

Strengthening Transport Infrastructure and Modeling its Impacts on Rural Tourism Development, Case study: Shit-Walidar and Shirinso Tourist Areas, Tarom Township

Mohammad Javad Abbasi*

Ph. D in geography and entrepreneurship
spatial planning of rural areas, Shahid
Beheshti university, Iran

Jila Sajjadi

Associate professor of human geography and
Logistics Department, Shahid Beheshti
university, Tehran. Iran

Ali Abdollahi

Assistant professor of Commercial
Management Department, Shahid Beheshti
university, Tehran, Iran

Abstract

Introduction

The existence of appropriate tourism facilities and services and the high quality of tourism infrastructure and services certainly affect the demand for tourist attractions. Therefore, Tarom township is located in the north of Zanzan province; In the land management plan of Zanzan province, it has been proposed as a "privileged regional tourism axis." However, with the construction and operation of a new road along the route of this tourism axis, Great changes have taken place in the establishment of transportation connections and the entry of tourists to this area. Therefore; this study aimed to investigate the role of strengthening transportation infrastructure (road construction) and its impact on the development of tourism activities in the study area. Also, Seek answers the following questions: - Is there a significant

Corresponding Author: Mo_Abbasi@sbu.ac.ir

How to Cite: Abbasi,M.J.,(2021), Strengthening Transport Infrastructure and Modeling its Impacts on Rural Tourism Development, Case study: Shit-Walidar and Shirinso Tourist Areas, Tarom Township, *Tourism Management Studies*,Vol.16, No.54

relationship between the construction of Zanjan-Tahm-Chavarzeq road and the sustainable development of tourism in the study area?- Which dimension and Component of tourism development have received the most impact from the construction of Zanjan-Taham-Chavarzeq road?

Materials and Methods

The present research is of an applied type. The statistical population of the present study is the tourist settlements of Shit-Walidar and Shirinsoo tourist areas in Tarom city. By purposive non-probability sampling method, 277 households were selected for sampling. The method of collecting field-library information and analyzing the data using inferential statistics such as the Wilcoxon test, T is a single sample in SPSS software. Representation and mapping of spatial flows of tourism in the study area have been done using UCINET software, and structural equation modeling (SEM) is in AMOS software.

Discussion and Results

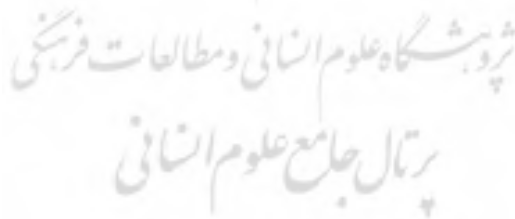
The investment situation for launching tourism-related activities was 28.46%. The training courses' status in connection with tourism activities indicates that about 28% of the training courses were directly related to tourism activities, and 72% of the training were non-tourism related. Therefore, the flow of tourists entering the study area from the city of Zanjan is stronger, but the flow of Rasht and Khalkhal is weaker. Investigating the effects and consequences of the construction of Zanjan-Tahm-Chavarzeq road on tourism development indicators in the studied areas (local communities' point of view) with non-parametric Wilcoxon test; Shows that the construction of this road has the most significant difference in the components of improving job opportunities in tourism activities, respectively, Component of increasing the number of passengers and tourists, Component of reducing migration of local communities, Improving infrastructure. The road has had tourism facilities and services. Still, investment in tourism development has the least significant difference in the period before and after the construction of Zanjan-Tahm-Chavarzeq road. Also; To investigate the contribution of the effective factors of the consequences of the construction of Zanjan-Tahm-Chavarzeq road in the sustainable development of tourism from the perspective of local communities, structural modeling of second-order factor analysis was used. The development of tourism under the influence of 4 hidden factors (economic, socio-cultural, environmental, and physical) has been studied. It

shows the effects of tourism development in the physical dimensions 97, Economic 96, Environment 94, and socio-cultural 79 percent.

Conclusions

The research findings show that before the construction of Zanjan-Tahm-Chavarzeq road, the study area was isolated in terms of communication and especially with the center of the province. Therefore, the construction and operation of the new Zanjan-Taham-Abbar road, while reducing the distance and time interval of access to Zanjan, has left numerous socio-economic effects on tourism development in the study area. Also, the main indicators of model fit show that the research data, Conceptual model of research in terms of the effectiveness of strengthening the transport infrastructure in tourism's sustainable development, has given a meaningful explanation. However, the transport network infrastructure position is still not suitable, and they have weaknesses and shortcomings.

Keywords: Tourism Infrastructure, Sustainable Tourism, Structural Equation Modeling, Zanjan Province.





پروہشگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی



تقویت زیرساخت‌های حمل و نقل و مدل‌سازی اثرات آن بر توسعه پایدار گردشگری، مورد پژوهی: نواحی گردشگری شیت-ولیدر و شیرین سو، شهرستان طارم

دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی فضایی کارآفرینی مناطق روستایی، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران

محمدجواد عباسی *

دانشیار گروه جغرافیای انسانی و آمایش، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران

ژیلا سجادی

استادیار گروه مدیریت بازرگانی، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران

علی عبدالمی

چکیده

پژوهش حاضر با هدف بررسی نقش احداث زیرساخت حمل و نقل و مدل‌سازی اثرات آن بر توسعه پایدار گردشگری انجام شده است. تحقیق حاضر از نوع کاربردی است. جامعه آماری سکونت‌گاه‌های گردشگرپذیر نواحی گردشگری شیت-ولیدر و شیرین سو، شهرستان طارم، را شامل می‌شود؛ با روش نمونه‌گیری غیراحتمالی هدفمند نیز تعداد ۲۷۷ خانوار جهت نمونه‌گیری انتخاب شده‌اند. روش جمع‌آوری اطلاعات میدانی- کتابخانه‌ای و تجزیه و تحلیل داده‌ها با استفاده از آمار استنباطی و از طریق آزمون ویلکا کسون، T تک نمونه‌ای در نرم‌افزار SPSS؛ نمایش و ترسیم جریان‌ات فضایی گردشگری محدودۀ مورد مطالعه با استفاده از نرم‌افزار UCINET و مدل‌سازی معادلات ساختاری (SEM) در نرم‌افزار AMOS انجام شده است. نتایج یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که، در بررسی اثرات احداث جاده زنجان-تهم-چورزق بر متغیرهای توسعه گردشگری با آزمون ناپارامتری ویلکا کسون، بیشترین تأثیر با میانگین ۴/۳۹ به مؤلفه بهبود فرصت‌های اشتغال گردشگری مربوط است. همچنین بررسی سهم ابعاد پیامدهای احداث جاده زنجان-تهم-چورزق در توسعه پایدار گردشگری نواحی مورد مطالعه با آزمون مدل معادلات ساختاری نشان می‌دهد که بار پنهان عاملی شاخص کالبدی به میزان ۰/۹۷ اثرگذاری بیشتری را نسبت به بار عاملی ابعاد دیگر در توسعه پایدار گردشگری بر جای گذاشته است.

کلیدواژه‌ها: زیرساخت‌های گردشگری، گردشگری پایدار، مدل‌سازی معادلات ساختاری،

استان زنجان

مقدمه

گردشگری به عنوان یکی از مهمترین گذرگاه‌های توسعه در هزاره سوم و یکی از فرایندهای تولید فضا (لو^۱، ۲۰۱۲: ۴۲) با رشد تصاعدگونه تأثیر به‌سزایی در پویایی اقتصاد و تبادل فرهنگی کشورها داشته‌است (سامبروک^۲ و همکاران، ۲۰۰۵: ۲۴) و از راهکارهای نوین و بدیع برای تنوع‌بخشی اقتصادی به فعالیت‌هاست (زگلن و گریوایچ^۳، ۲۰۱۶: ۷). در این روند، وجود زیرساخت‌های مناسب، شناسایی خواسته‌های مشتریان و سطح انتظارات گردشگران (وانگ^۴ و همکاران، ۲۰۱۳: ۱۷۳) از ارکان اساسی و بنیادی است. از آنجایی که شناسایی ظرفیت و توان فضاهای جغرافیایی در کانون توجه برنامه‌ریزان توسعه جهت جذب سرمایه و سرمایه‌گذاری قرار دارد (ویلیامز و چودری^۵، ۲۰۱۶: ۵) وجود تسهیلات و خدمات گردشگری مناسب (آدوبایو و ایوکا^۶، ۲۰۱۴: ۱۳) و کیفیت بالای زیرساخت‌ها و خدمات گردشگری (جووانیچ و ایلیچ^۷، ۲۰۱۶: ۲۸۸) قطعاً بر میزان تقاضای جاذبه‌های گردشگری مؤثر است. و کیفیت خدمات گردشگری به ایجاد تمایز و استراتژی رقابتی ارائه‌دهندگان خدمت کمک قابل توجهی می‌کند (تیتو^۸ و همکاران، ۲۰۱۶: ۲۹۷).

با توجه به دیدگاه فوق، شهرستان طارم، که در شمال استان زنجان واقع شده و مرکز آن «شهر آبر» نام دارد، دارای جاذبه‌های گردشگری جذاب و بکری است و در طرح آمایش سرزمین استان زنجان (معاونت برنامه‌ریزی استانداری زنجان، ۱۳۹۰: ۸۲) به عنوان «محور گردشگری ممتاز منطقه‌ای» پیشنهاد شده‌است که از شهر زنجان شروع می‌شود و در اثر احداث جاده جدید «زنجان-تهم-چورزق»، با عبور از مراکز اکوتوریستی روستایی تهم، شیت - ولیدر و شیرین سو - سیاه ورود، در نهایت به شهر تاریخی - اکوتوریستی ماسوله در استان گیلان ختم می‌شود. قبل از احداث جاده مذکور، به‌خاطر نبود شبکه ارتباطی فیزیکی مناسب در محدوده مورد مطالعه (نواحی گردشگری

-
1. Low, Ch.
 2. Saumbrok et al.
 3. Żegleń. P. & Grzywacz. R.
 4. Wong et al.
 5. Williams, G & Choudry, S.
 6. Adobayo, K.A. & Iweka, C.O.A.
 7. Jovanic & Ilic
 8. Titu et al.

