



اثرگذاری شبکه دسترسی بر توسعه گردشگری روستایی شهرستان اسدآباد

ناصر شفيعی ثابت^۱، سیاوش مرادی مکرم^۲

DOI:10.22034/jtd.2025.486661.2983

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۸/۱۲

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۱۰/۲۳

چکیده

گردشگری روستایی به‌مثابه فعالیت اقتصاد شایان توجهی در سراسر جهان به‌ویژه از نظر ایجاد اشتغال و توسعه روستایی مطرح شده است. شبکه دسترسی و زیرساخت‌های مناسب نقش محوری در تقویت توسعه گردشگری در مناطق مختلف ایفا می‌کند. با وجود این، در برخی از مناطق مانند شهرستان اسدآباد، توسعه گردشگری بر اثر گسترش ناکافی شبکه دسترسی با چالش‌های فراوانی روبه‌رو است. برای بررسی این چالش‌ها، این پژوهش به دنبال بررسی نقش شبکه دسترسی در توسعه گردشگری در کانون‌های روستایی شهرستان اسدآباد است. در این پژوهش کمی، با رویکرد توصیفی-تحلیلی، رابطه میان شبکه دسترسی و توسعه گردشگری روستایی با استفاده از ۹ شاخص تأثیرگذار در ۳۰ روستا و ۳۶۸ خانوار بررسی شده است. پایایی پرسش‌نامه با استفاده از آلفای کرونباخ با ضرایب ۰/۷۶۹ و ۰/۷۸۷ برای شبکه دسترسی و توسعه گردشگری مورد بررسی قرار گرفته است. داده‌ها به‌وسیله مدل‌سازی معادلات ساختاری (SEM) با استفاده از نرم‌افزار اسمارت پی‌ال‌اس تجزیه و تحلیل شده است. یافته‌ها نشان می‌دهد که شبکه دسترسی روستایی در توسعه گردشگری تأثیر معناداری دارد. همچنین، آزمون تی ارتباط بین متغیرهای بررسی شده را به‌جز فرضیه کیفیت شبکه دسترسی روستایی و توسعه گردشگری تأیید می‌کند. این نتایج بر نقش حیاتی دسترسی حمل‌ونقل در هدایت گردشگری روستایی از طریق افزایش درآمد، اشتغال، فعالیت‌های گردشگری، سرمایه‌گذاری در تسهیلات اقامتی، تعداد گردشگران و بهبود خدمات پشتیبانی گردشگری تأکید می‌کند.

واژه‌های کلیدی:

گردشگری، شبکه دسترسی، زیرساخت، اسدآباد، نواحی روستایی، استان همدان

مقدمه

جذب گردشگران در کانون‌های گردشگری روستایی نبود شبکه دسترسی مناسب است. زیرساخت‌های حمل‌ونقل و خدمات وابسته به آن نقش حیاتی در آسان‌سازی سفر برای گردشگران و افزایش تجربه آنان ایفا می‌کند (Coles et al., 2005). بر این مبنای، شبکه دسترسی از عوامل بنیادین توسعه گردشگری در نواحی روستایی شناخته می‌شود. شبکه‌های دسترسی اثرگذاری چشمگیری بر توسعه اقتصاد گردشگری مناطق روستایی دارد. بهبود دسترسی و شبکه‌های ارتباطی به افزایش اشتغال و تنوع‌بخشی فعالیت‌های اقتصادی همچون فعالیت گردشگری در سکونتگاه‌های روستایی کمک می‌کند (Stern et al., 2011).

گردشگری روستایی به شکل رسمی در جهان از سال ۱۹۴۵ و با شروع روش‌های آسان حمل‌ونقل آغاز شد. در چند سال گذشته، گردشگری روستایی، به‌منزله یکی از برجسته‌ترین گفتمان‌های کارآمد برای توسعه اقتصادی مناطق کمتر توسعه‌یافته، نگاه بسیاری را به سوی خود کشانده است. این نوع گردشگری، افزون‌بر اینکه در حفظ فرهنگ و سنت‌های محلی کمک‌کننده است، می‌تواند منبع درآمد پایداری برای ساکنان مناطق هم باشد (Briedenhann et al., 2004; Shen et al., 2023). با این حال، یکی از چالش‌های بزرگ برای

۱. دانشیار، گروه جغرافیای انسانی و آمایش، دانشکده علوم زمین، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران.

۲. گروه جغرافیای انسانی و آمایش، دانشکده علوم زمین، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران. نویسنده مسئول، n_shafiei@sbu.ac.ir



بهبود خدمات دسترسی روستایی، به منزله بخشی از خدمات پشتیبان گردشگری، باعث افزایش سرمایه‌گذاری‌ها در زمینه مراکز اقامتی و پذیرایی و کانون‌ها و خانه‌های بوم‌گردی در مناطق روستایی می‌شود. این موضوع به مدیریت بهتر جریان‌های سرمایه‌گذاری و کاهش خطرهای سرمایه‌گذاری اقتصادی در زمینه گردشگری نیز یاری‌رسان است (Lu et al., 2024). بر این مبنای، زیرساخت‌های حمل‌ونقل مناسب باعث بهبود دسترسی به سکونتگاه‌های روستایی و افزایش جریان گردشگران می‌شود، که سرانجام توسعه اجتماعی-اقتصادی و فرصت‌های نوین برای کسب‌وکارهای محلی در این کانون‌ها را به همراه خواهد داشت (Roehl et al., 1993). دسترسی گردشگران به حمل‌ونقل جاده‌ای مناسب در نواحی روستایی به بهبود تجربه گردشگری و افزایش رضایت گردشگران کمک می‌کند (Shen et al., 2023). همچنین، شبکه دسترسی مناسب باعث بهبود رضایت گردشگران و افزایش کیفیت خدمات در سکونتگاه‌های روستایی می‌شود، که به نوبه خود به توسعه گردشگری در این مناطق می‌انجامد (Xingjun, 2022). بنابراین، زیرساخت‌های حمل‌ونقل توسعه‌یافته با بهبود دسترسی به مناطق دورافتاده و آسان‌سازی جریان گردشگران، کالا و خدمات گردشگری به افزایش فعالیت‌های اجتماعی و اقتصادی در این مناطق کمک می‌کند و به کاهش هزینه‌های گردشگری خانوارها و بهبود تجربه گردشگری می‌انجامد (Fountain et al., 2021; Lu et al., 2024).

با وجود اهمیت شبکه‌های دسترسی، بسیاری از کانون‌های روستایی با چالش‌های فراوانی در زمینه زیرساخت و خدمات شبکه دسترسی روبه‌رویند، که از مهم‌ترین بازدارنده‌های توسعه گردشگری در آن‌ها به شمار می‌آید. کمبود زیرساخت‌های مناسب دسترسی به کانون‌ها و منابع گردشگری را کاهش می‌دهد و در نتیجه، توسعه اقتصادی و اجتماعی این کانون‌ها را محدود می‌سازد (Zolotarev et al., 2023). نبود شبکه‌های ارتباطی مناسب و کاستی در نظام حمل‌ونقل عمومی و فاصله از کانون‌های شهری نیز به کاهش مشارکت جامعه محلی در فعالیت‌های گردشگری و توزیع نابرابر منافع گردشگری منجر می‌شود (Zeren et al., 2024). این مشکلات، افزون‌بر اینکه بر کاهش تعداد گردشگران ورودی به کانون‌های روستایی اثرگذار است، باعث کاهش درآمدهای محلی و بهره‌مندی اندک جامعه محلی از مزایای اقتصادی گردشگری می‌شود.

بر مبنای واکاوی ادبیات و پیشینه موضوع، برای بهبود ابعاد توسعه گردشگری روستایی و به دنبال آن کاهش فقر در مناطق روستایی لازم است شبکه دسترسی میان کانون‌های شهری و روستایی به شکل متناسبی بهبود یابد. با اینکه شبکه دسترسی روستایی نقش چشمگیری در پیشرفت و توسعه اقتصادی و گردشگری نواحی روستایی دارد، نقش شبکه دسترسی در توسعه گردشگری روستایی در کشور و ناحیه بررسی شده کمتر از شهرها مورد توجه قرار گرفته است. بنابراین، توسعه گردشگری در روستاهای کشور و به‌ویژه شهرستان اسدآباد در ارتباط با کاستی‌های زیرساخت، خدمات و کیفیت شبکه دسترسی با چالش‌های زیادی روبه‌رو است. بدین‌سان، نگرستن به این مقوله برای کاهش شکاف میان آنچه باید باشد و آنچه اکنون در کانون‌های گردشگری روستایی این شهرستان مشاهده می‌شود از اهمیت بنیادین برخوردار است. از آنجاکه بر اساس سرشماری سال ۱۳۹۵ مرکز آمار ایران ۴۲ هزار و ۱۴۴ نفر از جمعیت شهرستان اسدآباد در نواحی روستایی زندگی می‌کنند، واکاوی قابلیت‌ها و تنگناهای شبکه دسترسی روستایی برای توسعه گردشگری موجب پیشرفت اقتصادی و افزایش اشتغال خواهد شد. این پژوهش، با تأکید بر جنبه‌های گفته‌شده، در پی پاسخ‌گویی به این پرسش بنیادین است که اثرگذاری شبکه دسترسی روستایی در توسعه گردشگری شهرستان اسدآباد چگونه است.

مبانی نظری و پیشینه پژوهش

مفهوم دسترسی و نقش آن در توسعه اقتصادی، به‌ویژه از منظر حمل‌ونقل، موضوعی است که از دیرباز مورد توجه نظریه‌پردازان بوده است. هیرشمن نخستین کسی بود که به‌طور مشخص به سهم حمل‌ونقل در توسعه اقتصادی پرداخت و پرسش‌هایی درباره تقدم یا تأخر سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل به رشد اقتصادی مطرح کرد (Jangra et al., 2024). لیتمن و بورول (2006) دسترسی را توانایی مناسب به کالاها، خدمات و فعالیت‌ها دانسته‌اند، که هدف نهایی برنامه‌ریزی حمل‌ونقل است. فون تونن^۳، در سال ۱۸۲۶، نقش دسترسی و حمل‌ونقل در توسعه روستایی و مکان‌یابی بهینه محصولات کشاورزی را بررسی کرد و نشان داد که هزینه حمل‌ونقل با افزایش فاصله از بازار افزایش می‌یابد (Ibanescu et al., 2023).

