

## رتبه بندی شهرستان های استان گیلان از نظر زیر ساخت های گردشگری شهری با تأکید بر مدل تصمیم گیری کوپراس

نسیرین نیکدل\* - دکتری جغرافیا و برنامه ریزی روستایی، واحد آستارا، دانشگاه آزاد اسلامی، آستارا، ایران.

تاریخ دریافت: ۰۱ تیر ۱۴۰۳

تاریخ پذیرش: ۲۷ شهریور ۱۴۰۳

### چکیده

**مقدمه:** نواحی شهری، به علت برخورداری از جاذبه های محیطی، مقصد حجم عظیمی از مسافران به حساب می آیند. در این راستا، وجود زیرساخت های اولیه از قبیل جاده های دسترسی، محل استراحت و اسکان،... و همچنین شناسایی و معرفی پتانسیل های انسانی (ابنیه، بناهای تاریخی، فرهنگی، موزه ها، کاخ ها) و طبیعی (ساحل، رودخانه، جنگل، بیابان) از مهمترین بخش جذب و جلب گردشگر در نواحی شهری می باشد.

**هدف پژوهش:** هدف از انجام این پژوهش، رتبه بندی پتانسیل های گردشگری در بین شهرستان های استان گیلان (واقع در شمال ایران) است.

**روش شناسی تحقیق:** با توجه به اهمیت موضوع، سعی شده از روش های کمی متداول در علم جغرافیا استفاده شود. روش تحقیق توصیفی-تحلیلی بر پایه مشاهدات میدانی و نحوه تجزیه و تحلیل بر اساس مدل تصمیم گیری کوپراس می باشد.

**قلمرو جغرافیایی پژوهش:** قلمرو جغرافیایی پژوهش، تمامی شهرستان های استان گیلان است.

**یافته ها و بحث:** یافته ها نشان می دهد که شهرستان رشت و با مرکزیت رشت، با ارزش نهایی ۱۰۰ و پس از آن شهرستان های لاهیجان (واقع در شرق استان)، انزلی (واقع در شمال استان) و ماسال (واقع در غرب استان) به ترتیب با ارزش های نهایی ۹۸/۹۸ و ۹۶/۹۶ و ۸۹/۸۹ بهترین زیرساخت های گردشگری را دارا هستند. این درحالی است که شهرستان های املش، رودبار، آستارا، رضوانشهر، صومعه سرا و سیاهکل دارای زیرساخت های نامطلوب گردشگری و شهرستان های تالش، رودسر، لنگرود، شفت و آستانه در مابین این دو سطح قرار گرفته اند.

**نتایج:** نتایج پژوهش حاکی از آن است که رتبه بندی شهرستان های استان گیلان نشان دهنده برتری چند شهرستان نسبت به سایر شهرستان های استان است به طوری که بین شهرستان های رشت، لاهیجان، انزلی، ماسال و فومن به عنوان گروه اول توسعه یافته و سایر شهرستان ها شکاف عمیقی وجود دارد.

**کلیدواژه ها:** استان گیلان، زیرساخت های گردشگری، رتبه بندی، گردشگری شهری، مدل کوپراس.

## مقدمه

نواحی شهری، به علت آنکه جاذبه‌های تاریخی و فرهنگی بسیاری دارند غالباً مقاصد گردشگری مهمی محسوب می‌شوند. شهرها معمولاً جاذبه‌های متنوع و بزرگی شامل موزه‌ها، بناهای یادبود، سالن‌های تئاتر، استادیوم‌های ورزشی، پارک‌ها، شهربازی، مراکز خرید، مناطقی با معماری تاریخی و مکان‌هایی مربوط به حوادث مهم یا افراد مشهور را دارا هستند که خود گردشگران زیادی را جذب می‌کند. لذا حجم زیادی از امکانات گردشگری در شهرها متمرکز می‌شود. به عبارت دیگر محل سکونت، سرو غذا، ارتباطات، حمل و نقل و سایر خدمات گردشگری در شهرها واقع‌اند که بازدیدکنندگان از مناطق اطراف شهر و خود شهر از آنها استفاده می‌کنند (Papeli Yazdi & Saghaei, 2007: 188). گردشگری شهری یکی از کارکردهای اصلی شهرها است و اهمیت آن همچنان در حال رشد است. شهرها تعدادی از محصولات را برای گردشگران پیشنهاد می‌کنند که کیفیت و جذابیت آن اغلب موجب رقابت بین شهرها و افزایش رونق آنها، همچنین بهبود تحرک جوامع و در نتیجه موجب توسعه جوامع می‌شود (Lapko, 2014: 209).

با توجه به امکانات، تاسیسات، خدمات و ظرفیت‌های شهری مورد نیاز گردشگران، ضرورت دارد تامین و برنامه ریزی برای استفاده مناسب از آن‌ها صورت گیرد تا بتوان گردشگران بیشتری را جذب کرد، بنابراین، باید به هماهنگی میان تعداد گردشگران و ظرفیت فضاهای گردشگری به ویژه زیرساخت‌ها توجه شود (Mosci Vand et al, 2011: 2). برای توسعه گردشگری، بهره‌برداری بهینه از زیرساخت‌ها، پی‌بردن به نابرابری‌ها و سطح بندی نواحی گردشگری ضروری است، چراکه با شناخت زیرساخت‌ها و رتبه بندی آنها در سطح نواحی، می‌توان به مدیریت بهتری برای گردشگران دست یافت. بنابراین ایجاد هماهنگی میان تعداد گردشگران و ظرفیت فضاهای گردشگری، به خصوص زیرساخت‌ها، بسیار ضروری است (Faraji Sabokbar et al, 2014: 562).

پاپلی یزدی و سقایی به نقل از اسکینر (1999) و باراند (1996) گردشگری در بعد جغرافیایی و بعد اجتماعی به مفهوم مکان غیر از محل سکونت تاکید کرده و می‌نویسد: «در بعد جغرافیایی، گردشگری زمانی از فعالیت گذراندن اوقات فراغت یا تفریح که مستلزم غیبت شبانه از مکان مسکونی عادی است تعریف می‌شود و از بعد اجتماعی، گردشگری فصل مشترک بین زندگی عادی ساکنان بومی و زندگی غیر عادی گردشگری را در برمی‌گیرد.» «گردشگر کسی است که به قصد تفریح، تجارت و دیدار خویشان به طور موقت نه به قصد اقامت دائم در زمانی کمتر از یک روز و نه بیش از یک سال به مکانی خارج از حوزه زندگی و کاری خود سفر می‌کند.» (Tulaei, 2007: 18). سازمان جهانی گردشگری در سال ۱۹۹۱ تعریفی این گونه از گردشگری بیان کرده است: «گردشگری فعالیتی است که فرد در مسافرت و در مکانی خارج از محیط عادی خود انجام می‌دهد. این مسافرت بیش از یک سال طول نمی‌کشد و هدف تجارت یا فعالیت‌های دیگر است.» (Movahed, 2004: 14).

برنامه‌های توسعه صنعت گردشگری اهداف عمده‌ای را دنبال می‌کنند که مهم‌ترین آنها، رشد و توسعه زیرساخت‌ها و افزایش امکانات زندگی برای ساکنان و گردشگران، فرآوری چهارچوبی برای افزایش استانداردهای زندگی از طریق منافع اقتصادی گردشگران، فراهم کردن رضایت گردشگران، تهیه و تدوین برنامه توسعه با در نظر گرفتن فلسفه و شرایط اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی دولت‌ها و ساکنان اصلی می‌باشد (Heidari, 2008: 76). تجهیز امکانات گردشگری (هتل، رستوران، مسافرخانه، کمپ)، محل اقامت مناسب با قیمت منصفانه، زیرساخت‌های (حمل، نقل، جاده آسفالت‌ه و...)، وجود مراکز اطلاع رسانی، محل اسکان مناسب برای گردشگران اصل مهمی در افزایش مدت اقامت گردشگران می‌باشد. تاسیسات توریستی را می‌توان به سه گروه عمده تاسیسات اقامتی، پذیرایی و حمل و نقل و ارتباطات طبقه‌بندی نمود که شامل هتل‌ها، مهمانسراها، متل<sup>۲</sup>، شاله<sup>۳</sup>، بنگالو<sup>۴</sup> پانسیون‌های خانگی<sup>۵</sup>، اردوگاه گردشگری<sup>۶</sup>، کمپینگ کاروان<sup>۷</sup>، (Rahnemaei, 2013: 24) کلبه‌های ساحلی و کوهستانی، رستوران‌ها، قهوه‌خانه‌ها و چایخانه‌ها و رستوران‌های سنتی و استفاده از

<sup>۱</sup> Skinner –barand

<sup>۲</sup> متل مهمانسراهای واقع در کنار جاده‌ها و اتوبان‌هاست که بیشتر توسط مسافران عبوری، اعم از گردشگر یا غیر گردشگر مورد استفاده قرار می‌گیرد.

