

# مقایسه تطبیقی استان‌های کلان منطقه شمال ایران<sup>۱</sup> با تأکید بر ویژگی‌های ساختاری و امکانات لازم جهت توسعه پایدار گردشگری

نازنین تبریزی<sup>\*۱</sup> مریم نقوی<sup>۲</sup>

۱- استادیار گروه مدیریت جهانگردی دانشگاه مازندران

۲- کارشناس ارشد اکوتوریسم دانشگاه مازندران

## چکیده

امروزه به منظور دستیابی به توسعه پایدار گردشگری می‌باید زیرساخت‌ها و امکانات لازم مرتبط با آن مهیا گردد و تمامی ذی‌نفعان اعم از دولت، سازمان غیردولتی و جامعه محلی در این امر مشارکت داشته باشند. چرا که با مشارکت همه اعضا، توسعه گردشگری پایدار سریع‌تر به انجام می‌رسد. علاوه بر ویژگی‌های ساختاری و زمینه‌ای، زیرساخت‌های یک منطقه بخشی جدایی‌ناپذیر از گردشگری آن هستند و نسبت به عوامل دیگر نقش مؤثرتری برای جذب بازدیدکننده به یک مقصد گردشگری ایفا می‌نماید. هدف مقاله پیش رو، مقایسه تطبیقی استان‌های کلان منطقه شمال ایران از نظر ویژگی‌های ساختاری، امکانات و زیرساخت‌های لازم جهت توسعه پایدار گردشگری به‌عنوان یکی از قطب‌های بزرگ گردشگری کشور می‌باشد. روش این پژوهش توصیفی - تحلیلی بوده و درصدد است زیرساخت‌ها و امکانات سه استان شمالی کشور (گیلان، مازندران و گلستان) را به‌عنوان مقاصد اصلی گردشگرپذیر کشور شناسایی و بررسی کند تا بتوان با برنامه‌ریزی و مدیریت اصولی به توسعه پایدار در منطقه دست یافت. در این پژوهش، فراخور شاخص‌های مورد بررسی از روش‌های: شاخص الدرینج، مدل رتبه-اندازه تعدیل‌شده، نسبت وابستگی و... استفاده شده و یافته‌های حاصل از آن نشان می‌دهد با وجود مهیا بودن زمینه‌های ساختاری لازم، زیرساخت‌های و امکانات شناسایی‌شده در منطقه، پاسخگوی حجم فراوان گردشگران ورودی به این استان‌ها نمی‌باشد. بدین ترتیب این سه استان به‌منظور توسعه پایدار و همچنین دستیابی به توسعه پایدار گردشگری در منطقه می‌بایست با توجه به ظرفیت و پتانسیل‌های خود و همچنین با در نظر گرفتن ویژگی‌های زمینه‌ای و ساختاری، امکانات و زیرساخت‌های موردنیاز منطقه خود را با برنامه‌ریزی و مدیریت اصولی در سطح استاندارد فراهم آورند تا بتوانند توسعه‌ای درخور در منطقه ایجاد کنند و این امر نیز مستلزم تعامل و همکاری مستمر و مداوم فی‌مابین این سه استان و هماهنگی اقدامات و فعالیت‌ها در این بخش و ایجاد طرحی یکپارچه در زمینه گردشگری می‌باشد

**واژه‌های کلیدی:** توسعه پایدار، گردشگری، کلان منطقه شمال ایران

\* نویسنده رابط: n.tabrizi@umz.ac.ir

۱- استان‌های گیلان، مازندران و گلستان

## ۱- مقدمه و بیان مسئله

گردشگری امروزه به سرعت در حال رشد و تحول است و ابزاری برای افزایش درآمد ملی کشورهای جهان محسوب می‌شود و نقش مهمی در ترغیب سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، ایجاد درآمد برای دولت و اشتغال‌زایی مستقیم و غیرمستقیم در سراسر دنیا داشته است و به دلیل تأثیر بسیار زیاد آن بر توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورها از آن به عنوان صادرات نامرئی یاد می‌شود (اکبری و ابونوری، ۱۳۹۳). همچنین امروزه، بسیاری از برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران توسعه، از گردشگری به عنوان رکن اصلی توسعه‌ی پایدار یاد می‌کنند (قدمی و همکاران، ۱۳۸۹: ۱۱۱). همچنین این صنعت با موقعیت ممتاز خود در اقتصاد جهانی، باید به عنوان یک رهبر جهانی در کمک به توسعه پایدار شناخته گردد (Wahab & Pigram, 2005).

توسعه پایدار عبارت است از استفاده بدون بهره‌کشی از طبیعت، فرهنگ و سایر منابع گردشگری نسل فعلی، حفظ آن‌ها برای نسل آینده (Najdeskaa & et al, 2012). بدین ترتیب می‌توان توسعه پایدار گردشگری را فرآیندی به منظور بهبود کیفیت زندگی جوامع میزبان، تأمین تقاضای بازدیدکنندگان و در عین حال حفاظت از منابع محیطی طبیعی و انسانی در نظر گرفت (قدمی و علیقلی‌زاده، ۱۳۹۱).

به منظور توسعه گردشگری می‌بایست زیرساخت‌ها و امکانات لازم مرتبط با آن مهیا گردد و تمامی ذی‌نفعان یعنی دولت، سازمان غیردولتی و جامعه محلی در این امر مشارکت داشته باشند. چرا که با مشارکت همه اعضا، توسعه گردشگری پایدار سریع‌تر به انجام می‌رسد (Sutawa, 2012).

کشور ما از ظرفیت‌ها و پتانسیل بالایی در زمینه‌ی گردشگری برخوردار است که هرکدام از آن‌ها نیز می‌توانند منبعی برای خارج شدن از اقتصاد تک‌محصولی کشور (اقتصاد متکی به نفت) به شمار آیند. باید توجه داشت هر توسعه‌ای نیازمند زیرساخت‌های لازم به خود می‌باشد؛ اما در کشور ما به دلیل نبود و یا کمبود زیرساخت‌های گردشگری، توسعه این صنعت به‌کندی پیش می‌رود. این مقاله درصدد است زیرساخت‌ها و امکانات سه استان شمالی کشور (گیلان، مازندران و گلستان) را به عنوان مقاصد اصلی گردشگرپذیر کشور که توانایی درخوری در جذب گردشگر دارند، شناسایی و بررسی کند. این استان‌ها با وجود داشتن سرمایه اصلی گردشگری یعنی جاذبه‌های گردشگری و گردشگران بی‌شمار تاکنون نتوانسته‌اند از آن به عنوان یک منبع درآمد پایدار استفاده کنند و منطقه خود را از این حیث توسعه دهند. لذا شناخت از پیش‌نیازهای گردشگری به منظور برنامه‌ریزی و مدیریت اصولی برای توسعه این منطقه ضروری می‌باشد.

## ۲- مبانی نظری

صنعت گردشگری به عنوان صنعتی نوپا به‌ویژه در سال‌های اخیر تأثیرات عمیقی بر وضعیت اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی بیشتر کشورهای جهان داشته (تقدیسی، ۱۳۹۱) و دربردارنده‌ی تمامی پدیده‌ها و روابط حاصل از تعامل گردشگران، عرضه‌کنندگان و فروشندگان محصولات صنعت گردشگری، دولت‌ها و

جوامع میزبان، در فرایند جذب و پذیرایی از گردشگران است (ابراهیم‌زاده، ۱۳۹۰ به نقل از McIntosh, ۱۹۹۵).

تا اواخر دهه ۱۹۷۰، از رویکردهای رشدگرا و اقتصادی در امر برنامه‌ریزی گردشگری استفاده می‌شد. دیدگاه رشدگرا با حمایت مثبت و بی‌چون و چرا از گردشگری (Wahab & Pigram, 2005)، آن را ذاتاً یک فعالیت خوب می‌داند. این دیدگاه مدعی است جاذبه‌های طبیعی و فرهنگی را باید به‌عنوان یک کالا در نظر گرفت و می‌بایست حداکثر استفاده را از آن برد. در دیگر دیدگاه، فعالیت‌های اقتصادی مبنا و اساس می‌باشد و توجهی به جنبه‌های اجتماعی و زیست‌محیطی نمی‌شود و بدین ترتیب گردشگری انبوه، ماحصل این نوع برنامه‌ریزی در نظر گرفته شده است. از دهه ۱۹۸۰ به بعد، پیامدهای نامطلوب زیست‌محیطی، فرهنگی و اجتماعی گردشگری نمود پیدا کرد و در نهایت در دهه ۱۹۹۰ رویکرد توسعه پایدار گردشگری در راستای توسعه پایدار جایگزین گردشگری انبوه شد.

