

نقش حمل و نقل در توسعه گردشگری روستایی از منظر شاخص‌های اقتصادی در دوره پسا کرونا، مطالعه موردی: دهستان حصار ولیعصر (شهرستان آوج - استان قزوین)

- اعظم بیگدلی^{۱*}، اکبر حسین زاده^۲، زینب زمانی^۳ و حسینعلی محمدی^۴
۱. دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه زنجان، زنجان، ایران.
 ۲. دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشکده برنامه‌ریزی و علوم محیطی، دانشگاه زنجان، زنجان، ایران.
 ۳. دانش آموخته کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه زنجان، زنجان، ایران.
 ۴. دانش آموخته کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی گردشگری، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه زنجان، زنجان، ایران.

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۱۰/۳۰

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۸/۲۶

اطلاعات مقاله چکیده

شیوع کووید ۱۹ و اتخاذ سیاست‌های سختگیرانه منجر شد مناطق روستایی به عنوان مقاصد گردشگری ارزان مورد توجه گردشگران داخلی قرار گرفت. از این رو، تحقیق حاضر به بررسی نقش حمل و نقل روستایی در توسعه گردشگری روستایی در ابعاد شاخص‌های اقتصادی پرداخته است. قلمرو مکانی تحقیق روستاهای گردشگرپذیر دهستان حصار ولیعصر (شهرستان آوج - استان قزوین) در افق زمانی تابستان ۱۴۰۰ است. تحقیق حاضر از نوع پژوهش‌های کاربردی و به روش توصیفی - تحلیلی مبتنی بر ابزار پرسشنامه است. جامعه آماری تحقیق ۸ روستای گردشگرپذیر دهستان حصار ولیعصر شهرستان آوج بود که با استفاده از فرمول کوکران (p و q برابر با ۰/۵) تعداد ۱۹۰ مورد به عنوان نمونه انتخاب شد. روایی گویه‌های پرسشنامه با بهره‌گیری از نظرات متخصصین و پایایی آن با استفاده از آلفای کرونباخ انجام گرفت و میزان ۰/۷۶۸ محاسبه شده است. برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از آزمون‌های آماری t تک نمونه‌ای، همبستگی پیرسون و رگرسیون چندمتغیره خطی استفاده شد. نتایج نشان داد در بعد اقتصادی، شاخص‌های افزایش ساخت و ساز خانه‌های دوم گردشگری (۳/۹۹) و افزایش سرمایه‌گذاری و شکل‌گیری سرمایه (۳/۶۹) بیشترین تأثیر مثبت را از توسعه حمل و نقل روستایی پذیرفته‌اند. همچنین، نتایج رگرسیون خطی چند متغیره نشان داد که حمل و نقل روستایی با ضریب تعیین ۰/۸۴۶ در توسعه گردشگری در ابعاد اقتصادی تأثیر معنادار و مثبتی دارد. به طوری که، با توجه به مقادیر بتا یک واحد تغییر در انحراف معیار شاخص‌های متغیر مستقل از قبیل «افزایش ساخت و ساز خانه‌های دوم گردشگری»، «تنوع فرصت‌های شغلی و درآمدی»، «بهبود دسترسی به خدمات»، «بهبود زیرساخت‌های گردشگری در روستا» و «افزایش سرمایه‌گذاری و شکل‌گیری سرمایه در روستا» در اثر توسعه حمل و نقل روستایی، به ترتیب به اندازه ۰/۴۰۱، ۰/۲۹۱، ۰/۳۳۳، ۰/۲۶۰ و ۰/۰۰۸ واحد در توسعه گردشگری روستایی از دیدگاه پاسخگویان تأثیر مثبت دارد.

دوره ۳، شماره ۹، پاییز ۱۴۰۱

صص ۷۶-۵۹

DOR: 20.1001.1.27173747.1401.3.9.3.4

کلید واژه‌ها: حمل و نقل، گردشگری روستایی، اقتصاد روستایی، استان قزوین

bigdeli2211@gmail.com

*نویسنده مسئول:

ارجاع به این مقاله: حسین زاده، اکبر؛ بیگدلی، اعظم؛ زمانی، زینب؛ و محمدی، حسینعلی. (۱۴۰۱). نقش حمل و نقل در توسعه گردشگری روستایی از منظر شاخص‌های اقتصادی در دوره پساکرونا، مطالعه موردی: دهستان حصار ولیعصر (شهرستان آوج - استان قزوین)، فصلنامه پژوهش‌های جغرافیای اقتصادی، ۳(۹)، ۷۶-۵۹.

مقدمه

مناطق روستایی در کشورهای در حال توسعه از بحران‌های گوناگون از قبیل سطح بالای بیکاری، پیری جمعیت، نوسانات جمعیتی ناشی از مهاجرت روستا- شهری، مدیریت نامناسب منابع تولید، سطح اندک بهره‌وری عوامل تولید، عدم شکل‌گیری سرمایه، نارسایی‌های زیرساختی و نظایر آن در بعد اقتصادی و اجتماعی رنج می‌برند (Johnson & Lichter, 2019; Čurčić et al, 2021; Castanho et al, 2021) عامل تأثیرگذار در رشد اقتصادی این مناطق را به‌عنوان یک کاتالیزوری برای توسعه روستایی لزوم توجه به یک عامل تأثیرگذار در رشد اقتصادی این مناطق را به‌عنوان یک کاتالیزوری برای توسعه روستایی پس از جنگ جهانی دوم در (Vulevic et al, 2021; Naranjo Gómez et al, 2020). بررسی اجمالی رویکردهای توسعه روستایی پس از جنگ جهانی دوم در کشورهای در حال توسعه نشان می‌دهد که با کاهش نقش مسلط بخش کشاورزی در تولید ناخالص ملی نقش آن به‌عنوان مهم‌ترین منبع درآمد و اشتغال به میزان قابل توجهی با چالش مواجه کرده است (Castanho et al, 2021). در نتیجه، راهبردهای توسعه روستایی بر فعالیت‌های صنعتی متمرکز شدند (Castanho et al, 2021). باین‌وجود، به دلیل نارسایی زیرساختی بسیاری از صنایع در انتخاب مناطق روستایی برای ادامه فعالیت با تردیدهای متعددی مواجه شده و در ترجیحات مکان سرمایه‌گذاری همچنان به دنبال مراکز شهری بوده‌اند. از این‌رو، ملر و مارفان (۱۹۸۱: ۲۶۴) اظهار کرده‌اند که "... بخش صنعتی مناسب‌ترین استراتژی برای راه‌اندازی فرآیندهای توسعه پایدار در همه زمینه‌های سرزمین‌های پیرامونی و روستایی نیست". علاوه بر این، در طول دهه هشتاد، افزایش اشتغال در مناطق پیرامونی به طور عمده تمرکز خود را بر روی بخش خدمات و تقویت آن قرار دادند (Bryden, 2000; Kilkenny & Partridge, 2009). باین‌وجود، همه فعالیت‌های اقتصادی بخش سوم ظرفیت مناسبی برای ایجاد اشتغال و درآمد در مناطق روستایی ندارند (Castanho et al, 2021). بنابراین، با توجه به نارسایی رویکردهای گذشته، امروزه برخی از صاحب‌نظران بر روی نقش گردشگری برای نیل به توسعه پایدار مناطق روستایی توجه ویژه‌ای را نشان داده‌اند (Ibănescu et al., 2018; Juma and Vidra, 2019; Saner et al, 2019). در این رابطه، بسیاری از مطالعات انجام‌شده نشان داده است که هزینه‌های گردشگری بیش از هر بخش دیگری از اقتصاد باعث ایجاد اشتغال و درآمد و به تبع آن توسعه اقتصاد محلی می‌شود (Yashalova et al., 2017; Ferrari et al, 2018; Hjerpe, 2018). بررسی منابع مبین این واقعیت است که توسعه گردشگری روستایی با توجه به در هم تنیدگی طبیعت و فرهنگ محلی، می‌تواند به‌عنوان یکی از مهم‌ترین عوامل تسهیلگر در توسعه اقتصادی مناطق روستایی مطرح شود.

از آنجایی که سفر و جابجایی لازمه فعالیت گردشگری است (Popescu, 2021; Afwa et al, 2021)، هر عاملی که مانع از سفر شود، ممکن است تأثیر عمیقی بر صنعت گردشگری داشته باشد (Castanho et al, 2021a; Yeh, 2021). بررسی منابع این واقعیت را نشان می‌دهد که در دوره شیوع کووید ۱۹ به دلیل اعمال سیاست‌هایی از قبیل قرنطینه کلی و فاصله اجتماعی (Fong et al, 2020; Brodeur et al, 2020)، مناطق روستایی یک جایگزین اصلی برای آن دسته از گردشگران داخلی که می‌خواهند در عین حفظ فاصله اجتماعی به‌منظور تفریح و اوقات فراغت سفر کنند است (de Aldecoa Fuster, 2021). به‌طوری‌که، رواج سفر و مراجعه گردشگران با پیشرفت در فناوری‌های حمل‌ونقل و بهبود ارتباطات ارتباط معناداری دارد (Duro et al, 2021) و کمیت و کیفیت دسترسی به سیستم حمل‌ونقل یکی از مهم‌ترین

نقش حمل و نقل در توسعه گردشگری.../حسین زاده و همکاران

مؤلفه‌های تأثیرگذار در رقابت‌پذیری مقاصد گردشگری روستایی از طریق کاستن از انزوای جغرافیایی و تسهیل پیوندهای فضایی و بهبود ارتباطات بین مبدأ و مقصد قلمداد می‌شود (Sewell et al, 2019; Zhao & Yu, 2020).