<sup>۳</sup> شاله واژه‌ای فرانسوی است و به کلبه‌های چوبی که در مناطق کوهستانی و جنگلی از چوب و الوار و تنه درختان ساخته می‌شوند، گفته می‌شود.

<sup>۴</sup> بنگالو ساختمان یک اتاقه مستقلی است که به صورت منفرد یا گروهی برای اقامت گردشگران و یا استفاده شخصی در مناطق گردشگری ساخته می‌شود.

<sup>۵</sup> واحدهای اقامتی هستند که در قسمتی از خانه‌های مسکونی واقع در شهرها یا مناطق گردشگر تجهیز شده و برای اسکان مسافران به آنان اجاره داده می‌شود.

<sup>۶</sup> تاسیسات ساده‌ای هستند که فقط اتاق، یعنی نوعی چهار دیواری را در اختیار گردشگران قرار می‌دهند که بتوانند با وسایل شخصی خود در آنها اقامت کنند.

<sup>۷</sup> نوعی از اردوگاه‌های گردشگری است و برای استقرار کاروان‌های مسافرتی که توسط اتومبیل کشیده می‌شوند، احداث می‌شوند. کاروان‌ها در این قطعات طوری قرار می‌گیرند که بتوانند به شبکه‌های آب، فاضلاب، برق و تلفن وصل شوند.

وسایل مناسب تاسیسات و تجهیزات حمل و نقل شامل راه آهن، حمل و نقل زمینی، دریایی و هوایی و... است. عوامل مختلفی در توسعه گردشگری نقش دارند که ارتباط و تعامل بین آن‌ها توسعه گردشگری را شکل می‌دهد که از بین آنها می‌توان گردشگران، مردم محلی و ویژگی‌های مقصد را نام برد (Mousavi et al, 2015:21). در بررسی مبانی نظری موضوع حاضر، چند دیدگاه غالب درباره نوع و نحوه برخورد میزبان و گردشگر در یک منطقه و توسعه صنعت گردشگری وجود دارد که عبارتند از:

الف) دیدگاه موافقان (مثبت): این دیدگاه عمدتاً جنبه‌های تغییر فرهنگی مثبتی را در نظر می‌گیرد که ناشی از نفوذ و ورود گردشگران در بازننگری مهارتها و رسوم سنتی مانند رعایت بهداشت و نظم و... است (Papeli Yazdi & Saghaei, 2007: 87).

این گروه با اشاره به جنبه‌های مثبت اقتصادی، اجتماعی، توریسم از جمله اشتغال زایی، ارزآوری، ماندگاری اقتصادی، حفاظت منابع طبیعی، تعمیر و نگهداری ابنیه باستانی، تعامل فرهنگ‌ها و حفظ صلح، انگیزه گسترش این صنعت را قوت بخشیدند. این دیدگاه حمایتی، به توسعه هر چه بیشتر تاسیسات و امکانات، جلب جهانگرد و گردشگر اهمیت می‌دهد و بدین طریق می‌کوشد مشکلات اقتصادی جامعه را به حداقل برساند (Shomaei et al, 2011:6).

ب) دیدگاه مخالفان (منفی): این دیدگاه هر تغییر را به خصوص ناهنجاریها را نتیجه مستقیم گردشگری می‌داند (Papeli Yazdi & Saghaei, 2007: 87). در این دیدگاه، گردشگری بر فرهنگ زدایی و کالایی شدن فرهنگ، افزایش میزان جرم و ناهنجاری و تنزل ارزش‌ها می‌انجامد. طرفداران این دیدگاه معتقدند که طرح‌ها و برنامه‌های گردشگری، همه داشته‌های جامعه را در خدمت پول و درآمد ارزی قرار می‌دهد و این درآمد به بهای گزاف به دست می‌آید (Mousavi et al, 2015:6).

حضور گردشگران به طور انبوه در یک منطقه خاص می‌تواند الگوهای زندگی افراد محلی را تحت تاثیر قرار دهد و توسعه گردشگری در حد بالا، ممکن است اثرات نامطلوبی از قبیل افزایش فحشا، قماربازی، خشونت، سروصدای زیاد، تراکم جمعیت و سایر مشکلات اجتماعی را به دنبال داشته باشد (Movahed, 2004:127). به زعم لاپکو (2014) تعداد زیاد گردشگران در درآمدت موجب تخریب ارزش‌های توریستی و کاهش جذابیت می‌شود (Lapko, 2014:211).

ج) دیدگاه‌های توسعه تطبیقی گردشگری: ایده این گروه، نتیجه منظره دوگروه یاد شده است که با تلفیق بیانیه‌های موافق و مخالف، نوعی توسعه گردشگری بر مبنای پاسخگویی به ارزش‌های اقتصادی مردم و منابع مصنوعی و طبیعی آن‌ها ارائه دادند که گردشگری شهری و روستایی، همساز و کنترل پذیر، زیست محیطی، فرهنگی و... گزینه‌های پیشنهادی آن‌هاست و بر استفاده از منابع محلی، سهولت مدیریت، ندانستن نقش تخریبی، تعامل مهمان و میزبان و در نظر گرفتن منافع هر دو گروه تاکید دارند (Mousavi et al, 2015:6).

یکی از مهمترین ابعاد اقتصادی گردشگری ارزیابی آثار مضاعف و تکاثری این صنعت در قالب سه نوع اثر مستقیم، غیرمستقیم و القایی می‌باشد. اثرات تکاثری بر این اساس است که پولی که گردشگر هزینه می‌کند طی چرخه‌های متعددی به داخل اقتصاد محلی تزریق شده و اقتصاد کشور میزبان را متحول می‌کند (Tulaei, 2007:64). یکی از عوامل مهم در جذب گردشگر، وجود تجهیزات و تسهیلات گردشگری می‌باشد که به سه گروه عمده، تاسیسات اقامتی، پذیرایی و حمل و نقل و ارتباطات می‌توان طبقه بندی نمود. درک درست هریستم به شناخت اجزای سیستم و کلیت آن، نیازمند است و بر این اساس، نظام گردشگری متشکل از: جاذبه‌ها و فعالیت‌های توریستی، مراکز اقامتی، تسهیلات و خدمات حمل و نقل، عناصر موسساتی، تاسیسات زیربنایی دیگر، تسهیلات و خدمات توریستی دیگر می‌باشد (Isa Lo et al, 2017:556).

"ایران یکی از ده کشور بزرگ جهان از نظر جاذبه‌های شناخته شده توریستی است" (Latifi, 2005:19). «اما علیرغم موقعیت مناسب و مساعد جغرافیایی بین دنیای شرق و غرب درآمد ارزی ایران از این بابت بسیار ناچیز است. به همین علت برای رونق بخشیدن به فعالیت‌های اقتصادی در کشور و ایجاد رشد و توسعه‌ای هماهنگ، بخش‌های صنعت و کشاورزی را می‌بایست بازسازی نمود و بخش سومی تحت عنوان توریسم را بدان افزود.» (Rezvani, 2006:189). ایران علاوه بر اینکه مهد یکی از کهن‌ترین تمدن‌ها است از نظر جاذبه‌های طبیعی و فرهنگی جزء کشورهای برتر دنیا و از ذخیره‌گاه‌های مهم تنوع زیستی کره زمین است. ایران با داشتن جاذبه‌های مهیا (آب و هوای خوش، مناظر طبیعی، آب‌های معدنی و...) جاذبه‌های نامہیا (آثار و بناهای تاریخی و باستانی، زیارتگاه‌ها و موزه‌ها و...) می‌تواند در جهان یکی از پیشروان گردشگری باشد. گردشگری، سبب رونق اقتصادی و ایجاد درآمد بیشتری برای اکثر مردم از نظر کسب و کار و به فروش رفتن فرآورده‌های کشاورزی و صنعتی می‌شود. و کشورهایی که از زیبایی‌های طبیعی و فرهنگ غنی و اماکن باستانی و تاریخی برخوردارند بیشتر مورد توجه جهانگردان قرار می‌گیرند می‌توانند همه ساله میلیون‌ها دلار درآمد ملی به دست بیاورند (Kargar, 2006:12). اما ایران با

داشتن قابلیت ها و توانایی های بالا در جذب گردشگر، شرایط مناسبی برای بهره برداری و توسعه زیرساخت های اقامتی در امر گردشگری فراهم نساخته است (Soleimani et al, 2011:106).

