

مدیر مسئول / سر دبیر محترم خبرگزاری فارس

احتراما، پیرو انتشار خبر مصاحبه حجه الاسلام و المسلمین پژمانفر با برنامه " دست خط " شبکه ۵ سیما در مورخ ۹۹/۰۷/۱۹ و اظهارات ایشان در خصوص واگذاری شرکت هواپیمایی ایران ایرتور، مستدعیست دستور فرمایند مطابق ماده ۲۳ قانون مطبوعات، جوابیه این شرکت در اسرع وقت و رده و ارزش خبری همسان منتشر گردد. قبلا از همکاری آن رسانه محترم کمال امتنان را دارد .

با تشکر

رضا رضایی  
مدیر روابط عمومی



( متن جوابیه )

جوابیه ایران ایرتور به ادعاهای آقای پژمانفر رئیس کمیسیون اصل ۹۰

هر چند به تمام موارد مطروحه از طرف جناب آقای پژمانفر در طول سال ۱۳۹۸ در نهادهای نظارتی - بازرسی پاسخ داده شده است، لذا با توجه به تکرار مکرر همان موارد جوابیه ای به شرح ذیل از طرف هواپیمایی ایران ایرتور ارائه می گردد.

واگذاری ایران ایرتور حقیقتا روندی متفاوت با تمام شرکت های واگذار شده دارد. این شرکت از طرفی در طول حیات خود، ۳۸ سال مدیریت دولتی، ۴ سال مدیریت خصولتی و از سال ۱۳۹۴ تا به امروز نیز مدیریت بخش خصوصی واقعی را تجربه نموده و از طرف دیگر شاهد دو نوع واگذاری در دو دولت متفاوت، اولی به شکل " عرضه در فرابورس در سال ۱۳۸۹ " و دومی به شکل " واگذاری از طریق مزایده در پنجمین مزایده رسمی در سال ۱۳۹۴ " بوده است. این شرکت علاوه بر زیان انباشته ایجاد شده در زمان مدیریت دولتی که به واسطه آن



هوایمسیای ایران ایرتور  
IRAN AIRTOUR  
AIRLINES

تاریخ: ۱۳۹۹/۰۷/۲۰  
شماره: ۴۴۲۰۲  
پیوست: ندارد

مقرر گردیده بود در صورت عدم امکان واگذاری منحل گردد، با بحران مدیریتی **واگذاری اول** (۱۳۸۹ تا ۱۳۹۴) و فروش غیرقانونی اموال و همچنین افزایش چندین برابری بدهی ها در این دوره مواجه گردید. در نهایت با بدهی پانصد و چهل میلیارد تومان، به ۳۴ میلیارد تومان طی پرداخت دو ساله در سال ۱۳۹۴ جمعاً به مبلغ ۵۸۰ میلیارد تومان به آقای مجید شکاری واگذار شد. لازم بذکر است ارزش پنج فروند هواپیمای بوئینگ (ام دی) با میانگین عمر ۲۵ ساله اضافه شده به ناوگان شرکت در مقابل اموال فروخته شده از شرکت و بدهی های ایجاد شده در دوره واگذاری اول بسیار ناچیز است. (قابل مشاهده در صورت های مالی حسابرسی شده توسط سازمان حسابرسی کشور در مقطع واگذاری)

آقای پژمانفر گفته اند کاغذی که عنوان شرکت هواپیمایی را داشته باشد هزار میلیارد تومان ارزش دارد! در زمان واگذاری اول در سال ۱۳۸۹ و عرضه در فرابورس این شرکت به واسطه زیان انباشته ای که داشت به مبلغ حدود ۷ میلیارد تومان قیمت گذاری شد، این ارزش ۱۰۰۰ میلیاردی در کجا نهفته بود؟ و یا در فاصله سال های ۹۴-۸۹ چه ارزش افزوده ای به شرکت اضافه شده که برند آن ۱۰۰۰ میلیاردی شود.

از سال ۱۳۹۴ تاکنون چندین شرکت هواپیمایی در ایران راه اندازی شده اند و هر کدام صرفاً با وارد کردن ۲ یا ۳ فروند هواپیمای با عمر بالای ۲۰ سال (و بصورت رایگان) مجوز فعالیت دریافت نموده اند. با این وصف، شرکتی که این حجم بدهی انباشته دارد و بدتر اینکه سابقه چندین سقوط و جانباختن صدها نفر از هموطنان را در کارنامه خود داشته است با چه منطق و معیاری می تواند ارزش برند هزار میلیاردی داشته باشد؟

این شرکت به دنبال عدم ایفای تعهدات خریدار اول، ۵ بار به مزایده گذاشته شده است که در ۴ دوره هیچ متقاضی نداشته (آیا شرکتی که ۱۰۰۰ میلیارد ارزش داشته و با ۳۴ میلیارد به مزایده گذاشته شده نباید یک متقاضی در ۴ دوره مزایده می داشت؟) و در دوره پنجم یعنی شهریور ۱۳۹۴ آقای مجید شکاری به عنوان **تنها متقاضی**، برنده مزایده اعلام شده است. مدتی بعد از واگذاری، آقای پژمانفر در نامه ای از وزیر محترم اقتصاد وقت، خواهان ابطال مزایده قانونی شده اند، با این توجیه که شرایط مزایده پنجم سخت تر از مزایده چهارم شده است و بنا به ظن ایشان سازمان خصوصی سازی به شرکت تکا قول اصلاح شرایط در مزایده ششم اگر در پنجمین مزایده متقاضی وجود نداشته باشد را داده بود که عملاً محقق نشده بود. در هیچ سطری از این نامه به ارزش ۱۰۰۰ میلیاردی برند این شرکت اشاره ای نشده است. (شرکت تکا به رغم اطلاع رسانی از طرف سازمان خصوصی سازی در هیچ کدام از ۵ مزایده شرکت نکرده بود و قاعدتاً اگر شرکت تکا قصد خرید ایران ایرتور را داشت در همان مزایده چهارم که سهل ترین شرایط را داشت، شرکت می کرد). نکته این است که اگر وزیر



