



## Investigating the Impact of Airport Cities on Urban Development and the Tourism Industry at Imam Khomeini Airport

Sara Najizadeh <sup>1</sup>, Hossen Zabihi <sup>2</sup>, Hamid Majedi <sup>3</sup>

1- Ph.D Candidate, Department of Urban Development, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.

2- Associate Professor, Department of Urban Development, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.

3- Professor, Department of Urban Development, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.

### Article info

**Article type:**

Research Article

**Received:**

2024/07/03

**Accepted:**

2024/12/22

**pp:**

118-138

**Keywords:**

Airport,  
Modern City,  
Urban Development,  
Tourism.

### Abstract

The main goal of this research is to explain the effective factors in the successful formation of an airport city for the economic prosperity of cities and the expansion of the tourism industry. Today, the design of airport cities is based on global scientific approaches and integrated styles of adapted and native architecture in modern or developing countries. As one of the indicators of development in human societies, it has always been, and will continue to be, a focus of the world's governing and scientific institutions. Airport design in any country has consistently been a special concern for city planners, architects, and experts in the fields of urban development and the tourism industry due to its function and potential to impact various domestic and international sectors and levels, as well as the depth of its influence. In line with the main goal of the research, land capability was investigated using multi-criteria decision analysis, specifically employing the Güler model. To achieve the second goal and answer the research questions, the criteria of the Gartner model were classified and prioritized from an expert perspective. For the third purpose, in addition to prioritizing the resources, the focus of presence and time spent—extracted from the questionnaire—was used to determine the movement pattern. After the descriptive analysis of the data, inferential analysis was conducted, and the research hypotheses were evaluated and tested. The results of hypothesis testing are presented in graphs. The findings, derived from the collected data and analyzed using SPSS and Smart PLS software, show that all the hypotheses have been confirmed.



**Citation:** Najizadeh, S., Zabihi, H., & Majedi, H. (2024). Investigating the Impact of Airport Cities on Urban Development and the Tourism Industry at Imam Khomeini Airport. *Journal of Urban Futurology*, 4(3), 118-138.



© The Author(s).

**Publisher:** Islamic Azad University, Zahedan Branch.

<sup>1</sup> **Corresponding author:** Sara Najizadeh, **Email:** sara.najizadeh@gmail.com, **Tel:** +989124594006

## Extended Abstract

### Introduction

Among the main and most vital communication arteries in every country, an airport city is a place designed to serve as both a transportation hub and a business center. Combining passenger movement and cargo transportation with urban features and a variety of production and service uses, it establishes a constructive interaction and partnership with its mother city. Today, the design of airport cities is based on global scientific approaches and integrated styles of adapted and native architecture in modern or developing countries. As one of the indicators of development in human societies, it has always been and will continue to be considered by the world's governing and scientific institutions. On the other hand, the sensitivity of airport design in any country, due to its function and ability to impact various domestic and international sectors and levels, as well as its profound influence, has always been a special concern for city planners, architects, and experts in urban development and the tourism industry. Airport cities, as a new phenomenon, depending on their scale and location, can incorporate single or combined spatial models to foster tourism industry development and attract tourists. Imam Khomeini Airport City, located south of its mother city, Tehran, boasts diverse tourism resources and attractions. Findings indicate that the central part of the airport city, with its potential for commercial functions and public services, is conducive to the development of commercial tourism and shopping. Furthermore, the southern lands of the airport city, which are suitable for recreational and sports functions, hold significant potential for nature tourism and eco-tourism. Given that the research's three hypotheses and corresponding questions align with its primary goal—to present the spatial pattern of tourism development in Imam Khomeini Airport City—the main approach employed in this study involved analyzing key factors through the collection

and examination of relevant data and information.

### Methodology

The role of airport cities in urban development and the tourism industry is examined in this research by first establishing the theoretical foundations of airport cities and their structural connections to the tourism industry. Following this, the conceptual model of the research is analyzed, and the methodology and research elements are presented. As part of the development process for Imam Khomeini Airport City, the physical-spatial features and natural characteristics are studied to understand the foundational basis for tourism activities. Tourism resources and attractions of the city are analyzed in relation to product supply and market demand, followed by the prioritization of specific development areas based on economic, social, and physical characteristics. The study also reviews available documents, incorporates expert opinions, and considers the attitudes of users, including passengers, tourists, visitors, and employees. This research systematically describes the current situation, studying its features, characteristics, processes, and trends while examining the relationships between variables. Given the nature of the topic, a historical approach has also been employed to investigate the process and background of the development and expansion of Imam Khomeini International Airport and the subsequent airport city. A consolidated approach that combines quantitative and qualitative methods has been used, with a clear emphasis on the qualitative approach. In this context, theoretical structures are created, modified, or refined simultaneously with the data collection process, rather than as a subsequent step. To achieve the first goal and address the corresponding hypothesis, land capability has been investigated using multi-criteria decision analysis, specifically employing Güler's model for the classification of activities. To

meet the second goal and answer related questions, tourism resources and attractions have been classified and prioritized from an expert perspective, based on the criteria of the Gartner model. For the third objective, in addition to prioritizing resources and attractions, the movement patterns of tourists were determined by analyzing their focal points of presence and time spent, which were extracted from the questionnaire. This analysis enabled the recognition of movement patterns and behaviors.

### Results and discussion

After conducting the descriptive analysis, the data underwent inferential analysis, during which the research hypotheses were evaluated and tested. The results of the hypothesis testing are visually represented in the accompanying graphs.

### Conclusion

Based on the findings of this research, the role of airport cities in the urban

development and tourism industry of Imam Khomeini Airport has been thoroughly examined. The results derived from the analysis of the collected data, using SPSS and Smart PLS software, confirm all the research hypotheses.

### Funding

This research received no funding support.

### Authors' Contribution

All authors contributed equally to the conceptualization and writing of the article. They approved the content of the manuscript and agreed on all aspects of the work.

### Conflict of Interest

The authors declare no conflict of interest.

### Acknowledgments

The authors express their gratitude to all the scientific consultants who supported this paper.



فصلنامه آینده پژوهی شهری

# فصلنامه آینده پژوهی شهری

دوره ۴، شماره ۳، پاییز ۱۴۰۳

شاپا الکترونیکی: ۴۳۴۴-۲۷۸۳

<https://uf.zahedan.iau.ir/>



واحد زاهدان

## بررسی تأثیر شهرهای فرودگاهی در توسعه شهری و صنعت توریسم در فرودگاه امام خمینی

سارا ناجی زاده<sup>۱</sup>، حسین ذبیحی<sup>۲</sup>، حمید ماجدی<sup>۳</sup>

۱- دانشجوی دکتری، گروه شهرسازی، واحد علوم تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

۲- دانشیار گروه شهرسازی، واحد علوم تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

۳- استاد گروه شهرسازی، واحد علوم تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

اطلاعات مقاله	چکیده
<b>نوع مقاله:</b> مقاله پژوهشی	هدف اصلی این پژوهش تبیین عوامل مؤثر در شکل‌گیری موفق شهر فرودگاهی جهت رونق اقتصادی شهرها و گسترش صنعت توریسم می‌باشد. امروزه طراحی شهرهای فرودگاهی بر اساس رهیافت‌های علمی روز دنیا و سبک‌های تلفیقی معماری اکتباسی و بومی در کشورهای مدرن و یا در حال پیشرفت؛ به‌عنوان یکی از شاخصه‌های توسعه‌یافتگی در جوامع بشری همواره مدنظر دستگاه‌های حاکمیتی و کارشناسی دنیا بوده و خواهد بود از سویی دیگر حساسیت طراحی فرودگاه‌ها در هر کشوری به دلیل نوع کارکرد و قابلیت اثرگذاری در بخش‌ها و سطوح مختلف داخلی و بین‌المللی و همچنین عمق اثربخشی همواره موردتوجه خاص شهرسازان، معماران و کارشناسان در حوزه توسعه شهری و صنعت توریسم بوده است. در راستای هدف اصلی تحقیق به بررسی قابلیت اراضی با استفاده از تحلیل تصمیم‌گیری چندمعیاره پرداخته شده است؛ که از الگوی گولر استفاده شده است. همچنین به‌منظور نیل به هدف دوم و پاسخگویی به سؤالات، با بهره‌گیری از معیارهای الگوی گارتنر طبقه‌بندی و اولویت‌بندی آن‌ها از منظر کارشناسی حاصل شده است. برای هدف سوم و پاسخگویی به پرسش، علاوه بر بهره‌گیری از اولویت‌بندی منابع با استفاده از کانون‌های حضور و گذران وقت که از پرسشنامه استخراج شد، تعیین گردید و به دنبال آن شناخت الگوی حرکتی میسر گردید. بعد از تجزیه تحلیل توصیفی داده‌ها، به تحلیل استنباطی داده‌ها پرداخته شده و در تجزیه تحلیل استنباطی، فرضیه‌های تحقیق مورد ارزیابی و آزمون قرار می‌گیرند. نتایج آزمون فرضیه‌ها در نمودارها منعکس شده‌اند. نتایج به‌دست‌آمده از داده‌های گردآوری شده با توجه به تحلیل‌هایی که بر روی پرسشنامه‌های جمع‌آوری شده با استفاده از نرم‌افزار Spss و اسمارت PLS انجام شده است نشان می‌دهد که تمامی فرضیات مورد تأیید قرار گرفته‌اند.
<b>دریافت:</b> ۱۴۰۳/۰۴/۱۳	
<b>پذیرش:</b> ۱۴۰۳/۱۰/۰۲	
<b>صص:</b> ۱۱۸-۱۳۸	
<b>واژگان کلیدی:</b> فرودگاه، شهر مدرن، توسعه شهری، توریسم.	

**استناد:** ناجی‌زاده، سارا؛ ذبیحی، حسین؛ و ماجدی، حمید. (۱۴۰۳). بررسی تأثیر شهرهای فرودگاهی در توسعه شهری و صنعت توریسم در فرودگاه امام خمینی، فصلنامه آینده پژوهی شهری، (۳)۴، ۱۱۸-۱۳۸.

ناشر: دانشگاه آزاد اسلامی واحد زاهدان.