شیت- ولیدر و شیرین سو؛ تردد ساکنین این ناحیه از جاده قدیمی و اصلی شهرستان طارم بود که از سمت شهر آبر به صورت محدود ارتباط فیزیکی را به این ناحیه برقرار می کرد و این ناحیه در انزوای جغرافیایی و ارتباطی قرار داشت اما با احداث و بهره برداری از جاده جدید در امتداد مسیر این محور گردشگری تحولات بزرگی در برقراری ارتباطات حمل و نقل و هم چنین ورود گردشگران به این ناحیه اتفاق افتاده است. بنابراین پژوهش حاضر با هدف بررسی نقش تقویت زیرساخت حمل و نقل (احداث جاده) و تأثیر آن در تحولات فعالیت های گردشگری محدوده مورد مطالعه، در پی یافتن پاسخ به سؤالات زیر است:

- آیا بین احداث جاده زنجان - تهم - چورزق و توسعه پایدار گردشگری در محدوده مورد مطالعه رابطه معناداری وجود دارد؟
- کدام بُعد و مولفه توسعه گردشگری بیشترین تأثیر را از احداث جاده زنجان- تهم- چورزق پذیرفته است؟

مبانی نظری و مرور پیشینه پژوهش

زیرساخت های گردشگری عواملی هستند که به قصد ارائه خدمات و انتفاع توسعه خدمات به گردشگران تهیه می شوند (بوئرس و کوتزل ۱، ۲۰۰۷: ۱۱). براساس تعریف سازمان جهانی گردشگری (UNWTO) مهم ترین زیرساخت های گردشگری شامل تأسیسات اقامتی مانند هتل ها و مسافرخانه ها، واحدهای پذیرایی بین راهی و رستوران (کومار داس و چاترجی، ۲۰۱۷: ۲۲۷) دفاتر خدمات مسافرتی، نمایشگاه های فرهنگی و هنری، پارک های عمومی، تعداد وسایل نقلیه درون شهری عمومی، فرصت های سرمایه گذاری و مناطق نمونه گردشگری می شوند (فرگوسن ۲، ۲۰۰۷: ۵۵۸). از آنجایی که عدم توازن در ایجاد ظرفیت های گردشگری موجب تشدید ضعف مناطق جغرافیایی می شود (سجادی و همکاران، ۱۳۹۷: ۹۲۵) زیرساخت های ناکافی به عنوان یکی از جدی ترین محدودیت های توسعه گردشگری قلمداد می شوند (خاندای و چندرا ۳، ۲۰۰۴: ۹). از این رو علاقه مندی گردشگران به یک مقصد موجب توجه و افزایش سرمایه گذاری در راستای توسعه

-
1. Boers, B. and Cottrell, S.
 2. Ferguson, L.
 3. Khandai & Chandra

زیر ساخت‌ها و تسهیلات و خدمات گردشگری می‌شود (عالم و پاراماتی، ۲۰۱۶: ۱۱۱) و فواید توسعه زیرساخت‌ها علاوه بر گردشگران موجب انتفاع، مشارکت (سبیل^۱، ۲۰۱۰: ۱۳۷) و بهره‌مندی ساکنین محلی (ضیایی و همکاران، ۱۳۹۲: ۵۹)؛ (ویرکار و مالایا^۲، ۲۰۱۸: ۱۱۹) در تنوع‌بخشی فعالیت‌های اقتصادی - اجتماعی نیز می‌شود که این امر به نوبه خود موجبات ارتقای استاندارد سطح زندگی را فراهم خواهد آورد (خونو^۳، ۲۰۰۹: ۲۷۳).

با بررسی برنامه‌های اول تا پنجم توسعه کشور (۱۳۶۸ - ۱۳۹۴)، در برنامه‌های اول و دوم توسعه کشور به ذکر کلیاتی پراکنده در مورد برنامه‌های گردشگری اکتفا شده است. در برنامه سوم توسعه کشور مسئله حفاظت از میراث فرهنگی، تاریخی و چالش و مسائل مربوط به آن رصد شده، ولی سازوکار اجرایی مدون درباره آن به چشم نمی‌خورد. با بررسی برنامه‌های چهارم و پنجم توسعه، علاوه بر تأکید بر ضرورت حفظ میراث فرهنگی، به مسائل و چالش‌های گردشگری مذهبی اهمیت داده شده و سیاست‌هایی در جهت «بهبود زیرساخت‌ها و تسهیلات گردشگری» قید شده است. در برنامه ششم توسعه (۱۳۹۶ - ۱۴۰۰) توجه به فعالیت و عرصه گردشگری دارای اهمیت بیشتری بوده است و روی گردشگری مذهبی تأکید می‌شود و علاوه بر آن، سازوکارها و اقدامات نهادی - قانونی جهت مدیریت یکپارچه امور میراث فرهنگی و فعالیت‌های گردشگری، و «ایجاد خدمات و زیرساخت‌های مورد نیاز» مورد تأکید است (هراتی فرد، ۱۳۹۷: ۲۲۸).

به‌طور کلی، زیر ساخت‌های گردشگری از جمله زیر ساخت‌های حمل و نقل می‌تواند موجب توسعه گردشگری و ارتقای کیفیت زندگی ساکنین محلی باشد (مندیک و همکاران^۴، ۲۰۱۸: ۵۸). فراهم ساختن زیرساخت‌های حمل و نقل با دسترسی گسترده و تحرک کارآمد، می‌تواند یکی از عناصر کلیدی در تحریک تقاضا برای گردشگری باشد و فعالیت‌های مسافرتی را براساس هزینه‌های پایین تر پول، زمان و آسایش بهبود بخشد (سان و لین^۵، ۲۰۱۸: ۴۳۳). همچنین دولت می‌تواند به‌عنوان تأمین‌کننده تسهیلات و خدمات گردشگری و نظارت بر اجرای کار در کنار بخش خصوصی تکمیل‌کننده فرآیند اجرای گردشگری بسیار مؤثر باشد (رضایی، ۱۳۹۷: ۹۶۴)، و عدم تغییر در

-
1. Sebele, L. S.
 2. Virkar & Mallya
 3. Khunou, R., & Pawson, T.
 4. Mandic et al.
 5. Sun, Y. Y., & Lin, Z. W.

تسهیلات و خدمات گردشگری، به واسطه عدم تمایل به سرمایه گذاری در زمینه تسهیلات گردشگری و زیر ساخت ها مانعی برای توسعه گردشگری و عامل یک نابرابری فضایی خواهد بود (رمضانی پور، ۱۳۹۷: ۳۹۷). در جدول زیر به یک نوع تقسیم بندی از زیرساخت و تسهیلات گردشگری نرم و سخت اشاره می شود (جدول ۱).

جدول ۱. انواع زیرساخت و تسهیلات گردشگری

محقق	زیرساخت و تسهیلات	
چن و همکاران ^۱ ، ۲۰۱۸: ۲؛ پاولیکووسکا ^۲ ، ۲۰۱۷: ۱۹؛ مانیکال ادیکاری ^۳ و همکاران، ۲۰۱۷: خیرفان ^۴ ؛ ۲۰۰۷: مجمع جهانی اقتصاد ^۵ ، ۲۰۱۷	- اطلاع رسانی و تبلیغات در سطح بین المللی	زیرساخت و تسهیلات نرم گردشگری
	- مدیریت مناسب در بخش های مختلف گردشگری	
	- ایجاد امنیت برای مردم و گردشگران	
	- آموزش نیروی انسانی و فرهنگ سازی مردم	
	- بهداشت در صنعت گردشگری	
گرانوا ^۶ ، ۲۰۱۷: ۲۷۰؛ هاپکینز و همکاران ^۷ ؛ ۲۰۱۰: ژانگ و همکاران، ۲۰۱۹: ۵۹۸؛ لقمان و داو، ۲۰۱۵: ۱۲۹؛ تاپا، ۲۰۱۲؛ جعفری مهرآبادی و همکاران، ۱۳۹۶: ۶۹۵؛ اسعدی و همکاران، ۱۳۹۹: ۲۸۵.	- گردشگری الکترونیک	زیرساخت و تسهیلات سخت گردشگری
	- گسترش راه ها و حمل و نقل شامل: احداث پایانه مسافربری، مسیر دسترسی مناسب و وسایل مناسب برای حمل و نقل، تقویت سیستم های حمل و نقل، وجود و گسترش راه های ارتباطی مناسب و ارتباطی، بهبود خطوط ارتباطی، سیستم ارتباطی مناسب، امکان دسترسی به دیگر نقاط دیدنی، تعداد وسایل نقلیه، دسترسی سهل و آسان گردشگران به جاذبه ها، جاده های مناسب و استاندارد	
	- سرمایه گذاری بخش خصوصی و دولتی در جهت توسعه زیرساخت گردشگری	
	- هتل ها و اقامتگاه ها	
	- بهبود اماکن تاریخی، مراکز فرهنگی، فراغتی و ورزشی	
	- توسعه امکانات مردم شناسی و موزه ها و جشنواره ها	

منبع: یافته های پژوهش حاضر با استفاده از منابع در دسترس و پیشینه پژوهش، ۱۳۹۹

1. Chen et al.
2. Pawlikowska, E.
3. Adhikary, M., & Khatun, M.
4. Khirfan
5. World Economic Forum
6. Gronau, W.
7. Hopkins et al.

بنابه به مطالب پیشین، شناخت دقیق و علمی امکانات و زیرساخت‌های موجود در نواحی ای که هرسال پذیرای تعداد زیادی از گردشگران هستند بر نامه‌ریزان و تصمیم‌گیران را به سمت اتخاذ تصمیمات اصولی و منطبق بر واقعیات یاری خواهد کرد (شبان و بهول^۱، ۲۰۱۰: ۱۰۳).

با نظر به موارد فوق و اهداف پژوهش و با ردیابی پیشینه نظری این مباحث در تحقیق می‌توان ادعان نمود که پژوهش‌ها درباره گردشگری عمدتاً بعد از جنگ جهانی دوم و با ظهور و رشد گردشگری انبوه گسترش یافته است و طی دهه ۱۹۶۰، گردشگری بنابه ضرورت توسعه به تعادل رسیده است که بخشی از الگوی نوسازی به حساب می‌آید. برخلاف تمرکز رهیافت‌های محققین نوگرایی در دهه ۱۹۵۰، که شامل «هواداری و حمایت» از گردشگری با نگرش سطحی و یک جانبه بود؛ و در ادامه، نگرش نظریه پردازان تئوری وابستگی در دهه ۱۹۶۰ در قالب رهیافت ساختارگرایی و نگرش محتاطانه و «هشدار» به فعالیت گردشگری، که بر روی اثرات نامطلوب گردشگری متمرکز بودند (ناسی^۲، ۲۰۱۵: ۴۳۸)؛ و هم‌چنین محققان رهیافت توسعه جایگزین یا تعدیل که بر روی «اشکال توسعه» ی گردشگری با جرح و تعدیل دیدگاه‌های قبلی متمرکز بودند (جعفری و همکاران^۳، ۲۰۱۶: ۳۵)، اما در نهایت، در رهیافت چهارم، نظریه پردازان آن با دیدگاه دانش‌مدار در توسعه گردشگری بر پایه «تفکر جامع و کل‌نگر گردشگری به‌عنوان یک سیستم» تأکید کردند و بحث تسهیلات و خدمات گردشگری نیز از دیدگاه اصول پایدارى مطرح شد (شن و همکاران^۴، ۲۰۰۸: ۵۱).

