

مقایسه سیستم‌های حمل و نقل و ارائه راهبرد در حمل و نقل ویژه گردشگری

رامین آهوی، عضو هیئت علمی گروه عمران دانشگاه آزاد اسلامی واحد مشهد، مشهد، ایران

E-mail: Rahooee0289@iau.ac.ir

پذیرش: ۱۴۰۴/۰۱/۳۰

دریافت: ۱۴۰۳/۱۱/۰۲

چکیده

هدف از پژوهش حاضر، مقایسه سیستم‌های حمل و نقل و ارائه راهبرد در حمل و نقل ویژه گردشگری با استفاده از تکنیک متاسوات است که به صورت مطالعه موردی بر روی کلان‌شهر مشهد، طوس و بینالود صورت گرفته است. از آنجایی که گردشگری یکی از عناصر مهم توسعه پایدار و فرصتی بزرگ برای ارتقای فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی شهرها هست، حمل و نقل نقش کلیدی در جذب گردشگر و ارائه خدمات به آن‌ها دارد. در این تحقیق ابتدا به ارزیابی منابع هر یک از شیوه‌های حمل و نقل در شهر مشهد پرداخته و اهداف مشخص و اولویت‌بندی آنها تعیین گردید. سپس عوامل مؤثر و کلیدی جهت موفقیت طرح شناسایی و به آن‌ها طبق نتایج تحقیق وزن مشخصی داده شد. همچنین، انواع وسایل نقلیه به عنوان رقبای یکدیگر شناسایی شده و نقشه رقابتی بین آن‌ها ترسیم گردید. یافته‌ها نشان می‌دهد که خودروهای شخصی و تاکسی‌ها با کسب بالاترین امتیاز، مهم‌ترین رقبای سیستم حمل و نقل ویژه گردشگری در شهر مشهد هستند. در ادامه، تحلیل PESTEL انجام شد تا عوامل غیرقابل کنترل مستقیم شناسایی شوند. طبق یافته‌ها، عوامل محیطی مرتبط با رفاه اجتماعی، اقتصادی و مشارکت بخش خصوصی تأثیر بسزایی در موفقیت طرح دارند. در نهایت، راهبردهای مطلوب جهت ارائه طرح حمل و نقل ویژه گردشگری استخراج گردید که بیشتر بر تناسب استراتژیک با جاذبه‌های گردشگری، رفاه اجتماعی و اقتصادی متمرکز است.

واژه‌های کلیدی: تجزیه و تحلیل PESTEL، حمل و نقل ویژه گردشگری، سوات، متاسوات

۱. مقدمه

را برای گردشگران رقم می‌زند و به توسعه پایدار شهری کمک می‌کند؛ بنابراین، این تحقیق باهدف ارائه راهبردهای مناسب برای بهبود سیستم حمل‌ونقل گردشگری، به‌ویژه در شهر مشهد، انجام می‌شود. در این راستا، از تکنیک‌های متاسوات (Meta-SWOT) برای شناسایی و ارزیابی نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها و تحلیل پستل (PESTEL) برای بررسی عوامل کلان محیطی استفاده شده است که به ارائه راهکارهای علمی و عملی مبتنی بر شرایط واقعی کمک خواهد کرد.

اهداف این پژوهش شامل شناسایی نقاط قوت و ضعف سیستم‌های حمل‌ونقل موجود، بررسی فرصت‌ها و تهدیدهای پیش‌رو، و ارائه راهکارهای عملی برای ارتقای کیفیت خدمات حمل‌ونقل گردشگری است. این اهداف بر اساس مطالعات پیشین و نیازهای واقعی جامعه تدوین شده‌اند تا به شکلی علمی و کاربردی، خلأهای پژوهشی موجود را پوشش دهند.

۲. مفاهیم نظری

در واقع مطالعات کمی، مبانی نظری مشخص‌کننده مسیر و اهداف تحقیق است؛ لذا در ادامه بخشی از مبانی نظری موردنیاز در روند انجام این پژوهش تشریح می‌گردد.

۲-۱ سیستم حمل‌ونقل شهری

عبارت است از مجموعه منظمی از زیر ساختارهای به‌هم‌پیوسته که به‌منظور جابه‌جایی مسافر و کالای مجاز همراه وی، جلب رضایت و خشنودسازی مسافر به ارائه خدمات به ایشان می‌پردازد. ورودی‌های سیستم شامل: مسافر، پرسنل و کارکنان ستادی و صف، منابع مالی، تجهیزات ثابت و متحرک (ناوگان، برق و تأسیسات، کنترل، علائم و مخابرات، خط، ابنیه و مسیر)، اطلاعات (جدول زمانی اعزام‌ها، مالی، اداری، پرسنلی و غیره) است. درحالی‌که خروجی‌های سیستم در برگیرنده خدمات ارائه شده، اطلاعات (کمیت و کیفیت جابه‌جایی مسافر، هزینه‌های صرفه‌جویی شده، هزینه بهره‌برداری و تعمیر و نگهداری و غیره) است (منتظری و اداوی، ۱۳۸۵).

امروزه یکی از مهم‌ترین چالش‌های پیش روی کلان‌شهرهای ایران مسئله حمل‌ونقل درون‌شهری است ("برنامه ریزی راهبردی حمل و نقل پایدار شهری در کلانشهرهای ایران (مطالعه موردی: شهر مشهد)", ۲۰۱۳). حمل‌ونقل یکی از عوامل کلیدی در توسعه گردشگری است که می‌تواند تأثیر بسزایی بر جذب و رضایت گردشگران داشته باشد. در این مقاله، به بررسی نقش و جایگاه سیستم‌های حمل‌ونقل در حمل‌ونقل ویژه گردشگری، با تمرکز بر شهر مشهد، پرداخته می‌شود.

شهر مشهد به عنوان یکی از مهم‌ترین مقاصد گردشگری مذهبی در ایران، سالانه میزبان میلیون‌ها زائر و گردشگر داخلی و خارجی است. این حجم بالای تقاضا برای سفر، اهمیت وجود سیستم‌های حمل‌ونقل کارآمد، ایمن و مناسب را دوچندان می‌کند.

با وجود اهمیت این موضوع، مطالعات پیشین عمدتاً بر جنبه‌های عمومی حمل‌ونقل تمرکز داشته‌اند و نیازهای خاص سیستم‌های حمل‌ونقل گردشگری کمتر مورد توجه قرار گرفته است. بررسی تحقیقات پیشین نشان می‌دهد که اگرچه برخی پژوهش‌ها به نقش حمل‌ونقل در جذب و جابه‌جایی گردشگران پرداخته‌اند، اما خلأهای آشکاری در ارتباط با طراحی راهبردهای تخصصی حمل‌ونقل گردشگری وجود دارد.

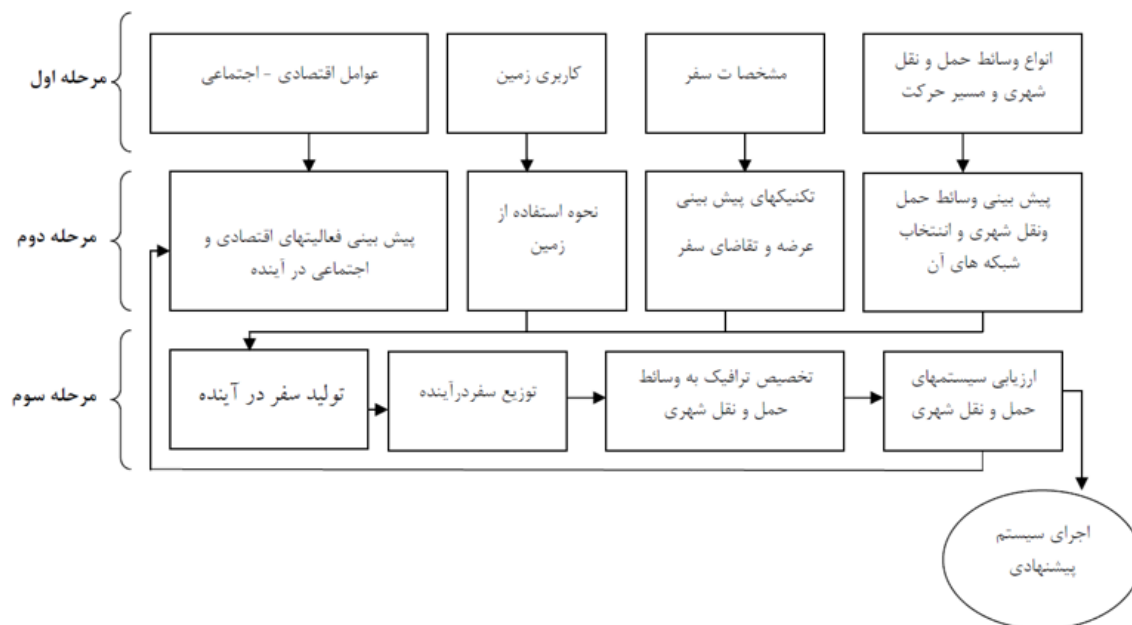
یکی از این خلأها، عدم توجه کافی به تأثیر سیستم‌های حمل‌ونقل بر تجربه کلی گردشگران و میزان رضایت آن‌هاست. همچنین، بررسی جامع و سیستماتیک از چالش‌های حمل‌ونقل گردشگری در شهرهای بزرگ، به‌ویژه شهر مشهد، به‌ندرت انجام شده است. این کمبودها باعث شده است که فرصت‌های موجود برای بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل و افزایش جذابیت‌های گردشگری، به‌درستی شناسایی و بهره‌برداری نشود.

ضرورت انجام این پژوهش از آنجا ناشی می‌شود که توسعه سیستم‌های حمل‌ونقل تخصصی گردشگری، نه‌تنها موجب افزایش رفاه اجتماعی و اقتصادی می‌شود، بلکه تجربه مثبت‌تری

مقایسه سیستم‌های حمل‌ونقل و ارائه راهبرد در حمل‌ونقل ویژه گردشگری

جداول زمانی بهینه، با محیط به تعادل نسبی میرسند، لذا سیستم های حمل‌ونقل شهری، سیستم‌هایی باز می‌باشند. تمام مطالعات ترافیک شهری تقریباً از سه مرحله اساسی ذیل که در شکل ۱ نیز نشان داده شده است پیروی می‌کنند (منتظری و اداوی، ۱۳۸۵):

از آنجائیکه سیستم‌های حمل‌ونقل شهری دائماً ورودی‌هایی را از محیط دریافت می‌کنند (تقاضای سفر، کمیت و کیفیت تصادفات و آلودگی‌های زیست-محیطی، وضعیت ترافیک شهری، دستورات عمل‌ها و بخشنامه‌های دولتی و...) و با تقویت ناوگان، بهره‌برداری از سیستم‌ها و مسیرهای جدید، اجرای



شکل ۱. متدولوژی برنامه ریزی ترافیک سیستم‌های حمل‌ونقل شهری (منتظری و اداوی، ۱۳۸۵)

موجود و پوشش مناسب تقاضای فعلی حاصل گردیده است (علیرضا، ۱۳۸۵). از جمله فواید استفاده از حمل‌ونقل همگانی می‌توان به کاهش تراکم ترافیک، کاهش مصرف سوخت، کاهش هزینه‌های سفر، کاهش زمان سفر، ایجاد فرصت‌های اقتصادی و حفظ محیط زیست اشاره نمود. سامانه حمل‌ونقل همگانی بر اساس تقسیم‌بندی صورت گرفته شامل سه دسته اصلی انبوه بر، نیمه انبوه بر و پایه است. سامانه حمل‌ونقل همگانی انبوه بر شامل مترو، سامانه حمل‌ونقل همگانی نیمه انبوه بر شامل قطار سبک شهری (LRT)، اتوبوس سریع (BRT) و مونوریل و سامانه حمل‌ونقل همگانی پایه شامل اتوبوس و تراموا می‌باشد. سامانه حمل‌ونقل شبه همگانی در برگیرنده شیوه‌های تاکسی، ون و مینی بوس می‌شود (Boyce, 2006).

