



## سنجش و تحلیل متغیرهای اجتماعی - اقتصادی مؤثر بر زیست پذیری گردشگران شهری در منطقه ثامن مشهد

زهرا پوری - دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری، گروه جغرافیا، واحد مشهد، دانشگاه آزاد اسلامی، مشهد، ایران

z.pouri@Binaloud.ac.ir

محمد علی احمدیان - دانشیار گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری، واحد مشهد، دانشگاه آزاد اسلامی، مشهد، ایران  
(نویسنده مسئول)

Ahmadian@um.ac.ir

هادی قنبرزاده دربان - دانشیار گروه جغرافیا، واحد مشهد، دانشگاه آزاد اسلامی، مشهد، ایران

Hadi-ganbarzadeh@yahoo.com

چاپ: ۱۴۰۴/۱۰/۱۱

پذیرش: ۱۴۰۴/۳/۳

دریافت: ۱۴۰۴/۲/۲۳

### چکیده

سنجش زیست پذیری نه فقط بر اساس محیط عینی بلکه همچنین بر پایه ادراک افراد از محیطی که به آن سفر می کنند صورت می پذیرد. در این راستا زیست پذیری بر اساس رضایتمندی افراد قرار می گیرد. لذا می بایست بررسی شود که تصویر ذهنی گردشگر از کیفیت مکانی که در آن سکنی گزیده چیست؟ کیفیت مقصد سفر خود را چگونه درک میکند و چگونه آن را می پسندد؟ کدام ویژگی آنها به درک و فهم و به تبع آن تعبیر و تفسیر زیست پذیری بیشتر از آن شهر کمک می کند و به شکل رضایتمندی در مقصد بروز و ظهور پیدا می کند. هدف پژوهش را می توان تحلیل متغیرهای فردی (اجتماعی - اقتصادی) تأثیرگذار همچون سن، جنسیت، سطح تحصیلات، مدت زمان اقامت، شغل، نوع سفر و محل اقامت در منطقه ثامن شهر مشهد، که هسته مرکزی زیارت، اقامت و گردشگری شهر است، را بر زیست پذیری و رضایتمندی گردشگران از منطقه مذکور بیان نمود. برای نیل به این هدف، پس از مرور شاخصهای مختلف زیست پذیری منعکس شده در مطالعات مختلف، با استفاده از تکنیک دلفی اقدام به طبقه بندی این شاخص ها گردید که ذیل آن، مدل مفهومی تحقیق مشتمل بر دو گروه اجتماعی و اقتصادی قرار می گیرد. در ادامه مطابق مدل مفهومی پژوهش، تأثیرات بیش از یک متغیر میانجی لازم است تا در این پژوهش مورد آزمون قرار بگیرد. لذا مدل معادلات ساختاری بکار رفته است. یافته های پژوهش نشان می دهد زیرشاخص امنیت عمومی در بعد اجتماعی و زیرشاخص محل اقامت مناسب در بعد اقتصادی از بیشترین تأثیر بر زیست پذیری منطقه ثامن مشهد برخوردار می باشند. از میان متغیرهای فردی، گردشگران، متغیر سن، جنسیت، انگیزه سفر، شغل، تحصیلات و نحوه اقامت در بیشتر زیرشاخصهای خود با شاخص کلی زیست پذیری ارتباط معناداری ندارد و فقط متغیر میزان اقامت، ارتباط معناداری را نشان میدهد.

واژه‌های کلیدی: زیست‌پذیری شهری، رضایتمندی، ادراک مقصد سفر، گردشگری و زیارت، متغیرهای فردی

## مقدمه

ویژگی‌های ساختار گردشگری هر مکان به نوبه خود از یک طرف متأثر از اهمیت، اعتبار، ماهیت، تنوع نقش و کارکرد مذهبی، فرهنگی، تفریحی، تجاری و به طور کلی جاذبه‌های مکانی آن است، و از طرف دیگر برگرفته و تأثیر پذیرفته از ویژگی‌های اجتماعی، فرهنگی (باورهای اعتقادی) و اقتصادی ساکنان محلی و گردشگران است (زیویار و همکاران، ۱۳۹۲: ۷۴). با این حال، منزلت یک مقصد گردشگری و چه بسا یک مرکز شهری از پیش متصور برای گردشگران تنها وابسته به ویژگی‌ها و داشته‌های کالبدی که برخی در گذر زمان دچار فرسودگی می‌شوند و برخی در فرایند نوسازی و مدرن شدن قرار می‌گیرند نیست، بلکه وابسته به نسبتی است که گردشگر میان خود و ویژگی‌های مقصد تعریف می‌کند. چنان‌که گاه برای ماندگاری بیشتر در یک مکان و یا تجربه تکرار آن می‌کوشد و گاه آن را رها می‌کند. این نسبت، یا بهتر است بگوییم رابطه دو سویه، بر مبنای ارزیابی گردشگر از مقصد سفرش شکل می‌گیرد و معنادار می‌شود. این ارزش‌ها و ارزیابی‌ها سبب می‌شود که احساسات و نگرش‌های گردشگران در محیط کالبدی و اجتماعی مقصد شکل بگیرد و رضایت و یا عدم رضایت را نسبت به آن محیط به وجود بیاورد. به تعبیری دیگر، کیفیت مقصد می‌تواند بر رفتار گردشگران تأثیرگذار باشد و بالعکس گردشگران نیز ظرفیت ارتقاء یا زوال کیفیت مقصد را از طریق رفتار و نگرش‌های خود دارند (Lee, 2009; Castillo Canalejo & Jimber del Río, 2018; González-Rodríguez et al, 2019;).

بنابراین باید بررسی شود که تصویر ذهنی گردشگر از کیفیت مقصد سفر چیست؟ زیست‌پذیری مقصد خود را چگونه درک می‌کند و چگونه آن را می‌پسندد؟ زیرا همین درک و فهم گردشگران است که در نهایت، تعبیر و تفسیر آنان را از سرزندگی مقصد و کیفیت سفرشان شکل می‌دهد و اغلب به شکل رضایتمندی و یا عدم رضایتمندی از آن بروز و ظهور پیدا می‌کند که نقش اساسی در تعریف زیست‌پذیرانه کردن فضای مذکور دارد. به طوری که می‌توانیم فضا را تجربه‌ای فردی تلقی کنیم. اطلاع از عوامل مؤثر در تصمیم‌گیری‌های افراد و انتخاب فضاهای جغرافیایی امری لازم در برنامه‌ریزی‌های فضاهای جغرافیایی محسوب می‌شود. بدیهی است فرایندهای ذهنی نهایتاً در قلمرو فردی و عرصه‌های جمعی بازتاب رفتاری پیدا می‌کنند و بدین ترتیب از ذهنیت به عینیت درمی‌آیند (مشکینی و همکاران، ۱۳۹۵: ۲۶۵). این تصویر ذهنی، از صافی گذراندن اطلاعات از طریق تجربیات و آگاهی از محیط پدیداری شکل می‌گیرد که بسیار متأثر از باورها و آراء گردشگر که طی تجربه سفر خود در محیط به دست آورده است و بر ادراک او از محیط تأثیر می‌گذارد. زیست‌پذیری غالباً برای تعریف ابعاد مختلف سفر و تجربه‌های مشترکی که آن را شکل می‌دهند به کار گرفته می‌شود. بر روی تجربه انسان از مکان تمرکز کرده و این تجارب را در ظرف زمانی و مکانی مشخص در نظر می‌گیرد. اکثر ارزیابی‌های کیفیت مقصد گردشگری، شامل احساس تعلق به مقصد (Patwardhan et al, 2020)، ریسک‌پذیری یا امنیت (Zou and Meng, 2019; Patwardhan et al, 2020)، میزان هلندگاری و وفاداری گردشگران (Castillo Canalejo & Jimber del Río, 2018)، بهبود کیفیت زندگی ساکنین (Andereck & Nyaupane, 2011; Liang & Hui, 2016)، ادراک ساکنین از گردشگری (Gannon et al, 2020)، رضایتمندی گردشگران (Lee, 2009; González-Rodríguez et al, 2019)، ارزیابی تصویر مقصد (Alhemoud & Armstrong, 1996; Lee, 2009) می‌باشد. با این وجود، تاکنون مطالعات کمی در زمینه ادبیات مبتنی بر الگوی عمومی تجربه زیست‌پذیری گردشگران از مقصد سفر و ویژگی‌های فردی (اقتصادی-اجتماعی) آنها از این مناطق انجام شده است. رهیافت نظری موجود پیرامون این مبحث را می‌توان

