

سنجش دیدگاه ساکنان مناطق شهری درباره وضعیت حمل و نقل هوایی



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شماره مسلسل:
۲۱۳۸۶



مرکز پژوهش‌های
مجلس شورای اسلامی

تاریخ انتشار:
۱۴۰۴/۱۲/۵

عنوان گزارش:

سنجش دیدگاه ساکنان مناطق شهری درباره وضعیت حمل و نقل هوایی

نام دفتر:

افکارسنجی ملت

تهیه و تدوین کنندگان:

جیران سرداری
ملیحه سپاسگر شهری
زهراسادات مشکانی فراهانی
سیدچمران موسوی
مهدی صادقیها

مدیر مطالعه:

محمدجواد بادین فکر

همکاران:

سروین مولایی نسب، حمیدرضا فوری (دفتر مطالعات زیربنایی)،
لیلا اسدالهی، مهدیه اکبری، زهرا ریاضیات، فاطمه امیری شاد، حورا حیدری دولابی،
زهرا زینلی، ندا زارع (افکارسنجی ملت)

پرسشگران:

نیره عرب رحمتی پور، فرزانه روحی، زهرا کلاهی، حمیده راستاد، شکوه سادات حسینی،
ام کلثوم عباسی علائی، زهرا سپندار، شیما یادگاری، کیمیا حاتمی، هانیه برار زیکساری، مریم داودی،
زهرا عباسی، زینب عباسی، الهام طاووسی، سهیلا مخلصی، محمد کاظم هندی، یاسمن عندالله،
صغری شریفی، حدیث آقایی، سارا شیرینی، فاطمه شفیقی، زهرا ستوده، محمد نظری، سوده خان بابائی

ناظران علمی:

وحید کشافی نیا، علیرضا خوشگویان فرد، سعید آجورلو

صفحه آرا و گرافیک:

نرجس امیراحمدی

ویراستار ادبی:

مژگان کاظمی

واژه‌های کلیدی:

۱. افکارسنجی، ۲. حمل و نقل عمومی، ۳. حمل و نقل هوایی، ۴. سفرهای بین شهری



دفتر مطالعات افکارسنجی

این گزارش صرفاً بازتاب افکار عمومی نسبت به موضوع بوده و نظر کارشناسی مرکز پژوهش‌ها نیست.

فهرست مطالب

| | | | |
|---------|---|---------|--|
| ۱۷..... | ۲-۲-۱. تمایل تحقق نیافته برای سفر هوایی..... | ۷..... | چکیده..... |
| ۱۸..... | ۲-۲-۲. وسیله نقلیه جایگزین هواپیما..... | ۸..... | مقدمه..... |
| ۲۰..... | ۲-۲-۳. موانع سفر هوایی..... | ۹..... | معرفی پیمایش..... |
| ۲۲..... | ۲-۲-۴. اهداف سفرهای هوایی ناموفق..... | ۱۰..... | ویژگی‌های جمعیت شناختی نمونه..... |
| ۲۲..... | ۲-۳. حساسیت تقاضا به قیمت بلیط هواپیما..... | ۱۲..... | ۱. بخش اول: ترجیحات انتخاب شیوه سفر بین شهری..... |
| ۲۲..... | ۲-۳-۱. تمایل به سفر با هواپیما با بلیط ۴ میلیون تومانی..... | ۱۲..... | ۱-۱. وسیله نقلیه متداول در سفرهای طولانی..... |
| ۲۴..... | ۲-۳-۲. تمایل به سفر با هواپیما با بلیط ۳ میلیون تومانی..... | ۱۴..... | ۱-۲. معیارهای انتخاب وسیله نقلیه برای سفرهای طولانی..... |
| ۲۵..... | ۲-۳-۳. تمایل به سفر با هواپیما با بلیط ۲ میلیون تومانی..... | ۱۶..... | ۲. بخش دوم: استفاده جمعیت شهری از حمل و نقل هوایی..... |
| ۲۷..... | ۲-۳-۴. مقایسه حساسیت به قیمت‌های مختلف بلیط هواپیما..... | ۱۶..... | ۲-۱. استفاده از هواپیما برای سفرهای داخلی..... |
| ۲۸..... | سوالات پرسش‌نامه..... | ۱۷..... | ۲-۲. جایگزینی سایر وسایل نقلیه با حمل و نقل هوایی..... |

فهرست شکل‌ها

| | |
|---------|--|
| ۱۰..... | شکل ۱. نمودار ویژگی‌های جمعیت‌شناختی نمونه..... |
| ۱۱..... | شکل ۲. نمودار متوسط درآمد ماهیانه خانوار پاسخ‌گویان..... |
| ۱۱..... | شکل ۳. نمودار وضعیت شغلی پاسخ‌گویان..... |
| ۱۲..... | شکل ۴. نمودار وسیله نقلیه متداول شهرنشینان برای سفرهای طولانی..... |
| ۱۴..... | شکل ۵. نمودار معیارهای مسافران در انتخاب وسیله نقلیه برای سفرهای طولانی..... |
| ۱۶..... | شکل ۶. نمودار میزان استفاده شهرنشینان از هواپیما برای سفرهای داخلی..... |
| ۱۷..... | شکل ۷. نمودار تمایل تحقق نیافته شهرنشینان برای سفر هوایی داخلی در دو سال اخیر..... |
| ۱۸..... | شکل ۸. نمودار وسیله نقلیه جایگزین هواپیما با وجود تمایل به سفر هوایی..... |
| ۲۰..... | شکل ۹. نمودار دلایل عدم انتخاب هواپیما برای سفرهای داخلی با وجود تمایل به سفر هوایی..... |
| ۲۲..... | شکل ۱۰. نمودار هدف کسانی که با وجود تمایل به سفر هوایی از وسیله دیگری غیر از هواپیما برای سفرهای داخلی استفاده کرده‌اند..... |
| ۲۳..... | شکل ۱۱. نمودار تمایل شهرنشینان علاقمند به سفر هوایی با بلیط ۴ میلیون تومانی..... |
| ۲۴..... | شکل ۱۲. نمودار تمایل شهرنشینان علاقمند به سفر هوایی با بلیط ۳ میلیون تومانی..... |
| ۲۵..... | شکل ۱۳. نمودار تمایل شهرنشینان علاقمند به سفر هوایی با بلیط ۲ میلیون تومانی..... |
| ۲۷..... | شکل ۱۴. نمودار مقایسه حساسیت شهرنشینان به قیمت‌های مختلف بلیط هواپیما..... |

فهرست جداول

- جدول ۱. وسیله نقلیه متداول شهرنشینان برای سفرهای طولانی به تفکیک متوسط درآمد ماهیانه خانوار و محل سکونت آنها ۱۳
- جدول ۲. معیارهای مسافران در انتخاب وسیله نقلیه برای سفرهای طولانی به تفکیک متوسط درآمد ماهیانه خانوار آنها ۱۵
- جدول ۳. معیارهای مسافران در انتخاب وسیله نقلیه برای سفرهای طولانی به تفکیک گروه سنی آنها ۱۵
- جدول ۴. وسیله نقلیه جایگزین هواپیما برای مسافرانی که به اجبار از وسیله دیگری غیر از هواپیما برای سفر استفاده کرده‌اند به تفکیک متوسط درآمد ماهیانه خانوار و محل سکونت آنها ۱۹
- جدول ۵. دلایل عدم انتخاب هواپیما در سفرهای داخلی برای مسافرانی که به اجبار از وسیله دیگری غیر از هواپیما برای سفر استفاده کرده‌اند به تفکیک متوسط درآمد ماهیانه خانوار و محل سکونت آنها ۲۱
- جدول ۶. تمایل شهرنشینان علاقمند به سفر هوایی با بلیط ۴ میلیون تومانی به تفکیک متوسط درآمد ماهیانه خانوار آنها ۲۳
- جدول ۷. تمایل شهرنشینان علاقمند به سفر هوایی با بلیط ۳ میلیون تومانی به تفکیک متوسط درآمد ماهیانه خانوار آنها ۲۵
- جدول ۸. تمایل شهرنشینان علاقمند به سفر هوایی با بلیط ۲ میلیون تومانی به تفکیک متوسط درآمد ماهیانه خانوار آنها ۲۶

سنجش دیدگاه ساکنان مناطق شهری درباره وضعیت حمل و نقل هوایی

Doi: [10.22034/mrc.report.21386](https://doi.org/10.22034/mrc.report.21386)

چکیده



مرکز افکارسنجی ملت، نظرسنجی حاضر را در مهرماه سال ۱۴۰۴ انجام داده است. جامعه آماری پیمایش، همه افراد ۱۸ سال و بیشتر در همه شهرهای کشور بوده‌اند. در این پیمایش تعداد ۱۰۰۰ پرسش‌نامه به روش تلفنی از این جامعه آماری گردآوری شده و هدف از اجرای آن، سنجش دیدگاه مردم درباره وضعیت حمل و نقل هوایی در کشور است. مهم‌ترین نظرات پاسخ‌گویان به شرح زیر است:

درصد «اتوبوس، مینی‌بوس یا ون»، ۱۵/۶ درصد «قطار» و ۲ درصد «تاکسی‌های بین شهری» را به‌عنوان وسیله جایگزین هواپیما برای سفر خود ذکر کرده‌اند.

* علت اصلی عدم انتخاب هواپیما برای سفرهای داخلی در دو سال گذشته توسط مسافرانی که سفر هوایی را به‌اجبار انتخاب نکرده‌اند، برای ۷۹/۴ درصد «گران بودن بلیط‌ها»، برای ۸/۱ درصد «پیدا نشدن بلیط»، برای ۴/۴ درصد «دور بودن فرودگاه از شهر مبدأ یا مقصد سفر» و برای ۱/۱ درصد نیز «نبود پرواز در ساعت درخواستی» بوده است. علاوه بر این، ۳۴/۴ درصد از این افراد هدف اصلی سفر خود را «زیارتی»، ۳۴/۲ درصد «تفریحی»، ۱۹/۱ درصد «کاری»، ۶/۸ درصد «درمانی» و ۱/۱ درصد «تحصیلی» ابراز کرده‌اند.

