

بررسی اثر زیر ساخت‌های حمل و نقل بر توسعه گردشگری کشورهای در حال توسعه منتخب

مقاله علمی - پژوهشی

رویا سیفی‌پور*، استادیار، دانشکده اقتصاد و حسابداری، واحد تهران مرکزی، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران
آزاده محرابیان، استادیار، دانشکده اقتصاد و حسابداری، واحد تهران مرکزی، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران
فهیمة محمد ابراهیمی، دانش آموخته کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز، تهران، ایران
*پست الکترونیکی نویسنده مسئول: roy.seyfi pour@iauctb.ac.ir

دریافت: ۱۴۰۰/۰۳/۲۶ - پذیرش: ۱۴۰۰/۱۱/۰۵

صفحه ۶۸-۵۹

چکیده

بخش گردشگری به واسطه داشتن پیامدهای خارجی مثبتی بر بخش‌های دیگر اقتصاد مانند خدمات و صنعت و نیز اثرات مثبت آن بر اشتغال و رشد اقتصادی مورد توجه سیاست‌گذاران است. درآمدزایی صنعت گردشگری کشور علاوه بر آن که تابعی از متغیرهای اقتصادی شامل نرخ ارز و درآمد سرانه کشور است به خدمات بخش‌های حمل و نقل و هتلداری، وضعیت ثبات سیاسی و اقتصادی کشور و وجود جاذبه‌های تاریخی و طبیعی کشور نیز وابسته است. مقاله حاضر به بررسی عوامل موثر بر بخش گردشگری کشورهای در حال توسعه منتخب حوزه منا با تاکید بر زیر ساخت‌های حمل و نقل در بخش توسعه گردشگری برای سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۵ با استفاده از روش پنل دیتا و نرم افزار ایویوز می پردازد. نتایج تحقیق حاکی از آن است که توسعه حمل و نقل در بخش‌های هوایی و ریلی تاثیر مثبت و معنی‌داری بر گردشگران ورودی کشورها داشته است. همچنین آثار گردشگری ثبت شده در سازمان یونسکو، ثبات سیاسی کشورهای میزبان، تولید ناخالص داخلی سرانه و نرخ ارز اثر مثبت بر ورودی گردشگران داشته است

واژه‌های کلیدی: بخش گردشگری، زیر ساخت حمل و نقل، ثبات سیاسی، ثبت آثار جهانی یونسکو

۱-مقدمه

طبیعی کشور وابسته است. در طول چندین دهه مطالعات تقاضای گردشگری، اثر عوامل عمده شامل درآمد، نرخ ارز تعدیل شده، قیمت‌های نسبی، درآمد کشور مبدأ، هزینه زندگی، قیمت کالاهای مکمل و جانشین، هزینه حمل و نقل، بازاریابی و فعالیت‌های توسعه‌ای، سطح مهاجرت، ارتباطات و وابستگی‌های تجاری بین دو کشور، انواع جاذبه‌ها، فرهنگ و آب و هوای کشور مقصد، زیر ساخت‌های گردشگری، رخدادهایی که در کشور مقصد اتفاق می‌افتد، بلاای طبیعی، ناپایداری‌های سیاسی بر تقاضای گردشگری بررسی شده

دستیابی به رشد اقتصادی یکنواخت و دائم از اهداف سیاست‌گذاران اقتصادی است. در دو دهه اخیر میلادی بخش خدمات و زیربخش‌های آن از جمله صنعت گردشگری سهم بیشتری در ایجاد رشد اقتصادی داشته است. گردشگری به عنوان یک بخش از کل صادرات جهانی، دارای رتبه سوم پس از مواد شیمیایی و سوخت و پیش از محصولات غذایی و خودرو است. درآمدزایی صنعت گردشگری کشور به امکانات ارایه شده در بخش‌های حمل و نقل و هتلداری، وضعیت ثبات سیاسی کشور و وجود جاذبه‌های تاریخی و

