فارغ التحصیلان رشته خلبانی با وجود هزینه های چند صد میلیونی نمی توانند جذب بازار کار شوند؛ ظاهرا پول، همه ماجرا نیست

پرواز را به «خاطره» بسپار

محمدحسین خودکار

جامعه

تلاش‌های بی‌نتیجه، هزینه‌های بی‌فایده و آرزوهای بربادرفته. این وضعیت زندگی امروز خیلی از جوانانی است که از کودکی خواب پرواز را می‌دیدند، اما وقتی بزرگ شدند و برای تحقق رؤیایشان پا به مدارس خلبانی گذاشتند، فهمیدند که خلبان شدن به این سادگی‌ها نیست. یا باید جیب پرپول داشته باشند تا از پس هزینه‌های چند صد میلیونی تحصیل در رشته خلبانی بربیایند، یا باید از آرزوی خود دست بکشند. اگر هم پول کلاس‌های خلبانی را داشته باشند، تازه بعد از چند سال سختی کشیدن، به خیل خلبان‌های بیکار می‌پیوندند؛ یعنی می‌روند جزو آن دسته که سال‌هاست مدرك خلبانی‌شان را در دست دارند و پاشنه در شرکت‌های هواپیمایی را از جا درآورده‌اند تا بتوانند برای خود، کاری دست و پا کنند.

آخرین باری که کسی از تعداد خلبان‌های بیکار در ایران آمار داد، مهرداد بائوج لاهوتی بود که سه سال پیش به عنوان عضو کمیسیون عمران مجلس گفت، حدود ۱۵۰۰ خلبان در کشور بیکار هستند. او البته آن روزها ابراز امیدواری کرد که با توسعه ناوگان هوایی بتوان برای این افراد اشتغالزایی کرد.

از سویی دیگر، براساس آمارهای سازمان هواپیمایی کشوری، تعداد پروازهای شرکت‌های هواپیمایی ایرانی از سال ۹۳ تا سال ۹۶، از حدود ۲۰۱ هزار پرواز به حدود ۲۵۴ هزار پرواز افزایش یافته است. یعنی در این بازه سه‌ساله، تعداد پروازهای خطوط هوایی داخلی تقریبا ۵۳ هزار عدد بیشتر شده است، اما آیا این مقدار افزایش، توانسته برای همه خلبان‌های بیکار کشور شغل ایجاد کند؟ پاسخ رضا جعفرزاده، سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری به این سؤال منفی است. او به ما می‌گوید، هنوز ناوگان هوایی کشور آنقدر توسعه پیدا نکرده است که بتواند همه خلبان‌های بیکار را سر کار بگذارد.

کارشناسان حوزه هوانوردی اما معتقدند دلیل اصلی آمار بالای فارغ‌التحصیلان بیکار رشته خلبانی، این است که در سال‌های اخیر هیچ تناسبی بین تعداد افرادی که در آموزشگاه‌های خلبانی آموزش دیده‌اند با نیاز فعلی صنعت هوانوردی کشور وجود نداشته است.

البته مسعود نوری‌نژاد، مدرس خلبانی در گفت‌وگو با جام‌جم تاکید می‌کند که بیکاری تحصیلکردگان در رشته‌های تحصیلی مختلف موضوع جدیدی نیست، اما در این میان خلبانی شرایط ویژه‌ای دارد، چراکه تحصیل در این رشته بسیار گران‌تر از رشته‌های دیگر است و به گفته او، اکنون گذراندن یك دوره سه ساله خلبانی، حدود ۲۸۰ میلیون تومان پای یك دانشجو آب می‌خورد.

