قیمت یک بلیت هواپیما چند است

از جمله مهم‏ترین اصلاح‏های پیش روی مدیران مجری اصل 44 قانون اساسی‏ قیمت یک بلیت هواپیما چند است؟

خصوصی‏سازی در بخش هوایی حمل و نقل‏ اگر چه همواره به تفسیر اصل 44 قانون اساسی منوط می‏شد،اما در اوایل دهه 70 کسانی دریافت مجوز برای تاسیس شرکت‏های حمل و نقل هوایی‏ خصوصی همچون ماهان و آسمان را به عنوان‏ خصوصی سازی تعبیر کردند.بحث‏ها چنان بود که‏ شورای نگهبان به صورت غیر رسمی منظور قانون‏گذار از دولتی بودن‏"هواپیمایی‏"را دولتی بودن‏ "هوانوردی‏"بیان و بر همین اساس اجازه تاسیس‏ شرکت‏های خصوصی حمل و نقل هوایی را صادر کرد.البته پس از آن،خصوصی شدن بزرگترین‏ شرکت حمل و نقل هوایی کشور یعنی هواپیمایی‏ جمهوری اسلامی،با وجود قوانین الزام‏آور،همواره‏ به عنوان یکی از وظایف اجرا نشده باقی ماند.

براساس اصل 44 قانون اساسی،هواپیمایی در دسته‏ صنایع مادر طبق‏بندی شده است و مالکیت آن در اختیار دولت قرار دارد.کلمه هواپیمایی قابل اطلاق‏ به حمل و نقل هوایی،خدمات فرودگاهی و اداره‏ فضا است،اما منظور قانون‏گذار از کلمه هواپیمایی‏ در قانون اساسی تاکنون تفسیر نشده است،اگر چه‏ براساس سیاست‏های ابلاغی اصل 44 قانون‏ اساسی،دولت موظف است در حوزه هوانوردی به‏ جز سازمان هواپیمایی کشوری سایر بخش‏ها را به‏ خصوصی شدن‏ بزرگترین شرکت‏ حمل و نقل هوایی‏ کشور،با وجود قوانین‏ الزوم‏آور،به عنوان‏ یکی از وظایف اجرا نشده باقی ماند

بخشی خصوصی یا تعاونی واگذار کند.

در اکثر کشورهای دنیا اداره فضا در اختیار دولت‏ است،اما خدمات فرودگاهی و حمل و نقل هوایی از شوی بخش خصوصی اداره می‏شود.از 40 سال پیش‏ تاکنون روند خصوصی سازی در بخش هوانوردی‏ تغییر یافته است.در واقع ابتدا حمل و نقل هوایی به‏ بخش خصوصی انتقال یافت و اکنون بیش از 90 درصد شرکت‏های حمل و نقل هوایی در دنیا به‏ صورت خصوصی اداره می‏شوند.ایروفلوت آخرین‏ بازمانده از شرکت‏های حمل و نقل هوایی بزرگ. دولتی در دنیا بود که به بخش خصوصی سپرده شد. حتی شرکت‏های بزرگی چون هواپیمایی امارات در کشورهای نفت خیز که دولتی هستند نیز به صورت‏ خصوصی اداره می‏شوند.در واقع اکنون تنها شرکت‏های حمل و نقل هوایی کوچک در کشورهای جهان سوم به صورت دولتی اداره‏ می‏شوند.

از دهه 70 میلادی واگذاری فرودگاه‏های بزرگ دنیا به بخش خصوصی نیز آغاز شد و امروزه بیش از 70 درصد از فرودگاه‏های بزرگ دنیا خصوصی‏ هستند.

با وجود مصوبات ایکائو(سازمان جهان‏ هوانوردی)مبنی بر دولتی بودن اداره فضا،در برخی‏ کشورهای اداره فضا نیز به شرکت‏های خصوصی‏ سپرده شده است؛انگلیس و کانادا از جمله‏ کشورهایی هستند که در آن‏ها فضا نیز از سوی بخش‏ خصوصی اداره می‏شود.

معاون حقوقی و امور بین الملل سازمان هواپیمایی‏ کشورهای هیچ مانع جدی برای اجرای سیاست‏های‏ اصل 44 قانون اساسی در حوزه حمل و نقل هوایی‏ نمی‏بیند.علیرضا منظری می‏گوید:"در ایران از سال‏ 1370 به بعد در نتیجه بحث‏هایی که با شورای نگهبان‏ انجام شد آن‏ها قبول کردند که فقط خدمات‏ هوانوردی و اداره فضا در اختیار دولت باقی بماند و به همین دلیل هم ما به شرکت‏های حمل و نقل هوایی‏ خصوصی مجوز دادیم و کسی هم ایراد نگرفت.اما به‏ نظر می‏رسد کسی برای خصوصی سازی در این‏ حوزه عزم راسخ ندارد.چون در حالی که تمام‏ زمینه‏های حقوقی لازم برای خصوصی سازی در بخش حمل و نقل هوایی وجود دارد،اما بیش از یک‏ دهه است که اقدام عملی در این زمینه انجام نشده‏ است."

او تاکید می‏کند:"اکنون با تفسیر بند ج اصل چهل‏ و چهار قانون اساسی در واقع بالاترین مرجع رسمی‏ کشور نیز بر خصوصی سازی در این حوزه تاکید کرده است و این آخرین مهر تایید است."

