

«فرهیختگان» به بررسی سناریوهای حذف یارانه سوخت هواپیما و آثار آن بر اقتصاد کشور می پردازد

یارانه‌سوزی در آسمان ایران

سیداحسان حسینی خبرنگار

در سال‌های اخیر، محاسبه یارانه انرژی در ایران و کیفیت اصابت آن به اقشار کم درآمد جامعه، به‌محل مناقشه کارشناسان اقتصادی تبدیل شده و نقطه اصلی نزاع به‌چگونگی اصلاح قیمت انرژی و هدفمندسازی این یارانه ضمن مهار اثرات تورمی آن برمی‌گردد. دراین بین اما دربار یارانه «سوخت هواپیما» یا «بنزین هواپیما» یا «سوخت جت» ماجرا فاقد پیچیدگی همانند سایر حامل‌های انرژی است. به نظر می‌رسد اصلاح قیمت سوخت هواپیما به‌منظور افزایش کارایی صنعت هوایی می‌تواند نقطه شروع خوبی برای سنجش اثرگذاری راهکارهای قیمتی باشد.

یارانه حداقل ۳۵ هزار میلیارد تومانی سوخت هواپیما

طبق آمار ترانزاکشن انرژی سال ۱۴۰۰ (تصویر ۱)، مصرف روزانه سوخت هواپیما در ایران به صورت میانگین روزانه ۴۴ میلیون لیتر ثبت شده و هر لیتر سوخت هواپیما با قیمت ۶۰۰ تومان در اختیار شرکت‌های هواپیمایی قرار می‌گیرد، درباره آثار رفاهی این پیشنهاد نیز باید توجه داشت که آن بخشی از این یارانه که به مسافران اصابت می‌کند شامل دو بخش است. بخشی از این یارانه به شرکت‌های مختلف دولتی و خصوصی تهیه‌کننده بلیت برای کارکنان خود اصابت کرده و صرفاً یک بخش از آن به خانوارها به صورت مستقیم اصابت می‌کند. بدیهی است با توجه به استفاده ده‌گ‌های بالا از هواپیما، از آنها در سه‌دهه بالایی درآمدی قرار دارند. این موضوع نشان می‌دهد که در صورت اصلاح قیمت سوخت جت، تنها بخش کوچک و مرفه جامعه در معرض افزایش هزینه‌ها خواهند بود.

سه‌م ۳ درصدی سوخت از هزینه ایرلاین‌ها

بررسی صورت مالی شرکت‌های هواپیمایی در ایران نشان می‌دهد (تصویر ۲) سهم هزینه سوخت از «درآمد عملیاتی» و «کل هزینه» بین ۲ تا ۳ درصد متغیر است درحالی‌که استاندارد شرکت‌های هواپیمایی دنیا بین ۲۰ الی ۲۵ درصد قرار دارد. نکته جالب اینکه هر ساله و با وجود تورم، سهم هزینه سوخت از کل هزینه شرکت‌های هواپیمایی کاهش نیز می‌یابد، به عنوان مثال اگر در تصویر ۲ به صورت مالی سال ۱۴۰۲ توجه کنید این سهم حدود ۲ الی ۳ درصد شده است. اما نکته جالب اینکه قیمت سوخت‌هاست -نفر پرواز در ایران تفاوت چندانی با بلیت پرواز در سایر کشورهای دنیا ندارد. به بیان دیگر یارانه حداقل ۳۵ هزار میلیارد تومانی سوخت هواپیما، به جای افزایش رفاه مسافر، صرف پوشش ناکارآمدی شرکت‌های هواپیمایی در ایران شده است.

