

افزایش بهای سوخت، برخی شرکت‌های هواپیمایی اروپا را با چالش جدی روبه‌رو کرده است

راديو فردا

۱ دقیقه پیش



«ایزی‌جت» در آستانه واگذاری به یک گروه سرمایه‌گذاری است

افزایش هزینه سوخت در پی جنگ ایران، برخی شرکت‌های هواپیمایی را به بازنگری در ساختار مالی، فروش شرکت و یا درخواست حمایت در برابر ورشکستگی واداشته است.

بر اساس گزارشی که رویترز روز پنجشنبه ۲۵ تیرماه منتشر کرد، شرکت هواپیمایی ارزان‌قیمت بریتانیایی «ایزی‌جت» در آستانه واگذاری به یک گروه سرمایه‌گذاری به رهبری آمریکایی‌ها قرار دارد.

اگر این معامله صورت بگیرد، باعث می‌شود این شرکت ۳۰ ساله با ارزشی بسیار پایین‌تر از اوج دوران پیش از همه‌گیری کرونا از بورس خارج شود.

شرکت لتونیایی «ایر بالتیک» هم در تلاش است منابع مالی کوتاه‌مدت برای جلوگیری از ناتوانی در بازپرداخت بدهی‌های خود تأمین کند. شرکت نروژی «نورس آتلانتیک» نیز بازنگری راهبردی در فعالیت‌هایش را آغاز کرده است.

بارما بوکوم، مدیر بخش اروپا، خاورمیانه و آفریقای شرکت مشاوره مالی «اینترپث»، به رویترز گفته است که این شرکت هم‌اکنون برای بازسازی مالی چهار یا پنج شرکت بزرگ هواپیمایی در اروپا پیشنهادهایی ارائه می‌کند.

انجمن بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی، یاتا، ماه گذشته عدد پیش‌بینی خود از سود صنعت هواپیمایی جهان در سال ۲۰۲۶ را تقریباً به نصف کاهش داد. این نهاد افزایش هزینه سوخت، اختلال در مسیرهای مهم هوایی خاورمیانه و حاشیه سود اندک شرکت‌های هواپیمایی را از دلایل این کاهش عنوان کرده است.

هزینه سوخت در دوره‌های افزایش قیمت می‌تواند بیش از یک‌سوم کل مخارج شرکت‌های هواپیمایی را تشکیل دهد. هرچند بهای سوخت جت در هفته‌های اخیر تا حدی تثبیت شده، ازسرگیری درگیری‌ها در خاورمیانه نگرانی‌ها را درباره توان شرکت‌های ضعیف‌تر برای تولید نقدینگی کافی در فصل تابستان و عبور از ماه‌های کم‌سفر زمستان افزایش داده است.

یک تحلیلگر صنعت هواپیمایی به رویترز گفته است شرکت‌های کوچک‌تر بیش از دیگران در معرض خطرند و ممکن است تابستان را پشت سر بگذارند، اما اوایل سال آینده میلادی و پس از کاهش سفرهای زمستانی احتمالاً با بحران شدیدتری مواجه شوند.

ایرباس نیز در ماه جاری میلادی عدد پیش‌بینی ۲۰ ساله خود از تقاضا برای هواپیماهای مسافربری را کاهش داد. به‌گفته این شرکت، جنگ‌ها و تنش‌های تجاری، شتاب بازگشت صنعت هوانوردی به دوران پیش از همه‌گیری کرونا را کند کرده است.

در کنار افزایش هزینه‌ها، خطرهای امنیتی نیز فعالیت شرکت‌های هواپیمایی در منطقه را محدود کرده است. آژانس ایمنی هوانوردی اتحادیه اروپا پس از ازسرگیری جنگ ایران، به شرکت‌های اروپایی توصیه کرد از پرواز در حریم هوایی ایران، عراق، لبنان و بخش‌هایی از خلیج فارس خودداری کنند.

خسارت جنگ به صنعت هواپیمایی ایران

صنعت هواپیمایی ایران پیش از جنگ ۴۰روزه نیز در جریان جنگ ۱۲ روزه تابستان پارسال با یکی از بزرگ‌ترین توقف‌های عملیاتی سال‌های اخیر روبه‌رو شده بود.

مقصود اسعدی سامانی، دبیر وقت انجمن شرکت‌های هواپیمایی، اعلام کرده بود که از ۲۳ خرداد تا ۱۱ تیر ۱۴۰۴، در دوره جنگ و ادامه محدودیت‌های پروازی پس از آتش‌بس، ۱۲ هزار و ۲۹ پرواز لغو شد.

از این تعداد، هشت هزار و ۶۵۳ پرواز داخلی و سه هزار و ۳۷۶ پرواز بین‌المللی بود. در همین دوره بیش از ۴۴۴ هزار بلیت داخلی و حدود ۳۹۵ هزار بلیت پروازهای بین‌المللی باطل شد.

انجمن شرکت‌های هواپیمایی درآمد ازدست‌رفته ایرلاین‌های ایران در آن دوره را بیش از شش هزار و ۱۳۰ میلیارد تومان اعلام کرد. برخی برآوردها با محاسبه نرخ ارز آن زمان، خسارت لغو پروازها و توقف فعالیت صنعت هوایی ایران را حدود ۱۲۰ میلیون دلار ارزیابی کردند.

