

تحلیلی بر تأثیر فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)

بر توسعه گردشگری خارجی

محسن سقائی

استادیار، گروه جغرافیا، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران
تاریخ دریافت: ۹۴/۴/۶؛ تاریخ پذیرش: ۹۴/۱۰/۱۴

چکیده

یکی از مهمترین عوامل توسعه سفرهای بین‌المللی، توسعه حمل و نقل و ارتباطات است. سفرهای هوایی در این بین از اهمیت خاصی برخوردار است. سرعت زمانی و مکانی که هواپیماها در زمینه حمل و نقل گردشگری بوجود آورده‌اند نتایج وسیعی در الگوهای گردشگری داشته است چراکه سفر به هر نقطه از جهان کمتر از ۲۴ ساعت پرواز نیاز دارد در واقع هم هزینه واقعی سفر و هم زمان مسافرت کاهش یافته است با این وجود تأثیر سفرهای هوایی بر روی الگوهای گردشگری بین‌المللی همیشه یکسان نیست. بدین منظور جهت بررسی موضوع فوق در این مقاله فرودگاه امام خمینی (ره) (مهمترین فرودگاه بین‌المللی کشور) انتخاب شده است و با استفاده از اطلاعات مربوط به تعداد پروازهای ورودی و خروجی فرودگاه امام از ۴۷ فرودگاه بین‌المللی جهان که طی سال‌های ۸۴-۸۸ به فرودگاه امام پرواز برنامه‌ای داشته‌اند و اطلاعات مربوط به ورود گردشگران طی سال‌های فوق به فرودگاه امام و با کاربرد مدل‌های رگرسیون، اندازه و مرتبه و سری‌های زمانی و نرم‌افزار Spss و Itsm به تحلیل تأثیر تعداد پرواز بر تعداد گردشگر ورودی (مدل رگرسیون) رتبه‌بندی فرودگاه‌های فوق بر اساس تعداد مسافر و تعداد پرواز ورودی و خروجی به فرودگاه امام (مدل اندازه و مرتبه) و پیش‌بینی تعداد مسافر و تعداد پرواز ورودی و خروجی فرودگاه امام طی سال‌های ۹۰-۹۴ (مدل سری زمانی) پرداخته شده است. نتیجه تحلیل فوق مشخص می‌کند ارتباط مستقیمی بین تعداد پرواز و تعداد گردشگری ورودی به فرودگاه امام وجود دارد و از بین فرودگاه‌هایی که طی سال‌های فوق به فرودگاه امام پرواز برنامه‌ای داشته‌اند فرودگاه‌های، دبی، شارجه، استامبول، دمشق و فرانکفورت به ترتیب رتبه اول تا پنجم را کسب کرده‌اند و سایر فرودگاه‌ها، آمستردام، لندن، بانکوک، دوحه، کوالالمپور، پاریس، وین و... در رتبه‌های بعدی قرار دارند. همچنین این تحلیل نشان می‌دهد تعداد مسافران ورودی و خروجی فرودگاه امام در حال افزایش است.

واژه‌های کلیدی: فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)، گردشگری خارجی، پروازهای بین‌المللی، صنعت گردشگری

مقدمه

کاهش بار ترافیکی فرودگاه مهرآباد، توسعه حمل و نقل هوایی بین‌المللی و گردشگری خارجی افتتاح ولی به علت برخی از مشکلات تعطیل و از سال ۱۳۸۴ فعالیت این فرودگاه با انتقال پروازهای خارجی از فرودگاه مهرآباد (به جز پروازهای دمشق، جده و مدینه) آغاز گردید. از سال ۱۳۸۶ تمامی پروازهای خارجی به این فرودگاه منتقل شد (کوتاه‌زاده، ۱۳۹۰: ۱۳۴). در حال حاضر با توجه به گذشت ده سال از شروع فعالیت این فرودگاه تأثیر این فرودگاه در توسعه حمل و نقل هوایی بین‌المللی و گردشگری خارجی مسئله‌ای است که باید تحلیل و بررسی شود تا

طرح مسئله: در برنامه ریزی‌های مربوط به توسعه گردشگری، توجه به بخش حمل و نقل هوایی و ظرفیتهای حال و آینده آن اهمیت ویژه‌ای دارد. حمل و نقل هوایی از عوامل مهم رشد اقتصادی، صنعتی و گردشگری است و در این بین فرودگاه زیربنایی‌ترین بخش صنعت حمل و نقل هوایی را تشکیل می‌دهد. فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) به عنوان مهمترین فرودگاه بین‌المللی کشور در سال ۱۳۸۳ با هدف

*نویسنده مسئول: mohsensaghaei@yahoo.com

تاثیر این فرودگاه بر توسعه گردشگری خارجی حایز اهمیت است.

اهداف تحقیق

هدف هر تحقیق علمی اصولاً شناخت واقعیت‌هایی است که شامل تنگناها محدودیت‌ها و امکانات و توانای‌ها است. با توجه به موضوع تحقیق اهداف زیر را می‌توان برای این تحقیق بر شمرد:

- ۱- پیش بینی حجم مسافران ورودی و خروجی به فرودگاه امام خمینی تا اقی سال ۱۳۹۴.
- ۲- بررسی تاثیر پروازهای بین‌المللی فرودگاه امام بر جذب گردشگر خارجی.
- ۳- رتبه‌بندی فرودگاه‌های بین‌المللی جهان (۴۷ فرودگاه) بر اساس تعداد گردشگر و تعداد پرواز به مقصد فرودگاه امام طی سالهای ۸۸-۸۴

پیشینه تحقیق

در پیشینه تحقیق براساس منابع خارجی تحقیقات زیر ارائه می‌شود:

فنجیون^۲، فاهویی وانگ^۳ و لیون^۴ (۲۰۰۴) در مقاله‌ای تحت عنوان ارائه الگوهای جغرافیایی حمل و نقل مسافران هوایی در چین، استان‌های چین را به چهار گروه صنعتی، اقتصادی، گردشگری و عادی تقسیم نموده و برای هر استان مرکز پروازی خاص در نظر گرفتند نتیجه این تحقیق مشخص نمود که ارتباط هوایی بین استان‌های چین بیشتر شده و فعالیت‌های اقتصادی، صنعتی و گردشگری چین توسعه یافته است.

تای کو^۵، دیوید تان^۶ و دیوید تیموتی^۷ (۲۰۱۱) در مقاله‌ای تحت عنوان تاثیر ظرفیت‌های حمل و نقل هوایی بر صنعت گردشگری کشورهای استرالیا، چین و ژاپن به این نتیجه رسیده‌اند که حمل و نقل هوایی در

کاستی‌ها و مشکلات آن مشخص گردد. برخی از این کاستی‌ها:

- نبود خط مترو بین فرودگاه امام و فرودگاه مهرآباد: فرودگاه امام در ۳۵ کیلومتری جنوب غربی تهران واقع شده است و بسیاری از مسافران و گردشگران که با پروازهای داخلی به فرودگاه مهرآباد وارد می‌شوند باید در اسرع وقت برای انجام تشریفات پروازهای خارجی به فرودگاه امام مراجعه نمایند همچنین گردشگرانی که با پروازهای خارجی وارد فرودگاه امام می‌شوند برای انجام پروازهای داخلی باید در کوتاهترین زمان ممکن به فرودگاه مهرآباد مراجعه نمایند که لازمه آن احداث خط مترو بین این دو فرودگاه است.

- نبود اقامتگاه در فرودگاه امام برای مسافران عبوری بعضی از گردشگران و یا مسافرانی که به فرودگاه امام وارد می‌شوند مسافران عبوری (ترانزیت) هستند که لازم است چند ساعتی را در فرودگاه سپری نمایند بنابراین ساخت اقامتگاه (هتل) مناسب برای آنها ضروری است.

اهمیت و ضرورت تحقیق

در سطح جهان ۳۵ درصد از گردشگران از هواپیما جهت بازدید مناطق گردشگری استفاده می‌کنند (استیون، ۲۰۰۹: ۶۴). با توجه به تاثیر متقابل این دو صنعت اهمیت و ضرورت تحقیق به شرح زیر ارائه می‌شود:

- فرودگاه امام خمینی (ره) مهمترین فرودگاه بین‌المللی کشور در امر حمل و نقل مسافر و گردشگر خارجی محسوب می‌شود. لذا آگاهی از عملکرد این فرودگاه در برنامه‌ریزی توسعه گردشگری خارجی و پروازهای بین‌المللی کشور تاثیر گذار است.

