

ارزیابی رقابت پذیری گردشگری کشورهای خاورمیانه به لحاظ برخورداری از زیرساخت های حمل و نقل

مقاله پژوهشی

حسین نظم فر*، دانشیار، گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه محقق اردبیلی، اردبیل، ایران
علی عشقی چهاربرج، دانش آموخته دکتری، گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه محقق اردبیلی، اردبیل، ایران
سعیده علوی، دانشجوی دکتری، گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه محقق اردبیلی، اردبیل، ایران
*پست الکترونیکی نویسنده مسئول: nazmfar@uma.ac.ir

دریافت: ۹۸/۰۳/۰۳ - پذیرش: ۹۸/۱۱/۱۲

صفحه ۴۶-۲۷

چکیده

هدف از این مطالعه ارزیابی رقابت پذیری گردشگری کشورهای خاورمیانه به لحاظ برخورداری از زیرساخت های حمل و نقل هوایی، زمینی و بندری و خدمات گردشگری است. این ارزیابی در دو مرحله انجام شده است. اول، امتیاز کشورها به طور جداگانه در هر زیرساخت با استفاده از مدل پرومته محاسبه شده است. دوم، وضعیت کلی کشورها محاسبه و امتیازات بدست آمده در سال ۲۰۱۵ و ۲۰۱۷ مقایسه شده است. یافته های تحقیق نشان داد که زیرساخت های زمینی و بندری به نسبت زیرساخت حمل و نقل هوایی و زیرساخت خدمات گردشگری در بین کشورهای خاورمیانه از وضعیت بهتری برخوردار است. همچنین یافته ها حاکی از آن دارد که به جز کشور قبرس همه کشورهای مورد مطالعه روند رو به بالایی در توسعه زیرساخت های حمل و نقل گردشگری به نسبت سال ۲۰۱۵ داشته اند با این حال تنها کشورهای امارات متحده عربی، ترکیه، عربستان سعودی و قطر از وضعیت مطلوبی برخوردارند. کشور امارات متحده عربی در هر دو دوره در صدر کشورهای بهره مند از زیرساخت حمل و نقل گردشگری خاورمیانه قرار داشته است. خروجی این پژوهش می تواند راهبردی برای برنامه ریزان توسعه گردشگری در کشورهای خاورمیانه و به ویژه ایران ارایه دهد.

واژه های کلیدی: گردشگری، زیرساخت حمل و نقل، خاورمیانه، پرومته

۱- مقدمه

توسعه یاد می کنند (خسروی نژاد، ۱۳۸۷: ۸۹) که در سطح بین المللی هم از لحاظ تعداد گردشگران و هم از لحاظ درآمد ارزی، همواره و به طور بی سابقه ای در حال افزایش است (Saumbrok et al 2005: 24). ارزش گردشگری و فعالیت های مرتبط با آن، زمانی روشن تر می شود که بدانیم درآمد حاصل از آن، هم ردیف درآمدهای نفتی است

صنعت گردشگری به عنوان یکی از مهم ترین پدیده های هزاره سوم طی نیم قرن اخیر با رشد تصاعد گونه ای خود تأثیر بسزایی در رشد و پویایی اقتصاد و تبادل فرهنگی کشورها داشته (اشرف زاده و دیگران، ۱۳۸۹) و به عنوان یکی از فرایندهای تولید فضا (Low & Ch, 2012: 42) از امیدبخش ترین فعالیت هایی است که از آن به عنوان گذرگاه

توسعه اقتصادی ایجاد نماید (بیرانوندزاده و همکاران، ۱۳۹۶: ۴۷). فراهم ساختن زیرساخت‌های حمل و نقل با دسترسی گسترده و تحرک کارآمد، می‌تواند یکی از عناصر کلیدی در تحریک تقاضا برای گردشگری باشد و فعالیت‌های مسافرتی را براساس هزینه‌های پایین‌تر پول، زمان و آسایش بهبود بخشد (Sun & Lin, 2018). فراهم بودن زیرساخت‌های حمل و نقل، نقش حیاتی در جذب گردشگران دارد، «داده‌های منتشر شده در گزارش مجمع اقتصاد جهانی حاکی از آن دارد که ۱۰۰۵۶۲۰۵۸ نفر گردشگر بین‌المللی در سال ۲۰۱۷ وارد کشورهای خاورمیانه شدند که ترکیه با ۳۹ درصد، عربستان سعودی با ۱۸ درصد و امارات با ۱۴ درصد بیشترین ورود گردشگران بین‌المللی را داشته‌اند. درآمد حاصل از ورود گردشگران بین‌المللی به کشورهای خاورمیانه ۸۴۱۱۲ میلیون دلار می‌باشد که ۳۲ درصد این درآمد سهم کشور ترکیه و ۱۹ درصد به ترتیب سهم کشور امارات و ۱۲ درصد سهم کشور عربستان سعودی است در حالی که سهم بقیه کشورهای خاورمیانه از آن بسیار ناچیز است». آمارهای منتشر شده در جذب گردشگران بین‌المللی در کشورهای خاورمیانه حاکی از فراهم بودن زیرساخت‌ها و به‌ویژه زیرساخت‌های حمل و نقلی در کشورهای ترکیه و امارات دارد که بیشترین سهم گردشگری را به خود اختصاص داده‌اند. با توجه به آمار منتشر شده و علل عقب‌ماندگی برخی از کشورهای خاورمیانه به لحاظ زیرساخت‌های گردشگری، انجام چنین تحقیق را ضروری جلوه می‌نماید. هدف از این مطالعه، ارزیابی رقابت‌پذیری گردشگری کشورهای خاورمیانه به لحاظ برخورداری از زیرساخت حمل و نقل هوایی، زیرساخت زمینی و بندری و زیرساخت خدمات گردشگری است. برای رسیدن به این هدف پژوهش حاضر در پی پاسخگویی به سؤالات زیر می‌باشد.

- کدام‌یک از کشورهای خاورمیانه به لحاظ شاخص‌های حمل و نقل گردشگری بین سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۷ روند روبه رشد مطلوبی داشته است؟
- وضعیت زیرساخت‌های حمل و نقل گردشگری در کشورهای خاورمیانه چگونه است؟
- مؤلفه‌های مؤثر در افزایش رقابت‌پذیری گردشگری ایران در بین کشورهای خاورمیانه به لحاظ برخورداری از زیرساخت‌های حمل و نقل کدامند؟

(فلاح‌تستی و همکاران، ۱۳۹۷: ۱۱۸). طوری که امروزه صنعت گردشگری به عنوان یک منبع قدرتمند اقتصادی برای بسیاری از کشورها در سرتاسر جهان شناخته شد (Kayar & Kozak, 2010) و بسیاری از کشورها این صنعت را منبع اصلی درآمد، اشتغال‌زایی، رشد بخش خصوصی و توسعه ساختار زیربنایی می‌دانند (لی، ۱۳۷۸). گردشگری طی چند دهه گذشته صنعت مهم تبدیل شده است و تأثیر اقتصادی آن، از جمله اثرات مستقیمی، غیرمستقیم و القا شده، بسیار زیاد است (Truong & Shimizu, 2017). در این میان، حمل و نقل یک پیش‌شرط اساسی برای توسعه گردشگری است و یک عنصر کلیدی است که تقاضای گردشگری را به مقصد خاص متصل می‌کند (Gronau, 2017) و یکی از نمادهای اصلی توسعه هر کشوری محسوب می‌شود (قلی‌پور و همکاران، ۱۳۹۸: ۱۳۷). حمل و نقل هوایی، زیرساخت‌های فرودگاه، خدمات کارآمد و ایمن هواپیمایی، و شبکه‌های حمل و نقل هوایی در سراسر جهان از عوامل اساسی در رونق گردشگری هستند (Lohmann & Duval, 2015). حمل و نقل بخشی جدایی‌ناپذیر از صنعت گردشگری است. به دلیل پیشرفت حمل و نقل، گردشگری به طور گسترده‌ای توسعه یافته است. توسعه گردشگری در هر منطقه به توسعه سیستم حمل و نقل بستگی دارد. شناخت استفاده گردشگران از سیستم حمل و نقل در مقصد برای افزایش رقابت مقصد مهم است. در دسترس بودن و کیفیت حمل و نقل در مقصد تأثیری بر تجربه گردشگری و رضایت کلی دارد (Virkar & Mallya, 2018). گسترش زیرساخت‌های حمل و نقل نقش تعیین‌کننده‌ای در توسعه پایدار اقتصاد دارد (Becker & George, 2011) و یک پیش‌نیاز ضروری برای توسعه گردشگری است. پیشرفت‌های گسترده حمل و نقل تا حد زیادی بر توسعه گردشگری منطقه‌ای و تکامل الگوهای فضایی گردشگری تأثیر می‌گذارد (Wang et al, 2014). برای توسعه موفق گردشگری، وجود زیرساخت‌های مناسب ضروری است، این مسئله به‌ویژه برای کشورها و مناطق کمتر توسعه‌یافته که اغلب زیرساخت‌های محدودی دارند، عاملی حیاتی به شمار می‌رود (Inskeep, 1991). برنامه‌ریزی و توسعه هدفمند زیرساخت‌های گردشگری می‌تواند باعث افزایش جذب گردشگران شده و منافع مستقیم و غیرمستقیم اقتصادی اجتماعی فرهنگی محیطی و سیاسی را در فرآیند

۲- پیشینه تحقیق

درباره گستره و مرزهای جغرافیایی منطقه‌ای که از حدود یک سده پیش با عنوان خاورمیانه از آن یاد می‌شود، تعریف یگانه و فراگیری وجود ندارد. تاریخ‌نگاران، روزنامه‌نگاران و اصحاب رسانه‌های همگانی، بر خلیج فارس و کشورهای پیرامون آن به عنوان مرکز خاورمیانه اتفاق نظر دارند (عباسی و همکاران، ۱۳۹۴). خاورمیانه آن بخش از جهان است که آلفرد تایر ماهان در ۱۹۰۲ م. نامش نهاد و مصطلح شد. منطقه‌ای که در دهه‌های بعد توسط کوهن با عنوان منطقه شکننده معرفی شد. با تورق تاریخ آن اولین چیزی که برجسته می‌شود این است که، این منطقه کمتر روی آرامش به خود دیده و این حداقل در یک سده و نیم گذشته آشکار است (Karimipour et al, 2018). مصر، ایران، عربستان سعودی و ترکیه از نظر مساحت و جمعیت بزرگ‌ترین کشورهای محدوده مورد مطالعه هستند. روش این پژوهش از نوع توصیفی-تحلیلی با هدف کاربردی است. در این پژوهش به منظور ارزیابی وضعیت گردشگری کشورهای خاورمیانه به لحاظ برخورداری از زیرساخت گردشگری از سه معیار زیرساخت حمل و نقل هوایی (A)، زیرساخت زمینی و بندری (B) و زیرساخت خدمات گردشگری (C) استفاده شده است. پس از جمع‌آوری داده‌های مورد استفاده در پژوهش، داده‌ها در نرم‌افزار ویژوال پرومته مورد تحلیل قرار گرفته‌اند. با توجه به خروجی حاصل از مدل، کشورهای مورد مطالعه به لحاظ برخورداری از زیرساخت‌های گردشگری به پنج گروه؛ برخورداری خیلی بالا (۸۰-۱۰۰)، بالا (۶۰-۸۰)، متوسط (۴۰-۶۰)، پایین (۲۰-۴۰) و خیلی پایین (۰-۲۰) تقسیم شده‌اند. نقشه‌های مربوط به هر معیار با استفاده از سیستم اطلاعات جغرافیایی (GIS) ترسیم گردید. جامعه‌ی آماری این پژوهش به لحاظ مکانی ۱۳ کشور عضو خاورمیانه شامل ایران، مصر، ترکیه، عربستان سعودی، یمن، امارات متحده عربی، اردن، لبنان، کویت، عمان، قطر، بحرین و قبرس می‌باشد. داده‌های مورد استفاده در پژوهش از گزارش مجمع جهانی اقتصاد (World Economic Forum) که هر دو سال یکبار با موضوع رقابت‌پذیری سفر و گردشگری منتشر می‌شود بدست آمده است. در پژوهش حاضر از داده‌های دو سال ۲۰۱۵ و ۲۰۱۷ استفاده شده است. در ادامه مدل مورد استفاده در پژوهش به طور مختصر توضیح داده شده است. پرومته یکی از جدیدترین روش‌های تصمیم‌گیری چند معیاره است که توسط برنس (۱۹۸۲) توسعه داده شد و بعدها توسط برنس و وینکی (۱۹۸۵)

