

Research Paper

The Role of Transportation in Promoting Economic Competitiveness of Rural Tourism Destinations (Case Study: Tourism Target Villages of Kohgiluyeh and Boyerahmad Province)

Jamshid Einali^{*1} , Mehdi Cheraghi², Sakineh Azarakhsh³

¹ Associate Professor of Geography and Rural Planning, University of Zanjan, Zanjan, Iran. einalia@znu.ac.ir

² Assistant Professor of Geography and Rural Planning, University of Zanjan, Zanjan, Iran.

³ - M.Sc. Student of Geography and Rural Planning, University of Zanjan, Zanjan, Iran.



10.22080/JTPD.2022.21728.3565

Received:

June 5, 2021

Accepted:

September 14, 2021

Available online:

February 17, 2022

Keywords:

Tourism Development,
Economic
Competitiveness,
Kohgiluyeh and
Boyerahmad Province.

Abstract

Competitiveness plays an important role in the development and dynamism of tourism destinations. Transport as a facilitator of development plays an important role in the competitiveness of tourism destinations at different levels, especially in rural areas by improving the links and relationships between settlements. The aim of this study was to investigate the role of rural transportation in the economic competitiveness of rural tourism destinations in Kohgiluyeh and Boyerahmad Province. The type of research is applied and its nature is descriptive-analytical based on data collection using field methods such as observing and completing a questionnaire among heads of households. The statistical population of the study is the permanent residents in the tourism target villages of Kohgiluyeh and Boyerahmad Province in 1399. The number of villages targeted for tourism in the Kohgiluyeh and Boyerahmad Province is 12 cases, of which 9 villages have a permanent population, and due to the small number of them, the counting method has been used. At the household analysis level, 297 households were selected as a sample from 1312 resident households using Cochran's formula. One-sample t-test, correlation, structural equations and Kruskal-Wallis statistical tests were used to analyze the data. The results of correlation analysis show that there is a significant relationship between the competitiveness of tourist destinations and transportation indices with the Spearman Correlation coefficient of 0.339. Also, based on the results of structural equations, the most effects of transportation are on the component of

***Corresponding Author:** Jamshid Einali

Address: Associate Professor of Geography and Rural Planning, University of Zanjan, Zanjan, Iran

Email: einalia@znu.ac.ir



diversification of employment and income opportunities with a coefficient of 0.521. Also the results show that access to a suitable and improved transportation system has a key role in promoting economic competitiveness indicators of rural tourism destinations and provides the basis for the development of tourism in rural areas. Keywords: Tourism Development, Economic Competitiveness, Kohgiluyeh and Boyerahmad Province.

Extended Abstract

1. Introduction

The development of tourism in rural areas is considered as a facilitator of local development due to its numerous effects and the establishment of links between economic sectors, which is transferred by developing capital and financial resources from developed areas to marginal and less developed areas such as suburbs. Rural areas play an important role in developing infrastructure and improving communications, shaping and developing job and entrepreneurial opportunities; Diversifies revenue sources and the like. One of the issues in rural tourism is their ability to compete with other tourist attractions in order to benefit from the development effects of tourism. A review of the literature shows that the competition of tourism destinations in a variety of financial group services (investment, tax assistance and allocation of financial resources) and non-financial (legislation, local institutional performance, training and marketing consulting and service delivery) can be examined. Which plays a role in the selection of tourists by influencing the quantity and quality of products and services provided to tourists, such as travel organization, accommodation, nutrition, access and transportation, etc. Researchers have identified the most important factors influencing the competitiveness of rural tourism

destinations with the availability of public infrastructure such as adequate and reliable transportation services; Access to welfare services and infrastructure such as quality accommodation and food; Intrinsic values such as cultural-artistic heritage, historical handicrafts, traditional ways of life, etc., and entertainment as activities, including live music performances, local festivals, exhibitions, etc. They pay attention. Considering the role of transportation as a facilitator in improving the links between settlements, attracting services, developing infrastructure, access and communication with local and regional markets, flow of ideas and capital, etc., it is one of the most important factors. Effective in the competitiveness of rural tourism destinations.

2. Methods

The present study is one of the applied researches in terms of type, which has been done using descriptive-analytical method. Field tools such as observation and completion of a questionnaire were used to collect the required data. After checking the validity of the questionnaire using a panel of experts, it was randomly distributed in the sample villages. To evaluate the reliability of the items, Cronbach's alpha was used with a coefficient of 0.897. Quantitative methods were used to analyze the questionnaire data using statistical tests such as one-

sample t-test, correlation, Kruskal-Wallis and heuristic factor analysis.

The geographical area of research is Kohgiluyeh and Boyer-Ahmad Province. The statistical population of the study is the permanent tourist villages in Kohgiluyeh and Boyer-Ahmad Province. Considering the number of 9 tourist villages with permanent population with 1312 households, 297 household heads have been selected as a sample using Cochran's formula.

3. Results

The characteristics of the respondents showed that out of 297 respondents to the questionnaire, the highest number with 45% in the age group of 30 to 40 years, 67% were men and 35% had a high school education. The main occupation was 53% of agriculture and 60% of the respondents had no history of migration from the countryside and 56% of the people used tourism as a part-time job in addition to the main activities. 67% of the respondents used public transportation and 56% of them visited the city an average of 3 to 5 times a month.

In this study, three indicators of "access to public transport", "quality of roads leading to the village and tourist attractions" and "quality of access to rural transportation services" have been used to analyze rural competitiveness, which showed that Assuming numerical desirability 3 (average of 5 Likert level spectrum), the calculated averages for all indicators were higher than the numerical desirability tested and the difference in their desirability was significant at the 99% level.

In order to investigate the role of transportation in the competitiveness of

tourism destinations in tourism target villages of Kohgiluyeh and Boyer-Ahmad Province from 4 indicators: "Diversification of employment and income opportunities in the village", "Development of public tourism infrastructure", "Management performance Rural "and" Management of tourist attractions "has been used. The results showed that the calculated numerical mean for all indicators was higher than 3. The greatest impact of transportation among the components of competitiveness of rural tourism destinations can be found in "diversification of employment and income opportunities" with a value of 3.28 and "development of public tourism infrastructure" with a value of 3.26, respectively. witnessed.

The results of modeling the effects of transportation on the competitiveness of rural tourism destinations showed that the development of transportation by 0.581 has a positive effect on the competitiveness of rural destinations. Examination of the level of tourism target villages in terms of access to transportation and tourism competitiveness showed that there is a significant difference in these two indicators between the target tourism villages of Kohgiluyeh and Boyer-Ahmad Province.

4. Conclusion

The results of the analysis of questionnaire data showed that proper transportation is a prerequisite for the development of rural tourism and plays an important role in creating satisfaction among tourists and their loyalty for future visits. Thus, access to regular public transportation has the greatest impact on the competitiveness of



rural tourism destinations in the study area. Rural transport also plays an important role in diversifying employment opportunities and rural incomes and developing public tourism infrastructure in rural tourism destinations. In addition, the results showed that rural transportation (0.581) has a positive effect on tourism competitiveness indicators and between components (production cost reduction, rural economy, tourism development, tourism infrastructure, rural management performance and management Tourist attractions in the target villages have the greatest impact on the rural economy.

In addition, the results of ranking the effectiveness of rural public transport in the competitiveness of tourism destinations showed that there is a significant difference at the level of 99% between the tourism target villages of Gahgiluyeh and Boyer-Ahmad provinces in access to rural transport.

According to the research findings, which are based on testing hypotheses using questionnaire data, the following suggestions can be made:

- Development of appropriate public transportation using local potential, to promote tourism

development due to the high tourist attractions in the region

- Installation of traffic signs and tourist guides in the area
- Efforts to improve transportation infrastructure such as improving roads leading to target villages, organizing private passengers and ...

Funding

This article is extracted from the master's thesis with the financial support of University of Zanjan.

Authors' contribution

The contribution of the authors is based on the promotion points of University of Zanjan.

Conflict of interest

Authors declared no conflict of interest

Acknowledgments

The authors owe it to themselves to thank the University of Zanjan and the villagers who participated in the research process.

علمی پژوهشی

نقش حمل و نقل در ارتقای رقابت‌پذیری اقتصادی مقاصد گردشگری روستایی (مطالعه‌ی موردی: روستاهای هدف گردشگری استان کهگیلویه و بویراحمد)

جمشید عینالی*^۱، مهدی چراغی^۲، سکینه آذرخش^۳

^۱ دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشگاه زنجان، زنجان، ایران.

^۲ استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشگاه زنجان، زنجان، ایران.

^۳ دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشگاه زنجان، زنجان، ایران.



10.22080/JTPD.2022.21728.3565

چکیده

رقابت‌پذیری نقش به‌سزایی در توسعه و پویایی در مقاصد گردشگری دارد و عوامل متعددی در آن ایفای نقش می‌کنند. حمل و نقل به عنوان یک عامل تسهیل‌گر توسعه، نقش مهمی در رقابت‌پذیری مقاصد گردشگری در سطوح مختلف به ویژه مناطق روستایی از طریق بهبود پیوندها و روابط بین سکونتگاه‌ها ایفا می‌کند. تحقیق حاضر با هدف بررسی نقش حمل و نقل روستایی در رقابت‌پذیری اقتصادی مقاصد گردشگری روستایی در استان کهگیلویه و بویراحمد انجام شده است. نوع تحقیق کاربردی و ماهیت آن توصیفی-تحلیلی مبتنی بر گردآوری داده‌ها با استفاده از روش‌های میدانی از قبیل؛ مشاهده و تکمیل پرسشنامه در بین سرپرستان خانوار است. جامعه‌ی آماری پژوهش خانوارهای ساکن دائمی در روستاهای هدف گردشگری استان کهگیلویه و بویر احمد است که به لحاظ زمانی در سال ۱۳۹۹ صورت گرفته است. تعداد روستاهای هدف گردشگری استان بالغ بر ۱۲ مورد است که ۹ مورد از آنها دارای جمعیت دائمی هستند و با توجه به تعداد اندک آنها، از روش تمام شماری استفاده شده است. در سطح تحلیل خانوار از ۱۳۱۲ خانوار ساکن با استفاده از فرمول کوکران تعداد ۲۹۷ خانوار به عنوان نمونه انتخاب شده است. برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از آزمون‌های آماری t تک نمونه‌ای، همبستگی، معادلات ساختاری و کروسکال والیس استفاده شده است. نتایج به دست آمده از تحلیل همبستگی اسپیرمن نشان می‌دهد که بین رقابت‌پذیری مقصدهای گردشگری و شاخص‌های حمل و نقل با مقدار ضریب همبستگی (۰/۳۳۹) رابطه‌ی معناداری وجود دارد. همچنین براساس نتایج معادلات ساختاری بیشترین اثرات حمل و نقل روی مولفه تنوع‌بخشی به فرصت‌های اشتغال و درآمد با ضریب ۰/۵۲۱ می‌باشد. همچنین نتایج نشان

تاریخ دریافت:

۱۵ خرداد ۱۴۰۰

تاریخ پذیرش:

۲۳ شهریور ۱۴۰۰

تاریخ انتشار:

۲۸ بهمن ۱۴۰۰

کلیدواژه‌ها:

توسعه‌ی گردشگری،
رقابت‌پذیری اقتصادی، استان
کهگیلویه و بویراحمد.

