نگاه کارشناسی ۲

محمد مهدی غفوری کارشناس صنعت هوایی:

قصد تخریب دارند

یک ایرلاین هم عدد مناسبی نیست چه برسد به یک کشور.

▲ اگر واقعاً تعداد هوایپماهای فعال کم نیست چرا بلیت نایاب است؟ به‌طور کلی همیشه عرضه و تقاضا در همه بازارها اصل اساسی است. در زمینه عرضه که در این سؤال منظور تعداد صندلی است، بله، به علت شدیدترین تحریم‌ها تأمین هوایپما به سختی صورت می‌گیرد و به تبع با کمبود هوایپما، عرضه صندلی نیز کمتر خواهد بود. ولی با تمام سختی‌ها و مشقت‌ها، بیشترین تلاش برای خرید صورت گرفته و طی ۲

سال گذشته چند فروند هوایپمای بوئینگ ۷۳۷ به کشور وارد شده است.

▲ اصلاً هیچ بلیتی برای هیچ مقصدی و در هیچ تاریخی پیدانمی‌شود؟

برخلاف آنچه می‌گویید، بنده نه‌به‌عنوان کارشناس بلکه

به‌عنوان شهروند، مثل سایر نقاط دنیا، در صورت داشتن برنامه منظم سفر از قبل برنامه‌ریزی کرده و به راحتی بلیت رتبه‌ی می‌کنم. بله، تهیه بلیت شاید در دقیق پایانی برای برخی مسافران سخت باشد.

▲ قبول دارید که چارترکنندگان بازار سیاه ایجاد کرده‌اند؟

چارترکننده‌ها قسمتی از بازرگانان صنعت حمل و نقل هستند. به‌طور مثال مقصدی مثل کلمبور در سرلانکا، در قلموس بازرگانی ایرلاین‌ها برای فروش سیستمی، اصلاً بلیت تعریف نشده است، در صورتی که چارترکننده‌ها با هماهنگی‌های بسیار ایجاد شبکه و بستر مناسب از قبیل هتل، حمل و نقل شهری و... نسبت به ایجاد این مسیر و ارائه آن به ایرلاین اقدام می‌کنند و امکان سفر برای افراد را فراهم می‌کنند. این‌ها در نظر داشته باشید که چارتر در مسیرهای داخلی به تعداد انگشتان دست هم نمی‌رسد و بسیار کم است و فقط مسیرهای خاص مثل عسلویه و ماهدشت که اکثراً مختص به کارمندان وزارت نفت است، برقرار می‌شود. به‌نوعی به‌مانند سایر کشورهای دنیا، چارترکنندگان همیشه راهگشای مسیرهای خاص هستند که البته این به معنای تأیید اشتباهات و خطاهای مشاهده‌شده از آنها در مواردی نیست. در مواردی قراردادهایی بین چارترکنندگان

