فصلنامه علمی اقتصاد و مدیریت شهری، ۹(۴(پیاپی ۳۶))، ۳۵-۱۷
www.iueam.ir
نمایه در ISC، EconLit، Econbiz، EBZ، GateWay-Bayern، SID، Google Scholar، Noormags، Magiran، Civilica، RICeST، Ensani
شاپا: ۲۳۴۵-۲۸۷۰

فصلنامه علمی
اقتصاد و مدیریت شهری

ارزیابی و تحلیل وضعیت شاخص‌های گردشگری مناطق شهری تبریز با استفاده از مدل چرخه حیات گردشگری

میترا وهاب‌زاده دهخوارقانی دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشکده علوم انسانی و تربیتی، واحد تبریز، دانشگاه آزاد اسلامی، تبریز، ایران

حسن احمدزاده* استادیار گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشکده علوم انسانی و تربیتی، واحد تبریز، دانشگاه آزاد اسلامی، تبریز، ایران

ایوب منوچهری میاندواب استادیار گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه ارومیه، ارومیه، ایران

علی پناهی استادیار گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشکده علوم انسانی و تربیتی، واحد تبریز، دانشگاه آزاد اسلامی، تبریز، ایران

نوع مقاله: پژوهشی
دریافت: ۹۸/۱۱/۱۴ پذیرش: ۹۹/۰۵/۲۱

چکیده: ارزیابی وضعیت پایداری شاخص‌های توسعه گردشگری در مناطق شهری به‌عنوان یکی از قابل‌اعتمادترین راهکارهای پیش‌روی مدیران برای کسب اطمینان از پایداری توسعه گردشگری است. ارزیابی چرخه حیات گردشگری شهر می‌تواند وضعیت توسعه گردشگری را بررسی کرده و منجر به برنامه‌ریزی دقیق‌تر گردد. همچنین مدل چرخه حیات گردشگری می‌تواند وضعیت پایداری توسعه گردشگری را به دقت تبیین کند. پژوهش حاضر با هدف بررسی وضعیت پایداری شاخص‌های گردشگری و همچنین بررسی وضعیت چرخه حیات گردشگری در مناطق مختلف شهر تبریز صورت گرفته است. پژوهش از نوع کاربردی می‌باشد و رویکرد حاکم بر آن توصیفی- تحلیلی است. جامعه آماری این تحقیق در دو سطح شامل گردشگران و خبرگان است. حجم نمونه گردشگران ۳۸۶ نفر بوده که به روش خوشه‌ای انتخاب گردید. همچنین به‌منظور اولویت‌بندی مناطق شهر تبریز از نظر مراحل چرخه حیات گردشگری، از ۲۰ نفر از استادان دانشگاهی و کارشناسان گردشگری استفاده گردید. یافته‌های تحقیق نشان دادند که از نظر پایداری زیست‌محیطی، اجتماعی، اقتصادی و کالبدی به‌ترتیب مناطق ۱، ۸، ۸ و ۱۰ با امتیازهای ۰/۶۰۹، ۰/۸۷۴، ۰/۸۹۹، ۰/۶۹۸از بیشترین امتیاز برخوردار هستند و امتیاز نهایی تمامی مناطق ده‌گانه برابر با ۰/۵۶۱ است. همچنین نتایج مدل چرخه حیات نشان داد که مناطق ۸ و ۴ در مرحله توسعه و بقیه مناطق در مرحله مداخله و درگیری هستند. در نهایت یافته‌های این تحقیق نشان می‌دهد که وضعیت عمومی گردشگری تبریز در حال حرکت به سمت توسعه است که نیازمند بهبود روش‌های مدیریتی با رویکرد سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها است.

واژگان کلیدی: توسعه پایداری، گردشگری شهری، چرخه حیات، باتلر، شهر تبریز
طبقه‌بندی JEL: L83, Z3, Z32, Z38

*نویسنده مسئول: ahmadzade.gis@gmail.com

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]

۱- مقدمه

امروزه صنعت گردشگری، یکی از مدرن‌ترین، خلاق‌ترین و رو به گسترده‌ترین صنایع در تمامی کشورها جهان به‌حساب می‌آید (Han & Hyun, 2015). اهمیت این صنعت در دستیابی به توسعه متوازن به قدری واضح است که امروزه تمامی کشورها از آن به‌عنوان سکوی برای تحقق‌بخشی به سیاست‌های توسعه اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی استفاده می‌کنند (Sigala, 2017) و بسیاری از این کشورها توانسته‌اند با تکیه بر صنعت گردشگری برای برخی از مشکلات خود از قبیل فقر، بیکاری، پایین بودن درآمد سرانه و ... راهکار بیابند. براساس آمار سازمان جهانی توریسم، صنعت گردشگری، ۷ درصد از کل صادرات و ۶ درصد از سرمایه‌گذاری جهانی را به خود اختصاص داده است (حیدری ساربان و همکاران، ۱۳۹۵). طبق گزارش‌های سازمان جهانی توریسم، صنعت گردشگری در ۱۰ سال آینده به‌عنوان صنعت پیشتاز و بالاتر از صنایعی مانند نفت، اتومبیل و ... خواهد بود (Abadi et al., 2018). درآمد حاصل از توریسم، به‌عنوان یکی از محرک‌های اصلی رشد اقتصادی و ابزاری برای مقابله با رکود و نتایج ناشی از آن مثل بیکاری می‌باشد (حیدری ساربان و مجنونی توتاخانه، ۱۳۹۸). چنان‌که در بیش از ۴۵ کشور درحال‌توسعه به‌عنوان دومین منبع درآمدزایی به‌حساب می‌آید، ازاین‌رو راهبردی مناسب برای افزایش درآمد و فقرزدایی این کشورها است؛ بنابراین می‌توان گفت که امروزه گردشگری یکی از امیدبخش‌ترین فعالیت‌هایی است که از آن به‌عنوان گذرگاه توسعه یاد می‌کنند (مجنونی توتاخانه و سلیمانی، ۱۳۹۷). تقاضای زیاد برای این صنعت منجر به این شده که طی دو دهه اخیر این صنعت به یکی از بزرگ‌ترین صنایعی تبدیل شده که در مقایسه با صنایع دیگر بیشترین رشد و توسعه را داشته است (Zhidkoblinova, 2013).

کشور ایران با توجه به اینکه جزو پنج کشور جهان از نظر تنوع اقلیمی و جزو ده کشور جهان از لحاظ تاریخی و فرهنگی است ولی درآمد آن علی‌رغم داشتن پتانسیل‌های بسیار بالای گردشگری بسیار پایین‌تر از کشورهای مجاور است. با وجود کاستی‌ها در زمینه توسعه گردشگری، کشور ایران جذب حدود بیست میلیون جهانگرد را در پایان برنامه پنجم توسعه خود پیش‌بینی کرده است (نوروزی و بیشمی، ۱۳۹۶). لذا بررسی موانع توسعه این صنعت در مناطق مختلف کشور و تدوین راهبردهایی برای حل مشکلات توریسم شهرهای ایران، ضرورت دارد. شناسایی ظرفیت‌ها و آسیب‌شناسی موانع و سیاست برنامه‌ریزی در حوزه گردشگری، از جمله مهم‌ترین معضلات بخش گردشگری است و ارزیابی دقیق ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های گردشگری، نیازمند اتخاذ روش و مدلی کارآمد است که بتواند ظرفیت‌ها و محدودیت‌های گردشگری را در تمامی ابعاد از جمله محیطی، اقتصادی، اجتماعی، زیرساختی و غیره بررسی کند (حاتمی‌نژاد و همکاران، ۱۳۹۳). هیچ صنعت و فضای شهری در هیچ زمینه‌ای به‌طور ناگهانی و بدون برنامه‌ریزی به توسعه نخواهد رسید و برای نیل به اهداف توسعه باید برنامه‌ها و استراتژی‌های مناسب طراحی گردد (Budiasa & Ambarawati, 2014). نکته قابل توجه این است که در ایران و مخصوصاً در بخش گردشگری شهری، مدل مناسب برای اجرای الگوی توسعه وجود ندارد و فقدان الگوی توسعه منجر به برخورد سلیقه‌ای با گردشگری شهری شده است و این در حالی است که برخی از مدل‌ها در کشورهای موفق در بخش صنعت گردشگری توانسته‌اند نتایج قابل‌ملاحظه‌ای داشته باشند (فیض و همکاران، ۱۳۹۵). از جمله مدل‌های موفق در این زمینه، مدل چرخه حیات گردشگری است که می‌تواند روند توسعه گردشگری را در مراحل مختلف بررسی کند و میزان سازگاری توسعه پایدار گردشگری را براساس اصول توسعه پایدار بسنجد (Cole, 2012; Bernini & Cracolici, 2015)؛ لذا ضرورت و اهمیت شناخت جایگاه این مدل در توسعه اقتصادی گردشگری شهری الزامی است تا بتوان با تکیه

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]

بر این مدل یک روش‌شناسی مناسب توسعه گردشگری را فراهم ساخت.

شهر تبریز از دوره‌های گذشته، به دلیل قرار گرفتن در مسیر جاده ابریشم، یکی از مراکز مهم بازرگانی ایران به‌شمار می‌رفته است. این شهر به دلیل موقعیت ویژه خود، سالیان درازی پذیرای کاروان‌های تجاری از خاور دور و اروپا از راه روسیه و عثمانی بوده و مرکز مبادله کالاهای بازرگانی کشورهای اروپایی محسوب می‌شد؛ ازاین‌رو از شهرتی جهانی برخوردار است. در طول تاریخ تبریز، این شهر همواره مورد توجه تجار و جهانگردان ایرانی، عرب و اروپایی بوده است و آن را به دلیل فراوانی ثروت و زیبایی معماری‌اش ستوده‌اند. از جمله جاذبه‌های گردشگری شهر تبریز می‌توان به مجموعه بازار تبریز، مسجد جامع (مجموعه پنج مسجد بزرگ و تاریخی)، مسجد کبود، مقبره‌الشعرا، ائل‌گلی، پل‌های تاریخی بر روی مهران‌رود (پل آجی‌چای، پل سنگی، پل قاری)، ارگ علیشاه، برج خلعت‌پوشان، کاخ شهرداری تبریز، بقایای عمارت ربع رشیدی، باغلارباغی و پارک‌ها، مجتمع‌های تفریحی و خرید، سوغاتی و غیره اشاره کرد؛ لذا با استفاده از یک مدل بهینه و کارآمد که مبتنی بر شرایط شهر تبریز باشد می‌توان موفقیت توسعه گردشگری این شهر را بیش‌ازپیش تضمین کرد. با توجه به طرح مسئله صورت گرفته، پژوهش حاضر درصدد پاسخگویی به سؤال زیر می‌باشد:

- وضعیت چرخه حیات گردشگری کلان‌شهر تبریز به چه صورت است؟

۲- پیشینه تحقیق

الف) پژوهش‌های خارجی

یانگ[1] و همکاران (۲۰۱۴) در پژوهشی با عنوان «بررسی نقش فرهنگ و دولت در زمینه پایداری منطقه خوش آب‌وهوای سین‌کیانگ[2] چین با استفاده از چرخه حیات باتلر[3]» به این نتیجه رسیدند که سیاست‌ها و برنامه‌های دولت چین توانسته با درگیر ساختن سکونتگاه‌های دارای جاذبه توریستی در منطقه سین‌کیانگ در فرایند توسعه، سطح پایداری منطقه را از طریق افزایش مشارکت محلی بالا ببرد.