توسعه پایدار به توسعه‌ای اطلاق می‌گردد که به نسل حاضر سود برساند بدون اینکه منافع و کیفیت زندگی نسل‌های آینده را به مخاطره بیندازد (Christie & Warburton, 2001). بنابراین توسعه پایدار گردشگری نیز باید به‌گونه‌ای صورت پذیرد که علاوه بر ایجاد شرایط مناسب و استاندارد برای مراجعه‌کنندگان فعلی، نیازهای نسل آتی را نیز در معرض خطر و نابودی قرار ندهد (Yi Wu, 2008). به‌عبارت‌دیگر گردشگری پایدار عبارت است از توسعه گردشگری با توجه ارتقاء نیازهای اقتصادی، محیطی و اجتماعی جامعه میزبان (choi & sirakaya, 2005).

هیچ کشوری را نمی‌توان یافت که فاقد مواد اولیه برای جهانگردی باشد (هزارجریبی، نجفی، ۱۳۸۹). ظرفیت و پتانسیل‌های گردشگری در هر منطقه‌ای کم و بیش وجود دارد؛ اما به‌منظور توسعه گردشگری بین‌المللی و داخلی و دستیابی به رشد و رفاه عمومی می‌بایست تسهیلات و زیرساخت‌های لازم فراهم گردد. از بررسی‌های سازمان جهانی گردشگری نیز چنین برمی‌آید که در مراحل اولیه‌ی توسعه‌ی گردشگری، دولت‌ها نقش اساسی در گسترش آن داشته و این روند در همه‌ی کشورهای جهان از فرانسه و اسپانیا تا کلمبیا و جامائیکا مصداق پیدا می‌کند (سلامی و سلطانی، ۱۳۹۲). یکی از وظایف دولت نیز تأمین خدمات لازم و زیرساخت‌هاست.

زیرساخت‌ها عبارت‌اند از ساختارهای فیزیکی و سازمانی و امکانات مورد نیاز (به‌عنوان مثال ساختمان‌ها، جاده‌ها و ...) برای عملکرد یک جامعه و یا شرکت (oxford dictionary, 2008). زیرساخت یک عنصر لازم و بخش جدایی‌ناپذیر گردشگری است و نسبت به عوامل دیگر نقش تأثیرگذارتری برای جذب بازدیدکننده به یک مقصد گردشگری دارد (Seetanah & et al, 2011). زیرساخت‌های گردشگری شامل گسترش شبکه راه‌ها و حمل‌ونقل، تأسیسات اقامتی و پذیرایی و مراکز بهداشتی و آموزشی، مراکز تفریحی و ورزشی و ...

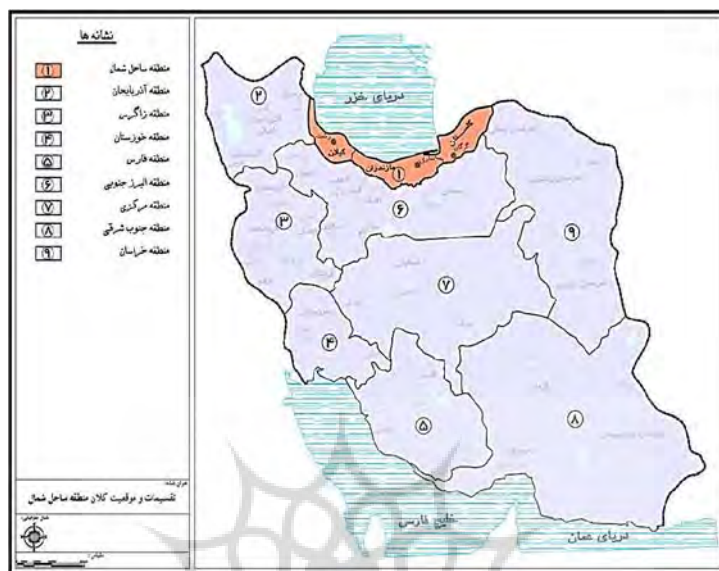
در این بین اهمیت ویژه بخش حمل و نقل به حدی است که به اعتقاد بعضی کارشناسان خود می‌تواند به صورت مجزا به عنوان یکی از ارکان اصلی جهانگردی مطرح شود (ابونوری و اکبری، ۱۳۹۳). سیستم حمل و نقل خوب تا حد زیادی متکی بر کیفیت و در دسترس بودن زیرساخت‌های حمل و نقل شامل خدمات هوایی و فرودگاه، سیستم‌های حمل و نقل زمینی و راه‌ها و زیرساخت‌های حمل و نقل آبی می‌باشد. (Khadarooa & Seetana, 2007). به گفته گی چاک (۱۳۸۸) سیستم حمل و نقل در قلب صنعت گردشگری قرار دارد. این سیستم خط اتصالی بین مقصد، میهمان‌خانه، جاذبه‌ها و سایر مکان‌های توریستی است. کارایی، راحت بودن و میزان سلامت و امنیت این سیستم، تعیین‌کننده‌ی نوع تجربه و کیفیتی است که از سفر به دست می‌آید. در واقع تعداد راه‌ها سبب تسهیل دسترسی به مناطق توریست‌پذیر در داخل هر کشور می‌شود. بدین ترتیب این عوامل نقشی مهم در ایجاد رضایت گردشگران و همچنین تصمیماتشان برای سفرهای بعدی دارد.

از دیگر زیرساخت‌های مهم گردشگری، مراکز اقامتی هستند. این مراکز بعد از جاذبه‌های توریستی مقاصد، عمده‌ترین و مهم‌ترین نکته‌ای است که توجه توریست‌ها را به خود معطوف می‌کند (طاهریدمنه و همکاران، ۱۳۹۰). این تأسیسات و مراکز شامل هتل‌ها، مهمانسراها، متل‌ها، کاروانسراها، کمپ‌ها، کلبه‌های ساحلی و کوهستانی، اردوگاه‌ها، پانسیون‌ها، پلاژهای توریستی، زائرسراها و مدارس به هنگام تعطیلات هستند (قاسمی و همکاران، ۱۳۹۳). یکی از مشکلات خدمات گردشگری نبود یا کمبود مکان‌های سکونتی و هتل‌های مناسب در تمام فصول سال و برای همه قشرهای جامعه با درآمدهای مختلف است (وارثی و همکاران، ۱۳۹۰). میزان خدمات مراکز اقامتی مانند درجه و کیفیت آن، خدمات بهداشتی مطلوب و استاندارد و نزدیکی به محل و مقصد موردنظر که هدف نهایی سفر گردشگر است، می‌تواند کاهش یا افزایش فضای خدماتی و تغییر الگوی رفتاری گردشگر را به همراه داشته باشد هرچه قدر کیفیت خدمات افزایش یابد، درآمد بیشتری نصیب سرمایه‌گذار و صنعت گردشگری مقصد می‌گردد (طاهریدمنه و همکاران، ۱۳۹۰).

### ۳- شناخت محدوده پژوهش

کلان منطقه شمال کشور شامل استان‌های گلستان، گیلان و مازندران می‌باشد که به شکل هلالی در سواحل جنوبی دریای خزر از آستارا تا غرب کوه‌های کپه داغ گسترده شده است. از لحاظ طبیعی، این منطقه شامل جلگه‌های گیلان، مازندران و گرگان، قسمت‌های پایکوهی و دامنه‌های شمالی کوه‌های البرز می‌باشد. جلگه مازندران بزرگ‌ترین واحد جغرافیایی جلگه در منطقه به شمار می‌آید. عرض این جلگه در بعضی از قسمت‌ها به بیش از ۵۰ کیلومتر می‌رسد. مساحت کلان منطقه حدود ۵۸۲۵۱ کیلومتر مربع بوده که سهم استان‌های گلستان، گیلان و مازندران به ترتیب ۲۰۳۶۷، ۱۴۰۴۲ و ۲۳۸۴۲ کیلومتر مربع می‌باشد. طول سواحل کلان منطقه از آستارا تا خلیج مخدوم قلی حدود ۶۸۰ کیلومتر است که علاوه بر بخش جنوبی دریای خزر

تعدادی لاگون، تالاب و خلیج جزء قلمرو آبی محدود به شمار آمده و از اهمیت اکولوژی، اقتصادی و گردشگری قابل توجهی برخوردار است. نقشه شماره (۱) موقعیت جغرافیایی کلان منطقه را نشان می‌دهد.