* زمانی که نظر پاسخ‌گویان علاقمند به سفر هوایی، درباره بلیط هواپیما با سه قیمت ۲، ۳ و ۴ میلیون تومانی پرسیده شد، بلیط با قیمت ۲ میلیون برای ۷۲/۷ درصد، قیمت ۳ میلیون تومان برای ۴۷ درصد و قیمت ۴ میلیون تومان برای ۳۲/۹ درصد از این افراد مناسب بود.

ترجیحات شهرنشینان در انتخاب شیوه سفر بین شهری
* برای سفرهای طولانی و بین شهری، از بین وسایل نقلیه مطرح شده، به ترتیب ۶۰/۹ درصد از شهرنشینان «خودروی شخصی»، ۱۴/۶ درصد «اتوبوس، مینی‌بوس یا ون»، ۸/۴ درصد «قطار»، ۷/۶ درصد «هواپیما» و ۳/۸ درصد «تاکسی‌های بین شهری» را به‌عنوان وسیله نقلیه متداول خود اعلام کرده‌اند.

استفاده جمعیت شهری از حمل و نقل هوایی
* بیشتر مردم (۷۷/۷ درصد) اذعان کرده‌اند که در دو سال اخیر، اصلاً با هواپیما به سفر نرفته‌اند. این درحالی است که ۷/۹ درصد تنها یک بار، ۴/۸ درصد دو بار، ۲/۷ درصد سه بار و ۵/۴ درصد چهار بار یا بیشتر به‌صورت هوایی در داخل کشور به سفر رفته‌اند.

* ۴۵/۶ درصد از جامعه شهری این موضوع را تأیید کرده‌اند که در دو سال گذشته سفری بوده که تمایل داشتند با هواپیما بروند اما به دلایلی با وسیله نقلیه دیگری رفته‌اند. از بین این افراد، ۵۶/۴ درصد «خودروی شخصی»، ۲۴/۱



مقدمه

حمل و نقل به عنوان یکی از زیرساخت‌های حیاتی جوامع مدرن، نقشی تعیین کننده در جابه‌جایی افراد، توسعه اقتصادی-اجتماعی و بهبود کیفیت زندگی ایفا می‌کند. دسترسی ایمن، سریع و کارآمد به شیوه‌های متنوع حمل و نقل، نه تنها امکان تحرک و انتخاب را برای شهروندان افزایش می‌دهد، بلکه بر افزایش رفاه عمومی، پایداری اقتصادی مناطق مختلف، انسجام فضایی شهرها و رضایت اجتماعی نیز تأثیرگذار است. از این منظر، نظام حمل و نقل کارآمد یکی از پیش‌نیازهای تحقق توسعه متوازن و کاهش نابرابری‌های منطقه‌ای به شمار می‌رود.

در میان شیوه‌های مختلف حمل و نقل، حمل و نقل هوایی به دلیل سرعت بالا، کاهش قابل توجه زمان سفر، سطح بالاتر ایمنی و راحتی، جایگاه ویژه‌ای در جابه‌جایی‌های بین‌شهری، به ویژه در مسیرهای طولانی و مناطق دورافتاده دارد. توسعه این شیوه حمل و نقل می‌تواند ضمن تسهیل ارتباطات بین مناطق مختلف کشور، به تقویت فعالیت‌های اقتصادی، گردشگری و خدماتی کمک کرده و کیفیت تجربه سفر شهروندان را بهبود بخشد.

با وجود سرمایه‌گذاری‌های قابل توجه انجام شده در توسعه زیرساخت‌های فرودگاهی و ناوبری هوایی کشور، سهم حمل و نقل هوایی در جابه‌جایی مسافران همچنان محدود و کمتر از ۳ درصد باقی مانده است. این موضوع نشان می‌دهد که علاوه بر زیرساخت‌های فیزیکی، عوامل دیگری همچون هزینه سفر، دسترسی به فرودگاه‌ها، تعداد و زمان بندی پروازها، کیفیت خدمات و هدف سفر نقش مهمی در تصمیم‌گیری شهروندان برای انتخاب یا عدم انتخاب سفر هوایی ایفا می‌کنند. افزایش استفاده از سفرهای هوایی می‌تواند پیامدهای مثبتی از جمله سودآوری فرودگاه‌ها، توسعه اقتصادی شهرهای کمتر برخوردار، افزایش رفاه مسافران و ارتقای رضایت عمومی را به همراه داشته باشد. از این رو، شناخت دیدگاه‌ها، ترجیحات و تجربه‌های شهروندان در خصوص سفرهای هوایی، دلایل انتخاب یا عدم انتخاب هواپیما و موانع بالفعل شدن سفرهای بالقوه، می‌تواند مبنای مهمی برای سیاستگذاری آگاهانه، اولویت بندی سرمایه‌گذاری‌ها، افزایش تعداد پروازها و بهبود کیفیت خدمات حمل و نقل هوایی فراهم سازد.

سوالات اصلی پژوهش

۱. چه عواملی بر تمایل یا عدم تمایل مردم به استفاده از حمل و نقل هوایی تأثیر می‌گذارد؟
۲. تجربه و میزان استفاده واقعی از حمل و نقل هوایی در دو سال اخیر چگونه است؟
۳. مردم تا چه اندازه نسبت به تغییرهای نرخ بلیط هواپیما حساس هستند و این موضوع چگونه بر انتخاب شیوه سفر آنها اثر می‌گذارد؟



ملاحظات درباره گزارش

* در حین گردآوری داده‌ها، گزینه‌های «سایر»، «نمی‌دانم» و «بی‌پاسخ» برای پاسخ‌گو خوانده نشده است. این گزینه‌ها و سایر گزینه‌هایی که به‌طور موردی در سؤالات برای پاسخ‌گو خوانده نمی‌شود، با رنگ خاکستری در شکل نمایش داده می‌شود.

* در مواردی که درصد فراوانی گزینه «بی‌پاسخ/ نمی‌دانم» کوچک‌تر یا مساوی عدد ۱ است، گزینه مذکور در شکل نمایش داده نشده است. بنابراین، جمع درصد فراوانی گزینه‌ها در این شکل‌ها، کمتر از عدد ۱۰۰ است.

* در گزارش، پانویس $P_value < 0/05$ به معنای این است که آزمون آماری خی-دو پیرسون^۱ یا سایر آزمون‌های انجام شده به اقتضای متغیر مورد نظر و هدفی که دنبال می‌شود، معنادار شده است.

* در تمام جداول متقاطع، موارد «سایر» و «بی‌پاسخ/ نمی‌دانم» از تحلیل آماری حذف شده‌اند.

زمان گردآوری داده‌ها: ۵ تا ۱۳ مهرماه سال ۱۴۰۴.
جامعه آماری پیمایش: همه افراد ۱۸ سال و بیشتر در همه شهرهای کشور.

شیوه نمونه‌گیری: نمونه‌گیری تصادفی ساده متناسب با جمعیت به‌نحوی که جمعیت شهرهای کشور پوشش داده شده است.

اندازه نمونه: براساس فرمول کوکران با حداکثر خطای ۳/۱ درصد و ضریب اطمینان ۹۵ درصد برابر با ۱۰۰۰ محاسبه شده است.

ابزار گردآوری داده: پرسش‌نامه محقق‌ساخته.
به‌منظور طراحی این پرسش‌نامه، علاوه بر برگزاری چندین نشست علمی و خبرگانی، دو مرحله پایلوت با مجموع حجم نمونه حدود ۱۳۰ نفر و رعایت تناسب نمونه اجرا شده است.

ابزار تحلیل داده: نرم‌افزارهای Excel و SPSS ۲۶.
شیوه گردآوری: مصاحبه تلفنی توسط پرسشگر.

روش تحلیل آماری: علاوه بر جداول و نمودارهای توصیفی تک‌متغیره، اطلاعات جداول متقاطع معنادار نیز ارائه شده است.



