

افزایش ۱۵۵ درصدی قیمت بلیت هواپیما

ایرلاین‌ها می‌گویند دولت آن‌ها را وادار کرده است که مسافران را یک درمیان بنشانند و ارز دولتی را هم از آن‌ها دریغ کرده‌اند. سازمان هواپیمایی کشوری و وزارت راه نیز می‌گویند با آزادسازی قیمت‌ها، هیچ تقصیری در گرانی بلیت هواپیما ندارند.

به گزارش پرسون، بلیت پروازهای داخلی از اول آبان با دلار آزاد ۲۸ هزار تومانی محاسبه می‌شود تا با افزایش ۱۵۵ درصدی، قیمت بلیت پروازهای داخلی هر دقیقه پرواز که زمانی ۳ هزار تومان هزینه داشت حالا بیش از ۸ هزار تومان برای مسافران آب بخورد.

ایرلاین‌ها می‌گویند دولت آن‌ها را وادار کرده است که مسافران را یک درمیان بنشانند و ارز دولتی را هم از آن‌ها دریغ کرده‌اند. سازمان هواپیمایی کشوری و وزارت راه نیز می‌گویند با آزادسازی قیمت‌ها، هیچ تقصیری در گرانی بلیت هواپیما ندارند. در این وانفسا مصرف‌کنندگان که همین چهار ماه پیش در اواخر خرداد امسال شاهد گرانی نرخ بلیت پروازهای داخلی بودند، حالا باز هم با اصلاح این فهرست به نفع شرکت‌های هواپیمایی مواجه شده‌اند.

کمترین و بیشترین قیمت بلیت پروازهای داخلی مربوط به فهرستی که خرداد ماه منتشر شده بود به ترتیب ۲۷۲ هزار و ۶۰۰ تومان و یک میلیون و ۴۹ هزار و ۶۰۰ تومان بود. این در حالی است که در نرخنامه جدید حداقل قیمت بلیت ۴۹۱ هزار و ۷۰۰ تومان و حداکثر ۲ میلیون و ۶۷۴ هزار و ۲۰۰ تومان است.

در واقع حداکثر نرخ بلیت پروازهای داخلی در بازه زمانی خرداد ماه ۹۹ تا مهرماه ۹۹ (اجرا از اول آبان) افزون بر ۱۵۵ درصد افزایش یافته است. ارزان‌ترین بلیت پروازهای داخلی نیز در مدت یاد شده بیش از ۸۰ درصد افزایش یافته است تا در فهرست گرانی بلیت‌ها هیچ یک از خطوط مسافربری از قلم نیفتاده باشد.

با دلار ۲۸ هزار تومانی کار می‌کنیم

آن‌طور که مقصود اسعدی‌سامانی، دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی می‌گوید براساس مصوبه اخیر ستاد ملی مقابله با کرونا، شرکت‌های هواپیمایی از اول آبان ماه ملزم به رعایت فاصله‌گذاری فیزیکی در پروازها هستند و به این ترتیب با رعایت فاصله‌گذاری، مجازند تنها ۶۰ درصد ظرفیت هواپیما را برای فروش عرضه کنند.

به گفته وی، براساس قانون برنامه پنجم توسعه، نرخ بلیت پروازهای داخلی آزادسازی شده است؛ بنابراین شرکت‌های هواپیمایی برای تطبیق با وضعیت حمل و نقل هوایی اقدام به نرخ‌گذاری قیمت بلیت هواپیما می‌کنند.

طبق آنچه اسعدی می‌گوید، قیمت قبلی بلیت هواپیما براساس دلار ۱۱ هزار تومان محاسبه شده بود، در حالی که قیمت دلار در حال حاضر ۲۷ و ۲۸ هزار تومان است. از طرفی بانک مرکزی از سال گذشته دلار نیمایی به ایرلاین‌های کشور نداده و شرکت‌های هواپیمایی مجبورند برای تأمین قطعات هواپیما، ارز مورد نیاز خود را از بازار آزاد تهیه کنند. اسعدی یادآوری می‌کند، در جلسات با ستاد ملی مبارزه با کرونا بارها تأکید کردیم امکان شیوع ویروس در داخل هواپیما با توجه به تمهیدات انجام شده وجود ندارد، اما با این وجود اعلان‌های داخلی از اول آبان ماه ۹۹ باید با ۶۰ درصد ظرفیت خود اقدام به مسافرگیری کنند.

