



eISSN: 2981-1791

Urban Strategic Thought

<https://ut.journals.ikiu.ac.ir/>

ORIGINAL RESEARCH PAPER

Publisher: Imam Khomeini International University

Identifying and Prioritizing The Role of Airport Cities in Urban Development and Tourism Industry in Imam Khomeini Airport

Sara Najizadeh⁽¹⁾ , Hossein Zabihi^{*(2)} , Hamid Majedi⁽³⁾

1- Ph.D. Candidate, Department of Urban Development, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.

2- Associate Professor, Department of Urban Development, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.

3- Professor, Department of Urban Development, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.

ARTICLE INFO

Abstract

Received: 11/07/2024
Accepted: 27/11/2024
PP. 157-177**Keywords:**

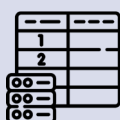
Identification and prioritization, airport cities, urban development, tourism industry, Imam Khomeini Airport.



Number of references: 24



Number of figures: 4



Number of tables: 4

Introduction: Air transportation has caused a significant development within the range of tourist destinations in the whole world and as a result plays an important role in defining the dimensions and quality of global tourism. The main issue is how the development of infrastructure and urban services around Imam Khomeini airport can play an effective role in enhancing the tourism industry and promoting urban development. Considering that airport cities are known as symbols of a city or as a landmark within the country, the desirability of service facilities and tourism facilities and leisure time available in them indicates the socio-cultural, economic and even political status of a country. In our country, most foreign tourists enter the country through air borders, among which the contribution of Imam Khomeini Airport City is very significant. Imam Khomeini Airport City, which is located in the capital city, will accommodate many new business and service activities, as well as leisure and tourism for the citizens of Tehran. The expansion of foreign tourism is one of the ways to earn foreign currency and also to introduce local culture to foreign tourists in this regard, the development of Imam Khomeini International Airport and the development of an airport city have become more necessary and require hardware and software components to meet potential tourism demands.

The Purpose of the Research: The main purpose of the present research was to explain and rank the role of airport cities in urban development and tourism industry in Imam Khomeini Airport. Designing airport cities based on modern scientific approaches and integrated styles of adapted and native architecture in modern or developing countries as one of the indicators of development in human societies, has always been and will be considered by the world's governing and functional institutions. On the other hand, paying attention to the texture of airport cities can have different effects on macro variables such as urban development and tourism industry.

Methodology: The current research method is based on the purpose of applied research and based on the method of data collection, it is considered a mixed method (combination of qualitative and quantitative analysis).

Findings and Discussion: The present study, using mixed research methods (quantitative and qualitative), seeks to identify the elements of an airport city and finally design a mixed model of the impact of an airport city on urban development. In this regard, a field study has been carried out by conducting interviews and designing and distributing paired comparison questionnaires among the experts of Imam Khomeini Airport. The data have been ranked using Excel and Expert Choice software and content analysis technique and hierarchical analysis process.

Conclusion: Due to the characteristics such as flexibility, diversification and pluralism and due to changes in different levels of demand, destination and market, mass tourism has increased. According to the forecasts, in the near future, it is considered as the dominant flow of tourism. The growth of different types of tourism in the form of spatial patterns of urban tourism, nature tourism, rural tourism and nomadic tourism during the last two decades is a proof of this claim. Considering that in the post-modern era and the development of "new tour-

ARTICLE INFO

Abstract



Use your device to scan
and read the article online

ism" tourists are always looking for experiences, one of the places that is included among the tourist attractions is airport cities. Development of accommodation and hospitality centers, stores and shopping centers, holding special educational and industrial tours inside airports and creating entertainment and recreational parks within the airport cities, which are aimed at spending the leisure time of passengers, visitors and clients. It can promote different types of tourism in most of the world's airport cities, due to the lack of land and geographical location, the types of tourism do not have much diversity and mostly commercial tourism, shopping tourism, food and beverage tourism and cultural tourism are developed. It can be said its spatial pattern is urban tourism. Imam Khomeini Airport City is one of the few airport cities in the world that has the opportunity to develop more than 12 types of tourism including industrial tourism, heritage tourism (cultural-historical), scientific-educational tourism, religious tourism, natural resources tourism, commercial tourism, and so on. Imam Khomeini Airport City has special facilities for the supply of tourism products.

Authors' Contribution: Authors contributed equally to the conceptualization and writing of the article. All of the authors approved the content of the manuscript and agreed on all aspects of the work.

Conflict of Interest: Authors declared no conflict of interest.

Acknowledgments: We are grateful to all the persons for scientific consulting in this paper.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

Highlight

The development of transportation infrastructure and urban services around Imam Khomeini Airport serves as a catalyst for economic growth and attracts investment in the tourism industry. As an international hub, the airport city plays a key role in enhancing accessibility and providing advanced tourism services, thereby strengthening cultural and economic interactions with surrounding cities.



This paper is an open access and licenced under the [Creative Commons CC BY-NC 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/) licence.

©2024, UST. All rights reserved.

Cite this article: Najizadeh, S., Zabihi, H., & Majedi, H. (2024). Identifying and Prioritizing The Role of Airport Cities in Urban Development and Tourism Industry in Imam Khomeini Airport. *Urban Strategic Thought*, 2(2(4)), 157-177.

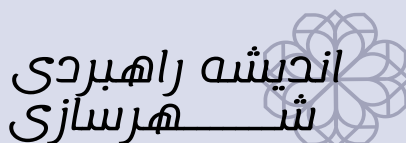
[doi http://doi.org/10.30479/ust.2024.20637.1151](https://doi.org/10.30479/ust.2024.20637.1151)

https://ut.journals.ikiu.ac.ir/article_3587.html



*. Corresponding Author (Email: h.zabihi@srbiau.ac.ir) / (Phone: +989124594006)

This article is taken from the doctoral thesis of the first author with the title «Identifying and Prioritizing The Role of Airport Cities in Urban Development and Tourism Industry in Imam Khomeini Airport» which was guided by the second author and The advice of the third author has been defended at the Islamic Azad University, Sciences and Research Branch in Tehran.



