



احیای مناطق آزاد در دستور کار دولت

لایحه مناطق آزاد طی سه ماه آینده به مجلس ارسال می‌شود. به گزارش خانه ملت، سیدعلی مدنی‌زاده، وزیر اقتصاد و امور دارایی گفت: لایحه‌ای را برای احیای مناطق آزاد تنظیم کردیم تا بتواند مناطق آزاد را به حالت طبیعی و اولیه بازگرداند، زیرا بر اثر زمان و تغییرات مستمر قانونی که اتفاق افتاده مناطق آزاد از کارکرد اصلی خود دور شده‌اند، در حال حاضر لایحه تدوین شده و فرایندهای رسیدگی را دارد در دولت طی می‌کند و در نهایت پس از جمع‌بندی‌های مکفی طی دو الی سه ماه به مجلس ارسال خواهد شد. وزیر اقتصاد اظهار کرد: در حال حاضر بازار در یک وضعیت تعادل به سر می‌برد که به‌هیچ‌عنوان با ویژگی‌ها و سیاست‌هایی که حتی در گذشته بیان می‌کردم و سیاست‌هایی که در علم اقتصاد تجویز شده تعارضی ندارد چون ما معتقد به رها کردن اقتصاد کلان نیستیم و هیچ جای علم اقتصاد این موضوع تجویز و توصیه نمی‌شود و البته بنده هم معتقد به رها کردن اقتصاد کلان نبوده‌ام، نیستیم و نخواهیم بود.



منابع آبی تهران پاسخگوی ماه‌های پیش‌رو نیست

منابع آبی تهران پاسخگوی عبور ماه‌های پیش‌رو نیست. به گزارش شبکه خبری آب ایران، عیسی بزرگ‌زاده، سخنگوی صنعت آب کشور گفت: حجم فعلی ذخایر سدهای تهران برای عبور ایمن از ماه‌های پیش‌رو کافی نیست و در صورت تداوم کم‌بارشی، راهی جز افزایش ۱۰ درصدی مدیریت مصرف آب وجود نخواهد داشت. وی تأکید کرد: همان‌گونه که رئیس‌جمهور محترم نیز تصریح کرده‌اند، کمبود منابع آبی به‌حدی جدی است که هیچ راهکاری جز مدیریت مصرف وجود ندارد. از این‌رو وزارت نیرو از همه شهروندان، به‌ویژه تهرانی‌ها، تقاضا دارد در اجرای مدیریت مصرف بیش از گذشته همراهی کنند تا نیاز به اعمال محدودیت‌های گسترده‌تر در برداشت و مصرف آب پیش نیاید. وی افزود: این وضعیت در برخی نقاط کشور، به‌ویژه تهران، از شدت بیشتری برخوردار است و حجم فعلی منابع موجود در سدهای تهران به‌هیچ‌وجه کفایت لازم برای عبور ایمن و مطمئن از ماه‌های آینده را ندارند؛ بنابراین تدوین و اجرای اقدامات ویژه در این خصوص ضروری است.



تکذیب شایعه «ابردزدی» از ایران

جایجایی ایرها هنوز در توان بشر نیست. به نقل از وزارت نیرو، محمدمهدی جوادیان‌زاده، رئیس سازمان توسعه و بهره‌برداری فناوری‌های نوین آب‌های جوی شایعه ابردزدی را تکذیب کرد و گفت: براساس پژوهش‌های انجام شده در دنیا و تأیید سازمان جهانی هواشناسی، امکان جایجایی ایرها به انرژی بسیار زیادی نیاز دارد که هنوز چنین اقدامی در قدرت بشر نیست. وی با تأکید بر اینکه ادعای ابردزدی کشورهای همسایه از ایران و مقصر دانستن آنها در خشکسالی کشور صحت ندارد، تشریح کرد: این واقعیت از آن جهت مورد تأکید است که بدانیم همین کشورها نیز با خشکسالی و کم‌بارشی مواجه هستند و میزان بارش‌ها در این کشورها نیز بعضاً تا ۵۰ درصد کاهش داشته است، بنابراین امکان اینکه آنها ایرها را جابه‌جا و یا سامانه‌ها را مدیریت کنند وجود ندارد.