پایش وضعیت حمل‌ونقل و بهبود وضعیت آنها می‌تواند آثار فرابخشی داشته باشند و کل نظام توسعه‌ای شهر از آن بهره‌برند (Gronau, 1970). رویکرد توسعه حمل‌ونقل محور TOD (Transit Oriented Development) یکی از رویکردهای توسعه پایدار شهری است (قربانی پارام، ۲۰۲۴)، شبکه درون شهری به لحاظ گستردگی تا حدود ۳۰ درصد فضای شهر را اشغال می‌کند هر چقدر این شبکه، اصولی و با رعایت استانداردهای شهرسازی طراحی شود، بر کیفیت حمل‌ونقل و روانسازی ترافیک شهری تاثیر عمیقی گذاشته و بواسطه این کاربری دسترسی به تمام مناطق، نواحی و محلات عملی می‌شود در نتیجه تاثیر مستقیم خود را بر توسعه صنعت گردشگری در شهرها خواهد گذاشت (باهرینیا و همکاران، ۱۳۹۳). برنامه ریزی حمل‌ونقل همگانی در طرح جامع توسعه شهری دارای جایگاه ویژه‌ای است. این جایگاه به لحاظ بهره‌وری بهینه از امکانات

۲-۲ متغیرهای مؤثر بر سیستم حمل و نقل ویژه

گردشگری

از مهم ترین مشکلات گردشگران در خصوص حمل و نقل و اطلاع رسانی، عدم دسترسی مناسب به خدمات حمل و نقل در مکان های مناسب، تراکم ترافیک در سطح معابر و کمبود ظرفیت پارکینگ و کمبود ناوگان حمل و نقل همگانی و شبه همگانی، عدم شفافیت کرایه های حمل و نقل و عدم آشنایی رانندگان با زبان های خارجی، عدم تابلوهای راهنمای مسیر شهری، عدم بروشورهای معرفی اماکن مذهبی، تاریخی، چشم اندازهای طبیعی، بازارها و غیره است (شکرالهی، ۱۳۹۶).

۳. ادبیات پژوهش

حمل و نقل یک عامل حیاتی در توسعه گردشگری بین المللی است، زیرا دسترسی به مقاصد گردشگری را افزایش می دهد. در دسترس بودن و کیفیت زیرساخت های حمل و نقل به طور مستقیم بر رشد گردشگری تأثیر می گذارد و مسافران را قادر می سازد تا به مکان های مورد نظر برسند. بدون حمل و نقل مؤثر، صنعت سفر و گردشگری نمی تواند رونق بگیرد، زیرا گردشگران فاقد وسایل دسترسی به جاذبه های مختلف هستند (Dinu, 2018).

دسترسی برای توسعه گردشگری ضروری است، زیرا سهولت رسیدن گردشگران به مقاصد را تعیین می کند. پیوندهای حمل و نقل ضعیف می تواند مناطق را منزوی کند و پتانسیل گردشگری آنها را مختل کند. برعکس، زیرساخت های حمل و نقل بهبود یافته می تواند دسترسی گردشگران را افزایش دهد و رشد اقتصادی را در آن مناطق تحریک کند (Więckowski et al., 2014).

مطالعات نشان داده است که دسترسی به حمل و نقل به طور قابل توجهی بر بازدید و رضایت گردشگران تأثیر می گذارد و نقش آن را در جذب و حفظ بازدیدکنندگان برجسته می کند (Melasari, 2023).

دهگانی در سال ۱۳۸۹ به بررسی سیستم حمل و نقل و تأثیرات آن بر صنعت گردشگری با استفاده از روش توصیفی - موردی پرداخته است. یافته های تحقیق حاکی از آن است که صنعت گردشگری با حمل و نقل و حرکت مردم همراه است. در نتیجه رابطه بین گردشگری و حمل و نقل جنبه بسیار حیاتی از مطالعات گردشگری به شمار می آید (دهگانی، ۱۳۸۹).

وارثی و همکاران (۱۳۹۰) در مقاله ای تحت عنوان "تحلیلی بر وضعیت زیرساخت های گردشگری در شهر اصفهان" یکی از مشکلات خدمات گردشگری را نبود امکانات سکونتی مناسب برای گردشگران با سطح درآمدی مختلف دانسته و مهم ترین مزیت آن را دسترسی مناسب هتل های شهر به مراکز تاریخی - تفریحی و بازار در این شهر تلقی می کنند (وارثی و همکاران، ۱۳۹۰).

فراهم بودن امکانات حمل و نقل مناسب، مطمئن، راحت و سریع و ارزان پیش شرط توسعه گردشگری جمعی است. زیرا گردشگران در تصمیمات خود دو عامل هزینه و زمان را مدنظر دارند و برای دسترسی به مقاصد گردشگری انتخاب نوع سیستم حمل و نقل و یا فراهم بودن سیستم مناسب بر این دو عامل تأثیر می گذارد (زاهدی، ۱۳۹۲).

سقای در سال ۱۳۹۳ شاخص های تأثیرگذار خدمات گردشگری مذهبی در مشهد را به ترتیب اقامت، امنیت، خدمات پذیرایی و تغذیه، جابه جایی، بهداشت و سلامت، ارتقای فرهنگ میزبانی، اطلاع رسانی، گذران اوقات فراقت، زیبایی مناظر، روانی ترافیک، دسترسی به مراکز خدماتی تجاری، حمایت های اجتماعی بیمه، برنامه های فرهنگی و مذهبی، دسترسی به مراکز تفریحی بیان نموده است (مهدی، ۱۳۹۳).

شماعی و یوسفی بابادی (۱۳۹۷) در پژوهشی تحت عنوان "تحلیل نقش حکمروایی خوب شهری بر درآمدهای پایدار گردشگری (مطالعه موردی: شهر مسجد سلیمان)" به این نتیجه رسیده اند که در بین متغیرهای حکمروایی خوب شهری مؤثر بر درآمدهای پایدار شهری، شاخص های تجهیز زیرساخت ها و

مقایسه سیستم‌های حمل‌ونقل و ارائه راهبرد در حمل‌ونقل ویژه گردشگری

• محدودیت‌های زمانی: زمان محدود می‌تواند گردشگران را به ترجیح گزینه‌های حمل‌ونقل سریع‌تر سوق دهد و بر تجربه کلی سفر آنها تأثیر بگذارد (Zhang et al., 2023).

• فاصله: فاصله بین جاذبه‌ها و اقامتگاه‌ها بر انتخاب‌های حمل‌ونقل تأثیر می‌گذارد، به طوری که مسافت‌های طولانی‌تر اغلب به حالت‌های کارآمدتر نیاز دارد (Sriastuti et al., 2024b).

• شرایط حمل‌ونقل: کیفیت و وضعیت گزینه‌های حمل‌ونقل موجود می‌تواند به طور قابل‌توجهی بر ترجیحات گردشگران تأثیر بگذارد (Oloruntobi et al., 2023).

• راحتی: سطح راحتی مرتبط با حالت‌های مختلف حمل‌ونقل نقش مهمی در تصمیم‌گیری ایفا می‌کند (Zhang et al., 2022).

• ایمنی: گردشگران اغلب هنگام انتخاب گزینه‌های حمل‌ونقل، ایمنی را در اولویت قرار می‌دهند، زیرا به احساس امنیت آنها در طول سفر کمک می‌کند (Sriastuti et al., 2024b).

• سودآوری: گردشگران ممکن است مزایای اقتصادی برخی از روش‌های حمل‌ونقل، به‌ویژه از نظر مقرون‌به‌صرفه بودن را در نظر بگیرند (Chena et al., 2023).

• قیمت: هزینه حمل‌ونقل به طور قابل‌توجهی بر انتخاب گردشگران تأثیر می‌گذارد، با محدودیت‌های بودجه اغلب تصمیمات آنها را هدایت می‌کند. تحقیقات نشان می‌دهد که گردشگران هنگام انتخاب روش‌های حمل‌ونقل، مقرون‌به‌صرفه بودن را در اولویت قرار می‌دهند، زیرا محدودیت‌های مالی می‌تواند گزینه‌های آنها را تعیین کند (Sriastuti et al., 2024b).

• موقعیت جغرافیایی: بافت جغرافیایی یک مقصد به طور قابل‌توجهی بر در دسترس بودن و جذابیت گزینه‌های حمل‌ونقل برای گردشگران تأثیر می‌گذارد. تحقیقات نشان می‌دهد که چیدمان فیزیکی و زیرساخت یک منطقه تعیین می‌کند

امکانات و تسهیلات ویژه برای جلب سرمایه‌گذاری خصوصی در گردشگری، بیش‌ترین وزن را دارند (شماعی و یوسفی بآبادی، ۱۳۹۷).

سامری (۱۳۹۷) در پژوهشی تحت عنوان "برنامه ریزی استراتژیک جهت توانمندسازی درآمد پایدار در شهرهای گردشگر پذیر با بهره‌گیری از مدل Meta-SWOT نمونه‌ی موردی مطالعه شهر کلاردشت" نشان داده که نقشه‌ی راهبردی شهر کلاردشت گویای این امر است که مسئولیت‌پذیری و توجه مسئولین شهر کلاردشت، دستیابی به اهدافی همچون افزایش سطح درآمد شهروندان و شهرداری، تجهیز فضاهای شهری، توسعه‌ی زیرساخت‌های شهری، افزایش مشارکت شهروندان از مهم‌ترین است‌های اهدافی است که با توجه به اهمیت بالای خود در بالاترین سطح نقشه راهبردی شهر کلاردشت قرار داشته و نیازمند توجه ویژه‌ای هستند (سامری و سنایی، ۱۳۹۷). اجزا شکوهمندی و دیگران در تحقیق خود با عنوان "برنامه ریزی راهبردی گردشگری کردستان، برپایه هویت رقابت‌پذیری منطقه ای با استفاده از تکنیک Meta-SWOT" به تعیین جایگاه گردشگری استان کردستان در منطقه پرداخته‌اند. نتایج حاصل از نقشه تناسب راهبردی بیانگر این است که در میان عوامل کلان محیطی عامل مدیریت کلان کشور، تحریم‌های بین‌المللی و سیاست‌های خارجی دولت دارای بیشترین میزان اثرگذاری بر گردشگری کردستان هستند (اجزاشکوهی و همکاران، ۱۳۹۷).

در سال ۱۹۹۴ هالدمن و شرمن ثابت کردند که گردشگری بدون بهبود و توسعه گسترده شبکه حمل‌ونقل میسر نیست. نقش و اهمیت راه‌ها در توسعه کلان کشورها نیز دارای اهمیت فراوانی است و همواره فقدان بهره‌مندی از شبکه راه‌های قوی، مانعی جدی در راه رشد و توسعه محسوب می‌شود.

عوامل متعددی بر انتخاب روش‌های حمل‌ونقل گردشگران تأثیر می‌گذارد، از جمله:

دوبروگه، رومانی، نشان داد که بهبود دسترسی به جاذبه‌ها با رضایت بیشتر گردشگران مرتبط است، و نشان می‌دهد که جوامع محلی می‌توانند از زیرساخت‌های بهتر از نظر اقتصادی بهره‌مند شوند (Dumitrașcu et al., 2023).