نقشه شماره (۱): حد و مرز کلان منطقه شمال و موقعیت مکانی آن

#### ۴- تحلیل و بررسی

در این بخش از پژوهش، استان‌های مورد مطالعه از نظر سه شاخص اصلی: "ویژگی‌های زمینه‌ای و ساختاری"، "امکانات و خدمات" و "زیرساخت‌ها" و زیر شاخص‌های آن‌ها به شرح زیر مقایسه شده و مورد تحلیل قرار گرفته‌اند:

#### ۴-۱- ویژگی‌های زمینه‌ای و ساختاری

##### ۴-۱-۱- ویژگی‌های جمعیتی

بر اساس نتایج سرشماری ۱۳۸۵، سه استان گلستان، گیلان و مازندران به ترتیب دارای جمعیتی معادل ۱۶۱۷۰۸۷، ۲۴۰۴۸۶۱ و ۲۹۲۲۴۳۲ نفر بوده و کلان منطقه شمال کشور با جمعیت ۶۹۴۴۳۸۰ نفری خود حدود ۱۰.۵ درصد از جمعیت کشور را در خود جای داده است. در دوره‌های گذشته، شمار جمعیت روستایی در هر سه استان بیشتر از جمعیت شهری بوده است؛ ولی بر اساس آخرین نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن در سال ۱۳۸۵، جمعیت ساکن در نقاط شهری استان‌های گیلان و مازندران از جمعیت روستایی آن‌ها پیشی گرفته و در استان گلستان این شاخص، عددی تقریباً معادل جمعیت روستایی استان را نشان می‌دهد.

همچنین آمار حاکی از آن است که نرخ رشد جمعیت در استان‌های گیلان و مازندران از میزان متوسط کشوری پایین‌تر و متوسط نرخ رشد جمعیت در استان گلستان از متوسط کشوری بالاتر بوده است. میزان تراکم جمعیت در هر سه استان کلان منطقه با تفاوت فاحش نسبت به متوسط کشوری، روند افزایشی را تجربه کرده و در استان گیلان با ۱۷۱ نفر در کیلومترمربع به بالاترین میزان خود دست یافته است. شمار جمعیت، نرخ رشد و تراکم استان‌های کلان منطقه در جدول شماره (۱) قابل مشاهده می باشد.

جدول شماره (۱) شمار جمعیت، نرخ رشد و تراکم استان‌های کلان منطقه

تراکم (نفر در کیلومترمربع)	نرخ رشد		شمار جمعیت		استان	
	۱۳۸۵	۱۳۷۵	۱۳۸۵	۱۳۹۰		
۱۳۸۵	۱۳۷۵	-۹۰	۱۳۷۵ -۸۵	۱۳۹۰	۱۳۸۵	
۸۰	۷۱	۱.۹	۱.۲۶	۱۶۸۷۰۸۶	۱۶۱۷۰۸۷	گلستان
۱۷۱	۱۶۰	۰.۶	۰.۷	۲۴۵۳۴۶۹	۲۴۰۴۸۶۱	گیلان
۱۲۳	۱۱۰	۱.۰۲	۱.۱۷	۳۰۳۷۳۳۶	۲۹۲۲۴۳۲	مازندران

مأخذ: مرکز آمار ایران و محاسبات نویسندگان

#### ۴-۱-۲- ویژگی‌های اقتصادی

تحولات عرصه کار را می توان به عنوان یکی از مهم ترین نماگرهای اقتصادی در یک منطقه تلقی نمود. چرا که تغییرات عرضه نیروی کار معمولاً ارائه دهنده شمای کلی از شاخص‌های جمعیتی، الگوی زندگی و همچنین ویژگی‌های فرهنگی بوده و در مقابل، تحولات تقاضای نیروی کار بیانگر میزان رشد اقتصادی در یک منطقه و الگوی غالب آن می باشد. بر پایه آخرین نتایج رسمی که در جدول شماره (۲) ارائه شده، نسبت جمعیت فعال اقتصادی در استان‌های گیلان و گلستان بیشتر از میزان کشوری و در استان مازندران کمتر از آن خواهد بود.

نرخ مشارکت اقتصادی (نرخ فعالیت) در دو استان گیلان و مازندران برخلاف استان گلستان در سال ۱۳۸۷، از متوسط کشوری آن بالاتر می باشد. همچنین نرخ بیکاری در استان گلستان در سال ۸۷ با متوسط کشوری برابری دارد. روند تغییرات نرخ بیکاری در استان گیلان همواره میزان بالاتری از میانگین کشوری را به خود اختصاص داده است. استان مازندران نیز برخلاف دو استان دیگر دارای نرخ بیکاری نزولی با روندی آهسته دارد. بررسی نرخ مشارکت اقتصادی (نرخ فعالیت) در جمعیت ۱۰ ساله و بیشتر کلان منطقه به تفکیک جنس نشان می دهد که شاخص مذکور در میان مردان بیشتر از زنان بوده است.

بررسی نسبت وابستگی جمعیت کمتر از ۱۵ سال و بیشتر از ۶۵ سال به نیروی فعال جامعه (۱۵ تا ۶۴ سال) سه استان، با توجه به متوسط کشوری این شاخص (۴۳.۴ درصد) نشان می‌دهد که استان‌های مازندران و گیلان از وضعیت مناسب‌تری نسبت به کشور برخوردار بوده و نسبت وابستگی تنها در استان گلستان بالاتر از سطح متوسط کشوری آن می‌باشد.

جدول شماره (۲) جمعیت ۱۰ ساله و بیشتر برحسب وضع فعالیت اقتصادی در کلان منطقه و کشور- ۱۳۸۷

استان	جمعیت فعال اقتصادی			غیرفعال اقتصادی	نرخ فعالیت	نرخ بیکاری	نرخ مشارکت اقتصادی		نسبت وابستگی
	جمع	شاغل	بیکار				مرد	زن	
گلستان	۵۶۱۵۹۳	۵۱۴۸۲۱	۴۶۷۷۱	۸۰۸۸۳۲	۳۸	۱۰.۴	۶۲.۲	۱۹.۹	۴۵.۹
گیلان	۸۷۵۱۵۲	۷۶۱۶۳۹	۱۱۳۵۱۲	۱۳۰۹۱۹۱	۴۰.۱	۱۳	۶۲.۹	۱۶.۹	۴۰
مازندران	۸۶۴۳۸۳	۸۰۰۱۴۷	۶۴۲۳۶	۱۴۹۷۰۱۵	۳۶.۶	۷.۴	۶۲.۲	۱۰.۵	۳۷.۶
کشور	۲۲۸۹۲۴۸۹	۲۰۵۰۰۳۱۰	۲۳۹۲۱۷۹	۳۷۴۰۷۶۸۶	۳۸	۱۰.۴	--	--	۴۳.۴

### - وضعیت و ساختار اشتغال

بر اساس نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن در سال‌های ۱۳۷۵ و ۱۳۸۵، حاکی از افزایش ظرفیت استان‌های کلان منطقه در ایجاد فرصت‌های شغلی بوده؛ اما همان‌طور که در جدول شماره (۳) قابل بررسی است، از تعداد شاغلان بخش کشاورزی در کلان منطقه کاسته شده و بر تعداد شاغلان بخش خدمات به‌ویژه در استان مازندران به میزان قابل‌توجهی افزوده شد. از علل اصلی موضوع اخیر می‌توان به سرمایه‌گذاری اندک در بخش کشاورزی، افزایش سیاست‌های توسعه صنعت و شهرک‌های صنعتی و استقبال از فعالیت‌های خدماتی به دلیل رونق و بازده کوتاه‌مدت آن، اشاره نمود.

