



فانگ لیو درسخرانی خود در شهر مونترال کانادا گفته بود: پیش‌بینی می‌شود تعداد پروازهای تجاری و مسافران در ۵۱ سال آینده دو برابر شود، در حالی که تعداد خلبانان و کارکنان صنعت هوایی رو به کاهش است. وی به عواملی نظیر مسن تر شدن جمعیت و کاهش نرخ مولید اشاره کرد که باعث کوچک شدن میزان نیروی کار خواهد شد. به علاوه صنعت هوایی با رقابت رو به رشدی با بخش های دیگر روبروست.

طبق اعلام ایکائو، تا سال ۲۰۲۶ به حداقل ۰۲۶ هزار خلبان با قابلیت به پرواز درآوردن هواپیماهایی با ۰۰۱ مسافر و بیشتر نیاز است و تنها هشت درصد از این تعداد تاکنون تربیت شده اند.

خانم لیو چنین نتیجه گرفته بود که صنعت هواپیمایی باید کارهای بیشتری را برای جذب و نگهداری نیروی کار و مدیران ماهر مورد نیاز خود در دهه های آینده انجام دهد.

افزایش حمل و نقل هوایی باعث افزایش گردشگری و افزایش خرده فروشی های آنلاینی خواهد شد که وابسته به تحویل محصولات خود است. سالانه ۱.۴ میلیارد انسان در جهان پرواز می کنند و یک سوم حمل بار جهان از طریق هوایی صورت می گیرد.

بر اساس یک سایت آماری آمریکایی در سال ۲۰۱۲ حدود ۴۲۱ هزار و ۰۰۸ نفر با میانگین درآمد ۷۳۱ هزار دلار به عنوان خلبان مشغول به کار بودند.

این در حالی است که شغل خلبانی هنوز در جز مشاغل پرطرفدار در ایران و جهان محسوب می شود و عده ای سودای ورود به این شغل را در سر می پروراند و برای رسیدن به این شغل و مزایای رویایی آن تلاش می کنند.

با این حال اما وضعیت آموزش، کار و حقوق و مزایای این شغل در ایران رو به سمتی رفته است که ورود به این شغل نه صرفه اقتصادی آنچنانی دارد و نه استخدام تضمینی و چه بسا در حال حاضر نزدیک به دو هزار دانش آموخته رشته خلبانی بیکار در ایران داریم که در مشاغل غیرمرتبط فعالیت می کنند. در این شرایط که انگیزه جوانان برای ورود به این شغل کم شده است، ناوگان فرسوده و قوانین و مقررات شرکت های هواپیمایی هم مشکلات این صنعت را دوچندان کرده است.

از این رو خبرنگار روزنامه جهان اقتصاد با کاپیتان محمدرضا احدی، فعال صنعت هواپیمایی به گفت‌وگو پرداخت تا شرایط این صنعت و چند و چون هشدار ایکائو در ایران را جویا شود.

این فعال صنعت هواپیمایی درباره دلایل کاهش تعداد خلبانان توضیح داد: یکی از دلایل این امر گستردگی شرکت‌های هواپیمایی است؛ با توجه به اینکه شرکت های هواپیمایی در حال توسعه ناوگان هستند و به تبع آن باید خلبان های بیشتری هم استخدام کنند. در ایران به دلیل تحریم و مسائل جانبی که به واسطه آن خلبان‌های ما نمی توانند در شرکت‌های خارجی کار کنند هم کمبود خلبان داریم اما نه به اندازه ای که در خارج از کشور احساس می شود.

کاپیتان احدی در ادامه افزود: شرکت‌های هواپیمایی در دنیا با توسعه ناوگان هوایی و نوسازی به خلبان‌های بیشتری نیاز دارند. در ایران هم بعد از برجام به دلیل ورود چند فروند هواپیما احساس نیاز به استخدام خلبان در شرکت های هواپیمایی افزایش یافت و برخی از

شرکت‌ها اقدام به جذب خلبان کردند. با این حال، همچنان فارغ التحصیلان زیادی در ایران داریم که پشت در شرکت‌های هواپیمایی مانده‌اند و نمی‌توانند استخدام شوند.

وی با اشاره به اینکه اگر روند ورود هواپیماهای نو به ایران ادامه یابد، ما هم در آینده با مشکل مواجه می‌شویم، گفت: اما با این تعداد ناوگان که می‌توان گفت فرسوده است، کمبود خلبان نخواهیم داشت.