- با توجه با اینکه فرودگاه امام خمینی (ره) مهمترین مرکز^۱ پروازهای بین‌المللی کشور است و تنها فرودگاهی است که با کشورهای اروپایی و خاوردور ارتباط پروازی دارد (Iran air Time Table, 2011) و سالانه گردشگران زیادی از طریق این فرودگاه به کشور وارد و خارج می‌شوند لذا بررسی

2. Fengiun jin
3. Fahui wang
4. Yuliv
5. Tay koo
6. David Tan
7. David Timoti

1. Hub

در این ارتباط سطح امکانات حمل و نقل ارزان قیمت بر هزینه‌های توریست خارجی بررسی شده است و به این نتیجه رسیده اند که حمل و نقل ارزان بر توسعه گردشگر خارجی ایتالیا تاثیر داشته است. کانت واترا و ساکولن و کروک ساکول^۶ (۲۰۱۵) در مقاله‌ای تحت عنوان مسائل جا به جایی توریست و رتوس توسعه در شهر خون کائن تایلند به این نتیجه رسیده‌اند که تعداد پروازها برای ورود به این شهر کافی نبوده و جوابگوی گردشگران نیست. لذا در تمامی مناطق شمالی تایلند طرح توسعه ملی در تمام شبکه‌های حمل و نقل اجرا گردید و این مسئله باعث شد تمام مناطق شمالی با مناطق دیگر دسترسی هوایی پیدا کنند و جابه‌جایی گردشگران به راحتی انجام شود.

اوجو و بوسایو و یوسف^۷ (۲۰۱۴) در مقاله‌ای تحت عنوان فهرست مسافرت و اعتماد گردشگری تجاری در نیجریه: موضوعها و چالش‌ها به بررسی اطلاعات موثق در خصوص حمل و نقل و گردشگری تجاری در نیجریه پرداخته و براساس این تحقیق جایگاه نیجریه در میان ۱۴۰ کشور در خصوص محیط و زیرساخت گردشگری تجاری و حمل و نقل مناسب نیست و به دولت پیشنهاد شده است جهت تشویق و ترغیب توسعه گردشگری و حمل و نقل با بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری هماهنگی نماید. در پیشینه تحقیق براساس منابع داخلی به چند مقاله و پایان نامه اشاره می‌شود:

- آرزومندی، رسول (۱۳۸۹) در پایان نامه کارشناسی تحت عنوان برنامه‌ریزی حمل و نقل هوایی و توسعه گردشگری (مورد مطالعه: فرودگاه مشهد) به این نتیجه رسیده است که فرودگاه مشهد در توسعه گردشگری مذهبی مشهد موثر است.

- بهشتی (۱۳۸۸) در پایان‌نامه کارشناسی تحت عنوان بررسی عملکرد اقتصادی، صنعتی و گردشگری

تبادل تجاری و گردشگری بین استرالیا و ژاپن بیشتر از استرالیا و چین تاثیر داشته است.

تانگ و جانگ^۱ (۲۰۰۶) در تحقیقی تحت عنوان: علیت میان گردشگری و رشد اقتصادی در آمریکا به تحلیل رابطه عملکردی صنایع مرتبط با گردشگری (خطوط هوایی هتل‌های، رستوران‌ها و...) و تولید ناخالص داخلی در آمریکا پرداخته و به این نتیجه رسیده‌اند که مکانیزم‌هایی که در ارتباط با افزایش درآمد صنایع گردشگری هستند به صورت بالقوه در بلند مدت موفق هستند و حتی در دوران رکود اقتصادی یک رابطه علی دو طرفه میان تعداد گردشگران و رشد درآمد خطوط هوایی، هتل‌ها و رستوران‌ها وجود دارد. گیومی لوهمان^۲ و داگلاس جی پارس^۳ (۲۰۱۲) در مقاله‌ای تحت عنوان ارتباط گردشگری و حمل و نقل در نیوزیلند به این مسئله اشاره کرده اند که در سال‌های اخیر گردشگری خارجی در نیوزیلند افزایش چشمگیری داشته است که این موفقیت مرهون علل بسیاری از جمله بهبود روش‌های بازاریابی، افزایش ظرفیت خطوط هوایی بین‌المللی و مقررات زدایی از خطوط هوایی است.

پایسونرو^۴ (۲۰۱۵) در مقاله‌ای تحت عنوان فعالیت‌های توریستی و خطوط هوایی ارزان قیمت در سواحل مدیترانه و اسپانیا به بررسی تاثیر خطوط هوایی ارزان قیمت بر جذب گردشگر پرداخته و به این نتیجه رسیده است که پیدایش خطوط هوایی ارزان قیمت در اسپانیا انقلابی در حمل و نقل هوایی بود و تکامل در حال رشد تعداد گردشگر و شرکت‌های هوایی را در بسیاری از فرودگاه‌ها به دنبال داشت.

جیاگنتو و مایگ لاردی^۵ (۲۰۱۴) در مقاله‌ای تحت عنوان وسایل نقلیه ارزان قیمت و ورود گردشگر خارجی به داخل کشور (تحلیل تشریح مساعی در ایتالیا) تاثیر توسعه وسائل نقلیه ارزان قیمت من جمله هواپیما را بر گردشگر خارجی ایتالیا بررسی کرده اند

6. Komain Kantawateera, Aree Naipinit, Thongphon Promsaka na Sakolnakron, Patarapong Kroeksakul
7-Bell Yekinni ojo, Bello Mercy Busayo, Raja Nerina Raja Yosof

1. Tang Vejang
2. Lohmann.G
3. D.G.Pearce
4. Pisonero
5. Vlieter Di Giacinto, Andrea Migliardi

- لباف (۱۳۹۴) در پایان نامه ارشد تحت عنوان توسعه گردشگری شیراز با تاکید بر صنعت حمل و نقل هوایی به این نتیجه رسیده است که فرودگاه شیراز بر توسعه گردشگری شیراز تأثیر گذار است.
- منصوری (۱۳۹۲) در پایان نامه ارشد تحت عنوان تحلیلی بر تاثیر فرودگاه کیش بر توسعه گردشگری تفریحی به این نتیجه رسیده است که فرودگاه کیش بر توسعه گردشگری تفریحی کیش تأثیر گذار است.
- مهدیه (۱۳۸۹) در پایان نامه کارشناسی تحت عنوان توسعه صنعت گردشگری تبریز و عوامل مؤثر بر آن با تاکید بر حمل و نقل هوایی به این نتیجه رسیده است که فرودگاه تبریز در توسعه فعالیت های اقتصادی صنعتی شهر تبریز تأثیر گذار است.
- در تحقیقات گذشته تأثیر پروازهای داخلی بر توسعه گردشگری داخلی بررسی شده است در حالی که در این تحقیق تأثیر پروازهای بین المللی بر توسعه گردشگری خارجی بررسی شده است. همچنین در این تحقیق تعداد پروازهای بین المللی از ۴۷ فرودگاه جهان به مقصد فرودگاه امام (ره) و تأثیری که این پروازها در تعداد گردشگر ورودی داشته اند بررسی شده است و در عین حال تعداد فرودگاههای خارجی که به فرودگاه امام (ره) پرواز برنامه ای داشته اند رتبه بندی شده اند که از نقاط قوت این تحقیق است ولیکن نتیجه تحقیقات گذشته این انگیزه را در محقق ایجاد کرد که به بررسی تاثیر پروازهای بین المللی بر گردشگری خارجی بپردازد.
- داده ها و روش تحقیق**
- در این تحقیق جهت جمع آوری اطلاعات و داده های مورد نیاز از بررسی های اسنادی و کتابخانه ای (سالنامه های آماری، سایت سازمان هواپیمایی کشوری و فرودگاه امام، شرکت مادر فرودگاه های کشور) و مطالعات میدانی استفاده شده است. همچنین با استفاده از آمار تعداد گردشگران وارد شده و خارج شده از فرودگاه امام طی سال های ۸۴-۸۸، تعداد فرودگاه مهرآباد، تاثیر فرودگاه مهرآباد را بر توسعه فعالیت های اقتصادی، صنعتی و گردشگری تهران بررسی نموده و به این نتیجه رسیده است که فرودگاه مهرآباد طی سال های ۸۴-۸۰ در توسعه فعالیت های اقتصادی، صنعتی و گردشگری تهران تأثیر داشته است.
- دانشپور (۱۳۸۹) در پایان نامه کارشناسی تاثیر فرودگاه رشت را بر صنعت گردشگری استان گیلان بررسی و به این نتیجه رسیده است که فرودگاه رشت در توسعه فعالیت های گردشگری استان گیلان مؤثر است.
- رضانی (۱۳۸۸) در پایان نامه کارشناسی تحت عنوان: تأثیر فرودگاه اصفهان بر توسعه فعالیت های اقتصادی، صنعتی و گردشگری شهر اصفهان به بررسی تأثیر فرودگاه اصفهان بر توسعه فعالیت های فوق در شهر اصفهان پرداخته و به این نتیجه رسیده است که فرودگاه اصفهان طی سال های ۸۴-۸۰ در توسعه فعالیت های اقتصادی، صنعتی و گردشگری اصفهان تأثیر داشته است.
- زمانی (۱۳۸۹) در پایان نامه کارشناسی تحت عنوان: نقش فرودگاه ساری در توسعه فعالیت های اقتصادی، صنعتی و گردشگری استان مازندران تاثیر فرودگاه ساری را در توسعه فعالیت های فوق در استان مازندران بررسی و به این نتیجه رسیده است که فرودگاه ساری در توسعه فعالیت های اقتصادی و صنعتی استان مازندران بیشتر از توسعه گردشگری این استان تاثیر دارد.
- سقایی (۱۳۸۸) در مقاله ای تحت عنوان تحلیلی بر تاثیر فرودگاه مهرآباد بر توسعه اقتصادی، صنعتی و گردشگری تهران به این نتیجه رسیده است که فرودگاه مهرآباد بر توسعه اقتصادی و صنعتی تهران تاثیر گذار است.
- سقایی (۱۳۹۲) در مقاله ای تحت عنوان تاثیر صنعت حمل و نقل هوایی بر توسعه گردشگری مذهبی (مورد مطالعه: فرودگاه مشهد) به این نتیجه رسیده است که فرودگاه مشهد بر توسعه گردشگری مذهبی مشهد تاثیر گذار است.

