



مقایسه نرخ بلیت شرکت های هوایمایی در بندرعباس با سایر نقاط کشور نشان می دهد که این قیمت ها در بندرعباس حداقل دوبرابر است.

افزایش سرعت وزش باد؛ تردهای دریایی با احتیاط صورت گیرد

مناطق دریایی در ساعات بعد از ظهر با افزایش سرعت بادهای غربی بر روی خلیج فارس و تنگه هرمز رو می شود. به گزارش صبح ساحل، طی، در ساعات صبح، در سواحل شرقی و مرکزی استان و محدوده تنگه ی هرمز و در ساعات بعد از ظهر در ارتفاعات و برخی نقاط مستعد استان رشد ابر با احتمال رگبار پراکنده باران پیش بینی می شود. در مناطق دریایی نیز در ساعات بعد از ظهر افزایش سرعت وزش بادهای غربی بر روی خلیج فارس و تنگه ی هرمز پیش بینی شده، لذا توصیه می شود تردد شناورها، به ویژه انواع سبک و صیادی، با احتیاط صورت پذیرد. از روز سه شنبه با وزش بادهای جنوب شرقی، مناطق دریایی استان کمی موج خواهد شد و این شرایط به تناوب تا پایان هفته تداوم خواهد داشت. در این مدت نوسانات دمایی تغییرات ۱ تا ۲ درجه ای خواهد داشت.

بررسی علت گرانی بلیت های هوایمایی در بندرعباس

پرواز قیمت ها

هوایمایی کشوری، از این سمت برکنار شد. چند روز پیش از برکناری توج دهقانی زنگنه شایعاتی درمورد استعفا او مطرح شده بود اما او این استعفا را رد کرد. رئیس سابق سازمان هوایمایی درباره این موضوع گفت: «پیش از این نیز چندین مورد در این باره مطرح شده بود و عده ای به دنبال این مباحث هستند». او افزود: «فعلا در این پست حضور دارم و در مورد دولت بعد هم هر چه خبر باشد پیش می آید». این درحالی بود که تنها چند ساعت پس از این مصاحبه، وزیر راه و شهرسازی، توج دهقانی زنگنه را برکنار و «سیاوش امیرمکری» را به عنوان سرپرست سازمان هوایمایی کشوری منصوب کرد. برخی معتقدند که فساد در سازمان هوایمایی کشوری، توج دهقانی زنگنه را قربانی کرده است. در این وضعیت، قیمت گذاری بلیت های هوایمایی ظاهر مبنای خاصی ندارد و شرکت های هوایمایی در حال افزایش قیمت ها هستند. از طرف دیگر مسافران از عدم رعایت پروتکل های بهداشتی در پروازها آن هم در آستانه موج ششم کرونا گلایه می کنند. با چنین شرایطی به نظر می رسد که باید هر چه سریع تر درباره تغییرات مدیریتی در این سازمان بدون رئیس تصمیم گیری شود.

برخورد مجلس با افزایش خودسرانه قیمت ها

قیمت بالای بلیت ها موجب نارضایتی مردم شده است. از نمایندگان مجلس و دستگاه های نظارتی انتظار می رود که از افزایش نجومی قیمت ها جلوگیری و رضایت مردم را جلب کنند. «احمد جباری»، عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی و عضو مجمع نمایندگان هرمزگان درمورد افزایش قیمت بلیت های هوایمایی می گوید: «سازمان هوایمایی کشوری و وزیر راه در مجلس شورای اسلامی وعده دادند که هیچگونه افزایش قیمتی لحاظ نشود». او می گوید که با قیمت های بالاتر از نرخ مصوب برخورد می شود. به گفته جباری با وزیر راه و شهرسازی درمورد افزایش قیمت پروازها صحبت شده است و اگر سازمان هوایمایی کشوری تمکین نکند، مجلس از اهرم های نظارتی خود در برابر افزایش خودسرانه قیمت استفاده می کند. «حسین ابزیدی»، مدیرکل تعزیرات استان هرمزگان درمورد نقش این اداره کل در قیمت گذاری بلیت ها می گوید: «در حوزه نظارت بر قیمت بلیت های هوایمایی، سازمان هوایمایی کشوری و سازمان حمایت باید اقدام به بازرسی و تشکیل پرونده دهند تا پس از ارسال پرونده به تعزیرات نسبت به بررسی تخلف احتمالی اقدام شود». به گفته او در حال حاضر هیچ گزارشی از دستگاه های ناظر در رابطه با قیمت بلیت هوایمایی دریافت نشده است. مدیرکل تعزیرات استان هرمزگان می گوید: «مردم می توانند از طریق آدرس ir.tazirat135 برای ثبت شکایت جهت بررسی توسط دستگاه های نظارتی اقدام کنند».