©نویسندگان



## مقدمه

امروزه گردشگری صنعت مهمی است که نقشی حیاتی در اقتصاد جهانی ایفا می‌کند و به ایجاد شغل، رشد اقتصادی و تبادل فرهنگی کمک می‌کند (سریواستاو و سینها، ۲۰۲۳). این شامل جابجایی افراد از یک مکان به مکان دیگر برای اوقات فراغت، کسب‌وکار یا اهداف دیگر است و طیف وسیعی از فعالیت‌ها مانند اقامت، حمل‌ونقل، غذا و نوشیدنی، جاذبه‌ها، رویدادها و خدمات مرتبط با سفر را در برمی‌گیرد (Vp, 2023). گردشگری به بخش مهمی از زندگی مدرن تبدیل شده است و سالانه میلیون‌ها نفر برای کسب‌وکار و تفریح به سفر می‌پردازند (Camilleri, 2018). در این زمینه، درک ساختار و پویایی صنعت گردشگری و همچنین فرصت‌ها و چالش‌هایی که برای سازمان‌ها و افراد درگیر در عملیات و مدیریت آن ایجاد می‌کند، مهم است (Choudhury, 2023). حالت سنتی گردشگری در تلاش است تا نیازهای رو به رشد مردم را برآورده کند و نیاز مبرمی برای رسیدگی به افزایش کیفیت و تجربه در صنعت وجود دارد. در پاسخ به این چالش‌ها، توسعه گردشگری فرهنگی یک رویکرد مؤثر برای هدایت صنعت گردشگری به سمت پایداری در چین در نظر گرفته می‌شود (Fan, 2019 - بایرام‌زاده و مرعی، ۱۴۰۲). با تمرکز بر گردشگری فرهنگی، می‌توان فلسفه توسعه گردشگری را متحول کرد و بر حفاظت و میراث فرهنگ محلی تأکید کرد تا از اثرات منفی بهره‌برداری بیش‌ازحد جلوگیری شود. علاوه بر این، چین به مرحله جدیدی از توسعه باکیفیت بالا و به دنبال آن پیگیری فزاینده زندگی فرهنگی باکیفیت بالا توسط مردم منتقل شده است (Jin & Yu, 2022). در این زمینه، توسعه گردشگری فرهنگی به بهبود کیفیت گردشگری و رفع نیازهای متنوع افراد برای انواع تجربیات گردشگری کمک می‌کند. علاوه بر این، گردشگری به‌عنوان وسیله‌ای برای انتشار فرهنگی عمل می‌کند که حفاظت از میراث فرهنگی را بیشتر می‌کند. این به توسعه پایدار گردشگری فرهنگی کمک می‌کند و یک رابطه هماهنگ بین گردشگری و حفظ فرهنگی را تقویت می‌کند (Yong Kun, 2022 - Ghalehtemouri et al, 2023). در این میان فرودگاه‌ها به‌عنوان یک ابنیه عمرانی، در هر کشور جزو اصلی‌ترین و حیاتی‌ترین شریان‌های ارتباطی می‌باشند شهر فرودگاهی مکانی است که باهدف تبدیل شدن به یک قطب ترابری و کانون کسب‌وکار، طراحی می‌شود و هر دو وجه جابه‌جایی مسافر و حمل بار را همراه با ویژگی‌های شهری در بر گرفته و با برخورداری از انواع کاربری‌های تولیدی و خدماتی، تعامل و مشارکت سازنده‌ای را با مادر شهر خود برقرار می‌سازد. امروزه طراحی شهرهای فرودگاهی بر اساس رهیافت‌های علمی روز دنیا و سبک‌های تلفیقی معماری اقتباسی و بومی در کشورهای مدرن و یا در حال پیشرفت؛ به‌عنوان یکی از شاخصه‌های توسعه‌یافتگی در جوامع بشری همواره مدنظر دستگاه‌های حاکمیتی و کارشناسی دنیا بوده و خواهد بود از سویی دیگر حساسیت طراحی فرودگاه‌ها در هر کشوری به دلیل نوع کارکرد و قابلیت اثرگذاری در بخش‌ها و سطوح مختلف داخلی و بین‌المللی و همچنین عمق اثربخشی همواره موردتوجه خاص شهرسازان، معماران و کارشناسان در حوزه توسعه شهری و صنعت توریسم بوده است. به‌عنوان یک پیامد اجتناب‌ناپذیر رشد سریع شهرهای بزرگ، پیشرفت در فناوری و سرمایه‌گذاری در تسهیلات حمل‌ونقل، اصطلاحات جدید مرتبط با کلان‌شهرها و مفاهیم جدید سکونتگاه، به‌ویژه از آغاز قرن بیست و یکم شروع به رخ دادن کردند. به‌طور کلی، رشد شهرها، فعالیت‌های اصلی شهرها را به مناطق حاشیه‌ای-حومه‌ای منتقل می‌کند و جریان‌های فیزیکی و اجتماعی-اقتصادی را به حومه سوق می‌دهد و در نتیجه شهرک‌های اقماری مرتبط با شهر مرکزی توسط چندین محور و مسیر حمل‌ونقل ایجاد می‌شود. علاوه بر این، مفاهیم سکونت‌گاهی جدید که حول یک عملکرد خاص شکل گرفته‌اند نیز با شکل‌های جدید شهرنشینی شروع به تکامل می‌کنند، مانند «شهرهای حاشیه» که در اطراف یک مرکز خرید یا مجتمع اداری توسعه‌یافته و «توسعه‌های حمل‌ونقل محور که به‌عنوان پیاده‌روی ساخته شده‌اند. یک شهر فرودگاهی را می‌توان به‌عنوان نسخه‌ای در مقیاس عظیم از TOD<sup>1</sup> طبقه‌بندی کرد که در آن مفهوم مقیاس پیاده‌روی تا حدی با تمرکز بر یک مرکز حمل‌ونقل بسیار مهم و پیچیده: فرودگاه‌ها کنار گذاشته می‌شود. این رویکرد پس از گسترش سریع "امکانات تجاری مرتبط با فرودگاه" ایجاد شد: مسافران و افراد محلی می‌توانند بدون فاصله بیش از ۱۵ دقیقه از ساختمان فرودگاه به بسیاری از امکانات تجاری، مکان‌های تبادل دانش، خرید، غذا خوردن، اقامت و سرگرمی برسند. با اجرای این مفهوم، یک فرم شهری جدید پدیدار می‌شود و تا ۳۰ کیلومتر از فرودگاه امتداد پیدا می‌کند. فرودگاه و مراکز حمل‌ونقل مرتبط دایره داخلی ممکن است شامل مناطق خرده‌فروشی و سرگرمی، هتل‌ها، دفاتر، پارک‌های تجاری، پارک‌های صنعتی، پارک‌های فناوری، مناطق تولیدی و تجاری و غیره باشد (Srivastav, 2023). دایره بیرونی شامل مناطق مسکونی با کاربری مختلط

<sup>1</sup> Transit Oriented Development

است. این طرح نموداری ممکن است بسته به پویایی فیزیکی و اجتماعی-اقتصادی سکونتگاه‌ها متفاوت باشد، اما ایده اصلی مبتنی بر ایجاد توسعه شهری خودکفا است که می‌تواند ارتباطات اقتصادی محلی و بین‌المللی را ادغام کند و سطح بالایی از راحتی را برای کاربران موقت یا دائمی آن فراهم کند (Kasarda, 2019).

هدف این مطالعه درک پویایی مفهوم شهر فرودگاهی مرتبط با کلان‌شهر جدید و بررسی اجزا و ویژگی‌های آن و همچنین اثرات فیزیکی، زیست‌محیطی و اقتصادی آن بر مناطق شهری است. در چارچوب این مطالعه، مفهوم شهر فرودگاهی شامل تلاش‌های جهانی‌سازی در جهان، تغییرات در فناوری حمل‌ونقل و تکامل استراتژی‌های برنامه‌ریزی و طراحی معاصر از طریق روش‌های کیفی مبتنی بر جمع‌آوری، مقایسه و ارزیابی داده‌ها است. برای چارچوب نظری این مطالعه، به‌طور مفصل، تکامل تاریخی سیستم‌های حمل‌ونقل شهری، مفاهیم کلیدی، اجزاء و ویژگی‌های شهرهای فرودگاهی؛ تأثیر آن‌ها بر محیط فیزیکی و اجتماعی و نقش آن‌ها در پایداری و رهایی اقتصادی را موردبررسی قرار داده شده است.

شهرهای فرودگاهی به‌عنوان نقاط کلیدی در توسعه اقتصادی، حمل‌ونقل و توریسم، نقش مهمی در رشد و توسعه مناطق شهری ایفا (Lu & Ren, 2022) فرودگاه امام خمینی (ره) با توجه به موقعیت استراتژیک خود، یکی از مهم‌ترین مراکز حمل‌ونقل هوایی در ایران و منطقه خاورمیانه محسوب می‌شود. (مرادی و همکاران، ۱۳۹۸). این حال، تأثیرات مستقیم و غیرمستقیم توسعه شهرهای فرودگاهی بر توسعه شهری و صنعت توریسم در ایران به‌ویژه پیرامون فرودگاه امام خمینی کمتر موردپژوهش جامع قرار گرفته است. این پایان‌نامه به بررسی این موضوع می‌پردازد که چگونه توسعه شهر فرودگاهی پیرامون فرودگاه امام خمینی می‌تواند به بهبود زیرساخت‌های شهری و رشد صنعت توریسم کمک کند. همچنین به کاوش در مزایای اقتصادی و اجتماعی این توسعه برای منطقه پیرامون پرداخته و عوامل مؤثر در موفقیت این طرح را شناسایی خواهد کرد. درحالی‌که تحقیقات زیادی در سطح جهانی در مورد شهرهای فرودگاهی و تأثیر آن‌ها بر توسعه شهری و توریسم انجام شده، اما مطالعات جامع در ایران که به‌طور خاص به تأثیرات توسعه شهرهای فرودگاهی بر فرودگاه امام خمینی (ره) و منطقه پیرامون آن پرداخته باشند، نادر هستند. بسیاری از پژوهش‌های انجام شده به مسائل کلان اقتصادی پرداخته و کمتر به اثرات محلی و منطقه‌ای در سطح زیرساخت‌های شهری و صنعت توریسم توجه کرده‌اند. این پایان‌نامه تلاش دارد تا این شکاف تحقیقاتی را پر کرده و از منظرهای مختلف به تأثیرات مثبت و منفی شهر فرودگاهی در توسعه شهری و رشد توریسم در منطقه بپردازد. تحقیق حاضر به دلیل اهمیت روزافزون توسعه حمل‌ونقل هوایی و تأثیر آن بر اقتصاد و توریسم کشور ضروری به نظر می‌رسد. شهرهای فرودگاهی با ایجاد زیرساخت‌های مدرن می‌توانند به رشد اقتصادی و اشتغال‌زایی کمک کنند (Ayar, 2023) با توجه به جایگاه ایران در شبکه‌های حمل‌ونقل هوایی منطقه‌ای و جهانی، بررسی تأثیرات توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی بر توسعه شهری و صنعت توریسم نه تنها برای برنامه‌ریزان و مدیران اقتصادی بلکه برای سرمایه‌گذاران و سیاست‌گذاران نیز اهمیت ویژه‌ای دارد.

شهرهای فرودگاهی به‌عنوان یک پدیده نوین بسته به مقیاس و مکان قرارگیری می‌توانند دربرگیرنده منفرد یا توأمان الگوهای فضایی برای توسعه صنعت گردشگری و جذب صنعت توریسم شوند. شهر فرودگاهی امام خمینی که با وسعت قابل‌ملاحظه‌ای در جنوب مادر شهر تهران قرار گرفته است، از منابع و جاذبه‌های گردشگری فراوان و متنوعی برخوردار است؛ با توجه به توان بالقوه این محدوده برای تکوین یک مقصد گردشگری جدید و همچنین ضرورت استقرار کاربری‌ها و فعالیت‌ها با مقصود پیشینه‌بازدهی و بهره‌گیری از مزایا و توان‌های محیطی، مطلوب است قابلیت اراضی شهر فرودگاهی جهت عملکردهای مرسوم در شهرهای فرودگاهی و متعاقب آن تکوین فعالیت‌های گردشگری مورد مطالعه قرار گیرد. با توجه به مولفه‌های موردبررسی و ماهیت موضوع، رویکرد حاکم بر این پژوهش توصیفی-تحلیلی است. به‌طور کلی اهداف تحقیق شامل موارد زیر هست:

- تبیین تأثیر عوامل محیطی-کالبدی مؤثر بر توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم
- تبیین تأثیر زیرساخت‌های شهر فرودگاهی امام خمینی بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم
- تبیین تأثیر خدمات و پشتیبانی بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم
- تبیین تأثیر سرگرمی و فراغت (مکان‌های تفریحی، ورزشی، فراوانی و دسترسی) و امکان‌سنجی‌های آینده‌نگرانه بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم
- تبیین تأثیر وضعیت معابر و خدمات حمل‌ونقل عمومی بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم



- تبیین تأثیر ایمنی و راحتی بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم
- تبیین تأثیر هویت‌مندی و زیبایی‌شناسی محیطی بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم
- تبیین تأثیر محدودیت‌ها و کاستی‌ها بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم
- تبیین تأثیر عوامل ارتقاء کارآمدی شهر فرودگاهی امام خمینی بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم
- تبیین تأثیر عوامل مداخله‌جویانه بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم
- تبیین تأثیر پیامدها و برآیندهای اقتصادی توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم
- تبیین تأثیر توسعه سرمایه‌گذاری، مراکز تجاری و تفریحی و ارتقاء درآمد سرانه بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم
- تبیین تأثیر پیامدها و برآیندهای اجتماعی توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم
- تبیین تأثیر برآیندهای محیط زیستی بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم
- تبیین تأثیر برآیندهای توریستی بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم
- تبیین تأثیر سازگاری با دیگر کاربری‌ها و خدمات شهری بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم

### پیشینه و مبانی نظری پژوهش

شهرهای فرودگاهی به‌عنوان یک مفهوم نوین در توسعه شهری و حمل‌ونقل جهانی، در دهه‌های اخیر توجه زیادی از سوی محققان و برنامه‌ریزان شهری به خود جلب کرده است (Guan, 2023). این مفهوم نخستین بار توسط جان کازارد معرفی شد که اعتقاد داشت فرودگاه‌ها دیگر فقط مراکز حمل‌ونقل نیستند، بلکه به قطب‌های اقتصادی تبدیل شده‌اند که توسعه پیرامون آن‌ها باعث ایجاد شهرهایی با زیرساخت‌های تجاری، مسکونی و تفریحی می‌شود (Correia, 2022). شهرهای فرودگاهی به‌عنوان نقاط تجمع فعالیت‌های اقتصادی، با ایجاد مراکز خرید، هتل‌ها، مناطق صنعتی و خدماتی می‌توانند به کانون‌های رشد اقتصادی تبدیل شوند و فرصت‌های جدید شغلی و سرمایه‌گذاری را فراهم کنند (Guan, 2023). در این مدل، فرودگاه‌ها به‌نوعی هاب لجستیکی برای ارتباطات جهانی و محلی تبدیل می‌شوند که به رشد اقتصادی و پایداری شهرهای پیرامونی کمک می‌کنند (Pan, 2024). یکی دیگر از نظریه‌های مطرح در این زمینه، نظریه شبکه‌های جهانی است که بر نقش محوری فرودگاه‌ها در اتصال شهرها به شبکه‌های حمل‌ونقل بین‌المللی تأکید دارد (Yudhistira, 2024). طبق این نظریه، فرودگاه‌ها به‌عنوان مراکز ارتباطی بین‌المللی، توسعه شهری و توریسم را تسهیل کرده و باعث افزایش جریان سرمایه‌گذاری و گردشگری می‌شوند. به‌ویژه در کشورهای درحال توسعه، شهرهای فرودگاهی می‌توانند به‌عنوان محرک اصلی برای توسعه اقتصادی عمل کرده و مناطق کمتر توسعه‌یافته را به بازارهای جهانی متصل کنند. از منظر توریسم، شهرهای فرودگاهی با ارائه زیرساخت‌های مناسب، می‌توانند تسهیلاتی را فراهم آورند که به افزایش جذب گردشگران و بهبود تجربه آنان کمک کنند. گذار فرودگاه‌ها به شهر فرودگاه‌ها که پیش‌ازاین تنها دروازه ورودی یک شهر و یا یک ناحیه به‌حساب می‌آمدند، اکنون به نهادی زنده تبدیل شده‌اند. در آغاز، فرودگاه‌ها در محلی با فضای مناسب در هر مکانی از محدوده پیراشهری ساخته می‌شدند و اتصال و ارتباط آن‌ها به شهرهای مرکزی تنها از طریق شبکه ارتباطی جاده‌ای صورت می‌گرفت. با رواج و توسعه هوانوردی غیرنظامی و تجاری، الزامات فرودگاه‌ها برای پاسخگویی به گونه‌های مختلف ترابری کالا و خدمات جابه‌جایی مسافر، تنوع و تعمق بیشتری یافت. نیاز به فرودگاه بزرگ‌تر منجر به نقل مکان فرودگاه‌ها به سمت فضای بیرون از محدوده گسترش‌یافته مسکونی و یا حومه شهری گردید. حمل‌ونقل هوایی فزاینده، عاملی برای تغذیه توسعه اقتصادی بوده به‌طوری‌که فرودگاه‌ها طی نیم‌قرن گذشته از صورت یک ایستگاه هوایی (در دهه ۱۹۶۰) به مرکز خرید (در دهه ۱۹۷۰) کانون کسب‌وکار (در دهه ۱۹۸۰) پارک تفریحی و فراغت (در دهه ۱۹۹۰) و مکانی شهر گونه (در سال ۲۰۱۱) تبدیل شدند. افزوده شدن خدمات تجاری و فراغتی در دهه‌های پایانی قرن بیستم، موجب افزایش ارزش‌افزوده حاصل از هر مترمربع از محدوده فرودگاه‌ها و همچنین افزایش فشار بر محیط پیرامونی فرودگاه‌ها گردیده است (Van Wijk, 2008)، از سوی دیگر با رشد و گسترش ناحیه مادر شهری، اثرگذاری فرودگاه‌ها به لحاظ کاربری اراضی و استقرار کارکردهای شهری و شبکه حمل‌ونقل اهمیت دوچندان یافته

<sup>1</sup>-iving entity

است. از این رو برخورداری از فرودگاه‌های مناسب به یکی از جنبه‌های اجتناب‌ناپذیر برنامه‌ریزی منطقه‌ای و شهری تبدیل گردید. در برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای با وجود انتقادات پیرامون قرارگیری اراضی وسیع فرودگاه در شهر و آلودگی صوتی و آلاینده‌های هوای ناشی از فعالیت آن، مسئله مهمی که باید مدنظر قرار گیرد، این است که در توسعه منطقه‌ای باید از اتصال و ارتباط فرودگاه‌ها به نواحی مرکزی تجاری (CBD) اطمینان حاصل شود. اکنون فرودگاه‌ها علاوه بر جایگاهی که به‌عنوان گره‌های ترافیکی دارند، نقشی اساسی را نیز در دگرگونی ناحیه مادر شهری ایفا می‌نمایند. فرودگاه‌ها و محیط پیرامونی بلافصل آن‌ها به‌طور فزاینده‌ای جذابیت استقرار امکانات خرده‌فروشی، خدمات مشتری، خدمات پشتیبانی، دفاتر تجاری، مراکز همایش، پذیرایی و هتل داری و همچنین اماکن فرهنگی و تفریحی را ارتقاء می‌دهند. بر اساس همین جذابیت و تنوع عملکردی، فرودگاه‌ها در حال تبدیل شدن به مکان‌های شهر گونه‌ای هستند که مسافران، بازدیدکنندگان و کارکنان فرودگاهی و ساکنان درونی و پیرامونی جهت کار، تجارت، استراحت، خوراک و خرید از آن‌ها استفاده نموده و از امکانات سرگرمی و تفریح برخوردار می‌شوند (Nikken Sekkei, 2011: 4).

آنجلا گیتننز (مدیر شورای بین‌المللی فرودگاه‌ها) بیان می‌دارد که ایده اصلی شهرهای فرودگاهی، اختیار پاره‌ای گزینه‌های تجاری است که برای فرودگاه ایجاد جذابیت نموده و موجب تقویت شرایط مالی آن شود. این ایده شامل تمرکز فعالیت‌های گوناگون تجاری، فراغتی، زندگی، کار، حمل‌ونقل و سرگرمی در یک مکان می‌گردد (Kasarda, 2010: 6) روشن است که شهرهای فرودگاهی شهر محسوب نمی‌شوند؛ ولی قابل مقایسه با آن هستند. شهرهای فرودگاهی شکل جدیدی از شهر یا حوزه‌های شهری محسوب می‌شوند. شهرهای فرودگاهی تنها یک فعالیت اقتصادی و ابزاری برای رقابت منطقه‌ای نیستند، بلکه باید آن‌ها را حوزه‌هایی شهری به شمار آورد. به لحاظ قلمرویی، شهر فرودگاهی شامل خوشه فعالیت‌های عملیاتی فرودگاهی و نیز سایر امور بازرگانی و تجاری مرتبط با فرودگاه می‌گردد. در عین حال، تنها در صورتی می‌توان چنین خوشه‌ای را شهر فرودگاهی شمرد که از ویژگی‌های کیفی یک شهر (از قبیل تراکم، دسترسی، ویژگی محیطی و خدمات) نیز برخوردار باشند (Guller & Guller, 2003: 70).

جدول ۱- انواع فرودگاه

نوع فرودگاه	کاربرد
مسافربری	برای هواپیماهای شخصی یا مسافربری
کشاورزی	برای امور کشاورزی (سمپاشی) استفاده می‌شود.
نظامی	نظامی
آموزشی	آموزشی
باند بر روی ناو	فرودگاه روی عرشه‌ی کشتی‌های بزرگ

(منبع: Jeppesen, 1988)

### تکوین گونه‌های شهر فرودگاهی

از آنجاکه تکوین گونه‌های شهر فرودگاهی در قالب ناحیه فرودگاهی آمیزه‌ای از دو عنصر «هوا» و «ناحیه» است، از این رو در تحلیل مفهومی پدیده شهر فرودگاهی، حاشیه فرودگاه و پیرامون بلافصل آن مورد توجه قرار می‌گیرد. ناحیه فرودگاهی از یک سو دربرگیرنده بخشی از شهری است که در حوزه نفوذ آن فرودگاه قرار دارد و از سوی دیگر، فرودگاهی است که به‌طور مستقیم زیر نفوذ شهر قرار دارد. از این رو شکل‌گیری ناحیه فرودگاهی را می‌توان به‌صورت‌ها و گونه‌های شهر فرودگاهی، هواترابر شهر، دالان فرودگاهی و منطقه فرودگاهی تصویر نمود. نواحی فرودگاهی در حالت‌های گوناگون و بسته به مقیاس توسعه آن‌ها، شکل‌های گوناگونی به خود می‌گیرند (Knippenberger and Wall, 2009: 116).

توسعه ساده فرودگاه (Airport Development): در ساده‌ترین شکل، یک فرودگاه فعال، ناحیه وابسته به خود را پدید می‌آورد که تعامل میان آن دو به توسعه ناحیه نیز می‌انجامد.

شهر فرودگاهی (Airport City): در شکل پیچیده، فرودگاه ناحیه پیرامونی خود را توسعه داده و خود را به شهر فرودگاهی تبدیل می‌کند. در واقع آنچه عامل تبدیل فرودگاه به شهر فرودگاهی است و این استحاله را ضرورت می‌بخشد، تغییر و تحولات مرتبط با

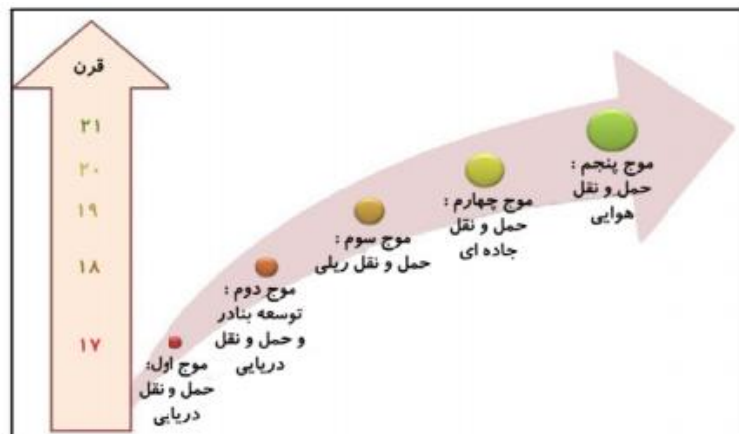
<sup>2</sup> Angela Gittens<sup>3</sup> Airports Council International (ACI)



نیازهای بهره‌برداران از فرودگاه است؛ توسعه سریع فرودگاه‌ها و امکانات و تجهیزات تجاری آن‌ها، پاسخ‌گویی به تمامی نیازهای مسافران در محدوده فرودگاه شامل خرید، ملاقات، استراحت و اقامت، تفریح، تبادل دانش و توسعه دامنه ارتباطات مسافران به فراتر از فرودگاه از مهم‌ترین مولفه‌های تأثیرگذار در روند شکل‌گیری شهر فرودگاهی است. حوزه نفوذ شهرهای فرودگاهی در حدود ۱۵ کیلومتر هستند.

دالان فرودگاهی (Airport Corridor) درحالی‌که شهرهای فرودگاهی از فرودگاه‌ها و محیط پیرامونی آن‌ها تشکیل می‌شوند، کارکردها و تسهیلاتی نیز در حدفاصل محور ارتباطی فرودگاه و مرکز مادر شهر شکل گرفته و این دو را به هم مرتبط می‌کنند. چنین ارتباطی «دالان فرودگاهی» نامیده می‌شود. برخورداری از یک دسترسی مطلوب هوایی از نظر مؤسسات ارائه‌کننده فناوری اطلاعات و ارتباطات و همچنین صنایع نوین، امری بسیار ضروری محسوب می‌شود. سفرهای هوایی صاحبان حرفه‌های دارای فناوری بالا و دانش پایه از بسیاری از شاغلان دیگر بیشتر است. در ایالات متحده آمریکا، تمامی مؤسسات دانش‌بنیان در دالان‌های عمده فرودگاهی قرار دارند.

هواترابر شهر (Aerotropolis) در مرحله بعدی شهر فرودگاهی بسته به وضعیت طبیعی و استقرار مکانی به هواترابر شهر تبدیل شده و با مادر شهر پیوند فضایی - کالبدی برقرار می‌کند. این در حالی است که فرودگاه و شهر فرودگاهی با مادر شهر فاصله زیادی دارد و به همین دلیل با توسعه دامنه عملکرد شهر فرودگاهی، مادر شهر با شهرهای اقماری پیرامون خود و شبکه فرودگاه‌های فرعی مستقر در آن‌ها (Airport Feeder) ارتباط برقرار می‌کند. در این حالت «هواترابر شهر» می‌تواند شهرها و آبادی‌های زیادی را دربرگیرد. در حالت متفاوتی، ممکن است شهر فرودگاهی با شهرهای واسط میان مادر شهر و خود، پیوندهای لازم را برقرار نماید. حوزه نفوذ هواترابر شهرها در حدود ۲۵ کیلومتر است.



شکل ۱- سیر جهانی گسترش زیرساخت‌های حمل‌ونقل و توسعه تجاری (از قرن ۱۷ تاکنون)

منطقه فرودگاهی (Airport Region) در حالت پیشرفته‌تر، شهر فرودگاهی بخش عمده‌ای از حوزه نفوذ پیرامونی خود را تحت پوشش قرار داده و با برقراری پیوند خوشه‌ای میان خود و حوزه نفوذ «منطقه فرودگاهی» را پدید می‌آورد. حوزه نفوذ مناطق فرودگاهی در حدود ۶۰ کیلومتر است. این پدیده در کشورهای اروپایی که مساحتی کمتر و جمعیتی فشرده‌تر دارند، بیشتر مشاهده می‌شود.