در دو دسته کلی رویکردهای طراحی - کالبدی و رویکردهای اجتماعی - فرهنگی مقصد سفر طبقه‌بندی نمود. وجه افتراق این دو شکل برخورد با مقوله کیفیت زیست‌پذیری را می‌توان در نقش کانونی شاخص‌ها و متغیرهای کالبدی در رویکرد نخست و توجه به پدیدارهای اجتماعی و نیز مؤلفه‌های ذهنی و رفتاری ساکنین علاوه بر وجوه کالبدی و محیطی در رویکرد دوم دانست. در این راستا در شهرهای گردشگرپذیر به دلیل ورود افراد متعدد با سلائق و روحیات متعدد از شهرها و کشورهای گوناگون با فرهنگ‌های متعدد، لزوم توجه به امر زیست‌پذیری شهری از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بوده و باید به این امر توجه بیشتری شود و ابعاد مختلف این امر به خوبی بلید مورد واکاوی قرار گیرد. گردشگران، محدوده، مکان و شهری را می‌پسندند که به لحاظ شاخص‌های اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی در سطح مناسبی قرار داشته باشند تا بتوانند حداکثر استفاده را از جذابیت مدنظر خود داشته باشند. از طرفی حضور گردشگر در یک مکان می‌تواند زیست‌پذیری آن را دچار خدشه سازد و این امر نیازمند اقدامات دو طرفه در راستای افزایش زیست‌پذیری شهری<sup>۱</sup> از سوی مسئولین و گردشگران می‌باشد.

بررسی دوره‌های رشد کالبدی شهر مشهد نشان می‌دهد که بافت شهری مشهد طی دوره ۵۵-۹۵ از ۶۷ کیلومتر مربع به ۳۵۰ کیلومتر مربع رشد و گسترش داشته و ۵/۲۲ برابر شده است (ربانی ابوالفضل و همکاران، ۱۳۹۷: ۹۲). با این حال این رشد، پیامدهای دیگری نیز داشته است. شهر مشهد به جز بناهای مربوط به مجموعه حرم مطهر، بخش اعظم و باارزش بافت تاریخی‌اش را از دست داده که آن را می‌توان حاصل تغییرات تدریجی (ناشی از تغییر درازمدت فعالیتها و نوسازی تک بناها) و یا حاصل تغییرات دفعی (تخریب‌های ناشی از رخدادهای طبیعی و انسانی مانند زلزله، جنگ و برنامه‌های نوسازی) دانست (سرخیلی و همکاران، ۱۳۹۳: ۸۸).

منطقه نهم یکی از مناطق سیزده‌گانه شهر مشهد، به دلیل قرار گرفتن در مرکز ثقل شهری، قرار داشتن بارگاه مقدس امام رضا (ع) به عنوان مهم‌ترین عامل جذب گردشگر در محدوده، وجود جمعیت ثابت بالای ۲۳ هزار نفری در محدوده، وجود هتل‌ها و مهمانسراهای متعدد، وجود بازارچه‌ها و مراکز ارائه خدمات تفریحی، سکونت و تجاری، زمینه را برای توجه بیشتر به امر زیست‌پذیری در ابعاد و شاخص‌های محیطی، اجتماعی و اقتصادی فراهم می‌نماید. در این میان توجه به نظرات گردشگران در تبیین شاخص‌های متعدد و اثرگذار می‌تواند چشم‌انداز آینده را در زمینه زیست‌پذیری روشن و مشخص سازد. این موضوع در صورتی که به خوبی مورد بررسی قرار گیرد می‌تواند زمینه رشد گردشگری و افزایش اقتصاد محلی و ملی را فراهم نموده و ضمن حفظ زیست‌پذیری شهری آن را نیز ارتقا بخشد (رفیعی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۱). بر همین اساس سنجش ویژگی‌های فردی تأثیرگذار بر ادراک از این منطقه که در میزان تجربه زیسته گردشگران از آن تجلی می‌یابد دارای ضرورت انکارناپذیری بوده، چرا که اشاره به ماهیت تجربه سکونت موقت آنها، زیارت و خرید دارد و ممکن است بر اساس شخصیت، فرهنگ و دیگر ویژگی‌های اقتصادی - اجتماعی گردشگران بیان شود. به طوری که می‌تواند به عنوان یکی از کلیدی‌ترین معیارهای سنجش اقدامات و برنامه‌ها به خصوص در بازرگاری و احیاء زیست‌پذیری در این منطقه مطرح گردد.

<sup>۱</sup> - زیست‌پذیری ترجمه فارسی انتخاب شده برای عبارت (Livability) است و در نتیجه شهر زیست‌پذیر معادل عبارت (Livable city) آورده شده است (بندرآباد، ۱۳۹۰: ۴۹).

### پیشینه و مبانی نظری تحقیق

سابقاً بیشتر تحقیقات مرتبط با رضایتمندی گردشگر و ماندگاری او در مقصد، تابعی از متغیرهای کیفیت خدمات و ارزش درک شده بودند که هر دو متغیری شناختی محسوب می‌شوند. با این وجود، مطالعات اخیر در این زمینه نشان می‌دهد که علاوه بر این متغیرها، مؤلفه‌هایی از قبیل کیفیت تجربه، نقش مهمی در روند شکل‌گیری قضاوت رضایتمندی در بین گردشگران دارد. کیفیت تجربه، واکنش‌ها و احساسات ذهنی و شخصی گردشگران را که هنگام مصرف یک خدمت بروز می‌دهند، تشخیص می‌دهد (González-Rodríguez et al, 2019). مطالعات اخیر در حوزه گردشگری، رویکرد عاطفی- شناختی برای رضایتمندی را اتخاذ کرده‌اند. عموماً زمانی که گردشگر، ادراکات و یا تأثیرات مثبتی از مقصد سفر دریافت کند، احتمال بیشتری می‌رود که مجدداً آن مقصد را برای سفر انتخاب کند. این تجربه، تمایلات روانشناختی بیان شده توسط ارزیابی‌های مثبت و منفی گردشگر را تشریح می‌کند (Alhemoud & Armstrong, 1996; Lee, 2009; González-Rodríguez et al, 2019). رضایتمندی گردشگر، ادراک مثبت و یا احساسی است که او توسط فعالیت‌های تفریحی کسب کرده و توسعه داده است. این رضایتمندی همچنین برای مدیریت گردشگری بسیار حیاتی است چرا که در انتخاب مقصد سفر تأثیرگذار است (Kozak & Rimmington, 2000: 260). بر اساس رویکرد تقاضامحور برنامه‌ریزی گردشگری چنین فرض می‌شود که مقصد مسافرت منعکس‌کننده احساسات، باورها و عقاید یک فرد در مورد توانایی درک مقصد برای تأمین رضایت خویش در رابطه با تفریحات خاصی است که نیاز دارد (Hu & Brent Ritchie, 1993: 25).