۲- پیشینه تحقیق

مدلسازی تقاضای بین‌المللی گردشگری برگرفته از تئوری‌های رفتار مصرف‌کننده است. طبق قانون تقاضا با افزایش قیمت گردشگری (شامل هزینه کالاها مصرف شده توسط گردشگران در کشور مقصد و هزینه دسترسی به امکانات گردشگری و از جمله هزینه حمل و نقل) تقاضا کاهش می‌یابد. مطالعات تجربی در مورد اجزای قیمت نگرش‌های متفاوتی دارند. برخی از مطالعات هزینه حمل و نقل را به صورت مجزا وارد مدل تقاضای گردشگری نموده‌اند (کروچ، ۱۹۹۴، لیم، ۱۹۹۷، لیم و مک‌آلیر، ۲۰۰۱ و حنیفا و هارون، ۲۰۱۰، جنکینز، ۲۰۱۵). در برخی از مطالعات نیز از نسبت شاخص قیمت مصرف‌کننده کشور مقصد به کشور مبدا استفاده شده است. از آنجایی که گردشگران اطلاعات بیشتری در مورد نرخ ارز نسبت به قیمت کالاها در کشورهای مقصد دارند برخی از مطالعات نیز از نرخ ارز به عنوان پراکسی نسبت قیمت‌ها در تابع تقاضای گردشگری استفاده نموده‌اند. ویر (۲۰۰۱) و تن و همکاران (۲۰۰۲) در مطالعات خود نشان دادند نرخ ارز تاثیر مشابهی مانند قیمت‌های نسبی بر تقاضای گردشگری دارد. در مطالعات سونگ و ویت (۲۰۰۸)، لیم و مک‌آلیر (۲۰۰۱)، لوزی و فلویگر (۲۰۰۳)، سونگ و قی (۲۰۰۷)، حبیبی و همکاران (۲۰۰۹)، آلن و یاپ (۲۰۰۸) و حنیفا و هارون (۲۰۱۰) اثر عوامل موثر دیگری از جمله درآمد سرانه، رشد تولید ناخالص داخلی و متغیرهای کلان اقتصادی در کشورهای مقصد نیز در تابع تقاضای گردشگری بررسی شده است. میوسک (۱۹۷۶) توسعه گردشگری را متأثر از چهار عامل کلیدی حمل و نقل، محل گردشگری، رفتار گردشگری و نگرش گردشگری می‌داند. توسعه زیرساخت‌های اقتصادی از جمله حمل و نقل دارای اثرات مثبت مستقیم و غیرمستقیم بر جذب و توسعه گردشگری است. به نحوی که لیم (۱۹۹۷)، سیتانه (۲۰۰۶)، ناویکاس و مالاکائوسسکیت (۲۰۱۵) با استفاده از مدل‌های رگرسیونی بیان می‌دارند زیرساخت‌های گردشگری و سطح توسعه در کشور مقصد یکی از مهمترین عوامل تعیین‌کننده ورود گردشگر است. گیرینگ، سوارت و وار (۱۹۷۴) با استفاده از نظرسنجی از گردشگران نشان داده است که سطح توسعه زیرساخت‌ها (شامل جاده، آب، برق، خدمات ایمنی، خدمات بهداشتی و

است (لیم، ۱۹۹۷ و کروچ، ۱۹۹۲، ۱۹۹۴). یکی از زیرساخت‌های گردشگری حمل و نقل است که از نظر پریدوکس (۲۰۰۰) سیستم حمل و نقل خوب با بهره‌برداری و تعامل بین انواع مدهای حمل و نقل، راه‌ها، پایانه‌هایی که فعالیت گردشگری را پشتیبانی می‌کنند و با ارائه خدمات در مقصد می‌تواند گردشگری را افزایش دهد. سیستم حمل و نقل جذاب شامل در دسترس بودن انواع مدها شامل هوایی و فرودگاه، سیستم‌های حمل و نقل زمینی جاده‌ای و ریلی و آبی و کیفیت ارائه آن‌ها است. به عبارتی، سیستم حمل و نقل نقش ارتباط بین خواسته‌های گردشگر و مقصد گردشگری مانند جاذبه‌های گردشگری، هتل و غیره را در مقصد خواهد داشت به ویژه اگر جاذبه‌های گردشگری در کشور مقصد پراکنده باشد توسعه حمل و نقل به خصوص حمل و نقل زمینی سبب کاهش هزینه‌های گردشگری می‌شود. بهبود حمل و نقل زمینی مانند خطوط بیشتر ریل و پوشش جاده‌ای، کیفیت بالاتر، ایمنی بالاتر از طریق خطوط بیشتر و بهبود علائم، کاهش مصرف سوخت، کاهش زمان ترانزیت می‌تواند کیفیت تجربه گردشگری را افزایش دهد. به عبارتی گردشگران ترجیح می‌دهند در هنگام مسافرت همان راحتی در خانه را داشته باشند (کوهن (۱۹۷۹) و هووارد و هاویتز (۱۹۹۳)). اگر زیرساخت‌های حمل و نقل به صورت کارآمد در دسترس گردشگران قرار نگیرد و گردشگران تجربه بدی را به این علت داشته باشند مقصد گردشگری خود را تغییر خواهد داد. کشور ایران با وجود آن که از نظر تعداد جاذبه‌های گردشگری از منظر باستانی و تاریخی رتبه پنجم و از منظر جاذبه‌های طبیعی رتبه دهم را در جهان دارد اما از نظر درآمد گردشگری سهمی کمتر از یک درصد از کل درآمد صنعت توریسم جهان را در سال ۲۰۱۵ به خود اختصاص داده است. با توجه به پراکندگی جاذبه‌های توریستی در سطح ایران و نیز کشورهای حوزه منا، هدف این مقاله آن است که اثر توسعه حمل و نقل را بر گردشگران ورودی به این کشورها در کنار سایر متغیرها بررسی نماید. ساختار این مقاله به این صورت تنظیم شده است. قسمت دوم و سوم مقاله به ترتیب به بررسی مبانی نظری تقاضای گردشگری و تحقیقات انجام شده در داخل و خارج می‌پردازد. قسمت چهارم به جامعه آماری، تبیین مدل و برآورد مدل اختصاص دارد. در قسمت نهایی نتیجه‌گیری و پیشنهادات بیان شده است.