1. Hirshman
2. Litman and Burwell
3. Von Tonen



روستایی در میان پژوهشگران و برنامه‌ریزان روستایی رواج دارد و پژوهش‌های پرشماری در این زمینه انجام شده است. برای شناسایی شاخص‌های اثرگذار و اثرپذیر پژوهش و برای مقایسه یافته‌های این پژوهش با پژوهش‌های پیشین، برخی از این پژوهش‌ها به اختصار بیان می‌شود:

مامولادزه^۷ (2023) به بررسی چالش‌های گردشگری در مناطق روستایی گرجستان پرداخته و بر اهمیت توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل برای پایداری گردشگری روستایی تأکید کرده است. جدواب^۸ و استوریگارد^۹ (2022) در پژوهشی به این نتایج دست یافتند که شبکه دسترسی روستایی برای توسعه گردشگری شهرهای کوچک و دورافتاد به‌خاطر وجود زیرساخت مناسب در ناحیه موردبررسی که فعالیت کشاورزی گسترده‌ای دارد بسیار مطلوب است. فتونی و لرونوگ^{۱۰} (2021)، در پژوهشی درباره سیاست‌های حمل‌ونقل و توسعه پایدار گردشگری در استان جاوای شرقی اندونزی، به این نتایج دست یافتند که حمل‌ونقل نقش بزرگی در رشد گردشگری و تأثیرات اقتصادی مثبت در جوامع محلی دارد. لیو^{۱۱} و همکاران (2020) نشان دادند که گردشگری روستایی در چین در حال رونق است و بیشتر پژوهشگران چینی در سیاست‌های محرک دولت ملی بر روی بازسازی روستایی تأکید دارند؛ به‌گونه‌ای که دولت مرکزی در هدایت گردشگری روستایی به‌سوی مسیرهای مناسب و دولت محلی با مدیریت مستقیم فعالیت‌های گردشگری و هماهنگی با کسب‌وکارها و ساکنان برای ارائه خدمات و حل مشکلات نقش راهبری ایفا می‌کند.

ناول^{۱۱} و همکاران (2020)، در پژوهشی درباره تأثیر زیرساخت‌های جاده‌ای و حمل‌ونقل در حمایت جامعه از گردشگری در چارچوب کریدور اقتصادی چین - پاکستان، به این نتایج دست یافتند که تأثیر درک‌شده از زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و خدمات حمل‌ونقل عمومی با حمایت جامعه از گردشگری ارتباط مثبت دارد و مزایای گردشگری درک‌شده و رضایت جامعه نقش میانجی در این رابطه ایفا می‌کند. یافته‌های پژوهش آنان، افزون‌بر اینکه به ادبیات گردشگری در این زمینه کمک کرده است، پیامدهای مهمی برای مسئولان آن کشور در تدوین سیاست‌هایی برای ارتقای توسعه گردشگری داشته است. لون^{۱۲} و همکاران (2016) در پژوهشی

پس از آن، نظریه‌پردازان دیگری چون کریستالر^۱ در نظریه مکان مرکزی، موریل^۲ در نظریه تعادل فضایی، فریدمن^۳ در نظریه مرکز - پیرامون، فرانسو پرو^۴، وبر^۵، میسرا^۶ و دیگران، در سازمان‌یابی کانون‌های شهری و روستایی به ارزشمندی دسترسی و حمل‌ونقل و خدمات‌رسانی مناسب به نواحی روستایی، نظریه‌هایی را پیش کشیدند. این نظریه‌ها زمینه‌هایی را برای جابه‌جایی انسان، کالا، انرژی، خدمات و اطلاعات در فضای فیزیکی و مجازی فراهم کرده است. قابلیت دسترسی توانایی افراد برای دستیابی به امکانات، خدمات و فرصت‌های موردنیاز خود با کمترین هزینه (مالی، فیزیکی و زمانی) و بدون محدودیت جغرافیایی تعریف می‌شود. این مفهوم ابعاد اجتماعی، اقتصادی، روان‌شناختی و فیزیکی مختلفی را در بر می‌گیرد و با بهبود کیفیت زندگی و کاهش فقر ارتباط مستقیم دارد. حمل‌ونقل و مکان‌یابی خدمات دو عامل اصلی تأثیرگذار در قابلیت دسترسی هستند. عوامل مؤثر بر تحرک و جابه‌جایی افراد، از جمله محیط فیزیکی، هزینه‌ها، توانایی‌ها و دسترسی به وسایل نقلیه، به منابع گوناگونی همچون سرمایه‌های طبیعی، مالی، انسانی و اجتماعی مرتبط‌اند. بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل، به‌ویژه در مناطق روستایی، دسترسی به آموزش و بهداشت و سایر خدمات ضروری را تسهیل می‌کند و کیفیت زندگی را ارتقا می‌دهد (Lu et al., 2024). در کشورهای در حال توسعه، محدودیت دسترسی به کالاها و خدمات اساسی، توسعه اقتصاد کشاورزی و غیرکشاورزی و اقتصاد گردشگری از چالش‌های اصلی ساکنان مناطق روستایی به‌ویژه گروه‌های فقیر است. دسترسی به امکانات و خدمات، برای تأمین نیازهای اساسی و ارتقای سطح زندگی، امری ضروری است (Fafurida et al., 2023).

با توجه به آنچه گفته شد، برای بهبود و توسعه گردشگری در کانون‌های روستایی شناسایی و تحلیل نقش شبکه دسترسی در توسعه گردشگری روستایی بسیار ضروری است. بر پایه بررسی‌های انجام‌شده، درباره نقش شبکه دسترسی در توسعه گردشگری روستایی در کشور پژوهش‌های اندکی انجام شده است. بیشتر پژوهش‌ها مربوط به حوزه شهری است. واکاوی پیشینه موضوع نمایانگر آن است که بررسی شبکه دسترسی

7 . Mamuladze
8 . Jedwab and Storlgard
9 . Fathoni and Lanrong
10 . Liu
11 . Knawel
12 . Lun

1 .Christaller
2 .Muriel
3 .Friedmann
4 .François Perroux
5 .Weber
6 .Misra



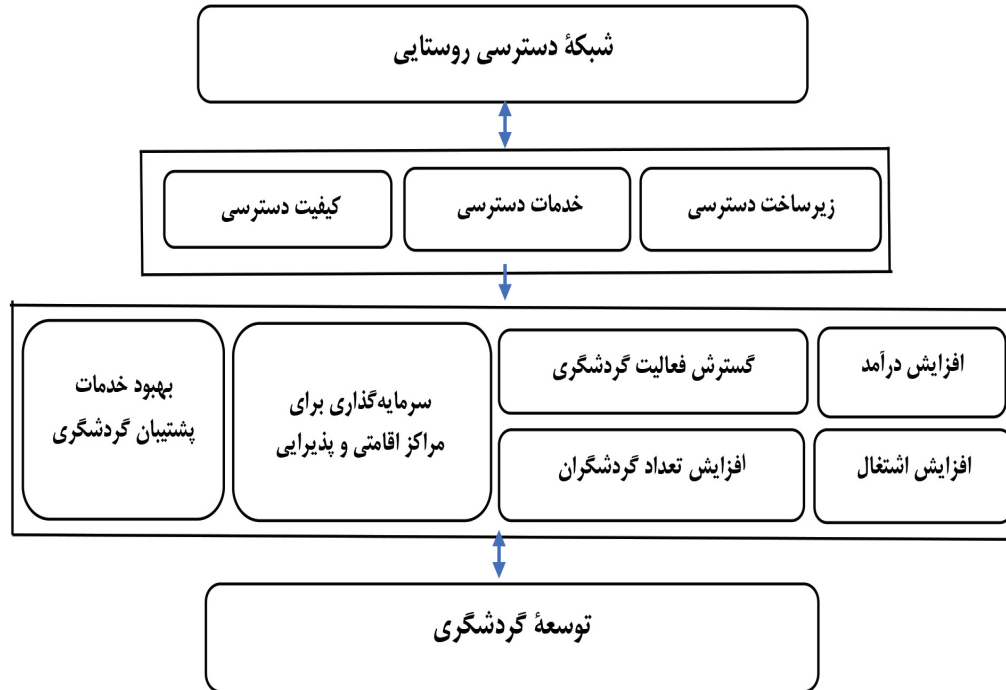
آشکار ساختند که گردشگری روستایی، به مثابه یک پیشران برجسته برای توسعه روستایی در کانون‌های روستایی کوهستانی و پیرامون آن، با چالش‌های اقتصادی، اجتماعی و محیط‌زیستی پرشماری روبه‌رو است و در هم آمیختن کشاورزی و گردشگری کمک زیادی به گردشگری روستایی می‌کند. افزون‌بر این، توسعه شبکه دسترسی عامل کلیدی موفقیت در چیرگی بر بازدارنده‌های پنهان در توسعه گردشگری روستایی است.

در ایران، ابراهیمی و یعقوبی (2022) در پژوهشی نشان دادند که از دیدگاه روستائیان اهمیت و اثربخشی نهادهای محلی مانند شورا، دهیار و نهادهای تخصصی مانند بخش خصوصی و اداره میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری در توسعه گردشگری از دیگر نهادهای مسئول در فرایند توسعه گردشگری روستایی بیشتر است. همچنین، گرایش روستائیان به مشارکت با نهادهای محلی و تخصصی بیشتر از نهادهای دولتی است. بیگدلی و همکاران (2022) در پژوهشی آشکار ساختند که بعد اقتصادی، شاخص‌های افزایش ساخت‌وساز خانه‌های دوم گردشگری و افزایش سرمایه‌گذاری و شکل‌گیری سرمایه بیشترین تأثیر مثبت را از شبکه دسترسی روستایی پذیرفته‌اند. آذرخش و همکاران (2022) نشان دادند که بین رقابت‌پذیری مقصدهای گردشگری و حمل‌ونقل همبستگی وجود دارد. همچنین، بر اساس نتایج معادلات ساختاری، بیشترین تأثیرات حمل‌ونقل در مؤلفه تنوع‌بخشی به فرصت‌های اشتغال و درآمد با ضریب ۰/۵۲۱ بوده است. نتایج پژوهش آنان نشان داد که دسترسی به نظام حمل‌ونقل مناسب و بهبود یافته نقش بنیادین در ارتقای شاخص‌های رقابت‌پذیری اقتصادی مقاصد گردشگری روستایی دارد. خدانابه (2021) نتیجه گرفت که سیاست حمل‌ونقل نقش مهمی در توسعه مناطق روستایی داشته است و دسترسی مناسب به آن عامل مهمی در کاهش انزوای جغرافیایی است. همچنین، زیرساخت‌های حمل‌ونقل بیشترین نقش را در تبیین ابعاد توسعه اقتصادی داشته است. حمل‌ونقل و افزایش میزان تولید و ظرفیت ماشین‌آلات باعث کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل خواهد شد. مودودی و فردوسی (2021) در پژوهشی آشکار ساختند که بوم‌گردی موجب توسعه اقتصادی، اجتماعی و کالبدی روستای افین شده است. در این زمینه، توسعه بوم‌گردی در روستای افین موجب بهبود حمل‌ونقل، رونق و احیای صنایع دستی، ایجاد فرصت سرمایه‌گذاری،

ایجاد اشتغال، افزایش درآمد، فروش محصولات کشاورزی، افزایش دانش و اطلاعات مردم، آشنایی با اقوام گوناگون، انگیزه برای کار اشتراکی، همکاری برای حل مسائل گردشگری، بازگشت مهاجران به روستا، توجه به زیباسازی منازل، استفاده از نمادهای سنتی در روستا، بهبود نظام دفع زباله و فاضلاب، تمیزی محیط، حفاظت بیشتر از محیط روستا و توجه به حفظ بناهای تاریخی شده است. کلاتی مقدم (2019) در پژوهشی بیان کرد که افزایش تقاضای محصولات باغی باعث افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل، و افزایش تولید و افزایش ظرفیت ماشین‌آلات به کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل منجر خواهد شد. حیدری و دهقان (2018) در پژوهشی به این نتیجه رسیدند که بیشتر کانون‌های تفریحی شهر اصفهان فاصله بهینه با اقامتگاه‌های گردشگری ندارند. همچنین، مشخص شده است که توزیع فضایی اقامتگاه‌های گردشگری شهر اصفهان متأثر از جاذبه‌های گردشگری نیست. به‌منظور مشخص کردن مسیرهای بهینه دسترسی به جاذبه‌های گردشگری، بهترین مسیرها مشخص شده است.

