

راهکارهایی برای توسعه عدالت محور و اصلاح پراکنش زیرساخت‌ها و تأسیسات گردشگری در ایران

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۱۱/۲۵ | تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۱/۱۹

سیدعلی حسینی^۱
محمدرضا اخلاقی^۲
حسین اربابی^۳
هادی سجادی‌راد^۴

مقاله پژوهشی

چکیده

لازمه توسعه پایدار در بخش گردشگری وجود زیرساخت‌ها و تأسیسات لازم برای گردشگری است که شامل طیفی از سازه‌ها، دستگاه‌های اساسی و مؤسسات خدماتی است که به تسهیل و رونق سفر منجر می‌شوند. از مشکلات مهم توسعه گردشگری، در ایران، پراکنده‌نبودن این زیرساخت‌ها و تأسیسات به گونه‌ای متوازن و متعادل در سطوح ملی و استانی است. اغلب این زیرساخت‌ها در چند استان مهم و به خصوص در شهرهای بزرگ متمرکز شده‌اند. این مسئله موجب هدایت عمده جریان گردشگری به این مقاصد، مغفول ماندن بسیاری از مقاصد مستعد و بالقوه گردشگری و، به تبع آن، توزیع ناعادلانه منافع و عواید حاصل از گردشگری در سطوح ملی و استانی شده است. در این مطالعه، تلاش شده است تا، با به‌کارگیری روشی شامل استفاده از مطالعات پیشین و سیاست‌های توسعه در ایران، تحلیل اسناد بالادستی گردشگری، مطالعات تطبیقی سیاست‌های دیگر کشورها و همچنین تحلیل داده‌های مستخرج از سالنامه‌های آماری، ضمن شناسایی وضعیت فعلی پراکنده‌گی زیرساخت‌های گردشگری در پهنه جغرافیایی ایران، راهکارهایی برای توسعه این گونه زیرساخت‌ها در سراسر کشور، با رویکردی متوازن و عدالت‌محور، ارائه شود. از این طریق، می‌توان نقش صنعت گردشگری در رونق اقتصادی مناطق کمتر برخوردار کشور، اشتغال و ایجاد رفاه و آسایش برای ساکنان این مناطق را پررنگ‌تر کرد.

واژگان کلیدی: گردشگری، زیرساخت، تأسیسات، توزیع متوازن، توسعه

۱. استادیار گروه مدیریت جهانگردی، دانشکده مدیریت و حسابداری، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران.
۲. دانشجوی کارشناسی ارشد، رشته مدیریت جهانگردی، دانشکده مدیریت و حسابداری، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران (نویسنده مسئول)؛ Mo_akhlaghi@atu.ac.ir
۳. مدیرعامل کانون جهانگردی و اتومبیلرانی جمهوری اسلامی ایران، تهران، ایران.
۴. دکتری مطالعات جنگ رسانه‌ای و اطلاعاتی، دانشگاه تکنولوژی مارا، شاه‌عالم، مالزی.

برخوردار در ایران، توسعه گردشگری در این مناطق بسیار مهم است. تشدید محرومیت در مناطق عقب افتاده، به وسیله نابرابری توسعه منطقه ای موجب شده است که لزوم به کارگیری سازوکاری که جریان های انتقال منابع سرمایه را از مناطق نسبتاً توسعه یافته تر به مناطق توسعه نیافته، کمتر برخوردار و محروم تشدید کند و همچنین سیستم هایی که در تجهیز منابع عمومی و تخصیص منابع سرمایه داری منطقه ای غیر متمرکز عمل کنند احساس شود (براتی، ۱۳۹۸). البته، باید به این نکته توجه کرد که توسعه پایدار گردشگری به پیشبرد همگام و هم زمان توسعه در ابعاد اقتصادی، اجتماعی- فرهنگی، زیست محیطی و کالبدی نیاز دارد. در مرحله اول توسعه، به زیرسازي اصولی در تمامی ابعاد مبرم نیاز است (به عنوان مثال، آماده سازی مردم محلی از لحاظ اجتماعی- فرهنگی برای توسعه یا فراهم آوری مسیری امن برای حمل و نقل). بنابراین، توسعه زیرساخت ها و امکانات لازم برای توسعه و رونق گردشگری در مناطق مستعد باید در اولویت دستور کار قرار گیرد (Kolupaev et al., 2018).

در گذشته، در ایران، منطقه بندی ها بیشتر با اهداف سیاسی، اداری یا نظامی انجام شده است و به اهدافی همچون ایجاد تعادل بین مناطق کشور، توسعه انسانی و رفع محرومیت توجهی نشده است (توکلی و همکاران، ۱۳۹۶). اما، در نیم قرن اخیر، منطقه بندی ها به صورت یک یا چند منظوره مالیاتی، اقتصادی، آموزشی، برنامه ریزی و مانند این ها انجام شده است (وئوقی، ۱۳۷۷). نگاه از بالا به پایین، کلی نگر و تمرکزگرایی بر نظام های برنامه ریزی منطقه ای در ایران نیز مانند برخی دیگر از کشورها به عدم تعادل منطقه ای، حاشیه ای شدن برخی از مناطق، از دست دادن منابع و توان های منطقه ای و نابرابری های سرزمینی منجر شده است (توکلی و همکاران، ۱۳۹۶). تاکنون، در ایجاد زیرساخت های گردشگری، سیاست مرکز- پیرامون حاکم بوده است، به طوری که مراکز توسعه می یافتند و مناطق پیرامون آن به دست فراموشی سپرده می شدند. این مسئله هم در سطح ملی (توجه به استان های مرکزی و با تمرکز جمعیت بالا و فراموشی استان های کم جمعیت و دور از مرکز) و هم در سطح

یکی از مشکلات بزرگ ایران در بخش گردشگری پراکنده نبودن جغرافیایی زیرساخت های گردشگری، به طور متوازن و متعادل، هم در سطح ملی و هم در سطح استانی است (درفشی و همکاران، ۱۳۹۹؛ غفاری گیلانده و همکاران، ۱۳۹۴)، به طوری که اغلب زیرساخت ها در استان های مهم و مراکز استان ها متمرکز شده است. تاکنون توزیع خدمات عمومی و زیرساخت ها، در این کشور، متناسب با توزیع جغرافیایی جمعیت بوده است. بنابراین، اغلب مناطقی که تمرکز جمعیت در آن ها وجود دارد، از لحاظ زیرساختی، غنی هستند و همین مسئله موجبات مهاجرت از روستاها به مراکز شهر را فراهم کرده است (رضوانی، ۱۳۸۸). حال آن که توزیع پتانسیل ها و منابع جذب گردشگری در ایران در تمامیت جغرافیایی کشور نسبتاً متناسب بوده است. کشور ایران، با توجه به تنوع جغرافیایی و قومی- فرهنگی، یکی از منابع غنی در خصوص میراث طبیعی و فرهنگی است که متأسفانه هنوز نمی توان به چشم جاذبه گردشگری به آن ها نگاه کرد؛ چراکه تمهیدات کافی برای بهره برداری پایدار و حرفه ای از این منابع انجام نشده است. از طرف دیگر، بسیاری از این منابع و موهبات خدادادی در مناطق محروم، روستاها و مناطق مرزی واقع شده است. علی رغم وجود جذابیت های کافی برای جذب گردشگر و کسب درآمد در این مناطق، زیرساخت ها و امکانات لازم به منظور بهره وری حداکثری و پایدار ساکنان محلی از ورود گردشگران وجود ندارد. به عبارت دیگر، توزیع جغرافیایی جاذبه های گردشگری در کشور با توزیع زیرساخت ها هم خوانی ندارد. از سوی دیگر، توسعه گردشگری یکی از راهبردهای مناسب برای مناطقی است که، در آن ها، سود حاصل از دیگر فعالیت های اقتصادی کافی نیست (Mohseni, 2010). این صنعت به منزله سومین صنعت مهم جهان (پس از نفت و خودروسازی)، علاوه بر ایجاد درآمد ارزی بالا، به فقرزدایی، عدالت گستری و اشتغال زایی نیز منجر می شود (یاوری و همکاران، ۱۳۸۹؛ نظریان و همکاران، ۱۳۸۵). بنابراین، با توجه به لزوم محرومیت زدایی از مناطق روستایی دور از دسترس و کمتر



منطقه‌ای (توجه به مراکز استان‌ها و فراموشی روستاها و شهرهای کوچک) به بروز مسائلی از جمله رشد نایک‌دست جامعه در ابعاد گوناگون منجر شده است که نمود بارز آن اختلاف شدید میان توسعه‌یافتگی شهر تهران و دیگر مراکز استان‌ها و همچنین اختلاف شدید میان مراکز استان‌ها و روستاها است (عظیمی، ۱۳۸۱؛ توکلی و همکاران، ۱۳۹۶). مطابق سند راهبردی توسعه گردشگری ایران، چشم‌انداز اصلی صنعت گردشگری در ایران همراه با اتخاذ رویکرد توسعه پایدار، همه‌جانبه، متوازن و با مشارکت حداکثری بخش خصوصی، دستیابی به یک منبع درآمدی پایدار از گردشگری و کاهش وابستگی به منابع نفتی است. یکی از ضعف‌های محیط فعلی، برای توسعه گردشگری در ایران، «توزیع نامناسب زیرساخت‌های گردشگری برای توسعه مناطق و مقصدهای گردشگری» است. به منظور تقویت زیرساخت‌های گردشگری، پنج سیاست اجرایی اتخاذ شده است که به شرح ذیل است:

- ایجاد امکان دسترسی همگان به منابع و امکانات گردشگری؛
 - تسهیل دسترسی به خدمات حمل‌ونقل (هوایی، ریلی، جاده‌ای و دریایی) در مقصدهای گردشگری داخلی و بازارهای هدف گردشگری؛
 - توسعه زیرساخت‌های فناوری نوین و اطلاعاتی در مقصدهای گردشگری؛
 - اعمال ملاحظات زیست‌محیطی در توسعه زیرساخت‌ها و امکانات گردشگری و
 - ایجاد زیرساخت‌های موردنیاز مناطق گردشگری از قبیل راه، خدمات رفاهی و اقامتی با استفاده از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی (وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، ۱۳۹۸).
- در هیچ‌کدام از این سیاست‌ها و همچنین احکام ابلاغی به دیگر وزارت‌خانه‌ها، بر موضوع «توجه به مناطق کمتر برخوردار با رویکرد محرومیت‌زدایی» تأکید نشده است. لذا، پیشنهاد می‌شود که، در تدوین اسناد بالادستی آینده، بیشتر به این مسئله توجه شود.
- زیرساخت‌های گردشگری مهم‌ترین عامل مؤثر در میزان رضایت گردشگر از سفر، تکرار سفر در آینده یا پیشنهاد آن به

