

تأثیر حمل و نقل منطقه‌ای بر توسعه پایدار گردشگری در استان ایلام

سودابه اسماعیلی^۱، علی خاکساری رفسنجانی^۲، حسین میرزایی^۳

^۱ کارشناس ارشد، گروه علوم اجتماعی، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران.

^۲ استاد، گروه علوم اجتماعی، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران.

^۳ دانشیار، گروه علوم اجتماعی، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران.

نام نویسنده مسئول:

علی خاکساری رفسنجانی

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۵/۱۴

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۷/۲۶

چکیده

این پژوهش با هدف بررسی تأثیر حمل و نقل منطقه‌ای برای توسعه پایدار گردشگری استان ایلام تدوین شده است. این تحقیق توصیفی از نوع همبستگی و از نظر هدف، کاربردی است. جامعه آماری پژوهش تمامی تمامی کارکنان سازمان میراث فرهنگی و گردشگری و کارکنان حمل و نقل و پایانه‌ها و گردشگران استان ایلام می‌باشد که تعداد ۳۸۴ نفر با استفاده از فرمول کوکران به روش نمونه‌گیری تصادفی طبقه‌ای برای توزیع پرسشنامه انتخاب شدند. برای گردآوری اطلاعات از پرسشنامه توسعه گردشگری قاسم نژاد و همکاران (۱۴۰۰) و پرسشنامه حمل و نقل شغلی ویسوکي و کروم (۱۹۹۱) استفاده شده است. برای تعیین روایی محتوایی پرسشنامه، از پائل متخصصین متشکل از اساتید گروه و استاد راهنما بهره گرفته شد و پایایی آن با استفاده ضریب آلفای کرونباخ مورد تأیید قرار گرفت (دامنه بین ۰/۸۳ تا ۰/۸۹). پس از توزیع و جمع‌آوری پرسشنامه‌ها به استخراج اطلاعات مبادرت گردید و با بهره‌گیری از نرم افزار SPSS نسخه ۲۲ با استفاده از جداول توزیع فراوانی، میانگین، انحراف معیار و ضریب تغییرات به توصیف آنها پرداخته و با استفاده از آزمون ضریب همبستگی پیرسون و رگرسیون چندمتغیره به بررسی فرضیات تحقیق پرداخته شده است. یافته‌های تحقیق نشان داد که می‌دهد که ۵۵/۷ درصد تغییرات توسعه اقتصادی گردشگری، ۲۳/۲ درصد تغییرات توسعه اجتماعی گردشگری و ۳۵/۲ درصد تغییرات توسعه اکولوژیکی گردشگری در استان ایلام مربوط به حمل و نقل منطقه‌ای است. **واژگان کلیدی:** حمل و نقل منطقه‌ای، توسعه پایدار گردشگری.

مقدمه

مروری بر تاریخ و پیشینه‌ی صنعت پرونق گردشگری، بیانگر این مطلب است که ظهور و فعال شدن آن مرهون توسعه حمل و نقل در دنیای امروزی بوده است چرا که تا قبل از پیشرفت صنعت حمل و نقل و ایجاد تسهیلات جهت مسافرت، سفرها در حیطه طبقه محدودی از اشراف بوده است که بیشتر انگیزه‌هایی غیر از تفریح، ماجراجویی و دیدار از جاذبه‌ها داشته‌اند. در واقع عامل اصلی پیشرفت و فراگیر شدن گردشگری و جهانگردی، صنعت حمل و نقل بوده است. لذا توجه به نقش حمل و نقل در صنعت جهانگردی مهم‌ترین گام در جهت برنامه‌ریزی به منظور توسعه جهانگردی در کشورهاست (خالدی، ۱۳۸۸). هر دولت و کشور نیرومند و مستقل برای اداره جامعه و چرخش صحیح امور مختلف به یک سیستم حمل و نقل نیرومند چه در سطح داخلی و چه در سطح بین‌المللی نیاز دارد. نگاهی به کشورهای صنعتی و تجاری جهان، سیمای هماهنگ و توانمند حمل و نقل آنها را در سطح داخلی و بین‌المللی سالم از نظر تجاری، فنی، فرهنگی، مذهبی، سیاسی و غیره با دیگر کشورها، باید توسعه سیستم حمل و نقلی خود را اساس و شالوده نیل به اهداف فوق قرار دهد (رضویان، ۱۳۸۸). نظام حمل و نقل همچون همه ابعاد زندگی انسان، در سیستم گردشگری نیز اهمیت بسزایی دارد، تردیدی نیست که سیستم گردشگری رشد امروزی خود را بیش از هر چیز، مدیون توسعه حمل و نقل، تنوع کیفیت پایانه‌ها، تدارک پارکینگ‌هاست که همگی در توسعه سکونت‌گاه‌های انسانی و تمامی فعالیت‌های او نقشی تعیین‌کننده دارند تدارک سیستم حمل و نقل منظم، کارآمد و متنوع نیازمند مدیریت صحیح سرمایه‌گذاری‌ها و نیروی انسانی متخصص و ماهر می‌باشد. امروزه یکی از معیارهای مهم سنجش سطح توسعه یافتگی کالبدی هر سرزمین، نظام حمل و نقل آن سرزمین است (صفرزاده و مرادی، ۱۳۸۱: ۱۸). یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های سیستم‌های حمل و نقل، دخالت انسان و اجتماع در آن به صورت مستقیم و غیرمستقیم می‌باشد. این ویژگی سبب گستردگی و ارتباط و تداخل آن با سایر سیستم‌های انسانی و اجتماعی از یک سو و غیرقابل پیش‌بینی بودن و پیچیدگی آن از سوی دیگر شده است. اصولاً نیازهای حمل و نقلی نیاز به جا به جایی عموماً در فعالیت‌های اقتصادی و کاری همچنین نیاز به جا به جایی در چرخه ارتباطات اجتماعی می‌باشد. اما یکی از بخش‌هایی که به موازات توسعه حمل و نقل در جهان به شدت در حال گسترش مشابه و مرتبط با آن بوده بخش گردشگری است. این بخش در گونه‌ها و قالب‌های متنوعی ظهور پیدا کرده است و اکنون به عنوان یک صنعت پربازده و متحول‌کننده مطرح می‌باشد. بخش حمل و نقل و بخش گردشگری در پاره‌ای اوقات دو بخش غیرقابل تفکیک هستند که دارای اثرات متقابلی بر روی هم می‌باشند. اهمیت این بخش در توسعه جوامع مخصوصاً در کشورهای در حال توسعه ایجاب می‌کند تا در این وادی بین رشته‌ای، تلاش‌های در جهت شناخت و بررسی رابطه این دو مقوله صورت پذیرد. امری که شاید تاکنون کمتر به آن توجه شده و هنوز در مرحله ظهور و بیان مسئله باشد. تحقیق حاضر در راستای مطالب فوق با رویکرد شناخت ارتباط و جایگاه متقابل بخش حمل و نقل و بخش گردشگری ارائه شده است. در این راستا هرچند دیدگاه کلی در رشته حمل و نقل و راه و ترابری ریشه دارد با این وجود پس از شناخت و بررسی کلی گردشگری سعی بر این بوده که یک تحقیق بین رشته‌ای انجام گیرد و محصول تازه‌ای ارائه گردد.

بیان مسأله

توسعه شامل اضلاع و رشته‌های متعدد می‌باشد که شاخص‌ترین آن‌ها عبارتند از: توسعه اجتماعی، فرهنگی، سیاسی، اقتصادی و ... کوشش مدیران و برنامه‌ریزان ملی و منطقه‌ای در جهت رسیدن به توسعه در همه ابعاد و زمینه‌های آن می‌باشد. در این میان یکی از شاخه‌های مهم و اصلی که مورد توجه غالب مسئولین و برنامه‌ریزان در امر توسعه می‌باشد، توسعه اقتصادی، اجتماعی و اکولوژیکی می‌باشد. در حال حاضر توسعه به عوامل گوناگون و متعددی وابسته می‌باشد؛ که از آن‌ها می‌توان به صنعت توریسم (گردشگری) یکی از کم‌هزینه‌ترین و زودبازده‌ترین عوامل رشد و ترقی در اقتصاد اشاره داشت. امروزه گردشگری به عنوان پدیده‌ای اجتماعی است که به جهت اجتماعی اقتصادی اثرات بسیاری در جوامع مقصد به جای می‌گذارد و مورد مطالعه محققین از رشته‌های علمی مختلف قرار می‌گیرد. آنچه که از مطالعات و مشاهدات محققین رشته‌های جامعه‌شناسی، روان‌شناسی اجتماعی و مردم‌شناسی در زمینه گردشگری بر می‌آید، نقش محوری و اساسی آن در عرصه اقتصادی و سایر زمینه‌هاست. با توجه به رشد و اهمیت اقتصادی گردشگری در عصر جهانی شدن می‌توان این صنعت را ابزاری مناسب برای توسعه اجتماعی و اقتصادی، در

مقصدها برشمرد. رایج‌ترین دلیل توسعه گردشگری به ویژه در میان کشورهای در حال توسعه نیز همین است و به عنوان راهبرد توسعه محسوب می‌گردد. توریسم با نزدیک کردن مردم و فرهنگ‌های مختلف به یکدیگر، نقش مهمی در اقتصاد جهانی ایفا می‌کند. با افزایش دسترسی و سهولت حرکت در کشورها و آشنا شدن با فرهنگ‌ها، بازار توریسم برآورده کردن درخواست فزاینده پذیرش انواع مختلف مسافران توسعه یافته است. (کریمیان بستانی، لطیفی پور، ۱۳۹۷).