در اینجا رفتار فضایی، عکس‌العملی از آگاهی ذهنی و ادراک افراد نسبت به محیطی است که از آن شناخت پیدا می‌کنند. به تعبیر (Emamgholi et al, 2013)، عوامل موقعیتی، سن، جنسیت و زمینه‌های نژادی و فرهنگی بر اندازه و شکل فضای شخصی تأثیر می‌گذارند. این فضا، هویت، ساختار و مفهوم خاص خود را دارد که به مقتضای ویژگی‌های فردی و بر حسب شرایط اجتماعی و اقتصادی افراد (سن، جنس، زمان سکونت، پایگاه اقتصادی و اجتماعی خانوار، میزان آگاهی فرد و ...) و بر حسب شرایط زندگی (درک فضا، فرهنگ و میزان آگاهی فرد) تغییر پیدا می‌کند. بدیهی است فرایندهای ذهنی و درونی نهایتاً در قلمرو فردی و عرصه‌های جمعی بازتاب رفتاری پیدا می‌کنند و بدین ترتیب از ذهنیت به عینیت در می‌آیند. به همین دلیل در الگوی رفتاری به جای احساسات و واکنش‌های درونی به بررسی جنبه‌های آشکار و نموده‌های رفتاری انسان در فضا تاکید می‌شود. تصورات ذهنی افراد در واقع کلید و پایه رفتار فضایی و تصمیم‌گیری افراد محسوب می‌گردد. اطلاع از این امر به بهبود وضعیت و برنامه‌ریزی بهتر مکان‌ها کمک خواهد نمود. اطلاع از عوامل مؤثر در تصمیم‌گیری‌های افراد و انتخاب فضاهای جغرافیایی امری لازم در برنامه‌ریزی‌های فضاهای جغرافیایی محسوب می‌شود (Kitchin, 1996).

در مطالعات بسیاری ویژگی‌های فردی از قبیل سن، جنسیت، بعد خانوار، درآمد و ... نقش مستقیمی در رضایتمندی از کیفیت محیط بازی می‌کنند (Baba and Austin, 1989; Diener et al, 1999; Huang & Du, 2015; Hannsott, 2016; Wang and Wang, 2016; Zhang and Lu, 2016; Norouzi et al, 2020).

اکثر این تحقیقات، رضایتمندی از محیط بوسیله دو مجموعه از عوامل بررسی می‌شود: مشخصه‌های خانوار (وضعیت اجتماعی - اقتصادی افراد) و مشخصه‌های کیفی محیط (Lee et al, 2017; Norouzi et al, 2020). بدین ترتیب که در ارتباط بین شخص و محیط توسط خصیصه‌های شخصی و خانوار متشکل از عوامل اجتماعی - جمعیت‌شناختی (جنسیت، سن، تحصیلات، وضعیت تأهل، درآمد ماهیانه خانوار، وضعیت اشتغال، وضعیت تملک مسکن، داشتن فرزند، نوع مسکن، مدت زمان سکونت و اندازه واحد سکونت) (Wang and Wang, 2016) و خصیصه‌های محیطی (ارزش‌های موجود در محیط یا ظرفیت ارزشی آن، قابلیت سنجش‌پذیری و ویژگی‌های خاص محیط) (Van poll, 1997: 15).

### مواد و روش تحقیق

پژوهش حاضر به لحاظ هدف، کاربردی بوده چرا که مدیران ارگان‌های مختلف مدیریت شهری مشهد بویژه شهرداری مشهد و منطقه ثامن می‌توانند از نتایج تحقیق استفاده نمایند. از نظر روش و ماهیت نیز این پژوهش از نوع توصیفی - تحلیلی می‌باشد. پس از مرور شاخص‌های مختلف زیست‌پذیری منعکس شده در مطالعات مختلف، با استفاده از تکنیک دلفی اقدام به طبقه‌بندی این شاخص‌ها گردید که ذیل آن، مدل مفهومی تحقیق مشتمل بر چهار گروه اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و زیست‌محیطی قرار می‌گیرد. در ادامه مطابق مدل مفهومی پژوهش، تأثیرات بیش از یک متغیر میانجی لازم است تا در این پژوهش مورد آزمون قرار بگیرد. لذا مدل معادلات ساختاری (SEM) بکار رفته است. جامعه آماری این پژوهش شامل ۱) خبرگان و کارشناسان شهرداری منطقه ثامن مشهد و اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان خراسان رضوی (۲۵ = n)، و ب) جامعه آماری جهت بررسی تأثیر عوامل مختلف بر زیست‌پذیری منطقه ثامن شامل گردشگران و زائران (۲۹۱ = n). همچنین برای تحقیق حاضر با توجه به ویژگی‌های جامعه آماری شیوه نمونه‌گیری تصادفی ساده برگزیده شد. علاوه بر این، در این مطالعه حجم نمونه مورد نیاز جهت توزیع پرسشنامه‌ها، با استفاده از فرمول کوکران تعیین گردید.

همچنین برای تعیین معناداری ارتباط میان متغیر جنسیت (به عنوان متغیر اسمی) و شاخص‌های زیست‌پذیری منطقه ثامن از آزمون T مستقل و ارتباط میان متغیرهای سن، انگیزه سفر، شغل، تحصیلات، مدت اقامت و نحوه اقامت (به عنوان متغیر رتبه‌ای) از آزمون One - Way ANOVA در نرم افزار SPSS استفاده شده است.

**معرفی متغیرها و شاخص‌های تحقیق:** سنجش زیست‌پذیری مقصد گردشگری به عوامل بسیاری بستگی دارد و به عنوان بخشی از کمک به بهبود و ارتقاء کیفیت زندگی ساکنین و گردشگران و همچنین برای حصول اطمینان از برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری در رسیدن به اهداف برنامه‌ریزی گردشگری، از اهمیت قابل توجهی برخوردار می‌باشد. شاخص‌ها با توجه به مبانی نظری پژوهش و همچنین بر اساس هدف مطالعه و عرصه پژوهش با مرور مدل‌ها و معیارهای دیگر مطالعات انتخاب گردید. جهت طبقه‌بندی نهایی و گزینش شاخص‌های مؤثر، ابتدا کلیه شاخص‌ها با مرور مطالعات پیشین فهرست شد (فاز ۱ دلفی). سپس مرتبط بودن شاخص‌های بررسی شده تعیین شد (فاز ۲ دلفی). در نهایت، شدت تأثیر هر یک از شاخص‌ها بر زیست‌پذیری منطقه تعیین شد (فاز ۳ دلفی). بر این اساس شاخص

های نهایی مؤثر بر زیست‌پذیری منطقه ثامن مشهد مشتمل بر ۲۷ شاخص بوده که در ۴ گروه: اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و زیست‌محیطی دسته‌بندی شد.

