



آزادسازی نرخ بلیت هواپیما؛ چرا و چگونه / سرنوشت کیفیت حمل و نقل هوایی

چند روز پیش بود که قائم مقام وزیر راه و شهرسازی از آزادسازی نرخ بلیت هواپیما از ۲۸ اردیبهشت ماه خبر داده بود و در این زمینه تصریح کرده بود که آزادسازی قیمت ضرورتاً به گران شدن بلیت‌ها منجر نمی‌شود و در واقع به معنی منعطف شدن قیمت‌هاست.

همشهری آنلاین: چند روز پیش بود که قائم مقام وزیر راه و شهرسازی از آزادسازی نرخ بلیت هواپیما از ۲۸ اردیبهشت ماه خبر داده بود و در این زمینه تصریح کرده بود که آزادسازی قیمت ضرورتاً به گران شدن بلیت‌ها منجر نمی‌شود و در واقع به معنی منعطف شدن قیمت‌هاست.

نسیم نوشت: سازمان هواپیمایی کشور و شرکت‌های هواپیمایی از ابلاغ بخشنامه‌ای در این خصوص اظهار بی‌اطلاعی می‌کنند.

آزادسازی چرا و چگونه؟

آزادسازی قیمت بلیت هواپیما از اهداف ماده ۱۶۱ قانون برنامه پنجم توسعه است که براساس آن، نرخ بلیت هواپیما براساس تقاضای بازار و شرایط خاص پروازی تعیین می‌شود.

در ماده ۱۶۱ برنامه پنجم توسعه آمده است که دولت باید تا پایان سال اول برنامه نسبت به متنوع سازی نرخ خدمات حمل و نقل هوایی در بخش بار و مسافر اقدام کند و از ابتدای سال سوم برنامه با آزادسازی کامل نرخ حمل و نقل هوایی، قیمت خدمات فرودگاهی، شبکه پروازی، لغو تخفیفات تکلیفی و هرگونه معافیت در زمینه بهره‌برداری از خدمات ناوبری هوایی، فرودگاهی، نشست و برخاست، خدمات پروازی، واگذاری اماکن و سایر موارد مرتبط را واقعی کند که این مورد تکلیف دولت برای انجام ماده ۱۶۱ بند ب است.

بند (الف) این ماده قانونی مرتبط با برقراری پرواز و جابه‌جایی کالا و مسافر برای فرودگاه‌های بین‌المللی و بند (ج) آن درباره ساماندهی امور حمل و نقل هوایی و ارتقاء رقابت‌پذیری با رویکرد لغو انحصارات مربوط به حمل و نقل هوایی، شرکت‌های هواپیمایی و هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران، همین‌طور تسهیل قوانین مربوط به تأسیس هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و از این قبیل است.

براساس این گزارش، آزادسازی بصورت پلکانی به اجرا در می‌آید تا شرکت‌ها آمادگی لازم را برای اجرای کامل این قانون به دست بیاورند. در حال حاضر تنها شرکت‌های ایران ایر، ماهان و آسمان شرایط اجرای این قانون را دارند که قرار شده در جریان آزادسازی به دیگر شرکت‌ها کمک کنند.

تاثیر تحریم‌ها بر صنعت هوایی کشور

تحریم‌های پی در پی صنایع هوایی و شرکت‌های هواپیمایی، ناوگان هوایی کشور را در سال‌های اخیر با مشکلات جدی مواجه کرد.

دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی در این زمینه گفته است: «هزینه‌های تعمیر و نگهداری هواپیماها ممکن است که ۵ تا ۶ درصد هزینه‌های یک ایرلاین را به خودش اختصاص دهد. اما با هواپیماهایی که در ایران داریم حدود ۲۵ درصد هزینه‌های ایرلاین‌ها مربوط به تعمیر و نگهداری هواپیما است.»

از سویی دیگر نقص‌های متعدد فنی که در پروازهای کشور رخ می‌دهد، نشان از آن دارد که عمر ناوگان هوایی کشور به شدت بالا رفته و نیاز به نوسازی و بهسازی آن بشدت احساس می‌شود. همان‌طور که هفته گذشته فرود اضطراری هواپیمای مشهد-زاهدان هواپیمایی آسمان در فرودگاه زاهدان، تنها با توانایی بالای خلبان صورت گرفت در غیر این‌صورت ممکن بود فاجعه‌ای

اسفبار در کشور رخ دهد.

در ابتدای دولت یازدهم و با توافقات اولیه ژنو و امید به برداشته شدن تحریم صنعت هوایی کشور، همگان به آینده این ناوگان فرسوده امیدوار شده بودند اما روند ناامیدکننده مذاکرات و عدم پایبندی گروه ۵+۱ به توافقات ژنو، این امیدها را از بین برد تا مقامهای وزارت راه و شهرسازی یکی از اهداف آزادسازی قیمت بلیت‌ها را کمک به نوسازی ناوگان هوایی عنوان کنند.

افزایش قیمت همراه با افزایش کیفیت؟

اما آزادسازی نرخ بلیت هواپیماها تنها به افزایش قیمت‌ها ختم نمی‌شود و مسئولان قول داده‌اند که کیفیت خدمات هم افزایش یابد؛ در این خصوص علی محمد نوریان، قائم مقام وزیر راه و شهرسازی گفته است: «تلاش داریم تا سطح خدمات ایرلاین‌ها را بالا ببریم و اجازه نمی‌دهیم تا هواپیماهای غیرایمن پرواز کنند.»

نوریان همچنین در این باره می‌افزاید: «پروازهای تکلیفی به نقاط محروم مورد حمایت دولت قرار می‌گیرد، ضمن آنکه پرواز به برخی از شهرهای کوچک هم قطع نمی‌شود.»

سال گذشته بود که نرخ بلیت قطارهای بین شهری به بهانه آزادسازی، افزایش یافت اما در آن حوزه نه تنها شاهد تنوع قیمت‌ها نبودیم، بلکه کیفیت‌ها نیز تا حد محسوسی کاهش داشت؛ نمی‌دانیم این قصه آزادسازی که برای حمل و نقل ریلی رخ داد، برای حمل و نقل هوایی نیز رخ می‌دهد؟