

مدیر مسئول:

محمدامین ایمانجان‌ی

قائم‌مقام مدیرمسئول:

مسعود فروغی

سر‌دبیر:

محمد ذکیم‌زاده

تلفن و فکس:

۰۲۱)۶۲۹۹۴۶۲

کدپستی:

۱۱۳۵۳۳۸۱۶

چاپ:

چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی

نشانی:

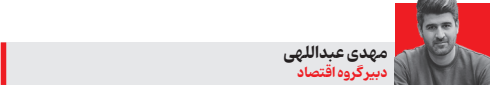
خیابان حافظ،پلین‌تر از جمهوری

رویمروی ساختمان‌بورس

ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم

گزارش تحقیقی «فرهیختگان» از وضعیت تراژیک یک شرکت هواپیمایی

ابعاد جدید افتضاح آسمان



۲۱ خرداد تاریخی است که شرکت سر‌مایه‌گذاری آتیه صبا یکی از هلدینگ‌های زیرمجموعه صندوق بازنشستگی کشوری، فراخوان عمومی با عنوان «دعوت به مشارکت در سر‌مایه‌گذاری در شرکت خدمات هوایی کشور- آسمان» را منتشر می‌کند. در این فراخوان، تأمین و اضافه کردن دست‌کم پنج فروند هواپیمای مسافری (به‌صورت اجاره یا خرید) علاوه بر نوسازی و تعمیر اساسی ناوگان موجود تا پایان سال ۱۴۰۴ و تأمین سر‌مایه در گردش بیش از ۵ همت تا پایان سال ۱۴۰۴ به عنوان دو مورد از مفروضات بررسی پیشنهادها عنوان شده است.

از زمان اعلام فراخوان واگذاری شرکت آسمان، اظهارنظر‌های مختلفی پیرامون این شرکت ابراز شده که مهم‌ترین آن، اظهارنظر جنجالی وزیر رفاه است. میدری می‌گوید: «ما ماهانه ۲۰۰ میلیارد تومان پول بازنشستگان را برای پرداخت حقوق به این شرکت می‌دهیم، شرکتی که به‌ازای هر ۷۰۰ نفر فقط یک هواپیمادارد.»

بررسی‌ها نشان می‌دهد گرچه اظهارنظر وزیر مبنی بر اینکه شرکت آسمان به‌ازای هر ۷۰۰ نفر یک هواپیمادارد درست بوده (آسمان با ۲۵۰۰ پرسنل، در حال حاضر فقط با ۳ فروند هواپیماد در ناوگان هوایی کشور فعالیت دارد)، اما براساس سالنامه آماری سازمان هواپیمایی کشوری، این شرکت تا سال ۱۴۰۲ با داشتن ۲۸ فروند هواپیماد، پس از شرکت‌های ایران‌ایر و هواپیمایی ماهان، سومین شرکت بزرگ هواپیمایی کشور بوده است. طبق اطلاعات صورت مالی شرکت نیز آسمان دارای ۴۵ فروند هواپیماد بوده که بخشی از آنها غیرفعال بوده و ۲۸ فروند از آن نیز به‌دلیل کمبود قطعه یا عدم دریافت مجوز پرواز، زمین گیر شده‌اند. قراردادن این موارد در کنار هم نشان از بحران مدیریتی در شرکت آسمان دارد؛ بحرانی که حالا به دستور وزیر رفاه و با استناد به تکالیف برنامه هفتم توسعه قرار است ساماندهی شود، اما آن‌طور که در این گزارش به آن پرداخته می‌شود، این ترس نیز وجود دارد که با اشتباهات مدیریتی و محاسباتی در فرایند واگذاری مدیریت شرکت، آسمان از چاله به چاه بیفتند.

شرکت آسمان ۴۵ هواپیمادارد!

پس از آنکه رسانه‌ها مدعی شدند شرکت آسمان با داشتن ۲۵۰۰ نفر حقوق‌بگیر، فقط یک فروند هواپیمای فعال دارد، روابط عمومی هواپیمایی آسمان ۵ شهریور ضمن رد این خبر اعلام کرد: «ناوگان فعال هواپیمایی آسمان هم‌اکنون شامل سه فروند هواپیماد (۲ فروند فوکر ۱۰۰ و یک فروند بوئینگ ۷۳۷) است.»

