

ልማታዊነት ወይንስ ገበያ በኢትዮጵያ አየር መንገድ

ማቲያስ ገሠሠ
ግንቦት 2018



ልማታዊነት ወይንስ ገበያ

በኢትዮጵያ አዋጅ መንገድ

ማቲያስ ገሠሠ

ግንቦት, 2018

ማውጫ

1	መግቢያ	1
2	የኢትዮጵያ አየር መንገድ	6
2.1	አየር መንገድ ዓመታዊ የትርፍ ግብር አይከፍልም	6
2.2	የግልጻኝነት ችግር	17
2.3	የአየር ማረፊያዎች ሞኖፖሊ	14
2.4	ከሠራተኞቹ ከፍተኛ የደሞዝ ድጎማ ያገኛል	10
2.5	አየር መንገድ የጳጴሪ መስለውን ያክል ጠንካራ አይደለም	17
2.5.1	ከአቻዎች ከፍ ያለ የነዳጅ ወጪ አለው	22
2.5.2	ዝቅተኛ የመንገደኛ እና የጭነት ሎድ ፋክተር	23
2.5.3	በጣም ዝቅተኛ የአንጡራ ኃብት ትርፋማነት (Very low ROE)	24
2.5.4	የአውሮፕላን ዓይነት ማብዛት የፈጠረው ወጪ	26
2.6	ህልም ሲሰከር	31
3	የማሻሻያ ምክረ ኃሳቦች	33
3.1	50% አየር መንገዱን በግል እንዲሆን ማድረግ	35
3.2	እንደ የአየር መንገድ የበረራ ዩኒቨርስቲውንም 50% ወደ ግል ማዘር	36
3.3	የሀገሪቱን አየር ማረፊያዎች በኮንሴሽን መስጠት	37
3.4	የአየር መንገድ ገበያው በሀገር ውስጥ ለውድድር ክፍት መሆን አለበት	39

1 መግቢያ

ይህ ልማታዊነት ወይንስ ገበያ የእሚላው ተከታታይ ጽሑፍ ፤ በኢትዮጵያ የመዋቅራዊ ሽግግር የእሚያመጣ ፤ ማለትም ፡- ግብርና በጠቅላላው በኢኮኖሚው ውስጥ ያለውን ድርሻ ከ10% እና 5% በታች አውርዶ ፤ ዋናኛ የኢኮኖሚው አንቀሳቃሾችን፡- ኢንዱስትሪ እና ዘመናዊ አገልግሎቶች እንዲሆኑ አድርጎ ድርሻቸውን በኢኮኖሚው ውስጥ በድምር ከ80% በላይ በማድረግ የሕዝቡን የነፍስ ወከፍ ገቢ እና የኑሮ ደረጃ የእሚያሻሽለው ፤ የፖሊሲ መንገድ ፡- ልማታዊነት ወይንስ ገበያ ? የእሚላውን ምርጫ ለማቅለል የእሚሠራ ጽሑፍ ነው።

ልማታዊነት ሲባል ፤ መንግሥት ከመደበኛ የመንግሥት አገልግሎት በማለፍ ፤ እንደ ነጋዴ የትርፍ ፍላጎት ሳይገዛው ፤ ወሳኝ በእሚባሉ ፡- እንደ ባንክ ፣ የኃይል አቅርቦት ፣ የውኃ አቅርቦት ፣ የቴሌኮም አገልግሎት ፣ ወዘተ ባሉ መስኮች በመሳተፍ ፤ ነጋዴው ትርፍ የለውም ብሎ የእሚተወውን ወይንም ለውስን የማሕበረሰብ ክፍል ብቻ የእሚያቀርበውን አገልግሎት ፤ ለሰፊው ሕዝብ ተደራሽ በሆኑ መልኩ በማቅረብ ነው ፤ ኢትዮጵያን ከዘመናዊነት ማማው ላይ ማውጣት የእሚቻለው ብሎ ማለት ነው።

ገበያ ነው ሲባል ደግሞ ፤ መንግሥት በዋናነት የሕግ ፣ የፖሊሲ እና የተቋማት ግንባታ ላይ በቀዳሚነት አተኩሮ ፤ የልማት ሥራም ሆነ ድጎማ ሲያደርግ ፤ ከግብር ገቢው አንጻር እንዲያደርግ ሲሆን እና እራሱን ከላይ ለመግለጽ ከተሞከረው ዓይነት የልማታዊነት አስተሳሰብ ሲገድብ ፤ ገበያው እራሱ (የሀገር ውስጡም የዓለም ዓቀፍም) ፤ ምንም እንኳን በትርፍ እሳቤ ቢዘወርም ፤ በሀገሪቱ ሹሉንም ዓይነት ምርት እና አገልግሎት በተወዳዳሪ ዋጋ እና ጥራት በማቅረብ ፤ ኢትዮጵያን ከስልጣኔው ማማ ላይ ያወጣታል ማለት ነው።

እንደ ገበያ መር የኢኮኖሚ መስመር ዕምነት ፤ ገበያ በትርፍ እሳቤ መመራቱ ፤ የልማታዊው አስተሳሰብ እንደ እሚላው ኢኮኖሚው ኢፍትኃዊ ስርጭት እና ብዝበዛ እንዲኖርበት ሳይሆን እሚያደረገው ፤ በውድድር ምክንያት ፡- ጥራት ያለው ምርት እና አገልግሎት በተወዳዳሪ ዋጋ ፤ በተሻለ ፍትኃዊ አሠራር ለሕብረተሰብ የእሚያዳርስ ነው የእሚሆነው።

በኢትዮጵያ ፤ ልማታዊነት ነው የእሚያዋጣው ከተበላ እና ልማታዊ መንገድ መከተል ከጀመርን አኹን ወደ 52ኛ ዓመታችንን አስቆጥረናል።

ሆኖም ፡- በእዚህ የ52 ዓመት ግዜ ውስጥ ፤ በኢትዮጵያ መዋቅራዊ ሽግግር የእሚያመጣ እና የሕዝቡን የኑሮ ደረጃ በማሻሻል ከዘመናዊ ሀገራት የኑሮ ደረጃ ጋር የእሚያስተካክል ዕድገት ማደግ ግን አልተቻለም።

ዕውነታው ይህ ቢሆንም ፤ በኢትዮጵያ ከልማታዊነት ወደ ገበያ አሠራር ለመለወጥ በጣም ዳተኝነት ይታያል።

ለእዚኸ ምክንያቱ ደግሞ :- በሐገራችን የእሚስተዋለው ከፍተኛ የጽንሰ ስርዓት ግንዛቤ እጥረት ፣ የግዜያዊ ጥቅሞችን አስተሳሰብ ፣ ዓለም ዓቀፍ ኪራይ ሰብሳቢ የጥቅም ግንኙነት ፣ ወዘተ ተዳምረው ፣ በጽንሰ ስርዓት ደረጃ ፣ ከልማታዊነት ይልቅ ገበያ ይሻለል የእሚላው ዕሰቤ በሞናኘቱ ነው።

በእዚኸ ተከታታይ ጽሑፍም ማድረግ የተፈለገው ፣ ከእላይ በተጠቀሱት ምክንያቶች ፣ በኢትዮጵያ የጽንሰ ስርዓት ሙግት አድርጎ ብሔራዊ ገበያ እንደ እሚሻል መግባባት ቢያቅት ፣ በልማታዊ መንገድ የእሚመሩ የሐገሪቱ ተቋማት :-

- ከተናጠል ድርጅታዊ ዕድገታቸው እና ትርፋማነታቸው ፣
- በኢኮኖሚ ውስጥ ከእሚያበረክቱት አስተዋፅዖ ፣

አንጻር ያስመዘገቡትን ውጤት ፣ በገበያ ቢመሩ ኖሮ የተሻለ ውጤት ያስመዘገቡ ነበር ብሎ ማሳየት ከተቻለ ፣ ጽንሰ ስርዓቱ ክርክሩን ተሻግሮ ፣ የውጤታቸው ምዘና በማድረግ ፣ የትኛው ይሻለል የእሚላውን የመምረጥ ነገር እንዲቀል ማድረግ ነው።

በእዚኸም መሠረት በክፍል አንድ ፣ የኢትዮጵያ ንግድ ባንክ በልማታዊ መንገድ በመመራቱ ፣ በተናጠል እንደ ባንክ እና በሐገር ደረጃ ሊያቀርብ ከእሚገባው አገልግሎት አንጻር ፣ የከፈለው እና ያስከፈለው የዕድል ዋጋ (Opportunity Cost) ከፍተኛ በመሆኑ በገበያ ቢመራ ለራሱም እንደ ተናጠል ተቋም ፣ በወል በሐገራዊ ኢኮኖሚ ውስጥ ከፍተኛ መጠን የምርት እድገት (GDP) ያስከትል ነበር ብለናል።

በእዚኸ በኩለተኛው ክፍል ደግሞ የኢትዮጵያ አየር መንገድን እንደ ተቋም ወስደን ፣ የኢትዮጵያ የኢትዮጵያ አየር መንገድ አሁን በልማታዊ መንገድ በመመራቱ :-

1. በተናጠል እንደ ተቋም
2. በሐገሪቱ ኢኮኖሚ ውስጥ በእሚጨውተው ሚና

እየከፈለ እና እያስከፈለ ያለውን የዕድል ዋጋ (Opportunity Cost) እና በአንጻሩ ደግሞ ተቋም በገበያ መርኽ ቢሠራ ፣ ለራሱ እንደ ተቋምም እና ለኢትዮጵያ ኢኮኖሚ እንደ አንድ የኢኮኖሚ ተቋም የእሚያበረክተው ጥቅም ፣ ከአኩሪ አካሄዱ ይልቅ ከፍተኛ ይሆን ነበር የእሚላውን ለማሳየት ይሞክራል።

ዝርዝሩን በእሚቀጥለው ክፍል የዕምናየው ሆኖ ፣ አየር መንገዱ አኩሪ በእሚመራበት በልማታዊ መንገድ ምክንያት :-

- ንብረቱን እና አንጡራ ስብቱን ፣ ከተመሳሳይ ተወዳዳሪ አየር መንገዶች አንጻር ፣ ዝቅተኛ መጠን ያለው ገቢ እና ትርፍ እንዲያመጡ አድርጎ ነው የእሚጠቀማቸው (Resource Misallocation)፣
- ሠራተኞቹ በዓለም ዓቀፍ ደረጃ እንኳን በጣም አምራች ቢሆኑም እና ብዙ ገቢ ቢያመነጩም ፣ ከእሚከተለው የልማታዊነት አስተሳሰብ የተነሳ ብዙ ወጪ ስለ አለበት ፣ ገቢውን ወደ ትርፍ በውጤታማ መንገድ ስለ እማይለውጥ ፣ ጥሩ ገቢ እና ትንሽ ትርፍ ያለው ይሆናል፣
- ይኸም ትርፋማነቱን በግማሽ እንዲቀንስበት ያደርጋል ፣

ይኸ በተናጠል እንደ ተቋም የአሚክፍላው የዕድል ዋጋ ሲሆን ፤ እንደ ማንኛውም የኢኮኖሚ ተቋም ፤ በሐገሪቱ ኢኮኖሚ ላይ የእራሱን ሚና ስለ እሚጫወት ፤ በተናጠል በእዚኸ መልኩ በአሚክፍላው የዕድል ዋጋ ምክንያት ፤ ሐገሪቱንም ብዙ የዕድል ዋጋ እያስከፈላት ነው። ከእነ እዚኸም መካከል ፦

- የትርፍ ግብር ገቢ አይከፍልም
- የትርፍ ክፍፍል አያደርግም
- ከተወዳዳሪዎቹ አንጻር በጣም ዝቅተኛ ደሞዝ ስለ እሚከፍል የሠራተኞቹን ጥቅም እና በኢኮኖሚ ውስጥ የአሚኖራቸውን ተሳትፎ ይቀንሳል
- የ81 ዓመት ዕድሜ ያለው አንጋፋ እና ትርፋማ ተቋም ቢሆንም ዛሬም ሌሎች ቀጥተኛ እና ቀጥተኛ ያልሆኑ ድጎማዎች ከድኃው የኢትዮጵያ መንግሥት እና ሕዝብ ይቀበላል

ለእዚኸም ደግሞ ዋነኛ ምክንያቱ ፦ መንግሥት የአየር በረራ አገልግሎትን በትርፍ እንደ እሚሸጥ ሸቀጥ ሳይሆን ፤ ለኢትዮጵያውያን እና ለአፍሪካውያን ፤ ከድኃው የኢትዮጵያ ሕዝብ የግብር ክፍያ እና ከአየር መንገዱ ሠራተኞች ደሞዝ ላይ ተቆርጦ ከእሚገኝ የገንዘብ ድጎማ የአሚክፍላው የቸረታ አገልግሎት አድርጎ ስለ እሚያየው እና ያንን ልማታዊነት ብሎ ስለ እሚለው ነው።

እንደ እኔ ዕምነት ፤ ድኃው የኢትዮጵያ ሕዝብ እና ታታሪ የአየር መንገድ ሠራተኞች ፤ በእዚኸ መልኩ እራሳቸውን እየጎዱ ፤ ኢትዮጵያዊ እና አፍሪካዊ አንዳንዴም የኢትዮጵያ አየር መንገድን ለመጓጓዣነት የአሚጠቀሙ የዓለም ዜጎችን ፤ እንኳን በአየር መንገዳችን ተጓዳዊ እያሉ የጉዞ ትኬት ድጎማ እሚያደርጉበት ፤ ምን ፍትኃዊ ምክንያት ሊኖር እንደ እሚችል አላውቅም?

አየር መንገዱ ግን ይኸን የልማታዊ መንገድ ፍትሕ ነው ብሎ ፤ ከድኃው ኢትዮጵያዊያዊ እና ከአየር መንገዱ ሠራተኛ ፤ በዓመት በቢልዮን የአሚቆጠር ገንዘብ እየወሰደ ፤ አክሳሪ ወደ ሆኑ መዳረሻዎች በተደጋጋሚ በመብረር ፤ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ተጓዥኝን እየደጎመ ነው።

በየትኛው የልማታዊነት አስተሳሰብ ፤ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ፤ ለኢትዮጵያውያን ብቻ ሳይሆን ለመላ አፍሪካውያን ፤ የአየር ትራንስፖርትን መንግሥት ከድኃው ኢትዮጵያዊ ጉሮሮ ግብር እየቀመጠ እና የአየር መንገዱን ሠራተኞች ደሞዝ እየቆረጠ ፤ መደጎም እንደ አለበት ግልጽ አይደለም።

በኢትዮጵያ በተንሠራፋው የልማታዊነት ቅዠት ምክንያት ግን ፤ በእዚኸ ዓይነት የልማታዊነት አስተሳሰብ ፤ ስለ እሚመራ ፤ አየር መንገዱ ፤ እራሱንም እንደ ተቋም ፤ ሐገሪቱንም እንደ ሐገር ከዕላይ በተጠቀሰው መንገድ ፤ ከፍተኛ መጠን ያለው ፤ የዕድል ዋጋ (Opportunity Cost) እያስከፈለ ነው።

የአየር መንገዱ የ2023/24 ዓመታዊ ሪፖርት እራሱ እንደ እሚያሳየው ፤ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ሠራተኞች ፤ በአማካይ እንደ ኢምሬት ካሉ ከእነርሱ 3 እጥፍ ደሞዝ ከእሚከፈላቸው ሠራተኞች አንጻር እንኳን ምርታማ ስለ ሆኑ ወይንም በአማካይ ተቀራራቢ ገቢ ስለ እሚያመነጩ ፤ አየር መንገዱ አኹን ከእሚመራበት የልማታዊነት አስተሳሰብ ተላቆ በገበያ ቢመራ ፦

- እንደ ተቋም እራሱን አኹን ከእሚያተርፈው በላይ እስከ እጥፍ የእሚደርስ ትርፍ በማትረፍ ማጠናከር ፡
- ለሐገር ደግሞ ፡- ግብር በመክፈል ፣ ትርፍ በማከፋፈል ፣ የሠራተኞቹን ደሞዝ በመጨመር እና የአየር መንገድ አገልግሎትን ደረጃ በማሳደግ ፡

የልማታዊ መንገዱን በመከተል እራሱን እና ሐገርን ያስከፈለውን የዕድል ዋጋ (Opportunity) በማጥፋት ወይንም በመቀነስ ትልቅ ሚና ይጫወታል።

ይኸ የአየር በረራ ተደራሽነትን ይቀንሳል እንደ አይባል እንኳን ፤ በሐገሪቱ የአየር በረራ አገልግሎት ለገበያ ቢተው ፤ የግል የበረራ አገልግሎት ሰጪዎች ፤ ትናንሽ እና ርካሽ አውሮፕላኖችን በመጠቀም ፤ ይኸ ነው የእሚባል ጥሩ አየር ማረፊያ በሌለበት ቦታ እንኳን የበረራ አገልግሎት በርካሽ ማቅረብ እንደ እሚችሉ ነው ብዙ መረጃ የእሚያሳየው።

ሰፊው የኢትዮጵያ ሕዝብ ግን ከአየር በረራ ፍትሕ በፊት ፤ የንጹሕ ውኃ ፍትሕ ፣ የጤና አገልግሎት ፍትሕ ፣ ወዘተ እሚያስፈልገው ይመስለኛል።

የኢትዮጵያ አየር መንገድ ከሌለ ፤ ሌሎች አየር መንገዶች አኹን የኢትዮጵያ አየር መንገድ የእሚበርባቸው የአፍሪካ ከተሞች ስለ እማይበሩ አፍሪካዊያን ይጎዳሉ ብሎ ማለት ተገቢ አይመስለኝም። አገልግሎቱን የግድ ማቅረብ አለብን ከተባለ እንኳን ፤ የመንግሥትን ግብር እና የሠራተኛ ደሞዝ እየቆረጥን ሳይሆን ፤ አትራፊ በሆነ መልኩ ማቅረብ ያለብን ይመስለኛል።

በእርግጥ ይኸ ማለት ፡- የኢትዮጵያ አየር መንገድ ፤ ተራ እና እማይረባ አየር መንገድ ነው ማለት አይደለም። እንኳን ሙሉ አየር መንገዱ ፤ አንድ ክፍሉ የሆነው የስካይ ላይት ሆቴል እንኳን በአመት እስከ 3 ቢልዮን ብር ገቢ እና እስከ 1 ቢልዮን ብር ትርፍ ያመነጫል።

በእዚኸ ጽሑፍ ውስጥ ትኩረቱ ፤ አየር መንገዱ ፤ በልማታዊነት ወይንስ በገበያ ፤ ቢመራ ይሻላል የእሚለውን በንፅፅር ለማሳየት በመሆኑ ፤ ተቋሙ በልማታዊነት ተመርቶ እራሱንም ሐገርንም ያስከፈለው የዕድል ዋጋ ላይ ሆኗል።