گسترش یافت. این روش یک جزء مرکزی از تجزیه و تحلیل تصمیم‌گیری چند معیاره است (Boujelben, 2016) که امکان مقایسه دوبه‌دوی هر یک از گزینه‌ها را فراهم می‌سازد. از آنجایی که مدل ریاضی در PROMETHEE برای تصمیم‌گیران نسبتاً آسان است (Gilliams et al 2005) و با دیدگاه‌های انسانی همخوانی دارد و می‌تواند به راحتی ترجیحات میان تصمیمات را بیابد (Ballis & Mavrotas, 2007). از این‌رو، روش PROMETHEE در میان روش‌های فرارته‌ای جایگاه قابل توجهی دارد (Vinodh & Girubha, 2017). از جمله مزایای مهم این روش می‌توان به سادگی، وضوح، پایایی نتایج و امکان تحلیل حساسیت به صورت ساده و سریع اشاره کرد. در نهایت رتبه‌بندی از بزرگ‌ترین تا کوچک‌ترین عدد صورت می‌گیرد (Wu et al, 2017; Caterino et al, 2008). مدل پرومته می‌تواند تضادهای موجود میان گزینه‌های مختلف را به خوبی نشان دهد. همچنین این روش دارای انعطاف خوبی بوده و می‌تواند همه داده‌های کمی و کیفی را پوشش داده و به آنالیز آنها بپردازد (Kabir & Sultana Sumi, 2014). در مسائل چندشاخصه بسیار مهم است که تصمیم‌گیرنده را در مورد مخالفت شاخص‌ها و برخورد وزن شاخص‌ها روی نتایج پایانی کمک کنیم. روش مدل‌سازی ویژه این‌گونه تحلیل‌ها را ایجاد می‌کند. این تحلیل بر اساس پایه‌های PROMETHEE بناشده است و به آن تحلیل‌های گرافیکی و تشریحی را می‌افزاید (Figueira et al, 2004). این روش نسبت به روش دیگر دارای کارایی بالاتر و نتایج بهتری است. همچنین این روش به نحو مؤثری سبب کاهش اثرات جبرانی می‌گردد. البته این ویژگی در نوع دیگری از روش‌های چندمعیاره که ELECTRE نام دارد نیز دیده می‌شود. با این تفاوت که روش PROMETHEE نسبت به روش ELECTRE دارای قابلیت فهم بیشتر و فرمول‌های ریاضی ساده‌تری است. به علاوه این روش دارای محاسبات دقیق‌تر و نیز جزئیات بیشتر و استفاده آسان می‌باشد. در نتیجه می‌توان گفت که در مطالعه اخیر روش تصمیم‌گیری PROMETHEE نسبت به سایر روش‌ها ترجیح داده شده است (Xing- Ming et al, 2013). مراحل روش پرومته به شرح زیر است. گام اول (تشکیل ماتریس تصمیم‌گیری و تعیین نوع معیار): اولین مرحله در روش پرومته تشکیل ماتریس تصمیم‌گیری می‌باشد. پس از تشکیل ماتریس تصمیم‌گیری در گام نخست باید بر پایه‌ی رابطه‌ی $d_j = (a, b) = f_j(a) - f_j(b)$ تفاوت هریک از گزینه‌ها در هریک از شاخص‌ها نسبت به یکدیگر بدست

جریان رتبه‌بندی مثبت یا جریان خروجی (۲)

$$\text{Phi}^+(\mathbf{a}) = \frac{1}{n-1} \sum_{\mathbf{x} \in \mathbf{a}} \pi(\mathbf{a}, \mathbf{x})$$

این جریان نشان می‌دهد که گزینه \mathbf{a} چقدر بر گزینه‌های دیگر اولویت دارد. بزرگ‌ترین $\text{Phi}^+(\mathbf{a})$ به معنای بهترین گزینه است.

جریان رتبه‌بندی منفی یا جریان خروجی (۳)

$$\text{Phi}^-(\mathbf{a}) = \frac{1}{n-1} \sum_{\mathbf{x} \in \mathbf{a}} \pi(\mathbf{x}, \mathbf{a})$$

این جریان نشان می‌دهد که گزینه‌های دیگر تا چه میزان بر گزینه \mathbf{a} اولویت دارند. کوچک‌ترین $\text{Phi}^-(\mathbf{a})$ نشان‌دهنده بهترین گزینه است. رتبه‌بندی گزینه‌ها را می‌توان با جریان مثبت یا جریان منفی رتبه‌بندی کرد. این دو رتبه‌بندی به‌طور معمول یکسان نیستند (Brans and Mareschal, 1994). اما تصمیم‌گیرنده همیشه خواهان رتبه‌بندی کامل است، زیرا تصمیم‌گیری ساده‌تر خواهد بود. محاسبه‌ی جریان خالص رتبه‌بندی این امکان را فراهم می‌سازد (Babic and Plazibat, 1998) این جریان حاصل توازن میان جریان رتبه‌بندی مثبت و منفی است. جریان خالص بالاتر نشان‌دهنده‌ی گزینه‌ی برتر است (Brans and Mareschal, 1994):

$$\text{Phi}(\mathbf{a}) = \text{Phi}^+(\mathbf{a}) - \text{Phi}^-(\mathbf{a}) \quad (4)$$

شاخص‌های مورد استفاده جهت ارزیابی توان رقابت‌پذیری گردشگری بین کشورهای خاورمیانه به لحاظ زیرساخت‌های حمل و نقل به شرح جدول (۱) است.

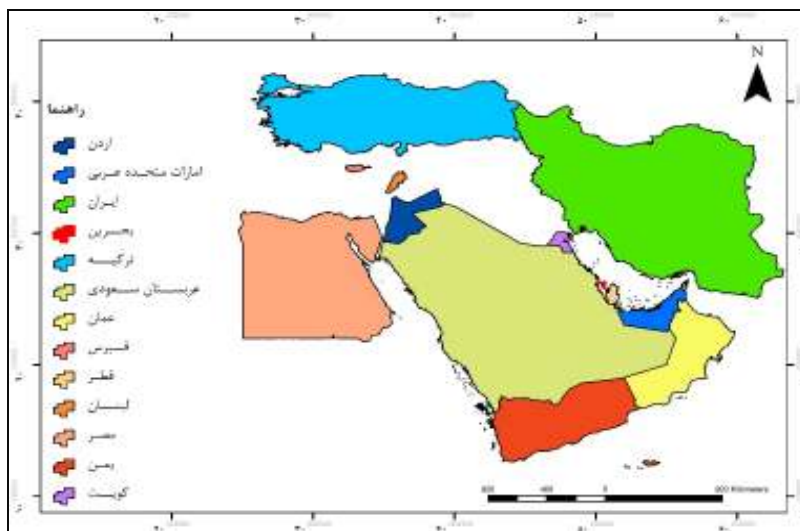
آورد. این تفاوت برای شاخص Max زمانی معنادار خواهد بود که $f_j(\mathbf{a}) > f_j(\mathbf{b})$ باشد. برای شاخص‌های Min این رابطه برعکس است. روش PROMETHEE شش معیار تعمیم‌یافته برای تابع ترجیح را به تصمیم‌گیرنده پیشنهاد می‌کند که عبارت‌اند از معیار عادی، U شکل، V شکل، هم‌سطح، V شکل با ناحیه ختئی و معیار گوسی (Cho et al, 2004; Brans & Mareschal, 2005; Bogdanovic et al, 2012).

گام دوم (میزان مجموع موزون برتری گزینه): میزان اولویت کل $\pi(\mathbf{a}, \mathbf{b})$ برای هر گزینه \mathbf{a} بر روی گزینه \mathbf{b} محاسبه می‌شود. هرچه میزان $\pi(\mathbf{a}, \mathbf{b})$ بیشتر باشد، گزینه \mathbf{a} ترجیح بیشتری دارد. $\pi(\mathbf{a}, \mathbf{b})$ به این ترتیب محاسبه می‌شود (Leeneer & Pastijn, 2002):

(۱)

$$\pi(\mathbf{a}, \mathbf{b}) = \sum_{j=1}^k w_j p_j(\mathbf{a}, \mathbf{b}) \quad , \quad \left(\sum_{j=1}^k w_j = 1 \right)$$

به‌گونه‌ای که w_j برابر وزن شاخص j ام است. وزن‌ها توسط تصمیم‌گیرنده تعیین و سپس نرمال $\sum w_j = 1$ می‌شوند. گام سوم (جریان رتبه‌بندی مثبت و منفی): اگر تعداد گزینه‌ها (که n نشان داده می‌شود) بیشتر از دوتا باشد، رتبه‌بندی پایانی به‌وسیله‌ی مجموع مقادیر مقایسات زوجی به دست می‌آید. برای هر گزینه‌ی $\mathbf{a} \in \mathbf{A}$ و با در نظر گرفتن گزینه‌های دیگر $\mathbf{x} \in \mathbf{A}$ می‌توان جریان رتبه‌بندی زیر را بدست آورد (Brans et al, 1998):



شکل ۱. موقعیت کشورهای مورد مطالعه

جدول ۱. معیارهای و زیرمعیارهای مورد استفاده در پژوهش

زیرساخت‌های حمل‌ونقل گردشگری					
زیرساخت‌های حمل‌ونقل هوایی		زیرساخت‌های زمینی و بندری		زیرساخت خدمات گردشگری	
A1	کیفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل هوایی	B1	کیفیت جاده‌ها	C1	تعداد اتاق هتل به ازاء ۱۰۰ نفر
A2	تعداد صندلی موجود در پرواز داخلی	B2	تراکم جاده به درصد کل منطقه	C2	کیفیت زیرساخت‌های گردشگری
A3	تعداد صندلی موجود در پرواز بین‌المللی	B3	تراکم جاده آسفالت به درصد کل منطقه	C3	حضور شرکت‌های بزرگ اجاره اتومبیل
A4	خروج هواپیما به ازاء ۱۰۰۰ نفر	B4	کیفیت زیرساخت‌های راه‌آهن	C4	تعداد دستگاه‌های خودپرداز
A5	تراکم فرودگاه به ازاء میلیون نفر	B5	تراکم راه‌آهن به نسبت طول راه‌آهن کشور		
A6	تعداد خطوط هوایی	B6	کیفیت زیرساخت بندر		
		B7	کارآمدی حمل‌ونقل زمینی (اتوبوس، مترو و ...)		