بعد از دهه ۱۹۸۰، بحث زیرساخت، تسهیلات و خدمات گردشگری در مراکز جذب گردشگران از موضوعات مهم پژوهش گردشگری بوده است (پیرس^۵، ۱۹۹۸: ۵۵). از جمله

1. Shaban, A. & Bhole, L.
2. Naci, P.
3. Jafari et al.
4. Shen et al.
5. Pearce, D.

محققان این حوزه می‌توان به آشورث^۱، تنبریگ^۲، لاو^۳، گتز^۴، پیرس^۵، وال^۶، دودیکا^۷، هاتچینسون^۸، تیموتی^۹ و اسمیت^{۱۰} اشاره کرد. گتز (۱۹۹۳) در مطالعه خود با در نظر گرفتن برنامه‌ریزی گردشگری برای تأمین زیر ساخت‌های بخش تجاری و دسترسی تأکید می‌کند. به نظر آشورث و پیچ (۲۰۱۱) در بیشتر شهرهای توریستی، گردشگران به شکل قابل توجهی از زیرساخت‌ها و خدمات و تسهیلات گردشگری استفاده می‌کنند و این امر به همگرایی متقابل اجتماعی میان گردشگران و ساکنین محلی رهنمون می‌شود. به عقیده یانگ و فیک (۲۰۱۴) گردشگری زمینه‌ساز توسعه اقتصادی شهر می‌شود و به تبع آن توسعه زیرساخت‌های شهری نیز امکان‌پذیر می‌شود. مجموعه این موارد زمینه ارتقای کیفیت خدماتی شهر را فراهم می‌آورند. در سطح کشور نیز مطالعاتی در این زمینه به شرح زیر انجام گرفته‌است: شاهیوندی و همکاران (۱۳۹۰) یکی از مشکلات گردشگری را نبود زیرساخت‌ها، تسهیلات و خدمات گردشگری به‌ویژه در مکان‌های اقامتی و هتل‌های مناسب در تمام فصول سال و برای تمام اقشار جامعه با درآمدهای مختلف دانسته‌اند؛ ابراهیم‌زاده و همکاران (۱۳۹۱) به مطالعه توزیع فضایی - مکانی مراکز اقامتگاهی و پذیرایی توریستی شهری سمنان با تأکید بر چگونگی بهینه‌گزینی آن بر اساس مدل‌های آشورث، تنبریگ و گتز پرداختند، که مکان‌یابی تأسیسات اقامتی و پذیرایی در محور خیابان‌های اصلی ورود و خروج مسافران شکل گرفته است و دسترسی مناسب به جاذبه‌ها را برای گردشگران فراهم نمی‌آورد. ملکی و مودت (۱۳۹۳) به بررسی وضعیت زیرساخت گردشگری شهرستان‌های استان یزد پرداخته و به این نتیجه رسیده‌اند که استان یزد اگرچه دارای جاذبه‌های گردشگری فراوان و متنوعی است، اما این جاذبه‌ها در شهرستان‌های استان در سطح ملی و منطقه‌ای مطرح نشده‌اند و به‌علت فراهم نبودن امکانات و تسهیلات لازم و عدم توازن و تعادل در توزیع زیرساخت‌های گردشگری تفاوت

1. Ashworth, G.J. & Page, S.J.
2. Tunbridge
3. Law
4. Gets
5. pearce, D.
6. Wall
7. Dudycha
8. Hutchinson
9. Timothy
10. Smith

فاحشی به لحاظ این نوع زیر ساخت در استان به چشم می خورد. به طور کلی، موارد فوق از ضرورت های اساسی در بررسی و وضعیت زیر ساخت، تسهیلات و خدمات گردشگری و پیامدهای آن است، که در گذشته چالش های اساسی در مطالعات این حوزه بوده است. بنابراین با توجه به مبانی نظری بحث و ردیابی پیشینه پژوهش، می توان اذعان کرد: زیر ساخت های حمل و نقل یک عنصر اساسی و اصلی است که در صورت ایجاد و فراهم نمودن اصولی و مبتنی بر دیدگاه های علمی موجب تحولات مثبت در ابعاد مختلف اقتصادی، اجتماعی — فرهنگی، کالبدی و محیط زیستی خواهد شد. از این رو در پژوهش حاضر، با توجه به بستر و ویژگی های خاص محدوده مورد مطالعه و متفاوت بودن ضریب اهمیت اثرگذاری، پیمان های تقویت حمل و نقل در توسعه پایدار گردشگری با استفاده از روشهای استقرایی برآمده از داده های تجربی گردآوری شده اند (مدلسازی معادلات ساختاری) و با در نظر گرفتن اثرات مستقیم و غیرمستقیم پیمان ها بر یک دیگر میزان اثرگذاری هر کدام تجزیه و تحلیل می گردد. نمودار زیر مدل مفهومی تحقیق را نشان می دهد (شکل ۱).

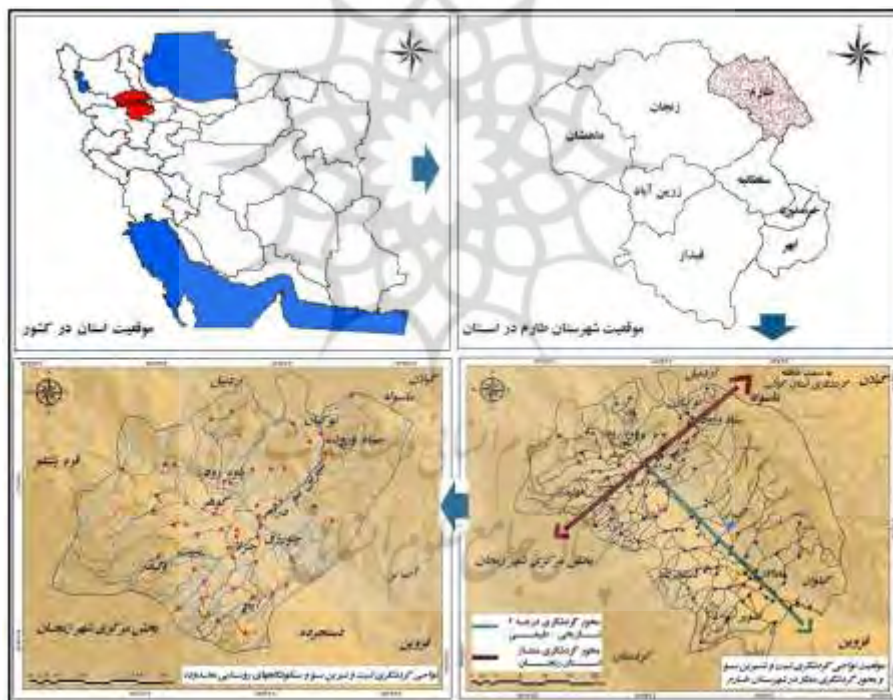
شکل ۱. مدل مفهومی تحقیق



روش شناسی

پژوهش حاضر به لحاظ هدف کاربردی و از نظر ماهیت توصیفی — تحلیلی است. جامعه آماری پژوهش حاضر شامل خانوارهای سکونتگاه‌های گردشگرپذیر نواحی محور گردشگری شیت- ولیدر و شیرین سو واقع در دهستان‌های درام و چورزق شهرستان طارم، استان زنجان، است. به استناد آخرین تقسیمات سیاسی و اداری کشوری در سال ۱۳۹۷، شهرستان طارم در شرق استان قرار گرفته، که سه بخش مرکزی، گیلوان و چورزق را در بر می‌گیرد. (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۵). در شکل ۲، موقعیت سیاسی و نسبی نواحی گردشگری مورد مطالعه در دهستان‌های درام و چورزق شهرستان طارم ملاحظه می‌شود (شکل ۲).

شکل ۲. موقعیت سیاسی و جغرافیایی محدوده مورد مطالعه



مأخذ: سازمان نقشه‌برداری کشور ۱۳۹۵ با بروزرسانی تغییرات سازمان تقسیمات سیاسی وزارت کشور، ۱۳۹۷

با توجه به سرشماری سال ۱۳۹۵، سکونتگاه‌های واقع در محورهای گردشگری مورد

مطالعه از جمعیت ۴۲۶۷ نفر، ۱۳۴۰ خانوار، برخوردارند. در بحث حجم نمونه، بعد از بررسی و در نظر داشتن چندین روش نمونه گیری، با توجه به اینکه تعداد روستاهای واقع در این دو محور گردشگری هفت روستا شامل ۱۳۴۰ خانوار در روستاهای شیت، ولیدر، گوهر، درام، شیرین سو، نوکیان و سیاهورود است جهت انتخاب نمونه از روستاها، ابتدا با استفاده از روش ناحیه‌ای (لایه‌بندی شده) بلوک‌های مورد نظر با توجه به موضوع فعالیت اقتصادی خانوارها در هر روستا جهت مطالعه مشخص شد و با استفاده از روش نمونه گیری غیراحتمالی هدفمند تعداد ۲۷۷ خانوار که به صورت مستقیم و غیرمستقیم فعالیت در زمینه گردشگری داشتند (که به صورت تمام شماری همه این خانوارها مورد مصاحبه و پرسشگری قرار گرفتند (جدول ۲)).

جدول ۲. وضعیت فعالیت و اشتغال خانوارهای ساکن در مسیر نواحی گردشگری مورد مطالعه

نام سکونتگاه	خانوارهای مرتبط با فعالیت گردشگری	تعداد کل خانوار	جاذبه
شیت	۱۱۷	۲۸۴	فضاهای کشاورزی و عرضه محصولات محلی، بافت و معماری با ارزش، صنایع دستی، مواد غذایی محلی، بیلاق و خانه‌های گردشگری سنتی، چشمه‌سارها، قلعه شیت، رودخانه چهار فصل، غار سیدباغی، بیلاق دولاب و بیلاق نراب، سنگ‌های دختر و پسر، و امامزاده سیدمحمد ماهوری شیت
ولیدر	۹۹	۲۲۸	یخچال طبیعی، طبیعت گردی، محصولات محلی، غذای محلی، میوه محلی و درخت کهن سال گردوی ولیدر
گوهر	۸	۱۹۹	منطقه نمونه گردشگری حفاظت شده سرخ‌آباد، عبور رودخانه قزل اوزن
درام	۲۱	۵۲۰	طبیعت گردی، عبور رودخانه دائمی قزل اوزن، و قلعه تاریخی
شیرین سو	۱۱	۲۵	اکوتوریستی و طبیعت گردی، چشمه‌سار، میوه و غذای محلی
سیاهورود	۱۲	۵۳	خانه‌های سنتی، حمام سنتی، محصولات دامی و میوه محلی، آیین سنتی و مذهبی علم‌بندی، و نمذ مالی
نوکیان	۸	۲۵	طبیعت گردی، محصولات دامی محلی، داروهای گیاهی، و شالیافی
جمع	۲۷۷	۱۳۴۰	

منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹

بعد از طرح پرسشنامه نهایی و اطمینان از روایی (اعتبار) آن، برای اطمینان از پایایی (قابلیت اعتماد) آن، توسط افراد خبره و با تکنیک دلفی مرحله پیش‌آزمون به صورت محدود به عمل آمد. سپس از طریق ضریب آلفای کرونباخ در نرم‌افزار SPSS، میزان پایایی پرسشنامه محاسبه شد، که برای ۳۶ مورد پرسشنامه روستاییان و ساکنان محلی نواحی گردشگری عدد ۰/۷۹۱ به دست آمد. بر این اساس، نتیجه گرفته شد که سوالات و گویه‌های طرح شده در پرسشنامه از انسجام درونی برخوردارند و قابلیت سنجش متغیرهای مورد نظر را دارند. ابعاد و شاخص‌های مورد مطالعه نیز در چهار بعد اقتصادی، اجتماعی، کالبدی، زیست‌محیطی به شرح جدول (۳) براساس طیف لیکرت سنجیده شدند:

