

Research Paper

Pathology and Evaluation of the Distribution of Primary and Secondary Tourism Infrastructure in the City of Urmia

Masoumeh Ayashm^{*1} , Pariya Nomani² , Asghar Molaie³ 

¹ Assistant Professor, Department of Urbanism, Faculty of Architectural Engineering and Urbanism, Tabriz Islamic Art University, Tabriz, Iran. (m.ayashm@tabriziau.ac.ir)

² PhD student in Islamic Urbanism, Department of Urbanism, Faculty of Architectural Engineering and Urbanism, Tabriz Islamic Art University, Tabriz, Iran. (pariya.nomani01@gmail.com)

³ Associate Professor, Department of Urbanism, Faculty of Architectural Engineering and Urbanism, Tabriz Islamic Art University, Tabriz, Iran. (a.molaei@tabriziau.ac.ir)



© The Author(s)

publisher: University of Mazandaran



[10.22080/jtpd.2025.28850.3979](https://doi.org/10.22080/jtpd.2025.28850.3979)

Received:

February 17, 2025

Accepted:

April 17, 2025

Available online:

July 20, 2025

Keywords:

Pathology, spatial distribution, primary infrastructure, secondary infrastructure, tourism, Urmia

Abstract

Context and Purpose: The expansion of tourism has emerged as a central element in the planning strategies of numerous countries, largely fueled by improvements in infrastructure. A well-developed infrastructure attracts investors and stimulates additional investments in the tourism sector. This study seeks to evaluate the spatial distribution of tourism infrastructure in Urmia and to propose enhancement solutions, while also investigating the role and classifications of infrastructure within the tourism landscape. **Design/methodology/approach:** The research employs a mixed-methods approach that incorporates a deductive strategy alongside quantitative techniques. It utilizes field surveys and Geographic Information Systems (GIS) tools. Questionnaires were distributed to urban specialists, encompassing both theoretical experts and practical professionals from various sectors, including cultural heritage, tourism, handicrafts, airlines, and engineering. The study culminates in the development of a conceptual model. **Findings:** This model identifies eleven types of tourism infrastructure, divided into primary and secondary categories. Primary infrastructures include access to intercity and intracity transportation, accommodation facilities, medical centers, and petrol stations. Secondary infrastructures consist of the proximity to dining establishments, religious sites, shopping centers, travel service offices, administrative and security facilities, as well as public parks or green spaces. **Conclusion:** Urmia's tourism infrastructure presently falls short, showcasing a pattern of neglect and decay. The city grapples with challenges such as an uneven distribution of facilities, inadequate connectivity, and a centralization of services. Proposed solutions include the development of dedicated walking trails, the establishment of affordable accommodations, and the use of digital marketing strategies. Implementing these measures could enhance Urmia's tourism infrastructure and serve as a blueprint for other cities facing similar issues. Ultimately, these findings underscore the necessity for practical solutions to foster sustainable tourism development. **Originality/value:** This study differentiates between primary and secondary infrastructure, deepening our understanding of their respective roles in tourism development. It presents an innovative spatial analysis framework that addresses spatial disparities and informs targeted strategies. Recommendations such as the introduction of walking paths and digital advertising can significantly enhance the tourist experience in Urmia. Additionally, the conceptual model serves as a valuable guide for other cities, equipping urban planners and policymakers to more effectively assess and develop tourism infrastructure. Overall, the study's pioneering approach to spatial analysis offers a replicable model for future research endeavors.

***Corresponding Author:** Masoumeh Ayashm

Address: Tabriz Islamic Art University

Email: m.ayashm@tabriziau.ac.ir

Tel: 09145207309



Extended Abstract

1. Introduction

The tourism industry functions as a sustainable and integrated system where its components are interdependent. Effective support for traveler accommodation and movement relies on appropriate infrastructure. In urban tourism, a complex array of activities with environmental implications necessitates adequate infrastructure and services to attract and satisfy tourists. This includes the development of transportation networks, such as roads and airports, as well as enhancements in public facilities, accommodations, and recreational activities. A well-developed infrastructure can significantly enhance the overall visitor experience, making destinations more accessible and appealing.

Investing in sustainable infrastructure is essential to ensure that tourism growth does not harm the environment. Nations that prioritize eco-friendly practices in infrastructure development may gain a competitive advantage, as travelers increasingly seek sustainable destinations. Collaboration among government entities, private sector stakeholders, and local communities is vital to fostering a holistic approach to tourism development that benefits all parties involved.

Establishing essential tourism infrastructure involves various facilities and services tailored to meet the needs of tourists, playing a crucial role in attracting and retaining visitors. This infrastructure includes accommodations, transportation services, dining establishments, cultural centers, reliable access to vital resources like water and electricity, green spaces, recreational areas, commercial complexes, and health and safety services.

Evaluating the distribution of these infrastructures can reveal a region's capacity and capability to host and serve tourists, informing the enhancement of future services and planning.

A strategic arrangement of tourism infrastructures can significantly improve visitors' overall experiences and support sustainable tourism development. These arrangements also benefit the well-being, safety, and interactions of the host community with travelers. Conversely, the lack of critical infrastructures and services can hinder advancements in the tourism sector. Recognizing strengths and weaknesses in infrastructure distribution is essential for addressing challenges. Identification of areas requiring enhancement can assist decision-makers and tourism managers in implementing more effective strategies.

This study aims to investigate infrastructure in tourism, focusing on the spatial distribution of primary and secondary tourism infrastructures in the city of Urmia. It seeks to propose actionable solutions to address identified deficiencies. By examining the current state of tourism infrastructure in Urmia, this research aspires to provide insights that will inform strategic planning and policy-making, ultimately contributing to the sustainable development of tourism in the region.

2. Research Methodology

Employing a mixed-methods approach, the research integrates a comparative strategy utilizing quantitative methodologies. This includes field survey techniques enhanced by Geographic Information System (GIS) tools and the index overlay technique, alongside a structured questionnaire disseminated among a diverse array of urban experts.

The study sample comprises theoretical experts, such as university professors and graduate students, in addition to practical experts representing relevant organizations—including those within the sectors of cultural heritage, tourism, handicrafts, airline agencies, and engineering systems.

3. Research Findings

The research findings highlight the uneven distribution of primary and secondary tourism infrastructures in the city of Urmia. By utilizing the Index Overlay model and raster mapping techniques, the study reveals those primary infrastructures—such as public transport, fuel stations, accommodation, and healthcare facilities, are inadequately distributed, even in central urban areas. This lack of spatial justice, especially near key tourism attractions, hinders the effective development of tourism capacities. In contrast, secondary infrastructures—such as catering establishments, religious institutions, shopping venues, travel service agencies, administrative centers, and public recreational spaces, including green spaces and open urban areas—exhibit a relatively better distribution. However, they still suffer from areas of low quality. Additionally, the analysis identifies isolated clusters of infrastructure near attractions, further emphasizing the absence of connectivity, which is essential for fostering a cohesive, tourist-friendly environment. This fragmented landscape undermines both first-time and repeat tourism efforts, highlighting a centralization issue that limits broad access to essential tourism amenities.

4. Conclusion

In conclusion, this study underscores the vital importance of well-distributed

tourism infrastructure in enhancing visitor experiences and promoting sustainable tourism development in Urmia. The findings reveal significant disparities in the accessibility and quality of essential infrastructures, such as transportation, accommodation, and fuel stations, which may adversely affect tourists' experiences. In contrast, secondary infrastructures, including dining facilities and green spaces, appear to be better maintained; however, they are hindered by severe centralization and inadequate spatial connectivity. This research proposes innovative strategies, such as developing pedestrian-friendly tourist loops, improving public transportation, and leveraging digital platforms for promotions, as effective means to address these challenges. Furthermore, the adoption of renewable energy, the enhancement of healthcare services near tourist areas, and the promotion of cultural events can substantially elevate both the appeal and sustainability of tourism in Urmia. Future studies should delve into regional and inter-city infrastructure comparisons, investigate seasonal impacts, and incorporate predictive models to facilitate long-term infrastructural improvements and optimize resource management.

Funding

There is no funding support.

Authors' Contribution

The authors contributed equally to the conceptualization and writing of the article. All of the authors approved the content of the manuscript and agreed on all aspects of the work.

Conflict of Interest

The authors declared no conflict of interest.



Acknowledgments

We are grateful to all the people for their scientific consulting in this paper.

علمی پژوهشی

آسیب‌شناسی و ارزیابی توزیع زیرساخت‌های اولیه و ثانویه گردشگری در شهر ارومیه

معصومه آیشم^{۱*}، پریا نعمانی^۲، اصغر مولائی^۳

- ^۱ استادیار گروه شهرسازی، دانشکده مهندسی معماری و شهرسازی، دانشگاه هنر اسلامی تبریز، تبریز، ایران.
(m.ayashm@tabriziau.ac.ir)
- ^۲ دانشجوی دکتری شهرسازی اسلامی، دانشکده مهندسی معماری و شهرسازی، دانشگاه هنر اسلامی تبریز، تبریز، ایران.
(pariya.nomani01@gmail.com)
- ^۳ دانشیار گروه شهرسازی، دانشکده مهندسی معماری و شهرسازی، دانشگاه هنر اسلامی تبریز، تبریز، ایران.
(a.molaei@tabriziau.ac.ir)



© نویسندگان

ناشر: دانشگاه مازندران



[10.22080/jtpd.2025.28850.3979](https://doi.org/10.22080/jtpd.2025.28850.3979)

چکیده

زمینه و هدف: امروزه توسعه گردشگری به‌عنوان فعالیتی سودآور در اولویت برنامه‌ریزی بسیاری از کشورها قرار گرفته است. در این میان توسعه گردشگری نیاز به توسعه زیرساخت‌ها دارد. زیرساخت‌ها به‌عنوان موتور محرکه صنعت گردشگری باعث جذب سرمایه‌گذار و ایجاد انگیزه برای سرمایه‌گذاری در این بخش می‌شوند. مطالعه حاضر با تمرکز بر «ارزیابی توزیع فضایی زیرساخت‌های اولیه و ثانویه گردشگری در شهر ارومیه و ارائه راهبردهای بهبود»، به تحلیل و دسته‌بندی این زیرساخت‌ها می‌پردازد. **روش‌شناسی:** پژوهش حاضر از یک رویکرد ترکیبی بهره می‌گیرد که شامل روش‌های قیاسی و کمی است. اطلاعات مورد نیاز از طریق پیمایش میدانی با ابزار سیستم اطلاعات جغرافیایی (GIS)، تکنیک Index Overlay و پرسش‌نامه‌های توزیع‌شده در میان متخصصان شهری، شامل اساتید دانشگاهی و دانشجویان تحصیلات تکمیلی و همچنین متخصصان حوزه عمل شامل کارکنان سازمان‌های مربوطه (میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، آژانس‌های هوایی و ...) و متخصصان نظام مهندسی انجام شده و مدلی مفهومی ارائه گردید. **یافته‌ها:** در این پژوهش، ۱۱ نوع زیرساخت گردشگری شناسایی شد که به دو دسته زیرساخت‌های اولیه (دسترسی به ایستگاه‌های حمل‌ونقل برون‌شهری، دسترسی به ایستگاه‌های حمل‌ونقل درون‌شهری، فاصله از مراکز اقامتی، فاصله از مراکز درمانی، فاصله از پمپ بنزین و گاز) و زیرساخت‌های ثانویه (فاصله از مراکز پذیرایی، فاصله از مراکز مذهبی، فاصله از مراکز خرید، فاصله از مراکز و دفاتر خدمات مسافرتی، فاصله از مراکز کاربری اداری-انتظامی، فاصله از فضاهای عمومی، سبز و باز شهری) تقسیم می‌شوند. **نتیجه‌گیری و پیشنهادها:** با توجه به بررسی‌های انجام شده می‌توان به وضعیت کاملاً نامطلوب زیرساخت‌های اولیه در شهر ارومیه اشاره کرد که حاکی از بی‌توجهی و فرسودگی این زیرساخت‌ها در بستر زمان است. از سویی دیگر توزیع نامتوازن زیرساخت‌های گردشگری، فقدان اتصال فضایی، تمرکزگرایی شدید در توزیع کاربری‌های مرتبط ازجمله مشکلات شهر ارومیه در حوزه گردشگری است که نیازمند توجه ویژه و بازنگری در سیاست‌های کلان و خرد در موضوع گردشگری است. راهکارهای عملی شامل طراحی مسیرهای پیاده‌روی گردشگری، ایجاد اقامت‌گاه‌های اقتصادی و استفاده از فضای مجازی برای تبلیغات است. این پیشنهادات نه تنها برای بهبود زیرساخت‌های ارومیه، بلکه به‌عنوان الگویی برای شهرهای مشابه با پتانسیل گردشگری قابل استفاده‌اند. کاربرد نتایج در ارائه راه‌حل‌های عملی برای توسعه پایدار گردشگری و امکان تعمیم مدل به سایر شهرها خلاصه می‌شود. **نواوری و اصالت:** این پژوهش با ارائه تمایز روش‌مند بین زیرساخت‌های اولیه و ثانویه، درک عمیق‌تری از نقش هر دسته در توسعه گردشگری فراهم کرده است. مدل مفهومی توسعه‌یافته، چارچوبی نوین برای تحلیل فضایی ارائه می‌دهد که در مطالعات داخلی کمتر مورد توجه قرار گرفته است. این مدل امکان شناسایی نابرابری‌های فضایی و تدوین راهبردهای هدفمند را فراهم می‌کند. در سطح عملی، پیشنهادها این پژوهش (مانند مسیرهای پیاده‌روی و تبلیغات دیجیتال) می‌توانند مستقیماً در ارومیه اجرا شوند و تجربه گردشگران را بهبود بخشند. در سطح نظری، مدل مفهومی ارائه‌شده به‌عنوان الگویی برای شهرهای دیگر با ویژگی‌های مشابه قابل استفاده است. این مدل می‌تواند به برنامه‌ریزان شهری و سیاست‌گذاران کمک کند تا زیرساخت‌های گردشگری را به‌صورت کارآمدتر ارزیابی و توسعه دهند. ارزش افزوده این مطالعه در ارائه رویکردی نوین برای تحلیل فضایی و ارائه الگویی قابل تکرار برای تحقیقات آینده است.