(مأخذ: World Economic Forum, 2015- 2017)

۳- یافته‌های پژوهش

(جدول ۲). همانطور که در بخش روش‌شناسی تحقیق ذکر گردید خروجی مدل پرومته با توجه به جریان خالص بدست آمده در پنج گروه تقسیم‌بندی می‌شود که در آن هرچه امتیازات به عدد ۱۰۰ نزدیک‌تر باشد وضعیت سفر و گردشگری ایده‌آل و هرچه به عدد ۰ نزدیک‌تر باشد نامطلوب‌تر است. با توجه به امتیازات بدست آمده در سال ۲۰۱۵، کشورهای امارات متحده و ترکیه در گروه بهره‌مندترین کشورها به لحاظ زیرساخت‌های حمل‌ونقل هوایی، کشور عربستان در سطح متوسط، کشورهای عمان، قطر و قبرس در سطح پایین و کشورهای مصر، بحرین، ایران، لبنان، اردن، کویت و یمن در سطح خیلی پایین ارزیابی شده‌اند. در سال ۲۰۱۷ ترکیه توانسته با بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل هوایی در رتبه اول کشورهای خاورمیانه قرار بگیرد. کشور عربستان سعودی با حفظ موقعیت همچنان در سطح متوسط قرار گرفته و کشورهای امارت، قطر و عمان در سطح پایین و در نهایت کشورهای مصر، اردن، قبرس، بحرین، ایران، کویت، لبنان و یمن همچنان در سطح خیلی پایین گردشگری به لحاظ زیرساخت‌های حمل‌ونقل هوایی قرار گرفته‌اند. همچنین در هر دو دوره مورد بررسی هیچ کشوری امتیاز سطح بالا را کسب نکرده و این نشان از شکاف عمیق بهره‌مندی در بین کشورهای خاورمیانه را نشان می‌دهد (جدول ۲).

زیرساخت گردشگری شامل زیرساخت‌های حمل‌ونقل هوایی، زیرساخت‌های زمینی و بندری و زیرساخت خدمات گردشگری می‌باشد که به ترتیب دارای ۶، ۷ و ۴ زیر شاخص می‌باشند. در این پژوهش زیرساخت‌های حمل‌ونقل هوایی مورد بررسی شامل کیفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل هوایی (A1)، تعداد صندلی موجود در پرواز داخلی (A2)، تعداد صندلی موجود در پرواز بین‌المللی (A3)، خروج هواپیما به ازاء ۱۰۰۰ نفر (A4)، تراکم فرودگاه به ازاء میلیون نفر (A5) و تعداد خطوط هوایی (A6) است. نتایج تحلیل نشان می‌دهد که در سال ۲۰۱۵ و ۲۰۱۷ از مجموع ۱۳ کشور مورد بررسی ۷ کشور امتیاز منفی کسب کرده‌اند. در سال ۲۰۱۵، کشور امارات متحده عربی با Φ مساوی ۰/۶۳۹ در بالاترین رتبه و کشور یمن با Φ مساوی ۰/۵۸۳- در پایین‌ترین رتبه قرار داشتند. در سال ۲۰۱۷ کشورهای ترکیه و یمن به ترتیب با Φ مساوی ۰/۶۹۴ و ۰/۵۱۴- در رتبه اول و آخر قرار گرفته‌اند. هرچند کشور یمن به نسبت سال ۲۰۱۵ توانسته زیرساخت‌های حمل‌ونقل هوایی خود را بهبود ببخشد، ولی این روند رشد خیلی جزئی بوده و نتوانسته در رقابت با زیرساخت‌های کشورهای همجوار مؤثر واقع گردد. در بین کشورهای مورد پژوهش، کشورهای مصر، اردن، عربستان، ترکیه و یمن روند رو به رشدی در بهبود حمل‌ونقل هوایی خود داشته‌اند در حالی که بقیه کشورها روند نزولی داشته‌اند

جدول ۲. وضعیت کشورهای خاورمیانه به لحاظ زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی

۲۰۱۷				۲۰۱۵				لیست کشورهای مورد مطالعه
امتیاز	Phi	Phi-	Phi+	امتیاز	Phi	Phi-	Phi+	
۱۳/۶۳	-۰/۱۳۹	۰/۵۲۸	۰/۳۸۹	۱۴/۸۶	-۰/۱۹۴	۰/۵۶۹	۰/۳۷۵	بحرین
۱۴/۴۳	-۰/۱۱۱	۰/۵۱۴	۰/۴۰۳	۲۷/۵۴	۰/۱۱۱	۰/۴۰۳	۰/۵۱۴	قبرس
۱۹/۰۶	۰/۰۲۸	۰/۴۷۲	۰/۵۰۰	۱۶/۶۶	-۰/۱۳۹	۰/۵۵۶	۰/۴۱۷	مصر
۱۲/۸۸	-۰/۱۶۷	۰/۵۸۳	۰/۴۱۷	۱۴/۸۶	-۰/۱۹۴	۰/۵۸۳	۰/۳۸۹	ایران
۱۴/۴۳	-۰/۱۱۱	۰/۵۴۲	۰/۴۳۱	۱۲/۰۸	۰/۲۹۲	۰/۶۳۹	۰/۳۴۷	اردن
۱۱/۸۱	-۰/۲۰۸	۰/۵۵۶	۰/۳۴۷	۱۲/۰۸	-۰/۲۹۲	۰/۵۹۷	۰/۳۰۶	کویت
۶/۲۴	-۰/۴۸۶	۰/۷۰۸	۰/۲۲۲	۱۲/۰۸	۰/۲۹۲	۰/۵۹۷	۰/۳۰۶	لبنان
۲۵/۲۵	۰/۱۶۷	۰/۴۱۷	۰/۵۸۳	۳۰/۸۵	۰/۱۶۷	۰/۴۰۳	۰/۵۶۹	عمان
۲۵/۲۵	۰/۱۶۷	۰/۳۸۹	۰/۵۵۶	۲۷/۵۴	۰/۱۱۱	۰/۴۱۷	۰/۵۲۸	قطر
۵۲/۱۵	۰/۴۸۶	۰/۲۳۶	۰/۷۲۲	۵۰/۰۸	۰/۳۸۹	۰/۲۹۲	۰/۶۸۱	عربستان
۱۰۰	۰/۶۹۴	۰/۱۵۳	۰/۸۴۷	۸۰/۳۲	۰/۵۶۹	۰/۲۰۸	۰/۷۷۸	ترکیه
۲۶/۷۴	۰/۱۹۴	۰/۴۰۳	۰/۵۹۷	۱۰۰	۰/۶۳۹	۰/۱۸۱	۰/۸۱۹	امارات
۵/۷۹	۰/۵۱۴	۰/۷۵۰	۰/۲۳۶	۵/۸	-۰/۵۸۳	۰/۷۹۲	۰/۲۰۸	یمن

جدول ۳. رتبه‌بندی کشورهای خاورمیانه به لحاظ زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی

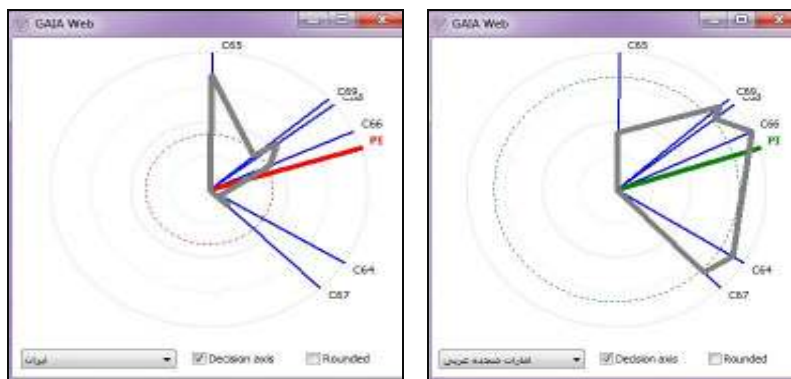
۲۰۱۷				۲۰۱۵			
سطح	امتیاز	Phi	رتبه‌بندی	سطح	امتیاز	Phi	رتبه‌بندی
خیلی بالا	۱۰۰	۰/۶۹۴	ترکیه	خیلی بالا	۱۰۰	۰/۶۳۹	امارات
	۵۲/۱۵	۰/۴۸۶	عربستان		۸۰/۳۲	۰/۵۶۹	ترکیه
متوسط	۲۶/۷۴	۰/۱۹۴	امارات	متوسط	۵۰/۰۸	۰/۳۸۹	عربستان
	۲۵/۲۵	۰/۱۶۷	قطر	پایین	۳۰/۸۵	۰/۱۶۷	عمان
	۲۵/۲۵	۰/۱۶۷	عمان		۲۷/۵۴	۰/۱۱۱	قطر
۱۹/۰۶	۰/۰۲۸	مصر	۲۷/۵۴		۰/۱۱۱	قبرس	
خیلی پایین	۱۴/۴۳	-۰/۱۱۱	اردن	خیلی پایین	۱۶/۶۶	-۰/۱۳۹	مصر
	۱۴/۴۳	-۰/۱۱۱	قبرس		۱۴/۸۶	-۰/۱۹۴	ایران
	۱۳/۶۳	-۰/۱۳۹	بحرین		۱۴/۸۶	-۰/۱۹۴	بحرین
	۱۲/۸۸	-۰/۱۶۷	ایران		۱۲/۰۸	-۰/۲۹۲	اردن
	۱۱/۸۱	-۰/۲۰۸	کویت		۱۲/۰۸	-۰/۲۹۲	لبنان
	۶/۲۴	-۰/۴۸۶	لبنان		۱۲/۰۸	-۰/۲۹۲	کویت
	۵/۷۹	-۰/۵۱۴	یمن		۵/۸	-۰/۵۸۳	یمن

می‌دهد که امارات و ترکیه به ترتیب با کسب Phi خالص ۰/۶۳۹ و ۰/۵۶۹ و امتیاز ۱۰۰ و ۸۰ جایگاه اول و دوم را به

تجزیه و تحلیل زیرمعیارهای زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی در بین کشورهای خاورمیانه در سال ۲۰۱۵ نشان

پرواز داخلی و تراکم فرودگاه به ازاء میلیون نفر امتیاز قابل قبولی دارد ولی در بقیه زیرمعیارهای مورد بررسی امتیاز مناسبی کسب نکرده است. درحالی که کشور امارات در تمامی زیرمعیارهای مورد بررسی و مؤثر در زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی شامل کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی، تعداد صندلی موجود در پرواز داخلی، تعداد صندلی موجود در پرواز بین‌المللی، خروج هواپیما به ازاء ۱۰۰۰ نفر، تراکم فرودگاه به ازاء میلیون نفر و تعداد خطوط هوایی امتیاز بالایی کسب نموده است که منجر به توان بالایی رقابت‌پذیری این کشور در بین کشورهای خاورمیانه شده است (شکل ۲).