ይኸ ማለት ግን አየር መንገድ ፤ በልማታዊ መንገደም እየተመራ ፤ ያስመዘገበው ስኬት የለመ ማለት አይደለም። ያን ማለትም አይቻልም።

አየር መንገዱ በ1945 በመመሥረቱ ፤ ቀደምት ከእሚባሉት የአፍሪካ አየር መንገዶች አንዱ ነው።

ከተመሠረተ ግዜም አንስቶ ፤ የተለያዩ ፍልስፍና ያላቸው ዘውዳዊ ፣ ማርክሲስታዊ ፣ ቅይጥ ኢኮኖሚ ፣ ወዘተ የእሚከተሉ መንግሥታት ቢቀያየሩም ፤ ሐገሪቱ ፡- የእርስ በእርስ ጦርነት ፣ ርኃብ እና አለመረጋጋት ባለበት አካባቢ ብትኖርም ፤ ይኸን ኹሉ ተቋቁሞ እስከ አኹን ቀጥሏል።

ይኸ ዓይነቱ ተቋማዊ ጥንካሬ ትልቅ ዋጋ የእሚሰጠው ነው።

በእዚኸ ኹሉ ውስጥ ካለፈ በኋላ ፤ አየር መንገዱ አኹን ላይ ፡-

- ከ60 በላይ በሆኑ ሐገራት ወደ 130 የእሚጠጉ ከተሞችን ያገናኛል ፡
- ዘመናዊ የሆኑ የቦይንግ እና የኤርባስ አውሮፕላኖችን ጨምሮ ከ140 በላይ አውሮፕላኖች አሉት ፡
- የአቪዬሽን አካዳሚው ኢትዮጵያዊያንን ጨምሮ ከዓለም ዙሪያ ለእሚመጡ ተማሪዎች ፤ የፓይላትነት እና የአውሮፕላን ጥገና ስልጠና ይሰጣል ፡
- የካርጎ እና የሎጂስቲክ ክፍሉ በአፍሪካ ውስጥ በትልቅነታቸው ከእሚታወቁት አንዱ ነው ፡
- የማደስ ፣ የጥገና እና የሰርቪስ ክፍሉ ከዓለም ዙሪያ ለእሚመጡ አውሮፕላኖች አገልግሎት ይሰጣል ፡
- በ2024 ዓም ገቢው ወደ 396 ቢልዮን ብር ገደማ ነበር ፡ ወዘተ

ይኸም ብቻ ሳይሆን ፡- አየር መንገድ ብቻ ሳይሆን ፣ የሆቴል ፣ የስልጠና ፣ የካርጎ ፣ ወዘተ ዲቫዥኖች ያሉት ትልቅ ፤ ድርብ (Conglomerate) ተቋም ነው።

ይኸ ትልቅ ተቋማዊ ጥንካሬ ነው።

ቀደም ብሎ በአጭሩ ለማብራራት እንደ ተሞክረው ግን ፤ የእዚኸ ጽሑፍ ዓላማ ፤ አንድ የንግድ ተቋም በልማታዊነት ወይንም በገበያ ሲመራ ፤ ለራሱ እንደ ተቋም እንዲኹም በአንድ ኢኮኖሚ ውስጥ በእሚኖረው ሚና በሐገር ደረጃ ሊያሳካ ከእሚችለው ጥንካሬ እና ዕድገት አንጻር መመዘን እና የዕድል ዋጋዎችን (Opportunity Costs) በማሳየት ፤ አየር መንገዱ አሁን ከእሚመራበት የልማታዊ አስተሳሰብ ይልቅ በገበያ ቢመራ ኖሮ ፤ እራሱንም ሐገርንም የበለጠ ይጠቅም ነበር ለማለት በመሆኑ ፤ አየር መንገዱ በልማታዊነት መንገድ ተመርቶ ያባከናቸውን ዕድሎች ናቸው ትኩረት የተሰጣቸው።

በአጭሩ አየር መንገዱ ፤ አኹን ያለውን ስኬት ሳይሆን ፤ እራሱንም ሐገርንም በቢልዮን ዶላሮች የእሚጠቅሙ ፤ ማሳካት ይችላቸው የነበሩ ያባከናቸው ዕድሎችን ማሳየት ነው የእዚኸ ጽሑፍ ትኩረት።

ይኸ ግን ከጨለምተኛ ትችት የመነጨ እና ማንም ሊክደው የእማይችለውን የተቋሙን ስኬት ከማጣጣል ሳይሆን ፤ የባከነው እድል ፤ ተቋሙንም እንደ ተቋም የኢትዮጵያን ሕዝብ እንደ ጎድቷል ለማለት ነው።

2 የኢትዮጵያ አየር መንገድ

የኢትዮጵያ አየር መንገድ አስደናቂ አፈጻጸም ነው ያለው :- በአፍሪካ አንደኛ የእሚባል አየር መንገድ ነው ፤ በከፍተኛ ፍጥነት እየተስፋፋ ነው ፤ የእራሱን ፓይላቶች እራሱ ነው የእሚያሰለጥነው ፤ የእራሱን አውሮፕላኖች የእሚጠግነው እራሱ ነው።

ይኸን ዓይነት አስደናቂ አፈጻጸም ያለው አየር መንገድ ግን ፤ ልማታዊነት ከእሚያስከትለው መዋቅራዊ ብልሽት ግን ሊጸዳ አልቻለም ፤ ከእዚህም የተነሳ :- ስውር ብዙ ድጎማዎች ይቀበላል ፤ ግብር አይከፍልም ፤ ከፍተኛ መጠን ያለው የሒሳብ አያያዝ ግልጽነት ችግር አለበት ፤ ከእዚህ የተነሳ በሐገሪቱ ኢኮኖሚ ውስጥ ሊጨወት ከእሚችለው ሚና አንጻር በጣም ዝቅተኛ ሚና ነው ያለው።

ለእዚህ የባከነ ዕድል ምክንያቱ ደግሞ አየር መንገዱ ከገበያ ይልቅ በልማታዊነት የእሚመራ በመሆኑ እና በረራ ሲመርጥ የትኛው የበረራ መስመር እና የትኛውን ዓይነት አውሮፕላን መጠቀም ከፍተኛ ትርፍ ይሰጠኛል በእሚል ሳይሆን ፤ በሐገር ውስጥም ሆነ በአፍሪካ ውስጥ ፤ የበረራ ተደራሽነት እንዴት ማሳደግ እችላለኩ ብሎ ስለ እሚሠራ ነው።

ከእዚህ በመቀጠል ፤ አየር መንገዱ ፤ በልማታዊ መንገድ በመመራቱ ያባከናቸውን ዕድሎች (Opportunity Costs) በዝርዝር ይቀርባሉ:-

2.1 አየር መንገዱ ዓመታዊ የትርፍ ግብር አይከፍልም

የኢትዮጵያዊያንን አዕምሮ እና ልብ የበላ ጅብ አልጮኽ ካለ ብዙ አስርት ዓመታት አልፏል። ተምረን እንደ አልተማርን ፤ አውቀን እንደ እማናውቅ ፤ ደርሰን እንደ አልደርስን በመሆን ፤ በስተርጅናም አናስተውልም ብለን አይናችንን ከጨፈንን ዘመናት ተቆጥረዋል።

መጽሐፍ ቅዱሱ :- ኤፍሬም እንዳልተገለበጠ ቂጣ ነው። እንግዶች ጉልበቱን በሉት ፣ እርሱም አላወቀም ፤ ሽቦት ወጣበት እርሱም አላወቀም እንደ እሚለው ፤ ኢትዮጵያዊውም አልበስል ብሎ ካረረ ፤ አልበረታ ብሎ እንደ ውኃ ፈሶ ከቀረ ፤ ሽቦት እየመሰከረበት ልጅ ነኝ ብሎ እንደ ሕጻን በአፈር ልጫወት ካለ ሰነባብቷል።

የፖለቲካ ስልጣን የጥጋብ እና የማን አላብኝነት ቦታ መሆኑ ካበቃ ዘመናት አልፏል እና ቢንቢ እንኳን ልንገድልበት የእማንቸለውን ስልጣን ለመያዝ ከእምንገዳደል እና ከእምንጎነታተል ፤ በሐገር ደረጃ ፤ ዲሞክራሲን እናስፍን ፤ የፖለቲካ ስልጣን በነጻ እና ፍትህዊ ምርጫ ይያዝ እና ይለቀቅ ፤ የፕሬስ ነጻነት ይከበር እና የመንግሥት አሠራሮች ፤ መንግሥታዊ ተጠያቂነት ብቻ ሳይሆን ሕዝባዊም ምርመራ እና ተጠያቂነት ይስፈንባቸው ፤ ያን

ግዜ ፤ ፍጹም ባይሆንም ፤ አንጻራዊ ተጠያቂነት ይሰፍናል የእሚለው የፖለቲካ ሳይንስ በዓለም ላይ ከተንሰራፋ ብዙ መቶ ዓመታት ተቆጥረዋል።

ኢትዮጵያዊያንም ዘመናዊ ትምሕርት ተምረው ከእዚኝ አስተሳሰብ ጋር ከተዋወቁ ፤ ቢያንስ 60 ዓመታት አልፏል።

ይችኝን መሠረታዊ ዕውቀት ወደ ተግባር ከመለወጥ ግን ፤ የእሚመጣ ፖለቲከኛ ጉሉ ፤ እያወቀ እንደ እሚያውቅ ፤ እየተማረ እንደ አልተማረ ፤ አርጅቶ እንደ ህጻን እየሆነ ፤ መርኩን ወደ ተግባር ከመለወጥ ይልቅ ፤ እግሩን ሲጎትት ፤ እራሱም እንደ ፖለቲከኛ ፤ ሐገርም እንደ ሐገር ፤ የድህነት ፤ የኋላ ቀርነት እና የማሕበራዊ አለመረጋጋት ዋጋ እየከፈለች ነው።

ከእዚኝም የተነሳ ፡- በቀን በአደባባይ ፤ የኢትዮጵያን አየር መንገድ እሚያክል ፤ በቢልዮኖች ብር የእሚያተርፍ እና በዋናነት ከኢትዮጵያ ደህና ገቢ አላቸው የእሚባሉትን ዜጎች እና በአብዛኛው ደግሞ የውጭ ዜጎችን የእሚያገለግል የንግድ አየር መንገድ ፤ በሚንስትሮች ምክርቤት ውሳኔ የገቢ ግብር አትክፈል ተብያለኩ እና የገቢ ግብር አልከፍልም ብሎ ሲናገር ፤ አንድ ሰው ምላሱን እንኳን እሚያነሳባት ሐገር ሆናለች ኢትዮጵያ።

እኔ በግሌ ፤ በየትኛው የምኒስትሮች ምክር ቤት ውሳኔ መሠረት አየር መንገዱ በእዚኝ መልኩ ከትርፍ ገቢ ግብር ነጻ እንደ ተደረገ ለማግኘት ሞክሬ ነበር።

ይኸንን በግልጽ የእሚፈቅድ ይኸ ነው የእሚባል የምኒስትሮች ምክር ቤት ውሳኔ ላገኝ አልቻልኩም። እንደ እሚመስለው ግን መንግሥት ፤ ለምሳሌ ፡- አንድ ሠራተኛ ከደሞዙ ለህክምና ያወጣውን ወጪ ከግብር ነጻ እንዲሆን እና መሰል የግብር እጅይታ የተደነገገባቸውን ውሳኔዎች ፤ አላግባብ ለጥጦ ፤ አንጋፋ እና ትርፍማ የሆነውን አየር መንገድ ከትርፍ ግብር ገቢ ነጻ እንደ አደረጉት ይመስላል።

እንዴት ይኸን መርምሮ መተችት ባይችል ለሕዝብ እሚያሳውቅ ፓርላማ መገንባት ያቅተናል ? እንዴት ይኸንን እንደ ስህተት መናገር የእሚያቅተው አዲተር ይጠፋል ? ለምን እንደ እዚኝ ዓይነት የትችት ባሕል በሐገራችን ሞተ ?

ተምረን እንደ አልተማርን ፤ አርጅተን እንደ ሕጻን መሆን ስለ መረጥን ነው !

በ2023/2024 ዓም ባወጣው ዓመታዊ ሪፖርቱ ላይ አየር መንገዱ እንደ እዚኝ ይላል ፡-

“የኢትዮጵያ አየር መንገድ ቡድን በምኒስትሮች ምክርቤት ውሳኔ መሠረት ከገቢ ግብር ነጻ ነው ፤ ሆኖም ከቡድኑ አንዱ አባል ፤ የኢትዮጵያ ስካይላይት ሆቴል ግን የገቢ ግብር ይከፍላል።”

“Ethiopian Airlines Group is exempt from income tax in accordance with a decision of the-Council of Ministers. but one of the operating segments Ethiopian Skylight Hotel is required to pay business profit tax in accordance with a decision of the-Council of Ministers.”

ስለ እዚኝ :- የኢትዮጵያ አየር መንገድ እንደ ቡድን ማለትም የኤርፖርት አገልግሎቶችን ጨምሮ የገቢ ግብር አይከፋገም። የግሩፍ አባል የሆነው የኢትዮጵያ ስኬት ላይት ብቻ ነው የገቢ ግብር እሚከፍለው።

በእዚያው ሪፖርት ላይ ስንመለከት :- የግሩፍ አባላት የሆኑ ሰሥቱ :- አየር መንገዱ ፣ ኤርፖርቶቹ እና ስኬት ላይት ፣ ጠቅላላ ትርፋቸው እና የከፈሉት ግብር ይኸን ይመስላል፡-

የኢትዮጵያ አየር መንገድ ግሩፍ	የ2023/2024 ጠቅላላ ገቢ	ተጠባቂ የግብር ድርሻ 30%	የተከፈለ የግብር ድርሻ
የቦራራ አገልግሎት ክፍል (Ethiopian Airlines)	43.28 ቢልዮን ብር	12.98 ቢልዮን ብር	0
የኤርፖርቶች ክፍል	5.06 ቢልዮን ብር	1.52 ቢልዮን ብር	0
የሆቴል አገልግሎት	952 ሚልዮን ብር	316 ሚልዮን ብር	316 ሚልዮን ብር

በእዚኝም መሠረት ፣ በ2023/2024 ዓም አየር መንገዱ ከሶስቱም ክፍሎች በጠቅላላው ወደ 14.79 ቢልዮን ብር ግብር መክፈል ሲኖርበት ፣ ስኬት ላይት ሆቴል ብቻ 316 ሚልዮን ብር ግብር ሲከፍል ፣ የቦራራ አገልግሎት የእሚሰጠው እና የኤርፖርት አገልግሎት የእሚሰጠው ክፍል ዜሮ ግብር በመክፈል ፣ የኢትዮጵያን ሕዝብ እና መንግሥት **የ14.47** ቢልዮን ብር የግብር ገቢ አሳጥተዋል።

ከተመሠረተ 80 ዓመት ላለፈው ፣ መካከለኛ እና ከእዚያ በላይ ገቢ ላላቸው የሀገር ውስጥ እና በአብዛኛው አፍሪካዊ ለሆኑ ተጓዦች የቦራራ አገልግሎት በመስጠት ትርፍ የእሚያገኝ አየር መንገድ ለምን ሲባል እንደ ኢትዮጵያ ባለ ድኃ ሀገር መንግሥት እና በጣም ደካማ የእሚባል የግብር አሰባሰብ ያለው ከመሆኑ የተነሳ ፣ ከሀገራዊ ምርቱ አንጻር ከ8% በታች ግብር እየሰበሰብክ ነው ተብሎ እድሜ ዘመኑን በዓለም ዓቀፍ አበዳሪዎች በምክር ሲነፍር የእሚኖር መንግሥት ፣ ይኸን እሚያክል ትልቅ የትርፍ ማዕከል ከግብር ነጻ ያደርገዋል ?

በዓለማችን ላይ ድኃ ከእሚባሉት ሕዝብ የእሚመደበው እና የመጠጥ ውኃ ፣ የጤና አገልግሎት ፣ የትምህርት ቤት ፣ የቤት ፣ ወዘተ መጠነ ሰፊ ችግር ያለበት ኢትዮጵያዊ ፣ በምን ሒሳብ :- የአውሮፕላን ትኬት ቆርጠው ለእሚጓዙ የሀገር ውስጥ እና የአፍሪካ ተጓዦች ፣ ከግብር ገቢው ቀንሶ ይደገማል ?

በየትኛውም የልማታዊነት እና የሕዝብ ወገንተኝነት አስተሳሰብ ፣ ከኢትዮጵያ ሕዝብ ላይ ፣ በእዚኝ መልኩ 14 ቢልዮን እና መሰል ገንዘቦች በእየ ዓመቱ እየተቆረጡ ፣ የአየር መንገድ ተጓዦችን የትኬት ዋጋ ይደገማሉ ?

እንደ እኔ ግምት :- ለእዚኝ መልሱ :- እንኳን ተመክረን መከራ አልመክር ያለን ፣ አርጅተንም በአፈር መጨወት የእሚቃጣን ኢትዮጵያዊያን ፣ ገበያን ተረድተን ወደ ገበያ ከመግባት ይልቅ ፣ በአንገተ ደንዳናነት እንደ አየር መንገድ ያሉትን ድርጅቶች በልማታዊ መንገድ እንመራለን ካልን በኋላ ፣ በልማታዊነት እየተመሩ ተቋማቱ ትርፍ ሳይሆን እዳ ሲያመጡ ፣ የልማታዊ መንገዱን አክሳሪ ፣ አውዳሚነት እና የዕድል አባካኝነት ለመሸፈን ስንል

፤ እንደ ኢትዮጵያ ካለ የድህረ ሐገር የግብር ካዝና ወስደን የአየር መንገዱን ትርፋማነት ለማሳደግ ስንል ፤ ግብር እንተውለታለን።

ዕውነታው ያ ነው !