محمد اسلامی، وزیر راه و شهرسازی، چند روز پیش اعلام کرده بود در تفاهمی که از لحاظ پروتکلی با وزارت بهداشت و کمیته بهداشتی انجام گرفته است، مشخص شده چون هوای داخلی هواپیما هر سه دقیقه یک بار تخلیه می‌شود نگرانی از بابت ماندگاری یک هوای آلوده وجود ندارد. به گفته وزیر راه و شهرسازی، ایکائو هم در سندی که منتشر کرد مسئله فاصله‌گذاری را الزام نکرد، اما این موضوع یعنی رعایت فاصله در سفرهای هوایی به لحاظ روانی و به خاطر اینکه یک مطالبه اجتماعی بود، انجام شده است. با هماهنگی وزارت بهداشت نشستن یک در میان در هواپیماها الزامی شده و طبیعی است این مسئله روی هزینه بلیت تأثیر بگذارد.

درعین حال تورج دهقانی، معاون وزیر راه، در واکنش به افزایش قیمت بلیت هواپیما از اول آبان ماه، پای دولت و سازمان هواپیمایی را از این ماجرا کنار کشیده و گفته است: در این مسئله کارهای نیستیم و هیچ دخالتی در افزایش قیمت بلیت پروازهای داخلی نداریم. وی در عین حال از الزام شرکت‌های هواپیمایی به رعایت فاصله‌گذاری و مسافری با ظرفیت ۵۰ و ۶۰ درصدی می‌گوید که ایرلاین‌ها را مجبور کرده است براساس بخشنامه ۵۰ و ۶۰ درصدی و همچنین قیمت دلار، نرخ‌های جدید را به مردم دیکته کنند.

کف افزایش قیمت بلیت‌ها حدود ۲/۶ برابری

مهدی نجفی، فعال صنعت گردشگری، یکی از مخالفان افزایش نرخ بلیت پروازهای داخلی به بهانه کرونا و دلار ۳۰ هزار تومانی و همین بخشنامه سازمان هواپیمایی کشوری است. او می‌گوید: با توافق شرکت‌های هواپیمایی داخلی، از اول آبان قیمت کف هر دقیقه پرواز از ۳ هزار تومان به ۸ هزار تومان افزایش پیدا می‌کند. مثلاً قیمت کف بلیت رفت تهران - شیراز از ۲۵۰ هزار تومان به ۶۸۰ هزار تومان می‌رسد. با این افزایش ۲/۶ برابری قیمت بلیت باید منتظر زنجیره جدیدی از تورم، بی‌اقبالی مسافران به سفرهای هوایی، تعطیلی آژانس‌ها و دیگر تبعات منفی باشیم. نجفی می‌گوید: ما در ماده ۴۴ قانون رقابت داریم که عرضه‌کنندگان کالا و خدمات نمی‌توانند با توافق همدیگر قیمت تصویب کنند، چون این به ضرر مصرف‌کننده است، اما اکنون این اتفاق رخ داده است. چند شرکت هواپیمایی دور هم نشسته‌اند و قیمتی را مصوب کرده‌اند که قیمت‌ها از نظر ما غیرواقعی است. سازمان هواپیمایی کشوری هم در مقابل این فرایند نادرست سکوت کرده است.

پرداخت بهای ناکارآمدی شرکت‌های هواپیمایی توسط مردم

این کارشناس با بیان اینکه ما در قوانین، چیزی به نام کف قیمت یا تضمین کف قیمت نداریم، تضمین کف قیمت را به مثابه از بین بردن رقابت دانسته و می‌گوید: این کار یعنی پرداخت بهای ناکارآمدی شرکت‌های هواپیمایی توسط مصرف‌کننده.