خود اختصاص داده‌اند. بعد از این دو کشور، کشور عربستان با کسب امتیاز ۵۰ در وضعیت متوسط به لحاظ برخورداری از معیار زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی را داراست. کشورهای عمان، قطر و قبرس از نظر بهره‌مندی از معیار زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی وضعیت نسبتاً نامطلوب و کشورهای مصر، ایران، بحرین، اردن، لبنان، کویت و یمن وضعیت بسیار نامطلوب دارند (جدول ۳). مقایسه نمودار کشور امارات در سال ۲۰۱۵ به عنوان کشور نخست به لحاظ بهره‌مندی از معیار زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی در بین کشورهای خاورمیانه با کشور ایران حاکی از آن دارد که کشور ایران از بین زیرمعیارهای مؤثر در زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی در دو زیرمعیار تعداد صندلی موجود در



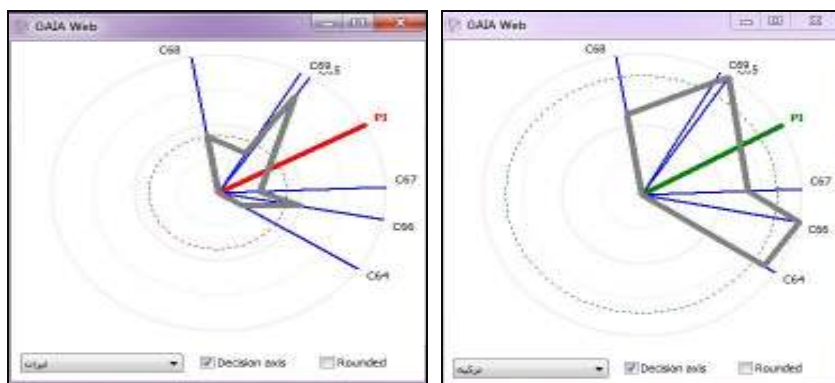
شکل ۲. وضعیت رقابت‌پذیری گردشگری امارات و ایران به لحاظ شاخص زیرساخت حمل و نقل هوایی در سال ۲۰۱۵

۳. مقایسه نمودار زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی کشور ترکیه در سال ۲۰۱۷ به عنوان کشور کاملاً برخوردار با کشور ایران علل افت جایگاه را به وضوح نشان می‌دهد. از بین شش زیرمعیار مورد بررسی در زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی، کشور ایران فقط در شاخص تعداد خطوط هوایی نمره قابل قبولی کسب می‌کند در بقیه شاخص‌ها کیفیت زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی، تعداد صندلی موجود در پرواز داخلی، تعداد صندلی موجود در پرواز بین‌المللی، خروج هواپیما به ازاء ۱۰۰۰ نفر و تراکم فرودگاه به ازاء میلیون نفر، نسبت به کشور ترکیه وضعیت بسیار نامطلوبی دارد (شکل ۳). معیار دوم مورد استفاده جهت سنجش گردشگری کشورهای خاورمیانه زیرساخت‌های زمینی و بندری می‌باشد که شامل کیفیت جاده‌ها (B1)، تراکم جاده به درصد کل منطقه (B2)،

نتایج رقابت‌پذیری کشورهای خاورمیانه به لحاظ برخورداری از معیار زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی در سال ۲۰۱۷ حاکی از آن دارد که کشور ترکیه با کسب Phi خالص ۰/۶۹۴ در سطح رقابت‌پذیری خیلی بالا نسبت به بقیه کشورهای خاورمیانه قرار گرفته است. کشور عربستان بعد از ترکیه جایگاه دوم را به خود اختصاص داده است. کشورهای امارات، قطر و عمان با اختلاف زیادی از کشورهای ترکیه و عربستان جایگاه سوم تا پنجم را کسب کرده‌اند که به لحاظ بهره‌مندی از معیارهای زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی وضعیت نسبتاً مطلوبی ندارند. کشورهای مصر، اردن، قبرس، بحرین، ایران، کویت، لبنان و یمن با کسب رتبه‌های آخر به لحاظ دارا بودن زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی وضعیت بسیار نامطلوبی در بین کشورهای خاورمیانه دارند (جدول

به جز کشور مصر با جریان خالص منفی در وضعیت بدتری قرار دارند. در این میان ۴ کشور مصر، کویت، عمان و قطر روند رو به رشدی در بهبود وضعیت زیرساخت‌های زمینی و بندری داشته‌اند، بقیه کشورها روند رو به پایین تجربه کرده‌اند. کشور ترکیه در هر دو دوره با امتیاز کامل در رتبه اول کشورهای خاورمیانه قرار گرفته است.

تراکم جاده آسفالت به درصد کل منطقه (B3)، کیفیت زیرساخت‌های راه‌آهن (B4)، تراکم راه‌آهن به نسبت طول راه‌آهن کشور (B5)، کیفیت زیرساخت بندر (B6)، کارآمدی حمل و نقل زمینی مانند اتوبوس، مترو و ... (B7) می‌باشد. با ارزیابی ۷ شاخص مورد بررسی در میان کشورهای مورد مطالعه مشخص گردید که در سال ۲۰۱۵، کشورهای قبرس، مصر، کویت، لبنان و یمن و در سال ۲۰۱۷، همان کشورها



شکل ۳. وضعیت رقابت‌پذیری گردشگری ترکیه و ایران به لحاظ زیرساخت‌های حمل و نقل هوایی در سال ۲۰۱۷

جدول ۴. وضعیت کشورهای خاورمیانه به لحاظ زیرساخت‌های زمینی و بندری

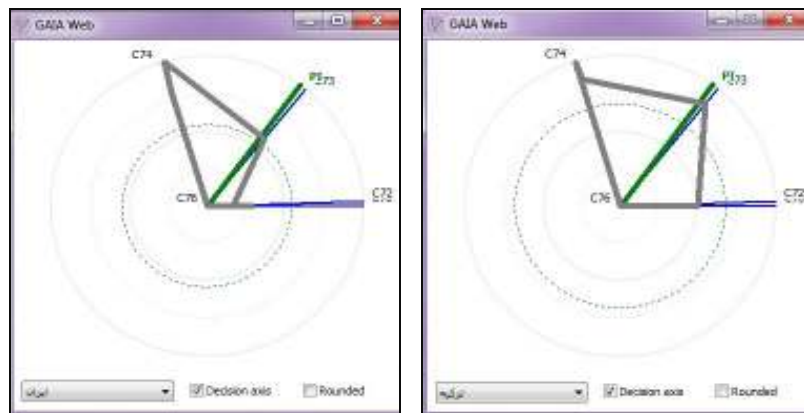
۲۰۱۷				۲۰۱۵				لیست کشورهای مورد مطالعه
امتیاز	Phi	Phi-	Phi+	امتیاز	Phi	Phi-	Phi+	
۴۸/۳۴	-۰/۰۲۴	۰/۲۶۲	۰/۲۸۶	۵۲/۱۱	۰/۰۴۸	۰/۲۵۰	۰/۲۹۸	بحرین
۳۳/۷۳	-۰/۱۵۵	۰/۳۸۱	۰/۲۲۶	۴۴/۱	-۰/۰۳۶	۰/۲۸۶	۰/۲۵۰	قبرس
۵۸/۵۴	۰/۱۱۹	۰/۲۸۶	۰/۴۰۵	۴۳/۰۶	-۰/۰۴۸	۰/۳۶۹	۰/۳۲۱	مصر
۵۴/۴۷	۰/۰۸۳	۰/۳۱۰	۰/۳۹۳	۵۷/۳۴	۰/۰۹۵	۰/۲۹۸	۰/۳۹۳	ایران
۵۴/۴۷	۰/۰۸۳	۰/۳۱۰	۰/۳۹۳	۶۰/۱۷	۰/۱۹۹	۰/۲۸۶	۰/۴۰۵	اردن
۲۴/۹۵	-۰/۲۹۸	۰/۴۲۹	۰/۱۳۱	۲۱/۲۳	-۰/۳۸۱	۰/۴۶۴	۰/۰۸۳	کویت
۱۵/۸۵	-۰/۴۸۸	۰/۵۲۴	۰/۰۳۶	۱۸/۴	-۰/۴۴۱	۰/۴۸۸	۰/۰۴۸	لبنان
۵۷/۱۵	۰/۱۰۷	۰/۲۱۴	۰/۳۲۱	۵۲/۱۱	۰/۰۴۸	۰/۲۵۰	۰/۲۹۸	عمان
۶۹/۴۷	۰/۲۰۲	۰/۱۶۷	۰/۳۶۹	۵۸/۷۴	۰/۱۰۷	۰/۲۱۴	۰/۳۲۱	قطر
۷۳/۰۳	۰/۲۲۶	۰/۲۲۶	۰/۴۵۲	۸۹/۸۴	۰/۳۱۰	۰/۱۹۱	۰/۵۰۰	عربستان
۱۰۰	۰/۳۶۹	۰/۱۵۵	۰/۵۲۴	۱۰۰	۰/۳۵۷	۰/۱۶۷	۰/۵۲۴	ترکیه
۸۲/۹۶	۰/۲۸۶	۰/۱۳۱	۰/۴۱۷	۸۹/۸۴	۰/۳۱۰	۰/۱۱۹	۰/۴۲۹	امارات
۱۳/۰۲	-۰/۵۶۰	۰/۵۶۰	۰/۰۰۰	۱۶/۲۹	۰/۴۸۸	۰/۵۱۲	۰/۰۲۴	یمن

بحرین، قبرس و مصر در سطح متوسط، کشور کویت در سطح پایین و کشورهای لبنان و یمن در سطح خیلی پایین قرار دارند. در سال ۲۰۱۷ کشور عربستان از گروه سطح

خروجی امتیازات به دست آمده نشان می‌دهد که در سال ۲۰۱۵ کشورهای ترکیه، عربستان و امارات در سطح خیلی بالا، کشور اردن در سطح بالا، کشورهای قطر، ایران، عمان،

متوسط، کشور کویت وضعیت نسبتاً نامطلوب و کشورهای لبنان و یمن وضعیت بسیار نامطلوب دارند. مقایسه نمودار کشور ترکیه در سال ۲۰۱۵ به عنوان کشور کاملاً بهره‌مند از زیرمعیار حمل‌ونقل زمینی و بندری با ایران حاکی از آن دارد که کشور ایران از مجموعه زیرمعیارهای مورد بررسی در زمینه حمل‌ونقل زمینی و بندری فقط در دو زیرمعیار کیفیت زیرساخت‌های راه‌آهن و تراکم راه‌آهن به نسبت طول راه‌آهن کشور از وضعیت مناسبی برخوردار است در بقیه زیرمعیارهای وضعیت نامطلوبی دارد. برعکس کشور ایران، کشور ترکیه در تمامی زیرمعیارهای مؤثر در زیرساخت‌های زمینی و بندری شامل وضعیت بسیار مناسبی دارد و همین برخورداری در زیرمعیارهای مؤثر در حمل‌ونقل زمینی و بندری موجب صعود جایگاه کشور ترکیه در بین کشورهای خاورمیانه شده است (شکل ۴).