የገንዘብ እና የኢኮኖሚ ልማት ሚኒስትር በዌብሳይቱ ላይ ባጋራው የ2018 ዓመታዊ የመንግሥት በጀት መረጃ መሠረት ፤ ድኃው የኢትዮጵያ መንግሥት ፤ ለኢትዮጵያ አየር መንገድ አትክፈለኝ ብሎ የተወለት 14.47 ቢልዮን ብር ፤ ከፍተኛ የበጀት ድጎማ ሊያደርግለት የእሚችል ገንዘብ እንደ ሆነ ዕናያለን ፡-

ዘርፍ	የ2018 ጠቅላላ በጀት
ንግድ፣ ኢንዱስትሪና ቱሪዝም	7,833,836,001
ማዕድን	1,569,979,887
ትራንስፖርት እና መገናኛ	14,896,657,175
ባህልና ስፖርት	10,876,821,734
የሠራተኛና ማህበራዊ ጉዳይ	4,720,689,196
አደጋ መከላከል	7,300,000,000

ስለ እዚኝ ፡- ድኃው የኢትዮጵያ መንግሥት ፤ በ2023/2024 ዓም ለኢትዮጵያ አየር መንገድ የተወው የትርፍ ግብር የ20218 ፡-

- የትራንስፖርት እና መገናኛ ዓመታዊ በጀት ወይንም
- የንግድ ፣ ኢንዱስትሪ እና ቱሪዝም አብሮም የአደጋ መከላከል ዓመታዊ በጀት ወይንም
- የማዕድን ፣ የባሕር እና ስፖርት እንዲኹም የሠራተኛ እና ማህበራዊ ጉዳዮች ዓመታዊ በጀት ወይንም
- ወዘተ

ነው።

ክሎውድ (Claude) እንደ እሚባለው ኤ አይ (AI) መሠረት ደግሞ ፤ የምኒስትሮች ምክር ቤት ለኢትዮጵያ አየር መንገድ ቋሚ የሆነ የገቢ ግብር እፎይታ በመስጠት ያጣው 14.47 ቢልዮን ብር ፤ አሁን ባለው የደሞዝ ስኬል የ240 ሺ ነርሶችን ደሞዝ ለዓመት መክፈል የእሚችል ፤ አሁን ባለው ወደ ገጠር ኤሌክትሪክ ማስፋፊያ ፕሮጀት 2 ሚልዮን የገጠር ቤቶችን ባለ መብራት ማድረግ የእሚችል ገንዘብ ነው።

በነገራችን ላይ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ፤ ከ80 ዓመት እርጅና በኋላም በእዚኝ መልኩ ፤ ከድኃው የኢትዮጵያ መንግሥት ይኸን ያክል የግብር ድጎማ በማግኘት እራሱን ትልቅ ትርፋማ በማስመሰል ይኸን ኹሉ

ዕድል የእሚያበክነው የመንግሥት ንብረት ስለ ሆነ ሳይሆን በገበያ ከመመራት ይልቅ በልማታዊነት እሳቤ ስለ እሚመራ ነው።

የኢምሬት አየር መንገድ ፣ በኪሳራ የእሚንገዳገደው የኬንያ አየር መንገድ ፣ የሩዋንድ አየር መንገድ ፣ ኹሉም የመንግሥትን ግብር ይከፍላሉ ፤ የመንግሥት ንብረት ቢሆኑም እንኳ።

2.2 ከሠራተኞቹ ከፍተኛ የደሞዝ ድጎማ ያገኛል

የአየር መንገዱ ሠራተኞች ፤ ምንም እንኳን የእራሱ የአየር መንገዱ ስልጡኖች ቢሆንም ፤ በያዙት የብቃት ማረጋገጫ ሰርተፍኬት እና በሥራ ላይ በእሚያስመዘገቡት ትርፋማነት ፤ እንደ ኢምሬትስ ካሉት አየር መንገዶች ሠራተኞች ጋር ተወዳዳሪ ናቸው።

ሆኖም፡- የኢትዮጵያ አየር መንገድ በአጠቃላይ በአማካይ ለአንድ ሠራተኛ የከፈለውን ከተመሳሳይ ፤ ለምሳሌ ፡- ከኢምሬትስ ደሞዝ ጋር ብናነጻጽረው ፤ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ለሠራተኞቹ የእሚከፍለው ክፍያ የ3.2 እጥፍ ቅናሽ ያለው ሆኖ ነው የእምናገኘው።

2023/2024	የኢትዮጵያ አየር መንገድ (ግሩፕ)	ኢምሬትስ (ግሩፕ)
ዓመታዊ ገቢ በዶላር	6.959 ቢልዮን	37.4 ቢልዮን
የሠራተኛ ብዛት	24,758	112,406
ገቢ በሠራተኛ በዶላር	281,000	333,000
ጠቅላላ የደሞዝ ወጪ በሠራተኛ በዶላር	436.5 ሚልዮን ወይንም ግማሽ ቢልዮን	6.36 ቢልዮን
በአማካይ ዓመታዊ የሠራተኛ ክፍያ በዶላር	17,636 ሺ	56,590 ሺ

በ2023/2024 ዓም እንደ ግሩፕ የኢትዮጵያ አየር መንገድ እና ኢምሬትስ በሠራተኛ የፈጠሩትን ገቢ ካዩን ፤ የኢትዮጵያ አየር መንገድ የኢምሬትስን 85% አከባቢ ሲሆን ፤ በአማካኝ ደግሞ ለአንድ ሠራተኛ የከፈሉትን ስናይ ፤ የኢትዮጵያ አየር መንገድ የአሚክፍላው ክፍያ ከኢምሬትስ 3 እጥፍ ያነሰ ይሆናል።

በሌላ አገላለጽ እናስቀምጠው ካልን ፤ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ለሠራተኛ ክፍያ ከአሚያወጣት ከእያንዳንዱ ዶላር 15.94 ዶላር ገቢ ሲያገኝ ፤ በአንጻሩ ኢምሬትስ ለሠራተኛ ክፍያ ከአሚያወጣት ከእያንዳንዱ ዶላር በአማካይ 5.88 ዶላር ነው የአሚያገኘው።

ይኸም ማለት :- የኢትዮጵያ አየር መንገድ ሠራተኛ ገቢ ከማመንጨት አንጻር ከኢምሬት ሠራተኛ በ2.7 እጥፍ ይበልጣል። ሆኖም የኢምሬትስ ሠራተኛው በአማካይ ከኢትዮጵያ አየር መንገድ ሠራተኛው 3.2 እጥፍ የሆነ ደሞዝ ይከፈላል።

በእዚያ ላይ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ሠራተኛ በአማካኝ ወደ 281 ሺ ዶላር ገቢ እሚያመነጨው ፤ በጣም ድኃ በሆነች እና አማካይ የነፍስ ወከፍ ገቢ ከ1 ሺ ዶላር ብዙም በአማካይ በልጥበት ሐገር መሆኑ ፤ የአየር መንገዱ ሠራተኛ በዓለም ዓቀፍ ደረጃ ተወዳዳሪ አምራችነቱ በጣም ትልቅ ነው።

በእዚኛ ላይ በመላው ዓለም የአሚገኙ የአየር መንገዶች ከጠቅላላ ወጪያቸው አንጻር ለሠራተኛ የአሚያወጡት ወጪ በአማካይ ከ8% እክሰ 22% ይደርሳል ፤ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ግን ከጠቅላላው ወጪ አንጻር ለሠራተኛ በ2023/2024 ያወጣው 7.2% በመሆኑ ፤ ከፍተኛ መጠን ያለው ትርፍ ዝቅተኛ የሠራተኛ ደሞዝ ከመክፈል የመጣ ነው።

በአዋጅ መንገድ ዓመታዊ ሪፖርት ላይ በተቀመጠው 339,837,470,990 ጠቅላላ ወጪ ላይ ተመሥርተን ፤ ይኸንን ከሌሎች አዋጅ መንገዶች ጋር በንጽጽር እናስቀምጠው ካልን ፡-

2023/2024	ከጠቅላላ ወጪ አንጻር የደሞዝ ወጪ	የኢትዮጵያ አዋጅ መንገድ ተመጣጣኝ ማስተካከያ ቢያደርግ ክትርፍ እሴቱ
የኢትዮጵያ አዋጅ መንገድ 7.2%	24,664,979,834	0
ራይነር እና ኤርኤቸድ ከ8% እስከ 12% በአማካይ 10%	33,983,747,099.00	9,515,449,187.72
የአፍሪካ አዋጅ መንገዶች ከ10% እስከ 15% በአማካይ 12.5%	42,479,683,873.75	18,011,385,962.47
ኢምፎትስ 16%	67,967,494,198.00	29,905,697,447.12
ሉፍታንዛ ፣ ኤርፍራንስ ፣ ዴልታ ከ18% እስከ 22% በአማካኝ 20%	67,967,494,198.00	43,499,196,286.72

የእምናገኘው ውጤት ከእላይ ባለው ሰንጠረዥ የተቀመጠውን ይመስላል።

የኢትዮጵያ አዋጅ መንገድ ፣ የደሞዝ ወጪው ከጠቅላላ ወጪው አንጻር ፣ የአፍሪካን ጨምሮ ከሌሎች አዋጅ መንገዶች ጋር ያቀራረበው ከተባለ ፣ አዋጅ መንገዱ ፣ የደሞዝ ክፍያን ለምሳሌ ርካሽ ከእሴቱ ከኤቸድ አዋጅ መንገዶች ጋር ካቀራረበ ትርፍ በአማካኝ ከ9 ቢልዮን ብር በላይ ሊቀንስ ይችላል ፣ ከአፍሪካ አዋጅ መንገዶች ጋር ላይጻጽ ካለ ትርፍ እስከ 18 ቢልዮን ብር ቅናሽ ሊያሳይ ይችላል።

የደሞዝ ወጪውን ከጠቅላላ ወጪው አንጻር ከእነ ኢምፎት እና የአውሮፓ አዋጅ መንገዶች ጋር ቢያቀራረብ ፣ አዋጅ መንገዱ በደሞዝ ክፍያ ምክንያት ዓመቱን በኪሳራ ሊያጠናቅቅ ይችላል።

እዚህ ጋር አንድ ነገር ልብ ሊባል ይገባል ፣ ለምሳሌ ፡- የደሞዝ ወጪውን ከጠቅላላው ወጪው አንጻር የኢምፎት ከእሴቱን ከአንጻር ሲባል አማካይ የደሞዝ ክፍያውን ከኢምፎት ክፍያ ጋር ያቀራረብ ማለት አይደለም።

ምክንያቱም ፡- አሹን በአለበት ሹኔታ ፣ አዋጅ መንገዱ ጠቅላላ የደሞዝ ክፍያውን ከጠቅላላ ወጪው አንጻር 20% ያድርሰው ቢባል ፣ በሠራተኛ በአማካኝ የእሴቱ ደሞዝ በዓመት 48 ሺ ዶላር ነው የእሴቱን ፣ ያ ደግሞ በ2023/2024 ዓም ኢምፎትስ በአማካኝ ለእያንዳንዱ ሠራተኛ በዓመት ከከፈለው 56 ሺ ዶላር በ8 ሺ ዶላር ያንሳል።

ስለ እዚህ ፡- እየተባለ ያለው ፣ በዓለም ላይ ካለው ልምድ ተወስዶ ሲታይ ፣ አዋጅ መንገዶች ለሠራተኛ ክፍያ ከጠቅላላ ወጪያቸው አንጻር ከ15% እስከ 20% ስለ እሴቱን ፣ የኢትዮጵያ አዋጅ መንገድም እዚህ ልምድ ውስጥ ቢገባ ፣ ለምሳሌ ፡- ከ2023/24 ዓም ትርፍ ከ15 ቢልዮን ብር በላይ ይቀንሳል።

በመሆኑም :- ከፍተኛ መጠን ያለው የአየር መንገድ ትርፍ ፤ በዓለም ዓቀፍ ደረጃ ተወዳዳሪ ሊባሉ የእሚችሉ ሠራተኞችን ፤ ምንም እንኳን ከተወዳዳሪ አየር መንገድ ሠራተኞች አንጻር ተቀራራቢ ሊባል የእሚችል ትርፍማነት ቢኖራቸውም ፤ ከተወዳዳሪዎቹ አንጻር በጣም ዝቅተኛ የሆነ ደሞዝ በመክፈል ነው ፤ የእሚመጣው ማለት ነው።

በሌላ አገላለጽ :- የኢትዮጵያ ንግድ ባንክ ፤ ቀላል የእማይባል የቁጠባ ገንዘብን አግቶ ይዞ ፤ ዝቅተኛ ወለድ እየከፈለ እና ያንንም ለመንግሥት በፖሊሲ እያበደረ ፤ ብድር ሲበላሽበት ደግሞ ብድሩን በተለያዩ መልኩ እየደበቀ ትርፍማነት እንደ እሚለው ፤ የኢትዮጵያ አየር መንገድም ፤ ሠራተኞችን አግቶ ይዞ ፤ በርካሽ በማሠራት ነው ፤ ከፍተኛውን የትርፍ ምንጭ በማድረግ ፤ ደኅሚዎቹ የእሚያደርጋቸው።

በስተመጨረሻ ፤ አየር መንገዱን በርካሽ ደሞዝ ከመደገም ባሻገር ፤ ስለ አየር መንገዱ ሠራተኛ አስተዳደር የተወሰኑ ተጨማሪ ነጥቦችን እንጨምር :-

1. አንዱ እና የመጀመሪያ ሊባል የእሚገባው ፤ አየር መንገዱ ከሌሎች ተወዳዳሪ አየር መንገዶች አንጻር ዝቅተኛ ክፍያ ቢከፍልም ፤ ለምሳሌ :- ከፍተኛ ልምድ ላላቸው ፓይላቶች ከሌሎች ጋር በአንጻራዊ እስከ 60% እና 70% ተቀራራቢ ሊባል የእሚችል ፤ ማለትም :- ለምሳሌ :- ኢምሬትስ ለፓይላት በወር 10 ሺ ዶላር ከከፈለ ፤ የኢትዮጵያ አየር መንገድ 6 ሺ ወይም 7 ሺ ዶላር ሊከፍል ይችላል። በእዚህ አካሄድ ፤ በአንድ መልኩ ደሞዝ ለማቀራረብ እየሞከረ ነው ሊባል ቢችልም ፤ በሌላ መልኩ ደግሞ ፤ ለምሳሌ :- ለሆስተሶች የእሚከፍለው ክፍያ ከሌሎች አየር መንገዶች አንጻር በ3.2 እጥፍ ሳይሆን በ4 እና 5 እጥፍ የእሚያንስ ደሞዝ ይከፍላል ማለት ነው። በሌላ አገላለጽ :- ሙሉ ሠራተኛውን ደሞዙን በመቀነስ አየር መንገዱን እንዲደግግ ሲያደርግ ፤ ተፈላጊነት ያላቸውን ሠራተኞችን ደግሞ ዝቅተኛ ተፈላጊነት ባላቸው ሠራተኞች ደሞዝ ይደገማል ማለት ነው።
2. ሹለተኛ የእራሱን ባለሞያዎች እራሱ ማሰልጠኑ እና እሚያሰልጥናቸው ባለሞያዎችም በዓለም ዓቀፍ ገበያ ተወዳዳሪ መሆናቸው በጣም መልካም ነገር ቢሆንም ፤ ስልጠናውን እሚያከናውነው በጣም በርካሽ ነው። 2,978 ተማሪዎች በበጀት ዓመቱ አስተምራ አስመረቅኩ ብሎ ፤ የዩኒቨርሲቲው ዓመታዊ ገቢ 8.53 ሚሊዮን ዶላር ነው ብሎ ነው የዘገበው። ከስልጠናው አንጻር የዩኒቨርሲቲው ገቢ የእዚህን ያኸል ዝቅ ያለው ፤ ዩኒቨርሲቲው :- ግብር እማይከፍሉ ፤ ምን አልባት ያለ ቀረጥ የገቡ ፤ ከውድድር የተከለሉ (Protected) :- የማሰልጠኛ አውሮፕላኖች ፤ ሲሙሌተሮች ፤ ማሰልጠኛ ቤት እና ቦታ ፤ አሰልጣኞች ፤ ወዘተ ተጠቅሞ ነው ሊሆን የእሚችለው። ይህ ደግሞ ፤ ሞያተኛ በርካሽ ማሰልጠን ሳይሆን የስልጠናን ዋጋ ፤ ከትክክለኛው ዋጋ በሞኖፖሊ ፤ የመንግሥት ገቢ በማሳጣት ፤ አሰልጣኞችን ትንሽ በመክፈል ፤ ወዘተ የእሚመጣ ነው።ይህም የአየር መንገዱን የስልጠና ወጪ እና ገቢ በማዛባት ፤ የስልጠና ወጪን እና ሰልጣኙም ወጪውን የእሚሸፍን ገቢ እንደ አይጠይቅ ማድረጊያ ፤ እሴት መፍጠር ሳይሆን ኃብት እና እሴት ማባከኛ አካሄድ ነው።
3. በ2023/2024 ዓም ምንም እንኳን የቋሚ ሠራተኞች ቁጥር በ14 ብቻ ቢሆንም የጨመረው ፤ የኮንትራት እና ሌሎች ቋሚ ያልሆኑ ሠራተኞች ቁጥር ከ2,200 በላይ ጨማሪ አሳይቷል። የሠራተኛው ቁጥር በእዚህ መልኩ ሲጨምር ትርፍ ከማደግ ይልቅ ባለበት ስለ ቀረ ፤ የሠራተኛው ምርታማነት ግን

ምንም አላደገም እንዲያውም ቀንሷል። በሌላ አነጋገር ፤ በበጀት ዓመቱ የተጨመሩት ከ2,200 በላይ የሆኑት ሠራተኞች የሠራተኛውን ጠቅላላ ምርታማነት ምንም አላሳደጉም። በትርፍ ሚዛን ሲታይ ፤ የአየር መንገዱ በሠራተኛ ትርፋማነት ከ2.1 ሚልዮን ብር ወደ 1.7 ሚልዮን በመውረድ ፤ የእያንዳንዱን ሠራተኛ ትርፋማነት በ400 ሺ ብር ቀንሷል። ይኸ ማለት አየር መንገዱ ፤ እንደ ቅጥር ሴፍቲኔት መሥሪያ ቤት ፤ ምርታማነቱን በእማያስዳግ መልኩ ፤ እስከ እነ ጭራሹም በእሚቀንስ መልኩ ፤ ከፍተኛ መጠን ያለው ቅጥር እየፈጸመ ነበር ማለት ነው።

4. በእሚከፍለው ደሞዝ ዝቅተኛነት ምክንያት ፤ ብዙ ኢንቨስት ያደረገባቸው ሠራተኞች ፤ በልምድም በዕውቀትም ከበሰሉ በኋላ ፤ ከፍተኛ ልምድ እና ዕውቀታቸውን ይዘው ፤ ወደ ሌሎች አየር መንገዶች ይኼዳሉ ፤ ከእዚህም የተነሳ አየር መንገዱ የእሚደርስበትን ክስረት በገንዘብ ለመተመን ለእኔ ትንሽ ቢያስቸግረኝም ፤ ቀላል የእማይባል ክስረት እየደረሰበት እንደ ሆነ መገመት ይቻላል።

