



مجله‌ی برنامه‌ریزی و توسعه گردشگری

سال سوم، شماره‌ی ۱۰، پاییز ۱۳۹۳

صفحات ۱۸۱-۱۶۲

## تحلیل جامعه‌شناختی سفرهای پایدار در صنعت گردشگری

\*صادق صالحی

\*\*زهرا پازوکی نژاد

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۳/۰۹/۲۵

تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۰۱/۲۳

### چکیده

در عصر توسعه‌ی پایدار، لازم است تا صنعت گردشگری نیز مانند سایر بخش‌ها الگوی توسعه‌ی خود را هم‌رویه با پارادایم پایداری بازتعریف کند. ایجاد توازن پایدار میان اثرات اقتصادی گردشگری و منابع غیرقابل تجدید گردشگری تولید گردشگر زمانی اتفاق می‌افتد که مقصد(ها) قدرت رقابتی خود را از لحاظ دارا بودن جاذبه برای گردشگران، متمایز بودن، تأثیر بر کیفیت تجربیات گردشگران و رفاه شهروندان بومی ارتقا بخشند. تحرک و جابه‌جایی از آنجایی که اثرات نیرومندی بر پایداری اقتصادی، محیط زیستی و اجتماعی منطقه دارد، یکی از ارکان اساسی تجدید ساخت و تعیین راهبرد گردشگر در مقصد است. بدون زیرساختار و خدمات مناسب برای سفر، صنعت گردشگری نمی‌تواند رشد نماید و بدون بهبود فنی در بخش حمل و نقل (زیرساختار و امکانات) سفر پایدار گردشگر ناممکن است. رشد حساسیت و آگاهی نسبت به گردشگری و حمل و نقل پاک در جامعه‌ی مصرفی مدرن، سبب می‌شود تا گردشگران بیش از گذشته مصرف اخلاقی را در پیش گیرند و انتخاب‌هایی در گردشگری و سفر داشته باشند که دوستدار و حامی محیط‌زیست است. هدف از انجام این تحقیق، بررسی نگرش صاحبان اقامتگاه‌های گردشگری نسبت به سفرهای پایدار و عوامل مؤثر بر آن است. تحقیق از نوع کمی و با روش پیمایش انجام شد. جامعه‌ی آماری، ۱۲۱ نفر از صاحبان اقامتگاه‌های گردشگری در شهرهای نور، محمودآباد و بابلسر در استان مازندران است که با روش نمونه‌گیری تصادفی ساده انتخاب شدند. داده‌های مورد نیاز از طریق پرسش‌نامه از دیدگاه صاحبان اقامتگاه‌های گردشگری گردآوری شد که روایی ظاهری و محتوایی پرسش‌نامه‌ی آن براساس نظر اساتید مرتبط و پایایی آن بر اساس آلفای کرونباخ (۰/۶۲) تایید گردید. یافته‌های تحقیق حاکی از آن است که صاحبان اقامتگاه‌های گردشگری گرایش مثبت به سفر پایدار از سوی گردشگران دارند و این گرایش نیز بر حسب سن و سطح تحصیلات متفاوت است. سابقه‌ی اشتغال و تعداد مسافران در تابستان یا تعطیلات غیر از تابستان کمترین رابطه را

\* نویسنده مسئول: استادیار گروه جامعه‌شناسی، دانشگاه مازندران (s.salehi@umz.ac.ir)

\*\* کارشناس ارشد مطالعات جوانان، دانشگاه مازندران

با گرایش به نظام سفر پایدار داشت. با توجه به نتایج تحقیق، می‌توان گفت اعمال سیاست‌های سفر پایدار، رشد حمل و نقل و گردشگری پایدار مستلزم همکاری نزدیک بین ذینفعان در این بخش‌ها است. **واژگان کلیدی:** گردشگری، سفر پایدار، پیمایش، اقامتگاه‌های گردشگری، مازندران.

#### مقدمه

در جهان معاصر، گردشگری به‌عنوان عاملی جهت بهبود کیفیت زندگی جوامع در حال توسعه تلقی می‌شود. در کشورهای صنعتی، توسعه‌ی صنعت گردشگری موجب تنوع درآمدها و کاهش ناهماهنگی در اقتصاد می‌شود و در کشورهای در حال توسعه فرصتی برای صادرات ایجاد می‌کند به‌طوری که نرخ رشد آن از اشکال سنتی صادرات بیشتر است (خاکساری و همکاران، ۱۳۹۲) طبق آمار سازمان جهانی گردشگری و سفر<sup>۱</sup>، سهم کلی صنعت گردشگری در تولید ناخالص داخلی در سال ۲۰۱۳، ۲/۵ درصد و سهم سرمایه‌گذاری در این صنعت در همان سال ۴/۱ درصد بود که انتظار می‌رود این رقم در سال ۲۰۱۴ به ۷/۳ درصد برسد. در این میان، طبق برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته در ایران تلاش شده است سهم صنعت گردشگری در درآمد زایی کشور بیشتر مورد توجه قرار گیرد. طبق آمار سازمان جهانی گردشگری و سفر، سهم کلی صنعت گردشگری در تولید ناخالص ملی ایران در سال ۲۰۱۳، ۶/۱ درصد بود که انتظار می‌رود این رقم در سال ۲۰۱۴ به ۷/۵ درصد برسد. همچنین، سهم مستقیم این صنعت در ایجاد اشتغال کشور در سال ۲۰۱۳ ۲/۵ درصد بود که انتظار می‌رود این رقم در سال ۲۰۱۴ به ۲/۶ درصد برسد. با این حال، رونق گردشگری در هر مکان جغرافیایی نباید پیامدهای منفی اقتصادی، اجتماعی، زیست‌محیطی در پی داشته باشد. امروزه، گردشگری پایدار در تمام ابعاد آن به‌ویژه سفر و رفتن به مقصد در چارچوب برنامه‌های توسعه‌ی پایدار به‌منظور حفاظت از محیط زیست مناطق گردشگری مورد توجه خاصی قرار گرفته است.

امروزه، شهروندان در دنیا سالانه ۲۳ میلیارد کیلومتر حرکت می‌کنند، اما پیش‌بینی شده که تا سال ۲۰۵۰ چنانچه محدودیتی در منابع وجود نداشته باشد، این میزان حرکت تا چهار برابر یعنی به ۱۰۶ میلیارد کیلومتر افزایش یابد (اوری، ۱۳۹۳) تا اواخر دهه‌ی ۱۹۷۰، گردشگری به‌عنوان فعالیتی طلایی و بدون دود (آلودگی) معرفی و همواره بر پیامدهای مطلوب و منافع آن به‌ویژه منافع اقتصادی آن تاکید می‌شد (محمودی و پازوکی نژاد، ۱۳۹۲)، تا اینکه از دهه‌ی ۱۹۸۰ یافته‌ها و گزارش‌های تحقیقی متعدد، پیامدهای محیط‌زیستی، اجتماعی و فرهنگی نامطلوب گردشگری را مورد تایید قرار دادند. در دهه‌ی مذکور پیامدهای محیط زیستی ناشی از گردشگری به تنها دغدغه‌ی محققان این حوزه مبدل شد (قدمی و علیقلی‌زاده، ۱۳۹۱) تحقیقات نشان داده است پیامد گسترش سفرهای سریع و پرمصرف کربن، ۲۳

<sup>1</sup> World Tourism and Travel Council(WTTC)

درصد تولید گازهای گلخانه‌ای جهان را تشکیل می‌دهد که سریع‌ترین منبع رشد چنین گازهایی است که تا سال ۲۰۳۰ به ۸۰ درصد یعنی بالاتر از روند فعلی می‌رسد (اوری، ۱۳۹۳). صنعت گردشگری بعد از کشورهای ایالات متحده، چین، روسیه و هند پنجمین جایگاه را در روند رو به گسترش آلودگی جهان دارند. در این صنعت، ۴۰ درصد گاز کربن از حمل و نقل هوایی، ۳۲ درصد از حمل و نقل جاده‌ای و ۲۱ درصد آن ناشی از مصرف انرژی در اقامتگاه‌ها و فعالیت‌های گردشگری تولید می‌شود (محمودی و پازوکی نژاد، ۱۳۹۲).