تجارت با رؤیای پرواز

به هم خوردن تناسب بین تعداد خلبان‌های آموزش‌دیده و نیاز صنعت هوانوردی به خلبان‌های جدید، که از آن به عنوان عامل اصلی بیکاری فارغ‌التحصیلان رشته خلبانی یاد می‌شود، خود به این علت اتفاق افتاده است که در سال‌های اخیر، آموزشگاه‌های خصوصی خلبانی، بدون توجه به بازار کار این رشته، دانشجو جذب کرده و با دریافت هزینه‌های گزاف، تعداد زیادی خلبان جدید پرورش داده‌اند.

نوری‌نژاد از این وضعیت به عنوان آشفته‌بازار شغل خلبانی یاد می‌کند و تاکید دارد مقصر اصلی این آشفته‌بازار سازمان هواپیمایی کشوری است که نتوانسته برای آموزش خلبان‌های تازه و جذب آنها به بازار کار به‌درستی برنامه‌ریزی کند. او البته این را هم می‌گوید که وقتی فعالان بخش خصوصی می‌توانند با گسترش آموزش خلبانی، پول‌های کلانی به جیب بزنند، چه توجیهی دارد که مسؤولان سازمان هواپیمایی این آموزش‌ها را محدودتر کنند و کاسبی آموزشگاه‌ها را به‌هم بزنند.

این کارشناس حوزه هوانوردی معتقد است که شکل‌گیری انحصار در تربیت خلبان‌های جدید باعث شده است که آموزش خلبانی به نوعی کاسبی برای بعضی مؤسسات تبدیل شود. او می‌گوید چون آموزش خلبانی در اختیار چند آموزشگاه معدود بخش خصوصی قرار گرفته و هیچ نظارتی هم روی قیمت شهریه کلاس‌ها و پروازهای آموزشی آنها وجود ندارد، آنها هرچقدر که دوست داشته باشند، دانشجو جذب می‌کنند و هر مقداری هم که بخواهند، از دانشجویان خود پول می‌گیرند.

این در حالی است که به گفته نوری‌نژاد تا اواخر دهه ۸۰ در کنار بخش خصوصی، مرکز دولتی آموزش فنون هوایی وابسته به شرکت فرودگاه‌های کشور نیز به تربیت خلبان می‌پرداخت. اما بعد از این که شرکت فرودگاه‌های کشور از سازمان هواپیمایی کشوری جدا شد، این شرکت تصمیم گرفت که به دلیل هزینه‌بر بودن، ارائه آموزش‌های خلبانی را در مرکز آموزش فنون هوایی تعطیل کند.

مهاجرت با انگیزه‌های دلاری

بیکاری افرادی که چند سال از وقت و ده‌ها میلیون تومان از سرمایه خود را صرف دریافت گواهینامه‌های خلبانی کرده‌اند، تنها یك روی سکه اوضاع به‌هم‌ریخته شغل خلبانی در سال‌های اخیر است و روی دیگر این سکه، مهاجرت خلبان‌های خبره و باسابقه ایرانی را به خطوط هوایی کشورهای خارجی نشان می‌دهد.

محمدتقی امیرسام، کارشناس حوزه هوانوردی در این باره به جام‌جم توضیح می‌دهد که مهاجرت خلبان‌ها، موضوع تازه‌ای نیست و در سال‌های قبل هم وجود داشته، اما امسال با بالا رفتن بی‌سابقه نرخ ارز و در نتیجه ایجاد اختلاف شدید بین دستمزدهای پرداختی خطوط هوایی داخلی و خارجی به خلبان‌های حرفه‌ای، انگیزه خلبان‌های ایرانی برای مهاجرت به کشورهای خارجی و کار کردن در خطوط هوایی آنها دوچندان شده است.

او درباره این تفاوت دستمزد مثال می‌زند: اکنون یك کاپیتان هواپیمای AIR BUS A320 یا ATR 72 اگر در شرکت‌هایی مانند Air Asia یا Turkish Airlines یا خطوط هوایی کشورهای جنوب شرق آسیا کار کند، ماهانه بین ده تا ۱۴ هزار دلار حقوق می‌گیرد، اما شرکت‌های هواپیمایی ایرانی، حداکثر به آن کاپیتان ۲۰ میلیون تومان در ماه حقوق می‌دهند.