با توجه به منافع نظیر ارزآوری، درآمدزایی و اشتغال که صنعت گردشگری می‌تواند برای کشورها به همراه داشته باشد (آرچر، ۱۹۹۵)^۱، (بالاگر و کانتولا جوردا، ۲۰۰۲)^۲، (دورباری، ۲۰۰۲)^۳ و (دریتساکیس، ۲۰۰۴)^۴، (کریشان، ۲۰۱۰)^۵، (ریدرستیت و همکاران، ۲۰۱۳)^۶، بسیاری از دولت‌ها بر توسعه این صنعت به عنوان یکی از مهم‌ترین صنایع موثر در رشد اقتصادی کشورها تاکید دارند (میل و موریسون، ۲۰۰۲)^۷ و (صاحلی و نواک، ۲۰۰۷)^۸ این صنعت علاوه بر به حرکت درآوردن چرخ بسیاری از صنایع و ایجاد رونق اقتصادی، می‌تواند منشأ تحولات سازنده فرهنگی و اجتماعی خرد و کلان در هر کشور و جامعه باشد و در سطح جهانی نیز موجب گسترش پیوند میان فرهنگ‌ها، تمدن‌ها و ملت‌های مختلف می‌گردد. اما باید توجه داشت که در دنیای رقابتی امروز، تنها نمی‌توان به صرف داشتن مناطق گردشگری و ابنیه تاریخی اقدام به جذب گردشگر کرد؛ چرا که امروزه بحث ماندگاری گردشگر بیش از سایر مقوله‌ها در اولویت متولیان امر قرار دارد. با توجه به این که گردشگران به دنبال به دست آوردن حداکثر آسایش، امکانات رفاهی و بهترین وضعیت اسکان در سفر خود هستند. ایجاد زیر ساخت‌های اسکان مناسب گردشگران و ایجاد شرایط مطلوب یکی از الزام‌های جذب گردشگر در هر کشور می‌باشد صنعت گردشگری تلفیقی از فعالیت‌ها، خدمات و زیرساخت‌های مختلف است که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان حمل و نقل را نام برد که از نظر اشتغال زایی و درآمد، بخش بزرگی از صنعت بزرگ گردشگری را تشکیل می‌دهند. (شمس، ۱۳۹۵). به بیان دیگر، افزایش شمار گردشگران ورودی در گرو تأمین تسهیلات، ایجاد شرایط لازم برای جابه جایی، اقامت و پذیرایی مطلوب و شایسته بوده است. لذا، می‌توان گفت: نحوه ارائه خدمات گردشگری توسط صنایع مرتبط با توریسم، در هر کشور نقش مهمی در میزان رابطه صنعت گردشگری و رشد اقتصادی کشور خواهد داشت.

از طرفی یکی از بخش‌هایی که به موازات توسعه گردشگری در جهان به شدت در حال گسترش مشابه و مرتبط با آن بوده بخش حمل و نقل است. یکی از مهم‌ترین بخش‌های جامعه و زمینه‌های تحقق توسعه در جوامع امروزی حمل و نقل می‌باشد که در گذشته مجموعه‌ای از خدمات بوده اما در حال حاضر به عنوان یک صنعت شناخته می‌شود. گردشگری نیز نسبت به گذشته تغییرات و رشد بسیار زیادی داشته است و به عنوان یک صنعت پربازده شناخته می‌شود. یکی از مهم‌ترین بخش‌های صنعت گردشگری نیز حمل و نقل و شیوه‌های آن می‌باشد. (شاد، کدخدایی و کدخدایی، ۱۳۹۶).

پیشرفت تکنولوژی حمل و نقل در سال‌های اخیر مخصوصاً در زمینه رشد مسافرت و افزایش مالکیت خودرو باعث گسترده شده جغرافیای گردشگری و انعطاف پذیری بیشتر مسافرت‌ها شده است. به طوری که بعضاً گردشگری بین‌المللی وابستگی شدیدی به تعداد فرودگاه‌ها و فراوانی پروازها دارد. به طور کلی در عصر حاضر صنعت حمل و نقل نقش مهم در گردشگری و صنعت توریسم داشته و به همین ترتیب اقتصاد را از خود متاثر می‌کند. (شاد، کدخدایی و کدخدایی، ۱۳۹۶).

کشور ایران نیز با توجه به داشته‌های بی‌شمار تاریخی، طبیعی و جلوه‌های متنوع در عرصه تولیدات صنایع دستی و هنرهای سنتی، ظرفیتی شگرف در زمینه گردشگری دارد و اگر امکانات و سازو کارهای مناسب و لازم برای جلب گردشگران به کشور فراهم شود، درآمدزایی حاصل از این صنعت تا حد زیادی کشور را از درآمدهای بعضاً ناپایدار نفت که اغلب با نوسان‌های غیرقابل پیش بینی مواجه است، بی‌نیاز خواهد کرد. بازار گردشگری ایران بنا به ظرفیت‌هایی که گفته شد، بازار پر جاذبه و پر رونقی برای حضور سرمایه‌گذاران و گردشگران کشورهای مختلف بوده و از سوی بسیاری از سازمان‌ها، مراکز و نشریات معتبر گردشگری دنیا

¹ Archer² Balaguer and Cantalla Jorrd³ Durbarry⁴ Dritsakis⁵ Kreishan⁶ Ridderstaat, et al⁷ Mill and Morrison⁸ Sahli Nowak

به عنوان یکی از مهم‌ترین مقاصد گردشگری جهان در سال ۲۰۱۶ معرفی شده است. اما همان گونه که گفته شد گسترش زیر ساخت‌های مناسب در صنایع مرتبط و فرعی - همچون: هتل‌ها، رستوران‌ها و خطوط حمل و نقل - پیش نیاز توسعه صنعت گردشگری در هر کشور بوده و نقش مهمی در چگونگی رابطه بین گردشگری و رشد اقتصادی کشور دارد. بنابراین با توجه به اهمیت موضوع فوق و با عنایت به این که مطالعات مرتبط انجام شده در ایران، همواره رابطه موجود بین رشد گردشگری و رشد اقتصادی را به طور کلی بررسی نموده و توجهی به کسب و کارهای فرعی گردشگری نظیر حمل و نقل نداشته اند.

مبانی نظری تحقیق

۱-اهمیت حمل و نقل در گردشگری

صنعت حمل و نقل به عنوان یکی از زیرمجموعه‌های مهم ارتباطات از بخش‌های مهم اقتصاد هر جامعه محسوب می‌شود. این صنعت فرایند توسعه را تحت تاثیر قرار داده و در این جریان خود نیز دچار تحول می‌شود. اگر صنعت حمل و نقل از مکانیزم اجرایی صحیحی برخوردار باشد می‌تواند به عنوان عاملی موثر در توسعه تجارت، تثبیت قیمت ها، توسعه منابع کمیاب، افزایش رقابت، توزیع مناسب و بهینه نیروی کار و گسترش و توسعه صنعت گردشگری ظاهر شود. یکی از بخش‌های اصلی حمل و نقل در سیستم زمینی و ریلی جابجایی مسافر می‌باشد. حمل و نقل ریلی و جاده‌ای کشور با دارا بودن قابلیت‌های بالا و داشتن ظرفیت مناسب و توان بالقوه در زمینه جابه جایی مسافر، می‌تواند به عنوان شیوه مناسب و ایمن در زمینه حمل و نقل مسافر مطرح گردد. رشد و توسعه اقتصادی پدیده‌ای است که در زمره آرزوها و آرمان‌های بسیاری از کشورها قرار دارد و در حال حاضر از جایگاه ویژه‌ای برخوردار می‌باشد. فراهم آوردن زندگی مناسب برای تداوم احاد جامعه، خواست و آرزوی دیرینه‌ای بوده که مدت هاست در سرلوحه اهداف و برنامه ریزهای گوناگون کشورها قرار گرفته و امروزه هیچ برنامه هایی بدون هدف و دستیابی به توسعه تنظیم نمی‌شود، لذا تحقق این واقعیت انکارناپذیر و ضروری عصر حاضر به ابزارهای مناسبی نیاز دارد. یکی از ابزارهای لازم و ضروری که نقش عمده‌ای در تحقق و دستیابی به رشد اقتصادی ایفا می‌نماید حمل و نقل پویا است.

در فرآیند توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورها، همبستگی مستقیم و مثبتی میان گسترش حمل و نقل و دستیابی به نرخ رشد اقتصادی وجود دارد، به عبارت دیگر همراه با افزایش تولید ناخالص داخلی، میزان ارزش افزوده بخش حمل و نقل نیز افزایش می‌یابد و به همین دلیل است که توسعه و رشد اقتصادی در راستای توسعه بخش حمل و نقل نیز افزایش می‌یابد و فعالیت‌های حمل و نقل از جمله فعالیت‌های اساسی و زیربنایی برای رشد اقتصادی تحول به حساب می‌آید.

براین اساس، یکی از عمده‌ترین عناصر تشکیل دهنده صنعت مسافرت و گردشگری، سیستم حمل و نقل در ابعاد گوناگون آن می‌باشد که بخشی از هزینه‌های گردشگران را به خود اختصاص می‌دهد، به طوری که در برنامه ریزهای مربوط به توسعه گردشگری، توجه به بخش حمل و نقل و ظرفیت‌های حال و آتی آن از اهمیت ویژه‌ای برخوردار می‌باشد. اساساً توریسم و گردشگری با جابجایی و حرکت از مبدأ به نقاط و جاذبه‌های اطراف تحقق پیدا کرده و اموری چون نیاز به محل اقامت تهیه مواد غذایی، بهداشت، امنیت و ... پس از آن مطرح می‌گردد.