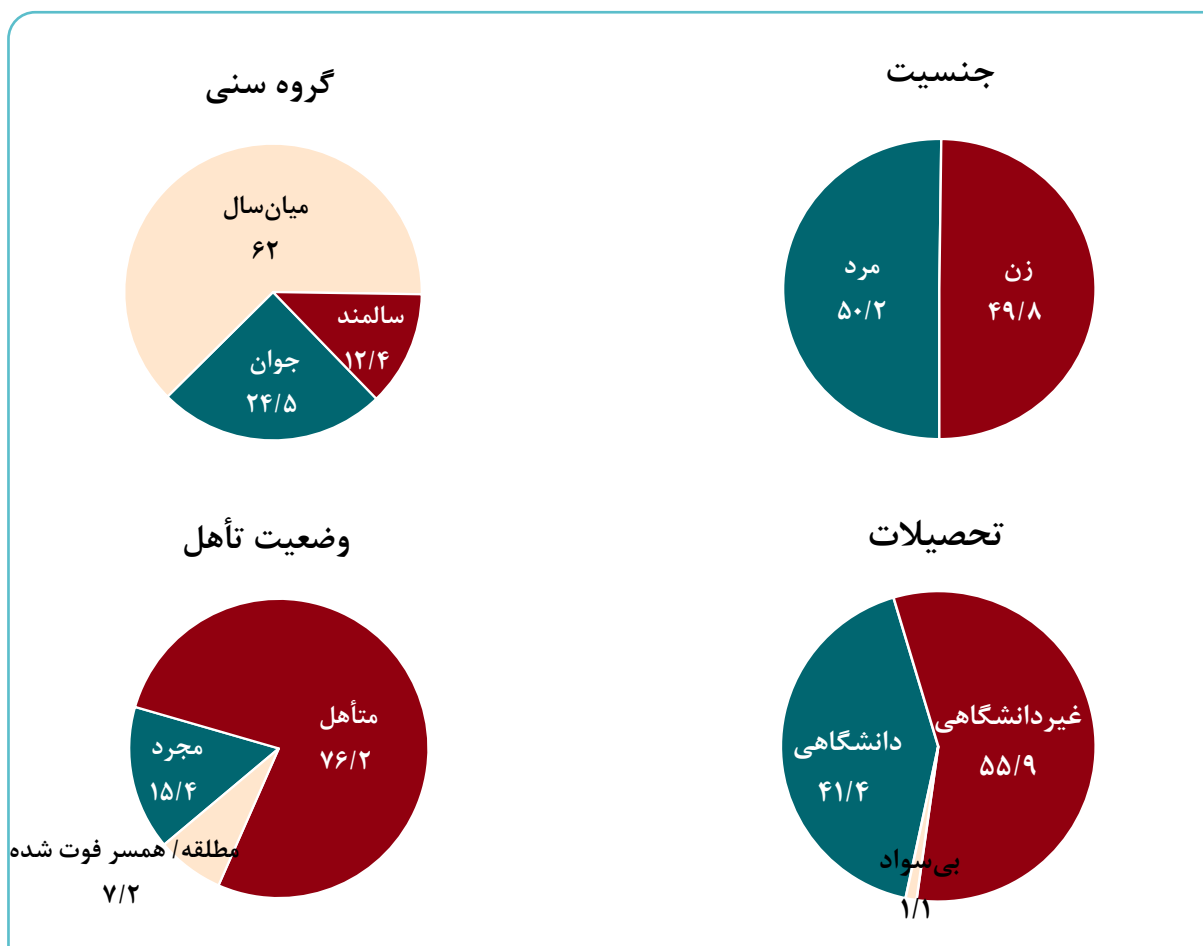
1. Pearson's Chi-Square Test



ویژگی‌های جمعیت‌شناختی نمونه

- * ۵۰/۲ درصد از پاسخ‌گویان، مرد و ۴۹/۸ درصد زن هستند.
- * ۲۴/۵ درصد در بازه سنی ۱۸ تا ۳۵ سال (جوان)، ۶۲ درصد در بازه سنی ۳۶ تا ۶۰ سال (میان‌سال) و ۱۲/۴ درصد در بازه سنی بیش از ۶۰ سال (سالمند) قرار دارند.
- * ۴۱/۴ درصد از پاسخ‌گویان دارای تحصیلات دانشگاهی، ۵۵/۹ درصد دارای تحصیلات غیردانشگاهی و ۱/۱ درصد نیز بی‌سواد هستند.^۱
- * ۷۶/۲ درصد از پاسخ‌گویان متأهل و ۱۵/۴ درصد مجرد هستند. علاوه بر این، ۷/۲ درصد همسرشان فوت شده یا مطلقه هستند.
- * ۵۱/۹ درصد از پاسخ‌گویان ساکن مراکز استان‌ها و ۴۸/۱ درصد نیز ساکن شهرهای تابعه هستند.

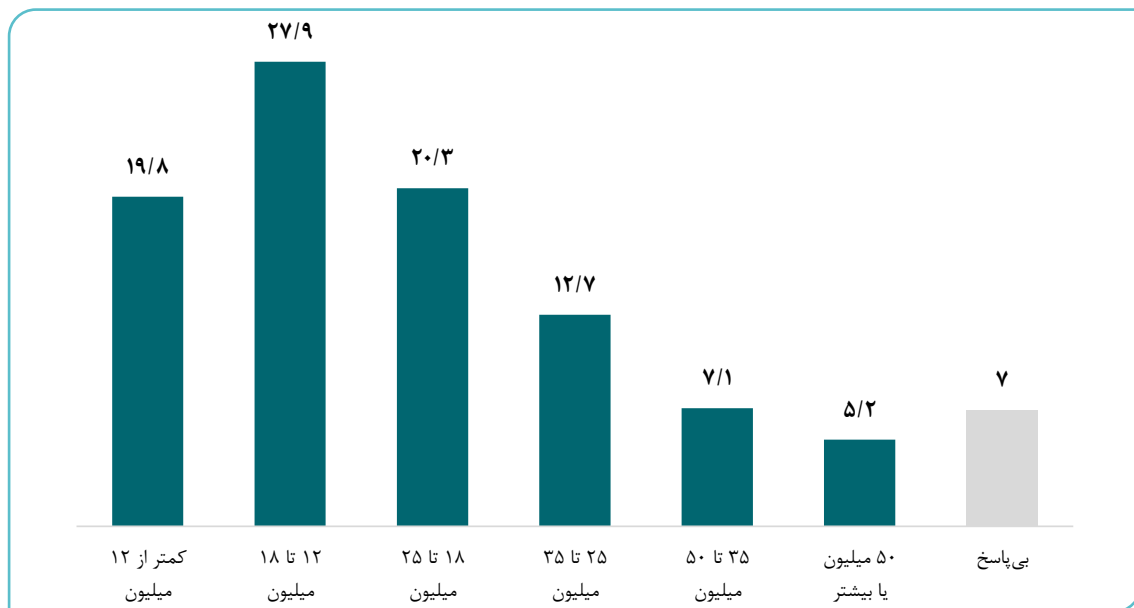
شکل ۱. نمودار ویژگی‌های جمعیت‌شناختی نمونه (درصد)



۱. گروه غیردانشگاهی شامل افراد با تحصیلات ابتدایی، راهنمایی، دبیرستان، دیپلم و پیش‌دانشگاهی و گروه دانشگاهی شامل افراد با تحصیلات فوق‌دیپلم، لیسانس، فوق‌لیسانس، دکتری و حوزوی است.

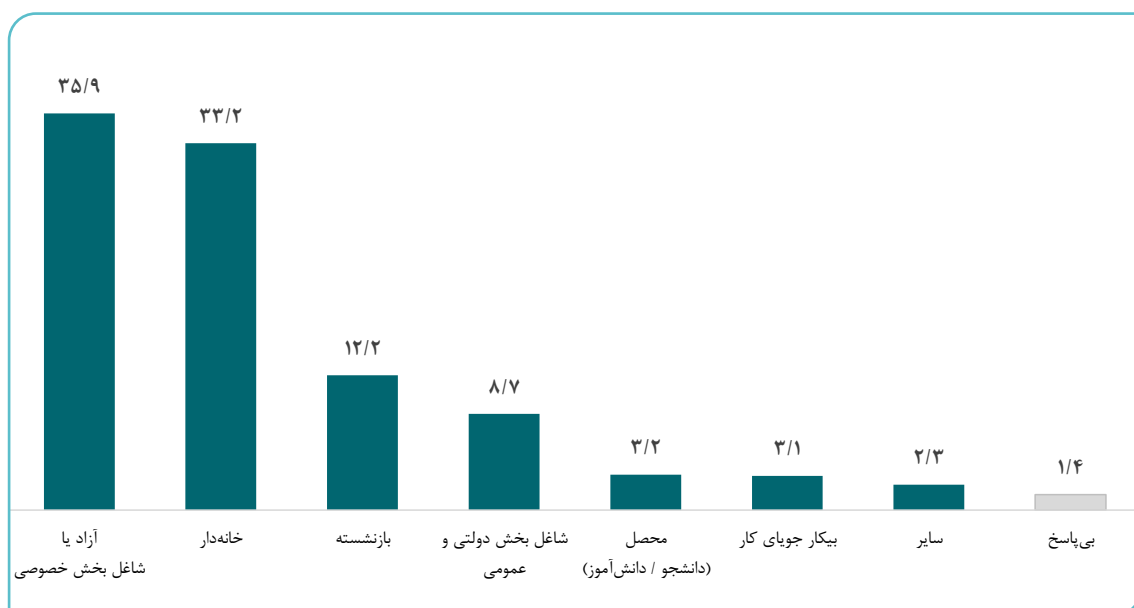
طبق اظهار پاسخ‌گویان، به لحاظ وضعیت درآمد خانوار، ۱۹/۸ درصد به طور متوسط «کمتر از ۱۲ میلیون» تا ۲۷/۹ درصد «۱۲ تا ۱۸ میلیون»، ۲۰/۳ درصد «۱۸ تا ۲۵ میلیون»، ۱۲/۷ درصد «۲۵ تا ۳۵ میلیون» و ۱۲/۳ درصد به طور متوسط «۳۵ میلیون یا بیشتر» در ماه درآمد دارند.

شکل ۲. نمودار متوسط درآمد ماهیانه خانوار پاسخ‌گویان (درصد)



از نظر وضعیت شغلی، ۳۵/۹ درصد از پاسخ‌گویان دارای شغل آزاد یا شاغل بخش خصوصی، ۳۳/۲ درصد خانه‌دار و ۱۲/۲ درصد بازنشسته هستند. وضعیت شغلی سایر پاسخ‌گویان در شکل زیر ارائه شده است.

شکل ۳. نمودار وضعیت شغلی پاسخ‌گویان (درصد)





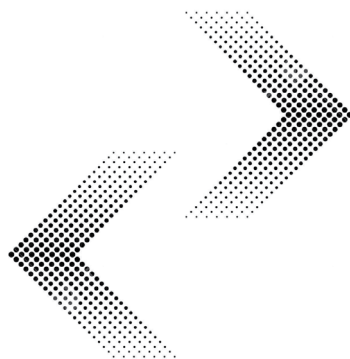
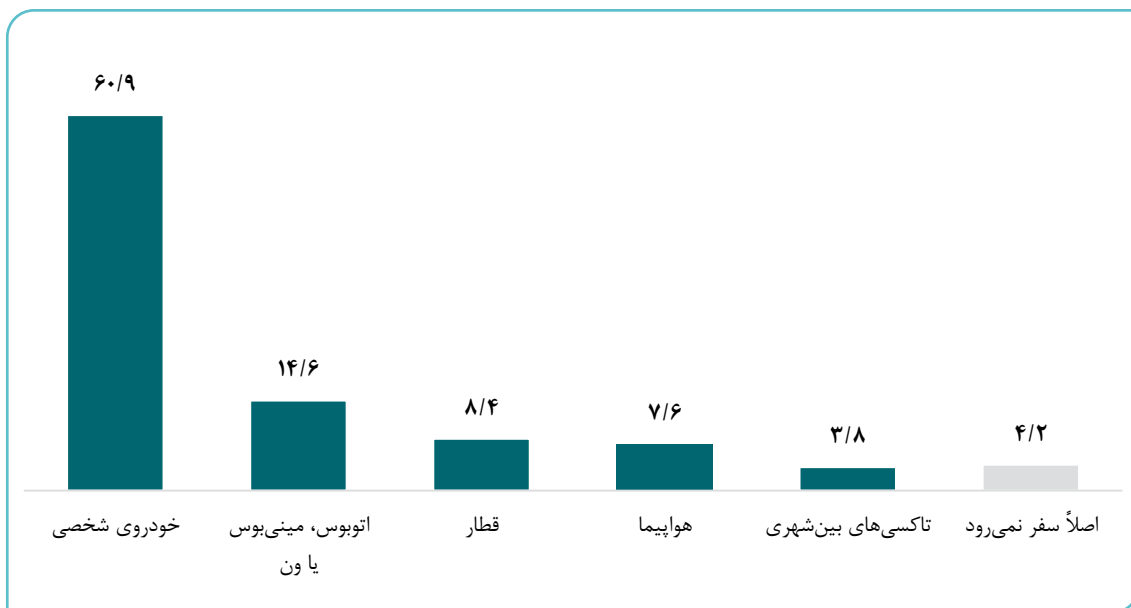
۱. بخش اول: ترجیحات انتخاب شیوه سفر بین شهری

در این بخش، به‌عنوان سؤالات مقدماتی، ابتدا وسیله نقلیه متداول افراد مقیم شهرها برای سفرهای طولانی و سپس علت انتخاب آن وسیله سنجیده شده است.