جدول ۱- فهرست شاخص‌های زیست‌پذیری منطقه ثامن مشهد

شاخص‌ها	منابع	ارتباط		میانگین امتیاز
		(درصد)		
		×	√	
کیفیت مراکز تفریحی	ثاربی (۲۰۰۳)، لیتمن (۲۰۰۴)، برنامه رشد هوشمند شهری اتاوا (۲۰۰۴) دولت نیوزلند (۲۰۰۴)، مؤسسه حمل و نقل ویکتوریا (۲۰۰۶)، هاولی و همکاران (۲۰۰۹)، لولبی و همکاران (۲۰۱۰)، ساسان پور و همکاران (۱۳۹۴)	۲۴	۷۶	۳.۲۰
کیفیت مراکز تاریخی	ویلر (۲۰۰۱)، ساوتورث (۲۰۰۳)، لیتمن (۲۰۰۴)، باسلاس (۲۰۰۴)، برنامه رشد هوشمند شهری اتاوا (۲۰۰۴)، لینگ و ین (۲۰۰۹)، دیارتمان حمل‌ونقل آمریکا (۲۰۱۰)	۳۲	۶۸	۳.۱۲
کیفیت رستوران و غذای مناسب	پروژه ایجاد جوامع زیست‌پذیر در آمریکا (۲۰۰۰)، بندرآباد (۱۳۸۹)، خراسانی (۱۳۹۱)، ساسان پور و همکاران (۱۳۹۴)، حیدری و همکاران (۱۳۹۴)، سلیمانی و همکاران (۱۳۹۵)	۱۲	۸۸	۳.۳۶
امنیت عمومی	اپلیارد (۱۹۸۱)، هنری لنارد (۱۹۹۷)، لاندی (۲۰۰۰)، پروژه ایجاد جوامع زیست‌پذیر در آمریکا (۲۰۰۰)، ویلر (۲۰۰۱)، ساوتورث (۲۰۰۳)، ثاربی (۲۰۰۳)، لیتمن (۲۰۰۴)، باسلاس (۲۰۰۴)، طرح ونکوور (۲۰۰۵)، هیلن (۲۰۰۶)، مؤسسه حمل‌ونقل ویکتوریا (۲۰۰۶)، هاولی و همکاران (۲۰۰۹)، دیارتمان حمل‌ونقل آمریکا (۲۰۱۰)، لولبی و همکاران (۲۰۱۰)، بندرآباد (۱۳۹۰)، ساسان پور و همکاران (۱۳۹۴)	۰	۱۰۰	۴.۲۴
دسترسی به پلیس	تاونسند (۱۹۹۹)، پروژه ایجاد جوامع زیست‌پذیر در آمریکا (۲۰۰۰)، طرح ونکوور (۲۰۰۵) لولبی و همکاران (۲۰۱۰)، خراسانی (۱۳۹۱)	۴	۹۶	۴.۰۸
محل اقامت مناسب	دوהל (۱۹۸۴)، آموتا (۱۹۹۸)، ویلر (۲۰۰۱)، ساوتورث (۲۰۰۳)، ثاربی (۲۰۰۳)، هیلن (۲۰۰۶)، لینگ و ین (۲۰۰۹)، هاولی و همکاران (۲۰۰۹)، لولبی و همکاران (۲۰۱۰)	۰	۱۰۰	۴.۱۶
پاکیزگی و بهداشت محیط	اپلیارد (۱۹۸۱)، دوهل (۱۹۸۴)، ویلر (۲۰۰۱)، ساوتورث (۲۰۰۳)، ثاربی (۲۰۰۳)، لیتمن (۲۰۰۴)، باسلاس (۲۰۰۴)، برنامه رشد هوشمند شهری اتاوا (۲۰۰۴)، طرح ونکوور (۲۰۰۵)، مؤسسه حمل و نقل ویکتوریا (۲۰۰۶)، هاولی و همکاران (۲۰۰۹)، دیارتمان حمل و نقل آمریکا (۲۰۱۰)، لولبی و همکاران (۲۰۱۰)، بندرآباد (۱۳۹۰)	۴	۹۶	۴.۰۰
دسترسی به مراکز درمانی	هاولی و همکاران (۲۰۰۹)، ساسان پور و همکاران (۱۳۹۴)، حیدری و همکاران (۱۳۹۴)، سلیمانی و همکاران (۱۳۹۵)	۱۶	۸۴	۳.۸۰

۳۳۲	۲۰	۸۰	بندرآباد (۱۳۸۹)، خراسانی (۱۳۹۱)، حیدری و همکاران (۱۳۹۴)، ساسان پور و همکاران (۱۳۹۴)، محقق	دسترسی به داروخانه
۳۳۶	۱۶	۸۴	پروژه ایجاد جوامع زیست پذیر در آمریکا (۲۰۰۰)، حیدری و همکاران (۱۳۹۴)، ساسان پور و همکاران (۱۳۹۵)	دسترسی به وسایل نقلیه
۳۲۰	۳۶	۶۴	کفنانس بین المللی ساخت شهرهای زیست پذیر (۱۹۸۵)، پروژه ایجاد جوامع زیست پذیر در آمریکا (۲۰۰۰)، ویلر (۲۰۰۱)، ساوتورث (۲۰۰۳)، باسلاس (۲۰۰۴)، برنامه رشد هوشمند شهری اتاوا (۲۰۰۴)، تیمر و سیمور (۲۰۰۵)، دپارتمان حمل و نقل آمریکا (۲۰۱۰)، سانگ (۲۰۱۱)، بندرآباد (۱۳۹۰)، ساسان پور و همکاران (۱۳۹۴)	کیفیت و امنیت وسائل نقلیه
۲۸۴	۴۰	۶۰	آموتا (۱۹۹۸)، لاندی (۲۰۰۰)، هولت-جنسن (۲۰۰۱)، ویلر (۲۰۰۱)، لیتمن (۲۰۰۴)، برنامه رشد هوشمند شهری اتاوا (۲۰۰۴)، دولت نیوزلند (۲۰۰۴)، انجمن معماران آمریکا (۲۰۰۵)، هیلن (۲۰۰۶)، مؤسسه حمل و نقل و ویکتوریا (۲۰۰۶)، دپارتمان حمل و نقل آمریکا (۲۰۱۰)، ساسان پور و همکاران (۱۳۹۴)	تعامل اجتماعی و کرامت
۲۸۸	۴۴	۵۶	پروژه فضاهای عمومی (۱۹۷۵)، کفنانس بین المللی ساخت شهرهای زیست پذیر (۱۹۸۵)، هنری لنارد (۱۹۹۷)، پروژه ایجاد جوامع زیست پذیر در آمریکا (۲۰۰۰)، هولت-جنسن (۲۰۰۱)، لیتمن (۲۰۰۴)، باسلاس (۲۰۰۴)، برنامه رشد هوشمند شهری اتاوا (۲۰۰۴)، دولت نیوزلند (۲۰۰۴)، انجمن معماران آمریکا (۲۰۰۵)، دپارتمان حمل و نقل آمریکا (۲۰۱۰)	میزان مشارکت شهروندان در امور منطقه
۲۹۶	۴۸	۵۲	آموتا (۱۹۹۸)، لاندی (۲۰۰۰)، لیتمن (۲۰۰۴)، باسلاس (۲۰۰۴)، هیلن (۲۰۰۶)، مؤسسه حمل و نقل و ویکتوریا (۲۰۰۶)، دپارتمان حمل و نقل آمریکا (۲۰۱۰)، ساسان پور و همکاران (۱۳۹۴)	هویت و حس تعلق به مکان
۳۰۰	۴۸	۵۲	حیدری و همکاران (۱۳۹۴)، ساسان پور و همکاران (۱۳۹۴)، رشیدی و همکاران (۱۳۹۵)، سلیمانی و همکاران (۱۳۹۵)	عدم تکدی-گری
۴۰۰	۴	۹۶	محقق	کیفیت خدمات زیارتی
۳۲۰	۲۴	۷۶	پروژه ایجاد جوامع زیست پذیر در آمریکا (۲۰۰۰)، بندرآباد (۱۳۸۹)، خراسانی (۱۳۹۱)، رشیدی و همکاران (۱۳۹۵)، سلیمانی و همکاران (۱۳۹۵)	کیفیت مراکز فرهنگی
۳۸۰	۲۰	۸۰	کفنانس بین المللی ساخت شهرهای زیست پذیر (۱۹۸۵)، آموتا (۱۹۹۸)، لاندی (۲۰۰۰)، ویلر (۲۰۰۱)، ساوتورث (۲۰۰۳)، طرح ونکوور (۲۰۰۵)، لولبی و همکاران (۲۰۱۰)، بندرآباد (۱۳۹۰)، ساسان پور و همکاران (۱۳۹۴)	کیفیت دسترسی به نیازهای روزمره
۳۲۰	۲۸	۷۲	پروژه ایجاد جوامع زیست پذیر در آمریکا (۲۰۰۰)، خراسانی (۱۳۹۱)، ساسان پور و همکاران (۱۳۹۴)، حیدری و همکاران (۱۳۹۴)، سلیمانی و همکاران (۱۳۹۵)	نظارت بر قیمت‌ها