جدول ۳. ابعاد و گویه‌های مرتبط با تأثیر تقویت زیرساخت‌های حمل‌ونقل (ایجاد جاده) بر توسعه پایدار گردشگری محدوده مورد مطالعه

ابعاد	گویه‌ها
اقتصادی	<p>(۱) تنوع‌بخشی (توسعه فعالیت‌های غیرزراعی و فرصت‌های جدید شغلی گردشگری)، (۲) کاهش هزینه‌های دسترسی به خدمات عمومی مورد نیاز (حمل و نقل، دفع زباله و...)، (۳) کارایی اقتصادی (افزایش دارایی و زمینه‌های سرمایه‌گذاری در گردشگری)، (۴) بهره‌وری اقتصادی (دسترسی به موقع به نیروی کار گردشگری از سکونتگاه‌های مجاور)، (۵) افزایش قیمت زمین و مسکن در نواحی گردشگری محدوده مورد مطالعه، (۶) دسترسی به منابع، دانش و تکنولوژی‌های جدید گردشگری و سایر فعالیت‌ها، (۷) توانمندی اقتصادی (سرمایه‌گذاری و فروش مستقیم محصولات مزرعه صنایع دستی به گردشگران)</p>
اجتماعی	<p>(۱) دسترسی به تسهیلات و خدمات گردشگری (ارائه خدمات رفاهی به مسافران و گردشگران مثل غذا و رستوران، میزان دسترسی به خدمات پشتیبان گردشگری مثل پمپ بنزین و...، و میزان دسترسی به خدمات بهداشتی و درمانی)، (۲) افزایش تقاضای گردشگری (تمایل اعضای خانواده به مهاجرت از سکونتگاه‌های روستایی گردشگری، تمایل مهاجران سال‌های قبل به بازگشت و سرمایه‌گذاری در نواحی گردشگری محدوده مورد مطالعه و منطقه، افزایش تعداد مسافران و گردشگران در منطقه (۳) ظرفیت‌سازی (افزایش تعداد مجموعه‌های گردشگری به دلیل مراجعه گردشگران، تقویت توانایی‌های خدمات‌رسانی گردشگری توسط نهادهای محلی)، (۴) مشارکت در امور گردشگری (میزان همکاری با مدیران محلی برای جذب خدمات، میزان مشارکت ساکنین محلی در توسعه گردشگری، (۵) هویت و حس تعلق مکانی (میزان تمایل به ماندگاری جوانان در روستا، احساس امنیت اجتماعی و آسایش گردشگران، الگوبرداری ساکنین از رفتارها و پوشش گردشگران و تبادلات فرهنگی، شهرگرایی و الگوبرداری از نحوه خانه‌سازی به شیوه شهری، میزان بروز جرایم و ناهنجاری‌ها در نواحی توریستی محدوده مورد مطالعه)</p>

ادامه جدول ۳.

ابعاد	گویه‌ها
محیط زیستی	۱) میزان تخریب مراتع، جاذبه‌های طبیعی و چشم‌انداز گردشگری منطقه، ۲) کاهش تنوع زیستی به‌ویژه تعداد جانوران وحشی، ۳) میزان رها کردن زباله و ایجاد آلودگی در نواحی گردشگری از طرف گردشگران، ۴) بهبود آگاهی حفاظت از محیط زیستی در بین مردم محلی، ۵) رعایت حریم جاده و رودخانه در ساخت و سازها
کالبدی	۱) میزان ترافیک خودروهای ورودی و بروز تصادفات جاده‌ای، ۲) ایجاد مجموعه‌های گردشگری برای استراحت گردشگران و مسافران، ۳) توسعه خدمات زیرساختی عمومی گردشگری (پمپ بنزین، آب، برق، تلفن و...)، ۴) میزان تغییرات کاربری اراضی کشاورزی به مجموعه‌های گردشگری، ۵) میزان ساخت و سازهای کنترل نشده در نواحی گردشگری محدوده

منبع: یافته‌های پژوهش با استفاده از مبانی نظری، پیشینه تحقیق و منابع در دسترس، ۱۳۹۹

یافته‌های تحقیق

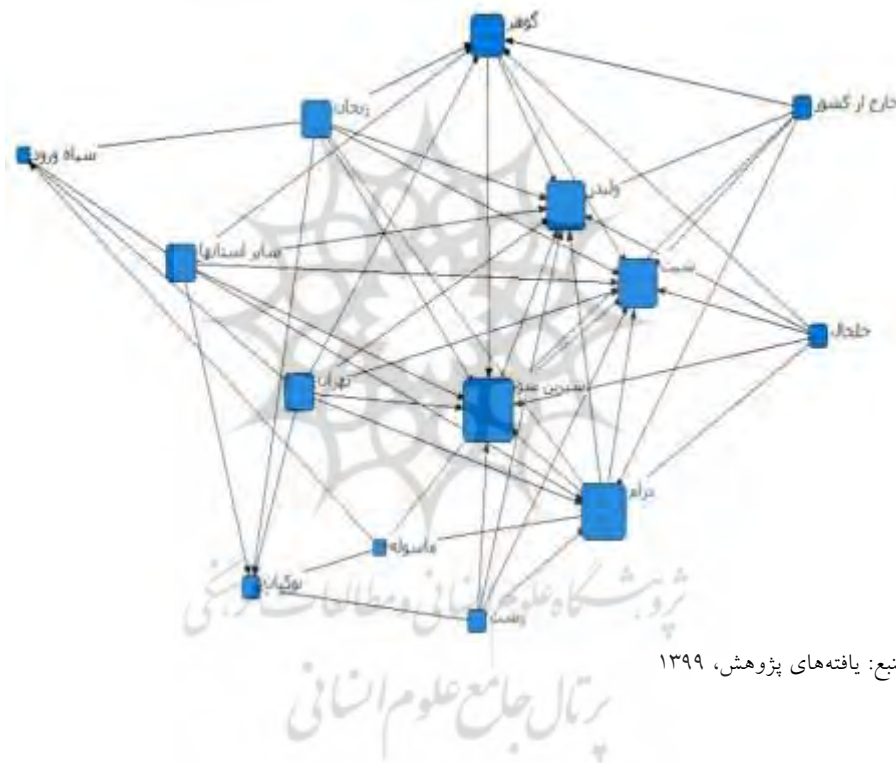
جمع‌آوری اطلاعات و داده‌های مورد نیاز از محدوده مورد مطالعه با استفاده از پرسش‌نامه محقق ساخته انجام گرفته است. با توجه به داده‌های فردی مربوط به پاسخ‌گویان باید گفت که بیشتر ساختار سنی پاسخ‌گویان (ساکنین محلی) رده سنی ۴۰-۳۱ سال است و ساختار جنسی آنان را بیشتر مردان با حدود ۸۱ درصد تشکیل داده‌اند؛ اکثریت متأهل هستند. نزدیک به نیمی از پاسخ‌گویان دارای مدرک دیپلم با ۵۱/۴ درصد هستند. از لحاظ وضعیت شغلی ساکنان محلی، شاغلان در بخش فعالیت‌های کشاورزی و باغداری بیشترین پاسخ‌دهندگان با ۶۹/۸ درصد را تشکیل می‌دهند. وضعیت سرمایه‌گذاری برای راه‌اندازی فعالیت مرتبط با گردشگری معادل ۲۸/۴۶ درصد در زمینه فعالیت خدماتی اعم از تجاری، رفاهی و پشتیبان گردشگری براساس تمکن مالی شخصی توسط ساکنان محلی بوده است. وضعیت دوره‌های آموزشی گذرانده‌شده در ارتباط با فعالیت گردشگری بیانگر این است که حدود ۲۸ درصد دوره‌های آموزشی در ارتباط مستقیم با فعالیت گردشگری و ۷۲ درصد غیر مرتبط با گردشگری بوده‌اند.

جریان‌ها و پیوندهای فضایی گردشگری محدوده مورد مطالعه

جریان‌های فضایی مانند حرکت جمعیت، کالا، خدمات و سرمایه اقتصاد فضا نامیده می‌شود، که سطح توسعه مراکز سکونتگاهی اعم از شهر، روستا و مجاری ارتباطی آن‌ها را تحت تأثیر قرار می‌دهد (افراخته، ۱۳۹۱: ۳۹). جریان گردشگران واردشده محدوده

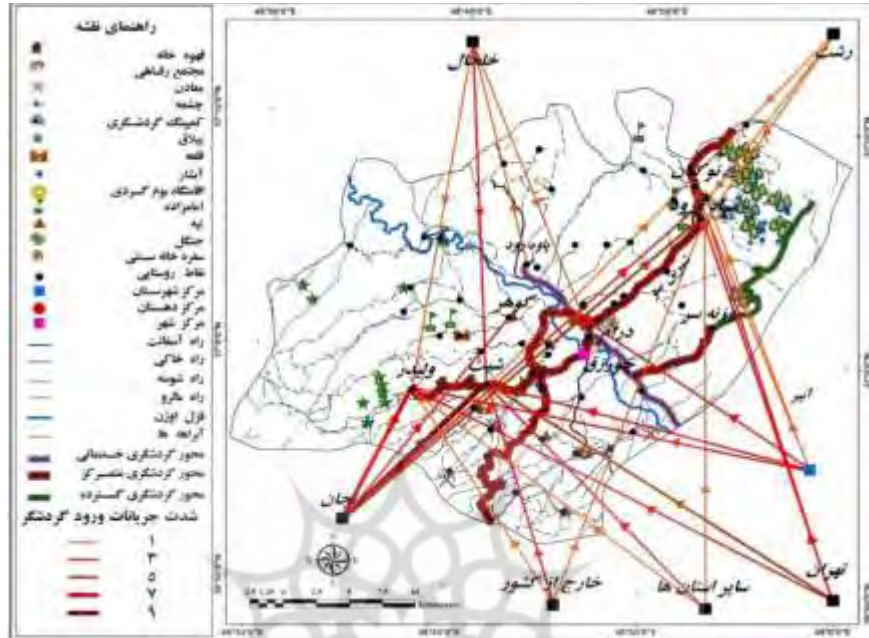
مورد مطالعه بر مبنای احصای اطلاعات از پرسشنامه روابط و جریاناتی را در برمی گیرد که شدت جریان گردشگران وارد شده از شهر زنجان قوی تر است اما از شهر رشت و خلخال جریان ضعیف تری دارند. از سایر استان‌ها و خارج از کشور نیز گردشگران به سمت محدوده مورد مطالعه، و بالعکس از سمت محدوده به سایر استان‌ها و خارج از کشور، جریان دارند. شکل ۳ و ۴ جریان این روابط را به همراه شدت جریانات (مستخرج از نرم افزار UCINET) نشان می‌دهد (شکل ۳ و ۴).

