

مسافران ایرانی با این هواپیماها می‌پرند

نوسازی، به‌روزرسانی و بهسازی ناوگان هوایی کشور از ضرورت‌ها و الزاماتی است...



جام جم آنلاین: نوسازی، به‌روزرسانی و بهسازی ناوگان هوایی کشور از ضرورت‌ها و الزاماتی است که باید مورد توجه دولت قرار گیرد و به اعتقاد کارشناسان به دلیل هزینه‌بر بودن صنعت هوایی دولت همچنان باید این صنعت را مورد حمایت قرار دهد و با کمک و در اختیار قرار دادن منابع مالی به شرکت‌های هواپیمایی آنها را در دور زدن تحریم و به روز کردن صنعت هوایی کشور یاری دهد.

توسعه ناوگان هوایی کشور در کنار نوسازی و تجهیز فرودگاه‌ها و ارتقای کیفی خدمات هوایی از اهداف مورد نظر دولت در برنامه‌ریزی‌ها تعریف شده است. اهمیت استفاده از فناوری‌های روز در فرودگاه‌ها و صنعت هوایی کشور به حدی است که در صورتی که تجهیزات فرودگاه‌ها به‌روز و پیشرفته نباشد حتی با برخورداری از بهترین هواپیماها در ناوگان هوایی حوادث تلخ و ناگواری رخ خواهد داد. این گزارش به بررسی وضعیت ناوگان هوایی کشور پرداخته و با آمار به تعداد هواپیماها، نوع آنها و تعداد شرکت‌هایی که در خطوط هوایی داخلی و خارجی فعالیت دارند، نگاهی دارد.

براساس این گزارش در حال حاضر 17 شرکت هواپیمایی در ایران وجود دارد و تمام شرکت‌های هوایی به‌جز سه‌سند، هسا، ساها و نفت در خطوط داخلی و خارجی فعال هستند.

همچنین در مجموع 214 فروند هواپیما در کشور فعال است که این تعداد هواپیما به طور کلی 35 هزار و 236 صندلی در اختیار خطوط هوایی کشور قرار می‌دهد.

از این تعداد هواپیما، 17 فروند آن توپولف ملکی است و متوسط سن ناوگان هوایی کشور 19 تا 20 سال گزارش شده است. طبق گزارش‌های رسمی در سال جاری 28 فروند هواپیما و 4 هزار و 310 صندلی به ناوگان هوایی کشور اضافه شده و در مقابل تعداد ناوگان و صندلی‌های خارج شده به ترتیب 13 فروند و 2 هزار و 446 صندلی بوده است.

در حال حاضر هر کدام از شرکت‌های هوایی ایران ایر 57 فروند هواپیما، ماهان 35، آسمان 29، ایران ایرتور 16، کیش ایر 17، تابان 6، کاسپین 6، ارام ایر 3، ساها 6، فارس - قشم 3، نفت 9، زاگرس 8، آریا 2، آتا 2، سه‌سند 2 و هسا 4 فروند در خطوط داخلی و خارجی در اختیار دارند. از مجموع هواپیماهای توپولف ساخت روسیه 13 فروند در اختیار شرکت‌های ایران ایرتور، یک فروند در اختیار تابان، 2 فروند متعلق به کیش ایر و 3 فروند، متعلق به خطوط هوایی کاسپین است.

بخش خصوصی در صنعت هوایی با تأسیس شرکت‌هایی حضور دارد، اما سرمایه‌گذاران این بخش معتقدند صنعت هوایی همچنان به کمک دولت نیازمند است، اما رویکرد برخی از این شرکت‌ها به گونه‌ای است که با تجهیز ناوگان هوایی خود به نیروی انسانی ماهر و با تجربه و هواپیمایی مناسب و به روز دنیا در دور زدن تحریم‌ها علیه ایران موفق عمل کرده‌اند.

هم‌اکنون 17 فروند توپولف در خطوط هوایی کشور در پرواز هستند که طبق دستور سازمان هواپیمایی کشوری این هواپیماها از ابتدای اسفند سال جاری اجازه فعالیت نخواهند داشت و از رده خارج می‌شوند. توپولف هواپیمایی روسی است که طی 30 سال گذشته تاکنون در ناوگان هوایی کشور در پرواز بوده و حوادث زیادی در کارنامه خود ثبت کرده است.

در عین حال موسوی، کارشناس صنعت حمل و نقل هوایی به خبرنگار جام‌جم درباره این تصمیم می‌گوید: ما معتقدیم این تصمیم غیرکارشناسی است، زیرا نظرات و دیدگاه‌های کارشناسی شرکت‌های هوایی درباره آن نادیده گرفته شده است.

وی معتقد است در شرایط تحریم نباید حلقه هواپیماهای غربی در کشور را تنگ کرد هرچند این هواپیماها هزینه‌های زیادی از نظر نگهداری و تعمیرات بر شرکت‌ها تحمیل کرده‌اند، اما باید دیدگاه‌های شرکت‌های فعال هواپیمایی درخصوص این تصمیم‌گیری در نظر گرفته می‌شد.

براساس این گزارش ورود هواپیما به ایران به سال 1325 پس از جنگ جهانی دوم برمی‌گردد که اولین پرواز آن در مسیر تهران - مشهد صورت گرفت و اساسنامه شرکت هواپیمایی ایران (شرکت ملی هواپیمایی) در 23 خرداد 1345 در مجلس به تصویب رسید. از آن زمان تاکنون صنعت هوایی با ورود به ایران فراز و نشیب‌های زیادی را طی کرده و امروزه متخصصان داخلی توان بومی‌سازی دانش و تکنولوژی ساخت هواپیما را به دست آورده‌اند، اما سایه تحریم بر سر این صنعت نیز گسترده است.

اغلب شرکت‌های سازنده هواپیما آمریکایی و غربی هستند، اما در هیچ کشوری یک هواپیمایی کامل ساخته نمی‌شود. به طور مثال ایرباس که یک شرکت سازنده هواپیما در اروپاست برخی قطعات و بخش‌های خود را از سایر کشورهای اروپایی و آمریکا دریافت می‌کند.

زيبا اسماعيلي / گروه اقتصاد