فرهنگی و طبیعی را برای سال های ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۵ بررسی نموده اند. نتایج مطالعه حاکی از آن است که درآمد نسبی سرانه، جمعیت، مسافت جغرافیایی (شاخصی از هزینه سفر) و زیرساخت های گردشگری (شامل جاده ها، بزرگراه ها، تعداد هتل های ستاره دار) از متغیرهای تاثیرگذار می باشند. همچنین اثر جاذبه های گردشگری کشور چین از نظر فرهنگی و تاریخی نقش بیشتری نسبت به جاذبه های طبیعی در جذب گردشگر بین المللی دارد.

ترونگ و شیمیزو (۲۰۱۷) در مقاله ای به بررسی مقالات تجربی انجام شده در حوزه ارتباط توریسم، حمل و نقل و اقتصاد از سال ۱۹۶۰ تا ۲۰۱۵ پرداخته اند. مطالعات آن ها نشان می دهد ۵۶ درصد از مقالات از مدل CGE برای ارتباط بین توریسم و اقتصاد استفاده نموده اند، ۳۵ درصد از آن ها به تحلیل ارتباط بین اقتصاد و حمل و نقل، ۶ درصد هم به بررسی عوامل موثر بر حمل و نقل و تنها ۲ درصد به صورت مستقیم ارتباط بین توریسم و حمل و نقل پرداخته اند. رحمان خان و همکاران (۲۰۱۷) در مطالعه خود نشان دادند با توسعه حمل و نقل در کشورهای منتخب جهان، شاخص رقابتی بودن کشور در صنعت گردشگری و تعداد گردشگران نیز افزایش می یابد. برخی از مطالعات در ایران به بررسی الگوی زنجیره سفر شهری (مانند ممدوحی و روشنایی (۱۳۹۵)) از دید حمل و نقل پرداخته اند که از پرداختن به آن ها صرف نظر شده است و تنها به مطالعاتی که در حوزه توریسم و عوامل موثر بر آن است اشاره می شود. نظری و همکاران (۱۳۹۶) در مطالعه ای به بررسی عوامل مؤثر بر تقاضای گردشگری ۵۳ کشور برای سال های ۲۰۱۳-۲۰۰۹ با روش مدل جاذبه پرداخته اند. در این پژوهش متغیرهای مستقل شامل تولید ناخالص داخلی سرانه، فاصله جغرافیایی، جمعیت، نرخ ارز بر حسب قیمت واقعی سال ۲۰۱۰، تعداد تخت های هتل، جاذبه های ثبت جهانی و شاخص برند کشور می باشند نتایج این برآورد حاکی از آن است که تمامی متغیرها به جزء جاذبه های ثبت جهانی از لحاظ آماری معنادار می باشند. متغیر شاخص برند با ضریب ۱۸/۱۹ بیش ترین تأثیر را بر تقاضای گردشگری و بعد از آن تعداد تخت های هتل با ضریب ۱/۸۹ دومین عامل اثرگذار است. متغیر فاصله جغرافیایی با ضریب ۲/۵۶ - تنها عامل منفی در جذب گردشگران می باشد. بهشتی و همکاران

درمانی، ارتباطات و حمل و نقل عمومی) از عوامل تعیین کننده ورود گردشگران به هر منطقه ای است. به طور کلی، دسترسی به یک مقصد گردشگری می تواند با توسعه شبکه زیرساخت های حمل و نقل یا بهبود ارتباط بین شبکه و امکانات توریستی بهبود یابد. توسعه حمل و نقل از طریق کیفیت گزینه های حمل و نقل مانند سرعت، راحتی و ایمنی، تراکم نقاط اشتراک مسیر، یا مستقیم بودن سفر بین چند مقصد، مقرون به صرفه بودن سفر، کاهش فاصله سفر یا زمان سفر و افزایش ظرفیت، ادغام انواع سیستم حمل و نقل، در دسترس بودن اطلاعات قابل اطمینان در مورد گزینه های حمل و نقل و دسترسی بر تقاضای گردشگری تاثیر مستقیم داشته باشند (لیتمن، ۲۰۰۸، ژانگ، ۲۰۱۵). اصلان و کاپلان (۲۰۰۹) در بررسی عوامل موثر بر تعداد گردشگران به ترکیه برای سال های ۱۹۹۵ تا ۲۰۰۴ علاوه بر پارامترهای سمت تقاضا از متغیرهای سمت عرضه مانند نسبت سرمایه گذاری دولت داخلی (در فرودگاه، راه آهن، بیمارستان و ارتباطات) به تولید ناخالص داخلی به عنوان شاخص توسعه ای زیرساخت و ظرفیت اقامت در کشور میزبان نیز استفاده نموده اند. نتایج حاکی از تاثیر مثبت توسعه فرودگاه ها، راه آهن و شبکه های مخابراتی و هتل ها بر تعداد ورودی گردشگران بین المللی دارد. ماسیدا و ایتزو (۲۰۱۲) در بررسی عوامل تعیین کننده جریان گردشگری دو منطقه ایتالیا از تراکم جمعیت و تولید ناخالص داخلی سرانه به عنوان متغیرهای سمت تقاضا و زیرساخت های حمل و نقل، فرهنگ و امنیت عمومی به عنوان عوامل سمت عرضه استفاده نموده اند. نتایج این مطالعه برای دوره ی زمانی ۱۹۹۸ تا ۲۰۰۷ حاکی از آن است که حمایت دولت های محلی از فعالیت های فرهنگی، امنیت عمومی و زیرساخت های حمل و نقل اثر معنادار اما نسبت به متغیرهای سمت تقاضا اثر کوچکتری بر جذب گردشگر دارند. نتایج مطالعه سو و لین (۲۰۱۴) حاکی از تاثیر مثبت مکان های میراث جهانی (WHSS) بر ورود گردشگران بین المللی برای ۶۶ کشور جهان طی سال های ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۹ دارد. همچنین بین تعداد مکان های میراث جهانی و تعداد گردشگران وارد شده به هر کشور الگوی U شکل وجود دارد. یانگ و همکاران (۲۰۱۵) عوامل تأثیر گذار بر ورود گردشگران بین المللی به ۲۶ استان در کشور چین را با تاکید بر جاذبه های گردشگری تاریخی،