* نویسنده مسئول: جمشید عینالی

آدرس: دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشگاه زنجان، ایمیل: einalia@znu.ac.ir

زنجان، ایران

می‌دهد، دسترسی به سیستم حمل و نقل مناسب و بهبود یافته نقش اساسی در ارتقای شاخص‌های رقابت پذیری اقتصادی مقاصد گردشگری روستایی دارد.

۱ مقدمه

(2012). از این رو، مسئله‌ی رقابت پذیری در گردشگری و به ویژه گردشگری روستایی بحث پیچیده‌ای است و عوامل متعددی در آن دخالت دارند (Postevoy, 2017; Campón-Cerro et al., 2017). بنابراین، مقاصد گردشگری روستایی برای بقای خود بایستی بتوانند با بهره‌گیری از استراتژی‌های نوآورانه و مزایای رقابتی با ارائه‌ی محصول گردشگری با کیفیت مناسب در مقایسه با سایر مقاصد، به ارتقای رضایت مندی و وفاداری گردشگران بیانجامد (Barbe et al., 2016; Listra, 2015; Tubey & Tubey, 2014). فیزیکی به ویژه حمل و نقل، به عنوان یکی از مهمترین مؤلفه‌های تاثیرگذار در رقابت پذیری مقاصد گردشگری (Almstedt et al, 2016; Virkar & Mallya, 2018) از طریق کاستن از انزوای جغرافیایی و تسهیل پیوندهای فضایی و بهبود ارتباط بین مناطق مختلف نقش اساسی در توسعه ایفا می‌کند (Sewell et al, 2019; Zhao & Yu, 2020).

تحقیق حاضر با هدف بررسی نقش خدمات زیرساختی با تاکید بر حمل و نقل در رقابت پذیری در روستاهای هدف گردشگری استان کهگیلویه و بویراحمد در جنوب غربی کشور به عنوان یک سرزمین چهار فصل می‌پردازد. روستاهای هدف گردشگری استان با توجه به دارا بودن پتانسیل‌های طبیعی، تاریخی و فرهنگی غنی در جذب گردشگران در صورت برنامه ریزی خوب و تامین زیرساخت‌های عمومی به ویژه حمل و نقل می‌تواند نقش مهمی در توسعه‌ی روستایی ایفا کند. از این رو، تحقیق حاضر سعی دارد به سوالات ۱- چه رابطه‌ای بین توسعه‌ی حمل و نقل و بهبود شاخص‌های رقابت پذیری اقتصادی در روستاهای هدف گردشگری در منطقه‌ی مورد مطالعه وجود دارد؟ و ۲- توسعه‌ی حمل و نقل و دسترسی به روستاهای هدف گردشگری چه نقشی

بررسی ادبیات مرتبط نشان می‌دهد که گردشگری از بزرگترین فعالیت‌های اقتصادی معاصر به شمار می‌آید که رشد پرشتابی در میان دیگر صنایع داشته (Chiu and Yeh, 2017; Meyer & Meyer, 2015) و به عنوان یک عامل تسهیل‌گر، از طریق انتقال سرمایه و منابع از مناطق توسعه یافته به مناطق حاشیه‌ای و کمتر توسعه یافته از قبیل حومه‌های روستایی نقش مهمی در توسعه‌ی زیرساخت‌ها و بهبود ارتباطات (Meyer & Meyer, 2015; Chiu and Yeh, 2017; Manzoor, 2020) و توسعه‌ی فرصت‌های شغلی و کارآفرینی و متنوع‌سازی منابع درآمدی و نظایر آن در راستای ایجاد تحرک اجتماعی و اقتصادی جامعه‌ی روستایی میزبان کمک می‌کند (Sharpley & Telfer, 2015; Roberts et al., 2017; Rodríguez Sánchez et al, 2020; Yachin & Ioannides, 2020). برخی از پژوهشگران، گردشگری روستایی را به عنوان مکانیسم اصلی رشد اقتصادی محلی (Yanes et al, 2019; Wijijayanti et al, 2020; Epuran et al, 2021) معرفی می‌کنند که ابزاری بالقوه کارآمد برای توسعه‌ی اجتماعی و اقتصادی، به ویژه برای مناطق روستایی می‌باشد که تحت تأثیر کاهش فعالیت‌های سنتی کشاورزی قرار گرفته‌اند (Maret et al, 2018; Dyneesh, 2020). از این رو، توسعه‌ی گردشگری، ابزاری کارآمد برای غلبه بر چالش‌های توسعه‌ی مناطق روستایی مورد توجه دولت‌ها، سازمان‌های غیر دولتی و ... قرار گرفته است (Saner et al, 2019; Kim, 2018).

با توجه افزایش تعداد گردشگران ورودی به مناطق روستایی، به بروز نیازها و تقاضاهای جدید در مناطق گردشگری پذیر روستایی منجر شده و به افزایش میزان تقاضا نسبت به کالاها، خدمات و امکانات موجود منجر شده است (Rezvani et al,

سیاستی ناشی از اهداف تجاری، اقتصادی یا اجتماعی به کار می‌رود (Listra, 2015). از دیدگاه اسکات و همکاران (۱۹۸۵:۲) رقابت به عنوان "توانایی یک کشور یا منطقه در ایجاد، تولید، توزیع و یا ارائه خدمات در سطوح مختلف اقتصادی و حفظ بازده روز افزون خود با استفاده از منابع موجود" تعریف شده است (Scott et al., 1985:507). با توجه به نقش رقابت در توسعه اقتصادی-اجتماعی جوامع و قلمروهای جغرافیایی در سطوح مختلف، رقابت‌پذیری مقاصد گردشگری به منزله یکی از مهمترین چالش‌های پیش‌روی مقاصد گردشگری، بخصوص مقاصد گردشگری روستایی تلقی می‌شود، زیرا که توان رقابت در جذب گردشگران به طور فزاینده‌ای برای اطمینان از توسعه و بقای مقاصد گردشگری روستایی اهمیت دارد (Postevoy, 2017; Campón-Cerro et al., 2017; Law and Lo, 2016). از این رو، رقابت‌پذیری یک مقصد گردشگری می‌تواند مزایای رقابتی مانند وفاداری گردشگران، رضایت و حمایت مجدد، تجدید نظر در یک مقصد خاص را به دست دهد (Law & Lo, 2016; Teixeira et al., 2019; Sousa et al., 2020).

بررسی ادبیات مرتبط نشان می‌دهد که، رقابت مقاصد گردشگری در طیف متنوعی از خدمات گروه مالی (سرمایه‌گذاری، مساعدت مالیاتی و تخصیص منابع مالی) و غیرمالی (قانونگذاری، عملکرد نهادی محلی، آموزش و مشاوره بازاریابی و ارائه خدمات) قابل بررسی است (Jarábková et al., 2016; Postevoy, 2017) که از طریق تاثیرگذاری در کمیت و کیفیت محصولات و خدمات ارائه شده به گردشگران از قبیل؛ سازماندهی سفر، اقامتگاه‌ها، تغذیه، دسترسی و حمل و نقل و ... روی انتخاب گردشگران ایفای نقش می‌کند (Angelkova et al., 2012; Jarábková et al., 2016; Law and Lo, 2016). به عبارت دیگر، رقابت‌پذیری توانایی مقصد را در حفظ موقعیت‌های بازار نسبت به رقبای، ارائه خدمات متنوع، ایجاد محصولات با ارزش افزوده و ادغام تمام سطوح عملکردی برای حفظ منابع خود

در تنوع خدمات گردشگری روستایی دارد؟ پاسخ دهد.

۲ مبانی نظری

مناطق روستایی گردشگران را بر اساس فرهنگ متمایز، تاریخ، محیط طبیعی، چشم‌انداز زیبا و جو جامعه ناشی از قومیت و فرهنگ منحصر به فرد و نوستالژی (Trukhachev, 2015; Postevoy, 2017) جذب می‌کنند. از این رو، توسعه گردشگری در مناطق روستایی و به تبع آن افزایش تعداد گردشگران ورودی در بیشتر کشورهای در حال توسعه، در نیم قرن اخیر، بیشتر با دو عامل مهم در ارتباط است. الف- به منزله پاسخی به رهایی از استرس‌های زندگی شهری و تفکر سندرم "ضد شهرنشینی" (Nagaraju and Chandrashekar, 2014; Manzoor, 2020; Gao & Cheng, 2020) و ب- یک سبک جدید از گردشگری را در قالب مراجعه به مناطق روستایی و تجربه زندگی در یک محیط آرام و سالم که گردشگری مبتنی بر خانه‌های دوم روستایی شکل غالب این عامل به شمار می‌آید (Einali, 2014; Cuadrado-Ciuraneta et al., 2017; Gomes et al., 2017; Einali et al., 2020) بیانگر توسعه «تفریحات طبقات شهری» به منزله شیوه خاصی از زندگی در مناطق روستایی است (Roca et al., 2011; Roberts et al., 2017; Dharni & Deng, 2018). افزایش تعداد گردشگران ورودی به مناطق روستایی، به بروز نیازها و تقاضاهای جدید در مناطق گردشگری روستایی منجر شده و به افزایش میزان تقاضای کالاها، خدمات و امکانات موجود منجر می‌شود (Rezvani et al., 2012; Santeramo & Barbieri, 2017; Song et al., 2019).

مفهوم رقابت بیانگر برتری کیفی و کمی یک بازیگر (یک شرکت، فعالیت، قلمرو و غیره) نسبت به رقبای واقعی و بالقوه است (Cracolici et al., 2008). این مفهوم اغلب در مباحث تجاری و عمومی در مورد واحدهای اقتصادی، محیط آنها و توانایی آنها برای انجام عملکردها مطابق با اهداف استراتژیک یا



طوری که در برخی از پژوهش‌ها به نقش توسعه‌ی حمل و نقل به‌عنوان یک عامل تسهیل‌گر در بهبود پیوندهای بین سکونتگاه‌ها، جذب خدمات، توسعه‌ی زیرساخت‌ها، دسترسی و ارتباط با بازارهای محلی و منطقه‌ای، جریان ایده‌ها و سرمایه و ... توجه شده است (Mohmand et al., 2017; Bonča et al., 2017; Purwanto et al., 2017) و آن را عاملی زمینه‌ساز در شکل‌گیری تحولات اقتصادی و اجتماعی در مناطق کمتر توسعه‌یافته (Mosaberpanah & Khaled, 2013; Griškevičiūtė-Gečienė & Griškevičienė, 2016) معرفی کرده‌اند.

با توجه به نقش تعیین‌کننده‌ی حمل و نقل در توسعه‌ی فضاهای جغرافیایی، برخی از محققان به تاثیرگذاری آن در رقابت‌پذیری مقاصد گردشگری توجه نشان داده‌اند (Demirović et al., 2016; Demirović et al., 2017). برای مثال، لاهمان و دیوال (۲۰۱۱)، ارتباط متقابل بین حمل و نقل و توسعه‌ی گردشگری را به‌عنوان یکی از مهمترین روابط درون سیستم گسترده‌ی گردشگری می‌دانند (Lohmann and Duval, 2011). همچنین، وجود زیرساخت‌های حمل و نقل مناسب در مناطق گردشگرپذیر روستایی به افزایش تعداد گردشگران در مقاصد گردشگری و افزایش جریان سرمایه و ایده‌ها شده و به توسعه‌ی مقاصد می‌انجامد (Więckowski et al, 2014; Romero-Padilla et al., 2016; Kanwal et al., 2020).