اما نگاهی به‌صورت مالی این شرکت که تا انتهای سال مالی ۱۴۰۲ منتشر شده نیز نشان می‌دهد، تعداد کل هواپیمای شرکت آسمان در پایان سال ۱۴۰۲ شامل ۴۵ فروند بوده که از این تعداد، ۱۷ فروند طی سال ۱۴۰۲ عملیاتی بوده که ۹ فروند از آن فعال بوده است. تعداد ۲ فروند بوئینگ ۷۲۷ به دلیل عمر بالای ناوگان مجوز پرواز ندارد، تعداد ۱۵ فروند هواپیماد به دلیل کمبود قطعات امکان فعالیت پروازی ندارند و ۱۱ فروند از آن غیرفعال بوده که ۶ هواپیمای فوکر ۱۰۰ به عنوان ابزار قطعات استفاده می‌گردد.

۲۸ هواپیمایی که زمین‌گیر شدند

ماجرای هواپیمایی آسمان حالا حالا‌ها قرار نیست تمام‌شود. پس از آنکه انتقادها از مدیریت این شرکت بالا گرفت، احمد میدری، وزیر رفاه هنگام بازگشت از سفر تیریز به دفتر هواپیمایی آسمان رفت و با تعیین ضرب‌الاجل برای مدیران ارشد این شرکت، خواهان واگذاری مدیریت به بخش خصوصی شد. در آن جلسه میدری خطاب به حاضران گفت: «ما ماهانه ۲۰۰ میلیارد تومان پول بازنشستگان را برای پرداخت حقوق به این شرکت می‌دهیم، شرکتی که به‌ازای هر ۷۰۰ نفر یک هواپیمادارد. شرکتی که مانی از خطوط مطرح هوایی در آسیا بوده، امروز حتی نمی‌تواند هزینه‌های جاری خود را تأمین کند. اینکه دولت چندصد میلیون دلار پول تزریق کند تا این شرکت دوباره شروع کند دیگر جواب نمی‌دهد؛ از امروز شخصاً پیگیر واگذاری مدیریت این شرکت به بخش خصوصی کارآمد هستیم.»

این سخنان میدری و جریان اخیر رسانه‌ای پیرامون شرکت آسمان این نگرانی را به وجود آورده که واگذاری مدیریت و مالکیت این شرکت با این وضعیت می‌تواند تبعاتی را متوجه شرکت کند. موضوع از این قرار است که در حالی از ناکارآمدی و زیان‌دهی و زیان‌سازی شرکت آسمان سخن گفته می‌شود که بر اساس بند ۱۴ توضیحات حسابر‌س صورت مالی سال ۱۴۰۲ شرکت آسمان، تعداد ۲۸ فروند از هواپیمای این شرکت به دلیل نقص فنی و کمبود قطعات و عدم تمدید مجوزهای لازم پروازی و سایر موارد امکان زمین گیر شده‌اند. مضافاً طبق گزارش اداره کل تدارکات فنی شرکت، طی سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۲ تعداد ۷ دستگاه موتور هواپیماد ۶۰۳ و ۶ مورد از قطعات هواپیماد جهت تعمیر به شرکت‌های خارجی ارسال گردیده که تا نیمه اول تیرماه سال ۱۴۰۳ (زمن تهیه گزارش صورت مالی سال ۱۴۰۲) به شرکت عودت نگردیده‌اند.

حالا این سؤال مطرح می‌شود که چرا باید هواپیمایی آسمان طی ۷ سال نتواند موتورهایی که برای تعمیر به خارج فرستاده را برگرداند یا اینکه چرا تعداد ۲۸ فروند هواپیمای این شرکت به دلیل کمبود قطعه زمین گیر شده‌اند، در حالی که سایر شرکت‌های حمل و نقل هوایی طی این سال‌ها توانسته‌اند تعمیرات و اورهال خود را انجام داده و حتی برخی شرکت‌ها توانسته‌اند طی همین سال‌های تحریمی، به تعداد هواپیمای‌های فعال خود اضافه کنند. در واقع سؤال این است چرا شرکت آسمان به تافته جدابافته‌ای در صنعت هوایی ایران تبدیل شده و چرا کسی جلوی این سقوط را نگرفت؟ در نهایت سؤال آخر می‌تواند این باشد که چرا باید یک شرکتی که دارای‌های بزرگی داشته و امکان باز کردن ال‌سی در بانک‌های وزارت رفاه برای تعمیر و راه اندازی چند فروند از هواپیمادها را دارد، در بدترین شرایط خود و بدون انجام اصلاحات و احتمالاً با پایین‌ترین قیمت، مدیریت آن واگذار شود.