جهان معاصر تا حد زیادی با ویژگی «سیالیت یا نقدینگی»<sup>۱</sup> تعیین می‌شود (باومن<sup>۲</sup>، ۲۰۰۰؛ به نقل از کوهن و کوهن<sup>۳</sup>، ۲۰۱۱: ۱). چنین مفهومی را اغلب برای توصیف تغییر اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی پرشتاب ناشی از فرایند جهانی شدن، پیشرفت‌های سریع فنی، جهش‌های ارتباطی و اطلاعاتی به کار می‌گیرند. این عوامل به افزایش سرعت در امور زندگی، اضمحلال اهمیت زمان و امکان، تکثر فرهنگی، تمایززدایی از قلمروهای اجتماعی و تکه تکه شدن سبک‌های زندگی منجر می‌شود. با این‌که این روندها در جهان در حال گسترش هستند، از یک سو با مصرف زدگی منفعلانه و کالایی شدن ابعاد زندگی و از سوی دیگر با افزایش درک حسی از خطر نیز همراه بودند (بک<sup>۴</sup>، ۱۹۹۲، به نقل از کوهن و کوهن<sup>۳</sup>، ۲۰۱۱: ۲). در چنین جهانی، زندگی در محله‌ها و همسایگی به زندگی در مکان‌هایی فراتر از محله تغییر یافته است و افراد همواره در حال سفر، مصرف و گردش در مناطقی دورتر از خانواده، خویشاوندان نزدیک و همسایه‌ها به سر می‌برند (اوری، ۱۳۹۳).

پيامد این گسترش سفرهای سریع، استفاده از کربن در حمل و نقل است که مسبب انتشار ۲۳ درصد گازهای گلخانه‌ای ناشی از مصرف سوخت انرژی شده و همین هم منبع رشد آلاینده‌هایی است که انتظار می‌رود تا سال ۲۰۳۰ به ۸۰ درصد بالاتر از سطح فعلی برسد (دوبایس و پائول<sup>۵</sup>، ۲۰۰۷: ۵). در این راستا، گردشگر متعهد کسی است که در معرض اطلاعات و سیاستگذاری‌های زیست‌محیطی قرار می‌گیرد و بهتر می‌تواند به درک صحیح و روشنی از مخاطرات جهانی دست یابد. گردشگر متعهد، سبک زندگی خود را تغییر می‌دهد و رفتارهای حمایتی مانند کاهش مصرف، تولید کمتر زباله و استفاده کمتر از خودرو شخصی و گردشگری پاک را در پیش می‌گیرد. بی‌تردید، گروه‌های مختلفی از دینفعان در این زمینه نقش ایفاء می‌کنند که از جمله آن‌ها می‌توان به صاحبان اقامتگاه‌های گردشگری در مقاصد گردشگری اشاره نمود. استان مازندران به‌عنوان یکی از مقاصد اصلی گردشگری داخلی، دارای اقامتگاه‌های متعدد گردشگری است و صاحبان این اقامتگاه‌ها بالتبع، می‌توانند در امر پایداری گردشگری

<sup>1</sup> Fluidity or "liquidity"

<sup>2</sup> Bauman

<sup>3</sup> Cohen and Cohen

<sup>4</sup> Beck

<sup>5</sup> Dubois and Paul

نقش مهم و مؤثری ایفاء کنند. تحقیق حاضر، نگرش صاحبان اقامتگاه‌های گردشگری نسبت به جابه‌جایی پایدار گردشگر را مورد بررسی قرار داده است.

### اهمیت و ضرورت پژوهش

زندگی متحرک با مصرف کربن بالا عناصر مختلفی دارد. یکی از این عناصر مکان است. مکان‌هایی که از آن‌ها کمتر بازدید به عمل می‌آید، کمتر طرفدار دارند و از شیوه‌های آرام حرکت در آن استفاده می‌شود. مکان‌ها بیش از آن چیزی هستند که بازدیدکنندگان مناطق دیگر با پرواز به آنجا تجربه می‌کنند. افراد، خبرگان و گردآورندگان مکان‌هایی هستند که هر از چندگاهی با استفاده از شیوه‌های سریع حرکت از آنجا بازدید می‌کنند. این خبرگی و در نتیجه، گسترش فزون‌تر حرکت، سبب ساخت و تجدید ساخت بسیاری از مکان‌ها در جهان می‌شود. این اماکن را معمولاً با مصرف بیش از حد انرژی می‌شناسند، برچسب می‌زنند، موضوع‌بندی و جمع‌آوری می‌کنند. مشخصه‌های مکان شامل وجود سواحل، چشم‌اندازها، باشگاه‌ها، پیاده‌روها، رستوران‌ها، کوهستان‌های مطبوع، تاریخ منحصر به فرد، کنسرت موسیقی، خیزاب‌های کنار دریا، بقایای تاریخی، مشاغل مناسب، غذا، ساختمان‌های شاخص و فضای مهمانی آن‌هاست (اوری، ۱۳۹۳). پیشگیری از اثرات منفی گردشگری از جمله ضرورت‌های حفظ منابع محیط زیستی و حتی فرهنگی، اجتماعی مناطق گردش پذیر است. از آنجا که فعالیت‌های گردشگری می‌تواند باعث تخریب محیط زیست و منابع طبیعی شود، باید راهی برای مدیریت استفاده پایدار از این منابع طراحی شود (نیک بین و کرمی، ۱۳۹۱). به عبارت دیگر، راهی برای جلوگیری از تولید بی‌رویه کربن در صنعت گردشگری. یکی از این راه‌ها، ترویج و فرهنگ سازی در زمینه جابه‌جایی پایدار است. در حقیقت، اعتقاد بر این است که در عصر حاضر برای حل مشکلات مدرن از جمله تغییر اقلیم لازم است تا افراد جامعه با شخصیت‌های جدیدی تربیت شوند که بتوانند مسئولیت این مشکلات را بر عهده گیرند.

### مبانی نظری

جابه‌جایی و سفر به‌عنوان یک موضوع، اهمیت برجسته‌ای را در نظریه و پژوهش اجتماعی در سال‌های اخیر به دست آورده است. مفهوم جابه‌جایی فضایی در رشته‌های مختلف علوم اجتماعی ناظر به پدیده‌های بسیار متفاوت در مقیاس‌های مختلف است. جابه‌جایی صرفاً جابه‌جایی افراد برای کار، بازی یا ناشی از اجبار و ضرورت نیست، بلکه طیف گسترده‌ای از کالاها، محصولات، سرمایه، بیماری، سازمان‌ها، دانش و ایده‌ها را نیز شامل می‌شود (ریگ<sup>۱</sup>، ۲۰۰۷: ۱۱۸). اندیشمندان اخیراً خواستار رویکرد چندرشته‌ای گسترده به جابه‌جایی و نظریه

<sup>۱</sup> Rigg

پردازای عمیق‌تر این مفهوم هستند. «چرخش تحرک»<sup>۱</sup> یا به تعبیر شلر<sup>۲</sup> و اوری (۲۰۰۶) «پارادایم جدید جابه‌جایی‌ها»، روشن‌ترین تلاش برای به زیر چتر گرفتن انواع مختلف جابه‌جایی‌ها و به چالش کشیدن گرایش به تلقی ثبات و عدم تحرک به مثابه‌ی امری به‌هنگار و جابه‌جایی و تحرک به مثابه‌ی امری مشکل‌زاست. این پارادایم معطوف به کیفیت‌های نوپدید جابه‌جایی همچون هواپیما، اینترنت، فرهنگ کامپیوتر، سفرهای مجازی، آی‌پد و ... شده است که به واسطه‌ی پیشرفت‌های تکنولوژیکی و شیوه‌های جدید زندگی و تعامل تحقق یافته است. پارادایم مزبور از دهه‌ی ۱۹۹۰ با وامگیری از اندیشه‌های زیمل و در واکنش به افزایش درک اهمیت تاریخی و فعلی جابه‌جایی برای افراد و جامعه و همچنین تحول کیفی و کمی در ماهیت تجربی جابه‌جایی در طی چند دهه‌ی گذشته شکل گرفت. حامیان پارادایم جدید جابه‌جایی‌ها مدعی‌اند که پژوهش‌های علمی اجتماعی در شرایط مدرن‌تیه‌ی متاخر نیازمند تغییر کانون توجه خود از واحدهای تحلیل بسیار ایستا همچون جوامع و دولت‌ملتها هستند و باید به جریان‌های افراد، کالاها و اطلاعات توجه داشته باشند (شلر و اوری، ۲۰۰۶؛ اوری، ۲۰۰۰). همچنین این چرخش در واکنش به این امر مطرح شد که علوم اجتماعی به‌طور سنتی ایستا بوده، جابه‌جایی به‌عنوان جعبه‌ی سیاه<sup>۳</sup> تلقی کرده و اهمیت جابه‌جایی‌های نظام‌مند انسان‌ها برای کار کردن و زندگی خانوادگی، اوقات فراغت و لذت و برای امور سیاسی و اعتراض را نادیده گرفته یا اهمیت چندانی برای آن قائل نشده است. در رویکرد سنتی انسان‌ها اغلب به مثابه‌ی موجودات ایستا (غیر پویا) تلقی می‌شدند که به مکان‌های خاصی پیوند خورده یا در جهان جهانی شده و آشفته، خانه به دوش و بی‌مکان<sup>۴</sup> هستند. پارادایم جابه‌جایی به نیروها و عوامل شکل‌دهنده و محدودکننده این جابه‌جایی‌ها و یا الزامها و محدودیت‌هایی ناشی از این جابه‌جایی‌ها توجه دارد. پارادایم تحرک (جابه‌جایی) ریشه در کارهای جان اوری جامعه‌شناس دارد. اوری (۲۰۰۶):

(۲۰۷) با طرح این ادعا که «کل جهان در حال جابه‌جایی است» در کتاب «جامعه‌شناسی فراسوی جوامع: تحرک‌ها در قرن بیست و یک» بیان‌های را برای جامعه‌شناسی به‌منظور بررسی تحرک‌های مختلف افراد، ابژه‌ها، ایماژه‌ها، اطلاعات و ضایعات<sup>۵</sup>، و وابستگی متقابل پیچیده‌ی بین آنها و پیامدهای اجتماعی تحرک‌های مختلف مطرح کرد.