تعریفی که از گردشگر^۶ شده عبارت است از، کسی که به قصد تجارت و دیدار خویشان به‌طور موقت نه به قصد اقامت دائم در زمانی نه کمتر از یک روز و نه بیش از یک سال به مکانی خارج از حوزه زندگی و کاری خود سفر می‌کند و گردشگری^۷ مجموعه‌ای از فعالیت‌های افرادی که به مکان‌هایی خارج از محل زندگی و کار خود به قصد تفریح و استراحت و انجام امور دیگر مسافرت می‌کنند و بیش از یک سال متوالی و پیاپی در آن مکان نمی‌مانند اطلاق می‌شود (تولایی، ۱۳۸۶: ۱۸). بازدیدکننده بین‌المللی، به فردی اطلاق می‌شود که به کشوری غیر از کشور خود و بیرون از محیط زندگی دایم خود برای مدتی کمتر از ۱۲ ماه مسافرت کند و هدفش چیزی غیر از انجام فعالیت اقتصادی سودآور در کشور مورد نظر باشد (ضرغام، ۱۳۸۹: ۲۳). در این تحقیق از آمار تعداد گردشگر وارد شده و تعداد پرواز انجام شده از ۴۷ فرودگاه جهان به مقصد فرودگاه امام (ه) طی سال‌های ۸۴-۸۸ به‌عنوان متغیرهای اصلی استفاده شده است.

دیدگاه‌ها و مبانی نظری: حمل و نقل و گردشگری موضوع مورد مطالعه طیف وسیعی از رشته‌ها از قبیل اقتصاد، مدیریت گردشگری، حمل و نقل، جغرافیا و جامعه‌شناسی است.

یکی از ویژگی‌های اقتصادی حمل و نقل هوایی تاثیرگذاری آن بر روی صنایع دیگر است و در این راستا صنعت گردشگری را می‌توان نام برد. گردشگری و حمل و نقل به همدیگر وابسته هستند. گردشگری برای انتقال گردشگر به حمل و نقل وابسته است و صنعت حمل و نقل برای ایجاد تقاضا برای خدماتش وابستگی زیادی به گردشگری دارد (سقای، ۱۳۸۸: ۴۶)

یکی از مهمترین عوامل توسعه سفرهای بین‌المللی، توسعه حمل و نقل و ارتباطات به خصوص در بخش خدمات هوایی تجاری و اخیراً در بخش خدمات راه‌آهن بین‌المللی و خطوط ارتباطی بزرگراه‌ها بوده است. سفرهای هوایی در این میان از اهمیت

پروازهای ورودی و خروجی فرودگاه امام طی همان سال‌ها و با کاربرد مدل‌های رگرسیون^۱، اندازه و مرتبه^۲ و نرم‌افزار Spss^۳ داده‌ها تجزیه و تحلیل شده‌اند و سپس با استفاده از مدل سری زمانی^۴ و نرم‌افزار Itsm به پیش‌بینی حجم مسافران و پروازهای ورودی و خروجی فرودگاه امام تافق سال ۱۳۹۴ پرداخته شده است. در بخش‌هایی از تحقیق متناسب با موضوع تحقیق از روش توصیفی - تحلیلی استفاده شده است.

قلمرو پژوهش

قلمرو پژوهش در این تحقیق (فرودگاه امام خمینی (ه)) با مختصات جغرافیایی ۳۵ درجه و ۲۴ دقیقه و ۵۸ ثانیه عرض شمالی و ۵۱ درجه و ۹ دقیقه و ۸ ثانیه طول شرقی واقع در ۳۵ کیلومتری جنوب غربی تهران در زمینی به وسعت ۱۳/۵ هزار هکتار در میان بزرگراه تهران-قم و تهران ساوه قرار گرفته است. ساخت این فرودگاه از سال ۱۳۷۴ آغاز و در سال ۱۳۸۳ فاز اول آن افتتاح و از سال ۱۳۸۴ در عمل فعالیت خود را آغاز نمود (www.airport.ir)

مفاهیم، دیدگاه‌ها و مبانی نظری

تعاریف و مفاهیم: تعریفی که از فرودگاه^۵ ارائه شده عبارت است از، فضایی که برای نشست و برخاست وسایل پرنده از قبیل بالگرد، هواپیمای مسافربری، نظامی، کشاورزی از آن استفاده می‌شود در زبان انگلیسی واژه‌های:

AIRPORT/ AIRFIELD /AERODROME هر سه به معنای فرودگاه است که AIRPORT متداولترین آن است. فرودگاه بین‌المللی فرودگاهی است که توان سرویس دهی به هواپیماهای پهن پیکر (بوئینگ ۷۴۷ و ایرباس) را دارد و پروازهایی در سطح قاره‌ای و منطقه‌ای در آنها انجام می‌شود (سقایی، ۱۳۸۸: ۲۲).

1. Regression Model
2. Rank-size Model
3. Statistical Package for Social Sciences
4. Time series Model
5. Air port

6. Tourist
7. Tourism

برای افراد زیادی در زمینه‌های مختلف مانند حمل و نقل، هتل داری، دفاتر خدمات مسافرتی، رستوران داری شغل و درآمد بوجود می‌آورد (جلالی فراهانی، ۱۳۸۸: ۷۸).

یافته‌های تحقیق: جهت پی بردن به تاثیر تعداد پرواز بر تعداد گردشگر وارد شده به فرودگاه امام طی سال‌های ۸۸-۸۴ از مدل مدل رگرسیون فرمول (۱) استفاده شده است:

$$Y_{est} = a_0 + a_1x_1 + a_2x_2 + a_3x_3 + \dots + a_nx_n \quad (1)$$

Y_{est} = تابع یا متغیر وابسته یا متغیری که مقدار آن باید پیش بینی شود

$X_1, X_2, X_3, \dots, X_n$ = متغیرهای مستقل یا متغیرهایی که برای توضیح تغییرات متغیرهای وابسته بکار می‌روند.

$a_0, a_1, a_2, \dots, a_n$ = ضرایب رگرسیون یا مقادیر ثابتی که برای اندازه گیری معادله به کار می‌روند

یکی از اولین آزمایش‌های آماری که بر روی مدل انجام می‌شود محاسبه ضریب همبستگی چندگانه^۱ است. مقدار بالای این ضریب نشان‌دهنده همبستگی نزدیکی بین متغیرهای وابسته و مستقل وجود دارد همچنین مقدار کم این ضریب نشان دهنده همبستگی ناچیز بین متغیرهای مستقل و وابسته است. ضریب تعیین چند گانه^۲ نیز میزان تغییرات متغیرهای وابسته را که بوسیله تغییرات متغیرهای مستقل تعیین می‌شود اندازه گیری می‌کند. (مه‌دوی، طاهرخانی، ۱۳۸۳: ۱۷۹)

رابطه (۲)

$$R^2 = \frac{\sum (y_{est} - y_{av})^2}{\sum (y - y_{av})^2}$$

R^2 = ضریب تعیین چندگانه که مشخص کننده بخشی از تغییرات متغیر وابسته، یعنی Y است که در مدل مزبور به وسیله تغییرات متغیرهای مستقل یعنی $X_1, X_2, X_3, \dots, X_n$ مشخص می‌شود. مهمترین معیاری است که با آن می‌توان رابطه دو متغیر x, y را توضیح داد (آذرمونی، ۱۳۸۰: ۱۱۲).

