



تین نیوز ۱

بازگشت مجدد تحریم‌ها و از طرف دیگر مشکلات ارزی که شرکت‌های هواپیمایی با آن دست‌به‌گریبان هستند کار را برای ادامه حیات ایرلاین‌ها بسیار سخت کرده است. حال با این موضوع، ورود یک شرکت هواپیمایی جدید به چرخه صنعت حمل‌ونقل هوایی زیاد توجیه‌پذیر به نظر نمی‌رسد. در شماره 167 هفته‌نامه «حمل‌ونقل» گفتگویی داشتیم با فرهنگ رمضان‌پور، مدیرعامل یک شرکت هواپیمایی که موفق شد طی سال گذشته مجوز موافقت اصولی را کسب کند و به احتمال بسیار زیاد تا پایان امسال مجوز بهره‌برداری را نیز دریافت خواهد کرد. از او درخصوص چالش‌های پیش‌روی این ایرلاین تازه تاسیس سوال کردیم.

او در ابتدای این مصاحبه در پاسخ به این سوال که آیا تاسیس یک شرکت هواپیمایی با توجه به شرایط موجود و تحریم مجدد صنعت هوایی توجیه‌پذیر است؟ عنوان کرد: تحریمی برداشته نشده است که بخواهد تحریم جدیدی صورت بگیرد. صنعت هوانوردی ایران حدود ۰۵ سال است که با وجود این تحریم‌ها در حال فعالیت است؛ قطعاً یکسری در آن‌سوی مرزها به دنبال این هستند که ایران را به‌عنوان یک منطقه دیپلماتیک تخریب کنند. به اعتقاد بنده آن‌ها نمی‌دانستند که با چه کسانی طرف هستند و باید چه رفتاری داشته باشند. بنابراین وضعیت در گذشته هم همین‌گونه بوده و همین‌طور هم ادامه خواهد داشت.

رمضان‌پور افزود: تنها تفاوت این است زمانی که می‌خواهید قطعه را تهیه کنید باید از کارخانه سازنده بخرید آن‌هم به‌عنوان قطعه دست‌اول؛ اما اکنون هم می‌توان همان قطعه را خرید با این تفاوت که باید از دست چهار و پنجم بخریم.

مدیرعامل شرکت هواپیمایی «وارش» در توضیح اینکه مسئله که اکنون هواپیماهای بسیاری از ایرلاین‌ها به دلیل اینکه نتوانسته‌اند قطعه آن را به‌موقع تهیه کنند یا به قیمتی که می‌خواهند بخرند زمین‌گیر است و به دلیل عدم عملیاتی بودن هواپیما در حال ضرر دادن هستند، توضیح داد: هر ایرلاینی که زمانی می‌خواهد از یک هواپیما استفاده کند می‌داند این وسیله پرنده نیازمند یکسری قطعات است و باید به این نیازمندی‌ها از قبل فکر شده باشد. اینکه هواپیمایی به‌خاطر یک تایر و ترمز بخواهد زمین‌گیر و یا منجر به تاخیر شود اصلاً درست و منطقی نیست. ایرلاین‌ها باید ارقام مصرفی خود را ذخیره کرده باشند و تا زمانی که برای هواپیما اتفاقی می‌افتد به‌سرعت قطعه تعویض شود نه اینکه زمانی که برای هواپیما مشکلی رخ داد تازه در آن زمان به فکر تأمین و خرید قطعه باشند.

وی در خصوص کفایت سرمایه شرکت‌های هواپیمایی برای تاسیس نیز عنوان کرد: در زمانی که یک شرکت هواپیمایی ثبت می‌شود باید آن شرکت ۰۵۳ میلیارد ریال سرمایه ثبتی داشته باشد علاوه بر آن سرمایه ثبتی هواپیما هم جزو همان است. ما علاوه بر این رقم هواپیمای خود را هم جزو سرمایه ثبتی گذاشته‌ایم.

رمضان‌پور درخصوص چگونگی ایجاد شرکت هواپیمایی «وارش»، توضیح داد: شرکت هواپیمایی وارش به‌عنوان نخستین ایرلاین بومی در استان مازندران موفق شد در بهمن‌ماه سال ۶۹ موافقت اصولی را از سازمان هواپیمایی کشوری برای تاسیس شرکت هواپیمایی اخذ کند.

او ادامه داد: هدف از تاسیس این ایرلاین در ابتدا احترام به مردم استان مازندران برای خدمت‌رسانی و ایجاد فرهنگ بومی‌سازی بود. یکی دیگر از هدف‌های تاسیس شرکت هواپیمایی «وارش» توجه به نیاز عرضه و تقاضا بود؛ در حال حاضر بسیاری از شرکت‌ها از سازمان

هواپیمایی کشوری موافقت اصولی برای تاسیس ایرلاین را گرفته‌اند اما به مرحله نهایی یعنی مجوز بهره‌برداری نرسیده‌اند که به اعتقاد بنده دلیل اصلی این اتفاق کم‌توجهی به فرهنگ بومی‌سازی و عدم توجه به نیاز بازار است.

او تفاوت اصلی شرکت وارث را با سایر شرکت‌هایی که در شرف تأسیس ایرلاین هستند داشتن هواپیما دانست و گفت: در حال حاضر شرکت هواپیمایی وارث با توجه به نیاز بازار ۵ فروند هواپیمای ملکی دارد و این موضوع مهم‌ترین تفاوت این شرکت با سایر شرکت‌هاست که موافقت اصولی از سازمان هواپیمایی کشوری دریافت کرده‌اند.

رمضان‌پور گفت: اکنون بسیاری از شرکت‌ها موافقت اصولی گرفته‌اند اما به دلیل نداشتن نیازمندی‌های اولیه یعنی داشتن هواپیما نتوانسته‌اند موافقت بهره‌برداری را از سازمان هواپیمایی بگیرند. در حال حاضر با توجه به فشارهایی که روی صنعت هوانوردی وجود دارد آوردن هواپیما به کشور و استفاده بهینه از آن بسیار کار سخت و پیچیده‌ای است. بسیاری از شرکت‌ها موافقت اصولی گرفته‌اند اما عدم خرید هواپیما باعث شده که نتوانند به نتیجه برسند؛ با توجه به اتفاقاتی که اخیراً پیش آمده است و فشارهایی که روی صنعت هوانوردی وجود دارد آوردن هواپیما و استفاده بهینه از آن قطعاً کار بسیار سختی است.

مدیرعامل شرکت وارث به افزایش ناوگان این شرکت به هفت فروند هواپیما در آینده نزدیک اشاره کرد و افزود: این هواپیما برای سال ۹۹۹۱ و ۲۰۰۲ هستند.

این مقام مسئول در شرکت هواپیمایی وارث خاطرنشان کرد: به احتمال بسیار زیاد مجوز نهایی تا آخر تابستان سال جاری گرفته می‌شود و اکنون نیز منتظر هستیم یکسری بازرسی‌هایی از سوی سازمان هواپیمایی کشوری از شرکت انجام بگیرد و اگر تمام موارد مورد تأیید سازمان بود، پروانه بهره‌برداری صادر خواهد شد.

هفته‌نامه حمل‌ونقل

منبع: [تین نیوز](#)