سینگ[4] (۲۰۱۱) در پژوهشی با عنوان «شفاف‌سازی چرخه حیات مناطق گردشگری» به این نتیجه دست یافت که مدل چرخه حیات گردشگری باتلر از کارایی بسیار بالایی برای ارزیابی مراحل توسعه، آسیب‌شناسی توسعه گردشگری و همچنین هدایت آن به سمت اهداف توسعه پایدار برخوردار است.

رودریگئز[5] و همکاران (۲۰۰۸) در پژوهشی با عنوان «پایداری مقصد جزایر توریستی: چرخه زندگی منطقه گردشگری و چشم‌اندازها، مطالعه موردی جزیره تنریف[6]» به این نتیجه دست یافتند که گردشگری این منطقه در حال حرکت به سمت بلوغ است و جهت سرعت بخشیدن به این چارچوب باید ابعاد استراتژیکی برنامه‌ریزی موردتوجه قرار گیرد.

ژانگ[7] و همکاران (۲۰۰۸) در تحقیقی با عنوان «توسعه گردشگری و مدل چرخه حیات گردشگری در مناطق گردشگری، مطالعه موردی پارک ملی جنگلی ژانگ جیاجی[8]» به این نتیجه رسیدند که پارک موردمطالعه تاکنون، چهار مرحله اول از مدل باتلر را تجربه کرده است و در حال حاضر این پارک در مرحله تحکیم قرار دارد.

ب) پژوهش‌های داخلی

کرمی دهکردی و بهرامی ده‌توتی (۱۳۹۹) در مقاله‌ای به ارزیابی پایداری روستاهای نمونه گردشگری براساس مدل بارومتر پایداری[9] و چرخه حیات در

1- Yang
2- Xinjiang
3- Butler
4- Singh
5- Rodríguez
6- Tenerife
7- Zhong
8- Zhangjiajie
9- Barometer of Sustainability

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]

شهرستان بروجن پرداختند. یافته‌های حاصل از بارومتر پایداری نشان داد که روستاهای موردمطالعه از لحاظ سطح پایداری متفاوت بوده و در مجموع در سطح پایداری متوسط قرار دارند و در بین ابعاد بررسی شده، بعد اجتماعی وضعیت پایداری بهتری دارد. همچنین نتایج حاصل از مدل چرخه حیات نیز نشان داد که روستای کتک با امتیاز ۰/۲۴۹ در مرحله اکتشاف و روستاهای آورگان، سیبک، گردبیشه و متویی به ترتیب با امتیازهای ۰/۴۴۳، ۰/۳۰۵، ۰/۲۸۷ و ۰/۲۸۰ در مرحله درگیری هستند. نتایج حاصل از آزمون کندال نیز نشان داد که بین سطوح مختلف پایداری و قرارگیری روستاها در مدل چرخه حیات همبستگی مثبتی وجود دارد.

کیانی سلمی و همکاران (۱۳۹۶) در تحقیقی با عنوان «ارزیابی فرایند توسعه گردشگری بر اساس مدل چرخه حیات مقصد، نمونه موردی: شهرستان بویراحمد»، به این نتیجه رسیدند که شهرستان بویراحمد از لحاظ شاخص‌های گردشگری در حال گذر از مرحله معرفی و از نگاه کارشناسان و ساکنین شهرستان بویراحمد در مرحله رشد در مدل چرخه حیات مقصد باتلر قرار دارد.

یاری حصار و حیدری ساربان (۱۳۹۴) مطالعه‌ای با هدف سنجش سطح پایداری و تکامل فعالیت‌های گردشگری در محور گردشگری استان‌های البرز و تهران انجام دادند. همچنین در این مقاله تلاش شده است تا نقش محورهای گردشگری در ارتقای سطح پایداری فعالیت‌های گردشگری تبیین شود. در این مقاله از تکنیک‌های سنجش پایداری پرسکات آلن[1] و چرخه حیات گردشگری باتلر استفاده شده است. جامعه آماری این مقاله را روستاهای واقع در محورهای گردشگری استان‌های تهران و البرز تشکیل می‌دهد. تعداد شش روستا در مجموع به‌عنوان روستاهای نمونه انتخاب شدند. نتایج نشان دادند که روستاهای واقع در محورهای گردشگری اصلی از سطح پایداری و چرخه تکامل بالاتری برخوردار هستند.

ضیایی و حسن‌پور (۱۳۹۲) در پژوهشی با عنوان «تدوین حوزه‌های راهبردی توسعه مقاصد گردشگری با استفاده از تطبیق تئوریک و کاربردی مدل‌های چرخه حیات مقصد و شاخص رنجش داکسی[2]، موردشناسی: مصر، فرحزاد، محمدآباد کوره‌گز، ابوزیدآباد، بندریگ و عشین، ریگ‌جن، جندق» به این نتیجه رسیدند که به ترتیب مصر، فرحزاد، محمدآباد کوره‌گز، عشین، ریگ‌جن، جندق و ابوزیدآباد، بندریگ با توجه به ویژگی‌ها و تطابق آن با ویژگی‌های مدل‌ها به‌ترتیب در ابتدای مرحله رشد، اکتشاف و مشارکت (طبق مدل چرخه حیات مقصد) و مرحله بی‌تفاوتی و علاقه‌مندی (طبق مدل شاخص رنجش داکسی) قرار دارد.

بررسی مطالعات صورت گرفته در رابطه با ارزیابی چرخه حیات گردشگری نشان می‌دهد که اولاً در رابطه با چرخه حیات گردشگری، مطالعات محدودی صورت گرفته و این امر ناشی از دشوار بودن جمع‌آوری داده‌های موردنیاز است. همچنین بررسی مطالعات صورت گرفته نشان می‌دهد که داخل کشور بیشتر تحقیقات مبتنی بر چرخه حیات گردشگری در مورد گردشگری روستایی بوده و هیچ‌گونه مطالعه مبتنی بر چرخه حیات گردشگری در زمینه گردشگری شهری وجود ندارد؛ از این رو پژوهش حاضر دارای نوآوری در زمینه بررسی چرخه حیات گردشگری شهری است.

۳- مبانی نظری

صنعت گردشگری از دیرباز مورد توجه بشر قرار گرفته و امروزه یکی از ارکان اصلی اقتصاد تجاری جهان است. این صنعت از طریق ترکیب هم‌زمان منابع داخلی و خارجی، منافع اجتماعی، اقتصادی، زیست‌محیطی و فرهنگی زیادی را برای فضاها و سکونتگاه‌های انسانی به همراه دارد (دیناروند، ۱۳۸۹). سازمان گردشگری جهانی در بیانیه مانیل[3]، گردشگری را نیاز اساسی در هزاره سوم

1- Prescott-Allen

2- Doxey's Irridex Model

3- Manila

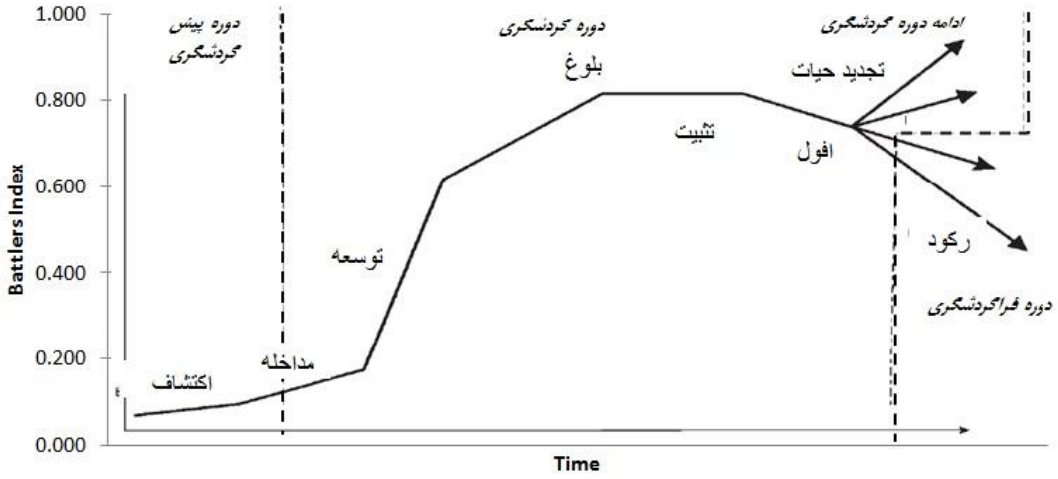
[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]

معرفی کرده است (Lew et al., 2014). بسیاری از کشورها، به نقش و اهمیت گردشگری به‌عنوان منبعی برای ایجاد درآمد و اشتغال پی برده‌اند. در نتیجه، بسیاری از آنان مناسباتشان را برای بهره‌گیری از مزیت‌های نسبی این صنعت توسعه داده‌اند، به‌طوری که گردشگری به‌عنوان گذرگاه و دروازه ورود به توسعه پایدار مطرح می‌شود. این صنعت علاوه بر تأمین نیازهای مادی و معنوی جامعه گردشگران، تغییرات مثبت و سازنده‌ایی را در جامعه میزبان و پذیرنده به بار می‌آورد که در ابعاد اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی تقسیم‌بندی می‌شود (Budiasa & Ambarawati, 2014).

سنجش و ارزیابی میزان توسعه گردشگری به‌عنوان یکی از کلیدی‌ترین و پیچیده‌ترین مسائل پیش‌روی مدیران این بخش مطرح است (Sigala, 2017). سیاست‌گذاران و تصمیم‌گیرندگان بخش گردشگری همواره در حال یافتن پاسخی علمی به این سؤال هستند که چه اقدامات و چه تصمیماتی برای توسعه پایدار گردشگری نیاز است و نتایج یافته‌های آن‌ها نشان داده که در جهت نیل به این هدف نیازمند استفاده از ابزارها و روش‌های علمی می‌باشد (Zhidkoblinova, 2013). در زمینه روش‌های ارزیابی میزان توسعه در بخش گردشگری، شاخص‌های متعددی ارائه شده و امروزه نیز شاخص‌های کاربردی‌تر به همراه روش‌های ارزیابی مناسب‌تر و کاربردی‌تر ارائه شده است (Cracolici, 2015). ارزیابی توسعه گردشگری عمدتاً بعد از سال ۱۹۹۲ و به دنبال برگزاری کنفرانس ریو در زمینه توسعه پایدار مورد توجه قرار گرفت که طی این کنفرانس، موج سوم توسعه مورد توجه قرار گرفت و هدف آن پوشش دادن تمامی ابعاد و زمینه‌های توسعه بوده است. در این رهیافت، اصول اساسی توسعه گردشگری به نحوی مورد توجه قرار گرفت که در اصطلاح امروزی توسعه پایدار گردشگری شناخته می‌شود (Aall, 2014). در رهیافت جدید توسعه گردشگری، گردشگری به‌عنوان یک چرخه‌ای در نظر گرفته شد که همانند یک موجود زنده دارای نیازهای حیات و مراحل رشد است (Kristjánsdóttir, 2016). گردشگری، فعالیت ترکیبی است که در روند تکاملی خود مراحل متعددی را طی می‌کند؛ ازاین‌رو در هر مرحله نیازمند برنامه‌ریزی و هماهنگی خاص است. از جمله مدل‌هایی که می‌تواند وضعیت توسعه گردشگری را بررسی کند مدل چرخه حیات گردشگری است (Sigala, 2017).

