

فصلنامه برنامه‌ریزی منطقه‌ای، سال ۶، شماره پیاپی ۲۴، زمستان ۱۳۹۵

شاپای چاپی: ۶۷۳۵-۲۲۵۱ - شاپای الکترونیکی: ۷۰۵۱-۲۴۲۳

<http://jzpm.miau.ac.ir>

توسعه‌ی گردشگری شبانه‌ی شهری در ایران تحلیل مقایسه‌ای شهرهای اصفهان، تبریز، شیراز، مشهد و یزد

رعنا شیخ بیگلو^۱: استادیار بخش جغرافیا، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه شیراز، شیراز، ایران
نازنین تبریزی: استادیار گروه مدیریت جهانگردی، دانشکده علوم انسانی و اجتماعی، دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران

دریافت: ۱۳۹۴/۶/۳۰ صص ۴۵-۵۸ پذیرش: ۱۳۹۴/۱۲/۲۰

چکیده

رونق گردشگری و اراده‌ی کشورها برای بهره‌گیری هر چه بیشتر از منافع مختلف به ویژه منافع اقتصادی ناشی از آن، تلاش جوامع را برای به‌کارگیری بهینه‌ی عناصر زمانی و مکانی در جهت جذب گردشگران بیشتر و ایجاد فرصت‌های جدید در این زمینه برانگیخته است. با توجه به اهمیت گردشگری شبانه در ابعاد اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و وجود زمینه‌ها و امکانات بالقوه‌ی این نوع گردشگری در کشور از قبیل وجود زیارتگاه‌ها، آثار ارزشمند تاریخی و فرهنگی، مناسبت‌های آیینی و مطلوبیت محیطی، پژوهش حاضر به ارزیابی مقایسه‌ای پنج شهر شامل اصفهان، تبریز، شیراز، مشهد و یزد از نظر چهار معیار کلی شامل «جاذبه‌ها و خدمات»، «وضع موجود شهر شب»، «مطلوبیت محیطی» و «وضعیت حمل و نقل شبانه» جهت برنامه‌ریزی و توسعه‌ی گردشگری شبانه پرداخته است. داده‌های مورد نیاز تحقیق از طریق مطالعات کتابخانه‌ای و تکمیل پرسشنامه گردآوری شده و تحلیل داده‌ها با استفاده از روش تحلیل سلسله‌مراتبی (AHP) و روش *RALSPI* صورت پذیرفته است. جامعه‌ی آماری تحقیق، کارشناسان، استادان دانشگاه‌ها و مدیران سازمان‌های گردشگری با حداقل ۱۵ سال سابقه‌ی مدیریتی، اجرایی و تحقیقات کاربردی در حوزه‌ی گردشگری، و حجم نمونه برابر ۳۵ نفر می‌باشد. بر اساس نتایج این تحقیق، اصفهان با کسب امتیاز ۰/۷۴۲۰ حائز رتبه‌ی نخست اولویت‌بندی توسعه‌ی گردشگری شبانه گردید. شهر تبریز با امتیاز ۰/۲۰۷۲ و با فاصله‌ی قابل توجه از اصفهان رتبه‌ی دوم را کسب کرد و در مراتب بعدی شهرهای مشهد، شیراز و یزد به ترتیب با کسب امتیاز ۰/۱۸۶۵، ۰/۱۴۹۴ و ۰/۰۴۹۶ در جایگاه‌های سوم تا پنجم رتبه‌بندی قرار گرفتند. بنابراین می‌توان چنین نتیجه گرفت که در صورت اراده بر پایه‌گذاری و توسعه‌ی گردشگری شبانه در سطح ملی، بر اساس تلفیق نظرات کارشناسان حوزه‌ی گردشگری، شهر اصفهان با امتیاز قابل ملاحظه‌ای به عنوان گزینه‌ی ترجیحی در میان پنج شهر مورد مطالعه می‌باشد.

واژه‌های کلیدی: شهر شب، گردشگری شبانه شهری، زندگی شبانه، ایران.

^۱ . نویسنده مسئول: r_shaykh@shirazu.ac.ir، ۰۹۱۳۲۰۷۷۵۶۳

بیان مسأله:

مردم، تصاویر متفاوتی از فضاهای شهری در روز و شب دارند. از این رو، میزان ترجیح نواحی شهری در ساعات روز و شب متفاوت است؛ به طوری که برخی از فضاها ممکن است در ساعات روز مطلوب و خوشایند باشند و برخی دیگر در ساعات شب (Parkes and Thrift, 1980; Hanyu, 2000). بسیاری از جامعه‌شناسان معتقدند با توجه به تغییر ساختار زندگی و الگوی مصرف زمان، افراد به دنبال یک روز مصنوعی در شب هستند؛ تا بتوانند به فعالیت‌های خود ادامه دهند (Karim et al., 2013: 331). ایده‌ی برنامه‌ریزی شبانه برای شهرها از ۱۹۷۰ در اروپا مطرح شد. همچنین اصطلاح شهر بدون خواب (شهر بیدار) اولین بار در سال ۱۹۲۰ برای نیویورک استفاده گردیده و در کشور انگلستان نیز در سال ۱۹۹۳ به منچستر، شهر ۲۴ ساعته اطلاق گردید (Momenian and zekavat, 2012: 5055). امروزه کشورهای زیادی در جهان به برنامه‌ریزی فعالیت‌های شبانه‌ی شهری جهت دستیابی به رشد اقتصادی پرداخته‌اند. در واقع، مفهوم شهر بیدار به دنبال دستیابی به راهکارهای اقتصادی و اجتماعی است که از طریق آن از منابع و پتانسیل‌های شهری به درستی استفاده کرده و موجب ارتقاء کیفیت زندگی انسانی گردد (Roberts and Eldridge, 2012: 10).

در حال حاضر انجام فعالیت‌های گردشگری در پایان روز یکی از گزینه‌های مطرح در برنامه‌ریزی اقتصاد شبانه شهرها می‌باشد. دمای بالای روزانه و تأثیر آن بر آلودگی فضاهای شهری از جمله عوامل دیگری است که فعالیت‌های تفریحی و گردشگری شبانه را تقویت می‌کند. از سوی دیگر ساختار شلوغ زندگی شهری موجب گردیده که افراد فرصت پرداختن به فعالیت‌های تفریحی را در روز به ویژه در فضاهای باز شهری نداشته باشند (Ngesan et al, 2013: 621). گردشگری شبانه فرصت‌های قابل توجهی را در شهرهای میزبان ایجاد می‌کند و با فراگیر شدن آن به ویژه اگر متکی بر جاذبه‌های منحصر بفردی باشد، می‌تواند در جذب گردشگر در مقیاس منطقه‌ای، ملی و بین‌المللی مؤثر واقع شود.

در ایران، برای بسیاری از افراد و خانوارها، گردشگری و فعالیت‌های مربوط به آن جز در موارد معدودی، صرفاً در طول روز قابل انجام است و به همین سبب، ساعات شبانگاهی بدون انجام فعالیت خاصی بلااستفاده می‌باشد؛ این در حالی است که بسیاری از فضاهای جاذب گردشگری قابلیت استفاده در ساعات شبانه را دارند و حتی تفاوت قابل ملاحظه‌ی سیما و منظر شبانه‌ی بسیاری از فضاها از منظر روزانه‌ی آنها، خود به ایجاد جاذبه‌ی جدیدی منجر می‌شود و می‌تواند برای گردشگران قابل توجه باشد. از معدود مواردی که در بخش گردشگری شبانه در کشور آن هم به صورت محدود مورد توجه قرار گرفته است، گردشگری مذهبی می‌باشد؛ هر چند این نوع گردشگری بنا بر اقتضای ماهیتش عمدتاً به حضور افراد در فضاهای مذهبی خلاصه می‌شود، با این وجود، پویایی سایر فضاهای شهری و در دسترس بودن امکانات و خدمات مختلف در ساعات شبانه می‌تواند برای بهبود و توسعه‌ی این نوع از گردشگری نیز مفید و مؤثر باشد.

افزون بر اثرات مفیدی که توسعه‌ی گردشگری شبانه می‌تواند بر بهبود کیفیت سفر گردشگران و بهره‌گیری بهینه از زمان اختصاص داده شده به گردشگری داشته باشد، پویایی اقتصاد شهری از طریق افزایش درآمد و ایجاد فرصت‌های جدید شغلی برای جامعه‌ی محلی از پیامدهای مهم گردشگری شبانه است که در مناطق مختلف کشور می‌توان از این امکان بهره گرفت. با توجه به اهمیت گردشگری شبانه در ابعاد اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و وجود زمینه‌ها و امکانات بالقوه‌ی مکانی و زمانی این نوع گردشگری در کشور از قبیل وجود زیارتگاه‌ها، آثار ارزشمند تاریخی و فرهنگی، مناسبت‌های آیینی و ... پژوهش حاضر به ارزیابی مقایسه‌ای پنج کلان‌شهر کشور شامل اصفهان، تبریز، شیراز، مشهد و یزد جهت برنامه‌ریزی و توسعه‌ی گردشگری شبانه پرداخته است. سؤالات و فرضیه‌های تحقیق حاضر به شرح زیر می‌باشد:

- آیا شهرهای مورد مطالعه از نظر معیار «وضع موجود شهر شب» وضعیت مشابهی دارند؟
- کدام یک از شهرهای مورد مطالعه برای توسعه‌ی گردشگری شبانه از اولویت بیشتری برخوردار است؟
- شهرهای مورد مطالعه از نظر معیار «وضع موجود شهر شب» وضعیت متفاوتی دارند.
- به نظر می‌رسد شهر اصفهان برای توسعه‌ی گردشگری شبانه از اولویت بیشتری برخوردار باشد.

