

Research Paper

Analysis of spatial distribution of tourism public infrastructure services and facilities in Iran

Ozra azizi¹, Farhad azizpour², Aboutaleb Ghasemi vasmejani^{*3}, Bahram Karimi⁴

¹ PhD student in Tourism Management, Allameh Tabataba'i University

² Faculty member and associate professor of Kharazmi University of Tehran

³ Student of Geography and Rural Planning of Kharazmi University Cultural Heritage, Handicrafts and Tourism Organization of the country

⁴ Ph. D. of Geography and Rural Planning, University of Tehran



10.22080/jtpd.2021.20372.3420

Received:

November 28, 2020

Accepted:

September 9, 2021

Available online:

June 2, 2021

Keywords:

Leveling, Tourism public Infrastructure, Tourism Services, Iran

Abstract

This study was conducted with the aim of leveling the provinces of the country in terms of having the main tourism facilities and infrastructure and their optimal distribution in terms of number and variety of services and facilities to provide services to tourists and study the spatial-physical system of tourism industry. This research is an exploratory study that has been used to level the provinces of the country using the FANP and VIKOR models. Based on the research findings, the provinces of the country were classified into 5 groups with very high to very low in terms of number and variety of communication network facilities and infrastructure. The results show that the government as the main policy-maker of tourism development in the field of spatial-physical planning and planning approach to the tourism industry in the provinces, has not been successful and has caused an unbalanced development so that the concentration of tourism facilities in some provinces and shortage They are quite evident in some other provinces, so the need for various services in the field of tourism, distribution of various facilities and infrastructure in the provinces to cover all types of needs of tourists is very important and vital.

*Corresponding Author: Corresponding Author

Address: Student of Geography and Rural Planning of Kharazmi University Cultural Heritage, Handicrafts and Tourism Organization of the country

Email: t.ghasemi1985@gmail.com

Tel: 09114530800



Extended abstract

1. Introduction:

Facilities, infrastructure and tourism communication network, which are components affecting the development of tourism, on the one hand is considered as an economic activity for project implementers and on the other hand by providing services to tourists, one of the most important needs of the tourism industry chain. In this article, the spatial structure of tourism facilities and infrastructure of the provinces of the country such as accommodation services, catering, recreation-facility, communication network and means of transportation, direction and public distribution and tourism investments by the private sector as services of the tourism sector. The country is considered and according to this, it has a license to operate through official and legal channels and is providing services to tourists. Also, some, such as transportation services, have a direct impact on tourism, but are not just service units of the tourism sector. In fact, the main issue is how to act in terms of geographical concentration and distribution of facilities and infrastructure in the provinces of the country? Which provinces have favorable conditions in terms of having different types of tourism facilities and infrastructure?

2. Methods:

This research is an explanatory study that has been done by studying the research literature and reviewing the available data from relevant government institutions and obtaining the opinion of experts. The main purpose of this study is to investigate the spatial distribution of public infrastructure and tourism facility in order to level the

provinces of the country. In this context, in order to achieve the research objectives, multi-criteria decision making models (FANP model) and Vickor model were used.

3. Results:

Findings show that the spatial distribution of public infrastructure and tourism facility in the provinces of Iran is unbalanced in terms of number and diversity. For example, Tehran province, with the highest score, has the highest concentration of tourism communication facilities and infrastructure and their most diverse. After that, Yazd and Gilan provinces are in the second and third ranks. The northwestern, southern and southeastern provinces have the weakest conditions in terms of tourism communication facilities and infrastructure.

The ranking of the provinces of the country in terms of number and variety of tourism communication facilities and infrastructure in 5 very rich to very low groups shows that the central regions of Iran have moderate conditions in terms of tourism communication facilities and infrastructure and most border and marginal provinces except Gilan. Razavi Khorasan and East Azarbaijan have moderate and weak conditions, so that 9 border provinces of the country, in the group of the last provinces, are the least provinces with these facilities.

4. Conclusion:

Findings show inequality and unbalanced distribution of tourism communication network facilities and infrastructure in the country, while in the centralized tourism planning system of Iran, the government should provide investment conditions in

different parts of the country and provide basic infrastructure with a license to the private sector. And non-governmental organizations have made it possible to create diverse tourism facilities and to prevent the unbalanced development of tourism communication facilities and infrastructures and to target decentralization in macro-planning policies. The government can invest in investment by providing effective information and advice in various sectors to implement tourism policies, guide and direct investors and project implementers, provide conditions for proper distribution of service facilities in tourism destinations to provide the required services. Operate tourists and manage incentives and facilities for optimal distribution in different parts of the country.

This also shows that the government has not been successful as the main policy-maker of tourism development in the field of spatial-planning and landscaping approach, and this can have a great impact, especially for foreign tourists at the entry points of border provinces. Therefore, based on the research findings, it can be said; The unbalanced development and concentration of tourism facilities in some provinces and their shortage in some other provinces is quite obvious, so the need for various services in the field of tourism, distribution of facilities and infrastructure in the provinces to cover the needs of all tourists is very important and vital. This can be put on the agenda by the Ministry of Cultural Heritage, Tourism and Handicrafts with better planning and better understanding of the needs of tourists.

By examining the studies conducted, it can be seen that the strength and difference of this study with the studies conducted, especially in Iran; A- It is a field of study that this study has dealt with at the national level and the leveling of the provinces of the country, which has a kind of comprehensiveness and will be the basis of macro decision-making and policy-making according to the centralized planning system in the field of tourism. It is the basis of all examples and tourism facilities for which licenses are issued in Iran, so it has a kind of inclusion.

The results of this study can be used for the government and especially the executive organizations in the provinces, which in many cases play a pivotal role in the implementation of programs and policies by delegating authority, in the sense that for the development of tourism, a comprehensive goal setting. To provide services to different types of tourists in different classes. It is noteworthy that this research will be the basis for further research to ensure the proper distribution of tourism facilities and services according to the tourism capacity of each province and the existing demand for the supply of tourist services.

5. Funding:

There is no funding support

Authors' contribution:

First author: 30%

Second author: 30%

Third author: 30%

Fourth author 10%

Conflict of interest:

Authors declared no conflict of interest

Acknowledgments:



علمی پژوهشی

تحلیل پراکنش فضایی خدمات زیرساختی عمومی و رفاهی گردشگری در ایران

عذرا عزیزی^۱، فرهاد عزیزپور^۲، ابوطالب قاسمی و سمه جانی^{۳*}، بهرام کریمی^۴

^۱ دانشجوی دکتری مدیریت گردشگری دانشگاه علامه طباطبایی

^۲ دانشیار گروه جغرافیای انسانی دانشگاه خوارزمی

^۳ دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه ریزی روستایی دانشگاه خوارزمی

^۴ دانش آموخته دوره دکتری جغرافیا و برنامه ریزی روستایی دانشگاه تهران



10.22080/jtpd.2021.20372.3420

چکیده

در نظام برنامه ریزی گردشگری متمرکز دولتی ایران، دولت با فراهم نمودن شرایط سرمایه گذاری در نقاط مختلف سرزمین و فراهم نمودن زیرساخت های اولیه با صدور مجوز به بخش خصوصی و غیر دولتی امکان ایجاد تأسیسات گردشگری را فراهم می نماید. سیاست گذاری دولت در حوزه توسعه زیرساخت ها و خدمات گردشگری، به اثرگذاری آن بر نظام برنامه ریزی فضایی-کالبدی منجر شده و تصمیمات آن به توزیع و شکل گیری نظام فضای-کالبدی در زنجیره صنعت گردشگری منجر می شود به طوری که توسعه ی این صنعت را در پی خواهد داشت. این پژوهش با هدف سطح بندی استان های کشور از نظر برخورداری از تأسیسات و زیرساخت های اصلی گردشگری کشور و توزیع بهینه ی آنها از نظر تعداد و تنوع خدمات و تأسیسات برای تأمین خدمات انواع گردشگران و بررسی نظام فضایی-کالبدی صنعت گردشگری انجام پذیرفته است. این پژوهش از نوع مطالعات اکتشافی بوده که برای برای سطح بندی استان های کشور از مدل FANP و VIKOR استفاده شده است. بر اساس یافته های پژوهش، استان های کشور در ۵ گروه بسیار برخوردار تا بسیار کم برخوردار از نظر تعداد و تنوع تأسیسات و زیرساخت های شبکه ی ارتباطی، سطح بندی شدند. نتایج پژوهش نشان می دهد دولت به عنوان سیاست گذار اصلی توسعه ی گردشگری در مقوله ی برنامه ریزی فضایی-کالبدی و رویکرد آمیختگی صنعت گردشگری در استان های کشور، موفق عمل نکرده است و نوعی توسعه ی نامتوازن آن را موجب شده است به طوری که تمرکز تأسیسات گردشگری در برخی استان ها و کمبود آنها در برخی استان های دیگر کاملاً مشهود است، از این رو، نیاز به خدمات مختلف حوزه ی گردشگری، توزیع انواع تأسیسات و زیرساخت ها در استان ها برای تحت پوشش قرار دادن همه نوع نیاز گردشگران بسیار مهم و حیاتی می باشد.