علاوه بر این، رابطه بین جاذبه‌ها و دسترسی به هم‌وابسته است. جاذبه‌های قوی تقاضا برای دسترسی بهتر ایجاد می‌کنند، در حالی که دسترسی ضعیف می‌تواند تعداد بازدیدکنندگان را محدود کند (McKercher & Prideaux, 2020).

در تحقیقات انجام شده در بالی، اندونزی، نشان داده که عواملی مانند کیفیت خدمات، راحتی و ایمنی به طور قابل توجهی بر تصمیمات گردشگران در مورد روش‌های حمل‌ونقل تأثیر می‌گذارد (Sriastuti et al., 2024a). بنابراین، درک تعامل بین انتخاب‌های حمل‌ونقل و مناطق بازدید شده برای مدیریت مؤثر گردشگری حیاتی است.

۳-۱ تجارب موفق جایگاه گردشگری در توسعه

سیستم حمل‌ونقل

مطابق تحقیقات انجام‌گرفته از طرف هیئت تحقیقات حمل‌ونقل در امریکا معلوم شد که در مورد جایگاه گردشگری در توسعه سیستم حمل‌ونقل، سه حوزه کلی وجود دارد (آفتاب گرد و نوبخت، ۱۳۸۸):

- سیاست‌گذاری مشترک
 - فرایند برنامه‌ریزی حمل‌ونقل
 - توسعه پروژه‌ها
- در مطالعات دیگری که از سوی همین مؤسسه انجام گرفت سه دسته کلی از نیازهای مربوط به توسعه خدمات سفر گردشگری مشخص شد (Petraglia & Weisbrod, 2004):
- نیاز به اطلاع‌رسانی.
 - نیازهای زیرساختی و توجه به حل مشکلات مربوط به ازدحام در فصل گردش.
 - نیاز به انجام اقدامات تشویقی و مدیریتی در مورد سفرهای گردشگری.

که چگونه حالت‌های حمل‌ونقل مختلف در دسترس هستند (Kabil et al., 2024).

• رقابت: خدمات حمل‌ونقل رقیب به طور قابل توجهی بر قیمت‌گذاری و کیفیت خدمات در بخش گردشگری تأثیر می‌گذارد که به نوبه خود بر انتخاب گردشگران تأثیر می‌گذارد. تحقیقات نشان می‌دهد که کیفیت خدمات به طور مثبت بر قیمت‌گذاری و تقاضا برای محصولات گردشگری تأثیر می‌گذارد که نشان می‌دهد کیفیت خدمات بالاتر می‌تواند به استراتژی‌های قیمت‌گذاری بهتر و افزایش علاقه مشتری منجر شود (Wang et al., 2022).

تحقیقات نشان می‌دهد که زیرساخت‌های حمل‌ونقل عنصری حیاتی در توسعه گردشگری بین‌المللی است. با تعیین اینکه بازدیدکنندگان چقدر راحت می‌توانند به جاذبه‌ها دسترسی داشته باشند، به طور قابل توجهی بر رضایت و هزینه گردشگران تأثیر می‌گذارد. به‌عنوان مثال، یک مطالعه نشان داد که بهبود دسترسی به مکان‌های توریستی رضایت بازدیدکنندگان را افزایش می‌دهد که به نوبه خود می‌تواند منجر به افزایش هزینه‌ها شود (Dumitrașcu et al., 2023).

علاوه بر این، کیفیت خدمات حمل‌ونقل ارتباط مستقیمی با تجربیات کلی گردشگران و احتمال بازگشت آنها به مقصد دارد. عواملی مانند وضعیت جاده‌ها، دردسترس بودن وسایل حمل‌ونقل عمومی و سهولت دسترسی به جاذبه‌ها برای اطمینان از یک تجربه مثبت گردشگری حیاتی هستند (Xingjun, 2022).

همچنین روندهای اجتماعی و رفتاری و تغییر در نگرش‌ها و رفتارهای اجتماعی می‌تواند بر تقاضا و ترجیحات حمل‌ونقل تأثیر بگذارد و استراتژی‌های تطبیقی را در برنامه‌ریزی حمل‌ونقل ضروری می‌کند (Yang et al., 2022). دسترسی آسان و باکیفیت به جاذبه‌های گردشگری برای افزایش رضایت گردشگران و افزایش نرخ بازدید بسیار مهم است. تحقیقات نشان می‌دهد که دسترسی به طور قابل توجهی بر تجربیات گردشگران و سطح رضایت تأثیر می‌گذارد. به‌عنوان مثال، مطالعه‌ای در

۴. روش پژوهش و مدل مفهومی

تحقیق از نوع کاربردی و بر اساس دریافت نقطه‌نظرات کارشناسان، شهروندان و ذی‌نفعان در حوزه گردشگری انجام شده و برای انجام آن، روش متاسوات مورد استفاده قرار گرفته است. با کمک روش متاسوات ابعاد مختلف سیستم حمل‌ونقلی ویژه گردشگران بررسی و تبیین شده است.

برنامه ریزی راهبردی یک ابزار مدیریتی حیاتی است که به شرکت‌ها در تصمیم‌گیری و دستیابی به اهداف خود در بازار رقابتی کمک می‌کند و عدم اطمینان را کاهش و احتمال موفقیت را افزایش می‌دهد (Velikh, 2021). همچنین برنامه ریزی راهبردی برای مدیریت موثر در سازمان‌ها در هر اندازه و بخش ضروری است، با شاخص‌هایی که نقش مهمی در اندازه‌گیری و ارزیابی اثربخشی استراتژی ایفا می‌کنند (Arqueros, 2024). فلاشر و بنسوسان در سال ۲۰۰۲ بیان می‌کنند که استانداردهای کیفی برای تکنیک برنامه‌ریزی راهبردی باید آینده مدار، دقیق، با منابع کارآمد، عینی، سودمند و بهنگام باشند. آگاروال استادیار علوم رایانه و دو تن از همکاران وی در دپارتمان مدیریت بازرگانی دانشگاه نوربرت آمریکا معتقدند که روش سوات انعطاف‌ناپذیر، غیرقابل پیش‌بینی، مبتنی بر الهامات ذهنی بوده و ابزاری برای پیش‌بینی آینده نیست، این گروه سه نفره در سال ۲۰۱۲ با الهام گرفتن از تئوری مبتنی بر منبع برای اولین بار مدل متاسوات را ارائه دادند. این تکنیک برنامه ریزی راهبردی توانسته بسیاری از کاستی‌های SWOT را حذف نماید و به نوعی تکامل یافته تکنیک SWOT است (زحمت کش و همکاران، ۱۳۹۹).

به‌طورکلی، رویکردهای مختلفی در برنامه‌ریزی راهبردی شکل گرفته است که رویکرد سازمان صنعتی، رویکرد فرایندی و رویکرد مبتنی بر منبع سه رویکرد عمده در این حوزه محسوب می‌شوند. مدل متاسوات بر اساس رویکرد درون به برون و به‌نوعی رویکرد مبتنی بر منابع شکل گرفته است. این رویکرد بر منابع راهبردی شرکت و یا سازمان تأکید می‌کند. از آنجاکه منابع

از این رو لازم است سازمان‌ها و تشکیلات زیر بخش حمل‌ونقل و گردشگری به نحوی گرد هم آیند تا فرایند برنامه‌ریزی حمل‌ونقل و گردشگری در این حوزه جدید شکل گیرد (Petraglia & Weisbrod, 2004). در بسیاری از کشورها، تجارب موفق وجود دارد که نشان‌دهنده تأثیر مثبت توسعه سیستم‌های حمل‌ونقل بر صنعت گردشگری است. برخی از این تجارب عبارتند از:

- سیستم مترو در لندن: توسعه شبکه مترو لندن باعث تسهیل دسترسی به جاذبه‌های مختلف شهر شده است (Barrow, 2011; Williams & Excell, 2018). این امر نه تنها موجب افزایش تعداد بازدیدکنندگان شده بلکه رضایت آنان را نیز افزایش داده است (Bayliss, 1999).

- اتوبوس‌های توریستی دوطبقه در نیویورک: این نوع اتوبوس‌ها به‌عنوان وسیله‌ای برای جابه‌جایی توریست‌ها بین جاذبه‌های مختلف عمل کرده‌اند. طراحی مناسب این اتوبوس‌ها باعث جذابیت بیشتر برای بازدیدکنندگان شده است (Bakhtiar & Sunarka, 2020).

- سیستم تراموا در ملبورن: ملبورن با داشتن یکی از بزرگ‌ترین شبکه‌های تراموا در جهان توانسته است تجربه‌ای راحت برای مسافران فراهم کند. این شبکه نه تنها برای مسافران محلی بلکه برای توریست‌ها نیز بسیار کارآمد بوده است (Croset & Anderson, 2019).

- پروژه قطار سریع‌السیر در ژاپن: قطارهای شینکانسن (Shinkansen) ژاپن نمونه‌ای عالی از یک سیستم حمل‌ونقل کارآمد هستند که دسترسی سریع به مقاصد مختلف را فراهم کرده‌اند. این پروژه نه تنها زمان سفر را کاهش داده؛ بلکه باعث افزایش تعداد مسافران داخلی و خارجی نیز شده است (Demizu et al., 2017).

این تجارب موفق نشان‌دهنده اهمیت سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل‌ونقل برای ارتقای صنعت گردشگری هستند.

شناخت نقش میان شبکه حمل و نقل منطقه‌ای و توسعه گردشگری در شهر مشهد به‌عنوان منطقه مورد مطالعه از روش متاسوات استفاده شده است. از دلایل به‌کارگیری مدل پژوهشی یاد شده نو بودن مدل در بحث سنجش وضعیت مؤلفه‌های مربوط به تسهیلات شبکه حمل و نقل و جاذبه‌های گردشگری شهر مشهد، تعیین جایگاه و نقش هر یک از آنها و همچنین فراهم‌آوردن بستری به جهت مقایسه توانایی‌ها و ابعاد رقابتی جاذبه‌ها و انواع شیوه‌های سیستم حمل و نقل شهر مشهد، بوده که موجبات ترغیب استفاده از مدل حاضر را در راستای موضوع تحقیق فراهم آورد.

در این پژوهش با توجه به شرایط حاکم بر حوزه گردشگری ناشی از شیوع بیماری کرونا مدل مفهومی از شیوه استدلال قیاسی ترسیم شد. مدل مفهومی پژوهش حاضر بر اساس روابط بین عناصر مختلف سیستم حمل و نقل ویژه گردشگری طراحی شد. این مدل شامل مؤلفه‌هایی نظیر زیرساخت‌های حمل و نقل، نوع وسایل نقلیه، الگوهای سفر ساکنان، جاذبه‌های گردشگری، عوامل محیطی مؤثر بر تصمیم‌گیری مسافران، و تأثیرات اقتصادی-اجتماعی ناشی از توسعه سیستم حمل و نقل است. شکل ۲ مدل مفهومی پژوهش را نشان می‌دهد.