تحقیق حاضر باهدف بررسی نقش حمل‌ونقل در توسعه گردشگری در دوره پساکرونا کووید ۱۹ در روستاهای گردشگر پذیر دهستان حصار ولیعصر شهرستان آوج انجام شده است. منطقه آوج در جنوب غربی استان قزوین و در یک منطقه کوهستانی واقع شده است. به طوری که، ترکیب عوامل جغرافیایی و ویژگی‌های انسانی به شکل‌گیری سکونتگاه‌های روستایی در محیط جغرافیایی زیبا منجر شده است. در کنار جاذبه‌های طبیعی (از قبیل دریاچه‌های طبیعی کوچک، رودخانه‌ها و آبشارهای متعدد، مناظر کوهستانی زیبا و ...) و انسانی (از قبیل شیوه زندگی، فرهنگ محلی، جشنواره‌های برداشت محصول، آیین‌های مذهبی، بناهای تاریخی مانند برج‌های دوقلوی خرقان، حمام‌ها و کاروانسراهای تاریخی و ...) اغلب مورد توجه ساکنان شهری با منشأ تهران و قزوین (که مهاجران سال‌های قبل این منطقه در آن سکونت دارند) شده است. به طوری که، با اعمال سیاست‌های کنترل کووید ۱۹ توسط دولت، این منطقه به‌عنوان مقصد گردشگران شهری فوق بوده و ساخت‌وساز خانه‌های گردشگری و توسعه کسب‌وکارهای محلی به‌شدت از ورود این گردشگران متأثر شده است. از این رو، تحقیق حاضر به بررسی نقش حمل‌ونقل روستایی در توسعه گردشگری روستایی با تأکید بر اثرات اقتصادی آن پرداخته است. بنابراین، تحقیق حاضر سعی دارد به سؤالات ۱- چه رابطه‌ای بین توسعه حمل‌ونقل و گردشگری روستایی در شاخص‌های اقتصادی محلی در روستاهای گردشگر پذیر در منطقه مورد مطالعه وجود دارد؟ و ۲- چه رابطه‌ای بین اثرات اقتصادی گردشگری در مناطق روستایی گردشگر پذیر و توسعه روستایی در منطقه مورد مطالعه وجود دارد؟ پاسخ دهد.

مبانی نظری و پیشینه پژوهش

شیوع کووید ۱۹ و گردشگری روستایی

شیوع COVID-19 در سراسر جهان، با ایجاد بن‌بست در فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی در مناطق مختلف تأثیر نامطلوبی بر روی توسعه اقتصادی در سطوح مختلف فضایی برجا گذاشته است. در این میان، گردشگری به‌عنوان یک فعالیت اجتماعی- اقتصادی نسبت به سایر بخش‌های اقتصادی بیشترین میزان آسیب‌پذیری را از همه‌گیری جهانی کووید-۱۹ متحمل شده است (Abbas et al, 2021). به طوری که، اتخاذ سیاست‌های پیشگیری و مقابله با شیوع کووید ۱۹ از قبیل قرنطینه کلی و فاصله‌گذاری اجتماعی هم بخش‌های جابجایی و حمل‌ونقل گردشگران و هم تقاضای آن‌ها را به‌شدت متأثر کاهش داده است و علاوه بر اثرات چشمگیر آن بر تقاضای بازار، این بیماری همه‌گیر ایمنی و سلامت کارکنان را نیز تهدید کرده است (Gursoy & Chi, 2020). بنابراین، بحران ناشی از شیوع کووید ۱۹ به قدری گسترده و ناگهانی و غیرمنتظره بود که پیش‌بینی در بازگشت به دوره قبل از شیوع آن، با عدم قطعیت و دشواری‌های متعددی مواجه می‌سازد. به عقیده روماگوسا (۲۰۲۰)، هیچ‌چیز دوباره مثل قبل نخواهد شد و گردشگری هم به‌مانند سایر فعالیت‌های اقتصادی زمان زیادی برای بازیابی خود لازم خواهد داشت. بنابراین، این شرایط مبتنی بر وضعیت عدم قطعیت، به‌احتمال زیاد به تغییرات اجتماعی-اقتصادی شگرفی بر روی گردشگری در فضاها و مناطق مختلف جغرافیایی منجر خواهد شد. از دیدگاه صاحب‌نظران، تغییرات در تحرک یا به‌اصطلاح فاصله‌گذاری اجتماعی، جامعه‌پذیری، الگوهای مصرف، اوقات فراغت و کار و بسیاری از ابعاد دیگر زندگی اجتماعی انسان را متأثر خواهد کرد (Korstanje, 2020). در این رابطه، فلچر و همکاران (۲۰۲۰)، معتقدند که محدودیت‌ها و کنترل‌های تحمیل‌شده بر تحرک افراد توسط بحران سلامت باعث شده

است که "... حتی با فرض پایان زود هنگام بحران کووید-۱۹، بسیاری از مقاصد گردشگری نتواند متقاضیان خود را به سطح قبل از شیوع برسانند".

صنعت گردشگری در برابر عوامل متعددی مانند سوانح طبیعی، بیماری‌های همه‌گیر، تروریسم، ناآرامی‌های سیاسی و نظایر آن به شدت آسیب‌پذیر است (Yeh, 2021; Rogerson & Rogerson, 2020). به عبارت دیگر، فعالیت‌های بخش گردشگری و به‌ویژه گردشگری روستایی به دلیل قرارگیری در زمره بنگاه‌های کوچک و متوسط مقیاس (که حدود ۸۰ درصد از بخش گردشگری را تشکیل می‌دهند) نسبت به سایر فعالیت‌های اقتصادی به شدت از بروز بحران‌های بیولوژیک مانند شیوع انواع بیماری‌های ویروسی متأثر می‌شوند (Afwa et al, 2021). گردشگری روستایی به‌طور عمده در قالب کسب‌وکارهای خرد دسته‌بندی می‌شود (Dinis et al, 2019; Purwaningsih et al, 2021) که بخش‌های داخلی مانند حمل‌ونقل، اقامت، پذیرایی و تجارت خرده‌فروشی و نظایر آن را به هم مرتبط می‌کند و نقش مهمی در درآمد خانوار ایفا می‌کند (Henseler et al, 2022). علاوه بر این، مزایای حاصل از گردشگری روستایی و گردشگری کشاورزی تأثیر مثبتی بر موفقیت کسب‌وکارها دارد و به تنوع ریسک‌های تجاری ذی‌نفعان کمک می‌کند و در عین حال، در مقایسه با کسب‌وکارها و شرکت‌های بزرگ، نسبت به تغییرات بازار آسیب‌پذیرتر و حساس‌تر هستند (Mura & Ključnikov, 2018) و در نتیجه، شرکت‌های کوچک و متوسط فعال در گردشگری روستایی زیان‌های شدیدی را در اثر شیوع کووید ۱۹ متحمل شدند (Haqbin et al, 2022; Eggers, 2020). در این رابطه، ژو و دنگ (۲۰۲۰)، اظهار کرده‌اند که شیوع جهانی COVID-19 تأثیر مخرب زیادی بر روی صنایع مختلف مرتبط با گردشگری از قبیل حمل‌ونقل، گردشگری، پذیرایی، خرده‌فروشی و سرگرمی وارد کرده است (Zhu & Deng, 2020) و به توقف اجباری فعالیت‌های تجاری و در نتیجه اخراج کارکنان آن‌ها منجر شده است (Eggers, 2020; Chi et al, 2021).

گردشگری روستایی مجموعه‌ای از فعالیت‌های گردشگری را توصیف می‌کند که ترکیبی از اجزای اجتماعی-اقتصادی و زیست‌محیطی نواحی روستایی است که دارای یک رویکرد یکپارچه در پیوند مردم، چشم‌انداز و محصولات است (Rosalina et al, 2021; Yang et al, 2021). به عبارت دیگر، گردشگری روستایی با قرار گرفتن در مناطق روستایی، تنوعی از فعالیت‌های گردشگری مستقر در یک محیط روستایی معمولی را ترکیب می‌کند (He et al, 2021). گردشگری روستایی از دهه ۱۹۷۰ تا ۱۹۸۰ در بسیاری از نقاط جهان، هم از نظر تقاضا و هم از نظر عرضه، به دلیل ظهور جامعه مبتنی بر سبک زندگی و اوقات فراغت، و بسیج گسترده گردشگری به‌عنوان یک استراتژی، رو به رشد برای توسعه و احیاء سکونتگاه‌های روستایی مدنظر برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران توسعه است (Silva, 2022). طبق نظر مک‌لارن و فیلیپ (۲۰۲۱)، مکان‌های روستایی با مجموعه‌ای از دارایی‌های مادی و کیفیت‌های غیرمادی آن‌ها (مانند تجربه ذهنی بودن یک فضای روستایی) تعریف می‌شوند. روزالینا و همکاران (۲۰۲۱) گردشگری روستایی را به‌عنوان "پدیده‌ای سیال، که با ویژگی‌های زمان و مکان تکامل می‌یابد" توصیف می‌کند. گردشگری روستایی می‌تواند هم به‌عنوان نتیجه تغییر یا بازسازی روستایی باشد و هم به‌عنوان "یکی از عوامل ایجاد تغییرات بالقوه عمیق روستایی" مطرح شود (Frisvoll, 2014:41). لین و کاستنهلز (۲۰۱۵)، برای درک بهتر گردشگری روستایی با کارگیری مفهوم «پیوستگی روستایی-شهری» به متمایز ساختن اشکال فعالیت‌های اوقات فراغت که به‌طور خاص روستایی (مانند قایق‌رانی، کوهنوردی یا ارزیابی منظر)، روستایی یا شهری (جشنواره‌های فرهنگی، میراث عمومی و ...) و آن‌هایی که به‌طور خاص شهری هستند (خرید، گشت‌وگذار در شهر، میراث شهری) اقدام کرده‌اند.