فروش آسمان فقط با ۸۵۵ میلیارد تومان!

نگاهی به تاریخچه شرکت خدمات هوایی کشور آسمان نشان می‌دهد این شرکت بر اساس لایحه مصوب شورای انقلاب اسلامی در تیرماه ۱۳۵۹ و تصویب‌نامه سال ۱۳۶۰ هیئت وزیران از ادغام چهار شرکت هواپیمایی پارس ایر، ایر تاکسی، ایر‌سویس و راه آسمان تشکیل و فعالیت خود را رسماً از سال ۱۳۶۰ آغاز کرده و در نیمه دوم سال ۱۳۸۱ به صندوق بازنشستگی کشوری واگذار شده است. همچنین طبق صورت مالی این شرکت، درآمد عملیاتی شرکت از ۵۳۰ میلیارد تومان (معادل ۱۷۷ میلیون دلار) در سال ۱۳۹۰ به ۲ هزار و ۵۳۳ میلیارد تومان (معادل ۴۶ میلیون دلار) رسیده است که با لحاظ نرخ نرخ ارز، ارزش واقعی درآمد عملیاتی شرکت سقوط ۷۴ درصدی داشته است.

با وجود درآمد عملیاتی و سود ناچیز شرکت که بخشی از آن به دلیل قیمت گذاری دستوری دولت و نیمه دیگر به دلیل سو مدیریت داخلی شرکت بوده، حالا یکی از ابهامات بسیار مهم درخصوص واگذاری مدیریت شرکت آسمان، ارزش واقعی این شرکت است.

موضوع از این قرار است که طبق بند «ا» ماده ۲۸ قانون برنامه هفتم، «صندوق‌های

بازنشستگی مکلفند کلیه سهام متعلق به خود و شرکت‌های تابعه را که سهم صندوق در آن بیش از ۲۰ درصد ارزش آن از ۳۰۰ برابر سقف نصاب معاملات متوسط (موضوع قانون برگزاری مناقصات) کمتر است، حداکثر ظرف دو سال اول برنامه واگذار نمایند.» با توجه به اینکه سقف نصاب معاملات متوسط قانون برگزاری مناقصات در سال جاری حدود ۲ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان بوده و قانون برنامه نیز می‌گوید صندوق‌ها شرکت‌هایی را می‌توانند واگذار کنند که ارزش آن‌ها تا ۳۰۰ برابر این عدد است، ما به رقم ۸۵۵ میلیارد تومان می‌رسیم. به عبارتی، طبق قانون برنامه هفتم صندوق‌ها اجازه دارند شرکت‌هایی که ارزش آن‌ها زیر ۸۵۵ میلیارد تومان در سال جاری بوده و واگذار کنند. در اینجا این سؤال پیش می‌آید که آیا ارزش نهایی شرکت هواپیمایی آسمان نیز زیر ۸۵۵ میلیارد تومان است که در فرایند واگذاری (حتی مدیریت شرکت) قرار گرفته یا وزارت رفاه این شرکت را خارج از تکالیف و مجوزهای برنامه هفتم می‌خواهد واگذار کند.

یک کارشناس که نخواست نامش فاش شود به «فرهیختگان» گفت اگر ارزش هواپیمایی آسمان زیر عدد ۸۵۵ میلیارد تومان باشد این یک فاجعه است، چراکه اولاً شرکت آسمان دارای با ارزشی همچون برند بزرگ هواپیمایی کشور را دارد، ثانیاً این شرکت دارای‌های ارزنده‌منشی همچون بزرگ‌ترین آشنیانه تعمیراتی ایران را دارد که بی‌رقیب است. مورد سوم اینکه، این شرکت هتل و تعداد زیادی زمین در شهرهای مختلف دارد که شاید فقط ارزش زمین‌ها از عدد ۸۵۵ میلیارد تومان بیشتر باشد. مورد چهارم نیز اینکه شرکت آسمان در حال حاضر از ۴۵ فروند هواپیمایی که دارد، حداقل ۱۷ تا ۲۰ فروند هواپیماد عملیاتی بوده با انجام تعمیرات و اورهال، قابلیت بازگشت به سیستم حمل و نقل هوایی کشور را دارد.

لازم به ذکر است طبق اطلاعات صورت مالی سال ۱۴۰۲، هواپیمایی آسمان دارای‌های زیادی دارد که فقط در بخش اموال غیر منقول، ۸ فقره وساختمان در شهر قشم و دو فقره زمین در شهرهای رشت و رباط‌ریم دارد که به نام شرکت منتقل نشده‌اند.