نزدیکان خود است و، با توجه به انسان‌ساخت بودن آن و جایگاه سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان در توسعه و بهبود زیرساخت‌ها، می‌توان آن را «مهم‌ترین عامل در توسعه و رشد گردشگری» نامید (غفاری گیلانده و همکاران، ۱۳۹۴؛ براتی، ۱۳۹۸). به‌عنوان مثال، نبودن زیرساخت پرداخت، توسط کارت‌های اعتباری بین‌المللی در ایران، پیامدهایی جدی از جمله کاهش تقاضا برای سفر به ایران، کاهش هزینه‌کرد گردشگران در ایران، به دلیل محدودیت یا ترس از حمل وجه نقد، دریافت هزینه کامل سفر توسط برخی از دفاتر خدمات مسافرتی در هنگام ورود گردشگر و خساست آن‌ها در منتفع کردن مردم محلی، مردم محروم و یا ساکنان مقاصد گردشگری و نشت درآمد حاصل از گردشگری به دیگر کشورها را به همراه داشته است که نیازمند سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی‌های دقیق و تعیین ضرب‌العجل برای اجرایی شدن است. از طرفی، در برنامه‌ریزی‌های آمایش سرزمین، رتبه‌بندی نواحی، با توجه به امکانات و زیرساخت‌های گردشگری با هدف هدایت و رفاه گردشگران و کاهش آسیب‌های زیست‌محیطی، ضروری است (درفشی و همکاران، ۱۳۹۹). همچنین خدمات‌رسانی بهتر و برقراری عدالت اجتماعی و اقتصادی نیازمند شناخت زیرساخت‌ها و رتبه‌بندی آن‌ها در سطوح منطقه‌ای است (غفاری گیلانده، ۱۳۹۴). از این‌رو، لازم است ابتدا تمامی مناطق کشور، از لحاظ امکانات و زیرساخت‌های گردشگری، شناسایی و رتبه‌بندی شوند. سپس، با توجه به طرح‌های امکان‌سنجی توسعه گردشگری در هریک از این مناطق (توکلی و همکاران، ۱۳۹۶)، اولویت‌بندی اجرای طرح‌های عملیاتی برای سرمایه‌گذاری در حوزه زیرساخت‌های گردشگری، با مقدم دانستن مناطق محروم، انجام شود.

بدین ترتیب، هدف اصلی این پژوهش شناسایی وضعیت فعلی پراکندگی زیرساخت‌های گردشگری در پهنه جغرافیایی ایران و همچنین ارائه راهکارهایی برای توسعه افقی این‌گونه زیرساخت‌ها در سراسر کشور با رویکردی عدالت‌محور یا، به عبارت دیگر، تأکید بر مناطق محروم و کمتر برخوردار است. برای دستیابی به این هدف، باید پاسخ مناسبی برای سؤالات زیر پیدا کرد:

- منظور از زیرساخت‌های گردشگری چیست؟





• از گذشته تاکنون، چه رویکردی به توسعه زیرساخت‌های گردشگری و سیاست‌های اتخاذ شده وجود داشته است؟

• چه سیاست‌هایی را کشورهای دیگر برای توسعه زیرساخت‌های گردشگری اتخاذ کرده‌اند؟

• در حال حاضر، میزان پراکندگی هرکدام از زیرساخت‌های گردشگری در ایران، به تفکیک استان، چگونه است؟

• با توجه به وضعیت فعلی پراکندگی زیرساخت‌های گردشگری و دیدگاه‌های مبتنی بر مطالعات تطبیقی دیگر کشورها، اتخاذ کدامیک از این سیاست‌ها برای توسعه زیرساختی در ایران مناسب و قابل اجرا است؟

در انتها، این سیاست‌ها، به‌منزله راهکارهایی با هدف اصلاح پراکنش و توسعه متوازن و عادلانه زیرساخت‌های گردشگری در تمامیت ارضی ایران، معرفی شده‌اند. در این راهکارها، تلاش شده است تا فرصت‌های تولید ثروت برای اقشار محروم کشور از گردشگری بیان شوند. بدیهی است به‌کارگیری این سیاست‌ها نیازمند ملاحظات بالادستی در کشور است. از جمله خلاقیت‌های این مطالعه ارائه اطلاعات مربوط به پراکندگی زیرساخت‌های گردشگری در قالب نقشه است که امکان مقایسه سریع استان‌ها و ایجاد دید جامع و کل‌نگر را در مخاطب فراهم می‌کند.

مبانی نظری

وجود زیرساخت‌های گردشگری برای رونق گردشگری الزامی است؛ چراکه به بالارفتن بهره‌وری در تولید و عرضه محصولات گردشگری توسط بخش خصوصی منجر می‌شود (Sakai, 2006; Kim et al., 2000; McElroy, 2006).

زیرساخت‌های گردشگری شامل طیفی از سازه‌ها، دستگاه‌های اساسی و مؤسسات خدماتی است که وجود آن‌ها برای توسعه

گردشگری اساسی و ضروری است. این زیرساخت‌ها به دو دسته ویژه گردشگری و مرتبط با گردشگری تقسیم می‌شوند، به طوری که زیرساخت‌های ویژه مانند تأسیسات اقامتی و دفاتر اطلاع‌رسانی گردشگری را غالباً فقط گردشگران استفاده می‌کنند، اما زیرساخت‌های مرتبط با گردشگری مانند حمل‌ونقل را غیرگردشگران نیز استفاده خواهند کرد (Mostafanezhad et al., 2021). درعین حال،

دسته‌بندی عمومی زیرساخت گردشگری به شکل زیر است:

تأسیسات اقامتی، تأسیسات پذیرایی، حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری (هوایی، ریلی، جاده‌ای و آبی)، دفاتر اطلاع‌رسانی گردشگری، تأسیسات فرهنگی، تأسیسات تفریح و سرگرمی، تأسیسات ورزشی، تأسیسات تجاری و دیگر تأسیسات و امکانات محلی موجود در مقاصد گردشگری (مراکز درمانی، خرده‌فروشی‌ها، فناوری اطلاعات، توزیع انرژی، کرایه ابزار و مانند این‌ها که وجود این دسته برای ساکنان محلی نیز ضروری است) (Panasjuk, 2007; Mandić et al., 2021; Mostafanezhad et al., 2018).

در خصوص سیاست‌های توسعه زیرساخت‌های گردشگری، وضعیت فعلی و سیاست‌ها و برنامه‌های چند کشور مطالعه و بررسی خواهد شد. استفاده از تجربیات دیگر کشورها در این زمینه می‌تواند شیوه مناسبی برای یادگیری از سیاست‌ها و تدابیر این کشورها و کاهش ریسک تصمیم‌گیری و تخصیص بودجه به این‌گونه توسعه‌ها باشد. بر این اساس، اسناد بالادستی سیاست‌های گردشگری و زیرساخت‌های گردشگری ۴ کشور از اعضای سازمان همکاری‌های اقتصادی و توسعه (OECD) و یک کشور از همسایگان ایران بررسی شد و، در جدول ۱، مختصراً تشریح شد تا، پس از دریافت برخی از دیدگاه‌های عملی، در صورت وجود زمینه مناسب در ایران، به‌کار گرفته شوند.

جدول ۱: سیاست‌های برخی کشورها در خصوص توسعه زیرساخت‌های گردشگری

کشور	سیاست، راهبرد یا برنامه
مجارستان	<p>- اختصاص ۴۲۵ میلیون دلار به ۶۰۳ طرح گردشگری با هدف ایجاد یا حفظ شغل در مناطق روستایی به‌ویژه در خصوص گردشگری پایدار روستایی و بوم‌گردی و اولویت‌های اجرایی شامل توسعه امکانات اقامتی، آموزشی و بازاریابی.</p> <p>- ضعف این برنامه، یعنی اختصاص و تمرکز عمده بودجه به مناطق نزدیک بزرگ‌راه‌ها و شهرها است (Káposzta et al., 2013).</p> <p>(اولویت‌بندی مناطق، با توجه به استعداد هر منطقه در بهره‌وری (مادی و معنوی) از سرمایه‌گذاری و اختصاص بودجه و همچنین انجام مطالعات امکان‌سنجی، می‌تواند از بروز چنین ضعف‌هایی جلوگیری کند.)</p>
استرالیا	<p>- سند «اولویت‌ها و سیاست‌های زیرساخت گردشگری» استرالیا در سال ۲۰۰۸، مشکلات احتمالی در توسعه زیرساخت‌های گردشگری را شناسایی کرده و رویکرد مناسب برای مقابله با هرکدام را پیشنهاد داده است. در انتها، استرالیا ایالت‌های خود را با توجه به سه شاخص درآمد حاصل از گردشگری، نسبت این درآمد به درآمد ایالت از کل فعالیت‌های اقتصادی و میزان هزینه تقریبی برای کسب این درآمد اولویت‌بندی کرده و سپس، با بررسی وضعیت فعلی، نقاط قوت و نقاط ضعف زیرساخت‌های گردشگری در آن ایالت و با در نظر گرفتن این سه شاخص، به بودجه‌ریزی برای هر بخش از زیرساخت‌ها و تأسیسات در ایالت‌ها اقدام کرده است (Tourism & Transport Forum of Australia, 2008).</p> <p>- به‌کارگیری اکوتوریسم به‌منزله راه‌حلی مناسب و مهم در توسعه پایدار گردشگری؛ چراکه به ساکنان بومی روستاها و مناطق محروم سود بیشتری می‌رساند. دولت استرالیا، به‌منظور پاسخ‌دهی به تقاضای اکوتوریسم در ایالت تاسمانیا، منابعی را به توسعه برخی مراکز در این مناطق اختصاص داده است. برخی از این مراکز عبارت‌اند از دفاتر اطلاع‌رسانی گردشگری، دفاتر خدمات مسافرتی، سرویس‌های بهداشتی و خدمات غذایی و نوشیدنی (Falon & Kriwoken, 2003).</p>
انگلستان	<p>- سند «سیاست گردشگری دولت» انگلستان در سال ۲۰۱۱، با توجه به اندک بودن سفرهای داخلی با اقامت شبانه در این کشور، رشد گردشگری داخلی را هدف قرار داده است. از اهداف جزئی آن می‌توان افزایش ۹ درصدی تعداد گردشگران داخلی در سفرهای طولانی مدت (حداقل ۴ شب) و رساندن این میزان به تعداد سفرهای خارجی بلندمدت را نام برد که به ایجاد ۲۶۰۰۰ شغل جدید و افزایش هزینه‌کرد گردشگران تا ۱/۷ میلیارد دلار منجر خواهد شد. همچنین، تلاش برای افزایش تعداد سفرهای داخلی کوتاه‌مدت تا ۴/۵ میلیون سفر در سال، با ایجاد ۱۱۰۰۰ شغل جدید و افزایش هزینه‌کرد بالغ بر ۱ میلیارد دلار، از دیگر اهداف دولت بوده است.</p> <p>- با این‌که این کشور از لحاظ زیرساخت حمل‌ونقل در رتبه یازدهم جهان قرار دارد، بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل را راهبرد اصلی خود قرار داده است. دولت با سازمان‌های گردشگری و راه‌آهن انگلستان همکاری کرده و، از طریق اجرای نظرسنجی‌های ملی و منطقه‌ای و پخش پرسش‌نامه در میان مسافران، اطلاعاتی را در خصوص ترجیحات مردم برای سفر با قطار، جمع‌آوری و تحلیل کرده است تا بتواند خطوط و خدمات جدید ریلی را متناسب با تقاضا و سلاقی فعلی منطبق سازد.</p> <p>- انگلستان، برای افزایش تعداد گردشگران ورودی، راهکارهایی را از جمله تسریع روند صدور روادید الکترونیک و استفاده از برخی زبان‌های محلی در فرم‌های روادید به‌کار گرفته است. از طرف دیگر، اقداماتی نیز با هدف تسهیل و تسریع فرایند ورود گردشگر به کشور خود انجام داده است، به‌طوری‌که زمان انتظار برای پروازهای بین‌المللی به این کشور را از ۲ به ۱ ساعت کاهش داده است تا مسافران سریع‌تر و بدون کلافگی به انگلستان برسند. همچنین، از سیستم‌های گذرنامه الکترونیکی برای کاهش زمان انتظار مسافران در گیت کنترل پاسپورت استفاده کرده است (UK Ministry for Tourism & Heritage, 2011).</p>
هندوستان	<p>- سند «سیاست ملی گردشگری» هندوستان در سال ۲۰۰۲، با توجه به وجود ضعف در زیرساخت‌های گردشگری این کشور، بر شناسایی مسیرهای بالفعل و بالقوه گردشگری و همگراکردن تمامی منابع و تخصص‌ها برای توسعه این مسیرها در حد استانداردهای جهانی تأکید کرده است.</p> <p>- در خصوص جاده‌ها، از آن‌جا که ۷۰ درصد سفرها در این کشور جاده‌ای است، هدف را گسترش بزرگ‌راه‌های بین‌استانی و بهبود جاده‌های روستایی قرار داده است. همچنین، وزارت راه و وزارت گردشگری را ملزم کرده است که، در خصوص اتصال</p>