شاپای الکترونیک: ۲۹۸۱-۱۷۹۱



ناشر: دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)

مقاله علمی-پژوهشی

شناسایی و اولویت‌بندی نقش شهرهای فرودگاهی در توسعه شهری و صنعت توریسم در فرودگاه امام خمینی

سارا ناجی‌زاده^(۱)، حسین ذبیحی^{(۲)*}، حمید ماجدی^(۳)

۱- دانشجوی دکتری گروه شهرسازی، واحد علوم تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

۲- دانشیار گروه شهرسازی، واحد علوم تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

۳- استاد گروه شهرسازی، واحد علوم تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

چکیده	اطلاعات مقاله
مقدمه: باتوجه به رشد روزافزون سفرهای هوایی و اهمیت فزاینده شهرهای فرودگاهی، فرودگاه امام خمینی پتانسیل تبدیل شدن به یک هاب بین‌المللی را دارد. از این‌رو مسئله اصلی این است که چگونه می‌توان با توسعه زیرساخت‌ها و خدمات شهری پیرامون این فرودگاه، نقش مؤثری در بهبود صنعت گردشگری و توسعه شهری ایفا کرد. حمل‌ونقل هوایی سبب توسعه قابل توجه گردشگری در دنیا شده است و در نتیجه نقش مهمی در کیفیت گردشگری جهانی بازی می‌کند. هم‌اکنون بیش از نیمی از گردشگران بین‌المللی به شیوه هوایی سفر می‌کنند؛ از این‌رو شهرهای فرودگاهی دروازه ورودی یک منطقه گردشگری محسوب می‌شوند. هدف پژوهش: طراحی شهرهای فرودگاهی بر اساس رهیافت‌های علمی روز دنیا و سبک‌های تلفیقی معماری اقتباسی و بومی در کشورهای مدرن و یا در حال پیشرفت؛ به‌عنوان یکی از شاخصه‌های توسعه‌یافتگی در جوامع بشری همواره مدنظر دستگاه‌های حاکمیتی و کارشناسی دنیا بوده و خواهد بود. از سویی دیگر، شهرهای فرودگاهی می‌توانند تأثیرات متفاوتی بر متغیرهای کلان مانند توسعه شهری و صنعت توریسم داشته باشد. روش‌شناسی: این پژوهش بر اساس هدف از نوع تحقیق کاربردی، از نوع روش آمیخته (ترکیبی از تحلیل‌های کیفی و کمی) محسوب می‌شود. با انجام مصاحبه و توزیع پرسش‌نامه میان کارشناسان و خبرگان فرودگاه امام خمینی به مطالعه میدانی پرداخته شده است. داده‌ها با استفاده از نرم‌افزارهای اکسل و اکسپرت‌چویس و روش تحلیل محتوا و فرایند تحلیل سلسله‌مراتبی رتبه‌بندی شده‌اند. یافته‌ها و بحث: نتایج تحقیق در قالب شناسایی تعدادی شاخص، جمع‌بندی شده که در میان شاخص‌ها به ترتیب، مؤلفه‌های خدمات و پشتیبانی، عوامل محیطی-کالبدی و برآیندهای محیط‌زیستی، از بیشترین و کمترین اهمیت در گروه برخوردار بودند. نتیجه‌گیری: امروزه گردشگری باتوجه به ویژگی‌هایی همچون انعطاف‌پذیری، تنوع‌طلبی و کثرت‌گرایی و به سبب تغییراتی در سطوح مختلف تقاضا، مقصد و بازار، افزایش یافته است و باتوجه به پیش‌بینی‌ها در آینده نزدیک به‌عنوان جریان غالب گردشگری محسوب خواهد شد و می‌تواند به‌عنوان محرکی برای رشد اقتصادی در صنعت توریسم عمل می‌کند. نکات برجسته: توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و خدمات شهری در محدوده فرودگاه امام خمینی، به‌عنوان کاتالیزوری برای رشد اقتصادی و جذب سرمایه‌گذاری در صنعت توریسم عمل می‌کند. شهر فرودگاهی به‌عنوان یک هاب بین‌المللی، از طریق بهبود دسترسی و ارائه خدمات گردشگری پیشرفته، نقشی کلیدی در تقویت تعاملات فرهنگی و اقتصادی شهرهای پیرامونی دارد. توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و خدمات شهری در اطراف فرودگاه امام خمینی به‌عنوان محرکی برای رشد اقتصادی و جذب سرمایه‌گذاری در صنعت توریسم عمل می‌کند.	دریافت: ۱۴۰۳/۰۴/۲۱ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۹/۰۷ صص: ۱۷۷-۱۵۷ واژگان کلیدی: شناسایی و اولویت‌بندی، شهرهای فرودگاهی، شهرسازی، صنعت گردشگری، فرودگاه امام خمینی. تعداد منابع: ۲۴ تعداد اشکال: ۴ تعداد جداول: ۴

ارجاع به این مقاله: ناجی‌زاده، سارا؛ ذبیحی، حسین. و ماجدی، حمید. (۱۴۰۳). شناسایی و اولویت‌بندی نقش شهرهای فرودگاهی در توسعه شهری و صنعت توریسم در فرودگاه امام خمینی. *اندیشه راهبردی شهرسازی*، ۲(۴)، ۱۷۷-۱۵۷.



این مقاله به صورت دسترسی باز و با مجوز Creative Commons CC BY-NC 4.0 قابل استفاده است.

©2024, UST. All rights reserved.

doi <http://doi.org/10.30479/ust.2024.20637.1151>



* نویسنده مسئول (رایانامه: h.zabihi@srbiau.ac.ir) / (تلفن: ۰۹۱۲۴۵۹۴۰۰۶)

این مقاله برگرفته از رساله دکتری نویسنده اول با عنوان «شناسایی و اولویت‌بندی نقش شهرهای فرودگاهی در توسعه شهری و صنعت توریسم در فرودگاه امام خمینی» با راهنمایی نویسنده دوم و مشاوره نویسنده سوم در گروه شهرسازی دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران است.

