



کد خبر: ۲۱۹۷۰۲۵۴۸۲۸۸۶۶۵۱۱۱۱۶

تاریخ: دوشنبه ۱۶ آذر ۱۳۹۴

**جام جم**

رییس انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرتی و هوایی ایران در گفت و گو با جام جم آنلاین:

## نوسازی ناوگان تاخیرهای پروازی را کاهش می دهد

رییس هیأت مدیره انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرتی و هوایی ایران گفت: تغییر در نرخ بلیت ها به این سرعت انجام نمی شود برای آنکه برای عملیاتی شدن آن، شرکت های هواپیمایی باید محاسبات خود را درمورد هزینه و فایده مسیرهای پروازی انجام دهند.

به گزارش جام جم آنلاین، حدود یک هفته ای از ابلاغ آزادسازی قیمت بلیت هواپیما به شرکت های هواپیمایی می گذرد اما به گفته محمدحسن کرمانی حدود چند ماهی زمان لازم است تا شاهد تغییرات در بازار باشیم.

محمدحسن کرمانی در گفت و گو با جام جم آنلاین افزود: شرکت های هواپیمایی باید تصمیم گیری کنند که چه تغییراتی را خواهند داد. قطعاً شرکت های هواپیمایی در این ۱۷۰ مسیری که آزاد شده است باید برای عملیاتی شدن محاسباتی را انجام دهند که آیا نرخ قبلی مقرون به صرفه است که ادامه یابد یا باید تغییر کند.

وی افزود: ممکن است در برخی مسیرها نیز از قبل پیش بینی ها صورت گرفته باشد و در مورد بلیتی که در سیستم رزرو می شود این تغییرات اعمال شود، به هر حال با آزاد سازی، نرخ بلیت به صورت شناور درمی آید و هر که زودتر یا دیرتر بلیت خریداری کند با توجه به زمان خرید و بیک پروازها قیمت ها تعیین می شود.

به گفته کرمانی، حدود ۳ تا ۶ ماه طول می کشد که نرخ بازار مشخص شود و مشتری نیز در بازار یاد بگیرد که چگونه و چه زمان بلیت خود را خریداری کند.

### کاهش تاخیرهای پروازی با نوسازی ناوگان

رییس انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرتی و هوایی ایران در پاسخ به این پرسش که با توجه به آزادسازی قیمت ها چه مدت طول خواهد کشید که شاهد افزایش سطح خدمات شرکت های هواپیمایی شویم، اظهار کرد: یک بخش خدماتی است که در داخل پرواز ارائه می شود مثل پذیرایی، نوع غذا و برخورد خدمه که ایرادی بر آن وارد نیست و اگر هم کسی ایراد می گرفته معلوم نیست چه میزان صلاحیت ایرادگیری داشته است. پس در این بخش ها نباید اتفاقی بیفتاد. بخشی که مد نظر است خود هواپیماست که باید نوسازی شود که آنهم زمان می برد. درواقع با نوسازی ناوگان و کاهش نقص فنی تاخیرهای پروازی نیز کاهش می یابد.

کرمانی بر این باور است که نوسازی و بازسازی ناوگان در ۶ ماه ممکن نیست هر چند همه در تلاشند تا این کار زودتر صورت گیرد و شاید برخی از شرکت ها در طول ۶ تا ۷ ماه آینده برای خرید هواپیما اقدام کنند اما نوسازی ناوگان نیازمند تامین منابع لازم است و باید در این زمینه تدریجی جلو رفت.

وی افزود: طبیعتاً هواپیماهایی که خریداری می شوند نو نیستند اما شرایط آزاد سازی باعث خواهد شد شرکت های هواپیمایی به فکر اینکه هواپیمای ۵۰ هزار ساعت کارکرده را وارد کشور کنند نباشند. وارد کردن هواپیمای دست دوم ایراد نیست اما مطمئناً هواپیمایی که عمر دو یا سه سال دارد با هواپیمایی که ۲۵ سال کار کرده است متفاوت است.

با آزاد سازی سرمایه گذاری توجیه پذیر می شود

رییس انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرتی و هوایی ایران با تأکید بر اینکه با نوسازی و کاهش نقص فنی هواپیما، تاخیرهای پروازی کاهش خواهد یافت، افزود: هر میزان که ناوگان سلامت تر باشد، مشکلات عملیاتی فنی هم کمتر خواهد شد و برای شرکت های هواپیمایی هم مقرون به صرفه خواهد بود که عوامل زمینی و خدمات فرودگاهی را بازسازی کنند، تجهیزاتی که در

فرودگاهها برای خدمات رسانی مورد استفاده قرار می‌گیرد قدیمی است. با آزاد سازی سرمایه گذاری توجیه پذیر می‌شود اما مادام که نرخ گذاری باشد خرید هواپیمای نو و بازسازی خدمات فرودگاه توجیهی ندارد.



کرمانی آزاد سازی را به معنی گرانی بلیت هواپیما نمی‌داند. وی بر این باور است آزاد سازی قدرت تصمیم گیری می‌دهد و گران و ارزان کردن فرایند تصمیم گیری است. در واقع شرکت هواپیمایی با محاسبه سود و زیان قیمت را تعیین می‌کند بر ای آنکه صنعت هواپیمایی یک صنعت اقتصادی است و اگر سود نکند زیان می‌بیند.

رانت خواران موافق آزاد سازی نیستند

وی در پاسخ به این پرسش که برخی از نمایندگان بر این باورند با توجه به انحصاری بودن صنعت هواپیمایی میان چند شرکت زمان برای آزاد سازی آن مناسب نبوده، نظر شما در این باره چیست؟ گفت: آزاد سازی نرخ بلیت هواپیما مصوبه مجلس است و باید تا پایان برنامه پنجم توسعه صورت می‌گرفت. نمایندگانی که چنین نظری دهند معلوم نیست چرا مخالفند آنهم با رای جمعی که به امضاء مجلس رسیده است.

وی افزود: اگر قبول کنیم زمان برای آزاد سازی مناسب نیست پس چرا راهکار نمی‌دهند، یعنی باید به چند قطبی بودن ادامه دهیم. به هر حال با آزاد سازی فضای رشد و رقابت بین شرکت‌ها ایجاد و باعث جذب سرمایه گذاران از بیرون مجموعه می‌شود و سرمایه گذاری داخلی یا خارجی توجیه پذیر می‌شود در این صورت است که چند قطبی بودن شکسته می‌شود. اینکه فقط انتقاد شود مشکلی حل نمی‌شود بلکه برای خروج از بحران موجود در صنایع هواپیمایی کشور باید شفاف سازی قیمت‌ها صورت گیرد و انحصار از بین برود.

کرمانی تصریح کرد: بر این باورم آن بخش رانتی که از آزاد سازی آسیب دیده دارد دست و پا می‌زند تا شفاف سازی قیمت صورت نگیرد برای آنکه تاکنون از این وضعیت سود برده و این صنعت را به این وضعیت رسانده است، هم اکنون هم نمی‌خواهد دست بردارد و توجیه می‌کند. به هر حال ما می‌دانیم که صنعت هواپیمایی انحصاری و چند قطبی است ولی تلاش می‌کنیم از این وضعیت خارج شود. وقتی بحث از شفاف سازی اقتصاد و کاهش سهم دولت در فعالیت‌های اقتصادی مطرح می‌شود منافع عده‌ای از بین می‌رود چرا که آنها با این منافع بزرگ شدند و در شرایط عادی قدرت رشد ندارند.