سقوط هوانوردی به چاله پارتی‌بازی

خلبان‌هایی که تازه از آموزشگاه‌های خلبانی فارغ‌التحصیل شده‌اند، در حالی جایگزین خلبان‌های باسابقه خطوط هوایی داخلی می‌شوند که از نظر کارشناسان این حوزه، برخی از آنها مهارت لازم را برای هدایت یك هواپیمای مسافربری در آموزشگاه‌های خلبانی کسب نمی‌کنند. البته هرکسی تازه وارد صنعت هوانوردی می‌شود، باید در آزمون‌های سازمان هواپیمایی کشوری شرکت کند تا گواهینامه او از سوی این سازمان صادر شود، اما کارشناسان هوانوردی معتقدند به دلیل خلاهای موجود در آزمون‌های سازمان هواپیمایی، حتی برخی از افرادی که در این آزمون‌ها پذیرفته می‌شوند نیز شایستگی ورود به صنعت هوانوردی کشور را ندارند.

این در حالی است که تراکم بالای متقاضیان ورود به این صنعت، زمینه را برای شکل‌گیری رویه‌های نادرست در استخدام فارغ‌التحصیلان رشته خلبانی در برخی شرکت‌های هواپیمایی خصوصی فراهم کرده است.

امیرسام در این باره توضیح می‌دهد: «به صراحت می‌گویم پارتی‌بازی در جذب خلبان‌های تازه‌کار به خطوط هوایی خصوصی ما بیداد می‌کند. این موضوع باعث می‌شود خیلی وقت‌ها سکان یك هواپیما به جای این که دست یك خلبان مجرب قرار گیرد، دست کسی بیفتد که مهارتش پایین، اما سفارش شده است.»

البته باید توجه داشت وقتی فردی که به‌تازگی گواهینامه خلبانی را گرفته، در یك شرکت هواپیمایی استخدام می‌شود، در ابتدا کمك‌خلبان خواهد بود و تا چند سال باید در کنار خلبان‌های باتجربه آن شرکت آموزش ببیند. اما به گفته امیرسام، در این شرایط نیز کیفیت آموزش‌های خطوط هوایی مختلف باهم متفاوت است و زمانی که یك شرکت هواپیمایی، داشتن رابطه را بر داشتن مهارت برای استخدام یك خلبان ترجیح می‌دهد، نمی‌توان از آن شرکت توقع داشت خلبان‌های زبده‌ای را به جامعه هوانوردی کشور تحویل دهد.

مسؤولیت کار آموزشگاه‌ها با ما نیست

رضا جعفرزاده، سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری نیز مانند کارشناسان حوزه هوانوردی معتقد است تعداد خلبان‌هایی که در آموزشگاه‌های خصوصی خلبانی درس خوانده‌اند، بیشتر از نیاز امروز نیاز ناوگان هوایی کشور است و به همین علت بسیاری از فارغ‌التحصیلان رشته خلبانی بیکار مانده‌اند. اما او این موضوع را طبیعی می‌داند و می‌گوید: کدام رشته تحصیلی را می‌شناسید که تعداد تحصیلکردگان آن، با تعداد افرادی که در آن رشته مشغول به کار شده‌اند، متناسب باشد؟

جعفرزاده همچنین تاکید می‌کند چون هیچ‌کدام از افرادی که در آموزشگاه‌های خصوصی خلبانی تحصیل و شهریه‌های بالای این آموزشگاه‌ها را نیز پرداخت کرده، مجبور به این کار نبوده‌اند و از طرفی چون در هیچ‌کدام از مدارس خلبانی به کسی تضمین شغلی داده نمی‌شود، بنابراین بیکار ماندن خلبان‌های آموزش‌دیده ظلمی در حق این افراد نیست.