نقش حمل و نقل در توسعه گردشگری.../حسین زاده و همکاران

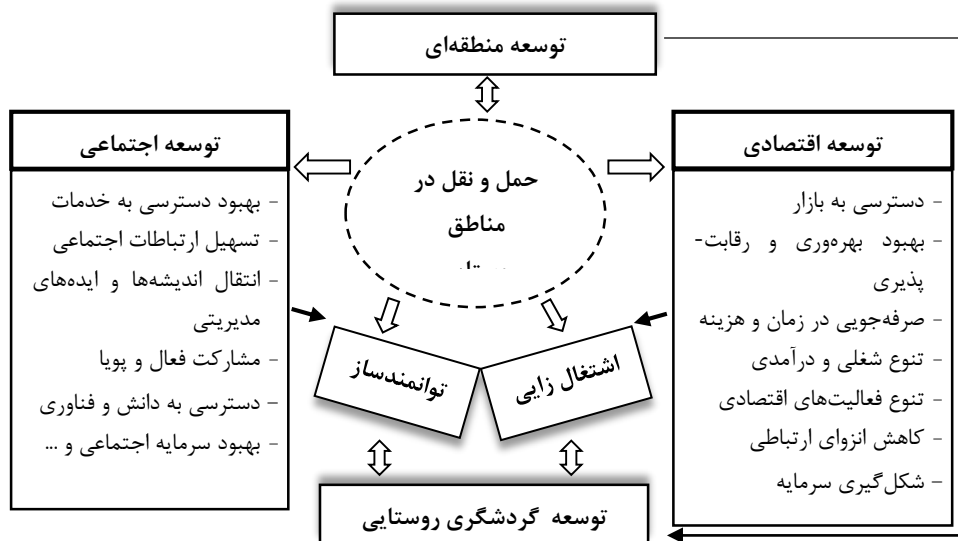
برخی از محققان معتقدند که شیوع کووید ۱۹ به تغییر رفتارها و خواسته‌های مصرف‌کنندگان شهری به‌عنوان مهم‌ترین مشتریان گردشگری روستایی منجر شده است. به‌طوری‌که، مواردی از قبیل دوری از ازدحام جمعیت و نیز جستجوی فضاهای باز و طبیعت به‌عنوان فضاهای سالم عاملی برای توسعه گردشگری در مناطق روستایی است (Traanman, 2021; Castanho et al, 2021; Kinczel & Müller, 2022). به‌عنوان مثال، کوروش و همکاران (۲۰۲۱)، توسعه گردشگری روستایی در رومانی در دوره شیوع کووید ۱۹ را با مواردی از قبیل مزایای آرامش، هوای پاک، زیبایی مناظر طبیعی و دارایی‌های میراث محلی و نیز تراکم جمعیتی پایین مرتبط می‌داند که نقش مهمی در توسعه اجتماعات محلی ایفا می‌کند. همچنین، بررسی مطالعات صورت گرفته در لهستان نشان می‌دهد که مناطق روستایی در دوره شیوع کووید ۱۹ با توجه به ارائه خدمات گردشگری از قبیل تفریحات در فضای باز، بازدیدهای اوقات فراغت از مزارع کشاورزی، کلبه‌های روستایی و خانه‌های دوم نقش مهمی در جذب گردشگران شهری داشته است (Wojcieszak-Zbierska et al, 2020; Roman & Grudzień, 2021). علاوه بر این، توسعه گردشگری روستایی در دوره کووید ۱۹ در جمهوری چک، به‌عنوان سوپاپ اطمینانی برای کنترل ناهنجاری‌های اجتماعی- فرهنگی ناشی از ازدحام مناطق شهری مورد توجه قرار گرفته است که با ارائه تفریحات سالم در محیط طبیعی، غذاهای محلی و جاذبه‌های فرهنگی مرتبط است (Lewandowicz & Bac-Bronowicz, 2022; Vaishar & Štastná, 2022).

حمل‌ونقل و توسعه گردشگری روستایی

حمل‌ونقل به‌عنوان یکی از زیرساخت‌های اساسی برای توسعه، بیانگر آن دسته از فعالیت‌هایی است که دربرگیرنده جابجایی افراد یا کالاها در فضا از طریق وسایل حمل‌ونقل مناسب است که می‌تواند زمینه را برای توسعه در ابعاد مختلف فراهم سازد (Wimberley, 2019). نقش حمل‌ونقل در توسعه گردشگری به‌ویژه در مناطق روستایی موضوعی بحث‌برانگیز است و مکاتب فکری متعددی در این باره وجود دارد (Musa and Ndawayo, 2011). داوسون و بارول (۱۹۹۳)، تأثیر حمل‌ونقل بر توسعه منطقه‌ای را به سه دسته اثرات مثبت، خنثی و منفی طبقه‌بندی کرده است. در حالت مثبت، حمل‌ونقل به‌عنوان یک محرک برای توسعه بیشتر عمل می‌کند، در حالی که اثر خنثی درجایی اعمال می‌شود که تسهیلات حمل‌ونقل به‌خودی‌خود فعالیت‌های مولد را ایجاد نمی‌کنند. مورد منفی مربوط به شرایطی است که باعث افزایش مهاجرت، شیوع بیماری یا کاهش سطح درآمد سرانه می‌شود. از دیدگاه صاحب‌نظران، ارتقاء زیرساخت‌های حمل‌ونقل تأثیر قابل‌توجهی برای توسعه منطقه‌ای دارد و مزایای آن بیشتر از معایب آن است (Gharehbaghi et al, 2020). به‌عبارت‌دیگر، نیل به اهداف توسعه منطقه‌ای مستلزم توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل به‌عنوان تلاشی گسترده برای کاهش نابرابری در مناطق روستایی می‌باشد (Gharehbaghi & Georgy, 2015; Gharehbaghi et al, 2019).

حمل‌ونقل به‌عنوان یک عامل تسهیلگر می‌تواند از طریق بهبود پیوندهای بین سکونتگاه‌ها، زمینه‌سازی برای جذب خدمات توسعه‌ای و زیرساختی، بهبود دسترسی و ارتباط با بازارهای محلی و منطقه‌ای، کاستن از هزینه‌های حمل‌ونقل و نظایر آن می‌تواند نقش به‌سزایی در کاستن از چالش‌های اقتصادی- اجتماعی این مناطق بر عهده بگیرد (Sama, 2014). از دیدگاه اهداف توسعه هزاره سازمان ملل، حمل‌ونقل روستایی و توسعه آن تحت عنوان یک عامل حیاتی تسهیلگر در جهت نیل به توسعه مناطق کمتر توسعه‌یافته یاد می‌شود و زمینه را برای تقویت ظرفیت‌های محلی و توانمندسازی جوامع مهیا می‌سازد (MDG, 2014). بررسی منابع نشان می‌دهد که بیشتر صاحب‌نظران به نقش مثبت حمل‌ونقل در توسعه گردشگری روستایی از طریق بهبود ارتباطات فضایی بین سکونتگاه‌ها و ارتقای پیوندهای اقتصادی-

اجتماعی بین آن‌ها توجه کرده‌اند (Kanwal et al, 2020; Betta et al, 2021). به عبارت دیگر، توسعه حمل‌ونقل را به عنوان عامل ایجاد پیوند بین مناطق مبدأ و مناطق مولد گردشگری روستایی معرفی کرده‌اند (Michailidou et al, 2016; Polyzos & Tsiotas, 2020). به طوری که، منجر به بهبود ایجاد تحرک در توسعه محلی با بهبود بهره‌وری عوامل تولید و ترکیب بهینه جاذبه‌های گردشگری با اقتصاد محلی (Wetwitoo & Kato, 2017; Polyzos & Tsiotas, 2020; Dwyer, 2022)؛ توسعه پاک و بهره‌برداری بهینه از محیط طبیعی و جاذبه‌های مرتبط (Lenzen et al, 2018; Michaelowa & Sippel, 2022)؛ توسعه درون‌زا و کاهش نابرابری‌های منطقه‌ای در درآمد و فرصت‌های شغلی (Patuelli et al, 2016; Betta et al, 2021)؛ توسعه کارآفرینی کوچک‌مقیاس روستایی (Kwil et al, 2020; Yachin & Ioannides, 2020; Dwyer, 2022)؛ خروج مناطق روستایی از انزوای جغرافیایی و ارتقاء توانمندی‌ها و رقابت‌پذیری مقاصد (Karadzhova, 2020)؛ دسترسی به بازار و فناوری (Bonča et al, 2017; Purwanto et al, 2017) و نظایر آن ایفا می‌کند. به عنوان مثال ویرکار و مالیا (۲۰۱۸)، دسترسی به حمل‌ونقل مناسب را بخشی جدایی‌ناپذیر از توسعه صنعت گردشگری روستایی معرفی می‌کند که تأثیر بسزایی در رضایت گردشگران و وفاداری آن‌ها ایفا می‌کند (Virkar & Mallya, 2018). از دیدگاه افرادی مانند لی و لی (۲۰۱۹)، و میخایولوا و همکاران (۲۰۲۲)، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی با ادغام سکونتگاه‌های دورافتاده در یک تراکم شهری می‌تواند به بروز "دگردیسی‌ها" در چشم‌اندازهای روستایی به‌ویژه در مباحث اقتصادی به ایجاد تغییراتی در سبک زندگی معمول روستایی کمک کند (Li & Li, 2019; Mikhaylova et al, 2022). در منابع داخلی نیز برخی از محققان به بررسی نقش حمل‌ونقل در توسعه گردشگری روستایی پرداخته‌اند. به عنوان مثال عینالی و همکاران (۱۴۰۱)، به بررسی نقش رقابت‌پذیری مقصدهای گردشگری روستایی و شاخص‌های حمل‌ونقل توجه کرده‌اند که نتیجه نشان می‌دهد که حمل‌ونقل روستایی تأثیر مثبتی بر روی مؤلفه تنوع‌بخشی به فرصت‌های اشتغال و درآمد و ارتقاء شاخص‌های رقابت‌پذیری اقتصادی مقاصد گردشگری روستایی دارد. سجاسی قیداری و همکاران (۱۳۹۵)، اظهار کرده‌اند که حمل‌ونقل روستایی به کاهش هزینه‌های تولید و صرفه‌جویی در هزینه‌ها و افزایش سرمایه‌گذاری با منشأ شهری در مناطق روستایی گردشگر پذیر کمک می‌کند. خدا پناه (۱۴۰۰)، نقش حمل‌ونقل روستایی را در توسعه و کاهش انزوای جغرافیایی مناطق روستایی مؤثر می‌داند. رضوانی و همکاران (۱۳۹۱)، توسعه حمل‌ونقل روستایی را عاملی مؤثر در امنیت اجتماعی، بهبود فرصت‌های اشتغال و درآمد می‌دانند که توسعه مناطق روستایی را در پی دارد. با توجه به مباحث مطرح در مبانی نظری مورد استفاده در تحقیق که بیانگر تأثیر مثبت حمل و نقل در مناطق روستایی و بویژه توسعه گردشگری در مناطق روستایی گردشگر پذیر دارد، مدل مفهومی در قالب شکل شماره (۱) ارائه شده است.



