



اتاق بازرگانی
صنایع، معادن و کشاورزی
اصفهان
ISFAHAN CHAMBER OF COMMERCE
INDUSTRIES, MINES AND AGRICULTURE

گزارش مختصری از وضعیت بازار سفرهای هوایی اصفهان

آبان ماه ۱۴۰۲

واحد پژوهش و بررسی‌های اقتصادی اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی اصفهان

مقدمه

به گواه مطالعات علمی، استان اصفهان سهم بسزایی در توسعه کشور داشته است. بنابر مطالعه جمعی از اساتید و محققین برجسته دانشگاه شهید چمران اهواز، استان اصفهان در سال‌های ۱۳۸۵ و ۱۳۹۰ پس از استان تهران رتبه دوم توسعه‌یافتگی کشور را به خود اختصاص داده است، که این جایگاه در سال ۱۳۹۵ به رتبه چهارم جابجا شده است (افقه و همکاران، ۱۳۹۸).

براساس آمار سازمان هواپیمایی کشور^۱ در سال ۱۴۰۰ شصت و هشت فرودگاه در روند جابجایی مسافر به شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخلی سرویس داده‌اند، که همانند سال گذشته فرودگاه‌های مهرآباد تهران، مشهد، کیش و شیراز در حمل مسافر به ترتیب رتبه‌های اول تا چهارم را داشته‌اند و سایر فرودگاه‌های کشور در رتبه‌های بعدی قرار گرفته‌اند. همچنین بیست و چهار فرودگاه در حمل مسافر به شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در پروازهای بین‌المللی خدمات ارائه نموده‌اند، که از این بین فرودگاه‌های امام خمینی (ره)، مشهد، شیراز و تبریز در حمل مسافر بین‌المللی رتبه‌های اول تا چهارم را دارند و سایر فرودگاه‌ها در رتبه‌های بعدی قرار گرفته‌اند. آمارها نشان می‌دهد متأسفانه علیرغم ظرفیت بالای جاذبه‌های گردشگری و صنعتی استان و نیز جایگاه ممتاز آن در توسعه کشور، متأسفانه از امکانات هوایی متناسب با ظرفیت خود بی‌بهره است.

جدول ۱: رتبه شاخص توسعه

استان	سال ۱۳۸۵	سال ۱۳۹۰	سال ۱۳۹۵
تهران	۱	۱	۱
یزد	۵	۳	۲
البرز	-	۱۳	۳
اصفهان	۲	۲	۴
مرکزی	۳	۷	۵

منبع: افقه و همکاران، ۱۳۹۸

از آنجایی که بخش حمل و نقل به مثابه مهمترین زیرساخت برای کلیه بخش‌های اقتصادی در صنایع مختلف تولیدی بکار می‌رود، هرگونه ضعف در این بخش ضربات، لطمات و خسارات قابل توجهی به کلیه بخش‌های تولیدی و صنعتی وارد می‌کند. لذا این پژوهش با درک خسارات و لطمات وارده به بخش‌های تولیدی و صنعتی استان اصفهان به بررسی علل و پیامدهای ضعف صنعت حمل و نقل هوایی استان اصفهان

۱) <https://caa.gov.ir/air-transport-annual-report>



می‌پردازد. در ادامه ابتدا به بررسی وضعیت موجود بخش حمل و نقل هوایی اصفهان پرداخته می‌شود، سپس در قسمت دوم پیامدهای وضعیت نامناسب بخش حمل و نقل هوایی استان اصفهان مورد بررسی قرار می‌گیرد. در قسمت بعدی، تلاش می‌شود علل عقب ماندن صنعت حمل و نقل هوایی استان از بقیه بخش‌های اقتصادی مورد ارزیابی و تحلیل قرار گیرد. در انتها، با تمرکز بر آن بخش از پتانسیل‌های استان اصفهان که به دلیل ضعف بخش حمل و نقل هوایی قابلیت بهره‌برداری و استفاده کامل ندارند بحث را جمع‌بندی کرده و نتایج و توصیه‌های سیاستی ارائه خواهد شد.

۱. وضعیت موجود زیرساخت حمل و نقل هوایی اصفهان

در این بخش از تحقیق به استخراج شبکه هوایی جابجایی مسافر بین کلان شهرهای مختلف کشور با استفاده از داده‌های خام کتاب آماری حمل و نقل هوایی کشور در سال ۱۴۰۰ می‌پردازیم. به این منظور کلان شهرهای تهران، اصفهان، آذربایجان شرقی، البرز، خراسان رضوی، خوزستان، فارس، قم، کرمانشاه، کرمان، هرمزگان و یزد را انتخاب کرده و ماتریس تعداد سفر و تعداد مسافر هوایی را از مبدا به مقصد کلیه این کلان شهرها استخراج می‌کنیم. جداول ۱ و ۲ به ترتیب ماتریس‌های تعداد سفر و تعداد مسافر جابجا شده بین کلان شهرهای کشور را نشان می‌دهند.

همانطوری که جدول ۲ نشان می‌دهد از مبدا اصفهان و همچنین به مقصد اصفهان هیچ پروازی به کلان شهرهای کرمانشاه و البرز وجود ندارد. در حالیکه بین استان‌های هرمزگان و کرمانشاه ۳۲۹ پرواز، بین استان البرز و استان‌های خراسان رضوی و خوزستان به ترتیب ۳۵ و ۸۸ پرواز وجود داشته است. به عبارت دیگر بین اصفهان و استان البرز به عنوان سومین استان توسعه یافته کشور هیچگونه پروازی در سال ۱۴۰۰ وجود نداشته است. همچنین بین اصفهان و استان یزد به عنوان دومین استان توسعه یافته کشور در سال ۱۴۰۰ فقط ۲ پرواز وجود داشته است. فقدان امکانات پروازی برای کارآفرینان به قطب‌های صنعتی و توسعه یافتگی کشور باعث می‌شود از ظرفیت‌های بالقوه همکاری به نحو شایسته‌ای استفاده نشود.

جدول ۲: ماتریس تعداد سفر هوایی کلان شهرهای ایران - سال ۱۴۰۰

مبدأ - مقصد	خراسان رضوی	آذربایجان شرقی	فارس	خوزستان	کرمانشاه	قم	البرز	اصفهان	تهران	هرمزگان	یزد	کرمان	شهرکرد
خراسان رضوی		۷۷۲	۹۶۸	۱۷۵۴	۲۳۲	۰	۳۵	۱۹۰۰	۸۹۴۹	۲۶۰۶	۵۳۴	۱۶۲	۰
آذربایجان شرقی	۷۶۴		۲۸۹	۱۲۸	۴	۰	۰	۱۴۶	۲۹۵۴	۵۱۴	۳۴	۲	۰
فارس	۹۷۹	۲۸۷		۱۱۷۴	۹۰	۰	۰	۱۰۲	۵۴۸۲	۲۶۳۲		۹۸	۰
خوزستان	۱۹۳۲	۱۱۹	۱۱۷۴		۰	۰	۸۸	۱۰۰۴	۷۳۵۲	۴۲۱	۱۰۹	۱۳	۰
کرمانشاه	۲۳۳	۴	۸۹	۰		۰	۰	۰	۱۶۶۹	۳۳۱	۰	۰	۰
قم	۰	۰	۰	۰	۰		۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰
البرز	۳۵	۰	۰	۸۸	۰	۰		۰	۰	۰	۰	۰	۰
اصفهان	۱۸۵۸	۱۴۵	۱۱۸	۱۰۱۰	۰	۰	۰		۱۸۲۵	۱۸۷۷	۲	۱۰۹	۰
تهران	۸۹۷۱	۳۰۱۲	۵۵۳۴	۷۳۳۳	۱۶۷۱	۰	۰	۱۸۲۴		۱۰۸۵۰	۱۸۵۵	۲۴۴۰	۱۳۴
هرمزگان	۲۶۸۳	۵۳۸	۲۵۵۴	۴۳۲	۳۲۹	۰	۰	۱۸۹۴	۸۰۳۴		۴۰۵	۲۲۲	۰
یزد	۵۳۵	۳۴	۰	۱۰۹	۰	۰	۰	۲	۱۸۵۲	۳۹۷		۱	۰
کرمان	۱۶۵	۳	۹۹	۱۲	۰	۰	۰	۱۰۷	۲۴۴۹	۲۲۴	۱		۰
شهرکرد	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۱۳۵	۰	۱	۰	