خیلی بالا جدا و به همراه کشور قطر در سطح بالا قرار گرفته است. کشورهای مصر، عمان، ایران، اردن و بحرین در سطح متوسط، کشورهای قبرس و کویت در سطح پایین و کشور لبنان و یمن به مانند سال ۲۰۱۵ در سطح خیلی پایین قرار دارند (جدول ۴). نتایج جدول (۵) نشان می‌دهد که در سال ۲۰۱۵ کشورهای ترکیه، عربستان و امارات به ترتیب با کسب Phi خالص ۰/۳۵۷، ۰/۳۱۰ و ۰/۳۱۰ و با امتیازات ۱۰۰، ۹۰ و ۹۰ رتبه‌های اول تا سوم را از نظر برخورداری از زیرساخت‌های زمینی و بندری به خود اختصاص داده‌اند. سه کشور ترکیه، عربستان و امارات به لحاظ بهره‌مندی از زیرساخت‌های زمینی و بندری وضعیت ایده‌آلی دارند. بعد از این سه کشور، کشور اردن به لحاظ برخورداری از زیرساخت‌های زمینی و بندری وضعیت نسبتاً مطلوب، کشورهای قطر، ایران، عمان، بحرین، قبرس و مصر وضعیت

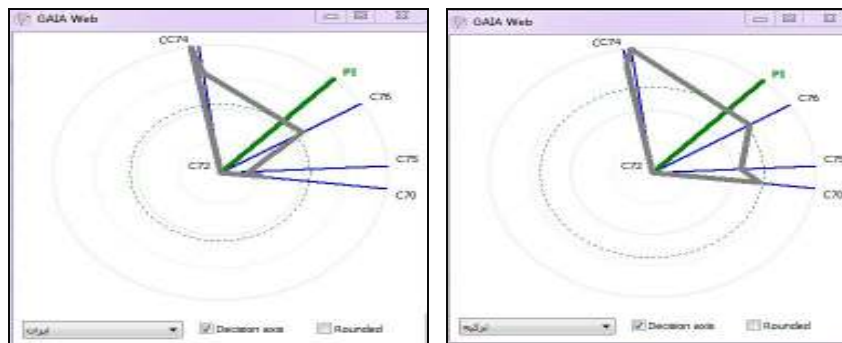


شکل ۴. وضعیت رقابت‌پذیری گردشگری ترکیه و ایران به لحاظ شاخص زیرساخت‌های زمینی و بندری در سال ۲۰۱۵

جدول ۵. رتبه‌بندی کشورهای خاورمیانه به لحاظ زیرساخت‌های زمینی و بندری

۲۰۱۷				۲۰۱۵			
سطح	امتیاز	Phi	رتبه‌بندی	سطح	امتیاز	Phi	رتبه‌بندی
خیلی بالا	۱۰۰	۰/۳۶۹	ترکیه	خیلی بالا	۱۰۰	۰/۳۵۷	ترکیه
	۸۲/۹۶	۰/۲۸۶	امارات		۸۹/۸۴	۰/۳۱۰	عربستان
بالا	۷۳/۰۳	۰/۲۲۹	عربستان	۸۹/۸۴	۰/۳۱۰	امارات	اردن
	۶۹/۴۷	۰/۲۰۲	قطر	۶۰/۱۷	۰/۱۱۹	قطر	
متوسط	۵۸/۵۴	۰/۱۱۹	مصر	متوسط	۵۸/۷۴	۰/۱۰۷	ایران
	۵۷/۱۵	۰/۱۰۸	عمان		۵۷/۳۴	۰/۰۹۵	عمان
	۵۴/۴۷	۰/۰۸۳	ایران		۵۲/۱۱	۰/۰۴۸	بحرین
	۵۴/۴۷	۰/۰۸۳	اردن		۵۲/۱۱	۰/۰۴۸	قبرس
	۴۸/۳۴	۰/۰۲۴	بحرین		۴۴/۱	-۰/۰۳۶	

پایین	۳۳/۷۳	-۰/۱۵۵	قبرس		۴۳/۰۶	-۰/۰۴۸	مصر
	۲۴/۹۵	-۰/۲۹۸	کویت	پایین	۲۱/۲۳	-۰/۳۸۱	کویت
خیلی پایین	۱۵/۸۵	-۰/۴۸۸	لبنان	خیلی پایین	۱۸/۴	-۰/۴۴۱	لبنان
	۱۳/۰۲	-۰/۵۶۰	یمن		۱۶/۲۹	-۰/۴۸۸	یمن



شکل ۵. وضعیت رقابت پذیری گردشگری ترکیه و ایران به لحاظ شاخص زیرساخت‌های زمینی و هوایی در سال ۲۰۱۷

سومین معیار مورد استفاده جهت سنجش گردشگری کشورهای خاورمیانه سنجش بهره‌مندی از زیرساخت‌های خدمات گردشگری می‌باشد. زیرساخت خدمات گردشگری شامل تعداد اتاق هتل به ازاء ۱۰۰ نفر (C1)، کیفیت زیرساخت‌های گردشگری (C2)، حضور شرکت‌های بزرگ اجاره اتومبیل (C3) و تعداد دستگاه‌های خودپرداز (C4) می‌باشد. با توجه ارزیابی انجام شده در مدل پرومته کشور قبرس در سال ۲۰۱۵ و کشور امارات متحده عربی در سال ۲۰۱۷ در بهترین وضعیت بهره‌مندی از زیرساخت خدمات گردشگری قرار دارند. در مقابل کشورهای مصر، ایران و یمن در هر دو دوره مورد بررسی در بدترین وضعیت قرار گرفته‌اند. همچنین در سال ۲۰۱۵، ۶ کشور (مصر، ایران، اردن، کویت، عربستان سعودی و یمن) امتیاز پایینی کسب کرده‌اند که این رقم در سال ۲۰۱۷ به ۷ کشور (مصر، ایران، اردن، کویت، عمان، ترکیه و یمن) رسیده است. نکته قابل تأمل در مورد وضعیت کشورهای خاورمیانه به لحاظ زیرساخت‌های خدمات گردشگری این است که به‌جز کشورهای قبرس و ترکیه بقیه کشورها روند مثبت و روبه بالایی داشته‌اند یعنی امتیاز خود را در سال ۲۰۱۷ نسبت به سال ۲۰۱۵ افزایش داده‌اند، بیشترین روند مثبت مربوط به کشور امارات متحده عربی می‌باشد.

نتایج جدول (۴) حاکی از آن دارد که در سال ۲۰۱۷ کشورهای ترکیه و امارات به ترتیب با کسب Phi خالص ۰/۳۶۹ و ۰/۲۸۶ جایگاه نخست را به لحاظ برخورداری از زیرساخت‌های زمینی و بندری در بین کشورهای خاورمیانه به خود اختصاص داده‌اند. کشورهای عربستان و قطر از نظر بهره‌مندی از معیار زیرساخت‌های زمینی و بندری در وضعیت نسبتاً خوب، کشورهای مصر، عمان، ایران، اردن و بحرین در وضعیت متوسط، کشورهای قبرس و کویت در وضعیت نسبتاً نامطلوب و کشور لبنان و یمن با کسب رتبه آخر در وضعیت بسیار نامطلوب قرار دارند. مقایسه میزان بهره‌مندی کشور ترکیه در سال ۲۰۱۷ به عنوان کشور بهره‌مند از زیرساخت‌های زمینی و بندری با کشور ایران حاکی از آن دارد که از بین هفت زیرمعیار مورد بررسی مربوط به زیرساخت‌های زمینی و بندری، کشور ایران به‌جز در دو شاخص کیفیت جاده‌ها و تراکم جاده آسفالت به درصد کل منطقه در بقیه زیرمعیارها از جمله زیرمعیارهای تراکم جاده به درصد کل منطقه، کیفیت زیرساخت‌های راه‌آهن، تراکم راه‌آهن به نسبت طول راه‌آهن کشور، کیفیت زیرساخت بندر و کارآمدی حمل و نقل زمینی (اتوبوس، مترو و ...)، نسبت به کشور ترکیه وضعیت بسیار نامطلوبی دارد (شکل ۵).

جدول ۶. وضعیت کشورهای خاورمیانه به لحاظ زیرساخت‌های خدمات گردشگری

۲۰۱۷				۲۰۱۵				لیست کشورهای مورد مطالعه
امتیاز	Phi	Phi-	Phi+	امتیاز	Phi	Phi-	Phi+	
۴۵/۰۰	۰/۲۹۲	۰/۲۹۲	۰/۵۸۳	۱۳/۳	۰/۱۲۵	۰/۳۵۴	۰/۴۷۹	بحرین
۷۰/۰۸	۰/۴۷۹	۰/۱۸۸	۰/۶۶۷	۱۰۰	۰/۸۱۳	۰/۰۲۱	۰/۸۳۳	قبرس
۱۲/۹۳	-۰/۳۱۳	۰/۶۲۵	۰/۳۱۳	۳/۴۵	-۰/۵۰۰	۰/۷۲۹	۰/۲۲۹	مصر
۷/۷۷	-۰/۵۲۱	۰/۷۵۰	۰/۲۲۹	۰/۸۱	-۰/۸۵۴	۰/۹۱۷	۰/۰۶۳	ایران
۲۲/۷۰	-۰/۰۴۲	۰/۴۵۸	۰/۴۱۷	۹/۹۲	-۰/۰۲۱	۰/۴۳۸	۰/۴۱۷	اردن
۲۱/۷۷	-۰/۰۶۳	۰/۴۵۸	۰/۳۹۶	۶/۲۱	-۰/۲۵۰	۰/۵۶۳	۰/۳۱۳	کویت
۲۵/۷۳	۰/۰۲۱	۰/۴۷۹	۰/۵۰۰	۲۰/۶۹	۰/۳۳۳	۰/۳۱۳	۰/۶۴۶	لبنان
۲۰/۰۰	-۰/۰۸۳	۰/۴۷۹	۰/۳۹۶	۱۳/۳	۰/۱۲۵	۰/۳۵۴	۰/۴۷۹	عمان
۹۳/۷۷	۰/۵۸۳	۰/۱۲۵	۰/۷۰۸	۱۵/۱۲	۰/۱۸۸	۰/۳۳۳	۰/۵۲۱	قطر
۳۷/۶۶	۰/۲۰۸	۰/۳۹۶	۰/۶۰۴	۴۴/۸۳	-۰/۰۲۱	۰/۴۷۹	۰/۴۵۸	عربستان
۱۳/۵۳	-۰/۲۹۲	۰/۶۴۶	۰/۳۵۴	۱۸/۸۶	۰/۲۹۲	۰/۳۳۳	۰/۶۲۵	ترکیه
۱۰۰	۰/۶۰۴	۰/۱۲۵	۰/۷۲۹	۹/۹۲	۰/۶۲۵	۰/۱۰۴	۰/۷۲۹	امارات
۱/۶۵	-۰/۸۷۵	۰/۹۱۷	۰/۰۴۲	۰/۸۱	-۰/۸۵۴	۰/۹۱۷	۰/۰۶۳	یمن

جدول ۷. رتبه‌بندی کشورهای خاورمیانه به لحاظ زیرساخت خدمات گردشگری

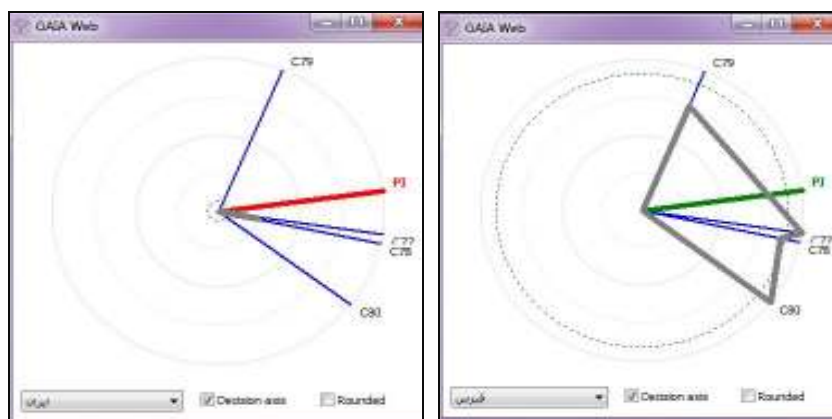
۲۰۱۷				۲۰۱۵					
سطح	امتیاز	Phi	رتبه‌بندی	سطح	امتیاز	Phi	رتبه‌بندی		
خیلی بالا	۱۰۰	۰/۶۰۴	امارات	خیلی بالا	۱۰۰	۰/۸۱۳	قبرس		
	۹۳/۷۷	۰/۵۸۳	قطر	متوسط	۴۴/۸۳	۰/۶۲۵	امارات		
بالا	۷۰/۰۸	۰/۴۷۹	قبرس	خیلی پایین	۲۰/۶۹	۰/۳۳۳	لبنان		
متوسط	۴۵/۰۰	۰/۲۹۲	بحرین		۱۸/۸۶	۰/۲۹۲	۰/۳۳۳	ترکیه	
			عربستان		۳۷/۶۶	۰/۲۰۸	۱۵/۱۲	۰/۱۸۸	قطر
پایین	۲۵/۷۳	۰/۰۲۱	لبنان		۱۳/۳۰	۰/۱۲۵	۰/۱۲۵	عمان	
			اردن		۱۳/۳۰	۰/۱۲۵	۱۳/۳۰	بحرین	
			کویت		۹/۹۲	-۰/۰۲۱	۹/۹۲	عربستان	
			عمان		۲۰/۸۸	-۰/۰۸۳	۹/۹۲	اردن	
			ترکیه		۱۳/۵۳	-۰/۲۹۲	۶/۲۱	-۰/۲۵۰	کویت
			مصر		۱۲/۹۳	-۰/۳۱۳	۳/۴۵	-۰/۵۰۰	مصر
خیلی پایین	۷/۷۷	-۰/۵۲۱	ایران		۰/۸۱	-۰/۸۵۴	۰/۸۱	ایران	
			یمن		۱/۶۵	-۰/۸۷۵	۰/۸۱	-۰/۸۵۴	یمن