پیشینه نظری تحقیق:

Yatmo (۲۰۰۹) پویایی زمانی شهرها و عناصر مربوط به آن را در جاکارتا مطالعه نموده است. معیارهای مورد بررسی در تحقیق مذکور، عبارتند از زیبایی و جذابیت منظر شبانه‌ی شهر، ایمنی فضاهای شهری، چیدمان مناسب عناصر و مبلمان شهری و حضور فعال شبانه‌ی جمعیت در فضاهای شهری که با استفاده از آمار توصیفی، ضریب همبستگی و آزمون T تحلیل شده‌اند. *Qin* و همکاران (۲۰۱۱) به بررسی عوامل توسعه‌ی گردشگری شبانه در هشت ناحیه‌ی شهر گوانگجو در چین پرداخته‌اند. جامعه‌ی آماری شامل ساکنان ۲۰ تا ۵۰ ساله در محدوده‌ی مورد بررسی می‌باشد. متغیرهای مطالعه شده نیز عبارتند از: مطلوبیت اقلیمی، غنای جاذبه‌های گردشگری شبانه، نورپردازی مناسب جاذبه‌ها و پارک‌ها در شب، فعالیت شبانه‌ی واحدهای تجاری، خدمات ۲۴ ساعته، تفریحات و سرگرمی‌های شبانه، فرهنگ محلی و فعالیت فعالیت شبانه‌ی ساکنان. داده‌های مربوطه با استفاده از آمار توصیفی و *GIS* تحلیل شده‌اند. *Abdul Karim* و *Ngesan* (۲۰۱۲) تأثیر فعالیت‌ها و خدمات شهری شبانه را بر کیفیت زندگی ساکنان از نظر آسایش، راحتی، ایمنی و امنیت بررسی نموده‌اند. معیارهای مورد مطالعه عبارتند از رستوران‌ها و مراکز تجاری شبانه، تفریحات و سرگرمی‌های شبانه، فعالیت‌های اجتماعی، موسیقی و ورزش، خدمات اورژانس و نیروهای امدادی، خدمات پلیس و غیره که با استفاده از تکنیک اندازه‌گیری شاخص کیفیت زندگی و آمار توصیفی، تحلیل شده‌اند. *Zaki* و *Ngesan* (۲۰۱۲) شاخصه‌های شهر شب شامل را در مالاکا واقع در مالزی مطالعه نموده و بر این اساس، محدوده‌ی مورد نظر را با استفاده از *GIS* بازطراحی نموده‌اند. در این مطالعه، مؤلفه‌هایی نظیر منظر شبانه‌ی شهر، فرهنگ زندگی شبانه، حمل و نقل، تفریحات و سرگرمی‌ها، مدیریت فعالیت‌ها و خدمات شبانه، فضای اجتماعی شبانه، فروشگاه‌ها و واحدهای تجاری به عنوان شاخصه‌های شهر شب برشمرده شده است. *Kuo* و همکاران (۲۰۱۲) مراکز تجاری شبانه‌ی شهری در سه شهر تایپه، تاینان و تای‌چونگ در کشور تایوان را از نظر ترغیب گردشگران و مشتریان برای حضور و صرف زمان در آنها مورد بررسی قرار داده‌اند. داده‌های مورد نیاز پژوهش از طریق مصاحبه گردآوری شده است. جامعه‌ی آماری تحقیق مشتریان سه مرکز تجاری شبانه می‌باشد.

Giovanardi و همکاران (۲۰۱۴) در زمینه‌ی گردشگری شبانه، ابعاد مختلف فستیوال شب صورتی در ایتالیا را بررسی نموده‌اند. جامعه‌ی آماری این تحقیق شامل شرکت‌کنندگان در مراسم، مغازه‌داران و هنرمندان بوده است. مؤلفه‌های مورد مطالعه در پژوهش شامل اقامتگاه (هتل و مهمانخانه)، امکانات و خدمات، فرهنگ مهمان‌نوازی و مهمان‌داری، هنجارهای اجتماعی در جامعه‌ی میزبان می‌باشد و تحلیل داده‌ها با استفاده از روش نظریه‌ی بنیادی (GT^1) انجام شده است. *Shaw* (۲۰۱۴) در بخشی از پژوهش خود پیرامون شهر شب و اقتصاد شبانه، به بررسی ویژگی‌های شهر شب شامل خدمات حمل و نقل عمومی شبانه، حضور مردم در فضاهای شهری در ساعات شب، خدمات شهری شبانه، تفریحات و به ویژه مراکز شهری فعال شبانه در شهر نیوکاسل در انگلستان پرداخته است. جامعه‌ی آماری تحقیق، رانندگان تاکسی و رفتگران خیابان‌های مرکز شهر می‌باشد که ۶ نفر از رانندگان تاکسی و ۱۳ نفر از رفتگران به عنوان حجم نمونه در نظر گرفته شده است. پیمایش انجام شده از طریق رانندگان تاکسی، ظرف یک ماه طی فعالیتی به مدت حداقل ۵ ساعت در بازه‌ی زمانی ساعت ۱۸:۰۰ تا ۵:۰۰ بوده و اطلاعات گردآوری شده از رفتگران نیز بر اساس مشاهدات مستمر آنها طی مدت شش ماه بوده است که در نهایت، محدوده‌ی شهر شب بر اساس داده‌های مذکور ترسیم شده است. شاخص‌های توسعه‌ی گردشگری شبانه از دیدگاه محققان مختلف در جدول شماره ۱ ارائه شده است.

¹. grounded theory method

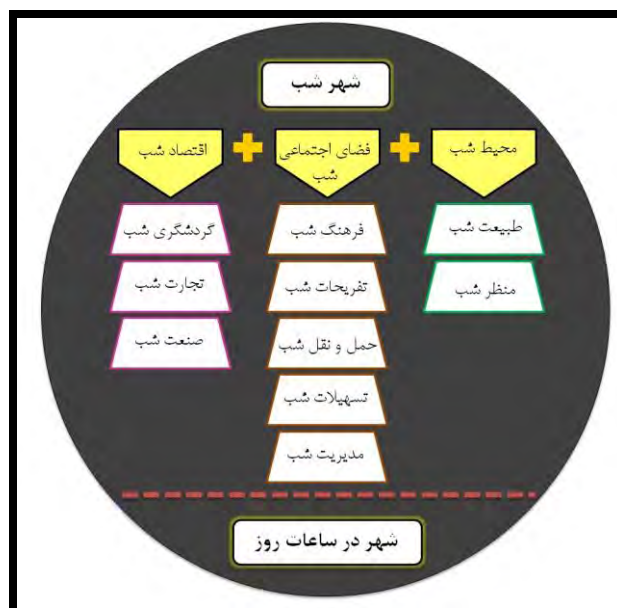
جدول ۱- شاخص‌های گردشگری شبانه از دیدگاه محققان مختلف

| محققان | سال | شاخص‌ها و معیارها |
|----------------------|------|---|
| Yatmo | ۲۰۰۹ | زیبایی و جذابیت منظر شبانه‌ی شهر، ایمنی فضاهای شهری، چیدمان مناسب عناصر و مبلمان شهری، حضور فعال شبانه‌ی جمعیت در فضاهای شهری |
| Nuvolti | ۲۰۱۰ | میزان رونق و پویایی فعالیت‌های شبانه، امکانات و خدمات، دسترسی به امکانات و جاذبه‌های گردشگری، حمل و نقل شبانه |
| Qin و همکاران | ۲۰۱۱ | اقلیم مناسب، غنای جاذبه‌های گردشگری شبانه، نورپردازی مناسب جاذبه‌ها و پارک‌ها در شب، فعالیت شبانه‌ی مغازه‌ها، سوپرمارکت‌ها و ساختمان‌های تجاری، خدمات ۲۴ ساعته، تفریحات و سرگرمی‌های شبانه، عادات و رسوم فعالیت شبانه‌ی ساکنان محلی، جایگاه زندگی شبانه در فرهنگ محلی |
| Ngesan و Zaki | ۲۰۱۲ | منظر شبانه‌ی شهر، فرهنگ زندگی شبانه، حمل و نقل، تفریحات و سرگرمی‌ها، مدیریت فعالیت‌ها و خدمات شبانه، فضای اجتماعی شبانه، فروشگاه‌ها و واحدهای تجاری |
| Kuo و همکاران | ۲۰۱۲ | بازارهای محلی شبانه، مغازه‌ها، امکانات پذیرایی و غذاخوری، تفریحات و سرگرمی‌ها، نمایش‌های خیابانی، سلامت، ایمنی، جاذبه، امنیت، تداوم، کثرت و تنوع، آسایش و راحتی، اصالت |
| Abdul و Ngesan Karim | ۲۰۱۲ | رستوران‌ها و مراکز تجاری شبانه، تفریحات و سرگرمی‌های شبانه، فعالیت‌های اجتماعی، موسیقی و ورزش، خدمات اورژانس و نیروهای امدادی، خدمات پلیس |
| Stevenson و همکاران | ۲۰۱۳ | امنیت، ایمنی، حضور شبانه‌ی مردم در فضاهای شهری، تئاترها، فروشگاه‌ها، رستوران‌ها، استدیوهای هنری، امکانات و خدمات دانش‌آموزی و دانشجویی، هتل‌ها و اقامتگاه‌ها، امکانات گذران اوقات فراغت، خدمات حمل و نقل شبانه |
| Giovanardi و همکاران | ۲۰۱۴ | محیط مساعد طبیعی، مراسم و آیین‌های شبانه، اقامتگاه (هتل و مهمانخانه)، امکانات و خدمات، فرهنگ مهمان-نوازی و مهمانداری، هنرهای اجتماعی در جامعه‌ی میزبان |
| Shaw | ۲۰۱۴ | خدمات حمل و نقل عمومی شبانه، فعالیت‌های شبانه‌ی شهر، حضور مردم در فضاهای شهری در ساعات شب، خدمات شهری و تفریحات شبانه، مراکز شهری فعال در شب |

منبع: مطالعات کتابخانه‌ای نگارندگان، ۱۳۹۴.