استان گیلان دارای جاذبه های گردشگری شهری بسیاری مانند بناهای تاریخی، مذهبی، مراکز تفریحی، هنری، ورزشی و... بوده، لیکن این جاذبه‌ها برای مصرف گردشگران تجهیز نشده‌اند. اگر این قابلیت ها، درست برنامه ریزی و مدیریت شوند می توانند زمینه های توسعه گردشگری شهری استان را فراهم آورند، اما جاذبه های شهری این استان در پس جذابیت های طبیعی قرار گرفته و به حد کافی مورد توجه پژوهشگران قرار نگرفته است، همچنین به دلیل اطلاع رسانی نامناسب، کمبود امکانات، خدمات و ... کمتر مورد توجه گردشگران قرار گرفته است. یکی از مشکلات اصلی تاسیسات اقامتی و پذیرایی بخش گردشگری شهری، نداشتن نیروی انسانی ماهر در اداره و ارائه خدمات در این بخش است و مهمترین نقاط ضعف بخش گردشگری در استان گیلان وابستگی فعالیت‌های گردشگری به فصول معین است (Rahnemaei, 2009:6). همچنین برخی از موانع و مشکلات توسعه گردشگری در این استان از دیدگاه کارشناسان عبارتند از: «راههای خطرناک و مشکلات حمل و نقل، کمبود امکانات اقامتی، کمبود امکانات بهداشتی و...» (Masoumi Rad, 2003:12).

هدف این پژوهش، رتبه بندی شهرستان های استان گیلان از نظر زیرساخت های گردشگری شهری با تأکید بر مدل تصمیم گیری کوپراس می باشد. بدیهی است با مشخص شدن رتبه بندی زیرساخت های گردشگری شهری در شهرستان های این استان، با برنامه ریزی و مدیریت صحیح می توان گردشگران زیادی را به سوی این استان جلب کند. در سالهای اخیر پژوهش های زیادی درخصوص رتبه بندی زیرساخت های گردشگری شهری با استفاده از مدل های تصمیم گیری انجام شده است که به چند نمونه در زیر اشاره می شود.

نتایج تحقیق مصلحی و همکاران (۲۰۱۲) حاکی از این است که در بین شهرستان های استان اصفهان، شهرستان اصفهان با ضریب اولویت ۰/۸۷، در سطح فرا برخوردار و شهرستان های خمینی شهر، خوانسار، دهاقان، تیران و کرون، فلاورجان، گلپایگان، چادگان و نطنز با ضریب اولویت ۰/۱ تا ۰/۰۰۷ در سطح فرو برخوردار یا محروم قرار گرفته اند. تقوایی و همکاران (۲۰۱۳) در پژوهش خود با عنوان "سطح بندی شهرستان های استان گیلان از لحاظ امکانات و جاذبه های گردشگری جهت تعیین قطب های گردشگری استان" نتیجه گرفتند مشخص شدن قطب های گردشگری در استان موجب تخصیص مطلوب اعتبارات مالی در توسعه مناطق گردشگری، استفاده هدفمندانه از امکانات موجود و پایداری بیشتر فعالیت های گردشگری در این استان خواهد شد.

امانپور و همکاران (۲۰۱۳) در رتبه بندی شهرستان های استان خوزستان از لحاظ شاخص های گردشگری با استفاده از مدل تاپسیس نتیجه گرفتند بین شهرستان های اهواز، دزفول و شوشتر به عنوان گروه اول توسعه یافته و سایر شهرستان ها شکاف عمیقی وجود دارد. و گروه آخر متشکل از ۷ شهرستان که نسبت به سایر شهرستان های استان کمتر توسعه یافته هستند. به غیر از شهرستان هندیجان بقیه شهرستان ها جاذبه و آثار خیلی کمی دارد و امکان سرمایه گذاری وجود ندارد چون هر سرمایه گذاری بایستی بازدهی داشته باشد. نتایج تحقیق جعفری مهرآبادی و همکاران (۲۰۱۴) حاکی از این است که جاذبه های شهری استان گیلان در پس جذابیت های طبیعی قرار گرفته و به حد کافی مورد توجه پژوهشگران قرار نگرفته است. در صورت برنامه ریزی و بازشناسی جاذبه های شهری این استان، می توان گردشگری شهری را به عنوان مکملی برای جاذبه های طبیعی استان مطرح ساخت.

قنبری و همکاران (۲۰۱۴) در مقاله خود با عنوان رتبه بندی شهرستان های استان آذربایجان شرقی بر اساس زیرساخت های گردشگری شهری با روش های تصمیم گیری چند معیاره نتیجه می گیرد شهرستان های تبریز، مراغه و شبستر، سه شهرستان اول و شهرستان های ورزقان، چارویماق و خداآفرین، سه شهرستان آخر در رتبه بندی شهرستان های استان آذربایجان شرقی بر اساس برخورداری از زیرساخت های گردشگری شهری هستند. فرجی سبکیار و همکاران (۲۰۱۴) در پژوهش خود به سطح بندی فضایی محورهای گردشگری استان فارس بر مبنای خدمات و تسهیلات گردشگری پرداخته و نتیجه می گیرد محورهای شمالی و جنوبی با توجه به اینکه درگاه بیشترین ورود گردشگران به این استان هستند، از خدمات کمتری برخوردارند و باید در اولویت توسعه خدمات و زیرساخت های گردشگری قرار گیرند. دانش نظافت و همکاران (۲۰۱۵) در مقایسه تطبیقی توسعه یافتگی مناطق شهری رشت با استفاده از روش های ارزیابی چندشاخصه نتیجه می گیرد امکانات و خدمات بیشتر در مرکز شهر تمرکز یافته اند و نابرابری در مناطق پنج گانه با اختلاف زیاد مشاهده می گردد. نتایج پژوهش قاسمی و همکاران (۲۰۱۶) با عنوان رتبه بندی زیرساخت های گردشگری شهری با استفاده از تکنیک کوپراس در استان زنجان حاکی از این است که شهرستان زنجان با ارزش نهایی ۰/۰۶۱ و خرمدره با ارزش نهایی ۰/۱۵۵ از نظر زیرساخت های گردشگری وضعیت مطلوب و مساعدی دارند و شهرستان های ایجرود با ارزش نهایی ۰/۴۱۷ و خداوند با ارزش نهایی ۰/۳۲۶ از حداقل زیرساخت های لازم برای گردشگری برخوردارند و بقیه شهرستان ها از نظر رتبه بندی وضعیت بینابین دارند همچنین نتایج تحقیق عیسی لو و همکاران (۲۰۱۷) نشان می دهد که اولویت بندی

شهرستان‌های استان مرکزی به لحاظ معیارهایی مانند، پتانسیل‌های گردشگری، حوزه نفوذ، مناطق محرک توسعه، انگیزه سرمایه‌گذاری، به منظور توزیع بهینه زیرساخت‌ها امری الزامی است. ویسی ناب و همکاران (۲۰۱۷) در سطح بندی و بررسی تطبیقی سطوح توسعه یافتگی با استفاده از تکنیک‌های برنامه ریزی شهرستان‌های استان کرمانشاه نتیجه می‌گیرد شهرستان‌های این استان به لحاظ توسعه در وضعیت مناسبی به سر نمی‌برند.

(Andres et al., 2016) در چارچوب روش شناسی برای اولویت بندی سرمایه گذاری زیرساخت به بررسی ارتباط بین زیرساخت‌ها و رشد اقتصادی و زیرساخت‌ها و رفاه و فقر می‌پردازد و نتیجه می‌گیرد که در مناطق و کشورهایی که شکاف دسترسی زیرساخت‌ها زیاد و بودجه عمومی بسیار محدود است، اهمیت بررسی جنبه‌های مختلف فرایند تصمیم‌گیری بیشتر قابل توجه است. (Pitchipoo et al, 2014) در پژوهش خود با عنوان مدل تصمیم‌گیری کوپراس برای بهینه‌سازی به وسایل نقلیه سنگین نتیجه می‌گیرد که این مدل تصمیم‌گیری روش مطلوبی برای ارزیابی سیستم وسایل نقلیه سنگین می‌باشد.