تاریخ دریافت:

۲۹ بهمن ۱۴۰۳

تاریخ پذیرش:

۲۸ فروردین ۱۴۰۴

تاریخ انتشار:

۲۹ تیر ۱۴۰۴

کلیدواژه‌ها:

آسیب‌شناسی، توزیع فضایی،
زیرساخت‌های اولیه،
زیرساخت‌های ثانویه،
گردشگری، ارومیه

* نویسنده مسئول: معصومه آیشم

آدرس: تبریز، دانشگاه هنر اسلامی تبریز، دانشکده معماری و
شهرسازی

ایمیل: m.ayashm@tabriziau.ac.ir

تلفن: ۰۹۱۴۵۲۰۷۳۰۹



۱ مقدمه

گردشگری به عنوان یک بخش اقتصادی حیاتی، نقش مهمی در توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی مناطق مختلف ایفا می کند (Ghahramanifard et al., 2021: 68). این صنعت با ایجاد فرصت های شغلی، افزایش درآمدهای ارزی و تقویت زیرساخت های محلی، به بهبود کیفیت زندگی ساکنان مناطق گردشگری کمک می کند (Abbaszadeh et al., 2020: 116). صنعت گردشگری یک سیستم پایدار و منسجم است که اجزای آن به هم مرتبط و وابسته هستند. جاذبه های گردشگری بدون وجود زیرساخت ها و امکانات برای اقامت و جابه جایی گردشگران، قادر به توسعه صنعت گردشگری نخواهند بود (Hesam et al., 2020: 267). درواقع، گردشگری شهری ترکیبی پیچیده از فعالیت ها با ویژگی های محیطی است که نیازمند وجود زیرساخت ها و خدمات کافی برای جذب و رضایت گردشگران است (Feizizadeh et al., 2020: 140).

تأمین زیرساخت های گردشگری اساسی شامل مجموعه ای از تسهیلات و خدمات می شود که به منظور رفع نیازهای گردشگران فراهم می گردد و نقش حیاتی در جذب و نگهداشت آن ها ایفا می کند. این زیرساخت ها شامل امکانات اقامتی، حمل و نقل، رستوران ها، مراکز فرهنگی، دسترسی مناسب به منابعی مانند آب و برق، فضاهای سبز، مجتمع های تفریحی و تجاری و خدمات بهداشتی و ایمنی می باشد (Kafashan Tusi et al., 2020). ارزیابی توزیع این زیرساخت ها می تواند بیانگر ظرفیت و قابلیت یک منطقه برای پذیرش و ارائه خدمات به گردشگران باشد و به بهبود خدمات و برنامه ریزی های آتی کمک کند (Godinho & Oliveira, 2010). توزیع مناسب زیرساخت های گردشگری می تواند بهبود چشمگیری در تجربه کلی گردشگران ایجاد کند و توسعه پایدار گردشگری را تسهیل نماید. این امر همچنین به رفاه، امنیت و تعامل بهتر جامعه میزبان با گردشگران کمک

می کند. بدون این زیرساخت ها و خدمات ضروری، پیشرفت در صنعت گردشگری غیرممکن خواهد بود. برای بهبود بیشتر این موارد، شناخت نقاط قوت و ضعف در توزیع زیرساخت ها و شناسایی مناطقی که به بهبود نیاز دارند، می تواند به تصمیم گیران و مدیران گردشگری در اتخاذ راهبردهای مؤثرتر کمک کند. ارزیابی دقیق و هدفمند توزیع زیرساخت های گردشگری نه تنها کیفیت خدمات را بهبود می بخشد، بلکه می تواند موجب افزایش رضایتمندی گردشگران و بهره وری اقتصادی این صنعت شود.

در دو دهه گذشته، توسعه کالبدی شهر ارومیه با شتاب بیشتری ادامه یافته و متأثر از تغییرات اقتصادی و دگرگونی های سبک زندگی شهروندان آن بوده است. از سویی دیگر افزایش میزان ورود گردشگر به شهر ارومیه نیز از جمله متغیرهای دیگر در این امر است. ارومیه با دارا بودن سرمایه های نمادین (Symbolic Capitals) نظیر میراث تاریخی (مانند محوطه های باستانی گوی تپه) و اکوسیستم های منحصربه فرد (دریاچه ارومیه)، از پتانسیل تبدیل شدن به مقصد گردشگری برخوردار است. با این حال، تحقق این هدف مستلزم عبور از چالش های زیرساختی است. از این روی در مقاله حاضر به بررسی الزامات و زیرساخت های گردشگری در شهر ارومیه پرداخته شده است. اهمیت پژوهش در زمینه ارزیابی توزیع زیرساخت های اولیه و ثانویه گردشگری، به عنوان یکی از مؤلفه های کلیدی توسعه منطقه ای، درک بهتری را از نقاط ضعف و قوت کنونی و امکان به روزرسانی و بهینه سازی برنامه های توسعه ای فراهم می کند. در این پژوهش، با تحلیل موارد فوق و ارائه پیشنهاد های علمی و عملی، تلاش می شود تا راهبردهای مناسبی جهت بهبود و تقویت زیرساخت های گردشگری در ارومیه ارائه گردد. در شکل زیر محدوده مطالعاتی تحت عنوان نمونه موردی نشان داده شده است.

هدف اصلی این پژوهش «ارزیابی توزیع فضایی زیرساخت های اولیه و ثانویه گردشگری در شهر ارومیه و ارائه راهکارهایی در این باب» است. این

است. شهرها به‌عنوان مقاصد اصلی گردشگری، به دلیل وجود مراکز اقتصادی، علمی، تفریحی، پزشکی و جاذبه‌های طبیعی، توجه ویژه‌ای را به خود جلب می‌کنند. شهرهایی با جنبه‌های تاریخی و فرهنگی به‌عنوان مقاصد گردشگری با اولویت بالا شناخته می‌شوند (Taghvaei, & Akbari, 2010: 35). از اوایل دهه ۹۰ میلادی، گردشگری شهری به‌عنوان شاخه‌ای اساسی از گردشگری مطرح شده (Shoval, & Raveh, 2004) و در دهه‌های اخیر، نقش آن به‌عنوان یک ابزار مهم در توسعه شهرها افزایش یافته است؛ به‌طوری‌که بهبود استانداردهای زندگی و نشان‌دهنده سبک زندگی طبقات مختلف اجتماعی محسوب می‌شود. گردشگری به‌عنوان سیستمی جامع درک می‌شود که عرضه و تقاضا را به‌صورت یکپارچه مدیریت می‌کند (Ranjbarian, 2011; Zahedi, 2011). انواع گردشگری نشان‌دهنده گستردگی و تنوع در این صنعت جهانی است که شامل گردشگری شهری، بوم گردشگری، درمانی، مذهبی، تجاری، تحصیلی، تاریخی، ورزشی، فرهنگی و هنری و قومی بوده و نمایان‌گر نیازها و علایق متنوع گردشگران هستند (Pishbahar et al., 2017: 95-96; Farajizade & Parishan, 2017: 5; Kafashan, 2020: 595). گردشگری مذهبی حول سفر به مکان‌های مقدس و شرکت در مراسم دینی شکل می‌گیرد (Akbarian et al., 2013: 147). گردشگری تجاری به مقصدهای مرتبط با تجارت و کسب‌وکار اختصاص دارد (Tusi et al., 2020: 595). گردشگری تحصیلی شامل سفر برای آموزش و کسب تجربه‌های آموزشی است. گردشگری تاریخی به بازدید از مکان‌های باستانی و تاریخی متمرکز است؛ درحالی‌که گردشگری ورزشی مرتبط با رویدادها و فعالیت‌های ورزشی است (Pishbahar et al., 2017: 96). گردشگری فرهنگی و هنری بر تعامل با فرهنگ‌ها و هنرها تأکید دارد. درنهایت، گردشگری قومی بر آشنایی با فرهنگ و سنت‌های جوامع مختلف متمرکز است. این دسته‌بندی‌ها نشان‌دهنده نیازها و علایق متنوع گردشگران در سراسر جهان هستند.

تحقیق به دنبال پاسخ به این سؤال است که آیا توزیع زیرساخت‌های گردشگری با معیارهای مدنظر به‌طور مناسب انجام شده است یا خیر. شکل‌دهی صحیح زیرساخت‌های گردشگری می‌تواند به احیای بناها و بافت تاریخی و ایجاد نظم و هماهنگی در عناصر شهری کمک کند.

۲ ادبیات پژوهش

۲.۱ گردشگری

واژه «گردشگری» یا «tourism» از لغت «tour» به معنای «گشتن» نشأت گرفته است و ریشه در کلمه لاتین «turn» به معنای دور زدن یا حرکت بین مبدأ و مقصد دارد. این واژه از طریق زبان یونانی به زبان‌های اسپانیایی و فرانسوی و سپس انگلیسی منتقل شده است. براساس فرهنگ وبستر، گردشگری به سفرهایی اشاره دارد که شامل مسافرت به یک مقصد و بازگشت به محل سکونت است. فرهنگ لغت لانگمن، گردشگری را به‌عنوان مسافرت و تفریح برای سرگرمی تعریف کرده و فرهنگ لاروس آن را به‌عنوان مسافرت برای تفریح و لذت تعبیر می‌کند. در کشورهای توسعه‌یافته، از قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم، با پیشرفت وسایل حمل‌ونقل سریع، معنای گردشگری از یک فعالیت فردی به یک مفهوم جمعی تبدیل شده است (Papoli Yazdi, & Saqai, 2015: 18-19). گردشگری از دوران باستان به اشکال مختلف وجود داشته و در طول تاریخ تکامل یافته است. امروزه این صنعت به یکی از ارکان مهم اقتصادی جهان تبدیل شده و به‌عنوان نمادی از فشردگی فضا-زمان و جهانی‌سازی شناخته می‌شود. براساس تعریف سازمان جهانی گردشگری، این فعالیت شامل سفر و اقامت برای مدتی کمتر از یک سال برای تفریح، تجارت و اهداف دیگر، خارج از محیط زندگی روزمره فرد است (Zivyar et al., 2013: 73-74).

۲.۲ زیرساخت‌های گردشگری

گردشگری و شهرها روابط هم‌افزایی دارند؛ زیرا گردشگری به خدمات و امکانات شهری وابسته



گردشگری ایجاد می‌کنند. زیرساخت‌های گردشگری شامل تمام تسهیلات و امکاناتی است که گردشگران از آن‌ها بهره می‌برند و این زیرساخت‌ها نه تنها خدمات بهتری ارائه می‌دهند، بلکه به آسایش و رضایت بیشتر گردشگران کمک می‌کنند. این زیرساخت‌ها نقشی اساسی در توسعه و جذابیت مقاصد گردشگری دارند. در نتیجه، توسعه زیرساخت‌های حمایتی برای برآورده ساختن انتظارات بازدیدکنندگان ضروری است (Som et al., 2020). درنهایت، توسعه این زیرساخت‌ها می‌تواند به تقویت و پویایی مثبت صنعت گردشگری کمک کند و موانع رشد آن را کاهش دهد.

هرچند مفهوم زیرساخت‌های گردشگری جدید نیست، اما هنوز در ادبیات علمی تعریفی واحد برای آن وجود ندارد که ممکن است به دلیل تخصیص نادرست به فعالیت‌های خاص اقتصادی و عدم تعیین دقیق اهدافش باشد (Velichkina, 2014). زیرساخت‌های گردشگری برای توسعه این صنعت از اهمیت زیادی برخوردارند؛ زیرا کارایی تولید و توزیع خدمات را افزایش داده و عرضه خدمات را در مناطق دورافتاده تقویت می‌کنند. زیرساخت‌های حمل‌ونقل به‌عنوان پیش‌نیاز اصلی برای دسترسی به مقاصد مختلف و مصرف سایر خدمات گردشگری عمل می‌کنند. علاوه‌براین، ورود گردشگران منجر به افزایش بهره‌وری نیروی انسانی می‌شود و تقاضا برای خدمات گسترده‌تری نظیر تأمین آب، دفع زباله، ارتباطات و تأمین برق را افزایش می‌دهد. درنهایت، زیرساخت‌های گردشگری به‌عنوان بخش اساسی از محصول گردشگری منطقه‌ای، نقش مهمی در رشد پایدار این صنعت و بهبود زمینه ارائه خدمات ضروری به بازدیدکنندگان ایفا می‌کنند (Ritchie, & Crouch, 2005). به‌طورکلی، بهبود زیرساخت‌های گردشگری نه تنها به جذب گردشگران بیشتر کمک می‌کند، بلکه کیفیت تجربه آن‌ها را نیز ارتقا می‌بخشد.

گردشگری، همانند سایر موضوعات چندبعدی، به‌عنوان یک سیستم شناخته می‌شود. این سیستم از عناصری تشکیل شده است که با ترکیب آن‌ها، یک کل منسجم ایجاد می‌شود (Taghvaei, & Akbari, 2010: 53). درک صحیح از هر سیستم مستلزم شناخت اجزا و مجموعه آن است. بر اساس این، نظام گردشگری شامل عناصری همچون جاذبه‌ها و فعالیت‌های توریستی، مراکز اقامتی، تسهیلات و خدمات حمل‌ونقل، عناصر مؤسساتی، تأسیسات زیربنایی و سایر تسهیلات و خدمات توریستی است (Inskeep, 1991: 29). این عناصر به دو دسته عمده تقسیم می‌شوند: عناصر اولیه که شامل جاذبه‌های شهری برای جذب گردشگران هستند و عناصر ثانویه که خدمات و تسهیلات لازم برای رفاه و راحتی گردشگران را فراهم می‌کنند (Nazmfar et al., 2016: 103). درواقع، تعامل هماهنگ بین این عناصر قادر است تجربه‌ای غنی و جامع برای گردشگران رقم بزند و نقش مهمی در توسعه اقتصادی و فرهنگی مقاصد گردشگری ایفا کند.

از دیدگاه سازمان جهانی گردشگری، جاذبه‌های گردشگری به سه دسته اصلی تقسیم می‌شوند: جاذبه‌های طبیعی، انسانی و فرهنگی تاریخی. جاذبه‌های طبیعی شامل منابع طبیعی هستند که برای جذب گردشگران و توسعه گردشگری به کار می‌روند. جاذبه‌های انسانی به سازه‌ها و پدیده‌هایی اشاره دارند که توسط انسان ایجاد شده و دارای ارزش و جذابیت خاصی هستند. جاذبه‌های فرهنگی تاریخی شامل فعالیت‌ها، رویدادها و میراث فرهنگی هستند که نمایانگر فرهنگ یک مقصد بوده و قابلیت نمایش جهانی دارند (Haneef, 2017). در این سیستم یکپارچه، جاذبه‌های گردشگری به‌تنهایی نمی‌توانند موجب سفر یا رونق این صنعت شوند. عوامل دیگری مانند امکانات و شرایط مناسب برای جابه‌جایی و اقامت گردشگران بسیار حائز اهمیت هستند (Hesam et al., 2021: 268). این امکانات و شرایط مناسب را زیرساخت‌های

۲،۲،۱ گونه‌های مختلف زیرساخت‌های گردشگری

زیرساخت‌های گردشگری در حوزه‌های مختلف تعریف و تحلیل شده‌اند که هرکدام نقشی حیاتی در جذب و ارتقاء تجربه گردشگران دارند. در ادامه به بررسی چندین دسته از مهم‌ترین گونه‌های زیرساخت‌های گردشگری پرداخته شده است.