تاریخ دریافت:

۸ آذر ۱۳۹۹

تاریخ پذیرش:

۱۲ خرداد ۱۴۰۰

تاریخ انتشار:

۳۱ شهریور ۱۴۰۰

کلیدواژه ها:

سطح بندی، زیرساخت های عمومی گردشگری، خدمات گردشگری، ایران

* نویسنده مسئول: ابوطالب قاسمی و سمه جانی

آدرس: دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه ریزی روستایی

دانشگاه خوارزمی

ایمیل: t.ghasemi1985@gmail.com

تلفن: ۰۹۱۱۴۵۳۰۸۰۰

۱ مقدمه

ابزاری مهم برای توسعه‌ی استراتژیک این صنعت به شمار می‌رود (قلیچ‌خانی و احمدی، ۱۳۹۵، ۱۰۶) و مدیران مقاصد گردشگری و نهادهای بازاریابی که بسته گردشگری را تدوین و ارائه می‌دهند، باید از هماهنگی و ارتقای کیفیت و مناسب مقصد گردشگری اطمینان حاصل کنند. بسته گردشگری، باید، برای به حداکثر رساندن تجربه‌ی گردشگران، تنوع خدمات را در آن پیش‌بینی کنند و برنامه ریزان رویدادها باید سفرهای بیشتری را ترتیب و از تنوع و شمول در بهبود تجربه خدمات گردشگران مطمئن باشند (Opute and et.al., 2020,9) توسعه‌ی گردشگری نیاز به زیرساخت دارد و وجود زیرساخت‌های مناسب و توزیع مناسب خدمات در جذب گردشگران به طرف مکان‌های مستعد گردشگری بسیار تعیین‌کننده است (نصیری هندخاله و همکاران، ۱۳۹۵، ۲۶۰) بسط و گسترش ارتباطات و وسایل مدرن حمل و نقل، توسعه‌ی خدمات هواپیمایی و بهره‌برداری از راه‌های خوب ارتباطی بر اقبال گردشگران به مقاصد خواهد افزود (پاپلی‌یزدی و سقایی، ۱۳۹۰، ۱۲۹). افزایش تعداد تسهیلات اقامتی در حومه، از یک سو، حفظ میراث تاریخی، حمایت از سنت‌ها و فرهنگ ملی، هنرهای بومی و صنایع دستی، آداب و رسوم محلی و فرهنگ عامه، آموزش مردم بومی و تأمین خدمات به مشتریان صنعت گردشگری را تضمین می‌کند و از سوی دیگر، افتتاح هتل‌های جدید باعث ایجاد شغل، افزایش سطح زندگی در مناطق با افزایش درآمد مردم و تقویت درآمد بودجه‌های محلی شده و مشاغل کوچک در مناطق محلی را ارتقا می‌دهد. شیوه زندگی بومی را حفظ کرده و از خروج جوانان می‌کاهد (Provotorina and et al, 2020, 11). مفهوم توسعه‌ی زیرساخت‌ها، مورد توجه قابل توجه محققان در زمینه‌ی گردشگری قرار گرفته است (Kanwal و همکاران، ۲۰۲۰؛ Seidahmetov و همکاران، ۲۰۱۴؛ وانگ و دیگران، ۲۰۲۰). زیرساخت در یک تعریف کلی، ابزارهای دسترسی، حفاظت از منابع و ساختار بخش‌های قابل دسترس محیط ساختمان، حفظ امکانات گردشگری همچون

امروزه گردشگری یکی از پویاترین فعالیتهای اقتصادی است. صنعت گردشگری با استفاده از منابع داخلی و خارجی دارای مزایای محیط اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی بسیاری است (ابراهیم‌زاده و همکاران، ۱۳۹۳، ۴۷)، در دو دهه‌ی گذشته، گردشگری به دلیل منابع تفریحی فراوان و دسترسی مناسب، با تقویت قابل توجه اقتصاد محلی، به طور فزاینده‌ای در حال توسعه است. به طور خاص، توسعه‌ی صنعت گردشگری دارای مزایایی از جمله؛ افزایش اشتغال، بهینه‌سازی حمل و نقل، افزایش درآمد ساکنان و محافظت از میراث فرهنگی، پتانسیل جهانی واقعی برای ارتقاء و توسعه‌ی اقتصادی، ایجاد درآمد ارزی، سرازیرشدن سرمایه‌گذاری، اجرای پروژه‌های نوآورانه تسهیل برای اجرای پروژه‌های نوآورانه و کارآفرین، توسعه‌ی زیرساخت‌های اجتماعی مبارزه با بیکاری و فقر و تحریک مصرف داخلی برای جامعه است و به طور خلاصه گردشگری به ایجاد زندگی بهتر برای میلیون‌ها نفر کمک می‌کند (UNWTO, 2019,2, Opute, and (Provotorina and et al, . et.al., 2020, 3 Wang and et.al, 2020, 11, 2020 گردشگری بین‌المللی در سطح جهان با رشد ۴ درصد در سال ۲۰۱۹ به ۱/۵ میلیارد در سراسر مقاصد گردشگری جهانی رسیده است (world tourism) barometer, 2020,1، که این رقم ۵۴ میلیون نفر بیش از سال ۲۰۱۸ بوده است (world tourism barometer, 2020,3)، گردشگری بخش عمده‌ی اقتصاد جهانی را تشکیل داده و یکی از بزرگترین فعالیت‌های خدماتی جهان است. درآمد صادراتی حاصل از گردشگری به ۱,۷ تریلیون دلار رسیده است (UNWTO, 2019,2). گردشگری ۸۳٪ صادرات و مهمترین منبع ارزی پس از نفت در کشورهای در حال توسعه را تشکیل می‌دهد (Opute and et.al, 2020, Richardson, 2010) 3 سیاست‌گذاری گردشگری در قالب اسناد توسعه‌ی گردشگری و برنامه ریزی جامع ملی و منطقه‌ای،



در حال ساخت (وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، ۱۳۹۷)، ۸۶۶ پایانه حمل و نقل جاده ای (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده، ۱۳۹۵)، حدود ۵۴/۵ میلیون ظرفیت فعال سالانه فرودگاه های کشور (سازمان هواپیمایی کشور، ۱۳۹۸) ۴۵۱ ایستگاه راه آهن (شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۸) و ۱۵۳۶۳ کیلومتر بزرگراه و ۲۴۰۱ کیلومتر آزادراه (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده، ۱۳۹۵) وجود دارد. این تأسیسات، زیرساخت‌ها و شبکه‌ی ارتباطی گردشگری که به عنوان مؤلفه‌های اثرگذار بر توسعه‌ی گردشگری می‌باشند، از یک سو به عنوان یک فعالیت اقتصادی برای مجریان طرح ها محسوب شده و از سوی دیگر، با ارائه‌ی خدمت به گردشگران، یکی از مهمترین نیازهای زنجیره‌ی صنعت گردشگری را تأمین می‌کنند. ایجاد تأسیسات گردشگری و زیرساخت‌های مورد نیاز توسط بخش خصوصی و در مواردی که نیاز وجود داشته باشد، ولی به دلیل عدم توجیه اقتصادی، بخش خصوصی رغبتی برای سرمایه‌گذاری نداشته باشد، دولت با رویکرد توزیع عادلانه خدمات و تأمین نیاز گردشگران به ایجاد تأسیسات عمومی اولیه گردشگری اقدام می‌نماید. توزیع و پراکنش این تأسیسات و زیرساخت‌ها، نقش مهمی در توسعه‌ی صنعت گردشگری و تقویت و رونق محورها و مقاصد گردشگری دارد. تجزیه و تحلیل ساختار مکانی گردشگری اولین گام مهم در درک گردشگری یک منطقه بوده و موقعیت انواع امکانات و جاذبه های گردشگری، نشان‌دهنده‌ی ویژگی‌های خاص از فعالیت‌های گردشگری مربوط به آن منطقه است. همچنین توزیع زیرساخت‌ها در یک مقصد گردشگری، الگوهای حرکتی گردشگران به سوی آن مقصد را در بر داشته است (Cornelissen, 2005, 167). ابعاد ساختاری بخش گردشگری کشور و به ویژه ساختار مکانی عرضه و تقاضای گردشگری، ارتباط نزدیکی با ماهیت و میزان توسعه‌ی گردشگری دارد و درک اثرات توزیعی فضایی گردشگری و مؤلفه‌های اساسی اثرگذار بر آن ضروری است. برای یک مقصد گردشگری، زیرساخت‌ها اگرچه به تنهایی

بندرگاه‌ها و حراست از خدماتی که گردشگری بر آنها متکی است، همچون خدمات گاز، آب، برق، فاضلاب و شبکه‌ی فاضلاب را زیر پوشش قرار می‌دهد (تقوایی و اکبری، ۱۳۸۸، ۱۱۸) و تأسیسات گردشگری به مجموعه تجهیزاتی اطلاق می‌شود که مورد استفاده‌ی گردشگران داخلی و خارجی قرار می‌گیرد و شامل مجموعه امکانات اقامتی، پذیرایی و تفریحی، همچون هتل‌ها، مهمانسراها و مسافرخانه‌ها، مجتمع‌های گردشگری، رستوران‌ها و قهوه‌خانه‌ها و انواع تفرجگاه‌های تابستانی و زمستانی، ساحلی و کوهستانی و امثال آن را در بر می‌گیرد (نصیری هندخاله و همکاران ۱۳۸۹، ۲۶۰). توسعه‌ی زیرساخت‌ها در گرو توسعه‌ی گردشگری، حمایت از جامعه، اقتصاد و محیط زیست است (Kanwal and et al., 2019).

سیاست‌گذاری‌ها از مهمترین قسمت‌های دخالت دولت‌ها در گردشگری است و یکی از زمینه‌ها و بخش‌های این سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی برای مدیریت بهتر و استفاده از منابع گردشگری و افزایش جذب جهانگردان برای بازدید از این منابع گردشگری و در نهایت افزایش درآمد حاصل از ورود جهانگردان می‌باشد. دخالت مستقیم دولت در سرمایه‌گذاری از طریق ارائه‌ی اطلاعات و مشاوره‌های کارآمد در بخش‌های مختلف در جهت اجرای سیاست‌های گردشگری امکان پذیر می‌شود (قلیچ خانی و احمدی، ۱۳۹۵، ۱۰۶). در ایران که نظام برنامه‌ریزی در صنعت گردشگری متمرکز بوده و اجازه‌ی تأسیس مراکز گردشگری به عنوان یک فعالیت حاکمیتی در نظر گرفته می‌شود توسط دولت انجام می‌پذیرد، از این رو، بر اساس قانون، صدور مجوز ایجاد تأسیسات گردشگری توسط وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی و از طریق بخش خصوصی و دولتی صورت می‌گیرد، انواع تأسیسات گردشگری نیز توسط این وزارتخانه تعیین شده است.