۴۰۸	۰	۱۰۰	قنبری و همکاران (۱۳۹۵)، محقق	کیفیت و هزینه هتل‌ها
۳۲۰	۲۴	۷۶	قنبری و همکاران (۱۳۹۵)، زیاری و حسینی (۱۳۹۵)، محقق	هزینه کرایه منزل شخصی
۳۱۶	۲۸	۷۲	پروژه ایجاد جوامع زیست پذیر در آمریکا (۲۰۰۰)، بندرآباد (۱۳۸۹)، حیدری و همکاران (۱۳۹۴)، ساسان پور و همکاران (۱۳۹۴)، سلیمانی و همکاران (۱۳۹۵)	کیفیت حمل- و نقل عمومی
۳۲۴	۳۲	۶۸	تاونسند (۱۹۹۹)، ساوتورث (۲۰۰۳)، ثاربی (۲۰۰۳)، لیتمن (۲۰۰۴)، برنامه رشد هوشمند شهری اتاوا (۲۰۰۴)، دولت نیوزلند (۲۰۰۴)، تیمر و سیمور (۲۰۰۵)، مؤسسه حمل و نقل ویکتوریا (۲۰۰۶)، دپارتمان حمل و نقل آمریکا (۲۰۱۰)، بندر آباد (۱۳۹۰)، ساسان پور و همکاران (۱۳۹۴)	هوای پاک
۴۰۰	۸	۹۲	هاولی و همکاران (۲۰۰۹)، حیدری و همکاران (۱۳۹۴)، رشیدی و همکاران (۱۳۹۵)، سلیمانی و همکاران (۱۳۹۵)	کیفیت آب شرب
۳۸۰	۱۲	۸۸	پروژه ایجاد جوامع زیست پذیر در آمریکا (۲۰۰۰)، حیدری و همکاران (۱۳۹۴)، ساسان پور و همکاران (۱۳۹۴)، رشیدی و همکاران (۱۳۹۵)، سلیمانی و همکاران (۱۳۹۵)	آلودگی صوتی
۳۲۰	۳۲	۶۸	حیدری و همکاران (۱۳۹۴)، رشیدی و همکاران (۱۳۹۵)، سلیمانی و همکاران (۱۳۹۵)	فضای پارکینگ کافی
۳۲۴	۲۴	۷۶	سانگ (۲۰۱۱)، خراسانی (۱۳۹۱)، حیدری و همکاران (۱۳۹۴)، سلیمانی و همکاران (۱۳۹۵)	وضعیت ترافیک
۳۰۰	۴۰	۶۰	هولت- جنسن (۲۰۰۱)، ویلر (۲۰۰۱)، ساوتورث (۲۰۰۳)، لیتمن (۲۰۰۴)، باسلاس (۲۰۰۴)، برنامه رشد هوشمند شهری اتاوا (۲۰۰۴)، انجمن معماران آمریکا (۲۰۰۵)، مؤسسه حمل و نقل ویکتوریا (۲۰۰۶)، دپارتمان حمل و نقل آمریکا (۲۰۱۰)، لولبی و همکاران (۲۰۱۰)، زیاری و حسینی (۱۳۹۵)	کیفیت چشم- اندازها و فضاهای بصری
۳۱۶	۳۲	۶۴	پروژه ایجاد جوامع زیست پذیر در آمریکا (۲۰۰۰)، بندرآباد (۱۳۸۹)، ساسان پور و همکاران (۱۳۹۴)، حیدری و همکاران (۱۳۹۴)، رشیدی و همکاران (۱۳۹۵)	کیفیت معابر و خیابان‌ها
۳۰۴	۴۴	۵۶	اپلیارد (۱۹۸۱)، ویلر (۲۰۰۱)، دوهل (۱۹۸۴)، پروژه ایجاد جوامع زیست پذیر در آمریکا (۲۰۰۰)، ساوتورث (۲۰۰۳)، باسلاس (۲۰۰۴)، تیمر و سیمور (۲۰۰۵)، انجمن معماران آمریکا (۲۰۰۵)، دپارتمان حمل و نقل آمریکا (۲۰۱۰)، لولبی و همکاران (۲۰۱۰)، سانگ (۲۰۱۱)	کیفیت فضای سبز و پارک‌ها

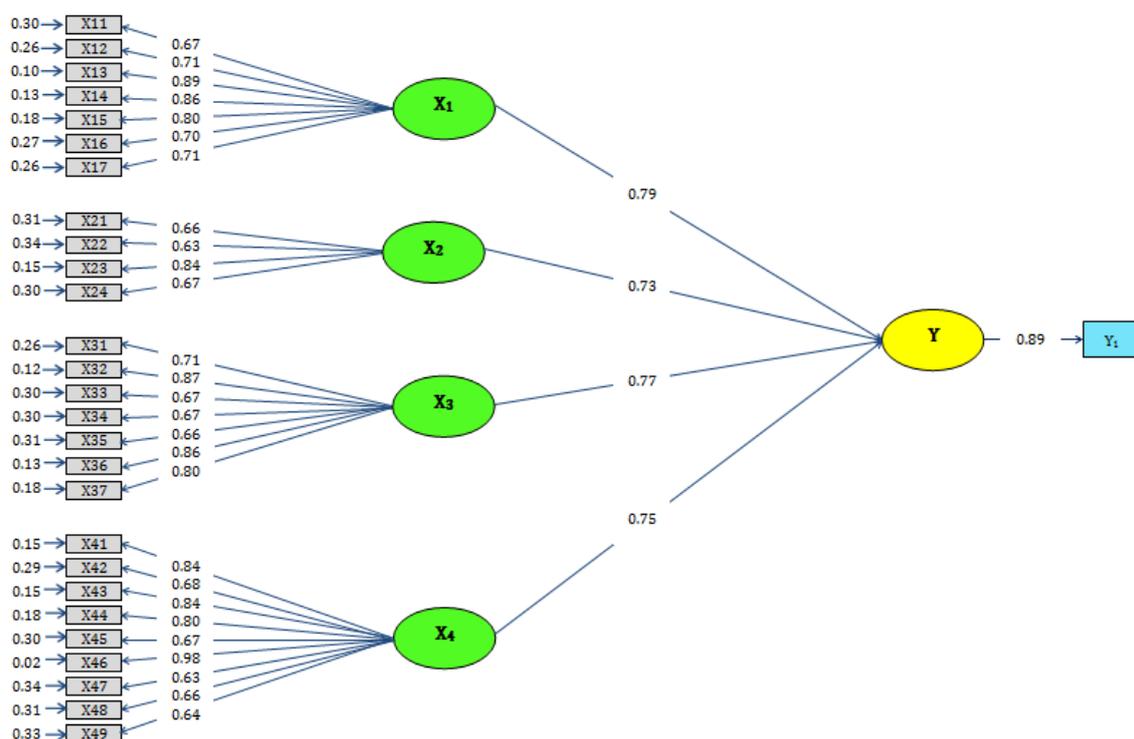
منبع: مطالعات نویسنده‌گان، ۱۳۹۸

محدوده مورد مطالعه



معادله ساختاری یا به گونه خلاصه SEM است. مطابق مدل مفهومی پژوهش، تأثیرات بیش از یک متغیر میانجی لازم است تا در این پژوهش مورد آزمون قرار بگیرد. لذا مدل معادلات ساختاری (SEM) بکار رفته است. یکی از مزایای SEM این است که می‌تواند هم تأثیرات مستقیم و هم تأثیرات غیر مستقیم در متغیر خروجی به دست آورد (Baron & Kenny, 1986; Cao, 2016).