آسمان بی‌مسافر پروازها و تعداد مسافران هوایی روز به روز کاهش پیدامی‌کنند

عکس: تایرا



رقیه ندایی خبرنگار اقتصادی

آسمان ایران این روزها خلوت‌تر از گذشته شده است. مردم از کاهش پروازها گلایه دارند و ایرلاین‌ها نیز از صندلی‌های خالی هواپیماها گلایه‌مندند. این خالی بودن‌ها دلایل مختلفی دارند که از سیکل طبیعی تعمیرات و اورهال ناوگان شروع می‌شود و در نهایت به گرانی بلیت‌ها می‌رسد؛ موضوعی که مردم و ایرلاین‌ها را در یک کلاف سردرگم گرفتار کرده است. هر ساله با رسیدن فصل پاییز به دلایل مختلف از جمله استفاده حداکثری شرکت‌های هواپیمایی از شهریورماه، شاهد کاهش پروازها هستیم. به بیان ساده‌تر در پایان تعطیلات شهریورماه به دلیل اینکه تمامی شرکت‌های هواپیمایی با بیشترین ظرفیت خود فعالیت می‌کنند، زمان تعمیرات اساسی و اورهال ناوگان خود را به فصل پاییز منتقل می‌کنند که این موضوع طبیعی است، در نتیجه در پاییز پروازها تا حدودی کاهش پیدا می‌کنند.

اما این موضوع تنها دلیل کاهش پروازهای امسال نبود، امسال میزان پروازها در مقایسه با سال گذشته کاهش بیشتری داشت.

براساس آمار منتشرشده توسط شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران، نشست و برخاست کل پروازهای مسافربری در فرودگاه‌های تحت مالکیت در دوره ۶ ماهه نخست سال ۱۴۰۴ تعداد ۱۳۴،۱۷۵ فروند بوده است که در مقایسه با مدت مشابه سال ۱۴۰۳ (به تعداد ۱۶۱،۰۷۹ فروند) کاهش ۱۷ درصدی داشته است.

با بررسی روند دوره ۶ ماهه نخست ۷ ساله نشست و برخاست‌ها مشخص شد که بیشترین میزان نشست و برخاست مربوط به دوره ۶ ماهه نخست سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۴۰۳ به ترتیب به تعداد ۱۷۳،۲۱۳ فروند و ۱۶۱،۰۷۹ فروند ثبت شده است. همچنین کمترین میزان نشست و