<p>سایت‌های جهانی گردشگری این کشور به مناطقی که تمرکز گردشگران و جمعیت زیاد است، از طریق ساخت بزرگ‌راه‌های جدید همکاری کند.</p> <p>- هندوستان، در سال ۲۰۰۲، ۷۰۰۰ خط راه‌آهن و ۱۱۰۰۰ قطار داشته است و، در خصوص گسترش و بهبود راه‌آهن، سیاست‌هایی از جمله تعریف قطارهای ویژه گردشگری، تشویق بخش خصوصی برای افزایش خلاقانه تنوع خدمات در ایستگاه‌های راه‌آهن، احداث ۱۰۰ هتل ۱۱۰۰ اتاقه در ایستگاه‌های راه‌آهن برای گردشگران اقتصادی و واگذاری بهره‌برداری بلندمدت آن به بخش خصوصی و تلاش برای تداوم استفاده از قطارهای بخار (لوکو موتیو بخار) به منزله جاذبه گردشگری را اتخاذ کرده است.</p> <p>- هندوستان، برای بهره‌برداری از ۷۰۰۰ کیلومتر مسیر آبی در غرب، جنوب و شرق کشورش، کشتی‌های تفریحی بزرگ (کروز) سرمایه‌گذاری و همچنین کشتی‌های کروز رودخانه‌ای را نیز برای رودخانه‌های داخلی کشور مهیا و ترویج کرده است (India Ministry of Tourism & Culture, 2002).</p> <p>- در سال ۲۰۱۸، دولت هندوستان بودجه‌ای برابر با ۷۸۰ میلیون دلار را به توسعه و بهبود ۷۳ مسیر مفهومی گردشگری مطابق با طرح (Swadesh Darshan) در این کشور اختصاص داد. همچنین، دیگر بودجه‌های اختصاصی برای توسعه زیرساخت‌های گردشگری این کشور عبارت‌اند از: برای اجرای طرح (Prashad) توسعه زیرساختی ۴۱ سایت گردشگری در ۲۵ ایالت، ۹۷ میلیون دلار اختصاص داده که شامل زیرساخت‌هایی همچون پایانه‌های مسافرتی (جاده‌ای، ریلی و آبی)، دفاتر اطلاع‌رسانی گردشگری، صرافی و دستگاه‌های خودپرداز، امکانات برای فعالیت‌های ماجراجویانه، انرژی‌های تجدیدپذیر برای تأسیسات گردشگری، پارکینگ، سرویس بهداشتی، احداث بازار و بازارچه‌های صنایع دستی و سوغات، برج‌های ساعت، خدمات اینترنت و وی‌فای و خدمات اورژانس در این سایت‌ها می‌شود؛ ۶ میلیون دلار به دفاتر مرکزی برخی از سازمان‌ها برای توسعه تأسیسات گردشگری؛ ۸۰۴ هزار دلار (تا حداکثر ۶۷ هزار دلار برای هر ایالت) برای سازمان‌دهی رویدادهای گردشگری؛ ۲۱۴۴ میلیون دلار برای توسعه زیرساخت‌های فرودگاهی؛ ۱۲۴ میلیارد دلار برای توسعه قطارهای سریع‌السیر (در بازه ۲۰۱۸-۲۰۲۲).</p> <p>- از دیگر سیاست‌های این کشور تشکیل وب‌گاه ۱۰ برای ترویج مقاصد و فعالیت‌های گردشگری در این کشور، توسعه مراکز برگزاری کنفرانس‌ها و نمایشگاه‌ها، توسعه مراکز درمانی برای گردشگران درمانی و مانند این‌ها را می‌توان نام برد (FICCI, 2018).</p>	
<p>- با این‌که ۸۲ درصد جمعیت کانادا شهرنشین هستند، این کشور در سال ۲۰۱۶ برای توسعه زیرساختی در مناطق روستایی و شمالی خود در بازه زمانی ۱۰ ساله، ۲ میلیارد دلار اختصاص داده است که شامل سرمایه‌گذاری در شبکه‌های حمل‌ونقل، دسترسی بهتر به اینترنت و استفاده بهینه و مداوم از انرژی در مناطقی که به شبکه اصلی تأمین انرژی متصل نیستند می‌شود.</p> <p>- همچنین، این کشور، برای بهبود زیرساخت‌های بخش حمل‌ونقل، در بازه زمانی ۱۱ ساله، بیش از ۱۰ میلیارد دلار اختصاص داده است که شامل توسعه مسیرهای تجارت ملی، توسعه دسترسی به مسیرهای ریلی و آبی در سراسر کشور، مدرنیزه کردن حمل‌ونقل و مانند این‌ها می‌شود (Infrastructure Canada, 2018).</p> <p>- سهولت استفاده از کارت‌های اعتباری، تا حد زیادی، به رشد هزینه‌کرد گردشگران در این کشور (رشد سالیانه ۲ درصد از سال ۱۹۹۵ تا ۲۰۱۰) منجر شده است. بنابراین، درآمد دولت (از طریق مالیات) و ارائه‌دهندگان خدمات گردشگری (حمل‌ونقل، اقامت، غذایی و نوشیدنی، رویدادها و جاذبه‌ها و غیره) نیز از این طریق افزایش می‌یابد (HLT Advisory, 2012).</p> <p>- یکی از مشکلات اساسی زیرساختی گردشگری، در ایران، نبودن روابط مالی با مؤسسات اعتباری بین‌المللی (Visa, Paypal, etc) و دیگر کشورها است. کانادا نمونه مناسبی برای استفاده بهینه از کارت‌های اعتباری به منزله یک زیرساخت مهم گردشگری است.</p>	کانادا

¹. <https://www.incredibleindia.org>

روش تحقیق

روش تحقیق این مطالعه از نوع توصیفی-تحلیلی، روش گردآوری اطلاعات به صورت اسنادی و کتابخانه‌ای بوده و تحلیل آن از سه مرحله بررسی مطالعات پیشین و سیاست‌های توسعه در ایران، تحلیل اسناد بالادستی گردشگری، مطالعات تطبیقی و همچنین تحلیل داده‌های مستخرج از سالنامه‌های آماری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی و مرکز آمار ایران تشکیل شده است. در مرحله نخست، با بررسی مطالعات پیشین و اسناد و گزارش‌های بالادستی گردشگری و زیرساخت‌های مرتبط با گردشگری در ایران همچون سند راهبردی توسعه گردشگری ایران، اطلاعاتی مانند سیاست‌های کلان و مأموریت‌های نهادهای ذی‌ربط در زیرساخت‌های گردشگری استخراج و تفسیر شده‌اند.

در مرحله بعد، وضعیت زیرساختی، اسناد بالادستی و اقدامات و ابتکارات انجام‌شده با هدف توسعه گردشگری و زیرساخت‌های گردشگری در ۵ کشور مجارستان، استرالیا، انگلستان، هندوستان و کانادا به صورت مطالعات تطبیقی بررسی شده‌اند. مطالعه سیاست‌ها و راهکارهای مورد استفاده در دیگر کشورها و در نهایت تطبیق و مقایسه آن‌ها با کشور ایران می‌تواند راهنمای مناسبی برای نظریه‌پردازی و ابتکار در ارائه

فرمول ۱: سرمایه مورد نیاز برای اشتغال هر فرد

(میزان سرمایه‌گذاری)/(تعداد شغل ایجادشده) = سرمایه مورد نیاز برای اشتغال هر فرد

در انتها، با توجه به سیاست‌های فعلی در خصوص زیرساخت‌های گردشگری در ایران و دیگر کشورها، وضعیت پراکندگی زیرساخت‌ها و تأسیسات گردشگری در پهنه جغرافیایی و همچنین اولویت‌بندی استان‌ها برای سرمایه‌گذاری و توسعه زیرساختی گردشگری، راهکارهایی با هدف توسعه هوشمندانه زیرساخت‌های گردشگری در ایران ارائه شده است که به محرومیت‌زدایی و توسعه در مناطق کمتر برخوردار می‌انجامد.

یافته‌ها و بحث

در ادامه، وضعیت فعلی برخی از زیرساخت‌های مورد نیاز برای توسعه گردشگری در بخش‌های حمل‌ونقل (ریلی، هوایی و

راهکارها باشد. البته، گفتنی است که تمامی این راهکارها را نمی‌توان در ایران به کار برد؛ چراکه ایران از منظرهای سیاسی، امنیتی، فرهنگی و اقتصادی با این کشورها تفاوت‌های کلی و جزئی دارد.

