

ارزیابی توزیع فضایی زیرساخت‌های اولیه گردشگری با تأکید بر تحرک محور گردشگری_تاریخی در محدوده بافت تاریخی _ فرهنگی شهر ارومیه

مظفر عباس‌زاده^۱ - استادیار معماری، دانشگاه ارومیه، ارومیه، ایران
نسیم شمسن‌الدینی - کارشناسی ارشد شهرسازی، دانشگاه ارومیه، ارومیه، ایران
علی پوراسد - کارشناسی ارشد شهرسازی، دانشگاه ارومیه، ارومیه، ایران

پذیرش مقاله: ۱۳۹۸/۱۱/۱۲

دریافت مقاله: ۱۳۹۸/۰۶/۱۲

چکیده

گردشگری پدیده مهم قرن بیستم است که در چارچوب الگوهای فضایی خاصی عمل می‌کند. یکی از این الگوهای فضایی گردشگری شهری است. چگونگی پراکنش و توزیع فضایی زیرساخت‌های گردشگری در شهر، موجب تقویت تحرک گردشگر در این الگوی فضایی می‌شود. به صورتی که تحرک گردشگری، نقشی اساسی در پیش‌بینی مسیر احتمالی تحرکات گردشگران، مدیریت و طراحی مقصد، برنامه‌ریزی سفر و بازاریابی جاذبه‌ها دارد. هدف پژوهش حاضر سنجش و ارزیابی توزیع فضایی زیرساخت‌های اولیه با توجه به تحرک محور گردشگری تاریخی می‌باشد. این پژوهش با کاربست روش توصیفی-تحلیلی بر آن است که با استفاده از روش مبتنی بر سیستم اطلاعات جغرافیایی GIS و تحلیل تصمیم‌گیری چند معیار فازی FUZZY به تجزیه و تحلیل تحرک گردشگران در بافت تاریخی ارومیه پرداخته و اهمیت اثرات فضایی زیرساخت‌های گردشگری را جهت تقویت تحرک گردشگران، برجسته نماید. شاخص‌های کمی نشان‌دهنده وضعیت متعادل و مطلوب الگوی پراکنش زیرساخت‌ها در هسته تاریخی شهر می‌باشند، چراکه زیرساخت‌های گردشگری در محدوده خیابان امام که مرکز اصلی محور گردشگری-تاریخی شهر است، متمرکز شده‌اند. همچنین با استفاده از اطلاعات موجود می‌توان نتیجه گرفت که اماکن تاریخی، مراکز تجاری_خدماتی و هتل‌ها، بیشترین تأثیر را در تحقق تحرک پذیری گردشگران در این محور داشته‌اند. طی این تحقیق، فرضیه پژوهش، مبنی بر توزیع مناسب و متوازن زیرساخت‌های گردشگری در بافت مرکزی شهر ارومیه، مورد اثبات و تأیید قرار می‌گیرد.

واژه‌های کلیدی: تحرک گردشگری، زیرساخت‌های اولیه گردشگری، مدل منطق فازی، شهر ارومیه.

مقدمه

امروزه صنعت گردشگری به یکی از مهم‌ترین فعالیت‌های اقتصادی، تبدیل شده است و در دهه‌های اخیر شاهد افزایش رشد بازار جهانی گردشگری بوده‌ایم. توسعه صنعت گردشگری، به‌ویژه برای کشورهای در حال توسعه که با معضلاتی همچون میزان بیکاری بالا، محدودیت منابع ارزی و اقتصاد تک‌محصولی مواجه هستند، از اهمیت فراوانی برخوردار است (حسنوند و خدا پناه، ۱۳۹۳: ۸۸). به همین دلایل طی سال‌های اخیر، گردشگری مفهومی بسیار گسترده در ابعاد مختلف اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و ... یافته است (Yildiz & Akbulut, 2013; طهماسبی و همکاران، ۱۳۸۴: ۶۵). تقویت جاذبه‌ها و پتانسیل‌های گردشگری نقش مهمی را در اوقات فراغت مردم داشته است (Amir et al, 2015) و یکی از انگیزه‌های اصلی ترغیب افراد جهت شرکت در گردشگری و گذراندن اوقات فراغت، جستجوی تجربیات و فعالیت‌های جدید می‌باشد (Kim et al, 2010; Mannell & Iso-Ahola, 1987). اغلب گردشگران برای به دست آوردن این تجربیات، اقدام به انتخاب مقصدی متناسب باهدف خود می‌نمایند. خلاقیت در خدمات‌رسانی، یکی از ظرفیت‌های حوزه صنعت گردشگری است که علاوه بر ایجاد تجربیات مثبت برای آن‌ها، به جذب و تحرک بازدیدکنندگان خواهد انجامید (Morgan et al, 2010). به همین منظور درک تحرکات گردشگری منجر به توسعه خدمات، بازاریابی مقصد و همچنین پیش‌بینی مسیر احتمالی تحرکات گردشگران در آینده خواهد بود. همچنین تحرک گردشگری، نقشی اساسی در مدیریت و طراحی مقصد، برنامه‌ریزی حرکت و بازاریابی جاذبه‌ها دارد (Xia et al, 2011). به‌طور خلاصه تأثیرات اصلی بر چنین حرکتی و همچنین تحلیل زیرساخت‌های فضایی می‌تواند به‌عنوان پایه‌ای برای مطالعات تجربی تحرکات گردشگری مورداستفاده قرار گیرد که در نهایت منجر به کاربردهای عملی برای برنامه ریزان گردشگری گردد. درک چگونگی حرکت گردشگران از طریق عواملی که بر حرکت آن‌ها تأثیر می‌گذارد، می‌تواند پیامدهای مهمی برای زیرساخت‌ها و توسعه حمل‌ونقل، توسعه محصول گردشگری، برنامه‌ریزی مقصد و برنامه‌ریزی جاذبه‌های جدید و مدیریت تأثیرات اجتماعی، زیست‌محیطی و فرهنگی داشته باشد (Lew & McKerche, 2006). عناصر تشکیل‌دهنده ظرفیت‌های گردشگری در اکثر موارد به سه دسته اصلی تقسیم می‌شوند: منابع گردشگری (طبیعی، انسان‌شناسی)، مبنای مادی گردشگری (خدمات، زیرساخت‌ها) و زمینه اجتماعی-اقتصادی (زیرساخت‌ها و خدمات عمومی) (Bulai & Iatu, 2013). شکل‌دهی زیرساخت‌های گردشگری می‌تواند علاوه بر ایجاد نظم و یکپارچگی در این عناصر، موجب باز زنده سازی و احیای بناها و بافت تاریخی شهری نیز گردد. در نتیجه گردشگران می‌توانند بیشترین تأثیر را در فضای تاریخی بگذارند؛ به‌طوری‌که یکی از جاذبه‌های موردتوجه گردشگران فضاهای تاریخی در شهرهاست؛ فضاهایی که با توجه به بافت آن، به‌عنوان یک چالش بزرگ در جهت توسعه شهری از آن نام‌برده می‌شود (موحد، ۱۳۸۶: ۳۵). با توجه به این‌که گردشگران شهری از تمامی بخش‌های شهری استفاده نمی‌کنند و بیشتر به فضاهایی که منابع گردشگری (شامل جاذبه‌ها، تأسیسات اقامتی، خدمات، واحدهای پذیرایی و...) در آن واقع است، مراجعه می‌نمایند، قرارگیری بیشتر آثار و جاذبه‌های توریستی در محدوده مرکزی شهرهای تاریخی، گردشگران را بیشتر به آن بخش متمایل نموده و لذا فشار بر آن بخش از شهر بیش از سایر بخش‌های شهری است. گرایش گردشگران به شهرهای تاریخی، اگرچه منفی چون محافظت از بافت و آثار تاریخی را به همراه دارد، اما فشار بیش‌ازحد گردشگر در این شهرها، بخصوص در بخش تاریخی، آثاری منفی نیز به همراه خواهد داشت (شکویی و موحد، ۱۳۸۱: ۱). طی سال‌های اخیر، تحلیل فضایی جاذبه‌ها و زیرساخت‌های گردشگری باهدف بررسی مورفولوژی مکان‌های گردشگری و توزیع خدمات در نواحی شهری انجام گردیده است. فقدان رتبه‌بندی، سطح‌بندی و به دنبال آن توزیع نامتناسب زیرساخت‌ها و خدمات گردشگری، از جمله کاستی‌های بنیادین و مشهودی است که در بسیاری از مطالعات و طرح‌های توسعه صنعت گردشگری در کشور ما ملموس است (غفاری و همکاران، ۱۳۹۳: ۹۸). هرچند که بررسی پراکندگی فضایی پدیده‌های جغرافیایی در سطح ناحیه و شهر از دهه ۵۰

