

مدیر عامل شرکت فرودگاه بین المللی قشم:

خیز برای فرودگاهی آباد

■ رشد ۴۹ درصدی ترانزیت مسافران نوروزی از فرودگاه

مجتبی شمس نژاد

مونتاژ هواپیمای LA8 که یک نمونه هواپیمای آب نشین هشت نفره است که به هواپیمای دوزیست معروف است. این نوع هواپیما به دلیل موقعیت خاص جزیره و همچنین ایمنی بالا، می تواند گزینه بسیار خوبی برای جزیره باشد؛ ضمن اینکه با آغاز مونتاژ این هواپیما، مشتریان داخلی آن نیز از هم اکنون انتظار ورود آن به بازار را می کشند. این هواپیما با یکبار سوختگیری می تواند دو ساعت پرواز کند که در مسیر هوایی بسیار قابل توجه است. هم اکنون سرمایه گذار بخش خصوصی در این خصوص وجود دارد؛ اما شرکت فرودگاه بین المللی قشم نیز علاقمند به مشارکت در این حوزه است. پارسال یک نمونه از این هواپیما در طول یک ماه مونتاژ، رنگ آمیزی و تحویل شد و اگر خط تولید احداث شود، سالانه توانایی تولید ۲۴ فروند LA8 در قشم وجود خواهد داشت.

احداث شهر فرودگاهی، اقتصاد شهرهای مجاور فرودگاه را متحول می کند؛ به طور مثال وقوع همین رویداد در شهر «دبی» موجب شده ۸۸ میلیون مسافر در سال ۲۰۱۶ میلادی وارد این شهر شوند و هم اکنون ۲۸ درصد از تولید ناخالص ملی این کشور، سهم فرودگاه دبی است. ما می توانیم با نگاه اقتصادی به مقوله فرودگاه و پتانسل ها سرشار موجود در منطقه آزاد قشم، اجازه بدهیم سهم بسزایی از اقتصاد جزیره را فرودگاه برای این جزیره رقم بزند.

در صورتی که این شهر طبق برنامه توسعه فرودگاهی قشم در مدت زمان تعیین شده تا سال ۲۰۳۷ به بهره برداری برسد، تا ۱۰۰ هزار نفر می تواند اشتغالی به صورت مستقیم داشته باشد. ساخت این شهر فرودگاهی هم اکنون در مرحله مطالعاتی قرار دارد.

باید جایگاه سوخت رسانی پروازی در منطقه شویم

قشم، صاحب هلی پورت می شود

ایرتاکسی ها در راه قشم

دوزیستان جزیره افزایش می یابند

مونتاژ LA8 هواپیمایی با قابلیت فرود روی آب و خاک

موقعیت هوایی قطر، فرصتی مناسب برای فرودگاه قشم در درازمدت

«جیمبو» در راه قشم

قشم، مرکز آموزش خلبانان هلی کوپتر می شود

تعمیرات سبک و سنگین هواپیما و توسعه هاب محموله های هوایی در فرودگاه قشم



شاید همه پروازهایشان سر وقت تیک آف نکنند؛ اما مدیرعاملش سر وقت است و به قولی که برای مصاحبه به ما داده، پابرجا. همکاریانش را جوانان خوش آتیه و سپیدمویانی با تجربه تشکیل داده اند که منسجم و متحد، یک هدف مشخص را دنبال می کنند؛ برنامه ریزی، ایمنی و امنیت پرواز و خدمات بهتر به مسافران. روی میزش دو ماکت هواپیما دیده می شود. از خودش که می پرسی، می گوید: اینها «بمباردیر» و «دوزیست» هستند و تا چند ماه دیگر قشم، مامنی برای این غول هوایی و هواپیمای هشت نفره دریایی هوایی می شود. ناهار آقای مدیرعامل هم مثل کارش تیمی است. همه همکاران ارشدش را دور میز جمع می کند و راحت و صمیمی هم مشکلات و یادآوری ها و پیگیری ها را دنبال می کند و هم از همفکری و خوردن غذا با همکاران بلندپروازش لذت می برد. لذت کار تیمی چه در فکر و عمل و چه در دورهمی های غذا، موجب می شود اشتها هم برای کار زیاد شود و هم برای غذا! این موضوع برای خودم هم صادق بود و از آن حیرت کردم! پس از صرف ناهار، آماده مصاحبه شدیم؛ ما را تا پایان طول پرواز در فرودگاه قشم همراهی کنید.

تعمیراتی در ترمینال های ورودی و خروجی، داخلی و خارجی، ظرفیت پذیرش همزمان را افزایش دادیم و هم اکنون ظرفیت پذیرش سه پرواز همزمان نیز وجود دارد. همین موضوع ما را در اوج ترافیک مسافرت به قشم در بهمن ۹۵ نجات داد. با افزایش سه هزار و ۸۰۰ متر مربعی زیربنای فضای خدمات رسانی که تا آذرماه امسال محقق می شود، ظرفیت پذیرش پنج پرواز به صورت استاندارد و همزمان در فرودگاه بین المللی قشم فراهم خواهد شد، انشاء الله.