منبع: محاسبات این تحقیق از محل داده‌های کتاب آماری حمل و نقل هوایی کشور ۱۴۰۰

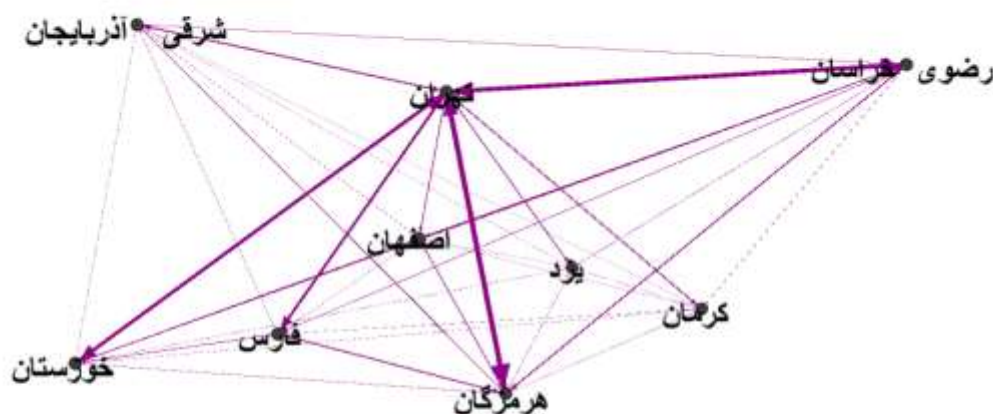
جدول ۳: ماتریس تعداد مسافر هوایی کلان شهرهای ایران – سال ۱۴۰۰

مبدأ - مقصد	خراسان رضوی	آذربایجان شرقی	فارس	خوزستان	کرمانشاه	قم	البرز	اصفهان	تهران	هرمزگان	یزد	کرمان	شهرکرد
خراسان رضوی		۹۶۷۹۸	۱۰۴۲۷۱	۱۹۳۶۵۱	۲۶۶۴۷	۰	۱۱۸۰	۲۱۵۴۲۲	۱۰۱۴۷۶۴	۲۹۹۷۳۵	۴۹۶۶۹	۲۶۷۷۰	۰
آذربایجان شرقی	۹۶۲۵۷		۲۱۸۷۵	۸۸۹۴	۹۰	۰	۰	۱۰۷۱۱	۳۰۴۱۵۵	۵۷۹۷۱	۱۰۳۱	۸۰	۰
فارس	۱۰۶۰۲۷	۲۲۰۰۰		۵۳۶۷۰	۴۲۰۹	۰	۰	۴۰۳۵	۴۹۶۱۱۹	۱۵۷۱۷۵	۰	۴۵۸۳	۰
خوزستان	۲۱۷۹۴۶	۸۶۰۶	۶۲۸۰۴		۰	۰	۵۷۵۰	۷۲۲۲۴	۷۵۷۰۹۴	۳۷۷۴۱	۴۷۳۲	۵۰۲	۰
کرمانشاه	۲۳۹۵۶	۱۱۹	۴۱۱۱	۰		۰	۰	۰	۱۲۲۴۹۹	۲۸۸۲۱	۰	۰	۰
قم	۰	۰	۰	۰	۰		۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰
البرز	۱۵۴۸	۰	۰	۵۵۱۸	۰	۰		۰	۰	۰	۰	۰	۰
اصفهان	۲۱۳۵۲۹	۸۱۲۶	۴۷۱۵	۶۸۷۳۹	۰	۰	۰		۱۳۸۷۴۰	۱۹۰۶۲۵	۳۰	۵۱۲۸	۰
تهران	۱۰۰۵۶۳۶	۳۰۵۵۳۰	۵۰۰۷۹۱	۵۹۸۴۴۹	۱۱۸۵۵۷	۰	۰	۱۳۶۴۱۳		۱۱۱۷۱۶۴	۱۵۵۴۰۴	۲۹۴۲۰۱	۶۶۸۳
هرمزگان	۲۷۶۱۹۵	۵۶۹۷۱	۱۱۱۷۵۹	۳۷۰۵۸	۲۸۳۶۱	۰	۰	۴۷۱۸۸۵	۶۹۶۳۲۸		۲۸۶۱۶	۶۶۱۱۹	۰
یزد	۵۱۵۸۰	۱۰۵۴	۰	۴۸۵۴	۰	۰	۰	۷	۱۵۴۳۲۰	۲۷۹۷۷		۰	۰
کرمان	۲۶۶۴۶	۱۲۱	۶۶۶۴	۴۰۸	۰	۰	۰	۷۴۳۵	۳۰۳۸۴۲	۲۷۱۴۱	۷		۰
شهرکرد	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۶۰۴۹	۰	۱۲	۰	

منبع: محاسبات این تحقیق از محل داده‌های کتاب آماری حمل و نقل هوایی کشور ۱۴۰۰

جدول ۳ نشان می‌دهد در سال ۱۴۰۰ هیچ مسافری از روش هوایی بین اصفهان و البرز جابجا نشده است. این در حالی است که استان البرز سومین استان توسعه یافته کشور و استان اصفهان چهارمین استان توسعه یافته کشور است و قطعاً فرصت‌های همکاری تجاری و اقتصادی زیادی بین دو استان وجود دارد. یعنی، هیچ کارآفرینی به‌طور مستقیم بین استان‌های سوم و چهارم توسعه یافته کشور مسافرت مستقیم هوایی نداشته است. همچنین این جدول نشان می‌دهد بین استان اصفهان و یزد، به عنوان دو قطب صنعتی و دو کانون توسعه کشور در سال ۱۴۰۰ تنها ۳۷ مسافر جابجا شده است که به هیچ وجه شایسته جایگاه این دو استان در کشور نیست.

شکل ۱: شبکه سفرهای هوایی بین کلان شهرهای ایران- سال ۱۴۰۰

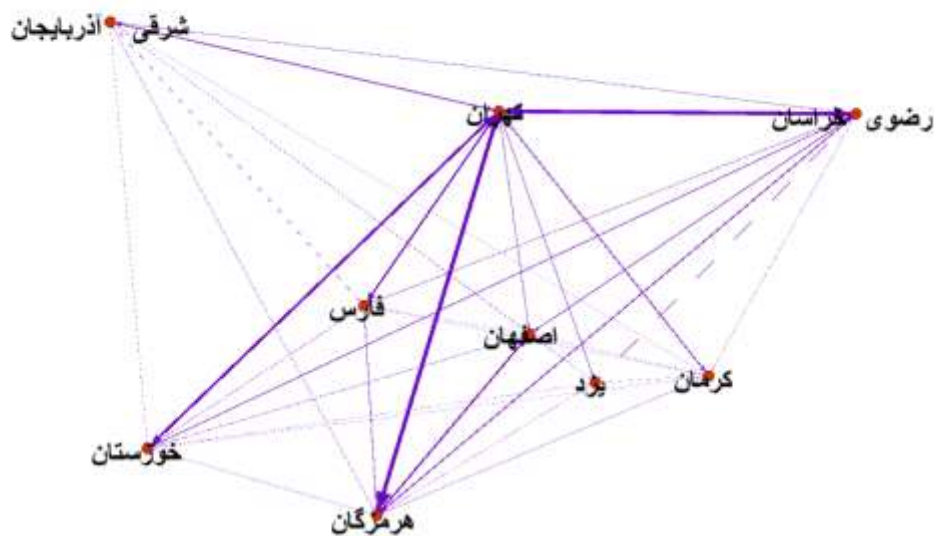


منبع: تحقیق پیش رو

شکل (۱) شبکه هوایی بین کلان شهرهای کشور در سال ۱۴۰۰ را از جدول (۲) استخراج کرده است. ضخامت خطوط بین استان‌ها بیانگر تعداد سفر هوایی بین استان‌ها می‌باشد. هر چه ضخامت بین دو شهر بیشتر باشد خط بین دو استان ضخیم‌تر و هر چه تعداد سفر بین استان‌ها کمتر باشد، خط بین دو استان ضخامت کمتری دارد.

بطور مثال، همانطوری که شکل (۱) نشان می‌دهد در سال ۱۴۰۰ تعداد سفرهای هوایی بین اصفهان و تهران از استان‌های خراسان رضوی، هرمزگان، خوزستان، فارس، آذربایجان شرقی و حتی کرمان کمتر بوده است. در قسمت‌های بعدی نشان خواهیم داد که این شرایط در سال ۱۴۰۲ به مراتب بدتر شده است. در قسمت بعدی شبکه متناظر با ماتریس مندرج در جدول (۳) را استخراج می‌کنیم.