علاوه بر این، گردشگری روستایی به دلیل مشارکت کسب و کارهای خرد به‌طور غیرمستقیم با دسترسی به خدمات حمل و نقل برای افزایش رقابت‌پذیری در موفقیت خود در ارتباط هستند (Paresishvili et al, 2017; Petrović et al., 2018). از این رو، حمل و نقل به‌زنده بودن و جذابیت یک مقصد می‌انجامد (Lohmann and Duval, 2011; Zheng et al., 2019) زیرا که

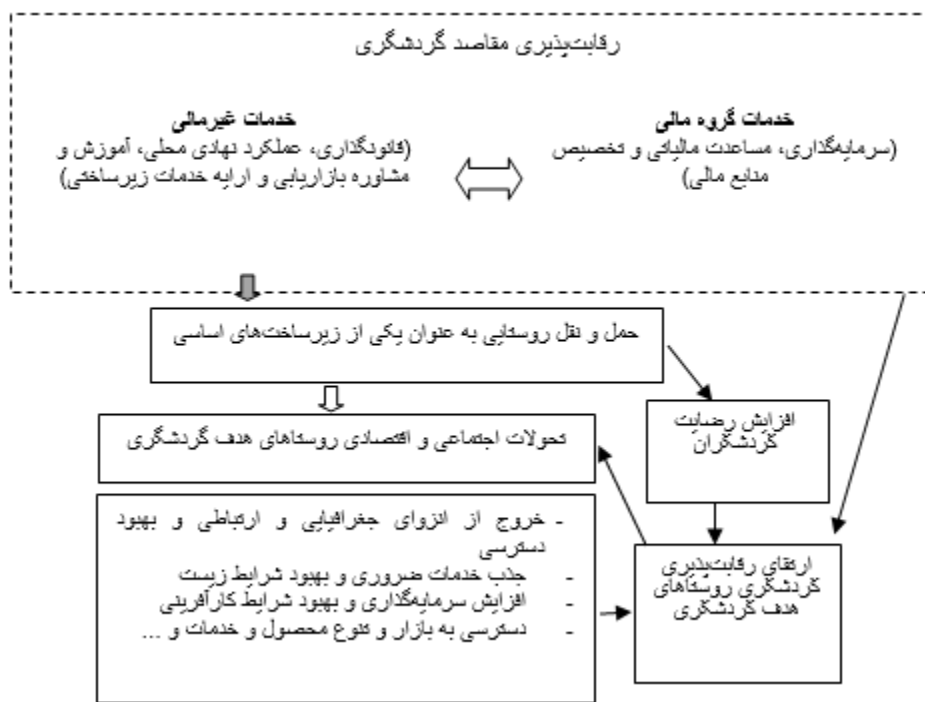
تحت تاثیر قرار می‌دهد (Croes, 2010; Law & Lo, 2016). بررسی ادبیات مرتبط نشان می‌دهد که، پژوهشگران مهمترین عوامل موثر در رقابت‌پذیری مقاصد گردشگری روستایی را با مواردی از قبیل دسترسی بودن زیرساخت‌های عمومی از قبیل خدمات حمل و نقل مناسب و قابل اطمینان (Aguila & Ragot, 2014; Azimi, 2015; Lo et al, 2016; Almstedt et al, 2016) خدمات زیرساخت‌های گردشگری از قبیل کیفیت محل‌های اقامتی و تغذیه (Hosseini et al, 2015; Almstedt et al, 2016)؛ ارزش‌های ذاتی از قبیل؛ میراث فرهنگی- هنری، تاریخی صنایع دستی، شیوه‌های سنتی زندگی و ... (Maneenetr & Tran, 2014; Lo et al, 2016; Manzoor, 2020) و سرگرمی و تفریحات به‌عنوان فعالیت‌ها شامل اجرای زنده موسیقی، جشنواره‌های محلی، نمایشگاه‌ها و ... (Lo et al, 2016; Manzoor, 2020) مورد توجه قرار می‌دهند.

یکی از مؤلفه‌های مهم تاثیرگذار در توسعه‌ی گردشگری در سطوح مختلف و بویژه در سطح محلی، توسعه‌ی کمی و کیفی زیرساخت‌های حمل و نقل به‌عنوان بخش جدایی‌ناپذیر از بسته گردشگری است (Khadaroo and Seetanah, 2007; Almstedt et al, 2016). موسسه‌ی ملی آمار و جغرافیا^۱ با تعریف گردشگری به‌عنوان یک پدیده‌ی اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی معتقد است که ارتباط این پدیده با حمل و نقل و ارتباط بین فضاها و جابه‌جایی افراد نقش به‌سزایی در رقابت‌پذیری مقاصد گردشگری ایفا می‌کند (Bernal Escoto et al., 2019). از دیدگاه صاحب‌نظران، توسعه‌ی حمل و نقل به‌عنوان پیش‌نیاز اساسی برای توسعه‌ی همه‌جانبه‌ی روستایی، موجب تقویت بخش‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی بوده و از موثرترین شاخص‌های رشد و توسعه به‌شمار می‌آید (López and García, 2006; Baković, 2020).

¹ - Instituto Nacional de Estadística Geografía (INEGI)

طوری که در مدل مفهومی تحقیق (شکل ۱) ارائه شده است، توسعه‌ی حمل و نقل به خروج از انزوای جغرافیایی مناطق کمتر توسعه یافته روستایی شده و اهمیت بالایی در افزایش رقابت در زمینه‌ی گردشگری روستایی ایفا می‌کند (Van Truong & Shimizu, 2017; Manzoor, 2020).

فعالیت‌های تجاری در منطقه را افزایش می‌دهد که تأثیر مثبتی بر استاندارد زندگی جامعه‌ی محلی دارد (Del Rio et al., 2017; Kanwal et al, 2020). این رو، برنامه‌ریزی و توسعه‌ی گردشگری بدون توجه به حمل و نقل در فضاهای جغرافیایی و به ویژه مناطق روستایی امکان‌پذیر نخواهد بود (Kanwal et al, 2020; Baković, 2020). بنابراین، همان



شکل ۱ مدل مفهومی پژوهش

ساده در روستاهای نمونه توزیع شده است. برای بررسی پایایی داده‌ها و گویه‌ها از آلفای کرونباخ استفاده شده است که میزان ضریب آن ۰٫۸۹۷ محاسبه شده است. برای تجزیه و تحلیل داده‌های پرسشنامه‌ای از روش‌های آماری از قبیل t تک نمونه‌ای، جدول توافقی، کروسکال والیس و تحلیل عاملی اکتشافی استفاده شده است.

۳ روش پژوهش

تحقیق حاضر از نظر نوع، در زمره‌ی پژوهش‌های کاربردی است که با استفاده از روش توصیفی-تحلیلی انجام شده است. برای گردآوری داده‌های مورد نیاز از ابزارهای میدانی از قبیل مشاهده و تکمیل پرسشنامه استفاده شده است. پرسشنامه محقق ساخته (جدول ۱) پس از بررسی روایی با بهره‌گیری از پانل متخصصان به صورت تصادفی



جدول ۱ ابعاد و گویه های تحقیق

منابع	گویه‌ها	مؤلفه	شاخص
Azimi, 2015; Rezvani,	وجود وسیله‌ی نقلیه منظم در طول روز، تنوع وسیله‌ی نقلیه برای تردد به روستا (سواری‌های شخصی، سواری‌های عمومی، مینی‌بوس، ون و ...)، دسترسی به تاکسی‌های تلفنی، وسایل حمل و نقل بار برای انتقال محصول، دسترسی مناسب به وسیله نقلیه عمومی برای تردد به روستاهای هدف گردشگری، و ...	وسایل نقلیه عمومی	حمل و نقل روستایی
Pourtaheri et al, 2013, Einali,	کیفیت راه‌های دسترسی به روستا و جاذبه‌های گردشگری آن، وجود مسیرهای دسترسی مناسب به جاذبه‌های گردشگری، میزان ترافیک خوروهایی ورودی و امنیت تردد، بهسازی منظم جاده منتهی به روستا، بهسازی معابر عمومی روستا و بهبود دسترسی‌های محلی، وجود علائم مناسب در محورهای منتهی به روستا، و اصلاح نقاط حادثه خیز در محور منتهی به روستا، رعایت حریم جاده در ساخت و سازها و ...	وضعیت راه دسترسی به روستا	
Sajasi et al, 2017; Sarkar, 2005	تسهیل دسترسی به بازارهای محلی و شهری، کاهش انزوای دسترسی و جغرافیایی منطقه، کاهش زمان و فاصله مسافرت‌های شخصی و انتقال کالا، کاهش هزینه‌ی جابه جایی افراد و کالا، بهبود پیوندهای تجاری بین روستاها و شهر، بهبود جابه جایی افراد و کالاها و محصولات در زمان‌های مختلف، افزایش تعداد مسافران و گردشگران ورودی به روستا، کاهش مدت زمان و هزینه‌ی جابه جایی افراد و محصولات به شهر، افزایش انتقال ایده‌ها، اطلاعات و تجارب در اثر ورود گردشگران، میزان اثرگذاری توسعه حمل و نقل در کیفیت امکانات و تسهیلات عمومی روستا، بهبود دسترسی به انرژی و ...	کیفیت دسترسی	
Einali, 2014; Sajasi et al, 2017; Pourtaheri et al, 2013;	تنوع شغلی ساکنین محلی، بهبود فرصت‌های اشتغال برای جوانان و زنان، افزایش تولید و بهبود کیفیت محصولات، ایجاد مشاغل نیمه وقت، افزایش ساخت و ساز و خدمات مرتبط، متنوع‌تر شدن زمینه‌ی آرایه‌ی خدمات (فروشگاه‌های خرد فروشی، بازارهای روز، واحدهای پذیرایی و ...)، انتقال پول و سرمایه به روستا با هدف سرمایه‌گذاری در خدمات گردشگری، افزایش انگیزه برای روستاییان برای راه اندازی کسب و کار، متنوع شدن کشت محصولات کشاورزی، افزایش ارزش آراضی و مسکن، رونق معاملات، افزایش مالکیت خانه‌های گردشگری در روستا، افزایش ظرفیت جذب جمعیت در روستا، افزایش درآمد روستاییان، کسب درآمد از فروش مستقیم محصولات تولیدی به گردشگران، خدمات خودرویی مانند تعمیرگاه، پنچرگیری، تعویض روغنی و ...	اشتغال و درآمد	رقابت‌پذیری گردشگری
Azimi, 2015; Lo et al, 2016; Law and Lo,	ایجاد و توسعه‌ی زیرساخت‌های رفاهی گردشگری (سکوها و آلاچیق‌ها در محوطه‌های گردشگری، سرویس بهداشتی، تامین روشنایی، محل بازی امن برای کودکان، پارکینگ، راه دسترسی، خط‌دهی موبایل، آب شرب و ...)، توسعه‌ی زیرساخت‌های اقامتی و پذیرایی (خانه‌های گردشگری، بوم‌گردی، تامین تغذیه و ...)، معرفی مناسب جذابیت فرهنگ و آداب و رسوم محلی، معرفی جاذبه‌ها در محیط و فضای مجازی، توجه به تامین امنیت در روستا برای وسایل نقلیه گردشگران، دسترسی به بانک و بجه‌های خودپرداز در روستا، و ...	توسعه زیرساخت‌های گردشگری	
Einali, 2014; Einali et al, 2020	تقویت ظرفیت‌های محلی برای توسعه‌ی گردشگری، اثربخشی دستگاه‌های مدیریتی تامین خدمات، تلاش برای توسعه‌ی زیرساخت‌های گردشگری روستایی، استفاده از تجارب سایر روستاها در توسعه‌ی گردشگری، حضور و امکان دسترسی به نیروی انسانی، کمک و آرایه‌ی مشاوره به روستاییان در معرفی به ادارات برای توسعه‌ی گردشگری، افزایش توجه دهیاری و شورا به توسعه‌ی گردشگری در روستا، همکاری در صدور مجوز فعالیت، مساعدت در تامین خدمات (انرژی، دسترسی و ...) و ...	عملکرد مدیریت روستایی	
Baković, 2020; Einali et al, 2020	میزان توجه به زیبایی جاذبه‌ها گردشگری از سوی متصدیان روستا، استفاده از جلوه‌های اصیل و سنتی در بازسازی روستا و جاذبه‌های گردشگری، یادآوری وقایع فرهنگی و جشن‌های گذشته در قالب جشنواره‌های محلی، هماهنگی ساخت و سازهای جدید با وضعیت کلی روستا، تامین روشنایی و نور مناسب در محلات روستا و جاذبه‌های گردشگری، ایجاد فضای سبز و رعایت بهداشت محیط در محلات و ورودی روستا، جمع‌آوری منظم زباله و تعبیه سطل‌های زباله و ... در محلات و ...	مدیریت جاذبه‌های گردشگری	