ساحل ششم بدون شک یکی از برنامه های مهم برای پیشبرد اهداف یک مجموعه، برنامه ریزی میان و بلندمدت است. شرکت فرودگاه بین المللی قشم در این رابطه چه برنامه های توسعه ای را ترسیم کرده است؟

مذاکراتی با چینی ها برای ایجاد شهر فرودگاهی انجام شده که این فرودگاه تبدیل به هاب کارگو، هاب NAIN TENANCE، تعمیر و نگهداری هواپیما و در نهایت ترانزیت مسافر متناسب با رشد جزیره شود. در دو سال گذشته میانگین رشد مسافران فرودگاه سالانه ۳۰ درصد بوده و ورود مسافر از ۳۸۰ به ۵۴۰ هزار مسافر افزایش یافته است که در صورتیکه بخواهیم همین میزان رشد را ادامه دهیم، باید تا ۲۰ سال آینده، ظرفیت سازی برای ورود ۱۵ میلیون مسافر را ایجاد کنیم. اولویت ما در برنامه های آتی، کارگو و تعمیرات است. با توجه به موقعیت خاص جغرافیایی قشم که ۷۰ درصد جمعیت جهان در فاصله شش ساعته پروازی از ما قرار داده است، با هدف گذاری خوب می توانیم سهمی از بازار ترافیک هوایی و مسافر را برای قشم جذب کنیم. فرودگاه «دی»، تا سال ۲۰۲۵ هدف گذاری ۱۵۰ میلیون مسافر را کلد زده است؛ البته ما قصد رقابت با این فرودگاه را نداریم؛ اما می خواهیم اعزام و پذیرش های بین المللی و کارگو و تعمیرات را توسعه دهیم. هم اکنون فضای هوایی منطقه اشباع شده است و ما می توانیم با ارائه خدمات گشایش مسیر جدید که شلوغی کمتری داشته باشد خط پروازی خود را به عنوان پیشنهاد ارائه کنیم. پرواز سریعتر، ارزانتر و خلوت تر ارائه داده و سهم خود را از بازار منطقه جذب و جلب کنیم.

مذاکراتی با چینی ها برای ایجاد شهر فرودگاهی انجام شده که این فرودگاه تبدیل به هاب کارگو، هاب NAIN TENANCE، تعمیر و نگهداری هواپیما و در نهایت ترانزیت مسافر متناسب با رشد جزیره شود. در دو سال گذشته میانگین رشد مسافران فرودگاه سالانه ۳۰ درصد بوده و ورود مسافر از ۳۸۰ به ۵۴۰ هزار مسافر افزایش یافته است که در صورتیکه بخواهیم همین میزان رشد را ادامه دهیم، باید تا ۲۰ سال آینده، ظرفیت سازی برای ورود ۱۵ میلیون مسافر را ایجاد کنیم.

شود. احداث شهر فرودگاهی، اقتصاد شهرهای مجاور فرودگاه را متحول می کند؛ به طور مثال وقوع همین رویداد در شهر «دی» موجب شده ۸۸ میلیون مسافر در سال ۲۰۱۶ میلادی وارد این شهر شوند و هم اکنون ۲۸ درصد از تولید ناخالص ملی این کشور، سهم فرودگاه دی است. ما می توانیم با نگاه اقتصادی به مقوله فرودگاه و پتانسل ها سرشار موجود در منطقه آزاد قشم، اجازه بدهیم سهم بسزایی از اقتصاد جزیره را فرودگاه برای این جزیره رقم بزند. در صورتی که این شهر طبق برنامه توسعه فرودگاهی قشم در مدت زمان تعیین شده تا سال ۲۰۳۷ به بهره برداری برسد، تا ۱۰۰ هزار نفر می تواند اشتغالی به صورت مستقیم داشته باشد. ساخت این شهر فرودگاهی هم اکنون در مرحله مطالعاتی قرار دارد.

مسئولیت فرودگاه تنها برنامه ریزی، پذیرش و یا عدم پذیرش مسافران طبق استاندارد است. عمده تاخیرها متأسفانه غالباً به عهده ایرلاین هاست. نبود برنامه ریزی مناسب، پیش بینی نکردن شرایط خاص، قرار ندادن یک هواپیمای پشتیبان (BACK UP) به ازای هر سه پرواز انجام شده همه و همه موجب تاخیر در پروازها می شود. متأسفانه ایرلاین ها بدون نگاه به قوانین، به صورت قول تایم برنامه ریزی می کنند و چهار یا پنج مسافرت هوایی را انجام می دهند و این رویداد در نهایت موجب بروز مشکلاتی می شود و همین تغییرات، موجب می شود همگی پروازها دچار تاخیر شوند.

ساحل ششم شما در سال ۹۴ به فرودگاه بین المللی قشم آمدید. به نظر خودتان هم اکنون چه تغییرات عمده ای در فرودگاه قشم ایجاد شده است؟ با توجه به جاذبه های مختلف اقتصادی و گردشگری، پتانسل های خوبی در قشم دیده می شود که رشد تقاضای پروازی از سوی مسافر حاکی از این مهم می باشد؛ اما متأسفانه در ۲۰ سال گذشته توجه چندانی به این فرودگاه نشده و زیرساخت های این فرودگاه ضمن فرسوده شدن، با عدم توسعه یافتگی در بخش های مختلف همراه بوده است. در ابتدای حضور من در قشم متوجه شدم که ظرفیت پذیرش مسافر بیشتر در فرودگاه وجود ندارد و این میزان اشباع شده است. نیروهای انسانی فرودگاه، نیاز به ارتقا و افزایش سطح فنی و تخصصی داشتند که هم اکنون در آموزش توسعه نیروی انسانی یصوص در حوزه ها تخصصی می باشیم. با این همه با رشد خوبی مواجه هستیم؛ ولی اگر موفق نشویم، این سرمایه هدر می رود و باید بتوانیم پاسخگوی ظرفیت مسافربری باشیم و استانداردها را نیز رعایت کنیم. در همین رابطه «طرح توسعه ترمینال» امسال به نتیجه می رسد. از ۵ هزار و ۵۰۰ متر مربع فضای خدمات رسانی موجود برای خدمات رسانی پذیرش مسافران بیشتر، افزایش خواهد یافت. برای این کار با

نحوه ایجاد تعامل و تعادل بین ارگان های مختلف فرودگاهی را برای خوانندگان شرح دهید.