در مرحله نهایی، گزارش‌هایی همچون سالنامه‌های آماری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، سازمان هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران، راه‌آهن جمهوری اسلامی و مرکز آمار ایران بررسی شده است و اطلاعات و داده‌های مرتبط با تعداد مسافران جابه‌جاشده از طریق مسیرهای هوایی، ریلی و دریایی، تعداد تأسیسات گردشگری (شامل تأسیسات اقامتی، پذیرایی و دفاتر خدمات مسافرتی) به تفکیک استان و میزان سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده و اشتغال ایجادشده به تفکیک استان در ایران استخراج شده‌اند که، با استفاده از فرمول ۱، میزان سرمایه به کارگرفته‌شده برای اشتغال یک نفر در هر استان به دست آمده است. به دست آوردن این شاخص برای هر استان به صورت جداگانه، راهنمای مناسبی برای اولویت‌بندی استان‌ها به منظور سرمایه‌گذاری در طرح‌های گردشگری است، به طوری که، با توجه به هزینه اشتغال هر نفر در صنعت گردشگری، استان‌هایی که مستعد توسعه زیرساختی گردشگری هستند اولویت‌بندی خواهند شد.





آبی)، تأسیسات اقامتی، تأسیسات پذیرایی و دفاتر خدمات مسافرتی در سطح ملی بررسی و مناطقی که از این زیرساخت‌ها و تأسیسات برخوردار کمی دارند شناسایی شده است.

خطوط ریلی موجود در دست ساخت و مطالعه در پهنه جغرافیایی ایران نشان می‌دهد که استان‌های ایلام، کردستان، اردبیل، خراسان شمالی، کهگیلویه و بویراحمد، بوشهر و چهارمحال و بختیاری هنوز مجهز به ریل راه‌آهن نیستند. از طرف دیگر، استان‌های سیستان و بلوچستان، خراسان جنوبی، خراسان شمالی، فارس و هرمزگان نیز، در مقایسه با وسعت و پراکندگی جمعیتی خود، سهم اندکی از خطوط ریلی را دارند (وب‌گاه مرجع راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، ۱۴۰۰). هرچند، در بسیاری از مناطق مذکور، خطوط در دست ساخت و دارای مجوز اجرا وجود دارد، سال‌هاست که بهره‌برداری از آن‌ها به تعویق افتاده است. شایان ذکر است که بخش عمده تعداد مسافر جابه‌جاشده از طریق ریلی، در سال ۱۳۹۹، متعلق به استان تهران با ۴۷۳۱۲۴۷ نفر (۴۳ درصد) و خراسان با ۲۴۳۱۱۶۰ نفر (۲۲ درصد) از کل این تعداد (۱۰۹۰۷۲۷۴ نفر) است (راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۹). ضعف در پراکندگی خطوط ریلی مسافربری را می‌توان با اولویت‌دادن به توسعه آن در سه محور «شمال شرق به جنوب شرق»، «شمال غرب به جنوب غرب» و «جنوب غرب به جنوب شرق»، که اغلب مناطق محروم و کمتر برخوردار نیز در این مناطق هستند، برطرف کرد.

در سال ۱۳۹۸، ۶۷ فرودگاه، در روند جابه‌جایی مسافر به شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخلی، خدمات ارائه داده‌اند که، همانند سال پیش از آن، فرودگاه‌های مهرآباد تهران، مشهد، کیش و شیراز به ترتیب بیشترین سهم را در میزان حمل مسافر داشته‌اند. با توجه به پراکندگی و تعدد فرودگاه‌های کشور در پهنه جغرافیایی، نیاز به افزایش تعداد فرودگاه‌ها چندین احساس نمی‌شود، هرچند تأسیسات، امکانات و زیربنای بسیاری از این فرودگاه‌ها متعلق به دهه‌های پیش بوده است. همچنین، از طرف دیگر، تعداد ناوگان هوایی شرکت‌های هواپیمایی داخلی ایران، ۳۱۸ فروند هواپیما دارد که البته بسیاری از آن‌ها فرسوده و متعلق به دهه‌های پیش هستند.

از این رو، شایسته است که بازسازی این فرودگاه‌ها و بازخرید هواپیماهای جدید در دستور کار قرار گیرد. شایان ذکر است که بسیاری از فرودگاه‌های مراکز استان‌ها (مانند فرودگاه‌های بجنورد، سمنان، زنجان، شهرکرد، کاشان و یاسوج) فقط یک خط پروازی دارند (که اغلب مقصد آن تهران یا مشهد است). این مسئله لزوم اتخاذ سیاست‌هایی در خصوص افزایش خطوط هوایی از مناطق کمتر برخوردار و به آن‌ها را نشان می‌دهد (سازمان هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۹).

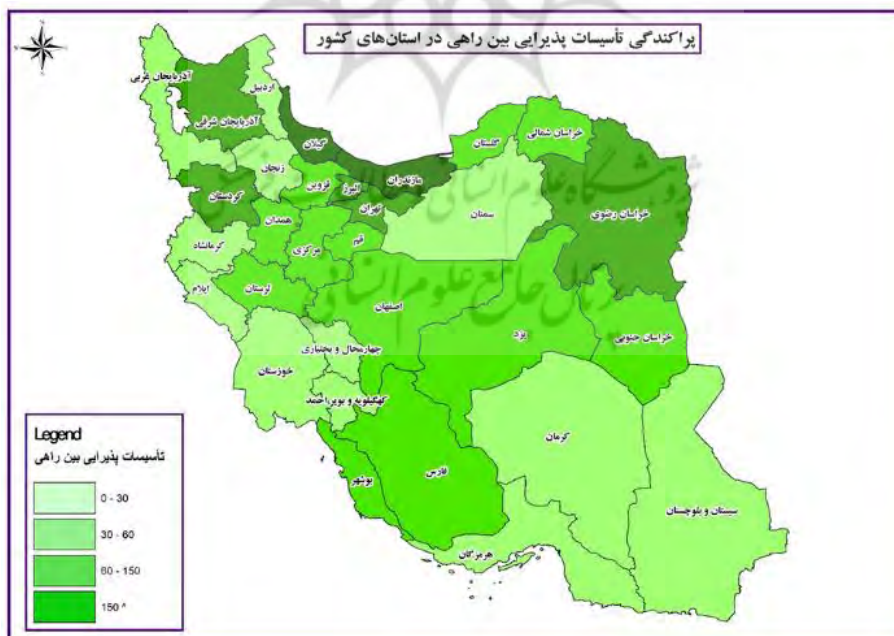
مجموع تعداد و ظرفیت کشتی‌های مسافربری شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت‌های وابسته تا سال ۱۳۹۴، شامل ۸ فروند کشتی مسافربری با ظرفیت ۱۰۸۱ نفر و ۲ کشتی مسافربری - باری با ظرفیت ۷۶۲ نفر بوده است (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۶ الف) که همین مسئله موجب توسعه نیافتن سفرهای دریایی در این سال‌ها شده است. به گونه‌ای که تعداد مسافران حمل‌شده در سفرهای دریایی داخلی توسط کشتیرانی‌های والفجر ۸ (بنادر جنوب کشور)، در سال ۱۳۹۴، برابر با ۱۴۷۰۰۰ نفر است (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۶ ب). وجود پهنه‌های آبی در مناطق جنوب ایران (با توجه به وجود مناطق محروم بسیار در کنار پهنه) زمینه یکی از پتانسیل‌های ویژه درآمدزایی برای ساکنان این مناطق، یعنی کشتی‌های تفریحی کروز (احداث خطوط سفر دریایی با کشتی کروز در مسیر بندر بوشهر به بندر چابهار و جزایر) را فراهم کرده است که سرمایه‌گذاری در این خصوص می‌تواند از تمرکز و هجمه‌های گردشگری به سواحل شمال کشور بکاهد.

مطابق شکل ۱، از مجموع ۶۰۴۶ واحد تأسیسات اقامتی (از هر نوع آن) در تمام کشور، استان‌های کهگیلویه و بویراحمد (۳۱ واحد)، البرز (۴۱ واحد)، لرستان (۵۱ واحد)، خراسان شمالی (۵۴ واحد)، مرکزی (۵۷ واحد)، ایلام (۶۲ واحد)، همدان (۶۲ واحد)، خوزستان (۶۲ واحد)، چهارمحال و بختیاری (۶۴ واحد)، قزوین (۶۸ واحد)، سیستان و بلوچستان (۷۴ واحد)، خراسان جنوبی (۷۷ واحد)، کردستان (۷۸ واحد)، بوشهر (۸۲ واحد)، هرمزگان (۸۷ واحد) و کرمانشاه (۸۷ واحد) کمترین و استان‌های خراسان رضوی (۱۰۰۹ واحد)، اصفهان (۵۱۸ واحد)، تهران (۴۵۷ واحد) و مازندران (۴۰۲ واحد) بیشترین این تعداد را دارند (وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، ۱۳۹۹).



شکل ۱: نقشه پراکندگی تأسیسات اقامتی در استان‌های کشور

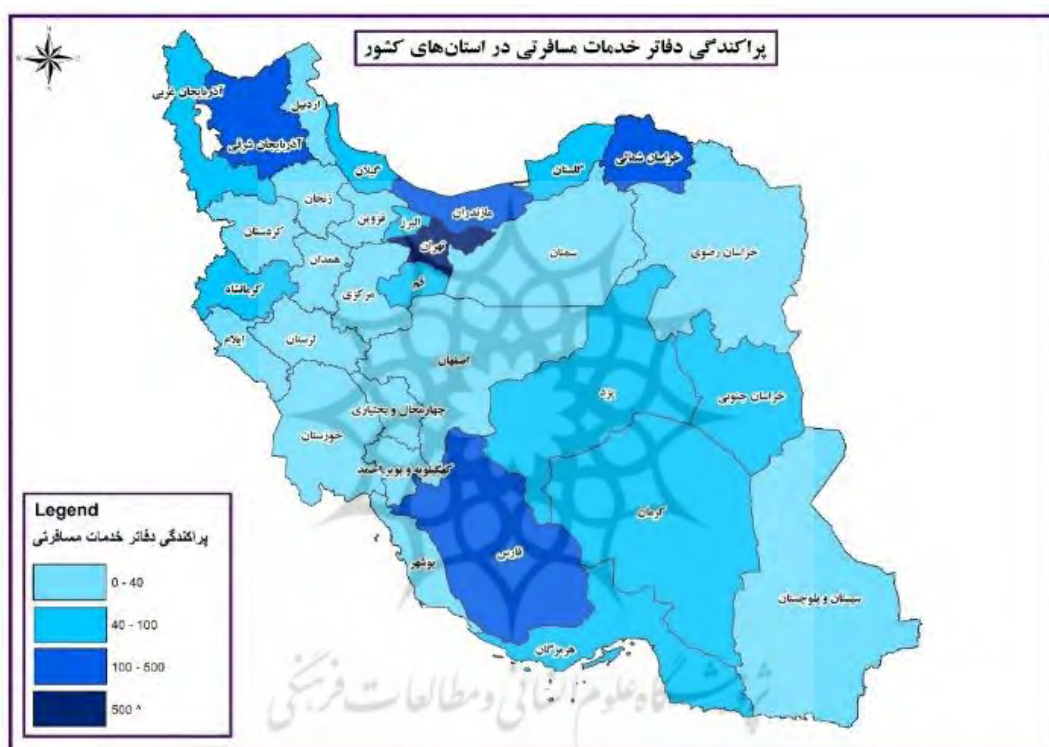
مطابق شکل ۲، از مجموع ۲۱۱۴ واحد تأسیسات پذیرایی بین‌راهی در تمام کشور، استان‌های سیستان و بلوچستان (۶ واحد)، کهگیلویه و بویراحمد (۷ واحد)، چهارمحال و بختیاری (۱۰ واحد)، ایلام (۱۱ واحد)، خوزستان (۱۷ واحد)، اردبیل (۲۴ واحد)، سمنان (۲۶ واحد)، زنجان (۲۷ واحد)، کرمان (۲۸ واحد) و آذربایجان غربی (۲۹ واحد) کمترین و استان‌های مازندران (۴۰۶ واحد)، گیلان (۳۲۲) و تهران (۱۷۴) بیشترین این تعداد را دارند (وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، ۱۳۹۹).