در ایران ۷۶۹۸ واحد تأسیسات گردشگری در حال بهره برداری و ۳۳۴۹ واحد تأسیسات گردشگری

نظر بر خورداری از انواع تأسیسات و زیرساخت های گردشگری هستند؟

۲ پیشنهادی پژوهش:

نتایج پژوهش **مشکینی و همکاران** (۱۳۹۷) با سطح بندی فضایی محورهای گردشگری روزانه استان تهران بر مبنای خدمات و تسهیلات گردشگری حاکی از آن است که محورهای شمالی و غربی استان از خدمات مناسب تری نسبت به محورهای شرق و جنوبشرقی استان برخوردار می باشند؛ در حالی که محورهای شرق و جنوب شرقی، علیرغم وجود ظرفیت های قابل توجه، همچنان مسافت طولانی تر نیازمند خدمات و تسهیلات گردشگری بیشتری هستند؛ از این رو، به برنامه ریزان و کارشناسان مربوط توصیه می شود که توسعه ای این محورها را در اولویت برنامه ریزی های خود قرار دهند. چقاجردی و مختاری ملک آبادی، ۱۳۹۷؛ مناطق شهر اصفهان را از نظر زیرساخت های گردشگری ورزشی سطح بندی کردند که از ۱۵ منطقه ای آن، صرفاً یک منطقه دارای سطح توسعه یافتگی بالا، ۵ منطقه دارای سطح توسعه یافتگی متوسط و ۹ منطقه دارای سطح توسعه یافتگی محروم هستند. نوبخت نجات و امیری، ۱۳۹۶، با سطح بندی شهرستان های استان همدان بر اساس ظرفیت های گردشگری با استفاده از تکنیک تحلیل عاملی؛ شهرستان های استان همدان را در ۴ سطح بسیار خوب، متوسط، ضعیف و خیلی ضعیف سطح بندی کردند. **نصیری هندخاله و همکاران**، ۱۳۹۵، با سطح بندی تأسیسات گردشگری استان آذربایجان غربی؛ نشان از وجود ناهمگنی در سطح استان داشته به طوری که، تنها یک شهرستان در سطح کاملاً توسعه یافته، ۲ شهرستان توسعه یافته و سایر شهرستان ها در حال توسعه و محروم بودند. **قلیچ خانی و احمدی** (۱۳۹۵) استراحتگاههای گردشگری بین راهی را در ۳ سطح اصلی معرفی و پیشنهاد دادند و از طریق تحلیل سلسله مراتبی (AHP) آنها را اولویت بندی کردند. ضیایی و شجاعی (۱۳۸۹) برای نظامند کردن مفهوم برنامه ریزی فضایی، مبانی سطح بندی مقصدهای

کافی نیستند، اما برای توسعه گردشگری ضروری می باشند تا گردشگران را به مقاصد گردشگری جذب و نیازهای آنها را پس از ورود برآورده کنند (Lim و همکاران، ۲۰۱۹، ۱)، زیرساخت هایی را که بر توسعه گردشگری تأثیر می گذارند به عنوان زیرساخت های عمومی (مانند حمل و نقل و ارتباطات) و زیرساخت های گردشگری (مانند امکانات اقامتی، تفریحی و تفریحی) دسته بندی می کنند (Enright and Newton, 2004). زیرساخت های جاده ای و حمل و نقل دسترسی آسان به مقاصد گردشگری را فراهم می کند و فعالیت های تجاری را در منطقه افزایش می دهد که تأثیر مثبتی بر سطح زندگی جامعه محلی دارند. محققان پیشنهاد کرده اند که زیرساخت های جاده ای و حمل و نقل نه تنها نقش حیاتی در افزایش فعالیت های گردشگری موجود دارند، بلکه باعث توسعه سایت های جدید گردشگری در منطقه می شوند (Kanwal et.al, 2020).

بنابراین، ارتباط برنامه ریزی و سیاست گذاری در سطح کشور در حمایت از رشد گردشگری از طریق توسعه انواع زیرساخت ها قابل مشاهده است. (Lim و همکاران، ۲۰۱۹، ۱). در این مقاله ساختار مکانی تأسیسات گردشگری و زیرساخت های استان های کشور مانند خدمات اقامتی، پذیرایی، تفریحی-رفاهی، شبکه ای ارتباطی و وسائل حمل و نقل، جهت و توزیع عمومی و سرمایه گذاری های گردشگری توسط بخش خصوصی که به عنوان حوزه های خدماتی بخش گردشگری کشور محسوب شده و بر این اساس از مجاری رسمی و قانونی دارای مجوز فعالیت بوده و در حال خدمات رسانی به گردشگران می باشد، مورد بررسی قرار می گیرد. همچنین برخی مانند خدمات حمل و نقل تأثیر مستقیم بر گردشگری داشته، ولی صرفاً واحدهای خدماتی بخش گردشگری نیستند. در واقع، بحث اصلی این است که از نظر تمرکز جغرافیایی و توزیع تأسیسات و زیرساخت ها در استان های کشور چگونه عمل شده است؟ کدام استانها دارای شرایط مطلوبی از

فرصت‌های شغلی، حفظ ارزش‌های فرهنگی و تاریخی و مناظر طبیعی است. Provtorina and et al (2020) گسترش جغرافیای امکانات اقامتی روستایی، افتتاح مجتمع‌های گردشگری و هتل‌های جدید و دارای استاندارد، هتل‌های کوچک و گسترش ارائه‌ی خدمات مضاعف، به زیرساخت‌های گردشگری روستایی در منطقه روستوف و توسعه‌ی بیشتر آن کمک می‌کند. Suau-Sanchez and Voltes-Dorta (۲۰۱۹) با مطالعه‌ی فرودگاه‌های کوچک در مقاصد گردشگری زمستانی نشان دادند که حوضه‌ی آبریز، رقابت و زیرساخت‌ها بیش از دسترسی به مراکز ورزش اسکی به عنوان محرک‌های اصلی تردد در فرودگاه‌های کوچک کوهستانی است. حبیبی (۲۰۱۷) استدلال کرد که دولت باید توسعه‌ی اسکان گردشگران را در برنامه‌ریزی گردشگری در نظر بگیرد و انگیزه‌های کافی را برای بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در هتل‌ها و خدمات آن فراهم نماید. در بررسی تقاضای گردشگری در یونان، Chasapopoulos و همکاران (۲۰۱۴) استدلال کردند که تأمین زیرساخت‌ها و تأسیسات گردشگری به اندازه‌ی کافی، در انتخاب مقصد تعطیلات گردشگران تأثیر می‌گذارد. Masson and et.al, 2009 زیرساخت‌های جاده‌ای و حمل و نقل نقش مهمی در توسعه‌ی صنعت گردشگری دارد. Khadaroo and Seetana (2008) استدلال کردند، سرمایه‌گذاری در تأسیسات گردشگری شرط کافی برای توسعه‌ی گردشگری نیست و دولت باید سیاست‌های حمل و نقل را در برنامه ریزی بلند مدت گردشگری، به ویژه در توسعه‌ی سیستم حمل و نقل کارآمد و مقرون به صرفه، مدنظر قرار دهد.

چارچوب نظری پژوهش:

برنامه‌ریزی فضایی به دنبال یک نظم فضایی ارگانیک است که در آن هر جامعه و سرزمین بر اساس جایگاه و مرتبه‌هایی که دارد در فرایند توسعه، فعالیت‌ها و کارکردها نقش داشته باشد و در حد جایگاه خود از منابع و دستاوردهای توسعه بهره‌مند شود (جمعه‌پور، ۱۳۸۴، ۱۱۳)، از این رو، لازم است که

گردشگری را شناسایی و ضرورت و اهمیت سطح بندی مقصدهای گردشگری در برنامه‌ریزی فضایی گردشگری را مورد بررسی قرار دادند. Wang and et al., 2020 ایجاد زیرساخت در کشورهای در حال توسعه باعث ترویج فعالیت‌های گردشگری فرهنگی و رویدادهای ورزشی بین‌المللی شده و باعث جذب گردشگران و افزایش منافع اقتصادی می‌شود. (Mamirkulova, 2020) نتایج این مطالعه مشخص کرد که کارمندان سازمان‌های تجاری، عمومی و سایر سازمان‌های تجاری بیان می‌کنند که پروژه‌های زیرساخت‌های گردشگری تأثیرات مفیدی بر جوامع دارند. Mamirkulova and et. al (2020) با مطالعه تحت عنوان فرصت‌های جدید زیرساخت جاده ابریشم در توسعه‌ی محیط گردشگری برای کیفیت بهتر زندگی ساکنان در قزاقستان نشان دادند که طرح جدید جاده ابریشم برای زیرساخت‌های گردشگری بر ایجاد فرصت‌های گردشگری پایدار تأثیر مثبت دارد، که به نوبه‌ی خود کیفیت زندگی ساکنان را افزایش می‌دهد. علاوه بر این، یافته‌ها در طراحی تبلیغات اداره‌ی گردشگری پایدار و رفاه ساکنان تحت پروژه‌های زیربنایی جاده ابریشم جدید مفید هستند. با این حال، صرفاً استراتژی‌های زیرساخت‌های گردشگری نمی‌توانند کیفیت زندگی ساکنان را بهبود بخشند، بلکه عوامل اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و زیست‌محیطی برای توسعه‌ی گردشگری پایدار در مقصد نیز حیاتی است. Kanwal and et. al (۲۰۲۰) نتایج نشان داد که اثرات مشاهده شده از جاده کریدور اقتصادی چین-پاکستان و زیرساخت‌های حمل و نقل با حمایت‌های اجتماعی برای گردشگری ارتباط مثبت دارد و منافع گردشگری و رضایت جامعه نقش واسطه‌ای را در این رابطه دارند. یافته‌های این مطالعه علاوه بر کمک به ادبیات گردشگری، دستاوردهای قابل توجهی را برای مقامات در زمینه‌ی سیاست‌های توسعه‌ی گردشگری فراهم می‌کند. Mamirkulova, 2020 هدف ایجاد زیرساخت‌ها تحقق چشم‌اندازهای تجاری گردشگری از طریق بهبود تجارب گردشگری، سطح زندگی ساکنان، ایجاد