جدول شماره (۳) میزان تغییرات تعداد شاغلان در بخش‌های مختلف اقتصادی طی

دهه ۸۵-۷۵ در استان‌های کلان منطقه

استان/ بخش اشتغال	کل	کشاورزی	صنعت	خدمات
گلستان	۱۳۹۰۳۲	-۶۸۰	۶۸۴۲۷	۶۸۹۵۷
گیلان	۱۰۹۴۳۲	-۶۸۲۲۰	۵۳۶۸۹	۱۲۱۷۱۳
مازندران	۲۵۸۷۸۴	-۸۷۵۳	۱۱۳۸۳۵	۱۵۳۷۶۳

#### ۴-۱-۳- ویژگی‌های شبکه شهری

سیستم یا شبکه شهری به مجموعه‌ای از شهرهای وابسته به یکدیگر اطلاق می‌شود که ساختار سکونتگاه‌های شهری یک ناحیه یا منطقه را به صورت یک نظام درمی‌آورند. از آنجا که شبکه شهری تنها مجموعه‌ای از عناصر کالبدی نیست و نقش و اهمیت هر سکونتگاه را میزان ارتباطات و جریان‌های درونی و بیرونی آن تعیین می‌کند، شناخت فضا و نوع ارتباطات آن از بحث‌های کلیدی در حوزه برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای می‌باشد. در این بخش به شناخت ویژگی‌های شبکه شهری کلان منطقه شمال پرداخته می‌شود. شتاب گسترش شهرنشینی بر اساس شاخص الدریدج نشان می‌دهد که در مجموع، سرعت گسترش شهرنشینی در کل کشور بسیار بیشتر از استان‌های کلان منطقه می‌باشد. (جدول شماره ۴) با این حال باید توجه داشت که نسبت جمعیتی که می‌تواند به طور بالقوه شهرنشین شود، در منطقه حدود ۵۰ درصد است در حالی که این مقدار برای کل کشور به کمتر از ۳۵ درصد رسیده است. بنابراین اگرچه نرخ رشد جمعیت شهری در آخرین دهه سرشماری (۸۵-۷۵) هم در کل کشور و هم در منطقه اندکی کند شده؛ اما با وجود استقرار حدود ۵۰ درصد جمعیت منطقه در نواحی روستایی، به طور بالقوه امکان پیشی گرفتن شتاب شهرنشینی آن نسبت به کل کشور در سال‌های آینده بسیار محتمل می‌باشد.

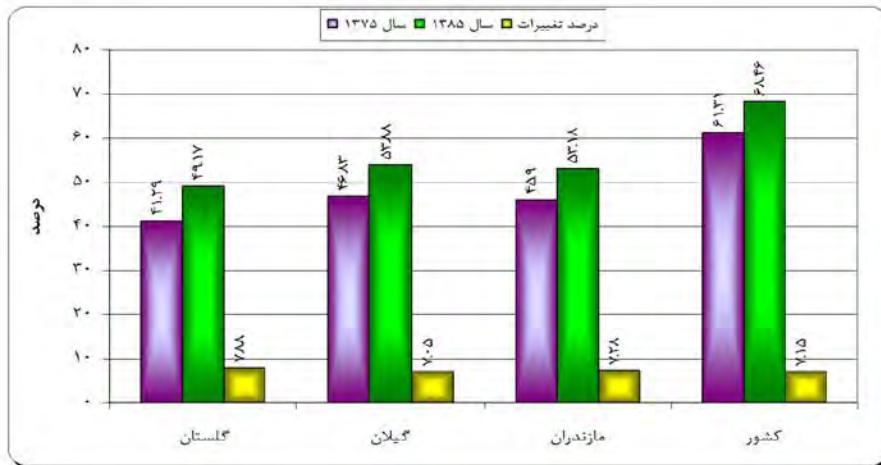
جدول شماره ۴) مقایسه شتاب گسترش شهرنشینی در کلان منطقه و کشور بر پایه شاخص الدریدج

کشور	مازندران	گیلان	گلستان	شاخص / محدوده
۱.۸۴	۱.۳۴	۱.۳۲	۱.۳۴	الدریدج

#### - میزان شهرنشینی

بررسی میزان شهرنشینی در دوره ۱۰ ساله ۱۳۷۵-۱۳۸۵ در کلان منطقه شمال نشان می‌دهد که هماهنگ با روند کشوری، میزان شاخص مذکور در هر سه استان در بازه زمانی موردنظر، افزایش یافته است. میزان افزایش شهرنشینی در استان گلستان بیش از دو استان دیگر بوده و در سطح کلان منطقه تنها در استان گیلان پایین‌تر از متوسط کشوری می‌باشد (نمودار شماره ۱).

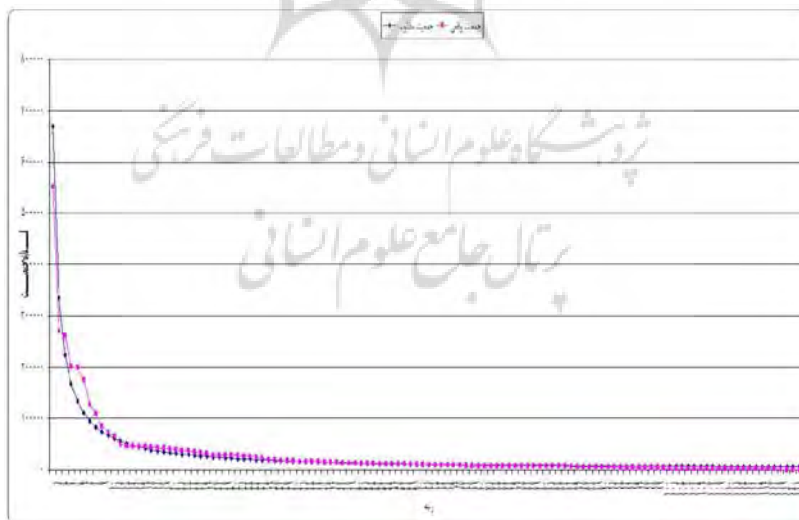




نمودار شماره (۱) میزان شهرنشینی و تغییرات آن در کلان منطقه و کشور در دهه ۷۵-۸۵

### - ساختار شبکه شهری

همان‌طور که در نمودار شماره (۲) نیز قابل مشاهده است، بر اساس مدل رتبه-اندازه تعدیل شده<sup>۱</sup> شهر اول کلان منطقه جمعیتی کمتر از حد مطلوب به خود اختصاص داده؛ اما رابطه نخست شهری به‌طور کامل در این شبکه شهری برقرار می‌باشد. تطابق جمعیتی با حد مطلوب در شهرهای کوچک کلان منطقه قابل قبول بوده و مطابق انتظار تفاوت قابل توجهی بین جمعیت موجود شهرهای چهارم تا دهم شبکه با حد مطلوب آن قابل رؤیت می‌باشد.



نمودار شماره (۲) منحنی رتبه - اندازه تعدیل شده کلان منطقه - ۱۳۸۵

<sup>۱</sup> - ساختار کلی مدل رتبه-اندازه تعدیل شده:

$$P_{r-n} = \frac{\sum P_{i+n} / R_{i+n}}{\sum 1/R_1 + 1/R_2 + \dots + 1/R_n}$$

**۴-۲- امکانات و خدمات****۴-۲-۱- امکانات بهداشتی و درمانی**

بر اساس آخرین آمار موجود، تعداد مؤسسات درمانی فعال در سطح استان مازندران بیشتر از دو استان دیگر کلان منطقه بوده و از این تعداد ۶۸.۴ درصد وابسته به وزارت بهداشت و درمان می‌باشند. همچنین استان گیلان از نظر شاخص تعداد تخت به ازای ۱۰۰۰ نفر از استان‌های مازندران و گلستان برخوردارتر بوده و با توجه به میانگین کشوری شاخص مذکور (۱.۶ تخت به ازای ۱۰۰۰ نفر) استان گیلان هم‌سطح با متوسط کشوری و دو استان دیگر در سطحی پایین‌تر از آن قرار گرفته‌اند. (جدول شماره (۵))

جدول شماره (۵) تعداد مؤسسات درمانی فعال برحسب وضعیت حقوقی و تخت‌های موجود - ۱۳۸۵

استان	کل		وابسته به وزارت بهداشت و درمان		خصوصی		سایر	
	تعداد مؤسسه	تخت به ازای ۱۰۰۰ نفر	تعداد مؤسسه	تخت به ازای ۱۰۰۰ نفر	تعداد مؤسسه	تخت به ازای ۱۰۰۰ نفر	تعداد مؤسسه	تخت به ازای ۱۰۰۰ نفر
گلستان	۲۱	۱.۳	۱۶	۱.۰۵	۳	۰.۱	۲	۰.۱۴
گیلان	۲۸	۱.۶	۲۱	۱.۳	۶	۰.۲۱	۱	۰.۰۸
مازندران	۳۸	۱.۵	۲۶	۱.۲	۶	۰.۱۸	۶	۰.۱۶

**۴-۲-۲- آموزش عالی**

مطابق با روند افزایشی تعداد دانشگاه‌ها و ظرفیت پذیرش آن‌ها در سطح کشور، در کلان منطقه شمال نیز پروسه مشابهی به‌ویژه در چند سال اخیر قابل مشاهده می‌باشد. همان‌طور که در جدول شماره (۶) قابل بررسی است، در هر سه استان کلان منطقه رتبه اول و دوم پذیرش دانشجویان به ترتیب به دانشگاه آزاد اسلامی، دانشگاه پیام نور و رتبه سوم در استان گلستان به آموزشکده و در دو استان دیگر به دانشگاه دولتی اختصاص یافته است.