خاصی برخوردار است در زمینه حمل و نقل و گردشگری سرعت زمانی و مکانی که هواپیما به وجود آورده است نتایج و پیامدهایی وسیع در الگوهای گردشگری داشته چرا که در حال حاضر سفر به هر نقطه از جهان کمتر از ۲۴ ساعت پرواز نیاز دارد (استیون، ۱۳۸۸: ۶۲). از دیدگاه جغرافیای حمل و نقل و جغرافیای گردشگری فعالیت‌های گردشگری و حمل و نقل در مکان و در ارتباط با دیگر عوامل محیطی اعم از طبیعی و انسانی قابل بررسی است. جغرافیدان معطوف به این مسئله است که انسان‌ها چگونه به تبع محیط جغرافیایی به حمل و نقل نواحی نظم ویژه ای می‌دهد و بر حسب نیاز و تکنیکی که در اختیار دارند به آن شکل می‌دهند (سقای، ۱۳۸۸: ۱۴۰).

از دیدگاه جامعه‌شناسان گردشگری به عنوان یک صنعت جهانی در معرض نیروهای سیاسی، اقتصادی و فرهنگی است. با توجه به اهمیت گردشگری و تاثیر مثبت آن در برقراری روابط اجتماعی و فرهنگی مواردی از قبیل تعادل بخشی به جوامع به لحاظ روانی، تبیین هویت‌های قومی و فرهنگ‌های سنتی در ارتباط با جوامع بومی و در نهایت گامی در جهت توسعه و نزدیکی جوامع به یکدیگر است (نوابخش و صفی، ۱۳۹۱: ۱۰).

کارشناسان اقتصادی معتقدند امروزه گردشگری یکی از بخشهای بزرگ اقتصادی در بسیاری از کشورها به شمار می‌رود به گونه ای که در بسیاری از کشورها، سهم قابل توجهی از تولید ناخالص داخلی آنها ایجاد مشاغل جدید و رشد سریع تغییرات اجتماعی، اقتصادی و محیطی از طریق گسترش گردشگری حاصل می‌شود (موسایی، ۱۳۹۰: ۱). گردشگری نسبت به سایر فعالیت‌های اقتصادی دارای تفاوت‌های اساسی است.

معمولاً محصولات گردشگری بدون بررسی بازار خریداری می‌شوند و شامل محدوده‌ای از کالا و خدمات مانند حمل و نقل، تسهیلات و منابع طبیعی است که به توالی مصرف می‌شود (فرزین، ۱۳۸۷: ۱). گردشگری از کارآفرین و پردرآمدترین صنایع است و

1. Coefficient of Multiple correlation
2. Coefficient of Multiple determination

تعداد پرواز بر تعداد گردشگر وارد شده به فرودگاه امام طی سال‌های ۸۴-۸۸ پرداخته می‌شود.

مدل سال ۱۳۸۴: در سال ۱۳۸۴ ضریب تعیین چندگانه ۶۴/۲ درصد به‌دست آمده است ($R^2 = 0.642$) و با توجه به اینکه مقدار R^2 بیشتر از ۰/۵ است و احتمال معنی‌دار بودن مدل صفر است فرض H_0 رد ($H_0: \text{txy}=0$) و فرض H_1 تایید ($H_1: \text{txy} \neq 0$) می‌گردد جدول (۱).

$Y =$ مقادیر اصلی و واقعی متغیرهای وابسته که به ازای متغیرهای مستقل موجود تعیین می‌شود.

$Y_{\text{est}} =$ برآورد متغیرهای وابسته به وسیله مدل مورد نظر به ازای متغیرهای

$Y_{\text{av}} =$ میانگین مقادیر در این قسمت با استفاده از عامل تعداد پرواز به عنوان متغیر مستقل و تعداد گردشگر به عنوان متغیر وابسته و با کاربرد مدل رگرسیون به بررسی تاثیر

جدول ۱- برآورد ضریب رگرسیون مربوط به سال ۱۳۸۴

معادله	خلاصه مدل					برآورد مقدار	
	R^2	F	درجه آزادی صورت dfl	درجه آزادی مخرج df2	احتمال معنادار بودن Sig.	مقدار ثابت Constant	ضریب b1
تابع خطی	۰/۶۴۲	۳/۵۸۳	۱	۲	۰۰۰	-۳۶۲۷۱۳۵/۱۴۰	۰/۸۲۵

منبع: تحقیق نگارنده؛ متغیر وابسته: تعداد گردشگر وارد شده؛ متغیر مستقل: تعداد پرواز

و احتمال معنی‌دار بودن مدل صفر است. مدل قابل قبول بوده و فرض H_0 رد ($H_0: \text{txy}=0$) و فرض H_1 تایید ($H_1: \text{txy} \neq 0$) می‌گردد. جدول (۲).

مدل سال ۱۳۸۵: در سال ۱۳۸۵ ضریب تعیین چندگانه ۶۷/۵ درصد به‌دست آمده است ($R^2 = 0.675$) و با توجه به اینکه مقدار R^2 بیشتر از ۰/۵ است

جدول ۲- برآورد ضریب رگرسیون مربوط به سال ۱۳۸۵

معادله	خلاصه مدل					برآورد مقدار	
	R^2	F	درجه آزادی صورت dfl	درجه آزادی مخرج df2	احتمال معنی‌دار بودن Sig.	مقدار ثابت Constant	ضریب b1
تابع خطی	۰/۶۷۵	۴/۱۴۹	۱	۲	۰۰۰	۵۶۱۱۲۱۱/۴۰۰	۴۱۲۹/۸۰۰

متغیر وابسته: تعداد گردشگر وارد شده؛ متغیر مستقل: تعداد پرواز

و احتمال معنی‌دار بودن مدل صفر است. لذا مدل قابل قبول بوده و فرض H_0 رد ($H_0: \text{txy}=0$) و فرض H_1 تایید ($H_1: \text{txy} \neq 0$) می‌گردد. جدول (۳).

مدل سال ۱۳۸۶: در سال ۱۳۸۶ ضریب تعیین چندگانه ۷۴/۴ درصد به‌دست آمده است ($R^2 = 0.744$) و با توجه به اینکه مقدار R^2 بیشتر از ۰/۵ است

جدول ۳- برآورد ضریب رگرسیون مربوط به سال ۱۳۸۶

معادله	خلاصه مدل					برآورد مقدار	
	R^2	F	درجه آزادی صورت dfl	درجه آزادی مخرج df2	احتمال معنی‌دار بودن Sig.	مقدار ثابت Constant	ضریب b1
تابع خطی	۰/۷۴۴	۵/۸۱۸	۱	۲	۰۰۰	۹۵۶۵۵۲۱۹۹/۲۰۰	۶۹۹۰۹۵/۹۰۰

متغیر وابسته: تعداد گردشگر وارد شده؛ متغیر مستقل: تعداد پرواز

معنی‌دار بودن مدل صفر است لذا مدل قابل قبول بوده و فرض H_0 رد ($H_0: \text{txy}=0$) و فرض H_1 تایید ($H_1: \text{txy} \neq 0$) می‌گردد. جدول (۴).

مدل سال ۱۳۸۷: در سال ۱۳۸۷ ضریب تعیین چندگانه ۹۲/۶ درصد به‌دست آمده است ($R^2 = 0.926$) و با توجه به اینکه مقدار R^2 بیشتر از ۰/۵ است و احتمال

جدول ۴- برآورد ضریب رگرسیون مربوط به سال ۱۳۸۷

معادله	خلاصه مدل				برآورد مقدار		
	R^2	F	درجه آزادی df1 صورت	درجه آزادی df2 مخرج	احتمال معنی‌داربودن Sig.	مقدار ثابت Constant	ضریب b1
تابع خطی	۰/۹۲۶	۲۴/۹۰۵	۱	۲	۰۰۰	-۱۱۰۵۷۲۹۶۹۶	۸۰۲۶۲۳/۵۰۰

متغییر مستقل: تعداد پرواز

متغییر وابسته: تعداد گردشگر وارد شده

۰/۵ است و احتمال معنی دار بودن مدل صفر است. لذا مدل قابل قبول است و فرض H_0 رد ($H_1: r_{xy} \neq 0$). فرض H_1 تایید ($H_1: r_{xy} \neq 0$) می‌گردد. جدول (۵).