افزایش قیمت سوخت جت چقدر تورم دارد؟

یکی از مراکز پژوهشی دولتی به بررسی تأثیر اصلاح قیمت بنزین هواپیما بر تورم در سناریوهای مختلف پرداخته است. طبق این گزارش: «قیمت هر ساعت صندلی پرواز در ایران ۴۴ دلار معادل ۶۷۷.۰۳۴ تومان می‌باشد که به ازای هر ۱۰ هزار تومان افزایش قیمت سوخت، ۳۹۵ هزار تومان به هزینه هر ساعت صندلی اضافه می‌شود. در تصویر ۳ پرواز تهران - مشهد یعنی پرتزدی مسیر پروازی داخلی کشور به عنوان نمونه انتخاب شده است، «در این گزارش اشاره شده: «قیمت آزاد این پرواز بستگی به میزان تقاضا و در اکثر روزها، بالاتر از قیمت مصوب ۸۰۰، ۳۱۴ تومان و در پیک تقاضا تا قیمت ۶۷۷، ۹۹۰، ۳ تومان نیز متغیر بوده است. به همین علت حتی در صورت افزایش قیمت سوخت به نرخ ۹۵ درصد صادراتی (۲۰۰۰ تومان)، قیمت فعلی بلیت در پیک تقاضا بالاتر از قیمت برآورد شده ناشی از افزایش قیمت سوخت (۳، ۲۲۴، ۴۷۶ تومان) خواهد بود و افزایش قیمت بیش از آن مورد انتظار نیست.» گزارش این مرکز پژوهشی در ادامه تأکید می‌کند: «مطابق محاسبات بانک مرکزی بر اساس مفروضات وضع موجود مسافرت‌های هوایی، هر ۱۰ هزار تومان افزایش قیمت سوخت معادل ۷۸ درصد تورم در کشور ایجاد خواهد کرد. لازم به ذکر است کاهش تورم ناشی از تأمین منابع آزاد شده برای جبران کسری بودجه در این محاسبه لحاظ نشده است.» اما برای بررسی دقیق‌تر درباره اصلاح قیمت سوخت با مرتضی زمانیان، استاد دانشگاه امیرکبیر و کارشناس اقتصادی و میلاد شجاعیان، کارشناس حوزه انرژی گفت‌وگو کردیم که مشروع مصاحبه با آنها در قالب یادداشت آورده شده است.

قیمت بلیت هواپیما آزاد شد

قیمت سوخت یارانه‌ای باقی‌ماند!

مرتضی زمانیان، استاد دانشگاه صنعتی امیرکبیر و کارشناس اقتصادی توضیح می‌دهد: سهم سفرهای هوایی از کل سفرهای کشور کمتر از ۲ درصد است و بر اساس مطالعات انجام شده، سهم هزینه بلیت هواپیما در هزینه خانوار به صورت متوسط حدود ۲ درصد است. با این حال، در مورد سهم هزینه خانوار یکی از پیچیدگی‌های این است که بسیاری از پروازها عملاً توسط شرکت‌ها و مؤسسات مختلف تهیه می‌شود و در واقع افراد صرفاً دارنده بلیتند. در مجموع باید توجه داشت حدود ۸۵ درصد از پروازها متعلق به خانوارهای سه دهک بالای جامعه است. روزانه حدود ۴ میلیون لیتر سوخت جت در کشور مصرف می‌شود که بخش قابل آن به شرکت‌های هواپیمایی داخلی تخصیص می‌یابد. اصلاح فرض کنیم روزانه ۵۳ میلیون لیتر سوخت جت به قیمت ۶۰۰ تومان (که کفاف هزینه نقل و انتقال و کارمزدهای سوختگیررانی نیز نمی‌دهد) تخصیص یابد. با در نظر گرفتن ۷۰ سنت ارزش تجاری این کالا که در بورس انرژی و بازارهای صادراتی و وارداتی ایران قابل تحقق است، میزان یارانه تخصیص یافته به سوخت جت در سال حدود ۵۰ هزار میلیارد تومان است. تا چند ماه پیش دلیل اصلی تخصیص این حجم از یارانه به سوخت جت، قیمت‌گذاری دستوری بلیت هواپیما اعلام می‌شد. در واقع این نگرانی وجود داشت که در صورت آزادسازی نرخ سوخت هواپیما قیمت بلیت نیز آزاد شود که این مسئله را منظر مدافعان این یارانه منشأ نگرانی به شمار می‌رفت. در چند ماه گذشته بر اساس رأی دیوان عدالت اداری، قیمت‌گذاری دستوری بلیت هواپیما متوقف و تعیین قیمت به خود شرکت‌های هواپیمایی واگذار شد. حال سوال مهم آن است که با وجود آزاد شدن نرخ بلیت هواپیما برای تادام ارائه سوخت یارانه‌ای به بخش هواپیمایی چه دلیلی وجود دارد؟