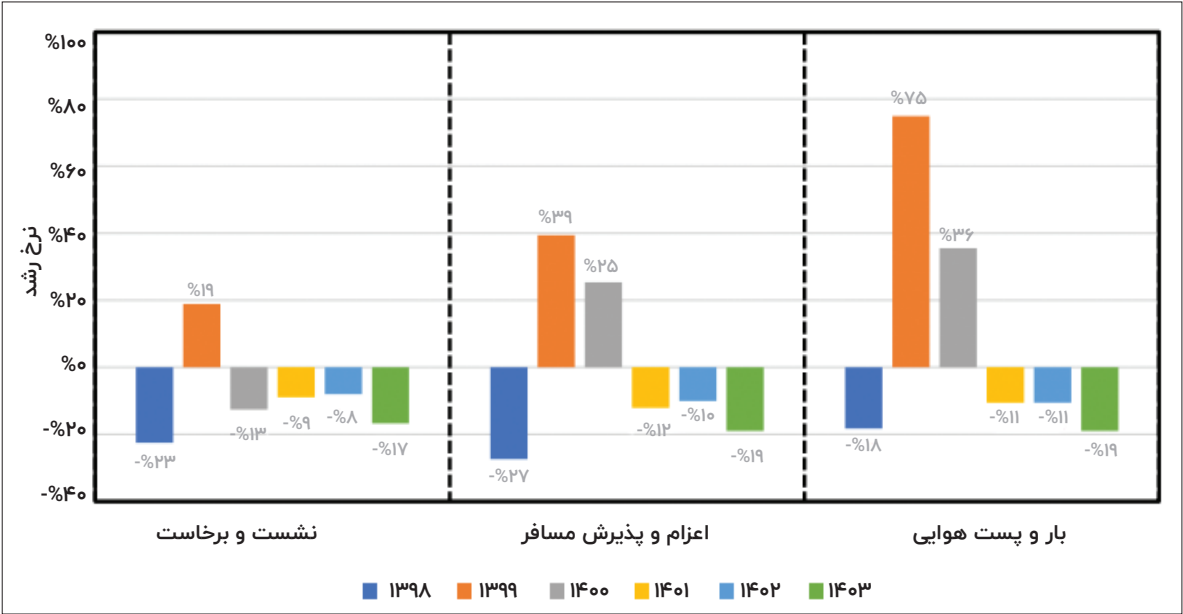
برخاست مربوط به دوره ۶ ماهه نخست سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۴ به ترتیب به تعداد ۱۱۲،۸۷۶ فروند و ۱۳۴،۱۷۵ فروند بوده است. با مقایسه عملکرد دوره ۶ ماهه نخست سال ۱۴۰۴ نسبت به مدت مشابه سال‌های ۱۳۹۸ (با ۲۳ درصد کاهش)، ۱۴۰۳ (با ۱۷ درصد کاهش) و ۱۳۹۹ (با ۱۹ درصد افزایش) روبه‌رو بوده است. همچنین اعزام و پذیرش مسافر در کل پروازهای مسافربری در فرودگاه‌های تحت مالکیت در دوره ۶ ماهه نخست سال ۱۴۰۴ تعداد ۱۴،۹۴۷،۸۰۵ نفر بوده است که در مقایسه با مدت مشابه سال ۱۴۰۳ (به تعداد ۱۸،۴۵۴،۸۲۲ نفر) کاهش ۱۹ درصدی داشته است.

با بررسی روند دوره ۶ ماهه نخست ۷ ساله اعزام و پذیرش مسافرها مشخص شد که بیشترین میزان اعزام و پذیرش مسافر مربوط به دوره ۶ ماهه نخست سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۴۰۳ به ترتیب به تعداد ۹۲۵،۰۹۲،۵۸۰،۲۰ نفر و ۸۳۲،۴۵۴،۸۳۲ نفر ثبت شده است. کمترین میزان اعزام و پذیرش مسافر مربوط به دوره ۶ ماهه نخست سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ به ترتیب به تعداد ۵۲۰،۵۲۵،۱۰ نفر و ۱۱،۹۲۵،۰۷۱ نفر بوده است. با مقایسه عملکرد دوره ۶ ماهه نخست سال ۱۴۰۴ با مدت مشابه سال‌های ۱۳۹۸ (۲۷ درصد کاهش)، ۱۴۰۳ (۱۹ درصد کاهش)، ۱۳۹۹ (۳۹ درصد افزایش) و ۱۴۰۰ (۲۵ درصد افزایش) روبه‌رو بوده است.

بررسی اعداد و ارقام نشان می‌دهد که هر ساله میزان پروازها کاهشی بوده است. کاهش پروازها طی هفته‌های اخیر دلایل مختلفی داشته که یکی از دلایل آن افزایش قیمت بوده است. کارشناسان عقیده دارند که از زمان آزادسازی نرخ بلیت هواپیما و خروج آن از قیمت‌گذاری دستوری، چندین بار شاهد افزایش نرخ به‌پایانه‌های مختلف بوده‌ایم که اگر تدبیری در این حوزه اندیشیده نشود، هر روز از تعداد مسافران ناوگان هوایی کاسته می‌شود و شرکت‌های هواپیمایی یک به یک ورشکسته خواهند شد.

در حال حاضر به نظر می‌رسد اعلام یک قیمت پایه و پس از آن اعلام درصد افزایش‌ها به مرور بتواند تعداد پروازها و مسافران را افزایش دهد.