شکل ۱. رابطه حمل و نقل و توسعه گردشگری روستایی

منبع: اقتباس از مبانی نظری تحقیق (۱۴۰۱)

روش پژوهش

تحقیق حاضر از نوع پژوهش‌های کاربردی بوده و روش مورد استفاده توصیفی-تحلیلی می‌باشد. برای گردآوری داده‌های مورد نیاز از روش‌های میدانی مبتنی بر ابزار پرسشنامه استفاده شده است. برای تحلیل داده‌ها از آزمون‌های آماری از قبیل t تک نمونه‌ای (تحلیل مطلوبیت شاخص‌های اقتصادی گردشگری متأثر از حمل و نقل روستایی)، همبستگی پیرسون (بررسی رابطه بین حمل و نقل روستایی و توسعه گردشگری در شاخص‌های اقتصادی) و رگرسیون خطی چند متغیره (بررسی شدت تأثیرگذاری شاخص‌های اقتصادی گردشگری متأثر از حمل و نقل روستایی در توسعه اقتصادی مناطق روستایی) با استفاده از نرم‌افزار SPSS بهره گرفته شده است.

جدول ۱. شاخص‌های مورد استفاده در تحقیق

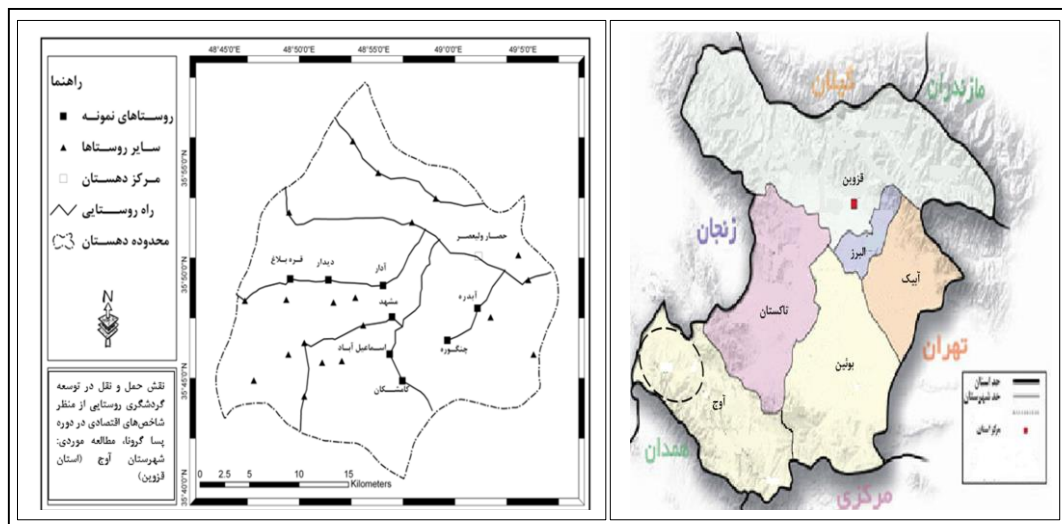
شاخص	گویه
بهبود بهره‌وری و رقابت‌پذیری	استفاده بهینه از منابع طبیعی و فرهنگی در توسعه گردشگری، بهبود توان جذب و نگهداشت گردشگران، ارائه خدمات گردشگری با قیمت پایین برای جذب گردشگران بیشتر، توسعه کسب و کار در زمینه گردشگری، استفاده از فضاهای مجازی برای جذب گردشگر، بهبود فضای کارآفرینی در گردشگری، توسعه صنایع دستی و تبدیلی کشاورزی، دسترسی به بازارهای شهری، استفاده از ایده‌های موفق در ارائه محصول و ...
تنوع فرصت‌های شغلی و درآمدی	دردسترس به فرصت‌های غیرکشاورزی، امکان اشتغال پاره وقت، افزایش درآمد و تنوع آن، فروش محصولات محلی (باغی و خانگی)، پذیرایی از مسافران و گردشگران در کنار باغ و مزرعه، ارائه غذاهای محلی، ارائه خدمات مرتبط از قبیل جابجایی و حمل و نقل مسافران، افزایش انگیزه برای ماندگاری در روستا و شروع فعالیت‌های کسب و کار مرتبط، افزایش زمینه فعالیت در ساخت و ساز و مهارت‌های مرتبط، ارائه خدمات خودرویی و ...
افزایش سرمایه‌گذاری و شکل‌گیری سرمایه	سرمایه‌گذاری در بهبود فضای فعالیت گردشگری، سرمایه‌گذاری در توسعه فعالیت‌های خدماتی از قبیل ارائه خدمات خودرویی از قبیل تعویض روغنی، تعمیرگاهی و ...، افزایش زمینه‌های ارائه خدمات به گردشگران (اقامت و پذیرایی و ...)، توسعه زیرساخت‌های عمومی و گردشگری روستا و ...
افزایش ساخت و ساز خانه‌های دوم گردشگری	بهسازی و مرمت خانه‌های قدیمی، ساخت خانه‌های دوم با هدف گذران اوقات فراغت، توسعه ساخت و ساز ویلاها و باغ ویلاها و ...

بهسازی معابر عمومی، پارکینگ، روشنایی معابر، محوطه‌سازی جاذبه‌های تاریخی و طبیعی، تابلوهای راهنمای گردشگران، تأمین سرویس‌های بهداشتی و محل اقامت کوتاه‌مدت مانند آلاچیق، برگزاری نمایشگاه‌ها و جشنواره‌های محصولات محلی و ...
دسترسی به خدمات رفاهی از قبیل بهداشت، تجاری و فروشگاه‌ها، خدمات مالی مانند خودپردازها و شعب بانکی، آب شرب، برق، گاز و ...

بهبود زیرساخت‌های گردشگری در روستا

بهبود دسترسی به خدمات

با توجه به شکل شماره (۲)، شهرستان آوج در جنوب غربی استان قزوین و به مرکزیت شهر آوج است که در سال ۱۳۹۱ از شهرستان بویین زهرا منتزع شده است. این شهرستان با مساحت ۲۷۷۶ کیلومتر مربع در طول جغرافیایی ۰۶ و ۴۹ تا ۴۵ و ۴۹ درجه شرقی و عرض جغرافیایی ۲۵ و ۳۵ تا ۴۷ و ۳۵ درجه شمالی واقع شده است. بر اساس داده‌های سرشماری نفوس و مسکن (۱۳۹۵) جمعیت ساکن در این شهرستان ۴۳۷۹۸ نفر می‌باشد (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۵). این شهرستان از شمال با شهرستان تاکستان، از شرق با شهرستان بویین زهرا، از سمت غرب با استان زنجان و از سمت جنوب با استان همدان و استان مرکزی همجوار است. این شهرستان به لحاظ گردشگری دارای جاذبه‌های طبیعی و انسانی متعددی است که از شاخص‌ترین آنها در دهستان خرقان غربی می‌توان به برج‌های دوگانه خرقان واقع در روستای حصار ولیعصر، بافت با ارزش تاریخی روستایی، طبیعت کوهستانی جنوب دهستان که بیشتر روستاهای نمونه در آن واقع شده‌اند، اشاره نمود. جامعه آماری تحقیق روستاهای گردشگری پذیر دهستان حصار ولیعصر (بخش خرقان - شهرستان آوج) است که دربرگیرنده روستاهای کامشکان، اسماعیل‌آباد، مشهد، چنگوره، آبدره، آدار، دیدار و قره‌بلاغ است، که براساس داده‌های سرشماری نفوس و مسکن (۱۳۹۵) بالغ بر ۳۵۸ خانوار ساکن دائمی بوده‌اند که در ۸ روستای دارای این پدیده با استفاده از فرمول کوکران ۱۹۰ مورد به عنوان نمونه مورد بررسی قرار گرفته است.



شکل ۲. روستاهای گردشگری پذیر دهستان حصار ولیعصر (شهرستان آوج)

منبع: سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان قزوین (۱۴۰۱)

یافته‌ها و بحث

یافته‌های تحقیق حاضر در دو بخش یافته‌های توصیفی مبتنی بر ویژگی‌های فردی پاسخگویان و یافته‌های تحلیلی با بهره‌گیری از آزمون‌های آماری از قبیل t تک نمونه‌ای، همبستگی پیرسون و رگرسیون چند متغیره خطی ارائه شده است.

ویژگی‌های توصیفی پاسخگویان به سؤالات پرسشنامه

نقش حمل و نقل در توسعه گردشگری.../حسین زاده و همکاران

بر اساس نتایج جدول شماره (۲)، برای ویژگی‌های توصیفی پاسخگویان، از تعداد ۱۹۰ نفر (۹۴/۱) درصد پاسخگویان مرد بوده‌اند و از نظر گروه سنی پاسخگویان (۲۱/۰) درصد در گروه ۲۱-۳۰ ساله، (۳۸/۲) در گروه ۳۱-۴۰ ساله و (۲۹/۰) درصد نیز در گروه ۴۱-۵۰ ساله قرار داشتند و مابقی نیز در گروه سنی ۵۱ ساله و بیشتر بوده‌اند. به لحاظ سطح سواد (۶۲/۵) درصد دارای سطح سواد دبیرستانی و (۲۱/۰) نیز تحصیلات راهنمایی داشته و سایر افراد نیز دارای تحصیلات دانشگاهی بوده‌اند. از نظر شغل دائمی (۷۶/۱) در بخش اشتغال آزاد و خدمات فعالیت داشته‌اند و شاغلین بخش کشاورزی (۱۱/۴) درصد از پاسخگویان را به خود اختصاص داده بودند. همچنین، (۷/۴) درصد در شاغل بخش دولتی بوده و مابقی درباره این سوال اظهار نظری نکرده بودند. از نظر سابقه مهاجرت از روستا به دلیل اقتصادی (۵۴) درصد دارای سابقه مهاجرت بوده و کلیه افراد نمونه دارای زمین و املاک شهری در شهرهای قزوین، تهران و سایر استان تهران بوده‌اند. از نظر منبع درآمد غیر از محل کشاورزی پاسخ‌دهندگان کلیه پاسخگویان منبع درآمد غیر کشاورزی داشته‌اند.