مدیریت فرودگاه، به عنوان مقام حاکمیت تعریف شده و در صنعت ما بیش از ۱۲ ارگان از جمله «هندلینگ و ایرلاین ها»، همکاران ما در سپاه پاسداران و امنیت پرواز، پلیس و گذرنامه، گمرک، وزارت امور خارجه، نهاد ریاست جمهوری و بخش های خصوصی دیگری که ممکن است در برخی فرودگاه های بزرگ تعداد آن ها به بیش از ۲۵ مورد هم می رسد. در این مدیریت، افراد از لحاظ ستادی تابع یک سلسله مراتب جدا هستند؛ اما از نظر مدیریتی تابع یک مدیریت یکپارچه برای تولید محصولی مشترک اند تا خدمات لازم را به مسافران ارائه دهند. مهمترین اقدام در این مرحله، انسجام، وحدت و کار تیمی است تا حادترین رضایتمندی مسافران جلب شود. امروزه کمترین مشکل را در نظر هماهنگی و روحیه تعاون و بیشترین روحیه کاری را در این فرودگاه شاهد هستیم. روحیه کار تیمی داشتن در فرودگاه ها، یک اصل است؛ وگرنه هر روز دچار چالش خواهیم شد. مدیر فرودگاه بر اساس چارت تشکیلاتی در حوزه امنیتی، رئیس کمیته امنیتی است، در حوزه عملیاتی، راهبر و مدیر مجموعه است تا عملیات فرودگاهی که فرآیند اعزام، پذیرش و تسهیلات سفر مسافران را تأمین می کند؛ همچنین در حوزه هوانوردی که امورات مرتبط با ایمنی پرواز از جمله خدمات ناوبری، ارتباطی، نظارتی، ارائه سرویس های مراقبت پرواز، خدمات ترافیکی، خدمات زمینی و آتش نشانی همگی جزو وظایف مدیر فرودگاه است که همواره مورد نظارت، راهبری و پیگیری قرار می گیرد.

ساحل ششم منابع درآمدی فرودگاه از کجا تأمین می شود؟

کسب درآمد و منافع در فرودگاه از مقوله های مهمی است که توجیه اقتصادی یک فرودگاه را ممکن می کند. گرچه تنها سه فرودگاه در کشور هم اکنون در وضعیت سوددهی قرار دارند؛ اما کسب درآمدها و منابع مصرفی، مقوله ای است که باید احیا شود. هم اکنون در سراسر جهان از فرودگاه به عنوان یک بنگاه اقتصادی یاد می شود و سعی می شود با ایجاد زیرساخت هایی در آن، منابع درآمدی را ایجاد و خدمات مورد نیاز مشتریان را به ایشان عرضه کرد. در واقع می توان گفت که مشتریان فرودگاه، شریکان ما هستند. در این میان، مشایعین، غرفه داران، تاکسی داران، افرادی که در فرودگاه فعالیت می کنند، ایرلاین ها، رستوران ها و پارکینگ از جمله بخش هایی هستند که در تعاملات فرودگاه از یکدیگر خدمات دریافت می کنند. مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم با رویکرد نوین تأکید ویژه ای بر احداث شهر فرودگاهی دارند تا تمامی امکانات مورد نیاز جمله نیازهای اقامتی کارکنان، مراکز تولیدی، تجاری و اقامتی، مرکز تفریحات و بخش های آموزشی از این طریق برآورده

ساحل ششم با سلام و وقت بخیر. لطفا خودتان را معرفی کنید و کمی هم سوابق تحصیلی و اجرایی قبلی خود بگویید.

سلام و عرض خسته نباشید خدمت همه خوانندگان ساحل ششم. من مجتبی شمس نژاد مدیرعامل شرکت فرودگاه بین المللی قشم و متولد سال ۱۳۵۴ در نیشابور هستم. پس از گذراندن دیپلم در زادگاهم، از سال ۷۴ در رشته هوانوردی و مراقبت پرواز در دانشگاه صنعت هواپیمایی تهران مشغول به تحصیل شدم. از سال ۷۶ به مدت هشت سال به عنوان «کنترلر» در برج مراقبت بودم. پس از دریافت کارشناسی مراقبت پرواز و اخذ گواهینامه های صلاحیت کاری مربوط به برج مراقبت، از سال ۸۴ به عنوان معاون مراقبت پرواز در فرودگاه امام خمینی (ره) مشغول به کار شدم. این دقیقاً همان وقتی بود که پروازها در حال انتقال از مهر آباد به فرودگاه امام خمینی (ره) بود و هنوز برخی نقایص در فرودگام امام خمینی (ره) دیده می شد. این موضوع، فرصت مناسبی شد تا با دریافت همه استانداردهای لازم برای این فرودگاه و تجربه آموزی برای چگونه بهره برداری از یک فرودگاه عظیم را تمرین کنم. در سال ۱۳۹۳، پس از پنج سال به عنوان معاونت هوانوردی فرودگاه مهر آباد مشغول به کار شدم؛ جایی که پیچیدگی ها و سختی های فراوان فرودگاهی را به دنبال داشت. از سال ۹۴ نیز بنا به پیشنهاد سازمان منطقه آزاد قشم، به عنوان مدیرعامل شرکت فرودگاه بین المللی قشم مشغول به کار شدم. در سال ۷۸ ازدواج کردم و نتیجه این ازدواج یک پسر ۱۵ ساله و یک دختر هشت ساله است که دیگر به آب و هوای قشم عادت کرده اند و می گویند ما از قشم نمی رویم و اگر هم برویم باید یک جایی مثل قشم باشد! هم اکنون هم دانشجوی دکتری بازرگانی در گرایش بازاریابی هستم و همچنان علاقمند به فراگیری علم و دانش.