حدود یک سال از تصمیم دولت برای توقف قیمت‌گذاری دستوری بلیت هواپیما می‌گذرد؛ تصمیمی که از ابتدا با هدف واقعی‌سازی نرخ‌ها و حتی افزایش کیفیت خدمات روزها شرایط به گونه‌ای دیگر بدل شده و تناقضی آشکارا میان سود ایرلاین‌ها و رضایت مسافران وجود دارد. در اصل هرچه قیمت بلیت و در راستای آن سود ایرلاین‌ها افزایش می‌یابد، در مقابل رضایت مسافران نیز کاهش پیدا می‌کند



▲ نمودار مقایسه درصد نرخ رشد نشست و برخاست‌ها، اعزام و پذیرش مسافرو ارسال و پذیرش بار و پست هوایی در کل پروازهای مسافربری در فرودگاه‌های تحت مالکیت دوره ۶ ماهه نخست سال ۱۴۰۴ نسبت به دوره مشابه سال‌های ۱۳۹۸ الی ۱۴۰۳

▼ ضریب اشغال پروازها کمتر از ۴۰ درصد

محمدرضا ابراهیم‌پور، کارشناس صنعت حمل و نقل هوایی در گفت‌وگو با «هم‌میهن» درخصوص پروازهای داخلی اظهار کرد: واقعیت این است که اقتصاد



کشور در نیمه نخست امسال وضعیت چندان مساعدی نداشته و صنعت هوایی هم از این قاعده مستثنا نیست. اگر بخواهیم کل شش‌ماهه‌ی ابتدایی سال ۱۴۰۴ را به‌صورت تجمیعی با دوره‌ی مشابه سال قبل مقایسه کنیم، شاهد ۱۹ درصد کاهش در تعداد مسافران هوایی بوده‌ایم. اما وقتی وارد جزئیات شویم، می‌بینیم این عدد چندان عجیب نیست؛ چراکه در همین بازه، جنگ ۱۲ روزه و ممنوعیت پرواز در آسمان غرب کشور را داشتیم، اتفاقی بی‌سابقه در سه دهه‌ی اخیر. عملاً حدود ۱۷ درصد از روزهای دوره شش‌ماهه اول سال، ممنوعیت یا محدودیت پروازی وجود داشته و همین موضوع آمار را به‌شدت تحت‌تأثیر قرار داده است.

این کارشناس صنعت حمل‌ونقل هوایی توضیح داد: اگر غیرتجمیعی نگاه کنیم، مثلاً شهریور ۱۴۰۴ را با شهریور سال قبل بسنجیم، تغییر خاصی نمی‌بینیم؛ رشد تقریبی صفر درصد. جالب‌تر این که وقتی مرداد امسال را با شهریور مقایسه می‌کنیم، رشد ۳۲ درصدی مسافر را داریم. در واقع حجم اصلی پروازها در پایان تعطیلات تابستان متمرکز شد و ایرلاین‌ها سعی کردند آن مقطع را با حداکثر ظرفیت پوشش دهند. حالا که وارد مهر و آبان شده‌ایم، به‌طور طبیعی پروازها کمتر شده، هم به‌دلیل پایان فصل پیک، هم به این خاطر که بخشی از ناوگان بعد از فشار تابستان برای اورهال و تعمیر از مدار خارج شده است.

وی تشریح کرد: آمار رسمی شرکت فرودگاه‌ها نشان می‌دهد میانگین ضریب اشغال در برخی مسیرهای داخلی کمتر از ۴۰ درصد است؛ مخصوصاً در پروازهایی که به‌دلیل سیاست‌های دولتی یا اهداف خدمات‌رسانی به مناطق محروم برقرار می‌شوند. این پروازها عملاً بخشی از توان ایرلاین‌ها را می‌گیرند و با توجه به ضریب اشغال پایین، بهره‌وری اقتصادی را کاهش می‌دهند. هم‌زمان تعدادی فرودگاه اخیراً به شبکه پروازی اضافه شده‌اند که اغلب کم‌مسافرنده و طبیعی است که میانگین ضریب اشغال را پایین بیاورند.