۱-۱. وسیله نقلیه متداول در سفرهای طولانی

از پاسخ‌گویان سؤال شده است «شما برای سفرهای طولانی و خارج از شهر، بیشتر از کدام وسیله نقلیه استفاده می‌کنید؟». بیشتر شهرنشینان (۶۰/۹ درصد) از «خودروی شخصی» برای سفر استفاده می‌کنند. علاوه بر این، به ترتیب ۱۴/۶ درصد «توبوس، مینی‌بوس یا ون»، ۸/۴ درصد «قطار»، ۷/۶ درصد «هواپیما» و ۳/۸ درصد «تاکسی‌های بین‌شهری» را به‌عنوان وسیله نقلیه متداول خود برای سفرهای طولانی و خارج از شهر بیان کرده‌اند.

شکل ۴. نمودار وسیله نقلیه متداول شهرنشینان برای سفرهای طولانی (درصد)



مطابق با یافته‌های حاصل از آزمون‌های آماری^۱، اگرچه بیشترین درصد فراوانی مختص استفاده از خودروی شخصی است، با وجود این،

* افراد با متوسط درآمد ماهیانه خانوار حداقل ۳۵ میلیون تومان، برای سفرهای طولانی و خارج از شهر، بیشتر از دیگران از هواپیما استفاده می‌کنند (۱۹/۷ در مقابل ۶/۱ درصد)؛ اما استفاده از اتوبوس، مینی‌بوس یا ون در میان کسانی که متوسط درآمد ماهیانه خانوارشان کمتر از ۱۸ میلیون تومان است، شایع‌تر از سایر گروه‌های درآمدی است (۲۱/۶ در مقابل ۹/۶ درصد).

* ساکنان مراکز استان‌های کشور، در سفرهای طولانی و خارج از شهر، بیشتر از دیگران از هواپیما استفاده می‌کنند (۱۱/۵ در مقابل ۴ درصد)؛ در حالی که استفاده از اتوبوس، مینی‌بوس یا ون در میان ساکنان شهرهای تابعه بیشتر از سایرین مشاهده می‌شود (۱۸/۲ در مقابل ۱۲/۷ درصد).

جدول ۱. وسیله نقلیه متداول شهرنشینان برای سفرهای طولانی به تفکیک متوسط درآمد ماهیانه خانوار و محل سکونت آنها (درصد)

| محل سکونت | | متوسط درآمد ماهیانه خانوار | | | | | وسيله نقلیه متداول برای سفرهای طولانی |
|-----------|------------|----------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------------|---------------------------------------|
| شهر تابعه | مرکز استان | ۳۵ میلیون یا بیشتر | ۲۵ تا ۳۵ میلیون | ۱۸ تا ۲۵ میلیون | ۱۲ تا ۱۸ میلیون | کمتر از ۱۲ میلیون | |
| ۶۴/۹ | ۶۳ | ۶۶/۴ | ۷۹ | ۶۸ | ۵۹/۷ | ۵۲/۲ | خودروی شخصی |
| ۱۸/۲ | ۱۲/۷ | ۵/۷ | ۸/۱ | ۱۳ | ۱۹ | ۲۵/۳ | اتوبوس، مینی‌بوس یا ون |
| ۶/۷ | ۱۰/۷ | ۶/۶ | ۵/۶ | ۸/۵ | ۱۰/۵ | ۱۰/۴ | قطار |
| ۴ | ۱۱/۵ | ۱۹/۷ | ۶/۵ | ۷/۵ | ۵ | ۶ | هواپیما |
| ۶/۲ | ۲ | ۱/۶ | ۰/۸ | ۳ | ۵/۸ | ۶ | تاکسی‌های بین‌شهری |
| ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | مجموع |

* تفاوت معناداری در پاسخ‌های زنان و مردان، گروه‌های مختلف سنی (جوان، میان‌سال و سالمند) و مشاغل متفاوت مشاهده نمی‌شود.^۲

1. P_value < 0.05

2. P_value > 0.05



۱-۲. معیارهای انتخاب وسیله نقلیه برای سفرهای طولانی

از همه پاسخ‌گویان به جز کسانی که در سؤال قبل ابراز کرده‌اند اصلاً سفر نمی‌روند،^۱ متناسب با پاسخی که به سؤال قبلی (وسیله نقلیه متداول در سفرهای طولانی) داده شده، این سؤال پرسیده شده است که «از بین گزینه‌هایی که می‌خوانم، مهم‌ترین دلیل شما برای انتخاب این وسیله نقلیه در سفرهای طولانی چیست؟». نتایج نشان می‌دهد مهم‌ترین دلیل انتخاب خودروی شخصی و قطار «راحتی بیشتر در مسیر» (به ترتیب توسط ۵۳/۴ و ۵۰ درصد)، دلیل انتخاب اتوبوس، مینی‌بوس یا ون و همچنین تاکسی‌های بین‌شهری «ارزان‌تر بودن» (به ترتیب توسط ۵۴/۱ و ۳۱/۶ درصد) و دلیل اصلی انتخاب هواپیما «کوتاه شدن زمان سفر» (توسط ۶۸/۴ درصد) بیان شده است.

شکل ۵. نمودار معیارهای مسافران در انتخاب وسیله نقلیه برای سفرهای طولانی (درصد)



مطابق با یافته‌های حاصل از آزمون‌های آماری،^۲ فارغ از وسیله نقلیه متداول،
* برای شهروندانی که متوسط درآمد ماهیانه خانوارشان حداقل ۳۵ میلیون تومان است، کوتاه شدن زمان سفر از اهمیت بیشتری برخوردار است. حال آنکه ارزان بودن هزینه سفر برای افرادی که ماهیانه به‌طور متوسط کمتر از ۱۲ میلیون تومان درآمد دارند، معیار مهم‌تری است.

۱. جمعاً ۹۵۸ نفر به این سؤال پاسخ داده‌اند.

2. P_value < 0.05

* از آنجا که درصد کمی از شهروندان در سؤال وسیله نقلیه متداول در سفرهای طولانی، گزینه‌های قطار، هواپیما و تاکسی‌های بین‌شهری را انتخاب کرده‌اند، نتایج به‌دست آمده از این سه وسیله در این سؤال قابل تعمیم به کل جامعه آماری نیست.

جدول ۲. معیارهای مسافران در انتخاب وسیله نقلیه برای سفرهای طولانی به تفکیک متوسط درآمد ماهیانه خانوار آنها (درصد)

| متوسط درآمد ماهیانه خانوار | | | | | معیارهای انتخاب وسیله نقلیه برای سفرهای طولانی | |
|----------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------|--|-----------------------|
| کمتر از ۱۲ میلیون | ۱۲ تا ۱۸ میلیون | ۱۸ تا ۲۵ میلیون | ۲۵ تا ۳۵ میلیون | ۳۵ میلیون یا بیشتر | | |
| ۴ | ۹/۶ | ۸ | ۸/۹ | ۱۷/۹ | | کوتاه تر شدن زمان سفر |
| ۱۵/۴ | ۱۶/۳ | ۱۶/۶ | ۸/۹ | ۵/۷ | | ایمنی بیشتر |
| ۴۲/۳ | ۴۳/۴ | ۴۰/۲ | ۵۰/۴ | ۴۳/۹ | | راحتی بیشتر در مسیر |
| ۸ | ۱۱/۶ | ۱۴/۶ | ۱۲/۲ | ۱۴/۶ | | دسترسی آسان تر |
| ۳۰/۳ | ۱۹/۱ | ۲۰/۶ | ۱۹/۵ | ۱۷/۹ | | ارزان تر بودن |
| ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | مجموع | |

* برای جوانان احساس راحتی در سفرهای طولانی در اولویت قرار دارد؛ در حالی که مخارج ارزان تر نزد میان سالان و سالمندان اهمیت بیشتری دارد.