جدول ۲. ویژگی‌های پاسخگویان به سؤالات تحقیق

ویژگی‌های فردی پاسخگویان	بیشترین تعداد پاسخگو	درصد از کل نمونه
ترکیب سنی	۲۱-۳۰ سال	۳۸
جنسیت	مرد	۹۴
سطح تحصیلات	متوسطه	۶۳
وضعیت تاهل	متاهل	۸۱
شغل اصلی	آزاد و خدمات	۷۶
سابقه مهاجرت از روستا	حداقل یک بار	۵۴
مالکیت ملک در شهر	دارا بودن	۱۰۰
مالکیت وسیله نقلیه سواری	دارا بودن	۱۰۰
منبع اصلی درآمد	غیر کشاورزی	۱۰۰

تحلیل مطلوبیت تأثیرگذاری حمل و نقل و توسعه آن در اقتصاد گردشگری روستایی

به منظور بررسی تأثیرگذاری حمل و نقل روستایی و توسعه آن در گردشگری روستایی از منظر شاخص‌های اقتصاد روستایی در منطقه مورد مطالعه با بهره‌گیری از مبانی نظری تحقیق، شاخص‌های مورد بررسی در قالب ۶ گروه به شرح "بهبود بهره‌وری و رقابت‌پذیری محلی، تنوع فرصت‌های شغلی و درآمدی، افزایش ساخت و ساز خانه‌های دوم گردشگری، بهبود زیرساخت‌های گردشگری در روستا، افزایش سرمایه‌گذاری و شکل‌گیری سرمایه و بهبود دسترسی به خدمات" دسته‌بندی شده است. از این رو، از آزمون t تک نمونه‌ای (با در نظر گرفتن مطلوبیت عددی مورد آزمون مساوی ۳ به عنوان میانگین عددی طیف ۵ سطحی لیکرت) بهره گرفته شده است. با توجه به نتیجه بدست آمده در جدول شماره (۳)، می‌توان اذعان کرد که تأثیرگذاری حمل و نقل در بین شاخص‌های مورد بررسی در همه شاخص‌ها در سطح ۹۹ درصد تفاوت معناداری را نشان می‌دهد و همچنین با توجه به میزان تفاوت از حد مطلوب می‌توان گفت که توسعه حمل و نقل روستایی دارای تأثیر مثبتی در توسعه گردشگری در روستاهای هدف گردشگری مورد مطالعه بوده است. علاوه بر این، نتایج بدست آمده از تحلیل با استناد به میانگین عددی و آماره t نشان می‌دهد که حمل و نقل روستایی در کلیه شاخص‌های مورد بررسی تأثیر مثبتی برجا گذاشته است. به طوری که از بین شاخص‌های مورد استفاده در تحقیق، به ترتیب شاخص‌های افزایش ساخت و ساز خانه‌های دوم گردشگری (۳/۹۹)؛ افزایش سرمایه‌گذاری و شکل‌گیری سرمایه

(۳/۶۹) و بهبود زیرساخت‌های گردشگری در روستا (۳/۴۵) بیشترین تأثیر مثبت را از توسعه حمل و نقل روستایی پذیرفته است.

جدول ۳. معناداری تفاوت تأثیرگذاری حمل و نقل روستایی در گردشگری روستایی براساس تفاوت از حد مطلوب مبتنی بر آزمون t تک نمونه‌ای

شاخص‌های رقابت‌پذیری	میانگین	آماره آزمون t	درجه آزادی	سطح معناداری	تفاوت از حد مطلوب	
					فاصله اطمینان ۹۵ درصد	پایین تر بالاتر
تنوع فرصت‌های شغلی و درآمدی	۳,۱۰۵۶	۳,۵۰۸	۱۸۹	۰,۰۰۱	۰,۱۰۵۶	۰,۰۴۶۳
بهبود بهره‌وری و رقابت‌پذیری محلی	۳,۱۷۵۹	۴,۲۴۵	۱۸۹	۰,۰۰۰	۰,۱۷۵۹	۰,۰۹۴۳
افزایش سرمایه‌گذاری و شکل‌گیری سرمایه	۳,۶۹۰۰	۱۶,۱۰۴	۱۸۹	۰,۰۰۰	۰,۶۸۹۹	۰,۶۰۵۶
افزایش ساخت و ساز خانه‌های دوم گردشگری	۳,۹۹۹۶	۲۸,۹۳۲	۱۸۹	۰,۰۰۰	۰,۹۹۹۹	۰,۹۳۱۶
بهبود زیرساخت‌های گردشگری در روستا	۳,۴۵۰۱	۱۱,۹۳۱	۱۸۹	۰,۰۰۰	۰,۴۵۰۱	۰,۳۷۵۸
بهبود دسترسی به خدمات	۳,۱۶۲۶	۷,۹۰۸	۱۸۹	۰,۰۰۰	۰,۱۶۲۶	۰,۱۲۲۱

منبع: یافته‌های تحقیق (۱۴۰۱)

با توجه به نتایج بدست آمده از تحلیل مطلوبیت شاخص‌ها می‌توان به نکته خیلی مهمی در رابطه با دو شاخص "افزایش ساخت و ساز خانه‌های دوم گردشگری در روستا" و "افزایش سرمایه‌گذاری و شکل‌گیری سرمایه" با استفاده از گویه‌هایی از قبیل سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های جذب گردشگر توسط نهادهای محلی، جذب سرمایه‌های جدید در روستا در قالب توسعه اقامتگاه‌های گردشگری در روستا، توسعه ساخت و ساز ویلاها توسط افراد خارج از روستا و مهاجران سال‌های قبل در قالب خانه‌های دوم و ... تشویق به ایجاد و راه‌اندازی اشتغال جدید و درآمدزایی و ... در بین خانواده‌ها، پشتیبانی از تأمین مالی کسب و کارهای محلی توسط نهادهای دولتی، نارسایی زنجیره تأمین و بازاریابی تولیدات محلی و ... اشاره کرد که تأثیرپذیری بیشتری از سایر شاخص‌های تحقیق از دیدگاه پاسخگویان ساکن دایمی در روستاهای مورد مطالعه در دوره شیوع ویروس کرونا کویید ۱۹ می‌باشد. با گفتگویی که با مسئولین روستایی در روستاهای هدف گردشگری مورد مطالعه صورت گرفت دلیل این امر را می‌توان در بازسازی و بهسازی خانه‌های قدیمی روستایی، توسعه باغات خانوادگی با هدف گذران اوقات فراغت، توسعه ساخت و سازهای مسکن در قالب خانه‌های دوم، بهسازی زیرساخت‌های عمومی و نظایر آن جستجو کرد. به طوری که، با ممنوعیت سفر بین استانی، کاهش تعداد سفرهای خارجی و حتی بین استانی و قرنطینه عمومی و مواردی مانند آنها، خانواده‌های شهری به سرمایه‌گذاری در روستاهای هدف گردشگری مورد مطالعه روی خوشی نشان داده‌اند.

تحلیل همبستگی بین حمل و نقل روستایی و اثرات گردشگری در بعد اقتصادی

تحلیل ناپارامتری همبستگی بین حمل و نقل روستایی و اثرات اقتصادی گردشگری در روستاهای مورد مطالعه با بهره‌گیری از آزمون پیرسون انجام شده است. نتایج تحلیل در جدول شماره (۴)، نشان می‌دهد که بین دو شاخص مورد بررسی رابطه مثبت و مستقیمی در سطح ۹۹ درصد معناداری گزارش می‌شود. بنابراین با توجه به نتایج بدست آمده می‌توان گفت که با توسعه حمل و نقل روستایی اثرات اقتصادی گردشگری در روستاهای مورد مطالعه در شهرستان آوج

نقش حمل و نقل در توسعه گردشگری.../حسین زاده و همکاران

با توجه به مهاجرت گسترده در چند دهه گذشته و برگشت مهاجران به منظور گذران اوقات فراغت و تفریح و سرمایه-گذاری آنها در بهسازی خانه‌های قدیمی و همچنین ساخت خانه‌های جدید در قالب ویلاهای گردشگری افزایش قابل توجهی را نشان می‌دهد.

جدول ۴. ماتریس همبستگی بین حمل و نقل و اثرات اقتصادی گردشگری در روستاهای گردشگری پذیر شهرستان آوج

شاخص	اثرات گردشگری در توسعه روستایی
دسترسی به خدمات حمل و نقل	ضریب همبستگی ۰,۳۴۸
	سطح معناداری ۰,۰۰۰
تعداد	۱۸۹

منبع: یافته‌های تحقیق (۱۴۰۱)

تحلیل واریانس تأثیرگذاری حمل و نقل در توسعه گردشگری روستایی در دوره پسا کرونا

بررسی مطالعات صورت گرفته در نواحی مختلف دنیا نشان داده است که شیوع بیماری‌های همه‌گیر به عنوان سانه انسانی بر روی ابعاد مختلف توسعه گردشگری دارای اثرات مستقیم و غیرمستقیم زیادی است. به طوری که، ایجاد اختلال در مسیر توسعه موجود می‌تواند از منظر اقتصادی و رفاهی به بروز اثرات زیاد و گاهی جبران‌ناپذیر بر روی فعالیت‌های گردشگری جوامع محلی و بویژه مناطق روستایی داشته باشد. با این وجود، با کاهش نسبی شیوع همه‌گیری کووید ۱۹ به بررسی نقش حمل و نقل روستایی در توسعه گردشگری در روستاهای هدف گردشگری منطقه مورد مطالعه در شاخص‌های اقتصادی از تحلیل رگرسیون خطی برای بیان مقدار و شدت تأثیرگذاری متغیرهای مستقل در تحقیق حاضر استفاده شده است. به این منظور، توسعه گردشگری روستایی متأثر از حمل و نقل روستایی به عنوان متغیر وابسته و شاخص‌های "افزایش ساخت و ساز خانه‌های دوم گردشگری"، "تنوع فرصت‌های شغلی و درآمدی"، "بهبود دسترسی به خدمات"، "بهبود زیرساخت‌های گردشگری در روستا" و "افزایش سرمایه‌گذاری و شکل‌گیری سرمایه در روستا" که متأثر از حمل و نقل روستایی در دوره پسا کووید ۱۹ در بخش گردشگری روستاهای هدف بررسی شده است، به عنوان متغیر مستقل در ترسیم مدل رگرسیونی استفاده شده است. نتیجه تحلیل مدل برازش رگرسیونی عوامل تأثیرگذار در متغیر وابسته از دیدگاه پاسخگویان ساکن در روستاهای هدف گردشگری در جدول شماره (۵)، نشان می‌دهد که متغیرهای مستقل با ضریب تعیین ۰/۸۴۶ در کاهش اثرات ناشی از شیوع کووید ۱۹ در فعالیت‌های گردشگری تأثیر مثبتی را داشته است.