کشورهای OECD و کشورهای خاورمیانه دارد و دیگر متغیرهای مدل به طور غیرمستقیم بر درآمد ورودی گردشگری اثر خواهد گذاشت

۳-روش پژوهش

۳-۱-جامعه آماری

برای تبیین عوامل موثر بر ورود گردشگران کشورهای منتخب در حال توسعه حوزه منا از داده‌های بانک جهانی استفاده شده است. این کشورها شامل الجزایر، ایران، مصر، اردن، کویت، لبنان، لیبی، مراکش، عمان، قطر، امارات و تونس است. انتخاب کشورها در حوزه منا، در دسترس بودن داده‌ها می‌باشد. بازه زمانی در نظر گرفته شده ۲۰۱۵-۲۰۰۰ است.

۳-۲-تبیین مدل و معرفی متغیرها

برای بررسی عوامل موثر بر گردشگران ورودی کشورهای منتخب از عوامل تاثیرگذار در سمت عرضه و تقاضا استفاده شده است. بر اساس مدل خادارو و سیتانا (۲۰۰۸) و رحمان و همکاران (۲۰۱۷) از متغیرهای درآمد سرانه حقیقی و نرخ ارز به عنوان عوامل سمت تقاضا و از امکانات حمل و نقل ریلی و هوایی، آثار مثبت جهانی یونسکو و ثبات سیاسی کشورها به عنوان عوامل سمت عرضه استفاده شده است. ویژگی این تحقیق نسبت به مطالعات دیگر در داخل کشور آن است که امکانات حمل و نقلی را به طور مستقیم وارد مدل نموده است و همچنین تاثیر آثار مثبت جهانی یونسکو که یکی از مهمترین عوامل ایجاد کننده مزیت رقابتی در صنعت گردشگری است و از آن می‌توان برای ارتقاء و ترویج گردشگری در برنامه‌ریزی سیاستی توسعه محلی و منطقه‌ای استفاده نمود، نیز بررسی شده است. مدل مورد نظر به صورت رابطه ۱ است.

$$TARR_{it} = b_1 + b_2 \times AIR_Tran_{it} + b_3 \times Rail_Tran_{it} + b_4 \times GDPP_{it} + b_5 \times Stability_{it} + b_6 \times WSH_{it} + b_7 \times LEX_{it} + \varepsilon_{it}$$

AIR_Tran تعداد پرواز خطوط هوایمایی در صنعت حمل و نقل هوایی کشور در طول یک سال، AIR_Rail مسیر تحت پوشش ریل در کشور بر حسب کیلومتر، $Stability$ ثبات سیاسی در کشور. برآورد مدل به روش داده‌های تابلویی

(۱۳۹۶) در مقاله ای به بررسی رابطه‌ی بین توسعه صنعت گردشگری و نابرابری درآمدی در بین استان‌های کشور برای سال‌های ۱۳۷۹ تا ۱۳۹۳ می‌پردازند. نتایج این مطالعه نشان می‌دهد بین توسعه صنعت گردشگری و نابرابری درآمدی در بین استان‌های کشور، رابطه معنی‌دار و منفی وجود دارد و توسعه این صنعت با شکل و ماهیت فعلی باعث کاهش نابرابری درآمدی در بین استان‌های شده است. در کنار متغیر فوق توسعه فعالیت‌های بخش کشاورزی، افزایش سرانه هزینه‌های بودجه عمومی دولت باعث کاهش و تولید و صادرات کالاهای صنعتی باعث افزایش نابرابری درآمدی در بین استان‌های کشور شده است.