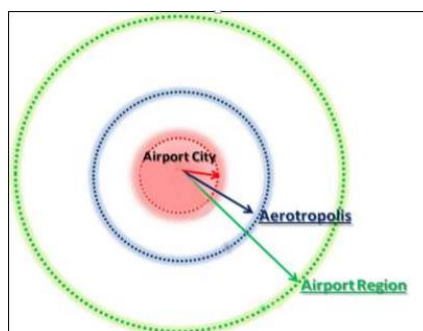
جدول ۲- اجزای اصلی یک فرودگاه

باند اصلی فرودگاه	باند
باندهای فرعی که باند اصلی را به محل توقف هواپیما وصل می‌کنند.	باند فرعی
محل ورود و خروج مسافر به هواپیما و سالن مسافر	ورودی
توقف و تعمیر هواپیما محل	توقفگاه
محل پارک هواپیما	پارکینگ
برج کنترل یا برج مراقبت	برج مراقبت

(منبع: Jeppesen, 1988)

## کارکردهای شهرهای فرودگاهی

در پی تغییرات گسترده فعالیت فرودگاه‌ها، مدیریت بهره‌برداری آن‌ها نیز دست‌خوش دگرگونی شده و شهرهای فرودگاهی اقدام به گسترش مستغلات و توسعه زمین‌های تجاری خود کرده‌اند. با نگرش به اینکه شهرهای فرودگاهی محدود به تأسیسات و تجهیزات هوانوردی نیستند، از این رو به شرکت‌های چندمنظوره بسیار پیچیده که هم خدمات تجاری و هم خدمات هوایی ارائه می‌دهند، تبدیل شده‌اند. درآمد حاصل از خدمات غیر هوانوردی چندین برابر بیشتر از درآمد مربوط به فعالیت‌های هوایی است. با توجه به حضور سیل عظیم مسافران، کارکنان، استقبال‌کنندگان و بدرقه‌کنندگان در پایانه‌ها، درآمد واحدهای خرده‌فروشی فرودگاه‌ها چند برابر مراکز خرید و مغازه‌های مرکز شهر است. در نتیجه، نرخ اجاره واحدهای تجاری فرودگاه‌ها، بالاتر از نرخ قرارگیری منطقه آن‌هاست (Conventz and Thierstein, 2011: 10).



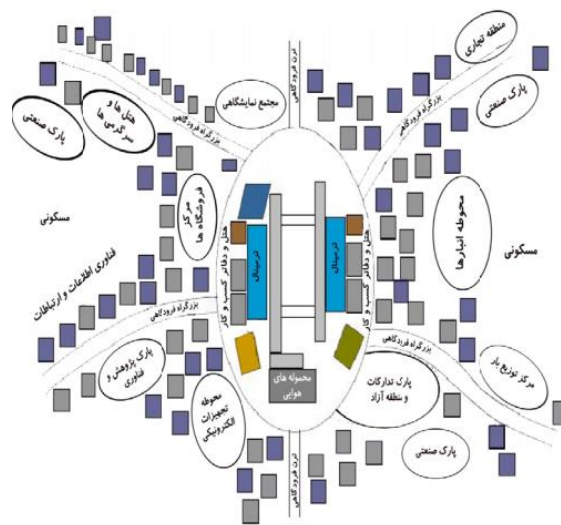
شکل شماره (۲) مقایسه مقیاس حوزه نفوذ شهر فرودگاهی، هواترابر شهر و منطقه فرودگاهی (منبع: Kasarda, 2000)

به موازات تکوین و گسترش فعالیت‌های تجاری (به‌ویژه استقرار فروشگاه‌های آزاد فاقد عوارض)، در شهرهای فرودگاهی خدمات دیگری همچون نمایشگاه‌های بین‌المللی، مراکز گردهمایی و همایش‌ها، خدمات آموزشی (دانشگاه عمومی و دانشگاه هوانوردی)، اماکن فرهنگی (موزه، کتابخانه، سالن اجتماعات، سینما، تئاتر)، تفریحی-گردشگری (هتل و مهمان‌پذیر، شهربازی، باغ‌وحش)، صنعتی (ساخت و مونتاژ قطعات سبک و حساس، بسته‌بندی و پردازش کالا)، بهداشت و درمان (درمانگاه عمومی و بیمارستان تخصصی)، حمل‌ونقل و انبارداری (انبار، سردخانه، توقفگاه‌های عمومی، گمرک، سیلو، ایستگاه‌های راه‌آهن)، اداری (نهادهای دولتی، سازمان‌های غیردولتی، مؤسسات خصوصی و شرکت‌های چندملیتی)، ورزشی (ورزشگاه، سالن‌های سرپوشیده و فضاهای باز ورزشی) و... قابل‌ارائه است، از این رو با توجه به تنوع و گوناگونی فعالیت‌ها، کارکردهای شهرهای فرودگاهی به‌طور عمده به چهار گروه قابل تقسیم هستند که عبارت‌اند از (Guller and Guller: 2003: 18):

- فعالیت‌های غیر هوایی
- فعالیت‌های فرودگاه محور
- فعالیت‌های مرتبط با فرودگاه
- فعالیت‌های اصلی هوانوردی

فعالیت‌های اصلی هوانوردی به‌طور عمده فعالیت‌هایی هستند که در محدوده فرودگاه (بیشتر در بخش هوایی و تا حدودی در بخش زمینی) استقرار می‌یابند؛ این فعالیت‌ها در ارتباط مستقیم با پذیرش مسافر و ارسال بار هستند. سایر عملکردها (غیر هوایی، فرودگاه محور و مرتبط با فرودگاه)، فعالیت‌هایی هستند که در گذشته در بخش مرکزی مادر شهرها قرار می‌گرفتند؛ اما امروزه بیشتر در شهرهای فرودگاهی و هواترابر شهرها استقرار می‌یابند (Kasarda & Lindsay, ۲۰۱۱: ۲۱۸). فعالیت‌های غیر هوایی عملکردهایی همچون پارک کسب‌وکار، مراکز دانشگاهی و آموزشی، تحقیق و توسعه، صنعتی، مسکونی، تفریحات و سرگرمی، ورزشی، خدماتی، فرهنگی و انرژی‌های نوین را دربر می‌گیرد. عملکرد فرودگاه محور مشتمل بر فعالیت‌های خدماتی، مالی و تجارت بین‌المللی، مرکز همایش‌ها و نمایشگاه‌ها و مرکز خدمات درمانی است. لجستیک و توزیع بین‌المللی، منطقه ویژه اقتصادی، خدمات پست و ارسال

سریع، هتل و خرده‌فروشی، خدمات تهیه و تدارک غذا (کترینگ)، مراکز کارورزی و انجام آزمایش‌ها و منطقه آزاد تجاری نیز در زمره فعالیت‌های مرتبط با فرودگاه است.



شکل ۳- نمای شماتیک ارتباطات و فضاها در یک هوایربر شهر  
(منبع: Kasarda, John 2016)

### پیشینه پژوهش

در این بخش از پژوهش به بیان پیشینه تحقیقات صورت پذیرفته در داخل و خارج از کشور پرداخته شده است: روستایی و همکاران (۱۴۰۳) تحقیقی با عنوان تحلیلی بر تأثیر هوشمند سازی فرودگاه مهرآباد بر توسعه گردشگری انجام دادند که یافته‌های تحقیق نشان داد که ۱۶ مولفه‌های تحقیق (هوشمندسازی فرودگاه) توسعه گردشگری شهر تهران را به میزان ۰/۸۲۴ تبیین می‌کنند. بیشترین میزان ضریب مسیر (بتا) به مولفه‌های ارتقای تجربه مسافران، ارائه خدمات رفاهی جذاب‌تر به مسافران، کاهش قیمت و امنیت پرواز و هواپیما مربوط می‌شود.

ساک و همکاران (۱۴۰۲) تحقیقی با عنوان تجزیه و تحلیل ساختار درآمدهای فرودگاه‌ها و ارزیابی نقش آن‌ها در بهبود کارایی تخصیصی انجام دادند که نتایج حاصل از این پژوهش نشان داد که بین درآمدهای هوانوردی و غیر هوانوردی با تعداد کارکنان شاغل فرودگاه‌های کشور ارتباط مستقیم و معناداری برقرار است. همچنین بین درآمدهای غیر هوانوردی و اندازه سطوح پروازی فرودگاه‌های کشور رابطه مستقیم و معناداری برقرار است؛ اما بین درآمدهای هوانوردی و اندازه سطوح پروازی فرودگاه‌های کشور رابطه معناداری وجود ندارد.

مجیدی و همکاران (۱۳۹۸) تحقیقی با عنوان تأثیر فرودگاه با رویکرد توسعه صنعت گردشگری باهدف توسعه اقتصادی در گنبد کاووس انجام دادند که نتایج تحقیق نشان می‌دهد حمل و نقل هوایی با هدایت جریان گردشگران از مسیرهای دور و نزدیک و توزیع آن در داخل شهر گنبد کاووس باعث تولید درآمدهای ارزی و افزایش ورود جریان سرمایه شده و نقش حیاتی و قدرتمندی در پشتیبانی توسعه صنعت گردشگری در این شهر دارد.

حسینی و همکاران (۱۳۹۷) تحقیقی با عنوان بررسی نقش شهر فرودگاهی بر اقتصاد کشور (مورد مطالعه شهر فرودگاهی امام خمینی) انجام دادند که در تحقیق خود اذعان داشتند از آنجاکه فرودگاه‌ها نقش به‌سزایی در پیشرفت و توسعه اقتصادی کشورهای مختلف ایفا می‌کنند، در دهه‌های اخیر برای دستیابی به توسعه اقتصادی، در فرودگاه‌های بزرگ دنیا، تغییرات بنیادینی حاصل شده است که از جمله این تغییرات می‌توان به توسعه شهرهای فرودگاهی اشاره نمود. برنامه‌های توسعه‌ای در نظر گرفته شده برای فرودگاه امام خمینی به منظور ایجاد یک فرودگاه قطب و مرکز فعالیت در منطقه، لزوم توجه و مطالعه بر اساس پتانسیل‌های موجود بخش هوایی در منطقه بسیار ضروری کرده است. در این راستا لازم است برای برنامه‌ریزی راهبردی مناسب و کارآمد در خصوص آینده شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) با توجه سناریوهای آتی آن اعمال شود.

مختاری و سبزه پرور (۱۳۹۶) تحقیقی با عنوان بررسی نقش شهر فرودگاهی در توسعه شهری و صنعت توریسم انجام دادند که در تحقیق خود اذعان داشتند از آنجا که فرودگاه‌ها نقش بسزایی در پیشرفت و توسعه اقتصادی کشورهای مختلف ایفا می‌کنند در دهه‌های اخیر برای دستیابی به توسعه اقتصادی در فرودگاه‌های بزرگ دنیا تغییرات بنیادینی حاصل شده است که از جمله این تغییرات می‌توان به توسعه شهرهای فرودگاهی اشاره نمود امروزه فرودگاه‌ها دیگر زیرساخت‌های ساده برای جابجایی مسافران و یا محموله و بار نیستند بلکه این مکان‌ها به شهرهای مترامی با ارائه انواع خدمات تبدیل شده‌اند که در آن‌ها فرودگاه یکی از عناصر می‌باشد بررسی خصوصیات شهرهای فرودگاهی و مطالعه نمونه‌های موفق این نوع فرودگاه‌ها میزان تحقق توسعه اقتصادی در فرودگاه‌ها را آشکار می‌سازد.

شیرازی نیا و همکاران (۱۳۹۵) تحقیقی با عنوان نقش طراحی فرودگاه در توسعه اقتصادی، اجتماعی و گردشگری (مطالعه موردی: فرودگاه شیراز) انجام دادند که نتیجه حاصل از بررسی‌های انجام شده نشان می‌دهد که حمل‌ونقل هوایی با توسعه اقتصادی، اجتماعی و گردشگری یک کشور ارتباط مستقیم داشته و می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای را ایفا کند.

نظریان و همکاران (۱۳۸۹) تحقیقی با عنوان نقش حمل‌ونقل هوایی در توسعه صنعت توریسم با تأکید بر فرودگاه بین‌المللی ارومیه انجام دادند که در تحقیق خود اذعان داشتند فرودگاه‌ها که مبدأ و مقصد مسافرت‌های هوایی و دروازه ورودی به شهرها و کشورها می‌باشند به‌عنوان سمبل یک شهر و کشور شناخته می‌شوند. زیبایی، شکوه، تسهیلات و امکانات، معماری، چشم‌گیری یک فرودگاه بیانگر وضعیت اجتماعی فرهنگی و حتی سیاسی آن شهر یا کشور می‌باشد. استان آذربایجان غربی تنها استانی است که با سه کشور خارجی مرز مشترک داشته و این ویژگی موقعیت خاصی به آن بخشیده است و ایفای نقش تردد کربدور شرقی و غربی کشور باعث شکوفایی گردشگری و صنایع وابسته به گردشگری می‌شود و صنعت حمل‌ونقل هوایی موتور توسعه گردشگری و تجارت و بازرگانی می‌باشد.

سقای (۱۳۸۸) تحقیقی با عنوان تحلیلی بر تأثیر فرودگاه مهرآباد بر توسعه فعالیت‌های اقتصادی، صنعتی و گردشگری شهر تهران ۱۳۸۰-۱۳۸۵ انجام دادند که نتیجه تحلیل فوق مشخص می‌کند عامل فاصله سایر شهرهای کشور تا تهران در تقاضای سفرهای هوایی به تهران طی سال‌های فوق ۱۷٪ دخالت دارد و بین عوامل اقتصادی، صنعتی و گردشگری، عامل فاصله و فعالیت صنعتی بیشترین تأثیر را در تقاضای سفرهای هوایی به فرودگاه مهرآباد داشته است. همچنین تعداد مسافران ورودی و خروجی فرودگاه مهرآباد در سال‌های آینده رو به افزایش است.