جدول ۵. تحلیل واریانس عوامل تأثیرگذار در توسعه گردشگری روستایی متأثر از حمل و نقل روستایی

اشتباه معیار	ضریب تعیین تصحیح شده	ضریب تعیین	ضریب همبستگی چندگانه
۲,۵۶۵۸	۰,۸۴۴	۰,۸۴۶	۰,۹۲۰

منبع: یافته‌های تحقیق (۱۴۰۱)

همانگونه که تحلیل واریانس منحنی وجود واریانس خطی بین تأثیرگذاری حمل و نقل و اثرات آن در اقتصاد روستایی منبعث از گردشگری در جدول شماره (۶)، نشان می‌دهد، رابطه خطی بین این دو وجود دارد. به طوری که، مقدار آماره آزمون F که حاصل تقسیم اثر رگرسیونی بر روی اثرات باقیمانده است با مقدار ۲۹۱/۱۵۷ در سطح ۹۵ درصد معنادار گزارش می‌شود.

جدول ۶. تحلیل واریانس عوامل تأثیرگذار در توسعه گردشگری روستایی متأثر از حمل و نقل روستایی

مولفه‌ها	مجموع مربعات	درجه آزادی	میانگین مربعات	آماره آزمون F	سطح معناداری
اثر رگرسیونی	۹۵۸۳/۸۷۴	۸	۱۹۱۶/۷۷۵	۲۹۱/۱۵۷	۰/۰۰۰
باقیمانده	۱۷۳۷/۹۹۲	۱۸۱	۶/۵۸۳		
کل	۱۱۳۲۱/۸۶۷	۱۸۹			

منبع: یافته‌های تحقیق (۱۴۰۱)

با نگاهی به مقادیر بتا (ضرایب استاندارد شده) بر اساس جدول شماره (۷)، یک واحد تغییر در انحراف معیار شاخص‌های متغیر مستقل از قبیل "افزایش ساخت و ساز خانه‌های دوم گردشگری"، "تنوع فرصت‌های شغلی و درآمدی"، "بهبود دسترسی به خدمات"، "بهبود زیرساخت‌های گردشگری در روستا" و "افزایش سرمایه‌گذاری و شکل‌گیری سرمایه در روستا" که متأثر از توسعه حمل و نقل روستایی بوده‌اند به ترتیب به اندازه ۰/۴۰۱، ۰/۲۹۱، ۰/۳۳۳، ۰/۲۶۰ و ۰/۰۰۸ واحد در توسعه اقتصاد گردشگری روستایی در روستاهای هدف مورد مطالعه از دیدگاه پاسخگویان نقش مثبتی ایفا خواهد کرد.

جدول ۷. ضرایب شدت روابط میان اثرات گردشگری بر میزان کاهش اثرات ناشی از کووید ۱۹

نام متغیر	ضرایب غیر استاندارد		ضرایب استاندارد شده		T	سطح معناداری
	B	خطای B	بتا B	خطای بتا B		
عرض از مبدا	۱/۲۹۱	۱/۴۳۶	-	-	۰/۹۰۰	۰/۳۶۹
افزایش ساخت و ساز خانه‌های دوم گردشگری	۵/۰۵۰	۰/۳۶۱	۰/۴۰۱	۰/۴۰۱	۱۳/۹۹۲	۰/۰۰۰
تنوع فرصت‌های شغلی و درآمدی	۳/۶۳۲	۰/۳۳۶	۰/۲۹۱	۰/۲۹۱	۱۳/۷۹۶	۰/۰۰۰
بهبود دسترسی به خدمات	۳/۸۴۱	۰/۳۵۷	۰/۳۳۳	۰/۳۳۳	۱۰/۷۶۶	۰/۰۰۰
بهبود زیرساخت‌های گردشگری در روستا	۳/۱۴۸	۰/۲۷۲	۰/۳۶۰	۰/۳۶۰	۱۱/۵۷۸	۰/۰۰۰
افزایش سرمایه‌گذاری و شکل‌گیری سرمایه	۰/۱۰۰	۰/۳۴۱	۰/۰۰۸	۰/۰۰۸	۰/۲۹۲	۰/۷۷۰

متغیر وابسته: توسعه گردشگری روستایی متأثر از حمل و نقل روستایی

منبع: یافته‌های تحقیق (۱۴۰۱)

نتیجه‌گیری

مناطق روستایی با توجه به درهم‌تنیدگی فرهنگ، تاریخ، محیط طبیعی، چشم‌اندازهای زیبا و شیوه‌های زندگی مبتنی بر فرهنگ سنتی جاذبه‌های متعددی برای انسان خسته از محیط‌های شلوغ و پراسترس شهری به منظور تفریح و گذران اوقات فراغت ارائه می‌کند. به طوری که، از دیدگاه برخی از صاحب‌نظران شیوع کووید ۱۹ منجر به تغییر رفتارها و خواسته‌های مصرف‌کنندگان شهری به عنوان مهمترین مشتریان گردشگری روستایی با توجه به عواملی از قبیل تراکم اندک جمعیتی و جستجوی فضاهای باز و طبیعت به عنوان فضاهای سالم عاملی برای توسعه گردشگری در مناطق روستایی است که در این فرآیند نقش حمل و نقل روستایی عاملی مؤثر می‌باشد. به عبارت دیگر، مقاصد گردشگری روستایی با ارائه فرصت‌هایی مانند آرامش، هوای پاک، زیبایی مناظر طبیعی و دارایی‌های میراث محلی نقش مهمی در جذب گردشگران اوقات فراغت و تفریح ایفا می‌کند.

نتایج حاصل از تحلیل داده‌های پرسشنامه‌ای در منطقه روستایی مورد مطالعه نشان می‌دهد که توسعه حمل و نقل و بهبود دسترسی به مناطق روستایی گردشگری پذیر در شهرستان آوج (استان قزوین) تأثیر مثبتی بر روی توسعه اقتصاد روستایی داشته‌است. به طوری که، با بررسی شاخص‌های تحقیق در ۶ گروه "بهبود بهره‌وری و رقابت‌پذیری محلی، تنوع

نقش حمل و نقل در توسعه گردشگری.../حسین زاده و همکاران

فرصت‌های شغلی و درآمدی، افزایش ساخت و ساز خانه‌های دوم گردشگری، بهبود زیرساخت‌های گردشگری در روستا، افزایش سرمایه‌گذاری و شکل‌گیری سرمایه و بهبود دسترسی به خدمات" با بهره‌گیری از آزمون t تک نمونه‌ای می‌توان نتیجه گرفت که تأثیرگذاری حمل و نقل در بین شاخص‌های مورد بررسی در همه شاخص‌ها در سطح ۹۹ درصد تفاوت معنادار و مثبتی دارد. علاوه بر این، از بین شاخص‌های مورد بررسی در تحقیق حاضر، به ترتیب شاخص‌های افزایش ساخت و ساز خانه‌های دوم گردشگری (۳/۹۹) و افزایش سرمایه‌گذاری و شکل‌گیری سرمایه (۳/۶۹) بیشترین تأثیر مثبت را از توسعه حمل و نقل روستایی پذیرفته‌اند. از جمله دلایل اصلی این نتیجه می‌توان به سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های جذب گردشگر توسط نهادهای محلی در قالب بودجه سالیانه، جذب سرمایه‌های جدید در روستا در قالب توسعه اقامتگاه‌های گردشگری در روستا، توسعه ساخت و ساز ویلاها توسط افراد خارج از روستا و مهاجران سال‌های قبل در قالب خانه‌های دوم و ... تشویق به ایجاد و راه‌اندازی اشتغال جدید و درآمدزایی و ... در بین خانواده‌ها و نظایر آن اشاره نمود که با ممنوعیت سفر بین استانی، کاهش تعداد سفرهای خارجی و حتی بین استانی و قرنطینه عمومی و مواردی مانند آنها، خانواده‌های شهری به سرمایه‌گذاری در روستاهای هدف گردشگری مورد مطالعه روی خوشی نشان داده‌اند.

نتایج بدست آمده از تحلیل همبستگی بین حمل و نقل روستایی و اثرات اقتصادی گردشگری در روستاهای مورد مطالعه بیانگر رابطه معنادار در سطح ۹۹ درصد می‌باشد که دلیل آن را می‌توان در بازگشت مهاجران ساکن شهر برای استفاده از جاذبه‌های روستاهای منطقه به منظور گذران اوقات فراغت و تفریح و سرمایه‌گذاری آنها در بهسازی خانه‌های قدیمی و همچنین ساخت خانه‌های جدید در قالب ویلاهای گردشگری جستجو کرد. علاوه بر این، نتایج حاصل از تأثیر از حمل و نقل روستایی در دوره پسا کووید در بخش گردشگری روستاهای هدف با بهره‌گیری از رگرسیون چندمتغیره خطی از دیدگاه پاسخگویان ساکن در روستا نشان می‌دهد که متغیرهای مستقل از قبیل افزایش ساخت و ساز خانه‌های دوم گردشگری، تنوع فرصت‌های شغلی و درآمدی، بهبود دسترسی به خدمات، بهبود زیرساخت‌های گردشگری در روستا و افزایش سرمایه‌گذاری و شکل‌گیری سرمایه با ضریب تعیین ۰/۸۴۶ در توسعه گردشگری در ابعاد اقتصادی تأثیر معنادار و مثبتی را در پی داشته است. به عبارت دیگر، مقادیر بتا یک واحد تغییر در انحراف معیار شاخص‌های متغیر مستقل از قبیل "افزایش ساخت و ساز خانه‌های دوم گردشگری"، "تنوع فرصت‌های شغلی و درآمدی"، "بهبود دسترسی به خدمات"، "بهبود زیرساخت‌های گردشگری در روستا" و "افزایش سرمایه‌گذاری و شکل‌گیری سرمایه در روستا" که متأثر از توسعه حمل و نقل روستایی بوده‌اند به ترتیب به اندازه ۰/۴۰۱، ۰/۲۹۱، ۰/۳۳۳، ۰/۲۶۰ و ۰/۰۰۸ واحد در توسعه اقتصاد گردشگری روستایی در روستاهای هدف مورد مطالعه از دیدگاه پاسخگویان نقش مثبتی ایفا خواهد کرد.