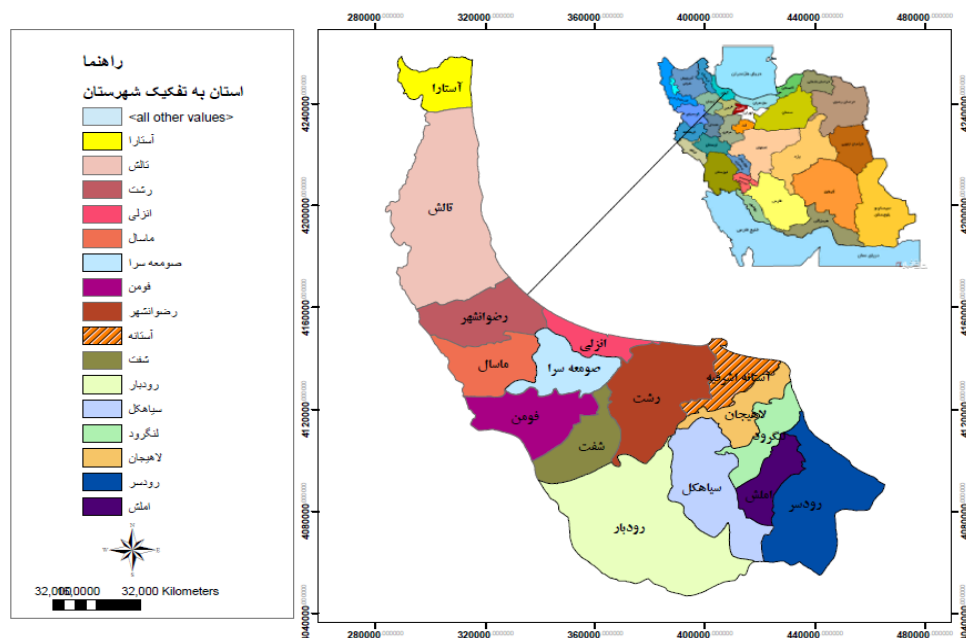
### روش پژوهش

روش پژوهش در این مقاله از نوع توصیفی - تحلیلی و بر مبنای مشاهدات میدانی می‌باشد. واحد تحلیل، شاخص‌های منتخب استان گیلان به تفکیک شهرستان‌های آن است که با روش کوپراس رتبه‌بندی می‌شوند. براین اساس شاخص‌های زیر برای رتبه‌بندی شهرستان‌های استان گیلان از نظر دستیابی به زیرساخت‌های گردشگری انتخاب شده است:

۱. تعداد مسافرخانه (مهمانپذیر) ۲. واحدهای اقامتی (هتل‌های ۱ تا ۵ ستاره) ۳. واحدهای پذیرایی بین راهی ۴. اماکن تفریحی (موزه‌ها و مکان‌های تاریخی، سینما، سالن نمایش (تئاتر و موسیقی) ۵. دفاتر خدماتی و مسافربری ۶. پارک عمومی ۷. مناطق نمونه گردشگری و پارک‌های جنگلی ۸. تعداد پایانه ۹. شرکت‌ها و تعاونی‌های مسافربری و حمل و نقل.

### قلمرو جغرافیایی پژوهش

استان گیلان، یکی از استان‌های شمالی کشور ایران و با آب و هوای معتدل و مرطوب است که در جنوب دریای خزر، میان رشته کوه‌های البرز و تالش در شمال ایران جای گرفته است و ۱۴۷۱۱ کیلومتر مربع وسعت دارد. این استان به واحد جغرافیایی جنوب دریای مازندران تعلق دارد و با استان‌های اردبیل در باختر، مازندران در خاور، زنجان در جنوب و کشور تازه استقلال یافته آذربایجان و دریای خزر در شمال همسایه است. این استان بر اساس تقسیمات کشوری دارای ۱۶ شهرستان است. جمعیت استان بر اساس آخرین سرشماری ۲۵۳۰۶۹۶ نفر بوده است. کلانشهر رشت با داشتن ۴۶ درصد جمعیت کل استان، مرکز و پرجمعیت‌ترین شهر استان گیلان است. از دیگر شهرهای پرجمعیت و گردشگری پذیر این استان می‌توان به ترتیب به شهرهای بندر انزلی، لاهیجان، تالش، لنگرود، رودسر، بندر آستارا، صومعه سرا، فومن و ماسال اشاره نمود (Management and Programming Organization of Gilan Province, 2017).



شکل ۱. نقشه موقعیت جغرافیایی محدوده مورد مطالعه

## یافته‌ها و بحث

درگام اول، داده‌های جدول ۱ از سالنامه آماری ۱۳۹۵ استخراج گردید. در این ماتریس، گزینه‌ها شهرستان‌های استان گیلان و معیارها، شاخص‌های گردشگری هستند. در جدول شماره ۱ به جهت سهولت در نام گذاری شاخص‌ها و به تناسب عناوین مطرح در پژوهش، کدگذاری صورت گرفته است.

جدول ۱. کدبندی واحد تحلیل مورد بررسی در پژوهش

| عناوین | تعدادمسافرخانه (مهمانپذیر) | واحدهای اقامتی و هتل | واحدهای پذیرایی بین راهی | اماکن تفریحی (موزه‌ها ...) | دفاترخدماتی و مسافربری | پارک عمومی | مناطق نمونه گردشگری و پارک‌های جنگلی | تعدادپایانه | شرکت‌ها و تعاونی‌های مسافربری |
|--------|----------------------------|----------------------|--------------------------|----------------------------|------------------------|------------|--------------------------------------|-------------|-------------------------------|
| کد     | ۱                          | ۲                    | ۳                        | ۴                          | ۵                      | ۶          | ۷                                    | ۸           | ۹                             |

بر اساس جدول فوق بخش‌های مختلف مانند: "تعدادمسافرخانه (مهمانپذیر)"، "واحدهای اقامتی و هتل"، "واحدهای پذیرایی بین راهی"، "اماکن تفریحی (موزه‌ها ...)"، "دفاترخدماتی و مسافربری"، "پارک عمومی"، "مناطق نمونه گردشگری و پارک‌های جنگلی"، "تعدادپایانه"، "شرکت‌ها و تعاونی‌های مسافربری" به عنوان عناوینی که در چک لیست محقق باید مورد بررسی قرار بگیرد در نظر گرفته شدند. در مرحله بعد عناوین کدبندی شدند. به عنوان مثال "واحدهای اقامتی و هتل" در مقاله با کد شماره ۲ شناسایی می‌گردد.

جدول ۲. ماتریس تصمیم‌گیری

| کد شاخص‌ها | ۱  | ۲    | ۳   | ۴  | ۵  | ۶   | ۷  | ۸ | ۹   |
|------------|----|------|-----|----|----|-----|----|---|-----|
| گزینه      |    |      |     |    |    |     |    |   |     |
| آستارا     | ۶  | ۷۸   | ۲۲  | ۲  | ۱  | ۲۱  | ۴  | ۲ | ۱۱  |
| آستانه     | ۲  | ۲۴   | ۱۳  | ۲  | ۱  | ۵   | ۲  | ۰ | ۱۰  |
| املش       | ۰  | ۴    | ۱   | ۱  | ۰  | ۴   | ۲  | ۰ | ۴   |
| بندرانزلی  | ۱  | ۳۱۱  | ۱۷  | ۴  | ۳  | ۲۴  | ۴  | ۲ | ۱۹  |
| تالش       | ۴  | ۴۴   | ۱۵  | ۱  | ۱  | ۱۲  | ۶  | ۱ | ۴   |
| رشت        | ۱۱ | ۱۱۱  | ۷۶  | ۱۲ | ۳۲ | ۶۸  | ۴  | ۱ | ۲۱  |
| رضوانشهر   | ۰  | ۱۰   | ۳   | ۰  | ۰  | ۶   | ۴  | ۰ | ۲   |
| رودبار     | ۳  | ۱۷   | ۱۸  | ۱  | ۱  | ۲۰  | ۶  | ۰ | ۳   |
| رودسر      | ۳  | ۴۸   | ۱۱  | ۲  | ۲  | ۲۰  | ۸  | ۱ | ۶   |
| سیاهکل     | ۱  | ۳    | ۴   | ۱  | ۰  | ۸   | ۲  | ۰ | ۷   |
| شفش        | ۲  | ۲۵۲  | ۳   | ۱  | ۱  | ۳   | ۴  | ۰ | ۵   |
| صومعه سرا  | ۱  | ۹    | ۱۷  | ۳  | ۱  | ۴   | ۵  | ۱ | ۱۰  |
| فومن       | ۳  | ۳۶۷  | ۱۱  | ۶  | ۰  | ۱۱  | ۲  | ۰ | ۴   |
| لاهیجان    | ۴  | ۱۳۰  | ۱۷  | ۲  | ۶  | ۱۱  | ۲  | ۱ | ۵   |
| لنگرود     | ۲  | ۲۰   | ۱۹  | ۲  | ۳  | ۱۱  | ۳  | ۰ | ۷   |
| ماسال      | ۵  | ۷۰   | ۲   | ۱  | ۱  | ۹   | ۲  | ۰ | ۸   |
| مجموع      | ۴۸ | ۱۴۹۸ | ۲۴۹ | ۴۱ | ۵۳ | ۲۳۷ | ۶۰ | ۹ | ۱۲۵ |