جدول ۳. معیارهای مسافران در انتخاب وسیله نقلیه برای سفرهای طولانی به تفکیک گروه سنی آنها (درصد)

| گروه سنی | | | معیارهای انتخاب وسیله نقلیه برای سفرهای طولانی | |
|----------|----------|--------|--|-----------------------|
| جوان | میان سال | سالمند | | |
| ۱۳/۱ | ۶/۷ | ۱۳/۶ | | کوتاه تر شدن زمان سفر |
| ۱۳/۵ | ۱۲/۳ | ۱۳/۶ | | ایمنی بیشتر |
| ۴۷/۷ | ۴۲/۸ | ۴۰ | | راحتی بیشتر در مسیر |
| ۱۰/۵ | ۱۳/۵ | ۱۰/۹ | | دسترسی آسان تر |
| ۱۵/۲ | ۲۴/۷ | ۲۱/۸ | | ارزان تر بودن |
| ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | مجموع | |

* تفاوت معناداری در معیارهای انتخابی زنان و مردان مشاهده نمی شود.^۱

1. P_value > 0.05



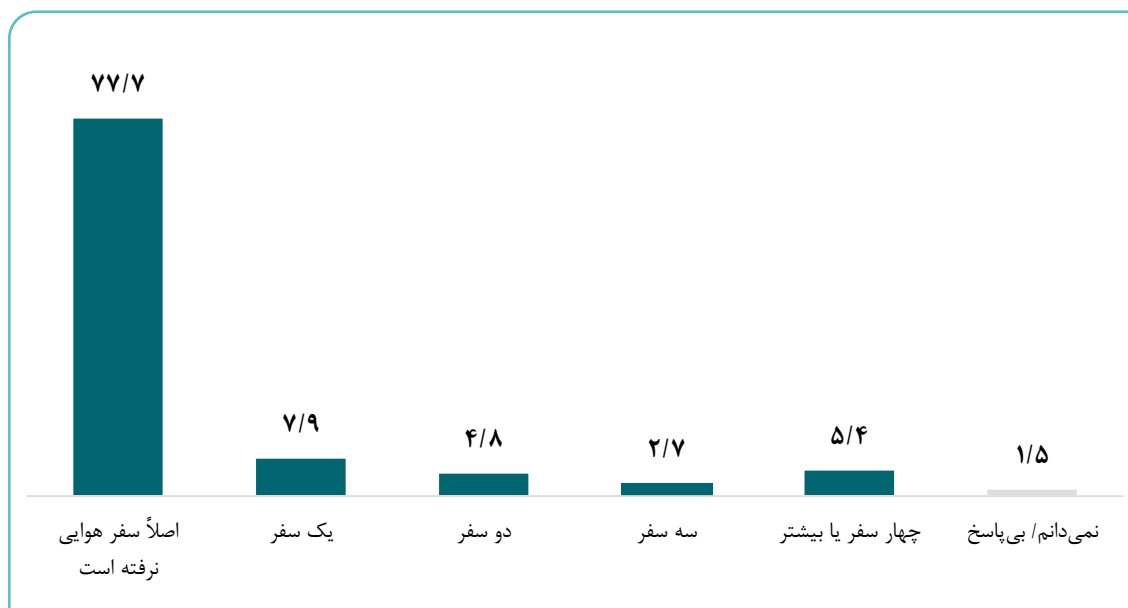
۲. بخش دوم: استفاده جمعیت شهری از حمل و نقل هوایی

در این بخش، سؤالاتی مرتبط با سفر هوایی مطرح شده که به وسیله آنها میزان استفاده مردم از هواپیما، وسایل نقلیه جایگزین هواپیما برای آنها و حساسیت آنها نسبت به قیمت بلیط هواپیما سنجیده شود. نتایج در ادامه ارائه شده است.

۲-۱. استفاده از هواپیما برای سفرهای داخلی

در قالب یک سؤال باز از پاسخ‌گویان پرسیده شده است «در دو سال اخیر، چند بار با هواپیما در داخل کشور به سفر رفتید؟». نتایج به دست آمده نشان می‌دهد حدود سه چهارم از ساکنان شهرها (۷۷/۷ درصد) در دو سال اخیر اصلاً با هواپیما سفر نکرده‌اند. این در حالی است که ۷/۹ درصد تنها یک بار، ۴/۸ درصد دو بار، ۲/۷ درصد سه بار و ۵/۴ درصد چهار بار یا بیشتر به صورت هوایی در داخل کشور به سفر رفته‌اند.

شکل ۶. نمودار میزان استفاده شهرنشینان از هواپیما برای سفرهای داخلی (درصد)



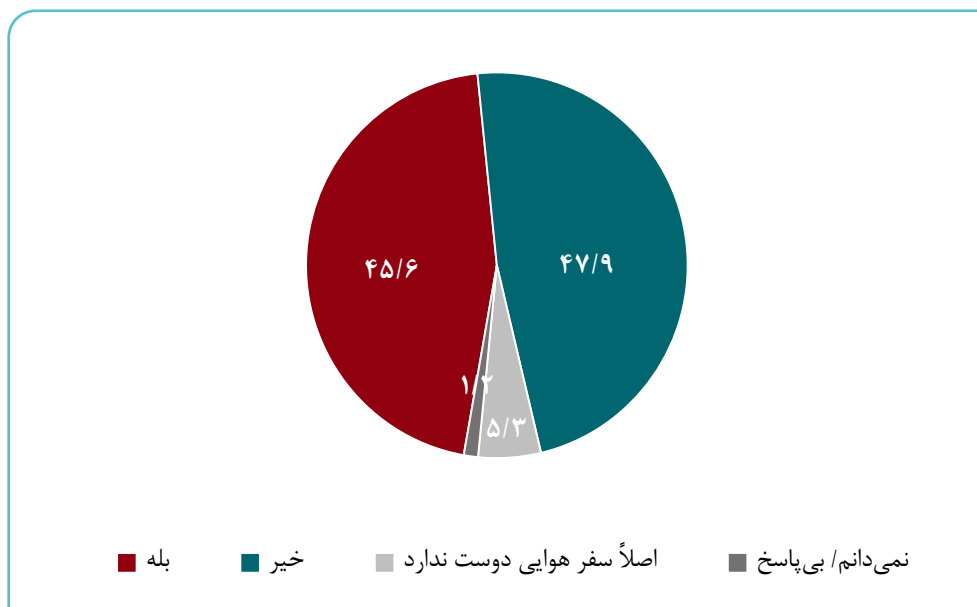
۲-۲. جایگزینی سایر وسایل نقلیه با حمل و نقل هوایی

در این قسمت درباره انتخاب اجباری مسافران از میان وسایل نقلیه جایگزین هواپیما برای سفرهای داخلی، علت این انتخاب و اهداف این سفر، سؤالاتی مطرح شده که در ادامه، همراه با نتایج آمده است.

۲-۲-۱. تمایل تحقق نیافته برای سفر هوایی

در پاسخ به سؤال «در دو سال اخیر، آیا سفری در داخل کشور بوده که دوست داشتید با هواپیما بروید، اما به دلایلی با وسیله نقلیه دیگری رفتید؟»، برای ۴۷/۹ درصد از جمعیت شهری چنین موقعیتی پیش نیامده و در مقابل ۴۵/۶ درصد در این شرایط قرار گرفته‌اند.

شکل ۷. نمودار تمایل تحقق نیافته شهرنشینان برای سفر هوایی داخلی در دو سال اخیر (درصد)



* نتیجه آزمون خی - دو تفاوت معناداری در پاسخ‌های گروه‌های مختلف سنی (جوان، میان سال و سالمند)، ساکنان مناطق مختلف شهری (مرکز استان و شهر تابعه) و سطوح متفاوت درآمدی نشان نمی‌دهد.^۱

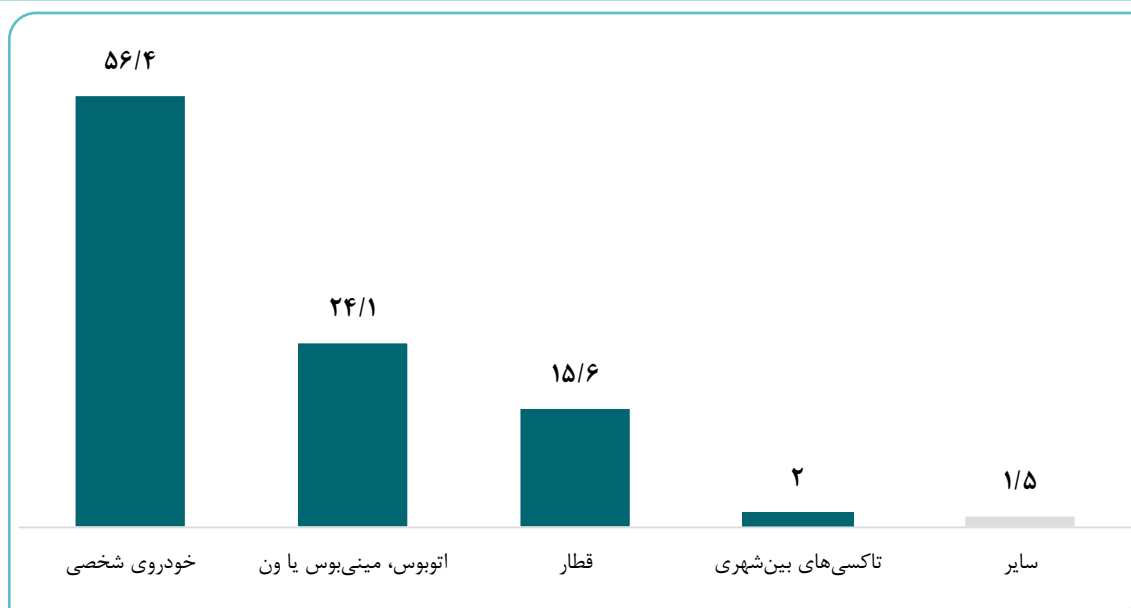
1. P_value > 0.05



۲-۲-۲. وسیله نقلیه جایگزین هواپیما

از مسافرانی که برای سفر به اجبار از وسیله دیگری غیر از هواپیما استفاده کرده‌اند،^۱ پرسیده شده است «با چه وسیله‌ای به این سفر رفتید؟». ۵۶/۴ درصد از این افراد «خودروی شخصی»، ۲۴/۱ درصد «اتوبوس، مینی‌بوس یا ون»، ۱۵/۶ درصد «قطار» و ۲ درصد «تاکسی‌های بین شهری» را جایگزین هواپیما برای سفرهای داخلی کرده‌اند.

شکل ۸. نمودار وسیله نقلیه جایگزین هواپیما با وجود تمایل به سفر هوایی (درصد)



۱. جمعاً ۴۵۶ نفر به این سؤال پاسخ داده‌اند.