۵ همت بیاورید مدیریت آسمان را بگیرید

در فراخوانی که ۲۱ خردادماه اسسال شرکت آتیه صبا با عنوان «دعوت به مشارکت در سر‌مایه‌گذاری در شرکت خدمات هوایی آسمان» منتشر کرده، آمده است: «شرکت برنده علاوه بر نوسازی و تعمیر اساسی ناوگان موجود (حداقل ۸ فروند در سال ۱۴۰۴)، موظف به تأمین و اضافه کردن دست‌کم ۵ فروند هواپیمای مسافری (به صورت اجاره یا خرید) و تأمین سر‌مایه در گردش بیش از ۵ همت به تدریج تا پایان سال ۱۴۰۴ است.»

طبق این اطلاعیه، برای احراز صلاحیت توان مالی، متقاضیان به کسب ۴۰ امتیاز نیاز دارند که با ارائه اسناد مثبته یا یکی از شروط داشته باشند: ۱ معادل ۶ همت دارایی ثبت‌شده، ۲- گردش مالی ۵ همتی در یکی از ۱۰ سال گذشته، ۳- پرداخت ۵۶ میلیارد تومان مالیات در یکی از ۱۰ سال گذشته، ۴- پرداخت ۴۰ میلیارد تومان حق بیمه تأمین اجتماعی در یکی از ۱۰ سال گذشته همچنین در این فراخوان برای احراز توان تجربی نیز ۳۰ امتیاز در نظر گرفته شده و سر‌مایه گذار باید سابقه بهر مدیری در طی ۵ سال پروازی، با دارای قراردادهای مذکور یا توضیق نامه‌های مرتبط با صنعت هوانوردی را داشته باشد.

آن‌طور که در ادامه بحث می‌شود، برخی از متقاضیان شرکت آسمان در حالی فاقد هیچ‌کدام از این شروط هستند که حتی پیشنهاد خرید مالکیت آسمان را نیز داده‌اند.

۵ نفر به جای سازمان خصوصی‌سازی؟

خصوصی‌سازی در ایران هم تجارب موثقی داشته و هم تجارب ناموفق. گرچه محیط اقتصاد کلان و بی‌ثباتی ناشی از مدیریت دولتی و تحریم‌ها در شکست و موفقیت شرکت‌ها مؤثر نبوده، اما شرکت‌هایی هم بوده‌اند که به دلیل عدم اهلیت‌سنجی درست و واگذاری شرکت‌ها به افراد فاقد تخصص، به خاک سیاه نشسته‌اند.

حالا طی این دو دهه سازمان خصوصی‌سازی در قوانین، مقررات، ارزیابی و ملاحظات فنی و اقتصادی به تجارب و تخصص‌هایی دست یافته و ثانیاً به دلیل اینکه واحد مستقلی در زیر مجموعه وزارت اقتصاد بوده، در یک اتاق شیشه‌ای قرار دارد که هرگونه واگذاری و خصوصی‌سازی شرکت‌ها از سوی این نهاد قابل ردیابی، رؤیت و با شفافیت بالا خواهد بود. با این حال، قانون برنامه هفتم توسعه در بند «الف» ماده ۵ خود و ذیل عنوان «مرمی‌سازی اقتصاد» این اجازه را به مؤسسات و نهادهای عمومی غیر دولتی (صندوق‌های بازنشستگی و...) و دستگاه‌های اجرایی داده که در غیاب ساز مان خصوصی‌سازی، شرکت‌ها اعم از شرکت‌های تولیدی، خدماتی و بازرگانی خود را واگذار کنند. همچنین تصریح کرده که اگر تعللی از سوی دستگاه‌ها در واگذاری شرکت‌ها صورت گرفت، سازمان خصوصی می‌تواند رأساً نسبت به واگذاری واحدهای مشمول اقدام نماید.

علاوه بر ابهامات ماده پنجم، ماده ۲۸ قانون برنامه هفتم و آیین‌نامه اجرایی بند «ا» آن نیز در خصوص نوع و نحوه و شرایط واگذاری شرکت‌های زیرمجموعه صندوق بازنشستگی کشوری دارای ابهاماتی قابل توجه است.