جدول شماره (۶) سهم انواع دانشگاه‌های موجود در سطح کلان منطقه از کل دانشجویان

استان	دانشگاه آزاد	غیرانتفاعی	دانشگاه	پزشکی	پیام نور	علمی- کاربردی	آموزشکده
گلستان	۳۹.۸	۶.۸	۸.۹	۲.۰۷	۳۲.۳	۰.۹	۹.۳
گیلان	۳۸.۴	۸.۶	۱۱.۶	۲.۶	۲۹.۴	۰.۷	۳.۶
مازندران	۳۸.۱	۱۷.۹	۱۰.۲	۳.۲	۲۲.۸	۳.۸	۳.۹

#### ۴-۲-۳- تأسیسات و امکانات ساختمانی

بررسی‌های آماری نشان می‌دهد که میزان برخورداری واحدهای ساختمانی کلان منطقه از حداقل برق بیشتر از سایر امکانات و تأسیسات می‌باشد. به طوری که این رقم در استان مازندران به ۹۹.۷ درصد رسیده و در استان‌های گلستان و گیلان اندکی کمتر از متوسط کشوری است. پس از برق، برخورداری از آب لوله‌کشی در رتبه بعدی قرار دارد و استان‌های گلستان، مازندران و گیلان در این زمینه رتبه‌های اول تا سوم کلان منطقه را به خود اختصاص داده‌اند.

از نظر برخورداری از تلفن ثابت استان مازندران (۹۰.۹ درصد) و از نظر بهره‌مندی از گاز لوله‌کشی نیز استان مازندران به همراه استان گلستان (۶۹.۸ درصد) در جایگاه بالاتر از متوسط کشوری قرار دارند. نکته حائز اهمیت آن‌که استان گیلان از نظر برخورداری از کلیه امکانات نامبرده در سطح پایین‌تر از متوسط کشوری جای گرفته است. (جدول شماره (۷))

جدول شماره (۷) امکانات موجود در واحدهای ساختمانی در استان‌های کلان منطقه - ۱۳۸۵

استان	حداقل برق	حداقل تلفن ثابت	حداقل آب لوله‌کشی	حداقل گاز لوله‌کشی
گلستان	۹۸.۹	۸۳.۸	۹۲.۲	۶۹.۸
گیلان	۹۹.۰	۷۱.۹	۷۰.۰	۶۶.۷
مازندران	۹۹.۷	۹۰.۹	۹۱.۰	۶۹.۸
کشور	۹۹.۳	۸۱.۳	۹۱.۷	۶۷.۹

#### ۴-۲-۴- امکانات فرهنگی

همان‌طور که در جدول شماره (۸) قابل مشاهده است، کلان منطقه شمال از نظر کمی، از امکانات فرهنگی - هنری مناسبی برخوردار نبوده و بعضی از شاخص‌های مورد نظر گاه‌ها به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر هم به عدد یک نمی‌رسد. در این میان به نظر می‌رسد که استان گیلان از دو استان دیگر از وضعیت مناسب‌تری برخوردار باشد. شایان ذکر است که امکانات موجود نیز به صورت متعادل در سطح سکونتگاه‌ها توزیع نشده و بیشتر در شهرهای بزرگ کلان منطقه متمرکز است.

جدول شماره (۸) امکانات مختلف فرهنگی - هنری در سطح استان‌های کلان منطقه به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت - ۱۳۸۵

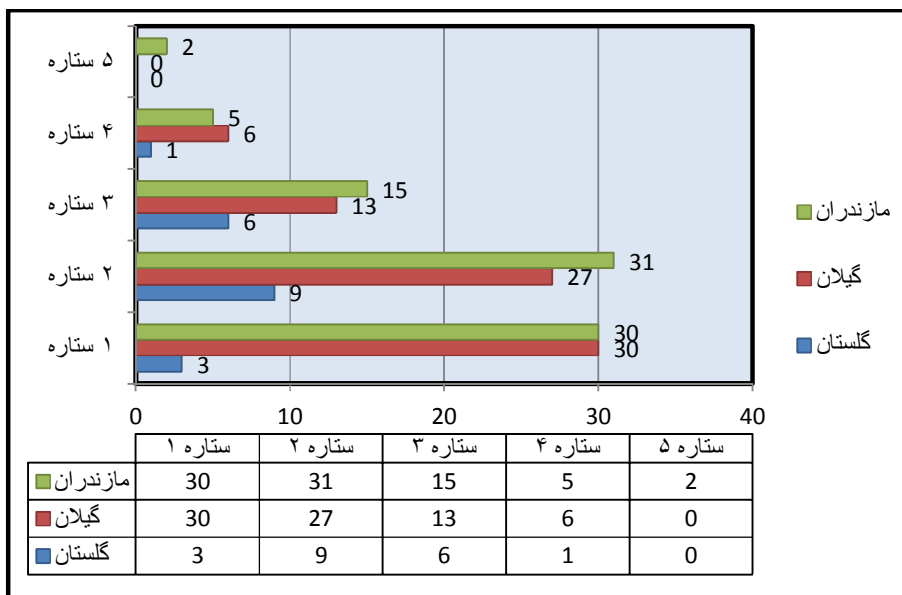
استان	سالن سینما		کتابخانه عمومی		مراکز فرهنگی و هنری	
	تعداد کل	به ازای ۱۰۰ هزار نفر	تعداد کل	به ازای ۱۰۰ هزار نفر	تعداد کل	به ازای ۱۰۰ هزار نفر
گلستان	۵	۰.۳	۲۸	۱.۷	۱۲	۰.۷
گیلان	۱۰	۰.۴	۷۴	۳	۳۱	۱.۳
مازندران	۱۲	۰.۴	۶۰	۲	۲۲	۰.۷

#### ۴-۲-۵- امکانات پذیرایی و اقامتی

کلان منطقه شمال به دلیل داشتن ویژگی‌های منحصر به فرد طبیعی، موقعیت خاص مکانی و برخورداری از جاذبه‌های متنوع تفریحی - توریستی، سالانه پذیرای تعداد قابل توجهی از گردشگران کشور می‌باشد. به تبع این قضیه در سراسر پهنه مذکور انواع مختلفی از امکانات پذیرایی و اقامتی استقرار یافته است.

#### - هتل‌ها

ستاره و درجه هتل‌ها بر اساس کیفیت خدمات، تجهیزات مناسب، آموزش پرسنلی، رعایت موازین بهداشتی، فضاها و امکانات ساختمانی و تأسیساتی و همچنین غذا تعیین می‌شود. هتل‌ها را از یک تا ۵ ستاره طبقه‌بندی می‌کنند و هتل‌های ۵ ستاره در ردیف اول قرار دارند. در این منطقه تنها در استان مازندران دو هتل ۵ ستاره وجود دارد و همچنین این استان بیشترین تعداد هتل را در بین این سه استان داراست و کمترین تعداد هتل نیز مربوط به استان گلستان می‌باشد.



نمودار شماره (۳): هتل‌های موجود در استان‌های کلان منطقه -۱۳۹۰

### - مهمان پذیرها

مهمان‌پذیر به واحد اقامتی ارزان قیمتی اطلاق می‌شود که به منظور ارائه خدمات برای پذیرایی و اقامت میهمانان ایرانی و خارجی احداث می‌شود. این واحدها دارای فضا و خدمات محدودتر نسبت به هتل‌ها هستند. در سطح منطقه، استان گیلان بیشترین و گلستان کمترین مهمان‌پذیر را دارند؛ اما تنها مهمان‌پذیر درجه ممتاز مطلق به استان گلستان می‌باشد.



نمودار شماره (۴) مهمان پذیرهای موجود در استان‌های کلان منطقه -۱۳۹۰

### امکانات و خدمات پذیرایی

بر اساس جدیدترین آمار ارائه شده از طرف سازمان میراث فرهنگی و گردشگری، در استان‌های گلستان، گیلان و مازندران به ترتیب ۱۱۵، ۱۳۹ و ۳۲۵ واحد پذیرایی مشغول به فعالیت می‌باشند.