2.3 የአየር ማረፊያዎች ሞኖፖሊ

አየር መንገዱ (ግሩፑ) በመላ ሐገሪቱ ብቸኛ የአየር ማረፊያዎች ባለቤት በመሆኑ ፤ ከአየር ማረፊያዎች አገልግሎት የእሚያገኘው የመንግሥት ግብር የእማይከፍልበት የትርፍ ሕደግ (Profit Margin) 55.8% ነው።

ያም ማለት ፤ በሐገሪቱ ውስጥ በእሚገኙ በየትኛዎቹም አየር ማረፊያዎች ፤ የትኛዎቹም አየር መንገዶች ሲገለገሉ ከእሚከፍሉት እያንዳንዱ ብር የአገልግሎት ክፍያ ፤ አየር ማረፊያዎቹ የ0.58 ሳንቲም የመንግሥት ግብር የእማይከፍሉበት ትርፍ ያገኛሉ።

በእዚህም መሠረት ፤ አየር መንገዱ (ግሩፑ) በ2024 ዓመተ ምሕረት ፤ ከኤርፖርት አገልግሎት የመንግሥት የገቢ ግብር ያልከፈለበት የተጣራ 5.06 ቢልዮን ብር ትርፍ አግኝቷል።

ከእላይ ሲታይ ፤ በጣም ትልቅ የትርፍ መጠን በመሆኑ ፤ የውጤታማነት ምልክት ይመስላል ፤ ዕውነታው ግን የትርፍ ምንጭ በመንግሥት ሞኖፖሊ ሰጪነት የመጣ ኪራይ ሰብሳቢነት ነው እንጂ ፤ ከአገልግሎት ጥራት እና ከዋጋ ተወዳዳሪነት የመጣ አይደለም።

በዓለም ላይ በከፍተኛ ደረጃ አትራፊ የእሚባሉ ኤርፖርቶችን የማስተዳደር አገልግሎት የእሚሰጡት እንደ ፍራንሮት በፍራንክፈርት ፣ ኤዲፒ (ADP) በፓሪስ ወይም ኦክላንድ ኢንተርናሽናል ፤ ከግብር በፊት የእሚያተርፉት ከ20% እስከ 35% ሲሆን የኢትዮጵያ ኤርፖርቶች ግን ከግብር በፊት 55.8% ነው ያተረፈው።

ይኸም ማለት ፡- አየር መንገዱ ፤ መንግሥት የሰጠውን ከላላ ተጠቅሞ ፤ አየር መንገዶች አማራጭ አየር ማረፊያ እሚጠቀሙበትን በር ዘግቶ እና በትርፍ ሕደጉ ላይ ምንም ዓይነት መንግሥታዊ ቁጥጥር ሳይኖርበት ፤ በፍርድ ገምድልነት በዓለም ላይ ከተለመደው በላይ ትርፍ የእሚሰበስብ ኪራይ ሰብሳቢ ነው ማለት ነው።

ያም ብቻ ሳይሆን ፤ የአየር ማረፊያዎችን አገልግሎት እንዲያሻሽል የእሚያስገደድ ምንም ውድድር ስለ ሌለበት ፤ የአገልግሎት ጥራት ችግርም ሊኖረው ይችላል።

በእዚያ ላይ በተጠቀሰው የበጀት ዓመት የኤርፖርት አገልግሎት ክፍሉ 2.74 ቢልዮን ብር ገቢ ያገኘው ከኢትዮጵያ አየር መንገድ ነው። የኤርፖርት አገልግሎት ዋጋ በገበያ የእማይወሰን ከሆነ እና ኤርፖርቶቹ የአገልግሎት ዋጋ ዝም ብለው ከፍ የእሚያደርጉ ከሆነ ፤ ይኸ ከእላይ እንደ ተባለው የአየር መንገዱን ትርፍ መቀነስ ብቻ ሳይሆን ፤ የኤርፖርቶቹም ትርፍ ዝም ብሎ የተጋነነ ነው ማለት ነው።

የኢትዮጵያ መንግሥት ግን ኤርፖርቱንም እንደ ሪል እስቴ አገልግሎት አሰጣጡንም እኔው ልያዘው ብሎ ባይል እና በገበያ አጫርቶ ፤ በትርፍ መጋራት እሳቤ የኤርፖርቶቹን አስተዳደር ፤ እንደ ፍራፖርት ፤ ኤዲፒ ፤ ኤሲኤስኤ ወይም ታቭ (Fraport, ADP, ACSA, or TAV) የኤርፖርት አስተዳደር ድርጅቶች ቢሰጡ ፡-

- የኢትዮጵያ መንግሥት የታሻለ የአገልግሎት እና የግብር ገቢ ፡
- ለአየር መንገዶች እና መንገደኞች የተሻለ አገልግሎት መስጠት እና በእዚያም ገበያ መሳብ ፡

ይችል ነበር ፤ መንግሥት የአየር ማረፊያዎችን ባልቤትነት ሳይለቅ።

በእዚኸ ላይ ፤ ኤርፖርቶቹም እንደ አየር መንገዱ ሞኖፖሊ በመሆናቸው ፤ የአገልግሎት ክፍያቸው ብቻ ሳይሆን ተወዳዳሪ ያልሆነው ፤ ንብረቱም ማመንጨት የእሚገባውን ያኸል ብድር እያመነጨ አይደለም።

ምክንያቱም ፡- በ2024 ዓመት ከንብረት እና ከአንጡራ ኃብት አንጻር ያመነጨው ኃብት 6% እና 7% ነበር። የ82 ቢልዮን ብር ንብረት ላይ እና የ71 ቢልዮን ብር የተጣራ ኃብት (Equity) ላይ ተቀምጦ ፤ በእዚኸ መልኩ በጣም ዝቅተኛ ትርፋማነት ማስመዝገቡ ፡-

- በአንድ በኩል ፤ የኤርፖርቶቹ አፈጻጸም አየር መንገዱ ላይ ኹዶ ስለ እሚደመር ፤ አንጻራዊ የተሻለ የእሚባለውን የአየር መንገዱን የትርፍ አፈጻጸም ያዳክማል።
- በሌላ በኩል ደግሞ ሌላ ከፍተኛ ኃብት ሊፈጥር የእሚችል ኃብትን ፤ በጣም ዝቅተኛ ትርፋማነት ባለው መስኩ ሥራ ላይ በማዋል እና ሊፈጥር የእሚችለውን የብድር መጠን ባለ መጠቀም ፤ ከፍተኛ የኃብት ብክነት ያስከትላል።

የኃብት አጠቃቀም ክፍተቱን ለማሳየት የእሚቀጥለውን ሰንጠረዥ ዕንመልከት፡-

	አዋጅ ማረፊያዎች
ጠቅላላ ንብረት	82,130,198,419.00
የተጣራ ትርፍ	5,058,975,681.00
አንጡራ ኃብት (Equity)	71,068,223,935.00
ጠቅላላ ዕዳ	11,061,974,484.00
የዕዳ መጠን ከንብረት አንጻር	0.134688272
አንጡራ ኃብት ከንብረት አንጻር	0.865311728
ትርፍ በንብረት (ROA)	0.06
ትርፍ በአንጡራ ኃብት (ROE)	0.07

ከሰንጠረዥ ማየት እንደ እሚቻለው ፤ ከንብረት አንጻር በጣም አነስተኛ የእሚባል ዕዳ (13%) ያለበት የ82 ቢልዮን ብር የኤርፖርት ንብረት በዓመት የእሚያመጣው ትርፍ 5 ቢልዮን ብር ብቻ ነው። ለእዚያውም በሞኖፖሊ ተይዞ።

ስለ እዚህ ፡- ኤርፖርቶች ፤ ከፈሰሰባቸው ኃብት አንጻር ማመንጨት የእሚገባቸውን ትርፍ እያመነጩ አይደለም። በእዚያ ላይ ዕዳ አልባ የሆነው አንጡራ ኃብት ወደ 71 ቢልዮን ብር በመሆኑ ፤ ንብረቱ የግል ቢሆን ኖሮ ፤ ይኸን ንብረት በማስያዣነት ተጠቅሞ በእሚበደረው ብድር ፤ አንድ ሌል የ150 ቢልዮን ብር ትልቅ ኩባንያ መግዛት ይችላል።

ይኸም በ2024 የኢትዮጵያ ቴሌኮም ዓመታዊ ሪፖርት መሠረት ፤ የጠቅላላ ንብረቱ 66% ነው። ከሞላ ጎደል ፤ በገበያ ቢሆን ፤ አውሮፕላን ማረፊያዎች ሌላ ቴሌ መድገም ይችሉ ነበር።

እንደ አንድ አንድ መረጃዎች ፤ የኤርፖርት አስተዳደሮችን በኮንሴሽን ለግል የኤርፖርት አስተዳዳሪዎች መስጠት ፤ ለምሳሌ ፡- በናይጄሪያ ፣ በግብጽ ፣ በሞሮኮ እና በርዋንዳ ፤ ኤርፖርቶች በዘላቂነት ፡- የተሻለ የአገልግሎት ጥራት እንዲሰጡ ፤ ተመራጭ በመሆን ተጨማሪ አዋጅ መንገዶች (Airlines) ኤርፖርቶችን እንዲጠቀሙ በማድረግ መንገደኛ ማብዛት እና አብሮም ከግብር እና መሰል ምንጮች የመንግሥትን ገቢ የማሳደግ ውጤት አምጥተው አሳይተዋል።

2.4 የግልጽነት ችግር አለበት

ምን አልባት እንደ እኔ ዕምነት ፤ በኢትዮጵያ ውስጥ ፤ ከተቋማት ግንባታ አንጻር ፤ እንደ ግልጽነት እና ተጠያቂነት ያሉትን እሴቶች በተቋማት ደረጃ እንዴት ማስፈን እንደ አለብን ፤ በአግባቡ አልተረዳንም ወይንም ደግሞ ብንረዳውም በግዜያዊ ጥቅም ተይዘን ሆን ብለን የዘነጋነው ነገር ሆኗል።

እንደ እሚመስለው ፤ በአንድ በኩል በማሕበረ ኢኮኖሚ ተቋሞቻችን ግልጽነት እንዲኖር እንፈልጋለን ፤ በሌላ በኩል ደግሞ ግልጽነት ለማስፈን የእምነትኤድበት መንገድ ፤ በጉዳዩ ላይ ያለንን የግንዛቤ እጥረት ያሳያል ወይንም አስመሳይነት ያጋልጣል።

ለምሳሌ ፡- የሙስናን ጉዳይ ብንመለከት ፤ በሕገ መንግሥት ደረጃ ፤ ደካማ የሕዝብ ተወካዮች ምክር ቤት እና የበጀት ተደጋፊነት ያለው ፍርድ ቤት አቋቋሙን ስናበቃ ፤ ጸረ ሙስና የእሚባል ተቋም አቋቋሙን ሙስናን ልናዋጋ እንፈልጋለን።

የእዚህም ውጤቱ ትርጉም ባለው መንገድ ሙስናን መቆጣጠር ሳይሆን ፤ የጸረ ሙስና ትግሉ የይስሙላ ወይንም የፖለቲካ ተቀናቃኞችን ማሳደጃ እንዲሆን ማድረግ ይሆናል።

በኢትዮጵያ አየር መንገድ ጉዳይ ስንመጣም ፤ አየር መንገዱ ፤ ዓመታዊ ሪፖርቱን በማቅረብ ፡- ትርፉን ፣ ዕዳውን ፣ ወጪዎቹን ፣ የስጋት መጠኑን ፣ ወዘተ ሪፖርት ቢያቀርብም እና በእዚህም ግልጽነት እና ተጠያቂነት ያሰፈነ ቢመስልም ፤ ይህ ዓመታዊ ሪፖርት ግን ፤ በነጻ እና ገለልተኛ አዲተር ተመርምሮ ስለ እማይቀርብ ፤ የተቋሙን ጥንካሬ ከድካም በጥንቃቄ አያሳይም።

ከእዚህ የተነሳ ፤ ምንም እንኳን የኢትዮጵያ አየር መንገድ ዓመታዊ ሪፖርት ከአብዛኛዎቹ የአፍሪካ መንግሥታዊ የልማት ድርጅቶች አንጻር በጣም ግልጽነት ቢኖረውም ፤ ከተቋሙ ግዝፈት ፣ ከተቋሙ ብሔራዊ ፋይዳ እና በሐገር ዕድገት ላይ ካለው ተፅዕኖ አንጻር ሲመዘን ፤ መሆን ከእሚገባው በታች ነው።

ለእዚህ ደግሞ ምክንያቱ ፡- ተቋሙ አኹን ከሆነው በላይ ፍጹም ግልጽነት እንዲኖረው የእሚያደርግ አስገዳጅ ምክንያት የሌለው መሆኑ ነው።

ለምሳሌ ፡- አየር መንገዱ እንደ ተቋማዊ ግዝፈቱ እና አቅሙ ፤ በዓለም ላይ ካሉት ከአራቱ የአዲቲንግ ኩባንያዎች በአንዱ አዲት መደረግ ነበረበት።

ይህ ማለት ፤ በኢትዮጵያ ውስጥ ያሉ የአዲት ፈርሞች የኢትዮጵያ አየር መንገድን ሒሳብ በአግባቡ አዲት የእሚያደርጉበት ብቃት የላቸውም ማለት ሳይሆን ፤ ይልቁንም የአንድ አዲት ጥራት ፡- የአዲት አድራጊው ድርጅት ባለው ኃብት ፣ አዲት አድርጊው ድርጅት ራሱ ባለበት የአቻ ምርመራ (Peer Review) እና የአዲት ፈርሙ (The Audit Firm) አዲት ከእሚደረገው ተቋም ጫና ነጻ የመሆኑ ደረጃ የእሚወሰን በመሆኑ ነው።

በእነ እዚኸ ሰስቱ መመዘኛዎች ሲመዘን ፤ በዓለማችን ላይ ያሉት አራቱ ትላልቅ የአዲት ፈርሞች ፤ በኢትዮጵያ ውስጥ ከእሚገኝ ከማንኛውም የአዲት ፈርም ስለ እሚሻሉ እና ያም የኢትዮጵያን አየር መንገድ ግዝፈት የእሚመጡን እና የእሚጠበቅበትን ግልጽኝነት ለማረጋገጥ ተገቢ ይሆናል።

በእዚኸ መልኩ አየር መንገዱን አዲት ማስደረግ ግልጽኝነትን ብቻ ሳይሆን ፤ የዕውቀት ሽግግር እና የአየር መንገዱንም ዝና ስም በማግነን እንደ ቱርክ እና ኢምሬት አየር መንገዶች ዝናው ከፍ የማድረግ ጥቅምም አለው።

ይኸን መሰል የግልጽኝነት ችግር ያለበት በመሆኑ ፤ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ያሉበትን አንድ አንድ ችግሮች እንዘርዘር ፡-

➤ አየር መንገዱ 46 አውሮፕላኖች ለመግዛት ፤ የእራሴን ገንዘብ እና ብድር እጠቀማለኹ ብሎ ይልና ፤ እነ እዚኸም ብድሮች ከ0.35% እስከ 7.35% በእሚደርስ የብድር ወለድ በእዩ ሦሥት ወፋ በእሚደረግ ክፍያ ተበድሬያለኹ ይላል። በአንድ በኩል ይኸ መረጃ አየርመንገዱ ያለበትን የዕዳ እና የስጋት መጠን በግልጽ ያስቀመጠ ይመስላል። ሆኖም ፡- ከሌሎች መሰል ተቋሞች ጋር ሲነጻጸር ፤ ስንት ፕሮሰንቱ የዕዳው መጠን በ0.35% ስንት ፕሮሰንቱ ደግሞ 7.35% ወለድ እንደ ተወሰደ አያሳይም።

በደፈናው ከ0.35% እስከ 7.35% የወለድ መጠን ያላቸው ብድሮች አለብኝ ማለት አንድ ነገር ነው ፤ ነገር ግን ከጠቅላላ ወደ 235 ብሊዩን ብር ብድር ውስጥ 20% ብቻ በ0.35% የቀረው 80% በመቶው በ7.5% ወለድ መጠን ባንኩ የወሰደው ቢሆን ፤ ይኸ ዓይነቱ የብድር ስብጥር የአየር መንገዱን ገጽታ በጣም ይቀይረዋል። የአየር መንገዱን የስጋት መጠን ለማወቅ እና ይኸ ስጋት ለምን ያኸል ግዜ ይቆያል የእሚለውን ለማወቅ ፤ ዝርዝር መረጃው አስፈላጊ ነው ፤ ዓመታዊ ሪፖርቱ ግን ይኸን አይነግርም።

➤ የአየር መንገዱ ዓመታዊ ሪፖርት ፤ አንዱ ክፍል ከሌላው ክፍል ያገኘውን ገቢ ይናገራል። ለምሳሌ ፡- 2.74 ቢልዮን እና 1.18 ብልዮን ብር ከአየር መንገዱ ወደ ኤርፖርት አገልግሎት እና ወደ ሆቴል አገልግሎቱ እንደ ኼድ ይናገራል። ሆኖም ይኸ ገቢ የገበያ ዋጋ ወይንም ደግሞ የራስ ስለ ሆኑ በስምምነት የተከፈለ መሆኑን አይናገርም። ምን አልባት ፡- አየር መንገድ እነ እዚኸን አገልግሎቶች በገበያ ዋጋ ቢገዛ ኖሮ ፤ አሁን ለኹለቱ የከፈለውን 3.92 ቢልዮን ብር በአንድ ቢልዮን ብር ሊያገኘው ይችል ይሆናል። ያ ማለት የአየር መንገዱን ትርፍ በ2.92 ቢልዮን ብር አሻሻለ ማለት ነው። ሆኖም አየር መንገዱ ፤ ይኸን መሰል ዝርዝር መረጃ አይሰጥም ፤ ምንም እንኳን በጠቅላላው 2.74 ቢልዮን ለኤርፖርት አገልግሎት እና 1.18 ብልዮን ለሆቴል አገልግሎት ከፍያለኹ ቢልም።

➤ አየር መንገዱ በዓመታዊ ሪፖርቱ ላይ በምኒስትሮች ምክር ቤት ውሳኔ ፤ የገቢ ግብር አልከፍልም ቢልም ፤ የትኛው የምኒስትሮች ምክር ቤት ውሳኔ ከገቢ ግብር ነጻ እንደ

አደረገው ፣ ከመቼ ግዜ ነጻ እንዳደረገው ፣ በእዚህም በጠቅላላው የግብር እጅይታ ከተሰጠው ግዜ አንስቶ ምን ያሽል ገንዘብ እንደ አተረፈ አይናገረም።