نمودار زیر مدل اندازه‌گیری کلی پژوهش در حالت تخمین استاندارد را برای نمونه مورد بررسی نشان می‌دهد.



جدول ۲- شاخص‌های برازش مدل معادلات ساختاری

AGFI	GFI	RMSEA	P-Value	$\chi^2/df$	آماره مقدار
۰/۹۳	۰/۹۵	۰/۰۳۱	۰/۰۰۳	۲/۷۴	

منبع: مطالعات نویسندگان، ۱۳۹۸

یافته‌های جدول فوق نشان می‌دهد که مقدار  $\chi^2/df$  به عنوان معیار تناسب تطبیق و تعدیل با اندازه نمونه کمتر از ۳ می‌باشد. همچنین شاخص خوبی تناسب یا برازش (GFI) و تعدیل شده آن (AGFI) بیش از ۹۰ درصد می‌باشد. علاوه بر این شاخص RMSEA که نشان‌دهنده ریشه میانگین مربع خطا است نیز کمتر از ۰/۰۵ می‌باشد. بنابراین، با توجه به مقادیر شاخص تناسب به دست آمده، مشخص می‌شود که برازش مدل معادلات ساختاری مناسب بوده و تمامی اعداد و پارامترهای مدل معنی دار می‌باشد.



همچنین، یافته‌های فوق نشان می‌دهد که در میان زیرشاخص‌های اجتماعی ( $X_1$ )، زیرشاخص امنیت عمومی ( $X_{13}$ ) از بیشترین تأثیر بر زیست‌پذیری منطقه ثامن مشهد برخوردار می‌باشد. زیرا بدیهی است که اولین و مهمترین شرط لازم برای زیست‌پذیری در یک منطقه، امنیت آن می‌باشد که از دید گردشگران و زائران مورد بررسی نیز، وضعیت کلی امنیت منطقه ثامن مشهد در سطح بالایی (امتیاز ۴/۱۹) ارزیابی شده است. علاوه بر این، یافته‌های فوق نشان می‌دهد که در میان زیرشاخص‌های فرهنگی ( $X_2$ )، زیرشاخص کیفیت خدمات زیارتی ( $X_{23}$ ) از بیشترین تأثیر بر زیست‌پذیری منطقه ثامن مشهد برخوردار می‌باشد. زیرا همانطور که یافته‌های تحقیق نشان داد، بیشترین انگیزه سفر زائران و گردشگران مورد بررسی (۷۰/۱ درصد)، زیارت بوده که از دید گردشگران و زائران مورد بررسی نیز، وضعیت کیفیت خدمات زیارتی در سطح بالایی (امتیاز ۴/۰۷) ارزیابی شده است. از طرف دیگر، یافته‌های فوق نشان می‌دهد که در میان زیرشاخص‌های اقتصادی ( $X_3$ )، زیرشاخص محل اقامت مناسب ( $X_{32}$ ) از بیشترین تأثیر بر زیست‌پذیری منطقه ثامن مشهد برخوردار می‌باشد. زیرا بدیهی است پس از مقوله امنیت، وضعیت اقامت مناسب از اهمیت زیادی در زیست‌پذیری یک منطقه برخوردار می‌باشد. همچنین، یافته‌های فوق نشان می‌دهد که در میان زیرشاخص‌های زیست محیطی ( $X_4$ )، زیرشاخص وضعیت ترافیک ( $X_{46}$ ) از بیشترین تأثیر بر زیست‌پذیری منطقه ثامن مشهد برخوردار می‌باشد. زیرا وضعیت نامناسب ترافیکی، منجر به اتلاف زمان شده و سطح آرامش زائران و گردشگران را کاهش می‌دهد که از دید گردشگران و زائران مورد بررسی نیز، وضعیت ترافیک معابر منطقه ثامن مشهد در سطح نامناسبی (امتیاز ۲/۴۸) ارزیابی شده است. در نهایت، یافته‌ها نشان می‌دهد که در میان شاخص‌های اصلی زیست‌پذیری منطقه، شاخص‌های اجتماعی و شاخص‌های فرهنگی به ترتیب از بیشترین و کمترین تأثیر بر زیست‌پذیری منطقه برخوردار می‌باشند.

### تجربه زیسته گردشگران از منظر متغیرهای اقتصادی - اجتماعی

نتایج آمار توصیفی که در این بخش ارائه می‌شود ویژگی‌های اجتماعی - اقتصادی از وضعیت پرسش‌شوندگان در اختیار می‌گذارد که در جدول (۱) نشان داده شده است. ویژگی‌های جمعیت شناختی در نمونه مورد بررسی از زائران و گردشگران نشان داد که ۵۷/۳۹٪ آنان مرد و ۴۲/۶۱٪ زن بوده، ۱۴/۰۹٪ آنان زیر ۲۹ سال، ۴۷/۴۲٪ بین ۳۰ تا ۴۹، ۲۸/۵۲٪ بین ۵۰ تا ۶۹ و ۹/۹۷٪ بیش از ۷۰ سال بوده، ۴/۴۷٪ آنان بی سواد، ۱۲/۳۷٪ دیپلم و زیر دیپلم، ۱۹/۵۹٪ فوق دیپلم، ۴۳/۹۹٪ لیسانس، ۱۳/۴۰٪ فوق لیسانس و ۶/۱۹٪ دکتری بوده، ۳۹/۸۶٪ آنان دارای شغل آزاد، ۲۴/۴۰٪ دارای شغل دولتی، ۱۱/۰۰٪ محصل یا دانشجو و ۲۴/۷۴٪ بیکار یا خانه‌دار می‌باشند. همچنین، ۷۰/۱۰٪ آنان دارای انگیزه زیارت، ۴/۸۱٪ دارای انگیزه تجارت، ۵/۸۴٪ دارای انگیزه انجام امور اداری، ۲/۴۱٪ دارای انگیزه تفریح، ۷/۹۰٪ دارای انگیزه دیدار بستگان و آشنایان و ۸/۹۳٪ دارای انگیزه درمان می‌باشند. از طرف دیگر، ۴۱/۵۸٪ آنان در هتل، ۲۲/۳۴٪ در هتل آپارتمان، ۱۷/۵۳٪ در هتل مهمانسرا، ۷/۹۰٪ در منزل شخصی اجاره‌ای، ۶/۵۳٪ در منزل اقوام و آشنایان و ۴/۱۲٪ در حسینیه‌ها اقامت داشته‌اند. در نهایت، ۹/۹۷٪ آنان کمتر از ۳ روز، ۴۹/۱۴٪ آنان بین ۴ تا ۷ روز، ۳۰/۲۴٪ آنان بین ۸ تا ۱۰ روز و ۱۰/۶۵٪ آنان بیش از ۱۰ روز اقامت داشته‌اند.