### ۴-۳- زیرساخت‌ها

#### ۴-۳-۱- ویژگی‌های دسترسی‌ها و شبکه ارتباط داخلی

امکانات جابه‌جایی مسافر و بار و سهولت آن، عامل اساسی در تعیین کارایی نظام کار و فعالیت و کیفیت زندگی در منطقه می‌باشد و امکانات دسترسی زمینی (جاده‌ای و ریلی)، آبی و هوایی تسهیلاتی هستند که این نیاز را برآورده می‌سازند. علیرغم اهمیت هر یک از این تسهیلات در ایجاد دسترسی، نقش شبکه ارتباطی زمینی در میان آن‌ها پررنگ‌تر می‌باشد.

بررسی‌ها حاکی از آن است که استان مازندران از لحاظ شاخص طول انواع راه‌ها، در میان سه استان کلان منطقه از موقعیت مناسب‌تری برخوردار بوده و در سطح کلان منطقه، آزادراه تنها در سطح این استان به بهره‌برداری رسیده است. (جدول شماره ۹)

جدول شماره (۹) طول انواع راه‌های تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و ترابری در کلان منطقه (کیلومتر)

محدوده	طول	آزادراه	راه‌های بین‌شهری									راه‌های روستایی			
			راه اصلی			راه فرعی آسفالتی			راه فرعی شن‌ریزی			طول	آسفالت		
			بزرگراه	ریلی	جاده	ریلی	جاده	جاده	ریلی	جاده	جاده				
گلستان	۱۰۹۷	۰	۱۲۷	۶۲	۵۰۲	۳۲	۳۲۲	۱۳	۰	۱۳	۰	۲۳	۱۸۶۵	۱۰۹۰	۷۷۵
گیلان	۱۵۸۳	۰	۲۲۴	۱۰۶	۲۵۱	۱۳۳	۶۸۳	۷۹	۰	۴۶	۵۷	۴	۴۳۶۹	۱۹۶۹	۲۴۰۰
مازندران	۲۰۴۷	۱۳	۲۴۲	۵۳	۴۳۸	۲۵۰	۹۶۹	۱۷	۰	۲۳	۲۲	۲۰	۵۶۵۸	۲۸۸۸	۲۷۷۰

### ۴-۳-۲- درصد و نوع سفر جاده‌ای و میزان مسافران جابه‌جا شده

حمل‌ونقل جاده‌ای، مناسب‌ترین سیستم برای جابه‌جایی مسافر در فواصل کوتاه و متوسط محسوب می‌گردد و سیستم غالب حرکت در اکثر شهرهای کلان منطقه شمال شامل این نوع حمل‌ونقل می‌باشد. همان‌طور که در جدول شماره (۱۰) قابل مشاهده است، بیشترین سفرهای برون استانی در استان‌های گلستان و گیلان با اتوبوس و در استان مازندران با تفاوت چشمگیر با دو استان قبلی به وسیله سواری انجام می‌شود. از سوی دیگر در سفرهای درون استانی در مینی‌بوس در استان گلستان و سواری در استان‌های گیلان و مازندران پر استفاده‌ترین وسیله نقلیه عمومی می‌باشد.

همچنین بررسی‌های آماری در سطح کلان منطقه حاکی از آن است که در سفرهای برون و درون استانی هر سه استان، بیشترین درصد مسافران به ترتیب به وسیله اتوبوس و مینی‌بوس جابه‌جا می‌شود. شایان ذکر است میزان استفاده از مینی‌بوس در سفرهای درون استان گلستان حدود ۲۲ درصد بالاتر از دو استان دیگر می‌باشد.

جدول شماره (۱۰) درصد سفر و مسافران جابه‌جا شده برون و درون استانی توسط انواع وسایل نقلیه عمومی

#### مسافری جاده‌ای

پهنه	سفر برون استانی*			سفر درون استانی			مسافران جابه‌جا شده برون استانی*			مسافران جابه‌جا شده درون استانی		
	اتوبوس	مینی‌بوس	سواری	اتوبوس	مینی‌بوس	سواری	اتوبوس	مینی‌بوس	سواری	اتوبوس	مینی‌بوس	سواری
گلستان	۷۱,۵	۲۰,۷	۶,۸	۰,۰۱	۶۶	۳۳,۷	۸۰,۴	۱۸,۲	۱,۳	۰,۰۴	۹۰,۸	۹,۱
گیلان	۴۹,۶	۶,۴	۴۳,۵	۱,۸	۳۶,۸	۶۱	۷۷,۶	۱۰,۰۳	۱۴,۸	۶,۵	۶۸	۲۵,۵
مازندران	۲۹,۴	۸,۷	۶۱,۸	۳,۴	۳۴,۷	۶۲,۶	۵۹,۵	۱۴,۹	۲۵,۷	۴	۶۷,۴	۲۸,۵

\* برحسب استان مبدأ

#### ۴-۳-۳- حمل و نقل هوایی

سیستم حمل و نقل هوایی یکی از مناسب‌ترین روش‌ها برای جابه‌جایی مسافر در مسافت‌های طولانی و جابه‌جایی کالاهای کم‌حجم و فاسد شدنی است. در حال حاضر در سطح کلان منطقه مجموعاً ۵ فرودگاه وجود داشته که سهم استان مازندران ۳ فرودگاه و سهم استان‌های گیلان و گلستان هر کدام یک فرودگاه می‌باشد. هرچند در سال‌های اخیر میزان فعالیت فرودگاه‌های مذکور به‌ویژه در استان گیلان، روند افزایشی را تجربه نموده؛ اما در مجموع حمل و نقل هوایی در سطح استان‌های کلان منطقه از رونق چندانی برخوردار نمی‌باشد.

جدول شماره (۱۱) مسافران حمل شده توسط شرکت‌های هواپیمایی داخلی برحسب فرودگاه در پروازهای داخلی (هزار نفر)

استان	فرودگاه	۱۳۸۵		۱۳۸۶		۱۳۸۷	
		ورودی	خروجی	ورودی	خروجی	ورودی	خروجی
گلستان	گرگان	۳۱	۳۳	۸۸	۸۹	۸۸	۹۱
گیلان	رشت	۶۵	۶۴	۱۲۰	۱۱۷	۱۳۷	۱۳۸
مازندران	رامسر	۹	۹	۶	۶	۶	۶
	ساری	۳۰	۲۷	۳۲	۲۹	۳۳	۳۰
	نوشهر	۷	۸	۱۱	۱۳	۷	۸

#### ۴-۳-۴- حمل و نقل ریلی

اگرچه سیستم حمل و نقل ریلی در سطح کلان منطقه<sup>۱</sup> برای سفرهای درون و بین استانی (مسیر تهران- مازندران- گلستان) وجود دارد؛ ولی نقش آن بسیار ضعیف بوده و سهم سیستم مذکور از میزان کل جابه‌جایی‌ها بسیار اندک است. از مهم‌ترین دلایل این امر، فرسودگی واگن‌های موجود، امکانات اندک آن‌ها و مدت زمان طولانی سفر می‌باشد.

#### ۴-۳-۵- حمل و نقل دریایی

با وجود برخورداری از ۶۸۰ کیلومتر خط ساحل دریا و تعداد قابل توجه بندر در سطح کلان منطقه، حمل و نقل دریایی در سطح استان‌های مورد بحث، به جابه‌جایی کالا و بار محدود گردیده و سیستم برنامه‌ریزی شده‌ای جهت حمل مسافر چه به صورت تفریحی و چه با هدف جابه‌جایی وجود ندارد.

#### ۴-۳-۶- دسترسی‌های بین‌المللی

کلان منطقه شمال از طریق دریای خزر با کشورهای شمالی حاشیه آن دارای مرز آبی و از طریق دو استان گلستان و گیلان نیز با کشورهای همسایه دارای مرز خشکی می‌باشد. بدین‌صورت که استان گیلان از طریق شهرستان آستارا با جمهوری آذربایجان مرز مشترک داشته (۴۸ کیلومتر) و به‌طور غیرمستقیم نیز می‌تواند از این محور با قفقاز، روسیه، اروپای شرقی و غربی ارتباط برقرار نماید. از سوی دیگر استان گلستان نیز از طریق شهر مرزی اینچه‌برون در قسمت شمالی خود دارای مرز مشترک زمینی با جمهوری ترکمنستان است.

<sup>۱</sup> - خطوط راه‌آهن در استان‌های گلستان و مازندران فعال بوده و در استان گیلان در دست احداث می‌باشد.