راین‌ا (۲۰۰۵) زیرساخت‌های گردشگری را به چهار بخش مهم تقسیم می‌کند. نخست، زیرساخت‌های فیزیکی که شامل امکانات اقامتی مانند هتل‌ها، رستوران‌ها، سیستم‌های حمل‌ونقل، ارتباطات مدرن و زیرساخت‌های انرژی مثل آب و برق را در برمی‌گیرد. دوم، زیرساخت‌های فرهنگی که عناصری نظیر فرهنگ و میراث، نمایشگاه‌ها، فستیوال‌ها، هنر و موسیقی محلی و غذاهای سنتی را شامل می‌شود و تجربه گردشگری را با تعاملات فرهنگی غنی‌تر می‌کند. سوم، زیرساخت‌های خدماتی شامل امکانات بانکی، آژانس‌های مسافرتی، بیمه و خدمات راهنمایی گردشگری است که به تسهیل و سازمان‌دهی سفر کمک می‌کند. درنهایت، زیرساخت‌های حکومتی که با قوانین و مقررات گردشگری، گمرک و مهاجرت مرتبط‌اند و از طرف دولت‌ها برای مدیریت جریان گردشگران و امنیت سفر وضع می‌شوند. این چهار دسته زیرساخت نقش کلیدی در بهبود تجربه گردشگری و مدیریت مؤثر این صنعت دارند (Raina, 2005).

فوکان (۲۰۱۲) زیرساخت‌های فناوری اطلاعات را نیز به این مجموعه اضافه می‌کند. به باور وی،

پیشرفت فناوری اطلاعات و ارتباطات، تسهیلات جدیدی همچون سیستم‌های رزرو آنلاین، اطلاعات دیجیتال و ابزارهای تبلیغاتی و بازاریابی دیجیتال برای گردشگران فراهم کرده است (Phukan, 2012). نوع دیگری از دسته‌بندی شامل زیرساخت‌های نرم و سخت است. زیرساخت‌های نرم شامل اطلاعات و تبلیغات، مدیریت فعالان بخش‌های مختلف، آموزش و فرهنگ‌سازی، امنیت و بهداشت و گردشگری الکترونیک است. زیرساخت‌های سخت نیز راه‌ها و حمل‌ونقل، سرمایه‌گذاری در تجهیزات فرهنگی، تفریحی و ورزشی را دربر می‌گیرد که به بهبود کیفیت تجربه گردشگری کمک می‌کنند (Vahedpoor, & Jafari, 2011). همچنین گونه دیگر این زیرساخت‌ها شامل زیرساخت‌های اجتماعی و محیط زیستی می‌باشد که براساس دیدگاه انجمن گردشگری و حمل‌ونقل مطرح گشت. این زیرساخت‌ها شامل شبکه‌های اجتماعی و محیط زیستی در سطح منطقه‌ای هستند که به ایجاد و تقویت مقاصد گردشگری جذاب کمک می‌کنند (Moreiro & Lao, 2014). در مجموع، این دیدگاه‌ها پیرامون دسته‌بندی زیرساخت‌های گردشگری نشان می‌دهند که توسعه هماهنگ و جامع این زیرساخت‌ها برای تضمین رشد پایدار و افزایش جذابیت مقاصد گردشگری حیاتی است. هریک از این زیرساخت‌ها، به‌تنهایی و در کنار دیگر زیرساخت‌ها، تجربه‌ای متفاوت و به‌یادماندنی برای گردشگران به ارمغان می‌آورند. در ادامه، معیارهای زیرساخت‌های گردشگری از منظر پژوهش‌گران مختلف در جدول زیر ارائه شده است.

جدول ۱. معیارها و زیرمعیارهای زیرساخت‌های گردشگری از دیدگاه پژوهش‌گران

محقق	معیارها و زیرمعیارها
پاناسیوک (۲۰۰۷)	زیرساخت‌های معمول گردشگری: امکانات اقامتی (هتل‌ها، لژها، آپارتمان‌ها، مهمان‌سراها، کمپ‌ها) / سایر امکانات برای خدمات ورود/ اطلاعات گردشگری/ مسیرها زیرساخت‌های فرا گردشگری: تسهیلات حمل‌ونقلی (جاده‌ها و ایستگاه‌های حمل‌ونقل) / حمل‌ونقل محلی (حمل‌ونقل همگانی) / تجارت و خدمات (صنایع دستی) تسهیلات غذایی (رستوران‌ها، کافه‌ها و بارها) خدمات مربوط به اوقات فراغت فعال: شبکه‌های خرده‌فروشی/ سایر خدمات: اطلاعات، شرکت‌های اجاره تجهیزات
ایمیکان و اکیو (۲۰۱۲)	آب، برق، حمل‌ونقل، ارتباطات و اقامت‌گاه
ولیچکینا (۲۰۱۴)	زیرساخت‌های تولید: حمل‌ونقل، زیرساخت اطلاعات و ارتباطات، تأسیسات زیربنایی، خدمات عمومی، عناصر پاک‌سازی زیست‌محیطی زیرساخت‌های خدماتی: اپراتورهای تور و آژانس‌های مسافرتی، امکانات اقامتی، خدمات اوقات فراغت و سرگرمی، تسهیلات پذیرایی، تجارت، امنیت
یوواناویچ و ایلچ (۲۰۱۶)	کالبدی (هتل‌ها، متل‌ها، رستوران‌ها، حمل‌ونقل، ارتباطات، آب، برق) فرهنگی (فرهنگ، میراث، نمایشگاه‌ها و فستیوال‌ها، هنر محلی و موسیقی، لباس و رقص، زبان و غذا) خدمات (تسهیلات بانکی، آژانس‌های مسافرتی، آژانس‌های بیمه، راهنمای گردشگری) دولتی (قانون و نظم ماشینی، گمرک و مهاجرت)
سوتلانا و ولادیمیر (۲۰۱۹)	زیرساخت‌های اقامتی، زیرساخت‌های غذایی، زیرساخت‌های تفریحی، زیرساخت‌های خدمات گردشگری
جیمز و اسین (۲۰۱۹)	اقامت گردشگران (هتل، مهمان‌خانه، سوئیت/ متل/ اقامت‌گاه)، حمل‌ونقل (سرویس تاکسی/ اتوبوس، موتورسیکلت)، جاده و خیابان، تأمین آب (لوله‌ای)، تأمین برق (PHCN)، ارتباطات (GSM، دکل)، تأسیسات زباله (محل زباله، جمع‌آوری/ دفع)، مرکز بهداشتی (کلینیک، HC، HP، بیمارستان)، راهنمای تور، فروشگاه خرده‌فروشی، مغازه سوغاتی‌فروشی، رستوران، مرکز اطلاعات، کلانتری/ پست، وب‌سایت، تبلیغ تلویزیونی.
گاندی و گارگ (۲۰۲۱)	کیفیت بزرگراه، خط راه آهن، شبکه ارتباطی، سرویس بهداشتی، جاده‌های نزدیک، اتصال فرودگاه، خطوط کمکی، تأسیسات آب آشامیدنی
جدروک و همکاران (۲۰۲۰)	امکانات اقامتی (محل هتل‌ها، متل‌ها، امکانات گردشگری کشاورزی، آسایشگاه‌ها، اتاق‌های مهمان خصوصی، آپارتمان‌ها و کمپینگ‌ها)؛ امکانات غذایی (محل بارها و رستوران‌ها، از جمله رستوران‌ها در هتل‌ها برای افرادی که مهمان هتل نیستند، باز است)؛ جاده‌ها (طول بر حسب کیلومتر، جاده‌های عمومی آسفالت‌شده قابل دسترسی برای رانندگان)؛ مسیرهای پیاده‌روی مشخص شده (طول بر حسب کیلومتر)؛ مسیرهای دوچرخه‌سواری توریستی (طول بر حسب کیلومتر)؛ بالابرهای اسکی (هر نوع، طول بر حسب کیلومتر).
جعفری نیا (۱۴۰۲)	مراکز اقامتی- پذیرایی، حمل‌ونقل و وسایل ارتباطی، تبلیغات و فرهنگ
حسینیان راد و همکاران (۱۴۰۲)	زیرساخت‌های فیزیکی (شبکه‌های ارتباطی و کیفیت آن، امکانات حمل‌ونقل و نحوه دسترسی به جاذبه‌های گردشگری، شبکه تأسیسات حفظ و نگهداری محیط زیست، شبکه دفع فاضلاب و آب‌های سطحی، شبکه جمع‌آوری، تصفیه و دفع پسماندها، شبکه سوخت‌رسانی)، زیرساخت‌های دولتی (نقش پررنگ دولت‌ها در برنامه‌ریزی برای تعیین مالکیت، شرح وظایف و میزان سرمایه‌گذاری و مشارکت در فرآیند توسعه زیرساخت‌ها، تسهیل در فرایند بروکراسی اعطای تسهیلات و مجوزها،

مشوق‌های مالیاتی، زیرساخت‌های خدماتی (امکانات اقامتی، تأمین آب، برق و گاز)، خدمات ارتباطی (ضریب اینترنت، تلفن ثابت و همراه)، جمع‌آوری زباله، خدمات بانکی و خدمات امنیتی/حفاظتی گردشگری و زیرساخت‌های فرهنگی (اطلاعات گردشگری، بازارهای فصلی و صنایع دستی، جشنواره‌ها و نمایشگاه‌های آیینی و سنتی و استفاده بهینه از ابزارهای تبلیغاتی)	
جاذبه‌های تاریخی، جاذبه‌های مذهبی، جاذبه‌های تجاری، جاذبه‌های طبیعی، تعداد هتل‌های چندستاره، اقامت‌گاه‌های عمومی، رستوران‌ها و غذاخوری‌ها، مناطق نمونه گردشگری، روستاهای گردشگری، دفاتر خدمات مسافرتی و گردشگری و پارک‌های عمومی	صادق بختیاری و همکاران (۱۴۰۲)
میانگین نزدیک‌ترین همسایه، پراکنش رستوران‌ها، مجتمع‌های گردشگری، هتل‌ها، هتل‌آپارتمان‌ها، اقامت‌گاه‌های بوم‌گردی و مهمان‌پذیرها	حسام و همکاران (۱۴۰۰)
ارتباطات، دسترسی، جاذبه‌های مقصد، عناصر اجتماعی، اقامت، خدمات، امکانات	صفازاده اول و همکاران (۱۴۰۰)
وضعیت راه‌های ارتباطی، دسترسی به وسایل حمل و نقل، دسترسی به خدمات اعتباری، پست بانک و...، دسترسی به خدمات‌آوری اطلاعات و ارتباطات عمومی مانند خواروبار، ناوایی، دسترسی به مراکز درمانی، دسترسی به پارک و فضای سبز، دسترسی به فناوری اطلاعات و ارتباطات	اکبرپور و باختر (۱۴۰۰)
امکانات زیرساختی (حمل‌ونقل عمومی، راه‌های دسترسی، سرویس‌های بهداشتی، مراکز درمانی، مراکز امدادی، مراکز پلیس)، جاذبه‌های شهری (جاذبه‌های تاریخی- فرهنگی، جاذبه‌های تفریحی، مراکز خرید)، خدمات (هتل‌ها، مهمان‌پذیرها، رستوران‌ها، آژانس‌های مسافرتی، فروشگاه‌های بزرگ، پارکینگ‌ها)	فیضی زاده و همکاران (۱۳۹۹)
دسترسی، مراکز تجاری (مراکز خرید، پاساژها، سوغاتی فروشی و...)، نزدیکی به مراکز اقامتی (شامل هتل‌ها و مسافرخانه، نزدیکی به اماکن تاریخی، فضای سبز و شبکه ارتباطی)، مراکز پذیرایی (رستوران، غذای فوری)، مراکز خدماتی (پارکینگ، پست و...)	عباس‌زاده و همکاران (۱۳۹۸)
خدمات پذیرایی، امنیت، دسترسی آسان، محل‌های استقرار، بهداشت و درمان، گردشگر پذیری، محل‌های اقامتی و شبکه ارتباطی	کیانی سلمی و سحاق (۱۳۹۶)
تأسیسات اقامتی (هتل، متل و مسافرخانه، واحدهای پذیرایی بین راهی و رستوران، دفاتر خدمات مسافرتی، تعداد شرکت‌های مسافربری، نمایشگاه‌های فرهنگی و هنری، پارک‌های عمومی، مراکز بهداشتی- درمانی و تعداد واحدهای بانکی	نظم‌فر و همکاران (۱۳۹۵)
حمل‌ونقل و ارتباطی (دفاتر خدمات ارتباطی، شرکت مسافربری، آژانس‌های هوایی، دفاتر خدمات مسافرتی)، پذیرایی (سالن‌های غذاخوری) و اقامتی (مهمان‌پذیر، هتل و سرای اختصاصی)	محمدی ده چشمه و داری پور (۱۳۹۵)
(۱) اقامت‌گاه‌ها و هتل، (۲) واحدهای پذیرایی بین راهی و رستوران، (۳) اماکن تفریحی (موزه، سینما، تئاتر و نمایشگاه)، (۴) اماکن عمومی صرف غذا و نوشیدنی (ساندویچی و غیره)، (۵) دفاتر خدمات مسافرتی، (۶) مناطق نمونه گردشگری، (۷) وسایل نقلیه عمومی درون شهری، (۸) شرکت‌ها و تعاونی‌های مسافربری و (۹) پارک‌های عمومی	بیاتی خطیبی و همکاران (۱۳۹۲)
زیرساخت‌های اقامتی (هتل و مسافرخانه)، واحدهای پذیرایی بین راهی و رستوران، دفاتر خدمات مسافرتی، تعداد شرکت‌های مسافربری، نمایشگاه‌های فرهنگی و هنری، پارک‌های عمومی، تعداد وسایل نقلیه درون‌شهری، فرصت‌های سرمایه‌گذاری، مناطق نمونه گردشگری	شماعی و موسی‌وند (۱۳۹۰)

تعدادی از مرتبط‌ترین و جدیدترین پژوهش‌ها پرداخته می‌شود. Abundabar, & Pongpong (۲۰۲۳)، در پژوهش خود با عنوان «ارزیابی

همچنین به دلیل اهمیت این پژوهش، مطالعات و پژوهش‌های متعددی در راستای توزیع زیرساخت‌های اولیه ارائه شده است که به بررسی



نوسازی زیرساخت‌ها برای افزایش رقابت‌پذیری در گردشگری تأکید دارد. افزایش تعداد اتاق‌های هتل نیز به‌عنوان عامل مؤثر در این رقابت‌پذیری شناخته می‌شود. Imikan, & Ekpo (۲۰۱۲) در پژوهش خود تحت عنوان «زیرساخت و توسعه گردشگری در نیجریه: مطالعه موردی ایالت ریورز»، نقش کلیدی زیرساخت‌های حمل‌ونقل را در توسعه گردشگری بررسی می‌کنند و نشان می‌دهند که این زیرساخت‌ها بیشترین تأثیر را بر رشد گردشگری دارند. Jafarinia (۲۰۲۳) نیز با مطالعه شهر بوشهر به اهمیت زیرساخت‌های اقامتی، حمل‌ونقل و ارتباطی در رشد گردشگری پایدار می‌پردازد و نتایج حاصل نشان می‌دهد که تقویت این زیرساخت‌ها بر ابعاد فرهنگی، اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی اثر مثبت دارد.