در رابطه با خدمات بار، خوشبختانه در نقطه ای قرار گرفته ایم که می توانیم نقش قابل ملاحظه ای در توزیع بار و جابجایی بار هوایی داشته باشیم. و می توانیم به عنوان نقطه مرکز توزیع از شرق به غرب و شمال به جنوب عمل کنیم. اگر بار خاورمیانه به قشم بیاید، به دلیل فاصله کمی که با بسیاری از مناطق مهم جهان داریم، می توانیم این بار را به آفریقا، اروپا و آسیای میانه ارسال کنیم و وارد بازار جابجایی بار هوایی شویم.

ساحل ششم با توجه به اینکه نهادهای مختلفی در فرودگاه قشم خدمت رسانی می کنند، لطفاً چگونگی همکاری این نهادها با آن شرکت و همچنین



هم اکنون رتبه فرودگاه، از لحاظ میزان جابجایی مسافر و پرواز، رتبه چهاردهم را در بین فرودگاه های کشور دارد که این رتبه در نوزدهم امسال به جایگاه هفتم ارتقا یافت. این ارتقا نشان داد که هر چه در صنایع، اقتصاد، دانشگاه و گردشگری به توسعه یافتگی دست یابیم، فرودگاه هم ایجاد ظرفیت می کند. برای ارتقای جایگاه فرودگاه قشم، باید ایرلاین قشم راه اندازی شود و در این صورت می توانیم رتبه خود را در کل سال به هفتم ارتقا دهیم و باید توجه داشت که داشتن ایرلاین، نخستین گام و اصل برای ارتقای این جایگاه است. در این راه توسعه بازار، هتلینگ و اقامت، بهبود و افزایش مراکز تفریحی و توسعه صنایع خرد و کوچک و توجه به ظرفیت های دانشگاه ها برای پذیرش دانشجوی می تواند نقش قابل توجهی داشته باشد. امیدواریم در صورت تحقق برنامه ها در درازمدت به رتبه چهارم فرودگاه های کشور نیز دست یابیم.

شود، سالانه توانایی تولید ۲۴ فروند LA8 در قشم وجود خواهد داشت.

ساحل هشتم برای تعمیرات اساسی و همچنین توسعه محموله های هوایی که ماهیت تجاری دارند (کارگو) چه اهداف و برنامه هایی پیش رو دارید؟

اصولا ایجاد شهرک فرودگاهی می تواند به توسعه و ارتقای تعمیرات اساسی هواپیماها و همچنین کارگو کمک کند. در این ۲۰ سال گذشته، می بایست از ظرفیت های قشم برای ایجاد این شهرک استفاده می شده که متأسفانه این اقدام صورت نگرفته است. هم اکنون برنامه هایی را در راستای حرکت به سمت تعمیرات و کارگو برداشته ایم که امیدواریم جایگاه قابل قبولی در منطقه کسب نماییم. در صورتی که اعتبارات لازم در این زمینه از محل فاینانس و اعتبارات داخلی محقق شود، می توانیم به این مهم دست یابیم. نخستین تاثیر این اقدام را می توان بر اشتغال قشم و کشور دید و بعد از آن می توان دگرگونی حمل و نقل و نقل را به نظاره نشست و در کنار آن هم شاهد رشد اقتصادهای کوچک بود تا به وسیله آن، اقتصاد جزیره متحول شود.

ایجاد کارگو و تعمیرات اساسی در فرودگاه بین المللی قشم، موجب ورود مسافر و سرمایه گذار به جزیره می شود و همین اتفاق، توسعه متوازن را در جزیره به همراه خواهد داشت. باید توجه داشت که یک فرودگاه نمی تواند اینگونه باقی بماند و باید دارای مراکز تفریحی و اقامتی، اداری، تجاری و صنعتی باشد که همزمان با فرودگاه رشد کند.

ساحل هشتم همانطور که استحضار دارید برج مراقبت قبلی فرودگاه بر اثر زلزله فرو ریخت، با توجه به افزایش یک و نیم برابری مسافران فرودگاه، چه تدابیری برای ایجاد یک برج مراقبت جدید با ویژگی هایی برای یک فرودگاه با ظرفیت بالا دارید؟

برج مراقبت، مغز متفکر و چشم فرودگاه و یکی از حساس ترین نقاط فرودگاه است که بایستی در فرودگاه به خوبی ایفای نقش کند. برج مراقبت فرودگاه قشم، پس از زلزله، به برج ایمنی منتقل شد؛ اما رسیدن به درجه مطلوب و همچنین نیاز فرودگاه به برج مراقبت جدید به همراه فضای «تکنیکال بلاک» احساس می شود تا بتوانیم کلاس و رتبه فرودگاهی خود را ارتقا داده و «سرویس اطلاعات پرواز» را به «کنترل ترافیک هوایی» ارتقا دهیم و در این افزایش، باید ساختار توسعه یابد.

خروج اتباع خارجه، آیا برنامه ای دارید؟
بله؛ مونتاژ هواپیمای LA8 که یک نمونه هواپیمای آب نشین هشت نفره است که به هواپیمای دوزیست معروف است. این نوع هواپیما به دلیل موقعیت خاص جزیره و همچنین ایمنی بالا، می تواند گزینه بسیار خوبی برای جزیره باشد؛ ضمن اینکه با آغاز مونتاژ این هواپیما،



مشتريان داخلی آن نیز از هم اکنون انتظار ورود آن به بازار را می کشند. این هواپیما با یکبار سوختگیری می تواند دو ساعت پرواز کند که در مسیر هوایی بسیار قابل توجه است. هم اکنون سرمایه گذار بخش خصوصی در این خصوص وجود دارد؛ اما شرکت فرودگاه بین المللی قشم نیز علاقمند به مشارکت در این حوزه است. پارسال یک نمونه از این هواپیما در طول یک ماه مونتاژ، رنگ آمیزی و تحویل شد و اگر خط تولید احداث