اقتصاد شبانه و مفهوم شهر شب:

امروزه، توسعه‌ی فعالیت‌های اقتصادی شهرها طی شب، به صورت یک پدیده‌ی شهری درآمده و فعالیت شبانه‌ی شهری بر کیفیت محیط و زندگی شهروندان تأثیرگذار است. اصطلاح زندگی شبانه به مجموعه‌ای از تأسیسات و خدماتی اطلاق می‌شود که شب هنگام و گاه تا صبح قابل استفاده بوده و غذا، نوشیدنی، سرگرمی، تفریح و ... را فراهم می‌کنند (Ngesan and Abdul Karim, 2012a: 547). اساس مفهوم «شهر شب»، انباشتگی و تراکم فعالیت‌های شبانه است که نوعی پویایی را ایجاد نموده و اگر تولید انرژی در شب مقدور باشد، از این دیدگاه می‌توان در جهت افزایش رونق اقتصادی شهرها بهره گرفت. از دیگر مزایای شهر شب می‌توان به ترویج منظر و فرهنگ محلی در طول شب، ایجاد فرصت‌های جدید شغلی برای کاهش فقر در نواحی شهری و روستایی، ارتقاء اقتصاد محلی، فراهم نمودن مکانی برای زندگی و تفریح در شهر برای مردمی که خاستگاه مختلفی دارند، و گشودن پنجره‌ای جدید برای واکاوی اقتصاد شهری در بسیاری از زمینه‌ها اشاره نمود (Zaki and Ngesan, 2012: 205-206). می‌توان اذعان نمود، مفهوم «شهر ۲۴ ساعته» بخشی از تلاش صورت گرفته برای استفاده از زندگی شبانه شهر در جهت توسعه گردشگری است (Swarbrooke, 1999: 174).



شکل ۱- دیاگرام مفهومی شهر شب - مأخذ: Zaki and Ngesan, 2012

گردشگری شبانه و اهمیت آن: در سال‌های اخیر برنامه‌ریزان به دنبال ارائه‌ی راهکارهایی جهت خلق شهر پویا بوده‌اند. برنامه‌ریزی و تدارک امکانات و تسهیلات شبانه در حوزه‌ی فرهنگی، تفریحی و گردشگری به عنوان روشی برای تقویت اقتصاد محلی و پویاسازی آن مورد توجه قرار گرفته است، مواردی نظیر: تئاترها، فروشگاه‌ها، رستوران‌ها، استدیوهای هنری، هتل‌ها و غیره (Stevenson and Matthews, 2013: 93). گردشگری شبانه کیفیت زمان فعالیت افراد را افزایش داده و ارتباطات و سلامت اجتماعی را ارتقاء می‌بخشد. فعالیت‌های گردشگری شبانه را می‌توان در این موارد دسته‌بندی نمود: (۱) فستیوال‌ها، رویدادها، موزه‌های شبانه و مکان‌های تاریخی (۲) مراکز خرید و پذیرایی (۳) آب‌های معدنی، ورزش‌های تفریحی و استفاده از جاذبه‌های طبیعی (Evans, 2012: 36). گردشگری شبانه نه تنها در رونق فعالیت‌های شبانه و افزایش درآمدهای گردشگری مؤثر است، بلکه موجب رقابتی شدن گردشگری شهری می‌گردد (Qin et al., 2011: 478). با دو برابر شدن مدت زمان فعالیت مراکز شهری، اقتصاد شهری به اصطلاح دو برابر می‌شود؛ این موضوع، در قلب مباحث مربوط به اقتصاد شبانه قرار دارد (Shaw, 2014: 89). بدین ترتیب، با افزایش مدت زمان فعالیت، مراکز شهری پویایی و کارایی اقتصادی بیشتری خواهند داشت که این امر، فرصتی برای افزایش رونق اقتصاد شهری فراهم می‌آورد (Bianchini, 1995: 214).

بر اساس تجارب جهانی، آثار فعالیت‌های گردشگری شبانه عبارتند از: تقویت تجارت محلی و بهبود ساختار اقتصاد منطقه‌ای، فراهم کردن زمینه فعالیت‌های مضاعف برای جامعه میزبان، و تحدید انجام فعالیت‌های غیرقانونی و کاهش جرایم (Hsieh and Chang, 2006: 139). به علاوه، فعالیت‌های تفریحی و گردشگری شبانه موجب خلق ساختار اجتماعی منسجم شده و برای افراد امکان گذران وقت در کنار اعضاء خانواده و یا دوستان را در محیط‌های اجتماعی به وجود می‌آورد. از موفق‌ترین فعالیت‌ها در این زمینه می‌توان به گوانجو در چین (Qin et al., 2011: 479)، بازارهای شبانه تایوان (Sumarjan et al., 2014, Kuo et al., 2012)، لاس وگاس آمریکا، بارسلونا در اسپانیا و فستیوال صورتی در «رومنال» ایتالیا اشاره نمود (Giovanardi et al., 2014: 105-106).

قابل ذکر است که گردشگری به عنوان یک فعالیت اقتصادی جایگزین در یک اقتصاد تک‌محصولی می‌تواند روند توسعه را با تنوع‌بخشی به اقتصاد ملی تسریع نماید (Amirhajlo et al., 2014: 17). کمال مطلوب این است که گردشگری به عنوان

¹. Romagna

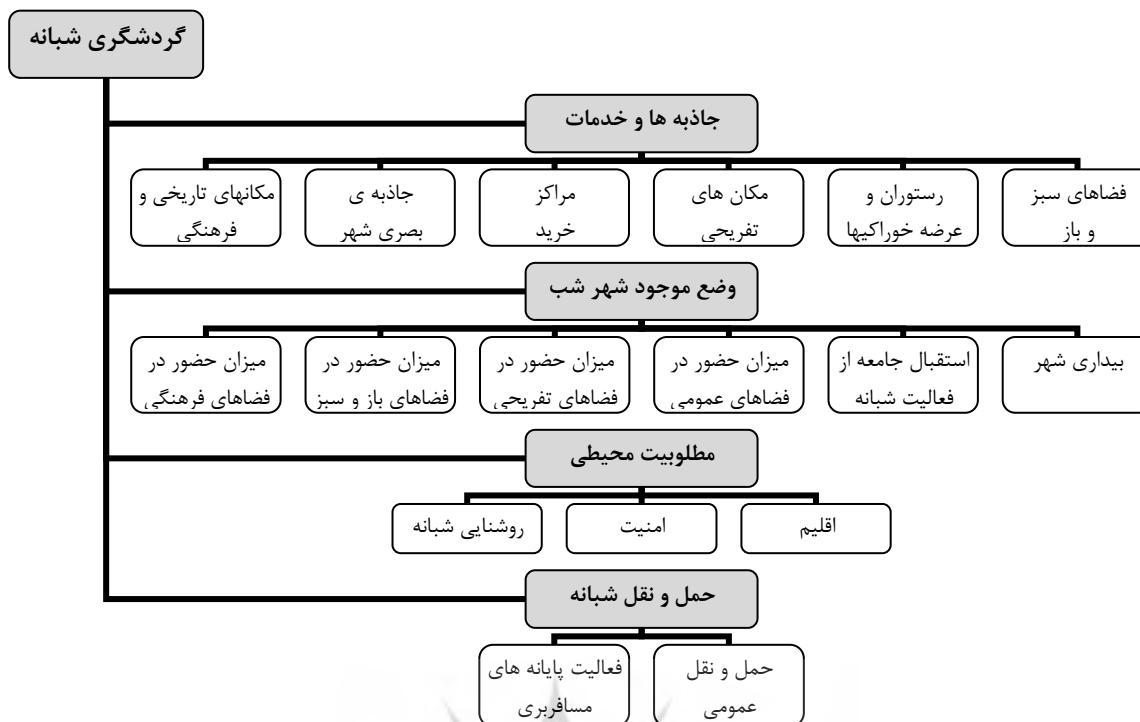
عنصری از برنامه‌های فراگیر، برای توسعه‌ی منطقه‌ای برنامه‌ریزی شود و آن را به شیوه‌ای یکپارچه و پایدار، توسعه داده و مدیریت نمود (2: *Aliakbari et al., 2015*).