بر مبنای ادبیات و پیشینه بررسی شده آشکار شد که حمل‌ونقل نقش مهمی در توسعه اقتصادی در چارچوب گسترش زیرساخت، کیفیت و خدمات حمل‌ونقل (همچون آسفالت شدن راه‌ها، ایمنی راه‌ها، کمیت و کیفیت وسایل حمل‌ونقل و دسترسی آسان) در نواحی روستایی دارد. شبکه دسترسی روستایی از راه کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل، افزایش درآمد، جذب سرمایه‌گذاری برای احداث مراکز اقامتی و پذیرایی، افزایش اشتغال، گسترش فعالیت گردشگری، افزایش تعداد گردشگران و بهبود خدمات پشتیبان گردشگری در توسعه گردشگری کانون‌های روستایی اثرگذار است. کاهش زمان مسافرت و افزایش تعداد جابه‌جایی در جاده آسفالت دو برابر جاده خاکی است. کاهش هزینه تولید و صرفه‌جویی در هزینه بیشترین تأثیرپذیری را در نظام حمل‌ونقل روستایی دارد. حمل‌ونقل مناسب باعث آسان‌سازی در حمل‌ونقل مسافر، جلب گردشگر و دسترسی آسوده به امکانات و خدمات می‌شود و در رونق‌بخشی به کشاورزی، صنایع و خدمات اثرگذار است. در بیشتر پژوهش‌های انجام‌شده، اثرگذاری راه‌های روستایی و حمل‌ونقل روستایی بر توسعه اقتصادی و گردشگری مورد توجه قرار گرفته است؛ اما این پژوهش کوشش دارد، افزون‌بر حمل‌ونقل، نقش شبکه دسترسی روستایی را در چارچوب خدمات و

پشتیبان گردشگری و اثرگذاری آن را بر توسعه گردشگری پژوهش‌های پیشین این‌گومه به آن نگریسته نشده است در نواحی روستایی ناحیه مورد مطالعه واکاوی کند، که در (شکل ۱).



شکل ۱: مدل مفهومی پژوهش (بر مبنای واکاوی ادبیات و پیشینه موضوع)

روش‌شناسی

پژوهش از نظر هدف کاربردی و از نظر ماهیت و شیوه توصیفی - تحلیلی و کمی میدانی است. برای جمع‌آوری داده‌ها و اطلاعات از شیوه کتابخانه‌ای و میدانی بهره گرفته شده است. به سخن دیگر، در بررسی ادبیات موضوع از روش اسنادی و کتابخانه‌ای و برای گردآوری اطلاعات مربوط به متغیرهای پژوهش، افزون‌بر روش کتابخانه‌ای، از روش میدانی پرسش‌نامه محقق‌ساخته برای پاسخ‌گویی به مهم‌ترین پرسش پژوهش در سطح خانوارهای روستایی و در طیف لیکرت در پنج طیف خیلی کم، کم، متوسط، زیاد و خیلی زیاد استفاده شده است. جامعه آماری پژوهش ۹۹ روستای دارای سکنه شهرستان اسدآباد است که از میان آن‌ها ۳۰ روستا که جاذبه‌های گردشگری طبیعی، یادمانی و فرهنگی گردشگری و ورود گردشگران بیشتری داشتند به شکل تصادفی انتخاب شدند. تعداد خانوار در روستاهای

نمونه بر اساس سرشماری عمومی نفوس و مسکن مرکز آمار ایران در سال ۱۳۹۵ برابر با ۷۲۱۷ خانوار بوده است. تعیین حجم نمونه برای پرسش‌نامه، بر مبنای تعداد ۷۲۱۷ خانوار در ۳۰ روستای نمونه تصادفی و بر بنیان فرمول کوکران و با بهره‌گیری از سطح اطمینان ۹۵ درصد و دقت احتمالی مطلوب ۵ درصد و پیش برآورد واریانس (۰/۲۵)، حجم نمونه ۳۶۸ خانوار به دست آمد.

در این راستا برای سنجش میزان اثرگذاری شبکه دسترسی روستایی در توسعه گردشگری، ۳ شاخص اثرگذار زیرساخت، کیفیت و خدمات شبکه دسترسی روستایی در چارچوب ۳۶ گویه و ۵ شاخص اثرپذیر پژوهش همچون افزایش درآمد، سرمایه‌گذاری برای مراکز اقامتی و پذیرایی، افزایش اشتغال، افزایش تعداد گردشگران، گسترش فعالیت گردشگری و بهبود خدمات پشتیبان گردشگری در قالب ۴۶ گویه بررسی شد (جدول ۲ و ۳).

جدول ۱: مؤلفه و شاخص اثرگذار

شاخص	مؤلفه اثرگذار
زیرساخت شبکه دسترسی	شبکه دسترسی روستایی
خدمات شبکه دسترسی	
کیفیت شبکه دسترسی	
Mamuladze, 2023; Jedwab & Storigard, 2022; Lun et al., 2016; Fathoni & Lanrong, 2021; Knawel et al., 2020; Ebrahimi & Yaghobi, 2022; Bigdeli et al., 2022; Azarakhsh & Einali, 2022; Khodapanah, 2021; Mododi Arkhodi & Ferdowsi 2021; Heydari & Dehgan, 2019; Bigdeli et al., 2022	

جدول ۲: مؤلفه و شاخص اثرپذیر پژوهش

شاخص	مؤلفه اثرپذیر
افزایش درآمد	توسعه گردشگری
افزایش اشتغال	
گسترش فعالیت گردشگری	
سرمایه‌گذاری برای مراکز اقامتی و پذیرایی	
افزایش تعداد گردشگران	
بهبود خدمات پشتیبان گردشگری	
Lun et al., 2016; Mamuladze, 2023; Jedwab & Storigard, 2022; Ebrahimi & Yaghobi, 2022; Bigdeli et al., 2022; Azarakhsh & Einali, 2022; Khodapanah, 2021; Mododi Arkhodi & Ferdowsi 2021; Heydari & Dehgan, 2019; Bigdeli et al., 2022	

برای سنجش پایایی گویه‌های پرسش‌نامه، از روش آلفای کرونباخ استفاده شد. ضریب آلفای کرونباخ به دست آمده برای هر یک از متغیرهای شبکه دسترسی روستایی و توسعه گردشگری به ترتیب ۰/۷۶۹ و ۰/۷۴۱ بود. برای هر یک از شاخص‌ها به شرح جدول ۳ بوده است. با توجه به ضریب آلفای کرونباخ به دست آمده، پرسش‌نامه از پایایی لازم برخوردار بوده است.

برای اطمینان از روایی صوری و محتوایی پرسش‌نامه از نظر خبرگان در مقطع کارشناسی ارشد، دکتری و پسادکتری و استادان دانشگاه شهید بهشتی با تخصص جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، جغرافیا و برنامه‌ریزی گردشگری و جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری که پژوهش‌هایی در زمینه موضوع گردشگری داشتند و نیز عده‌ای از آگاهان و خبرگان محلی بهره گرفته شد.

جدول ۳: ضریب آلفای کرونباخ متغیرها و شاخص‌های اثرگذار و اثرپذیر پژوهش

متغیرهای پژوهش	شاخص	آلفای کرونباخ
شبکه دسترسی روستایی	زیرساخت شبکه دسترسی	۰/۷۷۳
	خدمات شبکه دسترسی	۰/۸۸۰
	کیفیت شبکه دسترسی	۰/۷۶۴
		۰/۷۶۹



آلفای کرونباخ		شاخص	متغیرهای پژوهش
۰/۷۸۷	۰/۷۸۵	افزایش اشتغال	توسعه گردشگری
	۰/۸۲۱	افزایش درآمد	
	۰/۷۸۳	گسترش فعالیت گردشگری	
	۰/۸۳۰	سرمایه گذاری برای مراکز اقامتی و پذیرایی	
	۰/۷۵۳	بهبود خدمات پشتیبان گردشگری	
	۰/۸۱۱	افزایش تعداد گردشگران	

معرفی ناحیه مورد مطالعه

شهرستان اسدآباد بین مدار ۳۴ درجه و ۳۵ دقیقه تا ۳۴ درجه و ۶۰ دقیقه عرض شمالی و ۴۷ درجه و ۴۷ دقیقه تا ۴۸ درجه و ۱۵ دقیقه طول شرقی قرار دارد. این شهرستان در غرب استان همدان و در همسایگی دو استان کردستان و کرمانشاه قرار گرفته است. بر اساس داده‌های مرکز آمار ایران در سال ۱۳۹۵، اسدآباد دارای ۹۹ روستای دارای سکنه بوده است. روستاهای نمونه به صورت تصادفی از میان روستاهای دارای جاذبه‌های طبیعی، تاریخی - یادمانی، فرهنگی و مذهبی - زیارتی انتخاب شده است که هر ساله گردشگرانی را به شکل درون ناحیه‌ای و برون ناحیه‌ای به سوی خود جذب می‌کنند. این روستاها در بخش‌های گوناگون شهرستان همچون بخش مرکزی و پیرسلیمان و در دهستان‌های گوناگون شهرستان مطابق جدول ۴ و جدول ۵ پراکنده‌اند.

به علت گسترش شبکه دسترسی در چارچوب زیرساخت، خدمات و کیفیت دسترسی‌ها و آسفالت شدن راه‌های روستایی، ساختار و کارکرد گردشگری در روستاهای نمونه به ویژه در یک دهه گذشته توسعه نسبی یافته است. ساختار گردشگری همچون مراکز اقامتی و پذیرایی و خدمات پشتیبان گردشگری در برخی از روستاها مطابق جدول ۶ و ۷ توسعه بیشتری داشته است؛ اما دیگر روستاهای بررسی شده، با وجود جاذبه‌های چشم‌نواز طبیعی و یادمانی - تاریخی، از لحاظ ساختار گردشگری توسعه اندکی داشته‌اند. بدین ترتیب، با اینکه هر ساله گردشگران درون و برون ناحیه‌ای برای بازدید از جاذبه‌ها به این روستاها مراجعه می‌کنند، اما از لحاظ ساختاری و خدمات پشتیبان گردشگری توسعه چندانی پیدا نکرده‌اند.