طبق نتیجه آزمون خی - دو،^۱ در میان مسافرانی که برای سفر به اجبار از وسیله دیگری غیر از هواپیما استفاده کرده اند، * با افزایش متوسط درآمد ماهیانه خانوار، درصد کسانی که خودروی شخصی را به جای هواپیما به کار گرفته اند، افزایش یافته است (از ۴۵ درصد در میان خانوارهای با متوسط درآمد ماهیانه کمتر از ۱۲ میلیون تومان به ۶۴/۶ درصد در میان خانوارهای با متوسط درآمد حداقل ۳۵ میلیون تومان رسیده است) و از درصد افرادی که اتوبوس، مینی بوس یا ون را جایگزین کرده اند، کاسته شده است (از ۴۳/۸ درصد در میان خانوارهای با متوسط درآمد ماهیانه کمتر از ۱۲ میلیون تومان به ۱۲/۳ درصد در میان خانوارهای با متوسط درآمد حداقل ۳۵ میلیون تومان رسیده است).

* ساکنان مراکز استان های کشور بیشتر از سایر شهرها قطار را به عنوان گزینه ای جایگزین برای سفر هوایی برگزیده اند (۲۰/۷ در مقابل ۱۰/۲ درصد). در حالی که ساکنان شهرهای تابعه در شرایط مشابه، استفاده از خودروی شخصی را بیشتر ترجیح داده اند (۶۱ در مقابل ۵۴/۵ درصد).

جدول ۴. وسیله نقلیه جایگزین هواپیما برای مسافرانی که به اجبار از وسیله دیگری غیر از هواپیما برای سفر استفاده کرده اند به تفکیک متوسط درآمد ماهیانه خانوار و محل سکونت آنها (درصد)

| محل سکونت | | متوسط درآمد ماهیانه خانوار | | | | | وسيله نقلیه جایگزین هواپیما با وجود تمایل به سفر هوایی |
|-----------|------------|----------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------|--|
| شهر تابعه | مرکز استان | کمتر از ۱۲ میلیون | ۱۲ تا ۱۸ میلیون | ۱۸ تا ۲۵ میلیون | ۲۵ تا ۳۵ میلیون | ۳۵ میلیون یا بیشتر | |
| ۶۱ | ۵۴/۵ | ۴۵ | ۵۳/۷ | ۵۸/۵ | ۷۲/۴ | ۶۴/۶ | خودروی شخصی |
| ۲۶/۸ | ۲۲/۷ | ۴۳/۸ | ۲۷/۶ | ۱۷ | ۱۵/۵ | ۱۲/۳ | اتوبوس، مینی بوس یا ون |
| ۱۰/۲ | ۲۰/۷ | ۸/۸ | ۱۶/۳ | ۲۱/۳ | ۱۲/۱ | ۲۱/۵ | قطار |
| ۲ | ۲/۱ | ۲/۵ | ۲/۴ | ۳/۲ | ۰ | ۱/۵ | تاکسی های بین شهری |
| ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | مجموع |

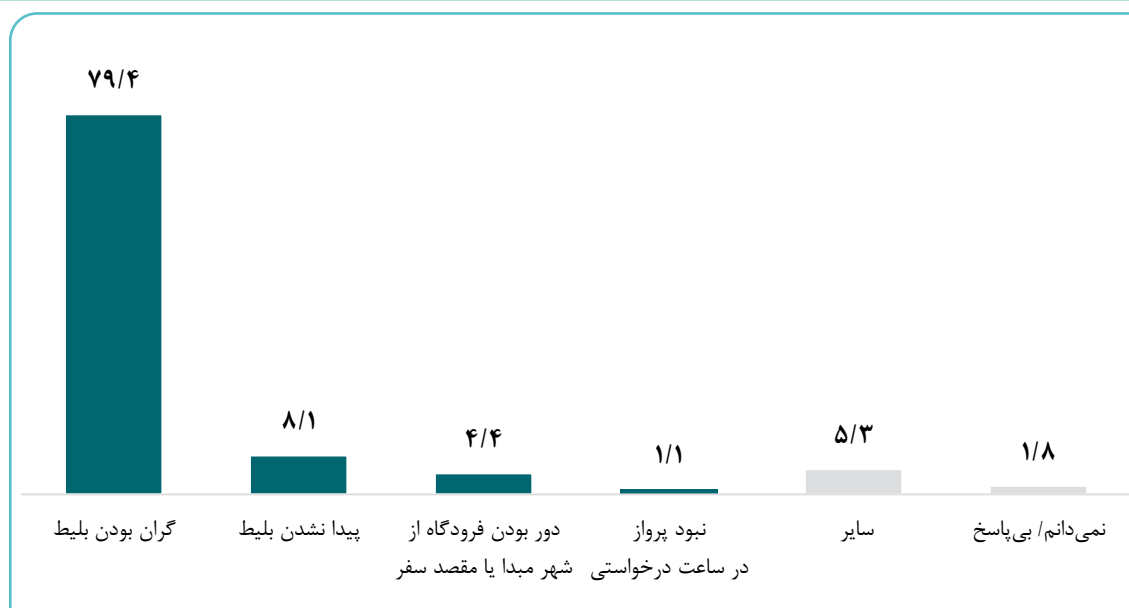
1. P_value > 0.05



۳-۲-۲. موانع سفر هوایی

از مسافرانی که برای سفر به اجبار از وسیله دیگری غیر از هواپیما استفاده کرده‌اند،^۱ درباره علت آن پرسیده شد که «چرا با هواپیما نرفتید؟». از بین موارد مطرح شده، طبق پاسخ ۷۹/۴ درصد، «گران بودن بلیط» هواپیما، دلیل اصلی بوده است. علاوه بر این، به ترتیب ۸/۱ درصد «پیدا نشدن بلیط»، ۴/۴ درصد «دور بودن فرودگاه از شهر مبدأ یا مقصد سفر» و ۱/۱ درصد نیز «نبود پرواز در ساعت درخواستی» را به عنوان علت اصلی عدم انتخاب هواپیما برای سفر خود نام برده‌اند.

شکل ۹. نمودار دلایل عدم انتخاب هواپیما برای سفرهای داخلی با وجود تمایل به سفر هوایی (درصد)



۱. جمعاً ۴۵۶ نفر به این سؤال پاسخ داده‌اند.

نتایج آماری^۲ نشان می دهد در میان مسافرانی که برای سفر به اجبار از وسیله دیگری غیر از هواپیما استفاده کرده اند،
* درصد بیشتری از شهروندان با متوسط درآمد ماهیانه خانوار کمتر از ۳۵ میلیون تومان، گران بودن بلیط را به عنوان علت عدم سفر با هواپیما بیان کرده اند. قابل توجه است پیدا نشدن بلیط بیشتر توسط افراد با متوسط درآمد ماهیانه خانوار حداقل ۳۵ میلیون تومان ذکر شده است (۱۹ درصد).
* پیدا نشدن بلیط هواپیما بیشتر توسط ساکنان مراکز استان ها به عنوان علت عدم سفر هوایی بیان شده است (۱۱/۸ در مقابل ۵/۱ درصد).

جدول ۵. دلایل عدم انتخاب هواپیما در سفرهای داخلی برای مسافرانی که به اجبار از وسیله دیگری غیر از هواپیما برای سفر استفاده کرده اند به تفکیک متوسط درآمد ماهیانه خانوار و محل سکونت آنها (درصد)

| محل سکونت | | متوسط درآمد ماهیانه خانوار | | | | | دلایل عدم انتخاب هواپیما در سفرهای داخلی |
|-----------|------------|----------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------------|---|
| شهر تابعه | مرکز استان | ۳۵ میلیون یا بیشتر | ۲۵ تا ۳۵ میلیون | ۱۸ تا ۲۵ میلیون | ۱۲ تا ۱۸ میلیون | کمتر از ۱۲ میلیون | |
| ۸۶/۲ | ۸۴/۶ | ۶۹ | ۸۶/۲ | ۸۵/۷ | ۹۱ | ۹۰/۸ | گران بودن بلیط |
| ۵/۱ | ۱۱/۸ | ۱۹ | ۶/۹ | ۹/۵ | ۵/۷ | ۵/۳ | پیدا نشدن بلیط |
| ۶/۶ | ۳/۱ | ۸/۶ | ۳/۴ | ۴/۸ | ۳/۳ | ۳/۹ | دور بودن فرودگاه از شهر مبدأ یا مقصد سفر |
| ۲ | ۰/۴ | ۳/۴ | ۳/۴ | ۰ | ۰ | ۰ | نبود پرواز در ساعت درخواستی |
| ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | مجموع |

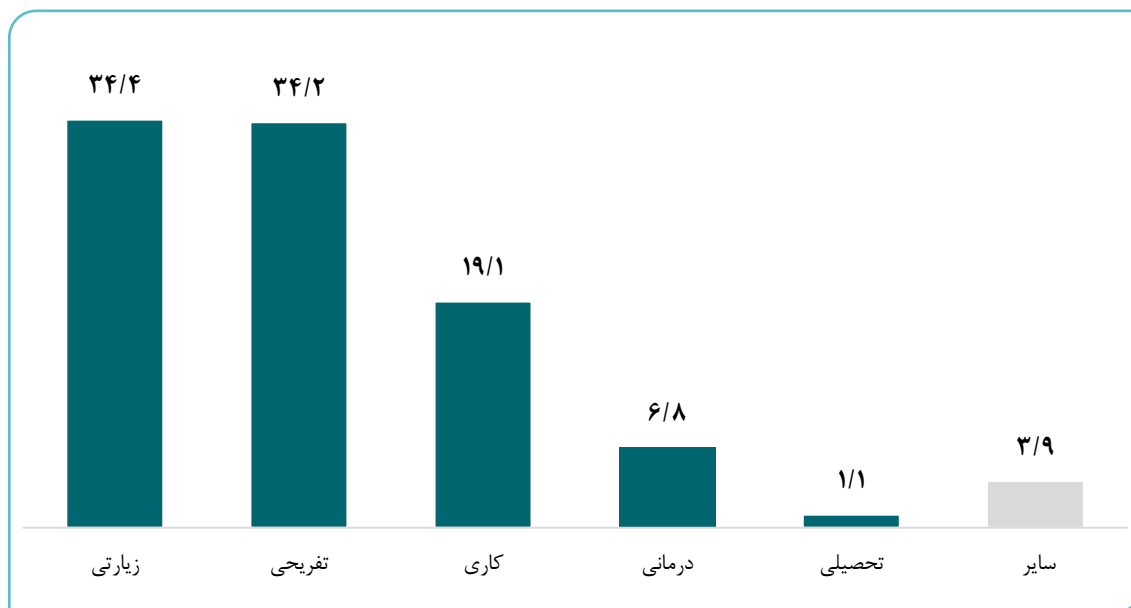
1. P_value > 0.05



۴-۲-۲. اهداف سفرهای هوایی ناموفق

از مسافرانی که برای سفر به اجبار از وسیله دیگری غیر از هواپیما استفاده کرده‌اند،^۱ پرسیده شد «این سفر را با چه هدفی انجام دادید؟». در پاسخ ۳۴/۴ درصد سفر «زیارتی» و ۳۴/۲ درصد سفر «تفریحی» را نام برده‌اند. علاوه بر این، ۱۹/۱ درصد هدف این سفر را «کاری»، ۶/۸ درصد آن را «درمانی» و ۱/۱ درصد «تحصیلی» عنوان کرده‌اند.