ممی پور و عبدی (۱۳۹۶) در مطالعه‌ای به بررسی اثرات سرریز فضایی گردشگری داخلی و خارجی بر رشد اقتصادی استان‌های منتخب کشور و همچنین نقش گردشگری در سرعت همگرایی استان‌های مورد بررسی پرداخته‌اند. نتایج حاصل از مدل پانل فضایی نشان می‌دهد که رشد اقتصادی استان‌های منتخب دارای اثرات فضایی و مکانی بوده و رشد اقتصادی هر استان متأثر از استان‌های مجاور نیز است. از این رو همگرایی فضایی از نوع بتا بین استان‌های کشور تایید می‌شود و توسعه گردشگری در کشور می‌تواند سرعت همگرایی استان‌ها را افزایش دهد. همچنین گردشگری یکی از متغیرهای موثر بر رشد اقتصادی استان‌ها است و اثر فضایی آن به لحاظ آماری معنی‌دار است. رفیعی و همکاران (۱۳۹۷) در مقاله ای به بررسی اثر نوسانات قیمت نفت بر تقاضای گردشگری برای کشورهای OECD و خاورمیانه طی سال‌های ۲۰۱۴ - ۲۰۰۰ می‌پردازند. متغیرهای مدل شامل تولید ناخالص داخلی، نرخ ارز موثر واقعی، قیمت نفت، شاخص آزادسازی تجاری و جمعیت و هزینه سرانه بهداشتی و شاخص قیمت مصرف‌کننده می‌باشند. نتایج برآورد نشان می‌دهد قیمت نفت یکی از متغیرهای تاثیرگذار بر درآمد ورودی گردشگران است که تاثیر مثبت و معناداری در

(۱)

در معادله بالا، متغیرها به شرح زیر است:

$TARR$ تعداد گردشگران ورودی، $GDPP$ تولید ناخالص داخلی سرانه هر کشور به قیمت ثابت سال ۲۰۱۰، WSH تعداد میراث طبیعی و فرهنگی ثبت شده در سازمان جهانی یونسکو، EX نرخ ارز هر کشور بر حسب دلار،

۴- برآورد مدل است. در معادله بالا i نمادی از کشورهای منتخب و t مقطع

زمان را نشان می دهد. مدل برآوردی با استفاده از نرم افزار ایویوز برآورد می شود. آزمون ریشه واحد برای جلوگیری از رگرسیون کاذب ایستا می باشند. نتایج آزمون لین و لوین و چو در جدول ۲ گزارش شده است.

جدول ۲. مانایی متغیرهای پژوهش

| متغیر | آماره آزمون | احتمال |
|----------------|-------------|--------|
| LOG(TARR) | -۴,۹۰ | ۰,۰۰۰ |
| LOG(GDPP) | -۵,۲۳ | ۰,۰۰۰ |
| LOG(Air_Tran) | -۵,۹۳ | ۰,۰۰۰ |
| LOG(Rail_Tran) | -۲,۶۸ | ۰,۰۰۳ |
| Stability | -۲,۰۵ | ۰,۰۲۰ |
| WHS | -۲,۱۳ | ۰,۰۲۰ |
| LOG(EX) | -۷,۰۰ | ۰,۰۰۰ |

مأخذ: نتایج تحقیق

شده) یکسان است یا متفاوت؟ برای این منظور از آماره F استفاده می شود.

$$F(n-1, nt-n-k) = \frac{(R_u^2 - R_p^2)/(n-1)}{(1-R_u^2)/(nt-n-k)}$$

از آزمون هاسمن استفاده می شود. فرضیه صفر در این آزمون به این معنی است که ارتباطی بین جزء اخلال مربوط به عرض از مبدا و متغیرهای توضیحی وجود ندارد و مستقل از یکدیگر می باشند. مقدار آماره هاسمن برابر با ۴۷,۵۷ است که از آماره جدول بزرگتر است. روش برآورد اثرات ثابت است. نتایج حاصل از برآورد مدل در جدول ۲ خلاصه شده است. برآورد حاصل با رویکرد وایت در بین اجزاء خطا تبیین شده است تا بتواند از بروز واریانس ناهمسانی و خودهمبستگی احتمالی جلوگیری کنید.

پیش از تخمین مدل باید مشخص شود که آیا عرض از مبدا مدل برای مقاطع مختلف مدل (کشورهای در نظر گرفته

(۲)

در رابطه (۲) n تعداد کشور ها، t طول دوره دوره مورد نظر و k تعداد پارامترها است. علامت u نشاندهنده مدل محدود نشده و علامت p نشاندهنده مدل پولینگ می باشد. مقدار آماره F محاسبه شده برابر با ۱۶۳,۱۶ می باشد که از آماره F (۱۶۳, ۱۲) جدول بزرگتر است. بنابراین فرضیه صفر مبنی بر مساوی بودن عرض از مبدا همه کشورها رد می شود و اثرات گروه پذیرفته می شود. پس می توان از روش پانل جهت برآورد استفاده نمود. برای این که مشخص گردد کدام روش (اثرات ثابت یا تصادفی) جهت برآورد مناسب تر است