حمل و نقل از ارکان اصلی صنعت توریسم می‌باشد و صنعت توریسم به عنوان یکی از مهم‌ترین و پردرآمدترین منابع جهان در آغاز هزاره سوم به شمار می‌رود. حمل و نقل در لغت به معنی جا به جا کردن و بردن است. در اقتصاد آن را جا به جایی انسان و کالا از یک نقطه به نقطه دیگر تعریف کرده اند. کلمه حمل و نقل که خود ترجمه کلمه ترنسپورتیشن است را تحت عنوان "ترابری حمل و نقل" به کار می‌برند. فراهم بودن امکانات حمل و نقل مناسب، مطمئن، راحت و سریع و ارزان پیش شرط توسعه گردشگری است. زیرا گردشگران در تصمیمات خود دو عامل هزینه و زمان را مد نظر قرار می‌دهند؛ و برای دسترسی به مقاصد گردشگری انتخاب نوع سیستم حمل و نقل و یا فراهم بودن سیستم مناسب برای این دو عامل تأثیر می‌گذارد (نظریان و همکاران، ۱۳۸۹).

جایگاه و نقش حمل و نقل در ابعاد مختلف اقتصادی، سیاسی و اجتماعی جوامع امروزی بر کسی پوشیده نیست. به عبارتی امروزه حمل و نقل را به عنوان یکی از پایه‌های اساسی توسعه متوازن و پایدار کشورها می‌دانند، و در کارآمدی و توانمندی آن را «به نیروی محرکه یا موتور توسعه تعبیر می‌نمایند» اهمیت نظام حمل و نقل کارآمد زمینه ساز توسعه پایدار و عدالت محور

می‌دانند. صنعت حمل و نقل که به موازات پیشرفت‌های علم و تکنولوژی، همراه با نیازهای اجتماعی و اقتصادی و سیاسی حرکت می‌کند. در پهنای جهانی جایگاهی عظیم به دست آورده است. یکی از ویژگی‌های اقتصادی حمل و نقل تأثیرگذاری آن روی صنایع دیگر است.

در این راستا صنعت گردشگری را می‌توان نام برد. گردشگری و حمل و نقل به میزان خیلی زیادی به هم وابسته هستند. (نظریان و همکاران، ۱۳۸۹)

سیستم حمل و نقل یکی از عمده‌ترین عناصر تشکیل دهنده صنعت گردشگری می‌باشد که بخشی از هزینه‌های گردشگران را به خود اختصاص می‌دهد. اساساً گردشگری با جابه جایی و حرکت از مبدأ و محل زندگی دایمی افراد به نقاط دور دست تحقق پیدا می‌کند. توسعه و گسترش صنعت توریسم منوط به توسعه امکانات حمل و نقل می‌باشد. (نظریان و همکاران ۱۳۸۹)

نحوه هزینه گردشگران، یکی از مباحث مورد توجه در فرایند اقتصاد گردشگری است. به طور کلی هزینه‌های یک گردشگر در مقصد شامل هزینه غذا و خوراک، اقامت، تفریحات، بازدید، تردد و حمل و نقل، گشت و گذار، خدمات ترابری و مانند آن است. (بدری، طیبی، ۱۳۹۱).

صنعت گردشگری به سرعت در حال گسترش است و این صنعت به یکی از بزرگ‌ترین زمینه‌های کسب و کار در جهان مبدل شده است. افق‌های روشن، مقاصد جدید، گروه‌های تازه گردشگران و انواع رو به تکامل گردشگری همگی نوید دهنده گسترش این صنعت هستند. همچنین صنعت گردشگری حاصل مسافرت و اقامت مردم در خارج از محیط متعارف خود می‌باشد. در گردشگری زیرساخت‌ها به خصوص حمل و نقل در توسعه گردشگری دارای اهمیت است. توسعه حمل و نقل تأثیر عمده‌ای بر رشد و هدایت این صنعت داشته است. فراهم بودن امکانات حمل و نقل مناسب، مطمئن راحت، سریع و ارزان شرط لازم توسعه گردشگری است. بسط و گسترش ارتباطات و وسایل مدرن حمل و نقل، توسعه خدمات هواپیمایی و فرودگاهی و بهره برداری از راه‌های ارتباطی و مواصلاتی بر استقبال بر مقصدهای گردشگری خواهد افزود. (دهگانی، ۱۳۸۹).

۲- حمل و نقل از نظر متخصصان گردشگری

در این بخش به دیدگاه متخصصین گردشگری درباره حمل و نقل و جایگاه آن در گردشگری به ویژه تحت عنوان مقوله حمل و نقل گردشگری می‌پردازیم. حمل و نقل بخشی لاینفک از گردشگری محسوب می‌شود و دارای دو کارکرد اصلی در گردشگری می‌باشد:

- وسیله جابه جایی گردشگران از مبدأ تا مقصد

- جاذبه و خدمت رسانی برای گردشگران در طول جا به جایی در وسیله نقلیه (به عنوان مثال تجربه مسافرت دریایی و یا سفر با قطار با مسیر خوش منظر)

رابطه تنگاتنگ بین گردشگری و حمل و نقل را می‌توان در مفهوم دسترسی خلاصه نمود. از نظر متخصصین امور گردشگری هنوز مطالعات گردشگری منحصرأ بر روی حمل و نقل متمرکز نشده است و در مطالعات حمل و نقل نیز به طور غیرمستقیم به حمل و نقل گردشگران اشاره می‌شود. مطالعات تخصصی تر در زمینه حمل و نقل شامل مباحث اقتصادی، سازمانی، مدیریتی و عملکردی می‌باشد. چه در مطالعات گردشگری و چه در مطالعات حمل و نقل یک چهارچوب روشن جهت ارزیابی حمل و نقل گردشگران ارائه نشده است، از این رومی توان مبحث فوق را براساس جنبه تکمیلی این دو رشته بنا نهاد.

رشته گردشگری مشابه با رشته حمل و نقل یک رشته چند ضابطه‌ای است و در مطالعات این رشته مفاهیم و تئوری‌های سایر علوم به کار گرفته می‌شوند. در این صورت در برخورد با سیستم حمل و نقل گردشگری ممکن است روشهای مختلفی بر حسب زمینه نظری محقق انجام گیرد. سه شاخه از علوم اجتماعی با مقوله سیستم حمل و نقل گردشگری در ارتباط می‌باشند. اقتصاد، جغرافیا و بازاریابی (فروش). از منظر اقتصادی دو مقوله اقتصاد حمل و نقل و اقتصاد گردشگری مرتبط با این موضوع می‌باشد.

اقتصاددانان در رشته حمل و نقل برای تحلیل رفتار تولید سفر مسافران، عوامل تأثیرگذار در تقاضا تحت عوامل اقتصادی و اجتماعی (نظیر سن، درآمد، مهارت و مشخصه‌های خانوادگی) و شرایط اقتصاد کلان از مدل‌های ریاضی استفاده نموده اند. از آنجا که درآمد تأثیر مهمی روی تقاضای گردشگری دارد، اقتصاددانان این تأثیر را با عبارت الاستیسته تقاضا معرفی نموده اند که

براساس تعریف با نسبت درصد تغییرات تقاضای گردشگری به درصد تغییرات درآمد قابل مصرف نشان داده می‌شود. این کمیت در زمان یکسان برای صورت و مخرج کسر در نظر گرفته می‌شود. نکته مهم در این جا این است که تغییر در تقاضای نیازهای اساسی (مثل غذا، آب و سرپناه) کم بوده و غیرالاستیک می‌باشد در صورتی که آیتم‌های لوکسی نظیر تعطیلات و مسافرت الاستیک می‌باشند وابستگی مستقیم با درآمد و قیمت خدمات دارند. به منظور ارزیابی اثر قیمت بر روی تقاضای گردشگری نیز اقتصاددانان کمیت الاستیسته قیمت تقاضا را تعریف نمودند که برابر است با نسبت درصد تغییرات تقاضای گردشگری به درصد تغییرات در قیمت عرضه گردشگری برای این اساس بین تقاضا و قیمت رابطه معکوس وجود دارد. عوامل دیگر تاثیرگذار در تقاضای گردشگری عبارتند از: اخذ مالیات، تعطیلات قابل استفاده، آب و هوا و مسایل فرهنگی به طور کلی عرضه در حمل و نقل گردشگری دارای مشخصه‌های زیر است:

- هزینه اضافه برای تأمین جابجایی مسافر (قیمت جابجایی با هواپیما، قطار مسافربری و قایق)
 - محدودیت و تنظیم دولت برای نظارت بر عرضه
 - عکس العمل رقابتی سایر بخش‌های تجاری مرتبط با حمل و نقل گردشگری
 - نیاز به ارتقای سطح مهارت
- در این زمینه از نظر عرضه اقتصاددانان با سه سوال مواجه اند:
- چه چیز تولید می‌شود؟ چگونه تولید می‌شود؟ کی و کجا تولید می‌شود؟
- اما تقاضای سفر به مفهوم مصرف خود آن نیست و معمولاً وسیله‌ای است برای مصرف کالاها و خدمات دیگر. تقاضای سفر گردشگری دارای مشخصه‌های زیر می‌باشد:
- تقاضای سفر گردشگری همیشه دارای طبیعتی آنی و غیرقابل پیش بینی است و پیشگیری از عدم رضایت کاربران مستلزم عرضه بیش از ظرفیت می‌باشد.
 - تقاضای سفر گردشگری دارای گستره وسیعی است و تنوع زیادی دارد.
 - تقاضای سفر گردشگری دارای مولفه‌هایی است که قابل قیمت گذاری نیستند (کیفیت خدمت رسانی، قابلیت اطمینان و دسترسی در زمان دقیق)
- در ارزیابی پروژه‌های حمل و نقل مرتبط با گردشگری اشتغال ایجاد شده و درآمد ایجاد شده برای اقتصاد محلی حایز اهمیت است. در این زمینه اقتصاددانان به منظور تخمین منابع اقتصادی ثانویه یا غیرمستقیم مصارف گردشگران در مناطق گردشگری از روشهای تحقیقی پیچیده‌ای نظیر تحلیل مضاعف استفاده نموده اند. هم چنین در زمینه‌های زیست محیطی ناشی از گردشگری در میان اقتصاددانان آگاهی ایجاد شده است. اما جغرافیدانان در مواجهه با حمل و نقل گردشگری روی سه مورد اصلی زیر تمرکز دارند:
- فضا که معمولاً سطح زمین می‌باشد.
 - موقعیت که محل قرارگیری چیزی در فضا است.
 - مکان که موقعیت مشخصی در سطح زمین است.
- از نظر جغرافیا حمل و نقل دارای یک سری متغیرهای مکانی است که بر روی هزینه‌ها و تولید در سایر فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی تاثیرگذار است. از این منظر حمل و نقل به عنوان عامل تسهیل کننده جا به جایی است که دارای هزینه‌های اقتصادی و بودجه‌ای می‌باشد. در تحلیل سیستم حمل و نقل جغرافی دانان موارد زیر را در نظر دارند:
- رابطه‌ها و جریان‌ها در داخل سیستم حمل و نقل.
 - مکان و موقعیت هایی که توسط این رابطه‌ها به هم متصل اند (معمولاً با نقاط داده می‌شوند)
 - سیستم ارتباطات در داخل سیستم حمل و نقل براساس مطالعات پیرس، تحقیقات جغرافیایی بر روی گردشگری بر روی موارد زیر متمرکز است:
- تحلیل فضایی عرضه و تقاضای گردشگری
 - جغرافیای محل تجمع گردشگران