با این حال همان‌طور که سیگاد<sup>۶</sup> (۲۰۱۳) به درستی اشاره کرده است، مطالعه‌ی تحرک سکونت‌ی در معنای تغییر محل سکونت اولیه در مطالعات جابه‌جایی اغلب مورد غفلت قرار گرفته است. برای مثال اوری (۲۰۰۰) بر جابه‌جایی‌های روزانه، شهری، مجازی و تخیلی یا

<sup>1</sup> Movements

<sup>2</sup> Sheller

<sup>3</sup> Black Box

<sup>4</sup> Nomadic and Placeless

<sup>5</sup> Wastes

<sup>6</sup> Sigaud

توریسم تاکید کرده ولی به تحرک سکونتی نپرداخته‌اند. نشریه‌ی تخصصی «جابه‌جایی» به مسائل مربوط به حمل و نقل پرداخته و هیچ مقاله‌ای در ارتباط با جابه‌جایی سکونتی از زمان چاپ شماره‌ی اول آن در سال ۲۰۰۶ منتشر نکرده است. جابه‌جایی‌های بین‌المللی، مهاجرت‌ها و سفرهای بزرگ مقیاس گاه‌آ در مطالعات جابه‌جایی بررسی شده اما تحرک سکونتی به‌ندرت مورد توجه قرار گرفته است.

از طرف دیگر، مطالعه جابه‌جایی‌ها و سفرهای بین‌المللی رشد فزاینده‌ای داشته به‌طوری که پژوهش درباره‌ی تحرک‌های سکونتی با فاصله کوتاه‌تر را تحت شعاع خود قرار داده است. این توجه به سفرهای بین‌المللی شاید ناشی از جهانی شدن و افزایش حجم و به چشم آمدن جریان‌های مهاجرت و همچنین نیرومندی سیاسی مسائل مرتبط با مهاجرت در کشورهای غربی باشد. به‌طور کلی، اگرچه حجم مطلق جریان مهاجرت بین‌المللی بی‌شک در طی چند دهه‌ی گذشته رشد داشته، اما جابه‌جایی‌های بین‌المللی نسبت به جابه‌جایی درون یک کشور عمومیت کمتری دارد (کولتر و دیگران<sup>۱</sup>، ۲۰۱۳).

تا اوایل قرن بیستم، اکثر سفرها کربن کمتری را تولید می‌کردند اما تغییرگذار از شیوه‌های آرام حرکت مانند پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری به شیوه‌های سریع با تولید کربن بالا مبتنی بر فناوری‌هایی بود که به تخصص فنی بالا احتیاج داشت (ساتن، ۱۳۹۲) در واقع، امروزه چنین سیستم‌هایی به نرم افزارهای رایانه‌ای تکیه می‌کنند که به‌صورت فزاینده‌ای این سیستم را می‌گرداند، کنترل می‌کند، تنظیم می‌کند و وقتی سیستم دچار مشکل می‌شود، آن را تغییر می‌دهد. اگر سیستمی خراب شود در اکثر موارد تعمیر نمی‌شوند و قطعات به دور انداخته می‌شوند. سیستم‌های جدید حمل و نقل برای جابه‌جایی همیشه نیازمند سیستم‌های کارشناسی هستند، با این وجود در حال حاضر بسیار تخصصی‌اند و بسیاری از آن‌ها مبتنی بر برنامه‌های دانشگاهی هستند و به‌همراه آن مهندسان مشاور و متخصص و شرکت‌های تولیدکننده و خدمات دهنده نیز ظهور کردند (اوری، ۱۳۹۳).

سفر در توسعه‌ی گردشگری یک پیش نیاز است تا یک بخش لاینفک از آن. بنابراین، سفر گردشگر در برنامه‌ریزی گردشگری نقش حاشیه‌ای دارد و در برنامه‌ریزی سفر عمدتاً از دیدگاه کاهش هزینه‌های دسترسی به مکان به گردشگر توجه می‌شود (اسکوتاری و همکاران<sup>۲</sup>، ۲۰۱۲). برنامه‌ریزی گردشگری و برنامه‌ریزی سفر، پارادایم پایداری را به‌عنوان یک اصل الهام بخش برای رسیدن به اهدافی مانند حفاظت از محیط زیست، افزایش کارایی و عدالت در نظر می‌گیرند. به این منظور، هر دو رشته متمرکز بر اصل سفر پایدار گردشگر به‌عنوان راهی برای کاهش پیامدهای منفی گردشگری بر محیط زیست، اقتصاد و جامعه می‌باشند در حالی که

<sup>1</sup> Coulter

<sup>2</sup> Scuttari

هنوز بر تامین نیازهای گردشگران نیز تاکید دارند (صالحی و حسن‌پور، ۱۳۹۱). برنامه‌ریزی مسافر پایدار گردشگر، بخش لاینفک گردشگری پایدار و برنامه‌ریزی منطقه‌ای است. در واقع، حمل و نقل نه فقط پیامد مهم گردشگری است بلکه سفر گردشگر نیز سهم فزاینده‌ای در حمل و نقل جهانی دارد (دوبایس و دیگران<sup>۱</sup>، ۲۰۱۰) ادغام سفر پایدار در انتخاب راهبردی مقصد مستقیم حاصل نمی‌شود، کارآمدی این فرایند به برآورد تأثیر حمل و نقل و توسعه مقیاس‌هایی وابسته است که باید برای مقصد مناسب و کارآمد باشد (اسکوتاری و همکاران، ۲۰۱۲).

ساختار چندگانه‌ی حمل و نقل گردشگری را می‌توان به واسطه‌ی مفهوم نظام حمل و نقل گردشگر<sup>۲</sup> تحلیل کرد (پیچ<sup>۳</sup>، ۲۰۰۵). یعنی یک نظام پیچیده متشکل از سفر گردشگران از طریق انواع مختلف وسایل نقلیه و تجربه سفر. این دو جزء منطقی و تجربی ساختار پیچیده‌ای دارند: جزء منطقی شامل خطوط ارتباطی، امکانات و تجهیزات حمل و نقل و جریان‌ات است. مسیر و خطوط ارتباطی شامل خطوط مواصلاتی و خطوط ویژه است (براردی<sup>۴</sup>، ۲۰۰۷؛ به نقل از اسکوتاری و همکاران، ۲۰۱۲: ۱۶۳). امکانات و تجهیزات حمل و نقل معمولاً شامل امکانات نقل مکان و بازدید از مناطق است (پیچ، ۲۰۰۵) جریان‌ات<sup>۵</sup> که در مسیرهای ارتباطی به‌واسطه استفاده از ابزارهای مختلف حمل و نقل ایجاد و ساخته می‌شوند، انواع مختلف تحرک و جابه‌جایی را تعیین می‌کنند: جریان‌ات گذار یا دسترسی به مکان که به‌عنوان جریان‌ات مستقیم بین مناطق اصلی و دور تعریف می‌شود؛ سفر داخلی که سفر داخلی گردشگر در تعطیلات است؛ برنامه‌های سفر یک نوع زنجیره‌ی سفر تخیلی است که امکانات مختلف حمل و نقل را به یک دیگر پیوند می‌دهد (اسکیلزباچ و دیگران<sup>۶</sup>، ۲۰۰۷). تقاطع‌ها- مکان‌هایی که گردشگران در آن وسیله نقلیه خود را عوض می‌کنند- نقش مهمی در برنامه‌های سفر ایفاء می‌کند و امکان رشد سفر برنامه‌ریزی شده مثلاً استفاده از چندین نوع وسیله نقلیه را فراهم می‌کند.