جدول ۲. نتایج برآورد مدل به روش اثرات ثابت

| متغیرهای مستقل | مقدار ضریب | آماره آزمون | ارزش احتمال |
|----------------|------------|-------------|-------------|
| WHS | ۰,۰۷۳ | ۹,۰۳۰ | ۰,۰۰۰ |
| LOG(Rail_Tran) | ۰,۱۳۹ | ۲,۵۲۵ | ۰,۰۱۴ |
| LOG(Air_Tran) | ۰,۳۳۳ | ۶,۱۵۵ | ۰,۰۰۰ |
| LOG(GDPP) | ۱,۲۵۷ | ۹,۰۶۶ | ۰,۰۰۰ |
| Stability | ۰,۲۴۲ | ۴,۷۸۴ | ۰,۰۰۰ |
| LOG(EX) | ۰,۰۶۶ | ۲,۳۹۱ | ۰,۰۲۰ |
| C | -۱,۲۵۶ | -۱,۱۰ | ۰,۲۷۵ |

منبع: نتایج تحقیق

(۲۰۰۱) است. با افزایش نرخ ارز (پول هر کشور به ازای هر دلار)، ارزش پول ملی کشور مقصد کاهش و هزینه سفر بر مبنای قیمت دلار برای گردشگران خارجی کاهش می‌یابد و سبب افزایش تعداد گردشگران ورودی به آن کشور می‌شود. نتایج مدل حاکی از آن است که افزایش یک درصدی نرخ ارز سبب افزایش تعداد گردشگران به میزان ۰,۰۶ درصد خواهد شد.

۵- نتیجه گیری

برای رهایی از اقتصاد وابسته به نفت، تعریف درآمدهای پایدار برای کشور از اهمیت بسزایی برخوردار است. توسعه و تقویت گردشگری علاوه بر ایجاد درآمد برای کشور می‌تواند در ایجاد اشتغال و تولید کشور نیز موثر باشد. اقتصاد ایران با وجود داشتن جاذبه های تاریخی، طبیعی فراوان، درآمد گردشگری آن بسیار پایین است. به عبارتی، یکی از دغدغه‌های محققین در صنعت گردشگری آن است که چگونه می‌توان گردشگران بین‌المللی بیشتری را جذب نمود یا شرایطی برای بازدید مجدد گردشگران را فراهم نمود. نتایج این مقاله نشان می‌دهد توسعه مدهای حمل و نقل شامل هوایی و ریلی سبب ارتقای گردشگری و جذب توریسم بیشتر در منطقه خواهد شد و برای کشور مزیت رقابتی ایجاد می‌کند. توسعه صنعت هوایی از یک طرف سبب تسهیل ورود مسافران به کشورهای مقصد می‌شود و از طرف دیگر وجود پوشش ریلی در داخل کشور نیز دسترسی به نقاط گردشگری با قیمت ارزانتر و ایمنی بالاتر را فراهم می‌کند. از دیگر شاخص‌های سمت عرضه برای جذب گردشگر وجود ثبات سیاسی در کشور مقصد است. نتایج این مقاله نشان می‌دهد حفظ و بهبود وضعیت ثبات سیاسی کشورهای دارای میراث طبیعی و تاریخی از طریق افزایش امنیت تاثیر مثبتی بر افزایش ورودی گردشگران خواهد داشت. اثری که در فهرست جهانی ثبت می‌شود در واقع به ویرینی جهانی با تماشگرانی از سراسر دنیا راه یافته است. بنابراین، یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های مسئولین در حوزه گردشگری برای جذب گردشگر بیشتر تلاش برای ثبت آثار طبیعی و فرهنگی در سازمان یونسکو و حفظ آثار ثبت شده در گذشته باشد. در واقع نگهداری صحیح و حفظ آثار با جذب گردشگر بیشتر، علاوه بر بازگشت سرمایه صرف شده می‌تواند به عنوان نمادی از قدمت فرهنگی کشورها باشد.

ثبت آثار جهانی گردشگری در سازمان یونسکو تاثیر مثبت و معنی‌داری بر ورودی گردشگران در کشورهای مورد بررسی می‌گذارد. وجود جاذبه گردشگری متنوع، منحصر بفرد و جذاب قدرت بالایی در جذب گردشگران خواهد داشت. اهمیت جاذبه‌ها به حدی است که ایجاد امکانات اقامتی و پذیرائی، فروشگاه‌های سوغاتی، و صنایع دستی حداقل به وجود چند جاذبه اولیه بستگی دارد که این جاذبه‌های اولیه ممکن است به صورت منفرد بوده و یا اینکه با جاذبه‌های بزرگتر یا کوچکتر خود ترکیب شده باشند.