- جا به جایی و جریان گردشگران

- تحلیل اثرات گردشگران

- توسعه مدل‌های فضای گردشگری به منظور درک تخمین و تشریح گردشگری در موقعیت‌های مشخص

پیشرفت تکنولوژی حمل و نقل در سال‌های اخیر مخصوصاً در زمینه رشد مسافرت هوایی و افزایش مالکیت خودرو باعث گسترده شدن جغرافیای گردشگری و انعطاف پذیری بیشتر مسافرت‌ها شده است. به طوری که بعضاً گردشگری بین‌المللی وابستگی شدیدی به تعداد فرودگاه‌ها و فراوانی پروازها دارد. این در حالی ادست که در گذشته مسافرت‌های گردشگری عمدتاً به صورت خطی در امتداد ریل‌های راه آهن یا رودخانه‌ها انجام می‌گرفته است.

۳- رابطه سیستم حمل و نقل و سیستم گردشگری

همانطور که در مقدمه اشاره شد دو بخش حمل و نقل و گردشگری دارای رابطه عمیقی بوده و پا به پای یکدیگر و متأثر از هم در حال توسعه و دگرگونی می‌باشند. حمل و نقل و سفر را می‌توان بدون در نظر گرفتن گردشگری در نظر گرفت اما گردشگری نمی‌تواند بدون سفر رشد کند حمل و نقل بخشی جدایی ناپذیر از صنعت گردشگری است. این است که عمدتاً به دلیل بهبود حمل و نقل، گردشگری گسترش یافته است. البته این امر اثراتی بر روی محیط زیست، تخریب سایت‌های گردشگری، تجربه توریستی و اقتصاد برای مدیریت بهتر منابع در بر خواهد داشت.

ساختار حمل و نقل و دسترسی راحت و با کیفیت بالا برای گردشگران یکی از مهمترین ملزومات ایجاد هر منطقه گردشگری است. در اغلب مناطق توسعه یافته گردشگری، شبکه حمل و نقل وسیع و مناسب وجود دارد؛ اما اهمیت نوع سامانه حمل و نقل در کشورهای مختلف برای گردشگران متفاوت است. به طور مثال در آمریکا سامانه حمل و نقل هوایی از اهمیت بیشتری برخوردار است (نظریان و همکاران، ۱۳۸۹: ۲۷). حمل و نقل گردشگری در چهار دهه گذشته به طور قابل ملاحظه‌ای افزایش یافته است. دو حالت مهم در خدمت گردشگری را می‌توان سفرهای هوایی و سفر با اتومبیل خصوصی بر شمرد. توده سفرهای هوایی در طی مراحل اولیه از گردشگری، به سرعت در حال رشد بوده و هست، ضبط افزایش سالانه بین ۱۰ تا ۱۷ درصد روند رو به رشد آن را در جهان شاهد هستیم و در نتیجه حمایت از توسعه سریع بسیاری از مقصدهای جدید را برای گردشگران پدید آورده است. در حالی که پیش بینی‌های بین‌المللی مسافرت هوایی نشان می‌دهد که کم کردن سرعت نرخ رشد جا به جایی در بازار گردشگری، هنوز انتظار رو به افزایش خود ادامه دهد (Lumsdon, 2011) بررسی متون افزایش دو مسئله اساسی را نشان می‌دهد، در مرحله اول، رابطه بین حمل و نقل و گردشگری، گرایش به یکپارچه شدگی است که به طور کلی روند سیاست گذاری برای توسعه پایدار را نشان می‌دهد. این روند در تمام سطوح برنامه ریزی از جمله رسیدن به مقصد به طور آشکار مشخص است برنامه ریزی استراتژیک توسعه حمل و نقل برای حمل و نقل در بزرگراه می‌تواند آینده گردشگری را در دهه‌های آینده تحت تأثیر قرار دهد. در حالی که مقامات ملی کشورها در عرصه گردشگری منطقه‌ای، مجموعه‌ای از یک چارچوب برای سیاست گذاری صنعت گردشگری را به اجرا بگذارند (معصومی پور، ۱۳۹۲: ۶). طبق نظر خیستی و لال، نظام حمل و نقل از چهار بخش اصلی «پیوندها، وسایل نقلیه، پایانه‌ها و مدیریت و نیروی انسانی تشکیل می‌شود (صفازاده و مرادی، ۱۳۸۱: ۱۵). با این دیدگاه نیز سرمایه گذاری در بخش راه و ترابری و حمل و نقل برای رونق توریسم به ویژه در شرایط امروزی برای جامعه امری ضروری است. گردشگر و تفریح برای همه جامعه یک نیاز بسیار با اهمیت و از سلسله نیازهای روانی و اجتماعی و توسعه‌ای است. در رابطه با همبستگی شدید راه و حمل و نقل با توریسم می‌توان گفت که یکی از معیارهای مهم راه سازی، آفرینش گردشگاه‌ها و تفرجگاه‌ها می‌باشد. در این رابطه کوتاه سازی مسافت‌ها و زمان جابه جاییب تأثیر شدیدی در رونق توریسم دارد. زیباسازی چشم اندازها و گذار راه‌ها از مسیرهای زیبا و چشم نواز مایه رونق صنعت توریسم می‌شود. با این ضرورت‌ها است که برنامه ریزان مدل‌هایی از توریسم را مورد توجه قرار داده اند که نقش حمل و نقل را نیز در صنعت توریسم بهتر بازگو می‌کند.

پیشینه پژوهش

صیدایی و همکار (۱۳۹۱) در پژوهشی پیامدها و اثرات اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی حاصل از توسعه گردشگری را در شهر کرمانشاه مورد بررسی قرار داده‌اند. ضرابی و همکار (۱۳۹۰) در پژوهش خود با عنوان؛ سنجش تاثیرات اقتصادی، اجتماعی و