به گفته سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری، وقتی آموزشگاه‌های خلبانی به کسی تضمین شغلی نمی‌دهند و افراد نیز برای ورود به این آموزشگاه‌ها آزاد هستند و از سوی دیگر، همه آموزشگاه‌ها در بخش خصوصی فعالیت می‌کنند، توجیهی ندارد که سازمان هواپیمایی جلوی گسترش آموزش خلبانی را بگیرد و آموزشگاه‌ها را موظف کند چون فرصت شغلی برای خلبان‌های جدید در صنعت هوانوردی کشور بسیار محدود است، آنها حق ندارند که از یك تعدادی بیشتر، خلبان تازه‌کار پرورش دهند.

جعفرزاده درباره علت بالا بودن نرخ شهریه مدارس خلبانی توضیح می‌دهد: شهریه آموزشگاه‌ها براساس محاسبات مختلفی از جمله بررسی هزینه‌های خرید، تعمیر و نگهداری هواپیماهای آموزشی، سوخت مصرفی این هواپیماها، دستگاه‌های شبیه‌ساز پرواز و دستمزد استادان خلبانی، تعیین می‌شود. بر این اساس تا وقتی که همه این هزینه‌ها را در نظر نگیریم، نمی‌توانیم بگوییم شهریه مدارس خلبانی مبلغ گزافی است یا این مدارس متناسب با هزینه‌هایشان شهریه می‌گیرند.

سراتو بده خلبان شو!

«ما ۹۰ نفر بودیم که باهم از یك آموزشگاه خلبانی فارغ‌التحصیل شدیم، اما از بین ما، فقط پنج نفر توانستند در خطوط هوایی استخدام شوند.»

این جملات حسین، خلبان جوانی است که سال ۹۲ دوره خلبانی‌اش را به پایان رساند و بلافاصله گواهینامه‌اش را نیز از سازمان هواپیمایی گرفت. او البته بعد از چند سال جذب یکی از شرکت‌های خصوصی معروف شد، اما می‌گوید خلبان‌های بیکار بسیاری را از بین همدوره‌ای‌هایش می‌شناسد. افرادی که به گفته او، لذت پرواز را با هواپیمای آموزشی تجربه کرده‌اند، اما امروز نمی‌توانند حتی رنگ کابین هواپیمای مسافربری را هم از نزدیك ببینند.

«برای کسی که عشق پرواز است، اما به خاطر شهریه‌های بالای آموزش خلبانی، هیچ‌گاه نمی‌تواند در آموزشگاه‌ها ثبت‌نام کند یا اگر هم ثبت‌نام کند، به دلیل فرصت‌های شغلی محدود، هیچ‌وقت نمی‌تواند وارد شرکت‌های هواپیمایی شود، فقط همین باقی می‌ماند که با شبیه‌سازهای کامپیوتری پرواز را تجربه کند. به نظرم، این اتفاق اوج افسردگی یك جوان علاقه‌مند به خلبانی است.»

حسین در ادامه تجربه‌های خودش برای استخدام شدن در بعضی از خطوط هوایی خصوصی را نیز تعریف می‌کند: «یك دانشجوی رشته خلبانی هرچقدر هم هزینه کند و مهارت لازم را در این رشته به دست آورد، اگر پارتی بانفوذی در یکی از شرکت‌های هواپیمایی نداشته باشد، باید گواهینامه خلبانی‌اش را بگذارد در کوزه و آبش را بخورد.»

او البته این را هم می‌گوید که خطوط هوایی خصوصی برای استخدام افرادی که پارتی خاصی ندارند، مو را از ماست بیرون می‌کشند، اما به محض این که یك شخص بالادستی، فردی را سفارش کند، بررسی استعداد و مهارت او را در رده بعدی اهمیت قرار می‌دهند و همین که آن فرد گواهینامه خلبانی داشته باشد، برایشان کافی است.