جدول ۴: تقسیم‌بندی نواحی روستایی بررسی شده

ردیف	نام دهستان	نام روستا	بخش	فاصله تا شهرستان به کیلومتر	تعداد خانوار	جمعیت
۱	در بندرود	خاکریز	مرکزی	۳	۳۱۶	۱۰۸۹
۲	سیدجمال	شهراب	مرکزی	۴	۳۷	۱۰۷
۳	سیدجمال	بادخوره	مرکزی	۵	۴۸۳	۱۷۸۸
۴	سیدجمال	بیاج	مرکزی	۶	۳۱	۱۰۴
۵	در بندرود	دهنو	مرکزی	۶	۱۸۳	۶۴۴
۶	سیدجمال	مله‌مدره	مرکزی	۷	۱۲۰	۳۱۰
۷	در بندرود	یوسف‌آباد	مرکزی	۸	۲۴۳	۹۱۵
۸	در بندرود	چنار سفلی	مرکزی	۱۰	۱۰۹۰	۳۶۲۶
۹	در بندرود	حسام‌آباد	مرکزی	۱۱	۵۵۷	۲۰۲۳
۱۰	سیدجمال	وندلرآباد	مرکزی	۱۲	۵۰۶	۱۵۶۵



ردیف	نام دهستان	نام روستا	بخش	فاصله تا شهرستان به کیلومتر	تعداد خانوار	جمعیت
۱۱	چهاردولی	چنارعلیا	مرکزی	۱۶	۶۰۲	۲۰۲۰
۱۲	جلگه	سیف‌آباد	مرکزی	۱۷	۷۵	۲۳۹
۱۳	چهاردولی	محمدآباد	مرکزی	۱۹	۱۳۸	۴۳۰
۱۴	جلگه	موسی‌آباد	مرکزی	۲۰	۴۰۷	۱۲۱۸
۱۵	جلگه	پل شکسته	مرکزی	۲۲	۱۰۱	۳۴۸
۱۶	جلگه	دولت‌آباد	مرکزی	۲۲	۶۲	۲۰۴
۱۷	پیرسلیمان	لک‌لک	پیرسلیمان	۲۳	۲۷۳	۸۶۸
۱۸	پیرسلیمان	قاسم‌آباد لک‌لک	پیرسلیمان	۲۴	۲۸۳	۷۵۵
۱۹	پیرسلیمان	حبشی	پیرسلیمان	۲۵	۱۴۸	۳۷۹
۲۰	جلگه	پیرشمس‌الدین	مرکزی	۲۵	۱۳۳	۴۴۱
۲۱	پیرسلیمان	پیریوسف	پیرسلیمان	۲۷	۱۱۵	۳۷۲
۲۲	پیرسلیمان	گاوگدار	پیرسلیمان	۳۰	۱۵۱	۴۶۴
۲۳	چهاردولی	قادرآباد	مرکزی	۳۰	۱۱۱	۳۵۹
۲۴	کلیانی	طویلان علیا	پیرسلیمان	۳۳	۱۲۱	۳۸۶
۲۵	کلیانی	طویلان سفلی	پیرسلیمان	۳۴	۲۸۴	۹۲۷
۲۶	کلیانی	رستم‌آباد	پیرسلیمان	۳۵	۲۱	۷۲
۲۷	چهاردولی	کمک سفلی	مرکزی	۳۵	۲۷۹	۹۱۴
۲۸	چهاردولی	سیاگله	مرکزی	۳۸	۸۱	۲۳۸
۲۹	کلیانی	میوله	پیرسلیمان	۴۰	۱۳۵	۴۰۷
۳۰	کلیانی	گیتی سایه	پیرسلیمان	۴۵	۱۰۳	۳۳۲

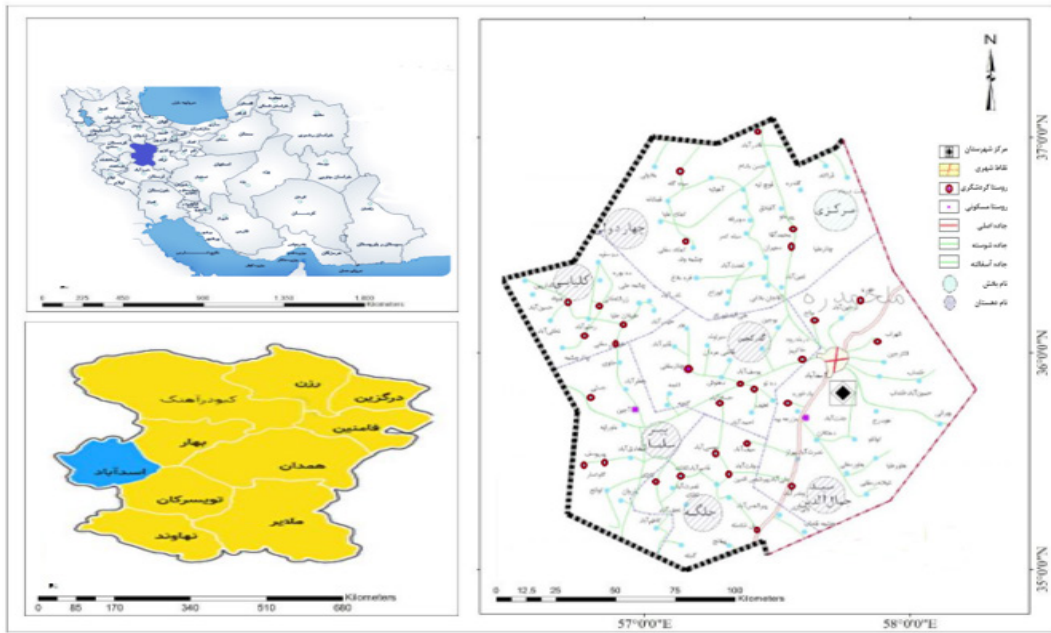
بر اساس جدول ۵، جاذبه‌های گردشگری روستایی فرهنگی و مذهبی است، که جاذبه تاریخی و فرهنگی شهرستان اسدآباد در سه زمینه طبیعی، تاریخی و بیشتر از جاذبه‌های دیگر است.

جدول ۵: جاذبه‌های گردشگری نواحی روستایی شهرستان اسدآباد

نام روستا	جاذبه گردشگری	نام روستا	جاذبه گردشگری
پیریوسف	فرهنگی - مذهبی	شهراب	جلوه‌های طبیعی و منظر زیستی
چنار سفلی		ماهمدره	
لک‌لک		محمدآباد	
قاسم‌آباد		حبشی	
پیریوسف		سیاگله	
گاوگدار		چنارعلیا	

شهرستان اسدآباد (برگرفته از یافته‌های پژوهش در سال ۲۰۴۱)

ردیف	نام روستا	غذای خوری و پذیرایی	سوپرمارکت و فروشگاه‌ها	آب‌رسانی و سیستم‌های محلی	صنایع دستی محلی	آفانگه و بوم‌گردی	پست بانک و سایر بانک	محصولات باغی برای عرضه به گردشگران	مکان‌های تاریخی فرهنگی	مکان‌های مذهبی	چشم انداز طبیعی
۱	خاکریز			*			*				
۲	شهراب			*				*			
۳	بادخوره	*	*				*				
۴	بیاج			*			*	*	*		
۵	دهنو			*							
۶	مله‌مدره	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
۷	یوسف‌آباد	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
۸	چنار سفلی	*		*		*	*	*	*	*	
۹	حسام‌آباد	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
۱۰	وندراآباد	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
۱۱	چنار علیا			*	*	*	*	*	*	*	
۱۲	سیف‌آباد			*	*	*	*	*	*	*	
۱۳	محمدآباد			*	*	*	*	*	*	*	
۱۴	موسی‌آباد	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
۱۵	پل شکسته	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
۱۶	دولت‌آباد			*	*	*	*	*	*	*	
۱۷	لک‌لک	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
۱۸	قاسم‌آباد لک‌لک	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
۱۹	حبشی			*	*	*	*	*	*	*	
۲۰	پیرشمس‌الدین			*	*	*	*	*	*	*	
۲۱	پیریوسف			*	*	*	*	*	*	*	
۲۲	گاوگذار			*	*	*	*	*	*	*	
۲۳	قادرآباد			*	*	*	*	*	*	*	
۲۴	طویلان علیا	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
۲۵	طویلان سفلی			*	*	*	*	*	*	*	
۲۶	رستم‌آباد			*	*	*	*	*	*	*	
۲۷	کممک سفلی	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
۲۸	سیاگله			*	*	*	*	*	*	*	
۲۹	میوله			*	*	*	*	*	*	*	
۳۰	گیتی سایه			*	*	*	*	*	*	*	



نقشه ۱: موقعیت روستاهای نمونه گردشگری در شهرستان اسدآباد در استان و ایران (مرکز آمار ایران، ۱۴۰۲)

حدود ۷۰ درصد حجم نمونه را جوانان و میانسالان تشکیل داده‌اند. از نظر تحصیلات، حدود ۷۲ درصد از پاسخ‌گویان دیپلم و بالاتر از دیپلم بوده‌اند. همچنین، حدود ۲۵۰ نفر یعنی ۶۷/۹ درصد از پاسخ‌گویان در زمینه کشاورزی اشتغال داشته‌اند (جدول ۸).

یافته‌های پژوهش

یافته‌های توصیفی

از مجموع ۳۶۸ نفر پاسخ‌گو، ۹۳/۲ درصد مرد و ۶/۸ درصد زن بوده‌اند. حدود ۳۹/۱ درصد سنی بین ۲۵ تا ۳۵ و ۳۱/۸ درصد ۳۶ تا ۴۵ داشتند که نشان می‌دهد

جدول ۸: ویژگی فردی پاسخ‌گویان

متغیر	تعداد	درصد	متغیر	تعداد	درصد	متغیر	تعداد	درصد	
جنسیت	زن	۲۵	۱۴۴	۳۹/۱	۲۵ تا ۳۵ سال	سن	ابتدایی	۱۷	۴/۷
							راهنمایی	۵۳	۱۴/۴
جنسیت	مرد	۳۴۳	۱۱۷	۳۱/۸	۳۶ تا ۴۵ سال	سن	دیپلستان	۵۱	۱۳/۹
							دیپلم	۱۰۹	۲۹/۶
شغل	جمع	۳۶۸	۷۱	۱۹/۳	۴۶ تا ۵۵ سال	سن	کاردانی	۲۱	۵/۷
							کارشناسی	۱۱۰	۲۹/۹
شغل	کشاورزی	۲۵۰	۳۳	۸	۵۶ تا ۶۵ سال	سن	کارشناسی ارشد و بالاتر	۷	۱/۹
							صنعت	۲۶	۷/۱
شغل	خدمات	۹۲	۳	۹/۰	۶۶ تا ۷۵ سال	سن	جمع	۳۶۸	۱۰۰
							جمع	۳۶۸	۱۰۰



روش آماری در این پژوهش تحلیل همبستگی با استفاده از نرم افزار اسپاس پی اس بوده و معادلات ساختاری با نرم افزار اسمارت پی ال اس انجام شده است. گام نخست ارزیابی مدل اندازه گیری و گام دوم ارزیابی مدل ساختاری به وسیله برآورد مسیر بین متغیرها و تعیین شاخص های برازش مدل است.