- የትርፍ ድርሻ ክፍፍል ለምን እንደ እማያደርግ እና ወደ 281,142,455,799 ቢልዩን ብር ከትርፍ ያገኘውን ገንዘብ ይዞ እንደ ተቀመጠ ምንም ማብራሪያ አይሰጥም።
- ከድርጅቱ ውጭ ያሉ እና በኮንትራት የእሚቀጥራቸውን ሠራተኞች ጨምሮ በጠቅላላ 24,758 ለሆኑት ሠራተኞቹ በ2023/24 ዓመ ለደሞዝ ፣ ለጥቅማ ጥቅም እና ለጡረታ መዋጮ በጠቅላላው 24,888,702,756 ብር እንደ አወጣ ቢያሳውቅም ፡- እንደ ተመሳሳይ ሌሎች ዓለም ዓቀፋዊ ተቋማት ፣ ሠራተኞቹን በደሞዝ መደብ ከፋፍሎ ፣ ለእዚህ መደብ ይኸን ያሽል ለእዚህ ደግሞ ይኸን ያሽል ከፍያለኩ ፣ የክፍያ መጠኔም ከተመሳሳይ ተቋማት ጋር ሲነጻጸር ይኸን እና ያንን ይመስላል ብሎ አያስቀምጥም።
- የኢትዮጵያ ሞዛምቢክ አዩር መንገድ ላይ 99% ድርሻ ቢኖረኝም ፣ ያለኝን ድርሻ መጠን እና አፈጻጸሙን በእዚህ ዓመታዊ ሪፖርት አላካተትኩም ብሎ ይላል።
- ሌሎች ከእዚህ ከኢትዮጵያ ሞዛምቢክ አዩር መንገድ ውጭ ያሉ 9 ድርጅቶች ውስጥ ከ20% እስከ 50% የእሚደርስ ድርሻ ገዝቻለኩ ብሎ ሪፖርት ያደርጋል። በእዚህም መሠረት ወደ 3 ቢልዩን የኢትዮጵያ ብር ኢንቨስት አድርጓል። ከእነ እዚህ ውስጥ ሶስቱ አፍሪካ ውስጥ የእሚገኙ አዩር መንገዶች ናቸው። ኢንቨስት ያደረገባቸው አዩር መንገዶች ግን ፣ ለምሳሌ ፡- ዛምቢያ አዩር መንገድ ግማሽ ቢልዩን ብር ኢንቨስት ተደርጎበት በአንድ ዓመት ፍብ ቢልዩን ከስሯል። ዝርዝሩን በእሚቀጥለው ሰንጠረዥ ላስቀምጥ፡-

ድርጅት	ኢንቨስትመንት መጠን		ዓመታዊ ትርፍ/ኪሳራ
ASKY Airlines	1,110,067,378.00		409,888,786.00
Malawi Airlines	941,415,516.00		(137,797,730.00)
DHL-ET Logistics Services	50,775,986.00		(14,145,463.00)
Ethiopian Sky Technologies	21,214,933.00		270,279.00
Zambia Airways	466,989,233.00		(211,602,247.00)
France Telecme	158,953,977.00		-
AAICEC	312,772,077.00		-
Universal Air Travel Plan	1,169,460.00		-
SITA	11,305.00		-
ድምር ኢንቨስትመንት	3,063,369,865.00	ጥቅላላ ትርፍ	46,613,625.00
	-	የምንዛሪ ክስረት	(240,781,233.00)
ቀሪ ኢንቨስትመንት	2,869,202,257.00	የኢንቨስትመንት ክስረት	(363,545,440.00)
		ጠቅላላ ክስረት	(604,326,673.00)

አዩር መንገዱ በእዚሽ መልኩ ፤ በምንዛሪ ምክንያት እና በአክሳሪነት በጥቅላላው ፤ ከ3 ቢልዮን ኢንቨስትመንት እስከ 604 ሚልዮን ወይንም ከግማሽ ቢልዮን ብር በላይ የአሚያክስኖች የአፍሪካ አዩር መንገዶች ላይ ኢንቨስት እንደ እሚያደርግ ግልጽ አይደለም። የአዲተር ጀነራል እሚባለውም ፤ ሒሳቡን መርምራለው ብሊም ፤ ስለ እነ እዚክ አክሳሪ ኢንቨስትመንቶች ምንም አላለም።

በእዚሽም ምክንያት አዩር መንገዱ ፡-

- የአሠራር ቅልጥፍናውን እና ብቃቱን ፡
- ከባለቤቱ ጋር ያለውን ግንኙነት ፡
- ያለበትን ተጠያቂነት

ማወቅ እንዳይቻል በማድረግ ፤ የተቋሙን ትክክለኛ ግመገማ ይገድባል።

2.5 አዩር መንገዱ የእሚመስለውን ያክል ጠንካራ አይደለም

የአዩር መንገዱ ሠራተኛ እንደ ኢምሬት ካሉ ትላልቅ የዓለማችን አዩር መንገድ ሠራተኞች ጋር እንኳን ተወዳዳሪ የሆነ ምርታማነት ቢኖረውም ፤ አዩር መንገዱ የእሚቀበለውን እንደ የግብር እጅይታ ፣ ከሠራተኛ ደሞዝ የእሚመጣ ድጎማ ፣ አንጻራዊ ርካሽ የውጭ ምንዛሪ አቅርቦት እና ሌሎች በነጻ ቦታ የማግኘት ዓይነት ድጎማዎች ከግምት ሲገቡ ፤ የእሚያስመዘገበው ትርፍ ፤ ምን አልባትም የካፒታልን ዋጋ እንኳን የእሚሸፍን ላይሆን ይችላል።

ማለትም :- አዩር መንገዱ ገቢ ከማመንጨት አንጻር ትልቅ ተወዳዳሪነት ቢኖረውም ፤ የወጪ አስተዳደር በጣም ደካማ በመሆኑ እና በጣም ብዙ ወጪዎች ስለ አሉበት ፤ ተበድሮ ሥራ ቢገባ ፤ የእሚያገኘው ትርፍ የብድሩን ወለድ እንኳን በአገባቡ ለመሸፈን የእሚበቃ አይሆንም ማለት ነው።

በእዚኛ መልኩ የአዩር መንገዱን ተወዳዳሪነት የጎዱ ጉዳዮችን በዝርዝር እንመልከት :-

2.5.1 ከአቻዎች ከፍ ያለ የነዳጅ ወጪ አለው

ከጠቅላላ ወጪው 44% በላይ የነዳጅ እና የዘይት ወጪ ነው ፤ በአንጻሩ ለምሳሌ በእዚያው ዓመት የኢምሬትስ አየር መንገድ ከጠቅላላ ወጪው የነዳጅ ወጪ 33% ነበር ፤ በመካከላቸው የ11 ፐርሰንቴጅ ፖይንት (Percentage) ልዩነት አለ።

በእርግጥ የአየር መንገዱ የነዳጅ ወጪ በእዚህ መልኩ ከተለመደው ይልቅ ከፍ እንዲል የእሚያደርጉ ፡- የአዲስ አበባ ከባሕር በላይ ያለ ከፍታ አውሮፕላኖች ሲነሱ ብዙ ነዳጅ እንዲያቃጥሉ ማድረግ ፤ የአየር መንገዱ የሠራተኛ እና አንድ አንድ ወጪዎች አርተፊሻሊ ዝቅ መደረጋቸው ፤ ልዩነቱን ካስከተሉ ምክንያቶች ግማሹ ሊሆኑ ቢችሉም ፤ ግማሹ ምክንያት ግን ከአየር መንገዱ የልማታዊነት አስተሳሰብ እና እርሱም ይዞ ከመጣቸው ችግር የእሚመመጣ ነው ፤ ከእነ እዚህም መካከል ፡-

- አንደኛ አየር መንገዱ 22 የሐገር ውስጥ እና በርካታ አጫጭር የአፍሪካ በረራዎች ስለ እሚያደርግ ፤ አውሮፕላኖቹ ቶሎ ቶሎ እንዲነሱ በማድረግ ፤ በአውሮፕላን ጉዞ ውስጥ ብዙ ነዳጅ እሚቃጠልበትን ተግባር ተደጋግሞ የእሚፈጽም መሆኑ።
- ከእዚህም ጋር ተያይዞ ፤ ምንም እንኳን አየር መንገዱ ትልልቅ አውሮፕላኖች ቢኖሩትም ፤ አብሮም ግን አጫጭር በረራ የእሚያደርጉ ብዙ ትናንሽ መጠን ያላቸው አውሮፕላኖች ስለ አሉት ፤ በአብዛኛው ብዙ ሰው ጭነው ረጅም በረራ ከእሚያደርጉት የኢምሬት ትልልቆቹ አውሮፕላኖች አንጻር ፤ አጫጭር ብዙ በረራዎች በማድረግ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ብዙ ነዳጅ ያቃጥላል።
- በአብዛኛው የእሚበርባቸው የአፍሪካ መዳረሻዎቹ ጥሩ የአውሮፕላን ማረፊያ አገልግሎት ስለ እማይሰጡ እና መዳረሻዎቹም ብዙ ግዜ ተመላሽ ስለ እማይኖራቸው ፤ በታ ለመያዝ በእሚወስድበት ቆይታ (Taxing time) እና በባዶ መመለስ በመሳሰሉ ምክንያቶች ፤ በአንጻሩ መርጦ ብዙ ተጓዥ ወዳለባቸው እና ጥሩ የአውሮፕላን ማረፊያ አገልግሎት ወደ እሚሰጡ ኤርፖርቶች የእሚበረው ኤምሬትስ የነዳጅ ወጪውን ሲቀንስ ፤ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ግን ለትርፍ ሳይሆን ለማገናኘት ነው እምሰራው በእሚል ብዙ ነዳጅ ያቃጥላል።
- ከፍተኛ መጠን ያለው የነዳጅ ወጪው አንዱ የአየር መንገዱ ስጋት ነው። ለዚህም ፡- ምንም እንኳን 75% ሔጅ (Hedge) የማድረግ ወይንም ለዓመት በእዚህ ዋጋ ገዛለኩ ብሎ ቀብድ የመክፈል ፖሊሲ ቢኖረውም ፤ በዘንድሮው ግን ያን አልተገበርኩም ምክንያቱም የነዳጅ ገበያው አቅጣጫ ኢተገማች በመሆኑ እና ገዢ ማጠራቀም ስለ እምችል ብሏል። ይኸ ግን እርስ በእርሱ የእሚጋጭ ነው ፤ ገበያው እማይገመት ከሆነ ፤ ገዢ በታንከር ማጠራቀም መልስ ሊሆን አይችልም። ይልቅም የእሚመስለው ፤ ፖሊሲው ቢኖርም ፤ የውጭ ምንዛሪ ችግር ስለ አለበት ቀብድ አይከፍልም።

2.5.2 ዝቅተኛ የመንገደኛ እና የጭነት ሎድ ፋክተር

ሎድ ፋክተር (Load Factor) ማለት አውሮፕላኖች መጫን ከእሚችሉት መንገደኛ እና ዕቃ አንጻር ፤ በእያንዳንዱ በረራ ምን ያኽል ይጫናሉ የእሚለውን የእሚገልጽ ነው።

በእዚኸም መሠረት መጫን ከእሚችሉት መንገደኛ አንጻር ምን ያኽል መንገደኛ ጭነታል የእሚለው ፓሴንጅር ሎድ ፋክተር (Passenger Load Factor) ሲሆን የዕቃ ጭኝ አውሮፕላኖች ደግሞ መጫን ከእሚችሉት ዕቃ አንጻር ምን ያኽል ዕቃ ጭነታል የእሚለው ካርጎ ሎድ ፋክተር (Cargo Load Factor) ይባላል።

እናም ለምሳሌ የኢትዮጵያ አየር መንገድ የመንገደኛ ሎድ ፋክተር ከኢምሬት ጋር ሲነጻጸር እና አንድ ሠራተኛ ደግሞ ምን ያኽል መንገደኛ አስተናገድ ብለን ስናይ ፤ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ፤ ደካማ የሆነ የበረራ መስመር አመራረጥ ስለ አለው ፤ ሠራተኞቹን ብዙ አሠራሮች አውሮፕላኖቹን ግን በአብዛኛው “በባዶ” የእሚያበራቸው ነው እሚመስለው።

ከታች ባለው ሠንጠረዥ እንደ ዕሚታየው ፤ ከመንገደኛ አንጻር የኢትዮጵያ አየር መንገድ ከኢምሬትስ 5% ባዶ ሲሆን ከጭነት አኳያ ደግሞ እስከ 7% ባዶ ነው።

መለኪያ	የኢትዮጵያ አየር መንገድ	ኢምሬት
የመንገደኛ ሎድ ፋክተር	73.4%	78.9%
የጭነት ሎድ ፋክተር	58.34%	65.3%
የተጠቀመው አውሮፕላን ብዛት	145	260
በእያንዳንዱ አውሮፕላን ያገኘው ገቢ	\$48.5 million	\$143.2 million

2.5.3 በጣም ዝቅተኛ የአንጡራ ኃብት ትርፋማነት (Very low ROE)

የንግድ ተቋማት ትርፋማነት ከአሚሊክበት መንገድ አንዱ ፤ የንግድ ተቋማት ከጠቅላላ ንብረታቸው እና ከጠቅላላ ኤኪውቲ (Equity) ወይንም ከንብረት ላይ ዕዳ ሲቀነስ ከአሚቀረው አንጡራ ኃብት አንጻር የአሚያተርፉት የትርፍ መጠን ስንት ነው ብለው በአሚሊኮ ROA – Return on Asset and ROE – Return on Equity ተብለው በአሚታወቁ መለኪያዎች ነው።

እነ እዚኝ መለኪያዎች አሰላላቸውም ፡-

- ROA = Net Income/Total Asset
- ROE = Net Income/Equity

ነው።

በእዚኝ መሠረት ሲላከ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ከንብረት አኳያ የአሚያተርፈው የተጣራ ትርፍ 6.5% ሲሆን ከአንጡራ ኃብቱ አንጻር 14% ገደማ ነው።

ለምሳሌ ፡- ኢምሬትስን በእዚያው በ2023/2024 ብንወስደው ከንብረት አኳያ ያተረፈው 11.3% ሲሆን ከአንጡራ ኃብት አንጻር ደግሞ 37.7% ነው።

መለኪያ	የኢትዮጵያ አየር መንገድ	ኢምሬት
ትርፍ ከንብረት አኳያ	6.5%	10.4%
ትርፍ ከአንጡራ ኃብት አኳያ	14.1%	37.7%

ለእዚኝ ደግሞ ምክንያቱ ፤ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ፤ በእያንዳንዱ ንብረት ላይ በአሚያወጣው ዶላር የአሚፈጥረው ገቢ ወደ 53 ሳንቲም ሲሆን ፤ ኢምሬትስ ደግሞ ከእያንዳንዱ ንብረት ላይ ከአሚያወጣው ዶላር ወደ 74 ሳንቲም ገቢ የአሚፈጥር በመሆኑ ነው።

የኢትዮጵያ አየር መንገድ ፤ ከእዚኝም 53 ሳንቲም 14 ሳንቲሙን ብቻ ነው ፤ ለእዚያውም የመንግሥት ግብር ሳይከፍል ትርፍ የአሚያደርገው።

አየር መንገዱ እንደ አንድ ጤናማ የሀገሪቱ የንግድ ድርጅት ግብር ቢከፍል ኖሮ ፤ ትርፉ ከአንጡራ ኃብቱ አንጻር ወደ 10% ገደማ ይደርስ እና በእያንዳንዱ ዶላር አንጡራ ኃብት የሚያመነጨው ትርፍ 10 ሳንቲም ብቻ ይሆን ነበር።

በእዚኝ ኹኔታም ፤ አየር መንገዱ በጠቅላላው ወደ 267 ቢልዮን ብር ወይንም ወደ 4.6 ቢልዮን ዶላር የአሚጣጋ ብድር ስለ ነበረበት ፤ ባንኩ አብዛኛውን ብድሩን ከውጭ ሐገር እስከ 7.5% በአሚደርስ የወለድ መጠን ስለ አሚያገኝ ነው እንጂ ፤ ትንሹ የአሚባለውን የኢትዮጵያ ንግድ ባንክ የወለድ መጠን እንኳን

ብንጠቀም ፤ ብድሩ ከኢትዮጵያ ገበያ ተወስዶ ቢሆን ኖሮ ፤ አዩር መንገዱ ከግብር በፊትም ከግብር በኋላ (ግብር ቢከፍል ተብሎ ታስቦ) ፤ በአንጡራ ኃብት የእሚያመነጨው ትርፍ ፤ ወለድ እንኳን መክፈል የእማይቸል ነበር የእሚሆነው።

በአንጻሩ ኢምሬትስ ፤ ምንም እንኳን ከንብረቱ አንጻር ከፍ ያለ ብድር ቢወስድም (Even though Emirates is more leveraged than Ethiopian Airlines) ፤ እያንዳንዱን የወሰዳትን ብድር በትርፋማ የንግድ መስክ ላይ ስለ እሚያውል ፤ በንብረት የእሚስበው ገቢ እና ትርፍ ከፍተኛ ነው።

አዩር መንገዱ ፤ በጣም ተወዳዳሪ አምራች እና በጣም ዝቅተኛ ደሞዝ እሚከፈለው ሠራተኛ ይዞ ሲያበቃ ፤ በንብረት እና በአንጡራ ኃብት በእዚኽ ደረጃ ዝቅተኛ ትርፋማነት የእሚያስመዘግብበት ምክንያት ፡-

- በልማታዊ መንግሥት አስተሳሰብ እየተመራ ለትርፍ ብቻ እሚሠራ ሳይሆን ፤ አትራፊ ቢሆንም ባይሆንም ፤ የበረራ ተደራሽነትን በኢትዮጵያ ብቻ ሳይሆን በአፍሪካ ደረጃ ለማረጋገጥ ስለ እሚሠራ እና
- በአዩር መንገዱ ባላንስ ሺት (Balance Sheet) ላይ ፡- እንደ ኤርፖርት ፣ ሆቴል እና የአቭዬሽን ዩቲቪቲ ያሉት ንብረቶች ፤ በንብረትነት ተመዝገበው ይቀመጣሉ ፤ ከወጣባቸው የንብረት ወጪ አንጻር ግን የእሚፈጥሩት ገቢ ዝቅተኛ ስለ ሆነ ወይም የእሚይዘቸውን ንብረቶች ትርፋማ በእሚሆኑበት መንገድ ሳይሆን መልካም ብሎ የእሚላቸውን የልማታዊነት ግብ ለማሳካት የእሚይዘቸው በመሆኑ ነው።