ارزیابی چرخه حیات را می‌توان به سیستم برنامه‌ریزی سازمانی تشبیه کرد که نیازمند توسعه در تمامی مراحل توسعه سازمان است. در واقع چرخه حیات یک سازمان شامل مراحل تولد، رشد، بلوغ، پیری و مرگ است که صنعت گردشگری هم از این قاعده پیروی می‌کند. مدل چرخه حیات گردشگری قادر است اقدامات و فعالیت‌های را ارزیابی کرده و مسیر مناسب با بیشترین کارایی را پیشنهاد دهد (Kruczek et al., 2018). این مدل شش مرحله توسعه و تکامل مقصد گردشگری را دربرمی‌گیرد که شامل اکتشاف، مشارکت، توسعه، تثبیت یا بلوغ، رکود، نزول یا احیا دوباره است (شکل ۱). همچنین ویژگی اصلی هریک از مراحل ساده شده در چرخه حیات گردشگری در جدول ۱ نشان داده شده است.

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]



شکل ۱- مدل چرخه حیات گردشگری باتلر

منبع: (Kristjánsdóttir, 2016)

جدول ۱- ویژگی شاخص‌های گردشگری در هر یک از مراحل مدل چرخه حیات گردشگری

مراحل	ویژگی	مراحل	ویژگی
اکتشاف	روابط غیرتجاری، تعداد کم گردشگر، تمایل به ارتباط	تثبیت یا بلوغ	تعداد گردشگران در بیشترین حد ممکن، گردشگری تجاری، تصویر ذهنی در حال افول، بازار تثبیت شده
مشارکت	مشارکت گردشگر و جامعه، تورهای گردشگری، تعداد کم گردشگر	رکود	رشد منفی بازار، کاهش تعداد گردشگران، اضمحلال زیرساخت‌ها
توسعه	تعداد بالای گردشگر، تمایل به سفر، روند افزایشی گردشگر	نزول یا احیا	نزول (از رونق افتادن گردشگری، تخریب آثار، فراموشی)، احیا (خدمات جدید، مراکز مدرن، تبلیغات نوین، احیای دوباره جاذبه‌ها)

منبع:(Kristjánsdóttir, 2016)

۴- روش تحقیق

پژوهش حاضر از نوع مطالعات کاربردی و روش تحقیق آن برمبنای ماهیت پژوهش به‌صورت توصیفی-تحلیلی است. جمع‌آوری داده‌های مورد نیاز این تحقیق به دو صورت کتابخانه‌ای و میدانی بوده است. در مرحله کتابخانه‌ای از طریق مطالعه و فیش‌برداری از کتب، مقالات، پایان‌نامه‌ها، گزارش‌ها، نقشه‌ها، نتایج سرشماری و همچنین آمارهای تخصصی ادارات مختلف (شهرداری، میراث فرهنگی، سازمان برنامه و بودجه)، متغیرهای تحقیق، وضعیت برخورداری مناطق شهری از زیرساخت‌های گردشگری و تعداد گردشگران ورودی به تفکیک مناطق مختلف شهری، شناسایی گردید. در مرحله مطالعات میدانی نیز جمع‌آوری داده‌ها از طریق توزیع پرسش‌نامه در بین گردشگران صورت گرفته است. جامعه آماری این تحقیق را گردشگران وارد شده به شهر تبریز در بازه زمانی ۱۳۹۸/۰۶/۰۱ لغایت ۱۳۹۸/۰۶/۳۱ تشکیل می‌دهند که در مجموع ۳۲۶۵۹ نفر هستند. علت انتخاب این بازه زمانی به دلیل حضور زیاد گردشگران در شهر تبریز و همچنین تنوع گردشگران داخلی و خارجی بوده است. با استفاده از فرمول کوکران و به روش سلسله‌مراتبی، ۳۸۴ نفر به‌عنوان حجم نمونه انتخاب گردید (جدول ۲). روایی پرسش‌نامه با کسب نظر متخصصان تأیید شد و پایایی آن نیز برای بخش زیست‌محیطی برابر با ۰/۸۸۴، بخش اجتماعی برابر با ۰/۹۳۲، بخش اقتصادی برابر با ۰/۸۹۹ و بخش کالبدی برابر با ۰/۹۰۰ بوده است. در نهایت اینکه پایایی کلی پرسش‌نامه برابر با ۰/۹۰۲ محاسبه گردید. همچنین ترکیب اعضای گروه دلفی در این تحقیق شامل سه نفر

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]

دکترای جغرافیای شهری، چهار نفر دکترای برنامه‌ریزی گردشگری، دو نفر دکترای اقتصاد، دو نفر دکترای مدیریت، دو نفر دکترای معماری، سه نفر از اعضای دفاتر خدمات گردشگری (دو نفر کارشناسی‌ارشد و یک نفر دکتری)، دو نفر هتل‌دار با مدرک کارشناسی‌ارشد و دو نفر از معاونان میراث فرهنگی با مدرک دکتری بوده است.

جدول ۲- جمعیت گردشگری و تعداد پرسش‌نامه‌های توزیع شده به تفکیک مناطق مختلف شهر تبریز

مناطق شهری	جمعیت گردشگری	تعداد پرسش‌نامه توزیع شده	مناطق شهری	جمعیت گردشگری	تعداد پرسش‌نامه توزیع شده
منطقه ۱	۳۷۵۴	۴۰	منطقه ۷	۲۹۸۹	۳۲
منطقه ۲	۳۳۰۰	۳۵	منطقه ۸	۳۰۶۶	۳۲
منطقه ۳	۳۴۲۱	۳۶	منطقه ۹	۲۸۷۹	۳۰
منطقه ۴	۶۲۰۵	۶۶	منطقه ۱۰	۳۶۲۲	۳۸
منطقه ۵	۳۱۰۲	۳۳	کل مناطق	۳۵۴۸۵	۳۷۵
منطقه ۶	۳۱۴۷	۳۳	-	-	-

شاخص‌های مورد بررسی در این پژوهش مشتمل بر ۱۱۷ شاخص در ابعاد مختلف اجتماعی، اقتصادی، زیست‌محیطی و کالبدی بوده است. جدول ۳ ویژگی شاخص‌های پایداری گردشگری برحسب مراحل مختلف مدل چرخه حیات گردشگری باتلر را نشان می‌دهد.

جدول ۳- ویژگی شاخص‌های پایداری گردشگری بر حسب مراحل مختلف مدل چرخه حیات گردشگری باتلر

مراحل مدل باتلر		متغیرها				
		جامعه محلی	گردشگران	جاذبه‌های فرهنگی	جاذبه‌های طبیعی	زیرساخت‌ها
اکتشاف		سطح آگاهی با مزایای گردشگری، تماس با گردشگران	تعداد کم گردشگر، تماس با جامعه محلی	کمیت و کیفیت جاذبه‌هایی مانند امکان تاریخی، موزه‌ها، لباس، غذاها، سوغاتی، ...	کیفیت منظر، کیفیت هوا، کیفیت پارک‌ها، منظر شهری، بهداشت محیط، مخاطرات محیطی	واحدهای اقامتی، خیابان، ترافیک، تبلیغات، کارایی نهادهای دولتی، خدمات تورگردانی
مشارکت		زمینه‌های مشارکت مردم و گردشگران، آگاهی گردشگران از مقصد	اجماع جمعی گردشگران با جامعه محلی برای حفاظت از آثار گردشگری	مشارکت عملی گردشگران در نگهداری، معرفی آثار فرهنگی	مشارکت عملی گردشگران در نگهداری، معرفی آثار طبیعی	فراهم‌سازی زیرساخت‌های شهری (اقامتی، رفاهی، تغذیه، ترافیک، اجرا، ...) برای شهر گردشگرپذیر
توسعه		روند افزایشی رفتارهای حرفه‌ای جامعه محلی	تعداد زیاد گردشگر، تمایل گردشگران به سفر مجدد، روند افزایشی گردشگران، روند افزایشی کیفیت خدمات	بهبود بهداشت فضاهای گردشگری، حذف عناصر مزاحم	بهبود کیفیت فضاهای سبز، حفظ کیفیت منابع آب، روند افزایشی جذابیت و زیبایی	بهبود کمیت و کیفیت خدمات و زیرساخت‌ها، اجرای سیستم یکپارچه مدیریت گردشگری مقصد
تثبیت یا بلوغ		درصد تحمل‌پذیری جامعه محلی	ظرفیت تغییرپذیری گردشگران، سهم گردشگران در اقتصاد شهر	برند شدن جاذبه‌ها فرهنگی	برند شدن جاذبه‌ها طبیعی	رقابت‌پذیری بین زیرساخت‌های رفاهی
رکود		مشکلات ایجادشده مردم برای گردشگران	مشکلات ایجاد شده گردشگران برای مردم	بناهای فرهنگی آسیب‌دیده	تخریب و آسیب‌های زیست‌محیطی	ناکارآمدی زیرساخت‌ها
نزول یا احیا	احیا	مشارکت مردم و نهادهای دولتی برای برنامه‌ریزی پایدار	انگیزه گردشگران برای بازدید و ماندگاری در مقصد	جاذبه‌های فرهنگی و همایش‌های جدید، گردشگری ماجراجو	پارک‌ها، دریاچه‌های مصنوعی، زیباسازی منظر شهری و ایجاد شده	ایجاد زیرساخت‌های مدرن و کارآمد
	افول	ناهنجاری و درگیری بین مردم و گردشگران	نبود رغبت برای بازدید توسط گردشگران	نبود نوآوری و تکراری بودن فعالیت‌ها	عدم‌نوآوری	نبود امکانات پاسخگو

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]

مدل بارومتر پایداری

مدل بارومتر پایداری مرکب از دو عنصر اصلی به نام رفاه اکوسیستم و رفاه انسانی است که هر دوی آنها باید برای رسیدن به شرایط پایداری ارتقا یابند (Prescott-Allen, 1995). براساس طبقه‌بندی پرسکات- آلن حالت پایداری از ۰ الی ۰/۲ نشان‌دهنده حالت ناپایداری، ۰/۳ الی ۰/۴ حالت ناپایداری بالقوه، ۰/۵ الی ۰/۶ حالت پایداری متوسط، ۰/۷ الی ۰/۸ حالت پایداری بالقوه و در نهایت ۰/۹ الی ۱ بیانگر حالت پایداری است و قرارگیری سکونتگاه‌ها بین صفر و یک خواهد بود. اجرای مدل بارومتر پایداری به‌صورت زیر انجام می‌شود:

- تهیه داده‌های خام: در این مرحله ارزش اولیه مربوط به هر نماگر وارد می‌شوند.