مدل سال ۱۳۸۸: در سال ۱۳۸۸ ضریب تعیین چندگانه ۹۲/۶ درصد به دست آمده است ($R^2 = 0.926$) (جدول ۵) و با توجه به اینکه مقدار R^2 بیش تر از

جدول ۵- برآورد ضریب رگرسیون مربوط به سال ۱۳۸۸

معادله	خلاصه مدل				برآورد مقدار		
	R^2	F	درجه آزادی df1 صورت	درجه آزادی df2 مخرج	احتمال معنی‌دار بودن Sig.	مقدار ثابت Constant	ضریب b1
تابع خطی	۰/۹۲۶	۲۴/۹۶۴	۱	۲	۰۰۰	۲۰۶۲۲۸۲۸۹۵/۲۰۰	۱۵۰۱۷۱۹/۴۰۰

متغییر مستقل: تعداد پرواز

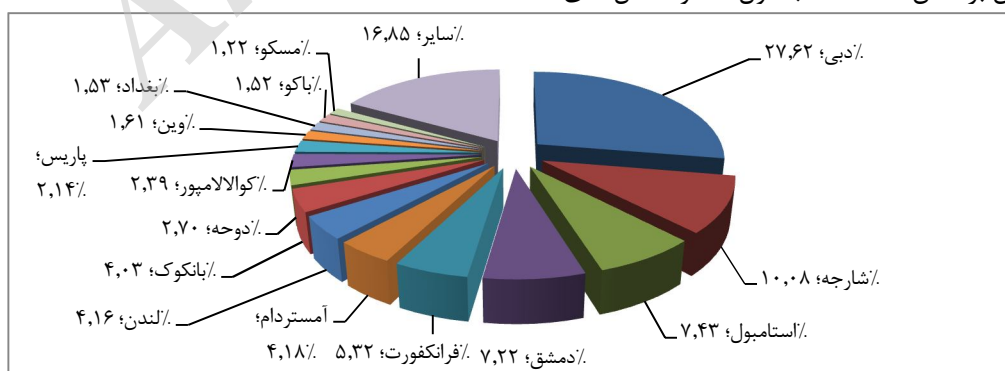
متغییر وابسته: تعداد گردشگر وارد شده

(۱/۲) از بین ۴۷ فرودگاه بین‌المللی جهان که طی سالهای ۸۴-۸۸ پرواز برنامه‌ای و مستقیم به فرودگاه امام داشته‌اند شکل (۳) از لحاظ تعداد پرواز و تعداد مسافر فرودگاه‌های دبی، شارجه، استامبول، دمشق و فرانکفورت رتبه‌های اول تا پنجم را کسب کرده‌اند که می‌توان به‌عنوان بازار هدف در جذب گردشگر خارجی در نظر گرفت و با افزایش پرواز از فرودگاه‌های فوق به فرودگاه امام ورود گردشگر خارجی را افزایش داد جدول (۶).

رتبه‌بندی فرودگاه‌های بین‌المللی جهان بر اساس تعداد مسافر و پرواز ورودی به فرودگاه امام ۱۳۸۸-۱۳۸۴: جهت رتبه‌بندی ۴۷ فرودگاه بین‌المللی جهان که طی سال‌های ۸۴-۸۸ دارای پرواز برنامه‌ای به فرودگاه امام بوده‌اند از مدل اندازه و مرتبه استفاده شده است.

$$p = p_1 r^q \quad (3)$$

$P =$ تعداد مسافر هوایی و یا تعداد پرواز در یک فرودگاه، $r =$ درجه مربوطه p_1 & q ثابت‌ها براساس رگرسیون براساس اطلاعات جدول (۶) و شکل‌های

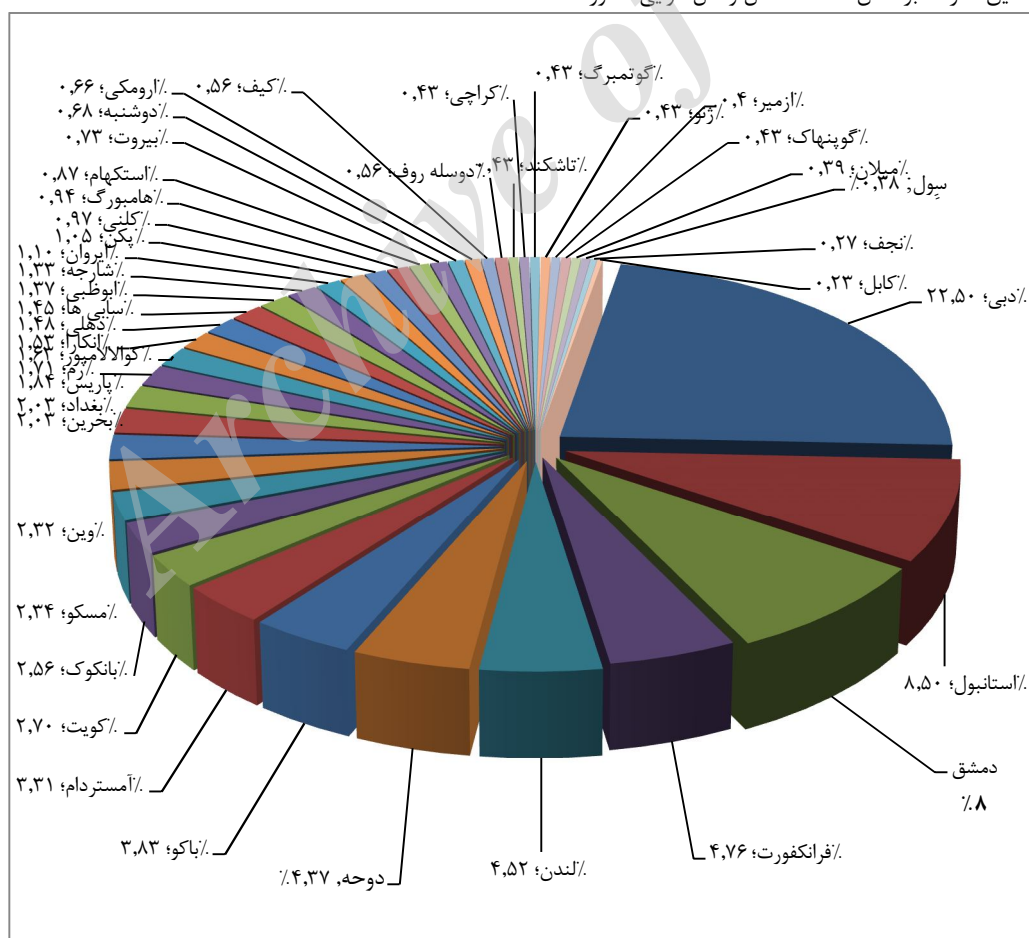


شکل ۱- درصد مسافران ورودی از فرودگاه‌های بین‌المللی جهان به فرودگاه امام طی سال‌های ۸۴-۸۸

جدول ۶- رتبه‌بندی فرودگاه‌های بین‌المللی جهان براساس تعداد مسافر و تعداد پرواز ورودی به فرودگاه امام خمینی (ره) ۸۸-۸۴

رتبه	نام فرودگاه	ردیف	رتبه	نام فرودگاه	ردیف	رتبه	نام فرودگاه	ردیف
۱	دبی	۱	۱۷	بحرین	۱۷	۱	دبی	۱
۲	شارجه	۲	۱۸	کویت	۱۸	۲	شارجه	۲
۳	استانبول	۳	۱۹	هامبورگ	۱۹	۳	استانبول	۳
۴	دمشق*	۴	۲۰	رم	۲۰	۴	دمشق*	۴
۵	فرانکفورت	۵	۲۱	استکهلم	۲۱	۵	فرانکفورت	۵
۶	آمستردام	۶	۲۲	ابوظبی	۲۲	۶	آمستردام	۶
۷	لندن	۷	۲۳	کلن	۲۳	۷	لندن	۷
۸	بانکوک	۸	۲۴	ایروان	۲۴	۸	بانکوک	۸
۹	دوحه	۹	۲۵	دهلی	۲۵	۹	دوحه	۹
۱۰	کوالالمپور	۱۰	۲۶	بیروت	۲۶	۱۰	کوالالمپور	۱۰
۱۱	پاریس	۱۱	۲۷	پکن	۲۷	۱۱	پاریس	۱۱
۱۲	وین	۱۲	۲۸	آنکارا	۲۸	۱۲	وین	۱۲
۱۳	بغداد	۱۳	۲۹	گوتنبرگ	۲۹	۱۳	بغداد	۱۳
۱۴	باکو	۱۴	۳۰	کراچی	۳۰	۱۴	باکو	۱۴
۱۵	مسکو	۱۵	۳۱	کوپنهاگ	۳۱	۱۵	مسکو	۱۵
۱۶	بمبئی	۱۶	۳۲	دوشنبه	۳۲	۱۶	بمبئی	۱۶

منبع: تحقیق نگارنده براساس سالنامه حمل و نقل هوایی کشور ۱۳۸۸-۱۳۸۴



شکل ۲- درصد پروازهای ورودی از فرودگاه‌های بین‌المللی جهان به فرودگاه امام طی سال‌های ۸۸-۸۴



شکل ۳- شبکه پروازی فرودگاه‌های بین‌المللی جهان به فرودگاه امام خمینی (ره) ۱۳۸۶

مولفه‌های فوق‌الگوی سری زمانی به کار گرفته شده در این تحقیق به شرح زیر می‌باشد:

$$X_t = T_t + S_t + y_t \quad \text{رابطه (۴)}$$

که در آن: X_t = تعداد مسافر، T_t = مولفه روند،

S_t = مولفه فصلی، y_t (خطا باقیمانده)