راهبردی خود منشأ مزیت رقابتی به شمار می‌آیند چالش عمده مدیران در شناسایی و مدیریت این منابع است. بارنی در سال ۱۹۹۱ میلادی چهار معیار برای تشخیص منابع، توانایی‌ها و قابلیت‌های قادر به ایجاد مزیت رقابتی پایدار ارائه کرده است که به VRIO مرسوم هستند (زحمت کش و همکاران، ۱۳۹۹):

• V (باارزش): آیا منابع، توانایی‌ها یا قابلیت‌ها شرکت را قادر به بهره‌برداری از یک فرصت محیطی می‌نماید و یا تهدید محیطی را بی‌اثر می‌سازند؟

• R (نایاب): آیا این منبع یا قابلیت در حال حاضر تحت کنترل تنها تعداد اندکی از شرکت‌های رقابت‌کننده قرار دارد؟

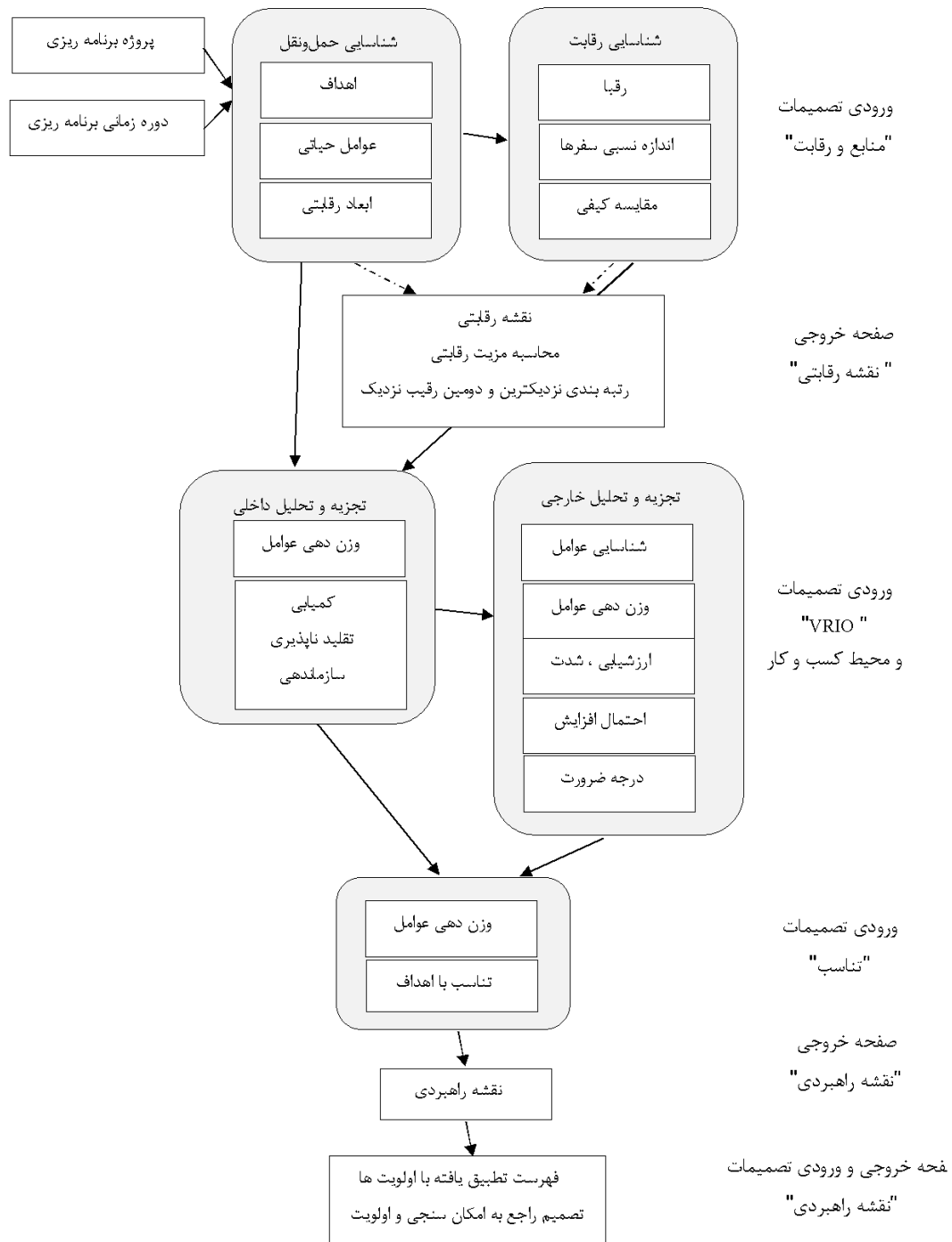
• I (تقلیدناپذیر): آیا شرکت‌ها بدون این منبع یا قابلیت در دستیابی یا توسعه آن با شرایط نامساعد هزینه مواجه می‌شوند؟

• O (سازماندهی): آیا برای پشتیبانی و بهره‌برداری از منابع، توانایی‌ها و قابلیت‌های ارزشمند، نایاب و پرهزینه در برابر تقلید، سیاست‌ها و رویه‌های شرکت سازمان یافته‌اند؟

چارچوب VRIO می‌تواند مزیت‌های رقابتی را در سازمان‌های مد و طراحی شناسایی کند، اما محدودیت‌های آن مستلزم ایجاد مقیاس‌های ارزیابی برای تعیین میزان مدیریت منابع و قابلیت‌ها در چارچوب است (Larbi et al., 2024).

در تحقیق حاضر به جهت بررسی و شناخت تسهیلات شیوه‌های مختلف جابه‌جایی جهت دسترسی به اماکن گردشگری و

مقایسه سیستم‌های حمل و نقل و ارائه راهبرد در حمل و نقل ویژه گردشگری



شکل ۲. مدل مفهومی تحقیق بر اساس تکنیک متا سوات (Agarwal et al., 2012)

۱-۴ حجم نمونه و روش انتخاب

گردشگران بپردازد، از نوع تحقیقات کاربردی است. همچنین روش این پژوهش باتوجه به ماهیت آن، توصیفی - پیمایشی است. در مرحله اول از طریق مصاحبه با کارشناسان حوزه

این پژوهش از نظر نوع تحقیق، از آنجاکه قصد دارد به ارائه راهکارهایی جهت سیستم‌های حمل و نقلی برای استفاده فصلنامه مهندسی حمل و نقل / سال هفدهم / شماره دوم (۶۷) / زمستان ۱۴۰۴

معیار کفایت داده‌ها بر اساس حجم جامعه و محاسبات دقیق انجام شده است تا از دقت و صحت نتایج اطمینان حاصل شود. علاوه بر این، ترکیب متوازن گروه‌های ذی‌نفع امکان بررسی جامع و دقیق نیازها و چالش‌های حمل‌ونقل گردشگری در شهر مشهد را فراهم کرده است.

۲-۴ اعتبارسنجی داده‌ها

برای اعتبارسنجی داده‌ها روایی و پایایی مورد بررسی قرار گرفته است.

• **روایی ابزار:** به معنای توانایی ابزار در اندازه‌گیری دقیق متغیرها و موضوع مورد مطالعه است. در این پژوهش، روایی محتوایی پرسش‌نامه با استفاده از نظرات کارشناسان و متخصصان حوزه حمل‌ونقل و گردشگری مورد ارزیابی و تأیید قرار گرفته است. همچنین، اطمینان حاصل شده که سؤالات پرسش‌نامه به‌درستی جنبه‌های مختلف موضوع تحقیق را پوشش می‌دهند و داده‌های مورد نیاز را به طور کامل گردآوری می‌کنند.

• **پایایی ابزار:** پایایی به میزان ثبات و قابلیت اعتماد ابزار در اندازه‌گیری اشاره دارد. برای ارزیابی پایایی پرسش‌نامه، از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شده است. نتایج به‌دست‌آمده نشان‌دهنده سطح قابل قبول پایایی پرسش‌نامه است، به طوری که ضریب آلفای کرونباخ برای کل پرسش‌نامه برابر با $0/84$ بوده که نشان‌دهنده انسجام داخلی مطلوب سؤالات است.

ارتباط میزان پایایی و ضریب آلفا کرونباخ در جدول ۲ نمایش داده شده است. هر قدر همبستگی مثبت بین سؤالات بیشتر شود، میزان آلفای کرونباخ بیشتر خواهد شد و بالعکس هر قدر واریانس میانگین سؤالات بیشتر شود آلفای کرونباخ کاهش پیدا خواهد کرد.

پایایی	ضریب آلفا کرونباخ
عالی	$\alpha \geq 0/9$
خوب	$0/8 > \alpha \geq 0/9$

حمل‌ونقل و گردشگری، مسائل و اهداف پژوهش تبیین و شناسایی شده است. در این مرحله جمع‌آوری اطلاعات بر اساس روش دلفی و انتخاب تیم دلفی بر اساس روش نمونه‌گیری هدفمند بوده است. معیارهای انتخاب کارشناسان تسلط نظری و تجربه علمی و عملی در زمینه حمل‌ونقل و گردشگری و آشنایی با شهر مشهد و جاذبه‌ها و پتانسیل موجود شهر مشهد بود. همچنین تا رسیدن به اشباع نظری ۱۲ نفر انتخاب شده‌اند که از این تعداد، ۶ نفر در حوزه حمل‌ونقل و ۶ نفر در حوزه گردشگری بودند. ۱۰ نفر مرد و ۲ نفر زن که همگی بالای ۳۵ سال سن داشتند.

باتوجه به مطالعات میدانی صورت گرفته در شهر مشهد و بر اساس مصاحبه‌ای که با کارشناسان صورت گرفت، چهار نمونه پرسش‌نامه برای چهار گروه متخصص حمل‌ونقل و گردشگری، شاغلین و فعالین در حوزه گردشگری، جامعه بومی شهر مشهد (گردشگران بومی) و گردشگر غیربومی تهیه و تنظیم گردید. انتخاب حجم نمونه بر اساس فرمول کوکران و با سطح اطمینان ۹۵ درصد و خطای آماری ۵ درصد انجام شد. این حجم نمونه به نحوی تعیین شده که نماینده مناسبی از جامعه آماری بزرگ‌تر باشد و نتایج حاصل از آن قابل تعمیم به کل جامعه باشد. باتوجه به مطالعات جامع حمل‌ونقل به صورت روزانه ۲۵۸ هزار سفر با هدف گردشگری توسط ساکنین در شهر مشهد رخ می‌دهد. حجم جامعه گردشگران غیربومی نیز ۱۳۲ هزار نفر سفر در روز و حجم جامعه شاغل در حوزه حمل‌ونقل و گردشگری، ۳۰ هزار نفر بوده که براین اساس حجم نمونه مطابق جدول ۱ برآورد می‌گردد.

جدول ۱. حجم جامعه و تعداد نمونه پرسشنامه

ذی‌نفعان	حجم جامعه	تعداد نمونه
گردشگران بومی (روزانه)	۲۵۸۰۰۰	۳۸۴
گردشگران غیربومی (روزانه)	۱۳۲۰۰۰	۳۸۳
شاغلین در حوزه حمل‌ونقل و گردشگری	۳۰۰۰۰	۳۷۹

مقایسه سیستم‌های حمل‌ونقل و ارائه راهبرد در حمل‌ونقل ویژه گردشگری

و اولویت بالا شناسائی شد؛ لذا ارائه طرح حمل‌ونقل ویژه گردشگری در حوزه شهر مشهد به‌عنوان هدف اصلی پژوهش تعیین شد. دوره برنامه‌ریزی در تحقیق حاضر نیز همسو با اسناد فرادست و منطبق با سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ مشخص شده است. اهداف در ارتباط با سیستم حمل‌ونقل مختص سفر با هدف گردشگری، توسط کارشناسان اهل فن به پنج سطح اولویت تقسیم‌بندی شده‌اند. اولویت اهداف در توسعه گردشگری شهر مشهد با توجه به پرسش‌نامه در پنج سطح ۱ الی ۵ (=۱ خیلی پایین، ۲ =پایین، ۳ =متوسط، ۴ =بالا و ۵ =خیلی بالا) تقسیم و میانگین نظرات به‌دست‌آمده برای هر یک در

ضریب آلفا کروناخ	پایایی
$0.7 \geq \alpha > 0.8$	قابل قبول
$0.6 \geq \alpha > 0.7$	مورد سؤال
$0.5 \geq \alpha > 0.6$	ضعیف
$0.5 > \alpha$	غیرقابل قبول

۵. تحلیل داده‌ها

از دیدگاه کارشناسان و متخصصین حوزه حمل‌ونقل و گردشگری، میزان اهمیت و اولویت حمل‌ونقل در توسعه گردشگری شهر مشهد با میانگین نمره ۴/۱۷ از ۵، دارای اهمیت جدول ۳ ارائه شده است.