## ۵- رهیافت‌ها

سه استان شمالی کشور با دلیل برخورداری از ظرفیت‌ها و پتانسیل بالا در زمینه‌ی گردشگری در فصول پیک گردشگری میزبان خیل عظیمی از گردشگران و مسافران هستند در حالی که تحلیل و بررسی زیرساخت‌ها و امکانات شناسایی شده نشان داد با وجود مهیا بودن زمینه‌های ساختاری لازم، این پیش‌نیازها، پاسخگوی این حجم از گردشگران نیست.

با توجه به جمعیت فعال منطقه، رشد شهرنشینی و بالا بودن نرخ بیکاری، این استان‌ها نیازمند توسعه فعالیت‌های اقتصادی خود به ویژه گردشگری می‌باشند و این توسعه نیز مستلزم بهبود و توسعه زیرساخت‌ها و امکانات مناسب است تا در نهایت موجب جذب گردشگر و افزایش منابع اشتغال و درآمدزایی و رضایتمندی مردم منطقه، رشد و تقویت بنیان‌های اقتصادی گردد.

استان‌های شمالی به دلیل برخورداری از اقلیم مناسب، حاصلخیزی خاک، میزان بارش به‌عنوان قطب کشاورزی مطرح هستند؛ اما با وجود این ظرفیت، توسعه‌یافتگی در این بخش صورت نگرفته است و نیز از تعداد شاغلان بخش کشاورزی در کلان منطقه کاسته شده و بر تعداد شاغلان بخش خدمات به‌ویژه در استان مازندران به میزان قابل‌توجهی افزوده شده است. چرا که کشاورزی و درآمد حاصل از آن مقرون به‌صرفه نمی‌باشد؛ و جمعیت فعال منطقه به‌سوی فعالیت‌های خدماتی به دلیل رونق و بازده کوتاه‌مدت تمایل دارند. لذا مدیریت عالی این استان‌ها برای دستیابی به توسعه پایدار می‌بایست بستر لازم را برای توسعه هر دو نوع فعالیت در کنار هم فراهم آورند. تلفیق دو بخش (کشاورزی و گردشگری به‌عنوان یکی از فعالیت‌های خدماتی اصلی این منطقه) و ایجاد توسعه متنوع، امکان افزایش فرصت‌های شغلی و درآمد و ارتقا جایگاه منطقه‌ای از نظر اقتصادی را به وجود می‌آورد.

اقلیم مناسب و منابع طبیعی منطقه نظیر چشمه‌های آب گرم و گل‌فشان‌ها امکان توسعه گردشگری تندرستی و همچنین برخورداری از مؤسسات درمانی متعدد امکان توسعه گردشگری سلامت را در کلان منطقه ساحل شمال ایران فراهم می‌آورد. تعداد مؤسسات درمانی فعال در سطح استان مازندران بیشتر از دو استان دیگر کلان منطقه بوده و همچنین استان گیلان از نظر شاخص تعداد تخت به ازای ۱۰۰۰ نفر از استان‌های مازندران و گلستان برخوردارتر می‌باشد؛ اما لازم به ذکر است جهت توسعه گردشگری سلامت در منطقه علاوه بر این می‌بایست تسهیلات و امکانات دیگر آن از جمله تجهیزات مدرن پزشکی و ارتقاء سطح ارائه خدمات پزشکی در بیمارستان‌ها تأمین گردد.

بررسی‌های آماری نشان می‌دهد که میزان برخورداری واحدهای ساختمانی منطقه از زیرساخت‌های عمومی نظیر برق، آبلوله‌کشی، گاز لوله‌کشی و تلفن در وضعیت مناسبی قرار دارد و در بعضی از موارد از متوسط سطح کشوری نیز بالاتر است مثل برق، تلفن و گاز لوله‌کشی در استان مازندران؛ و تنها استان گیلان از نظر برخورداری از کلیه امکانات نامبرده در سطح پایین‌تر از متوسط کشوری جای گرفته است.

مراکز اقامتی و پذیرایی از جمله زیربناهای مهم در گردشگری محسوب می‌گردند. از هتل‌های چند ستاره، هتل‌ها، ویلاها، مهمان‌پذیرها و تأسیسات پذیرایی، رستوران‌ها، قهوه‌خانه‌ها و... به‌عنوان مراکز اقامتی و پذیرایی نام برده می‌شوند و حدود یک‌سوم از هزینه‌های گردشگران معمولاً صرف آن می‌گردد. کلان منطقه شمال به دلیل داشتن ویژگی‌های منحصربه‌فرد طبیعی، موقعیت خاص مکانی و برخورداری از جاذبه‌های متنوع تفریحی-توریستی، سالانه پذیرای تعداد قابل‌توجهی از گردشگران کشور می‌باشد. با وجود این از نظر امکانات اقامتی و پذیرایی در سطح مطلوبی قرار ندارند و نیازمند زیرساخت‌های اقامتی و رفاهی در سطح استاندارد می‌باشند. تنها در استان مازندران دو هتل ۵ ستاره وجود دارد و تعداد مراکز پذیرایی این استان نیز از دو استان دیگر (گیلان و گلستان) بیشتر است. لذا افزایش این مراکز در حد استاندارد می‌تواند پاسخگوی تقاضای گردشگران در هر سطحی باشد و امکان افزایش مدت اقامت آن‌ها را نیز فراهم سازد.

برای جلب نظر گردشگر و رضایت آن‌ها و تأثیرگذاری بر بازگشت دوباره به این منطقه می‌بایست توجه‌ای وافر به امر سرمایه‌گذاری در خصوص حمل و نقل جاده‌ای داشت؛ چرا که در این سه استان بیشترین جابه‌جایی از این طریق صورت می‌گیرد. بررسی‌ها حاکی از آن است که استان مازندران از لحاظ شاخص طول انواع راه‌ها، در میان سه استان از موقعیت مناسب‌تری برخوردار است. بررسی‌های آماری در سطح کلان منطقه حاکی از آن می‌باشد که در سفرهای برون و درون استانی هر سه استان، بیشترین درصد مسافران به ترتیب به‌وسیله اتوبوس و مینی‌بوس جابه‌جا می‌شود در این خصوص، افزایش کیفیت، ایمنی و تعریض این خطوط و راه‌های ارتباطی، موجب ورود گردشگران و مسافران بیشتری خواهد شد که به دنبال سهولت و ایمنی تردد هستند.

علی‌رغم وجود فرودگاه (سهم استان مازندران ۳ فرودگاه و سهم استان‌های گیلان و گلستان هر کدام یک فرودگاه می‌باشد)، میزان فعالیت حمل‌ونقل هوایی در امر جابه‌جایی مسافر در سطح استان‌های کلان منطقه چشم‌گیر نیست و می‌بایست با تجهیز فرودگاه‌ها و بالا بردن کیفیت خدمات حجم انتقال مسافران را افزایش داد.

همسایگی با دریای مازندران، ظرفیت بی‌شماری را در اختیار این منطقه به‌منظور حمل‌ونقل کالا و مسافر قرار داده است؛ اما همان‌طور که بیان شد توجه‌ای در خصوص حمل‌ونقل مسافر در منطقه نشده در حالی که ایجاد خطوط کشتی‌رانی می‌تواند گردشگران مشتاق و خواستار دریا را ترغیب به استفاده از حمل‌ونقل آبی کند و حتی از کشتی نیز می‌توان به‌عنوان محصول و مقصد گردشگری برای گذران اوقات فراغت استفاده کرد.

در این منطقه، خطوط راه‌آهن و واگن‌های قطار از کیفیت مناسبی برخوردار نیست و همین امر موجب عدم توجه و علاقه مسافران به استفاده از این نوع حمل‌ونقل گردیده است. لذا بهسازی خطوط و تجهیز امکانات امکان افزایش مسافر را موجب می‌شود.

توسعه هر چه بیشتر حمل‌ونقل‌های یادشده در این منطقه امکان جذب مسافران و گردشگران خارجی با توجه به داشتن مرزهای خشکی و آبی فراهم می‌کند؛ چرا که حمل‌ونقل به‌عنوان یک رابط بین مناطق توریست فرست و مقاصد توریستی عمل می‌کند.

بدین ترتیب این سه استان به‌منظور توسعه پایدار و همچنین دستیابی به توسعه پایدار گردشگری در منطقه می‌بایست با توجه به ظرفیت و پتانسیل‌های خود و همچنین با در نظر گرفتن ویژگی‌های زمینه‌ای و ساختاری، امکانات و زیرساخت‌های مورد نیاز منطقه خود را با برنامه‌ریزی و مدیریت اصولی در سطح استاندارد فراهم آورند تا بتوانند توسعه‌ای درخور در منطقه ایجاد کنند و این امر نیز مستلزم تعامل و همکاری مستمر و مداوم فی‌مابین این سه استان و هماهنگی اقدامات و فعالیت‌ها در این بخش و ایجاد طرحی یکپارچه در زمینه گردشگری می‌باشد.