هلیکوپتر شویم. با ایجاد این مرکز، یک هلی پورت تشکیل می شود و قشم به یکی از پایگاه های «ایرتاکسی» در منطقه تبدیل می شود. ایجاد این مرکز می تواند نقش قابل ملاحظه ای در ارائه خدمات برای انتقال افراد به بندرعباس، قشم، سایت های نفتی منطقه و سایر مراکز پروازی داشته باشد و موجب ایجاد ظرفیت های جدیدی در قشم

در این فرودگاه خدمات تعمیر اساسی و جزئی هواپیماهایی که در این منطقه هستند، می تواند به سهولت انجام شود و با توجه به وجود برنامه ریزی های انجام شده در مناطق آزاد، زمینه توسعه فضای مناسب و همچنین نیروی کار ارزان و فراوانی که در کشور وجود دارد، می توان به نحو شایسته ای از این فرصت به وجود آمده، نهایت استفاده را برد. در سال های آتی هم می توانیم خط تعمیر اساسی را به چندین نوع هواپیما افزایش دهیم تا از این راه بتوانیم خدمات گسترده تری را به انواع هواپیماهای موجود در منطقه ارائه کنیم. در رابطه با خدمات بار، خوشبختانه در نقطه ای قرار گرفته ایم که می توانیم نقش قابل ملاحظه ای در توزیع بار و جابجایی بار هوایی داشته باشیم. و می توانیم به عنوان نقطه مرکز توزیع از شرق به غرب و شمال به جنوب عمل کنیم. اگر بار خاورمیانه به قشم بیاید، به دلیل فاصله کمی که با بسیاری از مناطق مهم جهان داریم، می توانیم این بار را به آفریقا، اروپا و آسیای میانه ارسال کنیم و وارد بازار جابجایی بار هوایی شویم. هم اکنون صنعت «بار هوایی» در جهان به شدت در حال توسعه است و سرعت رشد این بخش در جهان از سرعت رشد مسافران نیز پیشی گرفته است. با توجه به کاهش هزینه های بار هوایی سرعت قابل ملاحظه ای در مقابل راه های زمینی و ریلی و همچنین امنیت و استانداردهای بالای هوایی، می توانیم خدمات قابل توجهی را در این حوزه ارائه کنیم. خدمات سوخت پروازی نیز از جمله بخش هایی است که می توانیم به آن بپردازیم. سازمان منطقه آزاد قشم نیز مذاکراتی را در این رابطه انجام داده است تا تجهیزاتی در قشم نصب شود که سوخت هوایی را با هزینه کمتر و سرعت بالاتر در اختیار پروازهایی که متقاضی دریافت سوخت می باشند، قرار دهیم. دبی به زودی به علت شلوغی و ترافیک هواپیماها، ایستایی از مقصد سوختگیری بیرون می آید و به دنبال جایگزین هستند و ما باید جایگزین سوخت رسانی در منطقه شویم. هم اکنون ظرفیت ذخیره سازی سوخت در فرودگاه بین المللی قشم سه میلیون و ۳۰۰ هزار لیتر است که این میزان ظرفیت ذخیره سازی درست به اندازی ظرفیت ذخیره سازی فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره) است.

می شود؛ حتی می توان از این پایگاه، به منظور انتقال شخصیت های مهم کشوری، مصدومان حوادث، افراد در شرایط آب و هوایی بد نیز استفاده کرد. در همین رابطه ایرتاکسی به توسعه جنبه های گردشگری با استفاده از هلی کوپتر روی جنگل های حرا نیز کمک خواهد کرد.

ساحل هشتم در زمینه های مونتاژ هواپیما با توجه به موقعیت خاص جزیره و سهولت در ورود و

برای آموزش خلبانی هلی کوپتر در حال عقد قرارداد و تحویل زمین هستیم و در این رابطه، مجوز موافقت اصولی سازمان هواپیمایی کشور نیز اخذ شده تا مرکز آموزش خلبانان

ساحل هشتم در مباحث آموزشی چه برنامه هایی را در فرودگاه بین المللی قشم دارید؟

برای آموزش خلبانی هلی کوپتر در حال عقد قرارداد و تحویل زمین هستیم و در این رابطه، مجوز موافقت اصولی سازمان هواپیمایی کشور نیز اخذ شده تا مرکز آموزش خلبانان



برج مراقبت یکی از حساس ترین نقاط فرودگاه است که بایستی در فرودگاه به خوبی ایفای نقش کند. برج مراقبت فرودگاه قشم، پس از زلزله، به برج ایمنی منتقل شد؛ اما رسیدن به درجه مطلوب و همچنین نیاز فرودگاه به برج مراقبت جدید به همراه فضای «تکنیکال بلاک» احساس می شود تا بتوانیم کلاس و رتبه فرودگاهی خود را ارتقا داده و «سرویس اطلاعات پرواز» را به «کنترل ترافیک هوایی» ارتقا دهیم و در این افزایش، باید ساختار توسعه یابد. هم اکنون یک سال و نیم از آغاز اجرای این پروژه توسط سازمان منطقه آزاد به عنوان صاحب تمام سهام فرودگاه بین المللی قشم می گذرد و برج مراقبت و تکنیکال بلاک فرودگاه تا پایان سال ۹۶ به بهره برداری می رسد. تجهیزات مورد نیاز این بخش ها نیز با مذاکراتی که انجام شده، از ایتالیا خریداری و به فرودگاه منتقل خواهد شد. هم اکنون برج مراقبت بین ۱۸ تا ۲۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد و ترمینال نیز از پیشرفت ۶۰ درصدی برخوردار است. در کل برای تکمیل برج مراقبت و ترمینال فرودگاه، ۳۶۰ میلیارد ریال اعتبار هزینه خواهد شد.