- تهیه جدول داده‌های خام هم‌سو: برخی از شاخص‌های موجود در جدول داده‌های خام با یکدیگر هم‌سو نیستند. برای مثال نسبت مراکز بهداشتی به کل جمعیت شاخص مثبت می‌باشد و میزان بالای آن ارزش دارد درحالی‌که شاخص نسبت بناهای خشتی به کل بناها، شاخص منفی بوده و میزان کمتر آن ارزش بالایی دارد.

- تهیه جدول داده‌های هم‌مقیاس: هرکدام از نماگرهای موجود در جدول داده‌ها دارای واحد متفاوتی است؛ بنابراین باید از طریق بی‌مقیاس کردن امکان مقایسه تطبیقی آن‌ها را فراهم آورد که این کار با استفاده از فرمول زیر امکان‌پذیر شده است:

$$r_{ij} = \frac{x_{ij} - x_j^{min}}{x_i^{max} - x_j^{min}}$$ فرمول (۱)

این فرمول که برای بی‌مقیاس کردن نماگرها با جنبه مثبت به کار می‌رود x_{ij} برای ارزش نماگر iام، x_j^{min} برابر کمینه نماگر iام و x_i^{max} برابر بیشینه نماگر iام است.

$$r_{ij} = \frac{x_j^{max} - x_{ij}}{x_j^{max} - x_j^{min}}$$

این فرمول که برای بی‌مقیاس کردن نماگرها با جنبه منفی به کار می‌رود x_{ij} برابر ارزش نماگر iام x_j^{min} برابر کمینه نماگر iام است.

- تهیه جدول داده‌های نهایی: در این مرحله ارزش نهایی هر داده از طریق اعمال ارزش هرکدام از شاخص‌ها در مرحله استخراج داده‌ها محاسبه شده و درنهایت به‌منظور سنجش میزان پایداری نماگرها، ارزش نهایی هر نماگر محاسبه می‌شود که عددی بین ۰ تا ۱ است که در آن ۰ به معنی ناپایداری کامل و یک به معنی پایداری کامل است. دو عنصر اصلی بارومتر پایداری رفاه انسانی (پایداری اقتصادی و اجتماعی) و رفاه اکوسیستم (پایداری زیست‌محیطی) است که باید برای رسیدن به شرایط توسعه ارتقا یابد (Prescott- Allen, 1995).

مدل چرخه حیات گردشگری برای اولین‌بار در سال ۱۹۸۰ توسط باتلر و به‌منظور توسعه گردشگری عرضه شد که در هفت مرحله و به شرح زیر اجرا می‌شود:

کشف: اولین مرحله در فرایند توسعه گردشگری با استفاده مدل چرخه حیات است که طی آن اقدام به تدوین و اندازه‌گیری متغیرهای می‌شود که معرف وضعیت گردشگری منطقه هستند.

مرحله درگیر شدن (وارد عمل شدن): در این مرحله تعداد گردشگران شروع به افزایش می‌کند. همچنین در این مرحله مدت اقامت گردشگران کوتاه ولی حجم مراجعت گردشگران به منطقه زیاد است.

مرحله توسعه: در این مرحله رشد سریع گردشگر و تغییرات دراماتیک در همه جنبه‌های بخش گردشگری در یک مدت‌زمان نسبتاً کوتاه به وجود می‌آید.

مرحله تحکیم‌بخشی (تثبیت): در این مرحله نرخ رشد گردشگران و سایر فعالیت‌های مربوط به گردشگری کاهش می‌یابد گرچه تعداد واقعی گردشگران درحالی‌که افزایش است.

مرحله رکود (اشباع): در مرحله رکود، مشکل افزایش ظرفیت یا ظرفیت بیش از اندازه شکل می‌گیرد.

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]

مرحله تجدید حیات: ممکن است مرحله رکود برای مدتی وجود داشته باشد و پس از آن، ممکن است دو حالت افزایش یا کاهش در تعداد گردشگران مراجعه‌کننده به‌وجود آید. حالت کاهش زمانی به‌وجود می‌آید که گردشگرانی که مکرر می‌آیند با محصولاتی که عرضه می‌شود راضی هستند. جدول ۴ مراحل شش‌گانه و نحوه امتیازدهی هریک از مراحل را نشان می‌دهد.

جدول ۴- ارزش‌گذاری دوره‌های گردشگری در مدل چرخه حیات گردشگری باتلر و بارومتر پایداری

وضعیت کلی	ارزش	رتبه
مرحله اکتشاف	۰-۰/۲۵	۱
مداخله و درگیری	۰/۲۶-۰/۵۰	۲
توسعه	۰/۴۵-۰/۵۱	۳
تثبیت	۰/۷۶-۱۰۰	۴
رکود/افول	-۵۰-۱۰۰	۵
تجدید حیات/ احیا	+۵۰-۱۰۰	۶
سطوح مختلف توسعه پایدار در مدل بارومتر پایداری		
حالت‌های پایداری	**ارزش‌های پایداری**	
ناپایدار	۰-۰/۲	
ناپایداری بالقوه	۰/۲-۰/۴	
پایداری متوسط	۰/۴-۰/۶	
پایداری بالقوه	۰/۶-۰/۸	
پایدار	۰/۸-۱	

پس از تنظیم متغیرها و جمع‌آوری داده‌های موردنیاز، شاخص‌های تحقیق با استفاده از بارومتر پایداری و مدل چرخه حیات گردشگری و در محیط نرم‌افزار Excel تجزیه‌وتحلیل شدند. همچنین از محیط نرم‌افزار GIS نیز برای نمایش یافته‌های به‌صورت نقشه استفاده گردید.

در این تحقیق به‌منظور امتیازدهی به شاخص‌های گردشگری کلان‌شهر تبریز، از روش AHP فازی استفاده شد. فرایند کلی اجرای روش APH فازی شامل مراحل زیر است:

۱- رسم نمودار سلسله‌مراتبی

۲- تعریف اعداد فازی به‌منظور انجام مقایسات زوجی

۳- تشکیل ماتریس مقایسات زوجی

۴- محاسبه Si برای هریک از سطرهای ماتریس مقایسه زوجی

$$S_i = \sum_{j=1}^{m} M_{gi}^{j} \times \left[\sum_{i=1}^{n}\sum_{j=1}^{m} M_{gi}^{j}\right]^{-1}$$

$$\sum_{j=1}^{m} M_{gi}^{j} = \left(\sum_{j=1}^{m} l_j , \sum_{j=1}^{m} m_j , \sum_{j=1}^{m} u_j\right)$$

$$\sum_{i=1}^{n}\sum_{j=1}^{m} M_{gi}^{j} = \left(\sum_{i=1}^{n} l_i , \sum_{i=1}^{n} m_i , \sum_{i=1}^{n} u_i\right)$$

$$\left[\sum_{i=1}^{n}\sum_{j=1}^{m} M_{gi}^{j}\right]^{-1} = \left(\frac{1}{\sum_{i=1}^{n} u_i} , \frac{1}{\sum_{i=1}^{n} m_i} , \frac{1}{\sum_{i=1}^{n} l_i}\right)$$

۵- محاسبه درجه بزرگی Si نسبت به همدیگر

$$V(M_2 \geq M_1) = hgt(M_1 \cap M_2) = \mu_{M_2}(d) = \begin{cases} 1 & if\ m_2 \geq m_1 \\ 0 & if\ l_1 \geq u_2 \\ \frac{(l_1 - u_2)}{(m_2 - u_2) - (m_1 - l_1)} & otherwise \end{cases}$$

۶- محاسبه وزن معیارها و گزینه‌ها در ماتریس مقایسات زوجی

۷- محاسبه وزن بردار نهایی.

از آنجایی که برای معیارهای کیفی مقدار عددی وجود ندارد، ارزیابی آن‌ها مبتنی بر مقادیر زبانی تصمیم‌گیران می‌باشد. مقادیر زبانی مورداستفاده در این مقاله برای اوزان معیارها، زیرمعیارها، ارزیابی گزینه‌ها و معادل فازی آن‌ها در جدول ۵ آمده است.

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]

جدول ۵- مقادیر زبانی متغیرهای امتیاز ارزیابی و درجه اهمیت و معادل فازی آن‌ها

مقدار زبانی	عدد فازی مثلثی متناظر با متغیر امتیاز ارزیابی	عدد فازی مثلثی متناظر با متغیر وزن
خیلی کم	(۲۰،۰،۰)	(۰.۲،۰،۰)
کم	(۴۰،۲۰،۰)	(۰.۴،۰.۲،۰)
متوسط	(۷۰،۵۰،۳۰)	(۰.۷،۰.۵،۰.۳)
زیاد	(۱۰۰،۸۰،۶۰)	(۱،۰.۸،۰.۶)
خیلی زیاد	(۱۰۰،۱۰۰،۸۰)	(۱،۱،۰.۸)

محدوده موردمطالعه

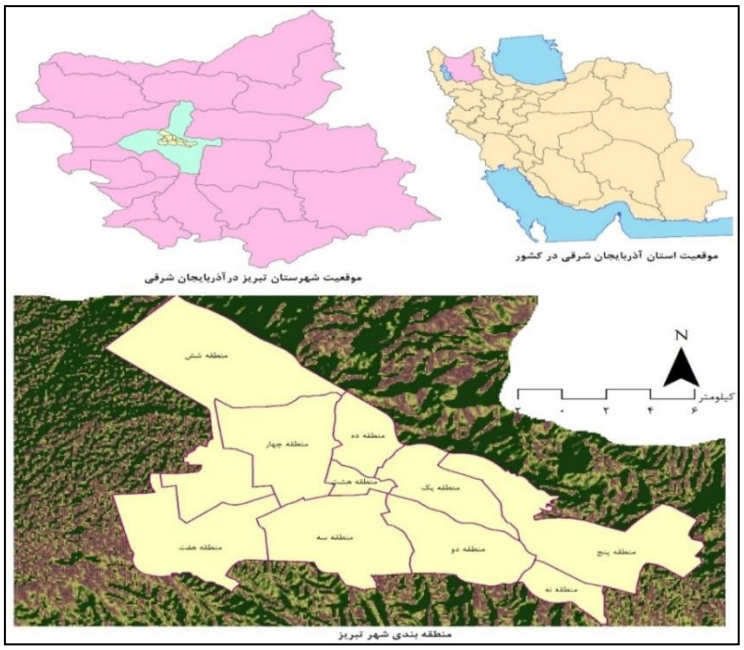
کلان‌شهر تبریز به‌عنوان مرکز سیاسی و خدماتی استان آذربایجان‌شرقی در شمال‌غرب کشور ایران و مختصات ۴۶ درجه و ۱۷ دقیقه طول شرقی و ۳۸ درجه و ۰۵ دقیقه شمالی واقع شده است. براساس آمار آخرین سرشماری نفوس و مسکن در سال ۱۳۹۵ دارای جمعیتی معادل با ۱/۵ میلیون نفر بوده است (جدول ۶). براساس تقسیمات کالبدی طرح جامع، این شهر به ده منطقه تقسیم شده است (نقشه ۱).