با توجه به نتایج بدست آمده از پژوهش، پیشنهادهای به شرح زیر ارائه می‌شود:

- تسهیل قوانین سرمایه‌گذاری در فعالیتهای گردشگری روستایی برای جذب سرمایه‌های بخش خصوصی.
- ارائه تسهیلات کم‌بهره با بازپرداخت بلندمدت برای ایجاد انگیزه برای فعالیتهای گردشگری روستایی با تأکید ویژه بر روی حمل و نقل روستایی.
- ارائه تسهیلات زیرساختی بویژه توسعه حمل و نقل و نظارت مستمر نهادهای محلی بر نحوه عملکرد مطلوب آنها.
- بهسازی و توسعه خدمات دسترسی از قبیل راه‌های روستایی مانند تابلوهای هدایت گردشگران و
- ارتقاء فناوری‌های ارتباطی و اطلاعات از قبیل خط‌دهی تلفن همراه، اینترنت و ...

منابع

- Abbas, J., Mubeen, R., Iorember, P. T., Raza, S., & Mamirkulova, G. (2021): Exploring the impact of COVID-19 on tourism: transformational potential and implications for a sustainable recovery of the travel and leisure industry. *Current Research in Behavioral Sciences*, 2, 100033.
- Afwa, A., Djajasinga, N. D., Sudirman, A., Sari, A. L., & Adnan, A. N. M. (2021): Raising the Tourism Industry as an Economic Driver Post COVID-19. In *2nd Annual Conference on blended learning, educational technology and Innovation (ACBLETI 2020)*: (pp. 118-123). Atlantis Press.
- Betta, L., Dattilo, B., di Bella, E., Finocchiaro, G., & Iaccarino, S. (2021): Tourism and Road Transport Emissions in Italy. *Sustainability*, 13(22): 12712.
- Bonča, S., Udovč, A., & Rodela, R. (2017): A social marketing perspective on road freight transportation of fresh fruits and vegetables: A Slovene case. *Economic research-Ekonomska istraživanja*, 30(1): 1132-1151.
- Bryden, J.; Bollman, R. Rural Employment in industrialized countries. *Agric. Econ.* (2000): 22, 185-197.
- Castanho, R. A., Couto, G., Sousa, Á., Pimentel, P., & Batista, M. D. G. (2021): Assessing the impacts of the COVID-19 pandemic over the Azores Region's touristic companies. *Sustainability*, 13(17): 9647.
- Castanho, R.A.; Couto, G. (2021b): Santos, R. Introductory Chapter: Rural Tourism as a Catalyst for Sustainable Regional Development of Peripheral Territories. In *Peripheral Territories, Tourism, and Regional Development*; IntechOpen: London, UK, 2021.
- Chi, O. H., Saldamli, A., & Gursoy, D. (2021): Impact of the COVID-19 pandemic on management-level hotel employees' work behaviors: Moderating effects of working-from-home. *International Journal of Hospitality Management*, 98, 103020.
- Coroş, M.M., Privitera, D., Păunescu, L.M., Nedelcu, A., Lupu, C., & Ganuşceac, A. (2021): Marginimea Sibiului tells its story: Sustainability, cultural heritage and rural tourism – A supply-side perspective. *Sustainability*, 13, 5309. <https://doi.org/10.3390/su13095309>
- Ćurčić, N., Mirković Svitlica, A., Brankov, J., Bjeljic, Ž., Pavlović, S., & Jandžiković, B. (2021): The role of rural tourism in strengthening the sustainability of rural areas: The case of Zlakusa village. *Sustainability*, 13(12): 6747.
- Dawson, J., & Barwell, I. (1993): *Roads are not enough: new perspectives on rural transport planning in developing countries*. Intermediate Technology Publications Ltd (ITP).
- De Aldecoa Fuster, J.I. (2021): *Rural tourism as a response to COVID-19. Report for Caixa Bank, Valencia*. <https://www.caixabankresearch.com/en/node/9527/printable/print>
- Dinis, I., Simões, O., Cruz, C., & Teodoro, A. (2019): Understanding the impact of intentions in the adoption of local development practices by rural tourism hosts in Portugal. *Journal of Rural Studies*, 72, 92-103.
- Duro, J. A., Perez-Laborda, A., Turrion-Prats, J., & Fernández-Fernández, M. (2021): Covid-19 and tourism vulnerability. *Tourism Management Perspectives*, 38, 100819.
- Dwyer, L. (2022): Productivity, Destination Performance, and Stakeholder Well-Being. *Tourism and Hospitality*, 3(3): 618-633.
- Eggers, F. (2020): Masters of disasters? Challenges and opportunities for SMEs in times of crisis. *J. Bus. Res.*, 116, 199-208.
- Einali, J., Chreraghi, M., & Azarakhsh, S. (2022): The Role of Transportation in Promoting Economic Competitiveness of Rural Tourism Destinations (Case Study: Tourism Target Villages of Kohgiluyeh and Boyerahmad Province). *Journal of Tourism Planning and Development*, 10(39): 51-77. (In Persian)
- Ferrari, G.; Mondejar, J.; Secondi, L. Tourists' expenditure in Tuscany and its impact on the regional economic system. *J. Clean. Prod.* 2018, 171, 1437-1446.

نقش حمل و نقل در توسعه گردشگری.../حسین زاده و همکاران

- Fletcher, R., Murray Mas, I., Blazquez-Salom, M., & Blanco-Romero, A. (2020): Tourism, degrowth, and the COVID-19 Crisis. Political Ecology Network, 24 March 2020. <https://politicalecologynetwork.org/2020/03/24/tourism-degrowth-and-the-covid-19-crisis/>.
- Frisvoll, S. (2014): *Beyond the idyll: Contested spaces of rural tourism*. PhD thesis. Norwegian University of Science and Technology Gaki, E., & Koufodontis, N.I. (2022): Regional tourism resilience and recovery in times of crisis. *GeoJournal of Tourism and Geosites*, 40(1): 259-266. <https://doi.org/10.30892/gtg40131-827>
- Gharehbaghi, K., Clarkson, I., Hurst, N., & Rahmani, F. (2020): Transportation development for regional infrastructure: Implications for Australian rural areas. *Transportation Research Procedia*, 48, 4003-4011.
- Gharehbaghi, K., McManus, K., & Robson, K. (2019): Minimizing the environmental impacts of mega infrastructure projects: Australian public transport perspective. *Journal of Engineering, Design and Technology*.
- Gharehbaghi, K., & Georgy, M. (2015): Utilization of infrastructure gateway system (IGS) as a transportation infrastructure optimization tool. *International Journal of Traffic and Transportation Engineering*, 4(1): 8-15.
- Gursoy, D., & Chi, C. G. (2020): Effects of COVID-19 pandemic on hospitality industry: review of the current situations and a research agenda. *Journal of Hospitality Marketing & Management*, 29(5): 527-529.
- Haqbin, A., Shojaei, P., & Radmanesh, S. (2022): Prioritising COVID-19 recovery solutions for tourism small and medium-sized enterprises: A rough best-worst method approach. *Journal of Decision Systems*, 31(1-2): 102-115.
- He, Y., Wang, J., Gao, X., Wang, Y., & Choi, B. R. (2021): Rural Tourism: Does It Matter for Sustainable Farmers' Income? *Sustainability*, 13(18): 10440.
- Henseler, M., Maisonnave, H. and Maskaeva, A. (2022): Economic impacts of COVID-19 on the tourism sector in Tanzania, *Annals of Tourism Research Empirical Insights*, 3(1). <https://doi.org/10.1016/j.annale.2022.100042>.
- Hjerpe, E. (2018): Outdoor recreation as a sustainable export industry: A case study of the boundary waters wilderness. *Ecol. Econ.* 146, 60–68.
- Ibănescu, B. C., Stoleriu, O. M., Munteanu, A., & Iațu, C. (2018): The impact of tourism on sustainable development of rural areas: Evidence from Romania. *Sustainability*, 10(10): 3529.
- Johnson, K. M., & Lichter, D. T. (2019): Rural depopulation: Growth and decline processes over the past century. *Rural Sociology*, 84(1): 3-27.
- Juma, L. O. and Vidra, A. K. (2019): Community-Based Tourism and Sustainable Development of Rural Regions in Kenya; Perceptions of the Citizenry, *Sustainability* 2019, 11, 4733; doi:10.3390/su11174733
- Kanwal, 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.
- Karadzhovala, Z. (2016): Role and Importance of the Transport for the Quality of Bulgarian Tourism Product. *Management & Education/Upravlenie i Obrazovanie*, 12.
- Kilkenny, M.; Partridge, M. Export sectors and rural development. *Am. J. Agric. Econ.* (2009): 91, 910–929
- Kinczel, A. & Müller, A. (2022): Study on travel habits and leisure activities in the light of COVID-19 triggered changes in Romania and Hungary. *GeoJournal of Tourism and Geosites*, 41(2): 440-447
- Khodapanah, K. (2021): Analysis of the impact of rural employment and entrepreneurship on information and communication technology, Case study: Kalkhoran village, central part of Ardabil city. *Geography and Development Iranian Journal*, 19(62): 157-182. (In Persian)
- Korstanje, M. (2020): Tourism and the war against a virus?. University of Leeds, 1 April 2020. <https://northernnotes.leeds.ac.uk/tourism-and-the-war-against-a-virus-also-in-spanish/>
- Kwil, I., Piwowar-Sulej, K., & Krzywonos, M. (2020): Local entrepreneurship in the context of food production: A review. *Sustainability*, 12(1): 424.