شاخص‌های مؤثر در ایجاد و رونق گردشگری شبانه:

برخی از مهم‌ترین شاخص‌های مؤثر در ایجاد و رونق گردشگری شبانه عبارتند از: (۱) شاخص‌های اکولوژیکی و اقلیمی: شاخص‌های اکولوژیکی و اقلیمی نقش مهمی در الگوی زندگی شهری و بالطبع در نحوه فعالیت‌های گردشگری و تفریحی ایفا می‌نماید (29: *Ngesan et al., 2012b*). دمای مناسب شبانه یکی از ویژگی‌های مؤثر در انجام فعالیت‌های گردشگری شبانه می‌باشد. وجود شب‌هایی با دمای مطلوب و آسمان صاف، ضمن تأمین شرایط محیطی مناسب و آسایش حرارتی برای گردشگران، توسعه‌ی برخی از فعالیت‌های گردشگری شبانه مانند رصد ستارگان را امکان‌پذیر می‌سازد. (۲) برخورداری از جاذبه‌های شبانه: مانند نورپردازی‌های زیبا، چشم‌اندازهای شبانه زیبا از آسمان و طبیعت، شهربازی، کلوپ‌ها و مراکز خرید شبانه‌روزی. شایان ذکر است، نورپردازی منظر شب، مدت زمان انجام فعالیت‌ها را افزایش داده و به موجب آن، فعالیت‌های شبانه بیش از پیش متنوع و جذاب می‌شوند (477- 478: *Qin et al., 2011*). (۳) برخورداری از فرهنگ انجام فعالیت‌های شبانه: برنامه‌ریزی برای فعالیت‌های شبانه در شهر علاوه بر برخورداری از جاذبه‌ها و زیرساخت‌ها، بسیار متأثر از فرهنگ عمومی و ساختار و بافت کالبدی شهر می‌باشد. از مهم‌ترین ویژگی‌ها در این زمینه می‌توان به میزان تمایل و عادت عمومی به فعالیت‌های شبانه، نحوه‌ی فضاسازی‌های شهری و امنیت اجتماعی اشاره نمود. (۴) فعالیت شبانه‌ی سیستم حمل و نقل شهری: کیفیت فضاهای شهری تنها به میزان و تمرکز امکانات و تسهیلات آن متکی نبوده و در این خصوص، فرصت و نحوه‌ی دسترسی افراد به امکانات مذکور نیز مهم است. یکی از شاخص‌های دسترسی، سیستم حمل و نقل شهری می‌باشد که در فعالیت‌ها و گردشگری شبانه از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است (112: *Nuvolti, 2010*).

روش تحقیق:

پژوهش حاضر از نوع تحلیلی است که به ارزیابی مقایسه‌ای پنج شهر کشور شامل اصفهان، تبریز، شیراز، مشهد و یزد جهت برنامه‌ریزی و توسعه‌ی گردشگری کشور پرداخته است. با توجه به این که گردشگری شبانه به طور خاص و برنامه‌ریزی شده در هیچ یک از شهرهای کشور ساماندهی نشده است، لذا جهت انتخاب شهرها ارزیابی وضعیت و پتانسیل‌های کلان-شهرهای مذکور، از نظرات کارشناسان گردشگری کاملاً آشنا به شرایط و موقعیت نواحی مختلف کشور استفاده شده است. داده‌های مورد نیاز تحقیق از طریق مطالعات کتابخانه‌ای و تکمیل پرسشنامه گردآوری شده است. بدین ترتیب که دو پرسشنامه شامل ۱۷ سؤال مربوط به قابلیت‌های برنامه‌ریزی گردشگری شبانه‌ی پنج شهر یاد شده در ابعاد مختلف شامل «جاذبه‌ها و خدمات»، «وضع موجود شهر شب»، «مطلوبیت محیطی» و «وضعیت حمل و نقل شبانه» تنظیم گردید. (شکل شماره ۲) و توسط کارشناسان تکمیل شد.



شکل ۲- ساختار معیارهای مورد مطالعه در گردشگری شبانه- مأخذ: نگارندگان

با توجه به این که در حوزه‌ی امکانات و خدمات شبانه‌ی شهرها آمار مدونی وجود ندارد، بهره‌گیری از نظرات تخصصی کارشناسان متخصص و مجرب آشنا به نواحی مختلف ایران، ملاک ارزیابی‌ها قرار گرفت. از این‌رو، بخش عمده‌ی داده‌های استفاده شده در تحقیق، متکی بر ارزیابی‌های مقایسه‌ای آن دسته از کارشناسان و متخصصان گردشگری است که شناخت نسبتاً دقیقی از وضعیت موجود زندگی شبانه و گردشگری شبانه‌ی آنها داشته باشند. در خصوص روایی و پایایی پرسشنامه‌ها قابل ذکر است که مؤلفه‌ها و معیارهای مورد ارزیابی از طریق مطالعات اسنادی انتخاب شد و در اثنای تدوین آنها از نظرات متخصصان حوزه‌ی گردشگری نیز استفاده گردید که در نهایت، ۱۷ مؤلفه جهت مطالعه سازماندهی شد. با توجه به این که ارزیابی معیارها و گزینه‌ها با استفاده از روش *AHP* انجام شده، در کلیه‌ی مراحل ارزیابی، نرخ ناسازگاری قضاوت‌ها کنترل گردید، به طوری که حداکثر نرخ ناسازگاری ماتریس‌های مقایسه‌های زوجی $0/06$ می‌باشد که با توجه به حداکثر نرخ ناسازگاری قابل قبول این روش یعنی $0/1$ ، کلیه‌ی قضاوت‌ها سازگار تلقی می‌گردند.

به منظور انتخاب شهرها و انجام فرایند ارزیابی مقایسه‌ای وضعیت گردشگری شبانه‌ی آنها، از نظرات آن دسته از کارشناسان، صاحب‌نظران، استادان دانشگاه‌ها و مدیران دستگاه‌ها و سازمان‌های گردشگری استفاده شد که حداقل ۱۵ سال سابقه‌ی مدیریتی، اجرایی و تحقیقات کاربردی در حوزه‌ی گردشگری داشته‌اند. پس از شناسایی این افراد، در مرحله‌ی نخست، فرم نظرسنجی اولیه در خصوص پیشنهاد و انتخاب شهرهای واجد ویژگی‌های توسعه‌ی گردشگری شبانه برای ۵۰ نفر از کارشناسان ارسال شد؛ پس از تعیین پنج شهر مذکور، در مرحله‌ی بعد درخواست گردید در صورت تمایل و دارا بودن اطلاعات مورد نظر، پرسشنامه‌های ارسال شده را تکمیل نمایند. از میان این ۵۰ نفر، ۳۵ نفر پرسشنامه‌ها را تکمیل نمودند. پرسشنامه‌ی نخست مربوط به وزن‌دهی معیارهای مذکور از طریق مقایسه‌ی زوجی و پرسشنامه‌ی دوم مقایسه‌ی شهرها از نظر هر یک از معیارها بود. با تلفیق نظرات کارشناسان، وزن شاخص‌ها و امتیاز کلان‌شهرها محاسبه گردید. شایان ذکر است که تعیین وزن

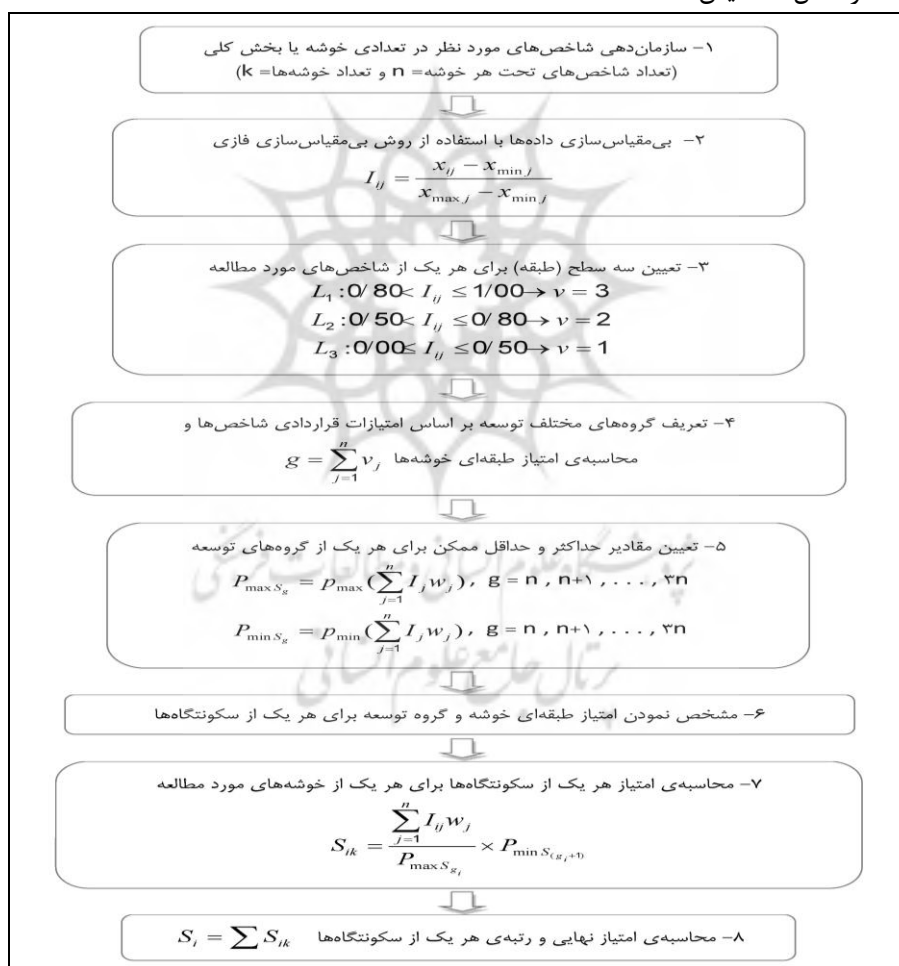
شاخص‌ها با استفاده از روش تحلیل سلسله‌مراتبی گروهی (AHP^1 گروهی)، و محاسبه‌ی امتیاز شهرها از طریق روش $RALSPI^2$ صورت پذیرفت.