میلادی، با مطالعات جغرافیدانان مکتب علم فضایی به صورت جدی به حوزه جغرافیا وارد شده است (شکویی، ۱۳۸۵). بدون زیرساخت‌ها و خدمات گردشگری، هیچ‌گونه تحرک و گردشگری در این ارتباط وجود نخواهد داشت، این عوامل بر پایداری اقتصادی، محیطی و اجتماعی مقصد نیز تأثیر بسازی دارد (Pine & Gilmore, 1999). از این رو مطالعه حاضر، با توجه به اصول تقویت ظرفیت تأسیسات اقامتی، زیرساخت‌های گردشگری و توزیع فضایی نسبتاً منظم از منظرهای طبیعی و فرهنگی-تاریخی، به تبیین روش‌های تقویت تحرک گردشگری و حضور گردشگر در شهر پرداخته می‌شود؛ چراکه تحلیل پراکنش مکان‌یابی و جانمایی مناسب زیرساخت‌ها در این بخش از شهرها، یکی از تصمیمات اساسی در فرایند برنامه‌ریزی توسعه سکونتگاه‌های شهری محسوب می‌گردد (Pearce, 1990:1; Nancy & Odendaa, 2011). همچنین تحرک گردشگری جز مهمی از استراتژی‌های پایدار برای گردشگری می‌باشد که توجه به اهمیت این موضوع را دوچندان کرده است (Cohen et al, 2013; Scuttari et al, 2014). شهر ارومیه، طی دو دهه گذشته از رشد قابل توجهی برخوردار بوده است. این رشد فیزیکی به همراه سیاست‌های اقتصادی و تغییراتی که در شیوه زندگی مردم رخ داده، ساختار کالبدی شهر و در نتیجه پراکنش زیرساخت‌های گردشگری را دگرگون کرده است. همچنین توجه به شرایط ویژه تاریخی و طبیعی و هم‌جواری با کشور ترکیه، یکی از مناطقی است که از ظرفیت‌های فراوان گردشگری تاریخی _ میراثی بهره‌مند بوده و جهت جذب گردشگران داخلی و خارجی، فرصت‌های مطلوبی را در اختیار دارد. باید به این نکته اشاره نمود که ارومیه با وجود قدمت زیاد به واسطه عوامل متعدد در طول تاریخ، در حال حاضر آثار نسبتاً کمی را در خود حفظ کرده است. اما با این حال این آثار واجد ارزش و مستلزم حفاظت کالبدی و عملکردی برای تداوم هویت تاریخی شهر بوده و در عین حال می‌تواند نقش مهمی در جذب گردشگر به این شهر فرهنگی، تاریخی و مذهبی داشته باشند. در نتیجه در راستای هدف تحقیق، توجه به توزیع زیرساخت‌های مختلف گردشگری از طریق تحلیل یکپارچه این زیرساخت‌های با استفاده از سیستم اطلاعات جغرافیایی (GIS) و مدل فازی (FAHP) در این مکان‌یابی از اهمیت خاصی در برخوردار خواهد بود. از طرفی با توجه به این که تاکنون در شهر ارومیه پژوهشی در زمینه ارزیابی شرایط زیرساخت‌های گردشگری با توجه به تحرک گردشگران، انجام نشده است، پرداختن به این موضوع می‌تواند جنبه‌های تازه‌ای از گردشگری شهر ارومیه را نمایان کرده و راهگشای توسعه گردشگری شهر گردد.

با توجه به اهمیت ارزیابی شرایط زیرساخت‌ها و پرداختن به تأثیرات آن بر تحرک گردشگری شهری، مطالعات داخلی چندانی در این زمینه انجام نشده و صرفاً به بررسی شرایط زیرساخت‌های گردشگری و تأثیر آن بر جذب گردشگر پرداخته شده است که در ادامه مورد بررسی قرار می‌گیرند.

وارثی و همکاران (۱۳۹۰) در مقاله‌ای با عنوان "تحلیلی بر وضعیت زیرساخت‌های گردشگری در شهر اصفهان" یکی از مشکلات خدمات گردشگری را نبود مکان‌های سکونتی و هتل‌های مناسب در تمام فصل‌های سال و برای تمام اقشار جامعه با درآمدهای مختلف دانستند. همچنین مهم‌ترین مزیت آن را دسترسی مناسب هتل‌های شهر اصفهان به مراکز تفریحی، تاریخی و تجاری در این شهر می‌دانند و معتقدند که وجود جاذبه‌های تاریخی در این شهر فرصت خوبی برای صنعت هتلداری به شمار می‌آید. موحد (۱۳۸۷) در پژوهشی تحت عنوان "توزیع فضای مراکز اقامتی در شهر تاریخی اصفهان" به نتایجی چون، قرارگیری بیشترین جاذبه، تأسیسات اقامتی و تجاری در محدوده مرکزی شهر، دست‌یافته است. وی در نهایت به مکان‌یابی هتل‌ها بر اساس بافت تاریخی شهر، پرداخته است. زنگی‌آبادی و بختیاری (۱۳۹۰) در مقاله‌ای تحت عنوان "بررسی پراکنش خدمات گردشگری محور تاریخی شهر اصفهان" اشاره به ضرورت بررسی خدمات گردشگری در بخش مرکزی شهر پرداخته‌اند. هدف این تحقیق، معرفی جاذبه‌های گردشگری بخش مرکزی شهر اصفهان، بررسی نحوه پراکنش خدمات گردشگری با استفاده از سیستم اطلاعات جغرافیایی GIS و شناسایی ضعف و کمبودهای این خدمات است. وی در نهایت به بهره‌گیری از روش‌های گردشگری الکترونیکی و جایگزینی روش‌های سنتی پرداخته است. لئو و کرچر (۲۰۰۶)، در مقاله‌ای تحت عنوان "مدل‌سازی الگوی حرکت

فضایی گردشگران با استفاده از تجزیه و تحلیل مقاصد درون شهری (محلی)^۱ به ارزیابی مدل های مختلف الگوهای حرکت فضایی گردشگران در یک مقصد پرداخته اند. محققان جهت دستیابی به هدف تحقیق در ابتدا به یک تعریف مناسب از "مقصد گردشگری محلی" رسیده اند که عبارت است از: یک فضای فیزیکی که دربرگیرنده زیرساخت های گردشگری (مانند خدمات پشتیبانی و جاذبه های گردشگری و منابع گردشگری) می باشد. این مقاصد نقطه مرکزی تحولات گردشگری و اجرای سیاست گردشگری نیز هستند. همچنین به نقش مهم حمل و نقل شهری که تأثیر بسزایی در حرکت گردشگران داشته است اشاره دارند. شیا و همکارانش (۲۰۱۰) در مقاله خود به مدل سازی الگوی جابه جایی زمانی و مکانی گردشگران، درک و پیش بینی تصمیمات مقاصد گردشگری با استفاده از روش زنجیره ای مارکوف در پارک طبیعت جزیره فلیپ استرالیا، پرداخته اند. آل کید^۱ و همکارانش (۲۰۱۰) به اهمیت نقش سیستم اطلاعات جغرافیایی در انتخاب، تجزیه و تحلیل سایت های گردشگری و طراحی الگوی سفر در شهر پترا واقع در کشور اردن پرداخته است. از معیارهایی که در شناسایی الگوهای گردشگری به کاررفته اند می توان به اماکن تاریخی_گردشگری، خدمات مسافری، رستوران، فضای سبز و پارک ها، هتل، نمایشگاه های صنایع دستی، پایانه، موزه ها، بیمارستان ها، مراکز امنیتی (اداره پلیس)، شبکه حمل و نقل و جاده ای اشاره کرد. ابراهیم زاده و دارایی (۲۰۱۴)، طی پژوهشی تحت عنوان "تجزیه و تحلیل توزیع امکانات گردشگری و بهینه سازی آن با استفاده از GIS" در محدوده مسیر تاریخی شهر سمنان (جاده ابریشم) به ارزیابی پراکنش امکانات و زیرساخت های گردشگری و جاذبه های تاریخی شهر سمنان پرداخته اند و در ادامه با بهره گیری از مدل های مبتنی بر سیستم اطلاعات جغرافیایی به تحلیل چگونگی استفاده گردشگران از جاذبه های گردشگری پرداخته اند. از جمله شاخص های تحلیل شده در این مقاله می توان به شاخص "مدت اقامت مسافران در شهر" و نیز شاخص "جاذبه گردشگری عناصر تاریخی" است که علاوه بر مقیاس شهری، در مقیاس فرا شهری و منطقه ای نیز مورد مطالعه قرار گرفته است. ژی رن چانگ و بتی چانگ (۲۰۱۵) در تحقیقی تحت عنوان "تدوین الگوی جذب گردشگری با استفاده از مدل فازی" به تدوین چهارچوبی برای ارزیابی میزان جذابیت جاذبه های گردشگری و نقش آن ها در تحقق تحرک گردشگران با بهره گیری از مدل منطق فازی پرداخته اند. همچنین الگوی پراکنش زیرساخت های گردشگری و انطباق آن با جاذبه های گردشگری نیز موضوعی است که در این پژوهش به آن پرداخته شده است. هدف از این پژوهش بیشتر پرداختن به بعد عددی و ریاضی مدل سازی فازی بوده و کمتر به بعد مکانی آن توجه شده است. میلو^۲ و همکارانش (۲۰۱۶)، در پژوهش "ارزیابی دسترسی گردشگران به امکانات گردشگری در هندوستان با بهره گیری از روش تحلیل شکاف"^۳، به تأثیر دسترسی به امکانات و زیرساخت های گردشگری بر شاخص های شناخت و ادراک گردشگران از جاذبه های تاریخی شهر پرداخته است و با استفاده از روش تحلیل شکاف شاخص های زیرساختی را از نظر میزان تأثیر بر تحرک و ادراک گردشگران مورد رتبه بندی قرار داده است. نتایج این تحقیق نشانگر این موضوع است که دسترسی به امکانات و تسهیلات گردشگری بیش از ۸۱٪ ادراک و تحرک گردشگران را تحت تأثیر خود قرار داده و نیز تا حدود بسیاری میزان جذابیت مقاصد را مشخص می نماید.

1 . Al qeed

2 . D'Mello

3 . GAP analysis method

جدول شماره ۱. جمع‌بندی تحلیل و توزیع فضایی زیرساخت‌های فضایی مناسب گردشگری

تحلیل		مراجع					
دسترسی	نزدیکی به مراکز پرتراکم جمعیتی	سلسله‌مراتب شهری	دوری از مراکز حساس نسبت به دود و...	نزدیکی به مراکز شهر	فاصله ایستگاه‌ها از همدیگر	نزدیکی به سایر ایستگاه‌های دستگاه‌های حمل و نقل	(موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی، ۱۳۸۵: ۸)
	معیار اجتماعی (تراکم جمعیتی)	معیار دسترسی (ایستگاه‌های موجود، راه ارتباطی، مراکز آموزشی، اداری، بهداشتی، تجاری و ورزشی)	معیار دوری از ناملازمات (مراکز صنعتی و رودخانه)				(وارثی و همکاران، ۱۳۹۳: ۶۵)
مراکز خرید	تراکم جمعیتی	شبکه معابر	همسایگی ناسازگار (جایگاه سوخت، آموزشی، بهداشتی درمانی، پایانه بین‌شهری)	همسایگی سازگار (مسکونی، فضای سبز، فضای ورزشی، مراکز گردشگری)	همسایگی سازگار (مسکونی، فضای سبز، مراکز گردشگری)	(شهاب زاده و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۰۴)	
	رودخانه	فاصله از مرکز محلات	شبکه معابر	دسترسی‌های محلی	همسایگی سازگار (مسکونی، فضای سبز، مراکز گردشگری)	(قربانی و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۶۹)	
	فاصله از مجتمع‌های تجاری و مراکز خرید موجود	فاصله از تراکم جمعیتی	شبکه معابر	فاصله از رودخانه	همسایگی سازگار (هتل، رستوران، مراکز تفریحی، فضای بایر، توریستی، فضای سبز)	نزدیکی به میدان‌ها و مرکز شهر	(حسینی و زیتونی، ۱۳۹۶: ۳۰)
هتل‌ها	نزدیکی به محورها و دسترسی‌های مهم	نزدیک به مناطق تجاری	نزدیکی به مراکز توریستی	قیمت زمین			(Ain Adeyemj, 2013)
	فاصله از شبکه ارتباطی	فاصله از مراکز جذب گردشگر	کاربری اراضی (آموزشی، سبز، ورزشی، صنعتی)	فاصله از هتل‌های موجود			(وارثی و رضایی، ۱۳۹۱: ۱۴)
	شرایط جغرافیایی (نزدیکی به امکانات تفریحی موجود، نزدیکی به جنگل و فضای سبز، نزدیکی به سینما)	شرایط ترافیکی (فاصله از فرودگاه، یا بزرگراه)	فاصله از هتل‌های موجود	شرایط مدیریتی (منابع انسانی، قیمت زمین و...)			(Chou et al, 2008: 298)
رستوران	فاصله از پارکینگ	محیط بهداشتی و دور از هر آلودگی	نزدیکی به مراکز خدماتی				(Langart et al, 2017, 100)
	نزدیکی به معابر	نزدیکی به مساکن					(Xi & Luo, 2016)
پارکینگ	کیفیت ابنیه	نوع مصالح	هم‌جواری به مراکز (آموزشی، فضای سبز، تجاری، مذهبی، اداری و بهداشتی)	نزدیکی به معابر پرتراکم			(جمال و همکاران، ۱۳۹۲: ۹۸)