- صاحب امتیاز و مدیر مسوول: عادل عتیقی نژاد
- مدیر بازرگانی: صادق کارگر
- دبیر فبر: نصیر عالیفانی

- نشانی: قشم- بلوار ولیعصر-
- جنب تعاونی کارگنان- طبقه ۵
- تلفن: ۳۵۲۲۹۴۱۱-۳۵۲۲۹۴۰۰

- لیتوگرافی و چاپ: کوثر لارستان

هفته نامه

ساحل قشم

خوشحال می شوم هر گونه اعتراضی که مردم، مسافری و سایر افراد دارند، از طریق سایت، مدیریت فرودگاه، فرم گزارش کار و یا شماره تماس های ۰۷۶۳۵۳۳۵۰۱۰ و ۰۷۶۳۵۳۳۵۰۱۱ مطرح و شکایات را مستقیما مطرح کنند. مسافران و مراجعان فرودگاه مطمئن باشند که این شکایات همگی بررسی می شود. در خصوص تعرفه پارکینگ باید گفت که این هزینه حدود سه سال است که تغییری نکرده؛ اما از وقتی که کیوسک قدیمی بازسازی و اخذ وجه اجباری شده است، برخی از قیمت ها گلايه می کنند؛ در حالیکه قبلا هم این قیمت ها وجود داشت. ضمن اینکه هنوز هم در این فرودگاه، قیمت های تعرفه ای پایین تری اخذ می شود.

ساحل قشم در بسیاری از گپ و گفت های مردمی، مردم از گران بودن اجناس داخل بوفه گلايه دارند، لطفا در این رابطه توضیح دهید.

به دلیل هزینه هایی که برای حمل و نقل وسایل مورد نیاز بوفه به فرودگاه ها مترتب است، قیمت های بوفه های فرودگاهی در تمام کشور از هزینه های سوپرمارکت ها در داخل شهرها و اماکن دیگر بیشتر است. اجناس داخل فرودگاه نیز با ۲۰ درصد افزایش قیمت نسبت به بیرون عرضه می شوند که مسافران می توانند در صورت مشاهده هر گونه تخلف با بازرسان و حراست فرودگاه این موضوع را رصد، نظارت و دنبال کنند.

ساحل قشم یکی از مشکلات اصلی فرودگاه قشم، هزینه های زیاد تاکسی برای مسافران است، برای جایگزین کردن خودروهای عمومی با هزینه های کمتر در این فرودگاه چه اقدامی کرده اید؟

برای حل این موضوع نیز خرید چهار دستگاه ون در دستور کار قرار دارد و این موضوع تا پایان شهریورماه حل شده و خودروهای ارزانتر به سیستم حمل و نقل عمومی فرودگاه قشم افزوده خواهند شد و در مسیرهای فرودگاه- درگهان و قشم اقدام به جابجایی مسافر می کنند.

ساحل قشم یکی از اتفاقات مهم در شهرک پرواز قشم، اتصال آب آن به خط انتقال آب اصلی جزیره است. لطفا در این رابطه توضیح دهید

معیشت و رفاه ساکنان این شهرک جزو اولویت های ماست. بر اساس همین موضوع داشتن آب لوله کشی سالم و بهداشتی را حق طبیعی و مسلم ساکنان این شهرک می دانستیم و بر این اساس تابستان پارسال، لوله کشی و اتصال آب شهرک پرواز به آب روستایی برقرار شد و هم اینک آب آشامیدنی با کیفیت بالا در اختیار ما قرار گرفته است. توجه به امکانات رفاهی در این شهرک همیشه جزو دغدغه های ما بوده است؛ در همین ارتباط ضمن برگزاری جلسات فرهنگی، گردشگری و ورزشی برای جوانان، نوجوان و خانواده ها اقدام به فعال کردن بسیج خواهران کردیم و در این رابطه هم ضمن آموزش های صنایع دستی به خواهران، در حال فراهم کردن تمهیداتی به منظور کسب درآمدهای اقتصادی برای خانوارها هستیم و خوشبختانه تعامل خوبی بین خانواده ها شکل گرفته و با تقویت روحیه تعاون بین آنها، می توان یک محصول را با کمک چند خانوار عضو بسیج به انجام رساند. همچنین مشاور خانواده برای خانواده ها به مدت ۹ ماه در اختیار خانواده های این شهرک قرار گرفت و در تامین فضای سبز این محل نیز اقدامات خوبی انجام گرفت.

ساحل قشم سخن پایانی؟

امیدوارم هر چه سریعتر پروژه های عمرانی و همچنین طرح های توسعه ای به بهره برداری برسند تا جانی دیگر در فرودگاه بین المللی قشم دمیده شود.

درمانی، رفاهی، فرودگاهی، هتلی و همچنین خودروهای اطفای حریق ارتقا یابد. با توجه به اینکه قطر از هواپیماهای 777 و ایرباس 340 استفاده می کند، عرض باند فرودگاه بین المللی قشم کافی نیست؛ مگر در شرایط خاص که اگر درخواستی از ما کنند و ما تشخیص بدهیم فرود اجباری است، طبق مسئولیت و وظیفه انسانی که داریم، پذیرای هواپیماهای این کشور خواهیم بود.

ساحل قشم همیشه یکی از دغدغه های افرادی که به مرکز کشور سفر می کنند و یا قصد عزیمت به پایتخت را دارند، دغدغه پروازهای صبح از قشم و بالعکس وجود دارد. برای این مهم، اقدامی صورت گرفته است؟

با تصمیم هایی که د سطح مقامات عالی سازمان منطقه آزاد گرفته شده، به زودی با انجام پروازهای برنامه ای و فوق العاده در ساعات اول صبح و آخر شب، شاهد افزایش و ایجاد رضایتمندی برای گردشگران و ساکنین جزیره زیبای قشم خواهیم بود.