جدول۶- مشخصات جمعیتی و عناصر گردشگری تبریز به تفکیک مناطق مختلف شهرداری

مناطق شهری	جمعیت	تعداد جاذبه‌های تاریخی	تعداد جاذبه‌های گردشگری نوین	جمع کل مناطق
منطقه ۱	۳۱۵۱۸۳	۸	۳۲	۴۰
منطقه ۲	۲۲۹۴۷۴	۹	۱۸	۲۷
منطقه ۳	۲۱۸۶۴۷	۱۲	۲۴	۳۶
منطقه ۴	۱۹۶۵۰۷	۱۵	۱۴	۲۹
منطقه ۵	۱۸۷۹۵۸	۱۹	۲۷	۴۷
منطقه ۶	۱۵۵۸۷۲	۲۶	۱۸	۴۴
منطقه ۷	۱۲۶۱۲۴	۴۴	۳۰	۷۴
منطقه ۸	۹۸۹۱۰	۷۴	۴۱	۱۱۵
منطقه ۹	۲۹۳۸۴	۴۳	۲۱	۶۴
منطقه ۱۰	۶۳۴	۰	۳۶	۳۶
کل مناطق	۱۵۵۸۶۹۳	۲۵۰	۵۱۰	۷۶۰

منبع: (آمار سازمان میراث فرهنگی تبریز، ۱۳۹۷)

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]



نقشه ۱- موقعیت جغرافیایی مناطق ده‌گانه شهر تبریز

۵- یافته‌های تحقیق

یافته‌های توصیفی

یافته‌های پژوهش نشان دادند از بین کل پاسخ‌دهندگان، ۵۳ درصد گردشگران را زن و ۴۷ درصد آنها را مرد تشکیل داده‌اند. همچنین بیشترین درصد پاسخگویان مربوط به گروه سنی ۳۰ الی ۴۵ سال با ۴۱/۱۵ درصد بوده است. در رابطه با تعداد دفعات بازدید از تبریز هم تعداد دو و سه بار بازدید با ۵۴/۲۳ درصد دارای بیشترین میزان فراوانی بوده است. همچنین در خصوص سؤال مهم‌ترین دلیل بازدید از تبریز، دیدن آثار تاریخی با ۶۵/۴۳ درصد دارای بیشترین میزان بوده است.

یافته‌های استنباطی

به‌منظور بررسی ابعاد مختلف پایداری شاخص‌های گردشگری از طریق جمع‌آوری داده‌ها و ترکیب آن‌ها، ماتریس داده‌های خام هریک از معیارها در مناطق شهر تبریز از طریق پرسش‌نامه موردمطالعه قرار گرفت و سپس امتیاز پرسش‌نامه‌های هریک از مناطق در هر معیار از طریق اعداد فازی تعریف شده تابع عضویت جایگزین شده و در نهایت امتیازات فازی هریک از معیارها به‌صورت جداگانه برای مناطق محاسبه شد (جدول ۷).

جدول ۷- نتایج منطق فازی در خصوص ابعاد چهارگانه پایداری به تفکیک مناطق شهری تبریز

مناطق	پایداری زیست‌محیطی	پایداری اجتماعی	پایداری اقتصادی	پایداری کالبدی
منطقه ۱	(۰/۹۶، ۰/۵۸، ۰/۷۹)	(۰/۸۷، ۰/۶۰، ۰/۷۱)	(۰/۸۰، ۰/۵۱، ۰/۶۵)	(۰/۹۰، ۰/۶۱، ۰/۷۰)
منطقه ۲	(۰/۸۲، ۰/۴۵، ۰/۵۰)	(۰/۴۳، ۰/۴۰، ۰/۴۰)	(۰/۸۱، ۰/۵۳، ۰/۶۸)	(۰/۸۷، ۰/۵۵، ۰/۷۱)
منطقه ۳	(۰/۷۱، ۰/۳۴، ۰/۵۹)	(۰/۵۹، ۰/۳۰، ۰/۳۶)	(۰/۷۲، ۰/۴۰، ۰/۵۷)	(۰/۹۱، ۰/۶۷، ۰/۷۵)
منطقه ۴	(۰/۸۸، ۰/۵۰، ۰/۸۰)	(۰/۹۰، ۰/۴۰، ۰/۸۵)	(۰/۹۲، ۰/۵۰، ۰/۷۴)	(۰/۷۹، ۰/۶۶، ۰/۶۷)
منطقه ۵	(۰/۸، ۰/۵۳، ۰/۷۲)	(۰/۹۶، ۰/۷۲، ۰/۷۷)	(۰/۸۵، ۰/۵۱، ۰/۶۴)	(۰/۸۷، ۰/۵۲، ۰/۶۸)
منطقه ۶	(۰/۸۰، ۰/۳۰، ۰/۵۱)	(۰/۸۰، ۰/۵۵، ۰/۵۸)	(۰/۷۵، ۰/۳۵، ۰/۵۲)	(۰/۸۵، ۰/۶۰، ۰/۶۱)
منطقه ۷	(۰/۶۵، ۰/۳۰، ۰/۴۵)	(۰/۹۱، ۰/۶۱، ۰/۸۰)	(۰/۶۴، ۰/۳۰، ۰/۴۹)	(۰/۷۱، ۰/۵۸، ۰/۵۲)
منطقه ۸	(۰/۷۵، ۰/۴۰، ۰/۵۵)	(۰/۸۸، ۰/۵۲، ۰/۶۶)	(۰/۷۹، ۰/۳۴، ۰/۵۵)	(۰/۸۵، ۰/۶۰، ۰/۶۰)
منطقه ۹	(۰/۱۰، ۰/۶۲، ۰/۸۵)	(۰/۷۹، ۰/۵۱، ۰/۶۱)	(۰/۹۵، ۰/۷۱، ۰/۸۳)	(۰/۵۵، ۰/۵۴، ۰/۶۵)
منطقه ۱۰	(۰/۹۵، ۰/۶۱، ۰/۸۴)	(۰/۸۸، ۰/۶۰، ۰/۷۵)	(۰/۹۲، ۰/۶۵، ۰/۸۱)	(۰/۹۵، ۰/۸۰، ۰/۹۰)

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]

در مرحله بعد، اقدام به بررسی و تعیین ارزش هرکدام از مؤلفه‌های پایداری که خود مشتمل بر شاخص‌های مختلفی است شد و سپس براساس طبقه‌بندی پرسکات- آلن وضعیت پایداری آن‌ها تعیین گردید و نتایج آن بر روی مدل رادار نشان داده شده است. جدول ۸ سطوح پایداری هر یک از مناطق شهر تبریز را از منظر ابعاد زیست‌محیطی، انسانی، اقتصادی، کالبدی، پایداری اکوسیستمی (زیست‌محیطی) و پایداری انسانی (میانگین پایداری انسانی، اقتصادی و کالبدی) نشان می‌دهد. براساس اصول مدل پرسکات- آلن، پایداری اکوسیستمی معروف به رفاه اکوسیستمی و پایداری انسانی معروف به رفاه انسانی است.

جدول ۸- نتایج پایداری ابعاد مختلف شاخص‌های گردشگری به تفکیک مناطق مختلف شهر تبریز

	مناطق شهری										میانگین شاخص‌ها به تفکیک گروه
	منطقه ۱	منطقه ۲	منطقه ۳	منطقه ۴	منطقه ۵	منطقه ۶	منطقه ۷	منطقه ۸	منطقه ۹	منطقه ۱۰	
زیست‌محیطی	۰/۶۰۹	۰/۵۸۹	۰/۵۷۸	۰/۵۵۴	۰/۵۴۷	۰/۵۴۱	۰/۴۷۷	۰/۴۱۳	۰/۳۶۹	۰/۳۵۱	۰/۵۰۳
انسانی (اجتماعی)	۰/۴۱۲	۰/۴۷۰	۰/۴۸۸	۰/۸۰۴	۰/۵۴۸	۰/۵۰۴	۰/۵۰۵	۰/۸۷۴	۰/۴۰۸	۰/۶۱۸	۰/۵۶۳
اقتصادی	۰/۸۴۷	۰/۶۹۰	۰/۴۹۷	۰/۷۹۵	۰/۶۲۵	۰/۵۷۶	۰/۵۵۰	۰/۸۹۹	۰/۵۱۷	۰/۷۵۹	۰/۶۷۵
کالبدی	۰/۵۸۷	۰/۵۴۱	۰/۳۹۶	۰/۴۴۲	۰/۶۲۴	۰/۵۹۷	۰/۴۸۹	۰/۶۷۰	۰/۳۸۲	۰/۶۹۸	۰/۵۴۳
پایداری اکوسیستمی	۰/۶۰۹	۰/۵۸۶	۰/۵۷۸	۰/۵۵۴	۰/۵۴۷	۰/۵۴۱	۰/۴۷۷	۰/۴۱۲	۰/۳۶۹	۰/۳۵۱	۰/۵۰۳
پایداری انسانی	۰/۶۳۰	۰/۵۸۰	۰/۴۹۳	۰/۸۰۰	۰/۵۸۶	۰/۵۴۰	۰/۵۲۶	۰/۸۸۷	۰/۴۶۳	۰/۶۸۹	۰/۶۱۹
پایداری نهایی	۰/۶۱۹	۰/۵۸۵	۰/۵۳۵	۰/۶۴۹	۰/۵۶۷	۰/۵۴۱	۰/۵۰۱	۰/۶۷۷	۰/۴۱۶	۰/۵۲۰	۰/۵۶۱

پایداری زیست‌محیطی: براساس نتایج، پایداری زیست‌محیطی منطقه ۱ شهرداری با ارزش پایداری ۰/۶۰۹ دارای بالاترین میزان پایداری بوده که در وضعیت پایداری بالقوه قرار گرفته است. مناطق ۲، ۳، ۴، ۵، ۶، ۷، ۸، ۹ و ۱۰ در رتبه‌های بعدی قرار دارند. در واقع می‌توان گفت که ۱۰ درصد شهر تبریز از نظر شاخص‌های زیست‌محیطی گردشگری در وضعیت پایداری بالقوه، ۲۰ درصد در وضعیت ناپایداری بالقوه و ۷۰ درصد وضعیت پایداری متوسط قرار دارند. بررسی نشان می‌دهد که مناطق جدید که منطبق بر شیوه‌ها و استانداردهای نوین شهری ساخته شده‌اند، از نظر شاخص‌های زیست‌محیطی گردشگری در وضعیت مناسب‌تری نسبت به مناطق قدیمی شهر مانند مناطق ۴ و ۸ قرار دارند. وضعیت نهایی شاخص‌های زیست‌محیطی شهر تبریز در تمامی مناطق ده‌گانه برابر با ۰/۵۰۳ بوده که در وضعیت پایداری متوسط قرار دارد.