( Source: Statistical yearbook of Guilan province, 2016)

درگام دوم پس از تشکیل ماتریس وضع موجود بر اساس معیارهای طراحی شده، وزن هر یک از معیارها بر اساس روش وزن‌دهی آنتروپی شانون محاسبه شد.

جدول ۳. ماتریس وزن معیارها

|    | C1    | C2    | C3    | C4    | C5    | C6    | C7    | C8    | C9    |
|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Ej | ۰/۸۶۹ | ۰/۷۷۶ | ۰/۸۴۴ | ۰/۸۴۲ | ۰/۵۵۱ | ۰/۸۶۷ | ۰/۸۷۷ | ۰/۲۰۸ | ۰/۸۶۲ |
| Dj | ۰/۱۳۱ | ۰/۲۲۴ | ۰/۱۵۶ | ۰/۱۵۸ | ۰/۴۴۹ | ۰/۱۳۳ | ۰/۱۲۳ | ۰/۷۹۲ | ۰/۱۳۸ |
| Wj | ۰/۰۵۷ | ۰/۰۹۸ | ۰/۰۶۸ | ۰/۰۶۹ | ۰/۱۹۷ | ۰/۰۵۸ | ۰/۰۵۴ | ۰/۳۴۸ | ۰/۰۴۹ |

( Source: Computations of Author, 2019)

در این رابطه  $W_j$  وزن هریک از معیارهاست که از روش وزن‌دهی آنتروپی شانون به دست آمد. برای به دست آوردن هریک از آلترناتیوهای جدول ۳ وزن هریک از معیارها را بر مجموع معیارهای هرگزینه تقسیم نموده و سپس در هر معیار ضرب نمودیم. به عنوان مثال برای شهرستان آستارا:  $W_j = 0.057$  و مجموع معیارها:  $6 + 78 + 22 + 2 + 1 + 21 + 4 + 2 = 147$  و معیار اول یعنی تعداد مسافر خانه (مهمانپذیر) برابر ۶ می‌باشد. عدد  $0.057$  را بر ۱۴۷ تقسیم نموده و حاصل را در عدد ۶ ضرب می‌شود و همین عملیات را برای سایر خانه‌های ماتریس و شهرستان‌ها انجام می‌گردد.

جدول ۴. ماتریس وزن دار (نرمالیزم)

|     | C1      | C2      | C3      | C4      | C5      | C6      | C7      | C8      | C9      |
|-----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| A1  | ۰/۰۰۲۳  | ۰/۰۵۲   | ۰/۰۱۰   | ۰/۰۰۰۹  | ۰/۰۰۱   | ۰/۰۲۶   | ۰/۰۰۱۵  | ۰/۰۰۴۷  | ۰/۰۰۳۷  |
| A2  | ۰/۰۰۱۹  | ۰/۰۳۹۹  | ۰/۰۱۴۹۸ | ۰/۰۰۲۳  | ۰/۰۰۳۳  | ۰/۰۰۴۹  | ۰/۰۰۱۸  | .       | ۰/۰۰۸۳  |
| A3  | .       | ۰/۰۲۴۵  | ۰/۰۰۴   | ۰/۰۰۴۳  | .       | ۰/۰۱۴   | ۰/۰۰۶۷  | .       | ۰/۰۱۲۳  |
| A4  | ۰/۰۰۰۱۵ | ۰/۰۷۹   | ۰/۰۰۳   | ۰/۰۰۰۷  | ۰/۰۰۱۵  | ۰/۰۰۳۶  | ۰/۰۰۰۵۶ | ۰/۰۰۱۸  | ۰/۰۰۲۴  |
| A5  | ۰/۰۰۲۶  | ۰/۰۴۸۹  | ۰/۰۱۱۵۹ | ۰/۰۰۰۷۸ | ۰/۰۰۲۲  | ۰/۰۰۷۹  | ۰/۰۰۳۶۸ | ۰/۰۰۳۹  | ۰/۰۰۲۲  |
| A6  | ۰/۰۰۱۸۶ | ۰/۰۰۳۲  | ۰/۰۱۵۴  | ۰/۰۰۲۵  | ۰/۰۱۸۷۶ | ۰/۰۱۱۷  | ۰/۰۰۰۶۴ | ۰/۰۰۱   | ۰/۰۰۳۱  |
| A7  | .       | ۰/۰۳۹   | ۰/۰۰۸۲  | .       | .       | ۰/۰۱۳۹  | ۰/۰۰۸۶  | .       | ۰/۰۰۳۹  |
| A8  | ۰/۰۰۲۵  | ۰/۰۲۴   | ۰/۰۱۷۷  | ۰/۰۰۱   | ۰/۰۰۲۸  | ۰/۰۱۶۸  | ۰/۰۰۴۷  | .       | ۰/۰۰۲   |
| A9  | ۰/۰۰۱۶۹ | ۰/۰۴۶۵۷ | ۰/۰۰۷۴  | ۰/۰۰۱۴  | ۰/۰۰۳۹  | ۰/۰۱۱۴۸ | ۰/۰۰۴۳  | ۰/۰۰۳۴  | ۰/۰۰۲۹  |
| A10 | ۰/۰۰۲۲  | ۰/۰۱۱۳  | ۰/۰۱۰۶  | ۰/۰۰۲۶  | .       | ۰/۰۱۷۸  | ۰/۰۰۴   | .       | ۰/۰۱۳۱۹ |
| A11 | ۰/۰۰۴۲  | ۰/۰۹۱۴۵ | ۰/۰۰۰۷۵ | ۰/۰۰۰۲۵ | ۰/۰۰۰۷۳ | ۰/۰۰۰۶۴ | ۰/۰۰۰۸  | .       | ۰/۰۰۰۷۳ |
| A12 | ۰/۰۰۱۱  | ۰/۰۱۷۲  | ۰/۰۲۲۶  | ۰/۰۰۴۰۶ | ۰/۰۰۳۸۶ | ۰/۰۰۴۵۵ | ۰/۰۰۵۳  | ۰/۰۰۶۸  | ۰/۰۰۹۶  |
| A13 | ۰/۰۰۰۴  | ۰/۰۸۸۹  | ۰/۰۰۱۸  | ۰/۰۰۱۰  | .       | ۰/۰۰۱۵۸ | ۰/۰۰۰۲۷ | .       | ۰/۰۰۰۴۸ |
| A14 | ۰/۰۰۱۲۸ | ۰/۰۷۱۶  | ۰/۰۰۶۵  | ۰/۰۰۰۷۷ | ۰/۰۰۶۶  | ۰/۰۰۳۶  | ۰/۰۰۰۶  | ۰/۰۰۱۹۵ | ۰/۰۰۱۴  |
| A15 | ۰/۰۰۱۷  | ۰/۰۳۹۳  | ۰/۰۱۹۳  | ۰/۰۰۲۱  | ۰/۰۰۸۸  | ۰/۰۰۹۵  | ۰/۰۰۲۴  | .       | ۰/۰۰۵۱  |
| A16 | ۰/۰۰۲۹  | ۰/۰۷    | ۰/۰۰۱۴  | ۰/۰۰۰۷  | ۰/۰۰۲   | ۰/۰۰۵۳  | ۰/۰۰۱۱  | .       | ۰/۰۰۴   |

( Source: Computations of Author, 2019)

در این قسمت معیارهای مثبت و منفی مشخص و تفکیک می‌شوند. منظور از معیار مثبت یا سازگار، معیاری است که با افزایش مقدار آن، میزان مطلوبیت آن افزایش می‌یابد. برای مثال، واحدهای پذیرایی بین راهی و خدمات آن برای گردشگر یک معیار مثبت است. زیرا هرچه تعداد آن بیشتر باشد، دسترسی به آن راحت‌تر است. در این پژوهش تمامی شاخص‌ها مثبت و سازگارند، اما از آنجا که کمبود هریک از این شاخص‌ها در شهرستان‌ها مشکلاتی از نظر زیرساخت‌های گردشگری به وجود می‌آورد، هر کدام از آنها که مقدار کمتری در مقایسه با سایر معیارها دارند، منفی به حساب می‌آیند. زیرا هرچه زیرساخت‌های گردشگری کمتر باشد، برای هریک از شهرستان‌های میزبان، شرایط نامناسبی ایجاد خواهد شد.