- Lane, B., & Kastenzholz, E. (2015): Rural tourism: The evolution of practice and research approaches – Towards a new generation concept. *Journal of Sustainable Tourism*, 23(8-9): 1133-1156.
- Lenzen, M., Sun, Y. Y., Faturay, F., Ting, Y. P., Geschke, A., & Malik, A. (2018): The carbon footprint of global tourism. *Nature climate change*, 8(6): 522-528.
- Lewandowicz, E., & Bac-Bronowicz, J. (2022): Outdoor tourism, kayaking, tourism potential and tourism operations in Central-Eastern Europe: The case of Poland. *GeoJournal of Tourism and Geosites*, 40(1): 232-241. <https://doi.org/10.30892/gtg40128-824>
- Li, G., & Li, F. (2019): Urban sprawl in China: Differences and socioeconomic drivers. *Science of the total environment*, 673, 367-377.
- Maclaren, A.S., & Philip, L.J. (2021): Geographies of the rural and the COVID-19 pandemic. In G.J. Andrews, V.A. Crooks, J.R. Pearce, & J.P. Messina (Eds.), *COVID-19 and similar futures: Pandemic geographies* (pp. 267-274). Springer Nature
- Manzoor, K. (2020): The Prospects of Rural Tourism at Kumbalangi Tourism Village in Cochin-an Extensive Study. *Revista de turism-studii si cercetari in turism*, (30).
- Meller, P.; Marfán, M. Small Large Industry: Employment generation, linkages, and key sectors. *Econ. Dev. Cult. Chang.* 1981, 29, 263–274.
- Michaelowa, A., & Sippel, M. (2022): How can global carbon markets promote low-carbon cities in developing countries? Lessons learnt from the clean development mechanism. In *Planning Climate Smart and Wise Cities* (pp. 291-315). Springer, Cham.
- Michailidou, A. V., Vlachokostas, C., Moussiopoulos, N., & Maleka, D. (2016): Life Cycle Thinking used for assessing the environmental impacts of tourism activity for a Greek tourism destination. *Journal of Cleaner Production*, 111, 499-510.
- Mikhaylova, A. A., Wendt, J. A., Hvalej, D. V., Bógdał-Brzezińska, A., & Mikhaylov, A. S. (2022): Impact of Cross-Border Tourism on the Sustainable Development of Rural Areas in the Russian–Polish and Russian–Kazakh Borderlands. *Sustainability*, 14(4): 2409.
- Mura, L., & Ključnikov, A. (2018): Small businesses in rural tourism and agro tourism: Study from Slovakia. *Economics & Sociology*, 11(3), 286-300.
- Musa, I. J. and Ndawayo, B. A. (2011): The Role of Transportation in the Development of Tourism in Nigeria, *Tourismos: an International Multidisciplinary Journal of Tourism*, 6(1): 297-305
- Naranjo Gómez, J.; Castanho, R.A.; Cabezas, J.; Loures, L. (2020): Assessment of High-Speed Rail Service Coverage in Municipalities of Peninsular Spain. *Infrastructures* 2020, 5, 11.
- Patuelli, R., Mussoni, M., & Candela, G. (2016): The effects of World Heritage Sites on domestic tourism: a spatial interaction model for Italy. In *Spatial Econometric Interaction Modelling* (pp. 281-315). Springer, Cham.
- Polyzos, S., & Tsiotas, D. (2020): The contribution of transport infrastructures to the economic and regional development. *Theoretical and Empirical Researches in Urban Management*, 15(1): 5-23.
- Popescu, A. (2021): The impact of COVID-19 pandemic on Romania's tourist flows in the year 2020. *Sci. Pap. Ser. Manag. Econ. Eng. Agric. Rural Dev*, 21, 655-666.
- Purwaningsih, M., Purwandari, B., Sunarso, F. P., & Setiadi, F. (2021): Harnessing e-collaboration for rural tourism recovery after covid-19: Dual analysis using SWOT and porter's diamond model. *Emerging Science Journal*, 5(4): 559-575.
- Purwanto, A. J., Heyndrickx, C., Kiel, J., Betancor, O., Socorro, M. P., Hernandez, A., ... & Fiedler, R. (2017): Impact of transport infrastructure on international competitiveness of Europe. *Transportation research procedia*, 25, 2877-2888.
- Rezvani, M. R., Ghadiri Masoum, M., & karimi, S. H. (2013): Assessing effects of Transportation on Social Development in Rural Araes (Case study: Marginal Villages on Divandare – Sanandaj Road). *Physical Social Planning*, 1(1): 49-62.

نقش حمل و نقل در توسعه گردشگری.../حسین زاده و همکاران

- Rogerson, C.M., & Rogerson, J.M. (2020): COVID-19 and tourism spaces of vulnerability in South Africa. *African Journal of Hospitality, Tourism and Leisure*, 9(4): 382-401. <https://doi.org/10.46222/ajhtl.19770720-26>
- Roman, M., & Grudzień, P. (2021): The essence of agritourism and its profitability during the Coronavirus (COVID-19) pandemic. *Agriculture*, 11, 458. <https://doi.org/10.3390/agriculture11050458>
- Rosalina, P. D., Dupre, K., & Wang, Y. (2021): Rural tourism: A systematic literature review on definitions and challenges. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 47, 134-149.
- Romagosa, F. (2020): The COVID-19 crisis: Opportunities for sustainable and proximity tourism. *Tourism Geographies*, 22(3): 690-694.
- Sajasi, G. H., Pourtaheri, M., & Soleymani, Z. (2017): The Role of Rural Transportation System in Economic Development of Rural Areas Case Study: Northern Taghankoh Rural District. *MJSP*; 21 (1) :221-252. (In Persian)
- Sama, A.C. (2014): Economic and social justification of Rural Roads in India, <http://pmgsy.nic.in/pmg921.asp>.
- Saner, T., Altınay, Z., Altınay, F., & Bahçelerli, N. M. (2019): The Role of Technology in Creating Job Opportunities for Learners with Disabilities in the Tourism Industry. *BRAIN. Broad Research in Artificial Intelligence and Neuroscience*, 10(1): 137-140.
- Sewell, S. J., Desai, S. A., Mutsaa, E., & Lottering, R. T. (2019): A comparative study of community perceptions regarding the role of roads as a poverty alleviation strategy in rural areas. *Journal of rural studies*, 71, 73-84.
- Silva, L. (2022): The impact of the COVID-19 pandemic on rural tourism: a case study from Portugal. *Anatolia*, 33(1): 157-159.
- The Millennium Development Goals Report, (MDG), (2014): Published in United Nations, New York. <https://www.undp.org/publications/millennium-development-goals-report-2014#>
- Traanman, T. (2021): Rural tourism during COVID-19: A sustainable alternative? – a case study at the Sallandse Heuvelrug National Park, the Netherlands. Bachelor thesis. Rijksuniversiteit, Groningen
- Van Truong, N., & Shimizu, T. (2017): The effect of transportation on tourism promotion: Literature review on application of the Computable General Equilibrium (CGE) Model. *Transportation Research Procedia*, 25, 3096-3115.
- Vaishar, A., & Štastná, M. (2022): Impact of the COVID-19 pandemic on rural tourism in Czechia: Preliminary considerations. *Current Issues in Tourism*, 25(2): 187-191. <https://doi.org/10.1080/13683500.2020.1839027>
- Virkar, A. R., & Mallya, P. D. (2018): A review of dimensions of tourism transport affecting tourist satisfaction. *Indian Journal of Commerce and Management Studies*, 9(1): 72-80.
- Vulevic, A.; Castanho, R.A.; Naranjo Gómez, J.M.; Cabezas, J.; Fernández-Pozo, L.; Garrido Velarde, J.; Martín Gallardo, J.; Lousada, S.; Loures, L. Common Regional Development Strategies on Iberian Territories. a Framework for Comprehensive Border Corridors Governance: Establishing Integrated Territorial Development [Online First]; IntechOpen: London, UK, 2021.
- Wetwito, J., & Kato, H. (2017): High-speed rail and regional economic productivity through agglomeration and network externality: A case study of inter-regional transportation in Japan. *Case Studies on Transport Policy*, 5(4): 549-559.
- Wimberley, R. C. (2019): Rural transportation. In *Rural Policies for the 1990s* (pp. 209-221). Routledge.
- Wojcieszak-Zbierska, M.M., Jęczmyk, A., & Zawadka, J. (2020): Agritourism in the era of Coronavirus (COVID-19): A rapid assessment from Poland. *Agriculture*, 10, 397. <https://doi.org/10.3390/agriculture10090397>
- Yachin, J. M., & Ioannides, D. (2020): “Making do” in rural tourism: the resourcing behaviour of tourism micro-firms. *Journal of Sustainable Tourism*, 28(7): 1003-1021.
- Yang, J., Yang, R., Chen, M. H., Su, C. H. J., Zhi, Y., & Xi, J. (2021): Effects of rural revitalization on rural tourism. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 47, 35-45.

- Yashalova, N.; Akimova, M.; Aleksandrovich, R. (2017): Propects for regional development of industrial tourism in view of the analysis of the main economic indicators of Russian tourism industry. *Econ. Soc. Chang. Facts Trends* 2017, 10, 195–213.
- Yeh, S. S. (2021): Tourism recovery strategy against COVID-19 pandemic. *Tourism Recreation Research*, 46(2): 188-194.
- Zhao, P., & Yu, Z. (2020): Investigating mobility in rural areas of China: Features, equity, and factors. *Transport policy*, 94, 66-77
- Zhu, H., & Deng, F. (2020): How to influence rural tourism intention by risk knowledge during COVID-19 containment in China: Mediating role of risk perception and attitude. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 17, 3514. <https://doi.org/10.3390/ijerph17103514>