نجفی با اشاره به اینکه در همه جای دنیا قیمت بلیت هواپیما مدام دارد ارزان می‌شود، ولی در ایران دارد سه برابر می‌شود، می‌گوید: در حال حاضر ما ۱۹ شرکت هواپیمایی در کشور داریم. چطور ممکن است همه این شرکت‌ها بهره‌وری یکسانی داشته باشند، هزینه‌هایشان یکسان باشد و قیمت یکسان بدهند؟ شرکتی که می‌تواند کمتر هزینه کند و بهره‌وری بیشتری داشته باشد، می‌تواند قیمت‌های خود را پایین بیاورد. استدلال شرکت‌های هواپیمایی ایران این است که نرخ دلار ۳۰ هزار تومان شده است. براساس داده‌هایی که دست ماست و موثق است، بیش از ۲۰ درصد درآمد این شرکت‌ها ارزی نیست. مگر به خلبان براساس ارز حقوق می‌دهند؟ مگر به فرودگاه و سوخت و اجاره‌شان دلار می‌دهند؟ اصلاً ربطی ندارد.

گرانی به بهانه کم‌شدن تقاضایی که هیچ‌گاه نبوده

به گفته نجفی، موضوع این است که هر سال این موقع آمار سفرهای داخلی ما کاهش پیدا می‌کند و نرخ متوسط میزان اشغال صندلی‌های پروازی به طور اتوماتیک در فاصله زمانی آبان تا اسفند به حدود ۶۰ درصد می‌رسد، چون وارد فصل کم‌مسافر شده‌ایم. شرکت‌های هوایی می‌گویند ما نمی‌توانیم ۴۰ درصد پروازهایمان را به دلیل اجرای پروتکل بهداشتی مبارزه با کرونا بفروشیم، پس باید قیمت‌ها را بالا ببریم، در حالی که در وضعیت عادی هم شما نمی‌توانستید ۴۰ درصد پروازهای خود را بفروشید، چون اصلاً هیچ‌گاه تقاضایی در این فصل برای آن ۴۰ درصد وجود نداشت.

این فعال صنعت گردشگری بیان می‌کند: اگر بحث آزادسازی قیمت هم باشد، این موضوع در همه‌جای دنیا تعریف دارد و آن این است که قیمت را عرضه و تقاضا تعیین می‌کند. اما اکنون اتفاقی که دارد رخ می‌دهد این است که ارائه‌کننده خدمت و کالا حق داشته باشد کف تعیین کند. این چه مدل آزادسازی قیمت است؟ شما قیمت بلیت را از ۱۰۰ هزار تومان می‌رسانید به ۲۶۰ هزار تومان. تخمین ما این است که این اقدام به میزان ۳۵ تا ۴۰ درصد در فروش پروازها تأثیر بگذارد و آن را کاهش بدهد، ولی در مقابل این ۳۵ تا ۴۰ درصد، فلان شرکت ۱۶۰ هزار تومان قیمت‌های خود را افزایش داده

است. یعنی با وجود کاهش تقاضا، افزایش قیمت‌ها به حدی است که موجب سود دوبرابری شده است.