پایداری اجتماعی: براساس اطلاعات به‌دست‌آمده، از بین مناطق ده‌گانه تبریز، منطقه ۸ با ارزش پایداری ۰/۸۷۴ دارای بیشترین سطح پایداری بوده است. همچنین به‌ترتیب مناطق ۴، ۱۰، ۵، ۷، ۶، ۳، ۲، ۱ و ۹ در اولویت‌های بعدی قرار دارند. مناطقی قدیمی و همچنین مناطقی که در بافت مرکزی شهر قرار دارند به دلیل تجمع فعالیت‌های انسانی و حضور بیشتر گردشگران در بناهای تاریخی که عمدتاً در این مناطق قرار دارند، از امتیاز بیشتری برخوردار هستند. میانگین نهایی پایداری انسانی مناطق تبریز برابر با ۰/۵۶۳ بوده که در وضعیت پایداری متوسط قرار می‌گیرد.

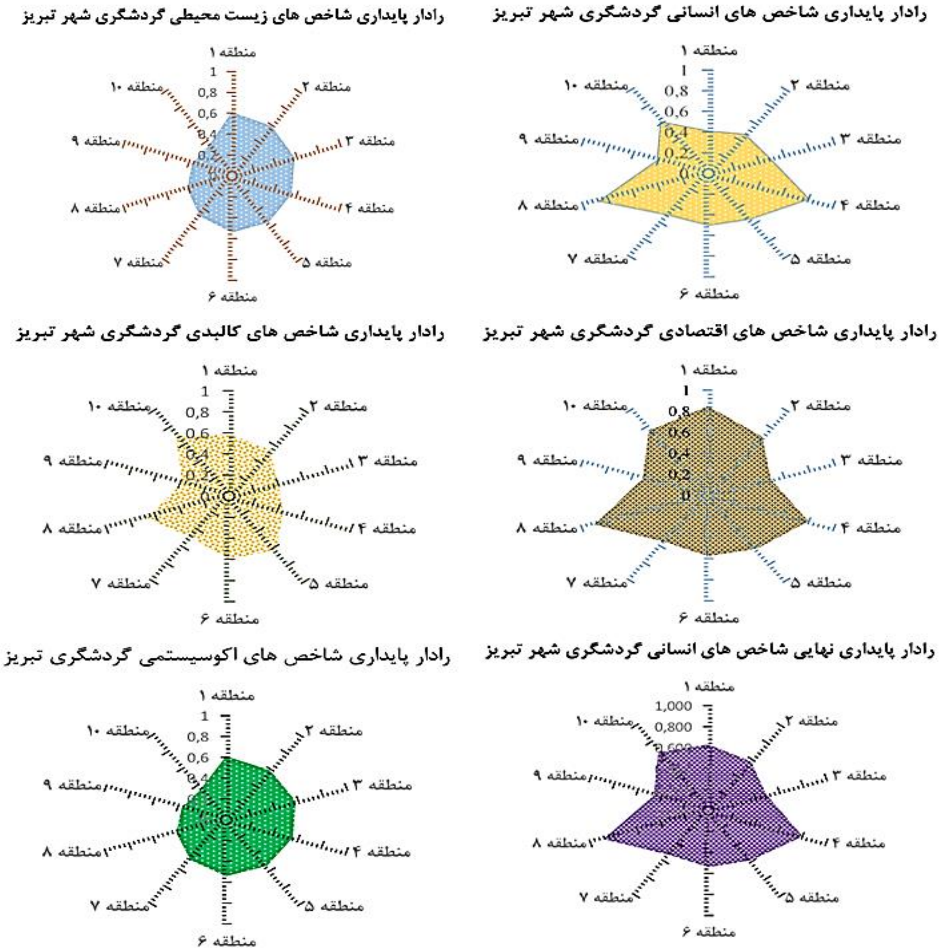
پایداری اقتصادی: براساس نتایج، منطقه ۸ تبریز با ارزش ۰/۸۹۹ بالاترین سطح پایداری اقتصادی را از بین مناطق ده‌گانه داشته و در سطح پایدار قرار گرفته است. سپس به‌ترتیب مناطق ۱، ۴، ۱۰، ۲، ۵، ۶، ۷، ۹، ۳ در اولویت‌های بعدی قرار دارند. همانند پایداری انسانی، پایداری اقتصادی بالاتر هم به دلیل تجمع فعالیت‌های تجاری، مؤسسات مالی و مجتمع‌های تجاری در مناطق مرکزی شهر بوده است. ارزش نهایی پایداری اقتصادی مناطق ده‌گانه برابر با ۰/۶۷۵ بوده که در وضعیت پایداری بالقوه قرار دارد.

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]

پایداری کالبدی: نتایج به‌دست‌آمده از مدل بـارومتر از نظـر پایـداری کالبـدی نشـان داد کـه منطقـه ۱۰ بـا ارزش پایـداری ۰/۶۹۸ در بـالاترین سـطح پایـداری قـرار داشـته و سـپس بـه ترتیـب منـاطق ۸، ۵، ۶، ۱، ۲، ۷، ۴، ۳ و ۹ قـرار گرفتند. میانگین نهایی ارزش پایداری کالبـدی منـاطق شـهر تبریز برابر با ۰/۵۴۳ می‌باشد که در پایداری متوسط است.

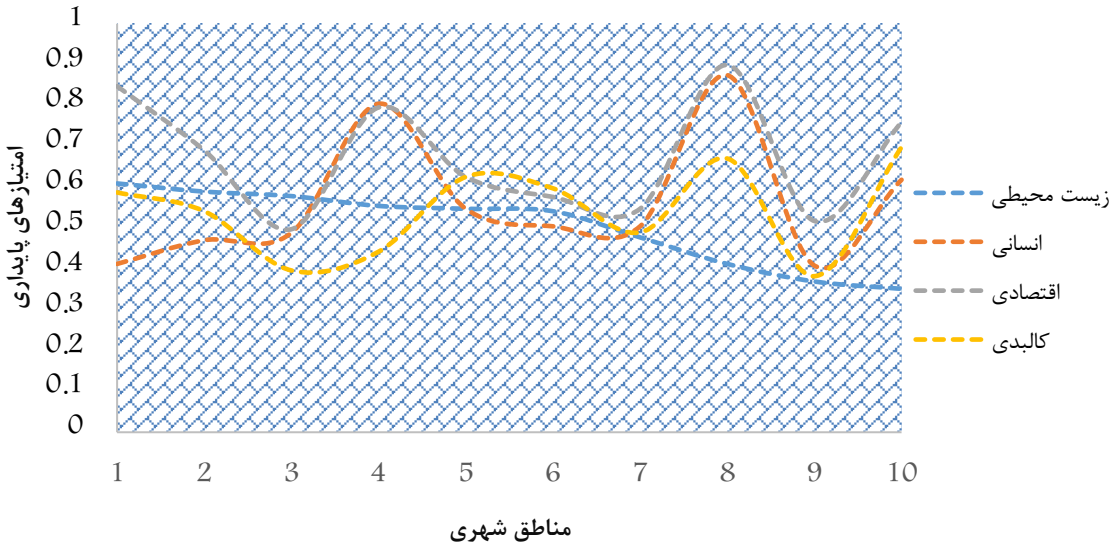
نمودار ۱، ابعاد مختلف پایداری را نشان داده شـده است.

در نمودار ۲، میانگین نهایی پایداری مناطق شهری تبریـز بـه تفکیـک ابعـاد چهارگانـه آورده شـده اسـت.



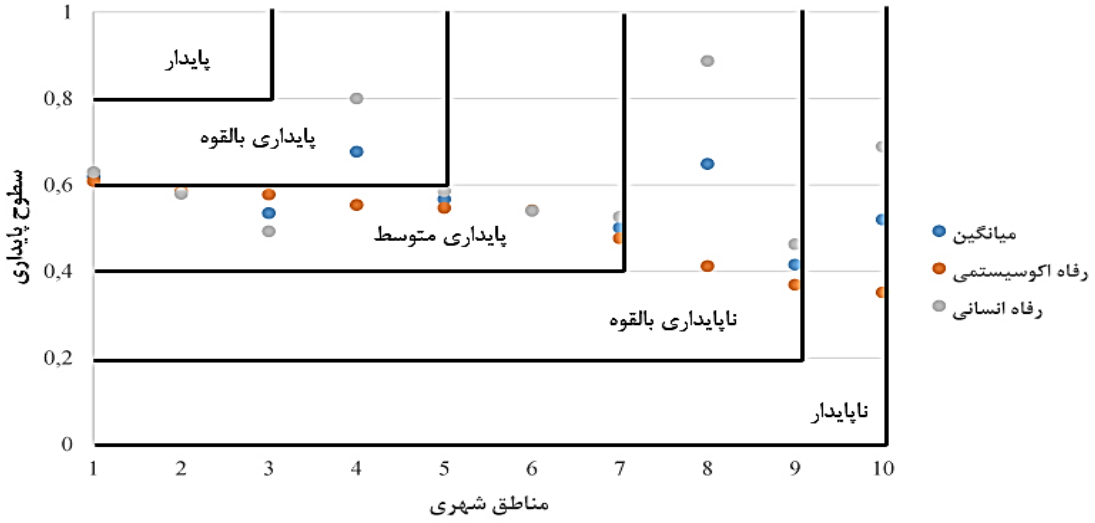
نمودار ۱- نمودار پایداری ابعاد مختلف شاخص‌های گردشگر تبریز به تفکیک مناطق مختلف شهری

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]



نمودار ۲- وضعیت شکاف بین ابعاد مختلف پایداری مناطق ده‌گانه شهر تبریز

رفاه انسانی و رفاه اکوسیستمی: مرحله نهایی اجرای مدل بارومتر پایداری ترسیم نمودار رفاه انسانی و رفاه اکوسیستمی است. بدین‌صورت که امتیازهای مربوط به شاخص‌های زیست‌محیطی به‌عنوان رفاه اکوسیستم و میانگین امتیاز شاخص‌های اجتماعی، اقتصادی و کالبدی به عنوان رفاه انسانی در نظر گرفته شده است و بعد از اخذ میانگین از ارزش پایداری هریک از مناطق شهری تبریز اقدام به ترسیم نمودار رفاه انسانی و رفاه اکوسیستم شده است. از نظر شاخص‌های رفاه اکوسیستمی، به‌ترتیب مناطق ۱، ۲، ۳، ۴، ۵، ۶، ۷، ۸، ۹ و ۱۰در اولویت‌های اول تا دهم و از نظر شاخص‌های رفاه انسانی به‌ترتیب مناطق ۸، ۴، ۱۰، ۱، ۵، ۲، ۶، ۷، ۳ و ۹ در اولویت‌های اول تا دهم قرار دارند. میانگین نهایی رفاه اکوسیستمی شهر تبریز در زمینه گردشگری برابر با ۰/۵۰۳ و میانگین نهایی رفاه انسانی شهر تبریز هم برابر با ۰/۶۱۹ است که از نظر رفاه انسانی در سطح پایداری متوسط و از نظر رفاه انسانی هم در وضعیت پایداری بالقوه قرار دارد. نمودار ۳، راداری پایداری مناطق شهر تبریز را در ابعاد مختلف شاخص‌های گردشگری نشان می‌دهد.