به گفته منظری،زمینه برای خصوصی سازی در بخش حمل و نقل هوایی تقریبا فراهم است به طوری‏ که به جز برخی اصلاحات حقوقی برای رفع انحصار که در قوانین وجود دارد و اصلاح تعرفه‏ها و قیمت‏گذاری که مقدمات آن فراهم است،مدیران‏ توجیه هستند.او اصلاحات حقوقی را در حد تطبیق‏ بندهایی از قوانین داخلی می‏داند که برای مثال‏ انحصارهایی را برای هما فراهم کرده است.اما اصلاح نظام قیمت‏گذاری بلیت هواپیما مهمترین‏ مناقشه سال‏های اخیر است و به نظر می‏رسد مهمترین مانع خصوصی سازی در این حوزه نیز هست.

سال‏هاست که از تعیین قیمت بلیت برای هواپیما به دست دولت انتقاد می‏شود،اما دولت به بهانه‏ عرضه سوخت هواپیما به قیمت ارزان و پرداخت‏ ما به التفاوت قیمت سوخت آزاد و دولتی به هما و علیرضا منظری: راه حل اساسی برای قیمت‏ بلیت هواپیما این است که‏ قیمت بلیت را پلکانی‏ کنیم؛یعنی آزادسازی را با تدبیر انجام بدهیم

شرکت‏های خصوصی،قیمت بلیت هواپیما را تقریبا ثابت نگه داشته است.آزادسازی قیمت بلیت هواپیما به این ترتیب بزرگترین اصلاح پیش روی مدیران‏ مجری اصل 44 قانون اساسی در حوزه حمل و نقل‏ هوایی است.

معاون حقوقی و بین الملل سازمان هواپیمایی‏ کشوری معتقد است:"در صورت آزادسازی،قیمت‏ بلیت هواپیما در کوتاه مدت بین 20 تا 30 درصد افزایش می‏یابد و پس از آن متوسط قیمت بلیت در همین نقطه فعلی متعادل می‏شود."

منظری توضیح می‏دهد:"برای از بین رفتن اثرات‏ کوتاه مدت و منفی آزادسازی قیمت بلیت می‏توانیم‏ در مسیرهای محروم یارانه بدهیم و در سایر مسیرها قیمت بلیت آزاد باشد.در واقع درصدی از پول بلیت‏ افراد محروم را دولت بپردازد،در مقابل صنعت حمل‏ و نقل هوایی را رها می‏کنیم؛یعنی دولت را می‏رسانیم‏ علیرضا منظری: به نظر می‏رسد کسی برای‏ خصوصی سازی‏ در این حوزه‏ عزم راسخ ندارد به جایی که از آزادسازی ترسی نداشته باشد.الان‏ حتی شرکت‏های حمل و نقل حاضرند قیمت بلیت‏ را آزاد کنیم،اما خودشان سوبسید مسیرهای محروم‏ را بپردازند."

او می‏گوید:"راه حل اساسی برای قیمت بلیت‏ هواپیما این است که قیمت بلیت را پلکانی کنیم؛یعنی‏ آزادسازی را با تدبیر انجام بدهیم.یکی از روش‏های‏ مورد بحث این است که برای مثال قیمت بلیت‏ هواپیما در شب گران‏تر از روز باشد به این ترتیب‏ اصل را بر تنوع قیمت می‏گذاریم نه افزایش قیمت."

منظری برخلاف دیگر مدیران بخش هوایی کشور معتقد است هما زیان‏ده نیست و می‏شود سهام این‏ شرکت را از طریق بورس واگذار کرد:"هما به نظر من زیان‏ده نیست.می‏گویند زیان‏ده است چون‏ نمی‏خواهند خصوصی شود،اما دفاتر هما این را نشان نمی‏دهد که این شرکت زیان‏ده است."

او می‏گوید:"در واقع مدیران از مابه التفاوت قیمت‏ سوخت که نپرداخته‏اند سوء استفاده می‏کنند و عنوان‏ می‏کنند که هما زیان‏ده است،قیمت سوخت الان‏ لیتری 80 تومان است،هما هم 80 تومان می‏خرد. بدهی که هما از آن حرف می‏زند بدهی مورد انتظار وزارت نفت است که نه کسی داده و نه کسی گرفته‏ .بنابراین به نظر من به راحتی می‏توان سهام هما را در بورس عرضه کرد چون هما زیرساخت‏های‏ خیلی خوبی دارد و فقط به خوبی مدیریت نمی‏شود."

براساس نظر وزارت نفت هما 30 میلیارد تومان به‏ شرکت پخش و پالایش فراورده‏های نفتی بدهکار است.براساس همین بدهی تازگی وزیر راه و ترابری نیز اعلام کرده بود که بعضی از شرکت‏ها در حوزه راه و ترابری زیان‏ده هستند و باید راه مناسبی‏ برای خصوصی سازی آن‏ها پیدا کرد.

معاون حقوقی سازمان هواپیمایی کشوری تاکید می‏کند:"اگر عزم راسخ برای اجرای سیاست‏های‏ اصل 44 در این حوزه وجود داشته باشد ظرف دو سال می‏توان حمل و نقل هوایی را به بخش خصوصی‏ واگذار کرد و حتی واگذاری فرودگاه‏ها را نیز آغاز کرد."

اگر چه دو سال نیست که حضور سرمایه‏گذاران‏ خارجی در ارائه برخی خدمات در فرودگاه امام‏ خمینی(ره)با واکنش مواجه شد،اما به نظر می‏رسد اکنون با تفسیر اصل 44 قانون اساسی،اولین قدم‏ یعنی وجود مصوبه صریح قانونی مبنی بر خصوصی سازی در کلیه امور حمل و نقل هوایی و فرودگاه‏ها وجود دارد.