## مواد و روش پژوهش

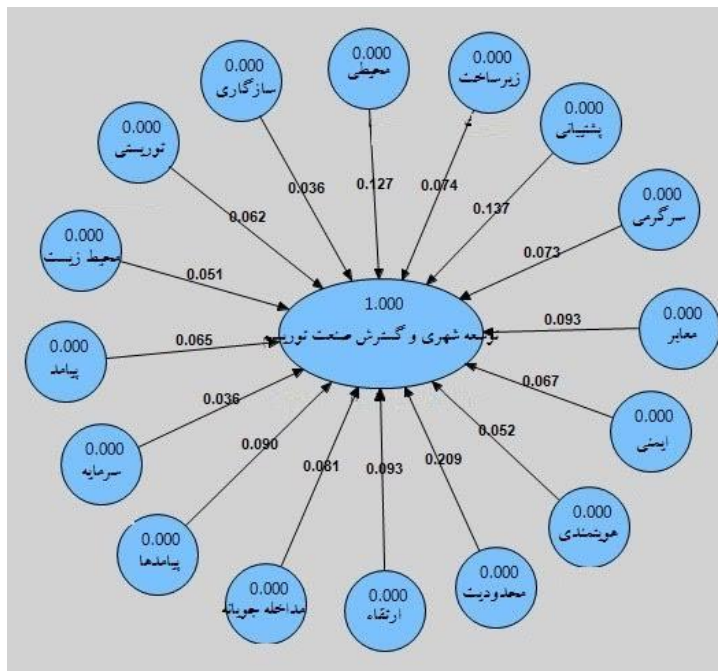
روش تحقیق حاضر، بر اساس هدف از نوع تحقیق کاربردی است و بر اساس نحوه گردآوری داده‌ها از نوع روش توصیفی از شاخه پیمایشی محسوب می‌شود. بر این اساس ابتدا جوانب و موضوعات مطالعاتی مربوط به موضوع مطروحه و نیز مطالعات و تحقیقات مشابه انجام شده، در مورد موضوع تحقیق موردبررسی قرار می‌گیرد، سپس با استفاده از مطالعات میدانی، اقدام به تبیین فرضیات مطابق با عنوان و هدف تحقیق خواهد شد. با توجه به روش‌های چهارگانه‌ی دیدگاه تئوری پردازی، یعنی بسط یا بهبود تئوری‌های موجود، مقایسه‌ی دیدگاه‌های تئوریک مختلف، بررسی پدیده‌ای خاص با استفاده از دیدگاه‌های تئوریک مختلف و بالاخره بررسی پدیده‌ای مستند و تکراری در محیط و شرایطی جدید، تحقیق حاضر در گروه چهارم قرار می‌گیرد. در این پژوهش از روش مدل معادلات ساختاری و نرم‌افزار اسمارت پی ال اس برای آزمون فرضیات استفاده شد. جامعه آماری تحقیق شامل خبرگان و کارشناسان فرودگاه امام خمینی (ره) بودند که محدود به ۲۵۰ نفر بودند که به روش اتفاقی انتخاب شدند. بر این اساس و با توجه به ویژگی‌های جامعه آماری نمونه‌گیری تحقیق حاضر از نوع تصادفی انتخاب شده که در آن برای تعیین تعداد نمونه راه‌های متعددی وجود دارد. با توجه به این امر که تعداد اعضای جامعه محدود می‌باشد از رابطه زیر برای تعیین حجم نمونه استفاده شده است:

$$n = \frac{z^2 pq}{d^2} \quad \text{فرمول ۱.}$$

که در آن ضریب اطمینان = ۹۵٪  $Z=1.96$   $p=q=0.5$  در نظر گرفته شده است که حجم جامعه  $(N)$ : ۲۵۰ نفر و بر اساس فرمول شماره ۱، تعداد نمونه آماری برابر با ۱۵۰ نفر می‌باشد.

## بحث و ارائه یافته‌ها

بعد از تجزیه تحلیل توصیفی داده‌ها، به تحلیل استنباطی داده‌ها پرداخته شده و در تجزیه تحلیل استنباطی، فرضیه‌های تحقیق مورد ارزیابی و آزمون قرار می‌گیرند. نتایج آزمون فرضیه‌ها در نمودار منعکس شده‌اند.



نمودار ۱- اندازه‌گیری مدل کلی و نتایج فرضیه‌ها در حالت معنی‌دار

## روایی، پایایی و برازش مدل

جهت سنجش پایایی از آلفای کرونباخ و پایایی ترکیبی استفاده شده و جهت سنجش روایی از روایی همگرا استفاده شده و جهت سنجش برازش مدل از شاخص GOF استفاده شده است:

جدول ۵- ضرایب آلفای کرونباخ

عنوان	آلفا کرونباخ	پایایی مرکب	روایی همگرا	برازش
عوامل محیطی- کالبدی مؤثر بر توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی	۰,۷۰۶۰۷۸	۰,۸۲۹۸۰۲	۰,۶۳۱۰۵۳	۰,۴۸
زیرساخت‌های شهر فرودگاهی امام خمینی	۰,۷۰۰۱۶۹	۰,۸۶۶۳۳۶	۰,۷۶۴۶۶۳	
خدمات و پشتیبانی	۰,۷۳۲۳۷۸	۰,۷۵۰۳۳۱	۰,۵۰۱۷۳۶	
سرگرمی و فراغت (مکان‌های تفریحی، ورزشی، فراوانی و دسترسی) و امکان‌سنجی‌های آینده‌نگرانه	۰,۹۴۸۰۳۸	۰,۹۵۳۳۲۰	۰,۵۲۲۸۵۷	
توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم	۰,۷۲۱۵۵۳	۰,۸۷۷۷۴۰	۰,۷۸۲۱۲۴	
وضعیت معابر و خدمات حمل‌ونقل عمومی	۰,۷۲۴۷۳۸	۰,۷۵۴۷۷۳	۰,۵۲۷۶۷۶	
ایمنی و راحتی	۰,۷۳۳۶۲۶	۰,۷۳۸۴۷۵	۰,۵۶۸۶۰۳	
هویت‌مندی و زیبایی‌شناسی محیطی	۰,۷۸۰۴۵۰	۰,۸۶۱۷۸۵	۰,۷۵۷۳۰۹	
محدودیت‌ها و کاستی‌ها	۰,۸۳۲۰۲۵	۰,۸۷۳۳۸۶	۰,۴۶۴۹۸۱	
عوامل ارتقاء کارآمدی شهر فرودگاهی امام خمینی	۰,۷۵۹۷۷۰	۰,۷۰۶۶۵۱	۰,۵۰۶۱۷۵	
عوامل مداخله جویانه	۰,۸۲۳۱۲۸	۰,۸۸۲۸۰۷	۰,۶۵۳۳۵۸	
پیامدها و برآیندهای اقتصادی توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی	۰,۷۶۱۲۴۵	۰,۸۱۴۳۹۱	۰,۵۹۴۹۷۲	
توسعه سرمایه‌گذاری، مراکز تجاری و تفریحی و ارتقاء درآمد سرانه	۰,۷۶۰۴۶۳	۰,۸۶۱۸۲۶	۰,۶۷۵۴۰۲	
پیامدها و برآیندهای اجتماعی توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی	۰,۷۵۳۷۰۶	۰,۸۱۷۴۹۷	۰,۶۹۱۳۴۷	
برآیندهای محیط زیستی	۰,۸۲۰۲۲۳	۰,۸۸۱۳۶۰	۰,۶۵۰۳۸۹	
برآیندهای توریستی	۰,۷۰۵۵۹۴	۰,۸۷۱۴۵۲	۰,۷۷۲۲۲۱	
سازگاری با دیگر کاربری‌ها و خدمات شهری	۰,۷۷۴۵۰۶	۰,۸۰۰۰۸۲	۰,۵۰۲۷۲۵	

با توجه به جدول شماره ۵، می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

- مقدار آلفای کرونیخ بالاتر از  $0/7$ ، نشانگر پایایی قابل قبول است.
- مقدار CR برای هر سازه بالای  $0/7$  شود، نشان از پایداری درونی مناسب برای مدل اندازه‌گیری دارد.
- مقدار AVE بالای  $0/5$  روایی همگرایی قابل قبول را نشان می‌دهد.
- با توجه به سه مقدار  $0/01$ ،  $0/25$  و  $0/36$  به‌عنوان مقادیر ضعیف، متوسط و قوی برای GOF، حاصل شدن  $0/48$  نشان از برازش قوی مدل دارد.

با توجه به یافته‌های تحقیق حاضر به نقش شهرهای فرودگاهی در توسعه شهری و صنعت توریسم فرودگاه امام خمینی پرداخته شده است. نتایج به‌دست‌آمده از داده‌های گردآوری‌شده با توجه به تحلیل‌هایی که بر روی پرسشنامه‌های جمع‌آوری‌شده با استفاده از نرم‌افزار Spss و اسمارت PLS انجام شده است نشان می‌دهد که تمامی فرضیات مورد تأیید قرار گرفته‌اند که در مجموع می‌توان گفت:

ضریب مسیر در حالت معنی‌داری مسیر تأثیر عوامل محیطی - کالبدی مؤثر بر توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم بزرگ‌تر از عدد استاندارد  $1,96$  به‌دست‌آمده، بنابراین این فرضیه مورد تأیید قرار گرفته است. این یافته با یافته پژوهش آیتی و همکاران در سال  $1395$  با عنوان بررسی تأثیر عوامل کالبدی شهری بر توسعه گردشگری مذهبی (مطالعه موردی؛ شهر شیراز) که به این نتیجه دست‌یافته‌اند که عوامل عینی نسبت به عوامل ذهنی از تأثیرگذاری بیش‌تری بر توسعه گردشگری مذهبی در شهر شیراز برخوردارند مطابقت و همخوانی دارد.

ضریب مسیر در حالت معنی‌داری مسیر تأثیر زیرساخت‌های شهر فرودگاهی امام خمینی بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم بزرگ‌تر از عدد استاندارد  $1,96$  به‌دست‌آمده، بنابراین این فرضیه مورد تأیید قرار گرفته است. این یافته با یافته پژوهش کارگر و عزیزاده در سال  $1389$  با عنوان نقش و اهمیت زیرساخت‌ها در توسعه گردشگری شهری که به این نتیجه دست‌یافته‌اند که جایگاه تسهیلات گردشگری مهم و مؤثر قلمداد شده است مطابقت و همخوانی دارد.

ضریب مسیر در حالت معنی‌داری مسیر تأثیر خدمات و پشتیبانی بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم بزرگ‌تر از عدد استاندارد  $1,96$  به‌دست‌آمده، بنابراین این فرضیه مورد تأیید قرار گرفته است. این یافته با یافته پژوهش اشرفی در سال  $1391$  با عنوان بررسی نقش دفاتر خدمات گردشگری در جذب گردشگران و توسعه صنعت گردشگری که به این نتیجه دست‌یافته‌اند که تنها وجود دفاتر گردشگری متعدد نمی‌تواند عاملی در جذب گردشگران و به‌ویژه گردشگران خارجی باشد، بلکه عوامل دیگری نیز مانند وجود امکانات و تسهیلات مناسب و آشنایی کارکنان دفاتر گردشگری با زبان‌های بین‌المللی در این امر می‌تواند مؤثر باشد. در نتیجه می‌توان با ایجاد امکانات و تسهیلات و شرایط موردنیاز گردشگران موجبات رضایت آن‌ها را فراهم نموده و با جذب تعداد زیاد گردشگران، زمینه توسعه اقتصادی کشور را فراهم آورد؛ مطابقت و همخوانی دارد.

ضریب مسیر در حالت معنی‌داری مسیر تأثیر سرگرمی و فراغت (مکان‌های تفریحی، ورزشی، فراوانی و دسترسی) و امکان‌سنجی‌های آینده‌نگرانه بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم بزرگ‌تر از عدد استاندارد  $1,96$  به‌دست‌آمده، بنابراین این فرضیه مورد تأیید قرار گرفته است. این یافته با یافته پژوهش نیکویی و همکاران در سال  $1393$  با عنوان سرگرمی و تفریح خواسته گردشگران آینده که به این نتیجه دست‌یافته‌اند که سرگرمی و فراغت (مکان‌های تفریحی، ورزشی، فراوانی و دسترسی) و امکان‌سنجی‌های آینده‌نگرانه بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم تأثیر مثبت و معنی‌داری دارد؛ مطابقت و همخوانی دارد.