در نهایت رتبه‌بندی براساس معیار  $Q_j$  صورت گرفته است. یعنی شهرستان‌هایی که دارای بالاترین مقدار  $Q_j$  و  $N_j$  هستند، از نظر معیار زیرساخت‌ها در وضعیت مطلوبی قرار دارند و در مقابل شهرستان‌هایی که دارای پایین‌ترین مقدار  $Q_j$  و  $N_j$  باشند از نظر زیرساخت‌های گردشگری وضعیت نامطلوبی دارند. نتایج ارزیابی مدل کوپراس در ادامه آورده شده است:

جدول ۵. نتایج ارزیابی مدل کوپراس

| رتبه‌بندی | N     | Qj    | Sj-    | Sj+   | گزینه گردشگری |
|-----------|-------|-------|--------|-------|---------------|
| ۳         | ۴۸/۴۸ | ۰/۰۴۸ | ۰/۰۰۸  | ۰/۰۴۱ | آستارا        |
| ۷         | ۶۵/۶۵ | ۰/۰۶۵ | ۰/۰۰۷  | ۰/۰۶۳ | آستانه        |
| ۱         | ۴۲/۴۲ | ۰/۰۴۲ | ۰/۰۰۶  | ۰/۰۴۱ | املش          |
| ۱۴        | ۹۶/۹۶ | ۰/۰۹۶ | ۰/۰۰۱  | ۰/۰۹۱ | بندر انزلی    |
| ۱۱        | ۷۵/۷۵ | ۰/۰۷۵ | ۰/۰۰۹  | ۰/۰۶۵ | تالش          |
| ۱۶        | ۱۰۰   | ۰/۰۹۹ | ۰/۰۰۴  | ۰/۰۸۷ | رشت           |
| ۴         | ۵۲/۵۲ | ۰/۰۵۲ | ۰/۰۰۱  | ۰/۰۵۰ | رضوانشهر      |
| ۲         | ۴۵/۴۵ | ۰/۰۴۵ | ۰/۰۰۸  | ۰/۰۴۴ | رودبار        |
| ۱۰        | ۷۴/۷۴ | ۰/۰۷۴ | ۰/۰۱۳  | ۰/۰۷۳ | رودسر         |
| ۶         | ۵۸/۵۸ | ۰/۰۵۸ | ۰/۰۰۷  | ۰/۰۵۶ | سیاهکل        |
| ۸         | ۷۲/۷۲ | ۰/۰۷۲ | ۰/۰۱۷  | ۰/۰۷۰ | ثفت           |
| ۵         | ۵۳/۵۳ | ۰/۰۵۳ | ۰/۰۱۸  | ۰/۰۵۰ | صومعه سرا     |
| ۱۲        | ۷۹/۷۹ | ۰/۰۷۹ | ۰/۰۰۴۶ | ۰/۰۷۳ | فومن          |
| ۱۵        | ۹۸/۹۸ | ۰/۰۹۸ | ۰/۰۰۷۶ | ۰/۰۹۲ | لاهیجان       |
| ۹         | ۷۳/۷۳ | ۰/۰۷۳ | ۰/۰۰۵۶ | ۰/۰۷۲ | لنگرود        |
| ۱۳        | ۸۹/۸۹ | ۰/۰۸۹ | ۰/۰۰۱  | ۰/۰۷۹ | ماسال         |

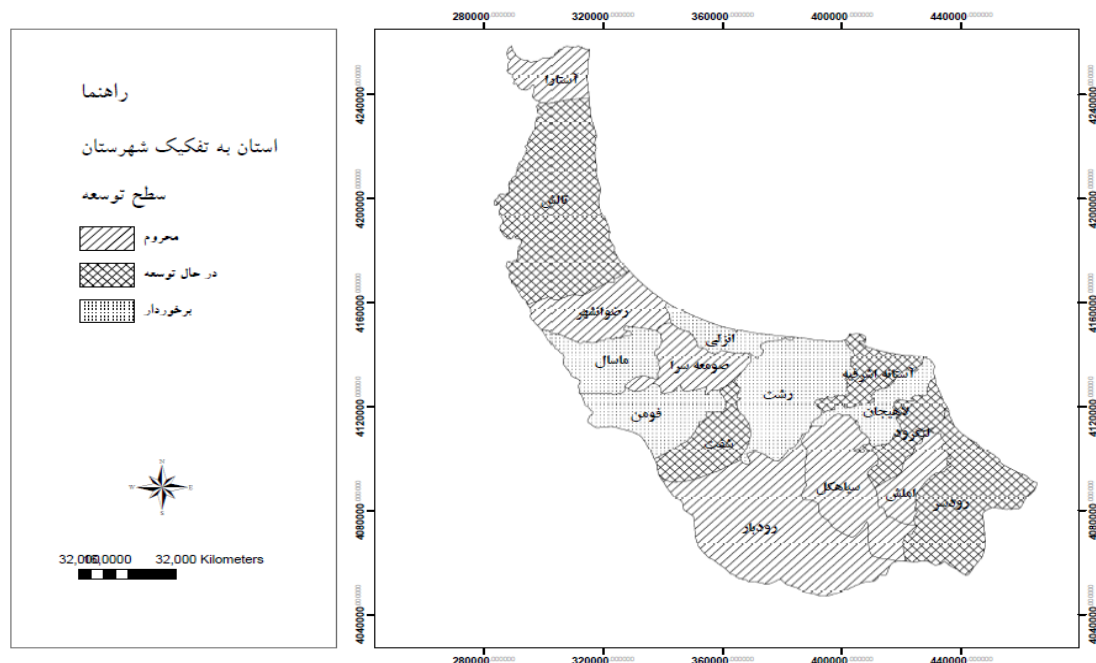
( Source: Computations of Author, 2019)

یافته‌های جدول ۵ حاکی از آن است که شهرستان رشت با ارزش نهایی ۱۰۰ و پس از آن شهرستان‌های لاهیجان (واقع در شرق استان) و انزلی (واقع در شمال استان) و ماسال (واقع در غرب استان) به ترتیب با ارزش‌های نهایی ۹۸/۹۸ و ۹۶/۹۶ و ۸۹/۸۹ بهترین زیرساخت‌های گردشگری را دارا هستند. در حالی که شهرستان‌های املش (واقع در شرق استان) با ارزش نهایی ۴۲/۴۲، رودبار (واقع در جنوب استان) با ارزش نهایی ۴۵/۴۵، آستارا (واقع در غرب و از شهرهای مرزی استان) با ارزش نهایی ۴۸/۴۸، رضوانشهر (واقع در غرب استان) با ارزش نهایی ۵۲/۵۲، صومعه‌سرا (واقع در غرب استان) با ارزش نهایی ۵۳/۵۳ و سیاهکل (واقع در شرق استان) با ارزش نهایی ۵۸/۵۸ از نظر زیرساخت‌های گردشگری وضعیت نامطلوبی دارند.

شهرستان‌های تالش (واقع در غرب استان)، رودسر و لنگرود ( ساحلی و واقع در شرق استان )، ثفت ( واقع در غرب استان) و آستانه (واقع در شرق استان) به ترتیب با ارزش‌های نهایی ۷۵/۷۵، ۷۴/۷۴، ۷۳/۷۳ و ۷۲/۷۲ و ۶۵/۶۵ نسبت به شهرستان‌های مذکور در وضعیت بینایی از نظر زیرساخت‌های گردشگری قرار دارند.

واقع شدن بعضی از شهرستان‌ها در سطوح بالا، نشان‌دهنده وضعیت ایده‌آل در آنها نبوده و فقط جایگاه شهرستان‌های مذکور را در ارتباط با سایر شهرستان‌ها مشخص می‌نماید.