جدول ۳. اهداف و سطوح اولویتی آنها

ردیف	هدف	میانگین نمره	سطح اولویت
۱	کاهش تراکم ترافیک معابر منتهی به مراکز گردشگری	۲/۸۸	متوسط
۲	شناسایی نقاط دارای پتانسیل به‌عنوان جاذبه گردشگری	۲/۹۲	بالا
۳	شناخت مؤلفه‌های سیستم حمل‌ونقل ویژه گردشگری	۲/۸۳	متوسط
۴	دسترسی و استفاده اقشار مختلف جامعه به مقاصد گردشگری	۲/۷۳	متوسط
۵	معرفی مؤلفه‌های یک مکان جاذب	۲/۶۶	پایین
۶	سیستم حمل‌ونقل درون‌شهری در توسعه گردشگری	۲/۹۲	بالا

جهت وزن‌بندی این عوامل، میزان اهمیت آنها از متخصصان در پنج سطح (۵=بسیار زیاد، ۴=زیاد، ۳=متوسط، ۲=کم و ۱=بسیار کم) اخذ شده است. میانگین نظرات ملاک عمل قرار گرفته و با نسبت خطی، به وزن آن عامل تبدیل شده به‌گونه‌ای که مجموع اوزان مؤلفه‌ها ۱۰۰ گردیده است. نتایج به‌دست‌آمده در جدول ۴ ارائه شده است.

۵-۱ مقایسه کیفی منابع و توانایی‌های خودرو

شخصی نسبت به رقبا در حمل‌ونقل ویژه گردشگری

مطابق نظرسنجی به‌عمل‌آمده خودرو شخصی یکی از گزینه‌های محبوب برای جابه‌جایی افراد در زمینه گردشگری محسوب می‌شود؛ از آنجایی که توانایی‌ها و منابع وزن و اهمیت یکسانی ندارند، باید آنها را وزن‌بندی نمود. مجموع آنها تخصیص داده‌شده باید عدد ۱۰۰ باشد.

جدول ۴. وزن و میزان اهمیت عوامل کلیدی موفقیت خودرو شخصی از دیدگاه کارشناسان

ردیف	عوامل	میانگین نمره	میزان اهمیت
۱	ایمنی وسیله نقلیه امنیت مسافر	۳/۰۵	۱۲/۷۶
۲	آزاد بودن زمان شروع و خاتمه سفر گردشگری	۳/۰۷	۱۲/۸۶
۳	قابلیت اطمینان و دسترسی فراگیر و راحت	۲/۹۵	۱۲/۳۶

ردیف	عوامل	میانگین نمره	میزان اهمیت
۴	راحتی آسایش امکانات رفاهی وسیله نقلیه	۲/۹۰	۱۲/۱۶
۵	کارایی و صرفه اقتصادی	۲/۹۵	۱۲/۳۶
۶	سرعت و ظرفیت وسیله نقلیه	۲/۸۸	۱۲/۰۶
۷	در کنار خانواده و دوستان بودن داخل وسیله حین سفر	۳/۰۵	۱۲/۷۶
۸	امکان حمل وسایل و تجهیزات همراه مسافر	۳/۰۲	۱۲/۶۶
	مجموع		۱۰۰

۲-۵ ابعاد رقابتی و تعیین واحد اندازه گیری

در این گام ابعاد رقابتی را شناسایی شده است. بنابراین باید دو بعدی که باعث ایجاد تمایز و تفاوت منابع و توانایی‌های شناسایی شده شناسایی شمنند. با توجه به سوال مشترکی که از کلیه مخاطبان در مورد عوامل تأثیرگذار در دستیابی به یک سیستم حمل و نقل ویژه گردشگری پرسیده شده است، می‌توان ابعاد رقابتی منابع را شناسایی نمود. در جدول ۵ نتایج بدست آمده از میزان اثرگذاری عوامل مختلف در یک سیستم حمل و نقل ویژه

گردشگری در گروه‌های مختلف بر اساس بازه ۱ تا ۵ (میزان اثرگذاری بسیار کم تا بسیار زیاد) ارائه شده است. بنابراین می‌توان گفت که برای توسعه سیستم‌های حمل و نقلی ویژه گردشگری بر سر شاخص‌های اول قابلیت اطمینان، دسترسی فراگیر و راحتی و دوم در کنار خانواده و دوستان بودن حین سفر و یا بطور خلاصه راحتی و باهم بودن رقابت وجود دارد. نکته دیگر قابل توجه اهمیت پایین عامل سرعت و ظرفیت وسیله نقلیه در یک سیستم حمل و نقل گردشگری می‌باشد.

جدول ۵. وزن عوامل کلیدی موفقیت طرح حمل و نقل ویژه گردشگری از دیدگاه کلیه ذینفعان

ردیف	عوامل	کارشناسان	گردشگر بومی	گردشگر غیربومی	مشاغل و خدمات	میانگین
۱	ایمنی وسیله نقلیه امنیت مسافر	۳/۵۰	۴/۲۱	۴/۲۹	۳/۷۰	۳/۹۸
۲	آزاد بودن زمان شروع و خاتمه سفر گردشگری	۳/۰۷	۳/۵۷	۴/۰۱	۴/۷۱	۴/۰۵
۳	قابلیت اطمینان و دسترسی فراگیر و راحت	۲/۹۵	۴/۴۵	۴/۱۷	۴/۵۴	۴/۳۴
۴	راحتی آسایش امکانات رفاهی وسیله نقلیه	۲/۹۰	۴/۲۶	۴/۲۱	۳/۶۷	۳/۹۷
۵	کارایی و صرفه اقتصادی	۲/۹۵	۳/۳۱	۴/۳۳	۴/۳۷	۳/۹۱
۶	سرعت و ظرفیت وسیله نقلیه	۲/۸۸	۲/۷۱	۳/۱۱	۳/۳۷	۳/۰۵
۷	در کنار خانواده و دوستان بودن داخل وسیله حین سفر	۳/۰۵	۳/۸۰	۴/۴۳	۴/۶۱	۴/۲۰
۸	امکان حمل وسایل و تجهیزات همراه مسافر	۳/۰۲	۳/۳۹	۳/۶۷	۳/۳۵	۳/۷۸

مقایسه سیستم‌های حمل و نقل و ارائه راهبرد در حمل و نقل ویژه گردشگری

وسيله نقلیه انتخابی برای گردش و تفریح در شهر مشهد که از گردشگران بومی و غیربومی پرسیده، استخراج و نتایج بدست آمده در جدول ۶ نمایش داده شده است.

برای مقایسه شیوه‌های مختلف حمل و نقل گردشگران، حجم استفاده از انواع وسایل نقلیه در سفرهای گردشگری درون شهری مشهد نسبت به حجم استفاده از خودرو شخصی مدنظر قرار گرفته است. این مورد نیز از سوال پرسشنامه در خصوص نوع

جدول ۶. حجم استفاده از وسایل نقلیه مختلف برای گردش و تفریح در مشهد

ردیف	نوع وسیله	گردشگر بومی	گردشگر غیربومی	مجموع	درصد
۱	دوچرخه	۱۰	۰	۱۰	۲٪/۱۸
۲	موتور	۱۷	۰	۱۷	۳٪/۷۰
۳	تاکسی	۲۹	۱۰۰	۱۲۹	۲۸٪/۱۰
۴	اتوبوس	۵۱	۴۴	۹۵	۲۰٪/۷۰
۵	مترو	۶	۲	۸	۱٪/۷۴
۶	خودرو	۱۶۲	۳۸	۲۰۰	۴۳٪/۵۷
	مجموع	۲۷۵	۱۸۴	۴۵۹	۱۰۰

و بسیار فراتر استفاده می‌شود. نتایج جدول ۷ نشان‌دهنده مقایسه خودرو شخصی با شیوه‌های مختلف جابجایی از نظر عوامل موثر توسعه حمل و نقل ویژه گردشگری است.

سپس باید منابع و توانایی‌های خودرو شخصی در جابه‌جایی گردشگران را با رقبا وضع موجود مقایسه کرد. برای انجام این مقایسه‌ها از پنج سطح بسیار پایین‌تر، پایین‌تر، تقریباً برابر، فراتر

جدول ۷. مقایسه کیفی منابع و توانایی‌های خودرو شخصی نسبت به رقبا در حمل و نقل ویژه گردشگری

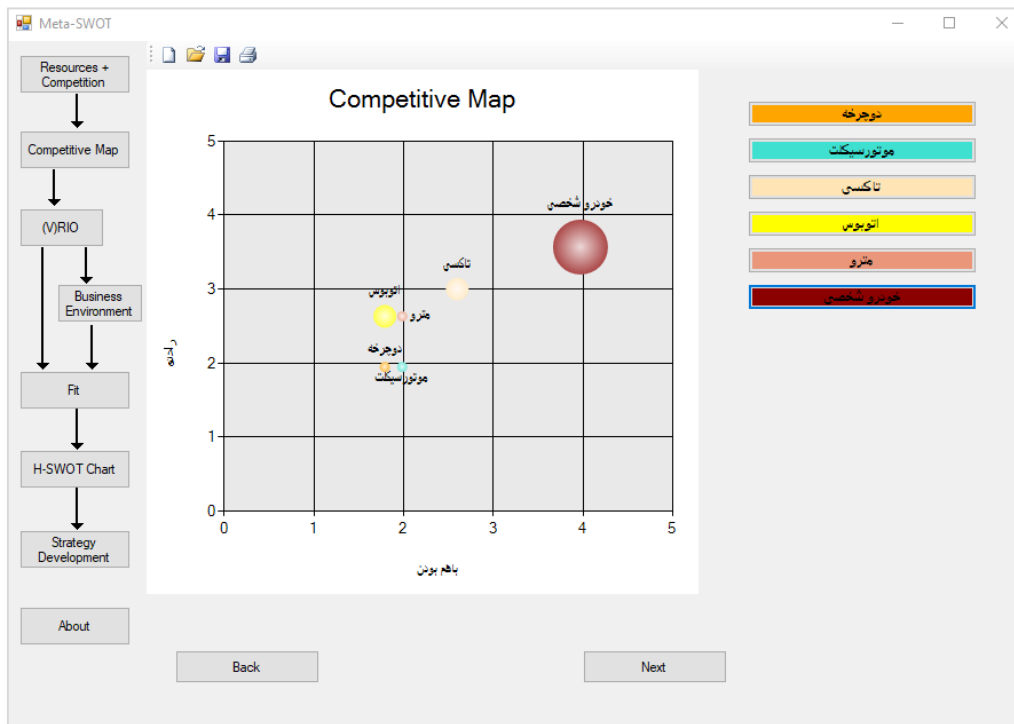
ردیف	عوامل مؤثر در حمل و نقل ویژه گردشگری	دوچرخه	موتورسیکلت	تاکسی	اتوبوس	مترو
۱	ایمنی وسیله نقلیه امنیت مسافر	بسیار فراتر	بسیار فراتر	فراتر	فراتر	فراتر
۲	آزاد بودن زمان شروع و خاتمه سفر گردشگری	فراتر	فراتر	فراتر	بسیار فراتر	بسیار فراتر
۳	قابلیت اطمینان و دسترسی فراگیر و راحت	پایین‌تر	بسیار پایین‌تر	تقریباً برابر	فراتر	بسیار فراتر
۴	راحتی آسایش امکانات رفاهی وسیله نقلیه	بسیار فراتر	بسیار فراتر	فراتر	فراتر	فراتر
۵	کارایی و صرفه اقتصادی	پایین‌تر	پایین‌تر	تقریباً برابر	پایین‌تر	پایین‌تر
۶	سرعت و ظرفیت وسیله نقلیه	بسیار فراتر	بسیار فراتر	تقریباً برابر	فراتر	پایین‌تر
۷	در کنار خانواده و دوستان بودن حین سفر	بسیار فراتر	بسیار فراتر	پایین‌تر	فراتر	فراتر
۸	امکان حمل وسایل و تجهیزات همراه مسافر	بسیار فراتر	بسیار فراتر	تقریباً برابر	فراتر	فراتر