پیچیدگی جزء تجربی سفر به کاربر بستگی دارد. اول این که، حمل و نقلی که برای گردشگران در نظر گرفته می‌شود با دیگر کاربران متفاوت است (هال، ۱۹۹۹ به نقل از اسکوتاری و همکاران، ۲۰۱۲: ۱۶۴). در مورد حمل و نقل غیر انحصاری، تجربه سفر به‌شدت به سطح رقابت بین کاربران درباره‌ی نوع وسیله نقلیه یا انتخاب مسیر وابسته است. تمایز دوم بین گردشگران ساکن/ گردشگران یک روزه است که از وسایل نقلیه برای رفتن به مقصد استفاده می‌کنند و گردشگران در گردش/ بازدیدکنندگان یک روزه که هدف اصلی شان گردش و

<sup>1</sup> Dubois

<sup>2</sup> Tourist transport system

<sup>3</sup> Page

<sup>4</sup> Berardi

<sup>5</sup> Flows

<sup>6</sup> Schiefelbusch

سیاحت کردن و رفتن به مکان‌های مختلف است (برادری، ۲۰۰۷ به نقل از اسکوتاری و همکاران، ۲۰۱۲: ۱۶۴). طبق نظراسکیلزباچ و دیگران (۲۰۰۷) گردشگری در زمان تعطیلات با توقفگاه‌ها، عوض کردن وسیله نقلیه و بازدید از مناطق جذاب ارزش تجربی سفر را افزایش می‌دهد.

بی‌تردید، این دو جزء نظام حمل و نقل گردشگر با تأثیرات محیط‌زیستی، اقتصادی و اجتماعی قطعی همراه است. هرچند که برخی از انواع این تأثیرات اغلب در برنامه‌ریزی گردشگر مقصد اتفاق می‌افتد. این واقعیت در ادبیات تحقیقی تأثیر محیط زیستی نظام‌های حمل و نقل گردشگر- تولید گازهای گلخانه‌ای، آلودگی ناشی از آلاینده‌ها و صدا، مصرف انرژی و فضا وسایل نقلیه انعکاس دارد. سفر گردشگر پیامدهای آشکار برای ابعاد اجتماعی، اقتصادی حمل و نقل دارد. مثلاً الگوهای مصرف انرژی در فرایند سفر گردشگر یا وسایل نقلیه خاص را می‌توان براساس مقصدها تحلیل کرد (بیکن<sup>۱</sup>، ۲۰۰۲؛ به نقل از اسکوتاری و همکاران، ۲۰۱۲: ۱۶۴). بزرگترین تأثیر گردشگری از نقطه نظر ردپای اکولوژیکی‌اش (گازلینگ و همکاران<sup>۲</sup>، ۲۰۰۲؛ به نقل از اسکوتاری و همکاران، ۲۰۱۲: ۱۶۴) را می‌توان برای تفکیک مصرف منابع گردشگران و بومیان به‌کار گرفت. تأثیر محیط‌زیستی وسایل نقلیه مختلف، برحسب هزینه‌هایی که برای جامعه در پی دارد محاسبه می‌شود. و تمایلات مسافران برای انتخاب برنامه‌ریزی‌های سازگار با محیط زیست (کلی و همکاران<sup>۳</sup>، ۲۰۰۷ به نقل از اسکوتاری و همکاران، ۲۰۱۲: ۱۶۴) و جذاب بودن مقاصد سفر برای مسافران را مدنظر قرار دادند. یعنی سیاست‌های مدیریت تولید کربن براساس پیامدهای محیط زیستی سناریوهای مختلف توسعه جریانات و فناوری‌های حمل و نقل تعریف می‌شود (دوبایس و همکاران<sup>۴</sup>، ۲۰۱۰).

به‌منظور داشتن فرایند سفر پایدار، مدیریت مقصد لازم است. براساس این مدیریت می‌توان برنامه‌ریزی راهبردی و مشارکت ذینفعان در تصمیم‌گیری را به‌عنوان پیش شرط پایداری توسعه‌ی گردشگری به‌کار بست (گادفری و کلبارک<sup>۵</sup>، ۲۰۰۰؛ به نقل از اسکوتاری و همکاران، ۲۰۱۲: ۱۶۴) و انطباق یک رویکرد مشارکتی با برنامه‌ریزی برای سفر پایدار گردشگر آگاهی از فرهنگ پایداری را رونق می‌بخشد و سهم مسئولیت‌پذیری برای انتخاب راهبردی مدیریت حمل و نقل جایگزین را ترویج می‌کند. دو نوع مکانیسم برای توسعه سفر پایدار وجود دارد. الف) مکانیسم‌های نرم و ب) مکانیسم‌های سخت. در این‌جا، مقصود از مکانیسم‌های نرم، انگیزه استفاده از وسایل حمل و نقل به غیر از وسایل نقلیه شخصی است مانند حمل و نقل عمومی، مترو، داشتن تعطیلاتی بدون تولید کربن، کارت‌های جابه‌جایی. معمولاً مسافران خواه

<sup>1</sup> Becken  
<sup>2</sup> Gössling  
<sup>3</sup> Kelly  
<sup>4</sup> Dubois  
<sup>5</sup> Godfrey and Clarke



گردشگران و غیر گردشگران استراتژی‌های نرم را ترجیح می‌دهند (استرال‌دینگ، ۲۰۰۰؛ به نقل از اسکوتاری و همکاران، ۲۰۱۲: ۱۶۵). مکانیسم‌های سخت، معمولاً بازدارنده هستند محدودیت‌ها یا هزینه‌هایی که بر استفاده از وسایل نقلیه شخصی اعمال می‌شود (مانند محدودیت‌های ترافیکی، هزینه‌های پارکینگ‌ها و عوارض بهره‌گیری از امکانات) با فرض مدل مقصد و حاکمیت، انتخاب یک مکانیسم بر مکانیسم دیگر و اثربخشی تأثیراتش، مستقیماً به تحلیل‌های سفر گردشگر بستگی دارد که برای حمایت از فرایندهای تصمیم‌گیری مدیریت ترافیک طراحی شده است. موفقیت یک راهبرد به سیاست‌های مصرف بهینه وابسته است که مروج استفاده از شیوه‌های جایگزین سفر برای گردشگران است (ون اسکال و یوتیلد<sup>۱</sup>، ۲۰۰۹؛ به نقل از اسکوتاری و همکاران، ۲۰۱۲: ۱۶۵).

### پیشینه تحقیق

در ادبیات گردشگری پایدار همواره بر نقش کلیدی ذینفعان به‌عنوان مولفه‌های اصلی گردشگری پایدار تأکید شده است. قرخلو و همکاران (۱۳۸۸) به ارزیابی اثرات محیط‌زیستی گردشگری در شهر رامسر پرداختند. روش بررسی پیمایش بوده و از پرسش‌نامه برای گردآوری اطلاعات استفاده شد. نمونه آماری ۲۰۰ نفر از ساکنان محلی و گردشگران بود. یافته‌ها بیانگر آن بود که توسعه‌ی گردشگری در این شهر، اثرات محیط‌زیستی فراوانی داشته که مهم‌ترین آن تخریب پوشش گیاهی، آلودگی آب‌های ساحلی و از بین رفتن چشم‌انداز ساحلی بود. متقی و همتی (۱۳۹۱) نیز به بررسی فرصت‌ها، نگرانی‌ها و رفتار محیط‌زیستی در بین گردشگران شهر بوشهر پرداختند. هدف از این پژوهش، بررسی رفتارهای محیط‌زیستی، نگرانی محیط‌زیستی و فرصت‌های موجود برای گردشگران و رابطه بین این متغیرها بود. بدین منظور، ۳۰۰ پرسش‌نامه بین گردشگران ساحلی که در ایام نوروز سال ۱۳۹۱ به مناطق ساحلی شهر بوشهر سفر کرده بودند، توزیع شد و در نهایت، ۲۶۷ پرسش‌نامه کامل جمع‌آوری گردید. نتایج گویای این بود که نگرانی محیط‌زیستی و فرصت‌ها هر یک به‌نوبه خود با رفتار محیط‌زیستی گردشگران رابطه‌ی معنادار و مثبتی دارند. لذا، حساس کردن مردم و افزایش نگرانی آن‌ها برای انجام رفتارهای محیط‌زیستی و هم‌زمان با آن ایجاد فرصت‌های لازم ضروری به‌نظر می‌رسد. همچنین، صالحی و همکاران (۱۳۹۱) در بررسی خود با‌عنوان گردشگران ساحلی و حفظ محیط‌زیست، رفتارهای محیط‌زیستی گردشگران ساحلی در استان مازندران را مورد بررسی قرار دادند. با استفاده از روش پیمایش، تعداد ۳۳۰ پرسش‌نامه به‌طور تصادفی بین گردشگران ساحلی استان مازندران توزیع گردید. نتایج نشان داد که گردشگران ساحلی که نگرش محیط‌زیستی بالاتری دارند، رفتارهای محیط‌زیستی بیشتری نشان می‌دهند. همچنین، رفتارهای محیط‌زیستی گردشگران