یارانه ۵۱ میلیون تومانی به ازای هر ساعت - صندلی در پرواز

یکی از مهم‌ترین تبعات ارائه سوخت رایگان، انگیزه دادن به شرکت‌های هواپیمایی برای وارد کردن هواپیماهای پرمصرف و قاعدتاً مستهلک است که در بازارهای جهانی به دلیل قیمت بالای سوخت، به قیمت‌های بسیار پایین قابل خریداری‌اند. بدیهی است که این شیوه‌ها تنها حمایت از بخش هواپیمایی نیست، بلکه آثار و تبعات منفی برای این بخش به دنبال دارد. اگر سیاس گاستد واقعاً تمایل دارد از بخش هواپیمایی حمایت کند، با استفاده از همین میزان یارانه می‌توان تسهیلات بسیار مؤثرتری را برای نوسازی و توسعه ناوگان در اختیار قرارداد. در مورد آثار اصلاح قیمت سوخت و آثار آن بر قیمت بلیت لازم به ذکر است که اگر نرخ بلیت هواپیما به دلیل محدود بودن تعداد هواپیماها در کشور بر اساس میزان تقاضا تعیین شود، عملاً افزایش قیمت سوخت لافاقتاحد مشخصی تأثیری در قیمت بلیت نخواهد داشت. در واقع میزان رقابتی بودن بخش هواپیمایی، تعیین‌کننده آثار واقعی افزایش نرخ سوخت بر قیمت بلیت خواهد بود. با توجه به اینکه به ازای هر ساعت پرواز، میزان سوخت مصرفی متوسط در هر صندلی در کشور بین ۳۵ لیتر است، می‌توان گفت با در نظر گرفتن قیمت ۷۰ سنت به ازای هر لیتر سوخت جت، هر صندلی ساعت حدود یک و نیم میلیون تومان یارانه سوخت به خود تخصیص می‌دهد. اما حتی با فرض اینکه این عدد به صورت

کامل بر نرخ بلیت‌ها اثرگذار باشد، می‌توان گفت اثر آزادسازی کامل سوخت جت بر متوسط قیمت تمام شده در کشور، حدود یک واحد درصد و اثر بودجه‌ای آن، درآمد حدود ۵۰ هزار میلیارد تومانی برای دولت است. به نظر می‌رسد با توجه به آثار تورمی کسری بودجه، کاهش این میزان کسری بودجه آثار مثبتی به مراتب بیشتر از یک واحد درصد افزایش هزینه‌های تمام شده در کشور داشته باشد.

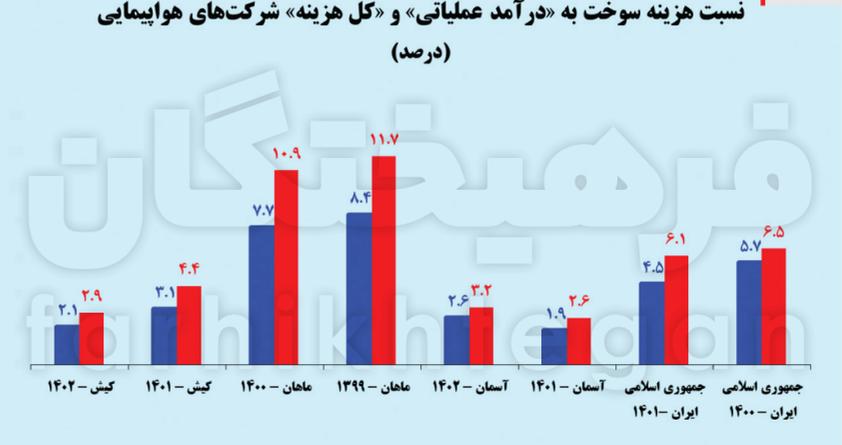
پیشنهاد خرید سوخت هواپیما از سازوکار بورس انرژی