ساخته شده است. در حقیقت این نقشه بیانگر وضعیت رقبا نسبت به یکدیگر در سفرهای گردشگری است (شکل ۳). نقشه رقابتی بیانگر موقعیت و نکات مثبت رقبا است. همان‌طور که مشاهده می‌شود خودرو شخصی در میان انواع شیوه‌های حمل و نقلی وضع موجود به لحاظ شاخص‌های راحتی و در کنار

در ادامه ارتباط ابعاد رقابتی با منابع و توانایی‌های خودرو شخصی در جابه‌جایی سفرهای گردشگری مشخص گردیده است. به‌عنوان مثال ویژگی سرعت و ظرفیت وسیله نقلیه در سیستم حمل و نقل خودرو شخصی با بُعد راحتی سیستم حمل و نقل ویژه گردشگری ارتباط بیشتری دارد. در پایان این مرحله نقشه رقابتی

اندازه حباب‌ها نیز بیانگر میزان استفاده از وسایل نقلیه مختلف است. به ترتیب خودرو شخصی، تاکسی و اتوبوس بیشترین سهم در سفرهای گردشگران را به خود جذب نموده‌اند. مترو، دوچرخه و موتورسیکلت نیز از سفرهای روزانه گردشگران در شهر مشهد کمترین سهم را دارا هستند.

هم بودن گردشگران حائز رتبه اول است. تاکسی شامل انواع دربستی، خطی، اینترنتی، آژانس و غیره از این حیث در مکان دوم قرار دارد. اتوبوس و مترو نیز به لحاظ شاخص راحتی در یک موقعیت ولی به لحاظ شاخص با هم بودن، مترو نسبت به اتوبوس وضعیت بهتری دارد. بر این اساس موتورسیکلت و دوچرخه نیز کمترین جایگاه را در بین گردشگران برای انتخاب و انجام سفرهای درون‌شهری دارا هستند.



شکل ۳. نقشه رقابتی انواع شیوه‌های سفر در طرح حمل‌ونقل ویژه گردشگری شهر مشهد

می‌گردد. بر همین اساس نسبت به خودرو شخصی، تاکسی با کسب بیشترین امتیاز مهم‌ترین رقیب در سیستم حمل‌ونقل ویژه گردشگری شهر مشهد است.

به کمک نرم‌افزار وزن مزیت رقابتی هر یک از مدهای حمل‌ونقلی رقیب در حمل‌ونقل ویژه گردشگری به تفکیک هر یک از ابعاد رقابتی و به صورت امتیاز مطلق و نرمال مطابق جدول ۸ ارائه

جدول ۸. وزن مزیت رقابتی هر یک از شیوه‌های حمل‌ونقلی رقیب

رقبا	راحتی		با هم بودن		مجموع		امتیاز	
	مطلق	نرمال	مطلق	نرمال	مطلق	نرمال	مطلق	نرمال
دوچرخه	۱/۷۹۰	۰/۸۸۲	۱/۹۴۷	۰/۸۰۱	۳/۷۳۷	۱/۶۸۳	۱	۱
موتور	۱/۹۸۳	۰/۹۷۷	۱/۹۴۷	۰/۸۰۱	۳/۹۳۱	۱/۷۷۸	۲	۲
تاکسی	۲/۵۹۶	۱/۲۷۹	۳	۱/۲۳۳	۵/۵۹۶	۲/۵۱۳	۵	۵
اتوبوس	۱/۷۹۰	۰/۸۸۲	۲/۶۳۱	۱/۰۸۲	۴/۴۲۱	۱/۹۶۴	۳	۳

مقایسه سیستم‌های حمل‌ونقل و ارائه راهبرد در حمل‌ونقل ویژه گردشگری

رقبا	راحتی		با هم بودن		مجموع		امتیاز
	مطلق	نرمال	مطلق	نرمال	مطلق	نرمال	
مترو	۱/۹۸۳	۰/۹۷۷	۲/۶۳۱	۱/۰۸۲	۴/۶۱۵	۲/۰۵۹	۴

۶. تحلیل پستل^۱

قادر به کنترل آنها به صورت مستقیم نیست و از طرفی برای موفقیت مجموعه ضروری و حیاتی است تعیین می‌گردد. جدول ۹ بیانگر این عوامل است. وزن این عوامل در پنج گروه اسمی بسیار مهم، مهم، متوسط، کم اهمیت و بسیار کم اهمیت تعیین شده است. در ستون بعد میزان تأثیر این عوامل در موفقیت پروژه مشخص شده است. در ستون احتمال افزایش، درجه احتمال افزایش این عوامل در طول دوره برنامه‌ریزی و در ستون آخر، باید میزان اضطراری بودن رفع این مورد توسط طرح ویژه حمل‌ونقل گردشگری تعیین شده‌اند.

تحلیل پستل (PESTEL) یک چارچوب مدیریتی و استراتژیک است که برای بررسی عوامل کلان محیطی مؤثر بر سازمان، پروژه یا صنعت مورد استفاده قرار می‌گیرد (Helmold, 2019). این تحلیل به شناسایی فرصت‌ها و تهدیدهای موجود در محیط خارجی کمک می‌کند و ابزاری مناسب برای برنامه‌ریزی استراتژیک و تصمیم‌گیری محسوب می‌شود. در این قسمت به کمک تحلیل پستل عواملی که طرح ویژه حمل‌ونقل گردشگری

جدول ۹. عوامل محیطی مؤثر خارج از کنترل طرح حمل‌ونقل ویژه گردشگری شهر مشهد

ردیف	عامل	وزن	تأثیر	احتمال افزایش	درجه اضطرار
۱	ایجاد امکانات رفاهی و اقامتی مناسب	مهم	ضعیف	خیلی بالا	درازمدت
۲	رفاه اجتماعی و اقتصادی	مهم	قوی	کم	نه به‌زودی
۳	سیاست مدیریت شهر	مهم	قوی	متوسط	زود
۴	ویژگی‌های فرهنگی و اجتماعی	مهم	قوی	کم	درازمدت
۵	معرفی و شناخت مکان‌های گردشگری	متوسط	ضعیف	بالا	زود
۶	توزیع ناهمگون جاذبه‌های گردشگری	مهم	متوسط	خیلی کم	درازمدت
۷	تنوع در شیوه‌های حمل‌ونقل	کم‌اهمیت	قوی	متوسط	نه به‌زودی
۸	مشارکت‌بخش خصوصی	مهم	قوی	بالا	زود

۷. نقشه راهبردی

می‌کند. در جدول ۱۰ مختصات منابع و قابلیت‌ها ارائه شده است. براین اساس عامل آزاد بودن زمان شروع و خاتمه سفر بیشترین امتیاز را از نظر کمیایی، تقلیدناپذیری و تناسب راهبردی در سیستم حمل‌ونقل ویژه گردشگری شهر مشهد کسب نموده است. همچنین قابلیت اطمینان، دسترسی فراگیر و راحت بیشترین تناسب استراتژیک را به خود اختصاص داده است. اما بیشترین تناسب با اهداف مطالعه مربوط به قابلیت سرعت و ظرفیت وسیله نقلیه است. دو عامل آزاد بودن زمان انجام سفر و

در نهایت باتوجه به تصمیم‌ها و مقایسه‌های قبلی، نرم‌افزار به‌صورت خودکار نقشه راهبردی را ترسیم می‌کند. منابع و توانایی‌های سیستم حمل‌ونقل ویژه گردشگری با رنگ فیروزه‌ای و عوامل کلان محیطی با رنگ نارنجی نشان داده شده‌اند. لازم به یادآوری است که برای تحلیل منابع و توانایی‌ها محور افقی نشان‌دهنده کمیایی، تقلیدناپذیری و تناسب راهبردی است. محور عمودی نیز نشان‌دهنده میزان و درجه تناسب استراتژیک عوامل است. همچنین اندازه حباب‌ها میزان تناسب با اهداف را مشخص فصلنامه مهندسی حمل‌ونقل / سال هفدهم / شماره دوم (۶۷) / زمستان ۱۴۰۴

قابلیت اطمینان سیستم حمل و نقل ویژه گردشگری به ترتیب در رتبه‌های دوم و سوم متناسب با اهداف مطالعه هستند.

جدول ۱۰. مختصات منابع و توانایی‌ها در نقشه راهبردی

اندازه حباب	Y	X	منابع و قابلیت‌ها
۳	۲/۵	۱/۱۶۹	ایمنی وسیله نقلیه امنیت مسافر
۴/۷۵	۲/۶۲۵	۱/۴۲۹	آزاد بودن زمان شروع و خاتمه سفر گردشگری
۴/۱۶۶	۳/۸۷۵	۰/۹۵۹	قابلیت اطمینان و دسترسی فراگیر و راحت
۲/۵	۳/۲۵	۱/۳۲۰	راحتی آسایش امکانات رفاهی وسیله نقلیه
۱/۷۵	۲/۷۵	۰/۹۵۹	کارایی و صرفه اقتصادی
۶	۳/۳۷۵	۰/۷۱۹	سرعت و ظرفیت وسیله نقلیه
۰	۳/۶۲۵	۱/۰۳۹	در کنار خانواده و دوستان بودن داخل وسیله حین سفر
۰	۳/۳۷۵	۰/۷۷۹	امکان حمل وسایل و تجهیزات همراه مسافر

جاذبه‌های گردشگری، رفاه اجتماعی و اقتصادی و ویژگی‌های فرهنگی و اجتماعی اختصاص یافته است. همچنین عواملی که درجه ضرورت آنها بالا بوده و رفع آنها می‌تواند نقش بسزایی در طرح حمل و نقل ویژه گردشگری شهر مشهد داشته باشد عبارت‌اند از: سیاست مدیریت شهری، معرفی و شناخت جاذبه‌های گردشگری و مشارکت بخش خصوصی. از آنجایی که قیمت عامل مهمی در انتخاب وسیله نقلیه است، ارائه تخفیف‌ها، تبلیغات، بلیت ترکیبی^۲ و همچنین بلیت شریک^۳ به گردشگران می‌تواند استفاده بیشتر از حمل و نقل عمومی را تشویق کند.