شکل ۲: نقشه پراکندگی تأسیسات پذیرایی بین‌راهی در استان‌های کشور

بیشترین این تعداد را دارند (وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، ۱۳۹۹). البته، گفتنی است که تحلیل تعدادی این تأسیسات و برنامه‌ریزی برای توسعه آن‌ها باید منوط بر امکان‌سنجی‌های دقیق و با توجه به عواملی همچون سطح محرومیت، تعداد جاذبه‌های گردشگری و پتانسیل جذب درآمد، بافت اقتصادی منطقه، درصد اشتغال و آمادگی فرهنگی-اجتماعی ساکنان انجام شود.

مطابق شکل ۳، از مجموع ۵۲۰۵ واحد دفاتر خدمات مسافرتی در کشور، استان‌های کهگیلویه و بویراحمد (۲۴ واحد)، سمنان (۲۴ واحد)، ایلام (۲۵ واحد)، لرستان (۳۰ واحد)، سیستان و بلوچستان (۳۳ واحد)، بوشهر (۳۴ واحد)، خوزستان (۳۵ واحد) و خراسان رضوی (۳۵ واحد) کمترین و استان‌های تهران (۲۱۹۳ واحد)، خراسان شمالی (۴۰۰ واحد)، آذربایجان شرقی (۲۶۵ واحد) و فارس (۲۵۸ واحد)



شکل ۳: نقشه پراکندگی دفاتر خدمات مسافرتی در استان‌های کشور

دلشاد، ۱۳۹۷) که پرداختن به وضعیت فعلی آن‌ها در این مجال نمی‌گنجد، اما اهمیت دارد که در راهکارها و سیاست‌گذاری‌های بخش‌های غیرگردشگری به آن‌ها توجه شود.

برخی دیگر از عناصر زیرساختی موردنیاز برای مقاصد گردشگری شامل مراکز تفریحی و تجاری، مراکز همایش، شبکه توزیع انرژی مناسب، مراکز بهداشت و درمان مناسب، شبکه‌های ارتباطی، فاضلاب و دفع زباله هستند (ضیائی و



جدول ۲: میزان اشتغال طرح‌های به‌بهره‌برداری رسیده براساس حجم سرمایه‌گذاری به‌تفکیک استان

استان	جمعیت	نرخ بیکاری (%)	مبلغ سرمایه‌گذاری شده (میلیون ریال)	اشتغال ایجاد شده (نفر)	نسبت اشتغال ایجاد شده به جمعیت بیکار	هزینه اشتغال هر نفر (میلیون ریال)
تهران	۱/۲۶۷/۶۳۷ ۳	۷/۲	۱۵/۲۸۰/۰۰۰	۱۸۲۱	۰/۰۰۱۹۱	۸۳۹۱
مازندران	۳/۲۸۳/۵۸۲	۷/۵	۲۰/۳۸۸/۴۹۷	۷۳۱	۰/۰۰۲۹۷	۲۷۸۹۱
گیلان	۲/۵۳۰/۶۹۶	۹/۶	۳/۷۶۶/۰۰۰	۷۱۴	۰/۰۰۲۹۴	۵۲۷۵
اصفهان	۵/۱۲۰/۸۵۰	۱۰/۹	۶/۱۴۸/۵۹۰	۶۳۳	۰/۰۰۱۱۳	۹۷۱۳
گلستان	۱/۸۶۸/۸۱۹	۹/۱	۱/۴۲۱/۱۷۵	۴۶۳	۰/۰۰۲۷۲	۳۰۶۹
اردبیل	۱/۲۷۰/۴۲۰	۷/۴	۱/۹۶۵/۸۱۴	۳۲۵	۰/۰۰۳۴۶	۶۰۴۹
یزد	۱/۱۳۸/۵۳۳	۱۱/۱	۱/۱۷۳/۵۴۰	۲۸۳	۰/۰۰۲۲۴	۴۱۴۷
خوزستان	۴/۷۱۰/۵۹۰	۱۳/۹	۶۶/۰/۰۰۰	۲۶۳	۰/۰۰۰۴۰	۲۵۱۰
فارس	۴/۸۵۱/۲۷۴	۷/۷	۹۰۲/۵۳۴	۲۱۹	۰/۰۰۰۵۹	۴۱۲۱
کرمانشاه	۱/۹۵۲/۴۳۴	۱۴/۹	۸۵۹/۳۳۰	۲۰۷	۰/۰۰۰۷۱	۴۱۵۱
قم	۱/۲۹۲/۲۸۳	۱۰	۱/۰۹۰/۸۰۰	۱۹۳	۰/۰۰۱۴۹	۵۶۵۲
مرکزی	۱/۴۲۹/۴۷۵	۷/۴	۱/۴۲۰/۵۰۰	۱۸۴	۰/۰۰۱۷۴	۷۷۲۰
هرمزگان	۱/۷۷۶/۴۱۵	۱۳/۵	۵۸۰/۳۷۶	۱۷۲	۰/۰۰۰۷۲	۳۳۷۴
آذربایجان شرقی	۳/۹۰۹/۶۵۲	۸	۲/۴۷۳/۰۸۰	۱۶۹	۰/۰۰۰۵۴	۱۴۶۳۴
سمنان	۷۰۲/۳۶۰	۷/۵	۲۱۸/۱۰۰	۱۱۰	۰/۰۰۲۰۹	۱۹۸۳
خراسان رضوی	۶/۴۳۴/۵۰۱	۶/۲	۱/۷۸۷/۶۷۲	۸۰	۰/۰۰۰۲۰	۲۲۳۴۶
البرز	۲/۷۱۲/۴۰۰	۱۱/۵	۶۹۹/۱۵۸	۷۸	۰/۰۰۰۲۵	۸۹۶۴
بوشهر	۱/۱۶۳/۴۰۰	۹/۷	۳۴۶/۱۰۰	۷۴	۰/۰۰۰۶۶	۴۶۷۷
چهارمحال و بختیاری	۹۴۷/۷۶۳	۱۵/۲	۲۹۲/۰۰۰	۷۴	۰/۰۰۰۵۱	۳۹۴۶
لرستان	۱/۷۶۰/۶۴۹	۱۵/۲	۱/۵۵۹/۰۰۰	۷۰	۰/۰۰۰۲۶	۲۲۲۷۱
سیستان و بلوچستان	۲/۷۷۵/۰۱۴	۱۱/۴	۱۷۵/۰۰۰	۶۶	۰/۰۰۰۲۱	۲۶۵۲
زنجان	۱/۰۵۷/۴۶۱	۷/۵	۳۲۰/۰۰۰	۶۰	۰/۰۰۰۷۶	۵۳۳۳
آذربایجان غربی	۳/۲۶۵/۲۱۹	۱۳/۲	۱۱۹/۹۰۰	۵۷	۰/۰۰۰۱۳	۲۱۰۴
همدان	۱/۷۳۸/۲۳۴	۸/۲	۱۷۵/۵۰۰	۴۲	۰/۰۰۰۲۹	۴۱۷۹
خراسان جنوبی	۷۶۸/۸۹۸	۶/۲	۱۷۱/۰۰۰	۳۹	۰/۰۰۰۸۲	۴۳۸۵
خراسان شمالی	۸۶۳/۰۹۲	۱۰/۸	۴۳/۰۰۰	۳۹	۰/۰۰۰۴۲	۱۱۰۳
کردستان	۱/۶۰۳/۰۱۱	۱۴	۱۵۱/۰۰۰	۳۴	۰/۰۰۰۱۵	۴۴۴۱
قزوین	۱/۲۷۳/۷۶۱	۹/۷	۳۵/۰۰۰	۲۱	۰/۰۰۰۱۷	۱۶۶۷
کهگیلویه و بویراحمد	۷۱۳/۰۵۲	۱۰/۹	۱۶۴/۷۳۲	۲۱	۰/۰۰۰۲۷	۷۸۴۴
ایلام	۵۸۰/۱۵۸	۶/۷	۷۲/۰۰۰	۱۴	۰/۰۰۰۳۶	۵۱۴۳
کرمان	۳۱۶۴/۷۱۸	۱۰/۶	۲۴۹/۰۰۰	۱۰	۰/۰۰۰۰۳	۲۴۹۰۰

مأخذ: وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی (۱۳۹۹): مرکز آمار ایران (۱۳۹۶ پ): مرکز آمار ایران (۱۴۰۰)





در جدول ۲، هرکدام از شاخص‌های مذکور یک امتیاز (یا همان *) دارند. هرکدام از آن‌ها، در صورتی که شرایط زیر را داشته باشند، مشمول امتیاز می‌شوند:

- نرخ بیکاری استان، بیشتر از ۱۰ درصد؛
- مبلغ سرمایه‌گذاری شده، کمتر از ۱۰۰۰ میلیارد ریال؛
- نسبت اشتغال ایجاد شده به جمعیت بیکار، بیشتر از