<sup>۱</sup> Van Exel and Rietveld

با نگرانی محیط‌زیستی و فرصت‌ها رابطه ندارد. از سوی دیگر، نگرانی، ارزش و دانش محیط‌زیستی با نگرش محیط‌زیستی رابطه دارد. به‌دنبال اهمیت یافتن مشکلات محیط‌زیستی مخصوصاً گرم شدن جهانی که علت اصلی آن تولید کربن بالا بود، در دهه‌ی ۱۹۹۰ به این سو، تحقیقات گسترده‌ای در توسعه‌ی گردشگری پایدار در مناطق مختلف آغاز شد. غالب این تحقیقات در غرب صورت گرفته و به‌صورت نگرش سنجی انجام شده است. میلر و همکاران<sup>۱</sup> (۲۰۱۰) به بررسی شناخت عمومی از مفهوم گردشگری پایدار در انگلستان پرداخت. رویکرد بررسی کیفی بود و از روش بحث گروهی استفاده شد که ۱۴ نفر در آن حضور داشتند. نتایج بررسی نشان داد که سطح آگاهی افراد نسبت به مسائل جهانی محیط‌زیست پایین است و تصورات غلطی نسبت به گرم شدن و تغییر آب و هوا وجود داشت اما سطح نگرانی شان نسبت به آلودگی‌های ایجاد شده توسط گردشگری بالا بود. در بحث رفتارهای گردشگری، پاسخ‌دهندگان تمایل نداشتند تعداد سفرها کاهش یابد اما تمایل داشتند که از وسایلی برای سفر استفاده کنند که ارزان‌تر باشد. در بحث انجام رفتارهای گردشگری پایدار، تمایل کمی در بین پاسخ‌دهندگان به دلیل آگاهی اندک از تأثیر رفتارهای شان بر محیط‌زیست وجود داشت. مک کریچرو همکاران<sup>۲</sup> (۲۰۱۰) به بررسی نگرش دانشجویان رشته گردشگری نسبت به محیط‌زیست و تغییر آب و هوا پرداختند. نتایج نشان داده بود که نگرش پاسخگویان بر حسب متغیرهای جمعیت‌شناختی (سن، جنسیت، پایگاه اجتماعی و اقتصادی) متفاوت بود. علاوه بر این، نتایج تحقیق نشان داد که اکثر دانشجویان معتقد بودند که گردشگری سهم زیادی در انتشار کربن دارد و از تأثیرات تغییر آب و هوا بر گردشگری نگران بودند. چنین نگرانی در تغییر رفتارهای مصرفی ۷۰ درصد از دانشجویان مشهود بود. دیوید<sup>۳</sup> (۲۰۱۱) به بررسی نگرش ۷۲۰ نفر از اهالی شهر مورو<sup>۴</sup> نسبت به گردشگری پایدار پرداخت. روش بررسی پیمایش بود و از پرسش‌نامه اینترنتی استفاده شده بود. این محقق دریافت که ساکنان تأثیرات محیط‌زیستی گردشگری را می‌شناختند و نسبت به آن نگران بودند. سطح تحصیلات، طول مدت اقامت، شناخت ذهنی گردشگری با نگرش ساکنان نسبت به گردشگری پایدار رابطه‌ی معنی‌دار داشته است. اسکات و همکاران<sup>۵</sup> (۲۰۱۲) به بررسی تصور صاحبان مراکز گردشگری نسبت به تأثیرات تغییر آب و هوا در مناطق گردشگری پرداختند. آن‌ها دریافتند که بسیاری از پاسخگویان درک روشنی از تأثیرات تغییر آب و هوا نداشتند، این تصورات برحسب منطقه انتخاب شده برای گردشگری نیز متفاوت بود و متغیرهای جمعیت‌شناختی، میزان درآمد، ترجیحات فردی و تبلیغات رسانه‌ای در انتخاب وسیله‌ی نقلیه و مکان مناسب برای گردشگری تأثیر داشتند.

<sup>1</sup> Miller

<sup>2</sup> McKercher

<sup>3</sup> David

<sup>4</sup> Morro

<sup>5</sup> Scott

در تحقیقات انجام شده در داخل، عمدتاً از شاخص‌های ذهنی برای درک و ارزیابی عقاید، طرز فکر و نگرش ساکنان و گردشگران استفاده شده است و سفر پایدار به‌طور خاص بررسی نشده است. در تحقیقات مرور شده بیشتر نگرش، رفتار و دغدغه‌های محیط‌زیستی نسبت به مقصد مورد توجه بوده است. همچنین، تأثیرات محیط‌زیستی گردشگری تنها از منظر گردشگران و ساکنان محلی مورد ارزیابی قرار گرفته بود. با مروری بر مبانی نظری و ادبیات تحقیق می‌توان فرضیات زیر را در نظر گرفت:

- صاحبان اقامتگاه‌های گردشگری نسبت به سفر پایدار گرایش مثبت دارند.
- میزان گرایش صاحبان اقامتگاه‌های گردشگری به نظام سفر پایدار بر حسب سن و میزان تحصیلات متفاوت است.
- گرایش صاحبان اقامتگاه‌های گردشگری به سفر پایدار بر حسب تعداد مسافران در تابستان و تعطیلات غیر از تابستان متفاوت است.

#### محدوده‌ی مورد بررسی

گردشگری به‌ویژه گردشگری داخلی در ایران به‌عنوان یکی از عوامل مهم پیشرفت اقتصادی، در دهه‌های اخیر رشد یافته است. در این رابطه، استان مازندران به‌طور عام و محدوده مورد مطالعه این تحقیق به‌طور خاص، با برخورداری از منابع متنوع طبیعی و بازار میلیونی گردشگران، به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین قطب‌های گردشگری کشور مطرح بوده است (قدمی و علیقلی‌زاده، ۱۳۹۱: ۸۱). وجود سواحل زیبا با امکانات ویژه برای مسافران، پارک‌های ساحلی، جنگل‌های انبوه سبب گشته تا این شهر محبوبیت فراوانی میان مسافران داخلی و خارجی داشته باشد (فتاحی، ۱۳۹۲: ۶۴). مطالعات میدانی نشان می‌دهد انگیزه اصلی گردشگران در سفر به این مناطق بهره‌مندی از مولفه‌های طبیعی است که به‌همین علت آن را طبیعت‌گردی می‌نامند. رشد فعالیت‌های گردشگری در دهه‌های اخیر با تأثیرگذاری عمیق بر بنیان‌های اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی، فرایند توسعه در مناطق مذکور و محدوده‌ی مورد مطالعه‌ی این تحقیق، را با چالش‌های جدی روبه‌رو ساخته است. به‌طوری که در کنار منافع عمدتاً اقتصادی مجموعه‌ای از هزینه‌های اجتماعی و زیست‌محیطی ناشی از رشد فعالیت‌های گردشگری در حوزه‌های گردشگری استان نمایان شده است. تحقیق حاضر در استان مازندران انجام شده و قلمرو مکانی این تحقیق شهرهای بابلسر، محمودآباد و نور است. برپایه‌ی آخرین سرشماری مرکز آمار ایران در سال ۱۳۸۵ خورشیدی، شهر بابلسر دارای ۱۲۴۳۳۸ نفر جمعیت بوده و با پهناهی ۱۳۵۰ هکتار در مسیر رودخانه‌ی بابلرود و در کرانه‌ی جنوبی دریای خزر قرار دارد. (درگاه ملی آمار ایران، ۱۳۹۲) در این منطقه با توجه به نزدیکی آن به تهران و دسترسی آسان دارای موقعیت مطلوبی در جهت جذب گردشگر است. در این

شهر وجود دریا، اماکن متبرکه، جنگل‌های طبیعی، دشت‌های سرسبز و محیط‌های حیات وحش به‌عنوان مقاصد تفریحی و سیاحتی مزیتی برای جذب گردشگر محسوب می‌شود (خاکساری و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۳۱) نهایتاً، سومین شهر مورد بررسی در این تحقیق، یعنی نور با مساحتی معادل ۲۶۷۵ کیلومتر مربع در غرب استان مازندران واقع شده که شهرهای نوشهر و چالوس در غرب، استان تهران در جنوب و دریای مازندران در شمال آن قرار دارند این شهر در مرکز استان واقع شده‌است و مرکز آن شهر نوراست. از نظر پستی و بلندی این شهر دارای دو قسمت جلگه آبی و کوهستانی است که به تبع آن آب و هوای معتدل، مرطوب، سرد را دارد. دید جنوبی شهر به سمت کوه‌های پوشیده از درختان پهن‌برگ و از سمت شمال نیز به دریای خزر مشرف است (حبیبی، ۱۳۹۲: ۳-۵۲).