مشخصاً پیشنهاد می‌شود با توجه به آزاد بودن قیمت بلیت هواپیما و از سوی دیگر شرایط دشوار بودجه حاکم بر کشور، هیچ منطق مشخصی برای ادامه این یارانه وجود ندارد. توصیه اکید آن است دولت که اختیار تعیین سوخت جت را در اختیار دارد، در اسرع وقت تعیین قیمت سوخت جت را به بورس انرژی واگذار کرده و کلیه شرکت‌های هواپیمایی از طریق سازوکار بورس سوخت مورد نیاز خود را تأمین کنند. بخشی از منابع حاصله نیز صرف توسعه هدفمند و مؤثر بخش هواپیمایی شده و بخش دیگری نیز بنا بر اولویت‌های بودجه کشور مورد استفاده قرار گیرد. درباره آثار رفاهی این پیشنهاد نیز باید توجه داشت که آن بخشی از این یارانه که به مسافران اصابت می‌کند شامل دو بخش است. بخشی از این یارانه به شرکت‌های مختلف دولتی و خصوصی تهیه‌کننده بلیت برای کارکنان خود اصابت کرده و صرفاً یک بخش از آن به خانوارها به صورت مستقیم اصابت می‌کند. بدیهی است با توجه به استفاده ده‌گ‌های بالا از هواپیما، توجه منطقی و قابل قبولی برای تادام این یارانه وجود ندارد.

تصویر ۱



تصویر ۲



تصویر ۳

قیمت سوخت (تومان)	نسبت معادله به نرخ صادراتی (فوب خلیج فارس)	بر آورد افزایش هزینه تمام شده هر ساعت صندلی (تومان)	بر آورد قیمت بلیت قابل تصویب در شورای عالی هواپیمایی کشوری (تومان)	قیمت بلیت مصوب (تومان)	قیمت فروش آزاد (تومان)	افزایش نرخ تورم (درصد)	منابع حاصل (میلیارد تومان)
۶۰۰	۲۵٪	-	۲۳۲۴۵۲۴	-	-	-	-
۷۰۰۰	۳۰٪	۲۵۲۸۰۰	۲۶۷۳۷۹۲	۱۳۱۴۸۰۰	۱۳۱۴۸۰۰	۰.۱۸	۱۰۵۱۲
۱۴۰۰۰	۶۰٪	۵۲۹۳۰۰	۳۰۵۵۸۰۴	۳۹۶۹۶۷۷	۳۹۶۹۶۷۷	۰.۳۸	۲۲۰۱۰
۲۲۰۰۰	۹۵٪	۸۳۳۶۰۰	۳۴۷۶۲۲۴	-	-	۰.۶۰	۳۵۱۴۹

تصویر ۴

مسیر	زمان پرواز	متوسط قیمت	متوسط قیمت هر ساعت پرواز
آنتکارا به استانبول	۱ ساعت	۴۰۵۲۰ دلار	۴۰۵۲۰ دلار
لس آنجلس به نیویورک	۵ ساعت و ۳۰ دقیقه	۲۷۰ تا ۱۳۵ دلار	۴۹۵۲۵ دلار
لندن به پاریس	۱ ساعت و ۲۰ دقیقه	۳۵۵۳۰ دلار	۵۰۵۲۳ دلار
مسکو به سنت‌پترزبورگ	۱ ساعت و ۲۰ دقیقه	۶۰ تا ۱۹ دلار	۴۵ تا ۱۵ دلار
پکن به شانگهای	۶ ساعت و ۴۵ دقیقه	۳۰۵ تا ۲۳۰ دلار	۴۵ تا ۳۵ دلار
میانگین قیمت هر نفر ساعت پرواز در ایران			۴۴ دلار

مقایسه قیمت بلیت هواپیما در ایران و سایر کشورها

در این باره میلاد شجاعیان، کارشناس حوزه انرژی توضیح می‌دهد: «مدل درآمد و هزینه شرکت‌های هواپیمایی با یکدیگر متفاوت است که در خارج از کشور هم این موضوع صدق می‌کند. شرکت‌های هواپیمایی بر اساس شرایط خود و بازار، قیمت‌های مختلفی برای بلیت ارائه می‌کنند.»