زنجیره‌ای از گرانی‌ها با افزایش قیمت‌ها

اما عواقب کرونا، تصمیمات ریالی و ارزی برای صنعت هوایی در ایران چیست. نجفی، فعال صنعت گردشگری معتقد است: افزایش قیمت‌ها به این نحو، قطعاً زنجیره‌ای از تورم را به دنبال خواهد داشت. شما فکر کنید اگر بلیت هواپیمای تهران - شیراز به ۶۸۰ هزار تومان برسد، نرخ بلیت اتوبوس و قطار هم تحت‌تأثیر این موضوع دوبرابر می‌شود. حتی اگر مجبور شوید با خودرو شخصی سفر کنید، افزایش تصادف‌های جاده‌ای را در کشور خواهیم داشت. اگر دانشگاه یا آموزشگاهی بخواهد استادی از شهر دیگر بیاورد، هزینه آن دانشگاه و آموزشگاه هم افزایش خواهد یافت. نجفی تأکید می‌کند: این یک زنجیره است. فقط افزایش بلیت اتفاق نمی‌افتد. تعطیلی آژانس‌های گردشگری کوچک و متوسط از عوارض حتمی این گرانی است. این‌طور نیست که چند شرکت هواپیمایی بیایند بگویند ما می‌خواهیم قیمت بلیت‌ها را ببریم بالا و سازمان هواپیمایی کشوری هم سکوت کند و تمام. این مسئله، زنجیره‌ای از گرانی‌ها را در پی خواهد داشت و تأثیر خود را روی همه حوزه‌ها خواهد گذاشت. سازمان حمایت حقوق مصرف‌کننده با این افزایش قیمت‌ها مخالف است و ما امیدواریم سازمان‌ها و مراجع نظارتی و حکومتی هم ورود کنند و جلوی این اتفاق نامبارک را بگیرند. او مدعی است: ما درگیر یک زیاده‌خواهی و احتمالاً سوءاستفاده از شرایط هستیم. متأسفانه سازمان هواپیمایی کشوری در این بین بیش از آنکه نقش نظارتی و راهبری داشته باشد، نقش همیاری شرکت‌های هواپیمایی را دارد. شرکت‌ها حرفشان در سازمان برش دارد و خیلی راحت می‌توانند در آن لابی کنند.

گران‌ترین و ارزان‌ترین بلیت‌ها

خوب است بدانید براساس نرخنامه جدید بلیت پروازهای داخلی، ارزان‌ترین قیمت بلیت هواپیما ۴۹ هزار تومان و گران‌ترین بلیت نیز به قیمت ۲/۶ میلیون تومان و هر دو مربوط به مسیر بندرعباس-تبریز است.

قیمت گران‌ترین و ارزان‌ترین پرواز تهران-مشهد در نرخنامه جدید به ترتیب یک‌میلیون و ۳۵۴ هزار و ۷۰۰ تومان و ۶۴۷ هزار و ۵۰۰ تومان و قیمت سقف و کف پرواز تهران-شیراز در این نرخنامه به ترتیب یک‌میلیون و ۱۸۳ هزار و ۴۰۰ تومان و ۶۴۱ هزار و ۴۰۰ تومان تعیین شده است. در مسیر تهران-اهواز نیز قیمت سقف یک‌میلیون و ۳۳۰ هزار و ۸۰۰ تومان و قیمت کف ۵۶ هزار و ۲۰۰ تومان تعیین شده است.

همچنین قیمت مسیر تهران-کیش در نرخنامه جدید در سقف قیمتی یک‌میلیون و ۷۵۱ هزار و ۹۰۰ تومان و در کف قیمتی ۷۰۰ هزار و ۲۰۰ تومان تعیین شده است. سقف نرخ مسیر کیش و ساری نیز یک‌میلیون و ۹۱۵ هزار و ۸۰۰ تومان و کف قیمتی این مسیر ۷۴۰ هزار تومان تعیین شده است. همچنین در مسیر مشهد-عسلویه نرخ سقف یک‌میلیون و ۹۰۵ هزار و ۶۰۰ تومان و قیمت کف ۷۳۱ هزار و ۳۰۰ تومان است.

گفتنی است، ایرلاین‌های جهانی خواستار سیستم جهانی تست کووید ۱۹ پیش از پرواز به جای قرنطینه و محدودیت‌های سفر هستند که موجب فلج شدن سفرهای هوایی شده‌اند. انجمن بین‌المللی حمل و نقل هوایی یا تا انتظار دارد حتی در صورت عرضه واکسن کووید ۱۹، سطح ترافیک هوایی تا پایان سال ۲۰۲۱ راکد مانده و ضرردهی شرکت‌های هواپیمایی با نرخ ۵ تا ۶ میلیارد دلار در ماه ادامه پیدا کند و تا سال ۲۰۲۲ این بخش به سودآوری نرسد.

منبع: کارگرآنلاین