۱- مقدمه و بیان مسئله

حمل و نقل هوایی سبب توسعه قابل توجه گستره مقاصد گردشگری در دنیا شده است و در نتیجه نقش مهمی در تعریف ابعاد و کیفیت گردشگری جهانی بازی می‌کند. هم اکنون بیش از نیمی از گردشگران بین‌المللی به شیوه هوایی سفر می‌کنند (مهندسین مشاور هوایی مآب، ۱۳۸۸: ۱۲۵)؛ از این رو شهرهای فرودگاهی دروازه ورودی یک منطقه گردشگری محسوب می‌شوند. با نگرش به این که شهرهای فرودگاهی به عنوان نماد یک شهر و یا یک کشور شناخته می‌شوند، مطلوبیت تسهیلات خدماتی و امکانات گردشگری و گذران اوقات فراغت موجود در آنها، بیانگر وضعیت اجتماعی - فرهنگی، اقتصادی و حتی سیاسی یک کشور است. در کشور ما نیز افزون بر یک چهارم (حدود ۲۸ درصد) گردشگران خارجی از طریق مرزهای هوایی وارد کشور می‌شوند که در این میان سهم شهر فرودگاهی امام خمینی بسیار قابل توجه است (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۳: ۷۴۴).

در این راستا توسعه فرودگاه بین‌المللی امام خمینی و تکوین شهر فرودگاهی، بیش از پیش ضرورت یافته و ایجاب می‌نماید تا مؤلفه‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری جهت پاسخگویی به تقاضاهای بالقوه گردشگری مهیا گردد. در صورتی که راهبردهای طرح جامع فرودگاه بین‌المللی امام خمینی محقق شود و ظرفیت جابه‌جایی مسافر این فرودگاه به رقم ۹۰ میلیون مسافر در سال برسد، در حدود ۴۰ میلیون مسافر سهم پروازهای ترانزیتی خواهد بود که به طور مسلم تقاضای گردشگری بیشتری نسبت به مسافران ورودی و خروجی خواهند داشت.

از سوی دیگر از آنجا که مادرشهر تهران دارای ساختار چندمرکزی نه‌چندان قوی است و بسیاری از فعالیت‌های اصلی شهر تهران به سبب کمبود زمین، وجود تنگناها و ناملازمات محسوس در اراضی پیش‌بینی‌شده، تکمیل ظرفیت پهنه‌های شمالی و لزوم ایجاد مراکز جدید، در حال گذار به پهنه جنوبی است، شهر فرودگاهی امام خمینی که در حریم پایتخت واقع شده، بسیاری از فعالیت‌های خدماتی و تجارت نوین و همچنین گذران اوقات فراغت و گردشگری شهروندان مجموعه شهری تهران را در خود جای خواهد داد. بسته به انگیزه سفر، مکان موردنظر، محدوده

جغرافیایی، شیوه حمل و نقل، جاذبه‌های گردشگری و مدت‌زمان اقامت در مقصد، اشکال متفاوتی از گردشگری وجود دارد که طبقه‌بندی و شناخت آنها در جهت برنامه‌ریزی و مدیریت بهتر گردشگری ضروری است. از آنجا که تقاضاها و خدمات موردنیاز گردشگران مختلف یکسان نیست، دسته‌بندی گردشگران قدمی در جهت شناخت هر چه بیشتر علایق، ویژگی‌ها و رفتار مصرفی آنهاست و به مدیران مقصدها در زمینه توسعه گونه‌های خاص گردشگری و بخش‌بندی بازارها یاری می‌رساند؛ به بیان دیگر بدون شناخت بازار هر طرح و برنامه‌ای با شکست مواجه خواهد شد (یعقوب‌زاده، ۱۳۹۳: ۵۵).

انتخاب گونه‌های گردشگری و هدایت سرمایه‌گذاران در آن زمینه‌ها در مرحله نخست توسط شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی و متعاقب آن مؤسسات گردشگری داخلی و خارجی صورت خواهد گرفت. فعالیت در گونه‌های مختلف گردشگری در مقاصد جدیدی مانند شهر فرودگاهی امام خمینی به عوامل مختلفی از جمله زیرساخت‌های موجود، امکانات سرمایه‌گذاری و به‌ویژه ارزش‌های فرهنگی حاکم بر جامعه بستگی دارد؛ از این رو شایسته است ضمن مطالعه و بررسی منابع و جاذبه‌های گردشگری موجود و آتی، اولویت‌بندی توسعه گونه‌های خاص باتوجه به ویژگی‌های اقتصادی، اجتماعی و کالبدی محدوده در مقیاس کهن و خرد (ماکرو و میکرو) در ارتباط با سیاست‌های کلان گردشگری کشور مورد مطالعه و تجزیه و تحلیل قرار گیرد. از سوی دیگر بررسی اثرات گردشگری نیازمند شناسایی گونه‌های گردشگری است؛ زیرا هر نوع گردشگری، اثر خاص خود را دارد و گروه‌های مختلف گردشگران بسته به نوع فعالیت‌هایی که در حین سفر انجام می‌دهند، تأثیرات گوناگونی بر فضا خواهند داشت.