در تصویر ۴ میانگین قیمت بلیت هر پرواز خارجی در یک بازه زمانی مشخص آورده شده است. در ایران نیز سازمان هواپیمایی کشوری اعلام کرده که هزینه سفر برای هر نفر، ساعتی ۴۰ الی ۲۵ دلار بوده و هر ساعت پرواز تقریباً ۲ میلیون تومان هزینه دارد.

پیشنهاد شناور شدن قیمت سوخت هواپیما

با فوب خلیج فارس

مصرف سالانه سوخت هواپیما در ایران حدود ۱،۴ میلیارد لیتر است که از میزان ۱،۳ میلیارد لیتر مشمول یارانه می‌شود. قیمت سوخت یا بنزین هواپیما در داخل کشور لیتری ۶۰۰ تومان است. قیمت فوب این فرآورده در زمان‌های مختلف تغییر می‌کند اما اکنون حدود ۵۸ سنت بر لیتر است. با رسال در همین موعده این قیمت ۸۰ سنت بر لیتر بود و حتی در بازه‌ای به یک دلار بر لیتر نیز افزایش پیدا کرد. طبق محاسبات، دولت سالانه حدود ۸۵۰ میلیون دلار تا یک میلیارد دلار، یارانه (عدم انفع) سوخت هواپیما پرداخت می‌کند. برای اصلاح قیمت سوخت هواپیما ۲ سناریو مطرح بود: در سناریوی اول قرار بود به یکباره کل یارانه سوخت در صنعت حمل‌ونقل هوایی حذف

شد. سناریوی دوم نیز بر افزایش پله‌ای و تدریجی قیمت سوخت هواپیما متمرکز بود. پیشنهاد بهتر این است که افزایش قیمت به صورت پلکانی انجام شود که اثر تورمی در حمل‌ونقل جامعه ایجاد نکند. پیشنهاد ما این بود که دیگر قیمت‌گذاری سوخت هواپیما ریالی نباشد و با قیمت فوب شناور شود. یعنی در گام اول قیمت سوخت ۲۰ درصد قیمت فوب یا ۲۰ درصد قیمت فروش به ایرلاین‌های خارجی اصلاح شود. هر ساله نیز ۲۰ درصد به این قیمت‌گذاری اضافه شود که مثلاً تا ۸۰ درصد قیمت فوب در یک برنامه چهارساله اصلاح شود. در این شرایط آن ۲۰ درصد فاصله تا رسیدن به قیمت فوب نیز به معنای حمایت دولت از شرکت‌های هواپیمایی داخلی برای رقابت با خارجی‌ها به خصوص در مسیرهای بین‌المللی است.