### روش‌شناسی تحقیق

همان‌طور که قبلاً مطرح شد، هدف از این مطالعه، بررسی نگرش صاحبان اقامتگاه‌های گردشگری نسبت به سفرهای پایدار در شهرهای بابلسر، نور و محمودآباد است. در این تحقیق، از روش‌های توصیفی و تحلیلی از نوع پیمایشی استفاده شده است. جامعه‌ی آماری تحقیق را کلیه‌ی صاحبان اقامتگاه‌های گردشگری در این شهرها تشکیل می‌دهند که با استفاده از نمونه‌گیری تصادفی، ۱۲۱ نفر (۴۰ نفر در نور، ۴۱ نفر در محمودآباد و ۴۰ نفر در بابلسر) به‌عنوان نمونه انتخاب شدند. ابزار گردآوری اطلاعات پرسش‌نامه بوده است. اعتبار سوالات نیز از طریق اعتبار صوری مورد تایید قرار گرفت (رفیع‌پور، ۱۳۸۰). بدین صورت که از نظر متخصصان و صاحب نظران در حوزه موضوع مورد مطالعه در مورد انطباق پرسش‌نامه با ویژگی‌های مورد انتظار استفاده شده است. پرسش‌نامه‌ها از ابتدای شهریور ماه سال ۱۳۹۲ که هم‌زمان با اوج جریانات گردشگری در مناطق مورد بررسی بود، در میان جامعه‌ی آماری توزیع شد. نحوه‌ی پرسشگری به‌صورت مصاحبه ساخت یافته بود. تعریف متغیرهای تحقیق به دو صورت نظری و عملی انجام شد. به‌لحاظ مفهومی، نگرش‌ها احساسات عاطفی هستند که مردم پیرامون پدیده‌ها دارند. نگرش‌ها متمایزترین مفهوم در روان‌شناسی اجتماعی معاصر هستند. برای نگرش تعاریف متعددی نقل شده است: نگرش یک حالت روانی و عصبی آمادگی است که از طریق تجربه سازمان‌یافته و تأثیری هدایتی یا پویا بر پاسخ‌های فرد در برابر کلیه اشیا یا محیط‌هایی که به آن مربوط می‌شود، دارد (کریمی، ۱۳۷۳: ۴۳). سفر پایدار به‌معنای آن است که تحرک و انگیزه سفر گردشگر برای رسیدن به مقصد با کمترین تولید کربن، حفظ محیط-زیست سالم، مصرف بهینه انرژی همراه باشد. زیرا گردشگری پایدار مستلزم دسترسی به مکان و سفر پایدار است (ترانس دانوب<sup>۱</sup>، بی تا) برای سنجش این مفهوم از ۶ ایتِم استفاده گردیده

<sup>۱</sup> Trans Danub

است. این گویه‌ها در قالب طیف لیکرت سنجیده شده‌اند. میزان پایایی این مفهوم با استفاده از ضریب آلفا کرونباخ، ۰/۶۲ برآورد شد.

جدول ۱: تعریف نظری و عملیاتی متغیرهای زمینه‌ای تحقیق

نام متغیر	تعریف نظری	سطح اندازه‌گیری	تعریف عملیاتی
سن	تعداد سال‌های سپری شده در زندگی	فاصله‌ای	اعداد مربوط به تعداد سال‌های عمر
میزان تحصیلات	وضعیت سواد بر مبنای بالاترین سطح از تحصیلات رسمی که فرد به آن مشغول بوده یا به اتمام رسانده است.	فاصله‌ای	تعداد سال‌های تحصیل
سابقه اشتغال	تعداد سالهایی که فرد به حرفه گردشگری اشتغال دارد	فاصله‌ای	عدد مربوط به تعداد سالهای اقامت
متوسط مسافران در تابستان	تعداد افرادی که در فصل تابستان در واحداقامتی حضور پیدا می‌کنند	فاصله‌ای	تعداد افراد به عدد
متوسط مسافران در تعطیلات	تعداد افرادی که در ایام تعطیل سال به واحدهای اقامتی آنها می‌آیند	فاصله‌ای	تعداد افراد به عدد
سن	تعداد سال‌های سپری شده در زندگی	فاصله‌ای	اعداد مربوط به تعداد سال‌های عمر

منبع: یافته‌های تحقیق حاضر

### تجزیه و تحلیل

یافته‌های تحقیق حاضر در دو بخش ارائه می‌شود. بخش اول شامل توصیف متغیرهای زمینه‌ای و متغیر اصلی است. بخش دوم به تحلیل داده‌ها و نتیجه‌گیری اختصاص دارد. الف) توصیف متغیرهای زمینه‌ای: بیش از ۴۰ درصد پاسخگویان بین ۴۱ تا ۵۰ سال و دارای تحصیلات در سطح دیپلم بودند. ۳۳ درصد پاسخگویان اعلام کرده بودند که ۵ تا ۱۰ سال و ۲۱ درصد بین ۱۱ تا ۱۵ سال به این کار اشتغال دارند. ۷۲ درصد پاسخگویان نیز ابراز کرده بودند کمتر از ۵۰ نفر در فصل تابستان و ۸۲ درصد نیز کمتر از ۵۰ نفر در ایام تعطیل سال، مسافر دارند.

جدول ۲: توزیع فراوانی پاسخ‌ها برحسب متغیرهای زمینه‌ای

سابقه اشتغال	کمتر از ۵ سال		۵-۱۰ سال		۱۱-۱۵ سال		۱۵ سال به بالا	
	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد
	۲۱	۱۷/۴	۴۰	۳۳/۱	۲۶	۲۱/۵	۳۳	۲۷/۳
تعداد مسافر در تابستان	کمتر از ۲۰ نفر		۲۰-۴۰ نفر		۴۰-۶۰ نفر		۶۱ نفر یا بالا	
	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد
	۱۹	۱۵/۷	۵۴	۴۴/۶	۱۷	۱۴	۲۹	۲۴
تعداد مسافر در تعطیلات	کمتر از ۲۰ نفر		۲۰-۴۰ نفر		۴۰-۶۰ نفر		۶۱ نفر یا بالا	
	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد
	۱۷	۱۴	۶۱	۵۰/۴	۲۳	۱۹	۱۸	۱۴/۹

منبع: محاسبات تحقیق حاضر

ب) نگرش صاحبان اقامتگاه‌های گردشگری نسبت به سفر پایدار: جدول زیر به توزیع فراوانی نگرش صاحبان اقامتگاه‌های گردشگری نسبت به سفر پایدار را نشان می‌دهد.

جدول ۳: نگرش صاحبان اقامتگاه‌های گردشگری نسبت به سفر پایدار

گویه‌ها	(۱)	(۲)	(۳)	(۴)	(۵)	(۶)	(۷)
برای انتخاب مکان اقامت میزان مسافت مکان مهم است	۳۶/۴	۳۸	۱۸/۲	۶/۶	۰/۸	۴/۰۲	۰/۹۴
نوع وسیله نقلیه برای رفتن به مکان اقامت اهمیت دارد	۲۳/۱	۶۰/۳	۱۵/۷	۰/۸	-	۴/۰۵	۰/۴۴
وضع مالیات باید بر حسب میزان مصرف سوخت وسایل نقلیه انجام شود	۱۲/۴	۳۵/۵	۳۳/۱	۰/۱۹	-	۳/۴۱	۰/۹۳

منبع: محاسبات تحقیق حاضر (۱) کاملاً موافقم، (۲) تاحدی موافقم، (۳) بی‌نظر، (۴) تاحدی مخالفم، (۵) کاملاً مخالفم، (۶) میانگین (۷) انحراف معیار

مقایسه میانگین گویه‌های مختلف نشان می‌دهد آیتم «حمل و نقل ریلی در صنعت گردشگری موجب تغییر آب و هوا می‌شود» با میانگین ۳/۲۹ (از ۵) دارای کمترین مقدار میانگین و گویه‌ی «نوع وسیله نقلیه برای رفتن به مکان اقامت اهمیت دارد» با میانگین ۴/۰۵ (از ۵) دارای بیشترین مقدار میانگین بود. از طرف دیگر، با محاسبه‌ی مجموع امتیاز گویه‌ها برای هر پاسخگو و سپس محاسبه میانگین‌ها مشخص شد که نگرش صاحبان اقامتگاه‌های

گردشگری نسبت به سفر پایدار،  $21/83$  و انحراف معیار  $3/91$  است. با توجه به عدد میانگین و با توجه به این که این شاخص بر اساس ۷ گویه با امتیاز ۱ تا ۵ ساخته شده است، می‌توان بیان نمود که حداقل امتیاز هر پاسخ‌گو ۷ و حداکثر آن ۳۵ است و میانگین نظری نیز ۲۱ است. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که نگرش صاحبان اقامتگاه‌های گردشگری نسبت به سفر پایدار بالاتر از متوسط است و در گروه "بسیار مطلوب" قرار دارد؛ چون عدد میانگین  $21/83$  بالاتر از عدد ۲۱ است.