شکل ۲: شبکه جابجایی هوایی مسافر بین کلان شهرهای ایران- سال ۱۴۰۰



منبع: تحقیق پیش رو

شکل (۲) شبکه مستخرج از ماتریس مندرج در جدول (۳) را نمایش می‌دهد. در اینجا، ضخامت بیشتر هر خط بین دو کلان شهر بیانگر تعداد بیشتر مسافر هوایی بین آن دو استان است. همانگونه که شکل (۲) نشان می‌دهد بطور مثال در سال ۱۴۰۰ تعداد مسافر جابجا شده بین اصفهان و تهران از استان‌های آذربایجان شرقی، فارس، خوزستان، هرمزگان، خراسان رضوی، و حتی کرمان کمتر بوده است. در قسمت بعدی نشان خواهیم داد که این وضعیت در سال ۱۴۰۲ به مراتب بدتر هم شده است.

با توجه به عدم دسترسی به تعداد سفر و مسافر هوایی بین کلان شهرهای کشور در سال ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ که عمدتاً ناشی از تأخیر انتشار به روز در سالنامه آماری است، به منظور ارزیابی وضعیت موجود بازار بلیت هواپیما مطالعات میدانی توسط کارشناسان این واحد انجام شد. یعنی در تاریخ ۱۴۰۲-۰۸-۰۳ با مراجعه به



«سایت علی بابا» به عنوان متداولترین مرجع خرید اینترنتی بلیت پرواز تعداد پرواز موجود بین کلان شهرهای مختلف کشور همراه با سایر جزئیات پروازها ثبت و مستندسازی شد. نتایج در قالب جداول (۴) تا (۱۱) به نمایش درآمده است که در ادامه ملاحظه می‌شود:

جدول ۴: تعداد پرواز بین کلان شهرهای کشور در هفته اول آذرماه ۱۴۰۲
تاریخ بازدید سایت: ۱۴۰۲/۰۸/۰۳

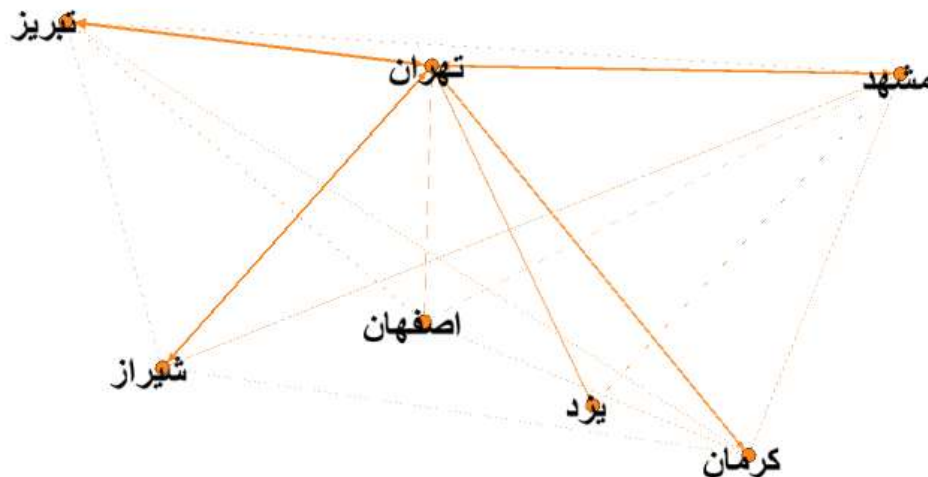
مقصد	اصفهان	تبریز	شیراز	مشهد	کرمان	تهران	یزد	مجموع
مبدا	اصفهان	تبریز	شیراز	مشهد	کرمان	تهران	یزد	مجموع
اصفهان		۳	۰	۲	۳	۹	۰	۱۷
تبریز	۳		۳	۰	۳	۶۲	۰	۷۱
شیراز	۰	۰		۰	۲	۶۰	۰	۶۲
مشهد	۲	۳	۹		۶	۶۴	۳	۸۷
کرمان	۴	۴	۲	۶		۵۰	۰	۶۶
تهران	۹	۸۰	۶۰	۶۴	۵۰		۲۷	۲۹۰
یزد	۰	۰	۰	۰	۰	۲۷		۲۷
مجموع	۱۸	۹۰	۷۴	۷۲	۶۴	۲۷۲	۳۰	

منبع: گردآوری و محاسبات توسط واحد پژوهشهای اقتصادی اتاق بازرگانی اصفهان از سایت علی بابا

همانگونه که جدول (۴) نشان می‌دهد در هفته اول آذرماه ۱۴۰۲ از مبدأ اصفهان به سایر کلان شهرهای مهم کشور تنها ۱۷ پرواز انجام خواهد شد. در حالیکه از مبدأ تبریز، شیراز، مشهد، کرمان و یزد به ترتیب ۶۲، ۷۱، ۶۶، ۸۷ و ۲۷ پرواز انجام خواهد شد. این موضوع حاکی از شرایط بسیار تبعیض آمیز مردم اصفهان در برخورداری از امکانات و خدمات پروازی در مقایسه با بقیه نقاط کشور دارد.

جدول فوق نشان می‌دهد تبعیض در توزیع خدمات پروازی در کشور در پروازهای به مقصد اصفهان هم متأسفانه به طرز مشابهی وجود دارد. در شکل (۳) شبکه هوایی متناظر با جدول پروازی کلان شهرهای مختلف کشور به یکدیگر در هفته آذرماه استخراج شده است که در زیر مشاهده می‌شود:

شکل ۳: شبکه سفرهای هوایی بین کلان شهرهای ایران- هفته اول آذرماه ۱۴۰۲



منبع: محاسبات نرم افزاری واحد پژوهشهای اقتصادی اتاق بازرگانی اصفهان بر اساس آمار گردآوری شده از سایت علی بابا.

شکل (۳) به خوبی تبعیض هوایی بین کلان شهرهای مختلف کشور را به نمایش می کشد. همانطوری که مشاهده می شود در هفته اول آذرماه ۱۴۰۲، تعداد سفرهای هوایی اصفهان به تهران نه تنها از تعداد سفرهای هوایی بقیه کلان شهرهای کشور کمتر است بلکه حتی از تعداد سفرهای برخی کلان شهرهای کشور به یکدیگر هم کمتر شده است.

در ادامه تعداد پروازهای موجود بین کلان شهرهای کشور در روزهای مختلف هفته اول آذرماه ۱۴۰۲ در جداول (۵) تا (۱۱) به تصویر کشیده شده است.

جدول ۵: تعداد پروازهای کلان شهرهای کشور در تاریخ ۱ آذرماه ۱۴۰۲

تاریخ بازدید سایت: ۱۴۰۲/۰۸/۰۳

مقصد مبدا	اصفهان	تبریز	شیراز	مشهد	کرمان	تهران	یزد	مجموع
اصفهان		۱	۰	۰	۱	۲	۰	۴
تبریز	۱		۱	۰	۱	۸	۰	۱۱
شیراز	۰	۰		۰	۰	۱۰	۰	۱۰
مشهد	۰	۰	۰		۰	۱۱	۰	۱۱
کرمان	۱	۱	۰	۰		۷	۰	۹
تهران	۲	۱۱	۱۰	۱۱	۷		۵	۴۶
یزد	۰	۰	۰	۰	۰	۵		۵
مجموع	۴	۱۳	۱۱	۱۱	۹	۴۳	۵	

منبع: گردآوری و محاسبات توسط واحد پژوهشهای اقتصادی اتاق بازرگانی اصفهان از سایت علی بابا

جدول ۶: تعداد پروازهای کلان شهرهای کشور در تاریخ ۲ آذرماه ۱۴۰۲

تاریخ بازدید سایت: ۱۴۰۲/۰۸/۰۳

مقصد مبدا	اصفهان	تبریز	شیراز	مشهد	کرمان	تهران	یزد	مجموع
اصفهان		۰	۰	۱	۰	۱	۰	۲
تبریز	۰		۱	۰	۰	۱۱	۰	۱۲
شیراز	۰	۰		۰	۰	۵	۰	۵
مشهد	۱	۰	۳		۱	۱۲	۰	۱۷
کرمان	۰	۰	۰	۱		۸	۰	۹
تهران	۲	۱۴	۵	۱۲	۸		۳	۴۴
یزد	۰	۰	۰	۰	۰	۳		۳
مجموع	۳	۱۴	۹	۱۴	۹	۴۰	۳	

منبع: گردآوری و محاسبات توسط واحد پژوهشهای اقتصادی اتاق بازرگانی اصفهان از سایت علی بابا