نمودار ۳- نمودار پایایی نهایی وضعیت رفاه اکوسیستمی و رفاه انسانی در زمینه توسعه شاخص‌های گردشگری تبریز

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]

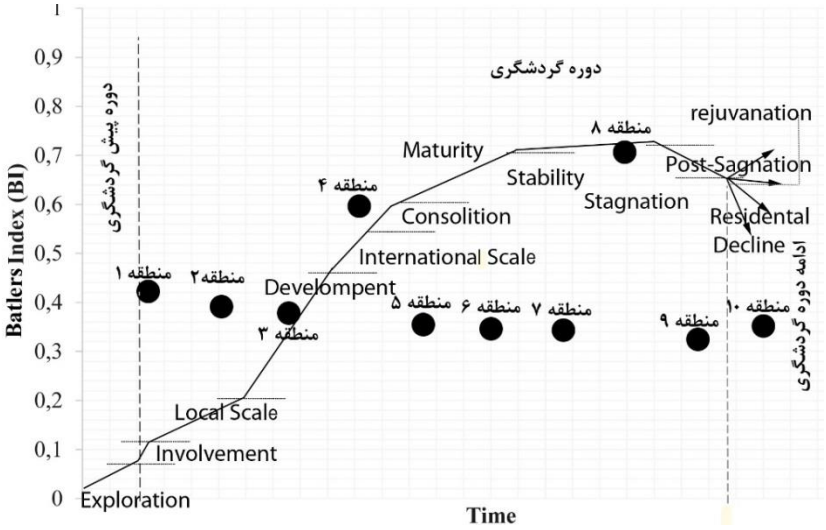
براساس نتایج ارزیابی امتیاز نهایی مناطق شهر تبریز از نظر پایداری شاخص‌های توسعه گردشگری، به‌ترتیب مناطق ۸، ۴، ۱، ۲، ۵، ۶، ۳، ۱۰، ۷ و ۹ از نظر تمامی شاخص‌های بارگذاری شده در اولویت‌های اول تا دهم قرار دارند. به عبارتی این مناطق به‌ترتیب به‌عنوان مناطق مساعد برای گردشگران اولویت‌بندی شده‌اند. در پاسخ به سؤال پژوهش مبنی بر وضعیت شاخص‌های توسعه گردشگری مناطق شهر تبریز در مدل چرخه حیات گردشگری باتلر، ابتدا جایگاه هریک از مناطق شهر تبریز در مدل چرخه حیات گردشگری مشخص گردید (جدول ۹).

جدول ۹- نتایج مدل چرخه حیات گردشگری باتلر در خصوص وضعیت چرخه حیات گردشگری مناطق شهر تبریز

مناطق شهری	شاخص باتلر (BI)	جایگاه در TCL	مناطق شهری	شاخص باتلر (BI)	جایگاه در TCL	کل	مرحله چرخه حیات
منطقه ۱	۰/۴۱۷	مداخله و درگیری	منطقه ۶	۰/۳۵۲	مداخله و درگیری	۰/۴۲۵	مداخله و درگیری
منطقه ۲	۰/۳۹۷	مداخله و درگیری	منطقه ۷	۰/۳۴۹	مداخله و درگیری		
منطقه ۳	۰/۳۷۰	مداخله و درگیری	منطقه ۸	۰/۷۱۷	توسعه		
منطقه ۴	۰/۵۹۹	توسعه	منطقه ۹	۰/۳۲۷	مداخله و درگیری		
منطقه ۵	۰/۳۶۹	مداخله و درگیری	منطقه ۱۰	۰/۳۶۱	مداخله و درگیری		

نتایج تجزیه‌وتحلیل شاخص‌های مدل باتلر در خصوص مراحل شش‌گانه چرخه حیات گردشگری در مناطق مختلف شهر تبریز نشان می‌دهد که مناطق ۸ و ۴ به ترتیب با امتیازهای ۰/۷۱۷ و ۰/۵۹۹ در مرحله توسعه قرار دارند و بقیه مناطق در مرحله مداخله و درگیری هستند. همچنین به‌ترتیب مناطق ۱، ۲، ۳، ۵، ۱۰، ۶، ۷ و ۹ در اولویت‌های سوم تا دهم قرار دارند. همچنین شاخص باتلر گردشگری شهر تبریز برابر با ۰/۴۲۵ بوده که در وضعیت مداخله و درگیری قرار دارد. با توجه به اینکه میانگین شاخص باتلر کل تبریز از شاخص باتلر ۸ منطقه بیشتر بوده لذا می‌توان نتیجه گرفت که چرخه حیات گردشگری تبریز از مرحله مداخله به سمت توسعه در حال حرکت است. همچنین مناطق ۸ و ۴ با دلیل قرارگیری در مرکز شهر و وجود بیش از ۷۰ درصد جاذبه‌های تاریخی تبریز در این مناطق از جمله بازار تاریخی، بیش از ۲۵ خانه تاریخی، موزه‌ها، مراکز خرید، مراکز اقامتی و ...، این دو منطقه شهری به‌عنوان هدایت‌گر و پیشران توسعه گردشگری شهر تبریز محسوب می‌شوند (شکل ۲).

در نهایت نقشه فضایی مربوط به اولویت‌بندی مناطق ده‌گانه شهر تبریز از نظر شاخص‌های پایداری گردشگری ترسیم شده است.



شکل ۲- موقعیت مناطق شهر تبریز در مدل چرخه حیات گردشگری

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]



نقشه ۲- اولویت‌بندی مناطق شهر تبریز از نظر شاخص‌های توسعه گردشگری براساس مدل چرخه حیات گردشگری باتلر

۶- نتیجه‌گیری و پیشنهاد

امروزه گردشگری، یکی از صنایع پیشتاز در عرصه توسعه پایدار می‌باشد. مطالعات صورت گرفته و همچنین مرور برنامه‌های توسعه در کشورها مؤید این موضوع است که صنعت گردشگری جایگاه والایی در پژوهش‌ها و اسناد توسعه ملل مختلف دارد. با توجه به کارکرد سازنده گردشگری، روش‌ها و رویکردهای گوناگونی برای کسب اطمینان از موفقیت این صنعت ارائه شده است که هر کدام از ابزارها از قابلیت‌ها و ضعف‌هایی برخوردار هستند. از مدل‌های جدیدی که به‌منظور بررسی وضعیت پایداری شاخص‌های توسعه گردشگری ارائه شده است، مدل چرخه حیات گردشگری باتلر می‌باشد. این مدل در مقایسه با مدل‌های دیگر دارای مزایای متعددی؛ از جمله جامع‌نگری، واقع‌نگری، منطبق بر واقعیت بودن و ساده و قابل‌فهم بودن است. لذا با توجه به این ویژگی‌ها، امروزه در بین پژوهشگران از اهمیت زیادی برای تحلیل‌های پیچیده بخش گردشگری برخوردار است.

شهر تبریز به‌عنوان یکی از شهرهای قدیمی و گردشگرپذیر ایران نیازمند بررسی علمی و کامل وضعیت گردشگری است تا بتوان ضمن آسیب‌شناسی، راهکارهای عملی را برای توسعه و رونق گردشگری آن ارائه کرد. پژوهش حاضر با هدف بررسی وضعیت پایداری شاخص‌های گردشگری شهر تبریز در ابعاد اقتصادی، اجتماعی، کالبدی و زیست‌محیطی با استفاده از مدل چرخه حیات گردشگری باتلر انجام شده است. یافته‌های توصیفی تحقیق نشان دادند، گردشگران زن وارد شده به شهر تبریز ۶ درصد بیشتر از مردان بوده و در هر دو گروه زنان و مردان گروه سنی ۳۰ الی ۴۵ سال بیشترین فراوانی را دارند. همچنین ۵۴/۲۳ درصد گردشگران در زمان تکمیل پرسش‌نامه این پژوهش برای بار دوم یا سوم از این شهر دیدن کرده بودند. نتایج بخش اولیه تحلیل داده‌های پژوهش نشان داد که پایداری اقتصادی گردشگری تبریز برابر با ۰/۶۷۵، پایداری انسانی برابر با ۰/۵۶۳ و پایداری زیست‌محیطی برابر با ۰/۵۰۳ بوده است. دلیل اصلی پایین بودن پایداری زیست‌محیطی ناشی از توسعه سریع شهرنشینی و تخریب محیط‌زیست و همچنین پایین بودن سرانه فضای سبز در تبریز است.

نتایج نشان دادند که در بخش پایداری شاخص‌های زیست‌محیطی منطقه ۱، پایداری شاخص‌های اجتماعی و اقتصادی منطقه ۸ و پایداری شاخص‌های کالبدی منطقه ۱۰ در اولویت قرار دارند. همچنین پایداری کل مناطق ده‌گانه تبریز برابر با ۰/۵۶۱

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]

بوده است. علاوه‌براین، نتایج نشان داد که پایداری اقتصادی و انسانی دارای ارتباط با یک‌دیگر بوده و به‌موازات افزایش یا کاهش پایداری یکی از این دو مورد، پایداری دیگری نیز تغییر می‌یابد که دلیل آن وابستگی زیاد بین اقتصاد و عوامل انسانی است. در حالی که ارتباط بین همبستگی زیست‌محیطی با پایداری اقتصادی و انسانی معکوس است، به‌عبارتی با افزایش پایداری اقتصادی و انسانی، میزان پایداری زیست‌محیطی کاهش یافته است که این امر ناشی از تأثرات مخرب فعالیت‌های اقتصادی افراد و گردشگران در محیط‌زیست شهر تبریز بوده است. همچنین نتایج نشان دادند مناطق ۸ و ۴ کلان‌شهر تبریز به دلیل قرارگیری در هسته مرکز شهر و تجمع مراکز تجاری و مالی و همچنین قرارگیری بیش از ۷۰ درصد جاذبه‌های تاریخی و مراکز اقامتی از وضعیت پایداری مناسب‌تری برخوردار هستند ولی در این مناطق به دلیل تراکم زیاد ساخت‌وساز، شاخص‌های زیست‌محیطی مناسب نیست. در راستای بهبود هرچه بیشتر وضعیت شاخص‌ها در مناطق مرکزی شهر پیشنهاد می‌شود که از طریق ایجاد فضاهای سبز کوچک مقیاس و زیباسازی و گل‌کاری لبه‌های خیابان می‌توان وضعیت مناسبی ایجاد کرد. همچنین با توجه به تعداد گردشگران وارد شده به مناطق مرکزی و تعداد واحدهای اقامتی و رفاهی، تناسب بین این دو مقوله برقرار نبوده و باید مسافرخانه و هتل‌های اقامتی در نزدیکی جاذبه‌های تاریخی دایر گردد.