جدول ۴: میزان تأثیرگذاری نوع حمل و نقل در صنعت گردشگری بر تغییر آب و هوا

انحراف معیار	میانگین	خیلی کم	کم	تا حدودی	زیاد	خیلی زیاد	گویه‌ها
۱/۰۴	۳/۳۲	۱/۷	۱۹/۸	۴۰/۵	۱۹/۸	۱۸/۲	حمل و نقل هوایی
۰/۹۴	۳/۷۴	۰/۸	۸/۳	۳۰/۶	۳۶/۴	۲۴	حمل و نقل جاده‌ای
۲/۱۰	۳/۲۹	۳/۳	۲۸/۱	۳۴/۷	۱۸/۲	۱۴/۹	حمل و نقل ریلی

منبع: محاسبات تحقیق حاضر

مقایسه میانگین پاسخگویان در مورد هر یک از ایت‌ها بیانگر آن است که حمل و نقل جاده‌ای با میانگین  $3/74$  از ۵ و حمل و نقل ریلی با میانگین  $3/29$  از ۵ دارای بیشترین و کمترین مقدار میانگین کسب شده است. با این که بر اساس ادبیات تحقیق در این زمینه، حمل و نقل هوایی بیشترین تأثیر را در تولید گاز دی اکسید کربن که از عوامل تشدید تغییر آب هوا است دارد اما این نوع حمل و نقل در ایران برای گردشگری چندان رایج نیست و در مقابل حمل و نقل جاده‌ای و ریلی برای سفر گردشگران و مسافران برای رفتن به مناطق مختلف گردشگری کاربرد دارد.

ج) تبیین نگرش صاحبان اقامتگاه‌های گردشگری نسبت به سفر پایدار: در سال‌های اخیر، یکی از عواملی که باعث شد تا پایدار در صنعت گردشگری مورد توجه قرار گیرد، پیامدهای مصرف انرژی و حمل و نقل در این صنعت در تشدید تغییر آب و هوا بود. بنابراین، ارزیابی نگرش ذینفعان در این صنعت نسبت به سفر می‌تواند بر گردشگری پایدار تأثیر بگذارد. در جدول زیر، به بررسی این رابطه و تفاوت‌های موجود در آن پرداخته می‌شود.

جدول ۵: ضرایب تأثیر مدل نهایی رگرسیون متغیرهای مستقل تبیین‌کننده نگرش نسبت به سفر پایدار

متغیرها	ضرایب بتا	مقدار آزمون تی	سطح معنی‌داری
مقدار ثابت			
سن	۰/۲۰	۱/۹۳	۰/۰۵
سابقه اشتغال	۰/۰۴	۰/۴۴	۰/۶۵
تعداد مسافر در تابستان	-۰/۰۳	-۰/۲۸	۰/۷۷
تعداد مسافر در تعطیلات	-۰/۰۹	-۰/۹۲	۰/۳۵

منبع: محاسبات تحقیق حاضر

همان‌طور که جدول ۵ نشان می‌دهد، متغیر سن اولین متغیری بود که وارد مدل شده و بیشترین رابطه را با حمایت از سفر پایدار داشته است. براساس ضرایب بتا، این متغیر قوی‌ترین متغیر وارد شده به مدل می‌باشد (۰/۲۰)

د) بررسی تفاوت‌ها در نگرش نسبت به سفر پایدار و تحصیلات: براساس آزمون کالکوئر، نگرش نسبت به جابه‌جایی پایدار (مقدار آزمون = ۸۳/۷۶، سطح معناداری = ۰/۰۲ و درجه آزادی = ۱۰۰) برحسب سطح تحصیلات متفاوت بوده است. به عبارت دیگر، هرچه سطح تحصیلات افزایش می‌یابد، گرایش به سفر پایدار و صنعت حمل و نقل پاک در گردشگری بیشتر می‌شود.

#### نتیجه‌گیری و پیشنهادات

امروزه، برنامه‌ریزی و اجرای سیاست‌های کلان در بهبود و پیشگیری از مسائل محیط‌زیستی به‌وجود آمده ناشی از صنعت گردشگری لازم و ضروری به‌نظر می‌رسد. جنبه‌ی دیگر برای کاهش این آسیب‌ها و اثرات منفی، به حوزه‌ی جامعه‌شناسی و روان‌شناسی اجتماعی مربوط است. منظور از این جنبه مبحث رفتارهای محیط‌زیستی و نگرش ذینفعان در این صنعت است (صالحی و همکاران، ۱۳۹۱: ۳۶-۳۷). در این تحقیق، نگرش صاحبان اقامتگاه‌های گردشگری استان مازندران نسبت به نظام سفر پایدار در مقصد و عوامل مؤثر بر آن مورد بررسی قرار گرفت. براساس یافته‌های این تحقیق، ۴۰ درصد پاسخگویان بین ۴۱ تا ۵۰ سال و دارای تحصیلات در سطح دیپلم بودند. ۳۳ درصد پاسخگویان اعلام کرده بودند که ۵ تا ۱۰ سال و ۲۱ درصد بین ۱۱ تا ۱۵ سال به این کار اشتغال دارند. ۷۲ درصد پاسخگویان نیز ابراز کرده بودند کمتر از ۵۰ نفر در فصل تابستان و ۸۲ درصد نیز کمتر از ۵۰ نفر در ایام تعطیل سال، مسافر دارند.



هم‌چنین یافته‌ها نشان داد که صاحبان اقامتگاه‌های گردشگری گرایش مثبت به نظام سفر پایدار دارند. این یافته با یافته‌های محققانی مانند میلو همکاران (۲۰۱۰)، مک کریچرو همکاران (۲۰۱۰)، دیوید (۲۰۱۱) و اسکات و همکاران (۲۰۱۲) هم‌سو بود. هم‌چنین محققانی مانند مک کریچرو همکاران (۲۰۱۰) و دیوید (۲۰۱۱) دریافتند گرایش به گردشگری پایدار رابطه‌ی مستقیم با سن و سطح تحصیلات دارد. در بررسی حاضر نیز، گرایش به سفر پایدار بر حسب سن و سطح تحصیلات متفاوت بود. هم‌چنین، سابقه اشتغال و تعداد مسافران در تابستان یا تعطیلات غیر از تابستان کمترین رابطه را با گرایش به نظام سفر پایدار داشته است. صنعت گردشگری مبتنی بر تحرک و سفر بین مکانی و در عصر حاضر، رفتن به مکان‌های دور با وسایل نقلیه‌ای است که بیش از پیش وابسته به سوخت‌های فسیلی برای تامین انرژی خود هستند. در واقع، این صنعت خود عامل و قربانی مخاطرات محیط‌زیستی مانند تغییر آب و هوا است. گیدنز (۲۰۰۹) ترس<sup>۱</sup> را بهترین راه برای توجیه داشتن زندگی کم کربن نمی‌داند. از نظر او، برای زندگی با کربن بالا باید جایگزین‌های قطعی وجود داشته باشد. بسیاری از این جایگزین‌های کم کربن را نباید از طریق ایجاد هراس نسبت به آینده، توسعه داد. در واقع مسافرت و حمل و نقلی باید توسعه پیدا کند که در برابر سیستم حمل و نقل موجود چالشی بزرگ محسوب می‌شوند. از نظر اوری (۱۳۹۳) این امر، مستلزم بررسی ویژگی‌های نوآوری و به-خصوص ماهیت پیچیده و جامعه‌ی آی روند الگوسازی است. نوآوری شامل ترکیباتی جدید از عناصر موجود در ماشین آلات، متن‌ها، فناوری‌ها، مواد خام و سازمان‌ها است نوآوری از "سازگاری"<sup>۲</sup> ایجاد شده بین عاملیت‌های متفاوتی ناشی می‌شود که اقدامات را در سطوح محلی، ملی و بین‌المللی، تقویت و گسترش می‌دهند. بعد از چنین نوآوری، جهان در جهات مهمی یعنی با مجموعه جدیدی از محصولات و خدمات متناسب با آن، تغییر می‌کند. نوآوری با نوعی بازترکیب عناصری از زندگی، خواه موتورهای عظیم بخار یا خودروهای کوچک، نمایشگرهای کامپیوتری، اشیا سیال هوشمند، دگرگون می‌شود. هم‌اکنون، این نوآوری‌های فاتح در زندگی افراد نقش کانونی دارند و به‌سرعت معمول و رایج می‌شوند و به بخشی از پیش زمینه نوین<sup>۴</sup> زندگی در برخی از فضاها مانند خانه، شهر، آزمایشگاه، محل کار، حومه شهر و نظایر آن، تبدیل می‌شوند.