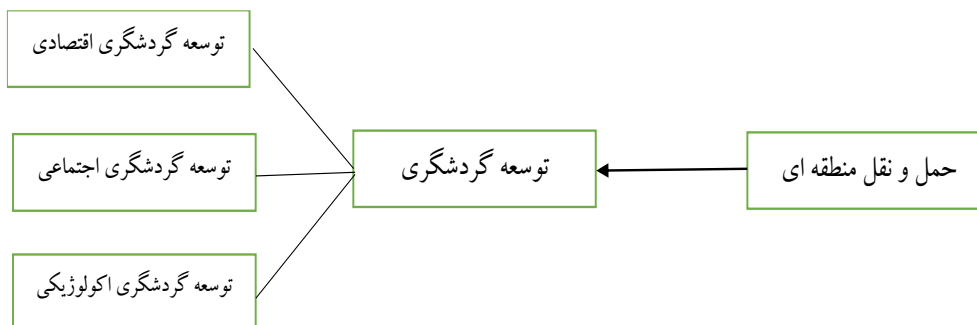
فرهنگی و زیست محیطی توسعه گردشگری از دیدگاه ساکنان به بررسی گردشگری بر توسعه شهری شهرستان مشکین شهر پرداخته اند. شهابیان (۱۳۹۰) در پژوهش خود تحت عنوان؛ بررسی نقش و اثرات گردشگری در توسعه پایدار شهر؛ با تاکید بر ادراک ساکنان به بررسی نقش و اثرات گردشگری در توسعه پایدار شهری را مورد بررسی قرار داده اند. روزبه شاد، مسعود کدخدایی و محسن کدخدایی (۱۳۹۶) در مقاله‌ای با عنوان؛ نقش حمل و نقل در صنعت توریسم و گردشگری به روابط متقابل این دو صنعت و اثرات آن‌ها بر یکدیگر مورد بررسی قرار می‌گیرد. جاذبه‌های مدل‌های مختلف حمل و نقل در صنعت گردشگری نیز به طور خلاصه ذکر شده و مزایای استفاده از مد حمل و نقل هوایی برای گردشگران نیز بر شمرده می‌شوند. باروس^۹ (۲۰۱۲) با توجه به اهمیت ارتباط بین حمل و نقل و گردشگری در استراحت گاه‌های جزیره ای، در مقاله‌ی خود بر اساس نوع حمل و نقل هوایی (پرواز هواپیمایی مقرر، پرواز کم هزینه یا پرواز چارتر) رفتار مسافرانی را که در جزایر مادیرا در تعطیلات به سر می‌برند، تحلیل می‌کند. وی به منظور بررسی این ارتباط از یک مدل پروبیت سه گانه استفاده نموده و نتیجه گرفته است: مدیریت حمل و نقل در این مناطق بر جذب مسافران تأثیر دارد. سانجایا^{۱۰} (۲۰۱۵) در پایان نامه‌ی خود تأثیر حمل و نقل هوایی در کشور نپال را بر روی صنعت توریسم این کشور مورد مطالعه قرار داده است. یافته‌های این مطالعه نشان دهنده نقش و اهمیت حمل و نقل هوایی در صنعت توریسم بوده و بیان می‌دارد که: توسعه توریسم بدون توسعه حمل و نقل هوایی امکان پذیر نخواهد بود. نظریان و همکاران (۱۳۸۹)، در مطالعه‌ای به بررسی نقش حمل و نقل هوایی در توسعه‌ی صنعت توریسم با تاکید بر فرودگاه بین‌المللی ارومیه پرداخته اند. ایشان در مطالعه‌ی خود به دنبال پاسخ به این سوال هستند که: چگونه باید از امکانات و تجهیزات فرودگاه بین‌المللی ارومیه در جهت توسعه استان و جذب توریست بهره برداری شود؟ آن‌ها به این منظور از مدل SWOT استفاده نموده و در پایان، راهکارها و پیشنهادهایی را ارائه نموده اند. میرعزیزی و همکاران (۱۳۹۶)، پژوهشی با عنوان، بررسی نقش شبکه‌های حمل و نقل در توسعه گردشگری - زیارتی منطقه ۲۰ تهران، انجام دادند. نتایج تحقیقی که بدست آمد نشان دهنده این بود وجود شبکه‌های حمل و نقل و دسترسی به وسایل نقلیه جهت سفر به منطقه سبب گردیده که گردشگران رضایت نسبی خود را از سفر خود در درون منطقه ۲۰ اعلام نمایند. کیفیت وسیله نقلیه بیشترین تأثیر را بر توسعه گردشگری منطقه مورد پژوهش دارد و به دنبال استقبال گردشگران زیارتی دسترسی به اقامتگاه مناسب و با کیفیت جهت ماندگاری و اقامت در منطقه یکی از مهم‌ترین عواملی است که توسعه هر چه بیشتر گردشگری را تبیین می‌نماید و در نهایت شبکه‌های حمل و نقل تأثیر مهم و بسزایی در توسعه صنعت گردشگری منطقه مورد پژوهش دارد. دهگانی^۹ (۱۳۸۹)، در مطالعه‌ای با استفاده از روش توصیفی - موردی به بررسی سیستم حمل و نقل و تأثیر آن بر صنعت گردشگری پرداخته است. از یافته‌های این پژوهش می‌توان به اهمیت کلیدی توریسم برای اقتصاد کشور و ضرورت توجه به نقش حمل و نقل در خطوط ارتباطی هوایی، زمینی، آبی و تأثیرگذاری آن در گردشگری داخلی و خارجی اشاره کرد. سقایی (۱۳۹۲) در مطالعه خود به تحلیل تأثیر صنعت حمل و نقل هوایی بر توسعه‌ی گردشگری مذهبی - مطالعه موردی فرودگاه مشهد - پرداخته است. وی در این مقاله با استفاده از اطلاعات مربوط به تعداد مسافران هوایی داخلی ورودی و خروجی ماهیانه فرودگاه مشهد (از ۱۳ شهر که دارای پرواز برنامه‌ای بوده اند) طی سال‌های ۸۵-۱۳۸۰، و با کاربرد مدل‌های جاذبه و رگرسیون به تحلیل فوق پرداخته و نتیجه گرفته است که: فرودگاه مشهد در توسعه‌ی گردشگری شهر مشهد تأثیرگذار است.

روش کار

تحقیق حاضر بر اساس هدف، کاربردی از نوع توصیفی-همبستگی است. جامعه آماری این پژوهش تمامی کارکنان سازمان میراث فرهنگی و گردشگری و کارکنان حمل و نقل و پایانه‌ها و گردشگران استان ایلام می‌باشد که تعداد ۳۸۴ نفر با استفاده از فرمول کوکران به روش نمونه گیری تصادفی طبقه‌ای برای توزیع پرسشنامه انتخاب شدند. برای گردآوری اطلاعات از پرسشنامه توسعه گردشگری قاسم نژاد و همکاران (۱۴۰۰) و پرسشنامه حمل و نقل شغلی ویسوکي و کروم (۱۹۹۱) استفاده شده است.

^۹ Barros^{۱۰} Sanjaya Basnet.

مدل مفهومی تحقیق



شکل ۱- مدل مفهومی تحقیق

اهداف تحقیق

هدف اصلی

بررسی تأثیر حمل و نقل منطقه‌ای برای توسعه پایدار گردشگری استان ایلام

اهداف فرعی

بررسی تأثیر حمل و نقل منطقه‌ای بر ابعاد اقتصادی گردشگری استان ایلام

بررسی تأثیر حمل و نقل منطقه‌ای بر ابعاد اجتماعی گردشگری استان ایلام

بررسی تأثیر حمل و نقل منطقه‌ای بر ابعاد اکولوژیکی گردشگری استان ایلام

سؤال‌های تحقیق

سؤال اصلی

حمل و نقل منطقه‌ای به چه میزان بر توسعه پایدار گردشگری در استان ایلام تأثیر گذار است؟

سؤال‌های فرعی

حمل و نقل منطقه‌ای به چه میزان بر توسعه اقتصادی گردشگری در استان ایلام تأثیر گذار است؟

حمل و نقل منطقه‌ای به چه میزان بر توسعه اجتماعی گردشگری در استان ایلام تأثیر گذار است؟

حمل و نقل منطقه‌ای به چه میزان بر توسعه اکولوژیکی گردشگری در استان ایلام تأثیر گذار است؟

فرضیه‌های تحقیق

فرضیه اصلی

به نظر می‌رسد حمل و نقل منطقه‌ای بر توسعه پایدار گردشگری در استان ایلام تأثیر قابل توجهی دارد (تأثیر نسبتاً کمی دارد، تأثیر کمی دارد، تأثیر زیادی دارد، تأثیری متوسط دارد).

فرضیه‌های فرعی

به نظر می‌رسد حمل و نقل منطقه‌ای بر توسعه اقتصادی گردشگری در استان ایلام تأثیر قابل توجهی دارد.

به نظر می‌رسد حمل و نقل منطقه‌ای بر توسعه اجتماعی گردشگری در استان ایلام تأثیر قابل توجهی دارد.

به نظر می‌رسد حمل و نقل منطقه‌ای بر توسعه اکولوژیکی گردشگری در استان ایلام تأثیر قابل توجهی دارد.

یافته ها

فرضیه اول: «به نظر می‌رسد حمل و نقل منطقه‌ای بر توسعه‌ی اقتصادی گردشگری در استان ایلام تاثیر قابل توجهی دارد».

H0: به نظر می‌رسد حمل و نقل منطقه‌ای بر توسعه‌ی اقتصادی گردشگری در استان ایلام تاثیر قابل توجهی ندارد.

H1: به نظر می‌رسد حمل و نقل منطقه‌ای بر توسعه‌ی اقتصادی گردشگری در استان ایلام تاثیر قابل توجهی دارد.

جدول (۱): آزمون دوربین واتسون مؤلفه فرضیه اول

مدل	ضریب همبستگی	ضریب تعیین	ضریب تعیین تعدیل شده	خطای معیار تخمین	دوربین- واتسون
۱	.747a	.557	.556	5.52694	1.764

با توجه به جدول ۱، فرض استقلال بین خطاها تأیید شود. یعنی مقدار آماره دوربین-واتسون در فاصله ۱/۵ تا ۲/۵ قرار دارد (۱/۷۶۴)، بین خطاها خودهمبستگی وجود ندارد. بنابراین تحلیل رگرسیون برای داده‌ها معتبر است. بنابراین فرض H0 تأیید می‌شود. جهت بررسی و ارائه مدل حمل و نقل منطقه‌ای و توسعه‌ی اقتصادی گردشگری در استان ایلام پس از بررسی شاخص‌های کفایت مدل در جدول ۱ آمده است که به ارائه مدل برازش یافته می‌پردازیم. همبستگی بین متغیر حمل و نقل منطقه‌ای و توسعه‌ی اقتصادی گردشگری در استان ایلام برابر با ۰/۷۴۷ است. ضریب تعیین ۰/۵۵۷ به دست آمده و این مقدار نشان می‌دهد که ۵۵/۷ درصد تغییرات توسعه‌ی اقتصادی گردشگری در استان ایلام مربوط به حمل و نقل منطقه‌ای است. با توجه به شاخص‌هایی که عنوان شد، مدل از کفایت لازم برخوردار است. در این مرحله متغیر مستقل و متغیر وابسته وارد معادله گردید. در این مرحله ضریب همبستگی ساده برابر با $R=0.747$ و ضریب تعیین برابر با ۰/۵۵۷ و نیز ضریب تعیین تعدیل شده برابر با ۰/۵۵۶ محاسبه گردیده است و از طرفی دیگر مقدار F حاصل از تجزیه واریانس برابر با $F=481.004$ و سطح معنی‌داری آن برابر با $sig=0.000$ که در سطح کمتر از یک هزارم معنی‌دار می‌باشد. لذا با مشاهده ضریب تعیین می‌توان اظهار کرد که متغیر مذکور به تنهایی ۵۵/۷ درصد تغییرات در متغیر وابسته را تبیین نموده است.

جدول (۲): تحلیل واریانس رگرسیون مؤلفه فرضیه اول

مدل	مجموع مربعات	درجه آزادی	میانگین مربعات	آماره F	سطح معنی‌داری
۱	رگرسیون	1	12923.617	481.004	.000b
	مجموع مربعات خطا	382	26.868		
	کل	383	23187.432		

با تحلیل رگرسیونی به بررسی رابطه بین حمل و نقل منطقه‌ای و توسعه‌ی اقتصادی گردشگری در استان ایلام پرداخته می‌شود مدل به صورت زیر خواهد بود.

$$y = b. + b1(x1)$$

براساس جدول (۲) مقدار احتمال F جدول تحلیل واریانس برابر با ۰/۰۰۰ است که این مقدار از مقدار ۰/۰۵ کوچکتر است. بنابراین فرض صفر بالا رد می‌شود. یعنی مدل معناداری بین دو متغیر وجود دارد.