تعیین وزن شاخص‌ها در روش تحلیل سلسله‌مراتبی: روش AHP چارچوب مناسبی را برای تعیین اولویت‌ها در هر سطحی از سلسله‌مراتب تصمیم‌گیری با استفاده از مقایسات زوجی فراهم می‌کند. اگر در مقایسه‌های زوجی شاخص‌ها قاعده‌ی $a_{ij} = a_{ik}a_{kj}$ رعایت گردد، آنگاه قضاوت‌ها سازگار خواهند بود. با توجه به این که در برخی موارد، تصمیم‌گیرنده قادر به کنترل سازگاری در همه قضاوت‌ها نیست، لازم است میزان ناسازگاری از $0/1$ تجاوز ننماید. نرخ ناسازگاری ($I.R.$) از طریق رابطه‌ی

$$I.R. = \frac{(\lambda_{max} - n)/(n-1)}{R.I.I.}$$

ذیل قابل محاسبه می‌باشد.

در این رابطه، λ_{max} حداکثر مقدار ویژه، n تعداد شاخص‌ها، و $R.I.I.$ شاخص تصادفی بودن می‌باشد. (Wang et al., 2008: 514-515). ممکن است در یک تصمیم‌گیری به جای یک DM ، چندین DM وجود داشته باشد و ضرورت ایجاب کند که نظرهای همگی آنها لحاظ شود. در چنین مواردی می‌توان از AHP گروهی استفاده نمود (Asgharpour, 2008: 306-307). فرایند ارزیابی گزینه‌ها در روش $RALSPI$: ارزیابی گزینه‌ها در روش $RALSPI$ طی انجام یک فرایند هشت مرحله‌ای صورت می‌پذیرد که در شکل ۳ نمایش داده است.



شکل ۳- فرایند ارزیابی گزینه‌ها در روش $RALSPI$ - مأخذ: شیخ بیگلر، ۱۳۹۰: ۱۱۶-۱۱۳.

¹ . Analytical Hierarchy Process

² . Ranking Alternatives by Limiting Substitution Possibilities of Indicators

یافته‌های پژوهش:

تعیین وزن معیارهای مورد مطالعه: وزن معیارهای مورد مطالعه از طریق تلفیق نظرات کارشناسان و با استفاده از روش AHP محاسبه گردید. بدین منظور، نخست ساختار سلسله‌مراتبی معیارها ایجاد شد، به صورتی که ۱۷ شاخص مذکور در قالب ۴ معیار کلی شامل «جاذبه‌ها و خدمات»، «وضع موجود شهر شب»، «مطلوبیت محیطی» و «وضعیت حمل و نقل شبانه» سازماندهی گردیدند؛ به گونه‌ای که برای هر کدام از معیارهای مذکور به ترتیب ۶، ۶، ۳ و ۲ زیرمعیار تعریف شد. در مرحله‌ی بعد، بر اساس مقایسات زوجی ارائه شده توسط کارشناسان، وزن نسبی هر یک از شاخص‌ها در گروه مربوط به خود و سپس وزن نهایی آن محاسبه شد. وزن معیارهای کلی چهارگانه بدین ترتیب می‌باشد: «جاذبه‌ها و خدمات» ۰/۵۱۰، «وضع موجود شهر شب» ۰/۰۶۷، «مطلوبیت محیطی» ۰/۲۷۱ و «وضعیت حمل و نقل شبانه» ۰/۱۵۲؛ ناسازگاری این قضاوت‌ها برابر ۰/۰۳ محاسبه شد که مطلوب می‌باشد. وزن نسبی و وزن نهایی زیرمعیارها در جدول ۲ ارائه شده است. شایان ذکر است که نرخ ناسازگاری قضاوت‌ها برای مقایسه‌ی زیرمعیارهای معیار «جاذبه‌ها و خدمات» ۰/۰۱، «وضع موجود شهر شب» ۰/۰۰، «مطلوبیت محیطی» ۰/۰۱ و «وضعیت حمل و نقل شبانه» ۰/۰۰ می‌باشد که همگی قابل قبول تلقی می‌گردند. نرخ ناسازگاری کلی نیز معادل ۰/۰۱ برآورد گردید. (جدول شماره ۲).

جدول ۲- وزن نسبی و وزن نهایی معیارهای مورد مطالعه

| وزن نهایی | وزن نسبی | زیرمعیار | ردیف | معیار |
|-----------|----------|--|------|------------------|
| ۰/۱۹۰ | ۰/۲۹۱ | میزان برخورداری از محوطه‌های باز و فضای سبز متمرکز در محدوده شهر | ۱ | جاذبه‌ها |
| ۰/۱۹۰ | ۰/۲۹۱ | میزان برخورداری از رستوران‌ها، کافی شاپ‌ها و... با فعالیت شبانه | ۲ | |
| ۰/۱۱۴ | ۰/۱۷۴ | میزان برخورداری از مکان‌های تفریحی فعال شبانه | ۳ | |
| ۰/۰۶۸ | ۰/۱۰۴ | میزان برخورداری از مراکز خرید شبانه روزی | ۴ | |
| ۰/۰۲۴ | ۰/۰۳۶ | میزان جاذبه‌ی بصری شبانه‌ی شهر | ۵ | |
| ۰/۰۶۸ | ۰/۱۰۴ | میزان برخورداری از فضاها و اماکن فرهنگی- تاریخی در درون بافت شهری | ۶ | |
| ۰/۰۲۵ | ۰/۳۰۰ | میزان فعالیت شهر (بیداری شهر) در ساعات پایانی شب | ۷ | وضع موجود شهر شب |
| ۰/۰۲۵ | ۰/۳۰۰ | میزان استقبال و تمایل عمومی جامعه به انجام فعالیتهای شبانه (ویژگیهای فرهنگی) | ۸ | |
| ۰/۰۰۸ | ۰/۱۰۰ | میزان حضور شهروندان در فضاهای عمومی شهر در ساعات پایانی شب | ۹ | |
| ۰/۰۰۸ | ۰/۱۰۰ | میزان حضور شهروندان در فضاهای تفریحی شهر در ساعات پایانی شب | ۱۰ | |
| ۰/۰۰۸ | ۰/۱۰۰ | میزان حضور شهروندان در فضاهای فرهنگی شهر در ساعات پایانی شب | ۱۱ | |
| ۰/۰۰۸ | ۰/۱۰۰ | میزان حضور شهروندان در فضاهای باز و سبز شهر در ساعات پایانی شب | ۱۲ | |
| ۰/۰۵۶ | ۰/۲۹۷ | میزان مطلوبیت اقلیم شهر در شب | ۱۳ | مطلوبیت محیطی |
| ۰/۱۰۱ | ۰/۵۴۰ | میزان امنیت فضاهای عمومی شهر در شب | ۱۴ | |
| ۰/۰۳۱ | ۰/۱۶۳ | میزان برخورداری از روشنایی شبانه در محیط شهری | ۱۵ | حمل و نقل شبانه |
| ۰/۰۵۷ | ۰/۷۵۰ | میزان برخورداری از سیستم حمل و نقل عمومی فعال شبانه روزی | ۱۶ | |
| ۰/۰۱۹ | ۰/۲۵۰ | میزان فعالیت شبانه پایانه‌های مسافربری شهر | ۱۷ | |

منبع: یافته‌های تحقیق: ۱۳۹۴.

محاسبه‌ی امتیاز گزینه‌های مورد ارزیابی:

مقایسه‌ی وضعیت پنج شهر مورد نظر برای برنامه‌ریزی و توسعه‌ی گردشگری شبانه با استفاده از روش RALSPI صورت پذیرفت. با توجه به این که مرحله‌ی اول این روش، تشکیل ساختار سلسله‌مراتبی از شاخص‌هاست، نحوه‌ی سازماندهی شاخص‌ها برای تعیین وزن آنها، در این روش نیز مبنای تحلیل قرار گرفت. بنابراین تعداد خوشه‌ها (k) برابر ۴، و تعداد شاخص‌های هر یک از خوشه‌ها (n) برای معیارهای کلی شامل «جاذبه‌ها و خدمات»، «وضع موجود شهر شب»، «مطلوبیت محیطی» و «وضعیت حمل و نقل شبانه» به ترتیب برابر ۶، ۶، ۳ و ۲ می‌باشد. داده‌های پایه‌ی تحقیق که آن هم بر اساس تلفیق نظرات

مقایسه‌ای کارشناسان، تدوین گردید با استفاده از روش بی‌مقیاس‌سازی فازی، بی‌مقیاس شدند (جدول ۳). ملاحظه می‌گردد که شهر اصفهان در ده شاخص، بالاترین مقدار استاندارد شده را دارا می‌باشد و در مقابل، شهر یزد در دوازده شاخص پایین‌ترین مقدار استاندارد شده را دارد. (جدول شماره ۳).