۰/۰۰۱ و

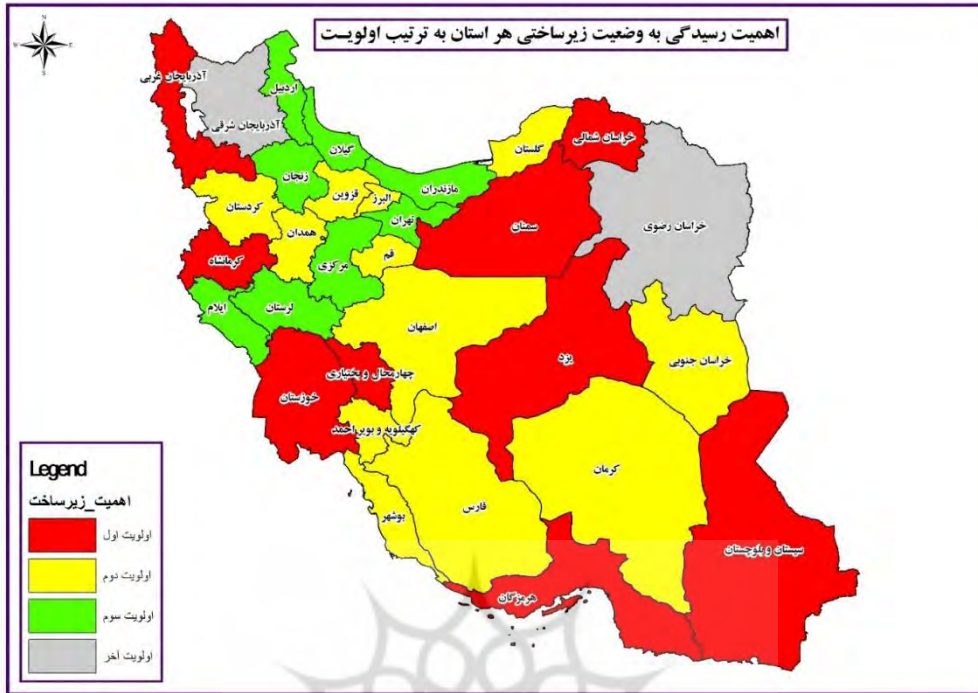
- هزینه اشتغال هر نفر، کمتر از ۵ میلیارد ریال.
- با توجه به امتیازهای دریافتی (تعداد ستاره‌ها) توسط هر استان در جدول ۳، اهمیت رسیدگی به وضعیت زیرساختی هر استان به ترتیب اولویت مشخص خواهد شد. این میزان اهمیت می‌تواند شاخص مناسبی برای توجه و برنامه‌ریزی دولت به منظور توسعه زیرساخت‌های گردشگری در هر استان باشد.

جدول ۳: اهمیت رسیدگی به وضعیت زیرساختی هر استان به ترتیب اولویت

ردیف	استان	اهمیت	ردیف	استان	اهمیت
۱	یزد	***	۱۷	خراسان جنوبی	**
۲	خوزستان	***	۱۸	اصفهان	**
۳	کرمانشاه	***	۱۹	قزوین	**
۴	هرمزگان	***	۲۰	کهگیلویه و بویراحمد	**
۵	سمنان	***	۲۱	کرمان	**
۶	چهارمحال و بختیاری	***	۲۲	اردبیل	*
۷	سیستان و بلوچستان	***	۲۳	مرکزی	*
۸	آذربایجان غربی	***	۲۴	لرستان	*
۹	خراسان شمالی	***	۲۵	ایلام	*
۱۰	کردستان	***	۲۶	زنجان	*
۱۱	گلستان	**	۲۷	گیلان	*
۱۲	فارس	**	۲۸	مازندران	*
۱۳	قم	**	۲۹	تهران	*
۱۴	البرز	**	۳۰	آذربایجان شرقی	-
۱۵	بوشهر	**	۳۱	خراسان رضوی	-
۱۶	همدان	**			

همان‌گونه که در جدول بالا و شکل ۴ ملاحظه می‌شود، استان‌های یزد، خوزستان، کرمانشاه، هرمزگان، سمنان، چهارمحال و بختیاری، سیستان و بلوچستان، آذربایجان غربی، خراسان شمالی و کردستان در اولین اولویت برای سرمایه‌گذاری و توسعه زیرساختی قرار دارند که با رنگ قرمز مشخص شده‌اند. به همین ترتیب، استان‌های اصفهان، گلستان، فارس، قم، البرز، بوشهر، همدان، خراسان جنوبی، قزوین، کهگیلویه و بویراحمد و کرمان در دومین دسته از

استان‌های دارای اولویت و با رنگ زرد نشان داده شده‌اند و استان‌های اردبیل، مرکزی، لرستان، ایلام، زنجان، گیلان، مازندران و تهران از اهمیت اندکی برای توسعه زیرساخت‌های گردشگری قرار دارند که با رنگ سبز مشخص شده‌اند. در نهایت، در دو استان آذربایجان شرقی و خراسان رضوی، توجهی برای توسعه این‌گونه زیرساخت‌ها وجود ندارد که این استان‌ها با رنگ خاکستری مشخص شده‌اند.



شکل ۴: اهمیت رسیدگی به وضعیت زیرساختی هر استان به ترتیب اولویت

جمع بندی و نتیجه گیری

اگر حقیقتاً به دنبال توسعه پایدار گردشگری به منزله صنعتی پاک و با ارزش افزوده فراوان هستیم، انجام زیرسازیهای سیاسی، فرهنگی و کالبدی در این خصوص ضروری است که این مطالعه مشخصاً بر بُعد کالبدی آن تمرکز دارد. رویکرد عدالت محور در این مطالعه با هدف تمرکززدایی اتخاذ شده است، به گونه ای که به توسعه گردشگری در مناطق کمتر برخوردار و تعدیل جریان گردشگری از چند مسیر و مقصد همیشگی و پرتردد به مقاصد مستعد و خلوت تر منجر شود. تخصیص ناعادلانه توجه و بودجه، تمرکزگرایی و همچنین نگاه مرکز - به - پیرامون دولت ایران برای توسعه گردشگری در سطوح ملی و استانی به پراکندگی نامتعادل و نامتوازن زیرساخت های گردشگری منجر شده است. فقدان اطلاعات جامع و کل نگر در خصوص وضعیت پراکندگی زیرساخت های گردشگری در ایران، کمبود مطالعات کاربردی در این زمینه و همچنین نگاه ناعادلانه دولت به تخصیص بودجه برای توسعه گردشگری در برخی از استان ها منجر شده

است. به همین دلیل، هدف اصلی این مطالعه شناسایی وضعیت پراکندگی زیرساختها و تأسیسات گردشگری در ایران است.

نتایج حاصل از این مطالعه می تواند به نوعی مهم ترین اطلاعاتی باشد که مسئولان بالادستی بخش گردشگری کشور، برای توسعه زیرساختی و تأسیساتی، به آن نیاز دارند. دسترسی سیاستمداران، دولت مردان و خبرگان به تصویری جامع از پراکندگی زیرساخت های گردشگری در ایران، نه تنها به کاهش تمرکزگرایی، نرخ بیکاری و مهاجرت از مناطق کمتر برخوردار به کلان شهرها و به تبع آن تغییرات غیرقابل اصلاح در درآمدت منجر خواهد شد، بلکه، با توجه به شرایط محدود سیاسی و اقتصادی حال حاضر برای همکاری های بین المللی و جذب گردشگران خارجی به ایران، می تواند به رونق گردشگری داخلی در سراسر پهنة جغرافیایی ایران بینجامد، همان طور که کشور انگلستان چنین سیاستی را اتخاذ کرده است. بر همین اساس، در این مطالعه، علاوه بر انجام مطالعات تطبیقی و بررسی سیاست های توسعه



زیرساختی گردشگری در ۵ کشور مجارستان، استرالیا، انگلستان، هندوستان و کانادا، اسناد بالادستی گردشگری ایران نیز مطالعه و سیاست‌های کلان و مأموریت‌های نهادهای ذی‌ربط استخراج شد. در ادامه، با استفاده از سالنامه‌های آماری شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، سازمان هواپیمایی کشوری، سازمان بنادر و دریانوردی، وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی و همچنین برخی اطلاعات سرشماری نفوس و مسکن، وضعیت فعلی پراکندگی زیرساخت‌های گردشگری در ایران شناسایی شد و در انتها، استان‌های ایران به ترتیب اهمیت توجه و سرمایه‌گذاری در زمینه توسعه زیرساخت‌های گردشگری در چهار دسته اولویت‌بندی شدند. دسته اول شامل استان‌های یزد، خوزستان، کرمانشاه، هرمزگان، سمنان، چهارمحال و بختیاری، سیستان و بلوچستان، آذربایجان غربی، خراسان شمالی و کردستان؛ دسته دوم شامل استان‌های اصفهان، گلستان، فارس، قم، البرز، بوشهر، همدان، خراسان جنوبی، قزوین، کهگیلویه و بویراحمد و کرمان؛ دسته سوم شامل استان‌های اردبیل، مرکزی، لرستان، ایلام، زنجان، گیلان، مازندران و تهران و دسته چهارم شامل دو استان آذربایجان شرقی و خراسان رضوی هستند که کمترین اهمیت را دارند. از طرف دیگر، توسعه گردشگری در یک منطقه، علاوه بر زیرساخت‌های ویژه گردشگری، نیازمند توسعه دیگر زیرساخت‌های مرتبط با گردشگری از جمله زیرساخت‌های حمل‌ونقل، شبکه‌های آبرسانی و دفع فاضلاب، خطوط ارتباطی و اینترنت مناسب مورد استفاده ساکنان آن منطقه است. این مسئله لزوم همکاری دستگاه‌ها و نهادهای گوناگون دولتی مانند وزارت راه و شهرسازی و وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات با وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی با هدف توسعه زیرساخت‌های گردشگری را نشان می‌دهد.

در ادامه، راهکارهایی به منظور توسعه عدالت‌محور و توزیع متوازن زیرساخت‌های گردشگری ارائه شده است که می‌تواند، در درازمدت، در رونق اقتصادی مناطق کمتر برخوردار کشور برپایه صنعت گردشگری بسیار تأثیرگذار باشد، ساکنان این مناطق را در حوزه گردشگری و خدمات

توانمند کند، نرخ اشتغال و درآمد ارزی را افزایش دهد، از مهاجرت‌های روستا - شهری و شهر - کلان‌شهری پیش‌گیری کند و به‌طور کلی رفاه و آسایش را برای ساکنان این مناطق به ارمغان آورد. بیشتر این راهکارها از طریق بومی‌سازی برخی از سیاست‌های اتخاذ شده در مطالعات تطبیقی دیگر کشورها احصا شده است.