درآمد اصلاح قیمت سوخت

صرف نوسازی صنعت هوایی شود

استاندارد مصرف سوخت هواپیما به ازای هر ساعت/نفر پرواز در دنیا حدود ۴ الی ۲۲ لیتر است اما در ایران به دلیل فرسوده بودن ناوگان هواپیمایی و عدم اجرای پروژه‌های بهینه‌سازی که خود معادل قیمت ارز است سوخت هواپیما در کشور است. میزان مصرف سوخت در هر ساعت/نفر پرواز حدود ۳۰ لیتر است (۲۵ تا ۴۵ لیتر نیز افزایش می‌یابد). اگر به سمت اصلاح قیمت بنزین هواپیما حرکت کنیم، حتماً شرکت‌های هواپیمایی به سمت بهینه‌سازی و کاهش مصرف حرکت می‌کنند. بررسی صورت مالی شرکت‌های هواپیمایی در سال ۱۴۰۰ نشان می‌دهد که حدوداً بین ۳ تا ۵ درصد از هزینه تمام شده این شرکت‌ها، سهم هزینه سوخت است. با توجه به افزایش هزینه‌ها و ثابت ماندن قیمت سوخت هواپیما، قطعاً این سهم در سال ۱۴۰۲ کمتر شده و پیش‌بینی ما این است که در سال ۱۴۰۲، متوسط سهم سوخت در سبد هزینه شرکت‌های هواپیمایی کمتر از ۲ درصد است. درحالی‌که در شرکت‌های هواپیمایی خارجی، سهم سوخت از سبد هزینه تمام شده بین ۲۰ تا ۲۵ درصد متغیر است. اصلاح قیمت سوخت جت قطعاً به کارآمد شدن صنعت حمل‌ونقل هوایی کمک می‌کند اما باید روش اجرایی حساب شده باشد. قیمت‌گذاری دستوری یک آسیب برای صنعت هواپیمایی کشور است و باید شرایطی فراهم کرد که شرکت‌های هواپیمایی ایرانی بتوانند در یک بستر مناسب با یکدیگر و شرکت‌های خارجی رقابت کنند. البته دولت نیز باید حمایت کند اما نه اینکه قیمت سوخت را تقریباً رایگان قیمت‌گذاری کند. قیمت‌گذاری دستوری باعث شده که شرکت‌های هواپیمایی نسبت به هرگونه اقدام توسعه‌ای در این صنعت بی‌میل شوند. پیشنهاد این است که یارانه سوخت هواپیما به صورت تدریجی کاهش پیدا کند و از این محل درآمد دولت افزایش پیدا می‌کند. نکته مهم اینجاست که این درآمد باید تبدیل به اهرمی برای توسعه صنعت هواپیمایی شود و به خود صنعت برگردد. مثلاً این درآمد اهرمی برای ارائه تسهیلات دولت به شرکت‌های هواپیمایی شود که آنها ناوگان جدید خریداری کنند.

سالانه بیش از ارزش ناوگان هوایی کشور

یارانه سوخت می‌دهیم!

عرض کردیم که ما سالانه بین ۸۵۰ میلیون دلار تا یک میلیارد دلار یارانه با عدم انفع برای بنزین هواپیما پرداخت می‌کنیم. در حال حاضر ارزش کل ناوگان هواپیمایی فعال در ایران به یک میلیارد دلار نمی‌رسد. به بیان دیگر ما در طول یک سال معادل کل ارزش ناوگان هوایی به این ناوگان یارانه می‌دهیم که اصلاً منطقی نیست. در سال ۹۸ روز رت راه و شهرسازی «صندوق حمل‌ونقل» راه‌اندازی شد اما متأسفانه در ۳ سال اخیر، این وزارتخانه هیچ توجهی به ظرفیت این صندوق نکرد و این صندوق تا امروز تعطیلی پیش‌رفته است. بنده نمی‌دانم در دولت جدید آیا اهتمامی برای احیای این صندوق وجود دارد یا خیر ولی صندوق حمل‌ونقل می‌تواند محلی برای تجمع درآمدهای حاصل از اصلاح قیمت بنزین هواپیما و ارائه تسهیلات به صنعت هواپیمایی شود. وقتی قیمت سوخت هواپیما افزایش می‌یابد، شرکت‌های سستی حرکت می‌کنند که مصرف خود را کاهش دهند، یعنی ناوگان خود را نوسازی می‌کنند و بدین صورت مدیریت هزینه رخ خواهد داد. نتیجه این اقدام به ارتقای صنعت و افزایش بهره‌وری و در نهایت رضایتمندی بیشتر مسافر ختم می‌شود.

اصلاح قیمت سوخت جت منجر به آرزوی دولت می‌شود

ادعای می‌شود که اصلاح قیمت بنزین هواپیما، برای دولت در واقع از این جنب به آن جنب است، چون اکثر سفرهای هوایی توسط مجموعه دولت انجام می‌شود که بنده با این ادعای مخالفم. اطلاعات دقیقی در این حوزه وجود ندارد، چون افراد توسط کد ملی سوار هواپیما می‌شوند و نمی‌توان تقاضای سفر دولتی و شخصی را تشخیص داد. ولی بر اساس آمارگیری‌هایی که انجام شده، گفته می‌شود که حدود ۵۰ درصد از سفرهای هوایی، سفرهای کاری و مربوط به کارمندان دولت و شرکت‌ها هستند که مسافر همانند سفر شخصی، از جنب خود پولی پرداخت نکرده است.