## ۶- ارائه پیشنهادها

- تهیه طرح جامع مدیریت یکپارچه گردشگری منطقه در جهت همکاری و هماهنگی هر چه بیشتر سه استان و بهره‌برداری صحیح از ظرفیت‌ها و منابع و جلوگیری از دیدگاه‌های یکسو نگرانه و بخشی
- ایجاد بانک جامع اطلاعات گردشگری منطقه به‌منظور کمک به فعالیت‌های حوزه‌های مختلف گردشگری اعم از اقامتی و حمل‌ونقل و همچنین به‌عنوان راهنمای سفر برای گردشگران داخلی و خارجی
- ارتقا و تحکیم سطح همکاری چندجانبه با فعالان گردشگری سه استان اعم از دفاتر خدمات مسافرتی، هتل‌ها و غیره در جهت خدمت‌رسانی مناسب به مسافران
- برگزاری نمایشگاه‌ها و همایش‌های اختصاصی جهت شناساندن ظرفیت‌ها و جاذبه‌های گردشگری منطقه
- تقویت رشته‌های دانشگاهی صنعت گردشگری در سطح منطقه و تربیت و آموزش نیروی انسانی متخصص و کارآمد جهت فعالیت در این بخش

**منابع و مآخذ:**

۱. ابراهیم‌زاده، عیسی، کاظمی زاد، شمس الله، اسکندری ثانی، محمد، (۱۳۹۰)؛ «برنامه‌ریزی استراتژیک توسعه گردشگری، با تأکید بر گردشگری مذهبی (مطالعه موردی: شهر قم)»، پژوهش‌های جغرافیای انسانی، ۱۴۱: ۷۶-۱۱۵.
۲. اکبری، زهرا، ابونوری، عباسعلی، (۱۳۹۳)؛ «طبقه‌بندی عوامل مؤثر بر شاخص‌های اقتصادی گردشگری خارجی مطالعه موردی: کشورهای منتخب»، فصلنامه جغرافیا و توسعه، ۱۲(۳۴): ۵۶-۳۳.
۳. تقدیسی، احمد، تقوایی، مسعود، پیری، سیامک، (۱۳۹۱)؛ «تحلیلی بر نگرش جامعه میزبان به اثرات اجتماعی - فرهنگی گردشگری شهرستان دالاهو»، مجله علمی تخصصی برنامه‌ریزی فضایی، ۲ (۱): ۱۴۰-۱۲۱.
۴. سلطانی، ناصر، سلامی، هادی، (۱۳۹۲)؛ «نگرش گردشگران به شاخص‌ها و راهکارهای توسعه گردشگری در مناطق مرزی آذربایجان غربی با تأکید بر رویکرد تحلیل سلسله مراتبی فازی-دلفی»، فصلنامه توسعه و جغرافیا، ۳۳: ۱۳۰-۱۱۳.
۵. طاهریدمنه، محسن، فرمانی، سکینه، مستوفی‌الممالکی، رضا، (۱۳۹۰)؛ «بررسی چالش‌های موجود در صنعت گردشگری شهر شیراز در ارتباط با محدودیت مراکز اقامتی»، مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، ۲(۸): ۱۳۲-۱۱۷.
۶. قاسمی، فروغ، زیاری، کرامت ا...، صادقی، محمد، (۱۳۹۳)؛ «تحلیل کیفی و مکانی مرکز اقامتی شهر شیراز جهت توسعه گردشگری (با تأکید بر هتل‌ها)»، جغرافیای آمایش شهری - منطقه‌ای، ۱۳: ۱۱-۱.
۷. قدمی، مصطفی، تولایی، سیمین، فاطمی، سید محمد مهدی، (۱۳۸۹)؛ «ارزیابی استراتژیک قابلیت‌های توسعه گردشگری: مطالعه موردی شهر فریدونکنار»، نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، ۱۶(۱۹): ۱۲۸-۱۱۱.
۸. قدمی، مصطفی، علیقلی زاده فیروزجایی، ناصر، (۱۳۹۱)؛ «ارزیابی توسعه گردشگری مقصد در چارچوب پایداری نمونه مورد مطالعه (دهستان تمشکل / شهرستان تنکابن)»، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، ۲۷ (۱): ۱۰۴-۷۹.
۹. گی چاک، وای، (۱۳۸۸)؛ جهانگردی در چشم‌انداز جامع، ترجمه علی پارسائیان و سید محمد اعرابی. انتشارات دفتر پژوهش‌های فرهنگی: تهران. چاپ ششم.
۱۰. مرکز آمار ایران، (۱۳۸۵)؛ نتایج تفصیلی سرشماری عمومی نفوس و مسکن، تهران، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور.
۱۱. مرکز آمار ایران، (۱۳۸۵)؛ سالنامه آماری حمل‌ونقل کشور، معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری.
۱۲. مرکز آمار ایران، (۱۳۸۶)؛ سالنامه آماری کشور - ۱۳۸۵، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور.

۱۳. معاونت برنامه‌ریزی استانداری گلستان، (۱۳۸۵)؛ سالنامه آماری استان گلستان.
۱۴. معاونت برنامه‌ریزی استانداری مازندران، (۱۳۸۵)؛ سالنامه آماری استان مازندران.
۱۵. معاونت برنامه‌ریزی استانداری گیلان، (۱۳۸۵)؛ سالنامه آماری استان گیلان.
۱۶. معاونت برنامه‌ریزی استانداری مازندران، (۱۳۸۵)؛ شاخص‌های برنامه‌ای اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی استان مازندران.
۱۷. وارثی، حمیدرضا، تقوایی، مسعود، شاه‌یوندی، احمد، (۱۳۹۰)؛ «تحلیلی بر وضعیت زیرساخت‌های گردشگری در شهر اصفهان (با تأکید بر هتل‌ها)»، مجله جغرافیا و برنامه‌ریزی محیطی، ۲۲ (۴): ۹۱-۱۱۲.
۱۸. هزارجریبی، جعفر، نجفی، ملک محمد، (۱۳۸۹)؛ «اعتماد اجتماعی و توسعه گردشگری»، مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، ۲(۷): ۷۰-۵۳.
19. Angelevska-Najdeskaa, Katerina & Rakicevik, Gabriela (2012). Planning of sustainable tourism development. *Procedia -Social and Behavioral Sciences*. Vol. 44, pp. 210 – 220
20. Choi, H. S. C. & Sirakaya, E. (2005) Measuring residents' attitude toward sustainable tourism: Development of sustainable tourism attitude scale [Electronic version]. *Journal of Travel Research*, 43, pp. 380-394
21. Christie, I. & Warburton, D. (2001) From here to sustainability: Politics in the real World, London: Earth scan. pp. 241-259
22. Khadarooa, Jameel., & Seetanah, Boopen. (2007). The role of transport infrastructure in international tourism development: A gravity model approach. *Annals of Tourism Research*. Vol. 34, No. 4, pp. 1021–1032
23. Oxford Dictionaries (2015) Definition of infrastructure. <http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/infrastructure>
24. Seetanah, B., Juwaheer, T D., Lamport, M J., Rojid, S., Sannasee, R V., & Subadar Agathe, U (2011) Does Infrastructure Matter In Tourism Development? *UNIVERSITY OF MAURITIUS RESEARCH JOURNAL*. University of Mauritius, Réduit, Mauritius.
25. Sutawa, Gusti Kade. ( 2012 ) Issues on Bali Tourism Development and Community Empowerment to Support Sustainable Tourism Development. *Procedia Economics and Finance* 4: 413 – 422
26. Wahab, Salah., & Pigram, John J. (2005) Tourism, development and growth- the challenge of sustainability. (Ed.), *TOURISM AND SUSTAINABILITY Policy considerations* (pp. 252-264) Taylor & Francis e-Library.
27. -Yi Wu, Pei, Auld, Christopher, Lloyd, Kathleen. (2008) the Factors Influencing Corporate Social Responsibility Behavior in the MICE Industry, *CAUTHE 2008 Conference*. pp. 1-8



پښتو ښکته ځاښه علوم انساني و مطالعات فرښکته  
پرتال جامع علوم انساني