با توجه به ظرفیت‌های تحلیلی سیستم اطلاعات جغرافیایی و نیز ماهیت عدم قطعیت (سازگاری با تحرک گردشگری) و انعطاف‌پذیری مدل تحلیل فازی به‌عنوان یکی از روش‌های تحلیل فضایی جهت تحلیل پراکنش فضایی زیرساخت‌های گردشگری با تأکید بر موضوع تحرک گردشگری مورد استفاده قرار می‌گیرد. در این پژوهش با توجه به معیارهای ذکر شده در پیشینه تحقیق و تلفیق آن با جدول ۱، نحوه توجه به موضوع بخصوص در بافت تاریخی و باارزش شهر ارومیه از اهمیت بسزایی برخوردار است. جمع‌بندی شاخص‌های حاصله به لحاظ اهمیت زیاد به‌دفعات مورد اشاره قرار گرفته‌اند؛ این شاخص‌ها عبارت‌اند از: دسترسی، مراکز تجاری (مراکز خرید، پاساژها، سوغاتی و...) و نزدیکی به مراکز اقامتی (شامل هتل‌های و مسافرخانه)، مراکز پذیرایی (رستوران، غذای فوری)، مراکز خدماتی (پارکینگ) است. علاوه بر این در معیار دسترسی، نزدیکی به شبکه معابر و ایستگاه‌های حمل‌ونقل در اولویت تحلیل این پژوهش قرارداد، همچنین در معیار مراکز خرید؛ هرچقدر که در نزدیکی شبکه معابر همسایگی کاربری‌های سازگار و فاصله از کاربری‌های ناسازگار باشد، در معیار مراکز اقامتی، نزدیکی به اماکن تاریخی، فضای سبز و شبکه ارتباطی، معیار مراکز پذیرایی؛ نزدیکی به شبکه ارتباطی، پارکینگ، مراکز خدماتی (پست و...) و در نهایت معیار مراکز پارکینگ‌ها؛ نزدیکی به شبکه معابر، اماکن تاریخی، هتل‌ها و خرید در اولویت این طرح انجام شده است. در ادامه به وزن دهی

معیارها و هم‌چنین کلاس‌بندی هر معیار، با استفاده از روش فازی پرداخته شده است. جهت پیاده‌سازی این روش، معیارها به صورت دویبه دو مقایسه می‌شوند. از آنجاکه در این روش برای مقایسه کردن به‌طور معمول از دانش متخصصان بهره گرفته می‌شود، انتخاب متخصصان از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. بنابراین در این پژوهش برای انجام این مقایسات از نظر کارشناسان خبره در این زمینه استفاده گردیده است.

مبانی نظری

تحرك گردشگری

ادراک مفهوم تحرك گردشگری امری حیاتی جهت تصمیم‌گیری هر چه بهتر مدیران در زمینه گردشگری شهری است. تحرك گردشگری به معنی رفتار یک گردشگر در زمان ترک مبدأ حرکتی به سمت مقصد حقیقی و نیز جابجایی وی در شعاع عملکردی مقصد است. در واقع تحرك گردشگری تجسم فضایی تصمیمات گردشگران در مورد مکان، چگونگی و زمان بازدید جاذبه‌های گردشگری هست (Chua et al, 2016). به عبارت دیگر تحرك گردشگری در مقیاس شهری به معنی جابجایی گردشگران میان مقاصد و جاذبه‌های مختلف و یا تغییرات الگوهای فعالیتی آنان است. الگوهای تحرك گردشگری معمولاً به ویژگی‌های گردشگران بستگی دارند که شامل ترکیبی از اطلاعات مکانی و زمانی گردشگران است (Charles Chancellor, 2012). الگوهای جابجایی گردشگران را می‌توان در دو گروه دسته‌بندی نمود؛ الگوهای میان مقصدی (Inter-destination) و الگوهای درون مقصدی (Intra-destination). الگوهای میان مقصدی به گردشگرانی مربوط می‌شود که در مقیاس کلان، از یک مبدأ به سمت یک یا چند مقصد حرکت می‌کنند. برای مثال لی، منگ و یوسال در سال ۲۰۰۸ الگوهای فضایی جریان حرکت گردشگران در منطقه آسیا و اقیانوسیه را از سال ۱۹۹۵ تا ۲۰۰۴ بررسی نمودند. هدف از این مطالعه افزایش بهره‌وری مدیریت گردشگری و بازاریابی مقصد بوده است (Li et al, 2008). طی سال‌های اخیر، همراه با توسعه سریع فناوری‌های ره‌گیری، به جابجایی‌های درون مقصدی توجه بیشتری شده است. بر اساس مقیاس‌های جغرافیایی مختلف مقاصد، جابجایی‌های درون مقصدی به جابجایی گردشگران در میان جاذبه‌های یک شهر یا جابجایی حول یک جاذبه شاخص اطلاق می‌گردد. در مبحث گردشگری شهری، با توجه به خرد بودن مقیاس الگوهای درون مقصدی موردنظر است (Raun et al, 2016). برای درک بهتر این موضوع می‌توان با استفاده از سه فضای متفاوت به ارزیابی الگوهای تحرك گردشگری درون مقصدی با استفاده از ظرفیت فضای گردشگری پرداخت. فضای عملی، که نشان‌دهنده کاربری‌هایی است که با فعالیت‌های گردشگری سازگاری کامل دارند (مراکز پذیرایی، اقامتی، خرید و...) و دارای مرزهای جغرافیایی مشخص می‌باشند؛ فضاهای عملکردی که موقعیت مناسب فضاهای گردشگری در کنار کاربری‌های سازگار را می‌توان به‌عنوان مهم‌ترین معیار در تجزیه و تحلیل الگوهای تحرك گردشگری در نظر گرفت و فضای درک شده، که به تصاویر ذهنی درک شده شخص از فضای موجود اشاره می‌کند (Fennell, 1966). همچنین اختلافات فرهنگی نیز ممکن است بر رفتار، حرکت فضایی گردشگر و بازارهای مبدأ تأثیر بگذارند (Flogenfeldt, 1999).

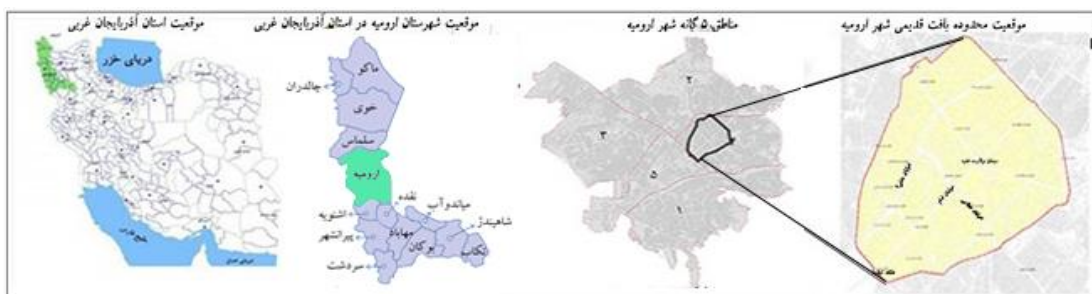
زیرساخت‌های گردشگری

یکی از مهم‌ترین عوامل تأثیرگذار بر تحرك گردشگران شهری، زیرساخت‌های گردشگری و چگونگی پراکنش آن‌ها در سطح شهر است. ارزیابی تحرك گردشگری نیازمند شناخت و تسلط بر مفاهیم مرتبط با زیرساخت‌های گردشگری و شرایط این زیرساخت‌ها در محدوده مورد مطالعه است. به صورت کلی نظام گردشگری شامل جاذبه‌ها، مراکز اقامتی، خدمات حمل‌ونقل،

تأسیسات زیربنایی، و خدمات گردشگری می‌شود که از تمامی این موارد به‌عنوان عناصر گردشگری یاد می‌شود. (موسی وند و ساسان پور، ۱۳۹۰: ۴). زیرساخت گردشگری عبارت است از تمامی تسهیلات و امکاناتی که گردشگر در حین گردشگری از آنان بهره‌مند شده و موجب تسهیل ارائه خدمات به گردشگر و در نتیجه افزایش جذابیت مقصد می‌گردد. هدف از ایجاد زیرساخت‌های مناسب گردشگری، تأمین خواسته‌ها و نیازهای گردشگران و ارائه خدمات مطلوب به آنان است که این امر به رونق گردشگری شهری و توسعه آن خواهد انجامید. (Jafari & Xiao, 2016). زیرساخت‌های گردشگری از جمله عوامل مؤثری هستند که می‌توانند منجر به ارائه خدمات برای گردشگران شوند و برخورداری از آن‌ها علاوه بر اینکه نقش بسیار مهمی در توسعه گردشگری شهری ایفا نماید، که موجب آسایش و راحتی گردشگران را نیز به همراه داشته باشد (Bagheri et al., 2018: 89).