راهکارها

۱. مطالعات منطقه‌ای، امکان‌سنجی و اولویت‌بندی مناطق

انجام مطالعات ملی و منطقه‌ای و تعیین شاخص‌های بالقوه زیرساختی گردشگری برای تمامی مناطق کشور، با تأکید بر مناطق محروم و کمتر برخوردار، می‌تواند اولین اقدام مناسب برای ایجاد تعادل در پراکنش این‌گونه زیرساخت‌ها باشد، به‌طوری‌که ابتدا توزیع فعلی زیرساخت‌های گردشگری در تمام مناطق به‌وسیله یک شاخص تعیین شود و سپس، با توجه به میزان بودجه اختصاصی پیشین، تعداد طرح‌های در دست اجرا، میزان استعداد این مناطق برای دریافت زیرساخت‌های گردشگری، امکان‌سنجی توسعه گردشگری در هر منطقه و، در انتها، اختصاص منابع برای توسعه زیرساخت‌ها در هر منطقه اولویت‌بندی شوند.

انجام این مطالعات می‌تواند از تمرکز توجه، منابع و بودجه در برخی از کلان‌شهرها و مراکزی که از حضور گردشگر تا حدودی اشباع شده‌اند (همانند شهر مشهد) بکاهد و بیشتر توجه را به سمت مناطق کمتر برخوردار معطوف کند و در نتیجه موجب توزیع عادلانه روند گردشگری و درآمد گردشگری در سطوح ملی و منطقه‌ای شود.

۲. فراهم‌آوری امکان استفاده از کارت‌های اعتباری بین‌المللی توسط گردشگران

ابتدا باید روابط سیاسی و تجاری ایران با دیگر کشورها بهبود یابد و زمینه‌های ورود شرکت‌های اعتباری در ایران فراهم شود و سپس برنامه‌ریزی‌های لازم برای توسعه امکان استفاده از این‌گونه کارت‌ها در تمام مناطق کشور انجام شود. برخی از مزایای استفاده گردشگران از کارت‌های اعتباری عبارت‌اند از:

- افزایش تقاضای سفرهای ورودی به ایران؛



مناطق، از جمله اقامتگاه‌ها نیز باید همگام با افزایش تقاضای سفر (به‌خصوص در فصول سرد که تقاضا برای سفر به این مناطق بیشتر است) توسعه یابند. برخی از مزایای توسعه این خطوط (از بندر بوشهر تا چابهار) عبارت‌اند از:

- کاهش هجوم سفر به مناطق شمالی و استفاده بیش از حد از ظرفیت‌های سواحل شمالی ایران؛
- اشتغال‌زایی برای ساکنان سواحل جنوبی (که بسیاری از مناطق محروم نیز در این محدوده قرار دارند)؛
- ایجاد نشان تجاری کروزر در خلیج فارس همانند حوزه کارائیب و افزایش تقاضای سفر به این مناطق و
- ایجاد و جذب بازار مشترک گردشگری کشورهای حاشیه خلیج فارس.

۵. برنامه‌ریزی برای توسعه نظام مند مراکز تفریحی در سراسر ایران

یکی از عوامل رونق گردشگری داخلی و گردش‌های درون‌شهری و درون‌استانی مراکز تفریح و سرگرمی است که در ایران کمتر بدان توجه شده است. اغلب کشورهای توسعه‌یافته و درحال توسعه اسناد بالادستی را در خصوص توسعه و مدیریت مراکز تفریح و سرگرمی به‌منزله یکی از زیرساخت‌های گردشگری دارند، درحالی‌که در ایران هیچ سندی در این خصوص تدوین نشده است.

توسعه این مراکز می‌تواند شیوه مناسبی برای بازتوزیع ثروت از قشر ثروتمند جامعه به اقشار محروم باشد؛ چراکه گردش و تفریح برای این قشر مانند کالایی ضروری است (قادری و همکاران، ۱۳۹۵). بر این اساس، لازم است توسعه این مراکز در مناطقی انجام شود که به ایجاد جریان گردشگری از شهرها به پیرامون و روستاها منجر شود. همچنین، نیروی انسانی به‌کارگرفته‌شده در این مراکز از اقشار محروم انتخاب شود و برای توانمندسازی آن‌ها اقدامات گسترده‌ای انجام شود؛ چراکه معمولاً ساکنان مناطق محروم، پیش‌زمینه و استعداد ضعیف‌تری در ارائه این‌گونه خدمات دارند.

۶. توسعه فرودگاهی و تهیه ناوگان هوایی به‌روزرسانی شده بسیاری از تأسیسات، امکانات و تجهیزات مورد استفاده در فرودگاه‌های کشور نیازمند ترمیم و بازسازی هستند. علاوه بر این، با توجه به فرسوده‌بودن ناوگان هوایی و تعدد ایجاد نقوص

• افزایش هزینه‌کرد گردشگران؛

- افزایش گردشگران انفرادی که اغلب مقاصد روستایی و محروم را انتخاب می‌کنند و
- تسهیل امکان مرادوات مالی مستقیم گردشگران با ساکنان محلی.

۳. توسعه حمل‌ونقل ریلی

توسعه حمل‌ونقل ریلی در سه مسیر زیر می‌تواند به تسهیل و افزایش تقاضای گردشگری داخلی به مناطق محروم و کمتر برخوردار و، در پی آن، ایجاد اشتغال و درآمدزایی در این مناطق منجر شود:

- مسیر شمال شرق به جنوب شرق (محور پیشنهادی: خراسان شمالی - سیستان و بلوچستان)؛
- مسیر شمال غرب به جنوب غرب (محور پیشنهادی: آذربایجان غربی - بوشهر) و
- مسیر جنوب غرب به جنوب شرق (محور پیشنهادی: خوزستان - سیستان و بلوچستان).

توسعه خطوط مسافری راه‌آهن در این مسیرها، علاوه بر رونق سفر و گردشگری به مناطق محروم و مستعد و درآمدزایی برای اقشار محروم، به تسهیل دیگر تبادلات صنعتی و تجاری میان این مناطق و همچنین توسعه بسیاری دیگر از زیرساخت‌ها و روساخت‌های گردشگری در نزدیکی ایستگاه‌های راه‌آهن منجر خواهد شد.

۴. توسعه خطوط دریایی کشتی‌های تفریحی کروزر

همکاری‌های منطقه‌ای کشورهای حاشیه خلیج فارس و دریای عمان با ایران می‌تواند توسعه خطوط دریایی کشتی‌های تفریحی کروزر در خلیج فارس را تسریع بخشد و اعتبار ویژه‌ای برای نشان تجاری ساختن و افزایش تقاضای بسته‌های سفر کشتی‌های کروزر ایجاد کند. با وجود این، به نظر می‌رسد بنادر و مقاصد جزیره‌ای ایران در خلیج فارس و دریای عمان به‌تنهایی استعداد کافی برای توسعه این خطوط را دارند. البته، توسعه این خطوط باید با محوریت اشتغال‌زایی و توانمندسازی ساکنان مناطق محروم جنوب کشور انجام شود، به طوری که، هم‌زمان با شروع طرح، آموزش مهارت‌های لازم به ساکنان این مناطق داده شود. علاوه بر این، همگام با توسعه این خطوط، دیگر زیرساخت‌ها و تأسیسات گردشگری در این



فنی در حین پرواز، برنامه‌ریزی در خصوص تهیه ناوگان هوایی جدید و به‌روزشده حائز اهمیت است؛ چراکه این به‌روزرسانی به تضمین سلامت سفر مسافران و افزایش تقاضای سفر با ایرلاین‌های داخلی می‌انجامد. البته، شایان ذکر است که پیش‌نیاز افزایش خطوط هوایی یا تعداد پروازها افزایش میزان تقاضای سفر به این مناطق برای ایجاد تعادل میان عرضه و تقاضا در بازار است که از طریق توسعه دیگر زیرساخت‌های گردشگری و جاذبه‌های انسان‌ساخت در این مقاصد امکان‌پذیر است.

۷. توسعه امکانات موجود در جاذبه‌های گردشگری

با توجه به بهره‌برداری نادرست فعلی از منابع طبیعی و میراثی کشور، توسعه امکانات موجود در جاذبه‌های گردشگری فعلی ضروری است. این توسعه شامل ایجاد زیرساخت‌ها و امکانات ضروری در محل جاذبه‌ها و نزدیکی آن‌ها می‌شود که از آن‌ها می‌توان ایجاد دسترسی مناسب، روشنایی در شب، تهییدات لازم برای حفاظت از آثار، سرویس بهداشتی، پارکینگ مناسب سواری و اتوبوس‌های گردشگری، امکان اتصال به اینترنت، منطقه‌بندی تعیین حریم جاذبه، تعیین مسیرهای استاندارد برای جریان گردشگران، توسعه امکانات تفسیر، توسعه امکانات حفاظت در برابر سرقت، استفاده از فناوری‌های روز برای فروش بلیت، آموزش و هدایت گردشگران، امکان استفاده از کارت‌های اعتباری بین‌المللی و ایجاد ایستگاه‌های حمل‌ونقل شهری و روستایی در نزدیکی جاذبه‌ها را نام برد.

توسعه امکانات موجود در جاذبه‌های گردشگری، در وهله اول، حفاظت از میراث فرهنگی و طبیعی را تضمین می‌کند. امروزه، بسیاری از منابع میراثی موجود در مناطق محروم و کمتر برخوردار به سرقت می‌روند یا تخریب می‌شوند. لذا، با توانمندسازی و آگاه‌کردن مردم این مناطق در خصوص حفاظت، مرمت و توسعه برخی از امکانات، می‌توان از بروز پیامدهای جبران‌ناپذیر جلوگیری کرد. همچنین، توسعه این امکانات به افزایش رضایت بازدیدکنندگان و، به تبع آن، افزایش هزینه‌کرد آن‌ها در آن مکان می‌انجامد (حسینی و اخلاقی، ۱۴۰۰). به همین دلیل، با ایجاد و واگذاری بهره‌برداری برخی از واحدهای تأسیساتی در نزدیکی

جاذبه‌های گردشگری (مانند تلکابین و غرفه‌های فروش صنایع دستی) به اقشار محروم، می‌توان منبع انتفاع مناسبی برای این قشر فراهم کرد.

۸. ارائه تسهیلات تأسیسات گردشگری به صورت هدفمند و با رویکرد عدالت‌محور

پیشنهاد می‌شود که ارائه تسهیلات به بخش خصوصی برای توسعه تأسیسات گردشگری همانند اقامتگاه‌ها، واحدهای پذیرایی، دفاتر خدمات مسافرتی، مراکز فرهنگی - تفریحی و دیگر جاذبه‌های انسان‌ساخت گردشگری، با توجه به اولویت‌بندی انجام‌شده در این مطالعه و مطالعات امکان‌سنجی آینده (که در راهکار اول نیز پیشنهاد شده است)، انجام شود.

منابع

براتی، جواد (۱۳۹۸). عوامل زیرساختی و تحلیل اثرات سرریز آن‌ها بر رشد گردشگری استان‌های ایران. فصلنامه تحقیقات مدل‌سازی اقتصادی، ۱۰(۳۸)، ۲۰۷-۲۴۷.