شکل ۱۰. نمودار هدف کسانی که با وجود تمایل به سفر هوایی از وسیله دیگری غیر از هواپیما برای سفرهای داخلی استفاده کرده‌اند (درصد)



۳-۲. حساسیت تقاضا به قیمت بلیط هواپیما

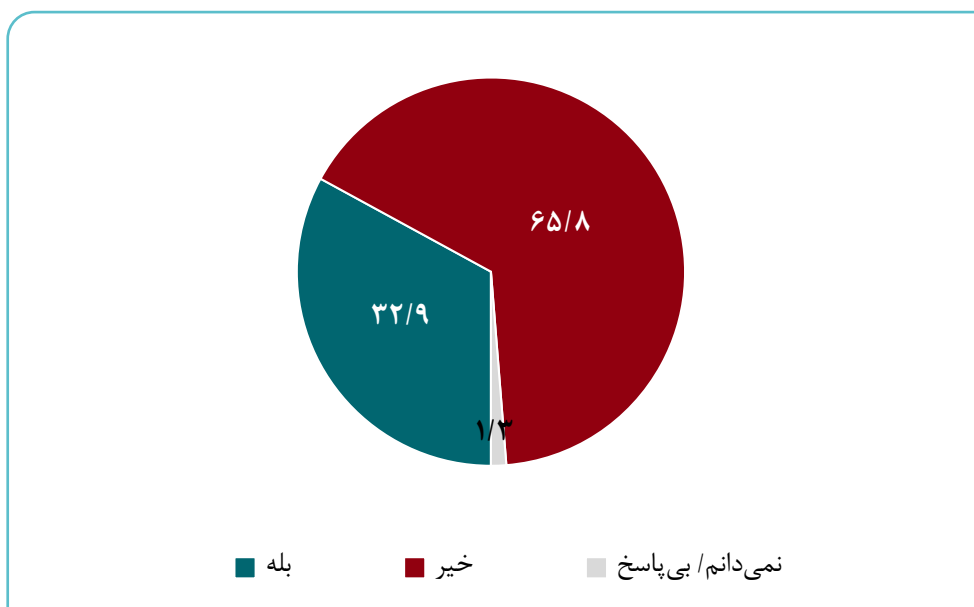
در این قسمت دیدگاه مردم درباره سه قیمت متفاوت از بلیط هواپیما برای یک مسیر هوایی پرسیده شده تا میزان هزینه موردنظر آنها برای سفر به وسیله هواپیما مشخص شود. در ادامه نتایج آن بررسی می‌شود.

۱-۳-۲. تمایل به سفر با هواپیما با بلیط ۴ میلیون تومانی

از همه پاسخ‌گویان به جز کسانی که کلاً تمایلی به سفر هوایی ندارند،^۲ پرسیده شده است «برای سفرهای طولانی و خارج از شهر، اگر قیمت بلیط هواپیما برای یک مسیر حدوداً ۴ میلیون باشد، آیا با هواپیما سفر می‌کنید؟». دوسوم از این جمعیت شهری (۶۵/۸ درصد) با این قیمت حاضر نیستند با هواپیما سفر کنند و در مقابل ۳۲/۹ درصد این مبلغ را برای یک سفر هوایی مناسب می‌دانند.

۱. جمعاً ۴۵۶ نفر به این سؤال پاسخ داده‌اند.
۲. جمعاً ۹۴۷ نفر به این سؤال پاسخ داده‌اند.

شکل ۱۱. نمودار تمایل شهرنشینان علاقمند به سفر هوایی با بلیط ۴ میلیون تومانی (درصد)



نتایج آماری حاکی از آن است که:

* شهروندانی که متوسط درآمد ماهیانه خانواده شان حداقل ۳۵ میلیون تومان است، بیشتر اظهار کرده اند از سفر هوایی با قیمت بلیط ۴ میلیون تومان استقبال خواهند کرد (۴۷/۹ درصد).

جدول ۶. تمایل شهرنشینان علاقمند به سفر هوایی با بلیط ۴ میلیون تومانی به تفکیک متوسط درآمد ماهیانه خانوار آنها (درصد)

| متوسط درآمد ماهیانه خانوار | | | | | |
|----------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------|-------|
| کمتر از ۱۲ میلیون | ۱۲ تا ۱۸ میلیون | ۱۸ تا ۲۵ میلیون | ۲۵ تا ۳۵ میلیون | ۳۵ میلیون یا بیشتر | |
| ۲۹ | ۳۱/۲ | ۳۲/۱ | ۳۳/۳ | ۴۷/۹ | بله |
| ۷۱ | ۶۸/۸ | ۶۷/۹ | ۶۶/۷ | ۵۲/۱ | خیر |
| ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | مجموع |

* تفاوت معناداری در تمایل به سفر هوایی با بهای بلیط ۴ میلیون تومانی میان گروه های مختلف سنی (جوان، میان سال و سالمند) و سطوح متفاوت تحصیلاتی (زیردیپلم، دیپلم و دانشگاهی) مشاهده نمی شود.^۲

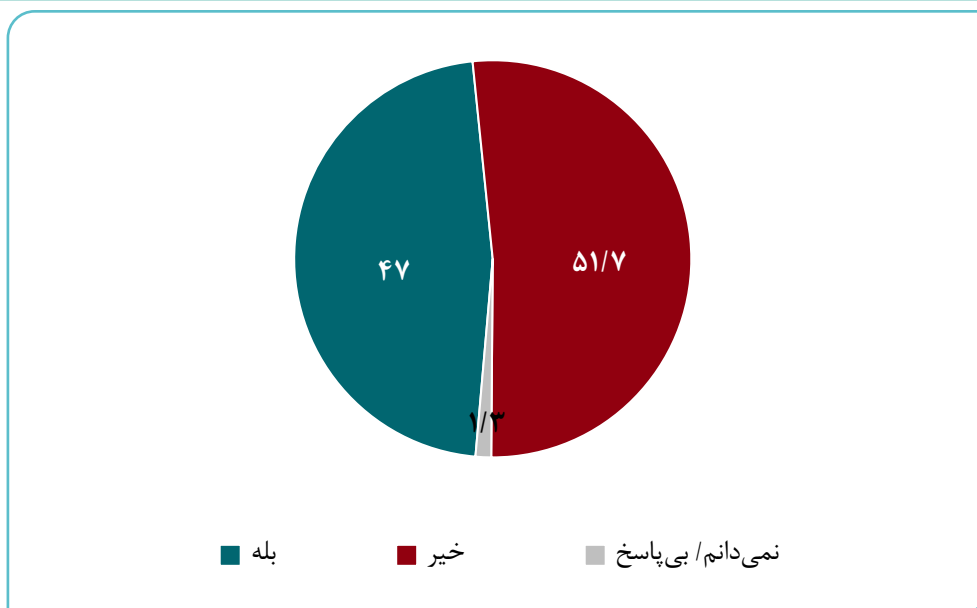
1. P_value < 0.05

2. P_value > 0.05

۲-۳-۲. تمایل به سفر با هواپیما با بلیط ۳ میلیون تومانی

از همه پاسخ‌گویان به‌جز کسانی که کلاً تمایلی به سفر هوایی ندارند،^۱ پرسیده شده است «برای سفرهای طولانی و خارج از شهر، اگر قیمت بلیط هواپیما برای یک مسیر حدوداً ۳ میلیون باشد، آیا با هواپیما سفر می‌کنید؟». حدود نیمی از این جمعیت شهری (۵۱/۷ درصد) با این قیمت حاضر نیستند با هواپیما سفر کنند و در مقابل ۴۷ درصد این مبلغ را برای یک سفر هوایی مناسب می‌دانند.

شکل ۱۲. نمودار تمایل شهرنشینان علاقمند به سفر هوایی با بلیط ۳ میلیون تومانی (درصد)



نتایج آماری نشان می‌دهد:^۲

* با افزایش متوسط درآمد ماهیانه خانوار، بر درصد کسانی که قیمت بلیط هواپیمای ۳ میلیون تومانی برایشان قابل قبول است، افزوده می‌شود؛ به طوری که از ۴۰/۱ درصد میان افراد با متوسط درآمد ماهیانه خانوار کمتر از ۱۲ میلیون تومان به ۶۲/۹ درصد میان افراد با متوسط درآمد ماهیانه خانوار حداقل ۳۵ میلیون تومان افزایش یافته است.

۱. جمعاً ۹۴۷ نفر به این سؤال پاسخ داده‌اند.