جدول ۷: تعداد پروازهای کلان شهرهای کشور در تاریخ ۳ آذرماه ۱۴۰۲

تاریخ بازدید سایت: ۱۴۰۲/۰۸/۰۳

مقصد مبدا	اصفهان	تبریز	شیراز	مشهد	کرمان	تهران	یزد	مجموع
اصفهان	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰
تبریز	۰	۰	۱	۰	۰	۸	۰	۹
شیراز	۰	۰	۰	۰	۰	۱۰	۰	۱۰
مشهد	۰	۱	۱	۰	۱	۱۱	۲	۱۶
کرمان	۰	۰	۰	۱	۰	۷	۰	۸
تهران	۰	۱۱	۱۰	۱۱	۷	۰	۳	۴۲
یزد	۰	۰	۰	۰	۰	۳	۰	۳
مجموع	۰	۱۲	۱۲	۱۲	۸	۳۹	۵	

منبع: گردآوری و محاسبات توسط واحد پژوهشهای اقتصادی اتاق بازرگانی اصفهان از سایت علی بابا

جدول ۸: تعداد پروازهای کلان شهرهای کشور در تاریخ ۴ آذرماه ۱۴۰۲

تاریخ بازدید سایت: ۱۴۰۲/۰۸/۰۳

مقصد مبدا	اصفهان	تبریز	شیراز	مشهد	کرمان	تهران	یزد	مجموع
اصفهان	۰	۱	۰	۰	۱	۴	۰	۶
تبریز	۱	۰	۰	۰	۱	۸	۰	۱۰
شیراز	۰	۰	۰	۰	۰	۹	۰	۹
مشهد	۰	۱	۲	۰	۰	۶	۰	۹
کرمان	۱	۱	۰	۰	۰	۷	۰	۹
تهران	۳	۱۰	۹	۶	۷	۰	۳	۳۸
یزد	۰	۰	۰	۰	۰	۳	۰	۳
مجموع	۵	۱۳	۱۱	۶	۹	۳۷	۳	

منبع: گردآوری و محاسبات توسط واحد پژوهشهای اقتصادی اتاق بازرگانی اصفهان از سایت علی بابا

جدول ۹: تعداد پروازهای کلان شهرهای کشور در تاریخ ۵ آذرماه ۱۴۰۲
تاریخ بازدید سایت: ۱۴۰۲/۰۸/۰۳

مقصد مبدا	اصفهان	تبریز	شیراز	مشهد	کرمان	تهران	یزد	مجموع
اصفهان		۰	۰	۰	۰	۱	۰	۱
تبریز	۰		۰	۰	۰	۹	۰	۹
شیراز	۰	۰		۰	۱	۵	۰	۶
مشهد	۰	۱	۱		۲	۵	۱	۱۰
کرمان	۱	۱	۱	۲		۶	۰	۱۱
تهران	۱	۱۱	۵	۵	۶		۶	۳۴
یزد	۰	۰	۰	۰	۰	۶		۶
مجموع	۲	۱۳	۷	۷	۹	۳۲	۷	

منبع: گردآوری و محاسبات توسط واحد پژوهشهای اقتصادی اتاق بازرگانی اصفهان از سایت علی بابا

جدول ۱۰: تعداد پروازهای کلان شهرهای کشور در تاریخ ۶ آذرماه ۱۴۰۲
تاریخ بازدید سایت: ۱۴۰۲/۰۸/۰۳

مقصد مبدا	اصفهان	تبریز	شیراز	مشهد	کرمان	تهران	یزد	مجموع
اصفهان		۱	۰	۱	۱	۰	۰	۳
تبریز	۱		۰	۰	۱	۱۰	۰	۱۲
شیراز	۰	۰		۰	۰	۱۱	۰	۱۱
مشهد	۱	۰	۲		۰	۱۰	۰	۱۳
کرمان	۱	۱	۰	۰		۷	۰	۹
تهران	۰	۱۳	۱۱	۱۰	۷		۳	۴۴
یزد	۰	۰	۰	۰	۰	۳		۳
مجموع	۳	۱۵	۱۳	۱۱	۹	۴۱	۳	

منبع: گردآوری و محاسبات توسط واحد پژوهشهای اقتصادی اتاق بازرگانی اصفهان از سایت علی بابا



جدول ۱۱: تعداد پروازهای کلان شهرهای کشور در تاریخ ۷ آذرماه ۱۴۰۲

تاریخ بازدید سایت: ۱۴۰۲/۰۸/۰۳

مقصد مبدأ	اصفهان	تبریز	شیراز	مشهد	کرمان	تهران	یزد	مجموع
اصفهان		۰	۰	۰	۰	۱		۱
تبریز	۰		۰	۰	۰	۸	۰	۸
شیراز	۰	۰		۰	۱	۱۰	۰	۱۱
مشهد	۰	۰	۰		۲	۹	۰	۱۱
کرمان	۰	۰	۱	۲		۸	۰	۱۱
تهران	۱	۱۰	۱۰	۹	۸		۴	۴۲
یزد	۰	۰	۰	۰	۰	۴		۴
مجموع	۱	۱۰	۱۱	۱۱	۱۱	۴۰	۴	

منبع: گردآوری و محاسبات توسط واحد پژوهشهای اقتصادی اتاق بازرگانی اصفهان از سایت علی بابا

جداول (۵) تا (۱۱) به تفکیک تعداد پروازهای موجود بین کلان شهرهای مختلف کشور را در روزهای مختلف هفته به تصویر کشیده است.

۲. پیامدهای زیرساخت ضعیف حمل و نقل هوایی

ضعف اصفهان در بهره‌مندی از زیرساخت‌های هوایی متأسفانه باعث شده این استان نتواند از ظرفیت‌های بالقوه گردشگری و مهمان‌نوازی خود از گردشگران داخلی و خارجی استفاده شایسته‌ای نماید.

۱-۲. عدم استفاده از ظرفیت‌های گردشگری

اساساً گردشگری با جا به جایی و حرکت از مبداء و محل زندگی دائمی افراد به نقاط دور دست تحقق پیدا می‌کند. توسعه و گسترش صنعت گردشگری منوط به توسعه امکانات حمل و نقل می‌باشد و حمل و نقل هوایی با ایجاد امکانات دسترسی آسان و راحت، سریع و ایمن به نقاط مختلف و با فواصل زیاد سهم زیادی از جا به جایی گردشگران را به خود اختصاص داده است (نظریان و همکاران، ۱۳۸۹).

بنابر اعلام مدیرکل وقت میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان اصفهان، این استان در سال ۹۵ برای هرساله ۴۲۰ هزار نفر ظرفیت مکان‌های اقامتی داشته است و این در حالی است که بنابر آمار اعلام شده در کتاب آماری حمل و نقل هوایی کشور، در سال ۱۴۰۰ تنها حدود ۶۳۰ هزار مسافر از سایر کلان شهرهای کشور به مقصد اصفهان سفر هوایی داشته‌اند.

جدول ۱۲: حرائم مصوب آثار در سطح ملی به تفکیک استان

استان	۱۳۹۰	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	مجموع
اصفهان	۰	۲۷۰	۴۳	۴	۲۲	۳۳۹
فارس	۱۲۴	۰	۰	۳۶	۱۳	۱۷۳
خراسان رضوی	۱	۰	۱۰۶	۲	۱۱	۱۲۰
تهران	۳	۱۷	۱۵	۰	۱۳	۴۸
قم	۳	۸	۰	۱۴	۰	۲۵
خوزستان	۰	۴	۰	۴	۱۰	۱۸
آذربایجان شرقی	۰	۰	۰	۱۳	۳	۱۶
البرز	۰	۴	۲	۷	۰	۱۳
کرمانشاه	۰	۰	۰	۱۰	۰	۱۰
یزد	۰	۰	۰	۰	۴	۴
هرمزگان	۰	۰	۱	۰	۰	۱
کرمان	۰	۰	۰	۰	۰	۰

منبع: سالنامه آماری ۱۳۹۸ وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی

همانطوری که جدول ۱۲ نشان می‌دهد استان اصفهان در فاصله سال‌های (۱۳۹۰-۱۳۹۸) بیشترین ثبت آثار ملی را بین کلان شهرهای کشور داشته است.

در ادامه به بررسی میراث ناملموس ثبت شده کلان شهرهای کشور پرداخته می‌شود. جدول ۱۶ تعداد میراث ناملموس ثبت شده در فهرست آثار ملی را نشان می‌دهد.