اردن، کویت، مصر، ایران و یمن در سطح خیلی پایین قرار دارند. با توجه به روند رو به پایین کشور قبرس در سال ۲۰۱۷ این کشور در سطح پایین‌تری به نسبت سال ۲۰۱۵

نتایج نشان می‌دهد که کشور قبرس با امتیاز کامل در سطح خیلی بالا، کشور امارت در سطح متوسط، کشور لبنان در سطح پایین و کشورهای ترکیه، قطر، عمان، بحرین، عربستان،

لبنان وضعیت نسبتاً نامناسب و کشورهای ترکیه، قطر، عمان، بحرین، عربستان، اردن، کویت، مصر، ایران و یمن وضعیت بسیار نامناسبی دارند (جدول ۷). مقایسه نمودار میزان بهره‌مندی کشور قبرس در سال ۲۰۱۵ به عنوان کشور نخست در برخورداری از زیرمعیارهای خدمات گردشگری با کشور ایران حاکی از آن دارد که کشور ایران از مجموعه زیرمعیارهای مورد بررسی در هیچکدام امتیاز مناسبی کسب نکرده است و همین امر منجر به افت جایگاه ایران در بین کشورهای خاورمیانه شده است، درحالی‌که کشور قبرس در تمامی زیرمعیارهای مورد بررسی در حوزه خدمات گردشگری شامل امتیاز بسیار خوبی کسب نموده است (شکل ۶).

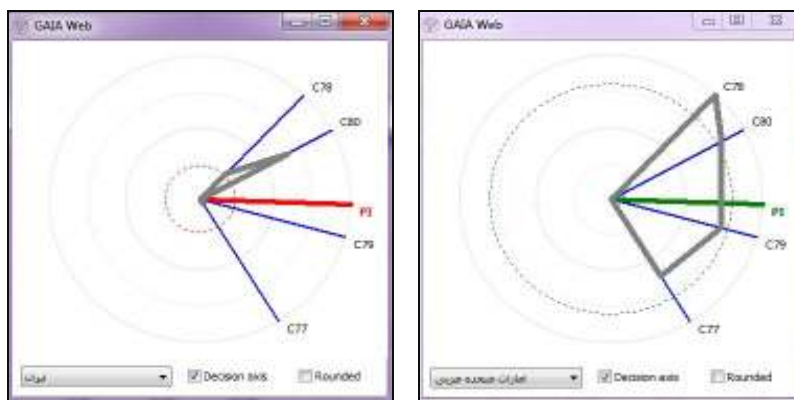
قرار گرفته است و در نقطه مقابل امارات و قطر در سطح خیلی بالا قرار گرفته‌اند. کشور بحرین به بهبود وضعیت خود توانسته از سطح خیلی پایین در سال ۲۰۱۵ به سطح متوسط در سال ۲۰۱۷ برسد. کشورهای عربستان، لبنان، اردن، کویت و عمان نیز با بهبود عملکرد از سطح خیلی پایین به سطح پایین ارتقا پیدا کرده‌اند (جدول ۶). سنجش زیرساخت‌های خدمات گردشگری در بین کشورهای خاورمیانه در سال ۲۰۱۵ نشان می‌دهد که کشور قبرس با کسب Phi خالص ۰/۸۱۳ جایگاه اول را کسب نموده است و به لحاظ بهره‌مندی از زیرساخت‌های خدمات گردشگری در وضعیت بسیار مطلوب قرار دارد. کشور امارات از نظر برخورداری از زیرمعیارهای خدمات گردشگری وضعیت متوسط، کشور



شکل ۶. وضعیت رقابت‌پذیری گردشگری قبرس و ایران به لحاظ شاخص زیرساخت خدمات گردشگری در سال ۲۰۱۵

وضعیت بسیار نامطلوب قرار دارند. مقایسه میزان برخورداری کشور امارات در سال ۲۰۱۷ با کشور ایران به لحاظ برخورداری از زیرمعیارهای خدمات گردشگری نشان می‌دهد که کشور ایران فقط در زیرمعیار تعداد دستگاه‌های خودپرداز وضعیت متوسطی دارد در بقیه زیرمعیارهای تعداد اتاق هتل به ازاء ۱۰۰ نفر، تعداد اتاق هتل به ازاء ۱۰۰ نفر و حضور شرکت‌های بزرگ اجاره اتومبیل نسبت به کشور امارات وضعیت بسیار نامناسبی دارد (شکل ۷).

نتایج جدول (۶) حاکی از آن دارد که در سال ۲۰۱۷ دو کشور امارات و قطر به ترتیب با کسب Phi خالص ۰/۶۰۴ و ۰/۵۸۳ به ترتیب جایگاه اول و دوم را به لحاظ برخورداری از زیرساخت خدمات گردشگری کسب نموده‌اند. کشور قبرس نیز با کسب Phi خالص ۰/۴۷۹ در جایگاه سوم در بین کشورهای خاورمیانه قرار گرفته است. کشور بحرین به لحاظ میزان برخورداری در وضعیت برخورداری متوسط، کشورهای عربستان، لبنان، اردن، کویت و عمان در وضعیت نسبتاً نامطلوب و کشورهای ترکیه، مصر، ایران و یمن در



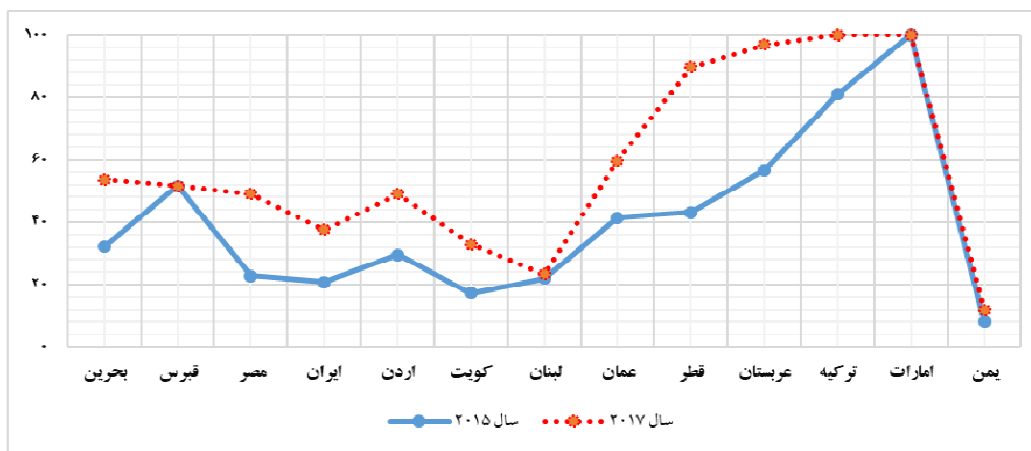
شکل ۷. وضعیت رقابت پذیری گردشگری امارات و ایران به لحاظ شاخص زیرساخت خدمات گردشگری در سال ۲۰۱۷

کشورهای مورد مطالعه روند رو به بالایی نسبت به سال ۲۰۱۵ داشته‌اند. کشور قطر بیشترین میزان رشد را نسبت به کشورهای مورد پژوهش در دوره مورد بررسی داشته، بطوریکه در سال ۲۰۱۵، امتیاز ۴۳/۰۷ را کسب کرده بوده که این رقم در سال ۲۰۱۷ به ۸۹/۷۶ رسیده است. کشور امارات در هر دو دوره با امتیاز کامل ۱۰۰ در صدر کشورهای خاورمیانه قرار داشته است (جدول ۸ و شکل ۸).

گام دوم پژوهش مربوط به ارزیابی کلی کشورهای خاورمیانه به لحاظ برخورداری از مؤلفه زیرساخت می‌باشد. با توجه به ارزیابی انجام شده کشورهای بحرین، مصر، ایران، اردن، کویت، لبنان و یمن در سال ۲۰۱۵ و کشورهای مصر، ایران، اردن، کویت، لبنان و یمن در سال ۲۰۱۷ با امتیاز کمتر از صفر در شرایط نامناسبی به لحاظ بهره‌مندی از زیرساخت‌های حمل و نقل قرار دارند. به جز کشور قبرس همه

جدول ۸. وضعیت کشورهای خاورمیانه به لحاظ مؤلفه زیرساخت

لیست کشورهای مورد مطالعه	۲۰۱۷			۲۰۱۵			امتیاز
	Phi+	Phi-	Phi	Phi+	Phi-	Phi	
بحرین	۰/۳۹۲	۰/۳۶۳	-۰/۰۲۰	۳۲/۰۵	۰/۳۸۷	۰/۰۲۹	۵۳/۶۲
قبرس	۰/۳۹۲	۰/۳۸۲	۰/۲۱۶	۵۱/۶۷	۰/۴۸۰	۰/۰۱۰	۵۱/۵۵
مصر	۰/۴۱۷	۰/۴۳۱	-۰/۱۸۶	۲۲/۸۷	۰/۳۳۳	۰/۰۱۵	۴۹/۰۹
ایران	۰/۳۶۳	۰/۵۱۰	-۰/۲۳۰	۲۰/۸۵	۰/۳۱۴	۰/۵۴۴	۳۷/۵۹
اردن	۰/۴۱۲	۰/۴۲۷	-۰/۰۵۹	۲۹/۶۳	۰/۳۸۷	۰/۴۴۶	۴۹/۰۹
کویت	۰/۲۷۰	۰/۴۸۰	-۰/۳۱۹	۱۷/۲۲	۰/۲۱۶	۰/۵۳۴	۳۲/۹۵
لبنان	۰/۲۱۱	۰/۵۷۸	-۰/۲۰۶	۲۱/۹۵	۰/۲۷۹	۰/۴۸۵	۲۳/۳۷
عمان	۰/۴۳۱	۰/۳۴۸	۰/۱۰۸	۴۱/۳۹	۰/۴۳۶	۰/۰۸۳	۵۹/۷۵
قطر	۰/۵۱۵	۰/۲۳۵	۰/۱۲۸	۴۳/۰۷	۰/۴۴۱	۰/۲۷۹	۸۹/۷۶
عربستان	۰/۵۸۳	۰/۲۷۰	۰/۲۶۰	۵۶/۷۳	۰/۵۵۴	۰/۲۹۴	۹۶/۷۷
ترکیه	۰/۵۹۸	۰/۲۷۰	۰/۴۱۷	۸۰/۹۵	۰/۶۳۷	۰/۲۲۱	۱۰۰
امارات	۰/۵۵۴	۰/۲۲۶	۰/۵۰۰	۱۰۰	۰/۶۳۷	۰/۱۳۷	۱۰۰
یمن	۰/۰۹۳	-۰/۷۱۱	-۰/۶۰۸	۸/۱۳	۰/۰۹۸	۰/۷۰۶	۱۱/۹۵