በስተመጨረሻ ከዕላይ የተቀመጠውን ዓይነት ከንብረት እና ከአንጡራ ኃብት አንጻር ያለ ትርፍም ማትረፍ የቻለው ፤ አዩር መንገዱ የመንግሥትን 30% የትርፍ ግብር ስለ እማይከፍል ነው እንጂ ፤ ሕጉን አክብሮ የትርፍ ግብር ቢከፍል ፤ ከንብረት እና አንጡራ ኃብት (Equity) አንጻር አዩር መንገዱ ያለው ትርፍ በ30% ቀንሶ የእሚከተለውን በመሆን ፡-

መለኪያ	የኢትዮጵያ አዩር መንገድ	ኢምሬት
ትርፍ ከንብረት አኳያ	4.6%	10.4%
ትርፍ ከአንጡራ ኃብት አኳያ	9.8%	37.7%

አዩር መንገድ ኃብት እየፈጠረ ሳይሆን ፤ የግብር ድጎማ ፣ ርካሽ ደሞዝ ፣ በርካታ መንግሥታዊ እገዛዎችን ወስዶ ፤ በአክሳሪ የበራ አገልግሎትን ማስፋት በእሚባል የልማታዊ ምቹት ላይ እያባካነ ነው እሚሆነው።

2.5.4 የአውሮፕላን ዓይነት ማብዛት የፈጠረው ወጪ

እንደ እሚመስለው አየር መንገድ ፤ ቅድሚያ የእሚሰጠው ትርፋማ የበረራ መስመር ማግኘት ሳይሆን ፤ ጥሩ በረራ የማገናኘት አገልግሎት ለመስጠት በመሆኑ ፤ ለተለያዩ የበረራ ዓይነቶች የእሚያገለግሉ ፤ የተለያዩ ዓይነት ፤ ከትንሽ እስከ ትልቅ ያሉ አውሮፕላኖችን ነው እሚገዛው።

በአንጻሩ ለምሳሌ ፡- የኢምሬትስ አየር መንገድ ፤ ሙሉ ለሙሉ ሊባል በእሚችል ደረጃ ፤ ያሉት አውሮፕላኖች ፤ በአንድ ግዜ ብዙ መንገዶች ጫነው ረጅም ርቀት የእሚጓዙ ተመሳሳይነት ያላቸው ናቸው ፤ ምክንያቱም ፡- የኢምሬትስ አየር መንገድ እንደ ኢትዮጵያው ፕሎ ለመንግሥት አየር መንገድ ቢሆንም እሚሠራው ለትርፍ በመሆኑ ፤ እንደ ኢትዮጵያው አየር መንገድ በበረራ ማገናኘት የእሚባል ተጨማሪ ተልዕኮ የለውም።

ከእዚህ የተነሳ በአውሮፕላኑ ስብጥር ምክንያት ፤ ለምሳሌ ፡- እንደ ኢምሬትስ ያሉ አየር መንገዶች የእሚያጋጥሟቸው ዓይነት ወጪዎች ያጋጥሙታል ፡-

- እንደ ዳሽ 8 እና በይንግ 737 ዓይነት አውሮፕላኖች ፤ ለምሳሌ ፡- ኤምሬትስ በብዛት ከእሚያብራቸው ሰፊ (ባለ ሰዓት ረድፍ መቀመጫ ያላቸው) አውሮፕላኖች ይልቅ ፤ በጣም ቶሎ ቶሎ የእሚበሩ እና ብዙ ጥገና የእሚያስፈልጋቸው በመሆናቸው ፤ የጥገና ወጪ ይጨምራሉ። ያም ብቻ ሳይሆን ፤ በእዚህ ምክንያት የኢትዮጵያ አየር መንገድ ሠራተኞች በጣም ብዙ ሰዓት እንዲሠሩ ይሆናሉ። በእዚያ ላይ አውሮፕላኖቹ ተደጋግመው በረው ፤ ሠራተኛ አድክመው ፤ ጥገና አብዝተው ፤ ይዘው የእሚመጡት ገቢ ግን ዝቅተኛ ነው ፤ ከእዚህ የተነሳ አየር መንገድ ፤ የተለያዩ ዓይነት መስመር የእሚያገለግሉ አውሮፕላኖች በማብዛቱ ገቢውን በከፍተኛ ደረጃ ይቀንሳል።
- የአውሮፕላን ዓይነቶቹ መብዛትም የስፔር ፓርት ወጪዎቹንም ያበዛበታል ነው እሚባለው። በብዛት ያሉት አውሮፕላኖች ተመሳሳይ ቢሆን ፤ በአንድ ዓይነት ስፔር ፓርት ሊያገለግላቸው ስለ እሚችል ዝቅተኛ ስፔር ፓርት ነው እሚያስፈልገው ፤ የአውሮፕላኖቹ ዓይነት ሲበዛ ፤ በስፔር ፓርት እጥረት ምክንያት አውሮፕላኖች እንደ አይቆሙ በእሚል ፤ ለእያንዳንዱ ዓይነት አውሮፕላን የእየ ራሱ ዓይነት ስፔር ፓርት መያዙ የስፔር ፓርት ወጪውን ከፍ አድርጎታል።
- ስፔር ፓርትም ብቻ አይደለም ግን ፤ ለእያንዳንዱ ዓይነት አውሮፕላን የእራሱ ፤ ልዩ መመርመሪያ መሣሪያ (Diagnostic Kit) እና በአውሮፕላኑ ዓይነት የሰለጠነ የእራሱ ቴክኒሻን የእሚያስፈልገው በመሆኑ ፤ የጥገና ማሻን እና የቴክኒሻን ወጪውም ከፍተኛ ነው።

በአጠቃላይ አየር መንገድ ፤ ከገበያ ይልቅ በልማታዊነት ስለ እሚመራ ፤ ትርፍ ፕሎተኛ ግብ ፤ ዋነኛ ግብ ሐገር እና አፍሪካን በበረራ ማገናኘት ነው ስለ እሚል ፤ ሠራተኞቹን በርካሽ ክፍያ በከፍተኛ ደረጃ በማሠራት ፤ የገቢውን መጠን እና ከንብረቱ አንጻር ማትረፍ ያለበትን ይቀንሳል።

በሌላ አገላለጽ ንብረቱን አስተኝቶ ሠራተኛውን በርካሽ ደሞዝ ብዙ ያሠራል።

ይኸን አባባል በቁጥር ለመደገፍ ፤ በኢትዮጵያ አየር መንገድ እና በኢምሬትስ አየር መንገድ ዓመታዊ ሪፖርት ላይ ተመስርቼ ፤ የእሚክተሎን ማነጻጸሪያ አስቀምጫለኹ ፡-

መለኪያ	የኢትዮጵያ መንገድ አየር	ኢምሬትስ
ዓመታዊ ገቢ	6.95 ቢልዮን	37.4 ቢልዮን
በአመት ያጓጓዘው መንገደኞች	17.1 ሚልዮን	53.7 ሚልዮን
በአንድ ሠራተኛ የመንገደኛ ብዛት	691	443
የመንገደኛ ሎድ ፋክተር	73.4%	78.9%
የጭነት ሎድ ፋክተር	58.34%	65.3%
የተጠቀመው አውሮፕላን ብዛት	145	260
በእያንዳንዱ አውሮፕላን ያገኘው ገቢ	\$48.5 million	\$143.2 million
ገቢ በሠራተኛ	284,500	333,000
የተጣራ ትርፍ በዶላር (1ዶላር = 57 ብር = 3.67 ድርጎም)	859,255,056.68	5,083,106,267.03
ትርፍ በሠራተኛ	34,730	45,172
ጠቅላላ የሠራተኛ ቁጥር	24,758	112,406
ጠቅላላ ወጪ በሠራተኛ	17,636	56,590
ሠራተኛው በወጣበት አንድ ዶላር ከግብር በፊት የእሚያተርፈው	2.41	0.92
ትርፍ ከንብረት አኳያ	6.5%	10.4%
ትርፍ ከካፒታል አኳያ	14.1%	37.7%

ከሰንጠረዥ እንደ ዕምታዩት ፡- የኢትዮጵያ አየር መንገድ ሠራተኛ በአማካኝ የኢምሬትስ ደሞዝ 1/3ኛ የእሚክፈለው ቢሆንም ፤ በሠራተኛ የእሚያስገባው ገቢ እና የእሚያተርፈው ትርፍ ፤ ለእዚያውም እንደ ኢትዮጵያ ዓይነት ኢኮኖሚ ውስጥ እየኖረ ፤ የኢምሬትስን 85% እና 81% ፐርሰንት ነው።

ይኸም ሠራተኛው ከእሚወጣበት አንድ ዶላር አንጻር 2.41 ዶላር ከግብር በፊት ያተርፋል ማለት ነው ፤ በአንጻሩ የኢምሬት ሠራተኛ ከእሚወጣበት አንድ ዶላር አንጻር ከግብር በፊት 90 ሰንቲም የእሚያተርፍ ሲሆን።

በተጨማሪም የኢትዮጵያ አየር መንገድ ሠራተኛ በአማካኝ በዓመት 691 መንገደኛ ሲያስተናግድ ፤ ተመሳሳይ የኢምሬት ሠራተኛ ግን 443 ሠራተኛ ብቻ ያስተናግዳል።

ይኸም እያንዳንዱ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ሠራተኛ በአማካኝ 240 ገደማ የበለጡ መንገደኞች ያስተናግዳል ማለት ነው ፤ ማለትም ፡- በዝቅተኛ ክፍያ ብዙ ይሠራል።

ሠራተኛው በእዚኛ መልኩ በርካሽ ከፍታ ይበልጥ ከእሚከፈለው በላይ አምራች ሆኖ ሳለ ፤ አየር መንገዱ ከመንገደኛም ሆነ ከጫነት ሎድ ፋክተር አንጻር ከኢምሬት ጋር ሲነጻጸር ከ5% እስከ 8% በእሚደርስ ያንሳል።

ይኸም ማለት :- ሠራተኞቹን ከኢምሬትስ በላይ አድክሞ ፤ አውሮፕላኖቹን ግን ከኢምሬትስ በታች ባዶ አድርጎ ስለ እሚያበር እና በአውሮፕላን የእሚያገኘው ገቢ ከኢምሬትስ ከ3 እጥፍ በታች ነው።

አየር መንገዱ ፤ ሠራተኞቹን እየበዘበዘ አውሮፕላኖቹን ፤ እያሻሻ እምቧ የእሚያስብላቸው ነው እሚመስለው።

የንብረት ገቢውን እና ትርፋማነቱን ቀንሶ ፤ ርካሽ ደሞዝ የእሚከፍላቸውን ሠራተኞቹን ፤ በከፍተኛ ደረጃ አልፎ ገቢውን ያሳድግ እና መልሶ ደግሞ በገበያ ሳይሆን በፖሊሲ የበረራ መዳረሻዎቹን እየመረጠ በእሚገዛው ብዙ የአውሮፕላን ዓይነት መሰል ችግሮቹ ከፍተኛ ወጪ በማውጣት ትርፉን ይቀንሳል።

የንብረት እና የኃብት ትርፋማነቱም እንደ እምታዩት ከኢምሬት የእሚያንስ ነው።

በእዚያ ላይ በ2024 ዓም የካርጎ ጫነት መጠኑ ወይንም የካርጎ ሎድ ፋክተር ፤ በ5% ቢቀንስም ፤ አዳዲስ የጫነት አውሮፕላኖች ይገዛል። የአውሮፕላኖቹን አጠቃቀም ሳያሳድግ ፤ የአውሮፕላን መጠን ይጨምራል።

እናም ስናጠቃልለው ፤ አየር መንገዱ :-

- ብዙ ቁጥር ያላቸው አውሮፕላኖች ስለ አሉት ፤
- የእራሱን ፓይላቶች ፣ ቴክኒሻኖች እና ሆስተሶች ስለ እሚያሰልጥን እና ይኸንንም አገልግሎት ለሌሎች በክፍያ ስለ እሚሸጥ
- ብዙ መዳረሻዎች ስለ አሉት እና በእየ ዓመቱም ከኢትዮጵያ አንጻር ከፍተኛ መጠን ያለው ትርፍ ሪፖርት ስለ እሚያደርግ
- በሐገሪቱ ካሉት ጥሩ ቀጣሪዎች ቀዳሚው በመሆኑ

በጣም ጠንካራ ተቋም ይመስላል።

የጥንካሬው ምንጭ ምንድን ነው ብለን ከመረመርን ግን :- ምንጭ ጥሩ የኃብት እና የሠራተኛ አጠቃቀም ሳይሆን ፤ እንዲያውም :-

- የግብር ፣ የቀረጥ ፣ ወዘተ እጅይታ እና በርካታ መሰል መንግሥታዊ ከለላዎች እና እገዛዎች
- ከፍተኛ መጠን ያለው የሠራተኛ ደሞዝ ጎመዳ
- የትርፍ ክፍፍል አለማድረግ

ሆነው ነው እምናገኛቸው።

ለእዚኸ ምክንያቱ ደግሞ :- አየር መንገዱ በገበያ ለትርፍ ከመሥራት ይልቅ :- ርካሽ የበረራ አገልግሎት ማቅረብ እና እራሱን ፕሬስቲጅ የሆነ የቅጥር ሰፍቲነት የማድረግ ዓላማ ስለ እሚከተል ፤ ካፒታል እና ንብረት እያባከነ ፤ ሠራተኛ እየበዘበዘ ፤ የካፒታል እና የንብረት አጠቃቀም ችግሩን :-

- ግብር ባለመክፈል ፣
- ዝቅተኛ ደሞዝ በመክፈል ፣
- ዘርፈ ብዙ መንግሥታዊ ጥቅሞችን እና አገልግሎቶችን በነጻ በማግኘት ያካክሰዋል።

ለአጠቃቀሙ አስቀድሜ ይቅርታ ልጠይቅ እና አየር መንገዱ መንግሥትን እንደ ከለላ አድርጎ ፤ በሠራተኛ ወዝ የእራሱን የየአር መንገድ ኢምፖርት የእሚገነባ ፤ የባሪያ አሳዳሪ ዓይነት ኢኮኖሚ መገለጫ ነው።

አንድ ሰው የትኛውም ቀጣሪ ድርጅት ፤ በሠራተኛው ላብ ኃብት እሚገነባ ነው ሊል ይችላል። ይኸ ግን የዘመናዊ የካፒታሊዝምን እና የነጻ ገበያ ኢኮኖሚ አሠራርን አለማወቅ ነው።

የነጻ ገበያ ኢኮኖሚ ከባሪያ አሳዳሪ ኢኮኖሚ የእሚለይበት መሠረታዊ ምክንያቶች አሉ :-

- በባሪያ አሳዳሪ ኢኮኖሚ ፤ የስረዓቱ ተጠቃሚ ከባሪያ የእሚለይ የኢኮኖሚ እና የፖለቲካ መብቶች ይኖሩታል ፤ ከእዚኸም የተነሳ ለባሪያው የእሚክፍለው ክፍያ ባሪያውን በሕይወት የእሚያቆየውን ብቻ ነው ፣
- በአንጻሩ በነጻ ገበያ ኢኮኖሚ ፤ በዜጎች ብሎም በተቋማት መካከል እኩል የኢኮኖሚ እና የፖለቲካ መብት አለ ፤ ከእዚኸም የተነሳ ፤ ሠራተኛው ደሞዙን በውድድር በገበያ ነው እራሱ ነው እሚወስነው

በመሆኑም :- በባሪያ አሳዳሪ ኢኮኖሚ ፤ የስረዓቱ ተጠቃሚ ፤ የልዩ መብት ባለቤት ስለ ሆነ ፤ ለምሳሌ :- የመሬት ባለቤት የመሆን መብት አለው ፣ ሰዎችን ባሪያ አድርጎ የመግዛት መብት አለው ፣ አምልጠው ቢኼዱ እንኳን ገንዘቡን ከፍጹ ገዝቻቸዋለኩ እና መኼድ አይችሉም ብሎ በፖሊሲ አሳዶ የመያዝ ፣ ወዘተ መብት አለው። በአንጻሩ ባሪያ በሕግ ፊት በእኩል የመታየት ፣ የመምረጥ እና የመመረጥ ፣ ንብረት የማፍራት ፣ ደሞዝ የመደራደር ፣ ወዘተ መብት አይኖረውም።

በእዚኸ ኹኔታ ውስጥ :- ባሪያ አሳዳሪው ፤ የኢኮኖሚ ትርፍ የእሚያገኘው ፤ ለምሳሌ :- በዓለም ዓቀፍ ደረጃ በሌክታር የእሚያመርተውን ምርት መጠን እና ጥራት በመጨመር ፣ ካፒታሉን ከገበያው አንጻር ይበልጥ ትርፍ ማግኘት በተባለው መስክ ላይ በማዋል ፣ ወዘተ አይደለም ወይንም በእዚያ መንገድ የእሚያተርፈው ትርፍ በጣም ጥቂት ነው።

ይልቁንም :- ዋናው የትርፍ ምንጭ ፤ ቀላብ ብቻ እየሰጠ እና እንደ ነገሩ እያኖረ ፤ የባሪያውን የላብ ዋጋ በመጠቀም ነው።

በእርግጥ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ባሪያ አሳዳሪ ነው ማለት ተገቢ አይሆንም።

ነገር ግን :- አዩር መንገዱ :- በዋና ዋናዎቹ አገልግሎቶች ብቸኛ ተወዳዳሪ በመሆን ወይም ሞኖፖሊ በመያዝ ፣ የሐገሪቱ የተበላሽ ኢኮኖሚ የእሚፈጥረውን ጠባብ የሥራ ዕድል በመጠቀም ፣ ወዘተ እራሱን እንደ ብቸኛ የአዩር መንገድ የሥራ ዕድል አቅራቢ አድርጎ ፣ ሠራተኛ በርካሽ አሰልጥኖ እና ቀጥሮ በመሥራት ፣ ዝቅተኛ ደሞዝን ዋነኛ የትርፍ ምንጭ ያደርጋል።

እዚህ ላይ :- ቀረጥ አለመክፈል ፣ ግብር አለመክፈል ፣ መሬት በነጻ የማግኘት ፣ የውጭ ምንዛሪ በቀላሉ በይፋዊ የምንዛሪ መጠን የማግኘት ፣ ብድር በርካሽ የማግኘት ፣ ለብድር የመንግሥትን ዋስትና መጠቀም ፣ ወዘተ በመጠቀም የትርፍ መጠኑን ይጨምራል።

ሆኖም በእዚህ መልክ ያገኘውን ኃብት እና ገቢ ግን ፣ ከሌሎች ዓለም ዓቀፍ በገበያ የእሚሠሩ አዩር መንገዶች አንጻር ግን ትርፋማ አይደርገውም።