جدول ۲- ویژگیهای اجتماعی- اقتصادی گردشگران

درصد	n = 291
	گروه سنی
۴۷.۴۲	زیر ۲۹ سال
۲۸.۵۲	بین ۳۰ - ۴۹ سال
۹.۹۷	بین ۵۰ - ۶۹ سال
۴.۴۷	بیش از ۷۰ سال
	جنسیت
۵۷.۳۹	مرد
۴۲.۶۱	زن
	سطح تحصیلات
۴.۴۷	بی سواد
۱۲.۳۷	دیپلم و زیر دیپلم
۱۹.۵۹	فوق دیپلم
۴۹.۳۳	لیسانس
۱۳.۴۰	فوق لیسانس
۶.۱۹	دکتری
	وضعیت اشتغال
۳۹.۸۶	شغل آزاد
۲۴.۴۰	شغل دولتی
۱۱.۰۰	محصل یا دانشجوی
۲۴.۷۴	بیکار یا خانه دار
	انگیزه سفر
۷۰.۱۰	انگیزه زیارت
۴.۸۱	انگیزه تجارت
۵.۸۴	انگیزه انجام امور اداری
۲.۴۱	انگیزه تفریح
۷.۹۰	انگیزه دیدار بستگان و آشنایان
۸.۹۳	انگیزه درمان
	محل اقامت
۴۱.۵۸	هتل
۲۲.۳۴	هتل آپارتمان
۱۷.۵۳	مهمانسرا
۷.۹۰	منزل شخصی اجاره ای
۶.۵۳	منزل اقوام و آشنایان

۴.۱۲	حسینیه
	مدت اقامت
۹.۹۷	کمتر از ۳ روز
۴۹.۱۴	بین ۴ تا ۷ روز
۳۰.۲۴	بین ۸ تا ۱۰ روز
۱۰.۶۵	بیش از ۱۰ روز

برای پاسخگویی به سؤال دوم پژوهش، هفت متغیر فردی که در توصیف نمونه به آن پرداخته شد (سن، جنسیت، سطح تحصیلات، نحوه اقامت، مدت اقامت، وضعیت اشتغال و انگیزه سفر) و رابطه آن با میزان زیست‌پذیری در محدوده مورد نظر مورد آزمون قرار گرفته است. برای بررسی ارتباط بین متغیر جنسیت و مؤلفه‌های زیست‌پذیری و همچنین شاخص کلی زیست‌پذیری با گروه‌های زنان و مردان (متغیر جنسیت) از آزمون T مستقل در نرم افزار SPSS استفاده شده است که نتایج این آزمون به طور خلاصه در جدول زیر آورده شده است. مطابق جدول، میزان شاخص کلی زیست‌پذیری (Y) و همین‌طور مؤلفه‌های X1, X2, X3, X4 در سطح اطمینان 95 درصد، ارتباط معناداری با متغیر جنسیت ندارد، به عبارت دیگر بین میانگین نمرات در گروه‌های زنان و مردان در شاخص‌های یاد شده تفاوت معناداری وجود ندارد.

برای بررسی ارتباط بین گروه‌های سنی، سطح تحصیلات، وضعیت اشتغال، میزان اقامت، نحوه اقامت و انگیزه سفر و مؤلفه‌های زیست‌پذیری و همچنین شاخص کلی زیست‌پذیری با گروه‌های زنان و مردان (متغیر جنسیت) از آزمون One – Way ANOVA در نرم افزار SPSS استفاده شده است که نتایج این آزمون به طور خلاصه در جدول زیر آورده شده است. مطابق جدول، میزان شاخص کلی زیست‌پذیری (Y) و همین‌طور مؤلفه‌های X1, X2, X3, X4 در سطح اطمینان 95 درصد ارتباط معناداری با گروه‌های سنی پاسخگویان ندارد، به عبارت دیگر بین میانگین نمرات مؤلفه‌ها و زیست‌پذیری در گروه‌های سنی تفاوت معناداری وجود ندارد. مطابق جدول، اختلاف معناداری میان میزان شاخص کلی زیست‌پذیری (Y) و میزان اقامت وجود دارد (مقدار P کمتر از 0.05). اما در مورد مؤلفه‌های X3, X4 در سطح اطمینان 95 درصد ارتباط معناداری با گروه‌های سنی پاسخگویان ندارد، به عبارت دیگر بین میانگین نمرات مؤلفه‌ها و زیست‌پذیری در گروه‌های سنی تفاوت معناداری وجود ندارد. مطابق جدول، اختلاف معناداری میان میزان شاخص کلی زیست‌پذیری (Y) و میزان اقامت وجود ندارد (مقدار P بیشتر از 0.05). همچنین در مورد مؤلفه‌های X2, X3, X4 در سطح اطمینان 95 درصد ارتباط معناداری بین انگیزه سفر و مؤلفه‌های زیست‌پذیری وجود ندارد. اما در مورد مؤلفه X1 اختلاف معناداری بین واریانس نمرات گروه‌های با انگیزه‌های متفاوت در شاخص یاد شده وجود دارد. بررسی ارتباط بین گروه‌های شغلی و مؤلفه‌های زیست‌پذیری و شاخص کلی نشان می‌دهد اختلاف معناداری میان میزان شاخص کلی زیست‌پذیری (Y) و همچنین در مورد مؤلفه‌های X2, X3, X4 در گروه‌های شغلی متفاوت وجود ندارد (مقدار P بیشتر از 0.05). اما در مورد مؤلفه X1 اختلاف معناداری بین واریانس نمرات گروه‌های با شغل‌های متفاوت در شاخص یاد شده وجود دارد. مطابق جدول زیر اختلاف معناداری میان سطح تحصیلات و میزان شاخص کلی زیست‌پذیری (Y) و همچنین در مورد مؤلفه‌های X1, X2, X3 با تحصیلات

متفاوت وجود ندارد (مقدار  $P$  بیشتر از ۰۰۵). اما در مورد مؤلفه  $X4$  اختلاف معناداری بین واریانس نمرات گروه‌های با تحصیلات متفاوت در شاخص یاد شده وجود دارد. همچنین برای بررسی ارتباط بین نحوه اقامت و مؤلفه های زیست پذیری و همچنین شاخص کلی زیست پذیری، نتایج این آزمون به طور خلاصه نشان می‌دهد که اختلاف معناداری میان میزان شاخص کلی زیست پذیری ( $Y$ ) و همچنین در مورد مؤلفه های  $X1$ ,  $X3$ ,  $X2$  با نحوه اقامت متفاوت وجود ندارد (مقدار  $P$  بیشتر از ۰۰۵). اما در مورد مؤلفه  $X4$  اختلاف معناداری بین واریانس نمرات افراد با نحوه اقامت متفاوت در شاخص یاد شده وجود دارد.

جدول ۴- ارتباط میان متغیرهای اقتصادی- اجتماعی گردشگران و مؤلفه‌های زیست‌پذیری

نحوه اقامت	انگیزه سفر	زمان سفر	شغل	تحصیلات	جنسیت	سن	شاخص
.625	.001	.819	.025	.835	.478	.358	X1
.903	.727	.053	.432	.499	.598	.082	X2
.172	.726	.001	.533	.903	.610	.642	X3
.000	.133	.240	.064	.009	.736	.760	X4
.321	.373	.049	.116	.292	.916	.468	Y

### نتیجه‌گیری و ارائه پیشنهادها

از دیدگاه روانشناختی، مطالعات انجام شده در ارتباط با ویژگیهای ساختاری مقاصد سفر، تنها به بخشی از سؤال اثرپذیری مناطق گردشگری پاسخ داده، چرا که برای انجام آنها از آزمونهای دقیق، متغیرهای واسطه و تعدیل‌گر استفاده نشده است. مطالعات روی ادراک گردشگران، شاخص‌های ذهنی و فرایندهای اجتماعی و اقتصادی، در چنین مناطقی شروع به پر کردن خلاء باقی مانده در مطالعات انجام شده بر ویژگیهای ساختاری این قبیل محدوده‌ها کرده‌اند. از این رو مطابق تحقیق حاضر، برای بهبود بخشیدن به کیفیت زیست‌پذیری در مقاصد سفر می‌بایست نیازهای ادراکی- رفتاری گردشگران شناخته شود و ارتباط صحیح و منطقی میان گردشگر و شرایط مقصد سفر آنها به دست آوریم. مفهوم زیست‌پذیری به مثابه بازتابی از تمامی جوانب احساس رفاه فردی، شامل همه متغیرهایی که بر رضایت‌مندی انسان مؤثرند، تعریف شده است. تحلیل و ارزیابی شرایط کیفی محیط‌های مقصد گردشگری به واسطه روش‌های کمی و مدل‌های تجربی رویکردی است که امروزه برای شناسایی سطح کلی زیست‌پذیری بکار می‌رود. این در حالیست که مناطق مقصد گردشگری امروزه به لحاظ ساختاری و عملکردی دچار کمبودهایی شده‌اند و اغلب اوقات آن‌گونه که باید پاسخگوی نیازهای گردشگران نیستند و همین امر میزان رضایتمندی آنها را از محیط مقصد سفر خود کاهش داده است. در این میان دست پیدا کردن به نتایجی نزدیک به واقعیت و قابل اعتماد که مبنای برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری پیرامون سیاست‌گذاری مدیریت شهری در این مناطق قرار گیرد، مشروط به کاربرد آن دسته از رویکردهای سنجش زیست-پذیری است که بر ارزیابی دیدگاه‌های گردشگران در مورد وجوه مختلف مقصد سفر آنان استوار باشد. با ملحوظ داشتن این واقعیت، در پژوهش حاضر برای سنجش زیست‌پذیری در منطقه ثامن شهر مشهد از رویکرد تجربه زیسته