و برنامه‌ریزی فضایی، ضرورت پیدا می‌کند (Risteski, 2012, 376) در صورت عدم توجه و برنامه‌ریزی نسبت به پراکنش مطلوب و نوع عملکرد آنها در سطح منطقه، اثرات منفی کوچک و بزرگی را به دنبال خواهد داشت. به عبارتی؛ سطح‌بندی گردشگری مفهوم و روشی است که می‌تواند از بروز عدم تعادل منطقه‌ای و بازتاب‌های تخریبی در مقصدهای گردشگری تا حد ممکن جلوگیری نماید (ضیایی و شجاعی، ۱۳۸۹، ۳۶). با تأمل در مفهوم فضا و صنعت گردشگری، در می‌یابیم که گردشگری به لحاظ ماهیت در پیوندی دیرین و ناگسستنی با ابعاد و عناصر مکانی- فضایی قرار می‌گیرد. در الگوی فضایی گردشگری هر مقصد (مکان) گردشگری به عنوان یک زیربخش در نظام برنامه‌ریزی منطقه‌ای به حساب می‌آید، تا از این طریق بتواند تخصیص‌های عمودی را در زمینه توسعه گردشگری به فعالیت‌های افقی تبدیل نماید (Cunha, 2006, 15)، برنامه‌ریزی فضایی با راهبرد گسترش گردشگری، کوششی است برای رسیدن به بهترین الگوی فضایی در جهت توسعه منطقه‌ای که دستیابی به اهدافی را با توجه به یک نظام کلی از توسعه ملی مدنظر قرار می‌دهد (Zhong et al, 2008, 843). بر این مبنا، چنانچه به مفهوم و ماهیت برنامه‌ریزی فضایی به توسعه صنعت گردشگری مبادرت شود، نه تنها بستری جهت تأمین نیازهای متنوع طیف بزرگی از گردشگران فراهم می‌گردد، بلکه به واسطه تعادل در انتشار فضایی پیامدهای مثبت حاصل، جمعیتی انبوه از جامعه میزبان و پهنه‌ای گسترده از قلمرو جغرافیایی مقصد را از تحولات مثبت اجتماعی- اقتصادی و زیست‌محیطی متأثر خواهد نمود (Tschanz. et al, 2013). بنابراین، توسعه این فعالیت بدون داشتن الگوی برنامه‌ریزی با رهیافت برنامه‌ریزی فضایی، موجب تمرکز شدید آن در یک منطقه و همچنین توزیع غیرآمایشی آن در مناطق و بهره‌برداری بیش از حد منابع و امکانات شده که برآیند آن آثار زیان‌بخش و نامطلوبی در فضاهای سکونتی و فعالیت‌های فضایی است. در این زمینه

ارتباط منطقی و معقولی بین ساختار فضایی و عملکرد آن به وجود بیاید. برنامه‌ریزی فضایی رابطه‌ی مستقیمی با توسعه منطقه‌ای دارد، چرا که به کاهش نابرابری‌های منطقه‌ای کمک کرده و توزیع بهتر و هماهنگ‌تر امکانات، زیرساخت‌ها و فعالیت‌های اقتصادی را فراهم می‌آورد (Cravo & Bailoa, 2012)، گرچه در برنامه‌ریزی منطقه‌ای، واژه منطقه معانی مختلفی دارد، ولی در همه آنها به مفهوم فضایی است که به وسیله قلمروهایی محدود شده‌اند (Liviu And Valentian, 2008, 36) در گردشگری این فضا (منطقه) از مجموعه‌ای از مقصدهای گردشگری تشکیل شده که هر یک از ویژگی‌ها و توانمندی‌های گوناگونی برخوردارند. سطح‌بندی مقصدهای گردشگری را می‌توان به نوعی، بخشی از فرایند برنامه‌ریزی فضایی در یک منطقه دانست چرا که هدف برنامه‌ریزی فضایی، شناخت منابع سرزمین و چگونگی بهره‌برداری از این منابع همراه با پیش‌بینی وضعیت آینده استقرار مطلوب انسان و عملکرد وی در طبیعت به منظور تامین رشد معقول، متوازن و مطلوب اقتصادی بر پهنه سرزمین و جلوگیری از بروز عدم تعادل و بازتاب‌های تخریبی و منفی در فضای سرزمین است (معصومی اشکوری، ۱۳۸۷، ۱۸). به منظور پیشگیری از توسعه ناموزون مقصدهای گردشگری، ضرورت دارد که برنامه‌ریزی گردشگری و به ویژه برنامه‌ریزی منطقه‌ای گردشگری مورد توجه قرار گیرد. زیرا برنامه‌ریزی منطقه‌ای فرآیندی برای تنظیم و هماهنگ کردن برنامه‌های مختلف اقتصادی و اجتماعی با نیازها و امکانات محلی و منطقه‌ای است و می‌تواند باعث انطباق ویژگی‌های منطقه‌ای با برنامه‌های کلان ملی شود. برنامه‌ریزی منطقه‌ای فرصتی برای برنامه‌ریزی نظام‌مند توسعه و کنترل اثرات مختلف محیطی است (ضیایی و شجاعی، ۱۳۸۹، ۲۶). به منظور استفاده اثربخشی از ظرفیت‌های گردشگری، تنظیم روابط، پیوندها و نحوه آرایش فضایی مقصدها، کنترل پیامدهای رشد و توسعه و در نهایت پیشرفت در مسیر توسعه پایدار گردشگری، توجه به توسعه



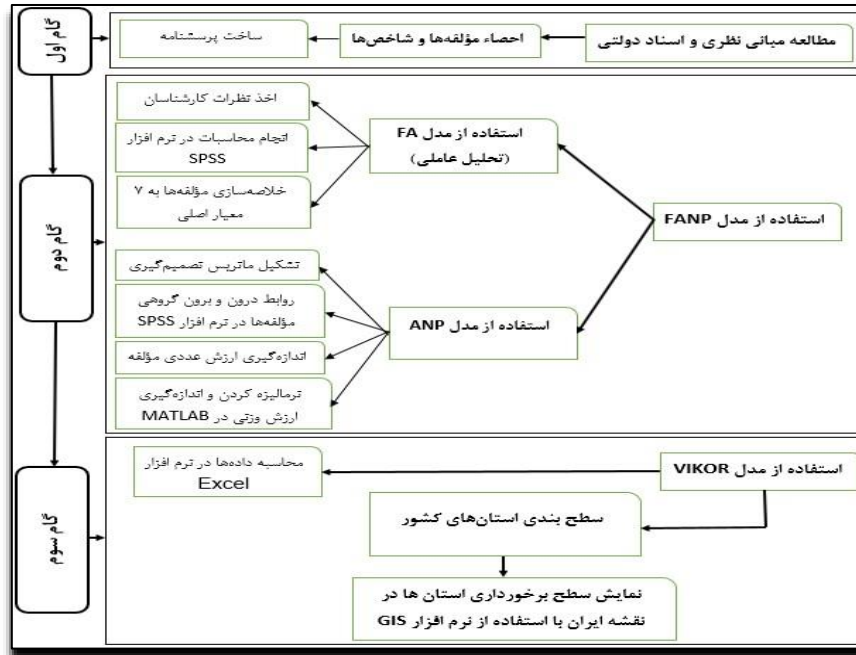
یافتن ارزش هر یک از شاخص‌ها و مؤلفه‌ها از طریق مدل FANP و با اخذ نظر کارشناسان اقدام شد که با تحلیل عاملی (FA) برای خلاصه‌سازی و دسته‌بندی شاخص‌ها و مؤلفه‌ها و همچنین بررسی روابط پیچیده بین مؤلفه‌ها و اثرگذاری هر کدام بر یکدیگر در مدل ANP (فرآیند تحلیل شبکه) استفاده شد. در مدل FANP تلاش شده است تا با به کارگیری مزیت‌های ذاتی روش تحلیل عاملی، ابتدا موضوع مورد بررسی به ابعاد تشکیل دهنده آن تجزیه شوند و سپس با استفاده از روش ANP، این ابعاد (خوشه‌ها) و عناصر آنها، ارتباط و وابستگی‌های بین عناصر و خوشه‌ها به شکل شبکه‌ای مشخص شوند تا به توان اهمیت نسبی عناصر تشکیل دهنده‌ی موضوع مورد بررسی را محاسبه کرد (زبردست، ۱۳۹۳، ۲۴).