پژوهش Sadegh Bakhtiari et al. (۲۰۲۳) به اولویت‌بندی زیرساخت‌های گردشگری در شهرستان‌های سیستان و بلوچستان می‌پردازد و نشان می‌دهد که زیرساخت‌ها در توسعه گردشگری و بهبود کیفیت زندگی جامعه محلی نقش مهمی دارند. آن‌ها ۱۱ متغیر از جمله جاذبه‌های تاریخی و تعداد هتل‌های چندستاره را برای این ارزیابی استفاده کرده‌اند. Hoseinian Rad et al. (۲۰۲۳) در مطالعه محور خرم‌آباد به اراک، تأثیر زیرساخت‌های فیزیکی، خدماتی و دولتی بر توسعه گردشگری پایدار را بررسی کرده و نتایج نشان داده که زیرساخت‌های فیزیکی بیشترین تأثیر را دارند. Hesam et al. (۲۰۲۱) در پژوهش خود با عنوان «تحلیل فضایی زیرساخت‌های گردشگری در استان گیلان»، اهمیت مکان‌یابی مناسب زیرساخت‌های گردشگری را بررسی کرده‌اند و یافته‌ها نشان می‌دهند که توزیع فضایی زیرساخت‌ها به‌صورت خوشه‌ای است و برای توسعه جاذبه‌ها در کشورهای در حال توسعه، پراکندگی مناسب ضروری است.

پژوهش Ghasemi vasmehjani et al. (۲۰۲۱) با سطح‌بندی استان‌های ایران براساس زیرساخت‌های گردشگری، نشان‌دهنده عدم توزیع متوازن این

زیرساخت‌های گردشگری محلی و خدمات در راستای توسعه گردشگری سن خوزه» به بررسی زیرساخت‌های گردشگری در سن خوزه می‌پردازند و ارزیابی می‌کنند که چگونه این زیرساخت‌ها، شامل حمل‌ونقل، ایمنی، خدمات بهداشتی و زیرساخت‌های ارتباطاتی، می‌توانند نیازهای گردشگران را برآورده سازند و تجربه آنان را بهبود بخشند. همچنین توجه به حفظ محیط زیست و مدیریت پایدار منابع طبیعی نیز مورد تأکید قرار می‌گیرد. پژوهش Suthanaya, & Suwarningsih (۲۰۲۳) تحت عنوان «راهبرد توسعه زیرساخت براساس دسترسی به مکان گردشگری (مطالعه موردی استان بالی-اندونزی)»، بر راهبردهای توسعه زیرساخت گردشگری با تأکید بر بهبود دسترسی تمرکز دارد. این مطالعه به بررسی دسترسی به مکان‌های گردشگری و پیشنهاد راه‌هایی مانند تعریض جاده‌ها و توسعه راه‌آهن برای کاهش تفاوت‌های اقتصادی و افزایش رقابت‌پذیری می‌پردازد.

پژوهش Sugiyama et al. (۲۰۲۲) نشان می‌دهد که کیفیت زیرساخت‌های گردشگری مانند اقامت-گاه‌ها، دسترسی و امکانات رفاهی، به‌ویژه امکانات رفاهی، تأثیر مثبتی بر رضایت گردشگران از گردشگری جنگلی در تاسیکمالایا دارد. Eyo, & Ajake (۲۰۱۹) به بررسی نابرابری فضایی در توزیع امکانات تفریحی در جنوب نیجریه می‌پردازند و نشان می‌دهند که این نابرابری‌ها تأثیر منفی بر مشارکت در فعالیت‌های تفریحی دارند؛ پیشنهاد آن‌ها توزیع عادلانه‌تر امکانات تفریحی است. Svetlana, & Vladimir (۲۰۱۹) در پژوهش خود تأکید می‌کنند که توسعه زیرساخت‌های گردشگری، شامل عناصر اقامتی، غذایی و تفریحی، به بهبود رقابت‌پذیری شهرداری‌ها کمک کرده و نیازهای گردشگران و جمعیت محلی را بهتر برآورده می‌کند.

پژوهش Jovanović, & Ilić (۲۰۱۶) به رابطه بین زیرساخت‌ها و توسعه گردشگری در جنوب شرق اروپا می‌پردازد و بر اهمیت سرمایه‌گذاری و

گاه‌ها و امکانات رفاهی در ارتقاء رقابت‌پذیری گردشگری تأکید دارند. در این راستا، مطالعات مرتبط با ارزیابی فضایی زیرساخت‌های گردشگری در ارومیه می‌توانند نابرابری‌های موجود را شناسایی کرده و نقاط ضعف را در توزیع زیرساخت‌ها را برجسته کنند که به اولویت‌بندی سرمایه‌گذاری‌ها و توسعه متوازن منطقه کمک شایانی خواهد کرد. این ارزیابی به سیاست‌گذاران امکان می‌دهد تا با شناسایی نواحی محروم و توسعه مناسب، گردشگری منطقه را تقویت کرده، هم‌زمان با ارتقاء کیفیت زندگی محلی، تأثیر منفی زیست‌محیطی را کاهش داده و زیرساخت‌های حیاتی را برای تداوم رشد گردشگری بهبود بخشند.

۲٫۳ مدل مفهومی پژوهش

براساس مبانی نظری و تحلیل دیدگاه‌های محققان متعدد، نگارش یک مدل پژوهشی جامع در زمینه توسعه گردشگری، مستلزم توجه ویژه به دو دسته اساسی از زیرساخت‌ها است: زیرساخت‌های اولیه و ثانویه. زیرساخت‌های اولیه، شامل نزدیکی به ایستگاه‌های حمل‌ونقل (برون‌شهری و درون‌شهری)، مراکز اقامتی و درمانی، و تأمین امکانات ضروری نظیر پمپ بنزین و گاز، به‌عنوان نیازهای پایه‌ای برای عملکرد بهینه صنعت گردشگری محسوب می‌شوند. این زیرساخت‌ها نه تنها دسترسی و رفاه گردشگران را تضمین می‌کنند، بلکه در جذب و نگه‌داشت آن‌ها نیز نقشی کلیدی ایفا می‌کنند. علاوه بر این، زیرساخت‌های ثانویه که شامل مراکز پذیرایی، مذهبی، خرید، دفاتر خدمات مسافرتی، اداری و انتظامی و فضاهای سبز و پارک‌ها می‌شوند، به‌عنوان مکمل‌هایی حیاتی در ارتقاء تجربه گردشگران ظاهر می‌شوند. این تسهیلات جانبی، علاوه بر بهبود کیفیت خدمات، نقشی بنیادی در افزایش جذابیت مقاصد گردشگری ایفا می‌کنند. همچنین، شناسایی و مدیریت دقیق جاذبه‌های گردشگری، از قبیل جاذبه‌های انسانی، طبیعی، درمانی-سلامتی، تاریخی-فرهنگی، کشاورزی-روستایی و صنعتی، نه تنها به تنوع‌بخشی به پیشنهادات گردشگری کمک

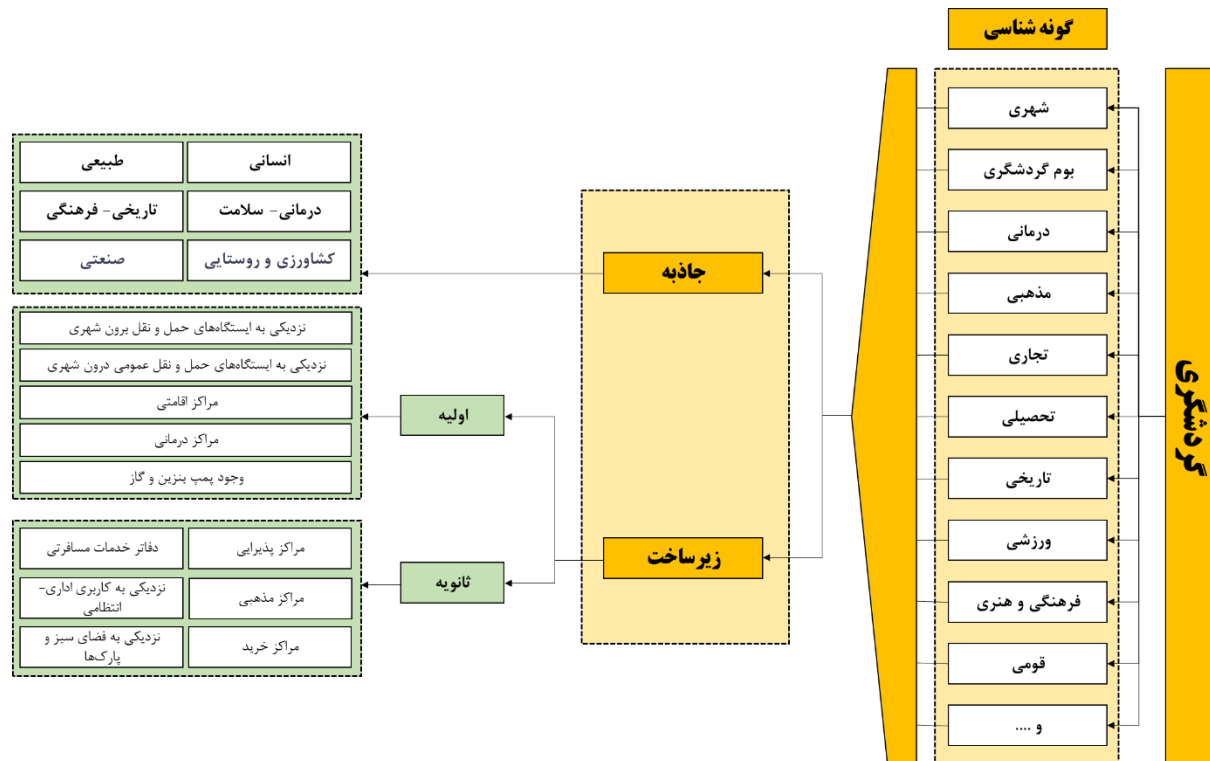
تأسیسات و تمرکز آن‌ها در برخی استان‌ها مشهود است. Safarzade Aval et al. (۲۰۲۱) اهمیت زیرساخت‌های گردشگری جزیره کیش را در تصویر مقصد و تمایلات رفتاری آینده گردشگران بررسی کرده و عوامل متعددی مانند رضایت گردشگران و انگیزش آن‌ها را تحلیل کرده‌اند. Abbaszadeh et al. (۲۰۲۰) با استفاده از GIS به تحلیل توزیع زیرساخت‌های گردشگری ارومیه پرداخته و بر اهمیتی نظیر دسترسی به معابر و نزدیکی به جاذبه‌های تاریخی تأکید کرده‌اند. Imani Khoshkhoo et al. (۲۰۱۹) تأثیر زیرساخت‌های گردشگری اصفهان را بر انتخاب مقصد گردشگران بررسی کرده و بر اهمیت رضایت گردشگران و بازاریابی مؤثر تأکید نموده‌اند.

پژوهش Kiani Selmi, and boshagh (۲۰۱۷) با استفاده از مدل‌سازی معادلات ساختاری و نرم‌افزار AMOS، تأثیر خدمات و زیرساخت‌های گردشگری بر وفاداری و تمایل به بازدید مجدد گردشگران در مناطق روستایی ساوجبلاغ را بررسی کرده است. متغیرهای کلیدی شامل خدمات پذیرایی، امنیت، امکانات اقامتی و شبکه ارتباطی است. پژوهش Nazmfar et al. (۲۰۱۶) با استفاده از مدل ANP و تکنیک‌های چندمعیاره مانند TOPSIS و VIKOR، به رتبه‌بندی شهرستان‌های استان مازندران بر اساس زیرساخت‌های گردشگری پرداخته است. این پژوهش بر توزیع نامتناسب زیرساخت‌ها به‌عنوان مانعی برای توسعه پایدار گردشگری تأکید دارد و شاخص‌هایی همچون تأسیسات اقامتی، مراکز بهداشتی و دفاتر خدمات مسافرتی را در ارزیابی و سطح‌بندی شهرستان‌ها مورد بررسی قرار داده است.

جمع‌بندی تحقیقات مرتبط با زیرساخت‌های گردشگری نشان می‌دهد که کیفیت و توزیع مناسب زیرساخت‌ها نقش کلیدی در تجربه رضایت‌بخش گردشگران و توسعه پایدار اقتصادی و اجتماعی مناطق دارند. پژوهش‌ها بر اهمیت عواملی مثل دسترسی‌پذیری، بهبود حمل‌ونقل، کیفیت اقامت-

وجود زیرساخت‌های قوی به افزایش رقابت‌پذیری مقاصد گردشگری کمک کرده و تأثیر مثبتی بر رضایت گردشگران دارد. براساس مبانی نظری و پیشینه پژوهش، این مدل به‌عنوان چارچوبی برای بهبود کیفیت و توزیع زیرساخت‌ها در جهت توسعه گردشگری شهری پیشنهاد شده است (شکل ۱).

می‌کند، بلکه به تقویت ابعاد اقتصادی و فرهنگی مناطق هدف نیز منجر می‌شود. در این مدل، تأکید اصلی بر تعامل پویا بین زیرساخت‌ها و گونه‌های جاذبه گردشگری است. زیرساخت‌های مؤثر می‌توانند تجربه گردشگر را ارتقا داده و گردشگری پایدار را تضمین کنند. پژوهش‌ها نشان می‌دهند که



شکل ۱. مدل مفهومی جایگاه زیرساخت‌های اولیه و ثانویه در فرآیند گردشگری شهری

ارومیه پرداخته است. پس از استخراج مدل مفهومی پژوهش و سنجش پایایی و روایی آن در نمونه موردی مقاله، شهر ارومیه به ارزیابی گذاشته شده است.