برای تحلیل عوامل محیطی محور افقی نشان‌دهنده میزان قدرت عوامل است. محور عمودی مربوط به تناسب استراتژیک و اندازه حباب نیز نشان‌دهنده درجه ضرورت رسیدگی به عوامل است. در جدول ۱۱ مختصات عوامل محیطی در نقشه راهبردی ارائه شده است؛ بنابراین بیشترین قدرت و تأثیرگذاری در طرح ویژه حمل و نقل گردشگری شهر مشهد از طرف عوامل محیطی مربوط به رفاه اجتماعی و اقتصادی، سیاست مدیریت شهری، ویژگی‌های فرهنگی و اجتماعی و مشارکت بخش خصوصی است. بیشترین تناسب استراتژیک به عوامل توزیع ناهمگون

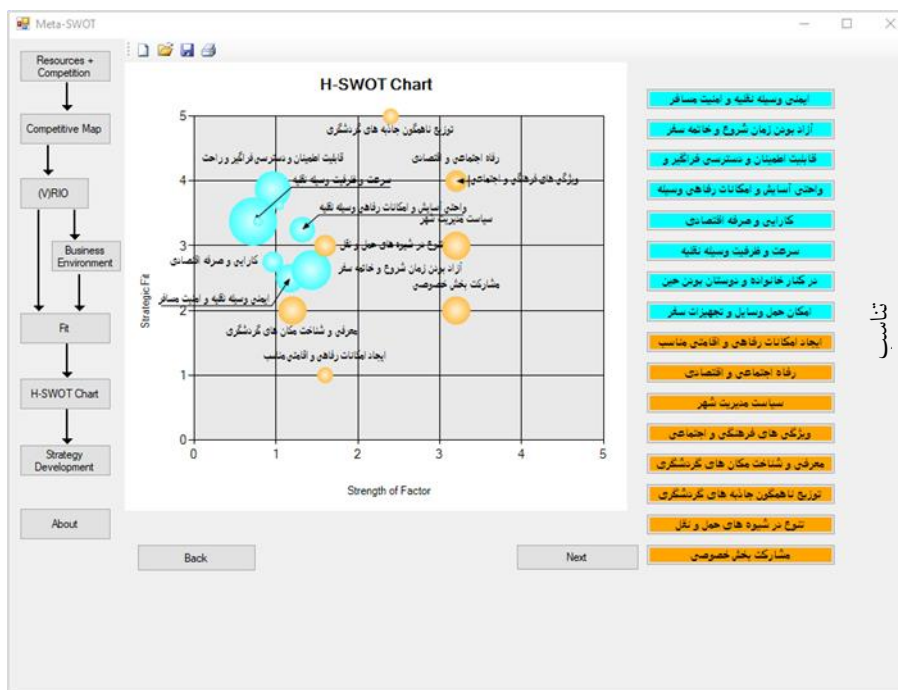
جدول ۱۱. مختصات عوامل محیطی در نقشه راهبردی

اندازه حباب	Y	X	عامل
۱	۱	۱/۶	ایجاد امکانات رفاهی و اقامتی مناسب
۲	۴	۳/۲	رفاه اجتماعی و اقتصادی
۳	۳	۳/۲	سیاست مدیریت شهر
۱	۴	۳/۲	ویژگی‌های فرهنگی و اجتماعی
۳	۲	۱/۲	معرفی و شناخت مکان‌های گردشگری
۱	۵	۲/۴	توزیع ناهمگون جاذبه‌های گردشگری
۲	۳	۱/۶	تنوع در شیوه‌های حمل و نقل
۳	۲	۳/۲	مشارکت بخش خصوصی

مقایسه سیستم‌های حمل‌ونقل و ارائه راهبرد در حمل‌ونقل ویژه گردشگری

در شکل ۴ نقشه راهبردی طرح حمل‌ونقل ویژه گردشگری شهر مشهد نمایش داده شده است.

به‌طور کلی برای هر دودسته از حباب‌ها که بیانگر منابع و توانایی‌ها و همچنین عوامل کلان محیطی‌اند، قرارگیری در موقعیت بالا و سمت راست بیانگر بالاترین میزان امتیاز و نمره است. نهایتاً



شکل ۴. نقشه راهبردی طرح حمل‌ونقل ویژه گردشگری شهر مشهد

۸ ارائه راهبرد

- هزینه‌های حمل‌ونقل باید همیشه رقابتی باشد.
- مسافران باید جذب شیوه‌های حمل‌ونقل ریلی شوند.
- دسترسی به ایستگاه‌های مترو باید تسهیل شود.
- تمامی پرسنل و افراد مرتبط با حوزه حمل‌ونقل و گردشگری باید آموزش دیده باشند.
- کیفیت خدمات حمل‌ونقل باید توسعه یابد تا انتظارات گردشگران داخلی و بین‌المللی برآورده شود.
- ایمنی و امنیت گردشگران در سیستم حمل‌ونقل در سطوح بالا تأمین گردد.
- مردم محلی باید آموزش ببینند تا سنت‌ها را بهتر حفظ کنند.
- منابع طبیعی باید محافظت شود؛ اما هدر نرود.
- به‌منظور جلوگیری از سوء تفاهم و نقص در روابط متقابل بین گردشگران و جامعه محلی باید مراکز اطلاع‌رسانی گردشگری ویژه‌ای ایجاد شود و گردشگران خارجی قبل از بازدید از کشور از فرهنگ‌های محلی مطلع شوند.

در راستای روشن‌تر شدن ارزش و اثرات عمیق اقتصادی و اجتماعی گردشگری در یک توسعه پایدار و رسیدن به نقاط تعادل مناسب برای شهر، توجه به سیستم حمل‌ونقل به‌عنوان یک سیستم مرتبط و متداخل با حوزه گردشگری از این مقوله مستثنا نمی‌باشد. البته توجه به مقوله گردشگری در بخش مدیریت و تصمیم‌گیری حمل‌ونقل خود دربردارنده منافع برای سیستم حمل‌ونقل است. نمونه‌ای از این منافع دسترسی به امکانات و زیرساخت‌های حمل‌ونقلی کاراتر و دارای کیفیت بالاتر است. به‌طور خلاصه، به‌منظور توسعه و افزایش نقش حمل‌ونقل در گردشگری شهر مشهد، راهبردهای طرح حمل‌ونقل ویژه گردشگری به شرح زیر معرفی می‌شوند:

- شیوه و مدهای مختلف حمل‌ونقل ویژه جاذبه‌های گردشگری دارای ظرفیت باید توسعه یابد.

تنوع در شیوه‌های حمل و نقل: با توجه به پراکندگی جاذبه‌های گردشگری شهر مشهد و ظرفیت‌های موجود مطمئناً تنها یک وسیله مانند خودرو شخصی نمی‌تواند خدمات مناسبی را به گردشگران ارائه دهد؛ بنابراین شناخت، معرفی و ایجاد شیوه‌های متنوع ویژه حمل و نقل با توجه به خصوصیات مشخص شده می‌تواند گردشگر را در انتخاب‌های بیشتری جهت وسیله نقلیه مورد نظر با توجه به تعداد، هدف و علایق خاص کمک نماید که این عامل باعث ماندگاری بیشتر گردشگر در شهر مشهد خواهد شد.

۹. جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

یکی از چالش‌های عمده برنامه‌ریزی شهری و حمل و نقل، مشکلی است که رشد مستمر ترافیک در دستیابی به توسعه پایدار شهری داشته است. حمل و نقل به دلیل وابستگی زیاد به خودرو و خدمات حمل و نقل عمومی ضعیف، پایدار نیست. توزیع ناهمگون تراکم شهری و جمعیت، گسترش حاشیه‌نشینی و مناطق حومه شهر و سبک زندگی توریستی (عشایری)، نشان‌دهنده شکست طرح‌های قبلی حمل و نقل، استفاده از زمین و نوع کاربری و سیاست‌های مدیریت شهری است. مطمئناً تغییرات در رفتارهای ساکنان و شکل شهری یک‌شبه اتفاق نمی‌افتد، اما اگر برنامه‌ریزی حمایتی کاربری زمین در کنار یک سیستم حمل و نقل عمومی معمولی و قابل اعتماد، مورد توجه قرار گرفته و اجرایی شود، حجم قابل توجهی از ترافیک خیابان‌ها جذب سیستم حمل و نقل عمومی شده و معابر شهر پایدارتر می‌شوند.

با توجه به نقشه رقابتی، خودرو شخصی و تاکسی بیشترین سهم و رقیب اصلی سیستم حمل و نقل ویژه گردشگری محسوب می‌شوند. این امر ناشی از شرایط وضع موجود و حاکم بر جامعه و زیرساخت‌های شهر نشئت گرفته است. با توجه به معضلات ترافیک شهری و سیاست‌های مدیریت شهری جهت محدودیت استفاده از خودرو شخصی، در سیستم حمل و نقل ویژه گردشگری شهر مشهد به‌کارگیری وسیله نقلیه شخصی مطلوب نبوده و جز اهداف تحقیق نمی‌باشد؛ لذا اعمال سیاست‌های

• همگرایی در فرایند برنامه‌ریزی و ارزیابی طرح‌های حمل و نقل مرتبط با گردشگری که به صورت ملاحظه هم‌زمان اثرات مربوط به گردشگری در کنار سایر اثرات حمل و نقلی بروز پیدا می‌کند. در راستای تکامل و جامعیت بیشتر فرایند برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری در بخش حمل و نقل، ورود مقوله گردشگری به این فرایند می‌تواند در جهت همان تکامل مفید واقع شود.

• ایجاد پایگاه داده، آمار و اطلاعات و معیارهای مناسب از سفرهای درون‌شهری گردشگران.

نهایتاً عوامل کلان محیطی که نیازمند توجه مسئولین و دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط است عبارت‌اند از:

مشارکت بخش خصوصی: استفاده از پتانسیل بخش خصوصی به‌عنوان سرمایه‌گذار، مجری، بهره‌بردار و مدیریت و در کنار شهرداری که می‌تواند در جذب بیشتر گردشگر به نقاط دارای پتانسیل کمک نماید.

سیاست مدیریت شهری: به سمتی حرکت کند که نیازسنجی و اقدامات لازم برای تأمین و توسعه منابع و قابلیت‌های سیستم حمل و نقل ویژه گردشگری در ابعاد مختلف آن پیاده‌سازی شود تا صنعت گردشگری رونق یافته و توسعه پایدار شهر مشهد محقق گردد.

معرفی و شناخت مکان‌های گردشگری: تحقیقات نشان می‌دهد شهر مشهد به‌غیر از بارگاه ملکوتی امام رضا (ع) پتانسیل‌های بالایی جهت جذب گردشگر فرهنگی، طبیعت‌گردی، درمانی و غیره دارد که می‌توان با استفاده از بروشورهای کوچک تبلیغاتی در ورودی‌های شهر مشهد اعم از بزرگراه‌ها و وسایل حمل و نقل عمومی اطلاع‌رسانی اولیه به زائرین و مسافرن صورت پذیرد. با استفاده از اپلیکیشن‌های موبایل نقاط گردشگری پذیر معرفی و سایر خدمات مرتبط با نیاز گردشگران را در کنار معرفی به آنها عرضه نمود. البته این مهم به همکاری سازمان‌های شهرداری، اداره میراث فرهنگی و گردشگری و اداره راه و شهرسازی و دیگر ارگان‌های ذی‌ربط نیازمند است.

مقایسه سیستم‌های حمل و نقل و ارائه راهبرد در حمل و نقل ویژه گردشگری

– دهگانی، ز. (۱۳۸۹). بررسی سیستم حمل و نقل و تاثیرات آن بر صنعت گردشگری همایش منطقه ای توریسم و توسعه،

<https://civilica.com/doc/124585>

– زاهدی، ب. ر. م. (۱۳۹۲). بازاریابی گردشگری. چهارباغ.