در ادامه پس از دریافت ارزش نهایی هر شاخص و مؤلفه، از طریق مدل ویکور نسبت به سطح‌بندی و بررسی توزیع تأسیسات و زیرساخت‌های ارتباطی گردشگری استان‌ها بر اساس داده‌ها و آمارهای وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران اقدام شد در واقع در مدل ویکور، ارزیابی استان‌های کشور بر اساس معیارها و مؤلفه‌های محاسبه شده و بر اساس داده‌های آماری موجود هر استان اولویت بندی یا رتبه بندی صورت می‌گیرد. در نمودار شکل شماره ۱، فرآیند روش پژوهش آورده شده است.

نگرش یکپارچه برای توسعه‌ی ساختاری فضایی گردشگری و مدیریت راهبردی با کارکردهای اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی مهم است، به شکلی که بافت طبیعی و محیط فرهنگی-اجتماعی عرصه‌ی کارکرد صنعت گردشگری، سازگار باشد (رومیانی و همکاران، ۱۳۹۹، ۹۴) از این رو، تحلیل فضایی توسعه‌ی گردشگری در مناطق و استان‌های مختلف، یکی از الزامات مهم توسعه‌ی پایدار گردشگری است که موجب اجتناب از ایجاد و توسعه‌ی نابرابری‌های فضایی می‌گردد (افراخته و همکاران، ۱۳۹۵) و در برنامه‌ریزی خدمات گردشگری آنچه می‌تواند به تحقق‌پذیری بیشتر این برابری کمک نماید، توجه به عدالت فضایی و برنامه‌ریزی‌هایی است که تمرکز بین دو عنصر تقاضا (گردشگران) و عرضه (مراکز ارائه‌کننده‌ی خدمات) را حفظ نماید (ضیایی و شجاعی، ۱۳۸۹، ۲۵-۴۶).

۳ روش پژوهش:

این پژوهش از نوع مطالعات تبیینی بوده که با مطالعه‌ی ادبیات پژوهش و بررسی داده‌های موجود از نهادهای دولتی مرتبط با موضوع و اخذ نظر خبرگان (۲۰ نفر از متخصصان و کارشناسان دولتی، دانشگاهی و مجریان طرح‌های گردشگری) اقدام شده است. هدف اصلی پژوهش، بررسی توزیع فضایی زیرساختی عمومی و رفاهی گردشگری و به منظور سطح‌بندی استان‌های کشور در این زمینه است که به منظور دستیابی به اهداف پژوهش از مدل‌های تصمیم‌گیری چندمعیاره و طی فرآیندهای لازم اقدام گردید. بدین ترتیب که ابتدا به منظور



شکل افرآیند انجام پژوهش

منبع: نگارندگان

۴ یافته های پژوهش:

نظر در سطح بندی استان های کشور که داده های آنها با نظر متخصصان جمع آوری شده بود با استفاده از نرم افزار SPSS محاسبه گردید و در ۷ گروه به شرح ذیل دسته بندی شد.

بر اساس خروجی داده های مدل تحلیل عاملی و فرآیند انجام مدل FANP، مؤلفه های ۲۴ گانه مورد

جدول اخلاصه‌سازی مؤلفه ها از طریق تحلیل عاملی

مؤلفه	زیرمؤلفه ها	ردیف	مؤلفه	زیرمؤلفه ها	ردیف
تأسیسات عمومی و ارزان سفر گردشگری	نقش سرویس های بهداشتی در حال ساخت در توسعه گردشگری	۱۴	هتل	نقش هتل‌های ۴ و ۵ ستاره در حال ساخت در توسعه گردشگری	۱
	نقش سرویس های بهداشتی در حال بهره‌برداري نقش کمپینگ گردشگری	۱۵		نقش هتل‌های ۴ و ۵ ستاره در حال بهره‌برداري	۲
	در حال ساخت در توسعه گردشگری	۱۶		نقش هتل‌های ۱ تا ۳ ستاره در حال ساخت در توسعه گردشگری	۳
	نقش کمپینگ گردشگری در حال بهره‌برداري	۱۷		نقش هتل‌های ۱ تا ۳ ستاره در حال بهره‌برداري	۴

ردیف	زیرمؤلفه ها	مؤلفه	ردیف	زیرمؤلفه ها	مؤلفه
۵	نقش اقامتگاه‌های بوم‌گردی در حال ساخت در توسعه گردشگری	۱۸	نقش رستوران‌های سنتی در حال ساخت در توسعه گردشگری	واحد‌های پذیرایی سنتی	
۶	نقش اقامتگاه‌های بوم‌گردی در حال بهره‌برداری	۱۹	نقش رستوران‌های سنتی در حال بهره‌برداری	واحد‌های پذیرایی مدرن	
۷	نقش هتل آپارتمان	۲۰	نقش رستوران‌ها در حال بهره‌برداری		
۸	نقش مهمان‌پذیرهای در حال بهره‌برداری	۲۱	نقش رستوران‌ها در حال ساخت		
۹	هتل آپارتمان در حال بهره برداری	۲۲	میزان سرمایه‌گذاری در حال انجام در توسعه گردشگری		
۱۰	نقش مجتمع‌های گردشگری در حال بهره‌برداری	۲۳	وجود آزادراه‌ها در توسعه گردشگری		
۱۱	نقش مجتمع‌های گردشگری در حال ساخت در توسعه گردشگری	۲۴	وجود بزرگراه‌ها در توسعه گردشگری	شبکه‌های ارتباطی و سرمایه‌گذاری	
۱۲	نقش مجتمع‌های بین راهی در حال بهره‌برداری	۲۵	وجود خطوط ریلی در توسعه گردشگری		
۱۳	نقش مجتمع‌های بین راهی در حال ساخت در توسعه گردشگری	۲۶	وجود فرودگاه‌های فعال در توسعه گردشگری		
		۲۷	وجود پایانه‌های سواری بین شهری در توسعه گردشگری		

منبع یافته های نگارندگان، ۱۳۹۹

و ماتریس حد نیز مجدداً با استفاده از نرم افزار MATLAB محاسبه و ارزش عددی هر مؤلفه استخراج گردید، در نهایت اعداد وزنی بدست آمده نرمالیزه گردید.

در ادامه، برای بررسی و میزان سنجش روابط بین گروهی و درون گروهی در مدل FANP، میزان همبستگی و روابط بین مؤلفه ها و زیرمؤلفه ها از طریق نرم افزار SPSS محاسبه و ارزش عددی هر کدام بدست آمد. در ادامه، ماتریس موزون تشکیل

جدول ۲ محاسبه ارزش و اهمیت هریک از مؤلفه‌ها

ردیف	مؤلفه	کد مؤلفه	ارزش عددی	ارزش وزنی
۱	هتل در حال ساخت ۴ و ۵ ستاره	N 1	0/248498	0/0355
۲	هتل در حال ساخت ۱ تا ۳ ستاره	N 2	0/275621	0/0394

ردیف	مؤلفه	کد مؤلفه	ارزش عددی	ارزش وزنی
۳	اقامتگاه های بوم گردی در حال ساخت	N 3	0/224647	0/0321
۴	مهمانپذیر در حال ساخت	N 4	0/251234	0/0359
۵	هتل در حال بهره برداری ۴ و ۵ ستاره	N 5	0/247071	0/0353
۶	هتل در حال بهره برداری ۱ تا ۳ ستاره	N 6	0/210162	0/0300
۷	اقامتگاه های بو مگردی در حال بهره برداری	N 7	0/225048	0/0321
۸	مهمانپذیر در حال بهره برداری	N 8	0/171935	0/0246
۹	مسافراکاشانه	N 9	0/145785	0/0208
۱۰	مجتمع های گردشگری در حال ساخت	N 10	0/243758	0/0348
۱۱	سرویس های بهداشتی عمومی در حال ساخت	N 11	0/255326	0/0365
۱۲	کمپینگ های گردشگری در حال ساخت	N 12	0/234521	0/0335
۱۳	مجتمع های خدماتی بین راهی در حال ساخت	-	0/266395	0/0381
۱۴	مجتمع های گردشگری در حال بهره برداری	N 13	0/217488	0/0311
۱۵	سرویس های بهداشتی در حال بهره برداری	N 14	0/275937	0/0394
۱۶	کمپینگ های گردشگری در حال بهره برداری	N 15	0/243925	0/0348
۱۷	مجتمع های خدماتی بین راهی در حال بهره برداری	N 16	0/26265	0/0375
۱۸	رستوران های مدرن در حال ساخت	-	0/4998	0/0714
۱۹	رستوران های سنتی در حال ساخت	N 17	0/5002	0/0715
۲۰	رستوران های مدرن در حال بهره برداری	-	0/5	0/0714
۲۱	رستوران های سنتی در حال بهره برداری	N 18	0/5	0/0714
۲۲	میزان سرمایه گذاری	N 19	0/087356	0/0125
۲۳	آزاد راه های کشور	N 20	0/196886	0/0281
۲۴	بزرگ راه های کشور	N 21	0/190692	0/0272
۲۵	خطوط ریلی یا تعداد ایستگاه های فعال قطار بین شهری	N 22	0/197765	0/0283
۲۶	فرودگاه های فعال	N 23	0/17597	0/0251
۲۷	پایانه های حمل و نقل جاده ای	N 24	0/151332	0/0216

یافته های نگارندگان، ۱۳۹۹.

تشکیل گردید. سپس ماتریس نرمال از طریق فرمول ذیل با توان رساندن اعداد و جمع هر ستون محاسبه و همچنین جذر مجموع هر ستون تقسیم بر عدد ماتریس تصمیم گیری گرفته شد.