کاپیتان احدی با بیان دلایل کاهش اقبال مردم به شغل خلبانی تصریح کرد: دانشجویانی که وارد رشته خلبانی می‌شوند، هزینه‌های زیادی باید بپردازند. علاوه بر این شرکت‌های هواپیمایی قبلا به صورت بورسیه خلبان می‌گرفتند و این شانس بود برای اعضای خانواده‌های متوسط جامعه که خلبان شوند اما الان با توجه به اینکه همه شرکت‌ها خلبان آماده استخدام می‌کنند و هزینه‌های دانشجویی خیلی بالا است و حتی پذیرش خلبان برای یک شرکت هواپیمایی برای دوره‌های ابتدایی هم پول می‌گیرند و طی ۴ یا ۵ سال از حقوقش کم می‌کنند، علاقه و رغبت مردم را برای خلبان شدن کم کرده است. این خود تهدیدی برای رشته خلبانی در آینده است، علاوه بر این هزینه‌های خلبانی هر روز بالا می‌رود. شرکت‌ها شرایطشان را برای استخدام روز به روز سخت‌تر و «پولکی‌تر» می‌کنند، حتی برای استخدام یکسری تعهدات مالی می‌گیرند. اینها خود عواملی است که باعث می‌شود آینده خلبانی در ایران دچار چالش شود.

وی با اشاره به اینکه این یک چالش برای هواپیمایی ایران است که فقط یک طیف خاصی از جامعه ما می‌تواند خلبان شود و حتی آن قشر مرفه هم در خلبان شدن دچار مشکل می‌شوند، اظهار کرد: حتی آن قشر مرفه‌ی که هزینه کردند هم دچار چالش شدند چون آن فرد هم ۰۰۲ میلیون تومان هزینه کرده و مدرک خلبانی گرفته است اما حالا که می‌خواهد در یک شرکت هواپیمایی استخدام شود، شرکت می‌گوید اگر می‌خواهی با هواپیماهای من پرواز کنی، باید هزینه‌های «دوره شبیه‌ساز» را خودت بپردازی. او هم به خاطر اینکه هزینه کرده و مدرک گرفته، مجبور است هزینه بعدی را هم متقبل شود. هزینه آن هم ۰۵۱ تا ۰۰۲ میلیون تومان است، بنابراین کسی که می‌خواهد خلبان شود، باید ۰۵۳ تا ۰۰۴ میلیون تومان هزینه کند که به عنوان کمک خلبان تازه کار استخدام شود.

این فعال صنعت هواپیمایی ادامه داد: حتی الان فرزندان ما که می‌خواهند شغل پدرانشان را ادامه دهند، به دلایلی همچون هزینه‌های زیاد و مشکلات استخدامی از این کار دست می‌کشند. بالاخره ما در ایران بحث رانت‌های فامیلی در استخدام‌ها را در همه جا داریم، این هم یک فاکتور بسیار مهم است که بسیاری از افراد با آن درگیر هستند.

وی در ادامه گفت: بخشی از دلایل کاهش تعداد خلبانان به مخاطرات و مشکلات امر پرواز برمی‌گردد چراکه خلبانی یک حرفه خاص است که به خاطر آن باید تا آخر عمر مطالعه کنند و خودشان را به روز نگه دارند، با علوم روز و قوانین جدید آشنا باشند، هر شش ماه یکبار تست شبیه‌سازی بدهند و تا ۰۶ سالگی سالی یکبار معاینه پزشکی سخت انجام دهند که بعد از ۰۶ سالگی این تست‌ها به ۶ ماه تقلیل پیدا می‌کند.

کاپیتان احدی با آوردن مثالی تشریح کرد: شاید الان از هر بچه دبستانی پرسید که در آینده می‌خواهید چه شغلی را انتخاب کنید، بگوید می‌خواهم خلبان شوم اما بسیاری از افراد در دنیا نمی‌پسندند که با این مخاطرات مواجه شوند چراکه خلبانی یک شغل بسیار پرریسک است که در دنیا بالاترین حقوق را دارد اما متأسفانه در ایران این موضوع برعکس است. خلبان‌های ایرانی این حقوق و مزایا را دریافت نمی‌کنند و فقط با ریسک‌های آن مواجه هستند.