براساس شنیده‌های «فرهیختگان»، در داخل هلدینگ آتیه صبا که شرکت هواپیمایی آسمان نیز زیرمجموعه آن است، یک شورای داخلی با عنوان «شورای عالی» تشکیل شده که هدف آن تصمیم‌گیری درخصوص واگذاری شرکت‌هاست. اعضای این شورا ۵ نفر شامل این اسامی است: ۱- سیدعلی بحرینی مقدم، رئیس شورا و عضو هیئت‌مدیره صندوق بازنشستگی کشوری، ۲- سیدعلیرضا عظیمی‌پور، عضو شورا و مدیرعامل و نایب‌رئیس هیئت‌مدیره شرکت سر‌مایه‌گذاری آتیه صبا، ۳- سیدنویدهاشمی، عضو شورا و معاون امور اقتصادی و عضو هیئت‌مدیره شرکت سر‌مایه‌گذاری آتیه صبا، ۴- علو قریوداغلی، عضو شورا و سر‌دبیر روزنامه منطقه و مزایده و ۵- محسن باقری چناری، دبیر شورا و نماینده تام‌الاختیار مدیرعامل شرکت سر‌مایه‌گذاری آتیه صبا در امور واگذاری.

حال این سؤال مطرح است که آیا تشکیل یک شورای داخلی و نشان‌دن آن به جای سازمان خصوصی‌سازی می‌تواند مانع اشتباهات مهلک در روند خصوصی‌سازی یا حتی واگذاری مدیریت شرکت‌های صندوق‌های بازنشستگی و نهادهای عمومی شود؟ در اینجا هدف از طرح این موضوع فقط نقد واگذاری مدیریت یا مالکیت شرکت آسمان نیست، بلکه موضوع، نقد فرایندی است که طی آن قرار است صدها شرکت در زیر مجموعه صندوق‌های بازنشستگی واگذار شوند. سؤال این است که در فقدان سازمان تخصصی واگذاری شرکت‌ها و در فقدان فرایند شفافی همچون قیمت‌گذاری و واگذاری در بورس، چه کسی تضمین می‌کند که اتفاقات تلخی در قالب تعارض منافع و درهای چرخان رخ ندهد؟

خطر تکرار هفت‌تپه‌های جدید

اخیراً احمد میدری، وزیر کار در پاسخ به سؤال خبرنگاری فارس با تأکید بر اینکه هواپیمایی آسمان باید تعیین تکلیف شود، گفت: «روزانه حداقل شش ساعت، گروهی از اعضای هیئت‌مدیره صندوق بازنشستگی کشوری به همراه هشت تن از اساتید دانشگاه مشغول بررسی سند واگذاری هواپیمایی آسمان به بخش

خصوصی هستند.»

این سخنان احمد میدری در ظاهر یک موضوع بسیار معمولی و عادی به نظر می‌رسد اما وقتی این اظهارات را در کنار راه‌اندازی یک شورای داخلی در درون آتیه صبا می‌گذاریم، از یک فرایند بسیار خطرناک سخن می‌گویید که به دستورکار ماده ۲۸ قانون برنامه هفتم در حال راه‌اندازی یک «بلبشو» در فرایند واگذاری شرکت‌های زیر مجموعه صندوق‌های بازنشستگی و تحت اداره وزارت رفاه است که خود می‌تواند منجر به هفت‌تپه‌های جدیدی‌شود. موضوع از این قرار است که در ماده ۲۸ قانون برنامه هفتم و همچنین آیین‌نامه اجرایی ماده «ت» مصوب هیئت‌وزیران، در فرایند واگذاری شرکت‌های زیرمجموعه صندوق‌های بازنشستگی نه تنها سخنی از نوع واگذاری (اعم از واگذاری در بورس یا فرابورس، مذاکره‌ای و مزایده) نشده و بدتر از آن، به نهادهای مسئول واگذاری نیز اشاره‌ای نداشته که حتی در این فرایند شورا‌های عالی که در هلدینگ‌های صندوق‌های بازنشستگی و از جمله صندوق بازنشستگی کشوری برای واگذاری شرکت‌ها تشکیل می‌شود، خبری از نماینده سازمان خصوصی‌سازی، دیوان محاسبات، نهادهای نظارتی، سازمان بازرسی و دیگر نهادهای تخصصی نیست.