شکل ۳. جریان انتزاعی فعالیت گردشگری (ورود گردشگر) در محدوده مورد مطالعه



منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹

شکل ۴. جریان فعالیت گردشگری (ورود گردشگر) در محدوده مورد مطالعه



منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹

تبیین پیامدهای احداث جاده زنجان- تهم- چورزق بر توسعه گردشگری

در ادامه تحقیق حاضر، با توجه به سؤال اول و دوم تحقیق مبنی بر بررسی معناداری ارتباط بین احداث جاده زنجان- تهم- چورزق و توسعه گردشگری در محدوده مورد مطالعه، تحلیلی بر احداث این جاده و پیامدهای آن بر توسعه گردشگری محدوده مورد مطالعه با استفاده از آمار استنباطی و مدل‌سازی معادلات ساختاری ارائه می‌شود.

برای بررسی اثرات و پیامدهای احداث جاده زنجان- تهم- چورزق در شاخص‌های توسعه گردشگری نواحی مورد مطالعه (دیدگاه ساکنان محلی) از آزمون ناپارامتری ویلکاکسون (برای تحلیل تفاوت ایجادشده در دوره قبل و بعد از ایجاد جاده مذکور) استفاده شده است. نتایج یافته‌های تحلیل حاضر نشان می‌دهد که شاخص‌های مورد استفاده در همه موارد تغییرات معناداری در سطح ۹۹ درصد داشته است، به طوری که احداث جاده زنجان- تهم- چورزق توانسته است در بهبود شاخص‌های مورد مطالعه نسبت به دوره قبل تأثیرگذاری بیشتری داشته باشد. به عبارت دیگر، نگاهی به مقادیر به دست آمده از آماره Z مبین این نکته است که احداث جاده مذکور بیشترین تفاوت معناداری را می‌تواند به ترتیب اول: در مؤلفه‌های بهبود فرصت‌های شغلی در

فعالیت‌های گردشگرانه؛ دوم: مؤلفه افزایش تعداد مسافر و گردشگر؛ سوم: مؤلفه کاهش مهاجرت ساکنین محلی؛ چهارم: بهبود زیرساخت‌ها، تسهیلات و خدمات گردشگری و سرمایه گذاری در زمینه توسعه گردشگری کمترین میزان تفاوت معناداری را در دوره قبل و بعد از احداث جاده زنجان- تهم- چورزق دارد (جدول ۴).

جدول ۴. آزمون تفاوت معناداری دوره قبل و بعد از احداث جاده زنجان- تهم- چورزق بر شاخص‌های توسعه گردشگری

سطح معناداری	آماره Z	انحراف معیار	میانگین		
۰/۰۰۰	-۱۳/۴۷۳	۰/۴۵۶۵۵	۲/۳۲	قبل	سرمایه‌گذاری در زمینه توسعه گردشگری
		۰/۶۹۶۸۵	۳/۸۹	بعد	
۰/۰۰۰	-۱۳/۶۷۷	۰/۴۷۴۶۳	۲/۱۰	قبل	بهبود تسهیلات و خدمات گردشگری
		۰/۶۵۲۰۵	۴/۰۶	بعد	
۰/۰۰۰	-۱۳/۷۰۴	۰/۵۳۰۰۲	۲/۱۴	قبل	بهبود فرصت‌های شغلی در فعالیت‌های گردشگری
		۰/۶۸۳۵۹	۴/۳۹	بعد	
۰/۰۰۰	-۱۳/۷۰۷	۰/۳۸۳۹۲	۲/۱۷	قبل	افزایش تعداد مسافر و گردشگر
		۰/۶۲۰۱۲	۴/۳۸	بعد	
۰/۰۰۰	-۱۳/۶۹۲	۰/۴۶۴۷۸	۲/۳۹	قبل	کاهش مهاجرت ساکنین محلی
		۰/۶۴۴۶۴	۴/۲۴	بعد	

منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹

با توجه به نتیجه آزمون (ویلکاکسون) در دوره قبل و بعد از احداث جاده زنجان- تهم- چورزق، که عمدتاً دوره بعد مثبت ارزیابی شده است، برای تحلیل مطلوبیت و تفاوت معناداری، میانگین عددی بدست آمده از داده‌های پرسشنامه‌ای براساس دسته‌بندی مذکور از آزمون T تک نمونه‌ای استفاده شد؛ نتایج مطلوبیت و بالا بودن نقش ایجاد و توسعه راه ارتباطی زنجان- تهم- چورزق در بهبود شاخص‌ها و مؤلفه‌های توسعه گردشگری رو ستایی از دیدگاه پاسخگویان ساکن در روستاهای نمونه در منطقه مورد مطالعه را نشان دادند. همانگونه که جدول ۵ نشان می‌دهد با احتساب دامنه طیفی میانگین عددی‌ای که بین ۱ تا ۵ براساس طیف لیکرت در نوسان است این میزان برای تمامی ابعاد بالاتر از مطلوبیت عددی مورد آزمون (که مساوی با میانگین طیف لیکرت = ۳ در نظر

گرفته شده است) است، که تفاوت در سطح آلفا ۰/۰۱ معنادار است و تفاوت آن‌ها از مطلوبیت عددی نیز به شکل مثبت ارزیابی و برآورد شده است (جدول ۵).

جدول ۵. معناداری تفاوت از حد مطلوب شاخص‌های توسعه گردشگری در اثر ایجاد جاده زنجان- تهم- چورزق

مطلوبیت عددی ظرفیت مورد آزمون=۳						
مؤلفه‌ها	میانگین	آماره t آزمون	درجه آزادی	سطح معناداری	تفاوت از حد مطلوب	فاصله اطمینان ۹۵ درصد
						پایین‌تر
سرمایه‌گذاری در زمینه توسعه گردشگری	۳/۸۹	۲۰/۳۱۹	۲۷۶	۰/۰۰۰	۰/۸۹۹۳	۰/۸۱۲۲ - ۰/۹۸۶۵
بهبود تسهیلات و خدمات گردشگری	۴/۰۶	۲۵/۷۴۹	۲۷۶	۰/۰۰۰	۱/۰۶۱۸	۰/۹۸۰۶ - ۱/۱۴۳۱
بهبود فرصت‌های شغلی در فعالیت‌های گردشگری	۴/۳۹	۳۵/۴۵۵	۲۷۶	۰/۰۰۰	۱/۳۹۰۵	۱/۳۱۳۳ - ۱/۴۶۷۸
افزایش تعداد مسافر و گردشگر	۴/۳۸	۳۲/۱۶۵	۲۷۶	۰/۰۰۰	۱/۳۹۰۶	۱/۳۰۵۵ - ۱/۴۷۵۸
کاهش مهاجرت ساکنین محلی	۴/۲۴	۲۸/۲۴۶	۲۷۶	۰/۰۰۰	۱/۲۴۰۹	۱/۱۵۴۴ - ۱/۳۲۷۴

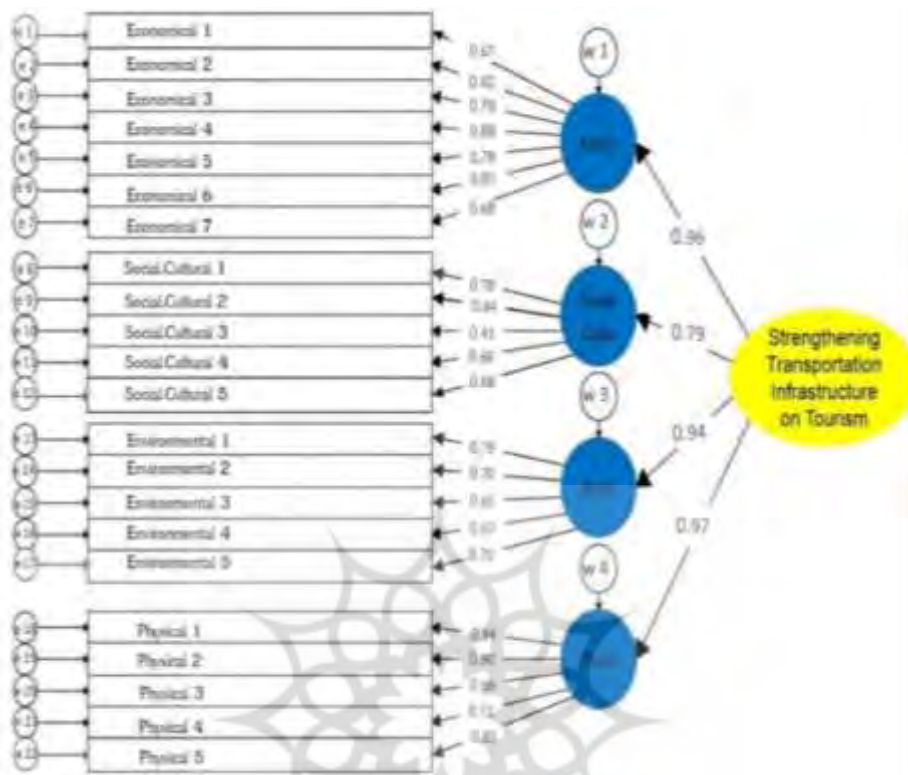
منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹

منطقه مورد مطالعه که قبل از احداث جاده زنجان- تهم- چورزق به لحاظ ارتباطی، به ویژه ارتباط با مرکز استان، در انزوا قرار داشته است؛ به طوری که برای انتقال محصولات تولیدی به بازارهای مصرف و هم‌چنین دسترسی به خدمات درمانی، رفاهی و... موجود در شهر زنجان بایستی از مسیر جاده قدیم گیلوان - زنجان استفاده می‌کردند. از این رو با احداث و بهره‌برداری از جاده جدید زنجان - تهم - آبر ضمن کاهش مسافت و فاصله زمانی دسترسی به زنجان توانسته اثرات متعدد اقتصادی - اجتماعی‌ای در توسعه گردشگری ناحیه مورد مطالعه برجا گذارد.