۳/۱ قلمرو جغرافیایی پژوهش

استان کهگیلویه و بویراحمد با مساحتی بالغ بر ۱۵۵۰۴ کیلومتر مربع (حدود یک درصد از مساحت کشور) در جنوب غربی کشور بین طول جغرافیایی ۴۹ درجه و ۵۳ دقیقه تا ۵۱ درجه و ۵۳ دقیقه شرقی و عرض جغرافیایی ۲۹ درجه و ۵۶ دقیقه تا ۳۱ درجه و ۲۷ دقیقه شمالی قرار دارد. این استان با مرکزیت شهر یاسوج با استان‌های فارس و اصفهان در شرق، چهارمحال و بختیاری در شمال، خوزستان در غرب و بوشهر در جنوب همجوار است. جمعیت استان بالغ بر ۳۱۵۵۹۱ نفر است که ۴۴/۳ درصد آن در مناطق روستایی سکونت دارند (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۵). استان کهگیلویه و بویراحمد سرزمینی مرتفع و

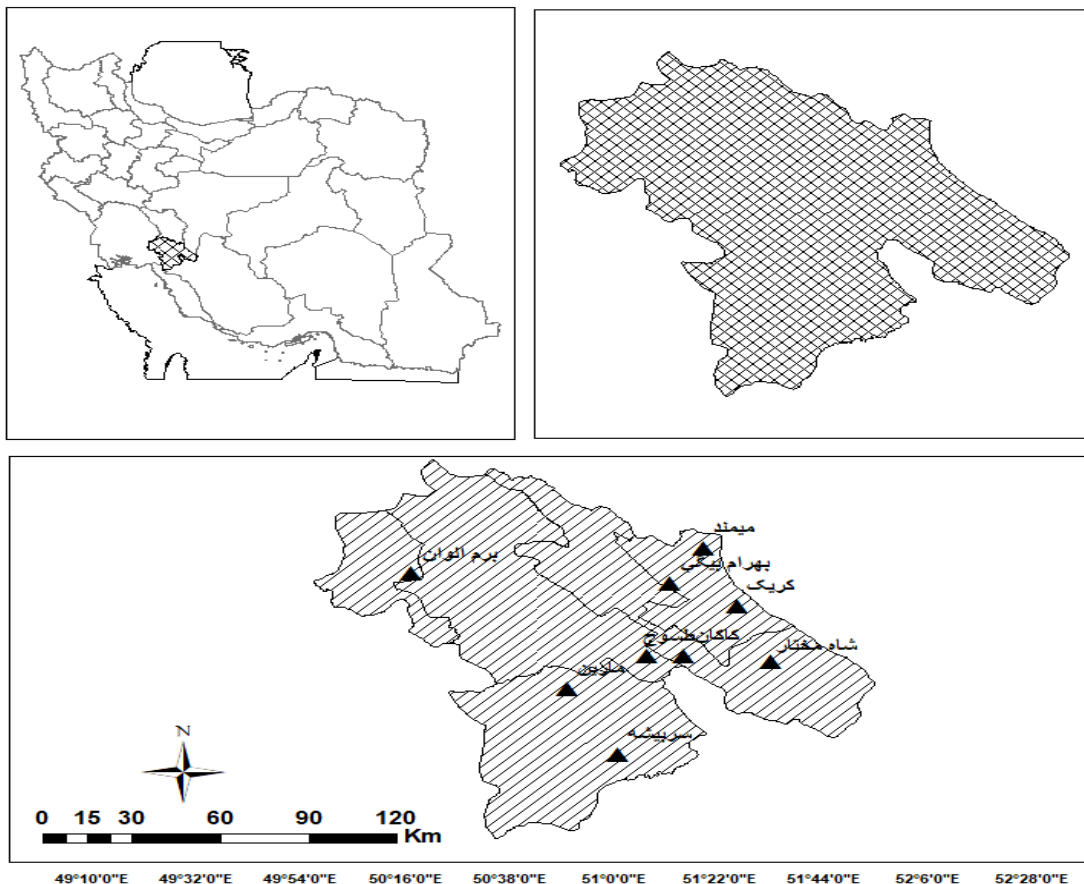
کوهستانی است و از لحاظ جغرافیایی به دو ناحیه سردسیری و گرمسیری تقسیم می‌گردد که به همین دلیل استان به عنوان سرزمین چهار فصل معرفی شده است. جامعه‌ی آماری پژوهش در سطح تحلیل روستا دربرگیرنده‌ی کلیه‌ی روستاهای هدف گردشگری واقع در استان کهگیلویه و بویراحمد است. به طوری که از ۱۲ روستای هدف گردشگری، ۹ مورد دارای جمعیت ساکن دائمی بوده است که به صورت تمام شماری بررسی شده است (جدول ۲ و شکل ۲). در سطح تحلیل خانوار با توجه به تعداد ۱۳۱۲ خانوار ساکن دائمی در روستاهای هدف گردشگری استان (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۵)، با استفاده از فرمول کوکران (p و q برابر با ۰/۵) تعداد ۲۹۷ مورد به عنوان نمونه انتخاب شده است.

جدول ۲ نام روستاهای هدف گردشگری استان کهگیلویه و بویراحمد

روستا	وضعیت راه*	تعداد خانوار	تعداد نمونه	روستا	وضعیت راه*	تعداد خانوار	تعداد نمونه
شاه مختار	آسفالته	۱۶	۵	کریک	آسفالته	۴۱۶	۷۰
سربیشه	آسفالته	۱۹۷	۵۰	میمند	آسفالته	۳۴۷	۶۵
برم الوان	آسفالته	۱۹۳	۵۰	کاکان	شوسه	۹۳	۲۴
طسوج علیا	شوسه	۱۶	۶	مارین	شوسه	۳۵	۱۰
یهرام بیگی	آسفالته	۵۱	۱۴	-	-	-	-
		مجموع				۱۳۵۹	۲۹۷

* منبع: سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان کهگیلویه و بویراحمد، ۱۳۹۸

منبع: مرکز آمار ایران، ۱۳۹۵



شکل ۲ موقعیت جغرافیایی روستای های مورد مطالعه

بیشترین تعداد متاهل بوده و ۵۳ درصد به کشاورزی اشتغال دارند. همچنین، ۶۰ درصد پاسخگویان بدون سابقه مهاجرت از روستا بوده و ۵۶ درصد از گردشگری به عنوان شغل نیمه وقت در کنار فعالیت‌های اصلی بهره گرفته‌اند. درآمد ۴۱ درصد از پاسخگویان بدون در نظر گرفتن کمک‌های دولتی بین ۲ تا ۳ میلیون در ماه بوده و ۶۷ درصد برای تردد از وسایل حمل و نقل عمومی استفاده کرده و ۵۶ درصد از آنها به طور متوسط ۳ تا ۵ بار در ماه به شهر مراجعه داشته‌اند.

۴ یافته‌های تحقیق

۴/۱ بررسی ویژگی‌های توصیفی

پاسخگویان به سوالات پرسشنامه

بررسی ویژگی‌های پاسخگویان در جدول (۳) ارائه شده است. از تعداد ۲۹۷ نفر پاسخگو به سوالات پرسشنامه، بیشترین تعداد با ۴۵ درصد در گروه سنی ۳۰ تا ۴۰ سال بوده و ۶۷ درصد مردان بوده و ۳۵ درصد دارای سطح تحصیلات متوسطه بوده‌اند.

جدول ۳ ویژگی های پاسخگویان به سوالات تحقیق

ویژگی های فردی پاسخگویان	بیشترین تعداد پاسخگو	بیشترین تعداد پاسخگویان (درصد)
ترکیب سنی	۳۰-۴۰ سال	۴۵
جنسیت	مرد	۶۷
تحصیلات	متوسطه	۳۵
تاهل	متاهل	۸۱
وضعیت شغلی	کشاورز	۵۳
سابقه سکونت در روستا	۱۰ سال و بیشتر	۴۶
سابقه مهاجرت از روستا	بدون سابقه	۶۰
فعالیت در گردشگری	به عنوان شغل پاره وقت	۵۶
درآمد (بدون کمک های دولتی)	۲ تا ۳ میلیون تومان	۴۱
وسیله نقلیه برای تردد	وسایل عمومی	۶۷
دفعات مراجعه به شهر در ماه	۳ تا ۵ بار	۵۶

خیلی زیاد) گردآوری شده است از آزمون t تک نمونه‌ای با فرض مطلوبیت عددی ۳ (میانگین طیف ۵ سطحی لیکرت) استفاده شده است. نتایج بدست آمده (جدول ۴) نشان می‌دهد که میانگین های محاسبه شده برای همه شاخص ها بالاتر از مطلوبیت عددی مورد آزمون بوده است و تفاوت مطلوبیت آنها در سطح ۹۹ درصد معنادار است. از این رو، تفاوت از حد مطلوب و مقادیر کران های بالا و پایین در فاصله اطمینان ۹۵ درصد برای همه شاخص ها مثبت گزارش می‌شود. از بین شاخص های سه گانه، دسترسی به وسایل حمل و نقل عمومی منظم از قبیل وجود وسیله نقلیه منظم در طول روز، تنوع وسیله نقلیه برای تردد به روستا و نظایر آن با میانگین عددی (۳/۲۸) بیشترین نقش را در رقابت پذیری مقاصد گردشگری روستاهای هدف در استا کهگیلویه و بویراحمد از دیدگاه پاسخگویان دارد.