در این پژوهش با هدف «ارزیابی توزیع فضایی زیرساخت‌های اولیه و ثانویه گردشگری در شهر ارومیه و ارائه راهکارهایی در این باب»، با به‌کارگیری راهبرد قیاسی با روش کمی، از شیوه پیمایشی میدانی با ابزار سیستم اطلاعات جغرافیایی (GIS) و تکنیک Index overlay و پرسش‌نامه میان متخصصان حوزه شهری، شامل متخصصان حوزه نظری نظیر اساتید دانشگاهی و دانشجویان تحصیلات تکمیلی و همچنین متخصصان حوزه عمل

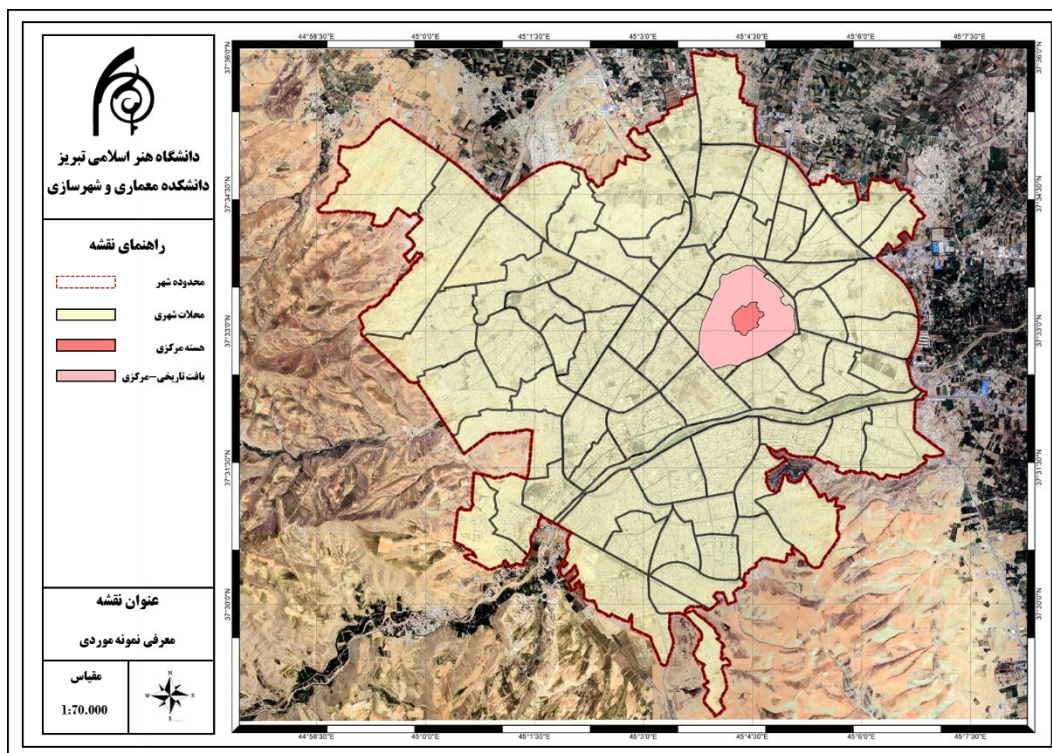
۳ روش‌شناسی پژوهش

بررسی مطالعات مختلف در رابطه با روش تحقیق، رویکردها، دیدگاه‌ها و روش‌های مختلفی را پیش رو قرار می‌دهد که متناسب با اهداف، سؤالات و فرضیه‌های هر پژوهشی نظام یافته است؛ اما با وجود تفاوت‌های موجود می‌توان به شباهت‌های زیادی نیز در این رابطه اشاره داشت. به‌طورکلی، روش پژوهش به دو شکل کمی و کیفی تقسیم می‌شوند و برخی مطالعات نیز به‌صورت ترکیبی به بهره‌گیری توانان از هر دو شیوه روی آورده‌اند که پژوهش حاضر نیز به‌صورت کیفی-کمی (ترکیبی) به بررسی موضوع زیرساخت‌های گردشگری در شهر

برابر با ۰/۸۳۵، برآورد شد که نشان‌دهنده پایایی لازم پرسش‌نامه طراحی‌شده، می‌باشد.

شهر ارومیه، مرکز استان آذربایجان غربی با پیشینه‌ای کهن و جایگاهی ویژه به‌عنوان یکی از کانون‌های تمدنی شمال غرب ایران، از تنوع قومی و فرهنگی قابل توجهی برخوردار است که در معماری، آداب و رسوم و بافت اجتماعی آن نمود یافته است. بافت مرکزی ارومیه، به‌عنوان قلب تاریخی شهر، ترکیبی از عناصر شهری سنتی و نوین را در خود جای داده و بازتابی از تحولات تاریخی، اقتصادی و اجتماعی منطقه است. بازار سنتی ارومیه، مسجد جامع، کلیساهای تاریخی نظیر کلیسای مارماریوس و خانه‌های قدیمی با معماری قاجاری، از شاخصه‌های این بافت به‌شمار می‌روند. این محدوده با وجود چالش‌های ناشی از توسعه شهری شتابان و کم-توجهی به حفظ هویت تاریخی، همچنان به‌عنوان یکی از نقاط مهم جذب گردشگران فرهنگی و مذهبی در منطقه شناخته می‌شود و نیازمند برنامه‌ریزی هدفمند برای تقویت زیرساخت‌های گردشگری و حفاظت از میراث کالبدی-فرهنگی خود است. موضوع تنوع اقوام و ادیان در این کلان‌شهر و ویژگی‌های خاص فرهنگی-اجتماعی ازجمله عوامل کلیدی و جاذب در نظر گردشگران این شهر به‌شمار می‌رود. در پژوهش حاضر با هدف بررسی زیرساخت‌های (اولیه و ثانویه) گردشگری در شهر ارومیه، لایه‌های معیارهای پژوهش استخراج شده و در ادامه مورد مطالعه قرار داده شده است. در شکل ۲ محدوده مطالعاتی نشان داده شده است.

شامل کارکنان سازمان‌های مربوطه (میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، آژانس‌های هوایی و ...) و متخصصان نظام مهندسی انجام شده است. پرسش‌نامه خبرگان و متخصصان (تکنیک دلفی) در میان ۴۰ نفر از متخصصان توزیع شده و ۳۵ جواب کامل دریافت شد. در پرسش‌نامه تدوین‌شده این پژوهش، سه بخش مورد پرسش قرار گرفت؛ بخش اول در جهت سنجش پایایی و روایی مدل مفهومی پژوهش، بخش دوم در جهت کلاس‌بندی بهینه در تهیه نقشه‌های رستری، بخش سوم نیز در رابطه با وزن هر لایه در جهت تهیه لایه نهایی است. براساس مدل مفهومی پژوهش ۱۱ معیار تحت عنوان زیرساخت‌های گردشگری شناخته شد که پنج معیار در جهت بررسی موضوع زیرساخت‌های اولیه و شش معیار در جهت بررسی موضوع زیرساخت‌های ثانویه ارائه شده است که در ادامه به تفکیک لایه معیارها در نمونه موردی بررسی شده است. روایی پرسش‌نامه تدوین‌شده توسط متخصصین بررسی و تأیید شد. در این روش خبرگان حوزه مطالعاتی و پرسش‌نامه، با استفاده از ضریب تمیز در هر سؤال، میزان همبستگی آن را بررسی می‌کنند. از این روی پرسش‌نامه حاضر پیش از توزیع به پنج نفر از متخصصان ارسال شد تا قدرت، توان سؤالات و شیوه پرسش از مخاطب در پاسخ به اهداف و سؤالات سنجیده شود که پرسش‌نامه تأیید شد. در تبیین پایایی پرسش‌نامه نیز از ضریب آلفای کرونباخ که یکی از متداول‌ترین و معتبرترین آزمون‌ها در زمینه سنجش پایایی پرسش‌نامه است، استفاده می‌شود. میزان ضریب آلفای کرونباخ برای پرسش‌نامه تحقیق



شکل ۲. نمونه موردی مطالعاتی پژوهش، شهر ارومیه، مأخذ: نگارندگان.

۴ یافته‌ها و بحث

در مجموع یازده (۱۱) معیار است. با توجه به موضوع و هدف پژوهش، همه معیارها می‌بایست در نمونه موردی (شهر ارومیه) مورد بررسی قرار داده شود. بدین منظور با بهره‌گیری از سنج‌های هر معیار و همچنین تکنیک مورد استفاده، نقشه‌های رستری معیارها با بهره‌گیری از دو دستور Euclidean Distance (جهت تهیه نقشه فاصله اقلیدسی در معیارهایی که وزن درونی بین عوارض وجود ندارد) و Kriging (جهت تهیه نقشه درونیابی در معیارهایی که در میان عوارض درونی تفاوت وجود دارد) تهیه شد. در این مسیر در جهت افزایش دقت در موضوع هم‌پوشانی لایه‌های معیارها، توجه به کلاس‌بندی کلیدی و امری ضروری است. بدین سبب، از مجموع نظرات جمع‌آوری شده از متخصصان حوزه شهری، شامل متخصصان حوزه نظری نظیر اساتید دانشگاهی و دانشجویان تحصیلات تکمیلی و همچنین متخصصان حوزه عمل شامل کارکنان سازمان‌های مربوطه (میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، آژانس‌های هوایی و ...)

در جهت بررسی و تدقیق موضوع، مطالعه روش‌ها و تکنیک‌های مورد استفاده ضروری است. در پژوهش حاضر تکنیک مورد استفاده در تهیه نقشه‌ها و انجام عملیات شایستگی، Index Overlay می‌باشد. «در مدل Index overlay، نقشه‌ها و معیارهای مورد استفاده در عملیات شایستگی، دوباره کلاس‌بندی خواهند شد و با توجه به نظر کارشناسان مربوطه و نوع نیاز پروژه طبقه‌بندی می‌گردند. در این منطق اولویت‌بندی با در نظر گرفتن کلاس‌بندی ایجاد شده و جایگاه هر یک از معیارهای به‌کاررفته در پروژه شایستگی با وزنی که داده می‌شود، سنجیده خواهد شد. وزن داده‌شده به معیارهای به‌کاررفته به نظر کارشناسان مربوطه به آن بستگی خواهد داشت» (Fazelnia et al., 2014: 177).

معیارهای برگرفته از مدل مفهومی پژوهش در مقاله حاضر مشتمل بر دو دسته: زیرساخت‌های اولیه (۶ معیار) و زیرساخت‌های ثانویه (۵ معیار) و

متخصصان نظام مهندسی کلاس‌بندی مطلوب به
شرح زیر ارائه شد.

جدول ۲. کلاس‌بندی نقشه‌های رستری، ماخذ: Ayashm et al., 2023

۰-۲۵۰ متر	۱۵۰۰-۲۰۰۰ متر
۲۵۰-۵۰۰ متر	۲۰۰۰-۳۰۰۰ متر
۵۰۰-۷۵۰ متر	۳۰۰۰-۴۰۰۰ متر
۷۵۰-۱۰۰۰ متر	۴۰۰۰-۶۰۰۰ متر
۱۰۰۰-۱۵۰۰ متر	بیشتر از ۶۰۰۰ متر

کلاس‌بندی بهینه در تهیه نقشه‌های رستری، بخش سوم نیز در رابطه با وزن هر لایه در جهت تهیه لایه نهایی است. موضوع مهم دیگر در این پژوهش تفکیک زیرساخت‌های اولیه و زیرساخت‌های ثانویه در موضوع گردشگری است که وزن‌های معیارهای این دو بخش نیز به صورت مجزا از هم بررسی و ارزیابی شد. از این روی در مجموع نظرات جمع‌آوری شده از متخصصان حوزه شهری، شامل متخصصان حوزه نظری نظیر اساتید دانشگاهی و دانشجویان تحصیلات تکمیلی و همچنین متخصصان حوزه عمل شامل کارکنان سازمان‌های مربوطه (میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، آژانس‌های هوایی و ...) و متخصصان نظام مهندسی وزن‌های هر لایه به شرح جدول ۳ خواهد بود.

پس از اصلاح کلاس‌بندی به صورت جدول ۲ در نقشه‌های رستری تهیه شده، می‌بایست در رابطه با وزن‌دهی درونی و وزن‌دهی به معیارها اقدامات لازم انجام شود. بدین سبب در ابتدا دستور Reclassify در جهت وزن‌دهی درونی به کلاس‌های مشخص شده بر روی تمام لایه‌های معیارها اجرا شد. این امر، دوباره کلاس‌بندی کردن براساس تأثیر مثبت و منفی (تأثیر افزایشی با کاهش) و همچنین اهمیت هر کلاس نسبت به کلاس قبل و بعد خود است. گام دوم اعمال وزن معیارها در جهت عمل انجام هم-پوشانی و تولید لایه نهایی می‌باشد. در پرسش‌نامه تدوین شده این پژوهش، سه بخش مورد پرسش قرار گرفت؛ بخش اول در جهت سنجش پایایی و روایی مدل مفهومی پژوهش، بخش دوم در جهت



جدول ۳. اوزان لایه‌های معیارهای پژوهش، زیرساخت‌های اولیه برگرفته از جمع‌بندی پرسش‌نامه خبرگان

ردیف	معیار	تأثیرگذاری	وزن	ردیف	معیار	تأثیرگذاری	وزن
۱	فاصله از ایستگاه‌های حمل-ونقل برون‌شهری	تأثیرگذاری مثبت	۱۱٪	۲	فاصله از مراکز اقامتی	تأثیرگذاری مثبت	۳۲٪
۳	فاصله از ایستگاه‌های حمل-ونقل درون‌شهری	تأثیرگذاری مثبت	۱۲٪	۴	فاصله از مراکز درمانی	تأثیرگذاری مثبت	۲۳٪
۵	فاصله از پمپ‌های بنزین و گاز	تأثیرگذاری مثبت	۲۲٪				
مجموع				۱۰۰٪			

جدول ۴. اوزان لایه‌های معیارهای پژوهش، زیرساخت‌های ثانویه برگرفته از جمع‌بندی پرسش‌نامه خبرگان

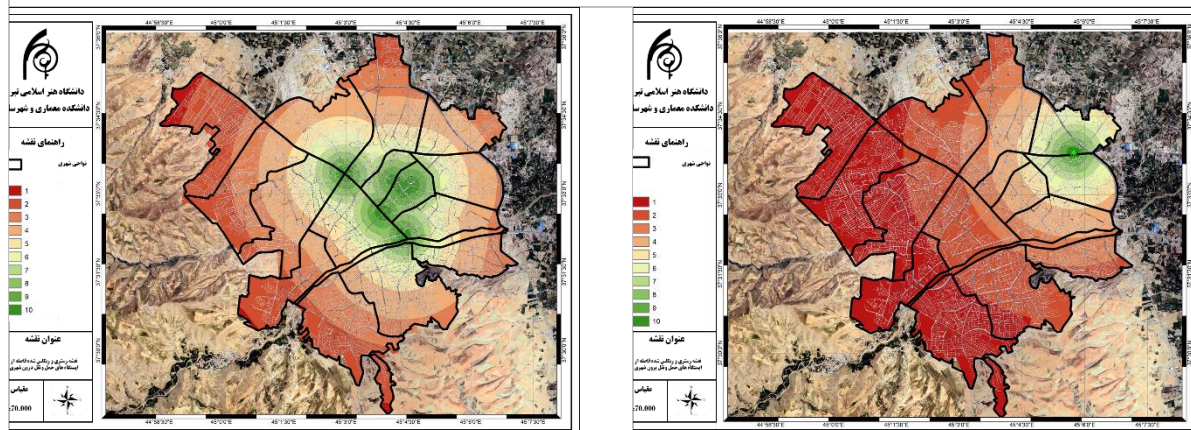
ردیف	معیار	تأثیرگذاری	وزن	ردیف	معیار	تأثیرگذاری	وزن
۱	فاصله از مراکز پذیرایی	تأثیرگذاری مثبت	۳۱٪	۲	فاصله از مراکز مذهبی	تأثیرگذاری مثبت	۱۶٪
۳	فاصله از مراکز خرید	تأثیرگذاری مثبت	۱۹٪	۴	فاصله از دفاتر خدمات مسافرتی	تأثیرگذاری مثبت	۱۰٪
۵	فاصله از کاربری اداری-انتظامی	تأثیرگذاری مثبت	۸٪	۶	فاصله از فضاهای سبز و باز عمومی	تأثیرگذاری مثبت	۱۶٪
مجموع				۱۰۰٪			

زیرساخت‌های اولیه و زیرساخت‌های ثانویه ارائه شده است.