بررسی میزان سهم ابعاد و معیارهای پیامد احداث جاده زنجان- تهم- چورزق در توسعه پایدار گردشگری از دید ساکنان محلی با مدل سازی معادلات ساختاری (SEM)

برای بررسی میزان سهم عوامل مؤثر پیامدهای احداث جاده زنجان- تهم- چورزق در توسعه پایدار گردشگری از دید ساکنان محلی (شامل: ابعاد اقتصادی، اجتماعی، زیست محیطی و کالبدی) از مدل سازی ساختاری تحلیل عاملی مرتبه دوم استفاده گردید. در مدل های عاملی مرتبه دوم، عوامل پنهانی با استفاده از متغیرهای مشاهده شده اندازه گیری می شوند و خود تحت تأثیر یک متغیر زیربنایی در یک سطح بالاتر قرار دارند، به این صورت که گردشگری تحت تأثیر ۴ عامل پنهان (اقتصادی، اجتماعی - فرهنگی، زیست محیطی و کالبدی) مورد بررسی قرار می گیرد و نشان می دهد که اثرات کالبدی، اقتصادی، زیست محیطی و اجتماعی - فرهنگی ناشی از توسعه گردشگری به ترتیب برابر با ۰/۹۷، ۰/۹۶، ۰/۹۴ و ۰/۷۹ است. به عبارتی تفاوت معناداری با مقدار صفر دارند و نشانگر آن است که تقویت زیرساخت حمل و نقل پیامدهایی مهم و معناداری توسعه پایدار گردشگری از دید ساکنین محلی دارد. اغلب متغیرهای موجود در مدل مثبت هستند و جامعه محلی نسبت به گردشگری و آثار آن نگرش مثبتی دارند. همان طور که در مدل تبیینی معادلات ساختاری نمودار (نمودار ۱) قابل مشاهده است یافته ها نشان می دهند که بار عاملی شاخص کالبدی ۰/۹۷ است، که نسبت به بار عاملی دیگر ابعاد اثر بیشتری را بر جای گذاشته است. بار عاملی شاخص های زیست محیطی و اقتصادی به ترتیب ۰/۹۴ و ۰/۹۶ است و بعد اجتماعی- فرهنگی با بار عاملی ۰/۷۹ کمترین اثر را نسبت به سه بعد دیگر در تبیین اثر گذاری تقویت زیرساخت حمل و نقل بر توسعه پایدار گردشگری دارد (نمودار ۱).

نمودار ۱. نمودار نتایج تحلیل عاملی مرتبه دوم تبیین سهم ابعاد مؤثر پیامدهای احداث جاده زنجان- تهم- چورزق بر توسعه پایدار گردشگری



منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹

متغیرهای مشاهده‌شده که جهت اندازه‌گیری چهار عامل پنهان (اقتصادی، اجتماعی - فرهنگی، زیست‌محیطی و کالبدی) مشخص شده‌اند به شرح زیر هستند:

- متغیرهای مشاهده‌شده برای عامل پنهان اقتصادی با بار عاملی ۰/۹۶ شامل افزایش قیمت زمین و مسکن در نواحی گردشگری مورد مطالعه (۰/۶۷)؛ دسترسی به منابع، دانش و تکنولوژی‌های جدید گردشگری و سایر فعالیت‌ها (۰/۴۲)؛ توانمندی اقتصادی (سرمایه گذاری و فروش مستقیم محصولات مزرعه صنایع دستی به مسافران و گردشگران) (۰/۷۹)؛ تنوع بخشی (توسعه فعالیت‌های غیرزراعی و فرصت‌های جدید شغلی گردشگری) (۰/۸۹)؛ کاهش هزینه‌های دسترسی به خدمات عمومی مورد نیاز (حمل و نقل، دفع زباله و...) (۰/۷۶)؛ کارایی اقتصادی (افزایش دارایی و زمینه‌های سرمایه‌گذاری در گردشگری) (۰/۸۱) و بهره‌وری اقتصادی (دسترسی به موقع به نیروی کار گردشگری از سکونتگاه‌های مجاور) (۰/۶۸) است که با توجه به بار عاملی متغیرها، متغیر تنوع‌بخشی

(توسعه فعالیت‌های غیرزراعی و فرصت‌های جدید شغلی گردشگری) دارای بالاترین بار عاملی و دسترسی به منابع، دانش و تکنولوژی‌های جدید گردشگری و سایر فعالیت‌ها با کمترین بار عاملی، متغیر پیامدهای احداث جاده زنجان- تهم- چورزق بر توسعه پایدار گردشگری از دیدگاه ساکنین محلی را نمایان می‌کند.

- عامل دیگر، عامل اجتماعی- فرهنگی است که با کمترین بار عاملی و اثر، دارای متغیرهایی از جمله افزایش تقاضای گردشگری (۰/۷۸)، دسترسی به تسهیلات و خدمات گردشگری (۰/۸۴)، مشارکت در امور گردشگری (۰/۴۲)، هویت و حس تعلق مکانی (۰/۶۸)، ظرفیت سازی (۰/۶۸)، که متغیر دسترسی به تسهیلات و خدمات گردشگری با بار عاملی بالا و تأثیر بیشتر و متغیر مشارکت در امور گردشگری با کمترین بار عاملی و تأثیر کم دیده می‌شوند.

- متغیرهای عامل زیست محیطی خود با بار عاملی ۰/۹۴ شامل شاخص بهبود آگاهی حفاظت از محیط زیست در بین مردم محلی (۰/۷۹)؛ میزان رها کردن زباله و ایجاد آلودگی در نواحی گردشگری از طرف گردشگران (۰/۷۰)؛ تخریب مراتع، جاذبه‌های طبیعی و چشم‌انداز گردشگری منطقه (۰/۶۵)؛ کاهش تنوع زیستی به‌ویژه تعداد جانوران وحشی (۰/۶۷) و رعایت حریم جاده و رودخانه در ساخت‌وسازها (۰/۷۰)، که حداکثر بار عاملی اختصاص به متغیر بهبود آگاهی حفاظت از محیط زیست در بین مردم محلی دارد و حداقل بار عاملی و اثر کم مربوط به تخریب مراتع، جاذبه‌های طبیعی و چشم‌انداز گردشگری منطقه است.

- نهایتاً متغیر پنهان کالبدی که نسبت به دیگر متغیرهای پنهان دارای بار عاملی ۰/۹۷ است، که بالاترین بار عاملی را دارد. از متغیرهای مشاهده شده، میزان ساخت‌وسازهای کنترل نشده در نواحی گردشگری محدوده مورد مطالعه (۰/۹۴)؛ توسعه خدمات زیرساختی عمومی گردشگری (پمپ بنزین، آب، برق، تلفن و...) (۰/۹۰)؛ ایجاد مجموعه‌های گردشگری برای استراحت گردشگران و مسافران (۰/۸۹)؛ میزان ترافیک خوروهای ورودی و بروز تصادفات جاده‌ای (۰/۷۲) و میزان تغییرات کاربری اراضی کشاورزی به مجموعه‌های گردشگری (۰/۸۵)، که بالاترین بار عاملی متعلق به متغیر میزان ساخت‌وسازهای کنترل نشده در نواحی گردشگری محدوده مورد مطالعه و بار عاملی پایین با تأثیر کم متعلق به میزان ترافیک خوروهای ورودی و بروز تصادفات جاده‌ای است. در جدول ۶، مقادیر غیراستاندارد، خطای معیار، نسبت بحرانی و سطح

تحت پوشش (P) نشان داده شده اند. چنانچه مشهود است کلیه وزن‌های رگرسیونی دارای تفاوت معناداری با صفر هستند (ر. ک به جدول ۶).

جدول ۶. برآوردهای غیراستاندارد مدل

			Estimate	S.E.	C.R.	P
Economical	←	Tourism Consequences	۱/۰۰۰			
Socil.Cultural	←	Tourism Consequences	۱/۱۸۱	۰/۱۴۵	۸/۱۵۱	***
environmental	←	Tourism Consequences	۱/۴۱۷	۰/۱۵۱	۹/۳۵۲	***
Physical	←	Tourism Consequences	۱/۸۳۵	۰/۱۶۷	۱۰/۹۶۱	***
Economical 1	←	Economical	۱/۰۰۰			
Economical 2	←	Economical	۰/۶۲۲	۰/۱۱۱	۵/۶۰۱	***
Economical 3	←	Economical	۱/۵۳۰	۰/۱۵۱	۱۰/۱۳۰	***
Socil.cuitural 1	←	Socil.cuitural	۱/۰۰۰			
Socil.cuitural 2	←	Socil.cuitural	۱/۱۱۲	۰/۰۹۵	۱۱/۶۹۴	***
Socil.cuitural 3	←	Socil.cuitural	۱/۰۴۷	۰/۱۸۵	۵/۷۰۹	***
Environmental 1	←	Environmental	۱/۰۰۰			
Environmental 2	←	Environmental	۰/۸۴۲	۰/۰۸۱	۱۰/۳۴۳	***
Environmental 3	←	Environmental	۰/۷۵۲	۰/۰۸۰	۹/۳۷۰	***
Physical 1	←	Physical	۱/۰۰۰			
Physical 2	←	Physical	۰/۹۵۱	۰/۴۴۲	۲۲/۷۰۲	***
Physical 2	←	Physical	۰/۹۱۹	۰/۰۴۲	۲۱/۰۰۷	***
Economical 4	←	Economical	۱/۷۷۱	۰/۱۵۸	۱۱/۱۹۹	***
Socil.cuitural 4	←	Socil.cuitural	۰/۸۷۳	۰/۰۹۲	۹/۴۹۴	***
Environmental 4	←	Environmental	۰/۸۶۱	۰/۰۸۸	۹/۷۸۷	***
Physical 4	←	Physical	۰/۶۹۶	۰/۰۵۱	۱۳/۵۱۹	***
Economical 5	←	Economical	۱/۴۹۲	۰/۱۵۳	۹/۷۹۰	***
Socil.cuitural 5	←	Socil.cuitural	۰/۸۳۹	۰/۰۸۹	۹/۴۶۰	***
Environmental 5	←	Environmental	۰/۸۷۶	۰/۰۰۸۶	۱۰/۲۴۳	***
Physical 5	←	Physical	۰/۹۱۴	۰/۰۴۷	۱۹/۳۱۶	***
Environmenta 6	←	Environmental	۱/۳۹۷	۰/۰۳۶	۱۰/۲۸۷	***
Environmenta 7	←	Environmental	۱/۲۴۱	۰/۱۴۰	۸/۸۶۷	***

منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹

پس از بررسی معناداری پارامترها با مقدار صفر نیز به ارزیابی مدل توسط شاخص های برازش در جدول (۷) پرداخته شده است. شاخص های اصلی برازش مدل نشان می دهد که داده های تجربی به خوبی توانسته اند از مدل پژوهش حمایت کنند و مدل دارای برازش خوبی است. شاخص RMSEA برابر است با ۰/۰۷۵، که مناسب بودن مدل فوق را تأیید می کند (جدول ۷).