نتایج شاخص‌های مدل باتلر درخصوص مراحل شش‌گانه چرخه حیات گردشگری در مناطق مختلف شهر تبریز نیز نشان داد که مناطق ۸ و ۴ به‌ترتیب با امتیازهای ۰/۷۱۷ و ۰/۵۹۹ از بیشترین امتیاز برخوردار بوده و در مرحله توسعه قرار دارند و بقیه مناطق در مرحله مداخله و درگیری هستند. همچنین شاخص باتلر گردشگری کل مناطق شهر تبریز برابر با ۰/۴۲۵ به‌دست آمد که بیانگر وضعیت مداخله و درگیری است؛ بنابراین می‌توان گفت که با توجه به اینکه میانگین شاخص باتلر کل تبریز از شاخص باتلر ۸ منطقه بیشتر بوده؛ لذا چرخه حیات گردشگری تبریز از مرحله مداخله به سمت توسعه در حال حرکت است. در راستای تسریع روند توسعه گردشگری و همچنین برقراری توازن در توسعه گردشگری مناطق مختلف کلان‌شهر تبریز توصیه می‌گردد با اصلاح رویکردهای مدیریتی، تخصیص بهینه و مناسب زیرساخت‌های شهری، ایجاد تنوع در جاذبه‌های شهری و استفاده از ظرفیت‌های بخش خصوصی و سرمایه‌گذاری‌های فردی بتوان روند توسعه متوازن و پایدار گردشگری شهر تبریز را فراهم ساخت. همچنین پیشنهاد می‌گردد به منظور تحول در گردشگری شهری، سیستم فراگیر و همه‌جانبه‌ای از پارامترهای مهم مورد توجه قرار گیرد تا توسعه پایدار تحقق یابد. همچنین با توجه به اصول مدل چرخه حیات گردشگری، جهت رسیدن به یک صنعت گردشگری مناسب در شهر تبریز باید ضمن تفکیک شاخص‌های برنامه‌ریزی، با در نظر گرفتن نیازهای گردشگران و جامعه محلی، رویکرد مدیریتی جامع و قابل اجرا را در پیش گرفت. از جمله موارد مهم در زمینه توسعه گردشگری، فراهم‌سازی بستر لازم برای مشارکت مردم و انتفاع از منافع حاصل از گردشگری است که باید سرلوحه تمامی برنامه‌های توسعه و تکامل گردشگری تبریز قرار گیرد؛ در غیر این صورت گردشگری ناپایدار خواهد بود.

* پژوهش حاضر برگرفته از رساله دکتری میترا وهاب‌زاده دهخوارقانی با عنوان «تحلیل الگوهای سازمان فضایی گردشگری در کلان‌شهر تبریز» با راهنمایی آقایان حسن احمدزاده و ایوب منوچهری میاندواب و مشاوره آقای علی پناهی است.

۷- منابع

حاتمی‌نژاد، حسین؛ اروجی، حسن؛ شکروی، نگین؛ مولائی قلیچی، محمد. (۱۳۹۳). بررسی و ارزیابی سایت‌های

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]

گردشگری شهری (مطالعه‌ی موردی: شهر ارومیه). *نشریه* برنامه‌ریزی و توسعه گردشگری، ۳(۹)، ۱۵۱-۱۶۸.

حیدری ساربان، وکیل؛ مجنونی توتاخانه، علی. (۱۳۹۸). مدل‌سازی ارتقای دانش زیست‌محیطی جوامع محلی در روستاهای گردشگرپذیر مطالعه موردی: محور توریستی قلعه چایی شهرستان عجب‌شیر. *نشریه راهبردهای توسعه روستایی*، ۶(۱)، ۳۶-۲۱.

حیدری ساربان، وکیل؛ مجنونی توتاخانه، علی؛ نیرومند شیشوان، صغری. (۱۳۹۵). سنجش و ارزیابی فرایند پایداری در روستاهای گردشگرپذیر مطالعه موردی: شهرستان عجب‌شیر- محور توریستی قلعه چایی. *فصلنامه جغرافیا (برنامه‌ریزی منطقه‌ای)*، ۶(۳)، ۹۳-۱۱۲.

دیناورند، عظیم. (۱۳۸۹). *برنامه‌ریزی توریسم با تأکید بر توسعه پایدار در شهرستان شوش*. پایان‌نامه کارشناسی‌ارشد، دانشکده جغرافیا، دانشگاه هنر اصفهان.

ضیایی، محمود؛ حسن‌پور، محمود. (۱۳۹۲). تدوین حوزه‌های راهبردی توسعه مقاصد گردشگری با استفاده از تطبیق تئوریک و کاربردی مدل‌های چرخه حیات مقصد و شاخص رنجش داکسی موردشناسی: مصر، فرحزاد، محمدآباد کوره‌گز، ابوزیدآباد، بندریگ و عشین، ریگ‌جن، جندق. *فصلنامه جغرافیا و آمایش شهری- منطقه‌ای*، ۳(۹)، ۲۸-۱۵.

فیض، داود؛ رستگار، عباسعلی؛ نبوی چاشمی، سیدرضی. (۱۳۹۵). طراحی و تبیین مدل توسعه گردشگری جنگ با تأکید بر آثار فرهنگی و هنری اسرای جنگی ایران در اردوگاه‌های عراق. *نشریه برنامه‌ریزی و توسعه گردشگری*، ۵(۱۹)، ۱۱۰-۱۲۹.

کرمی دهکردی، مهدی؛ بهرامی ده‌توتی، مسعود. (۱۳۹۹). ارزیابی پایداری روستاهای نمونه گردشگری براساس مدل بارومتر پایداری و چرخه حیات (موردمطالعه: شهرستان بروجن). *نشریه پژوهش‌های روستایی*، ۱۱(۱)، ۸۸-۶۶.

کیانی سلمی، صدیقه؛ شاطریان، محسن؛ ابراهیمی، لیلا. (۱۳۹۶). ارزیابی فرایند توسعه گردشگری براساس مدل چرخه حیات مقصد (نمونه موردی: شهرستان بویراحمد). *فصلنامه جغرافیای فضای گردشگری*، ۶(۲۲)، ۶۰-۴۴.

مجنونی توتاخانه، علیرضا؛ سلیمانی، علیرضا. (۱۳۹۷). برنامه‌ریزی تقویت زیرساخت‌های اقتصادی شهر با تأکید بر گردشگری پایدار (مطالعه موردی: شهر اردبیل). *نشریه اقتصاد و مدیریت شهری*، ۷(۲۵)، ۵۷-۴۱.

موسوی، میرنجف؛ مجنونی توتاخانه، علی؛ آفتاب، احمد؛ مفرح بناب، مجتبی. (۱۳۹۸). تحلیل شاخص عدالت فضایی در روستاهای گردشگرپذیر (مطالعه موردی: استان آذربایجان‌شرقی). *نشریه پژوهش‌های جغرافیای انسانی*، ۳(۵۱)، ۵۵۱-۵۶۹.

نوروزی، فریبا؛ بیشمی، بهار. (۱۳۹۶). گردشگری شهری تهران، نیازها و الزامات زیرساختی آن (بررسی مراکز اقامتی شهر تهران و مقایسه اجمالی با شهر استانبول). *فصلنامه میراث و گردشگری*، ۲(۶)، ۳۵-۵۳.

یاری حصار، ارسطو؛ حیدری ساربان، وکیل. (۱۳۹۴). سنجش و ارزیابی چرخه حیات گردشگری پایدار روستایی (مطالعه موردی: بررسی تطبیقی روستاهای واقع در محورهای گردشگری استان‌های تهران و البرز). *نشریه پژوهش و برنامه‌ریزی روستایی*، ۴(۱۲)، ۵۶-۴۱.

Aall, C. (2014). Sustainable tourism in practice: Promoting or perverting the quest for a sustainable development? *Sustainability*, 6(5), 2562-2583.

Abadi, F., Sahebi, I., Arab, A., Alavi, A., & Karachi, H. (2018). Application of best-worst method in evaluation of medical tourism development strategy. *Decision Science Letters*, 7(1), 77-86.

Bernini, C., & Cracolici, M. F. (2015). Demographic change, tourism expenditure and life cycle behaviour. *Tourism Management*, 47, 191-205.

Budiasa, I. W., & Ambarawati, I. (2014). Community based agro-tourism as an innovative integrated farming system development model towards sustainable agriculture and tourism in Bali. *Journal of ISSAAS (International Society for*

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]

Southeast Asian Agricultural Sciences), 20(1), 29-40.

Cole, S. (2012). Synergy and congestion in the tourist destination life cycle. *Tourism Management*, 33(5), 1128-1140.

Han, H., & Hyun, S. S. (2015). Customer retention in the medical tourism industry: Impact of quality, satisfaction, trust, and price reasonableness. *Tourism Management*, 46, 20-29.

Kristjánsdóttir, H. (2016). Can the Butler's tourist area cycle of evolution be applied to find the maximum tourism level? A comparison of Norway and Iceland to other OECD countries. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 16(1), 61-75.

Kruczek, Z., Kruczek, M., & Szromek, A. R. (2018). Possibilities of using the tourism area life cycle model to understand and provide sustainable solution for tourism development in the Antarctic Region. *Sustainability*, 10(1), 89.

Lew, A. A., Hall, C. M., & Williams, A. M. (2014). *The Wiley Blackwell companion to tourism*: John Wiley & Sons.

Meng, W., Xu, L., Hu, B., Zhou, J., & Wang, Z. (2016). Quantifying direct and indirect carbon dioxide emissions of the Chinese tourism industry. *Journal of cleaner production*, 126, 586-594.

Molchanenko, S. (2014). Principal directions of tourism market development in rural region. *Вестник АПК Ставрополья* (S1), 38-40.

Morakabati, Y. (2011). Deterrents to tourism development in Iran. *International Journal of Tourism Research*, 13(2), 103-123.

Prescott-Allen, R. (1995). Barometer of sustainability.

Rodríguez, J. R. O., Parra-López, E., & Yanes-Estévez, V. (2008). The sustainability of island destinations: Tourism area life cycle and teleological perspectives. The case of Tenerife. *Tourism Management*, 29(1), 53-65.

Sigala, M. (2017). Collaborative commerce in tourism: implications for research and industry. *Current Issues in Tourism*, 20(4), 346-355.

Singh, S. (2011). The tourism area 'life cycle': A clarification. *Annals of Tourism Research*, 38(3), 1185-1187.

Yang, J., Ryan, C., & Zhang, L. (2014). Sustaining culture and seeking a just destination: governments, power and tension–a life-cycle approach to analyzing tourism development in an ethnic-inhabited scenic area in Xinjiang, *China. Journal of Sustainable Tourism*, 22(8), 1151-1174.

Zhidkoblinova, O. V. (2013). State Policy of Tourism Industry Development in the Republic of Kazakhstan. Karaganda Economic University of Kazpotrebsoyuz, Karaganda, *Kazakhstan World Applied Sciences Journal*, 23(8), 1079-1084.

Zhong, L., Deng, J., & Xiang, B. (2008). Tourism development and the tourism area life-cycle model: A case study of Zhangjiajie National Forest Park, China. *Tourism Management*, 29(5), 841-856.

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-25]