گام نخست: ارزیابی مدل اندازه گیری

برای بررسی برازش مدل اندازه گیری از دو معیار پایایی شاخص و روایی هم گرا استفاده می شود (Hulland, 1999). پایایی شاخص نیز توسط سه معیار آلفای کرونباخ، پایایی ترکیبی (CR) و ضرایب عاملی سنجیده می شود.

کرونباخ، برای بررسی دقیق تر پایایی و اطمینان بیشتر از پایایی ترکیبی استفاده شده است.

پایایی ترکیبی (CR)

در صورتی که مقدار پایایی ترکیبی برای هر سازه بیشتر از ۰/۷ شود، نشان از پایداری درونی مناسب برای مدل اندازه گیری دارد و مقدار کمتر از ۰/۶ نبود پایایی را نشان می دهد. بر اساس جدول ۹، بیشترین گسترش فعالیت های گردشگری ۰/۸۷۹ و کمترین افزایش تعداد گردشگران ۰/۷۰۲ و تمامی شاخص ها از ۰/۷ بیشتر است، که نشان دهنده پایایی ترکیبی قابل قبول است.

روایی هم گرا

روایی هم گرا سومین معیاری است که برای برازش مدل های اندازه گیری در روش پی ال اس به کار برده می شود. مقدار واریانس استخراج شده (AVE) بیشتر از ۰/۵ روایی هم گرای قابل قبولی را نشان می دهد. برخی پژوهشگران مقدار قابل قبول را ۰/۴ در نظر گرفته اند. بر اساس جدول ۹، مدل از روایی هم گرای قابل قبولی برخوردار است و بیشترین گسترش فعالیت های گردشگری ۰/۶۴۴ و کیفیت دسترسی روستایی ۰/۵۰۴ است.

پایایی آلفای کرونباخ

بر اساس جدول ۹، آلفای کرونباخ همه متغیرها تقریباً مساوی و بیشتر از ۰/۷ است، که نشان دهنده پایایی قابل قبول است. بیشترین گسترش فعالیت های گردشگری ۰/۸۱۷ و کمترین افزایش تعداد گردشگران ۰/۷۰۲ است. با توجه به کمبودها و ضعف های آلفای

جدول ۹: ارزیابی مدل اندازه گیری

شاخص	گروه ها	علائم در پی ال اس	بارهای عاملی	آلفای کرونباخ	پایایی ترکیبی (CR)	روایی هم گرا
شبکه دسترسی و توسعه گردشگری	دسترسی و توسعه خدمات پشتیبان گردشگری	IQ1	۰/۸۰۳	۰/۷۸۱	۰/۸۷۳	۰/۵۶۱
	دسترسی و کاهش هزینه های گردشگری	IQ2	۰/۸۷۷			
	دسترسی و گسترش مراکز اقامتی و پذیرایی	IQ3	۰/۸۲۱			
افزایش اشتغال	افزایش تعداد شاغلان در مراکز اقامتی و پذیرایی	AQ1	۰/۷۳۵	۰/۷۳۸	۰/۸۳۰	۰/۵۵۴
	افزایش تعداد شاغلان در بخش خدمات گردشگری	AQ2	۰/۸۰۱			
	افزایش تعداد شاغلان در مراکز کارگاهی و دستی	AQ3	۰/۷۱۴			
	افزایش تعداد شاغلان کشاورزی و غیرکشاورزی	AQ4	۰/۷۱۵			



شاخص	گروه‌ها	علائم در پی‌ال‌اس	بارهای عاملی	آلفای کروناخ	پایایی ترکیبی (CR)	روایی هم‌گرا
افزایش تعداد گردشگران	افزایش تعداد گردشگران	BQ1	۰/۶۹۴	۰/۷۰۲	۰/۸۰۵	۰/۵۱۲
	افزایش تعداد گردشگران بین‌راهی	BQ2	۰/۶۵۴			
	افزایش گردشگران آداب‌ورسوم	BQ3	۰/۵۹۹			
	افزایش گردشگران بوم‌گردی و خانه دوم	BQ4	۰/۷۲۶			
	افزایش گردشگران مذهبی و زیارتی	BQ5	۰/۶۸۸			
افزایش درآمد	افزایش درآمد کشاورزی و غیرکشاورزی	CQ1	۰/۶۳۵	۰/۷۱۱	۰/۸۰۷	۰/۵۱۱
	افزایش درآمد خانوارهای روستایی مرتبط با گردشگری	CQ2	۰/۶۲۰			
	افزایش درآمد مراکز اقامتی و پذیرایی	CQ3	۰/۷۶۸			
	افزایش درآمد صنایع کارگاهی و دستی	CQ4	۰/۸۱۵			
بهبود خدمات گردشگری پشتیبان	بهبود خدمات رفت‌وآمد برای تأمین نیاز گردشگران	DQ1	۰/۶۹۸	۰/۷۲۹	۰/۸۲۴	۰/۵۴۰
	بهبود وسیله نقلیه عمومی و شخصی برای گردشگری	DQ2	۰/۶۷۴			
	بهبود خدمات عمومی و تعمیرگاهی برای گردشگران	DQ3	۰/۷۸۴			
	بهبود خدمات درمانی، ارتباط تلفنی و اینترنتی و مانند آن‌ها	DQ4	۰/۷۷۷			
سرمایه‌گذاری برای مراکز اقامتی پذیرایی	سرمایه‌گذاری در صنایع کارگاهی و دستی	EQ1	۰/۶۱۲	۰/۷۴۱	۰/۸۱۴	۰/۵۵۸
	سرمایه‌گذاری در بخش خدمات گردشگری	EQ2	۰/۶۸۱			
	سرمایه‌گذاری در کمپ‌های طبیعت‌گردی	EQ3	۰/۵۹۲			
	سرمایه‌گذاری در بخش اقامتی و پذیرایی	EQ4	۰/۷۴۷			
	سرمایه‌گذاری در زمینه مرمت و بازسازی مراکز تاریخی و یادمانی گردشگری	EQ5	۰/۷۷۷			

شاخص	گویه‌ها	علائم در پی‌الاس	بارهای عاملی	آلفای کرونباخ	پایایی ترکیبی (CR)	روایی هم‌گرا
گسترش فعالیت‌های گردشگری	گسترش فعالیت‌های پذیرایی گردشگری	FQ1	۰/۷۸۲	۰/۸۱۷	۰/۸۷۹	۰/۶۴۴
	گسترش فعالیت‌های اقامتی گردشگری	FQ2	۰/۸۲۹			
	گسترش فعالیت‌های خدمات و پشتیبان گردشگری	FQ3	۰/۸۰۸			
	گسترش فعالیت‌های صنایع کارگاهی و دستی	FQ4	۰/۷۹۱			
خدمات شبکه دسترسی روستایی	افزایش خدمات رفت‌وآمد برای تأمین نیازهای گردشگری	HQ1	۰/۶۲۸	۰/۷۱۵	۰/۸۲۵	۰/۵۴۳
	افزایش وسیله نقلیه عمومی برای گردشگری	HQ2	۰/۷۷۸	۰/۷۶۰		
	افزایش خدمات عمومی به گردشگران	HQ3	۰/۸۳۵			
	خدمات وسایل نقلیه شخصی برای جابه‌جایی	HQ4	۰/۶۹۱			
زیرساخت شبکه دسترسی روستایی	زیرساخت حمل‌ونقل عمومی	LQ1	۰/۷۵۵	۰/۷۶۰	۰/۸۴۵	۰/۵۷۵
	احداث پل‌های مناسب بین روستایی	LQ2	۰/۷۳۵			
	احداث و اصلاح راه بین‌روستایی	LQ3	۰/۷۶۶			
	آسفالته و مناسب بودن راه‌ها و نصب علائم	LQ4	۰/۷۸۳			
کیفیت شبکه دسترسی روستایی	کیفیت و ایمنی راه ارتباطی برای جابه‌جایی گردشگران	GQ1	۰/۷۵۰	۰/۷۷۵	۰/۸۳۵	۰/۵۰۴
	کیفیت راه ارتباطی و دسترسی گردشگران برای خرید فراورده‌های کشاورزی	GQ2	۰/۷۷۲			
	کیفیت راه ارتباطی و دسترسی گردشگران برای خرید صنایع دستی و کارگاهی	GQ3	۰/۶۶۴			
	کیفیت راه ارتباطی برای دسترسی گردشگران به خدمات عمومی گردشگری	GQ4	۰/۶۹۷			
	کیفیت راه ارتباطی برای دسترسی گردشگران به مراکز بوم‌گردی، اقامتی و پذیرایی	GQ5	۰/۶۶۰			



روایی واگرا

مدل دارای واگرایی مناسب و قابل قبولی است که اعداد مندرج در قطر اصلی از مقادیر زیرین خود بیشتر باشد. بر اساس جدول ۱۰، اعداد اصلی از مقادیر زیرین خود بیشترند و مدل دارای روایی واگرایی است (جدول ۱۰).

روایی واگرا چهارمین معیار سنجش برازش مدل اندازه‌گیری در روش پی‌ال‌اس است. برای این منظور از روش فورنل و لاکر استفاده شده است. در صورتی