جدول ۷. شاخص های اصلی برازش مدل

مدل پژوهش	شاخص های نیکویی برازش	شناسه شاخص
۲۸۴	درجه آزادی	DF
۲۰/۰۷۱	کای اسکوتر / درجه آزادی	CMIN/DF
۰/۸۴۶	شاخص نیکویی برازش	GFI
۰/۷۹۸	نیکویی برازش سازگار شده	AGFI
۰/۹۲۹	برازش تطبیقی	CFI
۰/۸۷۴	شاخص نرمال شده بتلر - بونت یا برازش هنجار	NFI
۰/۰۷۵	ریشه دوم میانگین مربعات خطای برآورد	RMSEA
۰/۸۵۸	شاخص برازش نسبی	RFI
۰/۹۲۲	شاخص نسبت صرفه جویی	PRATIO
۰/۸۲۱	شاخص برازش تطبیقی مقتصد	PCFI
۰/۷۷۲	شاخص برازش تطبیقی مقتصد هنجار شده	PNFI
۰/۹۰۸	شاخص برازش توکر - لوئیس	TLI

منبع: یافته های پژوهش، ۱۳۹۹

نتیجه گیری

در تحقیق حاضر، اثرات و پیامدهای تقویت زیرساخت حمل و نقل (احداث جاده زنجان - تهم - چورزق) بر توسعه پایدار گردشگری بررسی و مدل سازی شد. ناحیه مورد مطالعه که قبل از احداث جاده مذکور به لحاظ ارتباطی و به ویژه ارتباط با مرکز استان در انزوای شبکه ارتباطی فیزیکی قرار داشت؛ به طوری که، برای انتقال محصولات تولیدی به بازارهای مصرف و هم چنین دسترسی به خدمات درمانی، رفاهی و ... موجود در شهر زنجان بایستی از مسیر جاده قدیم گیلوان - آبر - زنجان استفاده می کردند اما با احداث و بهره برداری از آن تحولات فضایی در ناحیه از منظر توسعه گردشگری نیز رخ داد. بنابراین تحلیل این تحولات که از اهداف پژوهش حاضر بودند نشان داد که در بحث

تحلیل پیامدهای احداث جاده زنجان- تهم- چورزق بر متغیرهای مورد بررسی شاخص های مورد استفاده بر اساس همه موارد، تغییرات معناداری در سطح ۹۹ درصد داشته است. به طوری که، احداث جاده زنجان - تهم - چورزق توانسته در بهبود شاخص های مورد مطالعه به ترتیب اول: در مؤلفه های بهبود فرصت های شغلی در فعالیت های گردشگری؛ دوم: مؤلفه افزایش تعداد مسافر و گردشگر؛ سوم: مؤلفه کاهش مهاجرت ساکنین محلی؛ چهارم: بهبود زیرساخت ها، تسهیلات و خدمات گردشگری و سرمایه گذاری در زمینه توسعه گردشگری اثرگذار باشد. همچنین با بررسی سهم و میزان تأثیر احداث جاده زنجان - تهم - چورزق در توسعه پایدار گردشگری با استفاده از مدل عاملی مرتبه دوم با آزمون مدل معادلات ساختاری، بار عاملی شاخص کالبدی ۰/۹۷ است، که اثر بیشتری را نسبت به بار عاملی دیگر ابعاد بر جای گذاشته است. بار عاملی شاخص های زیست محیطی و اقتصادی به ترتیب ۰/۹۴ و ۰/۹۶ است و بعد اجتماعی - فرهنگی با بار عاملی ۰/۷۹ کمترین اثر را نسبت به سه بعد دیگر در تبیین توسعه پایدار گردشگری دارد. به طور کلی، شاخص های اصلی برازش مدل نشان می دهد که داده های پژوهش مدل مفهومی پژوهش را از حیث اثرگذاری تقویت زیرساخت حمل و نقل در توسعه پایدار گردشگری تبیین معناداری کرده اند، اما جایگاه زیرساخت های شبکه حمل و نقل هنوز مناسب نیست و ضعف و کاستی هایی دارند که با نتایج تحقیق یوسفی شهیر و همکاران (۱۳۹۳)، مبنی بر اینکه گردشگران به کیفیت شبکه های دسترسی و سهولت دسترسی به توقفگاه ها اهمیت می دهند همخوانی دارد. همچنین با نتایج تحقیق ملکی و مودت (۱۳۹۲) مبنی بر مطرح نبودن جاذبه ها در شهرستان های استان یزد در سطح ملی و منطقه ای و عدم توازن و تعادل در توزیع زیرساخت و خدمات گردشگری همگرایی دارد. تفاوت پژوهش حاضر با مطالعات قبلی توجه به تحولات خاص محدوده مورد مطالعه و متفاوت بودن ضریب اهمیت اثرگذاری پیشران ها با استفاده از روش های استقرایی برآمده از داده های تجربی گردآوری شده (مدلسازی معادلات ساختاری) است. بنابراین جهت رسیدن به سازمان فضایی مطلوب و رفع کاستی و محدودیت های وضعیت موجود شبکه حمل و نقل راهکارهایی با محوریت تکمیل و تقویت زیرساخت های شبکه حمل و نقل کالا و مسافر در راستای توسعه گردشگری متوازن و پایدار به شرح زیر پیشنهاد می شود:

* افزایش توانمندی‌ها و تفویض اختیار به نهادهای مدیریتی و سازمان‌های محلی در سطح شهرستان طارم برای تشخیص اولویت نیازهای اساسی در بخش تکمیل و تقویت زیرساخت‌های حمل و نقل و تسهیلات گردشگری جهت توسعه پایدار گردشگری.

* توجه به بستر و ویژگی‌های خاص محدوده مورد مطالعه و لحاظ متفاوت بودن ضریب اهمیت اثرگذاری پیمان‌ها در توسعه پایدار گردشگری به شرح نتایج آزمون معادلات ساختاری پژوهش حاضر.

* تقویت پروژه‌های مرتبط با تقویت زیرساخت‌های شبکه ارتباطی حمل و نقل شامل پروژه‌هایی که شبکه ارتباطی حمل و نقل بسیار ضعیف (وضع موجود) محدوده مورد مطالعه را با استان‌های گیلان و اردبیل برقرار، تقویت و تکمیل می‌کند. شکل‌گیری این ارتباطات به لحاظ شکل و به لحاظ ایجاد تحرک اقتصاد گردشگری بسیار ضروری است (جدول ۸).

جدول ۸. پروژه‌های پشتیبان گردشگری در حوزه شبکه حمل و نقل با اولویت بالا

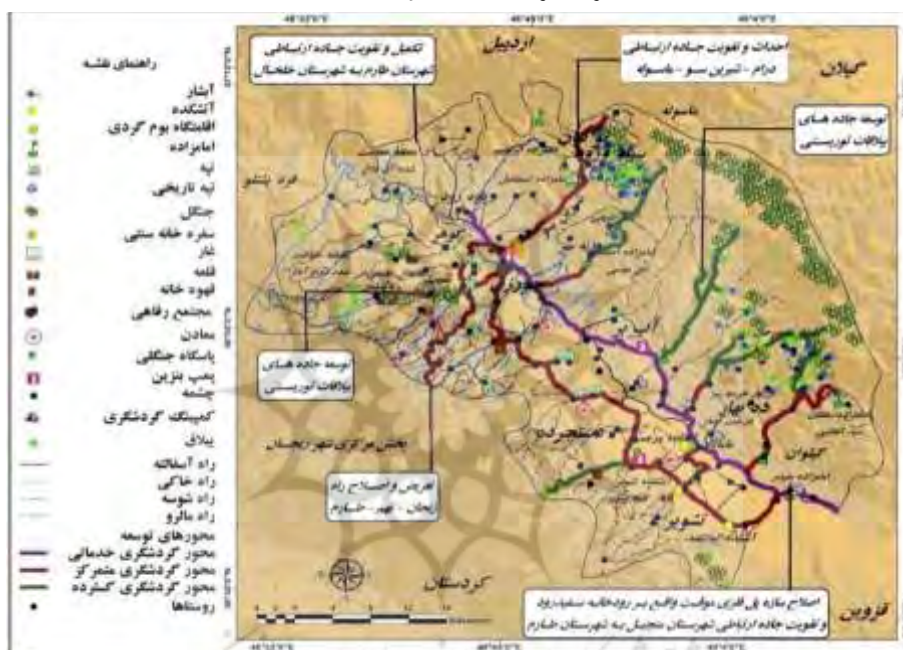
نام پروژه
تکمیل، تقویت و بهره‌برداری از جاده ارتباطی ناحیه درام- شیرین‌سو- ماسوله
تکمیل و بهره‌برداری از جاده ارتباطی شهرستان طارم به شهرستان خلخال
اصلاح سازه پل موقت و تقویت جاده منجیل استان گیلان- طارم استان زنجان
توسعه جاده‌های بیلابتی توریستی در خرده نواحی
تعریض و تقویت جاده زنجان- تهم- طارم

منبع: یافته‌های تحقیق، ۱۳۹۹

با توجه به رهنمودهای جدول (۸)، محصول زیتون طارم و جاذبه‌های گردشگری محدوده مورد مطالعه بنابه ضعف زیرساخت‌های کالبدی به‌ویژه ضعف شبکه حمل و نقل و عدم اصلاح سازه پل فلزی موقتی از ناحیه شهرستان منجیل استان گیلان در وضعیت فعلی برنند نشده و ناشناخته است و فعلاً خام فروشی می‌شود. هم‌چنین براساس شکل (۵)، مبنی بر «ملزومات توسعه زیرساخت‌های ارتباطی در راستای توسعه گردشگری محدوده مورد مطالعه»، توسعه راه‌های ارتباطی بین ناحیه گردشگری مورد مطالعه با استان‌های هم‌جوار موجب ارتقای جایگاه دو دهستان درام و چورزق و هم‌چنین تقویت جریان‌ها و پیوندهای قدرتمند اقتصادی - اجتماعی در سطح منطقه‌ای و استان‌های هم‌جوار خواهد

شد و محدودیت‌های فعلی برای انتقال کالاهای کشاورزی، دسترسی آسان و با زمان کمتر گردشگران را رفع می‌کند؛ به بیان دیگر، فضایی پویا برای خلق اقتصاد گردشگری روبه‌رشد فراهم می‌آورد. در شکل (۵)، ملزومات رفع محدودیت‌ها و توسعه زیرساخت‌های ارتباطی حمل و نقل محدوده نمایان است (شکل ۵).

شکل ۵. ملزومات تقویت و توسعه زیرساخت‌های ارتباطی حمل و نقل در راستای توسعه پایدار گردشگری محدوده مورد مطالعه



منبع: یافته‌های تحقیق، ۱۳۹۹

تعارض منافع

تعارض منافی وجود ندارد.

استناد به این مقاله: عباسی، محمدجواد، تقویت زیرساخت‌های حمل و نقل و مدل‌سازی اثرات آن بر توسعه پایدار گردشگری، مورد پژوهی: نواحی گردشگری شیت-ولیدر و شیرین سو، شهرستان طارم، فصلنامه مطالعات مدیریت گردشگری، ۱۴۰۰، ۵۴، ۱۵۸-۱۳۱.