با این اوصاف در نگاه کلی باید این گونه به مسئله نگاه کنیم که حتی با فرض صحت ادعای بالا، اصلاح قیمت منجر به افزایش بهره‌وری در صنعت هوایی می‌شود، حتی اگر از این جنب به آن جنب برای دولت تمام شود؛ در نهایت سرجمع هزینه‌های دولت کمتر می‌شود، چون مصرف بنزین هواپیما کمتر شده و درآمد صادرات این سوخت برای دولت ایجاد می‌شود.

آیا هزینه شرکت‌های هواپیمایی

به دلیل تحریم افزایش یافته است؟

این نکته درست است که شرکت‌های هواپیمایی ایران به دلیل تحریم با افزایش هزینه مواجه‌اند اما شما ملاحظه می‌کنید که شرکت‌های ایرانی، هواپیمای ۲۰ الی ۳۰ ساله در اختیار دارند که قیمت آن ۲ الی ۴ میلیون دلار است، اما شرکت‌های خارجی، هواپیماهایی به ارزش ۱۰۰ الی ۵۰۰ میلیون دلار در ناوگان خود دارند. یعنی شرکت خارجی ۱۰۰ میلیون دلار سرمایه خود را خوابانده است و در ایران ۴ میلیون دلار، درباره حقوق و دستمزد هم خلبان ایرانی ۲۰۰۰ دلار حقوق می‌گیرد اما همین خلبان در کشورهای اطراف ایران ۵ برابر این رقم را دریافت می‌کند. همین نسبت درباره مهماندار، نیروی فنی، مهندس ایرلاین و غیره نیز برقرار است. پس هزینه نیروی انسانی در ایران به شدت پایین‌تر از سایر کشورهاست. هزینه خرید هواپیما نیز در ایران به شدت کمتر است. در نتیجه هزینه‌ها فقط مربوط به هزینه خرید قطعات است که اکنون توسط واسطه‌ها خریداری می‌شود. در نتیجه نمی‌توان هزینه شرکت‌های هواپیمایی را فقط به تحریم ربط داد. اینگونه نیست، زیرا یک سری از هزینه‌های این شرکت‌ها به شدت کمتر از سایر کشورهاست و فقط با رها شدن مربوط به هزینه خرید قطعات کمی بالاتر است. از طرفی در قیمت سوخت، مثلاً در ترکیه لیتری ۲ دلار است. در عراق این قیمت بین ۱،۵ تا ۱،۸ دلار بر لیتر است. در امارات هر لیتر سوخت هواپیما ۱۱ سنت است. در اروپا و آمریکا نیز قیمت هر لیتر سوخت حدود ۱،۵ دلار است. اما در ایران شرکت‌های هواپیمایی حدود ۱ الی ۱،۵ سنت به ازای هر لیتر سوخت پرداخت می‌کنند. پس نمی‌توان گفت که هزینه شرکت‌های هواپیمایی ایرانی به دلیل تحریم بالا رفته است، نه اصلاً اینگونه نیست. اما نکته اینجاست که به دلیل فرسودگی ناوگان هوایی ایران، در دسترس بودن هواپیماها در کشور پایین است. برای هواپیماهای نو، می‌توان روزانه ۱۴ الی ۱۵ ساعت زمان پرواز در نظر گرفت اما در ایران این عدد حدود ۶ ساعت است. آن هواپیمای ۳۳۰ روزه در سال در دسترس است اما در ایران بین ۲۰۰ الی ۲۵۰ روزه هواپیما در دسترس قرار دارد. این موضوع سبب شده که درآمد شرکت‌های هواپیمایی در ایران کاهش یابد که اتفاقاً با اصلاح قیمت و باگشت پول برای نوسازی ناوگان این مشکل نیز برطرف می‌شود.

فرهیختگان

اقتصاد



چهارشنبه ۴ آبان ۱۴۰۳



شماره ۴۲۶۰



FARHIKHTEGANDAILY.COM



FARHIKHTEGANONLINE

۱۵