جدول ۳- مقادیر بی‌مقیاس شده‌ی شاخص‌ها

| شهر/شاخص | ۱ | ۲ | ۳ | ۴ | ۵ | ۶ | ۷ | ۸ | ۹ |
|----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| تبریز | ۰/۶۷ | ۰/۴۳ | ۰/۴۹ | ۰/۹۷ | ۰/۵۵ | ۰/۷۷ | ۰/۵۹ | ۰/۳۶ | ۰/۵۰ |
| مشهد | ۰/۴۹ | ۰/۶۹ | ۰/۹۰ | ۰/۹۰ | ۰/۱۴ | ۰/۰۰ | ۱/۰۰ | ۰/۷۲ | ۰/۷۴ |
| یزد | ۰/۰۰ | ۰/۰۰ | ۰/۰۰ | ۰/۰۰ | ۰/۰۰ | ۰/۸۶ | ۰/۰۰ | ۰/۰۰ | ۰/۰۰ |
| اصفهان | ۱/۰۰ | ۱/۰۰ | ۱/۰۰ | ۱/۰۰ | ۱/۰۰ | ۱/۰۰ | ۰/۹۴ | ۱/۰۰ | ۰/۶۳ |
| شیراز | ۰/۷۰ | ۰/۶۱ | ۰/۵۲ | ۰/۱۸ | ۰/۴۲ | ۰/۶۴ | ۰/۸۰ | ۰/۵۲ | ۱/۰۰ |
| شهر/شاخص | ۱۰ | ۱۱ | ۱۲ | ۱۳ | ۱۴ | ۱۵ | ۱۶ | ۱۷ | |
| تبریز | ۰/۷۹ | ۰/۳۶ | ۰/۴۲ | ۰/۷۷ | ۱/۰۰ | ۰/۳۵ | ۰/۵۰ | ۰/۹۸ | |
| مشهد | ۰/۶۹ | ۰/۹۴ | ۰/۳۹ | ۰/۰۰ | ۰/۵۸ | ۰/۰۰ | ۱/۰۰ | ۱/۰۰ | |
| یزد | ۰/۰۰ | ۰/۰۰ | ۰/۰۰ | ۰/۲۲ | ۰/۸۸ | ۰/۳۷ | ۰/۰۰ | ۰/۳۲ | |
| اصفهان | ۱/۰۰ | ۰/۹۰ | ۱/۰۰ | ۱/۰۰ | ۰/۹۰ | ۰/۴۱ | ۰/۶۴ | ۰/۹۰ | |
| شیراز | ۱/۰۰ | ۱/۰۰ | ۰/۹۳ | ۰/۳۰ | ۰/۰۰ | ۱/۰۰ | ۰/۱۴ | ۰/۰۰ | |

منبع: یافته‌های تحقیق: ۱۳۹۴.

مطابق با مرحله‌ی سوم روش، برای هر شاخص، سه سطح قراردادی تعریف شد. سپس، امتیاز طبقه‌ای خوشه‌ها محاسبه گردید. به صورتی که برای هر خوشه $2n+1$ گروه توسعه تعریف شد؛ در نتیجه، خوشه‌های «جاذبه‌ها و خدمات»، «وضع موجود شهر شب»، «مطلوبیت محیطی» و «وضعیت حمل و نقل شبانه» به ترتیب دربردارنده‌ی ۱۳، ۱۳، ۷ و ۵ گروه توسعه گردیدند که کمترین و بیشترین امتیاز ممکن برای هر گروه توسعه در هر خوشه نیز محاسبه شد.

در گروه شاخص «جاذبه‌ها و خدمات»، بالاترین امتیاز طبقه‌ای خوشه هنگامی است که کلیه‌ی زیرمعیارهای قرار گرفته تحت این خوشه امتیاز قراردادی برابر ۳ کسب نمایند و بنابراین امتیاز طبقه‌ای برابر $3n$ یا به عبارتی ۱۸ خواهد بود. کمترین امتیاز طبقه‌ای خوشه نیز برابر n می‌باشد که در مورد این خوشه معادل ۶ خواهد بود. بدین ترتیب، امتیاز طبقه‌ای خوشه (g) برای ۱۳ گروه توسعه‌ی قابل تعریف برای این گروه معیارها از ۶ تا ۱۸ امتیاز با فواصل یک امتیاز می‌باشد. پارامترهای امتیاز طبقه‌ای خوشه، حداکثر و حداقل امتیاز ممکن طبقات سیزده‌گانه برای معیار «جاذبه‌ها و خدمات» در جدول ۴ ارائه شده است. وضعیت معیار «وضع موجود شهر شب» از نظر تعداد گروه‌ها (خوشه‌ها) توسعه و همچنین امتیازات طبقه‌ای خوشه‌ها مشابه معیار «جاذبه‌ها و خدمات» می‌باشد. زیرا این معیار نیز شامل ۶ زیر معیار است که بر اساس تعداد زیر معیارها، $2n+1$ گروه توسعه و به عبارتی ۱۳ گروه قابل تعریف است.

معیار «مطلوبیت محیطی» شامل سه زیرمعیار است که هفت گروه توسعه برای آن فرض گردید. امتیاز طبقه‌ای خوشه برای این هفت گروه از ۳ تا ۹ با فواصل یک امتیاز، متغیر است. در مورد این معیار نیز در صورتی که مقدار همه‌ی زیرمعیارها در کران بالای قرارداد شده یعنی (۱/۰۰ و ۰/۸۰) واقع گردند، حداکثر امتیاز طبقه‌ای ممکن حاصل خواهد شد و در مقابل، در صورت واقع شدن امتیاز کلیه‌ی زیرمعیارها در پایین‌ترین بازه‌ی عددی مفروض یعنی (۰/۵۰ و ۰/۰۰)، حداقل امتیاز ممکن طبقه به دست خواهد آمد. برای معیار «وضعیت حمل و نقل شبانه» دو زیرمعیار در نظر گرفته شده است که اگر امتیاز عددی هر دو بالاترین بازه یعنی (۱/۰۰ و ۰/۸۰) قرار گیرد، بیشترین امتیاز طبقه‌ای حاصل خواهد شد و در صورت واقع شدن امتیاز هر دو زیرمعیار در بازه‌ی (۰/۵۰ و ۰/۰۰)، پایین‌ترین امتیاز طبقه‌ای به دست خواهد آمد. بر این اساس، امتیاز طبقه‌ای خوشه برای شهرهای مورد مطالعه بین ۲ تا ۶ قرار خواهد گرفت. حد بالا و پایین امتیازات طبقات معیارها در جدول ۴ نمایش داده شده است. (جدول شماره ۴).

جدول ۴- حد بالا و پایین امتیازات طبقات معیارهای مورد مطالعه

| معیار «وضع موجود شهر شب» | | | | معیار «جاذبه‌ها و خدمات» | | | |
|--------------------------|--------------|-----|------|--------------------------|--------------|-----|------|
| $P_{min} Sg$ | $P_{max} Sg$ | g | گروه | $P_{min} Sg$ | $P_{max} Sg$ | g | گروه |
| ۰/۰۶۵۶ | ۰/۰۸۲۰ | ۱۸ | ۱ | ۰/۵۲۳۲ | ۰/۶۵۴۰ | ۱۸ | ۱ |
| ۰/۰۵۸۱ | ۰/۰۸۰۴ | ۱۷ | ۲ | ۰/۴۶۶۲ | ۰/۶۴۹۲ | ۱۷ | ۲ |
| ۰/۰۴۵۶ | ۰/۰۷۸۸ | ۱۶ | ۳ | ۰/۳۷۱۲ | ۰/۶۴۲۰ | ۱۶ | ۳ |
| ۰/۰۳۸۴ | ۰/۰۷۷۲ | ۱۵ | ۴ | ۰/۳۱۶۱ | ۰/۶۲۸۴ | ۱۵ | ۴ |
| ۰/۰۲۵۶ | ۰/۰۷۵۶ | ۱۴ | ۵ | ۰/۲۱۹۲ | ۰/۶۱۴۸ | ۱۴ | ۵ |
| ۰/۰۲۳۲ | ۰/۰۷۳۲ | ۱۳ | ۶ | ۰/۱۸۵۰ | ۰/۵۹۴۴ | ۱۳ | ۶ |
| ۰/۰۱۹۲ | ۰/۰۷۰۸ | ۱۲ | ۷ | ۰/۱۲۸۰ | ۰/۵۷۴۰ | ۱۲ | ۷ |
| ۰/۰۱۶۸ | ۰/۰۶۸۴ | ۱۱ | ۸ | ۰/۱۰۷۶ | ۰/۵۵۱۲ | ۱۱ | ۸ |
| ۰/۰۱۲۸ | ۰/۰۶۶۰ | ۱۰ | ۹ | ۰/۰۷۳۶ | ۰/۵۱۷۰ | ۱۰ | ۹ |
| ۰/۰۱۰۴ | ۰/۰۶۱۰ | ۹ | ۱۰ | ۰/۰۵۳۲ | ۰/۴۷۹۰ | ۹ | ۱۰ |
| ۰/۰۰۶۴ | ۰/۰۵۶۰ | ۸ | ۱۱ | ۰/۰۱۹۲ | ۰/۴۴۱۰ | ۸ | ۱۱ |
| ۰/۰۰۴۰ | ۰/۰۴۸۵ | ۷ | ۱۲ | ۰/۰۱۲۰ | ۰/۳۸۴۰ | ۷ | ۱۲ |
| ۰/۰۰۰۰ | ۰/۰۴۱۰ | ۶ | ۱۳ | ۰/۰۰۰۰ | ۰/۳۲۷۰ | ۶ | ۱۳ |
| معیار «حمل و نقل» | | | | معیار «مطلوبیت محیطی» | | | |
| $P_{min} Sg$ | $P_{max} Sg$ | g | گروه | $P_{min} Sg$ | $P_{max} Sg$ | g | گروه |
| ۰/۰۶۰۸ | ۰/۰۷۶۰ | ۶ | ۱ | ۰/۱۵۰۴ | ۰/۱۸۸۰ | ۹ | ۱ |
| ۰/۰۴۳۷ | ۰/۰۷۲۲ | ۵ | ۲ | ۰/۱۲۰۱ | ۰/۱۸۱۸ | ۸ | ۲ |
| ۰/۰۱۵۲ | ۰/۰۶۶۵ | ۴ | ۳ | ۰/۶۹۶ | ۰/۱۷۲۵ | ۷ | ۳ |
| ۰/۰۰۹۵ | ۰/۰۵۵۱ | ۳ | ۴ | ۰/۰۵۲۸ | ۰/۱۶۱۳ | ۶ | ۴ |
| ۰/۰۰۰۰ | ۰/۰۳۸۰ | ۲ | ۵ | ۰/۰۲۴۸ | ۰/۱۴۴۵ | ۵ | ۵ |
| — | — | — | — | ۰/۰۱۵۵ | ۰/۱۲۴۳ | ۴ | ۶ |
| — | — | — | — | ۰/۰۰۰۰ | ۰/۰۹۴۰ | ۳ | ۷ |