جدول ۱۳: تعداد میراث ناملموس ثبت شده در فهرست آثار ملی

استان	تا ۱۳۹۰	۱۳۹۱-۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	مجموع
اصفهان	۲۳	۵۱	۲۵	۲۱	۲۳	۱۴۳
خراسان رضوی	۱۴	۵۹	۱۰	۱۱	۱۶	۱۱۰
یزد	۲۰	۳۹	۱۴	۱۳	۱۲	۹۸
فارس	۲۰	۳۱	۷	۹	۱۱	۷۸
خوزستان	۱۵	۴۶	۳	۵	۶	۷۵
کرمان	۲۲	۲۵	۵	۱۲	۱۱	۷۵
آذربایجان شرقی	۱۵	۲۸	۸	۹	۵	۶۵
کرمانشاه	۱۱	۲۷	۵	۸	۸	۵۹
هرمزگان	۱۱	۳۰	۳	۶	۳	۵۳
تهران	۹	۲۱	۰	۰	۹	۳۹
قم	۵	۱۱	۳	۹	۹	۳۷
البرز	۶	۱۵	۱	۴	۳	۲۹
منطقه ای	۴۵	۱۲	۱۴	۲	۰	۷۳
ملی	۴۰	۳۷	۱۴	۱۱	۷	۱۰۹

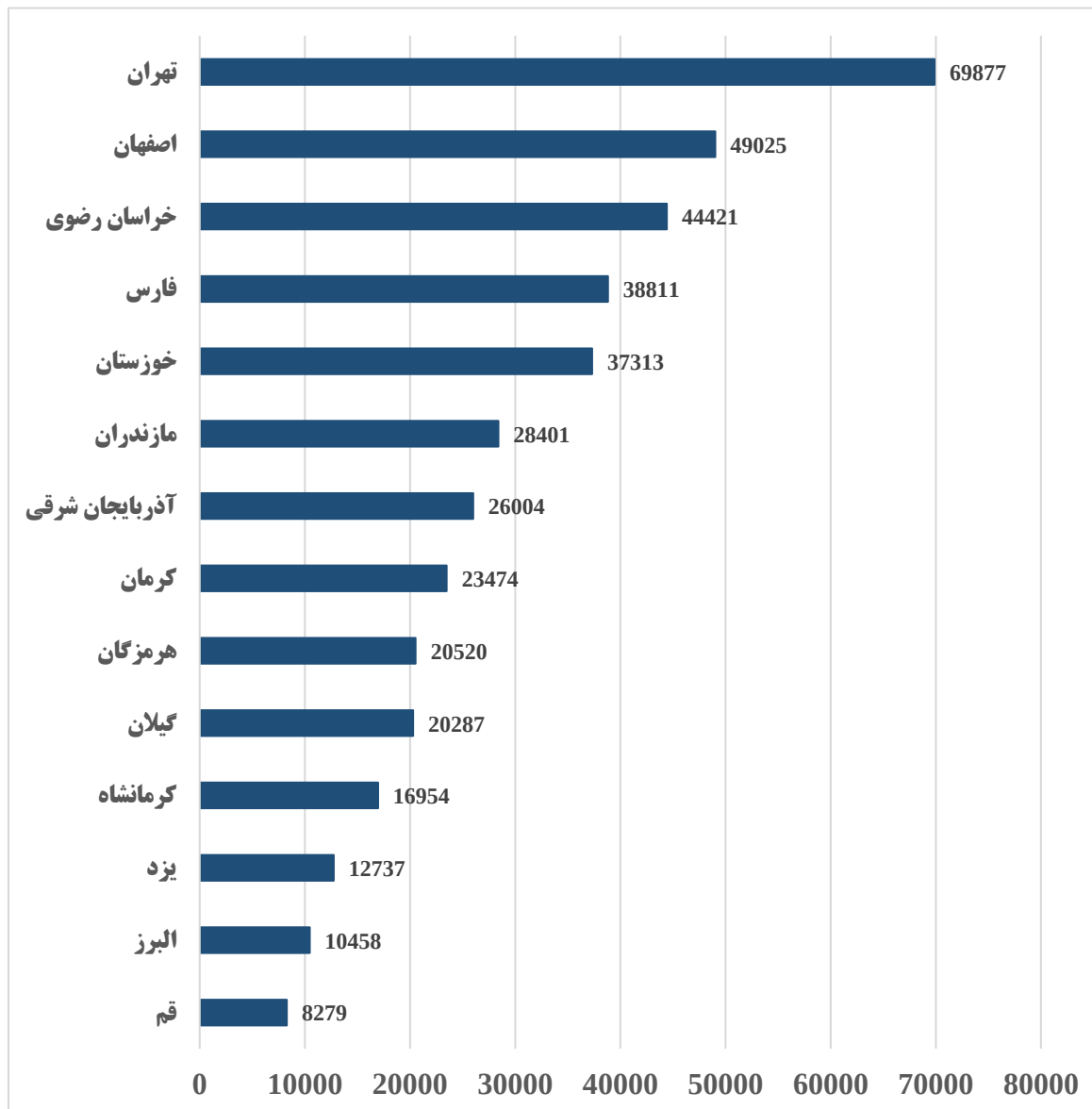
منبع: سالنامه آماری ۱۳۹۸ وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی

همانگونه که جدول ۱۳ نشان می‌دهد تا سال ۱۳۹۸ استان اصفهان از بیشترین میراث فرهنگی ناملموس برخوردار بوده است.

۲-۲. تلفات جاده‌ای

تبعات مخرب ضعف زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی صرفاً محدود به عدم امکان استفاده از جاذبه‌های توریستی نیست و جایگزین آن یعنی سفرهای زمینی را بسیار پرتراфик‌تر و پرخطرتر ساخته است همانگونه که شکل (۴) نشان می‌دهد استان اصفهان پس از استان تهران از بیشترین ترافیک در سفرهای زمینی برخوردار است که این مساله مسافرت زمینی از اصفهان به تهران را بسیار پرخطر و ریسک‌های جانی آن را افزایش می‌دهد.

شکل ۴: نمودار تعداد سفر جاده‌ای (هزار نفر) در دهه بین سال‌های ۱۳۹۱ – ۱۴۰۱



منبع: سالنامه‌های آماری ۱۳۹۱ لغایت ۱۴۰۱

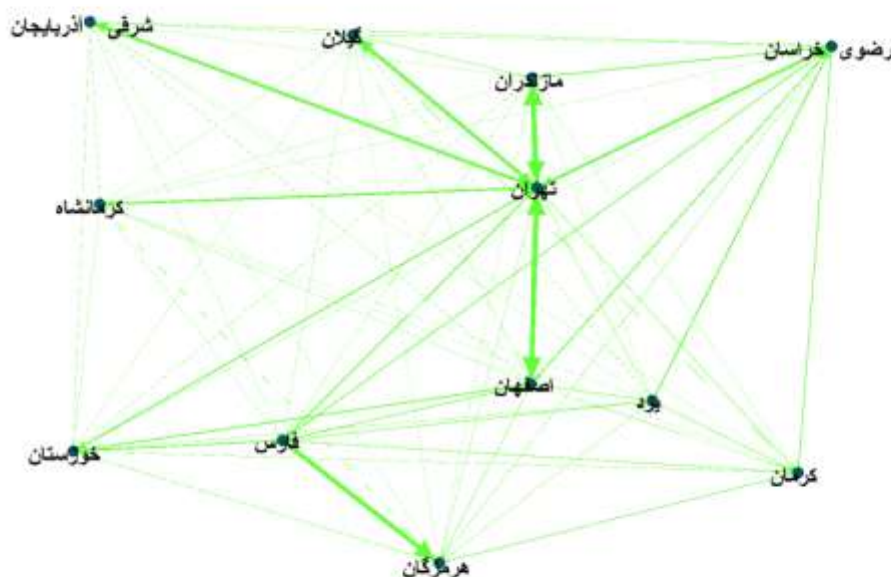
کارآفرینان، تجار و تولیدکنندگان عموماً از روش مسافرت هوایی برای سفرهای کاری استفاده می‌کنند. به دلیل اینکه اصفهان سهم درخور توجهی به نسبت جایگاه توسعه یافتگی خود از امکانات حمل و نقل هوایی کشور نداشته است. در سال‌های اخیر رفته رفته کارآفرینان که موتور رشد و توسعه اقتصادی هستند از اصفهان فاصله گرفته‌اند که خود این موضوع رتبه توسعه یافتگی استان را بین استان‌های کشور به رده چهارم تنزل داده است.