توکلی، مرتضی، ابراهیمی، آرام و حمیدی تهرانی، سمیرا (۱۳۹۶). تحلیل الگوی منطقه‌بندی آمایش سرزمین در ایران از پسامشروطه تا به حال. نشریه برنامه‌ریزی و آمایش فضا، ۲۲(۱)، ۱۴۳-۱۷۹.

حسینی، سیدعلی و اخلاقی، محمدرضا (۱۴۰۰). شناسایی عوامل مؤثر بر میزان هزینه‌کرد گردشگری با تأکید بر چرخه زندگی خانوار. فصلنامه گردشگری شهری. <https://dx.doi.org/10.22059/jut.2021.324257.905>

درفشی، خه‌بات، رضایی، ناصر و طلوعی، ثریا (۱۳۹۹). رتبه‌بندی شهرستان‌های استان مازندران براساس زیرساخت‌های گردشگری (مطالعه موردی: شهرستان‌های رامسر، تنکابن، چالوس و نوشهر). پژوهش گردشگری، ۲(۲)، ۱-۱۰.

راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران (۱۴۰۰). ماهنامه آماری ۱۲ ماهه ۱۳۹۹ راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران. گروه آمار و اطلاعات، دفتر هوشمندسازی و داده‌کاوی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران



https://www.amar.org.ir/Portals/0/census/1395/results/ch_nsonvm_95.pdf

مرکز آمار ایران (۱۴۰۰). چکیده نتایج طرح آمارگیری نیروی کار سال ۱۳۹۹.

<https://ssis.sci.org.ir/%D8%AC%D8%AF%D8%A7%D9%88%D9%84-%D8%B7%D8%B1%D8%AD-%D8%A2%D9%85%D8%A7%D8%B1%DA%AF%DB%8C%D8%B1%DB%8C-%D9%86%DB%8C%D8%B1%D9%88%DB%8C-%DA%A9%D8%A7%D8%B1-%D8%B3%D8%A7%D9%84-1399>

نظریان، اصغر، مشیری، سیدرحیم و آقاجانی، فرشاد (۱۳۸۵). امکان‌سنجی توسعه صنعت جهانگردی در شهرستان اردبیل. فصلنامه چشم‌انداز جغرافیایی، ۳(۳)، ۱۰۳-۱۱۷.

وب‌گاه مرجع راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران (۱۴۰۰). نقشه

خطوط ریلی راه‌آهن. <https://www.rai.ir/page-rai/fa/0/show-form/356-1>

و ثوقی، فاطمه (۱۳۷۷). منطقه‌بندی در ایران. نشریه تحقیقات جغرافیایی، ۲(۳-۴۹-۵۰)، ۲۴-۴۶.

وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی (۱۳۹۹).

سالنامه آماری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی سال ۱۳۹۸. پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری، وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی.

<https://www.mcth.ir/documents/EntryId/230>

وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی (۱۳۹۸). سند راهبردی توسعه گردشگری ایران. معاونت گردشگری.

<https://media.mehrnews.com/d/2020/07/27/0/3508867.pdf>

یاوری، کاظم، رضاقلی‌زاده، مهدیه، آقایی، مجید و مصطفوی، سیدمحمدحسن (۱۳۸۹). تأثیر مخارج توریسم بر رشد اقتصادی کشورهای عضو سازمان کنفرانس اسلامی (OIC). نشریه تحقیقات اقتصادی، ۴۵(۹۱)، ۲۲۱-۲۴۳.

https://www.rai.ir/Dorsapax/Data/Sub_0/File/salmahname_EToolsFile_12%20maheh99-de43dbbc-d1de-40f3-a48a-f1bd2f24f44d.pdf

رضوانی، محمدرضا (۱۳۸۸). مقدمه‌ای بر برنامه‌ریزی توسعه روستایی در ایران. تهران: قومس.

سازمان هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۹۹). سالنامه آماری حمل‌ونقل هوایی کشور سال ۱۳۹۸.

<https://caa.gov.ir/air-transport-annual-report/ctl/ArticleView/mid/2486/articleId/1026/1398>

ضیائی، محمود و دلشاد، علی (۱۳۹۷). جغرافیای گردشگری ایران. تهران: دانشگاه علامه طباطبائی.

عظیمی، ناصر (۱۳۸۱). پویای شهرنشینی و مبانی نظام شهری. تهران: نشر نیکا.

غفاری گیلانده، عطا، فیروزی مجنده، ابراهیم، حسینی، سیده‌میلاذ و خاوریان گرمسیر، امیررضا (۱۳۹۴).

بررسی و اولویت‌بندی شهرستان‌های استان اردبیل از لحاظ زیرساخت‌ها و جاذبه‌های گردشگری. فصلنامه جغرافیا و مطالعات محیطی، ۴(۱۶)، ۹۳-۱۰۴.

قادری، اسماعیل، حسینجانی، فائزه و مرادی قشلاقی، فاطمه (۱۳۹۵). بررسی الگوی هزینه‌کرد گردشگری در بین طبقات اجتماعی. نشریه میراث و گردشگری، ۱(۳)، ۱۳-۳۵.

مرکز آمار ایران (۱۳۹۶). الف). گزارش کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در خصوص تعداد و ظرفیت کشتی‌های شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت‌های وابسته در پایان اسفند ۱۳۹۴.

https://www.amar.org.ir/Portals/0/PropertyAgent/461/Files/7248/Tedad_Zarfi_at_Keshtirani.xlsx

مرکز آمار ایران (۱۳۹۶). ب). گزارش کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در خصوص بار و مسافر حمل‌شده توسط کشتیرانی والفجر ۸ و کشتیرانی دریای خزر.

https://www.amar.org.ir/Portals/0/PropertyAgent/461/Files/7247/Bar_Mosafer_Keshtirani.xlsx

مرکز آمار ایران (۱۳۹۶). پ). چکیده نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۹۵.

- Mandić, A., Mrnjavac, Ž., & Kordić, L. (2018). Tourism infrastructure, recreational facilities and tourism development. *Tourism and hospitality management*, 24(1), 41-62.
- McElroy, J. L. (2006). Small island tourist economies across the life cycle. *Asia Pacific Viewpoint*, 47(1), 61-77.
- Mohseni, R. A. (2010). Sustainable tourism in Iran: Functions, challenges and solutions.
- Mostafanezhad, M., Azcárate, M. C., & Norum, R. (2021). *Tourism geopolitics: Assemblages of infrastructure, affect, and imagination*. University of Arizona Press.
- Panasiuk, A. (2007). Tourism infrastructure as a determinant of regional development. *Ekonomika ir vadyba: aktualijos ir perspektyvos*, 1(8), 212-215.
- Sakai, M. (2006). Public sector investment in tourism infrastructure. Dalam L. Dwyer, & P. Forsyth (Penyunt.), *International Handbook on the Economics of Tourism*.
- Tourism & Transport Forum of Australia (2008). Australia Tourism infrastructure policy & priorities document. <https://www.ttf.org.au/wp-content/uploads/2016/06/TTF-Tourism-Infrastructure-Priorities-2012.pdf>
- UK Ministry for Tourism & Heritage (2011). UK Government Tourism Policy. https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/78416/Government_2_Tourism_Policy_2011.pdf
- Fallon, L. D., & Kriwoken, L. K. (2003). Community involvement in tourism infrastructure—the case of the Strahan Visitor Centre, Tasmania. *Tourism Management*, 24(3), 289-308.
- FICCI (2018). Indian Tourism Infrastructures (Investment Opportunities & Challenges). <https://ficci.in/spdocument/23099/FICCI-report-TIM-2019.pdf>
- HLT Advisory, Tourism Industry Association of Canada and Visa Canada (2012). The Canadian Tourism Industry: A Special Report. https://tiac-aitc.ca/_Library/documents/The_Canadian_Tourism_Industry_-_A_Special_Report_Web_Optimized_.pdf
- India Ministry of Tourism & Culture (2002). India National Tourism Policy. https://tourism.gov.in/sites/default/files/2019-11/National_tourism_Policy_2002.pdf
- Infrastructure Canada (2018). CANADA'S LONG-TERM INFRASTRUCTURE PLAN. <https://www.infrastructure.gc.ca/site/alt-format/pdf/plan/icp-pic/IC-InvestingInCanadaPlan-ENG.pdf>
- Káposzta, J., Nagy, A., & Nagy, H. (2013). Tourism infrastructure index and the distribution of development funds in statistical regions of Hungary. *Аграрный вестник Урала*, (12), 80-83.
- Kim, S. S., Crompton, J. L., & Botha, C. (2000). Responding to competition: A strategy for sun/lost city, South Africa. *Tourism management*, 21(1), 33-41.
- Kolupaev, A. A., Redkin, A. G., Voinova, N. E., Karabasheva, M. R., Rzayev, A. Y. O., & Makhanova, T. A. (2018). Main attributes of tourism transportation infrastructure formation. *International Journal of Mechanical Engineering and Technology*, 9(12), 1185-1197.



Strategies for Justice-Based Development and Reform of Tourism Infrastructure and Facilities Distribution in Iran

Seyed Ali Hosseini¹
Mohammadreza Akhlaghi²
-Hossein Arbabi³
Hadi Sajjadi Rad⁴

Abstract

Sustainable development in the tourism sector requires the existence of infrastructure and facilities for tourism, including a range of structures, basic institutions, and service institutions that facilitate and promote travel. One of the important challenges of tourism development in Iran is the lack of distribution of these infrastructures and facilities in a balanced way at the national and provincial levels. Most of these infrastructures are concentrated in several important provinces, especially in large cities. This issue has led to the main direction of tourism flow to these destinations, the neglect of many potential tourism destinations, and consequently, the lack of fair distribution of benefits and revenues from tourism at the national and provincial levels. In this study, we tried to use a method including reviewing previous studies and development policies in Iran and also analyzing the upstream tourism documents, data extracted from statistical yearbooks, and comparative studies of other countries, to identify the current distribution of tourism infrastructure in a geographical area and also provide solutions for the development of such infrastructure throughout the country with a balanced and justice-oriented approach. In this way, the role of the tourism industry in the economic prosperity of the less privileged areas of the country, employment, and creating welfare for the residents of these areas can be highlighted.

Keywords: Infrastructure, Facilities, Balanced distribution, Tourism, Development

¹. Assistant Professor, Tourism Management Department, Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran.

². MSc. Student, Tourism Management Department, Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran. (Corresponding Author); Mo_Akhlaghi@atu.ac.ir

³. President of the Touring and Automobile Club of the Islamic Republic of Iran. Tehran. Iran.

⁴. PhD in Media and Information War Studies, Mara University of Technology, Shah Alam, Malaysia.