ساحل قشم یکی از چالش های همیشگی فرودگاه ها، تاخیر در پرواز هواپیماهاست و عموم مردم از این تاخیرها ابراز ناراضیاتی دارند. لطفا دلایل این تاخیرها را برای خوانندگان شرح دهید.

مسئولیت فرودگاه تنها برنامه ریزی، پذیرش و یا عدم پذیرش مسافران طبق استاندارد است. عمده تاخیرها متأسفانه غالبا به عهده ایرلاین هاست. نبود برنامه ریزی مناسب، پیش بینی نکردن شرایط خاص، قراردادن یک هواپیمای پشتیبان (BACK UP) به ازای هر سه پرواز همه و همه موجب تاخیر در پروازها می شود. متأسفانه ایرلاین ها بدون نگاه به قوانین، به صورت قول تایم برنامه ریزی می کنند و چهار یا پنج مسافرت هوایی را انجام می دهند و این رویداد در نهایت موجب بروز مشکلاتی می شود و همین تغییرات، موجب می شود همگی پروازها دچار تاخیر شوند. سازمان هواپیمایی نیز منشور حقوق مسافرین را تعریف کرده و باید این تغییر ساعات و همچنین تاخیرها به مسافران اطلاع رسانی شود. در صورت اطلاع رسانی به مسافران، بسیاری از این ناراضیاتی ها هم از میان می رود. متأسفانه مردم هم به حقوق خود واقف نیستند و این موضوع بعضا موجب سوء استفاده ایرلاین ها می شود که فرودگاه در جایگاه مقام حاکمیت، مدافع حقوق مسافران بوده و به همین منظور ایرلاین ها را مکلف کردیم که قوانین را رعایت کنند و در این رابطه مستنداتی مبنی بر تخلف برخی ایرلاین ها را تحویل مقامات هواپیمایی داده ایم. هم اکنون تخلفات بسیار کم شده و برخی آژانس ها لغو امتیاز شده اند.

ساحل قشم یکی از گلايه های مردم و برخی تاکسی داران، اخذ وجوهی زیاد برای پارک خودروهاست. برای ساماندهی این موضوع، چه تدابیری اندیشیده شده است؟

نرخ و تعریفه پارکینگ در تمامی فرودگاه های کشور یکسان است و این موضوع به تایید مراجع صنفی نیز رسیده است. گرچه اعتراضاتی در این بخش شده؛ اما تاکنون این اعتراضات به صورت مکتوب نبوده است. متأسفانه تمامی این اعتراضات به صورت شفاهی و یا در فضای مجازی است. این از تبعات استفاده از کانال های خبری است که مردم را از پیگیری قانونی از مبادی قانونی دور کرده است. من به عنوان مدیرعامل شرکت فرودگاه بین المللی قشم،

به راحتی طی کند. این هواپیما می تواند به جایگزینی خوب در صنعت هواپیمایی تبدیل شود. در صورت انعقاد قرارداد، سالانه ۱۰ فروند هواپیما طی یک سال تحویل خواهد شد.

ساحل قشم لطفا در خصوص ویژگی های باند فرودگاه بین المللی قشم برای خوانندگان توضیح دهید. این فرودگاه توانایی نشست و برخاست چه نوع هواپیماهایی را دارد؟

ظرفیت پذیرش هواپیما اصولا به سه عامل طول، عرض و مقاومت باند تجهیزات ناوبری مورد نیاز بستگی دارد. با توجه به اینکه باند فرودگاه قشم از لحاظ مقاومت پذیرای بزرگترین نوع هواپیماها است و طول باند پرواز قشم نیز به علت طولانی بودن، محدودیتی ندارد و امکانات خوبی برای پذیرش انواع هواپیما وجود دارد؛ اما عرض باند امکان پذیرش هواپیماهای بدنه وسیع را ندارد و هواپیماهایی از طبقه 4E به بالا، ایرباس A340 و بوئینگ 777 نمی توانند در این فرودگاه فرود آیند؛ مگر آنکه عرض باند شانه را افزایش دهیم. هم اکنون عرض باند قشم ۴۵ متر است و در صورتی که این عرض به ۷۵ متر برسد، حتی می توانیم یکی از بزرگترین هواپیمای جهان یعنی ایرباس A380 را هم در فرودگاه خود جای دهیم. اما همیشه باید توجه داشت که ایجاد هر بخش جدیدی و همچنین تعریض باند فرودگاه، باید با توجیه اقتصادی و فنی مناسبی همراه باشد و بدون پلان اقتصادی نباید هزینه های اضافی برای بخش های کم استفاده قرار داد. همچنین هم اکنون طبقه آتش نشانی فرودگاه بین المللی قشم CAT7 در کشور هفتم است و باید این رتبه به CAT9 افزایش یابد تا پذیرش هواپیماهای بدنه وسیع میسر شود. برای رسیدن به این منظور باید تجهیزات اطفای حریق، ماشین آلات آتش نشانی و همچنین چراغ های باند، امکانات پله برای انواع هواپیماها و هندلینگ نیز به نحو قابل ملاحظه ای افزایش یابد. هم اکنون ظرفیت فرودگاه، در صورت امکان برنامه ریزی پروازهای روزانه همزمان تا ۱۱ پرواز، سالانه یک میلیون مسافر می باشد.

ساحل قشم با این وجود آیا امکان دارد روزی در فرودگاه قشم شاهد فرود هواپیماهای پهن پیکر باشیم؟

اگر این اقدام منافی داشته باشد، قطعا این کار را انجام خواهیم داد. البته به دلیل اینکه فرودگاه بین المللی قشم هم اینک تنها یک باند دارد، نمی توان دست به این اقدام زد؛ اما در آینده طبق مطالعات مشاور و طرح های مطالعاتی، ایجاد باند دوم اجتناب ناپذیر است و به محض اینکه ترافیک فرودگاه از مرز هشت میلیون فراتر رفت، به منظور کاهش زمان اشغال باند، باید نسبت به ایجاد بال دوم اقدام کنیم. در این صورت می توانیم تمامی هواپیماهای پهن پیکر را در قشم میزبانی کنیم.