منبع: یافته‌های تحقیق: ۱۳۹۴.

نتایج ارزیابی وضعیت شهرها از نظر معیارهای کلی چهارگانه در جدول ۵ ارائه شده است. در گروه معیار «جاذبه‌ها» شهرهای اصفهان و تبریز نسبت به سایر شهرها دارای وضعیت بهتری می‌باشند. از نظر معیار «وضع موجود شهر شب»، اصفهان با کسب امتیاز بالاتر نسبت به سایر شهرها حائز رتبه‌ی اول گردید و پس از آن شیراز، مشهد، تبریز و یزد به ترتیب رتبه‌های دوم تا پنجم را به خود اختصاص دادند. نتیجه‌ی بررسی شهرها از نظر معیار «مطلوبیت محیطی» نیز نشان می‌دهد که مجدداً شهر اصفهان با کسب امتیاز بالاتر و با فاصله‌ی نسبتاً زیاد از سایر شهرها در رتبه‌ی نخست قرار دارد و پس از آن به ترتیب شهرهای تبریز، یزد، شیراز و مشهد در جایگاه‌های بعدی قرار گرفته‌اند. از نظر معیار «وضعیت حمل و نقل شبانه» شهر مشهد حائز بیشترین امتیاز و در نتیجه، رتبه‌ی اول گردیده که پس از آن به ترتیب شهرهای اصفهان، تبریز، شیراز و یزد قرار دارند.

جدول ۵- امتیاز معیارهای کلی (خوشه‌ها) و امتیاز نهایی برای شهرهای مورد مطالعه

| شهر | وضعیت جاذبه‌ها (S_{i1}) | وضع موجود شهر شب (S_{i2}) | مطلوبیت محیطی (S_{i3}) | حمل و نقل شبانه (S_{i4}) |
|--------|--------------------------------|----------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|
| تبریز | ۰/۰۹۲۲ | ۰/۰۰۸۵ | ۰/۰۶۶۸ | ۰/۰۳۹۷ |
| مشهد | ۰/۰۹۱۲ | ۰/۰۲۲۷ | ۰/۰۱۱۷ | ۰/۰۶۰۸ |
| یزد | ۰/۰۰۷۰ | ۰/۰۰۰۰ | ۰/۰۴۱۱ | ۰/۰۰۱۵ |
| اصفهان | ۰/۵۲۳۲ | ۰/۰۶۲۶ | ۰/۱۱۰۹ | ۰/۰۴۵۳ |
| شیراز | ۰/۰۷۷۴ | ۰/۰۵۲۶ | ۰/۰۱۷۴ | ۰/۰۰۲۰ |

بر اساس امتیاز نهایی شهرها (جدول شماره ۶)، اصفهان با کسب امتیاز ۰/۷۴۲۰ حائز رتبه‌ی نخست اولویت‌بندی توسعه‌ی گردشگری شبانه گردید. شهر تبریز با امتیاز ۰/۲۰۷۲ و با فاصله‌ی قابل توجه از اصفهان رتبه‌ی دوم را کسب کرد و در مراتب بعدی شهرهای مشهد، شیراز و یزد به ترتیب با کسب امتیاز ۰/۱۸۶۵، ۰/۱۴۹۴ و ۰/۰۴۹۶ در جایگاه‌های سوم تا پنجم رتبه‌بندی قرار گرفتند.

جدول ۶- امتیاز نهایی و رتبه‌ی شهرها

| شهر | تبریز | مشهد | یزد | اصفهان | شیراز |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| امتیاز کل (S_i) | ۰/۲۰۷۲ | ۰/۱۸۶۵ | ۰/۰۴۹۶ | ۰/۷۴۲۰ | ۰/۱۴۹۴ |
| رتبه | ۲ | ۳ | ۵ | ۱ | ۴ |

منبع: یافته‌های تحقیق: ۱۳۹۴.

نتیجه‌گیری و ارائه پیشنهادها:

روز و شب، هر یک بنا بر ویژگی‌های خاصی که دارند فرصت‌ها و در عین حال، محدودیت‌هایی را برای حضور مردم در فضاهای شهری و به ویژه مکان‌ها و فضاهای جاذب گردشگر ایجاد می‌کنند. با توجه به اهمیت گردشگری شبانه در ابعاد اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و وجود زمینه‌ها و امکانات بالقوه‌ی مکانی و زمانی این نوع گردشگری در کشور از قبیل وجود زیارتگاه‌ها، آثار ارزشمند تاریخی و فرهنگی، مناسبت‌های آیینی و ... پژوهش حاضر با استفاده از روش *RALSPI* به ارزیابی مقایسه‌ای پنج کلان‌شهر کشور شامل اصفهان، تبریز، شیراز، مشهد و یزد به منظور برنامه‌ریزی و توسعه‌ی گردشگری شبانه پرداخته است. در مجموع، نتایج پژوهش حاضر نشان داد اصفهان با کسب امتیاز ۰/۷۴۲۰ حائز رتبه‌ی نخست اولویت‌بندی توسعه‌ی گردشگری شبانه گردید. شهر تبریز با امتیاز ۰/۲۰۷۲ و با فاصله‌ی قابل توجه از اصفهان رتبه‌ی دوم را کسب کرد و در مراتب بعدی شهرهای مشهد، شیراز و یزد به ترتیب با کسب امتیاز ۰/۱۸۶۵، ۰/۱۴۹۴ و ۰/۰۴۹۶ در جایگاه‌های سوم تا پنجم رتبه‌بندی قرار گرفتند.

همان طور که ذکر شد، شهر اصفهان در مطالعه‌ی حاضر به عنوان گزینه‌ی ترجیحی نسبی جهت توسعه‌ی گردشگری شبانه قلمداد شد. این شهر با دارا بودن جاذبه‌های گردشگری متعدد و متنوع قابلیت چشمگیری برای توسعه‌ی گردشگری شبانه دارد و بیشتر فضاهای جاذب گردشگر آن امکان فعالیت شبانه را دارند و چه بسا، جذابیت برخی جاذبه‌ها در شب‌هنگام بیش از جاذبه‌ی روزانه‌ی آنها باشد. زمینه‌ی بالقوه‌ی دیگری که می‌توان در شهر اصفهان به طور کلی برای توسعه‌ی گردشگری و به طور خاص گردشگری شبانه بهره‌گرفت، شهرت جهانی آن است. در واقع، می‌توان با برنامه‌ریزی‌های مناسب به عنوان مقصد ویژه‌ی گردشگری شبانه‌ی ایران در سطح جهان معرفی نمود و از پیامدهای مثبت توسعه‌ی گردشگری در ابعاد مختلف اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی بهره‌گرفت. در واقع این رویکرد، به معرفی، بازتولید و احیاء شایسته‌تر این شهر در حوزه‌ی گردشگری خواهد انجامید.