گردشگران به عنوان رهیافتی اثر محور استفاده گردید. یافته‌های تجربی پژوهش نشان می‌دهد زیرشاخص امنیت عمومی در بعد اجتماعی، زیرشاخص کیفیت خدمات زیارتی در بعد فرهنگی، زیرشاخص محل اقامت مناسب در بعد اقتصادی، زیرشاخص وضعیت ترافیک در بعد محیطی از بیشترین تأثیر بر زیست‌پذیری منطقه ثامن مشهد برخوردار می‌باشند. از میان متغیرهای فردی گردشگران نیز، متغیر سن، جنسیت، انگیزه سفر، شغل، تحصیلات و نحوه اقامت در بیشتر زیرشاخصهای خود با شاخص کلی زیست‌پذیری ارتباط معناداری ندارد و فقط متغیر میزان اقامت، ارتباط معناداری را نشان نمی‌دهد.

## Analysis of the socio-economic variables affecting of urban tourists in Samen region of Mashhad

### Abstract

Livability is measured by the objective environment and people's perception of the environment in which they travel. In this regard, livability is based on people's satisfaction. Therefore, it should be examined what the subjective image of a tourist about the quality of the place he has settled is, how he understands the quality of his or her destination, and how he or she likes it. Which of their characteristics contributes to the understanding and, consequently, the interpretation of the livability of that city and emerges in the form of satisfaction with the destination? This study aims to analyze the influence of individual variables (socio-economic) such as age, gender, education level, length of stay, job, type of travel, and residence in the Samen region of Mashhad, which is the central core of pilgrimage, residence, and tourism in this city, on the tourists' viability and satisfaction of that region. To achieve this goal, after reviewing various viability indicators reflected in numerous studies using the Delphi technique, the conceptual model of the research, consisting of two social and economic groups is formed. According to the conceptual model of the study, the effects of more than one intermediary variable are necessary to be tested in this research. Hence, the structural equation model has been used. The research findings show that the sub-index of public security in the social aspect and the sub-index of the appropriate residence in the economic aspect have the most impacts on the viability of the Samen region in Mashhad. Among the individual variables of tourists, the variables of age, gender, travel motivation, job, education, and how to stay in most of their sub-indicators are not significantly related to the overall viability index, and only the variable of residence rate shows a significant relationship.

**Key words:** Urban Livability, Satisfaction, Travel Destination Perception, Tourism and Pilgrimage, Individual Variables



## منابع و مأخذ

1. Alhemoud, A. M., & Armstrong, E. G. (1996), Image of tourism attraction in Kuwait. *Journal of Travel Research*, 34(4), 46-80.
2. Andereck, K. L. & Nyaupane, G. P. (2011), Exploring the Nature of Tourism and Quality of Life Perceptions among Residents, *Travel Research*, 50(3): 248-260.
3. Baba, Y., & Austin, D. M. (1989), Neighborhood environmental satisfaction, victimization, and social participation as determinants of perceived neighborhood safety, *Environment and Behavior*, 21(6): 763-780.
4. Baron, R. M., & Kenny, D. A. (1986). The moderator-mediator variable distinction in social psychological research: Conceptual, strategic, and statistical considerations. *Journal of Personality and Social Psychology*, 51(6), 1173-1182.
5. Castillo Canalejo, A. M. & Jimber Del Río, J. A. (2018), Quality, satisfaction and loyalty indices, *Place Management and Development*, 11(4): 428-446.
6. Cao, X. (2016). How does neighborhood design affect life satisfaction? Evidence from twin cities. *Travel Behaviour and Society*, 5, 68-76.
7. Diener, E., Suh, E. M., Lucas, R. E., & Smith, H. L. (1999), Subjective well-being: three decades of progress, *Psychological Bulletin*, 125(2): 276-302.
8. Emamgholi, A., Ayvazian, S., Mohamadi Zadeh, A., & Eslami, G. (2013), Environmental psychology: the common field between architecture and behavioral sciences, *Journal of Behavioral Sciences*, 4(14): 23-44.
9. Gannon, M. Rasoolimanesh, M. & Taheri, B. (2020), Assessing the Mediating Role of Residents' Perceptions toward Tourism Development, *Journal of Travel Research*, Article first published online: January 9, 1-23.
10. González-Rodríguez, M. R., Domínguez-Quintero, M. & Paddison, B. (2019), The direct and indirect influence of experience quality on satisfaction: the importance of emotions, *Current Issues in Tourism*, Published online: 27 Sep 2019.
11. HannsScott, L. (2016), Individual and contextual socioeconomic status and community satisfaction, *Urban Studies*, 53(8): 1727-1744.
12. Hu, Y. & Brent Ritchie, J. R. (1993), Measuring Destination Attractiveness: a Contextual Approach, *Journal of Travel Research*, 32(2): 25-34.
13. Huang, Z., & Du, X. (2015), Assessment and determinants of residential satisfaction with public housing in Hangzhou, China; *Habitat International* 47: 218-230.
14. Kitchin, R., Blades, M., & Golledge, R. G. (2002), Relations between psychology and geography, *Environment and Behavior*, 29(4): 554-573.
15. Kozak, M., & Rimmington, M. (2000), Tourist satisfaction with Mallorca Spain as an off-season holiday destination, *Journal of Travel Research*, 38, 260-269.
16. Lee, T. H. (2009), A Structural Model to Examine How Destination Image, Attitude, and Motivation Affect the Future Behavior of Tourists, *Leisure Sciences*, 31(3): 215-236.
17. Lee, S. M., Conway, T. L., Frank, L. D., Saelens, B. E., Cain, K. L., & Sallis J. F. (2017). The relation of perceived and objective environment attributes to neighborhood satisfaction. *Environment and Behavior*, 49(2), 136-160.
18. Liang, Z. X. & Hui, T. K. (2016), Residents' quality of life and attitudes toward tourism development in China, *Tourism Management* 57: 56-67.



19. Meshkini, A., Pourtaheri, M., & Norouzi, M. (2017), Subjective Indexes Assessment of Environmental Quality In Deteriorated Textures (Case Study: Abkouh Neighborhood, Mashhad), *Geography and Planning*, 20(58): 259-279.
20. Norouzi, M. Meshkini, A. and Khademi S. (2020), "Impact of Socio-economic Characteristics on Neighborhood Environment Satisfaction in Deteriorated Areas," In: Rhonda Phillips (ed.), *Research Handbook of Community Development*, Edward Elgar Publishin, Part II: Research Methods and Frameworks, 301-318.  
[Patwardhan](#), V, [Ribeiro](#), M. A. & Payini, V. (2020), Visitors' Place Attachment and Destination Loyalty: Examining the Roles of Emotional Solidarity