محدوده مورد مطالعه

شهرستان ارومیه مرکز استان آذربایجان غربی است. که از سمت شمال به شهرستان سلماس و از جنوب با شهرستان‌های نغده و اشنویه، از شرق به دریاچه ارومیه و از سمت غرب به مرز ایران و ترکیه محدود شده است. این شهرستان با مساحتی بالغ بر ۵۲۵۱ کیلومترمربع حدود ۱۴ درصد از مساحت استان را به خود اختصاص داده است. در این پژوهش بافت قدیمی شهر ارومیه مورد مطالعه خواهد بود. همان‌طور که در شکل ۱ مشاهده می‌شود، محدوده مورد مطالعه در مرکز شهر ارومیه واقع شده که با جمعیت ۵۰۱۲۹ نفر، مساحتی تقریبی ۳۰۵/۶ هکتار که حدود ۳/۵ درصد از اراضی کل شهر را به خود اختصاص داده است. این محدوده در داخل مناطق ۱ و ۴ شهرداری واقع شده است که از شمال به بلوار وحدت از شرق به خیابان پزشکیان، از غرب به خیابان حافظ و از جنوب به خیابان‌های امینی و کاشانی محدود شده است (مطالعات راهبردی بافت فرسوده شهر ارومیه، ۱۳۸۵).

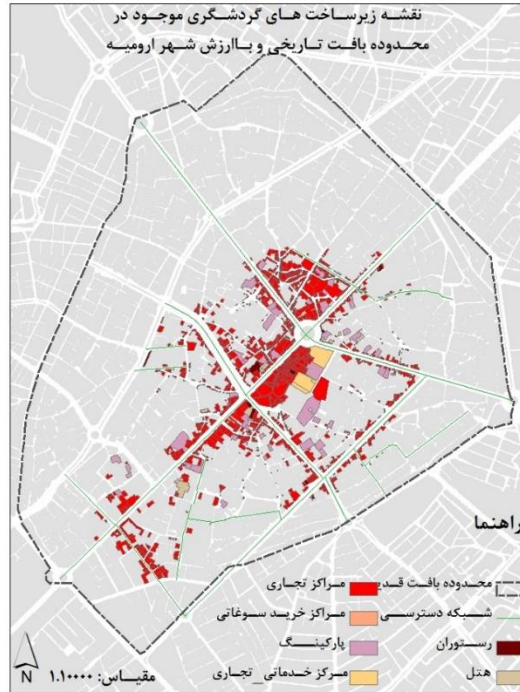


شکل شماره ۱. موقعیت منطقه مورد مطالعه



شکل شماره ۲. محدوده بافت تاریخی و مکان‌های میراثی ثبتی محدوده مرکزی ارومیه

در ادامه با توجه به هدف تحقیق، ابنیه تاریخی در محدوده بافت مرکزی ارومیه به همراه موقعیت آن‌ها در قالب جدول ۲ مشخص و همچنین نقشه زیرساخت‌های گردشگری شهری موجود در بافت تاریخی (مراکز اقامتی، پذیرایی، خدماتی و تجاری) واقع در منطقه ۴ و مرکز شهر ارومیه در قالب شکل ۳ شناسایی و ارائه گردیده است.



شکل شماره ۳. نقشه زیرساخت‌های گردشگری موجود در بافت تاریخی و باارزش شهر ارومیه

برای انجام این پژوهش پس از شناسایی معیارهای مؤثر در تحلیل زیرساخت‌های گردشگری، مقایسات زوجی با استفاده از نرم‌افزار AHP_FUZZY SOLVER انجام گردید و در ادامه به آماده‌سازی، مقیاس‌سازی و رستری کردن لایه‌ها و معیارها جهت فازی‌سازی آن‌ها با استفاده از توابع فازی پرداخته شده است.

روش پژوهش

روش‌هایی که از طریق آن‌ها، مؤلفه‌های گردشگری در طول زمان مورد مطالعه قرار گرفته‌اند بسیار متنوع هستند. سیستم اطلاعات جغرافیایی در حال حاضر در بین ابزارهای ضروری مطالعات حاضر قرار دارد و محققان از کاربرد زمینه‌های گسترده آن در برنامه‌ریزی و توسعه گردشگری بیشتر آگاه هستند (Bahaire & Elliott-White, 1999). امروزه متخصصین گردشگری از این پیشرفت فناوریانه، در مطالعات مربوط به هزینه‌های سفر، تحرک گردشگران و یا مدیریت قلمرو با کمک GIS استفاده می‌نمایند (همان). این تحقیق از نوع پژوهش توصیفی - تحلیلی و روش اجرای آن میدانی و کتابخانه‌ای است. در ابتدا به روش توصیفی و با استفاده از سیستم اطلاعاتی جغرافیایی و نرم‌افزار ARC GIS به توزیع ساختار فضایی زیرساخت‌های گردشگری جهت تحرک بیشتر گردشگران پرداخته می‌شود که تمامی این عوامل می‌تواند منجر به تقویت تحرک پذیری گردشگران در محدوده بافت قدیمی و باارزش شهر ارومیه بیانجامد. جهت تحقق بخشیدن به موضوع پژوهش و کاربردی کردن بهتر نتایج به دست آمده، محدوده مطالعه بافت قدیمی این شهر انتخاب شده تا بتوان بر اساس یافته‌های پژوهش، تحلیل مناسبی بر روی نتایج به دست آمده، انجام داد. در جمع‌آوری اطلاعات در این پژوهش از عوامل، شاخص‌ها، معیارها و دیگر شرایط تحلیل

زیرساخت‌های گردشگری و همچنین از نقشه‌های مربوط به عوامل انسانی مؤثر چون (دسترسی، مراکز خرید، مراکز سوغاتی، فروش، هتل‌ها، رستوران‌ها، مرکز خدماتی-تجاری-تاریخی بازار قدیم ارومیه و نزدیکی به بناهای تاریخی)، در قالب روش‌های زیر استفاده گردیده است:

اطلاعات مکانی: استفاده از اسناد تصویری مانند نقشه‌های غیر رقومی، نقشه‌های رقومی و عکس‌های هوایی، GPS جهت بررسی وضع موجود

اطلاعات غیر مکانی: همچنین از اسناد جامعه آماری به‌روز شده و اسناد مربوط به توزیع سازمان فضایی ساختار گردشگری و طرح‌های شهرسازی مربوط، متون فارسی و لاتین مرتبط با پژوهش استفاده شده است.

پس از جمع‌آوری اطلاعات و شناسایی عوامل و شاخص‌های اصلی تأثیرگذار بر زیرساخت‌های گردشگری، مدل FAHP بر روی معیارها اعمال می‌گردد و نتایج حاصل از مدل و اطلاعات مکانی جمع‌آوری شده توسط نرم‌افزار ARC GIS مورد تحلیل قرار گرفته و سپس با ترکیب نقشه‌های در محدوده مورد مطالعه به اولویت‌بندی سایت‌ها مختلف اقدام که نهایتاً به تدقیق قطعات در سایت‌های مربوطه منتهی خواهد شد.

بحث و یافته‌ها

مراحل تلفیق مدل تحلیل سلسله مراتبی (AHP) و منطق فازی (FUZZY):

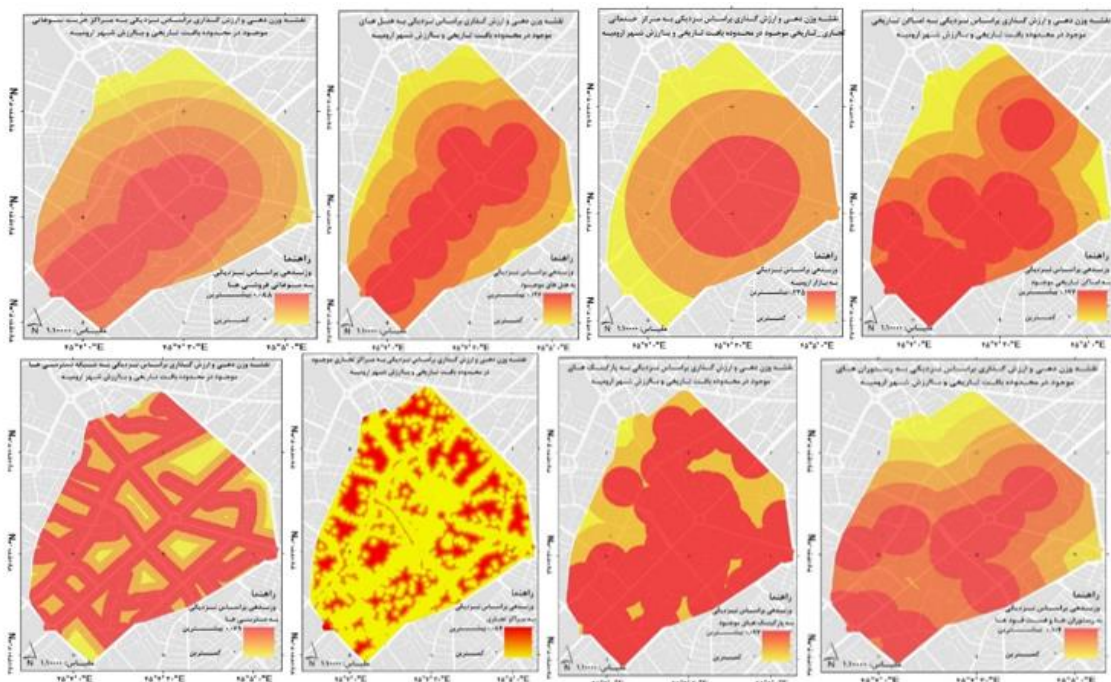
در گام اول، با توجه به جدول ۱ که در آن معیارها جهت تحلیل زیرساخت‌های گردشگری در منطقه ۴ (بافت قدیمی) شهر ارومیه مشخص شده‌اند، به ارزش‌دهی و وزن دهی هر یک از معیارها و زیر معیارها پرداخته شده است. این مرحله به انجام مقایسات بین گزینه‌های مختلف تصمیم و قضاوت در مورد اهمیت آن‌ها اختصاص دارد؛ سپس تصمیم‌گیرنده می‌بایست مجموعه ماتریس‌هایی که به‌طور عددی، اهمیت یا ارجحیت نسبی شاخص‌ها را نسبت به یکدیگر و هر گزینه تصمیم را با توجه به شاخص‌ها نسبت به سایر گزینه‌های که اندازه‌گیری می‌نماید، ایجاد کند. این کار با انجام مقایسات بین عناصر تصمیم (مقایسه زوجی) و از طریق تخصیص امتیازات عددی که نشان‌دهنده ارجحیت یا اهمیت بین دو عنصر تصمیم است، صورت می‌گیرد (عیسوی و همکاران، ۱۳۹۱: ۳۰). سپس در گام دوم اعمال وزن نهایی معیارها و تبدیل آن‌ها به لایه‌های فازی با استفاده از نرم‌افزار ARC GIS، مدنظر قرار خواهد گرفت و در نهایت پس از تولید لایه‌های در نرم‌افزار مرتبط با شاخص‌ها و هم‌پوشانی آن‌ها در قالب یک لایه، محورهایی با بالاترین پتانسیل در منطقه مورد مطالعه شناسایی شده‌اند. سپس با استفاده از فرآیند تحلیل سلسله مراتبی فازی (FAHP) رتبه‌بندی و اولویت‌بندی سایت‌های نهایی در کلاس‌های مختلف انجام خواهد شد. وزن و اهمیت هر معیار و همچنین برتری زیر معیارها نسبت به هم بر اساس نظر متخصصان و اعضای هیئت‌علمی دانشگاه، مطابق جدول‌های زیر به‌دست آمده است.