جدول ۱۴: تعداد سفر جاده‌ای کلان شهرهای ایران (هزار سفر) - ۱۳۹۱ لغایت ۱۴۰۱

مبدأ - مقصد	۹۶-۹۱	۹۷	۹۸	۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱	مجموع
تهران	۵۷۲۳۱	۲۸۱۸	۲۶۳۵	۲۲۴۶	۲۵۲۳	۲۴۲۴	۶۹۸۷۷
اصفهان	۴۲۴۶۱	۱۵۲۲	۱۴۵۴	۱۱۴۰	۱۲۲۴	۱۲۲۴	۴۹۰۲۵
خراسان رضوی	۳۷۱۵۹	۱۵۴۹	۱۵۲۲	۱۲۳۸	۱۴۳۱	۱۵۲۲	۴۴۴۲۱
فارس	۳۳۶۴۹	۱۱۵۴	۱۰۵۰	۸۱۸	۱۰۱۰	۱۱۳۰	۳۸۸۱۱
خوزستان	۳۲۸۲۷	۹۹۵	۹۵۹	۷۹۹	۸۴۴	۸۸۹	۳۷۳۱۳
مازندران	۲۲۳۰۲	۱۲۴۴	۱۲۹۸	۱۱۵۱	۱۲۲۶	۱۱۸۰	۲۸۴۰۱
آذربایجان شرقی	۲۲۴۶۰	۸۲۲	۷۵۸	۶۱۲	۶۶۴	۶۸۸	۲۶۰۰۴
کرمان	۱۹۶۵۶	۷۵۰	۷۷۳	۶۴۳	۷۹۹	۸۵۳	۲۳۴۷۴
هرمزگان	۱۸۸۸۹	۳۰۱	۳۰۲	۲۷۹	۳۷۵	۳۷۴	۲۰۵۲۰
گیلان	۱۵۷۸۹	۱۰۰۰	۹۵۷	۹۰۶	۷۲۴	۹۱۱	۲۰۲۸۷
کرمانشاه	۱۴۴۵۸	۵۶۸	۵۴۳	۴۳۷	۴۸۰	۴۶۸	۱۶۹۵۴
یزد	۱۱۸۶۹	۱۸۸	۱۸۴	۱۵۱	۱۷۳	۱۷۲	۱۲۷۳۷
البرز	۹۴۹۳	۲۱۱	۱۹۴	۱۸۰	۱۹۵	۱۸۵	۱۰۴۵۸
قم	۷۰۰۰	۲۸۹	۲۸۴	۱۹۸	۲۴۱	۲۶۷	۸۲۷۹

منبع: سالنامه‌های آماری ۱۳۹۱ لغایت ۱۴۰۱

شکل ۵: شبکه مسافرین جاده‌ای کلان شهرهای ایران - سال ۱۴۰۱

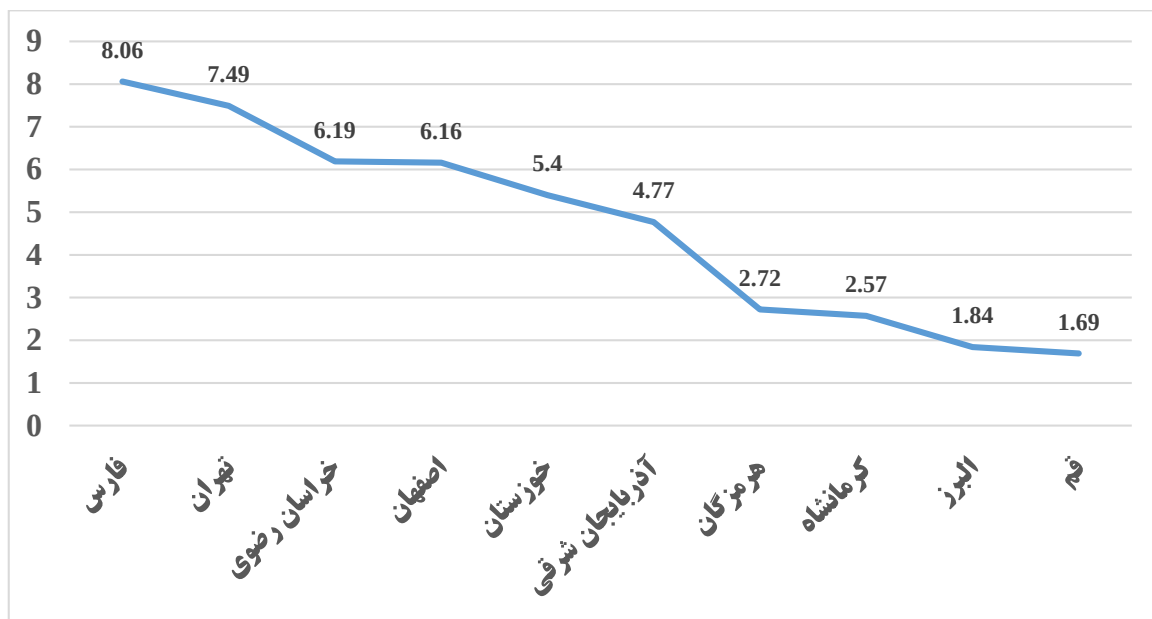


منبع: تحقیق پیش‌رو

شکل (۵) شبکه مسافرین زمینی کلان شهرهای کشور را نشان می‌دهد. همانطوری که شکل (۵) نشان می‌دهد استان اصفهان بعد از استان تهران بیشترین مسافر و سفر جاده‌ای را داشته است. شوربختانه ترافیک بالای مسافرت زمینی در استان اصفهان باعث افزایش تلفات جاده‌ای در راه‌ها و جاده‌های استان شده است.

شکل (۶) محاسبات این تحقیق برای درصد فوت و جراحت کلان شهرهای کشور به نسبت جمعیت هر استان را براساس داده‌های منتشر شده توسط سازمان راه‌داری و حمل و نقل جاده‌ای به تصویر می‌کشد.

شکل ۶: نمودار نسبت فوت و جراحات هر استان به جمعیت آن استان بر اثر تصادفات زمینی در کلان شهرهای منتخب در بازه زمانی (۱۳۹۹- نه ماهه ۱۴۰۱) (صدم درصد)



منبع: محاسبات این تحقیق بر اساس سالنامه آماری ۱۴۰۱ سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

همانگونه که شکل ۶ نشان می‌دهد در کمال تاسف استان اصفهان با اختلاف بسیار ناچیز با استان خراسان رضوی رتبه چهارم درصد فوت و جراحات تصادفات جاده‌ای را به خود اختصاص داده است. با کمی اغماض می‌توان گفت استان اصفهان رتبه سوم را دارد. این مساله به جهت ایجاد خطرات جانی و مالی زیادی که برای سفر کارآفرینان به اصفهان دارد، دافعه ایجاد کرده است. لذا بهبود زیرساخت‌های هوایی استان اصفهان از ضروری‌ترین اولویت‌های بهبود کسب و کار و جذب سرمایه محسوب می‌شود.

در صورت استمرار وضعیت نامساعد فعلی و بی توجهی به ضعف زیرساخت‌های هوایی فرار سرمایه از استان اصفهان و تنزل رتبه توسعه یافتگی آن در سال‌های پیش‌رو اجتناب ناپذیر خواهد بود.

۳- مکانیزم قیمت‌گذاری دستوری، ریشه مشکلات پروازهای هوایی اصفهان

بر اساس اعلام رئیس سازمان هواپیمایی کشوری صنعت هوانوردی کشور به ۵۵۰ فروند هواپیما نیاز دارد که در حال حاضر حدود ۳۳۰ فروند هواپیما زمین‌گیر در ناوگان هوایی وجود دارد. به نظر می‌رسد شرکت‌های هواپیمایی کشور به دلیل پایین بودن درآمد، توان جذب منابع لازم جهت نوسازی ناوگان هواپیمایی کشور و ارائه خدمات هوایی به متقاضیان را دارا نیستند. همین مساله باعث شده خطوط هواپیمایی امکان حضور در بازار سفرهای هوایی اصفهان را نداشته باشند.

یکی از مهمترین دلایل پایین بودن درآمد شرکت‌های هواپیمایی به سرکوب قیمت بلیط‌های سفرهای هوایی بر می‌گردد. بر اساس مصوبه ستاد تنظیم بازار سازمان هواپیمایی افزایش ۲۹٪ قیمت بلیط هواپیما در سال ۱۴۰۲ را ابلاغ نمود، این مساله به شدت مورد اعتراض انجمن شرکت‌های هواپیمایی کشور قرار گرفت که معتقد بودند قیمت بلیط هواپیما باید حداقل ۱۰۰٪ افزایش پیدا کند.