در این مرحله فرآیند سطح بندی و بررسی نحوه ی توزیع مؤلفه های مورد نظر در پژوهش، با مدل Vikor انجام پذیرفت. لازم به ذکر است ۳ مؤلفه به دلیل عدم وجود اطلاعات در فرآیند محاسبات بعدی حذف شد. بدین ترتیب، ابتدا ماتریس تصمیم گیری



طبیعتاً برای گزینه به ازای هر معیار یک شاخص مطلوبیت به دست می آید که مجموع آنها شاخص نهایی S_j گزینه را مشخص می کند.
بزرگترین S_j هر گزینه به ازای هر معیار، شاخص عدم مطلوبیت (R) آن گزینه می باشد

$$r_{ij} = \frac{X_{ij}}{\sqrt{\sum_{i=1}^m X_{ij}^2}}$$

X_{ij} = مقادیر هر معیار برای هر گزینه

در مرحله ی بعد، به منظور انجام دقیق محاسبات نسبت به وزن دار کردن، مقادیر ماتریس نرمال به دست می آید که هر یک از گزینه ها بر وزن معیارها ضرب می گردد.

مقادیر بالاترین (بزرگترین) و پایین ترین (کوچکترین) ارزش ماتریس نرمال وزنی تعیین گردید. در اینجا منظور از بزرگترین عدد، یعنی عددی بیشترین ارزش مثبت را داراست و کوچکترین یعنی بیشترین ارزش منفی.

در این مرحله، شاخص مطلوبیت (S) و شاخص عدم مطلوبیت (R) تعیین گردید.

f* = بزرگترین عدد ماتریس نرمال وزنی برای هر ستون

f_{ij} = عدد گزینه مورد نظر برای هر معیار در ماتریس نرمال وزنی

f- = کوچکترین عدد ماتریس نرمال زونی برای هر ستون

$$S_j = \sum_{i=1}^n w_i \cdot \frac{f_i^* - f_{ij}}{f_i^* - f_i^-}; \quad R_j = \max_i \left[w_i \cdot \frac{f_i^* - f_{ij}}{f_i^* - f_i^-} \right]$$

محاسبه مقدار Q و رتبه بندی نهایی گزینه ها؛ که از طریق فرمول ذیل محاسبه می شود:

$$Q_j = v \cdot \frac{S_j - S^-}{S^* - S^-} + (1 - v) \cdot \frac{R_j - R^-}{R^* - R^-}$$

v = عدد ثابت 0.5

S_j = مجموع مقدار S برای هر گزینه

S- = بزرگترین عدد شاخص S برای هر گزینه

S* = کوچکترین عدد شاخص S برای هر گزینه

R_j = مجموع مقدار R برای هر گزینه

R- = بزرگترین عدد شاخص R برای هر گزینه

R* = کوچکترین عدد شاخص R برای هر گزینه

جدول ۳ محاسبه ارزش و اهمیت هریک از مؤلفه ها

0/071	R-	0/769	S-
0/068	R*	0/372	S*

در نهایت سطح بندی استان های کشور انجام پذیرفت که در جدول شماره ۴ نشان داده شده است:

جدول ۴ سطح‌بندی نهایی استان‌های کشور بر اساس امتیاز و ترتیب اولویت قرارگیری

نام استان	نمره هر استان	ترتیب قرارگیری هر استان	رتبه هر استان به ترتیب بالاترین نمره
آذربایجان شرقی	0/363	تهران	0/857
آذربایجان غربی	0/065	یزد	0/752
اردبیل	0/098	گیلان	0/63
اصفهان	0/436	خراسان رضوی،	0/519
البرز	0/109	فارس،	0/439
ایلام	0/015	اصفهان	0/436
بوشهر	0/029	آذربایجان شرقی،	0/363
تهران	0/857	مازندران	0/291
چهار محال و بختیاری	0/02	کرمان	0/218
خراسان جنوبی،	0/028	خوزستان	0/211
خراسان رضوی،	0/519	قم	0/135
خراسان شمالی،	0/001	مرکز،	0/132
خوزستان	0/211	سمنان	0/12
زنجان	0/072	گلستان	0/12
سمنان	0/12	همدان	0/115
سیستان و بلوچستان	0/043	البرز	0/109
فارس،	0/439	اردبیل،	0/098
قزوین،	0/059	کرمانشاه	0/075
قم	0/135	زنجان	0/072
کردستان	0/045	هرمزگان	0/069
کرمان	0/218	آذربایجان غربی	0/065
کرمانشاه	0/075	قزوین	0/059
کهگیلویه و بویر احمد	0/024	کردستان،	0/045
گلستان	0/12	سیستان و بلوچستان	0/043
گیلان	0/63	لرستان	0/042
لرستان	0/042	بوشهر	0/029
مازندران	0/291	خراسان جنوبی	0/028
مرکزی	0/132	کهگیلویه و بویر احمد	0/024
هرمزگان	0/069	چهار محال و بختیاری	0/02
همدان	0/115	ایلام	0/015
یزد	0/752	خراسان شمالی،	0/001

یافته‌های نگارندگان؛ ۱۳۹۹

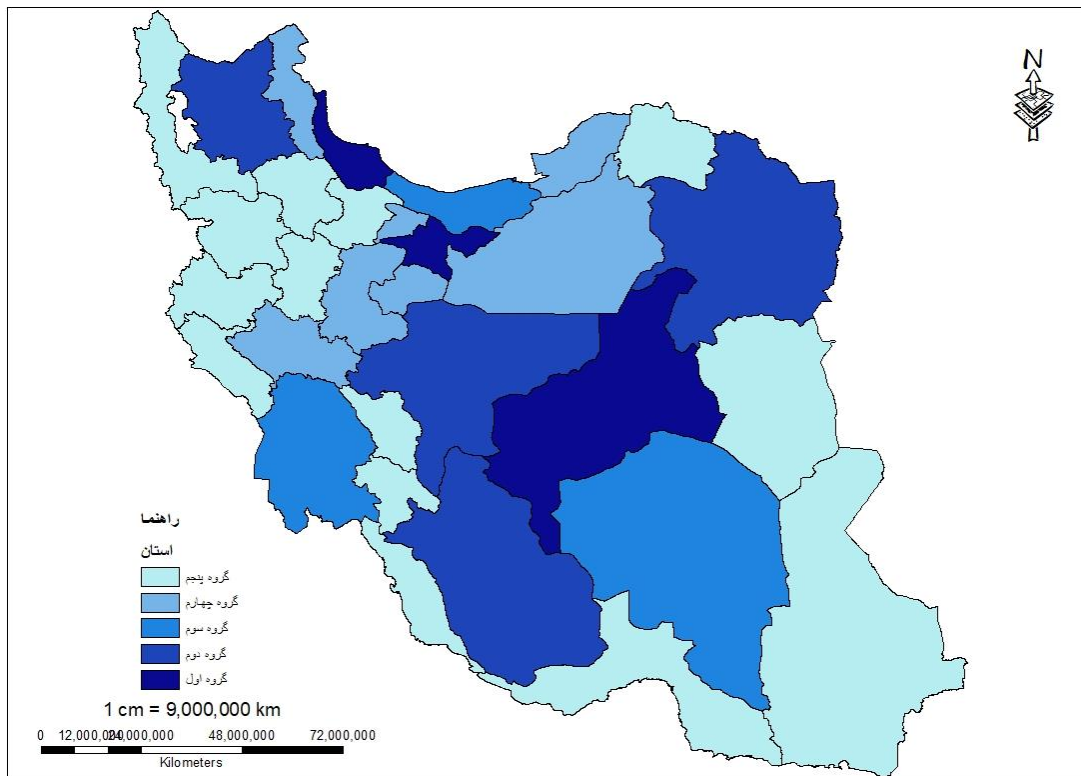


نمودار رتبه بندی استان های ایران

جدول ۵ گروه بندی استان های ایران از نظر برخورداری از زیرساخت ها و تأسیسات گردشگری

ردیف	نام استان	رتبه هر استان	گروه	ردیف	نام استان	رتبه هر استان	گروه
۱	تهران	0/857		۱۸	کرمانشاه	0/075	
۲	یزد	0/752	اول	۱۹	زنجان	0/072	
۳	گیلان	0/63		۲۰	هرمزگان	0/069	
۴	خراسان رضوی	0/519		۲۱	آذربایجان غربی	0/065	
۵	فارس	0/439		۲۲	قزوین	0/059	
۶	اصفهان	0/436	دوم	۲۳	کردستان	0/045	
۷	آذربایجان شرقی	0/363		۲۴	سیستان و بلوچستان	0/043	پنجم
۸	مازندران	0/291		۲۵	لرستان	0/042	
۹	کرمان	0/218	سوم	۲۶	بوشهر	0/029	
۱۰	خوزستان	0/211		۲۷	خراسان جنوبی	0/028	
۱۱	قم	0/135		۲۸	کهگیلویه و بویر احمد	0/024	
۱۲	مرکز،	0/132		۲۹	چهار محال، و بختیار،	0/02	
۱۳	سمنان	0/12		۳۰	ایلام	0/015	
۱۴	گلستان	0/12	چهارم	۳۱	خراسان شمالی	0/001	
۱۵	همدان	0/115					
۱۶	البرز	0/109					
۱۷	اردبیل	0/098					

یافته های نگارندگان، ۱۳۹۹.



شکل ۲ نقشه‌ی رتبه‌بندی استان‌های ایران از نظر برخورداری از زیرساخت‌ها و خدمات گردشگری
منبع: نگارندگان، ۱۳۹۹

سطح‌بندی استان‌های کشور از نظر تعداد و تنوع تأسیسات و زیرساخت‌های ارتباطی گردشگری در ۵ گروه بسیار برخوردار تا بسیار کم برخوردار، نشان می‌دهد، مناطق مرکزی ایران دارای شرایط متوسطی از نظر برخورداری از تأسیسات و زیرساخت‌های ارتباطی گردشگری هستند و بیشتر استان‌های مرزی و حاشیه‌ای به جز گیلان، خراسان رضوی و آذربایجان شرقی دارای شرایط متوسط و ضعیف می‌باشند به طوری که ۹ استان مرزی کشور، در گروه استان‌های آخر، به عنوان کم‌برخوردارترین استان‌ها از این امکانات هستند.

یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد توزیع فضایی زیرساختی عمومی و رفاهی گردشگری در استان‌های ایران از نظر تعداد و تنوع، نامتوازن است. برای مثال استان تهران، با بالاترین امتیاز، بیشترین تمرکز تأسیسات و زیرساخت‌های ارتباطی گردشگری و متنوع‌ترین آنها را دارد. پس از آن، استان‌های یزد و گیلان در رتبه‌های دوم و سوم هستند. استان‌های شمال غرب و جنوب و جنوب شرق دارای ضعیف‌ترین شرایط از نظر برخورداری از تأسیسات و زیرساخت‌های ارتباطی گردشگری هستند.



۵ نتیجه گیری:

برای گردشگران خارجی در مبادی ورودی استان‌های مرزی می‌تواند اثرگذاری زیادی داشته باشد. از این رو، بر اساس یافته‌های پژوهش می‌توان گفت؛ توسعه‌ی نامتوازن و تمرکز تأسیسات گردشگری در برخی استان‌ها و کمبود آنها در برخی استان‌های دیگر کاملاً مشهود است، در نتیجه، نیاز به خدمات مختلف حوزه‌ی گردشگری، توزیع انواع تأسیسات و زیرساخت‌ها در استان‌ها برای تحت پوشش قرار دادن نیازهای تمامی گردشگران بسیار مهم و حیاتی می‌باشد. این امر می‌تواند با برنامه ریزی مناسب تر و شناخت بهتر نیازهای گردشگران توسط وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی در دستور کار قرار گیرد.

بررسی مطالعات تطبیقی با مطالعات صورت گرفته در دو کشور کره جنوبی و چین نیز نشان از توسعه‌ی نامتوازن این مقوله است، به طوری که Kang و همکاران (۲۰۱۴) با مطالعه‌ی کشور کره جنوبی، اشاره کردند که اجرای سیاست گردشگری ملی در توسعه‌ی مقصد و در الگوهای فعالیت گردشگری قابل تبیین است. این مطالعه توزیع تغییر یافته گردشگری داخلی در کره جنوبی را بین سالهای ۱۹۸۹ و ۲۰۱۱ ارزیابی می‌کند و این تغییرات را به سیاست‌های ملی گردشگری اعمال شده در آن سالها مربوط می‌داند. در حالی که به نظر می‌رسد تأکید سنتی بر منطقه‌ی سئول و جنوب شرقی کره جنوبی کاهش یافته، اما توزیع مزایای گردشگری هنوز نابرابر است. Wen and Sinha (۲۰۰۹)، مشخص کردند که تمرکز گردشگری در کشور چین بر نواحی ساحلی متمرکز بوده که با وجود کاهش نابرابری و توزیع توسعه‌ی گردشگری در سایر مناطق، ولی همچنان نابرابری فضایی گردشگری به چشم می‌خورد.

با بررسی مطالعات انجام شده می‌توان دریافت که نقطه قوت و تفاوت این مطالعه با مطالعات انجام شده به ویژه در ایران؛ الف- حوزه‌ی مطالعاتی بوده که این مطالعه در سطح ملی و به سطح‌بندی استان‌های کشور پرداخته است که به نوعی از

توسعه‌ی زیرساخت‌ها و تأسیسات گردشگری بدون داشتن رهیافت برنامه‌ریزی فضایی، موجب تمرکز شدید آن در یک منطقه و همچنین توزیع غیرآمایشی آن در مناطق دیگر و بهره‌برداری بیش از حد منابع و امکانات می‌شود، که برآیند آن آثار زیان‌بخش و نامطلوبی در فضاهای گردشگری است. در این زمینه، نگرش یکپارچه برای توسعه‌ی ساختاری فضایی گردشگری مهم است، از این رو، تحلیل فضایی تأسیسات و زیرساخت‌های گردشگری در مناطق و استان‌های مختلف، یکی از الزامات مهم تحقق توسعه‌ی گردشگری است که موجب اجتناب از نابرابری‌ها و همچنین برقراری عدالت فضایی می‌گردد. یافته‌های پژوهش نشان از نابرابری و توزیع نامتوازن تأسیسات و زیرساخت‌های شبکه‌ی ارتباطی گردشگری در کشور است، در حالی که در نظام برنامه‌ریزی گردشگری متمرکز دولتی ایران، دولت می‌بایست با فراهم نمودن شرایط سرمایه‌گذاری در نقاط مختلف سرزمین و فراهم نمودن زیرساخت‌های اولیه با صدور مجوز به بخش خصوصی و غیر دولتی امکان ایجاد تأسیسات گردشگری متنوع را فراهم نموده و از توسعه‌ی نامتوازن تأسیسات و زیرساخت‌های ارتباطی گردشگری جلوگیری و تمرکززدایی را در سیاست‌های کلان برنامه‌ریزی هدف‌گذاری نماید. دولت می‌تواند در سرمایه‌گذاری از طریق ارائه‌ی اطلاعات و مشاوره‌های کارآمد در بخش‌های مختلف در جهت اجرای سیاست‌های گردشگری، هدایت و سوق دادن سرمایه‌گذاران و مجریان طرح‌ها، فراهم نمودن شرایط برای توزیع مناسب تأسیسات خدماتی در مقاصد گردشگری برای تأمین خدمات مورد نیاز گردشگران و مدیریت مشوق‌ها و تسهیلات لازم برای توزیع بهینه در نقاط مختلف کشور را عملیاتی نماید.

این موضوع همچنان نشان می‌دهد دولت به عنوان سیاست‌گذار اصلی توسعه‌ی گردشگری در مقوله‌ی برنامه‌ریزی فضایی-کالبدی و رویکرد آمایشی، موفق عمل نکرده است و این امر به ویژه

موارد با تفویض اختیارات نقش محوری در اجرای برنامه ها و سیاست ها دارند، از این نظر کاربرد داشته باشد که برای توسعه‌ی گردشگری، هدف گذاری همه جانبه نگرانه‌ای برای تأمین خدمات انواع مختلف گردشگران در طبقات گوناگون داشته باشند. قابل ذکر است این پژوهش مبنای برای تحقیقات بعدی خواهد بود تا توزیع مناسب تأسیسات و خدمات گردشگری با توجه به ظرفیت های گردشگری هر استان و میزان تقاضای موجود برای تأمین عرضه‌ی خدمات گردشگران باشد.

جامعیت برخورداراست و مبنای تصمیم‌گیری و سیاست‌گذاری کلان با توجه به نظام برنامه‌ریزی متمرکز در حوزه‌ی گردشگری عمل خواهد نمود، ب- مبنای سطح‌بندی، بر اساس تمامی مصادیق و تأسیسات گردشگری بوده که در ایران برای آنها صدور مجوز صورت می‌گیرد، در نتیجه، به نوعی از شمولیت برخوردار است ج- استفاده از چند مدل ترکیبی و نرم افزارهای لازم بوده که دقت در سطح بندی را بالا برده است.

نتایج این پژوهش می تواند برای دولت و به ویژه سازمان های اجرایی در استان ها که در بسیاری

منابع و مأخذ: منابع فارسی

از تکنیک Topsis ، دوره‌ی ۳، شماره ی ۱۰، صفحه ۱۵-۲۶.

پاپلی یزدی، محمدحسین، سقایی، مهدی، ۱۳۹۰، گردشگری (ماهیت و مفاهیم)، چاپ ششم، تهران، انتشارات سمت.

تقوایی، مسعود، اکبری، محمود، ۱۳۸۸، مقدمه‌ای بر برنامه‌ریزی و مدیریت گردشگری شهری، پیام علوی، اصفهان.

جلالی محبوه، خادم الحسینی احمد، ۱۳۹۴، سطح بندی مناطق نمونه ی گردشگری در استان کرمان، برنامه ریزی منطقه ای، دوره‌ی ۵، شماره ی ۱۷، صفحه ۱۵۱-۱۶۲.

جمعه‌پور، محمود، ۱۳۸۴، مقدمه ای بر برنامه ریزی توسعه‌ی روستایی؛ دیدگاه‌ها و روش‌ها؛ انتشارات سمت، تهران.

چقاردی ایمان، مختاری ملک آبادی رضا، ۱۳۹۵، سطح بندی شهرستان های

آیین نامه، ایجاد، اصلاح، تکمیل، درجه بندی و نرخ گذاری تأسیسات گردشگری، ۱۳۹۴.

ابراهیم‌زاده، عیسی، حافظ رضازاده، معصومه، دارائی، مرضیه، ۱۳۹۳، برنامه‌ریزی و مکان‌یابی بهینه تسهیلات و زیرساخت‌های گردشگری شهری با استفاده از GIS موردشناسی: شهر سمنان، فصلنامه‌ی جغرافیا و توسعه، دوره‌ی ۱۲، شماره‌ی ۳۵، تابستان، ۳۳-۴۸.

افراخته، حسن، رهنمایی، محمدتقی، طهماسبی، اصغر، ایمنی‌قشلاق، سیاوش، ۱۳۹۵، تحلیل نابرابری‌های فضایی در توسعه منابع گردشگری استان اردبیل، گردشگری و توسعه، دوره‌ی ۵، شماره‌ی ۱.

امیرحاجلو الهام، تولایی سیمین، زنگانه احمد، زنگانه ابوالفضل، ۱۳۹۲، ارزیابی و اولویت بندی اثرات گردشگری در سطح ملی با استفاده



[در شهرستان طارم، اقتصاد فضا و توسعه-
ی روستایی، دوره ۸، شماره ۱، صفحه
۱۱۹-۱۳۶.](#)

قانون توسعه‌ی صنعت ایرانگردی و جهانگردی،
۱۳۷۰.