جای خالی رئیس

تغییرات سازمان هوایمایی که به آن اشاره شد، در ۱۶ تیرماه امسال اتفاق افتاد. «توج دهقانی زنگنه»، چند هفته مانده به پایان دولت دوازدهم و در یازدهمین ماه ریاست بر سازمان

سازمان هوایمایی کشوری مشخص می کند که شرکت های هوایمایی به ازای هر ساعت پرواز چقدر هزینه دارند و با توجه به آن هزینه، نرخ را برای بلیت تعیین می کند. ساعت های پروازی هم چند تعریف دارند. مثلا یک نوع ساعت پروازی از ساعتی که هوایمایی از روی زمین بلند می شود تا ساعتی که فرود می آید محاسبه می شود. در تعریفی دیگر اما زمان استراحت هوایمایی در مبدأ و مقصد هم در نظر گرفته می شود. در واقع مجموعه ای از عوامل تاثیرگذار هستند. نرخ ها فقط براساس تعداد مسافر و مسافت تعیین نمی شود.

چرا پروازهای بندرعباس گران تر از سایر مبدا های هوایی است؟
نمی توان گفت که پروازهای بندرعباس گران تر هستند. به عنوان مثال زمانی که پایه شرکت هوایمایی در تهران است و آن شرکت، پروازی از بندرعباس به دویی یا اهواز را باید انجام بدهد، ابتدا باید مسیر اضافه ای را از تهران به بندرعباس بیاید؛ سپس از اینجا به دویی یا اهواز برود. خیلی از شهرهای جنوبی این مشکل را دارند. به دلیل این که معمولا پایه شرکت های هوایمایی در تهران است. مثلا برای مسیر لار به دویی، هوایمایی باید از تهران به لار بیاید و سپس به دویی برود. هوایمایی مسیر اضافه ای را برای این سفر طی می کند، درحالی که صندلی های آن خالی است. در نتیجه هزینه بلیت لار به دویی گران تر از بلیت تهران به دویی است. یکی دیگر از دلایل، نوع هوایمایی است. به طور مثال هوایمایی که در فرودگاه های تهران وجود دارند از نوع بوئینگ یا انواع ایرباس هستند و می توانند در یک پرواز تقریباً ۲۰۰ مسافر را حمل کنند. مسلم است که هزینه های سفر با این هوایمایی کمتر می شود. اما در شهرهای جنوبی مثل بندرعباس، لار یا اهواز معمولا با هوایمایی ATR پرواز انجام می شود. هزینه های این هوایمایی هم همان است اما ۴۰ تا ۵۰ مسافر را حمل می کند. بنابراین با در نظر گرفتن این موارد نمی توان گفت که هزینه پرواز در شهرهای جنوبی گران تر است.

شرکتی که پایه آن در بندرعباس است چطور؟

در اینجا بحث مسافت اضافه وجود ندارد اما در مقابل تعداد مسافر مطرح است. نکته بعدی میزان عرضه و تقاضاست. زمانی که تقاضا زیاد باشد همه در رقابت با یکدیگر مجبورند ارزان تر بفروشند تا مشتری داشته باشند. کافی است تعداد پروازها از تهران به دویی و از بندرعباس به دبی را مقایسه کنید. روزانه نزدیک به ۶ پرواز از تهران به دبی انجام می شود و این هوایمایی هم هوایمایی بزرگ هستند، حجم رقابت در آن بازار بالاست. اما در بندرعباس ممکن است حتی روزی یک پرواز هم به دبی نداشته باشیم. تعداد مسافر هم قطعاً کمتر است و این ها رقابت را کاهش می دهد. ممکن است این سوال را بپرسید که چرا تعداد را افزایش نمی دهند؟ مسئله این است که بازار باید کشتش و ظرفیت این کار را داشته باشد. مثلا اگر در روز ۲ پرواز از بندرعباس به دبی اختصاص دهیم یا از بوئینگ استفاده کنیم، آیا این پروازها بر می شوند؟ خیر. در نتیجه شرکت های هوایمایی ضرر می کنند، بنابراین هیچ شرکتی مایل نیست که چنین کاری انجام بدهد. اگر سایر شهرهای جنوبی را هم بررسی کنیم متوجه می شویم که هزینه ها در همه شهرها به همین شکل است؛ بنابراین نمی توان گفت که هزینه ها فقط در بندرعباس بالاست.

خلأهای سازمانی

قیمت محصولات و خدمات در پایتخت اقتصادی کشور بسیار زیاد است. افزایش روزافزون قیمت ها عموم ساکنان این پایتخت را در تنگنا قرار داده است. فشار افزایش قیمت



معصومه نعمتی

بردوش مردم، توان خرید آن ها را کاهش داده است. از طرف دیگر هرمزگان به دلیل داشتن ظرفیت های اقتصادی همچون بنادر رجبایی و باهنر و ظرفیت های گردشگری در نقاط مختلف، استانی مهاجرپذیر و مسافرپذیر است؛ بنابراین از مقاصد بااهمیت پروازی است. افزایش قیمت بلیت، رفت و آمدهای مرتبط با فعالیت های اقتصادی و گردشگری را تحت تاثیر قرار می دهد. در نتیجه می تواند پیامدی منفی بر اقتصاد استان داشته باشد.