در این تحقیق جهت پیش‌بینی حجم مسافر فرودگاه‌های کشور از مدل ARMA (۱/۱) استفاده شده است

$$y_t = ay_{t-1} + z_t + bz_{t-1} \quad \text{رابطه (۵)}$$

که در آن: y_t = خطا برای رابطه (۴) z_t = فرایند تصادفی محض، a = ضریب ثابت، b = ضریب ثابت

پیش‌بینی تعداد مسافران و تعداد پروازهای ورودی و خروجی فرودگاه امام تا افق سال ۱۳۹۴: جهت پیش‌بینی تعداد مسافران و تعداد پروازهای ورودی و خروجی فرودگاه امام جدول (۷/۸/۹) از مدل سری زمانی و نرم افزار Itsm استفاده شده است. سری زمانی مجموعه‌ای از مشاهدات است که بر حسب زمان یا هر کمیت دیگر مرتب شده باشد و به دو صورت گسسته و یا پیوسته بررسی می‌شود اجزا تشکیل‌دهنده سری زمانی عبارتند از چهار مولفه: روند، تغییرات فصلی، تغییرات دوره‌ای و تغییرات نامنظم (بزرگنیا و نیرومند، ۱۳۷۸: ۵) با توجه به

جدول ۷- پیش‌بینی تعداد مسافران ورودی فرودگاه امام خمینی (ره) تا افق سال ۱۳۹۴

ماه	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴
فروردین	۲۸۹۹۳	۴۱۵۷۲	۸۶۲۲۸	۱۰۷۱۷۰	۱۲۸۰۸۰	۱۴۸۹۹۰	۱۶۹۹۰۰	۱۹۰۸۰۰	۲۱۱۷۱۰	۲۳۲۶۲۰
اردیبهشت	۲۱۵۴۳	۳۰۳۶۹	۶۵۱۳۳	۸۶۰۶۲	۱۰۶۹۷۰	۱۲۷۸۸۰	۱۴۸۷۸۰	۱۶۹۶۹۰	۱۹۰۶۰۰	۲۱۱۵۱۰
خرداد	۲۸۶۱۴	۳۲۸۲۵۸	۶۷۲۵۱	۸۸۱۷۱	۱۰۹۰۸۰	۱۲۹۹۹۰	۱۵۰۸۹۰	۱۷۱۸۰۰	۱۹۲۷۱۰	۲۱۳۶۲۰
تیر	۳۵۴۶۱	۵۱۴۳۹	۷۷۰۶۴	۹۷۹۷۹	۱۱۸۸۹۰	۱۳۹۷۹۰	۱۶۰۷۰۰	۱۸۱۶۱۰	۲۰۲۵۲۰	۲۲۳۴۲۰
مرداد	۳۶۶۷۲	۵۰۶۷۰	۷۴۳۳۰	۹۵۲۴۲	۱۱۶۱۵۰	۱۳۷۰۶۰	۱۵۷۹۶۰	۱۷۸۸۷۰	۱۹۹۷۸۰	۲۲۰۶۹۰
شهریور	۳۹۳۴۲	۵۰۶۸۲	۷۳۱۹۶	۹۴۱۰۶	۱۱۵۰۱۰	۱۳۵۹۲۰	۱۵۶۸۳۰	۱۷۷۷۴۰	۱۹۸۶۴۰	۲۱۹۵۵۰
مهر	۲۱۵۳۰	۳۳۶۰۳	۵۵۴۴۸	۷۶۳۵۷	۹۷۲۶۴	۱۱۸۱۷۰	۱۳۹۰۸۰	۱۵۹۹۹۰	۱۸۰۸۹۰	۲۰۱۸۰۰
آبان	۲۸۵۳۰	۵۶۱۶۶	۷۷۶۲۰	۹۸۵۲۹	۱۱۹۴۴۰	۱۴۰۳۴۰	۱۶۱۲۵۰	۱۸۲۱۶۰	۲۰۳۰۷۰	۲۲۳۹۷۰
آذر	۳۳۰۸۳	۶۶۳۲۸	۸۷۵۵۵	۱۰۸۴۶۰	۱۲۹۳۷۰	۱۵۰۲۸۰	۱۷۱۱۹۰	۱۹۲۰۹۰	۲۱۳۰۰۰	۲۳۳۹۱۰
دی	۳۲۰۴۱	۵۲۶۰۴	۷۳۶۹۸	۹۴۶۰۵	۱۱۵۵۱۰	۱۳۶۴۲۰	۱۵۷۳۳۰	۱۷۸۲۴۰	۱۹۹۱۴۰	۲۲۰۰۵۰
بهمن	۳۲۶۲۵	۶۶۷۳۹	۸۷۷۵۵	۱۰۸۶۶۰	۱۲۹۵۷۰	۱۵۰۴۸۰	۱۷۱۳۹۰	۱۹۲۲۹۰	۲۱۳۲۰۰	۲۳۴۱۱۰
اسفند	۴۴۴۶۲	۹۵۳۵۶	۱۱۶۳۳۰	۱۳۷۲۳۰	۱۵۸۱۴۰	۱۷۹۰۵۰	۱۹۹۹۶۰	۲۲۰۸۶۰	۲۴۱۷۷۰	۲۶۲۶۸۰

جدول ۸- پیش‌بینی تعداد مسافران خروجی فرودگاه امام خمینی(ره) تا افق سال ۱۳۹۴

ماه	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴
فروردین	۲۱۷۹۰	۲۹۷۹۷	۶۸۹۲۸	۸۹۳۷۴	۱۰۹۸۲۰	۱۳۰۲۶۰	۱۵۰۷۱۰	۱۷۱۱۵۰	۱۹۱۶۰۰	۲۱۲۰۵۰
اردیبهشت	۲۲۷۰۹	۳۱۰۸۴	۵۱۵۲۹	۷۱۹۷۵	۹۲۴۲۰	۱۱۲۸۷۰	۱۳۳۳۱۰	۱۵۳۷۶۰	۱۷۴۲۰۰	۱۹۴۶۵۰
خرداد	۲۵۱۱۲	۳۳۱۵۵	۵۳۶۰۰	۷۴۰۴۶	۹۴۴۹۱	۱۱۴۹۴۰	۱۳۵۳۸۰	۱۵۵۸۶۰	۱۷۶۲۷۰	۱۹۶۷۲۰
تیر	۲۹۲۹۹	۴۶۰۸۷	۶۶۵۳۲	۸۶۹۷۸	۱۰۷۴۲۰	۱۲۷۵۷۰	۱۴۸۳۱۰	۱۶۸۱۶۰	۱۸۹۲۰۰	۲۰۹۶۵۰
مرداد	۴۲۱۳۹	۵۹۷۱۵	۸۰۱۶۰	۱۰۰۶۱۰	۱۲۱۰۵۰	۱۴۱۵۰۰	۱۶۱۹۴۰	۱۸۲۳۹۰	۲۰۲۸۳۰	۲۲۳۲۸۰
شهریور	۴۰۰۴۷	۴۸۴۹۵	۶۸۹۴۰	۸۹۳۸۶	۱۰۹۸۳۰	۱۳۰۲۸۰	۱۵۰۷۲۰	۱۷۱۱۷۰	۱۹۱۶۱۰	۲۱۲۰۶۰
مهر	۲۳۳۳۲	۳۵۷۹۴	۵۶۲۳۹	۷۶۶۸۵	۹۷۱۳۰	۱۱۷۵۸۰	۱۳۸۰۲۰	۱۵۸۴۷۰	۱۷۸۹۱۰	۱۹۹۳۶۰
آبان	۲۹۴۳۵	۵۴۱۴۸	۷۸۵۹۳	۹۹۰۳۹	۱۱۹۴۸۰	۱۳۹۹۳۰	۱۶۰۳۷۰	۱۸۰۸۲۰	۲۰۱۲۶۰	۲۲۱۷۱۰
آذر	۳۲۵۹۸	۶۳۱۱۹	۸۳۵۵۴	۱۰۴۰۱۰	۱۲۴۴۵۰	۱۴۴۹۰۰	۱۶۵۳۵۰	۱۸۵۷۹۰	۲۰۶۲۴۰	۲۲۶۶۸۰
دی	۳۴۵۶۴	۶۰۳۹۱	۸۰۸۳۶	۱۰۱۲۸۰	۱۲۱۷۳۰	۱۴۲۱۷۰	۱۶۲۶۲۰	۱۸۳۰۶۰	۲۰۳۵۱۰	۲۲۳۹۵۰
بهمن	۳۲۰۱۰	۶۴۲۶۶	۸۴۷۱۱	۱۰۵۱۶۰	۱۲۵۶۰۰	۱۴۶۰۵۰	۱۶۶۴۹۰	۱۸۶۹۴۰	۲۰۷۳۸۰	۲۲۷۸۳۰
اسفند	۵۵۳۲۹	۱۰۵۶۵	۱۲۴۱۰۰	۱۴۴۵۵۰	۱۶۴۹۹۰	۱۸۵۴۴۰	۲۰۵۸۰۰	۲۲۶۳۳۰	۲۴۶۷۷۰	۲۶۷۲۲۰