میزان انطباق نیازهای مادی و غیرمادی گردشگران خارجی با ویژگی‌های محیطی و به‌ویژه ملاحظات فرهنگی، وسعت بازار تقاضای گردشگری شهر فرودگاهی امام خمینی را مشخص می‌کند. این در حالی است که گسترش گردشگری خارجی یکی از راه‌های کسب درآمدهای ارزی و نیز معرفی فرهنگ خودی به گردشگران خارجی است و شهر فرودگاهی امام خمینی نیز می‌کوشد در این راه قدم بردارد. شایان ذکر است توسعه فعالیت‌های گردشگری در مقاصد

۲- پیشینه پژوهش

بررسی اسناد و مدارک نشان می‌دهد که مطالعه جدی و خاصی با عنوان مزبور در سطح داخلی و بین‌المللی انجام نشده و در بیشتر موارد تشریح و تبیین ماهیت شهر فرودگاهی، اثرات اقتصادی تکوین شهرهای فرودگاهی و دورنمای توسعه فرودگاه بین‌المللی امام خمینی مدنظر بوده که در این زمینه می‌توان به مقالات، پایان‌نامه‌ها نامه‌ها و طرح‌های پژوهشی زیر اشاره کرد:

خلیلی و اشکور دلیلی (۱۳۹۵) در مقاله‌ای تحت عنوان «ارزیابی تطبیقی با رویکرد تحلیل راهبردی شهر فرودگاهی امام خمینی بر اساس سناریوهای آتی چند شهر فرودگاهی در کشورهای دیگر» ضمن بررسی میزان حمل‌ونقل هوایی بار و مسافر در شهرهای فرودگاهی دبی و دوحه و همچنین مذاقه در سناریوهای آتی توسعه شهرهای فرودگاهی مزبور، به تدوین راهبردهای توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی پرداخته‌اند. بر اساس نتایج این بررسی شایسته است ضمن تسریع در اتمام فازهای چهارگانه توسعه فرودگاه بین‌المللی امام خمینی، میزان جابه‌جایی مسافر و حمل بار در افق طرح توسعه این فرودگاه افزایش یابد تا توان رقابت با فرودگاه‌های دبی و دوحه امکان‌پذیر باشد.

وکیلی‌زاده (۱۳۹۵) در پایان‌نامه کارشناسی‌ارشد خود به ارزیابی رضایت‌مندی گردشگران از سیستم حمل‌ونقل عمومی فرودگاه بین‌المللی امام خمینی پرداخته است. نقش سیستم حمل‌ونقل در میزان رضایت گردشگران از مقصد بسیار اهمیت دارد. رضایت‌مندی گردشگران از ناوگان تاکسی‌رانی فرودگاه امام خمینی که تنها سیستم حمل‌ونقل موجود است، در این تحقیق مورد بررسی واقع شده است. اطلاعات باتوجه‌به پاسخ گردشگران به پرسش‌نامه در ماه‌های مهر و آبان سال ۱۳۹۵ در هتل‌های مقصد گردشگران از فرودگاه بین‌المللی امام خمینی تکمیل گردیده است. برای تحلیل اطلاعات پرسش‌نامه از نرم‌افزار spss و مدل آزمون آماری کای دو استفاده شده است. نتایج پژوهش نشان می‌دهد که رانندگان به زبان انگلیسی تسلط کافی نداشته و با گردشگران روابط خوبی را برقرار نکرده‌اند. از دیگر مشکلات موجود بی‌انضباطی و عدم اطلاع‌رسانی خوب به گردشگران در فرودگاه، ایستگاه‌ها و محل انتظار مسافران است. آموزش ضمن خدمت برای

جدید دارای جنبه‌های اثرپذیر مانند تأمین نیروی کار، قرارگیری در معرض بلایای طبیعی و آسیب‌های اجتماعی، تغییر تحولات جمعیتی و صدمات کالبدی و فیزیکی است. در پژوهش پیش‌رو کوشش خواهد شد تا با شناخت الگوی فضایی و درک گونه‌شناسی گردشگری، شاخه‌هایی از گردشگری که باتوجه‌به امکانات و اهداف اقتصادی و غیراقتصادی تکوین شهر فرودگاهی امام خمینی دارای بویایی بیشتری خواهد بود، به‌منظور توسعه تبیین گردد.

این پژوهش از دو جنبه دارای اهمیت بوده و کاربردی است: اول آن که پدیده شهرهای فرودگاهی پدیده‌های جدید و نوپا است و عمر آن در حدود یک دهه است و توسعه بیشتر شهرهای فرودگاهی تا به امروز برحسب تصادف، اتفاقی و بدون وجود هرگونه بینش و استراتژی بوده است که اغلب باعث ایجاد مشکلات محیطی و ترافیکی شده است. ازاین‌رو باتوجه‌به این موارد نیاز به بررسی و تحقیق در حوزه شهرهای فرودگاهی، ماهیت، شرایط، موقعیت، امکانات، مزایا، معایب و بسیاری موارد دیگر حائز اهمیت بوده و ضروری است. دوم آن که ساخت چنین مدلی مدیران را یاری می‌نماید تا در امر تصمیم‌گیری با دیدی باز به مسئله نگاه نمایند و به‌صورت عمیق و جز به جز به آنالیز ساخت و توسعه شهرهای فرودگاهی پیرامون فرودگاهی کشور و به‌خصوص فرودگاه بین‌المللی امام خمینی که در حال ساخت است بپردازند و زمینه‌ای برای توسعه این پیشرانه اقتصادی مکانی قرن بیست و یکم در کشور باشد.

اهداف پژوهش به شرح زیر است:

- ۱- تبیین نقش شهرهای فرودگاهی در توسعه شهری و صنعت توریسم در فرودگاه امام خمینی.
- ۲- رتبه‌بندی نقش شهرهای فرودگاهی در توسعه شهری و صنعت توریسم در فرودگاه امام خمینی.

سؤالات پژوهش به شرح زیر است:

- ۱- نقش شهرهای فرودگاهی در توسعه شهری و صنعت توریسم در فرودگاه امام خمینی کدام‌اند؟
- ۲- مهم‌ترین نقش شهرهای فرودگاهی در توسعه شهری و صنعت توریسم در فرودگاه امام خمینی کدام است؟

بهبود شرایط اقتصادی مقدمه‌ای بر بهبود شرایط عملکردی در هر مجموعه و به‌خصوص فرودگاه‌هاست که نیازمند سرمایه‌گذاری‌های کهن اقتصادی است؛ لذا طی سالیان اخیر توجه بسیار زیادی به موضوع جذب سرمایه، درآمدزایی و خصوصی‌سازی در جهان شده است. بر اساس یافته‌های پژوهش هر فرودگاه به‌منظور عملکرد موفق در وهله نخست علاوه بر طرح جامع، نیازمند برنامه‌هایی به‌منظور مدیریت ریسک و طرح کسب‌وکار است.