۴،۲ معناداری تفاوت دسترسی به حمل و نقل در روستاهای هدف گردشگری استان کهگیلویه و بویراحمد

با بررسی مبانی نظری تحقیق مشخص شد که دسترسی به خدمات مناسب حمل و نقل روستایی با توجه به نقشی که در توسعه گردشگری روستایی ایفا می‌کند، این گروه از شاخص ها در قالب ۳ دسته از قبیل دسترسی به وسایل نقلیه عمومی، کیفیت راه منتهی به روستا و جاذبه های گردشگری و در نهایت کیفیت دسترسی به خدمات حمل و نقل در روستا مورد توجه قرار گرفته است. به منظور تحلیل داده‌ها با توجه به ساختار پرسشنامه که با بهره‌گیری از طیف ۵ سطحی لیکرت (۱= با خیلی کم، ۲= کم، ۳= تا حدودی، ۴= زیاد و ۵=



جدول ۴ معناداری تفاوت دسترسي به حمل و نقل در روستاهای هدف گردشگری استان کهگیلویه و بویراحمد

مطلوبیت عددی مورد آزمون ۳							
مولفه	میانگین عددی	آماره t	درجه آزادی	سطح معناداری	تفاوت از حد مطلوب	فاصله اطمینان ۹۵ درصد	پایین تر بالاتر
دسترسي به وسایل	۳/۲۷۹۵	۸/۹۰۰	۲۹۶	۰/۰۰۰	۰/۲۷۹۵	۰/۲۱۷۷	۰/۳۴۱۳
وضعیت راه دسترسي	۳/۲۰۷۹	۶/۴۵۰	۲۹۶	۰/۰۰۰	۰/۲۰۷۹	۰/۱۴۴۵	۰/۲۷۱۴
کیفیت دسترسي	۳/۱۷۶۳	۵/۹۷۱	۲۹۶	۰/۰۰۰	۰/۱۷۶۴	۰/۱۱۸۲	۰/۲۳۴۵

۴،۳ بررسی معناداری تفاوت نقش حمل و نقل در شاخصهای رقابت‌پذیری مقاصد گردشگری روستایی

به منظور بررسی نقش حمل‌ونقل در رقابت‌پذیری مقاصد گردشگری روستاهای هدف گردشگری استان کهگیلویه و بویراحمد شاخص‌های تحقیق با بهره‌گیری از مطالعات نظری به چهار مولفه (تنوع بخشی به فرصت‌های اشتغال و درآمد در روستا، توسعه‌ی زیرساخت‌های عمومی گردشگری، عملکرد مدیریت روستایی و مدیریت جاذبه‌های گردشگری) دسته‌بندی شده است. از این رو، برای تحلیل تفاوت معناداری میانگین عددی به دست آمده از داده‌های پرسشنامه‌ای (سرپرستان خانوار) براساس دسته‌بندی فوق‌الذکر از آزمون t تک نمونه‌ای با فرض مطلوبیت عددی (۳ به عنوان میانگین طیف مورد استفاده) شده است. نتایج نشان داد که میانگین عددی محاسبه شده برای تمامی مولفه‌های سنجش بالاتر از مطلوبیت عددی مورد آزمون محاسبه شده است (جدول ۵). به طوری که، تفاوت موجود در بین مولفه‌های مورد استفاده متأثر از حمل و نقل عمومی در سطح آلفای ۹۹ درصد معنادار بوده و تفاوت آنها از مطلوبیت عددی نیز به شکل مثبت ارزیابی و برآورد شده است. نگاهی به مقادیر نتایج میانگین عددی به دست آمده نشان می‌دهد که بیشترین تأثیر توسعه‌ی حمل و نقل در بین مولفه‌های رقابت‌پذیری مقاصد گردشگری روستایی

را می‌توان به ترتیب در تنوع‌بخشی به فرصت‌های اشتغال و درآمد روستاهای هدف گردشگری با مقدار ۳/۲۸ (از قبیل؛ تنوع شغلی ساکنان محلی، بهبود فرصت‌های اشتغال برای جوانان و زنان، افزایش تولید و بهبود کیفیت محصولات، ایجاد مشاغل نیمه وقت، اشتغال غیر کشاورزی، تمایل به توسعه و اشتغال در زمینه‌ی گردشگری، متنوع‌تر شدن زمینه‌ی ارائه‌ی خدمات به گردشگران، افزایش سرمایه‌گذاری عمومی و خصوصی، افزایش انگیزه برای راه اندازی کسب و کار، متنوع‌شدن کشت محصولات کشاورزی، تنوع منابع کسب درآمد و نظایر آن) و مولفه‌ی توسعه‌ی زیرساخت‌های عمومی گردشگری در مقاصد گردشگری روستایی با مقدار ۳/۲۶ (از قبیل؛ ایجاد و توسعه‌ی زیرساخت‌های رفاهی گردشگری مانند ایجاد سکوها و آلاچیق‌ها، سرویس بهداشتی، تامین روشنایی، محل بازی امن برای کودکان، پارکینگ، راه دسترسي، خط‌دهی موبایل، آب شرب و ... در محوطه‌های گردشگری، توسعه‌ی زیرساخت‌های اقامتی و پذیرایی مانند؛ خانه‌های گردشگری، بوم‌گردی، تامین تغذیه و ...، معرفی مناسب جذابیت فرهنگ و آداب و رسوم محلی، معرفی جاذبه‌ها در محیط و فضای مجازی، تامین امنیت گردشگران، دسترسي به بانک و بانه‌های خودپرداز در روستا، و ... مشاهده نمود. همچنین، نگاهی به کران‌های پایین و بالا مبین مثبت بودن جهت تأثیرگذاری حمل و نقل در مولفه‌های رقابت‌پذیری گردشگری در روستاهای هدف مورد مطالعه در استان کهگیلویه و بویر احمد است.

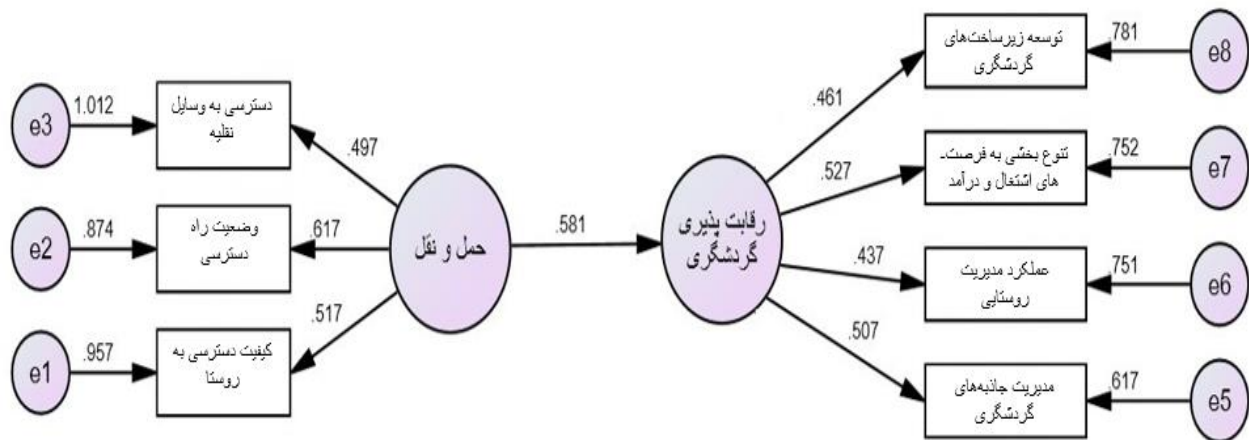
جدول ۵ معناداری تفاوت نقش حمل و نقل در شاخص‌های رقابت پذیری گردشگری

مطلوبیت عددی مورد آزمون ۳							
فاصله اطمینان ۹۵ درصد	تفاوت از حد مطلوب	سطح معناداری	درجه آزادی	آماره t	میانگین عددی		
پایین تر							
۰/۲۵۳۵	۰/۲۱۲۲	۰/۲۸۲۴	۰/۰۰۰	۲۹۶	۷/۹۲۶	۳/۲۸۲۳	تنوع بخشی به فرصت‌های اشتغال و درآمد
۰/۳۲۴۳	۰/۲۰۰۰	۰/۲۶۲۲	۰/۰۰۰	۲۹۶	۸/۲۹۶	۳/۲۶۲۱	توسعه زیرساخت‌های عمومی گردشگری
۰/۳۱۴۶	۰/۱۸۸۰	۰/۲۵۱۳	۰/۰۰۰	۲۹۶	۷/۸۱۸	۳/۲۵۱۳	عملکرد مدیریت روستایی
۰/۳۱۷۴	۰/۱۸۹۶	۰/۲۵۳۵	۰/۰۰۰	۲۹۶	۷/۸۱۰	۳/۲۵۳۵	مدیریت جاذبه‌های گردشگری

بهره گرفته شد. بر این مبنای، ابتدا به برآزش مدل و براساس آماره‌های آزمون معادلات ساختاری پرداخته شده است، نتایج برآزش مدل نشان دهنده مناسب بودن آماره‌ها جهت انجام آزمون می‌باشد. براساس شکل و مدل مفهومی، مولفه‌های حمل و نقل به عنوان متغیر مستقل و رقابت‌پذیری مقصدهای گردشگری به عنوان متغیر وابسته عملیاتی و اندازه‌گیری شده است.

۴٫۴ مدل یابی اثرات حمل و نقل بر رقابت پذیری مقصد های گردشگری

در ادامه‌ی تحقیق و جهت بررسی و مدل یابی اثرات حمل و نقل بر رقابت‌پذیری مقاصد گردشگری روستاهای هدف استان کهگیلویه و بویراحمد آزمون معادلات ساختاری با استفاده از نرم افزار AMOS



شکل ۳ مدل برآزش شده در نرم افزار AMOS



دارد. به طوری که بیشترین تاثیرگذاری حمل و نقل روستایی در مولفه‌ی تنوع‌بخشی به فرصت‌های اشتغال و درآمد در روستاهای هدف گردشگری دیده می‌شود.