جدول ۹- پیش‌بینی تعداد پرواز ورودی و خروجی فرودگاه امام خمینی (ره) تا افق سال ۱۳۹۴

ماه	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴
فروردین	۲۸۹	۳۷۷	۴۷۲	۵۳۳	۵۹۵	۶۵۶	۷۱۸	۷۷۹	۸۴۱	۹۰۲
اردیبهشت	۲۶۳	۳۲۲	۳۹۱	۴۵۲	۵۱۴	۵۷۶	۶۳۷	۶۹۹	۷۶۰	۸۲۲
خرداد	۲۸۳	۳۲۹	۳۹۲	۴۵۴	۵۱۵	۵۷۷	۶۳۸	۷۰۰	۷۶۱	۸۲۳
تیر	۳۴۴	۴۴۳	۵۰۵	۵۶۶	۶۲۸	۶۸۹	۷۵۱	۸۱۲	۸۷۴	۹۳۵
مرداد	۳۵۰	۴۱۲	۴۷۳	۵۳۵	۵۹۶	۶۵۸	۷۱۹	۷۸۱	۸۴۲	۹۰۴
شهریور	۳۳۴	۳۳۲	۳۹۳	۴۵۵	۵۱۶	۵۷۸	۶۳۹	۷۰۱	۷۶۲	۸۲۴
مهر	۲۸۶	۲۵۰	۳۱۱	۳۷۳	۴۳۴	۴۹۵	۵۵۷	۶۱۹	۶۸۰	۷۴۲
آبان	۳۰۵	۳۸۲	۴۴۳	۵۰۵	۵۶۶	۶۲۸	۶۸۹	۷۵۱	۸۱۲	۸۷۴
آذر	۳۳۲	۴۰۲	۴۶۳	۵۲۵	۵۸۶	۶۴۸	۷۰۹	۷۷۱	۸۳۲	۸۹۴
دی	۳۸۴	۳۴۲	۴۰۳	۴۶۵	۵۲۶	۵۸۸	۶۴۹	۷۱۱	۷۷۲	۸۳۴
بهمن	۳۰۴	۳۸۸	۴۴۹	۵۱۱	۵۷۲	۶۳۴	۶۹۵	۷۵۷	۸۱۸	۸۸۰
اسفند	۳۸۲	۵۷۹	۶۴۰	۷۰۲	۷۶۳	۸۲۵	۸۸۶	۹۴۸	۱۰۰۰	۱۰۷۰

جمع بندی و نتیجه‌گیری

کشور ایران دارای بستر لازم برای جذب گردشگر داخلی و خارجی است. موقعیت مناسب ایران به دلیل قرار گرفتن در شاهراه ارتباطی مناطق شرق و غرب آسیا با اروپا مسئولان را به این مسئله متوجه کرد که چگونه می‌توان از این موقعیت استفاده کرد؟ در این راستا احداث فرودگاه امام به منظور پاسخگویی به نیازهای مسافران هوایی، جذب پروازهای عبوری خارجی در جهت دستیابی به جایگاه ایران به عنوان قطب اصلی در پروازهای بین‌المللی منطقه و کانال عبوری در مسیرهای اروپا و آسیا و کسب درآمد ارزی ناشی از آن و بهره برداری بیشتر از صنعت گردشگری مورد توجه قرار گرفت. با بهره‌برداری از فاز اول فرودگاه سالانه ۴/۵ میلیون مسافر توسط این فرودگاه

جا به جا می‌شود و برای فاز دوم نیز همین ظرفیت پیش‌بینی شده است. ظرفیت نهایی فرودگاه ۴۰ تا ۴۵ میلیون مسافر در سال پیش‌بینی می‌شود (www.vista.ir) با توجه به نتایج حاصل از مدل رگرسیون مشخص گردید طی سال‌های ۸۴-۸۸ ارتباط مستقیمی بین تعداد پرواز و تعداد گردشگر وارد شده به کشور وجود دارد همچنین براساس رتبه بندی فرودگاه‌ها، فرودگاه‌های دبی، شارجه، استامبول، دمشق و فرانکفورت به ترتیب رتبه اول تا پنجم را از لحاظ تعداد پرواز و مسافر کسب نمودند که می‌توان به‌عنوان بازار هدف در جذب گردشگر خارجی آنها را در نظر گرفت از امتیازات این فرودگاه دسترسی به آزاد راه قم-تهران-ساوه، استفاده از جدیدترین تجهیزات ناوبری و خدماتی برای رفاه مسافران،

آنچه که در این تحقیق در مقایسه با نتایج سایر تحقیقات بررسی شد بررسی تاثیر تعداد پرواز بر تعداد گردشگر ورودی، رتبه‌بندی ۴۷ فرودگاه بین‌المللی بر اساس تعداد مسافر و تعداد پرواز ورودی و خروجی که به فرودگاه امام (ره) پرواز برنامه‌ای داشته‌اند و پیش‌بینی تعداد مسافر و تعداد پرواز ورودی و خروجی فرودگاه امام طی سال‌های ۹۰-۹۴ می‌باشد که در تحقیقات قبلی به آنها اشاره نشده است. همچنین مشخص کردن بازار هدف جذب گردشگر خارجی ایران (در بعد حمل و نقل هوایی، کشورهای که دارای رتبه اول تا پنجم در تعداد گردشگر و تعداد پرواز ورودی به فرودگاه امام بوده‌اند) و پیشنهاد اهدای بلیت داخلی مجانی در مسیرهای گردشگری کشور به گردشگران خارجی با هدف جذب گردشگر خارجی سهم این تحقیق در پیشبرد دانش تخصصی در این حوزه است.

پیشنهادها و راهبردها

با توجه به تحلیل‌های انجام شده و نتایج بدست آمده پیشنهادهای زیر ارائه می‌گردد:

۱- با توجه به اینکه پیش‌بینی سرویس دهی به ۴۰ تا ۴۵ میلیون مسافر در سال‌های آتی برای فرودگاه امام شده است لذا پیشنهاد می‌گردد نسبت به توسعه و راه‌اندازی فازهای دیگر سریع‌تر اقدام گردد چرا که توسعه فرودگاه در جذب گردشگر و کسب درآمد ارزی تاثیرگذار است.

۲- با توجه اینکه بیشترین تعداد پرواز و تعداد گردشگر وارد شده به فرودگاه امام از فرودگاه‌های دبی، شارجه، استامبول، دمشق و فرانکفورت بوده است لذا پیشنهاد می‌گردد در این مسیرها تعداد پروازها افزایش یابد تا تعداد گردشگر بیشتری وارد کشور شوند.

۳- با توجه به اینکه فرودگاه امام مهم‌ترین فرودگاه بین‌المللی کشور محسوب می‌شود و سالانه گردشگران خارجی زیادی به این فرودگاه وارد می‌شوند، لذا تجهیز فرودگاه به امکانات پیشرفته جهت رفاه حال گردشگران ضروری است.

ظرفیت پذیرش ۶ تا ۶/۵ میلیون مسافر در سال، ارتباط هوایی با بیش از ۴۰ فرودگاه خارجی و اولین پایانه مسافری در ایران است که به صورت دو طبقه بوده و مسافران ورودی و خروجی از یکدیگر تفکیک شده‌اند. وجود تسهیلات، شرایط و امکانات در جذب گردشگر خارجی و مسافران عبوری تاثیر گذار است که به نظر می‌رسد سایر فرودگاه‌های کشور دارای این شرایط نیستند.

نتیجه پژوهش‌های مطرح شده در این تحقیق نشان می‌دهند در تحقیقات انجام شده در داخل کشور بیشتر به تاثیر صنعت حمل و نقل هوایی بر توسعه فعالیت‌های گردشگری، صنعتی و اقتصادی پرداخته شده است چنانکه در شهرهای مشهد، شیراز، کیش و رشت بر توسعه فعالیت‌های گردشگری و در شهرهای اصفهان، تبریز و ساری بر توسعه فعالیت‌های اقتصادی و صنعتی و در تهران بر توسعه فعالیت‌های اقتصادی، صنعتی و گردشگری تاثیر داشته است.