شایان ذکر است در حال حاضر امکان بازدید از برخی از جاذبه‌های گردشگری شهرهای مورد مطالعه در ساعات شبانه نیز فراهم است؛ به عنوان مثال حرم مطهر امام رضا (ع) در مشهد، پل‌های تاریخی و مجموعه پارک‌های حاشیه‌ی زاینده‌رود در اصفهان، حرم مطهر شاهچراغ (ع) در شیراز، مجموعه‌ی تاریخی- تفریحی ائل‌گلی در تبریز، و غیره. در واقع، بیشتر فضاهای شهری و جاذبه‌های فعال شبانه‌ی شهرها، مکان‌های مذهبی یا فضاهای شهری باز مانند پارک‌ها هستند که امکانات و خدمات ارائه‌شونده در برخی از آنها از مطلوبیت لازم برخوردار نیستند. این در حالی است که بسیاری از جاذبه‌های دیگر، قابلیت فعالیت شبانه را دارند و چه بسا در ساعات شبانه با اقبال بیشتر گردشگران مواجه شوند، اما در وضع موجود فعالیت آنها محدود به ساعات روز است که مواردی نظیر پارک ارم و حافظیه در شیراز، فضاهای داخلی مجموعه‌ی میدان نقش جهان اصفهان، بازار تاریخی تبریز و ... از آن جمله‌اند. با توجه به این که بازه‌ی زمانی حضور گردشگران معمولاً محدود است، فعالیت شبانه‌ی جاذبه‌ها و مجموعه‌های گردشگری-تفریحی بدون تردید به غنای سفر گردشگران خواهد افزود و در نهایت، تجربه رضایتبخش گردشگران در ایجاد انگیزه برای سفر مجدد به این شهرها و یا ترغیب سایر افراد مؤثر خواهد بود.

نتایج پژوهش‌های مشابه نیز بدین ترتیب بوده است: مطالعه‌ی *Giovanardi* و همکاران (۲۰۱۴) در ایتالیا نشان داده که وجود هتل‌ها و مهمان‌سراها متعدد، امکانات تفریحی و سرگرمی شبانه و مشارکت فعال جامعه‌ی محلی از جمله عوامل مؤثر در ترویج گردشگری شبانه در منطقه‌ی مذکور بوده است. *Qin* و همکاران (۲۰۱۱)، گوانگجو را به دلیل سابقه‌ی تاریخی-فرهنگی آن به عنوان یک مقصد ویژه‌ی گردشگری شبانه در چین معرفی نموده‌اند. عادات و رسوم و مشارکت جامعه‌ی محلی در زمینه‌ی زندگی شبانه و وجود مناظر بدیع شبانه به عنوان عوامل مؤثر در ترویج گردشگری شبانه در این شهر برشمرده شده است. *Kuo* و همکاران (۲۰۱۲) و همچنین *Sumarjan* و همکاران (۲۰۱۴)، بازارهای فعال شبانه در تایوان را در ایجاد تجربه-ی منحصربفرد گردشگری، موفق ارزیابی نموده‌اند. ضمن آن که آمیزه‌ای از فرهنگ محلی و پویایی در فعالیت مغازه‌ها، امکانات پذیرایی و غذاخوری، تفریحات و سرگرمی‌ها و نمایش‌های خیابانی نیز در تأمین نیازهای گردشگران نقش مهمی دارند. با توجه به وجود جاذبه‌های متعدد و متنوع گردشگری در شهر انتخابی (اصفهان) و مطلوبیت آنها، به منظور توسعه‌ی گردشگری شبانه در این شهر موارد زیر پیشنهاد می‌گردد:

- تهیه‌ی بانک اطلاعاتی دقیق و کامل از ساعات فعالیت فضاهای شهری، مراکز ارایه‌ی خدمات و جاذبه‌های گردشگری.
- تهیه نقشه حوزه‌های عملکردی گردشگری شبانه در شهر از طریق تعیین: ترکیب نظام فعالیت، کاربری اراضی، میزان برخورداری از فضاهای باز، نوع و پراکنش فضایی جاذبه‌های مرتبط و...
- تهیه‌ی تقویم گردشگری شبانه‌ی شهری با تأکید بر مطلوبیت عناصر اقلیمی.
- شناسایی دقیق و کامل ویژگی‌های گروه‌های هدف فعالیت‌های مذکور.
- پیش‌بینی و ارزیابی پیامدهای احتمالی توسعه‌ی گردشگری شبانه در شهر در ابعاد زیست محیطی، اقتصادی، حقوقی، اجتماعی و فرهنگی.

همچنین برای انجام تحقیقات آتی در زمینه‌ی گردشگری شبانه، موارد زیر پیشنهاد می‌گردد:

- بررسی دیدگاه مردم محلی و ارائه دهندگان خدمات در خصوص ایجاد و توسعه‌ی گردشگری شبانه در شهرهای برگزیده‌ی گردشگری و یا در محدوده‌ی مشخصی از آنها.
- امکان‌سنجی توسعه‌ی گردشگری شبانه در شهرهای مورد نظر.
- پیش‌بینی و حتی‌الامکان برآورد آثار زیست‌محیطی و اقتصادی توسعه‌ی گردشگری شبانه.
- بررسی دیدگاه گردشگران در خصوص توسعه‌ی گردشگری شبانه.

References:

1. Ali Akbary, E.; Rahnamayi, M.T. and Safaralizadeh, E. (2015): *Tourism Integrated Management as a Strategy for Regional Development the West Azerbaijan Province, Journal of Regional planning, Volume 5, Issue 19, Pages 1-12. (in Persian)*
2. Amirhajlou, E.; Tavallai, S.; Zanganeh, A. and Zanganeh, A. (2013): *Evaluating and Classification of Tourism Effects in National Level Using TOPSIS Technique, Journal of Regional planning, Volume 3, Issue 10, Pages 15-26. (in Persian)*
3. Asgharpoor, M. J. (2008): *Multi-criteria decision makings, Tehran University, Tehran. (in Persian)*
4. Bianchini, F. (1995): *Night cultures, night economies. Planning Practice & Research, No. 10 (2), pp. 121-126.*
5. Evans, G. (2012): *Hold back the night: Nuit Blanche and all- night events in capital cities, Current Issues in Tourism, pp.33-49.*
6. Giovanardi, M.; Lucarelli, A. and L'Espoir D. P. (2014): *Co-performing tourism places: The "Pink Night" festival, Annals of Tourism Research, No. 44, pp. 102-115.*
7. Hanyu, K. (2000): *Visual properties and affective appraisals in residential areas in daylight. Journal of Environmental Psychology, 20, 273-284.*
8. Hsieh, A-T and Chang, J. (2006): *Shopping and tourist night market in Taiwan, Tourism Management, No. 27, pp. 138-145.*

9. Karim, H. A., Ngesan, M. R., Zubir, S. S. (2013): *Image of urban public park during nighttime in relation to place identity*, AMER International Conference on Quality of Life, Malaysia.
10. Kuo, C.; Chung, M. and Kuo, F.C. (2012): *To Explore Taiwanese Night Markets Culture and Tourism Experience and Behaviour*, *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, No. 40, pp. 435 – 440.
11. Momenian, A., Zekavat, M. (2012): *Rehumanasing urban spaces for night activities with particular refrence to principal 24 hours cities in Iran*, *Research Journal of Applied Sciences, Engineering and Technology*, No.4(23), pp. 5055-5062.
12. Parkes, D., and Thrift, N. (1980): *Times, spaces, and places: A chronogeographic perspective*. Chichester: John Wiley & Sons.
13. Ngesan, M.R., Karim, H.A., Zubir, S.S., Ahmad, P. (2013): *Urban community perception on nighttime leisure activities in improving public park design*, *Social and Behavioral Sciences*, No.105, pp. 619-631.
14. Ngesan, M. R. and Abdul Karim, H. (2012a): *Impact of Night Commercial Activities towards Quality Of Life of Urban Residents*, *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, No. 35, pp. 546 – 555.
15. Ngesan, M.R., Karim, H.A., Zubir, S.S. (2012b): *Human behavior and activities in relation to Shah Alam urban park during nighttime*, *Social and Behavioral Sciences*, No.68, pp 427-438.
16. Nuvolti, G. (2010): *City lights*, *The world book of happiness*, pp. 110-113
17. Qin, G.; Meizhen, L.; Jin-hua, M. and Jun-lei, Z. (2011): *The development of urban night tourism based on the nightscape lighting projects--a Case Study of Guangzhou*, *Energy Procedia*, No. 5, pp. 477–481.
18. Roberts, M. and Eldridge, A. (2012): *Planning the Night-time City*, Routledge.
19. Shaw, Robert, 2014, *beyond night-time economy: Affective atmospheres of the urban night*, *Geoforum*, No. 51, pp. 87–95.
20. Shaykh-baygloo, R. (2011): *Modeling and Comparative Analysis of the Methods of Measuring Development Level (Case Study: Sub-provinces of Iran)*, Ph.D. Thesis in Geography and Urban Planning, Isfahan University, Isfahan, Iran. (in Persian)
21. Stevenson, D. and Matthews, A. (2013): *Culture and the City: Creativity, Tourism, Leisure*, Routledge.
22. Sumarjan, N. et al. (2014): *Hospitality and Tourism: Synergizing Creativity and Innovation in Research*, Taylor & Francis, London.
23. Swarbrooke, J. (1999): *Sustainable Tourism Management*, CABI.
24. Wang, Y. M.; J. Liu and T. M. S. Elhag (2008): *an integrated AHP-DEA methodology for bridge risk assessment*, *Computers & Industrial Engineering*, No. 54, pp. 513-525.
25. Yatmo, Y. A. (2009): *Perception of street vendors as 'out of place' urban elements at day time and night time*, *Journal of Environmental Psychology*, No. 29, pp. 467–476.
26. Zaki, S. A. and Ngesan, M. R. (2012): *A Future Town Redesigned - How Movement Pattern is Affected with the Concept of Night City*, *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, No. 36, pp. 204 – 210.