اقتصاد وقت، وفق نامه آقای پژمانفر مزایده پنجم را باطل می نمود و با شرایط مزایده چهارم شرکت ایران ایرتور را به شرکت تکا واگذار می کرد، آیا امروز آقای پژمانفر مدعی ارزش هزار میلیاردی این شرکت بودند؟ حال که بخش خصوصی در این واگذاری توانسته در اوج تحریم های ظالمانه استکبار جهانی و مشکلات ناشی از همه گیری ویروس منحوس کرونا، به اهداف مورد نظر مقام معظم رهبری در راستای اجرای سیاست های اصل ۴۴ قانون اساسی به شرح ذیل برسد:

- ۱- ایفاء تعهدات مالی به سازمان خصوصی سازی.
- ۲- افزایش سطح عمومی اشتغال با ایجاد اشتغال بواسطه افزایش ناوگان و گسترش شبکه پروازی داخلی و بین المللی و افزایش تعداد شاغلین این شرکت از حدود ۵۷۸ نفر (زمان تحویل در سال ۱۳۹۴) به حدود ۱۳۰۰ نفر (بدون در نظر گرفتن بازنشسته شدن بیش از ۲۰۰ نفر از پرسنل رسمی).
- ۳- افزایش رقابت پذیری در اقتصاد ملی و افزایش سهم بخش خصوصی در اقتصاد کشور با کسب رتبه اول حمل بیشترین تعداد مسافر داخلی در سال ۱۳۹۸ بین تمام شرکت های هواپیمایی دولتی و خصوصی ایران.
- ۴- بهره وری منابع مادی و انسانی و فناوری با کنارگذاشتن سیستم های نرم افزاری خارجی و جلوگیری از خروج هنگفت ارز از کشور با بهره گیری از توان متخصصین ایرانی و شرکت های دانش بنیان داخلی.
- ۵- ارتقاء کارایی بنگاه های اقتصادی با بیشترین افزایش ظرفیت صندلی پروازی در بین تمام شرکت های هواپیمایی ایران در طول ۴ سال اخیر بواسطه خرید ۷ فروند هواپیمای ایرباس پهن پیکر و تأمین قطعات و جلوگیری از زمینگیری ناوگان هوایی موجود، در اوج تحریم های استکبار جهانی که بیشتر خطوط هوایی داخلی را با مشکلات جدی مواجه کرده و منجر به زمینگیری ناوگان هوایی کشور و در نتیجه کاهش کارایی آنها شده است. این شرکت جزء معدود شرکتهای هواپیمایی ایرانی است که به عضویت IATA در آمده و زیر نظر دستورالعمل IOSA فعالیت می نماید.
- ۶- کاستن از بار مالی دولت در تصدی فعالیت های اقتصادی با تسویه حساب و پرداخت سنوات (بدون ذخیره) بیش از ۲۰۰ نفر از پرسنل رسمی شرکت و تعیین تکلیف و پرداخت اقساط تسهیلات صندوق ذخیره ارزی از بابت خریداری هواپیماهای توپولوف در دوران دولتی، که هیچگاه به آقای مجید شکاری تحویل داده نشدند. این شرکت توانسته است برخلاف بسیاری از شرکت های دولتی که حتی برای تأمین قطعه



هوایمسیای ایران ایرتور  
IRAN AIRTOUR  
AIRLINES

تاریخ: ۱۳۹۹/۰۷/۲۰  
شماره: ۴۴۲۰۲  
پیوست: ندارد

و عملیاتی نمودن ناوگان هوایی وابسته به حمایت دولت و بیت المال می باشند، بصورت کاملاً مستقل و متکی به توان مالی و فنی خود اداره شود.

روا نیست با حاشیه سازی رسانه ای صرفاً بخاطر عملکرد ناموفق برخی شرکت های واگذار شده توسط سازمان خصوصی سازی، بعد از سپری شدن ۵ سال از واگذاری این شرکت، تلاش شبانه روزی و عملکرد موفق ما نادیده انگاشته شده و سعی بر این باشد که به هر دلیلی تر و خشک با هم بسوزند.

در سال جهش تولید در اوج تحریم های ظالمانه بر صنعت هوانوردی ایران از آقای پژمانفر بعنوان رئیس کمیسیون اصل ۹۰ انتظار می رود در کنار بخش خصوصی واقعی که بین وزارت اقتصاد در مقام فروشنده و هسایار وابسته به یکی از نهادهای دولتی در مقام خریدار سابق مستأصل گردیده، باشند و ما بتوانیم با تمرکز بر فعالیت های حساس یک شرکت هوایمسیایی بجای پرداختن به حاشیه سازی های رسانه ای به مسئولیت خطیر خود که حمل مسافر با ایمنی و کیفیت بالا است بپردازیم.