– زحمت کش، س.، رجوعی، م. و غیورباغانی، س. (۱۳۹۹). برنامه ریزی راهبردی توسعه کسب و کارهای گردشگری شهر مشهد با استفاده از تکنیک متا سوات Meta-SWOT. برنامه ریزی و توسعه گردشگری، ۹، -. (32 #f001132)

<https://www.sid.ir/fa/Journal/ViewPaper.aspx?ID=527680>

– سامری، پ. و سنایی، م. (۱۳۹۷). تدوین راهبردهای موثر بر توانمند سازی درآمد پایدار در شهرهای گردشگر پذیر، نمونه مورد مطالعه شهر کلاردشت چهارمین همایش بین المللی معماری عمران و شهرسازی در آغاز هزاره سوم،

<https://civilica.com/doc/837669>

– شکرالهی، ن. (۱۳۹۶). ۱۰ چالش ورود گردشگر به ایران. دنیای اقتصاد.

– شمعی، ع. و یوسفی بادی، س. (۱۳۹۷). تحلیل نقش حکمروایی خوب شهری بر درآمدهای پایدار گردشگری مورد مطالعه: شهر مسجدسلیمان.

– علیرضا، ا. (۱۳۸۵). حمل و نقل عمومی و تاثیر آن بر مناسب سازی شبکه حمل و نقل شهری همایش ملی مناسب سازی محیط شهری، <https://civilica.com/doc/10177>

– قربانی پارام، ا. (۲۰۲۴). بررسی نقش توسعه حمل و نقل محور (TOD) در مدیریت توسعه پایدار معماری شهری مورد مطالعه ایستگاه گلشهر کرج. فصلنامه مهندسی حمل و نقل،

انقباضی و محدودسازی استفاده از این نوع وسیله در سطح معابر شهر همواره مورد تأیید است.

۱۰. پی‌نوشت‌ها

1. Political, Economic, Social, Technological, Environmental, Legal factors
2. combination ticket
3. partner ticket

۱۱. منابع

– اجزاشکوهی، م.، شاکرمی، ن. و منصورزاده، ع. م. (۱۳۹۷). برنامه ریزی راهبردی گردشگری کردستان بر پایه هویت رقابت پذیری منطقه ای با استفاده از تکنیک Meta-SOWT. مطالعات شهری، ۷، -. (26 #100657)

<https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=480802>

– آفتاب گرد، ر. و نوبخت، ش. (۱۳۸۸). بررسی ملاحظات گردشگری در فرایند ارزیابی طرح‌ها و پروژه‌های حمل و نقل نهمین کنفرانس مهندسی حمل و نقل و ترافیک ایران،

<https://civilica.com/doc/63552>

– باهرنیا، س. پ.، کریم زاده، ح. و صفرپور، ن. (۱۳۹۳). کیفیت حمل و نقل و اثرات آن در توسعه گردشگری شهرها نخستین سمینار علمی تخصصی جاذبه‌ها و دافعه‌های گردشگری آذربایجان شرقی، <https://civilica.com/doc/523245>

– برنامه ریزی راهبردی حمل و نقل پایدار شهری در کلانشهرهای ایران (مطالعه موردی: شهر مشهد). (۲۰۱۳). فصلنامه مهندسی حمل و نقل، ۵(۱)، ۱-۱۸.

https://jte.sinaweb.net/article_5617_fa26c2d5d782414b62119845e8530d30.pdf

connection-
barrow/75347ea2696a596a95439d9194d0183b
/

– Bayliss, D. (1999). FUTURE INVESTMENT POLICY FOR LONDON'S UNDERGROUND.

<https://consensus.app/papers/future-investment-policy-for-londons-underground-bayliss/863cdc85ff9a52f39250c59650c2c2ae/>

– Boyce, D. (2006). Urban Transit: Operations, Planning, and Economics, edited by Vukan R. Vuchic. *Journal of Regional Science - J REG SCI*, 46, 566-568.

https://doi.org/10.1111/j.1467-9787.2006.00453_2.x

– Chena, L., Ganb, H., Xuc, J., & Yun, L. (2023). Analysis on The Decision-Making Characteristics of The Transportation Connection Modes Selection for Tourists in Railway Hubs During Short Holidays in The Post-Epidemic Era: Taking Chengdu East Railway Station as An Example. *ICICA 2022: Proceedings of the 2nd International Conference on Information, Control and Automation, ICICA 2022, December 2-4, 2022, Chongqing, China.*

– Croset, A., & Anderson, D. (2019). How new technologies can improve the Melbourne tram network. 324.

<https://consensus.app/papers/how-new-technologies-can-improve-the-melbourne-tram-croset-anderson/9af85d2c9ed654158539d1e3b2977dbd/>

– Demizu, F., Li, Y.-T., Schmöcker, J.-D., Nakamura, T., & Uno, N. (2017). Long-term impact of the Shinkansen on rail and air demand: analysis with data from Northeast Japan. *Transportation Planning and Technology*, 40, 741-756.

.۴۲۵۷-۴۲۴۵

(۱)۱۶

<https://doi.org/10.22119/jte.2023.387185.2658>

– منتظری، م.، و اداوی، م. (۱۳۸۵). بررسی مولفه های ترافیکی سیستمهای حمل و نقل شهری و عوامل موثر بر آن هشتمین همایش حمل و نقل ریلی،

<https://civilica.com/doc/9488>

– مهدی، س. (۱۳۹۳). تحلیل استراتژیک عرصه های خدمات رفاهی گردشگری مذهبی در کلانشهر مشهد (با تاکید بر مدیریت کیفیت منسجم گردشگری مذهبی) ششمین کنفرانس ملی برنامه ریزی و مدیریت شهری با تأکید بر مؤلفه های شهر اسلامی،

<https://civilica.com/doc/۳۴۹۵۶۰>

– وارثی، ح.، تقوایی، م.، و شاهپوندی، ا. (۱۳۹۰). تحلیلی بر وضعیت زیرساخت های گردشگری در شهر اصفهان (با تاکید بر هتل ها). *جغرافیا و برنامه ریزی محیطی (مجله پژوهشی علوم انسانی دانشگاه اصفهان)*، ۲۲(۴) (پیاپی ۴۴)، -

<https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=155815>

– Agarwal, R., Grassl, W., & Pahl, J. (2012). Meta-SWOT: introducing a new strategic planning tool. *Journal of Business Strategy*, 33(2), 12-21.

– Arqueros, E. R. C. (2024). Strategic planning and indicators. *SCIÉNDIO*. <https://doi.org/10.17268/sciencio.2024.064>

– Bakhtiar, R., & Sunarka, P. S. (2020). The Factors of Tourist Satisfaction Enhancement in Double-Decker Tour Bus. 7, 82-93. <https://doi.org/10.31289/JKBM.V7I1.4340>

– Barrow, K. (2011). London's cross connection. [https://consensus.app/papers/londons-cross-](https://consensus.app/papers/londons-cross-connection-)

- Oloruntobi, O., Mokhtar, S., Shah, M. Z., & Mokhtar, K. (2023). Significant factors affecting public transport use for leisure travel and tourism. *AIMS Environmental Science*, 10(1).
<https://doi.org/10.1080/03081060.2017.1340023>
- Petraglia, L. M., & Weisbrod, G. E. (2004). Integrating Tourism and Recreation Travel with Transportation Planning and Project Delivery (Vol. 329). Transportation Research Board.
- Sriastuti, D. A. N., Suthanaya, P. A., Wedagama, D. M. P., Yana, A. A. G., & Dwijendra, N. K. A. (2024a). DETERMINING FACTORS FOR ONLINE TRANSPORTATION MODE SELECTION TO TOURIST DESTINATIONS IN BALI, INDONESIA. *Revista de Gestão Social e Ambiental*, 18(8), 1-18.
- Sriastuti, D. A. N., Suthanaya, P. A., Wedagama, D. M. P., Yana, A. A. G., & Dwijendra, N. K. A. (2024b). Determining Factors for Online Transportation Mode Selection to Tourist Destinations in Bali, Indonesia. *Revista de Gestão Social e Ambiental*, 18(8), e05952.
<https://doi.org/10.24857/rgsa.v18n8-008>
- Velikh, K. (2021). STRATEGIC PLANNING AS A MANAGEMENT TOOL. Series: Economic science.
<https://doi.org/10.33042/2522-1809-2021-7-167-34-39>
- Wang, X., Lai, I. K. W., Tang, H., & Pang, C. (2022). Coordination analysis of sustainable dual-channel tourism supply chain with the consideration of the effect of service quality. *Sustainability*, 14(11), 6530.
- Więckowski, M., Michniak, D., Bednarek-Szczepańska, M., Chrenka, B., Ira, V., Komornicki, T., Rosik, P., Stępiak, M., Székely, V., & Śleszyński, P. (2014). Road
<https://doi.org/10.1080/03081060.2017.1340023>
- Dinu, A.-M. (2018). The importance of transportation to tourism development. *Academic Journal of Economic Studies*, 4(4), 183-187.
- Dumitraşcu, A. V., Teodorescu, C., & Cioclu, A. (2023). Accessibility and tourist satisfaction—Influencing factors for tourism in Dobrogea, Romania. *Sustainability*, 15(9), 7525.
- Gronau, R. (1970). The effect of traveling time on the demand for passenger transportation. *Journal of Political Economy*, 78(2), 377-394.
- Helmold, M. (2019). Tools in PM. Management for Professionals.
https://doi.org/10.1007/978-3-030-20534-8_8
- Kabil, M., Alharethi, T., & Kapil, H. (2024). Temporal and mode-based accessibility to urban tourism spots: A spatial travel time analysis—Budapest. *Journal of Infrastructure, Policy and Development*, 8(16), 9391.
- Larbi, A. O., Asare-Danquah, G. A., & Ackah, A. A. F. (2024). Utilization of Internal Analysis with the VRIO Framework and Development of Scale for Resource and Capabilities of Fashion and Design Organization. *International Journal of Research and Scientific Innovation*.
<https://doi.org/10.51244/ijrsi.2024.1106006>
- McKercher, B., & Prideaux, B. (2020). Attractions.
- Melasari, J. (2023). Accessibility Towards West Sumatra Tourism Area. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*.

accessibility to tourist destinations of the Polish-Slovak borderland: 2010-2030 prediction and planning. *Geographia Polonica*, 87(1), 5-26.

– Williams, R., & Excell, P. (2018). Crossrail — London's new underground railway. 2018 25th International Workshop on Electric Drives: Optimization in Control of Electric Drives (IWED), 1-9. <https://doi.org/10.1109/IWED.2018.8321391>

– Xingjun, Z. (2022). An Empirical Study on the Tourist Satisfaction. *Journal of Digitainability, Realism & Mastery (DREAM)*, 1(07), 47-56.

– Yang, S., Zhuang, J., Bo, J., & Ai, N. (2022). Working Women Pressure: Social Attitude and Government Policy. 2022 International Conference on Social Sciences and Humanities and Arts (SSHA 2022).

– Zhang, X., Lin, Z., Zhang, K., Di, H., He, C., & Zhou, S. (2023). Full-scale experimental test for load-bearing behavior of the carbon fiber shell reinforced stagger-jointed shield tunnel. *Composite Structures*, 311, 116773.

– Zhang, X., Zhao, C., Shao, M. W., Chen, Y. L., Liu, P., & Chen, G. Q. (2022). The roadmap of bioeconomy in China. *Eng Biol*, 6(4), 71-81. <https://doi.org/10.1049/enb2.12026>