بررسی و برآورد مقادیر رگرسیون و معناداری مولفه‌ها و شاخص‌های تحقیق بر رقابت‌پذیری مقصدهای گردشگری روستایی در جدول (۶) نشان می‌دهد، که از بین ۴ مولفه مورد بررسی در رقابت‌پذیری مقاصد گردشگری، حمل و نقل روی هر ۴ مولفه تاثیر مثبتی

جدول ۶ برآورد مقادیر رگرسیون و معناداری ابعاد و شاخص‌های تحقیق

متغیر وابسته	جهت	متغیر مستقل	Estimate	S.E.	C.R.	P
تنوع‌بخشی به فرصت‌های اشتغال و درآمد	<---	حمل و نقل	2.406	.545	9.805	***
مدیریت جاذبه‌های گردشگری	<---	حمل و نقل	1.872	.430	8.138	***
توسعه زیرساخت گردشگری	<---	حمل و نقل	1.010	.266	15.315	***
عملکرد مدیریت روستایی	<---	حمل و نقل	1.056	.366	16.112	***

شاخص مورد بررسی با توجه مقدار ضریب همبستگی (۰/۳۳۹) رابطه‌ی معناداری مثبتی وجود دارد. علاوه بر این، نتایج تحلیل جدول توافقی بین دو شاخص که براساس اهمیت در سه دسته پایین، متوسط و بالا با بهره‌گیری از تحلیل خوشه‌ای ارائه شده است، این همبستگی مثبت و قوی به وضوح مشاهده می‌شود. بنابراین، می‌توان گفت که دسترسی به سیستم حمل و نقل مناسب و بهبود یافته نقش به‌سزایی در ارتقای شاخص‌های رقابت‌پذیری مقاصد گردشگری روستایی دارد و این همبستگی بالا زمینه را برای توسعه‌ی گردشگری در مناطق روستایی مهیا می‌سازد.

۴/۵ بررسی همبستگی بین دسترسی به حمل و نقل و شاخص رقابت‌پذیری مقاصد گردشگری روستایی

به منظور بررسی همبستگی بین توسعه‌ی حمل و نقل و دسترسی روستاهای هدف گردشگری در مورد مطالعه و شاخص‌های رقابت‌پذیری مقاصد گردشگری روستایی از آزمون همبستگی اسپیرمن استفاده شده است. نتایج به دست آمده از تحلیل همبستگی در جدول (۷) نشان داد که بین دو

جدول ۷ رابطه‌ی همبستگی بین دسترسی به حمل و نقل و شاخص رقابت‌پذیری اقتصادی با استفاده از جدول توافقی

کل	مجموع شاخص رقابت‌پذیری اقتصادی مقاصد روستایی			مولفه‌ها
	بالا	متوسط	پایین	
۱۰۴	۱	۷۳	۳۰	پایین
۱۲۰	۶	۱۰۵	۹	متوسط
۷۳	۸	۶۳	۲	بالا
۲۹۷	۱۵	۲۴۱	۴۱	کل
		۰/۰۴۷		خطای استاندارد تقریبی
		۰/۳۳۹		ضریب همبستگی اسپیرمن
		۰/۰۰۰**		سطح معناداری

۴٫۶ سطح بندی روستاهای هدف گردشگری از نظر دسترسی به حمل و نقل و رقابت پذیری گردشگری

برای رتبه بندی تأثیرگذاری حمل و نقل عمومی روستایی در رقابت پذیری مقاصد به تفکیک روستاهای هدف گردشگری مورد مطالعه در آزمون ناپارامتری کروسکال والیس استفاده شده است. نتایج به دست آمده (جدول ۸) نشان می دهد که در مجموع سه شاخص مورد بررسی به ترتیب روستاهای شاه مختار و طسوج به ترتیب با مقادیر میانگین رتبه ای ۲۲۳/۱۵ و ۲۲۰/۴ حائز بالاترین رتبه بودند و روستاهای کریک و سربیشه به ترتیب با میانگین رتبه ای ۸۰/۲۹ و ۷۸/۴۹ در پایین ترین رتبه

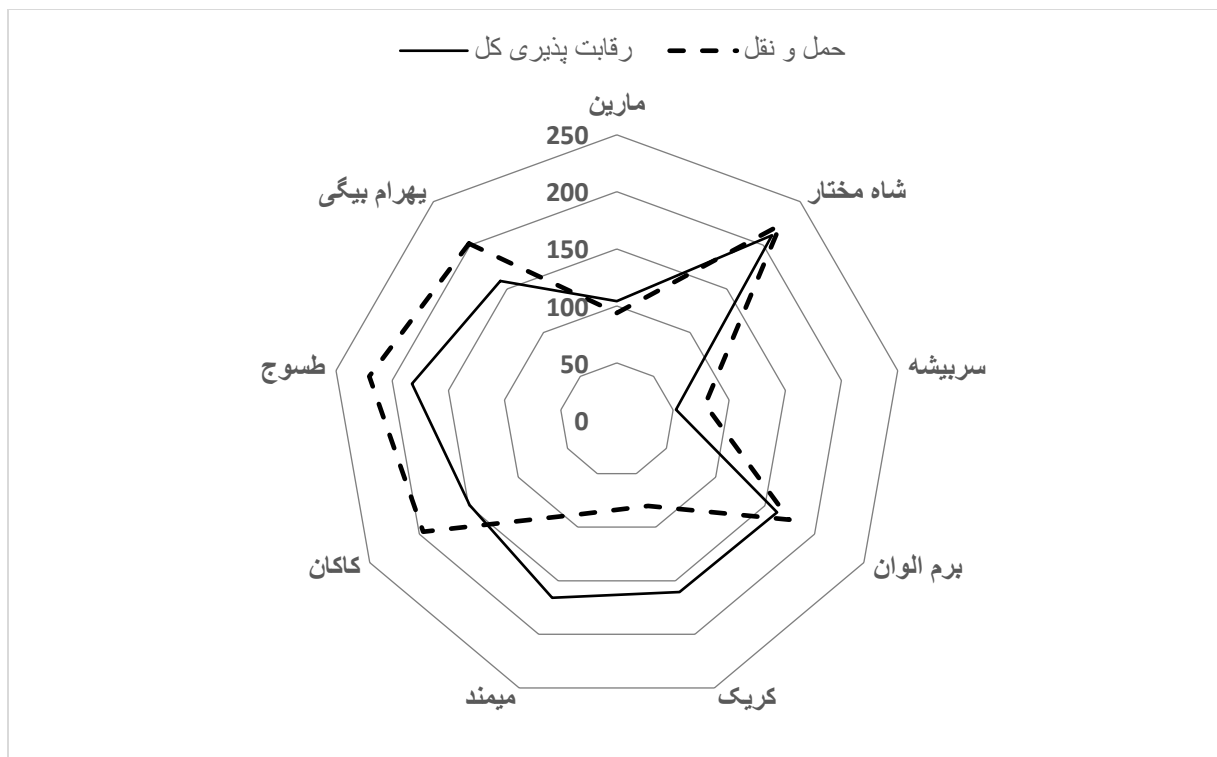
قرار داشتند و سایر روستاهای مورد مطالعه در حد فاصل این دو رتبه قرار داشتند. بنابراین با توجه به تفاوت بین بالاترین و پایین ترین رتبه در سه شاخص مورد بررسی و همچنین میانگین کل شاخصها تفاوت معناداری در بین روستاهای مورد مطالعه وجود دارد. علاوه بر این، در مجموع شاخص رقابت پذیری به ترتیب روستاهای شاه مختار با میانگین رتبه ای ۲۱۱/۳۹ و طسوج ۱۸۲/۳۸ دارای بالاترین و روستاهای مارین و سربیشه به ترتیب با مقادیر میانگین رتبه ای ۱۰۴/۱ و ۵۲/۶ پایین ترین مقدار را به خود اختصاص داده اند. همچنین، تفاوت معناداری در بین روستاهای هدف گردشگری استان کهگیلویه و بویراحمد در رابطه با شاخصهای رقابت پذیری ناشی از تأثیر حمل و نقل روستایی در سطح ۹۹ وجود دارد.

جدول ۸ رتبه بندی دسترسی به حمل و نقل روستایی و رقابت پذیری گردشگری روستاهای هدف گردشگری استان کهگیلویه و بویراحمد

روستاهای هدف گردشگری	تعداد نمونه	حمل و نقل	رقابت پذیری	روستاهای هدف گردشگری	تعداد نمونه	حمل و نقل	رقابت پذیری
مارین	۱۰	۹۳/۶۸	۱۰۴/۱۱	میمند	۶۵	۸۷/۶۵	۱۶۵/۸۵
شاه مختار	۵	۲۲۳/۱۵	۲۱۱/۳۸	کاکان	۲۴	۱۹۵/۹۳	۱۴۹/۲۴
سربیشه	۵۰	۷۸/۴۹	۵۲/۶۰	طسوج	۶	۲۲۰/۴۰	۱۸۲/۳۸
برم الوان	۵۰	۱۷۴/۷۱	۱۶۲/۲۱	یهرام بیگی	۱۴	۲۰۱/۸۸	۱۵۹/۱۵
کریک	۷۰	۸۰/۲۹	۱۶۰/۶۲	-	-	-	-
کای اسکور							
درجه آزادی							
سطح معناداری							
				۸			
				۰/۰۰۰**			

نسبت به سایر روستاها قرار دارند، که میزان هم پوشانی دو شاخص مورد بررسی نشان دهندهی رابطهی مستقیم در روستاهای شاه مختار، طسوج و برم الوان می باشد

نتایج جدول بالا در شکل (۳) ارایه شده است که نشان داد که ناشی از هم پوشانی دسترسی به حمل و نقل و همچنین شاخص رقابت پذیری کل نشان می دهد که به ترتیب روستاهای شاه مختار، طسوج، بهرام بیگی، کاکان، برم الوان در وضعیت بهتری



شکل ۴ همپوشانی دسترسی به حمل و نقل و شاخص های رقابت پذیری

۵ نتیجه گیری

گردشگری روستایی به عنوان یک فعالیت اجتماعی-اقتصادی یکی از مهم ترین اشکال گردشگری است که دارای کارکردی موثر به عنوان مکانیسم اصلی رشد اقتصادی و اجتماعی محلی بوده و ابزاری بالقوه برای توسعه مناطق روستایی که تحت تاثیر کاهش فعالیت های سنتی کشاورزی قرار گرفته اند، مطرح است. امروزه رقابت پذیری به عنوان یکی از مهمترین عوامل تعیین کننده موفقیت درازمدت سازمان ها، فعالیت ها، مناطق و کشورها از سوی محققان مورد پذیرش قرار گرفته است. در زمینه گردشگری و فعالیت های مرتبط با آن، رقابت پذیری مقاصد به توانایی آنها برای جذب بازدیدکنندگان و گردشگران و نیز ارتقای سطح رضایت و وفاداری آنها برای بازدید مجدد یا بیشتر به عنوان حفظ موقعیت بازار گردشگری موجود و بهبود آن در طول زمان اطلاق می شود. بررسی ادبیات تحقیق نشان می دهد که

عوامل متعددی در رقابت پذیری مقاصد گردشگری دخالت دارند که می توان به طیف متنوعی از خدمات گروه مالی و سرمایه گذاری، خدمات غیرمالی و عملکرد نهادی محلی و مشاوره ای و خدمات زیرساختی عمومی اشاره کرد. از این رو، دسترسی و حمل و نقل از دیدگاه صاحب نظران از طریق غلبه بر انزوای جغرافیایی به عنوان یکی از مهمترین عوامل موثر در رقابت پذیری مکان ها و جاذبه های گردشگری مطرح است که با تاثیرگذاری در کمیت و کیفیت محصولات و خدمات ارائه شده به گردشگران از قبیل؛ سازماندهی سفر، اقامتگاه ها، تغذیه، و ... روی انتخاب گردشگران ایفای نقش می کند.