این خلبان جوان همچنین تاکید دارد به جز داشتن رابطه، رویه‌های نادرست دیگری مثل پرداخت رشوه نیز برای ورود به برخی خطوط هوایی خصوصی وجود دارد. او در این باره خاطره‌ای را از سال ۹۲ که تازه مدرك خلبانی‌اش را گرفته بود، تعریف می‌کند: «وقتی می‌خواستم در یکی از شرکت‌های خصوصی استخدام شوم، یکی از مسؤولان رده بالای این شرکت به من گفت اگر می‌خواهی در شرکت ما استخدام شوی، اول باید یك خودروی سراتو برای من بخری وگرنه نمی‌گذارم وارد شرکت ما شوی. البته من این کار را نکردم، ولی خبر دارم افراد دیگری این کار را کرده‌اند و به کمك آن شخص، سکان هواپیماهای آن شرکت را در دست گرفته‌اند.»

حسین معتقد است وجود این رویه‌های نادرست در استخدام برخی شرکت‌های هواپیمایی که تا حدودی در بعضی آموزشگاه‌های خلبانی نیز جریان دارد، سبب می‌شود خلبان‌های جدید سفارش‌شده، به جای این که در آموزشگاه‌های خلبانی مهارت کافی را کسب کنند، با در دست گرفتن جان مردم و سکان هواپیماهای چند صد میلیون دلاری این شرکت‌ها، به یك خلبان ماهر تبدیل شوند.

حق با شماست

info@jamejamonline.ir

روابط عمومی: ۲۲۲۶۲۱۴۲

#قاچاق_بنزین

طاهری از تهران:

نبود ثبات ارزی در کشور باعث قاچاق و خروج سرمایه ملی ازجمله بنزین شده که این موارد به اقتصاد و مردم ضربه زده است.

#معاینه فنی_سخت

میثاقی از تهران:

سازمان محیط زیست و شهرداری اطلاعیه‌ای تحت عنوان معاینه فنی ویژه خودروها که مراحلی سخت دارد منتشر کرده است، آیا فقط خودروها در شهر تولید آلودگی می‌کنند؟ چرا هیچ نظارتی بر بنزین وجود ندارد؟ به نظر می‌رسد هدف این سازمان‌ها درآمدزایی است.

#گوشت_گران

کمالی از تهران:

چرا واردات گوشت با ارز دولتی، در بازار با قیمتی گران توزیع و به فروش می‌رسد؟ متاسفانه سودجویی عده‌ای از دلالان باعث آشفتگی بازار شده است.

#دارو_کمیاب

یگانه از قم:

شواهد از کمیاب و گران شدن داروهای خاص و وارداتی حکایت دارد، ولی وزارت بهداشت منکر این قضایا می‌شود و اعلام می‌کند هیچ مشکلی در تامین و افزایش قیمت وجود ندارد.

#توقف_ممنوع

مومنی از تهران:

در بیشتر خیابان‌های تهران تابلوی توقف مطلقا ممنوع نصب شده و اگر هم جای پارك برای خودرو باشد کسبه با گذاشتن موانع مانع پارك می‌شوند. چرا شهرداری بابت برخورد با این افراد اقدامی نمی‌کند؟

#کندی_تردد

رمضانی از تهران:

پارك خودروهای باری در خیابان بنی‌هاشم که مرکز و بورس سرامیك شده، در بیشتر ساعات باعث کندی تردد و ترافیك در این خیابان گردیده است.

جوابیه

در پی درج پیامی در ۳ اسفند ۱۳۹۷ با عنوان «بلیت الکترونیك» مشاور مدیرعامل و مدیر ارتباطات و امور بین‌الملل متروی تهران با ارسال نمابری اعلام کرد: ضمن عذرخواهی از مسافران گرامی، به اطلاع می‌رساند دستگاه الکترونیکی شارژ بلیت ایستگاه متروی میرداماد که دچار اختلال شده بود، رفع عیب شد و مورد استفاده مسافران گرامی قرار گرفت.