ساحل قشم با توجه به تحریم هایی که علیه کشور قطر در حال انجام است، فرودگاه بین المللی قشم چه فرصت هایی برای کسب درآمد از این فرصت استثنایی دارد؟

در آینده قشم می تواند سهمی داشته باشد و با خدمات پروازی تامین تجهیزات زمینی ارتقای طبقه خدمات پروازی به هواپیماهای در مسیر ارائه کند. فرودگاه قشم می تواند به عنوان یک فرودگاه احتیاطی در مواقع نیاز به منظور عملیات پزشکی، رفع نقص فنی، امداد و نجات و فرود اجباری استفاده شود. برای این منظور باید استاندارد ناوبری، باند، خدمات بهداشتی،



هم اکنون یک سال و نیم از آغاز اجرای این پروژه توسط سازمان منطقه آزاد به عنوان صاحب تمام سهام فرودگاه بین المللی قشم می گذرد و برج مراقبت و تکنیکال بلاک فرودگاه تا پایان سال ۹۶ به بهره برداری می رسد. تجهیزات مورد نیاز این بخش ها نیز با مذاکراتی که انجام شده، از ایتالیا خریداری و به فرودگاه منتقل خواهد شد. هم اکنون برج مراقبت بین ۱۸ تا ۲۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد و ترمینال نیز از پیشرفت ۶۰ درصدی برخوردار است. در کل برای تکمیل برج مراقبت و ترمینال فرودگاه، ۳۶۰ میلیارد ریال اعتبار هزینه خواهد شد.

ساحل قشم رتبه فرودگاه بین المللی قشم از لحاظ جابجایی مسافر در کشور در چه جایگاهی است و چگونه می توان این جایگاه را به نحو قابل قبولی افزایش داد؟

هم اکنون رتبه فرودگاه، از لحاظ میزان جابجایی مسافر و پرواز، رتبه چهاردهم را در بین فرودگاه های کشور دارد که این رتبه در نوروز امسال به جایگاه هفتم ارتقا یافت. این ارتقا نشان داد که هر چه در صنایع، اقتصاد، دانشگاه و گردشگری به توسعه یافتگی دست یابیم، فرودگاه هم ایجاد ظرفیت می کند. برای ارتقای جایگاه فرودگاه قشم، باید ایرلاین قشم راه اندازی شود و در این صورت می توانیم رتبه خود را در کل سال به هفتم ارتقا دهیم و باید توجه داشت که داشن ایرلاین، نخستین گام و اصل برای ارتقای این جایگاه است. در این راه توسعه بازار، هتلینگ و اقامت، بهبود و افزایش مراکز تفریحی و توسعه صنایع خرد و کوچک و توجه به ظرفیت های دانشگاه ها برای پذیرش دانشجو می تواند نقش قابل توجهی داشته باشد. امیدواریم در صورت تحقق برنامه ها در درازمدت به رتبه چهارم فرودگاه های کشور نیز دست یابیم.

ساحل قشم برای خرید ایرلاین اختصاصی قشم، تاکنون اقدامی انجام شده است؟ لطفا در این رابطه برای خوانندگان هفته نامه توضیح بیشتر بدهید.

سازمان منطقه آزاد قشم بنا به دستور مدیرعامل محترم با توجه به نیازی که احساس می شود، به دنبال خرید هواپیما است و در این رابطه یک شرکت سازنده هواپیما در کانادا آماده سرمایه گذاری و بازپرداخت ۱۰ساله می باشد که این نوع هواپیما یکی از پیشرفته ترن نوع هواپیماهای جهان است را در اختیار ما قرار می دهد. این هواپیما، مصرف سوخت بهینه ای دارد و با ظرفیت ۱۰۰ نفره ای که برای سفرهای قشم بسیار مناسب است، می تواند مسیرهای بین المللی را نیز

خدمات سوخت پروازی نیز از جمله بخش هایی است که می توانیم به آن بپردازیم. سازمان منطقه آزاد قشم نیز مذاکراتی را در این رابطه انجام داده است تا تجهیزاتی در قشم نصب شود که سوخت هوایی را با هزینه کمتر و سرعت بالاتر در اختیار پروازهایی که متقاضی دریافت سوخت می باشند، قرار دهیم. دبی به زودی به علت شلوغی و ترافیک هواپیماها، ایستایی از مقصد سوختگیری بیرون می آید و به دنبال جایگزین هستند و ما باید جایگزین سوخت رسانی در منطقه شویم. هم اکنون ظرفیت ذخیره سازی سوخت در فرودگاه بین المللی قشم سه میلیون و ۳۰۰ هزار لیتر است که این میزان ظرفیت ذخیره سازی درست به اندازی ظرفیت ذخیره سازی فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره) است.



هم اکنون طبقه آتش نشانی فرودگاه بین المللی قشم CA 7 در کشور هفتم است و باید این رتبه به CAT9 افزایش یابد تا پذیرش هواپیماهای بدنه وسیع میسر شود. برای رسیدن به این منظور باید تجهیزات اطفای حریق، ماشین آلات آتش نشانی و همچنین چراغ های باند، امکانات پله برای انواع هواپیماها و هندلینگ نیز به نحو قابل ملاحظه ای افزایش یابد. هم اکنون ظرفیت فرودگاه، در صورت امکان برنامه ریزی پروازهای روزانه همزمان تا ۱۱ پرواز، سالانه یک میلیون مسافر می باشد.