۵ مشتری و چند ابهام

اولین مشتری هواپیمایی آسمان، شرکت هواپیمایی کارون است. این شرکت هواپیمایی از قدیمی‌ترین شرکت‌های هواپیمایی کشور بوده که در فرایند تاریخی خود به دلیل تغییرات مدیریتی و مالی و سر‌مایه‌گذاری، در سال‌های مختلف از خدمات هوایی به شرکت حمل و نقل هوایی و سپس شرکت هواپیمایی نفت و سمرانجام در سال ۱۳۹۵ به شرکت هواپیمایی کارون تغییر نام داد و در سال ۱۳۹۸ به بخش خصوصی واگذار شد. دومین مشتری هواپیمایی آسمان، شرکت هماس‌ت. نام این شرکت با نام شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران یا همان هما (ایران ایر) شباهت‌هایی دارد اما این دو هیچ ربطی به همدیگر نداشته و گروه هما که در حال حاضر مشتری شرکت آسمان شده، یک شرکت هندلینگ در حوزه هوانوردی کشور محسوب شده و خدمات آن شامل انبارداری و توزین، هندلینگ، چک و بررسی بار با دستگاه ایکس‌ری و سگ‌های مودایب و همچنین بسته‌بندی کالا در حوزه هوانوردی است.

سومین مشتری، شرکت خدمات حفاری کتکن عسلویه جنوب است. مورد جالب توجه اینکه، تاریخ ثبت این شرکت گرچه سال ۱۳۸۱ ذکر شده است، اما براساس اطلاعات ارائه‌شده در سامانه اطلاعات آنلاین، این شرکت به موجب تبصره ۴ ماده ۱۸۶ قانون مالیات‌های مستقیم و ابلاغ الکترونیکی سازمان امور مالیاتی کشور غیرفعال (بدون فعالیت) است. طبق اطلاعات ارائه‌شده در سامانه اطلاعات آنلاین این شرکت از سوم شهریور ۱۳۹۷ تاکنون غیرفعال شده است. اگر این داده‌ها صحت داشته باشند، شرکت مذکور به دلیل اینکه هیچ فعالیتی در موضوع اسانسانه نداشته، طی ۷ سال اخیر غیرفعال و تعطیل بوده است. فارغ از اینکه شرکت حفاری هیچ قرابتی با هواپیمایی ندارد، این شرکت غیرفعال حتی پیشنهاد خرید ۱۰۰ درصدی سهام هواپیمایی آسمان را نیز در نامه خود به شرکت آتیه صبا ارائه کرده است.

اما این‌ها پایان ماجرا نیست. جالب‌تر از همه، فردی است که با دست‌خط بسیار زیبا و برگه بدون مهر و سربرگ خطاب به مدیرعامل شرکت آتیه صبا نوشته وی آمادگی دارد پس از بررسی مفاد قراردادی مابین و مذاکرات سازنده، یک کنسرسیوم تشکیل دهد و می‌گوید بعداً اسم حقوقی شرکت را هم اعلام خواهد کرد. ایشان سیدسیامک هاشمی است که حتی وعده خرید شرکت آسمان را هم در این نامه به آتیه صبا می‌دهد. طبق شنیده‌ها، پنجمین مشتری نیز مربوط به زیرمجموعه یکی از نهادهای فرا دولتی (شرکت‌سام) است که در حوزه هوانوردی فعالیت دارد. می‌کنته قابل تأمل که باید در اینجا اضافه کرد این اسامی که با شش‌رقی به شرکت آتیه صبا در فراخوان خود اعلام کرده، بعد است اغلب این اشخاص و شرکت‌ها صلاحیت فنی و منابع کافی برای به دست گرفتن مدیریت شرکت آسمان را داشته باشند، مگر اینکه آتیه صبا بخواهد در فقدان مشتری قدرتمند، با شرایط حداقلی، مدیریت شرکت آسمان را به یکی از این متقاضیان واگذار کند. در آن صورت، می‌توان گفت بی‌تردید آینده شرکت، مصداق از «چاله به چاه افتادن» خواهد بود.

بروید کنار، مشتری جدید آمده!