قلیچ خانی، بهنام؛ احمدی، علی؛ ۱۳۹۵، اولویت
بندی و سطح بندی استراحتگاه های
گردشگری بین راهی، فصلنامه ی
مطالعات مدیریت گردشگری، سال
یازدهم، شماره ۳۳، صفحات ۱۲۶-۱۰۵.

مشکینی، ابوالفضل، بهنام مرشدی، حسن، برغمدي،
مجتبی، ۱۳۹۷، تحلیل و سطحبندی
فضایی محورهای گردشگری روزانه استان
تهران بر مبنای خدمات و تسهیلات
گردشگری، برنامه ریزی و آمایش فضا،
دوره ی بیست و دوم، شماره ۲، تابستان.

معصومی اشکوری، سید حسن، ۱۳۸۷، اصول و
مبانی برنامه ریزی منطقه ایی، چاپ
چهارم، تهران، انتشارات پیام.

[نصیری هندخاله، اسماعیل؛ رباب، حسین زاده،
صفرعلی زاده، اسماعیل، ۱۳۹۵، سطح
بندی زیرساخت ها
و تاسیسات گردشگری در شهرستان های
استان آذربایجان غربی، جغرافیا و
برنامه ریزی، دوره ی ۲۰، شماره ی ۵۵،
صفحه ۲۵۵ تا صفحه ۲۷۱.](#)

نوبخت نجات، آزیتا، امیری، محمود؛ ۱۳۹۶، سطح
بندی شهرستان های استان همدان بر
اساس ظرفیت های گردشگری با
استفاده از تکنیک تحلیل عاملی،
فصلنامه ی فضای گردشگری، سال هفتم،
شماره ی ۲۵.

وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی،
۱۳۹۷.

[استان اصفهان از لحاظ زیر ساخت
های گردشگری ورزشی با استفاده از
مدل HDI، نگرش های نو در جغرافیای
انسانی \(جغرافیای انسانی\)، دوره ی
۸، شماره ی ۴، صفحه ۱۶۱-۱۷۲.](#)

رومیانی، احمد، شایان، حمید، سجاسی قیداری،
حمداله، رضوانی، محمدرضا؛ ۱۳۹۹،
برنامه ریزی راهبردی فضایی توسعه ی
پایدار مقاصد گردشگری روستایی با
استفاده از مدل استراتژیک SOAR،
فصلنامه ی پژوهش های روستایی، بهار،
دوره ۱۱، شماره ۱.

زبردست، اسفندیار، ۱۳۹۳، کاربرد مدل FANP در
شهرسازی، نشریه هنرهای زیبا، معماری
و شهرسازی، دوره ی ۱۹، شماره ی ۲.

سازمان راهداری و حمل و نقل جاده، ۱۳۹۵
سازمان هواپیمایی کشور، ۱۳۹۸

[شاطریان محسن، منتصری زهرا، کیانی صدیقه،
غلامی یونس، ۱۳۹۸](#)

[سطح بندی توسعه-
ی گردشگری روستاهای بخش برزک در
شهرستان کاشان، اقتصاد فضا و توسعه ی
روستایی، دوره ی ۸، شماره ی ۲، صفحه
۹۵-۱۱۴.](#)

شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۸

[شماعی علی، موسیوند علی جعفر، ۱۳۹۰،
سطح بندی شهرستان های استان
اصفهان از لحاظ زیرساخت
های گردشگری با استفاده از مدل
AHP و TOPSIS، مطالعات و پژوهش
های شهری منطقه ای، دوره ی ۳، شماره-
ی ۱۰، صفحه ۲۳-۴۰.](#)

[ظاهری محمد، آقایی هیر محسن، حسین زاده
اکبر، ۱۳۹۸، سطح بندی پایداری فعالیت
های گردشگری نواحی روستایی](#)

- Chasapopoulos, P., den Butter, F. A. G., & Mihaylov, E. (2014). Demand for tourism in Greece: A panel data analysis using the gravity model. *International Journal of Tourism Policy*, 5(3), 173-191.
- Cravo, P. M. and Bailoa. S. (2012). Spatial Planning and Tourism Development in Portugal, regionální disparity N. 7. pp,76-88.
- Cunha, L. (2006). *Economia e Política do Turismo*. Lisboa: Editorial Verbo.
- Enright, M., & Newton, J. (2004). Tourism destination competitiveness: A quantitative approach. *Tourism Management*, 25, 777-788.
- Habibi, F. (2017). The determinants of inbound tourism to Malaysia: A panel data analysis. *Current Issues in Tourism*, 20(9), 909-930.
- Kang, Sanghoon, Kim, Jinwon, Nicholls, Sarah, 2014, National Tourism Policy and Spatial Patterns of Domestic Tourism in South Korea, *Journal of Travel Research* 1-14.
- Kanwal, Shamsa , Pitafi, [Abdul Hameed](#) , Ahmad, [Mudasar](#) , Abbas Khan, [Naseer](#) , Ali , Syed Muhammad, Surahio, [Muhammad Kashan](#) , 2019, Cross-border analysis of China- Pakistan Economic Corridor development project and local residence quality of life, *Journal of public affairs an International Journal*, [Volume20, Issue2](#), e2022.
- Kanwal, Shamsa, Imran Rasheed, Muhammad, Pitafi, Abdul Hameed, Pitafi, Adnan, Ren, Minglun, 2020, Road and transport infrastructure development and community support for tourism: The role of perceived benefits, and community satisfaction, *Tourism Management* 77, 104014.
- Khadaroo, J., & Seetanah, B. (2008). The role of transport infrastructure in international tourism development: A gravity model approach. *Tourism Management*, 29(5), 831-840.
- Khadaroo, J., & Seetanah, B., 2007, Transport infrastructure and tourism development. *Annals of Tourism Research*, 34(4), 1021-1032.
- Lim, Christine, Zhu, Liang, Koo, Tay T.R., 2019, Urban redevelopment and tourism growth: Relationship between tourism infrastructure and international visitor flows, [International Journal of Tourism Research](#), 21, 2, P.p 187-196
- Liviu, Adrian. And Valentian, Cristian. (2008). The tourism in view of regional development in north-east region of Romania. *The annals of the Stefan cel mare. University suceava*. NO. 8. PP: 36-43
- Mamirkulova, Gulnara, Mi, Jianing, Abbas, Jaffar, Mahmood, Shahid, Mubeen, Riaqa, Ziapour, Arash, 2020, New Silk Road infrastructure opportunities in developing tourism environment for residents better quality of life, *Global Ecology and Conservation* 24 e01194.



- Masson, S., & Petiot, R. (2009). Can the high speed rail reinforce tourism attractiveness? The case of the high speed rail between Perpignan (France) and Barcelona (Spain). *Technovation*, 29(9), 611-617.
- Opute, A. P., Irene, B. ., Iwu, C. G., 2020, Tourism Service and Digital Technologies: A Value Creation Perspective, *African Journal of Hospitality, Tourism and Leisure*, Volume 9(2).
- Provotorina, Valeria, Kazmina, Lyudmila, Petrenko, Antonina, Ekinil, Galina, 2020, Organization and functioning of accommodation facilities as a component of rural tourism infrastructure in the Rostov Region, *E3S Web of Conferences* 175, 10002 ,
- Richardson, R. B. (2010). The contribution of tourism to economic growth and food security. USAID Office of Economic Growth Report.
- Risteski, M., Kocevski, J. & Arnaudov, K. (2012). Spatial Planning and Sustainable Tourism as Basis for Developing Competitive Tourist Destinations. *Procedia - Social and Behavioral Sciences* 44 (2012), 375-386.
- Seidahmetov, [Marat](#), [Aidarova](#), [Aina](#), [Abishov](#), [Nurzhan](#), [Dosmuratova](#), [Elmira](#), [Kulanova](#), [Dana](#), 2014, Problems and Perspectives of Development of Tourism in the Period of Market Economy (Case Republic of Kazakhstan), *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, [Volume 143](#), 14 August 2014, Pages 251-255
- Suau-Sanchez, Pere, Voltes-Dorta, Augusto, 2019, Drivers of airport scheduled traffic in European winter tourism areas: Infrastructure, accessibility, competition and catchment area, *Journal of Air Transport Management* 81 , 101723.
- Tschanz, L., Tatoni, T. & Brun, J. (2013). SocioEcological Systems: towards a global approach of biodiversity observation in a Regional natural park of alpine territory, in Bauch, K. (ed.) 5th Symposium for Research in Protected Areas, Conference Proceedings, pp. 765-768.
- UNWTO, 2018, *Tourism Highlights*.
- UNWTO, 2019, *International Tourism Highlights*.
- UNWTO, 2020, *WORLD TOURISM BAROMETER*, N°18 JANUARY
- Wang, Jia, Huang, Xijia, Gong, Zhiqiang, Cao, Kaiying, 2020, Dynamic assessment of tourism carrying capacity and its impacts on tourism economic growth in urban tourism destinations in China, *Journal of Destination Marketing & Management* 15 ,100383.
- Wen, Julie Jie, Sinha, Corazon, 2009, The Spatial Distribution of Tourism in China: Trends and Impacts, *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, Vol. 14, No. 1, March.
- WuBi, [Jian](#), Liu, [Yang](#), [Li](#), Hui, 2020, Daily tourism volume forecasting for tourist attractions, *Annals of Tourism Research*, [Volume 83](#), 102923.



Zhong L., Dengb J. and Xiangc B. (2008).
Tourism development and the
tourism area life-cycle model:
Acase study of Zhangjiajie

National Forest Park, China.
Tourism Management journal, 29,
pp. 841-856.