ضریب خطوط هوایی در کشورهای مبدا به عنوان پراکسی از زیر ساخت‌های توسعه‌ای کشورها در بخش حمل و نقل هوایی اثر مثبت و معنادار بر جذب گردشگر دارد. افزایش یک درصدی خطوط هوایی سبب افزایش گردشگران به میزان ۰,۳۳ درصد خواهد شد. تعداد خطوط هوایی در این جامعه آماری دسترسی اصلی گردشگران به کشورهای مقصد را نشان می‌دهد. افزایش خطوط هوایی با ویژگی در دسترس بودن و کیفیت بالای خطوط هوایی، کاهش زمان ترانزیت می‌تواند بر تعداد گردشگران تاثیر بیشتری داشته باشد. ضریب خطوط ریلی بر حسب کیلومتر در کشورهای مقصد به عنوان پراکسی زیر ساخت‌های توسعه‌ای کشورها تاثیر مثبت و معنی‌داری بر جذب گردشگر دارد. افزایش یک درصدی خطوط ریلی سبب افزایش گردشگر به میزان ۰,۱۳ درصد خواهد شد. پوشش ریلی در کشورهای جاذبه‌های تاریخی، جغرافیایی آن در سطح کشور پراکنده می‌باشند از جمله کشور ایران به سبب راحتی و ایمنی بالا و قیمت مناسب‌تر می‌تواند در جذب بیشتر گردشگر موثر باشد. سفر برای گردشگران در این جامعه آماری یک کالای لوکس است و ضریب این متغیر نشان می‌دهد افزایش یک درصدی تولید ناخالص داخلی سرانه منجر به افزایش ۱,۲۵ درصدی تعداد گردشگران خواهد شد. مطالعات ماسیدا و ایتزو (۲۰۱۲)، سو و لی (۲۰۱۴) و رحمان خان و همکاران (۲۰۱۷) نیز موید همین مطلب است. ثبات سیاسی مقصد گردشگری و نقش آن در جذب گردشگران خارجی بسیار با اهمیت است. خشونت‌های ناشی از حملات تروریستی و ناآرامی‌های داخلی در هر شکل برای کشور مقصد زیان بار است و سبب کاهش مسافرت خواهد شد. نتایج مدل نیز نشان می‌دهد گردشگران در کنار توجه به جاذبه‌های گردشگری، کشورهای امن تر را برای مسافرت انتخاب می‌کنند. که مطابق با مطالعه صدیقی و تئوچاروس

۵- مراجع

- Attractiveness”, *Journal of Travel Research*, Vol.12, pp. 1-8.
- Habibi, F., Rahim, K.A., Ramchandran, S., Chin, L., (2009), “Dynamic model for International Tourism Demand for Malaysia: Panel Data Evidence”, *International Research Journal of Finance and Economics*, 33, pp.207-217.
- Hanafiah, M.H.M., Harun, M.F.M., (2010), “Tourism demand in Malaysia: A cross-sectional pool time-series analysis”, *International Journal of Trade, Economics, and Finance*, 1-1, pp.80-83.
- Jenkins, C.L., (2015), “Tourism Policy and Planning for Developing Countries: some critical issue”, *Tour, Recreat, Res*, (ahead of print 1-13).
- Khadarooa, Jameel, Boopen Seetanh (2008), “The role of transport infrastructure in international tourism development: A gravity model approach”, *Tourism Management* 29 (2008), pp.831-840.
- Li, G., Song, H., Witt, S., (2005), “Recent Developments in Econometric Modeling and Forecasting”, *Journal of Travel Research*, 44-1, pp.82-99.
- Lim, C., (1997), “Review of international tourism demand models”, *Annals of Tourism Research*, 24-4, pp.835-849.
- Lim, Ch., McAleer, M., (2001), “Cointegration analysis of quaterly tourism demand by Hong Kong and Singapore for Australia”, *Applied Economics*, 33, pp.1599-1619.
- Litman, Todd., (2008), “Evaluating Accessibility for Transportation Planning,” March. <http://trid.trb.org/view.aspx?id=859513>.
- Luzzi, G.F., Fluckiger, Y., (2003), “An econometric estimation of the demand for tourism: The Case of Switzerland”, *Pacific Economic Review*, 8-3, pp.289-303, Blackwell Publishers Ltd (a Blackwell Publishing Company).
- Mello, M. D., Pack, A., and Sinclair, T. (2002), “A system of equations model of UK tourism demand in neighbouring countries”, *Applied Economics*, 34, pp.509-521.
- Miossec, J. M., (1976), “Elements Pour une Theorie de l escape Touristique, Les Cahiers du Tourism”, C-36, Aix-en-Provence.
- Mo, C., Howard, D., R., Havitz, M., E., (1993), “Testing an International Tourist
- بهشتی، م.ب. محمدزاده، پ. و قاسملو، خ.، (۱۳۹۶)، “نقش صنعت گردشگری در ایجاد نابرابری درآمدی در بین استان‌های کشور”، برنامه‌ریزی توسعه گردشگری، دوره ۶، شماره ۲۲، ص. ۸-۲۹.
- رفیعی، ه. حیدریان، س. رهنما، ع. و اتحادی، س.، (۱۳۹۷)، “تاثیر قیمت نفت بر تقاضای گردشگری: مقایسه کشورهای oecd و کشورهای خاورمیانه”، گردشگری و توسعه، دوره ۷، شماره ۲، ص. ۱-۱۷.
- ممدوحی، ا.ر. و روشنایی، س.م.، (۱۳۹۵)، “مدلسازی الگوی زنجیره سفر شهری (نمونه موردی: تورهای سه سفره شهروندان قزوینی)”، مهندسی حمل و نقل، دوره ۷، شماره ۴، ص. ۶۶۳-۶۵۳.
- ممی‌پور، س. و عبدی، ف.، (۱۳۹۶)، “بررسی اثرات فضایی گردشگری بر رشد اقتصادی استان‌های ایران: در چارچوب تحلیل همگرایی فضایی بتا”، برنامه‌ریزی توسعه گردشگری، دوره ۲، شماره ۲۲، ص. ۵۴-۷۶.
- نظری، م. اسفیدانی، م.ر. و طباطبایی، س.م.، (۱۳۹۶)، “ارزیابی عوامل موثر بر جذب گردشگرانبین المللی با استفاده از مدل جاذبه”، تحقیقات اقتصادی، دوره ۵۲، شماره ۱، ص. ۲۴۳-۲۱۵.
- Allen, D., G. Yap, and R. Shareef, (2008), *Modelling Australian domestic tourism demand: A cointegration analysis. Mathematics and Computers in Simulation* doi: 10.1016/j.matcome.2008.10.006.
- Aslan, A., Kula, F. and Kaplan, M. (2009), *International Tourism Demand for Turkey: A Dynamic Panel Data Approach*, *Research Journal of International Studies*, Vol.2, pp. 65-73.
- Cohen, E. (1979), “Rethinking the Sociology of Tourism”, *Annals of Tourism Research*, 6(1), pp.18-35.
- Crouch, G. I., (1992), “Effect of income and price on international tourism”, *Annals of Tourism Research*, 19, pp.643-64.
- Crouch, G. I., (1994), “The Study of International Tourism Demand: A review of findings”, *Journal of Travel Research*, 33, pp.12-23.
- Gearing, C., William, E., Swart, s. & Var T., (1974), “Establishing a Measure of Touristic