نتایج حاصل از تحلیل داده های پرسشنامه ای با استفاده از آزمون t تک نمونه ای با فرض مطلوبیت عددی ۳ به عنوان میانگین طیف ۵ سطحی لیکرت نشان داد که میانگین عددی محاسبه شده برای همه شاخص های حمل و نقل روستایی بالاتر از

از آزمون معادلات ساختاری نشان دهنده‌ی برازش مناسب مدل بوده و نشان می‌دهد که حمل و نقل روستایی به میزان (۰/۵۸۱) تاثیر مثبت روی شاخص های رقابت پذیری گردشگری بوده و با نتایج تحقیق پتروپ و همکاران (۲۰۱۸)، لوهمان و دیوال (۲۰۱۱)، کانوال و همکاران (۲۰۲۰) و باکوچ (۲۰۲۰) مورد تایید قرار می‌گیرد. به طوری که، بر اساس نتایج به دست آمده از تحلیل داده ها در تحقیق حاضر از بین مولفه های (کاهش هزینه‌ی تولید، اقتصاد روستایی، توسعه‌ی گردشگری، زیرساخت های گردشگری، عملکرد مدیریت روستایی و مدیریت جاذبه های گردشگری در روستاهای هدف بیشترین تاثیر مربوط به اقتصاد روستایی می‌باشد.

نتایج رتبه‌بندی تاثیرگذاری حمل و نقل عمومی روستایی در رقابت‌پذیری مقاصد روستایی با استفاده از آزمون ناپارامتری کروسکال والیس نشان داد که تفاوت معناداری در سطح ۹۹ درصد در بین روستاهای هدف گردشگری استان کهگیلویه و بویراحمد در دسترسی به حمل و نقل روستایی وجود دارد و روستاهای شاه مختار و طسوج به ترتیب با مقادیر میانگین رتبه‌ای ۲۲۳/۱۵ و ۲۲۰/۴ حائز بالاترین رتبه در این مورد بوده اند. همچنین، در مجموع شاخص رقابت‌پذیری نیز تفاوت معناداری در سطح ۹۹ درصد در بین روستاهای مورد مطالعه وجود داشت و به ترتیب روستاهای شاه مختار با میانگین رتبه‌ای ۲۱۱/۳۹ و طسوج ۱۸۲/۳۸ دارای بالاترین رتبه را داشته‌اند.

با توجه به یافته‌های تحقیق که مبتنی بر آزمون فرضیه ها با بهره گیری از داده های پرسشنامه ای می‌باشد، می‌توان پیشنهادات زیر ارائه می‌گردد:

- توجه به آموزش و اطلاع‌رسانی مناسب برای آگاهی از فرصت‌های گردشگری روستایی موجود در منطقه در راستای علاقمندسازی جوانان روستایی.
- متنوع‌سازی اقتصاد روستایی با بهره‌گیری از توان مناسب گردشگری و برنامه‌ریزی

مطلوبیت عددی مورد آزمون بوده و تفاوت از حد مطلوب آنها در سطح ۹۹ درصد معنادار است که با یافته های تحقیق پورطاهری و همکاران (۲۰۱۳) و سجاسی قیداری و همکاران (۲۰۱۷) همخوانی دارد. به طوری که از بین شاخص های سه گانه مورد استفاده در حمل و نقل روستایی، دسترسی به وسایل حمل و نقل عمومی منظم با میانگین عددی (۳/۲۸) بیشترین نقش را در رقابت‌پذیری مقاصد گردشگری روستاهای هدف در استان کهگیلویه و بویراحمد از دیدگاه پاسخگویان دارد. از طرفی دیگر، بررسی نقش حمل‌ونقل در رقابت‌پذیری مقاصد گردشگری با توجه به شاخص‌های چهارگانه رقابت پذیری گردشگری از قبیل تنوع بخشی به فرصت‌های اشتغال و درآمد، توسعه زیرساخت‌های عمومی گردشگری، عملکرد مدیریت روستایی و مدیریت جاذبه‌های گردشگری نیز نشان داد که تفاوت معناداری در بین شاخص‌ها در سطح ۹۹ درصد وجود دارد. به طوری که، بیشترین تأثیر توسعه‌ی حمل و نقل در بین مولفه‌های رقابت‌پذیری مقاصد گردشگری روستایی را می‌توان به ترتیب در تنوع‌بخشی به فرصت‌های اشتغال و درآمد روستاهای هدف گردشگری با مقدار ۳/۲۸ و توسعه‌ی زیرساخت‌های عمومی گردشگری در مقاصد گردشگری روستایی با مقدار ۳/۲۶ مشاهده نمود که با یافته های عینالی (۲۰۱۴) و عینالی و همکاران (۲۰۲۰) مطابقت دارد.

نتایج بررسی همبستگی بین توسعه‌ی حمل و نقل و دسترسی روستاهای هدف گردشگری در مورد مطالعه و شاخص‌های رقابت‌پذیری مقاصد گردشگری روستایی نشان داد که بین دو شاخص مورد بررسی با توجه مقدار ضریب همبستگی اسپیرمن (۰/۳۳۹) رابطه‌ی معناداری مثبتی و قوی وجود دارد که می‌توان نتایج به دست آمده از تحقیق را با نتایج یافته های عظیمی (۲۰۱۵)، آلمستید (۲۰۱۶) و باکوچ (۲۰۲۰) مورد تایید قرار داد.

نتایج به دست آمده از مدل یابی اثرات حمل و نقل بر رقابت پذیری مقاصد گردشگری با استفاده



- نصب تابلوهای راهنمایی و رانندگی و راهنمای گردشگری در منطقه.
- تلاش برای ارتقای زیرساخت‌های حمل و نقل از قبیل؛ بهسازی راه‌های منتهی روستاهای هدف، ساماندهی مسافربرهای شخصی و تامین روشنایی در محدوده‌های پر خطر.
- برای تلفیق فرهنگ، صنایع دستی و جاذبه‌های طبیعی مناطق روستایی.
- مشارکت دادن ساکنان مناطق روستایی از سوی مسئولان محلی در راستای ایجاد انگیزه برای زنان و افراد در حاشیه.
- توسعه‌ی حمل و نقل عمومی مناسب با بهره‌گیری از توان محلی، برای ارتقای توسعه‌ی گردشگری با توجه به جاذبه‌های بالایی گردشگری در منطقه.

References

- Aguila, G. M., & Ragot, R. (2014). Ecotourism industry in Ilijan Batangas City, Philippines: Assessing its effects as a basis of proposed tourism development plan. *Quarterly Journal of Business Studies*, 1(1), 24-35.
- Almstedt, Å., Lundmark, L., & Pettersson, Ö. (2016). Public spending on rural tourism in Sweden. *Fennia-International Journal of Geography*, 194(1), 18-31.
- Angelkova, T., Koteski, C., Jakovlev, Z., & Mitrevska, E. (2012). Sustainability and competitiveness of tourism. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 44, 221-227.
- Azimi, F. (2015). The priorities of the government's role in rural tourism development in Tehran province (from local people, tourists and the authorities' point of view). *American Journal of Rural Development*, 3(1), 1-4.
- Baković, N. (2020). Regional Development of Rural Tourism: The Case of the Gorska Hrvatska Region. *Naše gospodarstvo/Our economy*, 66(2), 28-41.
- Barbe, F. T., Triay, M. G., & Häufe, C. (2016). The competitiveness of the Uruguayan rural tourism sector and its potential to attract German tourists. *Competitiveness Review*, 26 (2), 166-187.
- Bernal Escoto, B. E., Portal Boza, M., & Feito Madrigal, D. (2019). Sustainable tourism: A competitiveness strategy perspective in Baja California. *Sustainability*, 11(24), 6934.
- Bonča, S., Udovč, A., & Rodela, R. (2017). A social marketing perspective

- on road freight transportation of fresh fruits and vegetables: A Slovene case. *Economic research-Ekonomska istraživanja*, 30(1), 1132-1151.
- Campón-Cerro, A. M., Hernández-Mogollón, J. M., & Alves, H. (2017). Sustainable improvement of competitiveness in rural tourism destinations: The quest for tourist loyalty in Spain. *Journal of Destination Marketing & Management*, 6(3), 252-266.
- Cracolici, M. F., Nijkamp, P., & Rietveld, P. (2008). Assessment of tourism competitiveness by analysing destination efficiency. *Tourism economics*, 14(2), 325-342.
- Croes, R. (2010). *Small island tourism competitiveness: Expanding your destination" slice of paradise*. Rosen College of Hospitality Management, Lecture notes, 1-32.
- Chiu, Y. B., & Yeh, L. T. (2017). The threshold effects of the tourism-led growth hypothesis: Evidence from a cross-sectional model. *Journal of Travel Research*, 56(5), 625-637.
- Cuadrado-Ciuraneta, S., Durà-Guimerà, A., & Salvati, L. (2017). Not only tourism: Unravelling suburbanization, second-home expansion and "rural" sprawl in Catalonia, Spain. *Urban Geography*, 38(1), 66-89.
- Del Rio, M., Hargrove, W. L., & Korc, M. (2017). Transportation matters: a health impact assessment in rural New Mexico. *International journal of environmental research and public health*, 14(6), 629.
- Demirović, D., Košić, K., Surd, V., Žunić, L., & Syromiatnikova, Y. A. (2017). Application of tourism destination competitiveness model on rural destinations. *Journal of the Geographical Institute "Jovan Cvijić", SASA*, 67(3), 279-295.
- Demirović, D., Petrović, M. D., Neto Monteiro, L. C., & Stjepanović, S. (2016). An Examination of Competitiveness of Rural Tourism Destinations from the Supply Side Perspective – Case of Vojvodina (Serbia). *Journal of the Geographical Institute "Jovan Cvijić" SASA*, 66(3), 387-400. doi: <http://dx.doi.org/10.2298/IJG11603387D>
- Dhami, I., & Deng, J. (2018). Linking the recreation opportunity spectrum with travel spending: A spatial analysis in West Virginia. *Leisure Sciences*, 40(6), 508-532.
- Dyneesh, D. (2020). A study on socio-economic impact of rural



- tourism: a case study on Kumbalangi village.
- Einali, J. (2014). The Assessment of the Role of Second Homes Tourism in Rural Economic Diversification (Case Study: Hesar-e-Valiasr Dehestan of Avaj County). *Journal of Research and Rural Planning*, 3(1), 97-107.
- Einali, J., Charaghi, M., & Abbas, F. (2020). Analysis of the effects of second homes tourism on the economy of rural household's case study, Ijrud township; Zanjan province. *Journal of Studies of Human Settlements Planning*, 14(4), 1149-1165.
- Epuran, G., Tescaşiu, B., Tecău, A. S., Ivasciuc, I. S., & Candrea, A. N. (2021). Permaculture and Downshifting-Sources of Sustainable Tourism Development in Rural Areas. *Sustainability*, 13(1), 230.
- Gao, C., & Cheng, L. (2020). Tourism-driven rural spatial restructuring in the metropolitan fringe: An empirical observation. *Land Use Policy*, 95, 104609.
- Gomes, R. D. S. D. E., Pinto, H. E. D. R. S. D. C., & Almeida, C. M. B. R. D. (2017). Second home tourism in the Algarve: The perception of public sector managers. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, 11(2), 197-217.
- Griškevičiūtė-Gečienė, A., & Griškevičienė, D. (2016). The influence of transport infrastructure development on sustainable living environment in Lithuania. *Procedia Engineering*, 134, 215-223.
- Hosseini, M. R., Bostani, M. K., & Anvari, M. R. (2015). Analysis and prioritization of factors affecting the tourists' satisfaction (Case study: in Southern Khorasan Province). *IOSR Journal of Engineering*, 5(7), 37-42.
- Jarábková, J., Majstríková, L., & Kozolka, T. (2016). Financial Supporting Tools of Rural Tourism Development in Nitra Self-Governing Region. *European Countryside*, 8(2), 123-134. <https://doi.org/10.1515/euco-2016-0010>
- Kanwal, S., Rasheed, M. I., Pitafi, A. H., Pitafi, A., & Ren, M. (2020). Road and transport infrastructure development and community support for tourism: The role of perceived benefits, and community satisfaction. *Tourism Management*, 77, 104014.
- Khadaroo, J., & Seetanah, B. (2007). Transport infrastructure and tourism development. *Annals of tourism research*, 34(4), 1021-1032.