گفتگو با یک فعال گردشگری هرمزگان درمورد مبنای نرخ گذاری بلیت و دلایل گرانی پروازهای بندرعباس

معضل شهرهای جنوبی

مقایسه نرخ بلیت شرکت های هوایمایی در بندرعباس با سایر نقاط کشور نشان می دهد که این قیمت ها در بندرعباس حداقل دوبرابر است. در مقایسه قیمت بلیت بندرعباس-دویی با بلیت تهران-دویی می بینیم که هزینه بلیت از مبدأ بندرعباس خیلی بیشتر است؛ درحالی که با توجه به مسافت و نزدیکی بندرعباس به دویی، انتظار می رود قیمت بلیت ارزان تر باشد. برای بی بردن به چرایی این موضوع و دانستن عوامل موثر بر قیمت گذاری بلیت ها با یک فعال گردشگری گفت و گو کرده ایم. در ادامه این گفت و گو را می خوانید.

تعیین نرخ بلیت به عهده کیست؟

مرجع و مبنای قیمت بلیت سازمان هوایمایی کشوری است. در گذشته این سازمان طی دوره های سالانه قیمت هایی را تعیین می کرد. در حال حاضر اما به دلیل تورم و نوسانات کلی قیمت ها ممکن است در طول سال دو یا سه بار فهرستی از قیمت ها را اعلام کند. در واقع سازمان هوایمایی کشوری کف و سقف قیمت را در هر مسیر پروازی اعلام می کند؛ نه قیمت ثابتی را. بقیه آن به عهده شرکت های هوایمایی است.

قیمت بلیت بر چه اساسی تعیین می شود؟

برای هر خدمت و کالا مجموعه ای از عوامل تعیین کننده قیمت است. نرخ بلیت هم ترکیبی از هزینه هایی است که یک شرکت هوایمایی پرداخت می کند؛ از جمله هزینه های مربوط به خدمات فرودگاهی، هزینه پارکینگ در فرودگاه های کشور، عوارض فرودگاهی، سوخت، قطعات، استهلاک هوایمایی، هزینه مهماندار، خلبان و غیره. همگی این موارد در گروه هایی بررسی می شوند و در نهایت به یک نرخ مشخص می رسند.

تاثیر مسافت و تعداد مسافر در هزینه بلیت چقدر است؟

مسافت و مسافر هم از پارامترهای تعیین کننده نرخ هستند. به طور کلی اما مبنای سازمان هوایمایی کشوری، ساعت پروازی است.

جدول کلمات مشاطع دوره چندین شماره ۱۶۶۴

افقی

۱- حامی مالی - در وسط قرار گرفته ۲- نام کوچک پاستور دانشمند فرانسوی - تخت واورنگ - نوعی بقیه ۳- حرف گزینش - قابلیت یک وسیله - افراد پست وشرور ۴- خلاف نسبه - کارد وچاقو - پس از امروز ۵- صفت آدم چرکین وژنده پوش - سنگ معدن آلومینیوم - نیم صدای کلاغ ۶- وسط و بین چیزی - گونه ای از تن پوش - آلت نخریسی قدیمی ۷- بویددن - مفرد اهرام - سمت چپ ۸- اسب

حل جدول شماره ۱۶۶۴

	۱۵	۱۴	۱۳	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱
۱	س	ر	ا	ی	ش	ا	ر	ن	ت	ف	ل	ا	ت	ی	
۲	ع	ا	د	ی	ا	ت	ن	ا	ر	ا	ر	ا	ی	ر	م
۳	ا	د	ا	د	ل	ه	ج	ه	ل	ا	ل	ا	م	ر	س
۴	د	ی	ش	ی	د	ک	ی	س	ی	ر	ج	ا	ن		
۵	ت	ا	ر	م	ی	ر	ا	ق	و	ی	م	ی			
۶	ا	ن	ت	ر	م	د	ی	د	م	ر	ش	ی	ه		
۷	ب	ن	ح	ی	ف	گ	ی	س	و	ر	و	م			
۸	س	ی	س	ی	د	ر	س	ا	ن	ا	گ	ز	ن	د	
۹	د	ر	ر	ش	ا	ک	ر	ف	ی	و	ا	ر			
۱۰	ه	ن	ا	ی	ش	ع	م	ر	ا	ن	ج	س			
۱۱	س	ی	گ	و	د	ش	م	ا	خ	د	ه	د	ی	ه	
۱۲	س	ی	س	ت	ا	ن	ر	ی	س	ک	ف	ن	ر	ق	
۱۳	ر	ا	ت	ب	ا	ن	و	ت	ی	ا	و				
۱۴	ا	ر	ا	ر	ش	ک	ا	ر	ه	ا	و	ا	ن	ا	
۱۵	ف	و	ن	د	ا	س	ی	و	ن						

	۱۵	۱۴	۱۳	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱
۱															
۲															
۳															
۴															
۵															
۶															
۷															
۸															
۹															
۱۰															
۱۱															
۱۲															
۱۳															
۱۴															
۱۵															