ضریب مسیر در حالت معنی‌داری مسیر تأثیر وضعیت معابر و خدمات حمل‌ونقل عمومی بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم بزرگ‌تر از عدد استاندارد  $1,96$  به‌دست‌آمده، بنابراین این فرضیه مورد تأیید قرار گرفته است. این یافته با یافته پژوهش حسین زاده دلیر و سودمند در سال  $1393$  با عنوان نقش کیفیت اسکان، حمل‌ونقل عمومی و بهداشت شهری در توسعه صنعت توریسم که به این نتیجه دست‌یافته‌اند که یکی از این عوامل مهم کیفیت و کمیت اسکان و نیز در اختیار گذاشتن امکانات حمل‌ونقل عمومی و ارزان و بهداشت محیط‌زیست شهری است که لازمه وجود آن‌ها تنها با همکاری صمیمانه دولتمردان و مردم امکان‌پذیر خواهد بود تا بتوانیم این صنعت بی‌بدیع را در منطقه توسعه داد مطابقت و همخوانی دارد.



ضریب مسیر در حالت معنی‌داری مسیر تأثیر ایمنی و راحتی بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم بزرگ‌تر از عدد استاندارد ۱,۹۶ به‌دست‌آمده، بنابراین این فرضیه مورد تأیید قرار گرفته است. این یافته با یافته پژوهش سلیمی سبحان در سال ۱۳۹۳ با عنوان امنیت و توسعه پایدار گردشگری (مطالعه موردی: شهر تهران) که به این نتیجه دست‌یافته‌اند که بین احساس امنیت گردشگران و وفاداری آن‌ها همبستگی مستقیم وجود دارد مطابقت و همخوانی دارد.

ضریب مسیر در حالت معنی‌داری مسیر تأثیر هویت‌مندی و زیبایی‌شناسی محیطی بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم بزرگ‌تر از عدد استاندارد ۱,۹۶ به‌دست‌آمده، بنابراین این فرضیه مورد تأیید قرار گرفته است. این یافته با یافته پژوهش رحمانی و همکاران در سال ۱۳۹۵ با عنوان بررسی تأثیر گرافیک محیطی بر افزایش توسعه گردشگری که به این نتیجه دست‌یافته‌اند که هویت‌مندی و زیبایی‌شناسی محیطی بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم تأثیر دارد؛ مطابقت و همخوانی دارد.

ضریب مسیر در حالت معنی‌داری مسیر تأثیر محدودیت‌ها و کاستی‌ها بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم بزرگ‌تر از عدد استاندارد ۱,۹۶ به‌دست‌آمده، بنابراین این فرضیه مورد تأیید قرار گرفته است.

ضریب مسیر در حالت معنی‌داری مسیر تأثیر عوامل ارتقاء کارآمدی شهر فرودگاهی امام خمینی بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم بزرگ‌تر از عدد استاندارد ۱,۹۶ به‌دست‌آمده، بنابراین این فرضیه مورد تأیید قرار گرفته است. این یافته با یافته پژوهش پوراحمد و همکاران در سال ۱۳۹۶ با عنوان نقش توان‌های توریستی در توسعه اقتصادی شهر کرمان که به این نتیجه دست‌یافته‌اند که ارتقاء کارآمدی شهر فرودگاهی بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم تأثیر دارد، مطابقت و همخوانی دارد.

ضریب مسیر در حالت معنی‌داری مسیر تأثیر عوامل مداخله‌جویانه بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم بزرگ‌تر از عدد استاندارد ۱,۹۶ به‌دست‌آمده، بنابراین این فرضیه مورد تأیید قرار گرفته است.

ضریب مسیر در حالت معنی‌داری مسیر تأثیر پیامدها و برآیندهای اقتصادی توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم بزرگ‌تر از عدد استاندارد ۱,۹۶ به‌دست‌آمده، بنابراین این فرضیه مورد تأیید قرار گرفته است.

ضریب مسیر در حالت معنی‌داری مسیر تأثیر توسعه سرمایه‌گذاری، مراکز تجاری و تفریحی و ارتقاء درآمد سرانه بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم بزرگ‌تر از عدد استاندارد ۱,۹۶ به‌دست‌آمده، بنابراین این فرضیه مورد تأیید قرار گرفته است. این یافته با یافته پژوهش بهبودی و همکاران در سال ۱۳۸۹ با عنوان رابطه گردشگری و سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی که به این نتیجه دست‌یافته‌اند که توسعه سرمایه‌گذاری، مراکز تجاری و تفریحی و ارتقاء درآمد سرانه بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم تأثیر مثبت و معنی‌داری دارد؛ مطابقت و همخوانی دارد.

ضریب مسیر در حالت معنی‌داری مسیر تأثیر پیامدها و برآیندهای اجتماعی توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم بزرگ‌تر از عدد استاندارد ۱,۹۶ به‌دست‌آمده، بنابراین این فرضیه مورد تأیید قرار گرفته است.

ضریب مسیر در حالت معنی‌داری مسیر تأثیر برآیندهای محیط زیستی بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم بزرگ‌تر از عدد استاندارد ۱,۹۶ به‌دست‌آمده، بنابراین این فرضیه مورد تأیید قرار گرفته است.

ضریب مسیر در حالت معنی‌داری مسیر تأثیر برآیندهای توریستی بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم بزرگ‌تر از عدد استاندارد ۱,۹۶ به‌دست‌آمده، بنابراین این فرضیه مورد تأیید قرار گرفته است.

ضریب مسیر در حالت معنی‌داری مسیر تأثیر سازگاری با دیگر کاربری‌ها و خدمات شهری بر توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم بزرگ‌تر از عدد استاندارد ۱,۹۶ به‌دست‌آمده، بنابراین این فرضیه مورد تأیید قرار گرفته است.

## نتیجه‌گیری و ارائه پیشنهادها

تحقیق حاضر به بررسی تأثیر شهرهای فرودگاهی در توسعه شهری و صنعت توریسم در فرودگاه امام خمینی (ره) پرداخته و مولفه‌های متعددی را شناسایی کرده است که به‌طور مستقیم و غیرمستقیم بر این توسعه تأثیرگذارند. از جمله عوامل محیطی-کالبدی مؤثر، زیرساخت‌ها، خدمات و پشتیبانی و وضعیت معابر و خدمات حمل‌ونقل عمومی می‌توان اشاره کرد. ایجاد محیطی ایمن و راحت، همچنین هویت‌مندی و زیبایی‌شناسی محیطی، می‌تواند به جذب گردشگران و توسعه صنعتی در اطراف فرودگاه کمک کند. محدودیت‌ها و کاستی‌ها نیز باید مورد توجه قرار گیرند، چراکه این عوامل می‌توانند مانع از رشد و توسعه پایدار شوند. مقایسه نتایج این تحقیق با تحقیقات پیشین،

از جمله کارهای روستایی و همکاران (۱۴۰۳) و ساکی و همکاران (۱۴۰۲) نشان می‌دهد که عوامل تأثیرگذار در توسعه گردشگری در فرودگاه‌ها به صورت مشترک، از جمله زیرساخت‌های مناسب و بهبود کیفیت خدمات، اهمیت دارند. تحقیق روستایی و همکاران به هوشمندسازی فرودگاه مهرآباد و نقش آن در توسعه گردشگری پرداخته است و بر این نکته تأکید دارد که به‌کارگیری فناوری‌های نوین می‌تواند تجربه مسافران را بهبود بخشد و گردشگری را ارتقاء دهد. در مقابل، نتایج ساکی و همکاران بر ساختار درآمدی فرودگاه‌ها و نقش آن‌ها در بهبود کارایی تخصیصی متمرکز است و بر این باورند که بهره‌وری بالاتر از طریق سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و خدمات می‌تواند به توسعه بیشتر صنعت توریسم منجر شود.

در نهایت، نتایج تحقیق حاضر نشان می‌دهد که به‌کارگیری استراتژی‌های جامع و یکپارچه که به هم‌افزایی بین این مولفه‌ها توجه دارند، می‌تواند به بهبود کارایی و سودآوری شهر فرودگاهی امام خمینی و در نهایت به توسعه پایدار شهری و توریسم در این منطقه منجر شود. در این راستا، تجارب بین‌المللی در حوزه شهرهای فرودگاهی باید مورد بررسی و تحلیل قرار گیرد تا از فرصت‌های جدید برای بهبود زیرساخت‌ها و خدمات بهره‌برداری شود. تحلیل جامع‌تر از تأثیر شهرهای فرودگاهی بر توسعه شهری و صنعت توریسم در فرودگاه امام خمینی، نیازمند توجه به ابعاد بین‌المللی و منطقه‌ای است. با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران و فرودگاه امام خمینی به‌عنوان یک دروازه مهم به بازارهای جهانی، توسعه این شهر فرودگاهی می‌تواند به تسهیل ارتباطات تجاری و افزایش تبادلات فرهنگی کمک کند. ایجاد زیرساخت‌های مناسب و خدمات باکیفیت نه تنها به جذب گردشگران بین‌المللی کمک می‌کند، بلکه می‌تواند منجر به جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی و بهبود رقابت‌پذیری اقتصادی منطقه شود. در این راستا، توجه به نیازهای خاص گردشگران، مانند تسهیلات مناسب برای اقامت، امکانات تفریحی و تجربیات فرهنگی، می‌تواند نقش کلیدی در ارتقاء جذابیت فرودگاه امام خمینی ایفا کند. همچنین، مشارکت جوامع محلی در فرآیند تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی برای توسعه شهر فرودگاهی، می‌تواند به ایجاد حس تعلق و هویت‌مندی در ساکنان و افزایش رضایت اجتماعی کمک کند. در نهایت، تقویت زیرساخت‌ها و خدمات فرودگاه به عنوان یک هاب لجستیکی و گردشگری می‌تواند به بهبود کیفیت زندگی در منطقه و ایجاد یک اکوسیستم پویا و پایدار منجر شود که نه تنها به نفع اقتصاد محلی بلکه به نفع توسعه پایدار در سطح کلان نیز خواهد بود.

امروزه گردشگری انبوه با توجه به ویژگی‌هایی همچون انعطاف‌پذیری، تنوع‌طلبی و کثرت‌گرایی و به سبب تغییراتی در سطوح مختلف تقاضا، مقصد و بازار، افزایش یافته است و با توجه به پیش‌بینی‌ها در آینده نزدیک به‌عنوان جریان غالب گردشگری محسوب می‌گردد. رشد گونه‌های مختلف گردشگری در قالب الگوهای فضایی گردشگری شهری، طبیعت‌گردی، گردشگری روستایی و گردشگری عشایری در طول ۲ دهه اخیر، خود دلیلی بر این مدعاست. علیرغم این که طبقه‌بندی اشکال و گونه‌های گردشگری ریشه در تلقی جامعه از مفهوم گردشگری دارد و برداشت جوامع توسعه‌یافته و کشورهای در حال توسعه از واژه گردشگر کاملاً متفاوت است و علت اصلی آن نیز در سبک زندگی و منش اجتماعی این جوامع است؛ ولی با این وجود به سبب فراگیر بودن پارادایم‌های فرا تجدید، میل فزاینده به تمایز زدایی منجر به کوشش انسان برای خلق چیزهایی است که زندگی‌اش را مهیج و لذت‌بخش نماید. از آنجاکه «حمل‌ونقل هوایی» نگرش مردم را در قبال زمان و مسافت تغییر داد، از این‌رو از جایگاه ویژه‌ای در صنعت گردشگری برخوردار است. امروزه در بستر ایجاد تغییر و تحول در عملکرد و شکل فرودگاه‌ها، بیشتر فرودگاه‌های بزرگ جهان به سمت کانون‌های شهر گونه برخوردار از امکانات متنوع حرکت کرده و مفاهیم نوینی با عنوان شهرهای فرودگاهی و هواترابر شهرها شکل گرفته است. از سوی دیگر بخش قابل توجهی از زمان و هزینه‌های گردشگران در شهرهای فرودگاهی صرف می‌شود. با عنایت به اینکه در دوران پسامدرن و تکوین «گردشگری جدید» گردشگران در همه حال به دنبال تجربه کردن هستند، یکی از مکان‌هایی که در زمره جاذبه‌های گردشگری جای می‌گیرد، شهرهای فرودگاهی است. توسعه مراکز اقامتی و پذیرایی، فروشگاه‌ها و مراکز خرید، برگزاری تورهای ویژه آموزشی و صنعتی در داخل فرودگاه‌ها و ایجاد پارک‌های سرگرمی و تفریحی در محدوده شهرهای فرودگاهی که باهدف گذران اوقات فراغت مسافران، بازدیدکنندگان و مراجعه‌کنندگان صورت می‌گیرد، می‌تواند گونه‌های مختلفی از گردشگری را رواج دهد. در اغلب شهرهای فرودگاهی جهان به سبب عدم گستردگی اراضی و همچنین موقعیت جغرافیایی، گونه‌های گردشگری از تنوع و گوناگونی چندانی برخوردار نیستند و بیشتر گردشگری تجاری، گردشگری خرید، گردشگری خوراک و نوشیدنی و گردشگری فرهنگی تکوین می‌یابد و از این‌رو می‌توان گفت الگوی فضایی آن گردشگری شهری است؛ اما در تعدادی از شهرهای فرودگاهی تنوع گونه‌های گردشگری بیشتر است و در برخی دیگر نیز الگوهای فضایی از گوناگونی برخوردار هستند. شهر فرودگاهی امام خمینی در زمره معدود شهرهای فرودگاهی جهان است که فرصت تکوین بیش از ۱۲ گونه گردشگری