جدول شماره ۲. وزن معیارها و زیر معیارهای زیرساخت‌های گردشگری

معیار	عناصر اصلی گردشگری							عناصر جانبی
زیر معیار	مرکز خدماتی-تجاری-	نزدیکی به بناهای تاریخی	هتل‌ها	پارکینگ	مراکز پذیرایی	مراکز خرید	نزدیکی به مراکز (سوغاتی، نقل فروشی)	نزدیکی به دسترسی
وزن	۰/۲۳۵	۰/۱۹۷	۰/۱۲۶	۰/۰۹۷	۰/۱۰۴	۰/۰۸۴	۰/۰۸۸	۰/۰۶۹

همان‌طور که در جدول ۲ مشاهده می‌شود، معیار مرکز خدماتی-تجاری-تاریخی (بازار قدیم ارومیه) با وزن (۰/۲۳۵) و معیار دسترسی با وزن (۰/۰۶۹) به ترتیب بیشترین و کمترین امتیاز را در بین زیر معیارها دارا است. یقیناً این شاخص‌ها اهمیت بسزایی

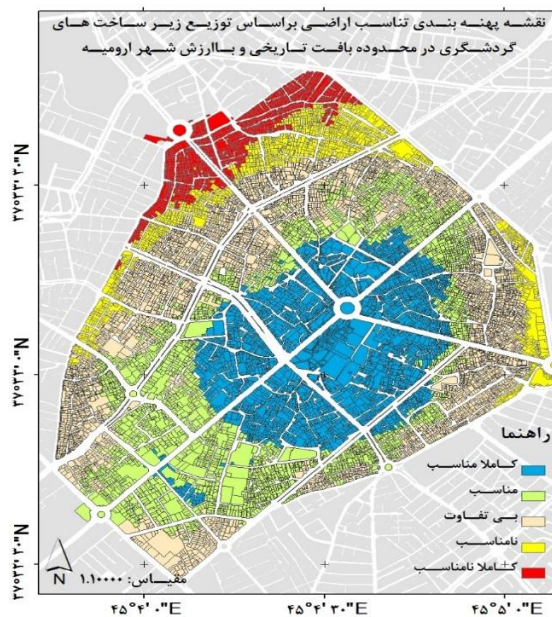
در نتایج تحلیل فضایی زیرساخت‌ها خواهند داشت. گام دوم: اعمال وزن نهایی به معیارها و ترکیب با لایه‌های فازی شده از آنجایی که هر یک از لایه‌های اطلاعاتی از ارزش یکسانی برخوردار نبوده و میزان تأثیرگذاری لایه‌های اطلاعاتی در پاسخ نهایی، یکسان نیست، می‌بایست پیش از انجام عملیات تلفیقی بر روی اطلاعات، مرحله ارزش‌گذاری آن‌ها انجام گیرد که از آن به‌عنوان وزن دهی به اطلاعات یاد می‌شود. هدف از این گام دخیل نمودن وزن نهایی (ارزشی که از طریق اعمال مدل FUZZY_AHP بر روی معیارها و زیرمعیارها به هریک از آن‌ها اختصاص می‌یابد و مبین میزان اهمیت هریک از عوامل در انتخاب مکان بهینه است) در فرآیند توزیع، می‌باشد. بدین منظور می‌بایست در لایه‌های فازی فاصله هر یک از معیارها را به کمک ابزار محاسبات رستری، بر اساس وزن هر یک از زیرمعیارها محاسبه نمود که لایه‌های جدید ایجادشده، لایه‌های فازی وزن معیارها نامیده می‌شوند. در لایه‌های وزنی ایجادشده، هر طیف رنگی نشانگر وزن خاصی است. نقشه‌های زیر پراکنش وزن دهی و ارزش‌گذاری بر اساس زیر معیارها با استفاده از نرم‌افزار ARC GIS را نمایش می‌دهند. طبق این نقشه‌ها، هرچقدر به طیف قرمز رنگ نزدیک‌تر می‌شود میزان مطلوبیت و ارزش‌گذاری در درجه بالاتری قرار می‌گیرد و همین‌طور با نزدیکی به طیف زرد رنگ از اهمیت آن کاسته خواهد شد.



شکل شماره ۴. نقشه‌های مختلف وزن دهی و ارزش‌گذاری بر اساس معیارهای موجود در محدوده مورد مطالعه

گام سوم: پهنه‌بندی نهایی تناسب اراضی بر اساس توزیع زیرساخت‌های گردشگری در محدوده مورد مطالعه در نهایت جهت تحلیل توزیع فضایی زیرساخت‌ها و دستیابی به مناطق مناسب باهدف تحرک هرچه بیشتر گردشگران، نقشه استاندارد حاصل از مراحل قبل به نرم‌افزار ARCGIS 10.3 انتقال داده شد و معیارهایی همچون نزدیکی به راه‌های ارتباطی، نزدیکی به کاربری‌های سازگار (مرکز خدماتی_تجاری_تاریخی، مراکز تاریخی، هتل‌ها، رستوران‌ها، پارکینگ‌ها و مراکز خرید و سوغاتی)، با استفاده از دستور (EUCLIDEAN DISTANCE) به لایه رستری تبدیل شده‌اند. در این پژوهش پس از اضافه کردن وزن هر کدام از لایه‌ها، در نرم‌افزار ARC GIS با استفاده از دستور (FUZZY MEMBERSHIP) و RASTER

(FUZZY CALCULATOR)، وزن هر کدام از معیارهای فازی شده به دست آمده و در انتها با استفاده از دستور (FUZZY OVERLAY)، وزن دهی نهایی و اولویت بندی مکانی صورت گرفته و نقشه‌های نهایی حاصل از مراحل قبل با استفاده از منطق AND باهم ترکیب و نقشه مکان‌یابی نهایی تهیه گردیده که در شکل شماره (۴) منعکس شده است. طبقه بندی پهنه بندی موجود در محدوده برای توزیع فضایی نیز به صورت طیفی از رنگ مشخص شده است. نواحی قرمز رنگ روی نقشه، ارزش کمتر و توزیع نامناسب زیرساخت‌ها را در این منطقه دارا است. با نزدیکی به نواحی آبی رنگ، مطلوبیت مکان‌های پیشنهادی افزایش می‌یابد. در ادامه در شکل ۵ به تدقیق قطعات پهنه بندی بر اساس اولویت مکانی تحرک گردشگران در سایت مورد مطالعه پرداخته شده است.



شکل شماره ۵. پهنه بندی تناسب اراضی بر اساس توزیع زیرساخت‌های گردشگری در محدوده بافت تاریخی و باارزش

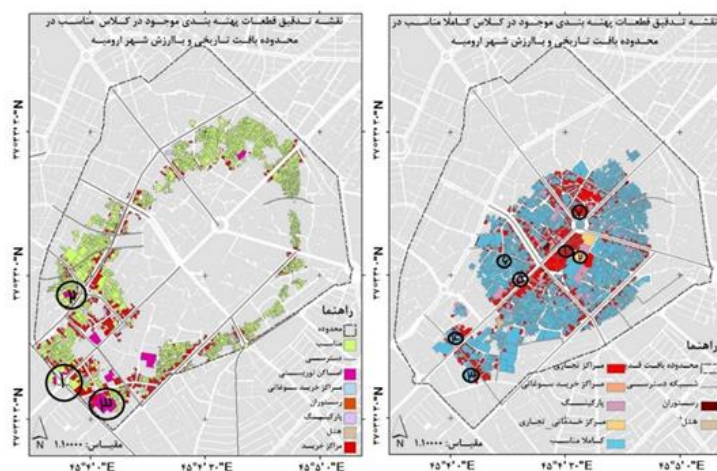
مطابق نتایج به دست آمده از شکل ۵ قطعات به پنج کلاس، اولویت اول (در کلاس کاملاً مناسب)، دوم (در کلاس مناسب)، سوم (کلاس بی تفاوت)، چهارم (نامناسب) و پنجم (کاملاً نامناسب) طبقه بندی گردیده است. در کلاس کاملاً مناسب اماکنی چون (مسجد جامع، مدرسه هدایت، مسجد مناره، مسجد سردار، گرمابه اتحادیه و مسجد حاج عبدالمحمد) دارای توزیع زیرساختی بسیار مناسب و متعادل تر نسبت به سایر اماکن تاریخی می‌باشند. در این سایت بازار ارومیه که به عنوان مرکز خدماتی-تجاری، متشکل از ۱۳۹۸ قطعه تجاری، ۱۷ قطعه هتل، ۱۰ قطعه رستوران، ۵۲ قطعه پارکینگ و ۱۱ قطعه مرکز خرید سوغاتی، دارای توزیع زیرساختی متناسب تری نسبت به سایر نواحی است. همچنین در پهنه بندی مناسب، اماکن گردشگری نظیر خانه انصاری، مدرسه ۲۲ بهمن، میدان ایالت (موزه مردم شناسی و شهرداری ارومیه)، مسجد حاجی خان، کلیسا حضرت مریم، مدرسه لعیا و مسجد حاج عبدالله قرار گرفته اند که ۹۲۶ قطعه تجاری، ۲ هتل، ۸ رستوران، ۲۹ پارکینگ و ۷ مرکز خرید سوغاتی دارای توزیع فضایی مناسبی در این محدوده می‌باشند. جهت شناسایی میزان تحرک گردشگری و در نظر گرفتن اولویت بندی اماکن تاریخی-گردشگری، پژوهشی تحت عنوان " نقش ارزش‌های میراث معماری و شهری در توسعه گردشگری فرهنگی " در هسته مرکزی بافت تاریخی ارومیه انجام شده است. طبق یافته‌های این تحقیق، مسجد جامع و بازار تاریخی به ترتیب در اولویت نخست و دوم و میدان ایالت (شهریانی ارومیه، شهرداری ارومیه، ستاد لشکر) در اولویت سوم به لحاظ ارزشی قرار دارند و می‌توان