Tourism Management Studies is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

ORCID

Mohammadjavad Abbasi



<https://orcid.org/0000-0001-6485-6711>

Jilla Sajjadi



<https://orcid.org/0000-0002-3897-8878>

Ali Abdollahi



<http://orcid.org/0000-0002-9279-8819>

منابع

- ابراهیم‌زاده، عیسی. حافظ رضازاده، معصومه و دارایی، مرضیه. (۱۳۹۱). برنامه‌ریزی و مکان‌یابی بهینه تسهیلات و زیر ساخت‌های گردشگری شهری با استفاده از GIS مورد شناسی: شهر سمنان. *جغرافیا و توسعه*، شماره ۳۵.
- افراخته، حسن. (۱۳۹۱). اقتصاد فضا و توسعه روستایی؛ مورد: ناحیه شفت، *اقتصاد فضا و توسعه روستایی*، ۱ (۱): ۳۹-۵۴.
- باباخانزاده، ادریس و لطفی، صدیقه. (۱۳۹۱). ارزیابی اثرات گردشگری بر روستای قوری قلعه. *فصلنامه مطالعات مدیریت گردشگری*، سال ۷، شماره ۲۰.
- جعفری مهرآبادی، مریم؛ اکبری، مجید؛ عطایی، فرزانه و رازقی، فرزانه. (۱۳۹۶). مدل‌یابی ساختاری - تفسیری عوامل مؤثر بر توسعه گردشگری غذا (مطالعه موردی: شهر رشت). *مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی*، ۱۲ (۳): ۶۹۸-۶۸۱.
- رضایی، پژمان. (۱۳۹۷). مکان‌یابی سایت‌های گردشگری عشایری با استفاده از TOPSIS و GIS مطالعه موردی: استان چهارمحال و بختیاری. *مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی*، ۱۳ (۴): ۹۶۹-۹۵۱.
- رضیانی‌پور، مهرداد. (۱۳۹۷). شناسایی مناطق گردشگری اقلیمی در غرب ایران، *مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی*، ۱۳ (۲): ۴۰۹-۳۹۵.
- سازمان تقسیمات کشوری وزارت کشور، (۱۳۹۷). *سازمان نقشه‌برداری کشور*، (۱۳۹۵).
- سجادی، ژیل؛ رضویان، محمدتقی و حیدری، جهانگیر. (۱۳۹۷). نقش مدیریت شهری در توسعه پایدار گردشگری ساحلی از دیدگاه جامعه‌میزبان (مطالعه موردی: شهر بو شهر). *نشریه پژوهش و برنامه‌ریزی شهری*، ۹ (۳۳).
- شاهپوندی، احمد؛ وارثی، حمیدرضا و تقوایی، مسعود. (۱۳۹۰). تحلیلی بر وضعیت زیر ساخت‌های گردشگری در شهر اصفهان (با تأکید بر هتل‌ها)، *مجله جغرافیا و برنامه‌ریزی محیطی*، ۴.
- ضیایی. محمود؛ امین بیدختی، علی اکبر و قربانی. فاطمه. (۱۳۹۲). ارزیابی ظرفیت جامعه محلی برای توسعه پایدار گردشگری. *فصلنامه مطالعات مدیریت گردشگری*، ۸ (۲۴): ۵۹-۸۸.

مرکز آمار ایران. (۱۳۹۵). درگاه ملی مرکز آمار کشور.
معاونت برنامه‌ریزی استانداری زنجان (۱۳۹۰). مطالعات برنامه آمایش استان زنجان، (تحلیل سازمان فضایی فعالیت‌ها/ جمع‌بندی وضعیت اقتصادی). دفتر برنامه‌ریزی و بودجه.
ملکی، سعید و مودت، الیاس. (۱۳۹۳). تحلیلی بر توزیع و اولویت‌بندی زیرساخت‌های گردشگری استان یزد با استفاده از تکنیک برنامه‌ریزی. نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، ۱۴ (۳۴).
هراتی فرد، سعیده. (۱۳۹۷). اثرات توانمندسازی ذی‌نفعان محلی گردشگری در پایداری توسعه سکونتگاه‌های روستایی بخش آسارا، شهرستان کرج. رساله دکتری در رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشگاه شهید بهشتی تهران.

References

- Adams, W.M. (2001). *Green Development*. London: routledg.
- Adhikary, M., & Khatun, M. (2017). *Infrastructural Development: An Engine of Growth—An Empirical Study in SAARC Countries*. In *Handbook of Research on Economic, Financial, and Industrial Impacts on Infrastructure Development* (pp. 1-22). IGI Global.
- Adobayo, K.A. & Iweka, C.O.A. (2014) *Optimizing the Sustainability of Tourism Infrastructure in Nigeria through Design for Deconstruction Framework*, *American Journal of Tourism Management*, 3(1A), pp. 13-19.
- Afrakhteh H. (2012). *Space Economy and Rural Development*. *Serd*. 2012; 1 (1):39-54. URL: <http://serd.khu.ac.ir/article-1-1560-fa.html>, [In Persian].
- Alam, Md. S & Sudharshan Reddy. P. (2016). The impact of tourism on income inequality In developing economies: Does Kuznets curve hypothesis exist? *Annals of Tourism Research* 61, pp 111-126.
- Ashworth, G.J. & Page, S.J. (2011). *Urban tourism research: recent progress and current paradoxes*. *Tourism Management*, 32, 1-15
- Babakhanzadeh, E & Lotfi, S. (2013). *An Investigation of Tourism Impact on Qouri Qaleh Village*. *Tourism Management Studies*, 7(20), 81-116. doi: 10.22054/tms.2013.3983, [In Persian].
- Bhatia, A.K. (2002). "Tourism Development: Principles and Practices", Sterling Publishers Pvt. Ltd, 424 pages.
- Boers, B. and Cottrell, S. (2007). Sustainable tourism infrastructure planning: A GIS-supported approach. *Tourism Geographies* 9(1): 1-21
- Chen, B. Qiu, Z. Usio, N. & Nakamura, K. (2018). Tourism's impacts on rural livelihood in the sustainability of an aging community in Japan. *Sustainability*, 10(8).
- Deputy of Planning of Zanjan Governorate (2011). *Zanjan Province Planning Studies, (Analysis of Spatial Organization of Activities / Summary of Economic Status)*. Planning and Budget Office, [In Persian].
- Ebrahimzadeh, I, Hafezrezazadeh, M & Daraei, M. (2014). *Optimum Planning and Locating the Urban Tourism Facilities and Infrastructures by Using GIS, Case study: Semnan city*. *Geography And Development*

- Iranian Journal*, 12(35), 33-48. doi: 10.22111/gdij.2014.1553, [In Persian].
- Ferguson, L. (2007). The United Nations World Tourism Organisation. *New Political Economy* 12(4): 557-568.
- Gronau, W. (2017). "Encouraging behavioral change towards sustainable tourism: a German approach to free public transport for tourists", *Journal of Sustainable Tourism*, 25(2), pp.265-275, DOI: 10.1080/09669582.2016.1198357.
- Hall, C. M. & Müller, D. K. (2004). *Tourism, mobility, and second homes: between elite landscape and common ground* (Vol. 15). Channel View Publications.
- Herati Fard, Saeedeh. (2018). The effects of empowerment of local tourism stakeholders on the sustainable development of rural settlements in Asara district, Karaj city. PhD Thesis in Geography and Rural Planning, Shahid Beheshti University of Tehran, [In Persian].
- Hopkins L, Labonté R, Runnels V, Packer C. (2010). Medical tourism today: what is the state of existing knowledge? *J Public Health Policy*.
- jafari mehr abadi. M, akbari. M, ataei, F & razeghi, F. (2017). Interpretive Structural Modeling (ISM) of Factors Affecting Food Tourism Development (Case Study: Rasht City). *Journal of Studies of Human Settlements Planning*, 12(3), 681-698, [In Persian].
- Jafari, J, Xiao, H. (2016). *encyclopedia of tourism*, London: Routledge, pp15- 246.
- JOVANOVIĆ. Sonja, ILIĆ. Ivana. (2016). Infrastructure as important determinate of tourism development in the countries of southeast Europe. *Ecoforum*. Volume 5, Issue 1 (8).
- Khunou, R., & Pawson, T. (2009). *Fresh Perspectives: Tourism Development 1*. Pearson South Africa. 403 page.
- Kumar Das. Sourav and Chatterjee.Tonmoy. (2017). *Handbook of Research on Economic, Financial, and Industrial Impacts on infrastructure development /Chapter 11 Infrastructure and Tourism Development: A Panel Data Analysis* (pages 224-237).
- Lohmann, G. & Duval, D. T. (2015), "Tourism and transport". In C. Cooper (Ed.), *Contemporary tourism reviews*, 1, pp.129–182.
- Low, Ch. (2012), "Urban Tourism Attraction visitors to larg cities", mansell.publishing limited, London, pp.42
- Maleki.S & Mavaddat. E. (2015). An analysis of the distribution and prioritization of tourism infrastructure in Yazd province using planning techniques. *Journal of Applied researches in Geographical Sciences*. 14(34), [In Persian].
- Mandic. A, Mrnjavac.Z, Kordic. L. (2018). Tourism development recreation facilities and tourism development. *Tourism and Hospitality Management*, Vol. 24, No. 1, pp. 41-62,
- Naci. Plot. (2015). Technical Innovations in Cruise Tourism and Results of Sustainability. *World Conference on Technology, Innovation and Entrepreneurship. Procedia-Social and Behavioral Sciences*. 195, 438 – 445.

- National cartographic center. (2018) /www.ncc.org.ir/fa/IR/NCCPortal/1/page/, [In Persian].
- Pawlikowska, E. (2017). Enzymatic profiles and antimicrobial activity of the yeast *Metschnikowia pulcherrima*. *Acta Innovations*, (23), 17-24.
- Pearce, D. (1998). *Tourism Today: A Geographical Analysis*. Harlow, Essex: Longman. 54(2),55-56
- Saumbrok R;Thomas R; Pigozzi B. (2005). "Tourist Carring Capacity Measures: Crowding Syndrome in the Caribbean", the *Professional Geographer*' Vol.1, pp. 57.
- Sebele, L. S. (2010). Community-based tourism ventures, benefits and challenges: Khama rhinosanctuary trust, central district, Botswana. *Tourism management*,136-146.31(1).
- Shaban, A. & Bhole, L. (2010). Regional disparities in rural development in India. *Journal of Rural Development (Hyderabad)* 19(1): 103-117
- Shen, F., Hughey, K., & Simmons, D. (2008). *Connecting Livelihoods Approach and Tourism: A Review of the Literature toward Integrative Thinking*, Lincoln university.
- Sun, Y & Lin, Z. W. (2018). Move fast, travel slow: the influence of high-speed rail on tourism in Taiwan. *Journal of Sustainable Tourism*, 26(3), 433-450.
- Țițu, M. A, Răulea, A. S & Țițu, Ș. (2016). Measuring Service Quality in Tourism Industry. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 221, 294-301.
- Williams, G & Choudry, S. (2016). Mathematics capital in the educational field: Bourdieu and beyond. *Research in mathematics education*.3-21. (1).18
- Wong, M., Cheung, R., & Wan, C. (2013). A study on traveler expectation, motivation and attitude. *Contemporary Management Research*, 9(2), 169.
- World Economic Forum, (2017), "The Travel & Tourism Competitiveness Report".
- Yang, Y. Fik, F. (2014). Spatial effects in regional tourism growth, *Annals of Tourism Research* 46, 144–162,2014.
- Żegleń. P. & Grzywacz. R. (2016). Tourism as economic phenomenon of xxi century-wordwide. literature review. *Wydział Wychowania Fizycznego Uniwersytet Rzeszowski*
- Zhang.K, Chen.Y, Chunlin.L. (2019). Tourism Management Discovering the tourists' behaviors and perceptions in a tourism destination by analyzing photos' visual content with a computer deep learning model: The case of Beijing. *Tourism Management* .Volume 75, December 2019, Pages 595-608.