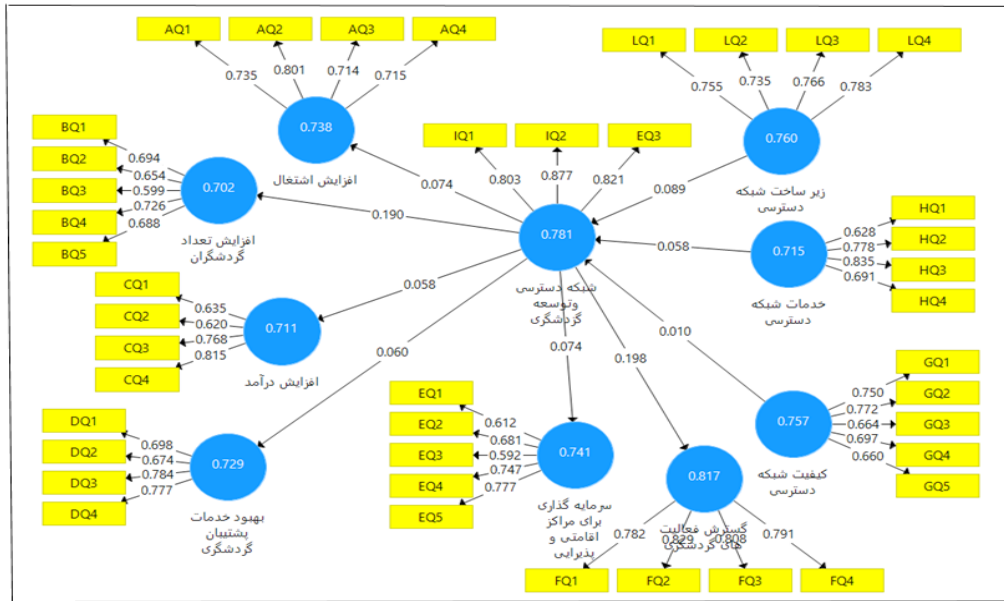
جدول ۱۰: روایی واگرا

	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰
شبکه دسترسی و توسعه گردشگری	۰/۷۱۵									
افزایش اشتغال	۰/۴۰۴	۰/۷۴۲								
افزایش تعداد گردشگران	۰/۴۲۸	۰/۵۱۶	۰/۶۷۴							
افزایش درآمد	۰/۲۲۸	۰/۳۴۰	۰/۲۲۴	۰/۷۳۵						
بهبود خدمات پشتیبان گردشگری	۰/۳۳۲	۰/۳۴۴	۰/۳۹۵	۰/۲۸۵	۰/۷۳۷					
سرمایه‌گذاری برای مراکز اقامتی و پذیرایی	۰/۳۳۶	۰/۳۷۲	۰/۴۳۸	۳۵۷	۰/۴۸۱	۰/۷۶۰				
گسترش فعالیت‌های گردشگری	۰/۵۰۵	۰/۴۶۸	۰/۴۵۹	۰/۲۸۳	۰/۳۶۰	۰/۳۴۴	۰/۶۸۶			
خدمات شبکه دسترسی روستایی	۰/۲۳۴	۰/۲۶۲	۰/۳۹۹	۰/۲۳۸	۰/۴۴۲	۰/۴۷۶	۰/۲۶۲	۰/۸۳۴		
زیرساخت شبکه دسترسی روستایی	۰/۳۷۹	۰/۴۸۳	۰/۴۹۴	۰/۳۳۴	۰/۴۹۰	۰/۵۰۵	۰/۴۲۰	۰/۳۷۸	۰/۷۱۰	
کیفیت شبکه دسترسی روستایی	۰/۳۶۰	۰/۳۲۲	۰/۴۶۲	۰/۲۰۷	۰/۴۱۰	۰/۴۲۷	۰/۲۹۱	۰/۴۰۷	۰/۳۹۴	۰/۸۰۳

مرحله دوم ارزیابی مدل ساختاری

است، متغیرها نباید کمتر از ۰/۴ باشند. با توجه به شکل ۲، نه تنها بارهای عاملی تمامی متغیرها از ۰/۴ بیشتر است، بلکه اغلب متغیرها از ۰/۷ هم بیشتر است، که نشان از برازش خوب پرسش‌ها و مدل دارد.

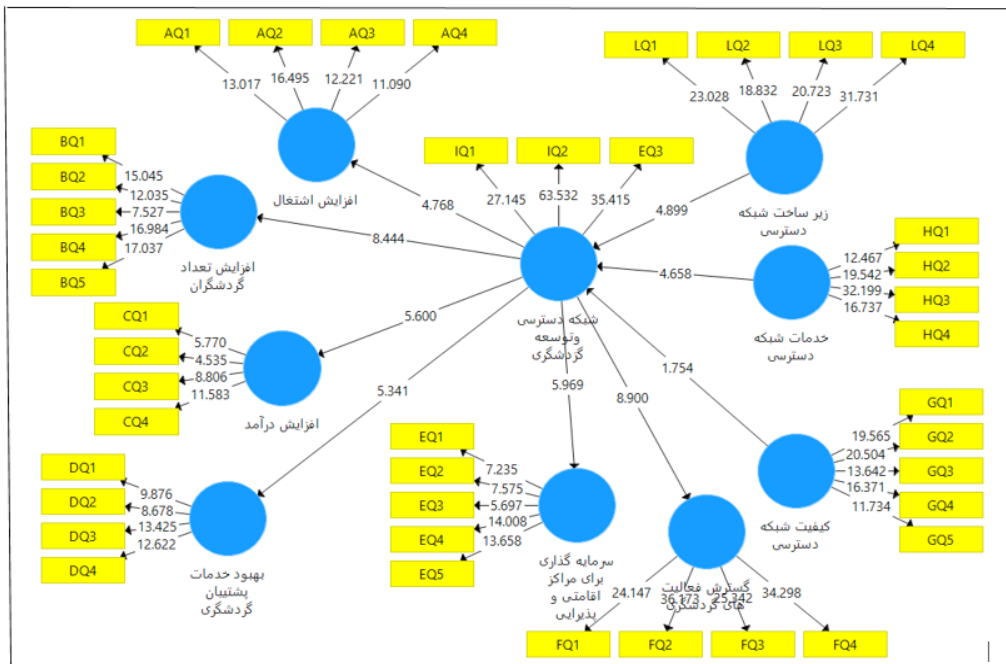
این روش تکنیکی برای تحلیل داده‌ها است که به منظور ارزیابی رابطه یک متغیر طراحی شده است. بنابراین، پس از جمع‌آوری اطلاعات، برای مشخص کردن اینکه شاخص اندازه‌گیری (متغیرهای آشکار) تا چه اندازه برای سنجش متغیرهای پنهان قابل قبول



شکل ۲: ضریب معناداری مدل معادلات ساختاری در حالت ضرایب استاندارد

را تأیید کرد. جدول ۱۱ اعداد ضرایب معناداری را نشان می دهد. فرضیاتی که ضرایب معناداری آن ها از ۱/۹۶ بیشتر باشد تأیید می شود. بنابراین، فرضیه کیفیت شبکه دسترسی روستایی در توسعه گردشگری (۱/۸۲) رد و همه فرضیه های دیگر تأیید می شوند.

برای بررسی برآزش مدل های ساختاری از چندین معیار استفاده می شود که اولین معیار، برای سنجش رابطه سازه ها در مدل معیار تی است و اعداد باید از ۱/۹۶ بیشتر باشند تا بتوان در سطح اطمینان ۰/۹۵ درصد رابطه بین سازه ها و فرضیه های پژوهش



شکل ۳: مدل ساختاری در حالت قدر مطلق معنی داری ضرایب

جدول ۱۱: ضریب معناداری

شاخص‌ها	آماره تی ضریب معناداری	ضرایب مسیر
زیرساخت شبکه دسترسی روستایی در توسعه گردشگری تأثیر مثبت دارد	۴/۷۸۴	۰/۰۸۹
خدمات شبکه دسترسی روستایی در توسعه گردشگری تأثیر مثبت دارد	۴/۷۹۱	۰/۰۸۵
کیفیت شبکه دسترسی روستایی در توسعه گردشگری تأثیر مثبت ندارد	۱/۸۲۶	۰/۰۱۰
شبکه دسترسی روستایی در افزایش اشتغال تأثیر مثبت دارد	۴/۸۷۴	۰/۰۷۴
شبکه دسترسی روستایی در تعداد گردشگران تأثیر مثبت دارد	۸/۱۷۰	۰/۱۹۰
شبکه دسترسی روستایی در افزایش درآمد تأثیر مثبت دارد	۵/۵۶۳	۰/۰۵۸
شبکه دسترسی روستایی در بهبود خدمات گردشگری تأثیر مثبت دارد	۴/۹۹۵	۰/۰۶۰
شبکه دسترسی روستایی در سرمایه‌گذاری برای مراکز اقامتی و پذیرایی تأثیر مثبت دارد	۶/۳۶۸	۰/۰۷۴
شبکه دسترسی روستایی در گسترش فعالیت‌های گردشگری تأثیر مثبت دارد	۹/۳۹۵	۰/۱۹۸

جدول ۱۱ ضرایب مسیر، آماره تی و شاخص‌های پژوهش را نشان می‌دهد. باتوجه به نتایج به‌دست‌آمده از مقادیر ضرایب مسیر و آماره تی، رابطه مثبت و معناداری خدمات شبکه دسترسی روستایی در توسعه گردشگری، شبکه دسترسی روستایی و افزایش اشتغال، تعداد گردشگران، افزایش درآمد، بهبود خدمات گردشگری، سرمایه‌گذاری برای مراکز اقامتی و پذیرایی و فعالیت‌های گردشگری تأیید می‌شود. همان‌طور که در جدول ۱۱ مشاهده می‌شود، تأثیر شاخص زیرساخت شبکه روستایی در توسعه گردشگری، و تأثیر شبکه دسترسی روستایی در افزایش اشتغال، تعداد گردشگران، افزایش درآمد، بهبود خدمات گردشگری، سرمایه‌گذاری برای مراکز اقامتی و پذیرایی و پذیرایی تأیید می‌شود. چون مقدار آماره تی بیشتر از ۱/۹۶ است، بین شاخص‌های گفته‌شده رابطه مثبت و معنی‌دار وجود دارد. همچنین، نتایج به‌دست‌آمده از تأثیر کیفیت شبکه دسترسی روستایی در توسعه گردشگری نشان می‌دهد که رابطه معناداری بین آن‌ها وجود ندارد، چون مقدار آماره تی کمتر از ۱/۹۶ است؛ بنابراین، شاخص سوم تأیید نمی‌شود. معیار ضریب تعیین (R) برای متصل کردن بخش اندازه‌گیری و بخش ساختاری مدل‌سازی معادلات به کار می‌رود. هرچه مقدار ضریب تعیین مربوط به سازه درون‌زای یک مدل بیشتر باشد نشان‌دهنده برازش مدل و بیانگر دقت پیش‌بینی است؛ یعنی متغیر مستقل به چه میزان متغیر وابسته را تبیین می‌کند. سه مقدار ۰/۱۹، ۰/۳۳، ۰/۶۷ مقدار ملاک برای مقادیر ضعیف، متوسط و قوی در نظر گرفته می‌شود. بر اساس مدل مفهومی، متغیرهای شبکه دسترسی روستایی اثرگذار و متغیرهای توسعه گردشگری اثرپذیر است. بر این مبنا، تحلیل داده‌ها از طریق مدل ساختاری نشان می‌دهد که شبکه دسترسی روستایی در شاخص‌های افزایش اشتغال، تعداد گردشگران، افزایش درآمد، بهبود خدمات پشتیبان گردشگری، و سرمایه‌گذاری برای مراکز اقامتی و پذیرایی اثر غیرمستقیم می‌گذارد.

جدول ۱۲: معیار ضریب تعیین

متغیرهای وابسته	مقدار (R2)
شبکه دسترسی و توسعه گردشگری	۰/۲۹۳
افزایش اشتغال	۰/۰۶۹
افزایش تعداد گردشگران	۰/۱۵۹
افزایش درآمد	۰/۰۵۵
بهبود خدمات پشتیبان گردشگری	۰/۰۶۶
سرمایه‌گذاری برای مراکز اقامتی و پذیرایی	۰/۰۶۹
گسترش فعالیت‌های گردشگری	۰/۱۶۵



برازش مدل کلی

برای برازش مدل کلی متغیرها با اطمینان ۹۵ درصد، ضریب تعیین و ضریب تعدیل شده حدود ۰/۳۹ محاسبه شده است و بیانگر آن است که شاخص‌های شبکه دسترسی پیش‌بینی‌کننده وضعیت متغیر وابسته است، یعنی توسعه گردشگری به اندازه ۳۹ درصد اثرگذاری داشته است و در مجموع تبیین‌کننده وضعیت آینده توسعه گردشگری روستایی ناحیه مورد مطالعه در سطح متوسط است.

یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد شبکه دسترسی روستایی بر افزایش درآمد، بهبود خدمات گردشگری، سرمایه‌گذاری برای مراکز اقامتی و پذیرایی و گسترش فعالیت‌های گردشگری اثرگذار است. به سخن دیگر، کانون‌های روستایی شهرستان اسدآباد در مسیر بزرگراه کربلا به‌عنوان شاهراه ارتباطی شش استان غرب کشور است. وجود چندین جاذبه چشم‌نواز گردشگری طبیعی، یادمانی - تاریخی، فرهنگی، مذهبی و زیارتی در سکونتگاه‌های روستایی مورد مطالعه و همچنین، تولید محصولات کشاورزی و غیرکشاورزی و صنایع دستی قابل اتکا و عرضه به گردشگران در نواحی روستایی را می‌توان از توانمندی‌های آشکار و پنهان این شهرستان در زمینه گردشگری برشمرد. همچنین، تردد بسیار زیاد خودروهای عبوری بین استانی از این شهرستان، که به شکل چهارراه ارتباطی کار می‌کند، باعث اثرگذاری مثبت شاخص‌های شبکه دسترسی روستایی بر افزایش اشتغال، تعداد گردشگران، افزایش درآمد، بهبود خدمات گردشگری، سرمایه‌گذاری برای مراکز اقامتی و پذیرایی و گسترش فعالیت‌های گردشگری از نگاه پاسخ‌گویان شده است.

اما، روی هم رفته، کیفیت شبکه دسترسی روستایی بر توسعه گردشگری اثرگذار نبوده است. به سخن دیگر، با وجود گسترش شبکه دسترسی و سرمایه‌گذاری زیاد در این زمینه از سوی اداره راه روستایی استان و شهرستان اسدآباد و توسعه زیرساخت راه‌های ارتباطی، همچون احداث پل و آسفالت کردن راه‌های روستایی و توسعه بزرگراه از میان سکونتگاه‌های روستایی و شهری در این شهرستان، پاسخ‌گویان نقش کیفیت شبکه دسترسی در توسعه گردشگری را ناچیز ارزیابی کرده‌اند؛ که علت آن نامناسب بودن کیفیت آسفالت در راه‌های روستایی و بین‌روستایی و تعمیر و نگهداری نامناسب آن از سوی اداره راه روستایی بر اثر یخبندان و طولانی بودن دوره سرما و برف، شیب زیاد و کوهستانی بودن بخشی از دسترسی‌های روستایی، اتصال نامناسب

راه‌های روستایی به شبکه بزرگراهی، دوری روستاها از راه‌های اصلی و بزرگراهی، تخریب بسیاری از جاده‌های روستایی و مانند این‌ها بوده است.

نتیجه‌گیری و پیشنهاد

گردشگری روستایی یکی از اقتصادی‌ترین فعالیت‌ها در چرخه ملی به‌ویژه از لحاظ اشتغال و توسعه نواحی روستایی است. شبکه دسترسی مناسب و زیرساخت‌ها و خدمات وابسته به آن نقش مهمی در توسعه گردشگری ایفا می‌کند. بر این مبنای، این پژوهش به واکاوی نقش شبکه دسترسی در توسعه گردشگری در شهرستان اسدآباد پرداخته است. به این منظور، ادبیات و پیشینه پژوهش بررسی شده و در نهایت چارچوب نظری برای تبیین موضوع ارائه شده است. بر اساس جدول ۹، پایایی همه شاخص‌ها بیشتر از ۰/۷ است و نشان از پایداری درونی مناسب برای مدل اندازه‌گیری دارد. در این میان، گسترش فعالیت‌های گردشگری بیشترین (۰/۸۱۷) و افزایش تعداد گردشگران (۰/۷۰۲) کمترین مقدار پایایی را دارند. شکل ۲ نشان می‌دهد که بارهای عاملی همه متغیرها از ۰/۴ بیشتر و اغلب متغیرها از ۰/۷ بیشتر است، که نشان‌دهنده برازش خوب پرسش‌ها و مدل است. بر اساس شکل ۳، بین کیفیت شبکه دسترسی روستایی و توسعه گردشگری رابطه معناداری وجود ندارد، چون مقدار آماره تی کمتر از ۱/۹۶ بوده و بیانگر اثرگذار نبودن متغیر مستقل بر وابسته است.

این یافته با نتایج پژوهش مامولادزه (2023) مطابقت ندارد. او در پژوهش خود بر اهمیت توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل برای پایداری گردشگری روستایی تأکید کرده است. با یافته پژوهش بیگدلی و همکاران (2022) نیز همسو نیست؛ زیرا آن‌ها در پژوهش خود آشکار ساختند که افزایش سرمایه‌گذاری و شکل‌گیری سرمایه بیشترین تأثیر مثبت را از شبکه دسترسی روستایی می‌پذیرد. یافته‌های این پژوهش، بر اساس جدول ۷، نشان می‌دهد که شبکه دسترسی روستایی در افزایش درآمد، بهبود خدمات گردشگری، سرمایه‌گذاری برای مراکز اقامتی و پذیرایی و گسترش فعالیت‌های گردشگری در ناحیه بررسی شده تأثیر مثبت دارد. این یافته با نتایج پژوهش فتونی و لرونک (2021)، مبنی بر اینکه حمل‌ونقل نقش بزرگی در رشد گردشگری و تأثیرات اقتصادی مثبت در جوامع محلی دارد، همسو است. افزون‌بر این، با یافته‌های آذرخش و عینالی (2021)، مبنی بر اینکه بین



برای توسعه گردشگری بهره گرفت. با توجه به اینکه سازمان میراث فرهنگی و صنایع دستی و گردشگری و دیگر دست‌اندرکاران محلی، در کنار بهبود شبکه دسترسی، در توسعه گردشگری اثرگذار است، پیشنهاد می‌شود پژوهشی دیگر به اثرگذاری سازمان‌های دولتی و غیردولتی در این زمینه پردازد.

با توجه به نتایج به دست آمده از پژوهش، پیشنهادهایی به شرح زیر ارائه می‌شود:

- بهبود کمی و کیفی راه‌ها در نواحی روستایی این شهرستان برای افزایش حضور گردشگران: بهبود کمی و کیفی راه‌ها در نواحی روستایی امکان دسترسی آسان به جاذبه‌های طبیعی، فرهنگی و تاریخی را فراهم می‌کند و به جذب بیشتر گردشگران به این ناحیه کمک می‌کند؛ بهبود ایمنی راه‌ها از طریق نصب علائم و اصلاح هندسی راه‌های روستایی در مناطق کوهستانی و ایمن‌سازی شبکه راه‌های این مناطق از طریق ایمن‌سازی دیواره‌های کوهستانی، که خطر ریزش سنگ بر روی وسایل نقلیه عبوری دارد.

- بهبود کیفی راه‌های روستایی و اصلاح شیب آن برای دسترسی آسان به روستاهای دارای جاذبه گردشگری در فصول یخبندان و سرد سال؛ افزایش تسهیلات ویژه برای حمل و نقل در نواحی کوهستانی این شهرستان از طریق ایجاد و بهبود جاده‌های مناسب برای عبور و مرور وسایل نقلیه، با توجه به شرایط جغرافیایی نواحی کوهستانی این شهرستان.

- توسعه حمل و نقل عمومی و بهبود کیفی حمل و نقل و نظارت بیشتر اداره راه و ترابری و سازمان‌های مرتبط برای عملکرد مطلوب در زمینه جذب گردشگر در نواحی روستایی.

- بهسازی و توسعه کیفیت دسترسی از قبیل راه‌های روستایی؛ ترمیم و آسفالت کردن جاده‌های فرسوده و ناهموار به منظور افزایش ایمنی و راحتی در تردد.

- اتصال مناسب راه‌های روستایی این شهرستان به بزرگراه همدان-سنندج برای دسترسی آسان‌تر گردشگران به سکونتگاه‌های گردشگری شهرستان.

رقابت‌پذیری مقصدهای گردشگری و حمل و نقل رابطه معناداری وجود دارد، همسو است.

بنا بر یافته‌های پژوهش، با وجود معناداری مثبت بودن رابطه شاخص‌های شبکه دسترسی روستایی و توسعه گردشگری، میان کیفیت شبکه دسترسی و توسعه گردشگری رابطه معنادار وجود ندارد. در نواحی روستایی بررسی شده، بنا به نظر پاسخ‌گویان، جاده‌ها با وجود آسفالت شدن از کیفیت لازم برخوردار نبوده است. از سوی دیگر، با وجود گسترش شبکه دسترسی و سرمایه‌گذاری زیاد اداره راه روستایی استان و شهرستان اسدآباد در این زمینه و توسعه زیرساخت راه‌های ارتباطی همچون احداث پل و آسفالت کردن راه‌های روستایی و توسعه بزرگراه از میان سکونتگاه‌های روستایی و شهری در شهرستان اسدآباد، دشواری‌های بسیاری برای توسعه گردشگری در کانون‌های روستایی این شهرستان ایجاد شده است؛ زیرا کیفیت شبکه دسترسی مناسب نیست و تعمیر و نگهداری نامناسب راه‌های آسفالت بین روستایی از سوی اداره راه روستایی بر اثر شرایط یخبندان و طولانی بودن دوره سرما و برف، شیب زیاد و کوهستانی بودن بخشی از دسترسی‌های روستایی باعث اتصال نامناسب راه‌های روستایی به شبکه بزرگراهی شده است.