مشمول بر گردشگری صنعتی، گردشگری میراث (فرهنگی - تاریخی)، گردشگری علمی - آموزشی، گردشگری مذهبی، گردشگری منابع طبیعی، گردشگری سهمت، گردشگری تجاری، گردشگری غذا و نوشیدنی، گردشگری خرید، گردشگری تفریحی، گردشگری کشاورزی و گردشگری ورزشی در محدوده آن وجود دارد. مذاقه در ماهیت و ویژگی‌های کالبدی، فرهنگی - اجتماعی و زیست‌محیطی هریک از پهنه‌هایی که گونه‌های مزبور در آن‌ها شکل خواهد یافت، نشان می‌دهد علیرغم اینکه تمامی آن‌ها در محدوده شهر فرودگاهی امام خمینی قرار دارند، اما محصول گردشگری که عرضه می‌کنند با یکدیگر تفاوت دارد. این تفاوت را می‌توان هم در کمیت و هم در کیفیت مشاهده نمود. نگاهی به فهرست قابلیت استقرار سایر گونه‌های گردشگری بیانگر فراوانی گونه‌های گردشگری الگوی فضایی گردشگری شهری است؛ همچنین نگرش در یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد باوجود اینکه شهر فرودگاهی امام خمینی از الگوهای فضایی گردشگری روستایی و طبیعت‌گردی بهره‌مند است، اما الگوی فضایی گردشگری شهری از تقاضای گردشگری بیشتری برخوردار است و متعاقب آن با توجه به امکانات توان بالاتری برای عرضه محصول گردشگری دارد. گردشگری خرید، گردشگری خوراک و نوشیدنی و گردشگری تفریحی شاخه‌هایی از گردشگری است که به نظر می‌رسد با توجه به امکانات زیرساختی و همچنین شرایط اجتماعی و اقتصادی حاکم بر محدوده شهر فرودگاهی امام خمینی از پویایی بیشتری کامیاب است. باین‌وجود بایستی اذعان نمود که شهر فرودگاهی امام خمینی از نظر الگوهای فضایی گردشگری دارای وضعیت تلفیقی است.

### محدودیت‌های تحقیق

از محدودیت‌های اصلی پژوهش می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

- عمده‌ترین محدودیت هر تحقیقی را می‌توان عدم توانایی تعمیم نتایج تحقیق به سایر جوامع آماری دانست. تحقیق حاضر نیز از این قاعده مستثنا نبوده و نمی‌توان نتایج آن را جز به محل و جامعه آماری این تحقیق تعمیم داد.
- داده‌های پژوهش در سطح خرد از طریق خود اظهاری پاسخ‌دهندگان جمع‌آوری شده‌اند که ممکن است آمیخته بودن این نظرات و ادراکات به تعصبات، اندیشه‌ها و قضاوت‌ها صحت نتایج پژوهشی را تحت تأثیر قرار دهد.
- محدودیت در اجرای پرسشنامه از نظر عدم تمایل به پاسخگویی از سوی برخی از افرادی که پاسخنامه در اختیارشان قرار داده شده بود و همچنین عدم اعمال دقت کافی در پاسخ دادن به سؤالات و سوگیری‌هایی که ممکن است برخی اعضای نمونه در پاسخ به برخی از سؤالات داشته باشند از محدودیت‌های حاضر می‌باشد.

### پیشنهاد‌های کاربردی - مدیریتی

در این بخش با توجه به نتایج تحقیق، پیشنهاد‌های کاربردی به مسئولان و مدیران توسعه شهری توریسم فرودگاه امام خمینی ارائه شده است:

۱. توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی: ایجاد و بهبود شبکه‌های حمل‌ونقل عمومی مانند مترو، اتوبوس و تاکسی‌های شاتل بین فرودگاه و نقاط مختلف شهر، می‌تواند دسترسی آسان‌تر به فرودگاه و مراکز گردشگری را فراهم کند.
۲. توسعه فضاهای تفریحی و فرهنگی: ایجاد فضاهای تفریحی، ورزشی و مراکز فرهنگی در اطراف فرودگاه می‌تواند به جذابیت منطقه افزوده و تجربه مثبتی برای گردشگران فراهم کند. این فضاها باید شامل پارک‌ها، موزه‌ها و مراکز خرید باشند.
۳. به‌کارگیری فناوری‌های نوین: پیاده‌سازی سیستم‌های هوشمند در مدیریت فرودگاه و ارائه خدمات، از جمله سیستم‌های رزرو آنلاین، اطلاعات سفر و خدمات مشتری، می‌تواند به بهبود تجربه مسافران کمک کند.
۴. توسعه برنامه‌های بازاریابی گردشگری: ایجاد کمپین‌های بازاریابی هدفمند برای جذب گردشگران بین‌المللی و معرفی جاذبه‌های توریستی منطقه می‌تواند موجب افزایش بازدیدها و رشد صنعت توریسم شود.
۵. مشارکت با بخش خصوصی: همکاری با سرمایه‌گذاران خصوصی برای ایجاد هتل‌ها، رستوران‌ها و مراکز خرید در اطراف فرودگاه می‌تواند به رشد اقتصادی و افزایش فرصت‌های شغلی منجر شود.
۶. تقویت آموزش و ارتقاء مهارت‌های نیروی کار: برگزاری دوره‌های آموزشی برای ارتقاء مهارت‌های نیروی کار در صنعت گردشگری و خدمات هوایی می‌تواند به بهبود کیفیت خدمات و رضایت مسافران کمک کند.
۷. توسعه برنامه‌های حفاظت از محیط‌زیست: ایجاد سیاست‌های پایدار برای مدیریت منابع طبیعی و کاهش آلودگی‌های ناشی از فعالیت‌های فرودگاهی و گردشگری، به حفظ محیط‌زیست و بهبود کیفیت زندگی در منطقه کمک می‌کند.

۸. مدیریت بحران و ایمنی: توسعه برنامه‌های جامع مدیریت بحران و ایمنی برای مقابله با حوادث احتمالی و اطمینان از امنیت مسافران و ساکنان منطقه، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و باید به‌طور منظم به‌روزرسانی شود. علاوه بر این پیشنهادهایی برای تحقیقات آتی به محققان این حوزه ارائه گردیده است تا با برداشتن گام‌های پژوهشی جدیدتر راهگشای غنی‌سازی ادبیات پژوهشی و نظری این حوزه باشند:

- توجه و تمرکز بر تقویت و بازسازی عوامل محیطی - کالبدی شهر فرودگاهی
- شناسایی، رتبه‌بندی و ارتقاء زیرساخت‌های اساسی شهر فرودگاهی امام خمینی
- مشخص نمودن خدمات و پشتیبانی گردشگران
- ایجاد مراکز سرگرمی و فراغت (مکان‌های تفریحی، ورزشی، فراوانی و دسترسی) و تسهیل دسترسی
- اصلاح و بازسازی وضعیت معابر و خدمات حمل‌ونقل عمومی
- ایجاد حس امنیت در گردشگران
- استفاده از معماری بومی ایرانی در ساخت مراکز تفریحی توریستی
- شناسایی و رفع محدودیت‌ها و کاستی‌های زیرساختی و زیربنایی فرودگاه‌ها
- جلب سرمایه خارجی و داخلی مؤثر بر توسعه صنعتی گردشگری در فرودگاه‌ها

## منابع

- اشرفی، ابراهیم. (۱۳۹۱). بررسی نقش دفاتر خدمات گردشگری در جذب گردشگران و توسعه صنعت گردشگری، اولین همایش ملی گردشگری و طبیعت گردی ایران زمین، همدان. <https://confpaper.com/event/indexed/179/fa>.
- آیتی، حمید؛ خداکرمی، فایزه. (۱۳۹۵). گردشگری مذهبی شهر شیراز، مطالعات شهر ایرانی، شماره ۲۳؛ از صفحه ۴۳ تا صفحه ۵۹. [magiran.com/p1620165/fa](http://magiran.com/p1620165/fa)
- بایرام‌زاده، نیما؛ و فوادمرعشی، سیدمومن. (۱۴۰۲). تحلیل فضایی توسعه‌یافتگی شهرستان‌ها از منظر شاخص‌های کالبدی زیست‌پذیری (نمونه موردی: شهرستان‌های استان آذربایجان غربی). جغرافیا و آینده پژوهی منطقه‌ای، (۲)، ۱۶-۱۰۷. doi: 10.30466/grfs.2023.54809.10071
- بهبودی، داوود؛ باستان، باستان. (۱۳۸۹). رابطه گردشگری و سرمایه گذاری مستقیم خارجی در کشورهای در حال توسعه؛ شماره ۱۱، ص ۱۷-۱. <https://sid.ir/paper/229082/fa>.
- پوراحمد، احمد؛ کشاورز، مهناز؛ علی اکبری، اسماعیل؛ هادوی، فرامرز. (۱۳۹۶). بازآفرینی پایدار بافت‌های ناکارآمد شهری، مورد مطالعه منطقه ۱۰ تهران، فصلنامه آمایش محیط، دوره دهم، شماره ۳۷، ص ۱۹۴-۱۶۷. <https://sid.ir/paper/130596/fa>
- حسین زاده، دلیر؛ سودمند، مژگان. (۱۳۹۳). نقش کیفیت اسکان، حمل و نقل عمومی و بهداشت شهری در توسعه صنعت توریسم، نخستین سمینار علمی تخصصی جاذبه‌ها و دافعه‌های گردشگری آذربایجان شرقی، تبریز. <https://civilica.com/doc/523307/fa>
- حسینی، سید مرتضی؛ خونساریان، سید امیر؛ میراکبری، سید امیر. (۱۳۹۷). بررسی نقش شهر فرودگاهی بر اقتصاد کشور مورد مطالعه شهر فرودگاهی امام خمینی، دومین همایش ملی دانش و فناوری علوم کشاورزی، منابع طبیعی و محیط زیست ایران، تهران. <https://civilica.com/doc/742921>
- رحمانی، نجیبه؛ سارا، شادرخ. (۱۳۹۵). بررسی تاثیر گرافیک محیطی بر افزایش توسعه ی گردشگری، پایان نامه کارشناسی ارشد، سمنان؛ دانشگاه سمنان، دانشکده هنر. [https://aaj.semnan.ac.ir/article\\_2599.html](https://aaj.semnan.ac.ir/article_2599.html)
- روستایی، شهرپور؛ رستمی، علی؛ حیدری؛ چپانه. (۱۴۰۳). تحلیلی بر تاثیر هوشمندسازی فرودگاه مهرآباد بر توسعه گردشگری. فضای جغرافیایی. ۱۴۰۳؛ ۲۴ (۸۵): ۹۳-۱۱۴. <http://geographical-space.iau-ahar.ac.ir/article-1-4018-fa.html>
- ساک، ناصر؛ حیدرپور، فرزانه؛ خسروی پور، نگار. (۱۴۰۲). تجزیه و تحلیل ساختار درآمد‌های فرودگاه‌ها و ارزیابی نقش آنها در بهبود کارایی تخصیصی. مدیریت نوآوری در سازمان‌های دفاعی، (۴)، ۱۷۶-۱۵۳. doi: 10.22034/qjimdo.2023.411147.1614
- سقای، محسن. (۱۳۸۸). تحلیلی بر تأثیر فرودگاه مهرآباد بر توسعه فعالیت‌های اقتصادی، صنعتی و گردشگری شهر تهران ۱۳۸۵-۱۳۸۰. مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای (توقف انتشار)، ۱(۳)، ۱۵۰-۱۳۵.
- سلیمی، سبحان. (۱۳۹۳). امنیت و توسعه پایدار شهر تهران، پژوهشنامه جغرافیای انتظامی، شماره ۸. <http://ensani.ir/fa/article/author/47099>
- شیرازی نیا، شهلا؛ رشیدی، سیاوش. (۱۳۹۵). طراحی فرودگاه در توسعه اقتصادی، اجتماعی و گردشگری مطالعه موردی: فرودگاه شیراز، سومین کنفرانس بین‌المللی عمران، معماری و شهرسازی. <https://civilica.com/doc/611205>