کاساردا (۲۰۱۱) در مقاله‌ای تحت عنوان «هواترابرشهر: تحرک کسب‌وکار و رقابت‌پذیری شهری»، به تشریح خصوصیات و ویژگی‌های هواترابرشهرها پرداخته است. وی معتقد است هواترابرشهرها در فرودگاه‌هایی همچون آمستردام، شیکاگو، دبی، هنگ‌کنگ، ممفیس، پاریس، شانگهای و سنگاپور که پیوندهای جهانی بیشتری دارند، از پویایی قابل‌ملاحظه‌ای برخوردار است. همچنین کشور چین را در سال‌های آتی یکی از پیش‌گامان توسعه هواترابرشهرها می‌داند. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد با عنایت به اینکه هواترابرشهرها با استناد به سه عنصر شکل فضایی، ارتباطات و اتصالات فرودگاه شکل می‌یابند، هواترابرشهرها نیز همانند مادرشهرها از مرزهای سیاسی و تقسیمات اداری پیروی نمی‌کنند، بلکه فاصله زمانی مؤثر کسب‌وکارها با فرودگاه است که محدوده هواترابرشهر را تعیین می‌کند؛ هر چند در برخی از مطالعات شعاع فاصله زمانی ۳۰ دقیقه‌ای برای هواترابرشهرها ذکر شده است.

کاساردا و کانون^۱ (۲۰۱۶) در مقاله‌ای تحت عنوان «خلق طرح جامع یک هواترابرشهر تأثیرگذار» به‌ضرورت درنظرگرفتن برنامه اقتصادی و طرح راهبردی در تدوین طرح‌های توسعه هواترابرشهرها در کنار رویه‌های موجود که به طور عمده مبتنی بر اهداف تجاری کاربری اراضی و بهبود طراحی شهری است پرداختند. یافته‌ها نشان می‌دهد در تهیه طرح‌های توسعه بایستی پنج الزام برنامه‌ریزی شامل تقاضای بازار محلی و منطقه‌ای برای تجارت هوایی، کارایی و کافی‌بودن ارتباطات زمینی و هوایی، ترکیب نیازهای مشتریان و ذی‌نفعان مدیریت توسعه املاک تجاری و جذب سرمایه‌گذاران و توسعه‌دهندگان مدنظر قرار گیرد تا بتوان راهبردها و اقدامات الزام برای توسعه را به‌گونه‌ای تنظیم کرد تا بیشترین سرمایه‌گذاران واقعی جلب شوند.

رانندگان در جهت رفع مشکلات فوق، درنظرگرفتن فضای شایسته‌گردشگران در ایستگاه‌ها و تابلوهای راهنما در ترمینال‌های خروجی فرودگاه می‌تواند مثمرتر باشد. **نعیمی (۱۳۹۵)** در پایان‌نامه کارشناسی‌ارشد خود به بررسی ایده‌های بهسازی پایانه فرودگاه بین‌المللی امام خمینی پرداخته است. در این تحقیق که از عبارت ساختن در فضای ساخته شده استفاده شده، ضمن بررسی کمبودها و ناکارآمدی‌های موجود در فرودگاه بین‌المللی امام خمینی، اصول و معیارهای طراحی داخلی پایانه‌های مسافری مورد بررسی قرار گرفته و نمود آن در مطالعات موردی مورد تأکید قرار گرفته است. نتایج نشان می‌دهد پایانه مسافری فرودگاه امام خمینی بایستی بازتاب هویت ملی با بیان جهانی باشد و در این راستا مبلمان، سقف کاذب، فضای عمومی و سالن‌های ورودی و خروجی مورد بهسازی کامل واقع شود.

شیرازیان (۱۳۹۳) در طرح پژوهشی تحت عنوان «مدل‌سازی نقش توریسم در صنعت حمل‌ونقل هوایی، مطالعه موردی فرودگاه بین‌المللی امام خمینی» به مطالعه اثرات متقابل توسعه صنعت حمل‌ونقل هوایی در رشد گردشگری پرداخته است. بر اساس نتایج این پژوهش رکود صنعت توریسم در ایران، شرایط اقتصادی نامطلوبی را برای بسیاری از آژانس‌های هواپیمایی کشور ایجاد نموده است. از طرفی گلایه اصلی آژانس‌های گردشگری ضعف سرویس‌های حمل‌ونقل هوایی است و عقب‌افتادگی صنعت حمل‌ونقل هوایی که ناشی از عوامل متعدد و متفاوتی است نیز می‌تواند برنامه‌ریزی‌های صورت‌گرفته در حوزه‌های صنعت گردشگری را با ناکامی مواجه سازد. یافته‌ها نشان می‌دهد شاخص‌هایی همچون تعداد ایرلاین‌ها، تعداد پروازها و تعداد صندلی‌های ارائه شده، بر تعداد گردشگران بین‌المللی تأثیرات شگرفی دارد.

خادمی (۱۳۹۳) در پژوهشی تحت عنوان «بررسی و تحلیل آثار استراتژی‌های قیمت‌گذاری در جذب سرمایه‌گذاران شهر فرودگاهی امام خمینی و تهیه مدل دینامیک مناسب» به ساختار برنامه‌ریزی فرودگاه‌ها در رابطه با تأمین مالی و منابع مختلف تأمین مالی پرداخته است. موضوع تأمین مالی و اقتصادی نه‌تنها در حمل‌ونقل بلکه در تمامی علوم از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