از این سه مکان میراثی-فرهنگی به عنوان نقاط مهم معرف برای تحرک محور گردشگری فرهنگی-تاریخی نام برد. پس از نواحی نامبرده، مدرسه ۲۲ بهمن در اولویت چهارم، خانه انصاری در اولویت پنجم، مسجد سردار (گذر نظم السلطنه) در اولویت ششم، مدرسه هدایت و مسجد مناره در اولویت هفتم و کنیسه کلیمیان در اولویت آخر در بافت قدیمی شهر ارومیه قرار می‌گیرند (عباس زاده و همکاران، ۱۳۹۴: ۸۵).

جدول شماره ۳. اولویت‌بندی، کلاس‌بندی توزیع فضایی زیرساخت‌های گردشگری و تدقیق قطعات آن با اماکن تاریخی

اولویت‌بندی	کلاس‌بندی	تعداد قطعات	مساحت	درصد	تدقیق قطعات با اماکن میراث فرهنگی و تاریخی موجود	موقعیت بافت
۱	کاملاً مناسب	۶	۸۰ هکتار	۲۸/۴۴	شامل مسجد جامع، مدرسه هدایت، مسجد مناره، مسجد سردار، گرمابه اتحادیه و مسجد حاج عبدالمحمد	مرکزی بافت قدیم شهر
۲	مناسب	۹	۸۳/۵۴	۲۹/۷۰	خانه انصاری، مدرسه ۲۲ بهمن، میدان ایالت (موزه مردم‌شناسی و شهرداری ارومیه)، دبیرستان چمران، مسجد حاجی خان، کلیسا حضرت مریم، مدرسه لعیا، مسجد حاج عبدالله	پیرامون هسته مرکزی شهر
۳	بی تفاوت	—	۷۴/۷۵	۲۶/۵۸	—	پیرامون سایت مناسب
۴	نامناسب	—	۲۷/۵۸	۹/۸۳	—	دور از اماکن تاریخی حاشیه بافت قدیم
۵	کاملاً نامناسب	—	۱۵/۳۳	۵/۴۵	—	دور از اماکن تاریخی

در ادامه تدقیق قطعات پهنه‌بندی موجود در دو کلاس کاملاً مناسب و مناسب در محدوده بافت تاریخی شهر ارومیه طبق نقشه‌های ۶ و ۷ به دست آمده است. اماکن تاریخی موجود در سایت کاملاً مناسب به ترتیب اولویت شامل بازار قدیمی، مسجد جامع، کلیسای ننه مریم، مدرسه ۲۲ بهمن، مسجد سردار، مدرسه هدایت و مسجد مناره و کنیسه کلیمیان می‌باشند که در بهترین موقعیت از نظر توزیع فضایی زیرساخت‌های گردشگری قرار گرفته و در نتیجه میزان تحرک پذیری گردشگران نیز می‌تواند در درجه بالایی قرار گیرد.



شکل شماره ۶ و ۷. تدقیق قطعات پهنه‌بندی موجود در دو کلاس کاملاً مناسب و مناسب در محدوده مرکزی شهر ارومیه

با توجه به نقش غیرقابل انکار کیفیت و کمیت مراکز اقامتی به‌ویژه هتل‌ها در توسعه و تحرک گردشگری شهرها، شهر ارومیه از نظر پراکندگی فضایی در سطح بافت قدیمی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. نتایج آزمون بیانگر این موضوع است که با وجود پراکندگی بسیار مناسب مراکز خدماتی_اقامتی، این مراکز از کیفیت پایینی برخوردار می‌باشند. در جدول ۴ درجه‌بندی هتل‌ها در بافت و هسته تاریخی شهر نشان داده شده است. با در نظر گرفتن رابطه‌ای که بین مؤلفه‌های کیفیت در واحدهای اقامتی، اغذیه، ابعاد اتاق‌ها و... و رضایتمندی گردشگران داخلی و خارجی وجود دارد (قاسمی و همکاران، ۱۳۹۳: ۱۲)، میزان رضایتمندی در سطح پایینی قرار گرفته از این رو بالا بردن کیفیت مراکز اقامتی در ابعاد مختلف موضوعی است که می‌بایست مورد توجه قرار گیرد.

جدول شماره ۴. درجه‌بندی هتل‌ها

کاربری طبقه همکف	آدرس	درجه‌بندی هتل‌ها	کاربری طبقه همکف	آدرس	درجه‌بندی هتل
هتل آریا با نما _ کامپوزیت	خیابان طالقانی	۳	مهمان پذیر بهارستان	خیابان امام، نرسیده به فلکه ولایت فقیه	۸
هتل ارگ	میدان ولایت فقیه، ابتدای خیابان طالقانی	۱	مهمان پذیر صفا	تقاطع سرداران_ امام	۸
هتل رضا	خیابان بعثت، مقابل ورودی بازار قدیمی ارومیه	۲	مهمان پذیر آذربایجان	خیابان امام، مقابل بازار قدیمی	۸
هتل پارک	خیابان امام، مقابل بازار قدیمی	۴	مهمان سرا برق	خیابان امام، کوچه متصل به بیمارستان عارفیان	۸
هتل دربانما رومی	خیابان امام، خیابان طرزی	۲	مهمان پذیر ایران پار	میدان ولایت فقیه، ابتدای خیابان طالقانی	۸
هتل خرم	خیابان امام، کوچه بلبل لر	۲			

(منبع: سازمان میراث فرهنگی ارومیه)

نتیجه گیری

طی سال‌های اخیر همراه با پیشرفت فناوری، توجه به جابجایی‌های درون مقصدی، مقیاس‌های جغرافیایی مختلف مقاصد، جابجایی‌های درون مقصدی در میان جاذبه‌های یک شهر یا جابجایی حول یک جاذبه شاخص اهمیت بسزایی یافته است. این عوامل موجب اهمیت یافتن موضوع توزیع متعادل سازمان فضایی و پیوند میان زیرساخت‌های گردشگری، گردیده است که نقش به‌سزایی در تقویت و توسعه صنعت گردشگری دارد. مطالعات نشان می‌دهد که تحرک گردشگری تحت تأثیر مستقیم عناصر طبیعی، فرهنگی، تاریخی، عملکردی و ادراک ذهنی گردشگر بوده و فراوانی نسبی این منابع دارای مزایای نسبی برای این مهم است. همچنین یکی از مهم‌ترین عوامل تأثیرگذار بر تحرک گردشگران شهری، زیرساخت‌های گردشگری و چگونگی پراکنش آن‌ها در سطح شهر است. از این رو ارزیابی تحرک گردشگری نیازمند شناخت و تسلط بر مفاهیم مرتبط با زیرساخت‌های گردشگری و شرایط این زیرساخت‌ها در محدوده مورد مطالعه است. درک این موضوع نقشی اساسی در مدیریت و طراحی مقاصد گردشگری، برنامه‌ریزی حرکت در سایت و بازاریابی جاذبه‌ها دارد. این پژوهش با استفاده از GIS و منطق فازی برای تجزیه و تحلیل موضوع توسعه گردشگری در بافت تاریخی ارومیه انجام شده و اهمیت اثرات زیرساخت‌های گردشگری برای تحرک بیشتر گردشگران را برجسته می‌کند. شاخص‌های کمی نشان‌دهنده توزیع فضای متناسب ساختار زیرساخت‌های گردشگری (هتل‌ها، رستوران‌ها، مراکز خرید و سوغاتی‌فروشی‌ها و سلسله‌مراتب دسترسی) در هسته بافت تاریخی شهر است،

چراکه زیرساخت‌های گردشگری در محدوده خیابان امام (ره) که در واقع مرکز اصلی و محور گردشگری تاریخی است، متمرکز شده‌اند. با افزایش فاصله از محور تاریخی_گردشگری خیابان امام (ره)، توزیع ساختار فضایی نامتناسب و نامتعادل تر شده و نحوه قرارگیری زیرساخت‌ها موجود در زمینه مکان‌یابی بهینه در این محور رعایت نگردیده است. به گونه‌ای که قرارگیری مناسب‌تر زیرساخت‌ها نسبت به سایر نواحی شهر، موجب همخوانی آن‌ها نسبت به کاربری‌های مجاور واقع در محور اصلی خیابان امام (ره) شده، که این امر محوری پیوسته را در اطراف خیابان ایجاد می‌کند. با استفاده از اطلاعات موجود و نظر کارشناسان مرتبط در این زمینه، می‌توان نتیجه گرفت که بیشترین تأثیر در طراحی تحرک پذیری این محور گردشگری به ترتیب اماکن تاریخی، مرکز تجاری_خدماتی (بازار تاریخی ارومیه) و هتل‌ها است. با مقایسه نتایج حاصل این پژوهش با تحقیقات مشابه خارجی و داخلی، که در قالب جدول ۵ آورده شده مشخص است که نتایج متفاوت این تحقیق با سایر تحقیقات ناشی از تفاوت رویکردها و عدم توجه سایر پژوهش‌ها به موضوعاتی است که در این تحقیق به آن توجه شده است. لذا این مهم به معنی بروز تناقض و تضاد با سایر پژوهش‌ها نبوده و صرفاً به دلیل رویکرد تحقیق و ویژگی‌های خاص محدوده مورد مطالعه به دست آمده است. از طرفی، نتایج مشترک این تحقیق در مقایسه با سایر پژوهش‌های انجام شده، نشانه‌ای بر صحت و روایی فرآیند انجام تحقیق داشته و بر اصولی اشاره می‌نماید که در تمامی پژوهش‌های انجام شده در زمینه تحرک گردشگری و پراکنش زیرساخت‌های مرتبط با آن است.