ابراهیم‌پور با اشاره به موضوع یارانه و قیمت‌گذاری این حوزه گفت: تصمیم اخیر دولت بر این اساس است که پرداخت یارانه‌ی مستقیم به ایرلاین‌ها را کاهش دهد و به‌جای آن، اجازت دهد نرخ بلیت‌ها شناور شود. معنایش این است که دولت دیگر سوخت ارزان، تخفیف عوارض فرودگاهی یا کمک‌های این‌چنینی نمی‌دهد. این تصمیم از نظر اقتصادی منطقی است، چون در شرایط تورمی فعلی امکان تریق یارانه‌ی پایدار وجود ندارد اما طبعاً هزینه‌ی شرکت‌های هواپیمایی بالا رفته و طی دو سال گذشته، قیمت بلیت چند برابر شده است.

وی اظهار کرد: در گذشته که قیمت‌گذاری دستوری بود، تقاضا همیشه از عرضه بیشتر بود و صندلی خالی عملاً وجود نداشت. حالا وضع فرق کرده، در برخی مسیرها بلیت ارزان لحظه‌ی آخری پیدا می‌شود؛ برخی اوقات خیلی گران، بعضی وقت‌ها برعکس، دقیقه‌ی نود با قیمت پایین‌تر. برای نمونه، مسیر تهران-خسیراز در شامگاه شنبه ۱۷ آبان را همین الان چک کردم: بلیت ۲ میلیون تومانی موجود است، ولی برای فردا در کلاس بیزینس همین مسیر قیمت تا ۸ میلیون تومان هم می‌رسد. انتخاب با مسافر است که زمان و کلاس پرواز را بر اساس بودجه‌اش تنظیم کند.

این کارشناس صنعت حمل‌ونقل هوایی ادامه داد: شرایط سال جاری با سال‌های قبل قابل قیاس نیست. همان‌طور که در دوران کرونا کاهش یکباره‌ی مسافر داشتیم، امسال هم جنگ، فشار اقتصادی و محدودیت پروازها اثرگذار بوده است. اما اگر حادثه‌ی جدیدی پیش نیاید، پیش‌بینی می‌کنم در چهار پنج ماه باقیمانده تا پایان سال تعداد مسافران هوایی از پارسال هم بیشتر شود.

وی تأکید کرد: تعداد ایرلاین‌ها از حدود ۲۰ شرکت در سال ۱۳۹۸ به نزدیک ۳۰ شرکت در ۱۴۰۴ رسیده، ولی واقعیت این است که آنچه اهمیت دارد تعداد هواپیما و صندلی فعال است، نه ایرلاین. ناوگان کشور نسبت به سال قبل نه خیلی زیادت‌ر شده و نه کمتر. اگر ایرلاین‌های تازه‌تاسیس بتوانند تعمیرات و آماده‌سازی ناوگان خود را به‌موقع انجام دهند، می‌توان به رشد نسبی امیدوار بود. در غیر این صورت، صرفاً افزایش نام‌ها عملکرد صنعت را تغییر نمی‌دهد.

ابراهیم‌پور در نهایت گفت: اگر شرایط خاصی پیش نیاید، با توجه به ثبات نسبی تعداد ناوگان و رشد تدریجی تقاضا، می‌توان انتظار داشت بازار پروازهای داخلی به مدار تعادل بازگردد. مسیرها شناورتر شده‌اند، هزینه‌ها واقعی‌تر و تصمیم دولت برای آزادسازی نرخ‌ها در مجموع گامی رو به جلو تلقی می‌شود؛ هر چند به قیمت کاهش قدرت خرید بخشی از مسافران تمام شده است.

▼ صعود نرخ بلیت هواپیما

حدود یک سال از تصمیم دولت برای توقف قیمت‌گذاری دستوری بلیت هواپیما می‌گذرد؛ تصمیمی که از ابتدا با هدف واقعی‌سازی نرخ‌ها و حتی افزایش کیفیت خدمات پروازی بود اما این روزها شرایط به گونه‌ای دیگر بدل شده و تناقضی آشکارا میان سود ایرلاین‌ها و رضایت مسافران وجود دارد. در اصل هرچه قیمت بلیت و در راستای آن سود ایرلاین‌ها افزایش می‌یابد، در مقابل رضایت مسافران نیز کاهش پیدا می‌کند؛