- علیزاده، کتابون. (۱۳۸۳). اثرات حضور گردشگران بر منابع زیست‌محیطی بخش طبقه در شهرستان مشهد، پژوهش‌های جغرافیایی، دوره ۳۵، شماره ۱: ۵۵-۷۰. <https://ensani.ir/fa/article/45594>
- کارگر، بهمن. (۱۳۸۶). توسعه شهرنشینی و صنعت گردشگری در ایران (از مفهوم تا راه کار)، جلد اول، چاپ اول، تهران، انتشارات سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح. <https://iran-shenasi.com/book/286>
- مجیدی زنجانی، نسیم؛ ناصری، الناز؛ مرادی قوجق، سولماز. (۱۳۹۸). تأثیر فرودگاه با رویکرد توسعه صنعت گردشگری با هدف توسعه اقتصادی در گنبد کاووس، ششمین کنفرانس ملی فناوری های نوین در مهندسی عمران، معماری و شهرسازی، تهران. <https://civilica.com/doc/989178>
- مختاری، میرابوالفضل؛ سبزه پرور، مهدی. (۱۳۹۶). بررسی نقش شهر فرودگاهی در توسعه شهری و صنعت توریسم، سومین کنگره بین المللی علوم زمین و توسعه شهری و اولین کنفرانس هنر، معماری و مدیریت شهری، تهران. <https://civilica.com/doc/688571>
- نظریان، اصغر؛ قادری، اسماعیل؛ حقیقی، عبدالرضا. (۱۳۸۹). نقش حمل و نقل هوایی در توسعه صنعت توریسم با تأکید بر فرودگاه بین المللی ارومیه. نگرش های نو در جغرافیای انسانی (جغرافیای انسانی)، ۲(۳)، ۴۴-۲۵. SID. <https://sid.ir/paper/177066/fa>
- یزدانی، محمد مهدی؛ هوشنگ، عباس فام. (۱۳۹۴). اقیانوس آبی در فرودگاه: ماهنامه مدیریت استراتژیک فرودگاهی، شماره هفتم، ص ۱۱-۱۳. <https://caa.gov.ir/downloads/files/BqvDrsXIARRPeqJ2024-01-02.xlsx>

## References:

- ADPI designers and planners (2009); IKIA Master Plan; Tehran : IKIA Development Project [https://www.sid.ir/fa/VEWSSID/J\\_pdf/40813955006.pdf](https://www.sid.ir/fa/VEWSSID/J_pdf/40813955006.pdf)
- Aiti, H., Khodakarmi, F. (2016). Religious tourism of Shiraz city; Iranian Islamic City Studies, No. 23; 43-59. [magiran.com/p1620165/fa](http://magiran.com/p1620165/fa) [In Persian]
- Alizadeh, K. (2003). The effects of the presence of tourists on the environmental resources of Targaba district in Mashhad city, Geographical Researches, Volume 35, Number 1: 55-70 <https://ensani.ir/fa/article/45594> [In Persian]
- Ashrafi, E. (2012). Investigating the role of tourist service offices in attracting tourists and developing the tourism industry, the first national conference on tourism and nature tourism of Iran Zameen, Hamedan. <https://confpaper.com/event/indexed/179/fa> [In Persian]
- Bayramzadeh, N., & Foadmarashi, M. (2023). Spatial analysis of the development of townships from the perspective of physical indicators of livability (Case study: the townships of West Azerbaijan province). Geography and Regional Future Studies, 1(2), 1-16. doi: 10.30466/grfs.2023.54809.1007 [In Persian]
- Behbodi, D., Bastan, F. (2010). The relationship between tourism and foreign direct investment in developing countries, No. 11, pp. 1-17. <https://sid.ir/paper/229082/fa> [In Persian]
- Brau, R., Cao, D. (2006). Uncovering the Macrostructure of Tourists' Preferences. A Choice Experiment Analysis of Tourism Demand to Sardinia. <https://ideas.repec.org/p/cns/cnscwp/200514.html>
- Camilleri, M. A. (2018). The Tourism Industry: An Overview. In Tourism, Hospitality and Event Management (Issue September 2017). [https://doi.org/10.1007/978-3-319-49849-2\\_1](https://doi.org/10.1007/978-3-319-49849-2_1)
- Choudhury, A., Das, B. K., & Anshu, S. (2023). Exploring Tourism Potential for Miao town of Changlang District in Arunachal Pradesh. International Journal for Research in Applied Science and Engineering Technology, 11(2), 1063-1073. <https://doi.org/10.22214/ijraset.2023.49183>
- Correia, Ch., & Roseland, M. (2022). Addressing Negative Externalities of Urban Development: Toward a More Sustainable Approach. Urban Science. 6. 38. 10.3390/urbansci6020038.
- Ekici, S., Ayar, M., & Kilic, U., & Karakoc, T. (2023). Performance based analysis for the Ankara-London route in terms of emissions and fuel consumption of different combinations of aircraft/engine: An IMPACT application. Journal of Air Transport Management. 108. 1-14. 10.1016/j.jairtraman.2022.102357.
- Fan Z. Theory and practice of the integration of culture and tourism. Renming Luntan Xueshu Qianyan. 2019;11:43-49. 10.16619/j.cnki.rmltxsqy.2019.11.004
- Ghalehtemouri, K. J., Shamsoddini, A., Bayramzadeh, N., & Mousavi, M. N. (2023). Identifying the pleasant sounds in the city's public parks environment (Case study: Mellat riverside park, Urmia). 1., 9(1), 149-165. doi: 10.25765/sauc.v9i1.690
- Guan, Y., Rong, B., Kang, N., Qin, C. (2023). Measuring the urban-rural and spatiotemporal heterogeneity of the drivers of PM2.5-attributed health burdens in China from 2008 to 2021 using high-resolution dataset. J Environ Manage. 2023 Nov 15;346:118940. doi: 10.1016/j.jenvman.2023.118940. Epub 2023 Sep 22. PMID: 37741197.



- Hong, S., Kim, J., J, Hochan & Lee., S. (2006). The roles of categorization, affective image and constraints on destination choice: An application of the NMNL model. *Tourism Management* 27: 750–761. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0261517705001640>
- Hosseinzadeh, D., Soodmand, M. (2013). The role of accommodation quality, public transportation and urban health in the development of the tourism industry, the first specialized scientific seminar on the attractions and repulsions of East Azerbaijan tourism, Tabriz. <https://civilica.com/doc/523307/fa> [In Persian]
- Jin, Yu., Xi, H., Wang, X., & Ren, X., & Yuan, L. (2022). Evaluation of the Integration Policy in China: Does the Integration of Culture and Tourism Promote Tourism Development?. *Annals of Tourism Research*. 97. 103491. 10.1016/j.annals.2022.103491.
- Kargar, B. (2007). Development of urbanization and tourism industry in Iran (from concept to working method), first volume, first edition, Tehran, publications of the Geographical Organization of the Armed Forces. <https://iran-shenasi.com/book/286-> [In Persian]
- Kasarda, J. D., Greg, L. (2011). *AEROTROPOLIS : The Way We Will Live Next*; New York : Farrar, Straus and Giroux. <https://books.google.com/books/about/Aerotropolis.html?id=F9nerYOcPNQC>
- Kasarda, J. D., Michael, H., Canon. (2016). Creating an Effective Aerotropolis Master Plan; Regional Economic Review, Volume 5 [http://aerotropolisbusinessconcepts.aero/wp-content/uploads/2017/01/Kasarda-Canon\\_Regional\\_Economic\\_Review\\_Vol-5\\_20161025-1.pdf](http://aerotropolisbusinessconcepts.aero/wp-content/uploads/2017/01/Kasarda-Canon_Regional_Economic_Review_Vol-5_20161025-1.pdf)
- Kasarda, J. D., Michael, H., Canon. (2016). Creating an Effective Aerotropolis Master Plan; Regional Economic Review Volume 5. [http://aerotropolisbusinessconcepts.aero/wp-content/uploads/2017/01/Kasarda-Canon\\_Regional\\_Economic\\_Review\\_Vol-5\\_20161025-1.pdf](http://aerotropolisbusinessconcepts.aero/wp-content/uploads/2017/01/Kasarda-Canon_Regional_Economic_Review_Vol-5_20161025-1.pdf)
- Knippenberger, U., Alex, W. (2009). *Airports in Cities and Regions*; Karlsruhe: kit 249. Krylova, Maria (2016); Potentials for the development of " Airport City " concept in Russia; Master of Science, Technische Universität Darmstadt, Architectural Faculty <https://www.ksp.kit.edu/site/books/e/10.5445/KSP/1000017332/>
- Law, Ch. (1993). *urban tourism: Attraction Visitors to Large Cities*; London: Mansell. [https://books.google.com/books/about/Urban\\_Tourism.html?id=mLoeAQAAMAAJ](https://books.google.com/books/about/Urban_Tourism.html?id=mLoeAQAAMAAJ)
- Lu, F., Ren, H., Zhai, X. (2022). Spatio-temporal evolution and influencing factors of culture and tourism integration efficiency in Shandong Province, China under high-quality development. *PLoS ONE* 17(12): e0277063. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0277063>
- Mohammad, M., Abbas Pham, H. (2014). Blue ocean at the airport; *Airport Strategic Management Monthly*, No. 7, pp. 11-13. <https://civilica.com/doc/1975618/fa> [In Persian]
- Moradi, H., Shafabakhsh, Gh., & Naderan, A. (2024). Effect of airport pollution on airport cities and air quality of the area (case study: Imam Khomeini international airport). *Journal of Transport & Health*. 34. 101729. 10.1016/j.jth.2023.101729.
- Paganelli, F., Giuseppe, L. (2014). *Transnational Strategy for Airport City Development*; Bologna : Institute for transport and Logistics Foundation 260. Phillips, M.R. and House, C. (2009). An evaluation of priorities for beach tourism: Case studies from South Wales, UK. *Tourism Management* (30): 176–183. [https://www.researchgate.net/publication/323123821\\_PEMETAAN\\_BANDARA\\_UNTUK\\_PEMBANGUNAN\\_INFRASTRUKTUR\\_LANJUTAN](https://www.researchgate.net/publication/323123821_PEMETAAN_BANDARA_UNTUK_PEMBANGUNAN_INFRASTRUKTUR_LANJUTAN)
- Pan, Y., Teng, T., Wang, Sh., & Wang, T. (2024). Impact and mechanism of urbanization on urban green development in the Yangtze River Economic Belt. *Ecological Indicators*. 158. 111612. 10.1016/j.ecolind.2024.111612.
- Pourahmad, A., Keshavarz, M., & Ali Akbari, I., Hadavi, F. (2016). Sustainable regeneration of inefficient urban tissues, the case study of 10th district of Tehran, *Amash Mohit Quarterly*, Volume 10, Number 37, pp. 194- <https://sid.ir/paper/130596/fav> [In Persian]
- Rahmani, N., Shadrokh, S. (2015). Investigating the impact of environmental graphics on increasing tourism development; Master's thesis, Semnan: Semnan University, Faculty of Arts. [https://aaj.semnan.ac.ir/article\\_2599.html](https://aaj.semnan.ac.ir/article_2599.html) [In Persian]
- Salimi, S. (2013). security and sustainable development of Tehran city, police geography research paper, number 8. <http://ensani.ir/fa/article/author/47099> [In Persian]
- South County Economic Development Council (2015); *Brown Field, Aerotropolis Feasibility Study*; Seattle : Economic Development Administration. <https://southcountyedc.com>



- Srivastav, P., & Sinha, K. (2023). An overview of the Organization that oversees the Tourism Industry. 10.36948/ijfmr.2023.v05i02.2677.
- Suh, Y., Kun, & Gartner, W. C. (2004). Preferences and trip expenditures-a conjoint analysis of visitors to Seoul, Korea. *Tourism Management*, 25, 127-137. <https://experts.umn.edu/en/publications/preferences-and-trip-expenditures-a-conjoint-analysis-of-visitors>
- Thierstein, A. (2011). Impacts of hub airports on the spatial economy; First Colloquium on Airports And Spatial Development, University of Karlsruhe, 9TH/10TH JULY 2011 <https://ideas.repec.org/p/wiw/wiwr/ersa11p1569.html>
- Trebs, I., Lett, C., Krein, A., & Junk, J. (2023). Air quality impacts of aviation activities at a mid-sized airport in central Europe. *Atmospheric Pollution Research*. 14. 101696. 10.1016/j.apr.2023.101696.
- Vp, N., Srivastava, A., & Das, B. K. (2023). Identification of Tourism Potential of Vagamon ( Idukki , Kerala ) for Caravan Park. April, 4-13. <https://doi.org/10.15680/IJIRSET.2023.1204014>
- Yazdani, M., & Abbas Pham, H. (2014); Blue ocean at the airport; *Airport Strategic Management Monthly*, No. 7, pp. 11-13. <https://caa.gov.ir/downloads/files/BqvDrsXIARRPeqJ2024-01-02.xlsx> [In Persian]
- Yin, Zh., Liu, Z., Liu, X., & Zheng, W., & Yin, Lirong. (2023). Urban heat islands and their effects on thermal comfort in the US: New York and New Jersey. *Ecological Indicators*. 2023. 1470-160. 10.1016/j.ecolind.2023.110765.
- Yudhistira, M. H., Brodjonegoro, B. P. S., & Qibthiyah, R. M. (2024). Unlocking Urban Potential. *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, 60(2), 129-159. <https://doi.org/10.1080/00074918.2024.2389492>
- Zhang, H., Tingting, X. (2022). A key to urban economic growth or an unnecessary burden? Opening airports in small and medium-sized cities, *Cities*, Volume 133, 2023, 104105, ISSN 0264-2751, <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.104105>.