بسته‌شدن حریم هوایی ایران همچنین شرکت‌های خارجی را وادار کرد پروازهایشان به تهران و دیگر شهرهای ایران را متوقف کنند یا از مسیرهای طولانی‌تر استفاده کنند. این وضعیت علاوه بر ازدست‌رفتن درآمد بلیت، هزینه استقرار هواپیماها، بازپرداخت بهای بلیت‌ها و بازگرداندن مسافران سرگردان را نیز به شرکت‌های ایرانی تحمیل کرد.

آمار رسمی جامعی درباره آسیب مستقیم به هواپیماهای مسافربری یا فرودگاه‌های ایران در جنگ ۱۲ روزه منتشر نشد و بخش عمده خسارت اعلام‌شده به توقف پروازها و درآمد ازدست‌رفته مربوط بود.

در جنگ ۴۰ روزه اما وضعیت صنعت هوانوردی ایران ابعاد گسترده‌تری پیدا کرد. ابوذر شیرودی، رئیس سازمان هواپیمایی کشوری، گفته است که برخلاف جنگ ۱۲ روزه، در این دور از درگیری‌ها فرودگاه‌ها، برج‌های مراقبت، تجهیزات راداری، سامانه‌های ناوبری و تعدادی از هواپیماهای غیرنظامی آسیب دیدند.

به‌گفته رئیس سازمان هواپیمایی کشوری، پس از آغاز حملات، عملیات پروازی متوقف و هواپیماهای در حال پرواز به نزدیک‌ترین فرودگاه‌های مناسب هدایت شدند. مقام‌های ایران همچنین تصمیم گرفتند برای کاهش خطر انهدام ناوگان، هواپیماها را میان فرودگاه‌های مختلف پراکنده کنند.

بر اساس آمار این سازمان، ۱۳۳ مورد جابه‌جایی هواپیما از فرودگاه‌های مهرآباد و امام خمینی به فرودگاه‌های امن‌تر انجام شد و مجوز انتقال یا استقرار ۳۶ هواپیما در فرودگاه‌های خارج از ایران نیز صادر شد. مقام‌های ایرانی نگفته‌اند چه تعداد از این هواپیماها عملاً به خارج منتقل شدند یا در کدام کشورها مستقر شدند.

در جریان این جنگ حدود یک میلیون بلیت داخلی و خارجی لغو شد. سازمان هواپیمایی کشوری اعلام کرد که بازپرداخت وجوه این بلیت‌ها چهار ماه طول کشید و سرانجام پرونده بازپرداخت آن‌ها بسته شد.

این حجم از لغو بلیت، تقریباً معادل مجموع بلیت‌های باطل‌شده در جنگ ۱۲ روزه و هفته‌های پس از آن بود، اما در جنگ ۴۰ روزه علاوه بر زیان عملیاتی و بازپرداخت بلیت‌ها، خسارت مستقیم به زیرساخت‌های هوایی نیز گزارش شد.

مقام‌های جمهوری اسلامی می‌گویند خسارت‌ها را مستندسازی کرده و تاکنون ۲۵ مکاتبه با شورای سازمان بین‌المللی هوانوردی غیرنظامی، ایکائو، و دفتر منطقه‌ای آن انجام داده‌اند. با این حال، رقم رسمی و تفکیک‌شده‌ای از ارزش هواپیماها، تجهیزات و تأسیسات آسیب‌دیده منتشر نشده و امکان راستی‌آزمایی مستقل دامنه این خسارت‌ها نیز وجود ندارد.

در برخی گزارش‌های غیررسمی، از انهدام یا آسیب‌دیدن ده‌ها هواپیمای مسافربری و خسارت به چند فرودگاه سخن گفته شده است، اما این ارقام از سوی منابع مستقل یا نهادهای بین‌المللی تأیید نشده‌اند و رادیو فردا نمی‌تواند مستقلاً صحت آن‌ها را بررسی کند.

برخلاف بسیاری از شرکت‌های اروپایی که بحران اصلی آن‌ها افزایش قیمت سوخت و بدهی است، ایرلاین‌های ایرانی هم‌زمان با کاهش درآمد، با محدودیت دسترسی به قطعات و تعمیرات، بسته‌شدن حریم هوایی، خطر آسیب فیزیکی به هواپیماها و کاهش حضور شرکت‌های خارجی در بازار ایران نیز مواجه‌اند.

این وضعیت احتمال کاهش ظرفیت پروازی و افزایش قیمت بلیت در ایران را بیشتر کرده است. رئیس سازمان هواپیمایی کشوری نیز اذعان کرده که محدودیت ناوگان و ظرفیت پروازی در دوره‌های پرتدد بر قیمت بلیت اثر می‌گذارد، هرچند گفته است دولت می‌کوشد افزایش نرخ‌ها را محدود کند.

بیشتر در این باره:

تشدید درگیری‌های ایران و آمریکا بار دیگر قیمت نفت را سعودی کرد



