

قیمت بلیت هواپیما شناور می‌شود

اگرچه افزایش 14 درصدی قیمت بلیت هواپیما با هدف جبران هزینه سوخت شرکت‌های هواپیمایی صورت گرفت، اما این شرکت‌ها همچنان معتقدند در شرایط سختی به سر می‌برند و این موضوع برخی از شرکت‌های هوایی را در آستانه ورشکستگی قرار داده است.



جام جم آنلاین: اگرچه افزایش 14 درصدی قیمت بلیت هواپیما با هدف جبران هزینه سوخت شرکت‌های هواپیمایی صورت گرفت، اما این شرکت‌ها همچنان معتقدند در شرایط سختی به سر می‌برند و این موضوع برخی از شرکت‌های هوایی را در آستانه ورشکستگی قرار داده است.

به گزارش خبرنگار جام‌جم، در یک سال اخیر با وجود 2 بار افزایش قیمت بلیت هواپیما که یک بار در پاییز سال گذشته قبل از اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها قیمت بلیت هواپیما 30 درصد افزایش یافت و یک بار در تابستان سال جاری بلیت هواپیما با 14 درصد افزایش قیمت مواجه شد، اما این اقدامات نتوانست رضایت شرکت‌های هواپیمایی را جلب کند. با این حال برخی کارشناسان می‌گویند بسیاری از شرکت‌های هواپیمایی به صورت نیمه‌جان در حال فعالیت هستند و نسبت به حمایت دولت از این صنعت تأکید دارند.

در این میان، عبدالرضا موسوی، دبیر انجمن صنفی شرکت‌های هواپیمایی در گفت‌وگو با «جام‌جم» می‌گوید: مسافرت هوایی داخلی پس از اجرای قانون هدفمندی حدود 5 درصد افزایش داشته، اما این افزایش مسافران نیز نتوانسته هزینه‌های شرکت‌های هواپیمایی را بکاهد.

موسوی تصریح می‌کند: طبق نظر شورای عالی هواپیمایی بلیت هواپیما را 14 درصد افزایش دادیم، اما با افزایش سرسام‌آور قیمت ارز روبه‌رو شدیم؛ چرا که هم‌اکنون ما ارز مورد نظر خود را از صرافی و بازار آزاد تهیه می‌کنیم. البته پیش از این از بانک مرکزی ارز را با نرخ رقابتی یا ترجیحی دریافت می‌کردیم، که آن هم قطع شد.

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های هواپیمایی با بیان این که درآمد شرکت‌های هواپیمایی ربالی، ولی هزینه‌های آن به صورت ارزی است، اضافه می‌کند: منبع درآمدی شرکت‌ها بلیت هواپیماست و با توجه به افزایش عوارض فرودگاهی طبق قانون بودجه از 2 درصد به 5 درصد، این هم عاملی شد که درآمدها کاهش پیدا کند.

وی با اشاره به هزینه سوخت هواپیما می‌گوید: با توجه به افزایش نرخ سوخت هواپیما، شرکت‌ها نتوانستند آن را پرداخت کنند و به خاطر همین مساله میلیاردها تومان به شرکت نفت بدهکار هستند که پرداخت آن در حال حاضر امکان‌پذیر نیست. این در حالی است که 12 تا 17 درصد هزینه شرکت‌ها در بخش سوخت است.

موسوی تأکید دارد، چنانچه بخواهیم وضعیت ایرلاین‌ها بهبود پیدا کند و شرکت‌ها سر پا بمانند باید نرخ بلیت هواپیما آزاد شود و ما شدیداً آزادسازی نرخ بلیت هواپیما را دنبال می‌کنیم.

در این زمینه غلامرضا رستمیان، مدیرکل دفتر نظارت بر فرودگاه‌ها، شرکت‌ها و موسسات هوانوردی سازمان هواپیمایی کشوری نیز در گفت‌وگو با خبرنگار جام‌جم، درباره وضعیت شرکت‌های هواپیمایی و تأثیر اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها بر این صنعت می‌گوید: شرکت‌های هواپیمایی بعد از قانون هدفمندی معتقد بودند که امکان تأمین هزینه‌های جاری خود را با توجه به افزایش نرخ سوخت ندارند. براین اساس پیشنهادهای افزایش 28 درصد و سپس 20 درصد قیمت بلیت هواپیما را ارائه کردند که در نهایت شورای عالی هواپیمایی با میانگین افزایش 14 درصدی موافقت کرد که این تصمیم برای جبران زیان انباشته حذف یارانه‌ها گرفته شد و این مصوبه علاوه بر جبران زیان به منظور بهبود وضعیت خدمات شرکت‌های هواپیمایی نیز بود.

وی درباره تأثیر اجرای این مصوبه در بهبود خدمات‌دهی در مسافرت‌های هوایی عقیده دارد: در عمل اتفاقات ریزی افتاد که مهم‌ترین آن کاهش تاخیرها بود.

مدیرکل دفتر نظارت بر فرودگاه‌ها همچنین از اجرای قانون برنامه پنجم توسعه درخصوص شناور شدن نرخ بلیت هواپیما از ابتدای سال 91 می‌گوید: با توجه به تکلیف برنامه پنجم توسعه، مطالعات اجرایی شدن این قانون از هم‌اکنون آغاز شده و به طور منظم نشست‌های کارشناسی در این زمینه برگزار می‌شود.

وی درباره شاخص مورد نظر در شناورسازی نرخ بلیت هواپیما توضیح می‌دهد: در این زمینه پارامترهای زیادی تعریف شد که مسیرها،

تعداد پروازها، نوع ناوگان و مواردی از این دست در این تصمیم موثر خواهد بود.

وی درباره میزان رشد مسافرت‌های هوایی پس از اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها می‌گوید: شرکت‌های هواپیمایی افزایش 14 درصدی را قبول نداشتند و ما به آنها این را تکلیف کردیم. در این زمینه با رشد و کاهش چندانی مواجه نبودیم؛ زیرا صنعت هوایی در کشور ما صنعت لوکس محسوب می‌شود؛ ولی در مجموع مسافرت‌های هوایی با کاهش نیز روبه‌رو نبوده است.

وی در پاسخ به این پرسش که وضعیت بدهی شرکت‌های هواپیمایی در خصوص هزینه سوخت به دولت چگونه است، می‌افزاید: طبیعی است که این بدهی باید به دولت پرداخت شود. میزان بدهی از سوی شرکت نفت به ما اعلام شد که قرار است شرکت‌ها به صورت قسطی پرداخت کنند.

وی همچنین در پاسخ به سوال دیگری در خصوص این‌که آیا تا پایان سال جاری قیمت بلیت هواپیما با افزایش مجدد روبه‌رو خواهد بود، می‌گوید: این تصمیم در حیطه اختیارات شورای عالی هواپیمایی است؛ اما با توجه به آغاز مطالعات شناورسازی بلیت هواپیما از سال 91 بعید است چنین اتفاقی تا پایان سال بیفتد.

براساس این گزارش، نرخ بلیت هواپیما باید تا پایان سال 92 آزاد شود و در این زمینه سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت‌های هوایی باید بتوانند بسته‌های خدماتی را متنوع ساخته تا مسیرهای مختلف، ساعات اوج پرواز، فصول سال و میزان تقاضای سفر، تعیین‌کننده قیمت باشد.

زیبا اسماعیلی / گروه اقتصاد