جدول شماره ۵. مقایسه تطبیقی پژوهش‌های صورت گرفته

عنوان پژوهش	نمونه موردی	ویژگی‌های جغرافیایی - تاریخی	وضعیت رشد و توسعه شهری	رویکرد مورد تأکید	نتایج مشترک با تحقیق حاضر	نتایج متفاوت با تحقیق حاضر	نویسندگان
تجزیه و تحلیل توزیع اماکنات گردشگری و بهینه‌سازی آن با استفاده از GIS	باقت تاریخی شهر سمنان، واقع در بخش شمالی شهر.	قرارگیری در مسیر جاده تاریخی ابریشم و وجود پیشینه فرهنگی بسیار شاخص	عدم توسعه کالبدی به دلیل ماهیت تاریخی و حفاظت کالبدی	رویکرد کالبدی - فضایی با تأکید بر پراکنش زیرساخت‌های گردشگری	وابستگی میزان جذابیت مراکز تاریخی به وجود زیرساخت‌ها و اماکنات گردشگری	عدم ارتباط مسیر اصلی به پراکنش زیرساخت‌های گردشگری برخلاف تحقیق حاضر عدم انطباق مسیر اصلی با محدوده پراکنش زیرساخت‌های گردشگری	Ebrahimzadeh & Daraei, 2014
ارزیابی دسترسی گردشگران به اماکنات گردشگری در هندوستان با بهره‌گیری از روش تحلیل شکاف	محدوده توریستی شهر گوا، واقع در بخش بندری شهر و نیز شهر تاریخی. کشور هندوستان	قرارگیری بخش بندری در ساحل اقیانوس آرام، قرارگیری شهر تاریخی گوا در فاصله ۴۰ کیلومتری شهر	رشد و گسترش بخش بندری به دلیل رونق گردشگر، عدم توسعه و حفاظت از بخش تاریخی	رویکرد کمی و عددی (GAP analysis) با تأکید بر نقش شناخت قبلی گردشگر از محیطا	تأثیرگذاری شناخت اولیه از جاذبه‌های گردشگری بر تحقق تحرک گردشگری	اهمیت نقش شناخت جاذبه‌های گردشگری در توزیع زیرساخت‌های آن	D'Mello et al, 2016
تدوین الگوی جذب گردشگری با استفاده از مدل فازی	این تحقیق صرفاً بر توسعه روش مدل‌سازی فازی تأکید داشته و فاقد نمونه موردی است.			رویکرد ریاضی - عددی با تأکید بر منطق فازی	نقش زیرساخت‌های گردشگری و الگوی پراکنش آن‌ها در تحقق تحرک گردشگری	-	Chang & Chang, 2015
بررسی پراکنش خدمات گردشگری محور تاریخی	محور تاریخی شهر اصفهان	قرارگیری محور تاریخی شهر در بخش مرکزی و هسته تاریخی شهر	حفاظت نسبی از بناهای شاخص و در کنار آن توسعه کالبدی و رشد عمودی شهر به دلیل ماهیت تجاری و گردشگری	رویکرد کالبدی - فضایی با تأکید بر نقش جاذبه‌های گردشگری (عموماً تک بناها و آثار شاخص) و نیز گردشگری الکترونیکی	پراکنش نسبتاً متناسب زیرساخت‌های گردشگری در هسته و محور اصلی شهر	نقش و تأثیر گردشگری الکترونیکی بر توسعه زیرساخت‌های گردشگری	زنگی‌آبادی و پختیاری، ۱۳۹۰

نکته قابل توجه در این پژوهش، تأکید بر اهمیت شناخت عناصر اولیه و جانی گردشگری در ارتباط با تحرک پذیری گردشگری با محوریت گردشگری تاریخی است. از محدودیت‌های تحقیق می‌توان به کاربست یک مدل تحلیل تصمیم‌گیری با بازه زمانی یکسان اشاره نمود. در این صورت برای مطالعات بعدی این امکان فراهم خواهند بود که با استفاده از این مدل دوره‌های زمانی مختلفی با ایجاد روابط فازی گسترده مورد بررسی قرار گیرد. از دیگر نتایج این پژوهش که از اهمیت بیشتری برخوردار است، دستیابی به این موضوع است که با وجود استاندارد بودن پهنه‌بندی زیرساخت‌ها در بافت مرکزی شهر بخصوص محور خیابان امام (ره)، این محدوده از رونق گردشگری نامطلوبی برخوردار بوده و نشانگر این حقیقت است که توسعه گردشگری موضوع چندوجهی است و عوامل متعدد دیگری فارغ از مؤلفه‌های مورد بررسی پژوهش حاضر در رونق گردشگری مؤثر است. با توجه به ارکان پژوهش حاضر، دستیابی به علل نامطلوب بودن رونق گردشگری هدف این پژوهش نبوده اما آنچه از بررسی نمونه‌های مشابه به دست می‌آید حاکی از آن است که این مهم می‌تواند ناشی از عوامل متعددی اعم از: وضعیت کیفی زیرساخت‌ها موجود، مسائل فرا شهری مربوط به زیرساخت‌های مانند سیستم حمل‌ونقل، مباحث امنیتی، اجتماعی، فرهنگی، عدم معرفی مناسب عوامل مؤثر در توسعه و رونق گردشگری و... باشد. لذا پیشنهاد می‌شود در قالب مطالعه مستقل کیفیت زیرساخت‌های محدوده پژوهش حاضر مورد بررسی قرار گیرد همچنین معرفی مناسب محرک‌های توسعه گردشگری با کاربست روش‌های نوین و تهیه نقشه "جامع گردشگری شهری" در این ارتباط می‌تواند بسیار مؤثر باشد. در نهایت می‌توان در تحقیقات آینده زمینه‌های اجتماعی - فرهنگی گردشگران را نیز در این گونه مطالعات در نظر گرفت.

منابع

- (۱) حسینی، علی و زیتونی، حسین (۱۳۹۶) مکان‌یابی بهینه مجتمع‌های تجاری با استفاده از فرایند تحلیل سلسله مراتبی در محیط سیستم اطلاعات جغرافیایی (مورد: مجتمع تجاری شهر رامسر)، فصلنامه مطالعات ساختار و کارکرد شهری، سال ۴، شماره ۱۳، صص. ۴۳-۲۴.
- (۲) حسونند، سمیه و خدا پناه، مسعود (۱۳۹۳) تأثیر گردشگری بر رشد اقتصادی در کشورهای درحال توسعه: دو رویکرد پانل ایستا و پانل پویا، فصلنامه سیاست‌های راهبردی و کلان، سال ۲، شماره ۶، صص. ۱۰۲-۸۷.
- (۳) شکویی، حسین (۱۳۸۵) دیدگاه‌های نو در جغرافیای شهری، جلد دوم، تهران: انتشارات سمت.
- (۴) شکویی، حسین و موحد، علی (۱۳۸۱) شناخت الگوی فضای توریستی شهر اصفهان با استفاده از سیستم GIS، دوره ۶، شماره ۴، صص. ۹۴-۷۱.
- (۵) زنگ‌آبادی، علی و بختیاری، نرگس (۱۳۹۰) بررسی پراکنش خدمات گردشگری محور تاریخی شهر اصفهان، اولین همایش بین‌المللی مدیریت و گردش پایدار، دانشگاه آزاد تهران.
- (۶) شهاب زاده، مرجان؛ پیوسته‌گر، یعقوب؛ حیدری، علی‌اکبر (۱۳۹۵) تحلیل توزیع فضایی مراکز تجاری نوین شهری و مکان‌یابی بهینه آن‌ها با استفاده از GIS و AHP (مورد پژوهی: کلان‌شهر شیراز)، فصلنامه برنامه‌ریزی منطقه‌ای، سال ۶، شماره پیاپی ۲۳، صص. ۹۹-۱۱۲.
- (۷) طهماسبی پاشا، جمعی و روفیا، مجیدی (۱۳۸۴) چشم‌انداز گردشگری سواحل جنوبی دریای خزر و آثار آن بر توسعه شهرها و روستاهای منطقه (مطالعه موردی: شهرستان تنکابن)، مجموعه مقالات اولین همایش سراسری نقش صنعت گردشگری در توسعه استان مازندران. تهران، ناشر رنسانس.
- (۸) عباس زاده، مظفر؛ محمد مرادی، اصغر؛ سلطان احمدی، الناز (۱۳۹۴) نقش ارزش‌های میراث معماری و شهری در توسعه گردشگری فرهنگی (نمونه موردی: بافت تاریخی ارومیه)، فصلنامه مطالعات شهری، بهار و تابستان ۱۳۹۴، دوره ۴، شماره ۱۴، صص. ۹۰-۷۷.