در تحقیقات خارجی انجام شده سیاست‌های مختلفی در ارتباط با حمل نقل هوایی و توسعه گردشگری مطرح گردیده است برای مثال در چین انتخاب مراکز متعدد پروازی، توسعه فعالیت‌های اقتصادی، صنعتی و گردشگری را به همراه داشته است. در هندوستان مسئله رقابت، قانون زدایی در خطوط هوایی و استفاده از هواپیماهای مدرن و جدید باعث جذب مسافر و رونق صنعت هوایی و گردشگری شده است. در نیوزیلند افزایش ظرفیت خطوط هوایی و مقررات زدایی از خطوط هوایی در ورود گردشگر خارجی به این کشور تاثیر داشته است. در اسپانیا و ایتالیا استفاده از خطوط هوایی ارزان قیمت در ورود گردشگر خارجی به این کشور مؤثر بوده است. در تایلند اجرای طرح توسعه ملی در شبکه‌های حمل و نقل باعث ارتباط هوایی بیشتر شهرهای شمالی شده و در جابه‌جایی گردشگران تاثیر داشته است. در آمریکا تاثیر گردشگری بر رشد درآمد خطوط هوایی، هتل‌ها و رستوران‌ها بررسی شد و در نیجریه جهت توسعه گردشگری تجاری و صنعت حمل و نقل سرمایه‌گذاری بخش خصوصی پیشنهاد شده است.

- ۱- سقایی، محسن. ۱۳۸۸. امور مسافرت و صدور بلیت، انتشارات جهاد دانشگاهی اصفهان.
- ۱۲- سقایی، محسن. ۱۳۸۸. تحلیلی بر تاثیر فرودگاه مهرآباد بر توسعه اقتصادی، صنعتی و گردشگری تهران، مجله مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، شماره سوم، دانشگاه اصفهان
- ۱۳- سقایی، محسن ۱۳۹۲. تحلیلی بر تاثیر حمل و نقل هوایی بر توسعه گردشگری مدهبی (مورد مطالعه: فرودگاه مشهد). فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، دانشگاه اصفهان
- ۱۴- سالنامه حمل و نقل هوایی کشور، ۱۳۸۸-۱۳۸۴. انتشارات سازمان هواپیمایی کشوری، تهران.
- ۱۵- زرغام بروجنی، حمید. ۱۳۸۹. برنامه‌ریزی توسعه جهانگردی، انتشارات مه‌کامه، تهران
- ۱۶- فرزین، محمدرضا. ۱۳۸۷. اقتصاد گردشگری، انتشارات چاپ و نشر بازرگانی، وابسته به موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، تهران.
- ۱۷- کوتاه‌زاده، کیانا. ۱۳۹۰. نگاهی بر صنعت حمل و نقل هوایی، پایان‌نامه کارشناسی، زمانی، علی، دانشگاه پیام نور مرکز اصفهان، گروه مدیریت جهانگردی.
- ۱۸- لباف، هاجر. ۱۳۹۴. توسعه گردشگری شیراز با تاکید بر صنعت حمل و نقل هوایی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، سقایی، محسن، دانشگاه آزاد اسلامی واحد نجف آباد، گروه جغرافیا.
- ۱۹- منصور، سمیه. ۱۳۹۲. تاثیر حمل و نقل هوایی بر توسعه گردشگری تفریحی (مورد مطالعه: فرودگاه کیش)، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، سقایی، محسن، دانشگاه آزاد اسلامی واحد نجف آباد، گروه جغرافیا.
- ۲۰- مهدوی، مسعود، طاهرخانی، مهدی. ۱۳۸۳. کاربرد آمار در جغرافیا، نشر قومس، تهران.
- ۲۱- مهدیه، امین. ۱۳۸۹. توسعه صنعت گردشگری تبریز و عوامل موثر بر آن با تاکید بر فرودگاه تبریز پایان‌نامه کارشناسی، سقایی، محسن، دانشگاه غیرانتفاعی شیخ بهایی، گروه مدیریت جهانگردی.
- ۲۲- موسایی، میثم. ۱۳۹۰. مبانی اقتصاد توریسم، انتشارات مه‌کامه، تهران
- ۲۳- نوابخش، مهرداد، صفی، سمیه. ۱۳۹۱. جامعه‌شناسی گردشگری (تاریخ اندیشه و نظریه در جامعه‌شناسی توریسم) انتشارات بهمن برنا، تهران
24. Bello, Y., Ojo, Bello, M. Busayo, Raja, N. and Raja Yosof. 2014. Travel and

۴- هزینه سفر مهمترین بخشی است که گردشگر به آن توجه ویژه دارد در صورتی که در مسیرهای گردشگری داخل کشور (اصفهان - شیراز - مشهد - یزد - تبریز و...) به گردشگران خارجی بلیت داخلی مجانی اهدا شود انگیزه سفر به ایران را در گردشگران خارجی تقویت می‌کند. در جذب گردشگر حاجی تاثیر گذار است.

منابع

- ۱- آرزومندی، رسول ۱۳۸۹. برنامه ریزی حمل و نقل هوایی و توسعه صنعت گردشگری (مورد مطالعه: فرودگاه مشهد)، پایان‌نامه کارشناسی، سقایی، محسن، دانشگاه غیر انتفاعی شیخ بهایی، گروه مدیریت جهانگردی.
- ۲- آذر، عادل، مومنی، منصور، ۱۳۸۰. آمار و کاربرد آن در مدیریت، انتشارات سمت، تهران.
- ۳- استیون، ویلیامز ۲۰۰۹. جغرافیای گردشگری، ترجمه محمود ضیایی، انتشارات دانشگاه پیام نور، تهران.
- ۴- بهشتی، شیدا ۱۳۸۸. بررسی عملکرد اقتصادی، صنعتی و گردشگری فرودگاه مهرآباد، پایان‌نامه کارشناسی، سقایی، محسن، دانشگاه غیر انتفاعی شیخ بهایی، گروه مدیریت جهانگردی.
- ۵- بزرگ‌نیا، ابوالقاسم و حسینعلی نیرومند، ۱۳۷۸. سری های زمانی، انتشارات دانشگاه پیام نور، تهران.
- ۶- تولایی، سیمین. ۱۳۸۶. مروری بر صنعت گردشگری، تهران، دانشگاه تربیت معلم جلد اول.
- ۷- جلالی فرهنگی، مجید. ۱۳۸۸. مدیریت اوقات فراغت و ورزش‌های تفریحی، انتشارات دانشگاه تهران.
- ۸- دانشپور، فرناز. ۱۳۸۹. تحلیلی بر صنعت حمل و نقل هوایی و تاثیر آن بر صنعت گردشگری (مورد مطالعه: فرودگاه رشت)، پایان‌نامه کارشناسی، سقایی، محسن، دانشگاه غیرانتفاعی شیخ بهایی، گروه مدیریت جهانگردی.
- ۹- رضانی، ۱۳۸۸. تاثیر فرودگاه اصفهان بر فعالیت‌های اقتصادی، صنعتی، گردشگری اصفهان، پایان‌نامه کارشناسی، سقایی، محسن، دانشگاه غیر انتفاعی شیخ بهایی گروه مدیریت جهانگردی.
- ۱۰- زمانی، نبی... ۱۳۸۹. نقش فرودگاه ساری در توسعه صنعت گردشگری استان مازندران، پایان‌نامه کارشناسی سقایی، محسن، دانشگاه غیرانتفاعی شیخ بهایی، گروه مدیریت جهانگردی.

29. Lohmann, G. and Pearce, D.G. 2012. Tourism and Transport relationships, the suppliers perspective in gateway destinations in new Zealand Asia pacific journal of tourism research 17(1):14-29.
30. Roberto, D., Pisonero 2015. Tourist Activity in the Mediterranean Spanish arch, International Journal of Social Science Research, Vol. 3.
31. Valter, Di. Giacinto, Andrea Migliardi, 2014. Low cost carriers and foreign Tourism inflows: a integrated var. analysis for Italy Almatourism, journal of Tourism, culture and Temitorial Development. 5 no 9
32. Tang, X.M. 2006. Causality between tourism and economic growth in the United States. Journal of information Management, 23(6): 451-467.
33. www.ikia.airport.ir.
34. www.airport.ir.
35. www.vista.ir.
- Tourism Business confidence index in Nigeria issues and challenges. African journal of Hospitality, Tourism and leisure, 3(2).
25. Fengjun Jin, Fahui Wang, and Yu Liu, 2004. Geographic Patterns of Air Passenger Transport in china 1980-1998: Imprints of Economic Growth, Regional inequality, and Network Development. 56(4): 471-487.
26. Iran air Travel information Time Table 2011, THR 009.
27. Koo, Tay David, Timothy, Daid. 2011. Air transport capacity and tourism demand.
28. Komain Kantawateera, Thong phon. Promska na Sakolnakorn, Patarapong K oreksakul 2014. Tourist Transportation problems and Guidelines for developing the Tourism industry in khon kaen Thailand, Asian social science, 11(2).

Archive of SID