۲۱ خرداد ماه نوبت نخست فراخوان واگذاری مدیریت هواپیمایی آسمان منتشر می‌شود اما به گفته عظیمی‌پور مدیرعامل شرکت سر‌مایه‌گذاری آتیه صبا، به دلیل مواجهه با جنگ تحمیلی ۱۲ روزه و زمین‌سپهری‌نستی علیه کشورمان، از شنبه هفتم تیر ماه مجدداً برای ۲ هفته این آگهی تمدید شده است. به عبارتی، زمان قانونی این آگهی در روز شنبه ۲۱ تیرماه به پایان رسیده است. اتمام زمان قانونی فراخوان در اواخر تیرماه در حالی است که در کنار ۵ شرکت با شخصی که با طی کردن فرایندهای قانونی آمادگی خود را برای به دست گرفتن مدیریت شرکت هواپیمایی آسمان اعلام کرده‌اند، حدود دو هفته پیش رسانه‌ها و برخی از فعالان مجازی از حضور مدیر یک شرکت هواپیمایی در جلسه وزیر رفاه جلسه برگزار شده در هواپیمایی آسمان، خبر دادند که ظاهراً قرار است این شرکت نیز به متقاضیان شرکت آسمان اضافه شود. براساس ادعای این رسانه‌ها، این فرد، مالک شرکت هواپیمایی اطلس ایر است. یکی از فعالان مجازی در شبکه اجتماعی ایکس خطاب به احمد میدری، وزیر رفاه نوشته است: «چرا بلافاصله پس از سفر با پرواز اختصاصی هواپیمایی اطلس، رجعی مدیر ارشد این شرکت در جلسه داخلی مربوط به واگذاری آسمان حضور پیدا می‌کند؟» «فرهیختگان» مستقلاً نمی‌تواند صحت و سقم این ادعا را تأیید کند، با این حال این پرسش وجود دارد. فارغ از اینکه شرکت اطلس ایر اهلیت لازم را دارد یا خیر (ممکن است داشته باشد)، چرا

باید یک شرکت پس از اتمام موعد قانونی فراخوان‌ها، در جلسه وزیر حضور پیدا کند. به عبارتی دیگر، اگر ۵ شرکت مذکور صلاحیت کافی برای تصاحب مدیریت هواپیمایی آسمان را ندارند، چرا اهل‌دینگ آتیه صبا فراخوان دیگری برای حضور متقاضیان جدید منتشر نکرده و نام مدیر اطلس ایر بدون طی شدن فرایندهای قانونی به عنوان متقاضی مطرح می‌شود.

انتقاد از گذشته با طعم پرداخت حقوق‌های نجومی!

پرواضح است به احتمال قوی هدف وزیر رفاه از این اقدامات ساماندهی شرکت آسمان، کاهش وابستگی در آمدی این شرکت به وزارت رفاه و جلوگیری از ورشکستگی احتمالی آن است. همچنین نقد به موضوعاتی همچون نیروی مازاد در شرکت نیز همچون دیگر شرکت‌های نهادهای عمومی و حاکمیتی و دولتی وارد بوده و اغلب شرکت‌های غیر خصوصی، با فشار افراد ذی‌نفوذ و صاحب قدرت، همواره با هزینه‌های سربار سنگینی روبرو هستند و این موضوع در زیان‌دهی و عدم بهره‌وری این شرکت‌ها موثر است. به عبارتی، اینکه تعداد هواپیمای شرکت آسمان از ۴۵ فروند حالا به ۲ یا ۴ فروند هواپیمای فعال رسیده، خود به‌خوبی گویای ناکارآمدی و سوءمدیریت بی حد و حصری در این شرکت است، با این حال، طی روزهای گذشته رسانه‌ها از یک فیش حقوقی با حقوق ماهانه ۲۰۰ میلیون تومانی مدیرعامل این شرکت رونمایی کردند که مربوط به ماه اسفند ۱۴۰۳ بوده و این سؤال را مطرح می‌کند که مدیران وزارت رفاه که منتقد وضعیت شرکت آسمان در گذشته بوده‌اند، آیا منتقد حقوق نجومی مدیرعامل این شرکت در دوره خودشان نیز هستند یا خیر؟

پیشنهادهایی به وزیر رفاه و نمایندگان مجلس

آن‌طور که گفته شد، در حالی از ناکارآمدی و عملیات نزدیک به ورشکستگی در شرکت آسمان گفته می‌شود که این شرکت از ۴۵ فروند هواپیمایی که داشته، تعداد ۲۸ فروندش به دلیل نقص فنی و کمبود قطعات و عدم تمدید مجوزهای لازم پروازی و سایر موارد امکان زمین گیر شده‌اند. طبق شنیده‌های خبرنگار «فرهیختگان»، امکان تعمیر و راه‌اندازی مجدد برخی از هواپیمای غیرفعال شرکت آسمان وجود دارد و ظاهراً هیئت‌مدیره فعلی نیز در خواست تخصیص منابعی برای تعمیر و راه‌اندازی حداقل ۶ فروند از هواپیمای دارای کمبود قطعه یا نیاز به تعمیر را از صندوق بازنشستگی کشوری داشته که تاکنون با این موضوع موافقت نشده است.