ከእላይ በተቀመጠው ሰትንጠረዥ እንደ ታየው ፣ ምንም እንኳን ከሞላ ጎደል አዳዲስ እሚባሉ አውሮፕላኖች ቢኖሩትም ፣ ከአንድ አውሮፕላን እና ከጠቅላላ ንብረቱ አንጻር የእሚያገኘው ገቢ እና ትርፍ አናሳ ነው ፣ ምንም እንኳን በሠራተኛ ከእሚያወጣው አንጻር የእሚያተርፈው ከፍተኛ ቢሆንም።

ስለ እዚህ :- አዩር መንገዱ በታገተ ርካሽ ግን ውጤታማ ሠራተኛ ፣ በደካማ የንብረት ብሎም ከገበያ ውጭ በሆነ ስለ እዚህ ተወዳዳሪ ባልሆነ መንገድ ከመንግሥት የእሚያገኘውን እገዛ ተጠቅሞ ትርፋማ የእሚሆን እንጂ ፣ በጥሩ የንብረት አጠቃቀም :-

- ሠራተኛውን በተገቢው ችኔታ እየጠቀመ ፣
- የመንግሥትን ግብር እየከፈለ ፣
- በእየ ዓመቱ የመንግሥትን በጀት ከትርፍ ክፍፍል እያገዛ ፣

የእሚሠራ ጤናማ እና ምርታማ ተቋም አይደለም።

ይኸ ደግሞ ዓይነተኛ ኪራይ ሰብሳቢነት በመሆኑ ፣ አዩር መንገዱ የእሚባለውን ያኽል ጥንካሬ የለውምን ያስከትላል።

ለእዚህ ደግሞ ዋነኛ ምክንያቱ የሠራተኛ ብቃት ችግር ሳይሆን ፣ ሐገሪቱ በመላ ደርጅቱም በተናጠል የእሚመራበት የልማታዊነት አስተሳሰብ ነው።

2.6 ህልም ሲሰከር

የኢትዮጵያ አዋጅ መንገድ ፤ በመመዘኛዎቹ መሠረት ፤ በዓለም ዓቀፍ ደረጃ ተወዳዳሪ አምራች የሆነ ፤ ጠንካራ ስነምግባር ያለው እና ከግማሽ ባነሰ ደሞዝ እየሠራ ከወጣበት ወጪ አንጻር እስከ ከኹለት እጥፍ በላይ ገቢ የእሚፈጥር ሠራተኛ ይዞ ፤ ይኸን ገቢውን ወደ ተገቢው መጠን ትርፍ መቀየር የተሳነው ፤ አዋጅ መንገዱ ከትርፍ ባሻገር የማሕበራዊ እሳቤ እየመራው በልማታዊ መንግሥት እሳቤ ፤ ትርፍን ብቻ ሳይሆን የበረራ ተደረሽነትን ፤ በኢትዮጵያ ብቻ ሳይሆን በመላው አፍሪካም ታሳቢ አድርጎ ስለ እሚሠራ ነው።

እኔ በግሌ ፤ በሐገር ውስጥ ፤ የኢትዮጵያ ፓርላማ አባላት ፤ በእየ አከባቢያቸው አውሮፕላን ማረፊያ እንዲገባላቸው ስለ እሚወተውቱ ፤ ከኢኮኖሚ ሳይንስ አንጻር ስህተት ቢሆንም ፤ ቢያንስ መንግሥት አክሳሪ የበረራ አገልግሎት እየሰጠ ድምጽ እየገዛበት ነው ብሎ ማሰብ ይቻላል።

ምንም እንኳን የኢትዮጵያ ሕዝብ ፡- ከመንግሥት የአውሮፕላን በረራ ከመጠየቅ በፊት ፤ ሊጠይቃቸው የእሚገባቸው ከንጹሕ ውኃ አንስቶ ፤ ትምሕርት ቤት ፤ ወዘተ ዓይነት በርካታ አገልግሎቶች ቢኖሩም።

የኢትዮጵያ አዋጅ መንገድ ግን በአፍሪካ ደረጃ የበረራ ተደረሽነትን ለማድረስ ሲል ፤ በቋሚ ንብረትነት ከእሚመዘገቡ አውሮፕላኖች ጀምሮ ብዙ ኢንቨስትመንት እና ወጪ በማድረግ ፤ ትርፋማነቱን የእሚቀንስበት አካሄድ በልማታዊ መንግሥት ሽፋን ወይንም እሳቤ የእሚኬድበት ምክንያት ፤ የሆነ ዓይነት የህልም መሳከርን የዕሚያሳይ ነው።

እንደ እሚመስለው ፡- ታሪካዊ እና ተፈጥሯዊ ኹኔታዎች የአፍሪካ መሪ እንድንሆን ሰጥቶን ሳለ ፤ በተደጋጋሚ በእምንክተለው ደካማ የማሕበረ ኢኮኖሚ ፖሊሲያችን ምክንያት ፤ የማሕበረ ኢኮኖሚ ዕድገታችን ኋላ ቀርቶ ያንን ታሪካዊ በታችንን መያዝ ማቃት የፈጠረብን ፤ ስውር የህሊና ክስ ፤ ለማጥፋት በማሰብ ይመስላል ፡-

- ከፍተኛ መጠን ያለው የመንግሥት ግብር
- ከፍተኛ መጠን ያለው የተቀነሰ የሠራተኛ ደሞዝ
- ከእዚያ የእማይተናነሱ ሌሎች በርካታ መንግሥታዊ ድጎማዎች ፤ ወዘተ

ወስደን ፤ ለአፍሪካ ተጓዦች ርካሽ አንድ አንዴም አክሳሪ የበረራ አገልግሎት የእምንሰጠው።

ካልሆነ በምን ምክንያት ፡- ደኃው የኢትዮጵያ መንግሥት እና ሕዝብ ፤ ከእዚኹ ሕዝብ የወጣው የአዋጅ መንገዱ ሠራተኛ ፤ የአዋጅ መንገዱን ትርፋማነት በቀጥታም በተዘዋዋሪም የእሚቀንሱ በረራዎችን ይደገማል?

ብቸኛው ምክንያት ፡- ጠንካራ የማሕበረ ኢኮኖሚ ገንብተን ፡- በኢኮኖሚ ፤ በቴክኖሎጂ ፤ በዴሞክራሲ ፤ በሰው ኃብት ልማት ፤ በተምሳሌትነት ፤ ወዘተ መሪነትን ለሰጠን አለመቻላችን ፤

ዕውነተኛ የሆኑ የኢኮኖሚ ፣ የቴክኖሎጂ ፣ ወዘተ መሪነት ይሰጠን የነበረውን የመሪነት ሚና በርካሽ በረራ ጉብ ልንገዛው መፈለግ ተብሎ እሚቀመጥ ነው እሚመስለው።

ለእዚያም ነው ፤ እንደ ሐገር ያለንን የመበደር አቅም ተጠቅመን በቢልዩን ዶላሮች ተበድረን የገዛናቸውን አውሮፕላኖች ፤ እንደ ኢምሬት ፣ ኪታር እና የቱርክ አየር መንገድ ፣ ወዘተ ያሉት አየር መንገዶች አክሳሪ ነው በእሚል ፤ እማይደፍሩባቸውን መዳረሻዎች እንደ እሚያከስረን እያወቅን የእምንኼድባቸው።

ምን አልባትም ፤ እንደ ኢትዮጵያ ባሉ ሐገራት ፤ የልማታዊ መንግሥት እሳቤ ፤ እንደ ስሙ የልማት ሳይሆን የክስረት እና የኋላ ቀርነት መንገድ ቢሆንም እና ይኸንም በተደጋጋሚ በውጤቱ ያስመሰከረ ቢሆንም ፤ የኢትዮጵያን መንግሥት ጨምሮ የድኃ ሐገራት መንግሥታት ከ50 ዓመት በላይ ለሆነ ግዜ ሙጥኝ የእሚሉት ፤ ከኢኮኖሚያዊ ጥቅሙ ይልቅ የእሚፈጥረላቸው ስነ ልቦናዊ እርካታ ስለ እሚበልጥ ይሆናል።

እንደ ሐገር ሒስን ውጦ ፤ ከታሪካችን እና ከአቅማችን አንጻር ፤ ከአንድ አንድ የአፍሪካ ሐገራት አንጻር እንኳን ፤ ኋላ የቀረን መሆኑን በማወቅ እና በማመን ፤ በትክክለኛው መንገድ ግዜ ወስደን በማደግ ፤ ታሪክ እና ተፈጥሮ ያደለንን የመሪነት ቦታ ከመያዝ ይልቅ ፤ ዛሬን እየመዘበሩ እና ነገን እያባከኑ ፤ ከሆነው በላይ ጠንካራ አፍሪካዊ ለመሆን እንጥራለን።

ስለ እዚህ ፡- አካሄዳችን የእሚያስከትልብን ፡- ክስረት ፣ ዝቅተኛ ምርታማነት እና ከኹሉም በላይ የእሚያባክነው ዕድል እና መጻዲ ፤ ዓይተን እንደ ዓላዩን በማለፍ ፤ በክስረት ፣ በዝቅተኛ ምርታማነት እና ነገን በማባከን ፤ ዛሬን ርካሽ በረራ በማቅረብ ተወዳዳሪ መሪ መስሎ ለመታየት እንደክማለን።

ከእዚህ የተነሳ ፡- እንደ ኢትዮጵያ ባሉ ፤ ኋላ ቀር ሐገራት ፤ ልማታዊነት ከኢኮኖሚያዊ ይልቅ በስነ ልቦናዊ ምክንያት ነው የእሚመረጠው ለማለት ያስደፍራል።

ትርፋማ ለመሆን ሳይሆን ፤ ደካማነት የፈጠረውን የዝቅተኛ ስሜት ለማሸነፍ ፤ ልማታዊ አካሄድ እሚመረጥ ከሆነ ፤ የእሚያስፈልገው የስነ ልቦና ህክምና እንጂ የኢኮኖሚ ሳይንስ ትንተና አይሆንም።

3 የማሻሻያ ምክረ ኃሰቦች

ከእላይ በነበረው ትንተና ልትመለከቱ እንደ እምነቶች ፤ የኢትዮጵያ አዋጅ መንገድ ፤ ትንሽ ወሰን-ሰው ያለ አዋጅ መንገድ ነው።

በአንድ በኩል ፤ ብዙ ተቋሞችን ለውድቀት በእሚዳርገው ፤ በማኔጅመንት እና በሠራተኛ መነጽር ሲታይ ፤ በእሚያስገርም ችግራት በጣም በዝቅተኛ ክፍያ ፤ በከፍተኛ ስነ ምግባር ፤ በዓለም ዓቀፍ ደረጃ ተወዳዳሪ የሆነ አምራች እና ገቢ ፈጣሪ ሠራተኛ አለው።

ከንብረት አኳያ ሲታይም ፤ ቀላል የእማይባል ንብረት እና ከንብረት አኳያ 35% ብቻ የሆነ በጣም የተመጣነ ብድር ያለበት አዋጅ መንገድ ነው።

እዚህ ላይ የእራሱን ፓይላቶች ፣ ቴክኒሻኖች ፣ ሆስተሶች እና ማኔጅመንት ሠራተኞች ያሰልጥናል ፣ የእራሱን አውሮፕላኖች ይጠግናል። ከእዚያም አልፎ ይኸንን አግልግሎት በክፍያ ለሌሎች ይሰጣል።

በአፍሪካ ብሎም በዓለም ደረጃ አዋጅ መንገዶች ትርፋማ ሆነው ለመቆየት በእሚታገሉበት መስክ ፤ አዋጅ መንገዱ ከኢትዮጵያ ኢኮኖሚ አንጻር በጣም ትርፋማነት ያለው ሆኖ ፤ በ2023/2024 ዓም 48.9 ቢልዮን ብር አትርፏል።

የበረራ መዳረሻዎቹ ብዛት እና የአሮፕላኖቹ ብዛት እዚህ ላይ ወደ 100 የሚሆኑ ተጨማሪ አውሮፕላኖች ሊገዙ መሆኑ ሲታይ ፤ በጣም ጠንካራ ይመስላል።

ሆኖም የሒሳብ መዝገቡ ሲመረመር ፤ አዋጅ መንገዱ ፤ ከኢኮኖሚ አንጻር በእዚህ መልኩ ትርፋማ መስሎ የታየው ፡-

- ግብር ባለመክፈል
- ቀረጥ ባለመክፈል
- የትርፍ ክፍፍል ባለማድረግ
- ከመስኩ አንጻር በጣም ዝቅተኛ ደሞዝ በመክፈል
- በርካታ መንግሥታዊ ድጎማዎች በማግኘት
- መንግሥታዊ ግንኙነቶችን በመጠቀም ብድር በማግኘት

ወዘተ ፤ መሆኑ ሲታይ ፤ የአዋጅ መንገዱ ስኬት ፡- ውጤታማ የኃብት አጠቃቀም ሳይሆን ፤ የኢትዮጵያ ሕዝብ ፣ መንግሥት እና የአዋጅ መንገዱ ሠራተኞች ድጎማ መሆኑን ያሳያል።

ስለ እዚህ ፡- ከተነሳንበት መመዘኛ ፤ ማለትም ፡- አዋጅ መንገዱ በገበያ ወይንስ በልማታዊነት ቢመራ ፡-

- እንደ ተቋም እራሱን የበለጠ ትርፋማ ያደርጋል
- በሐገር ኢኮኖሚ ውስጥ ኢኮኖሚ የተሻለ ሚና ይኖረዋል

ብለን ስንጠይቅ ፤ አዩር መንገዱ ፤ በልማታዊ መንገድ እየተመራ ፡-

- በቢልዮኖች የእሚቆጠር የትርፍ ግብር ገቢ ፤ በእየ ዓመቱ መንግሥትን ያሳጣዋል
- መንግሥት የትርፍ ግብርን መተው ጨምሮ በርካታ ድገማ ቢያደርግለትም አዩር መንገዱ መንግሥትን የትርፍ ክፍፍል ተጠቃሚ አላደረገውም። በእነ እዚኝ በኹለቱም ፡- የኢትዮጵያ መንግሥት እና ሕዝብን ከፍተኛ ገቢ አሳጥቷል።
- ለሠራተኞች ከኢትዮጵያ አንጻር ጥሩ ይከፍላቸዋል ቢባልም ፤ ከዓለም ዓቀፍ ገበያ አኳያ እና ከእሚፈጥሩት ገቢ አኳያ በጣም ዝቅተኛ ክፍያ እየከፈለ ፤ የእነርሱን ተጠቃሚነት እና ከኢኮኖሚው አንጻር ውስን ቢሆንም የእነርሱ የመግዛት አቅም ሲያደግ በኢኮኖሚ ውስጥ የእሚፈጥሩትን ገበያ ፣ ምርት እና ዕድገት አስቀርቷል።
- በእዚያ ላይ ፤ በብድር እና በችሮታ የእሚያገኛቸውን ንብረቶች እና አንጡራ ታብቶች (Equities) ፤ ከመስኩ አንጻር ብቻ ሳይሆን ፤ ከመሠራታዊ የአትራፊነት ግዴታ አንጻር እንኳን ፤ በጣም ዝቅተኛ ገቢ እና ትርፍ በእሚፈጥሩ መንገድ ኢንቨስት በማድረግ ፤ ንብረቱ እና ታብት ሊፈጥሩ ይችሉ የነበረውን በቢልዮን ብሮች የእሚቆጠር ከፍተኛ መጠን ያለው ትርፍ ሳይፈጥሩ እንዲቀር በማድረግ ፤ ከፍተኛ የዕድል ዋጋ (Opportunity) እያስከፈለ ነው።

በአንጻሩ ግን ፤ አዩር መንገዱ ፤ ለእዚኝ ከዳረገው የልማታዊ አስተሳሰብ ወጥቶ በገበያ ቢመራ ከኢኮኖሚ ፋይዳው አንጻር ፡-

- በእየ ዓመቱ 15 ቢልዮን እና ከእዚያ በላይ የትርፍ ግብር ገቢ ለመንግሥት ሊያስገባ ፡
- በእየ ዓመቱ እስከ 2 ቢልዮን የእሚደርስ ብር በትርፍ ክፍፍል ወደ መንግሥት ካዘና ሊያስገባ ፡
- የሠራተኞቹን ደሞዝ እስከ እጥፍ ሊያሳድግ (ምን አልባትም ከእዚያ በላይ) ፡
- የእራሱንም ትርፋማነት እስከ እጥፍ ሊያሳድግ ፡
- እጁ ላይ የእሚገኙትን ንብረቶች እና አንጡራ-ታብቶች (Equities) ከእዚኝ በላይ ገቢ እና ትርፍ እንዲያመጡ በማድረግ የንብረት እና የታብት ውጤታማነትን ፡

ሊያመጣ ይችላል።

በእዚኝ ከታማነበት ፤ አዩር መንገዱ ከእዚኝ የእሚከተሉትን ማሻሻያዎች ቢያደርግ ፤ ራሱን ከልማታዊነት ጥቃት አውጥቶ ወደ ገበያ ድል ውስጥ ሊገባ ይችላል።

3.1 50% አየር መንገዱን በግል እንዲሆን ማድረግ

መንግሥት :- የአየር መንገዱን የኢትዮጵያ ባንድራ ተሽከሚነት ፣ ስሙን እና መለያዎቹን ፣ ወዘተ የግል ባለቤቶች እንደ አይወስን አድርጎ ፣ 50% ድርሻውን ለግል ባለቤቶች በመሸጥ እና 50% የቦርድ አባላቱ በግል ባለድርሻዎች ምርጫ እንዲሸሙ በማድረግ ፣ አየር መንገዱ እንደ ማንኛውም አክሲዮን ማሕበር ፣ አሁን ኢትዮጵያ ውስጥ በተጀመረው የኢትዮጵያ ስቶክ ኤክስጅንጅ (Ethiopian Stock Exchange - ESX) እና እንደ ለንደን ባሉ ስቶክ ኤክስጅንጅ ላይ ተዘርዝሮ (Listed) እንዲሸጥ ቢያደርግ ተገቢ ነው።

ምን አልባት ፣ አየር መንገዱ ከልማታዊነት ወጥቶ በትርፍ እንዲመራ ማድረግ ከሆነ ለውጥ የእሚያመጣው ፣ የባለቤትነት ይዘቱ ሳይቀየር ፣ የመንግሥት ሆኖ እንደ ቀጠለ ፣ ያን ማሳካት ይቻላል ሊባል ይችላል።