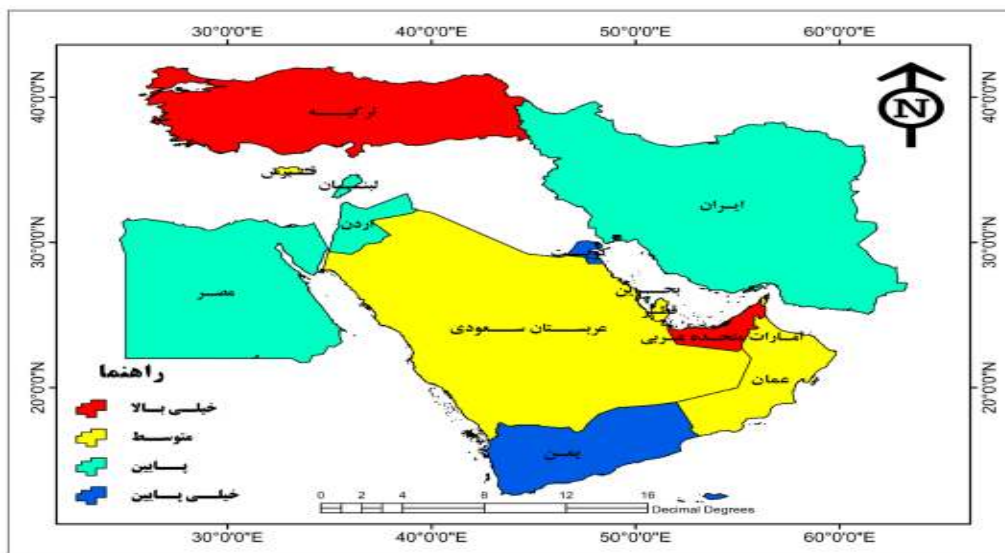
شکل ۸. وضعیت گردشگری کشورهای خاورمیانه به لحاظ زیرساخت در سال ۲۰۱۷ و ۲۰۱۵

برسانند. کشورهای عمان، بحرین، قبرس، اردن و مصر در سطح متوسط، کشورهای ایران، کویت و لبنان در سطح پایین و در نهایت کشور یمن در سطح خیلی پایین قرار گرفته است. در این میان کشور کویت با دو پله صعود نسبت به ۲۰۱۵ توانسته وضعیت خود را اندکی بهبود دهد (جدول ۹ و شکل‌های ۹ و ۱۰)

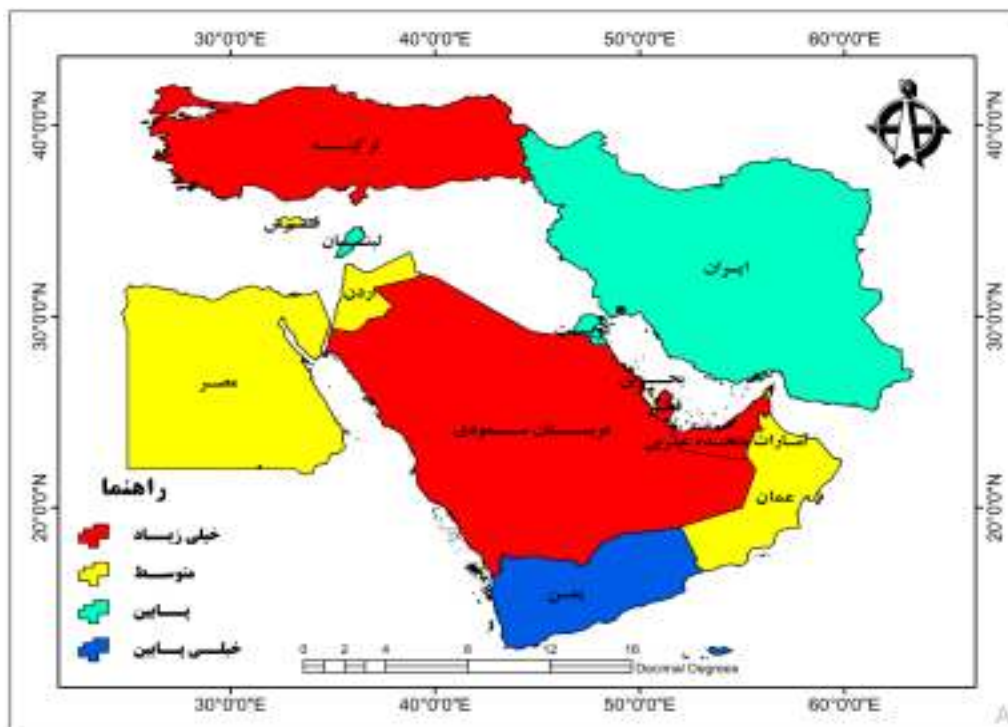
با توجه به نتایج سال ۲۰۱۵، کشور امارات و ترکیه در سطح خیلی بالا، عربستان، قبرس، قطر و عمان سطح متوسط، بحرین، اردن، مصر، لبنان و ایران در سطح پایین و کشور کویت و یمن در سطح خیلی پایین قرار دارند. در سال ۲۰۱۷ علاوه بر ترکیه و امارات، دو کشور عربستان و قطر نیز توانسته‌اند خود را از سطح متوسط به سطح خیلی بالا

جدول ۹. رتبه‌بندی کشورهای خاورمیانه به لحاظ مؤلفه زیرساخت

۲۰۱۷				۲۰۱۵			
سطح	امتیاز	Phi	رتبه‌بندی	سطح	امتیاز	Phi	رتبه‌بندی
خیلی بالا	۱۰۰	۰/۳۲۸	ترکیه	خیلی بالا	۱۰۰	۰/۵۰۰	امارات
	۱۰۰	۰/۳۲۸	امارات		۸۰/۹۵	۰/۴۱۷	ترکیه
	۹۶/۷۷	۰/۳۱۴	عربستان	متوسط	۵۶/۷۳	۰/۲۶۰	عربستان
	۸۹/۷۶	۰/۲۷۹	قطر		۵۱/۶۷	۰/۲۱۶	قبرس
۵۹/۷۵	۰/۰۸۳	عمان	۴۳/۰۷		۰/۱۲۸	قطر	
۵۳/۶۲	۰/۰۲۹	بحرین	۴۱/۳۹		۰/۱۰۸	عمان	
متوسط	۵۱/۵۵	۰/۰۱۰	قبرس	پایین	۳۲/۰۵	-۰/۰۲۰	بحرین
	۴۹/۰۹	-۰/۰۱۵	اردن		۲۹/۶۳	-۰/۰۵۹	اردن
	۴۹/۰۹	-۰/۰۱۵	مصر		۲۲/۸۷	-۰/۱۸۶	مصر
	۳۷/۵۹	-۰/۱۴۷	ایران		۲۱/۹۵	-۰/۲۰۶	لبنان
	۳۲/۹۵	-۰/۲۱۱	کویت		۲۰/۸۵	-۰/۲۳۰	ایران
خیلی پایین	۲۳/۳۷	-۰/۳۳۸	لبنان	خیلی پایین	۱۷/۲۲	-۰/۳۱۹	کویت
	۱۱/۹۵	-۰/۶۱۸	یمن		۸/۱۳	-۰/۶۰۸	یمن



شکل ۹. رتبه‌بندی کشورهای خاورمیانه به لحاظ مؤلفه‌های زیرساختی در سال ۲۰۱۰



شکل ۱۰. رتبه‌بندی کشورهای خاورمیانه به لحاظ مؤلفه‌های زیرساختی در سال ۲۰۱۷

۵- نتیجه‌گیری

منافع مستقیم و غیرمستقیم اقتصادی اجتماعی فرهنگی محیطی و سیاسی را در فرآیند توسعه اقتصاد ایجاد نماید. در همین راستا پژوهش حاضر جهت ارزیابی رقابت‌پذیری گردشگری بین کشورهای خاورمیانه به لحاظ برخورداری از

توسعه موفق گردشگری، منوط به وجود زیرساخت‌های مناسب، به‌ویژه برای کشورها و مناطق کمتر توسعه‌یافته است. زیرا برنامه‌ریزی و توسعه هدفمند زیرساخت‌های گردشگری می‌تواند باعث افزایش جذب گردشگران شده و

در مجموع با توجه به نتایج می‌توان گفت که کشورهای خاورمیانه تنها در زیرساخت زمینی و بندری وضعیت مناسبی دارند و وضعیت زیرساخت حمل‌ونقل هوایی و زیرساخت خدمات گردشگری در بیشتر کشورهای خاورمیانه وضعیت نامناسبی دارد. در راستای یافته‌های پژوهش اجرای پیشنهادها زیر می‌توانند در افزایش توان رقابت‌پذیری زیرساخت‌های حمل‌ونقل گردشگری کشور ایران در بین کشورهای خاورمیانه مؤثر واقع شوند:

- افزایش توان رقابت‌پذیری گردشگری ایران بین کشورهای خاورمیانه با تقویت زیرساخت‌های حمل‌ونقل هوایی به‌ویژه در معیارهای تعداد صندلی موجود در پرواز داخلی، تعداد صندلی موجود در پرواز بین‌المللی، خروج هواپیما به ازاء ۱۰۰۰ نفر و تراکم فرودگاه به ازاء میلیون نفر؛
- بهبود زیرساخت‌های زمینی و بندری، به‌ویژه در شاخص‌های تراکم جاده به درصد کل منطقه، کیفیت زیرساخت‌های راه‌آهن، تراکم راه‌آهن به نسبت طول راه‌آهن کشور، کیفیت زیرساخت بندر و کارآمدی حمل‌ونقل زمینی (اتوبوس، مترو و ...)
- ایجاد و تقویت زیرمعیارهای خدمات گردشگری از جمله تعداد اتاق هتل به ازاء ۱۰۰ نفر، تعداد اتاق هتل به ازاء ۱۰۰ نفر و حضور شرکت‌های بزرگ اجاره اتومبیل؛
- تنوع‌بخشی به امکانات، فعالیت‌ها و خدمات گردشگری به منظور جلب رضایت گردشگران متناسب با استانداردهای روز جهانی؛
- تشویق سازمان‌های دست‌اندرکار برنامه‌ریزی گردشگری جهت بالا بردن استانداردهای تسهیلات و خدمات گردشگری.

۶- مراجع

- اشرف‌زاده، م. ر.، مددی، ح.، خادمی، ن.، و بنیادی، ص.، (۱۳۸۹)، "ارزیابی آثار زیست‌محیطی پروژه‌های گردشگری ساحلی (مطالعه موردی: شهر جهانگردی بین‌المللی خلیج فارس)"، پژوهش‌های محیط‌زیست، سال ۱، شماره ۱، بهار و تابستان، ص. ۸۳-۹۲.