- ۹) عیسوی، وحید؛ کرمی، جلال؛ علی محمدی، عباس؛ نیک نژاد سیدعلی (۱۳۹۱) مقایسه دو روش تصمیم‌گیری AHP و Fuzzy-AHP در مکان‌یابی اولیه سدهای زیرزمینی در منطقه طالقان، نشریه علوم زمین، دوره ۲۲، شماره ۸۵، صص. ۳۴-۲۷.
- ۱۰) غفاری گیلانده، عطا؛ کاملی فر، زهرا؛ یزدانی، محمدحسن (۱۳۹۳) اولویت‌بندی تناسب اراضی در فرآیند مکان‌گزینی فضای سبز شهری با استفاده از فنون تحلیل چند معیاری مطالعه موردی: منطقه یک شهرداری تبریز، نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، سال ۱۴، شماره ۳۲، صص. ۲۷۰-۲۵۱.
- ۱۱) ۱۱-قاسمی، فروغ؛ زیاری، کرامت‌الله؛ صادقی، محمد (۱۳۹۳) تحلیل کیفی و مکانی مراکز اقامتی شهر شیراز جهت توسعه گردشگری، جغرافیا و آمایش منطقه‌ای، دوره ۴، شماره ۱۱، صص. ۱۱-۱.
- ۱۲) قربانی، رسول؛ پروین، نادر؛ قیصریان، جمال (۱۳۹۲) مکان‌یابی مراکز تجاری نوین شهری در نواحی شهری با استفاده از تحلیل سلسله‌مراتب AHP (نمونه موردی، نواحی سه‌گانه شهر سقر)، نشریه جغرافیا و برنامه‌ریزی، سال ۱۷، شماره ۴۵، صص. ۱۸۱-۱۳۶.
- ۱۳) محمدی جمال؛ کیومرثی حسین؛ نصیری، یوسف (۱۳۹۲) مکان‌یابی بهینه پارکینگ‌های شهری با استفاده از سیستم اطلاعات جغرافیایی (GIS) و فرایند تحلیل سلسله‌مراتبی (مطالعه موردی: بخش مرکزی شهر آباد)، نشریه فضای جغرافیایی، دوره ۱۳، شماره ۴۴، صص. ۹۱-۱۰۹.
- ۱۴) مطالعات راهبردی بافت فرسوده ارومیه، استان آذربایجان غربی (۱۳۹۰) آرشو اطلاعات.
- ۱۵) موحد، علی (۱۳۸۶) گردشگری شهری، انتشارات سمت، تهران، ص ۳۵.
- ۱۶) موحد، علی (۱۳۸۷) توزیع فضای مراکز اقامتی در شهر تاریخی اصفهان، پژوهش‌های جغرافیایی انسانی، دوره ۶۵، شماره ۶۵، صص. ۱۱۶-۱۰۵.
- ۱۷) موسی‌وند، جعفر و ساسان‌پور، جعفر (۱۳۹۰) ارزیابی نقش زیرساخت‌های شهری جهت تعیین قطب گردشگری با استفاده از مدل‌های TOPSIS و AHP در استان مازندران، فصلنامه فضای گردشگری، سال ۱، شماره ۱، صص. ۸۲-۶۳.
- ۱۸) مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران (۱۳۸۵) آیین کار ضوابط مکان‌یابی ایستگاه‌های اتوبوس شهری، چاپ اول.
- ۱۹) وارثی، حمیدرضا و رضایی، میثم (۱۳۹۱) تحلیل فضایی و مکان‌یابی مراکز اقامتگاهی در شهرهای تاریخی مطالعه موردی: هتل‌های شهر شیراز، آمایش محیط، دوره ۱۹، شماره ۱۹، صص. ۲۶-۱.
- ۲۰) وارثی، حمیدرضا؛ تقوایی، مسعود؛ شاهبوند، احمد (۱۳۹۰) تحلیلی بر وضعیت زیرساخت‌های گردشگری در شهر اصفهان، اصفهان، مجله جغرافیا و برنامه‌ریزی محیطی، سال ۲۲، دوره ۲۲، شماره پیاپی ۴۴، شماره ۴، صص. ۹۱-۱۱۲.
- ۲۱) وارثی حمیدرضا؛ شیران، غلامرضا؛ عزیزی حسنونند، حدیث (۱۳۹۳) مکان‌یابی ایستگاه‌های اتوبوس با مدل ANP و منطق فازی در GIS (نمونه موردی: شهر خرم‌آباد)، پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، دوره ۶، شماره ۲۳، صص. ۷۶-۵۵.
- 22) Alan Lew, Bob McKerche. (2006) Modeling Tourist Movements: A Local Destination Analysis, *Annals of Tourism Research*, Vol.33, No.2, pp.403-423.
- 23) Amir, S. & Mohamed Osman, M. & Bachok, S. & Ibrahim, M. (2015) sustaining local community economy through tourism: Melaka UNESCO world heritage city, *Procedia Environmental Sciences*, Vol.28, pp.443-452.
- 24) Babawale Akin, Adeyemi. (2013) Mapping the Locational Pattern of Hotels in Akure, Ondo State, *IOSR Journal Of Humanities And Social Science (IOSR-JHSS)* Vol.14, No.3, pp. 95-99.
- 25) Bagheri, M. & Shojaei, P. & Tayebi Khorami, M. (2018) A comparative survey of the condition of tourism infrastructure in Iranian provinces using VIKOR and TOPSIS, *Decision Science Letters*, Vol.7, No.1, pp.87-102.
- 26) Bahaire, T. & Elliott-White, M. (1999) The application of geographical information systems (GIS) in sustainable tourism planning: A review, *Journal of Sustainable Tourism*, Vol.7, No.2, pp.159-174.

- 27) Bulai, M. & Iațu, C. (2013) Accesibilitate și turism: studiu de caz-regiunea Moldovei, Publisher: Editura Universității Alexandru Ioan Cuza” din Iași, România.
- 28) Charles Chancellor, H. (2012) Applying travel pattern data to destination development and marketing decisions, *Tourism Planning & Development*, Vol.9, No.3, pp. 321–332.
- 29) Chang, Jieh-Ren. & Chang, Betty. (2015) The Development of a Tourism Attraction Model by Using Fuzzy Theory, *Mathematical Problems in Engineering journal*, Vol.2015, pp.1-10.
- 30) Chua, A. & Servillo, L. & Marcheggiani, E. & Moere, A. V. (2016) Mapping cilento: Using geotagged social media data to characterize tourist flows in southern Italy, *Tourism Management*, Vol.57, pp.295–310.
- 31) Cohen, S.A. & Higham, J.E. & Peeters, P. & Gössling, S. (2014) Why tourism mobility behaviours must change, *Understanding and governing sustainable tourism mobility: Psychological and behavioural approaches*, Routledge, London
- 32) Marzouq, Ayed Al qeed. & Ibrahim, Bazazo. & Abdelbaset, Hasoneh. (2010) Using Geographic Information System to Visualize Travel Patterns and Market Potentials of Petra City in Jordan, *International Journal of Marketing Studies*, Vol.2, No.2, pp.144-159.
- 33) D’Mello, Carmelita. & Kamat, Kaustubh. & Weiermair, Klaus & Scaglione, Miriam. (2016) Tourists Assessment of infrastructure Availability in GOA for Promoting Tourism: a Gap analysis, 65th Aiest Conference on “Advances in Tourism Research: Perspectives of Actors, Institutions, and Systems, Lijiang, Peoples Republic of China, Vol. 6, PP.42-57.
- 34) Ebrahimzadeh, Issa. & Daraei, Marziye. (2014) Analysis of tourism facilities’ distribution and its optimization based upon Ashworth-Tunbridge and Getz Models using GIS; case study: Semnan in historical silk route, *Humanities and Social Sciences journal*, Vol.2, No.3, pp.47-56.
- 35) Chang, Jieh-Ren. & Chang, Betty. (2015) The Development of a Tourism Attraction Model by Using Fuzzy Theory, *Mathematical Problems in Engineering journal*, Vol.2, pp.1-10.
- 36) Fennell, D. A. (1996) A tourist space-time budget in the Shetland Islands. *Annals of Tourism Research*, Vol.23, No.4, pp.811-829.
- 37) Flogenfeldt, T. (1999) Traveler Geographic Origin and Market Segmentation: The multi trips destination case. *Journal of Travel and Tourism Marketing*, Vol.8, No.1, pp.111-118.
- 38) Iatu, C. & Bulai, M. (2011) New approach in evaluating tourism attractiveness in the region of Moldavia (Romania). *International Journal of Energy and Environment*, Vol.5, No.2, pp.165–174.
- 39) Jafari, Jafar. & Xiao, Honggen. (2016) *Encyclopedia of Tourism*, Publisher: Springer International Publishing.
- 40) Jianhong, (Cecilia) Xia. & Panlop, Zeephongsekul. & David, Packer. (2010) Spatial and temporal modelling of tourist movements using Semi-Markov processes, *Tourism Management*, Vol.32, No.4, pp.844-851.
- 41) Kim, J.-H. & Ritchie, J. R. B. & McCormick, B. (2010) Development of a scale to measure memorable tourism experiences, *Journal of Travel Research*, Vol.51, No.1, pp.12-25.
- 42) Li, X. & Meng, F. & Uysal, M. (2008) Spatial pattern of tourist flows among the asia-pacific countries: An examination over a decade, *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, Vol.13, No.3, pp.229–243.
- 43) Mannell, R. C. & Iso-Ahola, S. E. (1987) Psychological nature of leisure and tourism experience, *Annals of Tourism Research*, Vol.14, pp. 314-331.
- 44) Morgan, M. & Lugosi, P. & Ritchie, J. R. B. (2010) *The tourism and leisure experience: Consumer and managerial perspectives*. Bristol: Channel View Publications.
- 45) Nancy, Odendaa, (2011) *Planning education in the African urban century*, School of Architecture, University of Cape Town, Rondebosch, Cape Town, South Africa, Vol.29, No.3, pp.174-182

- 46) Pedro, Longart. Eugenia, Wickens. & Ali, Bakir. (2017) An Investigation into Restaurant Attributes: A Basis for a Typology, *International Journal of Hospitality & Tourism Administration*, Vol.19, No.1, pp.95-123.
- 47) Pearce, N. (1990) Towards formula for source, *GIS project management*, UK.p1.
- 48) Pine, B.J. & Gilmore, J.H. (1999) *The experience economy*. Boston, MA: Harvard Business School Press.
- 49) Raun, J. & Ahas, R. & Tiru, M. (2016) Measuring tourism destinations using mobile tracking data, *Tourism Management*, Vol.57, pp.202–212.
- 50) Scuttari, A. & Lucia, M.D. & Martini, U. (2013) Integrated planning for sustainable tourism and mobility. A tourism traffic analysis in Italy's south tyrol region. *J. Sustain. Tour*, Vol.21, No.4, pp. 614–637.
- 51) Tsung-Yu, Choua. & Chia-Lun, Hsub. & Mei-Chyi, Chen. (2008) A fuzzy multi-criteria decision model for international tourist hotels location selection, *International Journal of Hospitality Management*, Vol.27, No.2, pp.293–301.
- 52) Wujun Xi, 1. a. & Renjuan, Luo. (2016) Study on Characteristics of Spatial Distribution of Restaurants in Built-up Area of Chuxiong City, *The 2016 International Conference on Advances in Energy, Environment and Chemical Science*, Published by Atlantis Press (AEECS 2016).
- 53) Xia, J. C. & Zeepongsekul, P. & Packer, D. (2011) Spatial and temporal modelling of tourist movements using Semi-Markov processes, *Tourism Management*, Vol.32, No.4, pp. 844-851.
- 54) Yildiz, S. & Akbulut, M. T. (2013) Current trends in developing urban tourism, *Archnet-IJAR*, Vol.7, No.2, pp.297-310.