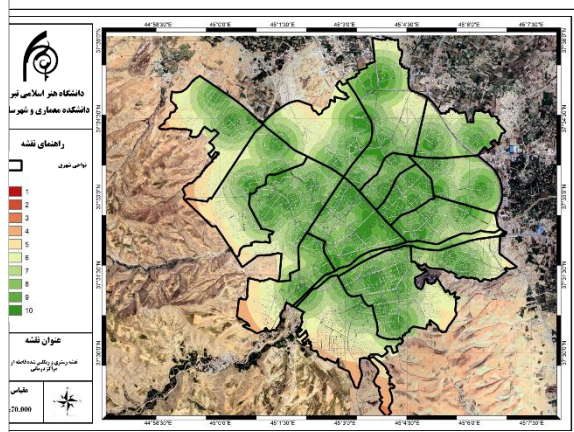
در جدول زیر با استفاده از کلاس‌بندی بهینه جدول ۲ و دستورهای طرح‌شده در سطور پیشین نقشه‌های رستری معیارهای پژوهش به تفکیک

جدول ۵. لایه های رستری ریکلس شده برگرفته از معیارهای مدل مفهومی پژوهش

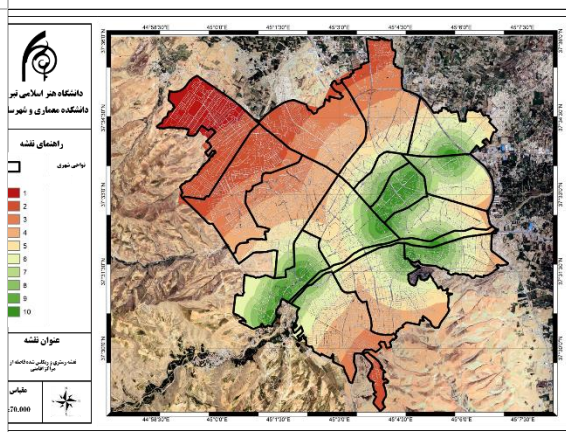
زیرساخت های اولیه



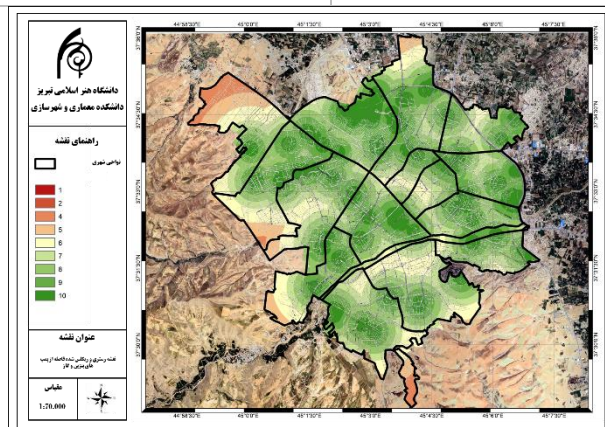
فاصله از ایستگاه های حمل و نقل درون شهری



فاصله از ایستگاه های حمل و نقل برون شهری



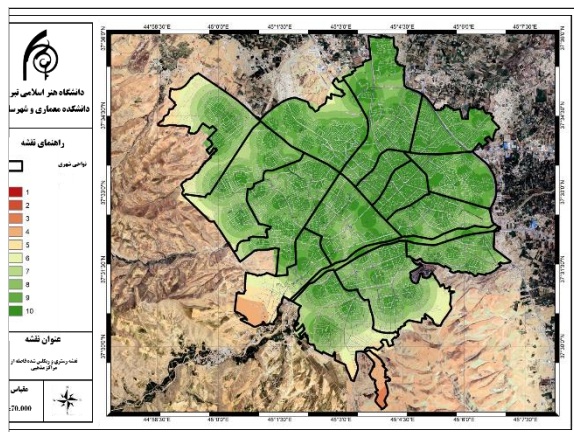
فاصله از مراکز درمانی



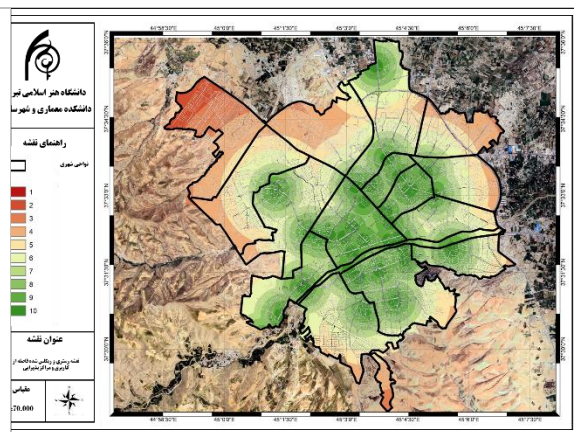
فاصله از مراکز اقامتی

فاصله از پمپ های بنزین و گاز

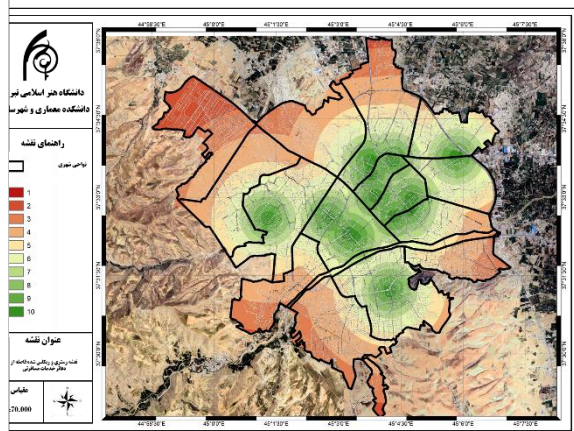
زیرساخت های ثانویه



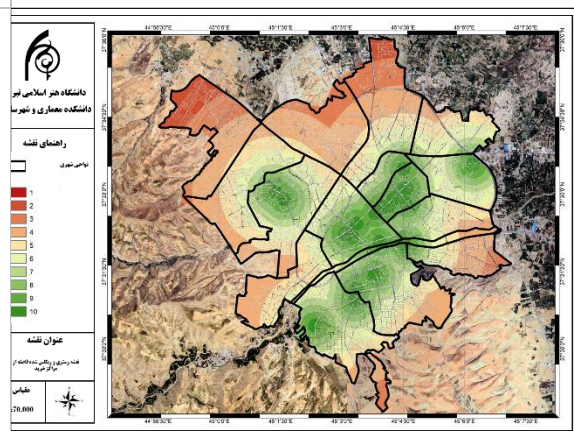
فاصله از مراکز مذهبی



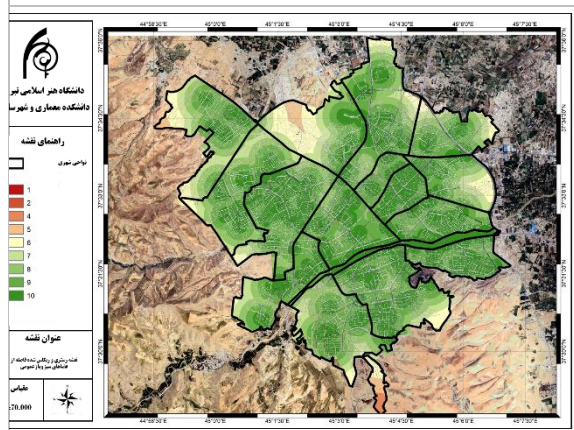
فاصله از مراکز پذیرایی



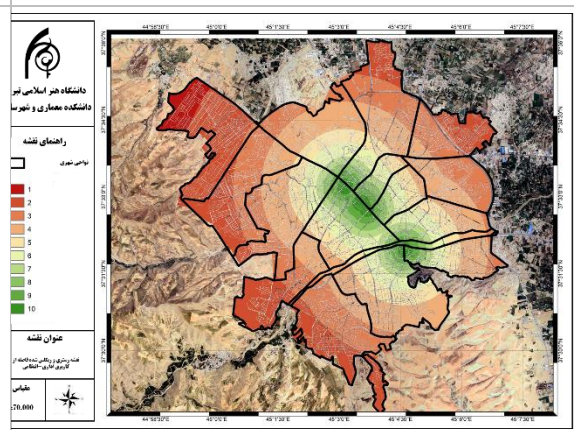
فاصله از دفاتر خدمات مسافرتی



فاصله از مراکز خرید



فاصله از فضاهای سبز و باز عمومی



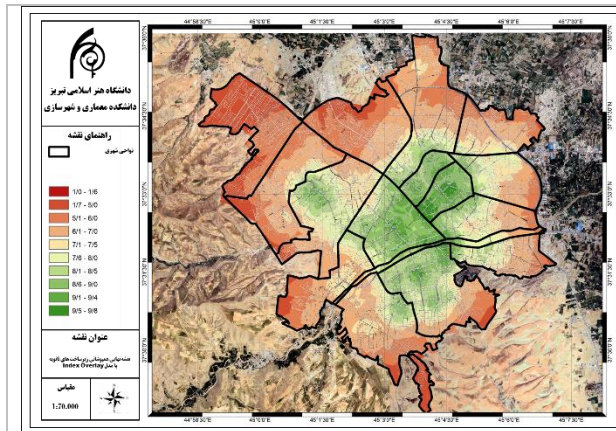
فاصله از کاربری اداری-انتظامی

نظری نظیر اساتید دانشگاهی و دانشجویان تحصیلات تکمیلی و همچنین متخصصان حوزه عمل شامل کارکنان سازمان‌های مربوطه (میراث فرهنگی،

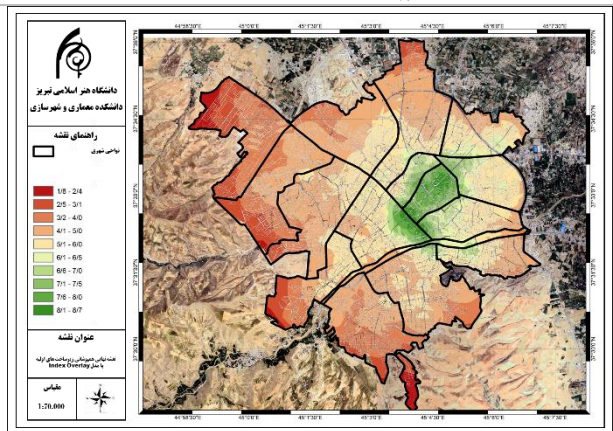
در گام بعدی با بهره‌گیری از اوزان جدول ۳ و ۴ که حاصل جمع‌بندی نظرات جمع‌آوری شده از متخصصان حوزه شهری، شامل متخصصان حوزه

زیرساخت‌های ثانویه. این امر در جهت تسهیل بررسی و واکاوی وضعیت شهر ارومیه به تفکیک زیرساخت‌های اولیه و ثانویه گردشگری انجام شد. شکل ۳ و ۴ به ترتیب لایه هم‌پوشانی معیارهای زیرساخت‌های اولیه و زیرساخت‌های ثانویه را نشان می‌دهد.

گردشگری و صنایع دستی، آژانس‌های هوایی و ... و متخصصان نظام مهندسی است، هم‌پوشانی لایه‌های معیارهای پژوهش بر پایه اوزان و میزان اهمیت صورت گرفت. در این فرآیند موضوع هم‌پوشانی دوبار اجرا شد؛ یک بار در راستای هم‌پوشانی لایه‌های معیارها زیرساخت‌های اولیه و در بار دوم در جهت هم‌پوشانی لایه‌های معیارهای



شکل ۴. نقشه نهایی هم‌پوشانی لایه‌های معیارهای Index Overlay زیرساخت‌های ثانویه با مدل



شکل ۳. نقشه نهایی هم‌پوشانی لایه‌های معیارهای Index Overlay زیرساخت‌های اولیه با مدل

رودخانه شهرچایی و مراکز گذران اوقات فراغت و تفریحی نیز کشیده شده است.

تحلیل نقشه‌های فضایی نشان می‌دهد که توزیع زیرساخت‌های اولیه عمدتاً با الگوی پراکنش جمعیت و فعالیت‌های شهری هم‌راستا است و بنابراین، نواحی پرتدد از سطح دسترسی بهتری برخوردار هستند. با این حال، همین تمرکزگرایی باعث شده است که نواحی پیرامونی‌تر یا بافت‌های دارای پتانسیل گردشگری، از این زیرساخت‌ها بی‌بهره یا کم‌بهره بمانند. نکته قابل توجه آن است که بخشی از تمرکز زیرساختی به سمت محور رودخانه شهرچایی و فضاهای اوقات فراغت پیرامون آن تمایل یافته که این موضوع بیان‌گر نوعی تمرکز موضعی و برنامه‌ریزی نشده است.