2. P_value < 0.05

جدول ۷. تمایل شهرنشینان علاقمند به سفر هوایی با بلیط ۳ میلیون تومانی به تفکیک متوسط درآمد ماهیانه خانوار آنها (درصد)

| متوسط درآمد ماهیانه خانوار | | | | | | تمایل به سفر هوایی با بلیط ۳ میلیون تومانی |
|----------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|-----------------------|-------|--|
| کمتر از ۱۲ میلیون | ۱۲ تا ۱۸ میلیون | ۱۸ تا ۲۵ میلیون | ۲۵ تا ۳۵ میلیون | ۳۵ میلیون یا بیشتر | | |
| ۴۰/۱ | ۴۴/۱ | ۴۳/۵ | ۵۳/۸ | ۶۲/۹ | بله | |
| ۵۹/۹ | ۵۵/۹ | ۵۶/۵ | ۴۶/۲ | ۳۷/۱ | خیر | |
| ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | مجموع | |

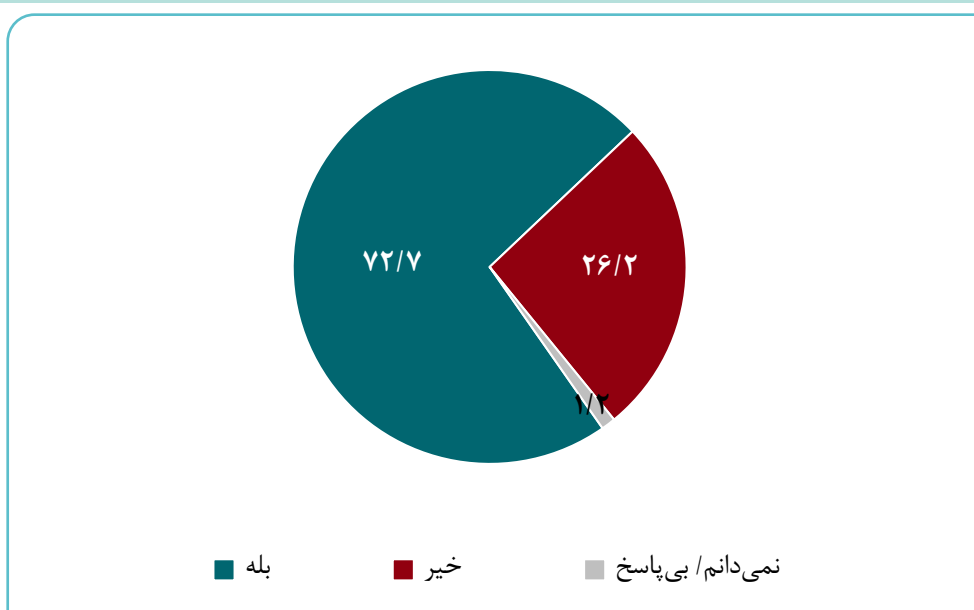
* با افزایش سطح تحصیلات، بهای بلیط ۳ میلیون تومانی برای سفرهای هوایی پذیرفتنی‌تر می‌شود (به ترتیب ۴۰/۷، ۴۷/۲ و ۵۱/۷ درصد از افراد با تحصیلات زیردیپلم، دیپلم و دانشگاهی).

* تفاوت معناداری در تمایل به سفر هوایی با بهای بلیط ۳ میلیون تومانی میان گروه‌های مختلف سنی (جوان، میان‌سال و سالمند) مشاهده نمی‌شود.^۱

۳-۳-۲. تمایل به سفر با هواپیما با بلیط ۲ میلیون تومانی

از همه پاسخ‌گویان به جز کسانی که کلاً تمایلی به سفر هوایی ندارند،^۲ پرسیده شده است «برای سفرهای طولانی و خارج از شهر، اگر قیمت بلیط هواپیما برای یک مسیر حدوداً ۲ میلیون باشد، آیا با هواپیما سفر می‌کنید؟». نزدیک به سه‌چهارم از این جمعیت شهری (۷۲/۷ درصد) این مبلغ را برای یک سفر هوایی مناسب می‌دانند و در مقابل ۲۶/۲ درصد مخالف این قیمت هستند.

شکل ۱۳. نمودار تمایل شهرنشینان علاقمند به سفر هوایی با بلیط ۲ میلیون تومانی (درصد)



1. P_value > 0.05

۲. جمعاً ۹۴۷ نفر به این سؤال پاسخ داده‌اند.



مطابق با یافته‌های آماری^۱،

* با افزایش متوسط درآمد ماهیانه خانوار بر درصد کسانی که اذعان داشتند اگر بلیط هواپیما حدوداً ۲ میلیون تومان باشد، با هواپیما به سفر می‌روند، افزوده می‌شود؛ به طوری که از ۶۲ درصد در میان شهروندان با متوسط درآمد ماهیانه خانوار کمتر از ۱۲ میلیون تومان به ۸۷/۱ درصد میان شهروندان با متوسط درآمد ماهیانه خانوار حداقل ۳۵ میلیون تومان رسیده است.

جدول ۸. تمایل شهرنشینان علاقمند به سفر هوایی با بلیط ۲ میلیون تومانی به تفکیک متوسط درآمد ماهیانه خانوار آنها (درصد)

| متوسط درآمد ماهیانه خانوار | | | | | بله | خیر | مجموع |
|----------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------|-----|-----|--|
| کمتر از ۱۲ میلیون | ۱۲ تا ۱۸ میلیون | ۱۸ تا ۲۵ میلیون | ۲۵ تا ۳۵ میلیون | ۳۵ میلیون یا بیشتر | | | |
| ۶۲ | ۶۸/۶ | ۷۷/۸ | ۸۲/۴ | ۸۷/۱ | | | تمایل به سفر هوایی با بلیط ۲ میلیون تومانی |
| ۳۸ | ۳۱/۴ | ۲۲/۲ | ۱۷/۶ | ۱۲/۹ | | | |
| ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | | | |

* با افزایش سطح تحصیلات، بهای بلیط ۲ میلیون تومانی برای سفرهای هوایی پذیرفتنی تر می‌شود (به ترتیب ۶۷/۵، ۷۲/۱ و ۷۸/۵ درصد از افراد با تحصیلات زیر دیپلم، دیپلم و دانشگاهی).

* تفاوت معناداری در تمایل به سفر هوایی با بلیط ۲ میلیون تومانی میان گروه‌های مختلف سنی (جوان، میان سال و سالمند) مشاهده نمی‌شود.^۲

1. P_value < 0.05

2. P_value > 0.05

۲-۳-۴. مقایسه حساسیت به قیمت‌های مختلف بلیط هواپیما

مقایسه نتایج به دست آمده از سه قیمت فرضی بلیط هواپیما نشان می‌دهد بیشترین تمایل به سفر هوایی در قیمت فرضی ۲ میلیون تومان وجود دارد. به عبارت دیگر، ۷۲/۷ درصد از همه شهرنشینان به جز کسانی که کلاً تمایلی به سفر هوایی ندارند، گفته‌اند در صورتی که قیمت بلیط هواپیما ۲ میلیون تومان باشد، هوایی سفر خواهند کرد. همچنین، ۲۶/۲ درصد به هر سه قیمت پیشنهادی پاسخ منفی داده‌اند.

شکل ۱۴. نمودار مقایسه حساسیت شهرنشینان به قیمت‌های مختلف بلیط هواپیما^۱ (درصد)



۱. گفتنی است ۵/۳ درصد از شهروندان نیز اصلاً تمایلی به سفر هوایی نداشته‌اند که در این محاسبات در نظر گرفته نشده‌اند.



سؤال‌های پرسش‌نامه



برای سهولت دسترسی به کلیتی از سؤال‌های پرسش‌نامه، لیستی از آنها در این قسمت آورده شده است. درباره این سؤال‌ها، توجه به نکات زیر، ضروری است:

- * سؤال‌ها به همان ترتیبی که در متن گزارش آمده، لیست شده‌اند و الزاماً با ترتیب سؤال‌ها در پرسش‌نامه اصلی، یکسان نیستند.
- * فقط سؤال‌های خام لیست شده‌اند؛ یعنی گزینه‌ها و اطلاعات اضافی که در حین مصاحبه برای پاسخ‌گو خوانده شده، در این قسمت آورده نشده است.
- * همه سؤال‌ها از همه پاسخ‌گویان پرسیده نشده است (برخی از سؤال‌ها پرسش داشته است).

ترجیحات انتخاب شیوه سفر بین‌شهری

- شما برای سفرهای طولانی و خارج از شهر، بیشتر از کدام وسیله نقلیه استفاده می‌کنید؟
- از بین گزینه‌هایی که می‌خوانم، مهم‌ترین دلیل شما برای انتخاب این وسیله نقلیه در سفرهای طولانی چیست؟

استفاده جمعیت شهری از حمل‌ونقل هوایی

- در دو سال اخیر چند بار، با هواپیما در داخل کشور به سفر رفتید؟
- در این مدت، آیا سفری در داخل کشور بوده که دوست داشتید با هواپیما بروید اما به دلایلی با وسیله دیگری رفتید؟
- با چه وسیله‌ای به این سفر رفتید؟
- چرا با هواپیما نرفتید؟
- این سفر را با چه هدفی انجام دادید؟
- برای سفرهای طولانی و خارج از شهر، اگر قیمت بلیط هواپیما برای یک مسیر حدوداً ۴ میلیون باشد، آیا با هواپیما سفر می‌کنید؟ این مبلغ برای یک مسیر مدنظر است.
- برای سفرهای طولانی و خارج از شهر، اگر قیمت بلیط هواپیما برای یک مسیر حدوداً ۳ میلیون باشد، آیا با هواپیما سفر می‌کنید؟ این مبلغ برای یک مسیر مدنظر است.
- برای سفرهای طولانی و خارج از شهر، اگر قیمت بلیط هواپیما برای یک مسیر حدوداً ۲ میلیون باشد، چطور؟

گزیده سیاستی

در دو سال گذشته، ۴۵/۶ درصد از شهرنشینان با وجود نیاز و تمایل، از سفر هوایی داخلی محروم مانده‌اند. گرانی بلیط هواپیما بازدارنده‌ترین عامل در این زمینه عنوان شده است (۷۹/۴ درصد).



مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

تهران، خیابان پاسداران، روبروی پارک نیاوران (ضلع جنوبی، پلاک ۸۰۲)

تلفن: ۷۵۱۸۳۰۰۰ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۵۸۵۵ پست الکترونیک: mrc@majles.ir

وبسایت: rc.majles.ir