- mainland China”, *China Tourism Research*, 3-1, pp.20-40.
- Song, H., Witt, S.F., Li, G., (2008), “The advanced econometrics of tourism demand”, Taylor & Francis E-Library.
- Tan, A. Y., Mccahon, C., and Miller, J. (2002), “Modeling tourist flows to Indonesia and Malaysia”, *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 13(1/2), pp.63-84.
- Truong, V., N., Shimizu, (2017), “The effect of transportation on tourism promotion: Literature review on application of the Computable General Equilibrium (CGE) Model”, *Transportation Research Procedia*, 25C. pp. 3100-3119.
- Webber, A., (2001), “Exchange rate volatility and cointegration in tourism demand”, *Journal of Travel Research*, 39, pp.398-405.
- Yang, X., Pan, B., Evans, J. A., & Lv, B., (2015), “Forecasting Chinese Tourist Volume with Search Engine Data”, *Tourism*, 46, pp.386-397.
- Zhang, Y., (2015), “International arrivals to Australia: determining and the role of air transport policy”, *Journal of Air Transport Management*, Vol. 44-45, pp.21-24.
- Role Typology, *Annals of Tourism Research*, Vol. 20, Issue 2, pp. 335-319. doi.org/10.1016/0160-7383(93)90058-B.
- Navickas, V., Malakauskaite, A., (2015), "The possibilities for the identification and evaluation of tourism sector competitiveness factor", *Eng, Econ.*, 61(1). pp. 37-44.
- Prideaux, Bruce, (2000), “the Role of Transport System in Destination Development”, *Tourism Management*, Vol. 21, Issue 1, pp. 53-63.
- Rehman Khan Syed Abdul, Dong Qianli, Wei SongBo, Khalid Zaman, Yu Zhang, (2017), “Travel and tourism competitiveness index: The impact of air transportation, railways transportation, travel and transport services on international inbound and outbound tourism”, *Journal of Air Transport Management* 58 (2017) 125e134.
- Seetanah, B., (2006), “Analysing Transport Capital as a Determinant of Tourist Arrival in a Co-integration and Error Correction Framework”, *International Review of Business Research Papers*, 2-2, pp.15-29.
- Song, H., Fei, B., (2007), “Modelling and forecasting international tourist arrivals to

Investigating the Effect of Transport Infrastructure on the Development of Tourism of Selected Developing Countries

*Roya Seifipour, Assistance Professor, Central Tehran Branch, Azad Islamic University
Tehran, Iran.*

*Azadeh Mehrabian, Assistance Professor, Economic Faculty, Tehran Branch,
Azad University, Tehran, Iran.*

*Fahime Mohamad Ebrahimi, M.Sc., Grad., Economic Faculty, Central Branch,
Azad University, Tehran, Iran.*

E-mail: roy.seyfipour@iauctb.ac.ir

Received: August 2021-Accepted: February 2022

ABSTRACT

The tourism sector is considered by policy makers because of its positive external implications for other sectors of the economy such as services and industry, and its positive effects on employment and economic growth. The revenue generation of the country's tourism industry, in addition to being a function of economic variables including exchange rate and per capita income of the country, depends on the services of the transport and hotel sectors, the state of political and economic stability of the country and the presence of historical and natural attractions of the country. The present paper examines the factors affecting the tourism sector of selected developing countries with emphasis on transport infrastructure in the tourism development sector for the period 2000-2015. The results of the research indicate that the development of transportation in the air and rail sectors has had a positive and significant impact on the tourists entering the countries. Also, the tourism registered in the UNESCO Organization, the political stability of the host countries, per capita gross domestic product and the exchange rate have had a positive impact on the arrival of tourists.

Keywords: Tourism Sector, Transport Infrastructure, Political Stability, UNESCO World Register