در رابطه با زیرساخت‌های ثانویه گردشگری می‌توان گفت شرایط نسبتاً مطلوب‌تر و بهینه‌تری را می‌توان مشاهده کرد (شکل ۴). یکی از مهم‌ترین تأثیرگذارترین معیارها در بخش زیرساخت‌های

با توجه به اشکال ۳ و ۴ می‌توان توزیع زیرساخت‌های گردشگری را در شهر ارومیه مشاهده کرد. با توجه به شکل ۳، وضعیت زیرساخت‌های اولیه در این شهر در توزیع مطلوبی قرار نگرفته است، حتی در هسته و بافت مرکزی شهر نیز پوشش حداکثری ندارد. ازجمله دلایل کلیدی متأثر بر این امر، فقدان عدالت فضایی در جانمایی سیستم حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری، ایستگاه‌های سوخت‌رسانی (بنزین و گاز)، مراکز اقامتی و مراکز درمانی است. به گونه‌ای که در نزدیکی بسیاری از جاذبه‌های گردشگری شهر ارومیه نبود، این زیرساخت‌های اولیه درک می‌شود. زیرساخت‌های گردشگری اغلب با الگوی توزیع جمعیت و مناطق پرتدد شهری همخوانی دارند. با توجه به این امر می‌توان گفت که هسته و بافت مرکزی شهر ارومیه نیز از این امر مستثنی نبود و حتی این طیف مطلوبیت مطابق شکل ۳ به سمت



گردشگری، می‌تواند تجربه منفی برای گردشگران رقم بزند. در مقابل، زیرساخت‌های ثانویه نظیر مراکز پذیرایی و فضاهای سبز وضعیت نسبتاً مطلوب‌تری دارند؛ با این حال، از مشکل تمرکزگرایی شدید و ضعف اتصال فضایی رنج می‌برند. این نتایج با مطالعات پیشین نظیر Abbaszadeh et al. (2020) که به نابرابری در توزیع زیرساخت‌های گردشگری در ارومیه پرداخته‌اند، همخوانی دارد و با پژوهش Hesam et al. (2021) در استان گیلان که الگوی توزیع خوشه‌ای و مرکزگرایی زیرساخت‌ها را برجسته کرده است، مشابهت دارد. علی‌رغم نتایج مثبت Sugiyama et al. (2022) در خصوص تأثیر کیفیت زیرساخت‌ها بر رضایت گردشگران، یافته‌های پژوهش حاضر نشان داد که فرسودگی و بی‌توجهی به زیرساخت‌های اولیه در ارومیه، تأثیر منفی بر تجربه گردشگران داشته است.

نقطه تمایز این پژوهش در تفکیک روشمند میان زیرساخت‌های اولیه و ثانویه است؛ این روش کمتر در مطالعات داخلی مورد توجه قرار گرفته و قابلیت درک دقیق‌تری از نقش هر دسته از زیرساخت‌ها را در توسعه گردشگری فراهم می‌کند. ارزش افزوده این مطالعه، ارائه یک مدل مفهومی جامع برای ارزیابی و شناسایی نابرابری‌های فضایی زیرساخت‌های گردشگری در ارومیه است که می‌تواند به عنوان چارچوبی مؤثر برای سایر شهرهای مشابه مورد استفاده قرار گیرد. از نظر نظری، این پژوهش بر اهمیت تحلیل فضایی در برنامه‌ریزی گردشگری تأکید داشته و از نظر عملی، پیشنهاداتی نظیر طراحی رینگ‌های گردشگری پیاده، ایجاد اقامت‌گاه‌های اقتصادی و بهره‌گیری از فضای مجازی برای تبلیغات، ارائه می‌دهد.

این تحقیق با چالش‌هایی مانند تمرکز بر شهر ارومیه بدون مقایسه با دیگر شهرها، عدم مطالعه تأثیرات فصلی و وابستگی به داده‌های موجود مواجه بوده است. همچنین، احتمال وجود سوگیری در نظرات کارشناسان یکی دیگر از محدودیت‌های این مطالعه به شمار می‌آید. برای پژوهش‌های آینده،

ثانویه گردشگری در شهر ارومیه معیار فضاهای باز و عمومی و مراکز مذهبی است، اما از سویی دیگر می‌توان بخش اعظمی از شهر را فاقد کیفیت متوسط در جهت زیرساخت‌های ثانویه قلمداد نمود. زیرساخت‌های ثانویه گردشگری کاملاً از موضوع کاربری اراضی شهری و عدم رعایت عدالت فضایی تأثیر می‌پذیرند.

از دیگر نکات مهم در این رابطه می‌توان به شکل‌گیری فضاهایی جزیره‌مانند اشاره کرد که زیرساخت‌ها در نزدیکی برخی مراکز و جاذبه‌های گردشگری شکل گرفته‌اند و هیچ ارتباطی در میان این فضاها با بقیه مراکز و جاذبه‌های گردشگری وجود نداشته و کاملاً به صورت جزیره‌ای عمل می‌کند. به عبارتی دیگر فقدان اتصال فضایی میان زیرساخت‌های گردشگری و جاذبه‌های گردشگری در شهر ارومیه از مشکلات این شهر در موضوع گردشگری است که در جذب گردشگرهای بار اول و گردشگرهای بیش از بار اول کاملاً ناموفق بوده است. در مجموع می‌توان گفت زیرساخت‌های اولیه و ثانویه گردشگری در شهر ارومیه کاملاً و به شدت مرکزگرا بوده است. در رابطه با نقشه نهایی زیرساخت‌های ثانویه گردشگری در شهر ارومیه یکی از دلایل کشیدگی بخش مطلوب به سمت غرب و جنوب شهر، تمرکز چندین مراکز خرید و مراکز پذیرایی (به غیر از بافت مرکزی شهر) است.

۵ نتیجه‌گیری و پیشنهادات

در این مطالعه، با به کارگیری روش ترکیبی کمی-کیفی و استفاده از ابزارهایی نظیر سیستم اطلاعات جغرافیایی (GIS) و تکنیک Index Overlay، به تحلیل و ارزیابی زیرساخت‌های گردشگری در ارومیه پرداخته شده است. یافته‌ها حاکی از توزیع نامناسب و ناکارآمد زیرساخت‌های اولیه گردشگری است؛ این نابرابری به ویژه در دسترسی به حمل و نقل عمومی، مراکز اقامتی، درمانی و ایستگاه‌های سوخت‌رسانی، به خوبی مشهود است. چنین توزیعی، به خصوص در نزدیکی جاذبه‌های

گردشگر نقش مهمی دارد. به عبارت دیگر، اولین گام در توسعه صنعت گردشگری در شهرها و کشورها، توجه به زیرساخت‌های لازمه گردشگری و ارتقاء کیفیت آن‌ها می‌باشد. زیرساخت‌های گردشگری عواملی هستند که به قصد ارائه خدمات و انتفاع توسعه خدمات به گردشگران و مسافران یا مهمان انطباق ضوابط ارائه می‌شود. شهر ارومیه به‌عنوان مرکز استان آذربایجان غربی، پتانسیل بالقوه‌ای در جهت جذب گردشگر برخوردار است. از سویی دیگر شروع پاندمی کرونا ارزش‌های اجتماعی و میزان گردشگران را به شدت مورد تأثیر خود قرار داد و برخی از مشاغل را به صورت موقت و برخی را به صورت دائمی حذف نمود. به همین دلیل رونق مجدداً گردشگری پس از وقفه نسبتاً طولانی، کیفیت بسیاری از زیرساخت‌ها را کاهش داده است. این امر ایده اصلی طرح حاضر در بررسی توزیع بهینه زیرساخت‌های گردشگری در شهر ارومیه می‌باشد.

هدف اصلی این پژوهش «ارزیابی توزیع فضایی زیرساخت‌های اولیه و ثانویه گردشگری در شهر ارومیه و ارائه راهکارهایی در این باب» است. این تحقیق به دنبال پاسخ به این سؤال است که توزیع زیرساخت‌های گردشگری با معیارهای مد نظر به‌طور مناسب انجام شده است یا خیر. شکل‌دهی صحیح زیرساخت‌های گردشگری می‌تواند به احیای بناها و بافت تاریخی و ایجاد نظم و هماهنگی در عناصر شهری کمک کند. ازجمله نوآوری‌های پژوهش حاضر می‌توان به تفکیک جاذبه گردشگری و زیرساخت گردشگری، تفکیک زیرساخت‌های اولیه گردشگری و زیرساخت‌های ثانویه گردشگری و بررسی این امر در کل شهر ارومیه اشاره نمود. در این مسیر پس از بررسی مبانی و مفاهیم این حوزه، زیرساخت‌های اولیه و ثانویه گردشگری تحت عنوان مدل مفهومی پژوهش ارائه شد. زیرساخت‌های اولیه گردشگری مشتمل بر: دسترسی به ایستگاه‌های حمل‌ونقل برون‌شهری، دسترسی به ایستگاه‌های حمل‌ونقل درون‌شهری، فاصله از مراکز اقامتی، فاصله از مراکز درمانی، فاصله از پمپ بنزین

پیشنهاد می‌شود که بررسی توزیع زیرساخت‌های گردشگری در مقیاس‌های منطقه‌ای و بین‌شهری صورت گیرد و تأثیرات فصلی و رویدادهای خاص بر توزیع این زیرساخت‌ها به‌دقت تحلیل شود. علاوه بر این، تحلیل جزئیات و ویژگی‌های هر نوع از زیرساخت‌ها به صورت جداگانه و در سطح مناطق شهری و همچنین بررسی سهم و نقش هر بخش از زیرساخت‌های گردشگری در توسعه شهری ارومیه، می‌تواند ازجمله پروژه‌های تحقیقاتی آتی باشد که براساس یافته‌های این پژوهش تدوین می‌شوند. بهره‌گیری از مدل‌های پیش‌بینی برای ارزیابی وضعیت آینده زیرساخت‌ها و بررسی تأثیر فناوری‌های نوین نظیر پلتفرم‌های رزرو آنلاین، می‌تواند مسیرهای تازه‌ای برای تحقیقات بعدی در این حوزه باز کند. صرف وجود جاذبه‌های گردشگری، توسعه در گردشگری رخ نمی‌دهد، بلکه وجود و کیفیت این زیرساخت‌ها بوده که شهرها را در صنعت گردشگری مورد قضاوت قرار می‌دهد. با توجه به این امر، لزوم توجه به زیرساخت‌های گردشگری در ساختار مدیریتی و برنامه‌ریزی شهری در توسعه صنعت گردشگری بسیار کلیدی است. طراحی و برنامه‌ریزی پیشنهادات نوین، مبتنی بر نتایج این تحقیق، می‌تواند ابزار مؤثری در دست سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان برای تقویت زیرساخت‌های گردشگری و دستیابی به توسعه پایدار باشد. این پژوهش گامی مؤثر در شناخت و تحلیل چالش‌های زیرساختی گردشگری ارومیه برداشته و راهکارهایی به سوی توسعه پایدار این صنعت ارائه کرده است.

گردشگری، پدیده مهم قرن بیستم است که در چارچوب الگوهای فضایی خاصی عمل می‌کند. یکی از این الگوهای فضایی گردشگری شهری است. چگونگی پراکنش و توزیع فضایی زیرساخت‌های گردشگری در شهر، موجب تقویت تحرک گردشگر در این الگوی فضایی می‌شود. عناصر و زیرساخت‌های گردشگری یکی از ارکان اصلی نظام گردشگری است که همواره در ماندگاری و هزینه‌های



و گاز است. زیرساخت‌های ثانویه گردشگری نیز شامل: فاصله از مراکز پذیرایی، فاصله از مراکز مذهبی، فاصله از مراکز خرید، فاصله از مراکز دفاتر خدمات مسافرتی، فاصله از مراکز کاربری اداری-انتظامی، فاصله از فضاهای عمومی، سبزو باز شهری است. درمجموع ۱۱ معیار زیرساخت شناخته شد.

در ادامه معیارهای شناسایی شده در نمونه موردی، شهر ارومیه به بررسی گذاشته شد. سپس با بهره‌گیری از اوزان جمع‌بندی‌شده از پرسش‌نامه‌ها همپوشانی لایه‌های معیارهای زیرساخت‌های اولیه و زیرساخت‌های ثانویه به صورت مجزا انجام شد. براساس مطالعات و بررسی‌های انجام‌شده، حاکی از فقدان توجه و مدیریت در موضوع زیرساخت‌های اولیه در شهر ارومیه می‌باشد، به گونه‌ای که در نقشه هم بیشتر مراکز و جاذبه‌های گردشگری شهر از این امکانات اولیه بی‌بهره بوده‌اند. از سویی دیگر وضعیت شهر در مورد زیرساخت‌های ثانویه به نظر بهتر است، اما با بررسی دقیق‌تر می‌توان به این موضوع اشاره کرد که این امر به صورت نسبی و سطحی و به خاطر توسعه مراکز پذیرایی و رستوران‌ها و مراکزهای خرید است و به معیارهای دیگر زیرساخت‌های ثانویه نیز توجه و مدیریتی اصولی معطوف نشده است. بررسی جزئیات مربوط به هرگونه زیرساختی، تدقیق هرکدام از آن‌ها در سطح مناطق شهری به‌طور مجزا، بررسی سهم هر بخش از زیرساخت‌های گردشگری در شهر ارومیه، طراحی و برنامه‌ریزی پیشنهادات طرح حاضر می‌تواند ازجمله پروژه‌های آتی براساس یافته‌های این پژوهش باشد. توجه به جایگاه ویژه زیرساخت‌های گردشگری در شهرها و مقاصد گردشگری مهم‌تری جز در توسعه این صنعت است. صرف وجود جاذبه‌های گردشگری، توسعه در گردشگری رخ نمی‌دهد، بلکه وجود و کیفیت این زیرساخت‌ها بوده که شهرها را در صنعت گردشگری مورد قضاوت قرار می‌دهد. با توجه به این امر، لزوم توجه به زیرساخت‌های گردشگری در ساختار

مدیریتی و برنامه‌ریزی شهری در توسعه صنعت گردشگری بسیار کلیدی است. امید است پژوهش حاضر بتواند گامی مؤثر در توسعه گردشگری شهر ارومیه بردارد.