زیرساخت‌های گردشگری انجام شده است. زیرساخت‌های مورد بررسی شامل زیرساخت حمل‌ونقل هوایی، زیرساخت زمینی و بندری و زیرساخت خدمات گردشگری است. نتایج تحلیل‌های انجام شده بر روی زیرساخت حمل‌ونقل هوایی نشان می‌دهد که از میان کشورهای خاورمیانه در سال ۲۰۱۵ کشور امارات و ترکیه و در سال ۲۰۱۷ کشور ترکیه در وضعیت ایده‌آل قرار دارند. در هر دو دوره مورد بررسی کشورهای مصر، ایران، بحرین، اردن، لبنان، کویت و یمن در سطح خیلی پایین قرار دارند. همچنین بیشترین فراوانی در سال ۲۰۱۷ در سطح خیلی پایین و پایین به ترتیب شامل ۸ کشور (مصر، اردن، قبرس، بحرین، ایران، کویت، لبنان و یمن) و ۳ کشور (امارات، قطر و عمان) می‌باشد و تنها ۲ کشور (ترکیه و عربستان سعودی) از ۱۳ کشور مورد مطالعه در وضعیت متوسط به بالا قرار دارند. زیرساخت‌های زمینی و بندری دومین معیار مورد استفاده جهت سنجش گردشگری کشورهای خاورمیانه است که در این پژوهش مورد ارزیابی قرار گرفته است. نتایج تحلیل‌ها در این قسمت از پژوهش نشان می‌دهد که بیشترین فراوانی در هر دو دوره مورد بررسی در سطح متوسط با ۶ کشور (قطر، ایران، عمان، بحرین، قبرس و مصر) در سال ۲۰۱۵ و ۵ کشور (مصر، عمان، ایران، اردن و بحرین) در سال ۲۰۱۷ می‌باشد. کشور ترکیه در هر دو دوره بهترین عملکرد و کشور لبنان و یمن بدترین عملکرد را در توسعه زیرساخت‌های زمینی و بندری داشته‌اند. زیرساخت خدمات گردشگری به عنوان سومین معیار مورد بررسی قرار گرفته و یافته‌ها نشان داد که هرچند در سال ۲۰۱۵ کشورهای ترکیه، قطر، عمان، بحرین، عربستان، اردن، کویت، مصر، ایران و یمن در سطح خیلی پایین قرار داشتند، اما کشورهای عربستان، لبنان، اردن، کویت و عمان با بهبود عملکرد در سال ۲۰۱۷ از سطح خیلی پایین به سطح پایین ارتقا پیدا کرده‌اند. در گام دوم پژوهش ارزیابی کلی به لحاظ برخورداری از مؤلفه زیرساخت صورت گرفت. با توجه به ارزیابی انجام شده به‌جز کشور قبرس همه کشورهای مورد مطالعه روند رو به بالایی نسبت به سال ۲۰۱۵ داشته‌اند. در این میان کشور قطر بیشترین روند رو به بالا در دوره مورد بررسی داشته است. همچنین کشور امارات در هر دو دوره با امتیاز کامل ۱۰۰ در صدر کشورهای بهره‌مند از زیرساخت گردشگری خاورمیانه قرار داشته است.

- for multicriteria ordered clustering”, Omega, <https://doi.org/10.1016/j.omega.2016.08.007>.
- Brans, J. and Mareschal, B., (2005), “PROMETHEE method cited at: Multiple Criteria Decision Analysis: State of the Art Surveys”, Springer, New York.
- Brans, J.P., (1998), “The space of freedom of the decision maker Modeling the human brain: European,” Journal Operational Research, vol.92, pp.593-602.
- Brans, J.P., and Mareschal, B., (1994), “The PROMCALE- GAIA decision support system for multicriteria decision aid: Decision Support Systems”, Vol.12, No. 4/5, pp. 297- 310.
- Caterino, N., Iervolino, I., Manfredi, G., & Cosenza, E., (2008), “a comparative analysis of decision making methods for the seismic retrofit of rc buildings”, The 14th World Conference on Earthquake Engineering, October 12-17, Beijing, China.
- Chou, T.Y. Lin, W.T. Lin, Ch. Y. Chou, W.Ch. and Huang, P., (2004), “Application of the PROMETHEE technique to determine depression outlet location and flow direction in DEM”. Journal of Hydrology, 287(1-4), pp.49-61.
- Figueira, J. Smet, Y. Brans, J.P. (2004) “MCDA methods for sorting and clustering problems: PROMETHEE TRI and PROMETHEE cluster”, www.vub.ac.be.
- Gilliams, S. Raymaekers, D. & Muys, B., (2005), “Comparing multiple criteria decision methods to extend a geographical information system on afforestation”, Computers and Electronics in Agriculture, 49, pp.142-158.
- Gronau, W., (2017), “Encouraging behavioral change towards sustainable tourism: a German approach to free public transport for tourists”, Journal of Sustainable Tourism, 25(2), pp.265-275, DOI: 10.1080/09669582.2016.1198357.
- Inskoop, E., (1991), “Tourism Planning: an Integrated and Sustainable Approach”, New York, John Wiley & Sons.
- بیرانوندزاده، م، معمیری، ا، خداداد، م، سبجانی، ن، (۱۳۹۶)، “رتبه‌بندی زیرساخت‌های گردشگری شهرستان‌های استان کرمانشاه با استفاده از تکنیک VIKOR”، مجله علوم جغرافیایی، شماره ۲۶، ص. ۶۵-۴۷.
- خسروی‌نژاد، م، (۱۳۸۷)، “گردشگری خانه دوم و اثرات آن بر جوامع روستایی”. دانشگاه اصفهان. گاهنامه اطلس، شماره نهم.
- عباسی، ا. پورجم، ب، و ماندگار، ع، (۱۳۹۴)، “بررسی تطبیقی جایگاه ارتباطی خاورمیانه شمالی با آسیای مرکزی در مقایسه با سایر حوزه‌های خاورمیانه”، مطالعات اوراسیا مرکزی، دوره ۸، شماره ۲، ص. ۲۸۹-۳۰۹.
- فلاح تفتی، ح، اسعدی، م. و ممیزی، ح، (۱۳۹۷)، “طراحی مدل زیرساخت محور در توسعه گردشگری الکترونیک با استفاده از رویکرد مدل‌سازی معادلات ساختاری (مورد مطالعه: استان یزد)” مجله برنامه‌ریزی و توسعه گردشگری، سال ۷، شماره ۲۵، ص. ۱۱۷-۱۳۵.
- قلی‌پور، ر. حامدی، م، منصورزاده، ع، (۱۳۹۸)، “ارایه چارچوب سیاست‌گذاری باز در حوزه حمل‌ونقل”، پژوهشنامه حمل‌ونقل، دوره ۱۶، شماره ۹۵، ص ۱۳۷-۱۵۰.
- لی، ج، (۱۳۷۸)، “گردشگری و توسعه در جهان سوم”، ترجمه عبدالرضا رکن‌الدین افتخاری و معصومه السادات صالحی امین، شرکت چاپ و نشر بازرگانی، تهران.
- Babic, Z. and Plazibat, N., (1998), “Ranking of enterprises based on multicriterial analysis”, International Journal of Production Economics, Vol.56-57, pp. 29-35.
- Ballis, A., & Mavrotas, G., (2007), “Freight village design using the multicriteria method PROMETHEE”, Operational Research an International Journal, 7 (2), pp. 213-232.
- Becker, C., & George, B.P. (2011), “Rapid Rail Transit and Tourism Development in the United States”, Tourism Geographies, 13(3), pp.381-397, DOI:10.1080/14616688.2011.570779.
- Bogdanovic, D. Nikolic, D. & Ilic, I., (2012), “Mining method selection by integrated AHP and PROMETHEE method”. Anais da Academia Brasileira de Ciências, 84(1), pp.219-233.
- Boujelben, M.A., (2016), “A unicriterion analysis based on the PROMETHEE principles

- Truong, N.V., & Shimizu, T., (2017), "The effect of transportation on tourism promotion: Literature review on application of the Computable General Equilibrium (CGE)", *Transportation Research Procedia*, 25, 3096-3115. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.336>.
- Vinodh, S., & Girubha, R.J., (2017), "PROMETHEE based sustainable concept selection", *Applied Mathematical Modelling*, 36, pp.5301-5308.
- Virkar, A.R., & Mallya, P., (2018), "a review of dimensions of tourism transport affecting tourist satisfaction", *Commerce & Management Studies*, IX (1), pp.72-80. DOI: 10.18843/ijcms/v9i1/10.
- Wang, D. Qian, J. Chen, T. Zhao, M. & Zhang, Y., (2014), "Influence of the High-Speed Rail on the Spatial Pattern of Regional Tourism – Taken Beijing–Shanghai High-Speed Rail of China as Example", *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 19(8), pp.890-912. DOI: 10.1080/10941665.2013.818049.
- World Economic Forum, (2015), "The Travel & Tourism Competitiveness Report.
- World Economic Forum, (2017), "The Travel & Tourism Competitiveness Report.
- Wu, Y. Wanga, Y. Chena, K., Xua, C. & Li, L. (2017), "Social sustainability assessment of small hydropower with hesitant PROMETHEE method", *Sustainable Cities and Society* 35, pp.522-537. <http://dx.doi.org/10.1016/j.scs.2017.08.034>.
- Xing- Ming, X. An- Hua, P., (2013), "Material selection using PROMETHEE combined with analytic network process under hybrid environment", *Material and Design*, 47, pp.643- 652.
- Kabir, G. Sultana Sumi, R., (2014), "Power substation location selection using fuzzy analytic hierarchy process and PROMETHEE: A case study from Bangladesh", *Energy XXX.*, pp.1-14.
- Karimipour, Y., Rabie, H., & Ahamd Bazleh, A. (2018), "Explaining the Geographical Peace Foundations in the Middle East (Case Study: Iran, Turkey and Saudi Arabia)", *Geopolitics Quarterly*, 13 (47), pp.79-102.
- Kayar, C.H., & Kozak, N., (2010) "Measuring Destination Competitiveness: An Application of the Travel and Tourism Competitiveness Index (2007)", *Journal of Hospitality Marketing & Management*, 19(3), pp. 203-216. DOI: 10.1080/19368621003591319.
-
- Leeneer, I., and Pastijn, H., (2002), "Selecting land mine detection strategies by means of outranking MCDM techniques", *European Journal Operational Research*, Vol.139, pp.327-338.
- Lohmann, G. & Duval, D. T., (2015), "Tourism and transport". In C. Cooper (Ed.), *Contemporary tourism reviews*, 1, pp.129-182.
- Low, Ch. (2012), "Urban Tourism Attraction visitors to larg cities", mansell.publishing limited, London, pp.42.
- Saumbrok R;Thomas R; Pigozzi B., (2005), "Tourist Carring Capacity Measures: Crowding Syndrome in the Caribbean", the *Professional Geographer* Vol.1, pp. 57.
- Sun, Y., & Lin, Z., (2018), "Move fast, travel Lows: the influence of High-speed rail on tourism in Taiwan, *Journal of Sustainable Tourism*, 26(3), pp.433-450, DOI:10.1080/09669582.2017.1359279.

Assessing the Competitiveness of Tourism in the Middle East in terms of Transport Infrastructure

Hussein Nzmfir, Associate Professor, Department of Urban Planning, University of Mohaghegh Ardabil, Iran.

Ali Eshghei, Ph.D. Grad., Department of Geography and Urban Planning, University of Mohaghegh Ardabili, Ardabil, Iran.

Saide Alavi, Ph.D. Student, Department of Geography and Urban Planning, University of Mohaghegh Ardabili, Ardabil, Iran.

E-mail: nazmfir@uma.ac.ir

Received: November 2019-Accepted: February 2020

ABSTRACT

The purpose of this study assessing the competitiveness of tourism in the Middle East Due to the Air transport infrastructure, land and port and tourism services. This assessment is done in two steps. First, country scores are calculated separately in each infrastructure using the Promethee model. Second, the overall situation of countries is calculated and the rates achieved in 2015 and 2017 are compared. The research findings showed the land and port infrastructure is better than the infrastructure of the air transportation and tourism services infrastructure in the Middle East. The findings also suggest that Except for Cyprus, all of the studied countries have had a steady upward trend in the development of transport infrastructure and tourism in comparison to 2015. However, only the United Arab Emirates, Turkey, Saudi Arabia and Qatar are in a good position. The United Arab Emirates has been at the forefront of the Middle East Transport and Tourism Infrastructure for both. The output of this research can provide a strategy for tourism development planners in the Middle East and especially Iran.

Keywords: Tourism, Transportation Infrastructure, Middle East, Promethee