بر اساس بحث اوری که در بالا مطرح شد اعمال سیاست‌های سفر پایدار و رشد حمل و نقل و گردشگری پایدار و همکاری نزدیک بین ذینفعان در این صنعت پیش نیاز رسیدن به راه

<sup>1</sup> Fear

<sup>2</sup> Synchronization

<sup>3</sup> Agents

<sup>4</sup> New

حل‌های مناسب و نوین است. به این منظور، ذینفعان و سیاستگذاران در بخش‌های حمل و نقل، محیط‌زیست، اقتصاد، فناوری، گردشگری و توسعه منطقه‌ای در فرایند رسیدن به تحرک و گردشگری پایدار با هم همکاری و مشارکت داشته باشند. عواملی نظیر سفر راحت و ارتباطات خوب و نیز تعیین زمان ورود و خروج به مناطق گردشگری به‌ویژه در مورد مسافت‌های کوتاه و نه چندان طولانی، نقش مهمی در زمینه جابه‌جایی پایدار ایفاء می‌کنند. ارتقاء زیرساخت‌های حمل و نقل به‌خصوص در بخش راه آهن و حمل و نقل عمومی و سیستم حمل و نقل دوستدار محیط‌زیست و استفاده از فناوری‌های هوشمند و لجستیکی در نظام سفر پایدار لازم می‌نماید. اطلاعات درباره‌ی حمل و نقل عمومی باید از طریق فناوری‌های ارتباطی ارائه شود. لازم است تا کل اطلاعات مناسب درباره‌ی مقاصد سفر و خدمات سفر بی‌وقفه در اختیار گردشگران قرار گیرد. کارکنان بخش حمل و نقل و گردشگری (و نیز مشتریان) باید دسترسی مستقیم به این اطلاعات مثلاً از طریق رایانه داشته باشند. حتی در حین سفر نیز افراد می‌توانند خدمات مربوط به مشتریان که با سیستم‌های نوین فراهم می‌شود مثلاً از طریق اطلاعات خصوصی (درباره‌ی ارتباطات در حمل و نقل عمومی یا جاذبه‌های گردشگری در طول مسیر) از طریق تلفن‌های همراه در اختیار داشته باشند. در نهایت، لازم است تا در مقاصد گردشگران با قطار، اتوبوس یا دوچرخه و بدون خودرو شخصی قصد سفر دارند، امکانات و تجهیزات ایمنی و امکاناتی که کمترین میزان کربن را تولید می‌کند مهیا باشد.

#### منابع

۱. اوری، جان (۱۳۹۳). **جامعه و تغییر آب و هوا**، ترجمه: صادق صالحی، تهران: مرکز نشر دانشگاهی. (در دست چاپ)
۲. پاک‌نژاد، زهرا (۱۳۹۱). **بررسی عوامل اجتماعی مؤثر بر شناخت دانشجویان نسبت به تغییرات جهانی آب و هوا**، پایان‌نامه‌ی دوره‌ی کارشناسی ارشد، دانشکده‌ی علوم انسانی و اجتماعی، دانشگاه مازندران.
۳. حبیبی، سمیه (۱۳۸۹). **بررسی ارزیابی کاربری اراضی شهری در شهرهای کوچک با استفاده از GIS (مطالعه‌ی موردی: شهر نور)**، پایان‌نامه‌ی کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد واحد نور.
۴. خاکساری، علی؛ ابراهیم نیاسماکوش، سعید؛ دامادی، محمد و معزز، وحید (۱۳۹۲). **ارزیابی تأثیرات اجتماعی- فرهنگی گردشگری شهری بر نحوه‌ی زندگی مردم شهر بابلسر، مجله‌ی برنامه‌ریزی و توسعه‌ی گردشگری**، سال دوم، شماره‌ی ۷: ۱۴۷-۱۲۶.
۵. درگاه ملی آمار ایران، [www.amar.org.ir](http://www.amar.org.ir)، (۱۳۹۲/۷/۲۸)
۶. ساتن، فیلیپ (۱۳۹۲). **درآمدی بر جامعه‌شناسی محیط‌زیست**، ترجمه: صادق صالحی، تهران: انتشارات سمت.
۷. صالحی، صادق و حسن‌پور، محمود (۱۳۹۱). **برنامه‌ریزی و توسعه‌ی گردشگری**، بابلسر: انتشارات دانشگاه مازندران.

۸. صالحی، صادق؛ قدمی، مصطفی و همتی گویمی، زهرا (۱۳۹۱). بررسی رفتارهای محیط‌زیستی در بین گردشگران ساحلی (مطالعه‌ی موردی: گردشگری ساحلی شهر بوشهر در ایام نوروز)، *مجله‌ی برنامه‌ریزی و توسعه‌ی گردشگری*، سال اول، شماره‌ی ۱: ۵۸-۳۶.
۹. فتاحی، ناصر (۱۳۹۲). نقش آموزش گردشگر در ارتقاء رفتارهای زیست‌محیطی (مطالعه‌ی موردی: شهرستان محمودآباد)، پایان‌نامه‌ی کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد نور.
۱۰. قرخلو، مهدی، رمضان‌زاده، مهدی و گلین شریف دینی، جواد (۱۳۸۸). اثرات زیست‌محیطی گردشگری بر سواحل شهر رامسر، *فصلنامه‌ی جغرافیای انسانی*، سال اول، شماره‌ی سوم: ۱۳-۱.
۱۱. قدمی، مصطفی و علیقلی‌زاده، ناصر (۱۳۹۱). ارزیابی توسعه‌ی گردشگری مقصد در چارچوب پایداری، *فصلنامه‌ی تحقیقات جغرافیایی*، سال ۲۷، شماره‌ی اول: ۱۰۵-۸۰.
۱۲. کریمی، یوسف (۱۳۷۳) *روان‌شناسی اجتماعی، نظریه‌ها، مفاهیم و کاربردها*، تهران: انتشارات رودکی.
۱۳. محمودی، حسین و پاژکی نژاد، زهرا (۱۳۹۲). تغییرات آب و هوا و سیاست‌های مقابله در صنعت گردشگری، *مجله‌ی برنامه‌ریزی و توسعه‌ی گردشگری*، سال دوم، شماره‌ی ۶: ۱۰۸-۹۳.
۱۴. نیک‌بین، مهنا و کرمی، مهرداد (۱۳۹۱). بررسی پایداری اجتماعی- فرهنگی توسعه‌ی گردشگری: مطالعه‌ی موردی جزیره‌ی کیش، *فصلنامه‌ی تحقیقات فرهنگی*، دوره‌ی پنجم، شماره‌ی ۲: ۱۵۸-۱۳۷.
15. Cohen, E. and Cohen, S. (2012). Current sociological theories and issues in tourism, *Annals of Tourism Research*, 39(4): 2177-2202.
16. Coulter, R., Van Ham, M. and Findlay, A. (2013). **New directions for residential mobility research: Linking lives through time and space**, Discussion Paper No. 7525. Forschungsinstitut zur Zukunft der Arbeit Institute for the Study of Labor.
17. David, M. (2011). **An assessment of Morro bay residents' attitudes toward and knowledge about tourism: Setting the foundation for sustainable tourism development**, Thesis, Faculty of California Polytechnic State University.
18. McKercher, B., Prideaux, B. and Pang, S. (2010). Attitude of tourism students to the environment and climate change, *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 18(1-2):108-143.
19. Miller, G., Rathouse, K. and Scarles, C. (2010). Public understanding of sustainable tourism, *Annals of tourism Research*, 37(3): 627-646.
20. Page, S. (2005). **Transport and Tourism: Global Perspectives**, Harlow: Pearson Education.
21. Prillwitz, J. and Bar, S. (2011). Moving towards sustainability? Mobility styles, attitudes and individual travel behavior, *Journal of Transport Geography*, 19(6):1590-1600.
22. Rigg, J. (2007). **An everyday geography of the global south**, New York: Rutledge Publisher.
23. Schiefelbusch, M., Jain, A., Schäfer, T. and Müller, D. (2007). Transport and tourism: Roadmap to integrated planning developing and assessing integrated travel chains, *Journal of Transport Geography*, 15: 94-103.
24. Scott, D., Hall, C. and Ceron, J. (2011). Consumer behavior and demand response of tourists to climate change, *Annals of Tourism Research*, 39(1): 36-58.

25. Scuttari, A., Della Lucia, M. and Martini, U. (2012). **Integrated planning of sustainable tourism and mobility: An exploratory study**, Retrieved from [etourism.economia.unitn.it/documents/9.pdf](http://etourism.economia.unitn.it/documents/9.pdf). (۲۰۱۴/۳/۳)
26. Sigaud, T. (2013). Does moving change anything? Residential Mobility and Inequality in France: 2003-2011, **American Sociological Association 108th Annual Meeting, Population** Section 396 New York.
27. Trans Danub (n.d). **Sustainable mobility in tourism- A vision for the Danube region**, Retrieved from [transdanube.eu/uploads/](http://transdanube.eu/uploads/)(۲۰۱۴/۳/۳)
28. Urry, J. (2000). **Sociology beyond Societies mobilities for the twenty-first century**, New York: Rutledge Press.
29. Urry, J. (2007). **Mobilities**, London: Polity Press.
30. [www.wttc.org](http://www.wttc.org).