وی با انتقاد به اینکه هر کدام از شرکت‌های هواپیمایی قوانین مخصوص به خود را برای پرداخت حقوق و مزایا دارند، اذعان کرد: به همین امر موجب تبعیض بین شرکت‌ها می‌شود و شاید امری که شغل خلبانی را در ایران تهدید می‌کند، همین موضوع است که وقتی یک نفر می‌خواهد خلبان شود، حساب می‌کند باید ۰۰۴ میلیون هزینه کند که بعد از استخدام ۷ تا ۰۱ میلیون تومان حقوق بگیرد اما اگر آن را جای دیگری سرمایه‌گذاری کند، صرفه اقتصادی بیشتری دارد.

این خلبان با سابقه درباره مهاجرت خلبانان ایرانی به کشورهای دیگر تصریح کرد: خلبان‌هایی که معمولاً می‌خواهند از ایران بروند، کشورها و شرکت‌هایی که به خلبان نیاز دارند، پیدا می‌کنند. الان یکی از شرکت‌هایی که خلبان‌های ایرانی را استخدام می‌کند، شرکت ترکیش‌ایر، شرکت‌های هندی، مالزیایی و به ندرت کشورهای عربی مثل امارات و قطر هستند. البته کشورهای عربی به دلیل مسائل سیاسی و پاسپورت ایرانی خلبان‌های ایرانی را استخدام نمی‌کند، همین امر هم موجب شده است که خلبان‌ها نتوانند به راحتی از ایران بروند. اگر این مشکل حل شود، باور کنید فردا خلبانی در ایران نمی‌ماند.

وی ادامه داد: همه خلبانان خواهند رفت، چه آن کسی که بیشترین حقوق را می‌گیرد، تا کسی که کمترین حقوق را می‌گیرد، شرکت‌های خارجی هم به تبحر و چالاکی خلبانان ایرانی واقف هستند اما با وجود مسائل سیاسی هم تعداد خلبانانی که در شرکت ترکیش‌ایر پرواز می‌کنند، کم نیست.

کاپیتان احدی با تأکید بر سختی کار خلبانان ایرانی اظهار کرد: یک خلبان در ایران از صبح که سرکار می‌آید تا ساعت ۲-۳ بعدازظهر، دو شهر می‌رود و برمی‌گردد و این به معنای انجام چهار تیک‌آف و لندینگ است، یعنی انجام چهار عمل نشست و برخاست. سخت‌ترین

شرایط برای خلبانی، همین بلند شدن و نشستن است. حالا بماند که در چه فرودگاه هایی، با چه دستگاه های ناوبری، چه شرایط جغرافیایی و هواپیمایی پرواز صورت می گیرد. در حالی که یک خلبان از شرکت قطرایرویز از دوحه بلند می شود و بعد از ۶ ساعت و ۲۴ دقیقه پرواز در پاریس به زمین می نشیند. این خلبان یک تیک آف و یک لندینگ انجام داده یعنی پرریسک ترین کارش این است که یکبار بلند شود و یکبار بنشیند.

وی در انتقاد به عدم تطابق سختی کار و سیستم دریافت حقوق و پاداش افزود: می خواهیم از اذهان عمومی سوال بپرسم که یک خلبان با یک دندانپزشک چقدر فرق دارد؟ آیا آن دندانپزشک مثل خلبان هر شش ماه یکبار تست می شود؟ آیا آن دندانپزشک هر روز باید کتاب دستش باشد و تست بدهد؟ تفاوت درآمدی اینها چقدر است؟ اگر می خواهند خلبانان از ایران فرار نکنند، باید به آنها اهمیت بدهند. مجلس شورای اسلامی، کمیسیون عمران، سازمان هواپیمایی کشوری، شرکت های هواپیمایی باید دور هم جمع شوند و برای این وضعیت چاره ای بیندیشند.

این منبع آگاه توضیح داد: کدام شرکت هواپیمایی قبول می کند که در فرودگاه یاسوج که حادثه تلخ برخورد هواپیما با کوه دنا در مسیر آن رخ داد، نشست و برخاست کند؟ پس ما یک کارهای ریسک انجام می دهیم، پس باید به اندازه کار پرریسک هم حقوق بگیریم. جراح قلبی که قلب یک مریض را باز می کند اگر اشتباه کند، فقط یک نفر را می کشد اما اشتباه خلبان می تواند دهها نفر را به کشتن بدهد. ما اینها را می دانیم اما متاسفانه هیچ اقدامی انجام نمی شود. شرکت های هواپیمایی هر قانونی که می خواهند وضع می کنند، با هر ترتیبی که دوست دارند حقوق می دهند، خلبان هم نمی تواند اعتراضی کند، نه سندیکایی دارد، نه صدای اعتراضش به جایی می رسد.

منبع: [ایلنا](#)