جدول ۱. مقایسه تطبیقی طراحی فضای سبز فرودگاه‌های داخلی با شش فرودگاه برتر جهان

نام فرودگاه	نقاط اشتراک	نقاط افتراق
هیترو لندن	مانند مهرآباد واقع در داخل شهر	طراحی فضای سبز استاندارد؛ خدمات رفاهی مسافران؛ عدم تأخیر در پرواز
فرانکفورت	ندارد	فرودگاهی بسیار مجهز طراحی فضای سبز اطراف فرودگاه منظره‌ای بسیار زیبا و دلنشینی فراهم شده است.
آلمکتوم	ساختمان فرودگاه‌های امام و مهرآباد از استحکام کافی برخوردار است.	در این فرودگاه سازه‌های بسیار مقاوم و قوسی شکل در طراحی ساختمان فرودگاه بکار رفته است از نظر طراحی فضای سبز هم استانداردهای لازم رعایت شده است.
سنگاپور	وسعت فرودگاه‌های امام و مهرآباد در وضعیت ایده‌آل است.	وسعت این فرودگاه ۱۳ کیلومترمربع است ساختمان‌های رفاهی مانند گلخانه، هتل، رستوران، کافی‌شاپ و از سالن‌های بسیار مجهزی برخوردار است فضای سبز این فرودگاه مطلوب و قابل‌توجه است.
ابوظبی	ندارد	این فرودگاه علاوه بر ساختمانی مجهز و مقاوم فرودگاهی از فضای سبز بسیار مطلوبی برخوردار است.
هنگ‌کونگ	طول باند فرودگاه مهرآباد ۴۰۰۰ متر است.	این فرودگاه نزدیک دریا واقع شده بسیار مجهز و اطراف باند فرودگاه کمربند سبز ایجاد شده طول باند این فرودگاه ۳۸۰۰ متر است.

مطابق جدول فوق در مقایسه طراحی فضای سبز فرودگاه‌های داخلی با شش فرودگاه برتر جهان، چند تفاوت و شباهت کلیدی مشاهده می‌شود. از نظر تفاوت‌ها، فرودگاه‌هایی مانند هیترو لندن و فرانکفورت دارای فضای سبز استاندارد و منظره‌های دلنشینی هستند، در حالی که فرودگاه‌های داخلی مانند مهرآباد و امام خمینی فاقد این ویژگی‌های برجسته‌اند. همچنین، برخی از فرودگاه‌های بین‌المللی، مانند سنگاپور و هنگ‌کونگ، به دلیل امکانات رفاهی وسیع و فضای سبز قابل توجه، از سطح بالاتری برخوردارند. از سوی دیگر، شباهت‌ها شامل ساختمان‌های

چن و لین (۲۰۱۵) در مقاله‌ای تحت عنوان «واکاوی

مکان گره‌گاهی بر روی قطب ترابزشهر، مطالعه موردی: قطب هوا - ریل هونگ‌کیائو شانگهای» به یکپارچه‌سازی حمل‌ونقل هوایی و حمل‌ونقل ریلی در ارتباط با عملکردهای شهری پرداختند. قطب ترابزشهر گونه‌ای از هواترابزشهر است که دایره عملکرد آن بسیار گسترده و توأم با استقرار فعالیت‌های وابسته به حمل‌ونقل هوایی و حمل‌ونقل ریلی است. در نمونه مورد بررسی حوزه نفوذ این پدیده نوین شهری از نظر کسب‌وکار، کل ناحیه غرب شانگهای و یانگ تسه و در دیدی فراتر شرق چین را در بر می‌گیرد. بررسی‌ها نشان می‌دهد باوجود تراکم و تجمع گسترده عملکردهای وابسته به حمل‌ونقل هوایی و حمل‌ونقل ریلی، ولی آن‌گونه که باید کسب‌وکار تجاری در این منطقه شکل نگرفته و در این راستا لازم است تا بخش‌های تجاری و زیرساخت‌های گردشگری بیشتری در منطقه ایجاد گردد.

باتوجه به مقایسه تعدادی از فرودگاه‌های برتر جهان می‌توان نکات مثبت و منفی حاصل از آن را در جهت بهبود و پیشرفت فرودگاه (بین‌المللی امام خمینی) به کار گرفت. منظرسازی در فرودگاه‌ها به علت مسائل ایمنی و حفاظتی پرواز از محدودیت‌های خاصی برخوردار است نوع گیاهان، میزان تراکم و طرح کاشت آنها در بخش‌های مختلف فرودگاه متفاوت است معمولاً در اطراف باند پرواز فقط نوع پوشش گیاهی (گیاهان پوششی) که به‌منظور کنترل گردوخاک استفاده می‌شود مشاهده می‌گردد و بیشترین تنوع کاشت را معمولاً در مناطقی می‌توان مشاهده کرد که از اهمیت بصری بالایی برخوردارند نظیر فضای اطراف ساختمان ترمینال‌ها، پل‌های دولتی و جاده‌های دسترسی به قسمت‌های مختلف فرودگاه درعین حال می‌توان کمربند سبزی را نیز در اطراف فرودگاه پیشنهاد کرد که به‌عنوان بادشکن تصفیه‌کننده هوا و منظر خوشایند عمل می‌کند و درضمن باتوجه به آن که معمولاً در فرودگاه به علت گستره وسیع مصالح مصنوع در کف‌سازی (به‌ویژه آسفالت بر باندهای پروازی) با بیشترین میزان آلودگی حرارتی روبرو هستیم. ایجاد یک کمربند سبز در اطراف فرودگاه ضروری به نظر می‌رسد.

مقاوم و استاندارد است که در هر دو نوع فرودگاه دیده می‌شود.

برای اینکه مقصدهای گردشگری بتوانند به‌عنوان یک کانون ترکیبی از تولیدات و خدمات درآیند، شایسته است جاذبه‌های گردشگری منطقه مورد بررسی قرار گرفته و اولویت‌بندی شوند، تا بتوان توسعه آن گونه از گردشگری را که دارای انطباق بیشتری با نیازهای مادی و فرهنگی گردشگران داخلی و خارجی است، مدنظر قرارداد. تاکنون مطالعات متعددی درباره اولویت‌بندی منابع و جاذبه‌های گردشگری صورت پذیرفته که در بیشتر این پژوهش‌ها اولویت‌بندی از منظر گردشگران است و در واقع در مطالعات از تحلیل مشترک (روش ترجیح ابزار شده) که در گردشگری، روش توصیف پیش‌بینی گردشگر نامیده می‌شود، استفاده شده است (سلطانی و شاهنوشی، ۱۳۹۱: ۶). از جمله مهم‌ترین پژوهش‌های صورت گرفته در زمینه اولویت‌بندی منابع و جاذبه‌های گردشگری می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