- Kim, J. H. (2018). The impact of memorable tourism experiences on loyalty behaviors: The mediating effects of destination image and satisfaction. *Journal of Travel Research*, 57(7), 856-870.
- Law, F. Y., & Lo, M. C. (2016). Rural Tourism Destination Competitiveness of Kubah National Park in Sarawak: Tourists' Perspective. *Asian Academy of Management Journal*, 21.
- Listra, E. (2015). The concept of competition and the objectives of competitors. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 213, 25-30.
- Lo, M. C., Chin, C. H., Mohamad, A. A., & Ramayah, T. (2016). Influencing factors of rural tourism destination competitiveness: tourists' perspective. *MAC-EMM 2016*, 16-25.
- Lohmann, G., & Duval, D. T. (2011). Critical aspects of the tourism-transport relationship. *Contemporary tourism reviews*, 1-37.
- López, E. P., & García, F. C. (2006). Agrotourism, sustainable tourism and ultraperipheral areas: the case of Canary Islands. *PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 4(1), 85-97.
- Ma, X. L., Dai, M. L., & Fan, D. X. (2020). Cooperation or confrontation? Exploring stakeholder relationships in rural tourism land expropriation. *Journal of Sustainable Tourism*, 28(11), 1841-1859.
- Management and Planning Organization Kohgiluyeh and Boyer-Ahmad provinces (2019). <https://kb.mporg.ir/Portal/View/Page.aspx?PageId=b2d20eed-6a71-44d1-8b92-b240dacacee9>
- Mohmand, Y. T., Wang, A., & Saeed, A. (2017). The impact of transportation infrastructure on economic growth: empirical evidence from Pakistan. *Transportation Letters*, 9(2), 63-69.
- Mosaberpanah, M. A., & Khales, S. D. (2013). The role of transportation in sustainable development. In *ICSDEC 2012: Developing the Frontier of Sustainable Design, Engineering, and Construction* (pp. 441-448).
- Maneenetr, T., & Tran, T. H. (2014). Developing cultural tourism in border province: A case study on Bueng Kan Province, Thailand. *Mediterranean Journal of Social Sciences*, 5(23), 55-55.
- Manzoor, K. (2020). The Prospects of Rural Tourism at Kumbalangi



- Tourism Village in Cochin-an Extensive Study. *Revista de turism-studii si cercetari in turism*, (30).
- Maret, S., Iwu, C. G., Musikavanhu, T. B., & Handayani, R. A. D. (2018). Rural tourism as a way to build economic independence. *African Journal of Hospitality, Tourism and Leisure*, 7 (4), 1-11.
- Meyer, D. F., & Meyer, N. (2015). The role and impact of tourism on local economic development: a comparative study and leisure. *African Journal for Recreation and Dance*, 21(1.1), 197-214.
- Nagaraju, L. G., & Chandrashekara, B. (2014). Rural tourism and rural development in India. *International Journal of Interdisciplinary and Multidisciplinary Studies*, 1(6), 42-48.
- Paresishvili, O., Kvaratskhelia, L., & Mirzaeva, V. (2017). Rural tourism as a promising trend of small business in Georgia: Topicality, capabilities, peculiarities. *Annals of Agrarian Science*, 15(3), 344-348.
- Petrović, M. D., Vujko, A., Gajić, T., Vuković, D. B., Radovanović, M., Jovanović, J. M., & Vuković, N. (2018). Tourism as an approach to sustainable rural development in post-socialist countries: A comparative study of Serbia and Slovenia. *Sustainability*, 10(1), 54.
- Pourtaheri, M., Bagheri, S. N. and Eftekhari, A. R. (2013), Evaluation of Accessibility to Transportation System and its Role in Rural Development case study: Southern Yeylagh distract of Dehgolan township. *MJSP*, 16 (4): 89-109.
- Postevoy, K. (2017). *Improving the competitiveness of rural areas in the aspect of rural tourism development*, Final Dissertation submitted to Instituto Politécnico de Bragança to obtain the Master Degree in Management, Specialisation in Business Management, **Bragança**, Russia.
- Purwanto, A. J., Heyndrickx, C., Kiel, J., Betancor, O., Socorro, M. P., Hernandez, A., ... & Fiedler, R. (2017). Impact of transport infrastructure on international competitiveness of Europe. *Transportation research procedia*, 25, 2877-2888.
- Rezvani, M. R., Ghadiri Masoum, M., & Karimi, S. H. (2013). Assessing effects of Transportation on Social Development in Rural Araes (Case study: Marginal Villages on Divandare-Sanandaj Road). *Physical Social Planning*, 1(1), 49-62.
- Rezvani, M., Akbarian, S. R., Eftekhari, A., & Badri, S. A. (2012). A

- Comparative Study of Economic Effects of Second Homes Tourism and Same Day Visits in Rural Areas with Sustainable Development Approach (Case study: Shemiranat). *Journal of Rural Research*, 2(8), 35-62.
- Roberts, L., Hall, D., & Morag, M. (Eds.). (2017). *New directions in rural tourism*. Routledge.
- Roca, M. D. N. O., Roca, Z., & Oliveira, J. A. (2011). Features and Impacts of Second Homes Expansion: The Case of the Oeste Region, Portugal. *Croatian Geographical Bulletin*, 73(2).
- Rodríguez Sánchez, I., Williams, A. M., & García Andreu, H. (2020). Customer resistance to tourism innovations: entrepreneurs' understanding and management strategies. *Journal of Travel Research*, 59(3), 450-464.
- Romero-Padilla, Y., Navarro-Jurado, E., & Malvárez-García, G. (2016). The potential of international coastal mass tourism destinations to generate creative capital. *Journal of Sustainable Tourism*, 24(4), 574-593.
- Saner, T., Altınay, Z., Altınay, F., & Bahçelerli, N. M. (2019). The Role of Technology in Creating Job Opportunities for Learners with Disabilities in the Tourism Industry. *BRAIN. Broad Research in Artificial Intelligence and Neuroscience*, 10(1), 137-140.
- Santeramo, F. G., & Barbieri, C. (2017). On the demand for agritourism: a cursory review of methodologies and practice. *Tourism Planning & Development*, 14(1), 139-148.
- Sarkar, A. K. (2005). *Integrated Rural Accessibility Planning: Application in Rajasthan (India)*. Bankok: International Labour Office.
- Scott, B. R., Lodge, G. C., & Bower, J. L. (1985). *US competitiveness in the world economy*. Pp: 507-530, Harvard Business School Press.
- Sharpley, R., & Telfer, D. J. (Eds.). (2015). *Tourism and development: Concepts and issues* (Vol. 63). Channel view publications.
- Sajasi, G. H., Pourtaheri, M., & Soleymani, Z. (2017). The Role of Rural Transportation System in Economic Development of Rural Areas Case Study: Northern Taghankoh Rural District. *MJSP*, 21 (1) :221-252.
- Sewell, S. J., Desai, S. A., Mutsaa, E., & Lottering, R. T. (2019). A comparative study of community perceptions regarding the role of roads as a poverty alleviation strategy in



- rural areas. *Journal of rural studies*, 71, 73-84.
- Song, H., Qiu, R. T., & Park, J. (2019). A review of research on tourism demand forecasting: Launching the Annals of Tourism Research Curated Collection on tourism demand forecasting. *Annals of Tourism Research*, 75, 338-362.
- Sousa, B., Silva, A., & Malheiro, A. (2020). Differentiation and market loyalty: an approach to cultural tourism in Northern Portugal. In *Advances in Tourism, Technology and Smart Systems* (pp. 681-690). Springer, Singapore.
- Statistics Center of Iran (1016). Population and Housing Censuses. Tehran, Iran. <https://www.amar.org.ir/english/Population-and-Housing-Censuses>
- [Teixeira, S.J.](#), [Ferreira, J.J.M.](#), [Almeida, A.](#) and [Parra-Lopez, E.](#) (2019), "Tourist events and satisfaction: a product of regional tourism competitiveness", *Tourism Review*, Vol. 74 No. 4, pp. 943-977. <https://doi.org/10.1108/TR-12-2018-0181>
- Trukhachev, A. (2015). Methodology for evaluating the rural tourism potentials: A tool to ensure sustainable development of rural settlements. *Sustainability*, 7(3), 3052-3070.
- Tubey, W., & Tubey, R. J. (2014). Resources and attractions for sports tourism in north rift region in Kenya. *Journal of Economics and Sustainable Development*, 5(23), 170-176.
- Van Truong, N., & Shimizu, T. (2017). The effect of transportation on tourism promotion: Literature review on application of the Computable General Equilibrium (CGE) Model. *Transportation Research Procedia*, 25, 3096-3115.
- Więckowski, M., Michniak, D., Bednarek-Szczepańska, M., Chrenka, B., Ira, V., Komornicki, T., ... & Wiśniewski, R. (2014). Road accessibility to tourist destinations of the Polish-Slovak borderland: 2010-2030 prediction and planning. *Geographia Polonica*, 87(1), 5-26.
- Wijijayanti, T., Agustina, Y., Winarno, A., Istanti, L. N., & Dharma, B. A. (2020). Rural Tourism: A Local Economic Development. *Australasian Accounting, Business and Finance Journal*, 14(1), 5-13.
- Virkar, A. R., & Mallya, P. D. (2018). A review of dimensions of tourism transport affecting tourist satisfaction. *Indian Journal of Commerce & Management Studies*, 9(1), 72-80.
- Yachin, J. M., & Ioannides, D. (2020). "Making do" in rural tourism:



- the resourcing behaviour of tourism micro-firms. *Journal of Sustainable Tourism*, 28(7), 1003-1021.
- Yanes, A., Zielinski, S., Diaz Cano, M., & Kim, S. I. (2019). Community-based tourism in developing countries: A framework for policy evaluation. *Sustainability*, 11(9), 2506.
- Zhao, P., & Yu, Z. (2020). Investigating mobility in rural areas of China: Features, equity, and factors. *Transport policy*, 94, 66-77
- Zheng, L., Huanyu, W. A. N. G., Yunyan, L. U. O., & Xiaoli, Z. H. O. U. (2019). Multifunctional Landscape Actor-Network Construction from the Perspective of Rural Tourism Experiences. *Journal of Landscape Research*, 11(1).