اهمیت این موضوع چیست؟ یک کارشناس و از مدیران سابق شرکت آسمان به «فرهیختگان» می‌گوید چه مدیریت و چه مالکیت این شرکت بخواهد واگذار شود، واگذاری آن در این شرایط زیان‌رین قابل جبرانی به اموال بازنشستگان صندوق بازنشستگی کشوری وارد می‌گند؛ چراکه این شرکت طی هفته‌های اخیر هدف تبلیغات منفی بوده و به تعبیر عامیانه «از زمین و زمان توسری خورده است.» این موضوع در ارزش‌گذاری شرکت تأثیر بسزایی خواهد داشت. وی می‌گوید: «منی‌خواهم بگویم این تحقیر حتی شرکت آسمان عامدانه بوده تا ارزش آن پایین بیاید، اما عقل حکم می‌کند هر فردی حتی یک خودرو یا دوچرخه را هم که می‌خواهد بفروشد، یک دستی روی سر آن می‌کشد تا ایرادهای حداقلی منجر به افت شدید قیمتی آن کالا نشود. در موضوع شرکت آسمان نیز واگذاری شرکت بدون بازگرداندن چند فروند هواپیمایی که هر کدام از آنها تنها یک یا چند قطعه هستند، مصداق مفت‌فروشی است.» وی همچنین می‌گوید: «این موضوعات می‌تواند در آینده دستاویزی برای توجیه ورشکستگی شرکت باشد.»

برخلاف عجله وزارت رفاه در واگذاری مدیریت یا مالکیت شرکت آسمان در این شرایط، در هفته‌های گذشته وزیر اقتصاد مقرر کرد واگذاری سهام شرکت سایپا تا اول اسفند ۱۴۰۴ به تعویق بیفتد تا فرصت کافی برای اصلاحات و آماده‌سازی شرکت فراهم شود.

اخیرا این‌ها‌زی محمدپور، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس با تأکید بر ضرورت اصلاح مدیریت آسمان می‌گوید: «با زبانی که شرکت آسمان دارد، با اصل واگذاری آن به بخش خصوصی موافقم، اما اهلیت‌سنجی پیش‌شرط اساسی است. تجربه‌های ناموفق از جمله هفت‌تپه نشان داد وقتی اهلیت ناییده گرفته شود، شرکت‌ها به کانون بحران تبدیل می‌شوند. بنابراین، واگذاری آسمان باید با رعایت دقیق قوانین، نظارت‌های سخت‌گیرانه و بررسی صلاحیت متقاضیان انجام شود.» وی پیشنهاد داده: «برای پرهیز از تکرار فاجع گذشته، کمیته‌ای ویژه مشکل از وزارت رفاه، کمسیون عمران مجلس، دیوان محاسبات، سازمان بازرسی کل کشور و دیگر نهادهای نظارتی تشکیل شود تا تمامی صورت‌های مالی و بدهی‌های آسمان به‌روز و شفاف ارائه شود و واگذاری در فضایی آرام و ضابطه‌مند پیش برود.» اما در کنار پیشنهاد اصلاح قبل از واگذاری به‌وزیر رفاه، ضروری است نمایندگان مجلس نیز برای جلوگیری از اتفاقات تلخ در حوزه شرکت‌های صندوق‌های بازنشستگی، خلأهای قانونی و حقوقی ماده ۵۸ و ۲۸ قانون برنامه هفتم را به صورتی اصلاح کنند که:

۱. اولاً نوع واگذاری (اعم از واگذاری در بورس یا فرابورس، مذاکره‌ای و مزایده) شفاف شود.

۲. ثانیاً اگر قرار است شورایی برای واگذاری شرکت‌ها تاسیس شود، اعضای این شورا صرفاً از مدیران داخلی شرکت‌ها و ذینفعان فعلی نباشند تا موقعیت‌های تعارض منافع و درهای گردان برای افرادی خلق شود. برای رفع این مورد، باید در کنار مدیران هلدینگ‌ها و شرکت قابل واگذاری، حضور نمایندگان از سازمان خصوصی، س‌سازمان بازرسی کل کشور، دیوان محاسبات، فردی به نمایندگی از کمیسیون اقتصادی مجلس و نماینده‌ای از نهادهای نظارتی الزامی شود تا فرایندهای اولیه واگذاری، اهلیت‌سنجی متقاضیان و قیمت‌گذاری شرکت‌ها با شفافیت بالا انجام‌شود.