براو و کاو (۲۰۰۶) ترجیحات گردشگران بازدیدکننده از جزیره ساردینای ایتالیا را با استفاده از روش مدل - سازی انتخاب، بررسی کردند. نکته قابل توجه در این پژوهش، بررسی تأثیر افزایش تقاضاست. تخمین لاجبیت چندجمله‌ای، اثر به شدت منفی برآمده از تراکم جاذبه‌های گردشگری و دگرگونی و تغییر شکل عمده محیط ساحلی را نشان داد. از طرف دیگر خدمات آماده‌سازی محل برای گذران اوقات فراغت و مجاورت امکانات و وسایل راحتی در ساحل نیز اهمیت داشت. محاسبه میزان تمایل به پرداخت و احتمال انتخاب برای مقصدهای فرضی نشان داد که چگونه این روش‌ها می‌تواند اطلاعات مفیدی را در تعیین فرایند تصمیم‌گیری سیاست‌گذاران فراهم آورند.

ضیایی و داغستانی (۱۳۸۹) جاذبه‌های فرهنگی- تاریخی شهرستان نیشابور را با استفاده از روش تحلیل سلسله‌مراتبی رتبه‌بندی کردند. ۲۷ جاذبه مورد بررسی قرار گرفت و رتبه هر کدام از جاذبه‌ها ابتدا بر اساس معیارهای اقتصادی، اجتماعی- فرهنگی، سیاسی، زیست‌محیطی، محصول اصلی جاذبه، تسهیلات و خدمات، منابع انسانی، زیرساخت، نهادی و معیارهای بازار و عوامل رقابتی تعیین گردید. با در نظر گرفتن امتیاز نهایی و زیرمعیارها، در نهایت

جاذبه‌های معرفی شده طبقه‌بندی شدند. بر اساس نتایج این تحقیق، آرامگاه خیام، آرامگاه کمال‌الملک، منطقه باستانی شادیاخ، آرامگاه عطار، بقعه قدمگاه رضوی، کاروان‌سرای شاه‌عباسی، آرامگاه سعید بن سلام مغربی برای سطح‌بندی و اولویت‌های توسعه در سطح یک و دیگر جاذبه‌ها در سطح دو و سه قرار گرفتند. پژوهشگران در این تحقیق نتیجه گرفتند که به جز تعداد معدودی از جاذبه‌های در دسترس و شناخته شده برنامه‌ریزی قابل توجهی برای ارتقا و بازاریابی جاذبه‌های دیگر این شهرستان صورت نگرفته است.

افتخاری و همکاران (۱۳۹۰) در مطالعه‌ای تحت عنوان «اولویت‌بندی ظرفیت‌های گردشگری مناطق روستایی شهرستان نیر» روستاهای دارای مزیت را با استفاده از مدل تاپسیس شناسایی کردند. یافته‌های این مطالعه نشان داد که از میان ۳۰ روستای مورد مطالعه، روستاهایی که جاذبه بیشتری دارند، در اولویت هستند.

فاضل‌نیا و همکاران (۱۳۹۰) در پژوهشی با عنوان «مکانیابی و اولویت‌بندی پارک‌های شهری با استفاده از روش تحلیل سلسله‌مراتبی TOPSIS و سیستم اطلاعات جغرافیایی (مطالعه موردی: شهر الشتر)»، پارک‌های شهر الشتر را با توجه به مؤلفه‌هایی مانند داشتن امکانات، زیبایی، امنیت، دسترسی راحت، توزیع مناسب در سطح شهر و میزان مساحت اولویت‌بندی کردند. نقشه نهایی با استفاده از GIS و پیوند نقشه‌های وزن‌دهی شده و با توجه به میزان اهمیت معیارهای مورد نظر به دست آمد.

سلطانی و شاهنوشی (۱۳۹۱) در پژوهشی به نام (اولویت‌بندی جاذبه‌های گردشگری عمده شهرستان مشهد از منظر گردشگران داخلی) به بررسی انتخاب مقصدهای گردشگری مشهد پرداختند. نتایج نشان داد که بارگاه امام رضا (ع) اولویت اول جاذبه گردشگری در میان گردشگران مورد مطالعه است و گردشگران پس از آن تنها از جاذبه‌های قدیمی بازدید می‌کنند و تاکنون با جاذبه‌های جدید ارتباط مناسبی برقرار نکرده‌اند و این شهر در ایجاد جاذبه‌های جدید گردشگری تاکنون موفق نبوده است. علاوه بر روش‌های به کار گرفته شده در پژوهش‌های فوق، روش‌های مختلف دیگری هم در زمینه اولویت‌بندی جاذبه‌های گردشگری مورد بررسی و مطالعه قرار گرفته که توجه به بازار و نوع

۳	ارزش‌های زیبایی‌شناسی	علایم و نمادها
		تزئینات و جزئیات
		رنگ و نور و درخشندگی
		فرم بصری
۴	منحصربه‌فرد بودن	سطح محلی
		سطح منطقه‌ای
		سطح ملی
		سطح بین‌المللی
۵	پویایی و سرزندگی	خلق و احداث
		توسعه و گسترش
		باززنده‌سازی و مرمت
		تجهیز و آراستن
۶	منطقه قرارگیری	منطقه عادی
		منطقه ویژه اقتصادی
		منطقه هوانوردی
		منطقه آزاد تجاری

از لحاظ جنبه نوآورانه تحقیق نیز با عنایت به اهمیت ادراک شده توسعه شهری و نقش آن در صنعت توریسم مطابق مطالب پیش‌گفته و اینکه تاکنون تحقیقی با عنوان تبیین نقش شهرهای فرودگاهی در توسعه شهری و صنعت توریسم در فرودگاه امام خمینی صورت نپذیرفته این تحقیق از حیث موضوعی و مکانی دارای جنبه نوآورانه است. از طرفی جنبه نوآورانه تحقیق نسبت به سایر تحقیقات که اغلب به ارزیابی تطبیقی راهبردها، ارزیابی رضایتمندی، ایده‌های بهسازی، بررسی و مدل‌سازی پیامدهای اتخاذ استراتژی و استوار بودند؛ اما تحقیقی بر شناسایی نقش شهرهای فرودگاهی در توسعه شهری و صنعت توریسم تأکید نداشته است؛ دارای تمایز با سایر تحقیقات است.