همچنین، دوری روستاها از راه‌های اصلی و بزرگراهی، تخریب بسیاری از جاده‌های روستایی و مانند آن امکان حضور گردشگران برای بازدید از جاذبه‌های روستایی را فراهم نمی‌آورد. از سوی دیگر، کم‌توجهی سازمان‌های دست‌اندرکار گردشگری به توسعه گردشگری و آگاهی اندک مردم در کانون‌های گردشگری روستایی و آگاه نبودن از آثار توسعه گردشگری باعث شده است، با وجود رابطه مثبت میان شاخص‌های اثرگذار و اثرپذیر پژوهش، بسیاری از کانون‌های گردشگری روستایی این شهرستان از امکانات و خدمات پشتیبان لازم برای توسعه گردشگری برخوردار نباشند؛ بنابراین، در این ناحیه هنوز از همه توانمندی‌های آشکار و پنهان گردشگری بهره‌گیری نشده است. با بهبود کیفیت، زیرساخت و خدمات شبکه دسترسی روستایی می‌توان از مزیت‌های جغرافیایی و توانمندی‌های آشکار و پنهان این شهرستان



منابع فارسی که معادل لاتین آن‌ها در فهرست منابع آمده است:

- ابراهیمی، محمدصادق و یعقوبی، محمد (۱۴۰۱). اهمیت و اثربخشی نهادهای تأثیرگذار بر توسعه گردشگری روستایی (کاربرد روش تحلیل شبکه). روستا و توسعه، ۲(۲۵)، ۸۹-۱۱۰. <https://doi.org/10.30490/rvt.2021.352102.1278>
- بیگدلی، اعظم، حسین‌زاده، اکبر، زمانی، زینب و محمدی، حسینعلی (۱۴۰۱). نقش حمل‌ونقل در توسعه گردشگری روستایی از منظر شاخص‌های اقتصادی در دوره پسا کرونا، مطالعه موردی دهستان حصار ولیعصر (شهرستان آوج- استان قزوین). پژوهش‌های جغرافیای اقتصادی، ۳(۹)، ۵۹-۷۶. <https://dor.isc.ac/dor/20.1001.1.27173747.1401.3.9.3.4>
- حیدری، رسول و دهقان، ابوالفضل (۱۴۰۱). تحلیل شبکه دسترسی به هتل‌ها با توجه به توزیع مقاصد گردشگری (مطالعه موردی: شهر اصفهان). گردشگری و توسعه، ۸(۲)، ۱۴۷-۱۶۸. <https://doi.org/10.22034/JTD.2019.161860.1591>
- خدایانه، کیومرث (۱۴۰۰). واکاوی نقش حمل‌ونقل در توسعه ابعاد اقتصادی مناطق روستایی مورد مطالعه: دهستان کلخوران- شهرستان اردبیل. جغرافیا و برنامه‌ریزی، ۲۵(۷۶)، ۹۹-۱۱۲. doi.org/10.22034/gp.2020.41566.2691
- آذرخش، سکینه و عینالی، جمشید (۱۴۰۱). تحلیلی بر عوامل مؤثر در رقابت‌پذیری اقتصادی مقاصد گردشگری روستایی، (مطالعه موردی: روستاهای هدف گردشگری استان کهگیلویه و بویراحمد). پژوهش‌های جغرافیای اقتصادی، ۳(۸)، ۸۳-۶۸. <https://dor.isc.ac/dor/20.1001.1.27173747.1401.3.8.5.2>
- کلاتی مقدم، فرزانه، محتشمی، تکتم و بذرافشان مقدم، بهادر (۱۳۹۸). الگوی بهینه حمل‌ونقل صیفی‌جات در شبکه راه‌های روستایی استان خراسان رضوی. راهبردهای توسعه روستایی، ۱(۱)، ۸۹-۹۹. <https://doi.org/10.22048/rdsj.2019.173561.1785>
- مودودی ارخودی، مهدی و فردوسی، سجاد (۱۴۰۰). تبیین نقش بوم‌گردی در توسعه جوامع روستایی
- (مورد مطالعه: روستای افین) کاوش‌های جغرافیایی مناطق بیابانی، ۹(۱)، ۲۴۱-۲۵۷. <http://20.1001.1.2345332.1400.9.1.12.4>

References

- Azarakhsh, S., & Einali, J. (2022). An Analysis of Factors Affecting the Economic Sustainability of Rural Tourism Destinations, Case Study: Tourism Target Villages of Kohgiluyeh and Boyer-Ahmad Provinces. *Economic Geography Research*, 3(8), 68-83. <https://dor.isc.ac/dor/20.1001.1.27173747.1401.3.8.5.2> [In Persian]
- Bigdeli, A., Hossienzadeh, A., Zamani, Z., & Mohammady, H. (2022). The role of transportation in the development of rural tourism from the point of view of economic indicators in the post-corona period, Case Study: Hesar Valiasr County (Avaj Township, Qazvin province). *Economic Geography Research*, 3(9), 59-76. <https://dor.isc.ac/dor/20.1001.1.27173747.1401.3.9.3.4> [In Persian]
- Heydari, R., & Dehgan, A. (2019). Processing and network analysis of spatial and tourist resorts in GIS (Case study of hotels in Isfahan). *Journal of Tourism and Development*, 8(2), 147-168. <https://doi.org/10.22034/jtd.2019.161860.1591> [In Persian]
- Ebrahimi, M., & Yaghobi, M. (2022). The Importance and Effectiveness of Institutions Affecting on the Development of Rural Tourism (Application of Network Analysis Method). *Village and Development*, 25(2), 89-110. <https://doi.org/10.30490/rvt.2021.352102.1278> [In Persian]
- Briedenhann, J., & Eugenia, W. (2004). Tourism routes as a tool for the economic development of rural areas-vibrant hope or impossible dream? *Tourism management*,



- Jangra, R., Kaushik, S. P., Singh, E., Kumar, P., & Jangra, P. (2024). The role of transportation in developing the tourism sector at high altitude destination, Kinnaur. *Environment, Development and Sustainability*, 26(4), 9369-9395. <https://doi.org/10.1007/s10668-023-03099-y>
- Jedwab, R., & Storeygard, A. (2022). The average and heterogeneous effects of transportation investments: Evidence from Sub-Saharan Africa 1960-2010. *Journal of the European Economic Association*, 20(1), 1-38. <https://doi.org/10.1093/jeea/jvab027>
- Kalati Moghadam, F., Mohtashami, T., & Bazrafshan Moghadam, B. (2019). Optimal Vegetables Transportation Network in Rural Areas of Khorasan Razavi Province. *Rural Development Strategies*, 6(1), 89-99. <https://doi.org/10.22048/rdsj.2019.173561.1785> [In Persian]
- Khodapanah, K. (2021). The Role of Rural Transport in the Economic Dimensions of Rural Development Case Study: Kalkhouran District - Ardabil City. *Journal of Geography and Planning*, 25(76), 99-112. <https://doi.org/10.22034/gp.2020.41566.2691> [In Persian]
- Knawel, S., Rasheed, M. I., Pitafi, A. H., Pitafi, A., & Ren, M. (2020). Road and transport infrastructure development and community support for tourism: The role of perceived benefits, and community satisfaction. *Tourism Management*, 77, 104014. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2019.104014>
- Litman, T., & Burwell, D. (2006). Issues in sustainable transportation. *International Journal of Global Environmental Issues*, 6(4), 331-347. <https://doi.org/10.1504/IJGENVI.2006.010889>
- 25(1), 71-79. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(03\)00063-3](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(03)00063-3)
- Coles, T., Hall, C. M., & Duval, D. T. (2005). Mobilizing tourism: A post-disciplinary critique. *Tourism Recreation Research*, 30(2), 31-41. <https://doi.org/10.1080/02508281.2005.11081471>
- Fafurida, F., Purwaningsih, Y., Mulyanto, M., & Suryanto, S. (2023). Tourism Village Development: Measuring the Effectiveness of the Success of Village Development. *Economies*, 11(5), 133. <https://doi.org/10.3390/economies11050133>
- Fathoni, A., & Lanrong, Y. (2021). Transportation policy toward sustainable tourism development: Province of East Java, Indonesia. *International Journal of Social Sciences*, 4(1), 1-8. <https://doi.org/10.31295/ijss.v4n1.350>
- Fountain, J., Cradock-Henry, N., Buelow, F., & Rennie, H. (2021). Agrifood tourism, rural resilience, and recovery in a postdisaster context: insights and evidence from Kaikōura-Hurunui, New Zealand. *Tourism Analysis*, 26(2-3), 135-149. <https://doi.org/10.3727/108354221X16079839951420>
- Hulland, J. (1999). Use of partial least squares (PLS) in strategic management research: A review of four recent studies. *Strategic management journal*, 20(2), 195-204. [https://doi.org/10.1002/\(SICI\)1097-0266\(199902\)20:2<195::AID-SMJ13>3.0.CO;2-7](https://doi.org/10.1002/(SICI)1097-0266(199902)20:2<195::AID-SMJ13>3.0.CO;2-7)
- Ibanescu, B. C., Eva, M., Gheorghiu, A., & Iatu, C. (2023). Tourism-Induced Resilience of Rural Destinations in Relation to Spatial Accessibility. *Applied Spatial Analysis and Policy*, 16(3), 1237-1254. <https://doi.org/10.3390/ijgi12080321>

- Travel Research*, 31(3), 58-63. <https://doi.org/10.1177/004728759303100310>
- Shen, P., Yin, P., & Niu, B. (2023). Assessing the combined effects of transportation infrastructure on regional tourism development in China using a spatial econometric model (GWPR). *Land*, 12(1), 216. <https://doi.org/10.3390/land12010216>
- Stern, M. J., Adams, A. E., & Boase, J. (2011). Rural community participation, social networks, and broadband use: Examples from localized and national survey data. *Agricultural and Resource Economics Review*, 40(2), 158-171. <https://doi.org/10.1017/S106828050000798X>
- Xingjun, Z. (2022). An Empirical Study on the Tourist Satisfaction. *Journal of Digitainability, Realism & Mastery (DREAM)*, 1(07), 47-56. <https://doi.org/10.56982/dream.v1i07.66>
- Zeren, G., Lu, J., Kerven, C., & Rang, G. (2024). Exploring the role of nested institutions in community-based tourism development: Two case studies from China's Tibetan pastoral region. *Journal of Sustainable Tourism*, 32(4), 677-694. <https://doi.org/10.1080/09669582.2022.2154355>
- Zolotarev, S., Kusakina, O., Ryazantsev, I., Yushchenko, I., & Ivashova, V. (2023). Transport accessibility assessment of rural tourism facilities. In *E3S Web of Conferences* (Vol. 376, p. 04005). EDP Sciences. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202337604005>
- Liu, C., Dou, X., Li, J., & Cai, L. A. (2020). Analyzing government role in rural tourism development: An empirical investigation from China. *Journal of Rural Studies*, 79, 177-188. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2020.08.046>
- Lu, D., Gao, H., Wang, Y., & Su, P. (2024). How does network infrastructure construction affect household tourism expenditures? An empirical analysis from rural China. *Tourism Economics*, 31(2), 183-200. <https://doi.org/10.1177/1354816624125388>
- Lun, L. M., Pechlaner, H., & Volgger, M. (2016). Rural tourism development in mountain regions: Identifying success factors, challenges and potentials. *Journal of Quality Assurance in Hospitality & Tourism*, 17(4), 389-411. <https://doi.org/10.1080/1528008X.2015.1096754>
- Mamuladze, R., Loria, M., Tkhilaishvili, G., & Gabaidze, M. (2023). Tourism Challenges in the Rural Areas of the Autonomous Republic of Adjara. *Acta Scientiarum Polonorum. Oeconomia*, 22(1), 55-63. <https://doi.org/10.22630/ASPE.2023.22.1.5>
- Mododi Arkhodi, M., & Ferdowsi, S. (2021). Explaining the role of ecotourism for the development of rural communities (Case: Afin village). *The Journal of Geographical Research on Desert Areas*, 9(1), 241-257. <https://20.1001.1.2345332.1400.9.1.12.4> [In Persian]
- Roehl, W. S., Fesenmaier, J., & Fesenmaier, D. R. (1993). Highway accessibility and regional tourist expenditures. *Journal of*