در این پژوهش، تعیین رتبه‌بندی و سطوح برخورداری یا عدم برخورداری شهرستان‌های استان گیلان براساس ۹ شاخص ذکر شده براساس داده‌های جدول شماره ۵ صورت گرفته است. بدیهی است در صورت در نظر گرفتن شاخص‌های متفاوت دیگر، این سطح بندی تغییر خواهد نمود.



شکل ۲. نقشه سطح‌بندی توسعه شهرستان‌های استان گیلان

## نتیجه‌گیری

یکی از بزرگترین بخش‌های اشتغال در جهان، گردشگری است که تاکنون بیش از ۷۵ میلیون شغل ایجاد کرده است. علاوه بر آن بیانگر سریع‌ترین نقطه ورود به بازار کار برای جوانان در مناطق شهری و روستایی است. استان گیلان، از حیث جاذبه‌های تاریخی، فرهنگی، هنری و طبیعی و دارا بودن جاذبه‌های منحصر به فرد طبیعی، با برنامه‌ریزی و مدیریت صحیح می‌تواند گردشگران زیادی را به سوی خود جلب کند. تنوع جاذبه‌های طبیعی و فرهنگی و تاریخی و شیوه زندگی آداب و رسوم و صنایع دستی و... در هر شهرستان باعث جذب گردشگران می‌شود که در صورت ایجاد امکانات و زیرساخت‌های مناسب گردشگری و تبلیغات درخور موجب رضایت گردشگران و افزایش مدت ماندگاری آن‌ها شده و در نتیجه موجب توسعه منطقه و ایجاد درآمد و اشتغال مردم بومی می‌شود (Nikdel, 2010:5).

واقعیت این است که نظام شبکه شهری و شبکه دسترسی بین آنها از یک شکل سلسله مراتبی پیروی می‌کند که درراس آنها شهر رشت قرار دارد و همه راه‌ها به نحوی به این شهر ختم می‌شوند. درمورد گردشگری نیز رشت هر چند تمرکزی از جاذبه‌ها را ندارد ولی حدود نیمی از تأسیسات اقامتی استان دراین شهرقرار دارند. به نظر می‌رسد میان توزیع جغرافیایی جاذبه‌ها و زیرساخت‌های گردشگری استان تناسبی وجود نداشته باشد. در شهرستان‌های استان گیلان این عدم تناسب به شکل چشم‌گیری خود را نشان می‌دهد.

نتایج پژوهش حاکی از آن است که شهرستان رشت با مرکزیت رشت، با ارزش نهایی ۱۰۰ و پس از آن شهرستان‌های لاهیجان (واقع درشرق استان) و انزلی (ساحلی و واقع درشمال استان) و ماسال (کوهستانی و واقع درغرب استان) و فومن (واقع درغرب استان) به ترتیب با ارزش‌های نهایی ۹۸/۹۸ و ۹۶/۹۶ و ۸۹/۸۹ و ۷۹/۷۹ بهترین زیرساخت‌های گردشگری را دارا هستند. این در حالی است که شهرستان‌های املش (واقع در شرق استان) با ارزش نهایی ۴۲/۴۲، رودبار (واقع درجنوب استان) با ارزش نهایی ۴۵/۴۵، آستارا (واقع در غرب و از شهرهای مرزی استان) با ارزش نهایی ۴۸/۴۸، رضوانشهر (واقع درغرب استان) با ارزش نهایی ۵۲/۵۲، صومعه‌سرا (واقع درغرب استان) با ارزش نهایی ۵۳/۵۳ و سياهکل (واقع درشرق استان) با ارزش نهایی ۵۸/۵۸ از نظر زیرساخت‌های گردشگری وضعیت نامطلوبی دارند.

شهرستان‌های تالش (واقع درغرب استان)، رودسر و لنگرود (ساحلی و واقع درشرق استان)، شفت (واقع درغرب استان) و آستانه (واقع در شرق استان) به ترتیب با ارزش‌های نهایی ۷۵/۷۵، ۷۴/۷۴، ۷۳/۷۳، ۷۲/۷۲ و ۶۵/۶۵ نسبت به شهرستان‌های مذکور در وضعیت بینایی از نظر زیرساخت‌های گردشگری قرار دارند.

رتبه‌بندی شهرستان‌های استان گیلان نشان‌دهنده برتری چند شهرستان نسبت به سایر شهرستان‌های استان است و حاکی از این امر است که بین شهرستان‌های رشت، لاهیجان، انزلی، ماسال و فومن به عنوان گروه اول توسعه‌یافته و سایر شهرستان‌ها شکاف عمیقی وجود دارد. گروه دوم متشکل از ۴ شهرستان تالش، رودسر، لنگرود و شفت که نسبت به سایر شهرستان‌های استان، کمتر توسعه‌یافته هستند، و گروه آخر از ۷ شهرستان صومعه‌سرا، رضوانشهر، رودبار، سیاھکل، املش، آستانه و آستارا که نسبت به سایر شهرستان‌های استان، توسعه نیافته‌تر هستند. در صورتی که از نظر جاذبه‌های توریستی نسبت به شهرستان‌های گروه اول و دوم، جاذبه و آثار بسیار زیادی دارند و امکان سرمایه‌گذاری وجود دارد. و امکان بازدهی سرمایه‌گذاری با توجه به تنوع جاذبه‌های توریستی وجود خواهد داشت.

از طرفی با توجه به اینکه رشت مرکز استان است و از نظر مطلوبیت زیرساخت‌های گردشگری جزء اولین شهرستان می‌باشد. با تحقیق سلیمانی‌مقدم و همکار (۲۰۱۱) که نتیجه می‌گیرد زیرساخت‌های اقامتی به لحاظ کمی و کیفی در میزان جذب گردشگر شهر رشت موثر بوده است، مطابقت دارد. همچنین در تحقیقات انجام شده در استان اصفهان توسط مصلحی و همکار (۲۰۱۲) و استان زنجان توسط قاسمی و همکاران (۲۰۱۶) و استان آذربایجان شرقی توسط قنبری و همکاران (۲۰۱۴)، به ترتیب از نظر توسعه‌یافتگی شهرستان اصفهان با ضریب اولویت ۰/۸۷، در سطح فرا برخوردار و شهرستان زنجان با ارزش نهایی ۰/۰۶۱ و تبریز مرکز استان، براساس برخورداری از زیرساخت‌های گردشگری وضعیت مطلوب‌تری نسبت به سایر شهرستان‌های استان خود دارند. با نتایج این پژوهش که شهرستان رشت (بامرکزیت رشت) با ارزش نهایی ۱۰۰ در ردیف اول توسعه‌یافتگی نسبت به سایر شهرستان‌های استان قرار گرفته است، مطابقت دارد.

در پایان ذکر این نکات ضروری به نظر می‌رسد:

واقع شدن بعضی از شهرستان‌ها در سطوح بالا، نشان‌دهنده وضعیت ایده آل در آنها نبوده و فقط جایگاه شهرستان‌های مذکور را در ارتباط با سایر شهرستان‌ها مشخص می‌نماید. در این پژوهش، تعیین الویت‌بندی و سطوح برخورداری یا عدم برخورداری شهرستان‌های استان گیلان براساس ۹ شاخص ذکر شده در صفحات قبل صورت گرفته است. بدیهی است در صورت در نظر گرفتن شاخص‌های متفاوت دیگر، این سطح‌بندی تغییر خواهد نمود.