جدول (۳): ضرایب معادله رگرسیون مؤلفه فرضیه اول

مدل	B	خطای استاندارد	ضرایب استاندارد نشده	t آماره	سطح معنی‌داری (sig)
۱	عرض از مبدا	9.983	1.612	6.193	.000
	حمل و نقل منطقه‌ای	2.891	.141	20.569	.000

بر اساس خروجی ضرایب جدول شماره (۳) مقادیر t برای عرض از مبدا برابر با ۹/۹۸۳ برای متغیر حمل و نقل منطقه‌ای برابر با ۲/۸۹۱، بدست آمده است.

فرضیه دوم: «به نظر می‌رسد حمل و نقل منطقه‌ای بر توسعه‌ی اجتماعی گردشگری در استان ایلام تاثیر قابل توجهی دارد».

H0: به نظر می‌رسد حمل و نقل منطقه‌ای بر توسعه‌ی اجتماعی گردشگری در استان ایلام تاثیر قابل توجهی ندارد.

H1: به نظر می‌رسد حمل و نقل منطقه‌ای بر توسعه‌ی اجتماعی گردشگری در استان ایلام تاثیر قابل توجهی دارد.

جدول (۴): آزمون دوربین واتسون مؤلفه فرضیه دوم

مدل	ضریب همبستگی	ضریب تعیین	ضریب تعیین تعدیل شده	خطای معیار تخمین	دوربین- واتسون
۲	.482a	.232	.230	2.09512	1.904

با توجه به جدول ۴، فرض استقلال بین خطاها تأیید شود. یعنی مقدار آماره دوربین-واتسون در فاصله ۱/۵ تا ۲/۵ قرار دارد (۱/۹۰۴)، بین خطاها خودهمبستگی وجود ندارد. بنابراین تحلیل رگرسیون برای داده‌ها معتبر است. بنابراین فرض H0 تأیید می‌شود. جهت بررسی و ارائه مدل حمل و نقل منطقه‌ای و توسعه‌ی اجتماعی گردشگری در استان ایلام پس از بررسی شاخص‌های کفایت مدل در جدول ۴ آمده است که به ارائه مدل برازش یافته می‌پردازیم. همبستگی بین متغیر حمل و نقل منطقه‌ای و توسعه‌ی اجتماعی گردشگری در استان ایلام برابر با ۰/۴۸۲ است. ضریب تعیین ۰/۲۳۲ به دست آمده و این مقدار نشان می‌دهد که ۲۳/۲ درصد تغییرات توسعه‌ی اجتماعی گردشگری در استان ایلام مربوط به حمل و نقل منطقه‌ای است. با توجه به شاخص‌هایی که عنوان شد، مدل از کفایت لازم برخوردار است. در این مرحله متغیر مستقل و متغیر وابسته وارد معادله گردید. در این مرحله ضریب همبستگی ساده برابر با $R = 0.482$ و ضریب تعیین برابر با ۰/۲۳۲ و نیز ضریب تعیین تعدیل شده برابر با ۰/۲۳۰ محاسبه گردیده است و از طرفی دیگر مقدار F حاصل از تجزیه واریانس برابر با $F = 115.501$ و سطح معنی‌داری آن برابر با ۰/۰۰۰ = sig که در سطح کمتر از یک هزارم معنی‌دار می‌باشد. لذا با مشاهده ضریب تعیین می‌توان اظهار کرد که متغیر مذکور به تنهایی ۲۳/۲ درصد تغییرات در متغیر وابسته را تبیین نموده است.

جدول (۵): تحلیل واریانس رگرسیون مؤلفه فرضیه دوم

مدل	مجموع مربعات	درجه آزادی	میانگین مربعات	آماره F	سطح معنی‌داری
۲	رگرسیون	1	483.028	115.501	.000b
	مجموع مربعات خطا	382	4.182		
	کل	383	2080.809		

با تحلیل رگرسیونی به بررسی رابطه بین حمل و نقل منطقه‌ای و توسعه‌ی اجتماعی گردشگری در استان ایلام پرداخته می‌شود مدل به صورت زیر خواهد بود.

$$y = b. + b1(x1)$$

براساس جدول (۵) مقدار احتمال F جدول تحلیل واریانس برابر با ۰/۰۰۰ است که این مقدار از مقدار ۰/۰۵ کوچکتر است. بنابراین فرض صفر بالا رد می‌شود. یعنی مدل معناداری بین دو متغیر وجود دارد.

جدول (۶): ضرایب معادله رگرسیون مؤلفه فرضیه دوم

مدل	ضرایب استاندارد نشده		ضرایب استاندارد شده	t آماره	سطح معنی‌داری (sig)
	B	خطای استاندارد			
۲	عرض از مبدا	3.647	.601	6.072	.000
	حمل و نقل منطقه‌ای	.550	.052	10.490	.000

بر اساس خروجی ضرایب جدول شماره (۶) مقادیر t برای عرض از مبدا برابر با ۳/۶۴۷ برای متغیر حمل و نقل منطقه‌ای برابر با ۰/۵۵۰، بدست آمده است.

فرضیه سوم: «به نظر می‌رسد حمل و نقل منطقه‌ای بر توسعه‌ی اکولوژیکی گردشگری در استان ایلام تاثیر قابل توجهی دارد».

H0: به نظر می‌رسد حمل و نقل منطقه‌ای بر توسعه‌ی اکولوژیکی گردشگری در استان ایلام تاثیر قابل توجهی ندارد.

H1: به نظر می‌رسد حمل و نقل منطقه‌ای بر توسعه‌ی اکولوژیکی گردشگری در استان ایلام تاثیر قابل توجهی دارد.

جدول (۷): آزمون دوربین واتسون مؤلفه فرضیه سوم

مدل	ضریب همبستگی	ضریب تعیین	ضریب تعیین تعدیل شده	خطای معیار تخمین	دوربین-واتسون
۳	.593a	.352	.350	2.04207	2.000

با توجه به جدول ۷، فرض استقلال بین خطاها تأیید شود. یعنی مقدار آماره دوربین-واتسون در فاصله ۱/۵ تا ۲/۵ قرار دارد (۲/۰۰۰)، بین خطاها خودهمبستگی وجود ندارد. بنابراین تحلیل رگرسیون برای داده‌ها معتبر است. بنابراین فرض H0 تأیید می‌شود. جهت بررسی و ارائه مدل حمل و نقل منطقه‌ای و توسعه‌ی اکولوژیکی گردشگری در استان ایلام پس از بررسی شاخص‌های کفایت مدل در جدول ۷ آمده است که به ارائه مدل برازش یافته می‌پردازیم. همبستگی بین متغیر حمل و نقل منطقه‌ای و توسعه‌ی اکولوژیکی گردشگری در استان ایلام برابر با ۰/۵۹۳ است. ضریب تعیین ۰/۳۵۲ به دست آمده و این مقدار نشان می‌دهد که ۳۵/۲ درصد تغییرات توسعه‌ی اکولوژیکی گردشگری در استان ایلام مربوط به حمل و نقل منطقه‌ای است. با توجه به شاخص‌هایی که عنوان شد، مدل از کفایت لازم برخوردار است. در این مرحله متغیر مستقل و متغیر وابسته وارد معادله گردید. در این مرحله ضریب همبستگی ساده برابر با $R = 0.593$ و ضریب تعیین برابر با ۰/۳۵۲ و نیز ضریب تعیین تعدیل شده برابر با ۰/۳۵۰ محاسبه گردیده است و از طرفی دیگر مقدار F حاصل از تجزیه واریانس برابر با $F = 207.750$ و سطح معنی‌داری آن برابر با $\text{sig} = 0.000$ که در سطح کمتر از یک هزارم معنی‌دار می‌باشد. لذا با مشاهده ضریب تعیین می‌توان اظهار کرد که متغیر مذکور به تنهایی ۳۵/۲ درصد تغییرات در متغیر وابسته را تبیین نموده است.

جدول (۸): تحلیل واریانس رگرسیون مؤلفه فرضیه سوم

مدل	مجموع مربعات	درجه آزادی	میانگین مربعات	آماره F	سطح معنی‌داری
۳	رگرسیون	1	823.106	207.750	.000b
	مجموع مربعات خطا	382	3.962		
	کل	383			

با تحلیل رگرسیونی به بررسی رابطه بین حمل و نقل منطقه‌ای و توسعه‌ی اکولوژیکی گردشگری در استان ایلام پرداخته می‌شود مدل به صورت زیر خواهد بود.

$$y = b. + b1(x1)$$

براساس جدول (۸) مقدار احتمال F جدول تحلیل واریانس برابر با ۰/۰۰۰ است که این مقدار از مقدار ۰/۰۵ کوچکتر است. بنابراین فرض صفر بالا رد می‌شود. یعنی مدل معناداری بین دو متغیر وجود دارد.

جدول (۹): ضرایب معادله رگرسیون مؤلفه فرضیه سوم

مدل	ضرایب استاندارد نشده		ضرایب استاندارد شده	t آماره	سطح معنی‌داری (sig)
	B	خطای استاندارد			
۳	عرض از مبدا	2.077	.581	3.572	.000
	حمل و نقل منطقه‌ای	.713	.051	14.049	.000

بر اساس خروجی ضرایب جدول شماره (۹) مقادیر t برای عرض از مبدا برابر با ۲/۰۷۷ برای متغیر حمل و نقل منطقه‌ای برابر با ۰/۷۱۳، بدست آمده است.