شکل ۷: اینفوگرافی قیمت گذاری دستوری



منبع: تحقیق پیشرو

مهمترین استدلال‌ات انجمن شرکت‌های هواپیمایی به شرح زیر قابل جمع‌بندی است:

۱. اکثر قطعات هواپیما وارداتی هستند و به تغییرات نرخ ارز وابسته هستند.
۲. هزینه‌های تعمیر و نگهداری عمدتاً به میزانی بیشتر از نرخ تورم افزایش پیدا می‌کنند و هنگامی که کشور تورم نزدیک به ۵۰٪ را تجربه می‌کند، هزینه‌های تعمیر و نگهداری هم حداقل به میزان ۵۰٪ رشد می‌کنند.

۳. خلبانان درخواست دستمزد بالاتری می‌کنند چون کارفرمایان خارجی به آنان پیشنهاد درآمدهای ارزی می‌دهند. بی‌توجهی به درخواست آنان برای رشد دستمزدها باعث مهاجرت خلبانان می‌شود.

در هر صورت استدلالات انجمن شرکت‌های هواپیمایی مورد پذیرش سازمان هواپیمایی کشوری و ستاد تنظیم بازار واقع نشد و در نهایت افزایش قیمت بلیط در سال ۱۴۰۲ به میزان ۲۹٪ مصوب شد.

واقعیات میدانی در بازار سفرهای هوایی نشان می‌دهد اهداف ستاد تنظیم بازار تا حد زیادی تامین نشده است. برخی از مشاهدات در بازار عبارتند از:

۱. در بسیاری موارد بلیط هواپیما کمیاب شده است. دلیل این مساله را باید در کاهش عرضه خدمات هوایی جستجو کرد. چرا که با سرکوب قیمت بلیط هواپیما، درآمد شرکت‌های هواپیمایی سرکوب شد و در نتیجه انگیزه برای افزایش تعداد هواپیما و گسترش خدمات هوایی تا حد زیادی از بین رفت. خود این مساله باعث شکل‌گیری کمبود عرضه به نسبت تقاضا در بازار شد.

۲. در بسیاری موارد قیمت بلیط‌های پرواز بیش از ۱۵۰٪ و حتی تا ۳۰۰٪ افزایش پیدا کرد. بررسی دقیق‌تر بازار نشان می‌دهد عده‌ای دلال و سودجو با چارترینگ بسیاری پروازها که متقاضی زیادی دارند، در لحظات نزدیک به پرواز آن را با دو تا سه برابر قیمت مصوب به فروش می‌رسانند. این عرضه قطره چکانی منجر به شکل‌گیری صف‌های طولانی خرید شده است. در واقع مداخلات ستاد تنظیم بازار در مکانیزم بازار باعث شده تعادل عرضه و تقاضا برهم خورده و عده‌ای فرصت طلب از این عدم تعادل نهایت سو استفاده را بکنند. اگر مکانیزم بازار قیمت بلیط را تعیین می‌کرد، نه بلیط کمیاب می‌شد، نه صف طولانی برای آن شکل می‌گرفت و نه متقاضیان بلیط هواپیما مجبور بودند بلیط را تا ۳۰۰٪ قیمت مصوب آن خریداری کنند.

همچنان‌که در بالا ذکر شد، به دلیل مداخله ستاد تنظیم بازار در مکانیزم قیمت‌گذاری در عمل و در کف بازار بلیط هواپیما در پاره‌ای موارد حتی افزایش ۳۰۰٪ قیمت را تجربه می‌کند و بلیط کمیاب شده است. به طور طبیعی در نتیجه این وضعیت عده زیادی از کارآفرینان و سایر فعالان اقتصادی نمی‌توانند به امکانات پروازی دسترسی داشته باشند و به ناچار به مسافرت‌های زمینی روی می‌آورند که هم هزینه خیلی بیشتری دارد و هم ریسک خیلی زیادی.

بدون تردید خطرات جانی برای هر کارآفرین و فعال اقتصادی به منزله خاموشی یکی از ستاره‌های آسمان اقتصاد استان خواهد بود و لطمات جبران ناپذیری به اقتصاد ملی و اقتصاد استان وارد می‌کند. لذا عدم دسترسی به امکانات مناسب پروازی، محدود به بازار سفرهای هوایی نیست و ضربات و لطمات جبران ناپذیری به اقتصاد استان وارد می‌کند.

کارآفرینان و تجار عمدتاً از روش حمل و نقل هوایی برای سفرهای کاری و مذاکرات تجاری استفاده می کنند. هر گونه ضعف در سیستم جا به جایی هوایی مسافر موجب اخلاص در برنامه کار کارآفرینان و تجار می شود که بدون تردید بر تولید ملی تاثیر گذار خواهد بود. دقیقاً به همین دلیل است که کشورهای پیشرفته و توسعه یافته از فرودگاه مدرن تر و صنایع هوایی توسعه یافته تری برخوردارند.

استان اصفهان که از دیرباز خواستگاه کارآفرینان و مشاهیر بزرگ ایران زمین بوده است سهم قابل توجهی در آبادانی و توسعه ایران اسلامی داشته است. این استان در سال های ۸۵ - ۹۰ پس از استان تهران رتبه دوم شاخص توسعه را به خود اختصاص می دهد. بررسی های این تحقیق نشان داد متأسفانه جایگاه اصفهان در استفاده از امکانات هوایی کشور متناسب با جایگاه این استان در توسعه کشور نیست که این مسأله دو پیامد عمده داشته است.

۱- افزایش ترافیک جاده های زمینی به نحوی است که اصفهان در دهه منتهی به ۱۴۰۱ دومین تعداد سفر جاده ای را پس از استان تهران به خود اختصاص داده است. همین مسأله سبب افزایش تلفات جاده ای در این استان شده به نحوی که رتبه چهارم کشور در صدمات و جراحات جاده ای را به خود اختصاص داده است.

۲- ایجاد مانع برای سفر مستقیم کارآفرینان از استان های دوم و سوم توسعه یافته کشور به اصفهان که خود به خود سبب تنزل رتبه توسعه یافتگی اصفهان به رتبه چهارم شده است. نتایج این تحقیق نشان می دهد استمرار وضعیت نامناسب بازار سفر هوایی در استان اصفهان حالت دافعه برای کارآفرین به عنوان صاحب سرمایه دارد و باعث افزایش فرار سرمایه خواهد شد.

۴. راهکار

۴-۱. ایجاد فرصت رقابت قیمت و کیفیت

بررسی های میدانی واحد پژوهش های اقتصادی اتاق بازرگانی اصفهان نشان می دهد در شرایط سرکوب قیمت ها خطوط هوایی تمایل چندانی به تخصیص پرواز به اصفهان ندارند. دلیل هم بسیار واضح است که در قالب یک مثال توضیح می دهیم. بطور مثال، برای مسیر تهران-تفلیس حتی در فصل سرما حدود ۶ پرواز با قیمت حدود ۶۰ میلیون ریال وجود دارد که زمان این پرواز حدوداً ۱ ساعت و نیم است. اما برای مسیر اصفهان-تهران روزانه حدود ۲ پرواز با حدود قیمت ۱۲ میلیون ریال وجود دارد که زمان این پرواز حدوداً ۴۵ دقیقه است. طبیعی است در این شرایط، هر ایرلاین تمایل دارد مسیر تهران-تفلیس را انتخاب کند زیرا صرفه اقتصادی بسیار بیشتری دارد. این مثال به روشنی نشان داد که سرکوب قیمت پرواز چگونه باعث از بین بردن انگیزه خطوط هوایی برای تخصیص پرواز به اصفهان می شود.

مداخلات دولت ها در مکانیزم قیمت گذاری بلیت هواپیما از طریق ستاد تنظیم بازار نه تنها در کنترل قیمت پرواز مؤثر نبوده است بلکه باعث شکل گیری بازار سیاه برای بلیت هواپیما شده و در پاره ای

موارد حتی قیمت آن را تا ۳۰۰ درصد افزایش داده است. بنابراین، گرچه ممکن است دولت با اهداف خیرخواهانه قیمت را سرکوب کرده باشد اما در عمل باعث شکل گیری بازار سیاه برای بلیت پرواز شده است که مسبب افزایش شدید قیمت برای متقاضیان بلیت هم شده است.