* طراحی رینگ (لوپ)‌های گردشگری با محوریت گردشگری پیاده و تعبیه فضاهای لازم گردشگران، برنامه‌های ویژه، مراکز پذیرایی و صنایع دستی و ...؛

* تأسیس و راه‌اندازی اقامت‌گاه‌های اقتصادی در نزدیکی جاذبه‌ها و مراکز گردشگری؛

* برگزاری تورهای ویژه شهری و یا طبیعی با بازه‌های زمانی کوتاه و برنامه‌ریزی‌های حرفه‌ای‌تر توسط دفاتر خدماتی معتبر و ماهر؛

* بهره‌گیری از ابنیه و مجموعه‌های تاریخی واجد پتانسیل در جهت اقامت‌گاه‌ها و مراکز پذیرایی؛

* حضور راهنمای گردشگری بامهارت؛

* طراحی و سامان‌دهی ورودی‌های شهر؛

* بهره‌گیری از متخصصان ویژه هر برند و محصول، احداث خانه‌برندهای هر محصول و اخذ گواهی کیفیت بین‌المللی برای کالاها و مکان‌ها؛

* توجه ویژه به تأثیر شگرف فضای مجازی در تبلیغ جاذبه‌های گردشگری و پتانسیل‌های شهر ارومیه؛

* بهره‌گیری از ظرفیت‌هایی نظیر ایده‌های جوان و خلاق در شهر؛

* الزام آموزش‌های به‌روز و مداوم برای فعالان در این حوزه و همچنین استخدام افراد با مهارت بالا؛

* توجه به بهداشت محیطی و تجهیزات بهداشتی لازمه در محوطه و پیرامون جاذبه‌های بارزش؛

- * توسعه خطوط جدید و بهبود ناوگان حمل و نقل عمومی جهت بهبود دسترسی به مناطق گردشگری و خدمات شهری؛
- * ایجاد اقامتگاههای اقتصادی برای جذب گردشگران با بودجههای متفاوت و افزایش تنوع گزینههای اقامتی در نزدیکی جاذبهها و مراکز گردشگری؛
- * افزایش تعداد ایستگاههای سوخت رسانی و به روز رسانی زیرساختهای موجود برای ارائه خدمات بهتر و کاهش ازدحام؛
- * طراحی مسیرهای پیاده روی (لوپهای گردشگری) بین مناطق جذاب گردشگری برای تسهیل گردش و افزایش تعامل با محیط شهری و تعبیه فضاهای لازم گردشگران، برنامههای ویژه، مراکز پذیرایی و صنایع دستی و ...؛
- * ارتقاء امکانات درمانی در نزدیکی مناطق گردشگری برای استفاده بهینه از خدمات سلامت؛
- * توسعه فضاهای سبز و تفرجگاهها برای بهبود کیفیت زندگی شهری و ایجاد محیطهای دلپذیر برای بازدیدکنندگان؛
- * بهره گیری از پلتفرمهای آنلاین برای تبلیغات و رزرو خدمات گردشگری و همکاری با آژانسهای گردشگری به منظور افزایش دسترسی و جذب گردشگران؛
- * برنامه ریزی رویدادها و جشنوارههای فصلی برای جذب گردشگران و افزایش فعالیت های فرهنگی و تفریحی؛
- * طراحی شبکههای ارتباطی بهتر بین زیرساختهای مختلف برای تسهیل دسترسی و کاهش تمرکزگرایی؛
- * استفاده از مدل های پیش بینی برای ارزیابی وضعیت آینده زیرساختها و اتخاذ
- * تصمیمات مدیریتی بلندمدت به منظور توسعه پایدار؛
- * سرمایه گذاری در نگهداری و بازسازی مکانهای تاریخی مانند مسجد جامع ارومیه، کلیسای ماریم و دیگر آثار باستانی برای جذب گردشگران علاقه مند به تاریخ و فرهنگ؛
- * ترویج استفاده از انرژیهای تجدیدپذیر در اقامتگاهها و مراکز تفریحی برای کاهش اثرات زیست محیطی؛
- * نصب تابلوهای راهنما به زبانهای فارسی، انگلیسی و ترکی در مسیرهای گردشگری برای سهولت دسترسی؛
- * توسعه وبسایت رسمی گردشگری ارومیه به زبانهای مختلف برای ارائه اطلاعات درباره جاذبهها، اقامتگاهها و رویدادها؛
- * استفاده از پلتفرمهایی مانند اینستاگرام و X برای معرفی زیباییهای ارومیه و تعامل با گردشگران؛
- * دعوت از بلاگرها و اینفلوئنسرهای سفر برای معرفی تجربیات گردشگری در ارومیه و افزایش دیده شدن شهر؛
- * ارائه دورههای آموزشی برای مردم محلی در زمینههای راهنمایی تور، صنایع دستی و خدمات هتلداری برای ایجاد فرصت های شغلی؛
- * انجام ارزیابیهای منظم برای بررسی تأثیرات گردشگری بر محیط زیست، فرهنگ و اقتصاد محلی؛
- * استفاده از دادههای ارزیابی برای تنظیم سیاستها و استراتژیهای گردشگری به منظور حفظ پایداری.



حامی مالی

بنا به اظهار نویسندهٔ مسؤول، این مقاله حامی مالی نداشته است.

سهم نویسندگان در پژوهش

سهم هر سه نویسنده در تألیف و آماده سازی مقاله یکسان بوده است.

تضاد منافع

نویسندگان اعلام می‌دارند که هیچ تضاد منافی در رابطه با نویسندگی و یا انتشار این مقاله ندارند.

تقدیر و تشکر

موردی وجود نداشت.

منابع

- Abbaszadeh, Mozaffar, Shamsaddini, Nasim, Poorasad, Ali. (2020). Evaluation of spatial distribution of tourism primary infrastructures with emphasis on mobility of historical tourism axis within the historical-cultural context of Urmia city, *Journal of Urban Tourism*, 6(4), 111-128. [In Persian].
- Abundabar, A.P., & Pongpong, M.A. (2023). Assessing the Local Tourism Infrastructure and Services towards Tourism Development of San Jose. *International Journal of Applied Research in Tourism and Hospitality*.
- Akbarian, S., khorasani, M., & Emam Gholi, L. (2013). Comparative Analysis of Religious Tourism and nature-based tourism Role in Improving Rural Residents Quality of Life (Case: Emamzadeh Davood and Rendani Villages in Tehran Township). *Journal of Tourism Planning and Development*, 2(4), 145-158. [In Persian].
- Akbarpour, M. and Bakhtar, S. (2021). Analysis of Rural Communities' Views on the Impact of Quality Life in Tourism Case Study Province Kermanshah. *Journal of Tourism and Development*, 10(2), 149-160. [In Persian].
- Ayashm M, Molaei A, & Hassani Marand M. (2023). Effective Criteria for Safe Emergency Evacuation in Urban Areas: Case Study of Tabriz (District 8), Iran. *Disaster Prev. Manag. Know.* 13 (3), 336-355. [In Persian].
- Bayati Khatibi, Maryam; Zeinali, Bahram; and Shojaeivand, Bahman (2015). The Study and Analysis of Inequality in the Distribution of Urban Tourism Infrastructures: Case Study: East Azerbaijan Province. *Geographic Space*, 15(49), 213-236. [In Persian].
- Eyo, B., & Ajake, A. (2019). Spatial distribution of recreational resorts in a model tourism destination, Southern Nigeria. *Journal of Tourism, Hospitality and Sports*.
- Farajizade, Kh., Parishan, M., (2017). Analysis of the Challenges of Business Tourism Development in the Border City of Baneh, *Journal of urban tourism*, 4(2), 1-15. [In Persian].
- Fazelnia, Gh., HakimDost, Y., & Baliani, Y. (2014). A comprehensive guide to GIS models in urban, rural and environmental planning. Zabol: Zabol University. [In Persian].
- Feizizadeh, B., Fathi, S., Garageyeh, H. and Pourmoradian, S. (2020). Tourism hospitality assessment based on GIS multi criteria decision analysis in Tabriz city. *Journal of Tourism and Development*, 9(4), 139-152. [In Persian].
- Gandhi, R., & Garg, R. (2021). Infrastructure Development-An Indispensable



- Component of Tourism Destination Planning. 11, 56-65.
- Ghahramanifard, Hosein, Hoseinzadedalir, Karim, & Moosavi, Mir Saeed. (2021). Recognition and Evaluation of Effective Vital Drivers on the Future of Tourism Development in Iran's Metropolises Case Study: Tabriz Metropolis. *Urban Tourism*, 8(1), 67-82. [In Persian].
- Ghasemi vasmejani, A., azizpour, F., azizi, O., & Karimi, B. (2021). Analysis of spatial distribution of tourism public infrastructure services and facilities in Iran. *Journal of Tourism Planning and Development*, 10(37), 99-121. [In Persian].
- Godinho, R.G., & Oliveira, I.J. (2010). Análise e avaliação da distribuição geográfica da infraestrutura turística no sítio histórico de Pirenópolis (go): subsídios ao planejamento turístico. *Boletim Goiano de Geografia*, 30, 107-122.
- Haneef, s. k. (2017). *A Model to Explore the Impact of Tourism Infrastructure on Destination Image for Effective Tourism Marketing*. Thesis for Phd. School of built environment university of salford, uk.
- Hesam, M., Momen, N., and Salem, M. (2021). Spatial Analysis of Tourism Infrastructure in Gilan Province. *Journal of Tourism and Development*, 10(1), 221-240. doi: 10.22034/jtd.2020.225132.2012. [In Persian].
- Hoseinian Rad, Amir, Beyranvandezadeh, Maryam, Sobhani, Nobakht, Sajadi, Ali. (2023). Assessment of Infrastructure and Capacities for Sustainable Tourism Development: A Case Study of the Khorramabad to Arak Axis in Lorestan Province, *Journal of Tourism Space*, 12(46), 35-52. [In Persian].
- Imani Khoshkhoo, M. H., Farhadi uonaki, M. and Doosti-Irani, M. (2019). Influence of Tourism Infrastructure on Destination Selection (Case study: Isfahan city). *Journal of Tourism and Development*, 8(4), 126-147. [In Persian].
- Imikan, A.M. and Ekpo, K.J. (2012) Infrastructure and Tourism Development in Nigeria: A Case Study of Rivers State. *International Journal of Economic Development Research and Investment*, 3, 53-60.
- Inskeep, E. (1994). *National and regional tourism planning: methodologies and case studies*. London: Routledge.
- Jafarinia, G. (2023). Investigating tourism infrastructure with an emphasis on sustainable return (Case study: Bushahr city). *Journal of Urban Social Geography*, 10(2), 95-112. [In Persian].
- James, E. E., & Essien, A. U. (2019). Infrastructure and Sustainable Tourism Development in Nigeria. *J. Humanit. Soc. Sci.*, 24, 72-80.

- Jędruch, M., Furmankiewicz, M., & Kaczmarek, I. (2020). Spatial analysis of asymmetry in the development of tourism infrastructure in the borderlands: The case of the Bystrzyckie and Orlickie Mountains. *ISPRS International Journal of Geo-Information*, 9(8), 470.
- Jovanović, S., & Ilić, I. (2016). Infrastructure as important determinant of tourism development in the countries of Southeast Europe. *Ecoforum journal*, 5(1), 288-294.
- Kafashan Tusi, F., Hassanabadi, D. and Ali Naghizadeh, M. (2020). Analysis of Spatial-temporal distribution of Infrastructure of tourism services in order to optimally manage and increase the productivity of the tourism industry; a case study of Shahroud city. *Geography (Regional Planning)*, 10(2-2), 593-615. [In Persian].
- Kiani Selmi, Sedigheh, and boshagh, mohammadreza. (2017). Analyzing the role of facilities and ifrastructures of tourism on tourists' loyalty and interest for Revisit (Case study: rural regions of Savojbalagh). *Journal of Tourism and Development*, 6(3), 154-176. [In Persian].
- Mohammadi deh cheshmeh, m., & daripour, n. (2016). the feasibility of regional development on tourism industry by using mixed model of FAHP-GIS. *journal of regional planning*, 6(21), 31-44. [In Persian].
- Moreiro and lao, (2014). *An update on tourist destination image: the case of Tanzania Hawa Uisowiso*. The Open University of Tanzania.
- Nazmfar, Hosain, Eshghei Chaharbarj, Ali, Amanolapour, Anvar. (2016). Ranking the Cities of Mazandaran Province Based on Tourism Infrastructure Using Multi-Criteria Decision-Making Approach, *Journal of Tourism Space*, 5(20), 99-120. [In Persian].
- Panasiuk, A. (2007). Tourism infrastructure as a determinant of regional development. *Ekonomika Ir Vadyba*, 212-215.
- Papoli Yazdi, Mohammad Hossein, & Saqai, Mehdi. (2015). *Tourism (Nature concepts)*. Tehran: The Organization for Researching and Composing University Textbooks in the Islamic Sciences and the Humanities (SAMT). [In Persian].
- Phukan. H. (2012). *Impact of Infrastructure and Destination on Spiritual Tourism*, Chapter 5, pp. 129-132.
- Pishbahar, E., Parcham, R. and Yadavar, H. (2017). Survey of influence of different types of tourism (Aras Free Zone) with Structural Equation Modeling (SEM) Approach. *Journal of Geography and Planning*, 21(61), 93-110. [In Persian].
- Raina, A. K. (2005). *Ecology, wildlife and tourism development: principles, practices and strategies*. Sarup & Sons.



- Ranjbaryan, Bahram, Zahedi, Mohammad. (2011). *An introduction to tourism*. Isfahan: chaharbagh. [In Persian].
- Ritchie, J.R.B., Crouch G.I. (2005) *The Competitive Destination: A Sustainable Tourism Perspective*, CABI, Wallingford.
- Sadegh Bakhtiari, Morteza, Hafiz Rezazadeh, Massoumeh, Poudineh, Sajad, Sarabandi, Zahra. (2023). prioritizing the cities of Sistan and Baluchistan province in terms of tourism infrastructure. *Urban Futures Studies*, 3(1), 111-129. [In Persian].
- Safarzade Aval, Z., Rousta, A. and Jamshidi, D. (2022). Explaining the effective dimensions and components in the image of a tourist destination with an emphasis on tourism infrastructure (case study: Kish Island). *Journal of Tourism and Development*, 11(2), 167-182. [In Persian].
- Shamai, A. and Mosivand, J. (2011). Classification of cities of Isfahan province in view point of tourism infrastructure by using TOPSIS and AHP models. *Journal of Urban - Regional Studies and Research*, 3(10), 23-40. [In Persian].
- Shoval, N. and Raveh, A. (2004) Categorization of Tourist Attractions and the Modeling of Tourist Cities: Based on the Co-Plot Method of Multivariate Analysis. *Tourism Management*, 25, 741-750.
- Som, J., Chatterjee, S., & Suklabaidya, P. (2020). Stakeholders' Perspective on Tourism Infrastructure at Khajuraho Dance Festival. *Global Journal of Enterprise Information System*, 82-90.
- Sugiana, A. G., Oktavia, H. C., & Karlina, M. (2022). The effect of tourism infrastructure asset quality on tourist satisfaction: a case on forest tourism in Tasikmalaya Regency. *International Journal of Applied Sciences in Tourism and Events*, 6(1), 65-71.
- Suthanaya, P.A., & Suwarningsih, R. (2023). Infrastructure development strategy based on the accessibility to tourism location (case study of Bali Province-Indonesia). *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 1195.
- Svetlana, S.V., & Vladimir, S.I. (2019). Way to assess the development of municipal tourism infrastructure.
- Taghvaei, Masoud, Akbari, Mahmoud. (2010). *An Introduction to Urban Tourism Planning and Management*. Isfahan: Payam Alavi. [In Persian].
- Vahedpoor, Gh., & Jafari, M. (2011). Management Strategies and Sustainable Development of Tourism Infrastructure Iran with Emphasis on Model Sowl. *Journal Of Regional Planning*, 1(1), 83-97. [In Persian].
- Velichkina, A. (2014). The assessment of the regional tourism infrastructure development. *Ekonomicheskie i Sotsialnye Peremeny*, 193-202.



Zivyar, Parvaneh, Teimouri, Somayeh, &
Norouzi, Mostafa. (2013). Feasibility
Of Tourism Industry in Khorram

Abad Based on Swot Analytical
Model. Geographical Journal of
Territory, 10(39), 73-88.