بحث و نتیجه گیری

توسعه گردشگری برای رشد اقتصادی و اجتماعی اهمیت ویژه‌ای دارد که می‌توان آن را به منزله نیروی محرکه توسعه اقتصادی در تمام کشورها به حساب آورد. هیچ کشوری نیست که فاقد مواد اولیه لازم برای توسعه گردشگری باشد. آنچه که کشورها را از همدیگر متمایز می‌سازد خود به تنهایی جاذبه گردشگری به شمار می‌رود؛ بنابراین هر کشور با کوشش در خور و سرمایه گذاری مناسب در زمینه گردشگری می‌تواند وارد کننده جهانگرد و گردشگر بوده و از این راه به رشد اقتصادی خود کمک نماید. گردشگری پول و جمعیت را از مرکز نقل صنعتی به سوی شهرها و روستاها و نقاط طبیعی و فرهنگی می‌کشد و یا تعداد زیادی را به سوی مراکز شهری روانه می‌سازد و این حرکت آن‌ها باعث بازده مضاعف در اقتصاد کشورهای جهانگردپذیر می‌شود. بسیاری از کشورهای پیشرفته گردشگری را بهترین راه اعتلای فرهنگ، ایجاد تفاهم بین‌المللی و دستیابی به درآمدهای سرشار اقتصادی می‌دانند. در واقع مهم‌ترین هدف توسعه گردشگری داخلی و خارجی، توسعه اقتصادی و اجتماعی و اکولوژیکی نواحی مقصد است. (فنی، علیزاده طولی و زحمتکش، ۱۳۹۲).

تردیدی نیست که رشد سیستم گردشگری مدیون توسعه سیستم حمل و نقل می‌باشد. امروزه یکی از معیارهای سنجش سطح توسعه یافتگی هر سرزمینی، نظام حمل و نقل آن سرزمین است. حمل و نقل به مثابه بال‌های پرند و جهانگردی خود پرند است. که در صورت ضعف یا نبود بال‌ها هیچ پرنده‌ای قادر به پرواز نخواهد بود. امروزه مهمترین موضوع در گردشگری، خصوصاً در جهانگردی بین‌المللی حمل و نقل است. به همین جهت عدم توسعه و پیشرفت در حمل و نقل یکی از مشکلات کشورهای در حال توسعه در زمینه جهانگردی بین‌المللی است.

بخش حمل و نقل به عنوان پیش نیاز و زیربنای توسعه، دارای نقش اساسی و کارآمد در باروری امکانات و استعدادهای بالقوه جوامع است که از طریق جا به جایی بار و مسافر، پیوند ناگسستنی بین عوامل مختلف رشد و توسعه را فراهم می‌آورد و موجب برقراری تقویت هرچه سریع تر و گسترده تر بخش‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی و اکولوژیکی کشورها می‌شود. به این ترتیب حمل و نقل، نقش و اهمیت خود را به عنوان یکی از مؤثرترین شاخص‌های رشد و توسعه نمایان می‌سازد که توجه به استفاده بهینه از ظرفیت‌های این بخش و تعیین سیاست‌هایی در جهت افزایش کارایی آن از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است. همچنین حمل و نقل از امور زیربنای و یکی از اجزای مهم چرخه تولید - مصرف محسوب می‌شود که در فرآیند رشد اقتصادی، نقش بسیار مهم و تأثیرگذاری دارد، ضمن آنکه خود نیز از فرآیند رشد و توسعه اقتصادی تأثیرپذیر است. تأثیری که حمل و نقل بر ساختار فضایی و کالبدی کشور می‌گذارد باعث تمرکز یا عدم تمرکز فعالیت‌های اقتصادی در مناطق مختلف کشور و در نتیجه رشد مناطق در دسترس یا رکود مناطق دور از دسترس می‌شود. ساختار مناسب حمل و نقل و دسترسی به مکان‌های مورد نظر گردشگر، یکی از مهمترین لازمه‌های ایجاد هر منطقه گردشگری است. در غالب موارد، گردشگری در مناطقی توسعه یافته است که شبکه‌های وسیع حمل و نقل و پتانسیل توسعه هرچه بیشتر در آنها وجود داشته باشد. گسترش شبکه‌های راه و سرعت وسایل حمل و نقل در جلب و با سیستم حمل و نقل مورد بررسی قرار گرفت. نتایج و پیشنهادات زیر ارائه می‌شود.

ارتباط گردشگری با سیستم حمل و نقل به صورت کاملاً متقابل می‌باشد و رشد و توسعه در هر کدام از این دو بخش متأثر از روابطی است که با دیگری دارد. فرآیند برنامه ریزی و تصمیم گیری در بخش حمل و نقل روز به روز در حال تکامل و جامعیت بیشتری می‌باشد که ورود ملاحظات زیست محیطی و اجتماعی در این فرایند شاهدهی برای تکامل می‌باشند. این مقوله ناشی از ماهیت گسترده سیستم حمل و نقل به عنوان یک سیستم انسان و ماشین می‌باشد. با این وجود رود مقوله گردشگری به این فرآیند می‌تواند در جهت همان تکامل، مفید واقع شود. تأثیر همکاری‌های سازمانی در حوزه مشترک حمل و نقل و گردشگری بر روی بهبود کیفی تصمیم گیری‌ها و تخصیص بهینه منابع باعث شده دولت‌ها به فکر جایگزینی تداخل سازمانی با همکاری سازمانی بیفتند. توجه به گردشگری داخلی در برنامه ریزی‌های مربوط به حمل و نقل داخلی باید لحاظ شود تا به صورت هم افزایی، هر دو بخش بتوانند به یکدیگر در رونق بازار کمک کنند. با توجه به وضعیت اقتصادی ایران، تطبیق مدل‌های کسب و کار صنعت حمل و نقل برای رونق گردشگری داخلی، بسیار کلیدی است.

با عنایت به آنچه ذکر گردید: هر جامعه‌ای علی‌الخصوص جوامع در حال پیشرفت و توسعه، سعی بر حرکت در مسیر تعالی داشته و هدف مقصود مدیران و برنامه ریزان این جوامع نیز تلاش در جهت نیل به این هدف است که توسعه اقتصادی و در ابعاد کوچکتر و البته مهم آن اقتصاد شهری یکی از مؤلفه‌های آن می‌باشد.

یکی از ارکان و پیش نیازهای نیل به رشد و توسعه، توجه و گسترش صنعت گردشگری می‌باشد که با کمترین هزینه می‌تواند بیشترین بازده را در کوتاه‌ترین بازه زمانی برای شهر در ابعاد اقتصادی به همراه داشته باشد. چرا که گردشگری علاوه بر تأثیرات مستقیم اقتصادی که شامل اشتغال در بخش‌های مختلف، خدمات، اسکان، حمل و نقل و تفریح و بازدید و گشت و گذار می‌باشد و به صورت غیرمستقیم نیز بر بسیاری از بخش‌ها در شهر شامل؛ تاسیسات شهری، ساختمان، فرهنگ، بهداشت و درمان و امنیت و ... و نیز تأثیرگذار بوده و عامل مهمی در توسعه شهری می‌باشد.

با توجه به مطالب مطرح شده در این مقاله و مسائلی که درباره مقوله رابطه گردشگری با سیستم حمل و نقل مورد بررسی قرار گرفت. نتایج و پیشنهادات زیر ارائه می‌شود:

- ارتباط گردشگری با سیستم حمل و نقل به صورت کاملاً متقابل می‌باشد و توسعه در هر کدام از این دو بخش متأثر از روابطی است که با دیگری دارد.

- فرآیند برنامه ریزی و تصمیم گیری در بخش حمل و نقل روز به روز در حالت تکامل و جامعیت بیشتری می‌باشد که ورود ملاحظات زیست محیطی و اجتماعی در این فرایند شاهدهی براین تکامل می‌باشند. این مقوله ناشی از ماهیت گسترده حمل و نقل به عنوان یک سیستم انسان و ماشین می‌باشد. با این وجود ورود مقوله گردشگری به این فرایند می‌تواند در جهت همان تکامل مفید واقع شود.

- تأثیر همکاری‌های سازمانی در حوزه مشترک حمل و نقل و گردشگر بر روی بهبود کیفی تصمیم گیری‌ها و تخصیص بهینه منابع باعث شده دولت‌ها به فکر جایگزینی تداخل سازمانی با همکاری سازمانی بيفتند.

- با توجه به اثرات عمیق اقتصادی و اجتماعی و اکولوژیکی و گردشگری که با گذشت زمان در حال افزایش است. پیشنهاد می‌شود مطالعات امکان سنجی در باب توسعه حمل و نقل در جهت ایجاد بستر مناسب برای رشد گردشگری و ارائه استراتژی‌هایی در این زمینه صورت پذیرد.