በአብዛኛው ውጤታማነት ከተጠያቂነት እና ከግለጽኝነት ጋር የተያያዘ መሆኑ ሲታይ 50% የግል መሆን በአስገዳጅነት የእሚያመጣው የግለጽኝነት እንዲኹም የተጠያቂነት ግፊት አብሮም በኢትዮጵያ ለረጅም ጊዜ የቆየው የልማታዊነት አባዜ ለማሸነፍ ያለው ፈተና ሲደመርበት ፣ የአየር መንገዱ 50% ድርሻውን የግል ማድረግ ፣ አየር መንገዱ ከመንግሥት እና አብሮ ከእሚመጣ ጥገኛ የኪራይ ሰብሳቢነት ፍላጎት ተላቆ ፣ ትርፍ በእሚፈልጉ ባለድርሻዎች በእሚጨንበት የግልጽኝነት እና የተጠያቂነት ግዴታ ምክንያት በትክክለኛ ኹኔታ ወደ ገቢያ እንዲገባ ይሆናል።

3.2 እንደ የአየር መንገዱ የበረራ ዩኒቨርሲቲውንም 50% ወደ ግል ማዞር

አየር መንገዱ በገቢ እና ትርፍ አመንጫነት ከመወዳደር ይልቅ ፤ በርካሽ ጉልበት ተወዳዳሪ እንዲሆን በር ከአሚክፍትላት ነገር አንዱ ፤ የእራሱን ባለሞያዎች ፡- ፓይሎቶች ፣ ቴክኒሻኖች ፣ ሆስተሶች እና ማኔጅመንት እራሱ የአሚያሰላጥን መሆኑ ነው።

ስለ እዚህ ፡- የአየር መንገዱ የበረራ ዩኒቨርሲቲ 50% ወደ ግል ቢዞር እና የበረራ ዩኒቨርሲቲው (The Aviation University) እንደ ማንኛውም የግል ዩኒቨርሲቲ በትርፍ እሳቤ ቢሠራ ፤ አኩን ከአሚገኝበት እና ከፍተኛ ድጎማ እየተቀበለ ከገበያ ዋጋ በታች አገልግሎት ከአሚሰጥበት ወጥቶ በትርፍ በመሠራት ፤ የአየር መንገዱን ትርፋማነት ያሻሽላል።

በእርግጥ ይኸ አካሄድ ፤ በመንግሥት ድጎማ ስልጠና አግኝተው ፤ ከሀገሪቱ ኹኔታ አንጻር ከፍተኛ ገቢ ሊያገኙ የአሚቸሉ ባለ ዕድሎችን ይጎዳል ሊባል ይችላል።

ሆኖም ፡- ስኮላር ሺፕ እና ችሎታን መሠረት ያደረገ የብድር ስረዓት ፤ ታላንትድ የሆኑ ሰዎች በገበያ ዋጋ ተምረው ፤ በገበያ ዋጋ በሀገር ውስጥም ከሀገር ውጭ ተቀጥረው እንዲሠሩ ያስችላል። የብድር ገቢያው በእዚህ መስክ ትልቅ ሚና ሊጫወት ይችላል።

በእዚህ ላይ ዩኒቨርሲቲው ፤ በገበያ ተወዳዳሪ ሆኖ ሲሠራ ፤ በሀገሪቱ በመስኩ ላይ ከተገነባው ፡- ዕውቀት ፣ ልምድ እና ዝና ጋር አብሮ በዓለም ዓቀፍ ደረጃ ተማሪ ተቀብሎ የአሚያሰላጥን በመሆን ፤ ገቢውን ሊያሳድግ እና ስኮላር ሺፕ የመስጠት አቅሙንም ሊያሳድግ ይችላል።

ስለ እዚህ ፡- የበረራ ዩኒቨርሲቲው (Aviation University) 50% ወደ ግል ቢዞር እና በገበያ ዋጋ እንዲሠራ ቢደረግ፡-

- የትምህርት ጥራት ደረጃውን ያሻሽላል ፡
- የአገልግሎት እና የቅጥር ዋጋ ወጪን ያገናዘበ እንዲሆን በማድረግ የንብረት እና የኃብት አጠቃቀም ውጤታማነትን ይጨምራል ፡
- የአየር መንገዱን (የግሩፍ) የንብረት እና የአንጡራ ኃብት ትርፋማነት አኩን ካለበት ደካማ ኹኔታ እንዲሻሻል የእራሱን ሚና ይጨምራል ፡
- በአንጻራዊነት ፍትኃዊ በሆነ መልኩ የተሻለ ችሎታ እና ተሰጦ ያላቸው ሰዎች እንዲሠላጡ እድል ይሰጣል ፡

3.3 የሐገሪቱን አየር ማረፊያዎች በኮንሴሽን መስጠት

የአየር ማረፊያ እራሱን የቻለ አንድ ቢዝነስ በመሆኑ ፤ የእሚተዳደርበት መንገድ ፡- የአየር ማረፊያዎችን ትርፋማነት በማሳደግ እና አብሮም የሐገርን ኢኮኖሚ በማሳደግ ረገድ የእራሱ ድርሻ አለው።

በጥሩ ኹኔታ የእሚተዳደር አየር ማረፊያ ፤ የተለያዩ አየር መንገዶችን በመሳብ እና የመንገደኛን ቁጥር በጨመር የእራሱ ትልቅ ሚና ይጫወታል።

በእርግጥ አሁን በእሚገኙበት ኹኔታ ፤ ከቦሌ በስተቀር ፤ እንደ ድሬዳዋ ፣ መቀሌ እና ባሕር ዳር ያሉት አየር ማረፊያዎች እራሳቸው በዓመት እስከ 200 ሺ እና እዚያ አከባቢ ብቻ ድንበኛ ስለ እሚያስተናግዱ ፤ ዓለም ዓቀፍ የሆነ የአየር ማረፊያዎች አስተዳዳሪ ድርጅት ፤ አትራፊ ናቸው በእሚል አይፈልጋቸውም።

ነገር ግን ፤ ለአየር ማረፊያ አስተዳዳሪዎች ፤ አየር ማረፊያዎቹን ከ 25 እስከ 30 ዓመት በእሚቆይ ኮንትራት ፤ ከቦሌ ጋር አብረው ፤ በጠቅላላው የሐገሪቱን አየር ማረፊያዎች እንዲያስተዳድሩ ከተሰጣቸው ፤ በቦሌ ትርፍ የሌሎችን ወጪ እየሸፈኑ ፤ በእሚያቀርቡት የአገልግሎት ጥራት ፤ የመንገደኞችን እና ተያያዥ ፡- የመኪና ማቆሚያ ፣ የሱቆች ፣ ወዘተ አገልግሎት በማካተት ፤ ትርፋማ ስራ ለመስራት ይችላሉ።

ይኸ ብዙ ጥቅም አለው ፡- አንደኛ አየር ማረፊያዎቹ በአየር መንገዱ ባላንስ ሽት (Balance Sheet) ላይ ተቀምጠው ነገር ግን በጣም ዝቅተኛ ገቢ እና ትርፍ በማምጣት የአየር መንገዱን ትርፋማነት የእሚያዳክሙበት መንገድ ይቀንሳል።

አብሮም ፡- የአየር ማረፊያ ጥራት እና አገልግሎት ደረጃን ከፈ በማድረግ ፤ የመንግሥትን የግብር ገቢ ከፍ ከማድረግ ባሻገር ፤ በመላው ኢኮኖሚ ውስጥ የዕውቀት ሽግግር ፣ የገብያ ትስስር ፣ የአገልግሎት ተደራሽነት ፣ ወዘተ በመጨመር የእሚኖራቸው ፋይዳ ብዙ ነው።

በእዚህ መንገድ አየር ማረፊያዎቹ በኮንትራት ሲሰጡ ፤ አብሮ የደህንነት ጉዳይን ማካተት እና መንግሥት ደህንነት የእሚቆጣጠርበት ፣ በአስቸኳይ አዋጅ ግዜ መንግሥት ሊያደርግ የእሚችላቸውን ነገሮች ፣ በጦርነት ወቅት ለወታደራዊ አገልግሎት የመጠቀም ፣ ወዘተ ዓይነት ነገሮች አብሮ ማካተት ስለ እሚቻል ፤ የደህንነት ስጋት አይኖርም።

መንግሥት በሐገሪቱ ሕግ መሠረት ፡- የአገልግሎት ጥራት ፣ የትርፍ መጠን ፣ ወዘተም እንዲቆጣጠር ማድረግ ይችላል።

ጉዳዩን በቁጥር ለማስደገፍ ፤ የ2024 የአየር መንገዱ ዓመታዊ ሪፖርት መሠረት አድርገን ፤ የኤርፖርት አስተዳደሩ አሁን የእሚገኝበትን ዕንመልከት ፡-

የኢትዮጵያ ኤርፖርቶች	
ዓመታዊ ገቢ	9,061,961,166
ከውጭ ደንበኞች ያገኘው ገቢ	6,318,460,050
ከኢትዮጵያ አየር መንገድ ያገኘው ገቢ	2,743,501,115
ትርፍ	5,058,975,681
ጠቅላላ ንብረት	82,130,198,419
አንጡራ ኃብት (Equity)	71,068,223,935
ትርፍ ከትንብረት አንጻር (ROA)	6.2%
ትርፍ ከአንጡራ ኃብት አንጻር (ROE)	7.1%

እንግዲሽ ከሰንጠረዥ እንደ ዕሚታየው ፤ ኤርፖርቱ 69% የእሚሆነውን ገቢውን ፤ ከኢትዮጵያ አየር መንገድ ውጭ ላሉ የውጭ አየር መንገዶች በእሚሰጠው አገልግሎት የእሚያገኝ መሆኑ እና ይኸንንም ገቢውን 55% ወደ ትርፍ እሚለውጥ (ምንም እንኳን ግብር እማይከፍል ቢሆንም) በመሆኑ ፤ የኤርፖርት መስክ ንግዱ ፤ ገቢ የእሚፈጥር ጥሩ የንግድ እንቅስቃሴ እንደ አለው ያሳያል።

ሆኖም የ82 ቢልዮን ብር ንብረት እና የ71 ቢልዮን ብር አንጡራ ኃብት (Equity) ይዞ ፤ በንብረት የ6.2% እና በአንጡራ ኃብት (Equity) 7.1 ብቻ በማመንጨት ፤ ጠቅላላ የአየር መንገዱን ትርፍማነት ከማዳከም ሌላ ፤ ክፍተኛ መጠን ያለው ንብረት እና አንጡራ ኃብት አላግባብ እያበከነ ነው።

በእዚያ ላይ ደግሞ ወደ 69% ገቢው ከውጭ ደንበኛ ያገኘኩት ገቢ ነው ማለቱ ፤ ያ ገቢ ለውጭ ሐገር አየር መንገዶች ከተሰጠ አገልግሎት የመጣ ገቢ መሆኑን ስለ እሚያሳይ ፤ አየር ማረፊያው በዘመናዊ አየር ማረፊያ አስተሳሰብ እየተመራ እንደ አልሆነ ያሳያል።

ምክንያቱም ፡- ዘመናዊ አየር ማረፊያዎች ፡- አውሮፕላን ማቆሚያ ያላቸው የገበያ ማዕከል ዓይነት ናቸው። ስለ እዚሽ ፡- የአውሮፕላን ፓርኪንግ እየሰጡ ፡- ዲውቲ ፍሪ ሱቆች ፣ ታዋቂ የብራንድ ሱቆች ፣ የኤርፖርት ሆቴል ፣ የመኪና ማቆሚያ ፣ ማስታወቂያ ሥራ ፣ የመኪና ኪራይ ፣ ወዘተ ዓይነት አገልግሎት በመስጠት ከፍተኛ ገቢ የእሚያገኙ ናቸው።

እንደ እሚመስለው ግን የኢትዮጵያ ኤርፖርቶቹ ከፍተኛ ገቢያቸውን የእሚያገኙት ከእንደ እዚሽ ዓይነት ሰፊ ኮሚርሻላይዜሽን ሳይሆን ፤ ከመደበኛ የአየር ማረፊያ አገልግሎት ብቻ ይመስላል።

ይኸን እሚያክል ንብረትም ያለበት የዕዳ መጠን 13% ብቻ መሆኑም ፤ ኤርፖርቱ የግል ቢሆን ኖሮ ፤ ንብረቱን ዋስትና አስይዞ ገንዘብ በመበደር ሌላ ኃብት ሊፈጥር የእሚችልበትን መንገድ ማምከኑም እንደ አንድ ችግር ሊታይ ይችላል።

አብሮም :- ሐገሪቱ በገበያ የእምትመራ ቢሆን ኖሮ ፤ ብዙ ገንዘብ ሊያመነጨ የእሚችሉ እና ከፍተኛ ዋጋ ያላቸውን ቦታዎች ፤ ለኤርፖርት አገልግሎት ዝም ብሎ አጥሮ በመስጠት ፤ የንብረቶችን ኃብት የመፍጠር አቅም እያዳከመ ነው የእሚልም ነገር ሊያስከትል ይችላል።

ምክንያቱም :- የ82 ቢልየን ብር ግምት ያለው ንብረት ፤ አይደለም በኢትዮጵያ የብድር ወለድ መጠን በውጭ ሐገር የብድር ገበያ እንኳን ፤ አክሳሪ ሊባል የእሚችል የአንጡራ ኃብት ትርፍ 7.1% እያስገኘ መሆኑ ፤ በእዚኛ ካልሆነ በሌላ ሊገለጽ አይችልም።

ስናጠቃልል :- በሐገሪቱ ውስጥ የጠያቂነት እና የተጠያቂነት ባሕል ደካማ ስለ ሆነ እንጂ መንግሥት ኤርፖርቶቹን በእዚኛ መልኩ ፤ ደካማ በሆነ የንብረት እና የአንጡራ ኃብት (Equity) ውጤታማነት ፤ ማለትም :- ከብድር ወለድ መጠን በጣም ባነሰ ትርፋማነት መንገድ የእሚያስተዳድርበት ምክንያት አይኖርም ነበር ማለት ይቻላል።

3.4 የአየር መንገድ ገበያው በሐገር ውስጥ ለውድድር ክፍት መሆን አለበት

የ81 ዓመታት አዛውንት የሆነው የኢትዮጵያ አየር መንገድ ፤ ገና ውሬ ቆመች እንደ እሚባል አዲስ ድርጅት ፤ ዛሬም በኢትዮጵያ ሕዝብ ፤ መንግሥት እና በሠራተኞቹ እየተደገመ የእሚኖር ጡረተኛ የእሚሆንበት አሠራር ማብቃት አለበት።

ሰው ነው እያረጀ ሲኼድ የሚጠረው እንጂ ለትርፍ የእሚሠራ የንግድ ተቋም እያረጀ ሲኼድ ፤ ለሐገር እና ለሠራተኞቹ ተወዳዳሪ ጥቅም የእሚያመጣ ነው መሆን ያለበት።

አየር መንገዱ ደግሞ ፤ ከእሚመራበት የልማታዊ አስተሳሰብ በስተቀር ፤ ከተረጂነት ወደ ረጂነት እንደ አይሸጋገር የእሚያግደው ነገር የለም።

በመሆኑም :- እርሱ የ81 ዓመት አዛውንት ሆኖ የሐገር ውስጥም ሆኑ የውጭ ሐገር ተወዳዳሪዎች ሊያስፈሩት አይገባም።

በተለይ ደግሞ ፤ ከልማታዊነት ይልቅ ገበያ ሊሆን ይችላል ፤ የተለያዩ የሕብረተሰብ ክፍል ገቢ እና የኢኮኖሚ ደረጃ ታሳቢ ያደረገ የበረራ አገልግሎት በመስጠት ፤ በአንጻራዊነት ፍትኃዊ የበረራ አገልግሎት እና ተደራሽነት በማረጋገጥ ፤ የሐገሪቱ ኢኮኖሚ ዕድገት ላይ ከፍተኛ አዎንታዊ ተፅዕኖ ሊያደርግ የእሚችለው ፤ ከልማታዊ መንግሥት አስተሳሰብ ሳይሆን ከልማታዊ መንግሥት ግብ አንጻር

እንኳን ፤ በሐገሪቱ ውስጥ የአየር መንገድ መስኮ ፤ ለሐገር ውስጥም ለውጭ ባለታብቶ በነጻ ገበያ እንዲሠራ ክፍት መሆን አለበት።

ከእዚያም ጋር ተያይዞ ፤ ከዕላይ በተጠቀሰው መልኩ 50% ድርሻውን ለግል ሸጦ እና 50% የቦርድ አመራሮቹ በግሉ መስክ እንዲሰየሙ ከማድረግ ጋር አብሮ ፡-

1. የመንግሥትን ዓመታዊ የትርፍ ግብር እንደ ማንኛውም የንግድ ድርጅት መክፈል መጀመር አለበት ፤
2. ሞያተኞችን ከሐገርም ከውጭ በገበያ ዋጋ ተወዳድሮ መቅጠር መጀመር አለበት ፤
3. የዓለማችን ግዙፍ የአዲት ፈርሞች በሆኑት ፤ ከአራቱ በአንዱ አዲት መደረግ እና የአየር መንገዱን ግልጽኝነት እና ተጠያቂነት ማሳደግ አለበት ፤
4. ለብድር ፣ ለውጭ ምንዛሪ ፣ ወዘተ በገበያው ውስጥ እንደ ማንኛውም የንግድ ድርጅት ተወዳድሮ ማግኘት አለበት ።

አየር መንገዱ በእዚሽ መልኩ ከልማታዊነት ይልቅ በገበያ እንዲመራ ቢደረግ ፡-

- የትርፍ መጠኑ በእጥፍ ሊያድግ ይችላል ፤
- የሠራተኞቹ ደሞዝ በእጥፍ ሊያድግ ይችላል ፤
- የቦረራ ዩኒቨርስቲው እና የኤርፖርቱ አስተዳደሩ ፤ ያለ መንግሥት ድጎማ ፤ በዓለም ዓቀፍ ደረጃ ተፈላጊ እና ተወዳዳሪ ሊሆን ይችላል ፤
- መንግሥት ከመስኩ የእሚያገኘው ፡- ግብር ፣ ቀረጥ ፣ የትርፍ ክፍፍል ፣ በእጥፍ ሊጨምር ይችላል።

እናም የተከበራችሁ ኢትዮጵያውያን ፤ በንግድ ባንኩ ግዜ እንደ አልኩት ፤ እንደ አደባባይ ችሎት (Forum) ፤ በአየር መንገድ ላይ ያቀረብኩትን ትንተና እና ትችት ካያችሁ በኋላ ፤ አየር መንገዱ ከእነ እህት ድርጅቶቹ ፤ ከእላይ ለመግለጽ በተሞክረው መሠረት ፤ ከልማታዊነት ይልቅ በገበያ መመራት አለበት ብላችሁ ፤ ገበያ መር አስተዳደርን ትመርጣላችሁ ብዬ ተስፋ አደርጋለኩ !