با این وصف، راهکار نخست به اصلاح مکانیزم قیمت گذاری بر می گردد. یعنی دولت باید به مکانیزم بازار در قیمت گذاری اعتماد کند. پر واضح است که صرف واگذاری مکانیزم قیمت به مکانیزم عرضه و تقاضا کافی نیست و دولت باید بطور همزمان زمینه رقابت بین خطوط هوایی مختلف را فراهم سازد تا خطوط هواپیمایی در سایه رقابت با یکدیگر هم کیفیت خدمات را افزایش دهند و هم قیمت کاهش پیدا کند. تعالیم علم اقتصاد و تجارب جهانی نشان می دهند هیچ راه دیگری برای ارتقا کیفی و مهار افزایش قیمت وجود ندارد. توسل به روش های مداخلاتی و تعزیراتی صرفاً باعث شکل گیری بازار سیاه به موازی بازار رسمی و در نتیجه افزایش شدید قیمت می شود.

۲-۴. مطالبه ایجاد ایرلاین اختصاصی اصفهان

امروز کلان شهرهای کشور ایرلاین های اختصاصی خود را دارند. تبریز هواپیمایی آتا، کرمان هواپیمایی ماهان، اهواز هواپیمایی کارون، یزد شرکت هواپیمایی یزد (یزد ایر) را دارند اما اصفهان هنوز خط هواپیمایی اختصاصی که شب در آشیانه اصفهان بماند و صبح از مبدأ اصفهان به سایر نقاط کشور حرکت کند ندارد. یکی از دلایل مشکلات حمل و نقل هوایی استان اصفهان به نبود ایرلاین اختصاصی متعلق به خود اصفهان بر می گردد.

به این منظور بنظر می رسد شرکت های بزرگ دولتی مانند فولاد مبارکه در راستای ایفای مسئولیت اجتماعی باید به کمک مردم استان اصفهان آمده و ایرلاین اختصاصی اصفهان خریداری کنند. نرخ بازگشت سرمایه در صنعت هوایی نسبتاً کم و دارای ماهیت بلندمدت است که بخش خصوصی در شرایط فعلی به ویژه با وجود قیمت های دستوری حاضر به ارائه سرویس نیست. لذا به دلیل وجود پیامدهای اجتماعی منفی ناشی از عدم استقبال بخش خصوصی از ارائه خدمات حمل و نقل هوایی به اصفهان، امروز بیش از پیش نیاز به کنشگری سازنده دولت برای اختصاص ایرلاین اختصاصی به اصفهان احساس می شود.

۵. جمع بندی

با حل مشکل خطوط هوایی اصفهان می توان گامی بلند در جهت توسعه اقتصادی استان اصفهان برداشت که در ادامه به برخی از دلایل آن اشاره می کنیم:

۱- وجود پروازهای هوایی کافی و مناسب نقش مهمی در جذب سرمایه ایفا می کنند. همچنین، ضعف در زیر ساخت های هوایی و نبود پرواز کافی به یک منطقه نقش مهمی در فرار سرمایه دارد. دلیل هم خیلی ساده است: سرمایه گذاران و کارآفرینان برای مذاکرات تجاری و بررسی شرایط سرمایه گذاری عمدتاً به روش هوایی مسافرت می کنند. نبود پرواز کافی دافعه بسیار زیادی برای سرمایه گذار ایجاد می کند.



نظر به هدفگذاری رشد ۲۲/۵٪ تشکیل سرمایه در برنامه هفتم توسعه، توجه دستگاه‌های متولی و سیاست‌گذار به برقراری پروازهای منظم بین اصفهان و سایر قطب‌های صنعتی کشور بویژه تهران از اهمیت راهبردی قابل توجهی برخوردار است.

۲- با وجود پروازهای هوایی کافی منظم و با کیفیت امکان امکان جذب گردشگران فراهم می‌شود. بخش گردشگری نقش بسیار چشمگیری در ایجاد اشتغال و صادرات نامرئی در اقتصاد دارد که بدون وجود پرواز کافی و با کیفیت قابلیت خود در ایجاد اشتغال و خلق درآمد ارزی برای کشور را از دست می‌دهد. به زبان ساده درآمد بخش گردشگری بدون وجود خطوط هوایی کافی و با کیفیت تا حد زیادی کاهش پیدا می‌کند.

۳- بخش مهمی از تولیدات ملی به تعامل و ملاقات حضوری تجار و کارآفرینان داخل کشور با یکدیگر بستگی دارد که بدون وجود پروازهای کافی و با کیفیت میسر نخواهد بود. بنابراین، ارتقا ارتباطات تجاری در داخل کشور بدون ایجاد پروازهای کافی و مناسب ممکن نخواهد بود.

۴- استان اصفهان در دهه منتهی به ۱۴۰۱ پس از تهران دومین تعداد سفر جاده‌ای کشور را به خود اختصاص داده است و در کمال تأسف در کنار استان خراسان رضوی رتبه سوم حوادث منجر به فوت و جراحت جاده‌ای را دارد. افزایش تعداد سفرهای هوایی کمک می‌کند تا حوادث منجر به فوت و جراحت کاهش پیدا کند. لازم به ذکر است که امروز تک تک کارآفرینان و تجاری که زمینی سفر می‌کنند از جانب ریسک حوادث منجر به فوت و جراحت تهدید می‌شوند که این ریسک بسیار برای تولید ملی زیان‌آور است.

۵- افزایش تعداد سفرهای هوایی باعث افزایش سطح کیفیت زندگی اهالی اصفهان و بهبود رفاه آنان می‌شود که همواره مورد تأکید مقامات عالی کشور بوده و باید به آن توجه جدی داشت.

۶- افزایش تعداد سفرهای هوایی منظم و با کیفیت در اصفهان کمک می‌کند تا با جذب سرمایه و با حضور کارآفرینان از سایر نقاط ظرفیت‌های بالقوه استان به صورت بالفعل درآمده و در نتیجه جایگاه توسعه یافتگی استان در کشور ارتقا یابد.

۷- بدون تردید، حل مشکلات پروازی اصفهان از طریق جذب کارآفرینان زمینه رفع موانع کسب و کار را فراهم می‌کند. کارآفرینان قشری هستند که برای هر مسأله اقتصادی یک راه خلاقانه دارند. نباید فراموش کرد که اقشار کارآفرین عمده‌تأ به صورت هوایی مسافرت می‌کنند و قطعاً آنان نیز نسبت به تعداد سوانح جاده‌ای در استان اصفهان اشراف کافی دارند.

۸- ایجاد ایرلاین اختصاصی برای اصفهان علاوه بر ایجاد مشاغل مستقیم، مشاغل غیر مستقیم زیادی ایجاد می‌کند که باید به آن توجه داشت. علاوه بر آن بخش صنعت هوانوردی زیر ساخت بسیاری بخش‌های دیگر است و رونق آن بخش‌ها به وجود پروازهای کافی و باکیفیت منظم و پایدار بستگی دارد. پس وجود پروازهای کافی و با کیفیت باعث رونق سایر بخش‌ها مانند بخش گردشگری شده و از این طریق موجب افزایش اشتغال در سطح استان می‌شود.



منابع:

- افقه، سیدمرتضی، آهنگری، عبدالمجید، و عسکری پورلاهیجی، حسین. (۱۳۹۹). برآورد شاخص توسعه انسانی استان های ایران و بررسی تأثیر آن بر رشد اقتصادی با استفاده از منطق فازی. اقتصاد مقداری (بررسیهای اقتصادی)، ۱۷(۲)، ۸۹-۱۲۱.
- استادی جعفری مهدی؛ رصافی امیرعباس (۱۳۹۱)، ارزیابی سیاست های توسعه پایدار در بخش حمل و نقل شهری با استفاده از مدل های سیستم پویایی؛ مطالعه موردی: شهر مشهد، فصلنامه مدیریت شهری، شماره ۳۱.
- سرور، رحیم و امینی، مهدی، ۱۳۹۲، تحلیل و ارزیابی تأثیر اجتماعی- فرهنگی ترافیک و حمل و نقل شهری، انتشارات تیس، چاپ اول، تهران.
- زینل همدانی، علی، ریسی نافع، محمد، راستی برزکی، مرتضی، و خسروشاهی، حسین. (۱۳۹۵). ایمنی حمل و نقل جاده ای کشور: رویکرد تحلیل عاملی. مدیریت تولید و عملیات، ۷(۲): ۱-۲۰.
- مهندسان مشاور برنامه ریز شهرساز و معمار، ۱۳۸۹. طرح راهبردی- ساختاری و عملیاتی گردشگری اصفهان. سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان اصفهان.
- نظریان، اصغر، قادری، اسماعیل، و حقیقی، عبدالرضا. (۱۳۸۹). نقش حمل و نقل هوایی در توسعه صنعت توریسم با تاکید بر فرودگاه بین المللی ارومیه. نگرش های نو در جغرافیای انسانی (جغرافیای انسانی)، ۲(۳)، ۲۵-۴۴.