## منابع

- امانپور، سعید، مریم ناصر، اصغر محمدی. (۱۳۹۲). رتبه بندی شهرستان های استان خوزستان از لحاظ شاخص های گردشگری با استفاده از مدل تاپسیس. *نگرش های نو در جغرافیای انسانی (جغرافیای انسانی)*، دوره ۵، شماره ۲، ۲۰۱-۲۲۱.
- پاپلی یزدی، محمدحسین، سقایی، مهدی. (۱۳۸۶). گردشگری (ماهیت و مفاهیم). چاپ دوم. انتشارات سمت.
- پورطاهری، مهدی، سجاسی قیداری، حمدالله، صادقلو، طاهره. ارزیابی تطبیقی روش های رتبه بندی مخاطرات طبیعی در مناطق روستایی، (مطالعه موردی: استان زنجان). *پژوهش های روستایی*، دوره ۲، شماره ۷، پیاپی ۷۰۱۲۹۷، زمستان ۱۳۹۰، صص. ۵۴-۳۱.
- تقوایی، مسعود، فوادمعافی، راضیه رحیمی. (۱۳۹۲). سطح بندی شهرستان های استان گیلان از لحاظ امکانات و جاذبه های گردشگری جهت تعیین قطب های گردشگری. *نگرش های نو در جغرافیای انسانی (جغرافیای انسانی)*، دوره ۵، شماره ۲، صص ۲۲۳-۲۳۸.
- تولایی، سیمین. (۱۳۸۶). مروری بر صنعت گردشگری، چاپ اول. انتشارات دانشگاه تربیت معلم.
- جعفری مهرآبادی، مریم؛ کمیل عبدی و شمیلا الهیاری. (۱۳۹۳). تحلیلی بر ضرورت توسعه ی گردشگری شهری در استان گیلان. *همایش شناخت راهکارهای توسعه استان گیلان*، رشت، دانشگاه گیلان، [https://www.civilica.com/Paper-GUIL01-GUIL01\\_009.html](https://www.civilica.com/Paper-GUIL01-GUIL01_009.html)
- حیدری، رحیم. (۱۳۸۷). مبانی برنامه ریزی صنعت گردشگری، چاپ اول، انتشارات سمت، تهران
- دانش نظافت، علی رضا، نصرالله مولایی هشتجین، اکبرمتمدی مهر. (۱۳۹۵). مقایسه تطبیقی توسعه یافتگی مناطق شهری رشت با استفاده از روش های ارزیابی چندشاخصه. *فصلنامه علمی-پژوهشی مطالعات برنامه ریزی سکونتگاههای انسانی*، سال یازدهم، شماره ۳۴، بهار ۱۳۹۵، صص. ۱۶-۱
- رضوانی، علی اصغر. (۱۳۸۵). *جغرافیا و صنعت توریسم*، چاپ ششم، انتشارات دانشگاه پیام نور.
- رهنمایی، محمدتقی. (۱۳۸۸). آسیب شناسی گردشگری در استان گیلان. مدیریت جهانگردی، شماره دوم و پنجم، اردیبهشت و مرداد ۱۳۸۸
- رهنمایی، محمدتقی. (۱۳۹۲). *اوقات فراغت و گردشگری*، چاپ دوم. انتشارات مهکامه، تهران.
- سلیمانی مقدم، محمد وقاسم اسلامی. (۱۳۹۰). نقش زیرساخت های اقامتی در فعالیت های گردشگری شهری رشت. *چشم انداز جغرافیایی (مطالعات انسانی)*، سال ششم، شماره ۱۷، زمستان ۱۳۹۰، صص ۱۱۵-۱۰۵
- شماعی، علی، موسی وند، جعفر. (۱۳۹۰). سطح بندی شهرستان های استان اصفهان از لحاظ زیرساخت های گردشگری با استفاده از مدل Topsis و AHP. *مطالعات و پژوهش های شهری و منطقه ای*، سال سوم، شماره ۱۰، صص ۲۳-۴۰

- طاهری، مهدی. ۱۳۹۳. کاربرد روشهای تصمیم‌گیری چند شاخصه در جغرافیا، چاپ اول. تهران، سمت. ۳۴-۵۶.
- عیسی لو، شهاب الدین، خاکساری رفسنجانی، علی، سعیدی راد، مجید. (۱۳۹۶). سنجش سطح برخورداری شهرستان‌های استان مرکزی به لحاظ زیرساخت‌های گردشگری. فصلنامه علمی-پژوهشی مطالعات برنامه ریزی سکونتگاههای انسانی، دوره ۱۲، شماره ۳ (پیاپی ۴۰)، پاییز ۱۳۹۶، صص ۵۵۳-۵۶۷.
- فرجی سبکبار، حسنعلی، محمدرضا رضوانی، حسن بهنام مرشدی، حسین روستا. (۱۳۹۳). سطح بندی فضایی محورهای گردشگری استان فارس بر مبنای خدمات و تسهیلات گردشگری. پژوهش‌های جغرافیایی انسانی، دوره ۴۶، شماره ۳، پاییز ۱۳۹۳، صص ۵۸۶-۵۶۱.
- قاسمی، مسلم، حجت الله شرفی، مرضیه جعفری، بهزاد شیخ علی پور. (۱۳۹۵). رتبه بندی زیرساخت‌های گردشگری شهری با استفاده از تکنیک کوپراس (مطالعه موردی: استان زنجان). گردشگری شهری، دوره ۳، شماره ۱، زمستان ۱۳۹۵، صص ۴۱-۳۱.
- قنبری، ابوالفضل، بهمن شجاعی و نده بهرام زینلی. (۱۳۹۳). رتبه بندی شهرستان‌های استان آذربایجان شرقی بر اساس زیرساخت‌های گردشگری شهری با روش‌های تصمیم‌گیری چندمعیاره، جغرافیا و آمایش شهری منطقه ای، شماره ۱۲، صص ۸۹-۱۱۲.
- کارگر، بهمن (۱۳۸۵). جغرافیا و توسعه گردشگری. سپهر، دوره شانزدهم، شماره شصت و دوم.
- مصلحی، محسن، زنگی آبادی، علی، پورعیدی وند، لاله، حیدری پور، اسفندیار (۱۳۹۱). فصلنامه جغرافیا و توسعه فضایی شهری، شماره ۱، بهار و تابستان ۱۳۹۱، صص ۷۴ تا ۵۱.
- معصومی راد، رضا. (۱۳۸۲). موانع توسعه صنعت گردشگری در استان گیلان، فرهنگ گیلان، شماره ۱۹ و ۲۰، بهار و تابستان ۸۲.
- موحد، علی. (۱۳۸۶). گردشگری شهری، چاپ اول. انتشارات دانشگاه شهید چمران اهواز.
- موسوی، میرنجف، ویسیان، محمد، محمدی حمیدی، سمیه، اکبری، مهناز. (۱۳۹۴). بررسی و اولویت بندی توان‌ها و زیرساخت‌های توسعه گردشگری با روش تصمیم‌گیری چندمعیاره (مورد مطالعه: شهرستان‌های استان کردستان). گردشگری شهری، دوره ۲، شماره ۱، بهار ۱۳۹۴، صص ۳۱-۱۷.
- موسی و نده جعفر، فرزانه ساسان پور. (۱۳۹۰). ارزیابی نقش زیرساخت‌های شهری جهت تعیین قطب گردشگری با استفاده از مدل‌های AHP و TOPSIS (مطالعه موردی: استان مازندران). فصلنامه فضایی گردشگری، سال اول، شماره ۱، صص ۶۵-۸۲.
- نیکدل، نسرين، ۱۳۸۹، بررسی عوامل موثر در افزایش مدت ماندگاری گردشگران در شهرستان صومعه سرا، پایان نامه کارشناسی ارشد منتشر نشده، دانشگاه آزاد رشت، رشت، ایران.
- لطیفی، حسن. (۱۳۸۴). توریسم و درآمد‌های ارزی. چاپ اول. تهران، انتشارات بهراد.
- ویسی ناب، برهان، نیک سرشت، مهدی، ابراهیمی، امید، سبزی، مهدی. (۱۳۹۶). سطح بندی و بررسی تطبیقی سطوح توسعه یافتگی با استفاده از تکنیک‌های برنامه ریزی (مطالعه موردی: شهرستان‌های استان کرمانشاه). فصلنامه علمی-پژوهشی مطالعات برنامه ریزی سکونتگاههای انسانی، دوره ۱۲، شماره ۳ (پیاپی ۴۰)، پاییز ۱۳۹۶، صص ۷۲۹-۷۱۱.
- Andres, Luis, Dan Biller, Matias Herrera Dappe, (2016). A Methodological Framework for Prioritising Infrastructure Investment. First Published December 1, 2016. Research Article, *The World Bank, Washington, DC, United States*, Article first published online: December 1, 2016; Issue published: December 1, 2016.
- Lapko, Aleksandra. (2014), Urban tourism in Szczecin and its impact on the functioning of the urban transport system, 1st International Conference Green Cities 2014 – *Green Logistics for Greener Cities, Procedia Social and Behavioral Sciences*, pp 207-214.
- Pitchipoo.p.a, Vincent D.S.b, Rajini, N.c Rajakarunakaran S., 2014, "12th Global Congress on Manufacturing and Management" GCOMM – 2014, COPRAS Decision Model to Optimize Blind Spot in Heavy Vehicles: A Comparative Perspective, <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2014.12.383>.