منابع و مراجع

- [۱] بدری، سید علی، طبیبی، صدراله (۱۳۹۱)، بررسی عوامل موثر بر هزینه‌های گردشگری مذهبی مطالعه‌ی موردی: شهر مشهد مقدس
- [۲] پاپلی یزدی، محمد حسین؛ سقایی، مهدی (۱۳۹۳) گردشگری ماهیت و مفاهیم، تهران: انتشارات سمت، چاپ هشتم
- [۳] دهگانی، زهرا (۱۳۸۹)، بررسی سیستم حمل و نقل و تاثیرات آن بر صنعت گردشگری، همایش منطقه‌ای توریسم و توسعه، یاسوج، دانشگاه آزاد اسلامی واحد یاسوج.
- [۴] رضوانی، علی اصغر (۱۳۸۶)، جغرافیا و صنعت توریسم انتشارات دانشگاه پیام نور، چاپ اول.
- [۵] رنجبر، محسن، جرفی، احمد (۱۳۹۰)، ارزیابی پیامدهای گردشگران شهری در اقتصاد شهر به روش آماری نمونه موردی؛ شهر اهواز، فصل نامه جغرافیا و برنامه ریزی شهری چشم انداز زاگرس، سال چهارم، شماره ۱۱، ص: ۴۶-۶۶
- [۶] رهنمایی، محمد تقی و همکاران (۱۳۸۷)، بررسی ظرفیت حوزه مقصد گردشگری با تأکید بر جامعه میزبان، کلاردشت، پژوهش‌های جغرافیایی انسانی، تهران، شماره ۶۶
- [۷] سقائی، محسن، تحلیلی بر تأثیر صنعت حمل و نقل هوایی بر توسعه گردشگری مذهبی - مورد مطالعه: فرودگاه مشهد، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، سال ۲۸، شماره ۳، پاییز ۱۳۹۲، مقاله ۹۱۲، صفحه ۴۸-۷۱.
- [۸] شاد، روزبه، کدخدایی، مسعود کدخدایی، محسن (۱۳۹۶)، نقش حمل و نقل در صنعت توریسم و گردشگری، کنفرانس بین‌المللی برنامه ریزی و مدیریت شهری، مشهد
- [۹] شارع پور، محمود (۱۳۹۱)، جامعه شناسی شهری، چاپ پنجم، تهران: انتشارات سمت.
- [۱۰] فنی، زهره، علیزاده طولی، محمد، زحمتکش، زینب (۱۳۹۲)، تأثیرات گردشگری بر توسعه پایدار شهری از نظر ساکنان (مورد مطالعه، جزیره قشم)
- [۱۱] کریمیان بستانی، مریم، لطیفی پور، محمد (۱۳۹۷)، واکاوی اثرات جهانی شدن بر توسعه اقتصاد شهری با تأکید بر توریسم (مطالعه موردی؛ شهر شیراز)، فصلنامه مطالعات علوم اجتماعی دوره ۴، شماره ۳، ص: ۱۱-۲۰
- [۱۲] کلاتری خلیل آباد، حسین، پور احمد، احمد قاسمی، ایرج، موسوی، سید رفیع (۱۳۹۵)، نهادهای محلی و ظرفیت آن‌ها در توسعه گردشگری پایدار شهری فصلنامه میراث و گردشگری، ص: ۲-۱۹.
- [۱۳] موحد، علی (۱۳۸۶)، گردشگری شهری، چاپ اول، انتشارات دانشگاه چمران اهواز، انتشارات مهکامه.
- [۱۴] موذنی، کیمیا (۱۳۸۶)، معیارها و شاخص‌های گردشگری شهری پایدار، ماهنامه شهرداری ها، سال هفتم، شماره ۷۸.
- [۱۵] میرطالبی اقدم، سید مسعود، تأثیر آزادسازی صنعت حمل و نقل هوایی بر توسعه صنعت گردشگری در ایران، پایان نامه کارشناسی ارشد برنامه ریزی گردشگری، دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه تهران، اسفند ۱۳۸۹.
- [۱۶] میرعزیزی، سمیرا؛ طلاچیان، مرتضی؛ شیعه، عباس (۱۳۹۶). بررسی نقش شبکه‌های حمل و نقل در توسعه گردشگری - زیارتی منطقه ۲۰ تهران، کنفرانس عمران، معماری و شهرسازی کشورهای جهان اسلام، ایران - تبریز (پایتخت گردشگری کشورهای اسلامی ۲۰۱۸)
- [۱۷] نظریان، اصغر، قادری، اسماعیل، حقیقی، عبدالرضا (۱۳۸۹)، نقش حمل و نقل در توسعه صنعت توریسم با تأکید بر فرودگاه بین‌المللی ارومیه، نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی (جغرافیای انسانی)، دوره ۲، شماره ۳، ص: ۲۵-۴۴
- [۱۸] نظریان، اصغر؛ قادری، اسماعیل؛ حقیقی، عبدالرضا؛ نقش حمل و نقل هوایی در صنعت توریسم با تأکید بر فرودگاه بین‌المللی ارومیه، نشریه نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، تابستان ۱۳۸۹، دوره ۲، شماره ۳، صفحه ۲۵-۴۴.
- [۱۹] نوربخش، مرتضی؛ اکبرپور، محمد (۱۳۸۹)، نقش گردشگری شهری در اقتصاد کلان شهرها، ویژه نامه اقتصاد گردشگری جهانگردی در چشم اندازی جامع، ۱۳۹۰، جاک. وای. گی و ادوارد فایوسولا، ترجمه دکتر علی پارسیان و سید محمد اعرابی، دفتر پژوهش‌های فرهنگی
- [۲۰] ویسی، هادی؛ مهماندوست، خدیجه (۱۳۹۳)، بررسی موانع توسعه گردشگری بین‌المللی در ایران با تاکید بر گردشگری ورودی، فصلنامه ژئوپولیتیک، سال یازدهم، شماره اول، صص: ۱۳۵-۱۵۶
- [۲۱] هادی زنور، بهروز (۱۳۸۸)، درآمدی بر اقتصاد شهری، مجله اقتصاد شهر/ شماره اول، ص ۵-۱۵
- [۲۲] یاراحمدی، امیرمحمود (۱۳۷۸)، به سوی شهرسازی انسان گرا، تهران: شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری.
- [۲۳] یزدانی، محمد حسن، علیپور، ابراهیم، دشتی، امیرحسام، بیوته، احد (۱۳۹۷)، بررسی و ارزیابی نقش رسانه‌ها بر توسعه گردشگری شهری با استفاده از تکنیک تحلیل مسیر، مطالعات رسانه ای، سال سیزدهم، ص: ۲۱-۳۸.

- [24] Archer, B. (1995). Importance of tourism for the economy of Bermuda. *Annals of Tourism Research*, 22(4), 918-930.
- [25] Balaguer, L., & Cantavella-Jorda, M. (2002). Tourism as a long-run economic growth factor: The Spanish case. *Applied Economics*, 34(7), 877-884.
- [26] Barros, Vera Gouveia. (2012). "Transportation Choice and Tourists' Behaviour". *Tourism Economics*, <https://doi.org/10.5367/te.2012.0123>
- [27] Chen, Ming, Hsiang. (2007). "Interactions between business conditions and financial performance of tourism firms: Evidence from China and Taiwan ". *Tourism Management*, 28, pp: 188-203.
- [28] Corgel, J. (2004). Predictive powers of hotel cycles. Available from http://www.hotelonline.com/News/PR2004_3rd/Aug04_PKFLodging.html [Accessed 02.07.07].
- [29] Cortes-Jimenez, I. and Pulina, M. (2006). "A Further step into the ELGH and TLGH for Spain and Italy.
- [30] Costello, D. M. (1993). A cross-country, cross-industry comparison of productivity growth. *Journal of Political Economy*, 101(2), 207-222
- [31] Dritsakis, N. (2004). Tourism as a long-run economic growth factor: an empirical investigation for Greece using causality analysis. *Tourism Economics*, 10(3), 305-316.
- [32] Durbarry, R. (2002). The economic contribution of tourism in Mauritius. *Annals of Tourism Research*, 29(3), 862-865.
- [33] Dwyer, L., Forsyth, P., Madden, J., & Spurr, R. (2000). Economic impacts of inbound tourism under different assumptions regarding the macroeconomy. *Current Issues in Tourism*, 3(4), 325-363.
- [34] Kim, H. J., Chen, M. H., & Jang, S. C. (2006). Tourism expansion and economic development: the case of Taiwan. *Tourism Management*, 27, 925-933.
- [35] Kreishan, Fuad M.M. (2010). Tourism and Economic Growth: the case of Jordan. *European Journal of Social Sciences*-Volume 15, Number 2.
- [36] Marin, D. (1992), "Is The Export-Led Hypothesis Valid for Industrialized Countries?", *Review of Economics and Statistics*, 74:678-688
- [37] Masadeh, Raed; Nasseef, Mohammed Abdullah; Sunna, Carina; Suliman, Mohammad and Albawab; Monther. (2017). "The Effect of Hotel Development on Sustainable Tourism Development". *International Journal of Business Administration*, Vol. 8, No. 4.
- [38] Mill, R. C., & Morrison, A. M. (2002). *The tourism system* (4th ed.). Iowa, Dubuque: Kendall/Hunt Publishing Company.
- [39] Oh, Chi-Ok, (2005), "The contribution of tourism development to economic growth in the Korean economy", *Tourism Management* 26, pp. 39-44.
- [40] Pesaran, M., Y. Shin, and R. Smith. (2001). "Bounds Testing Approaches to the Analysis of Level Relationships." *Journal of Applied Econometrics* 16:289- 326.
- [41] Rahbari, Mehdi, (2005), "Tourism & Sustainable Development, Symposium on the Role of Tourism in Development of Mazandaran Province", Resanesh Publications, Tehran, Iran
- [42] Ridderstaat, J, Croese, R & Nijkam, p (2013). Modelling Tourism Development and Long-run Economic Growth in Aruba, Tinbergen Institute Discussion, 145-167.
- [43] Sahli, M., & Nowak, J. J. (2007). Does inbound tourism benefit developing countries? A trade theoretic approach. *Journal of Travel Research*, 45(4), 426-434.
- [44] Sanjaya, Basnet. (2015). "Air Transportation and its Impact Upon the Tourism Industry of Nepal". Bachelor's Thesis Centria University of Applied Sciences.
- [45] Solow, R, (1956), "A Contribution to the Theory of Economic Growth," *Quarterly Journal of Economics*, 70:65-94.
- [46] Sorupia, Eden, rethinking the role of transportation in tourism, *Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, Vol.5, pp. 1767-1777-2005
- [47] Tang, Chun-Hung (Hugo) and Jang, SooCheong (Shawn), (2009), The tourism-economy causality in the United States: A sub-industry level examination, *Tourism Management* 30; 553-558.