۳- مبانی نظری

شهرهای فرودگاهی به‌عنوان مناطقی با توسعه اقتصادی و زیرساختی در حاشیه فرودگاه‌های بین‌المللی، در دهه‌های اخیر مورد توجه برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران قرار گرفته‌اند. این شهرها، با تمرکز بر زیرساخت‌های حمل‌ونقل و امکانات رفاهی، نقش عمده‌ای در توسعه اقتصادی مناطق پیرامون خود ایفا می‌کنند. شهرهای فرودگاهی به‌عنوان

گردشگران نیز در آن‌ها تعیین‌کننده هستند. از آنجا که نظام گردشگری شهر فرودگاهی امام خمینی در مرحله تکوین قرار دارد و تاکنون تعداد گردشگران بسیار اندک بوده و تنها برخی از گردشگران تجاری را شامل می‌شود که اغلب از علایق یکسانی برخوردار هستند و از سوی دیگر زیرساخت‌های گردشگری نیز چندان توسعه پیدا نکرده‌اند؛ لذا استناد به معیارهایی که در روش‌های ذکر شده محققان را به نتایج قابل‌قبول رسانده، نمی‌توانید نتایج مطلوبی را برای اولویت‌بندی منابع و جاذبه‌های گردشگری در محدوده شهر فرودگاهی ارائه دهد. شایان‌ذکر است ایجاد تعداد قابل‌توجهی از منابع گردشگری انسان‌ساخت نیز وابسته به اجرای فازهای توسعه فرودگاه در طی دهه‌های آتی است. با عنایت به موارد مطروحه سعی گردید تا در اولویت‌بندی منابع و جاذبه‌های گردشگری، از شناسنامه تهیه شده از مشخصات کلی هر جاذبه که با استفاده از داده‌ها و اطلاعات طرح‌های توسعه و همچنین بررسی میدانی حاصل شده، حداکثر بهره‌گیری صورت پذیرد؛ سپس با استناد به نظرات صاحب‌نظران و خبرگان گردشگری و هوانوردی، شش معیار اصلی شامل «قدمت تاریخی، دسترسی به اقامتگاه، ارزش‌های زیبایی‌شناسی، منحصر به فرد بودن، پویایی و سرزندگی و منطقه قرارگیری» استخراج گردید. هر کدام از معیارهای مزبور به چهار زیرمعیار تقسیم شده و در واقع امتیاز هر جاذبه بر اساس هر معیار با توجه به زیرمعیارها از رتبه ۱ تا ۴ امتیازدهی می‌شود و در ادامه بی‌مقیاس‌سازی خطی صورت گرفته و در پایان پس از ارزیابی اوزان برای شاخص‌ها، وزن نهایی هر یک از جاذبه‌ها و منابع گردشگری حاصل می‌گردد.

جدول ۲. معیارها و زیرمعیارهای استفاده شده جهت اولویت‌بندی منابع و جاذبه‌های گردشگری

ردیف	معیارهای اولویت‌بندی	زیرمعیارهای معیارهای اولویت‌بندی
۱	قدمت تاریخی	دوره معاصر
		دوره اسلامی
		دوره باستان
		پیش از تاریخ
۲	دسترسی به اقامتگاه	دشوار بیش از نیم ساعت
		محدود ۳۰ دقیقه
		قابل قبول ۱۵ دقیقه
		آسان پیاده‌روی

مراکز اقتصادی دارای قابلیت‌های بالقوه‌ای در جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی و توسعه فعالیت‌های اقتصادی متنوع شناخته می‌شوند که به شکل‌گیری زیرساخت‌های شهری پایدار و تسهیل در تبادلات اقتصادی کمک می‌کنند. توسعه شهرهای فرودگاهی منجر به ارتقای جایگاه شهری و افزایش رشد اقتصادی در جوامع پیرامونی می‌شود و تاثیر مثبتی بر اشتغال و درآمدزایی دارد. علاوه بر این، نقش شهرهای فرودگاهی در توسعه صنعت گردشگری نیز بسیار برجسته است. این مناطق، با فراهم آوردن تسهیلات اقامتی و تجاری، قادرند به‌عنوان مقاصد جدید گردشگری مطرح شوند و موجب جذب گردشگران از نقاط مختلف جهان گردند. به‌طور خاص، فرودگاه امام خمینی به‌عنوان یک قطب توریسم بین‌المللی می‌تواند با تمرکز بر امکانات تفریحی، تجاری و فرهنگی، زمینه توسعه گردشگری پایدار را فراهم آورد (وکیلی‌زاده، ۱۳۹۵). شواهد پژوهشی نشان می‌دهد که فرودگاه‌ها می‌توانند به مراکزی برای جذب گردشگران تبدیل شوند که این امر به توسعه منطقه و افزایش اشتغال کمک می‌کند (Brau & Cao, 2006). فرودگاه‌های بین‌المللی با جذب شرکت‌های تجاری و توسعه خدمات مرتبط با گردشگری، به افزایش ماندگاری مسافران و در نتیجه رشد اقتصادی شهرهای مجاور خود کمک می‌کنند. شهرهای فرودگاهی که امروزه به‌عنوان بخش‌های مهمی از سیستم‌های حمل‌ونقل جهانی شناخته می‌شوند، نقش گسترده‌ای در تحول ساختارهای اقتصادی و شهری مناطق پیرامون خود ایفا می‌کنند (Chen & Lin, 2015). شهرهای فرودگاهی با ایجاد پیوندهایی میان حمل‌ونقل هوایی، حمل‌ونقل زمینی، و شبکه‌های بین‌المللی تجاری، به‌نوعی شهرهای جهانی مدرن تبدیل شده‌اند (کان‌وی، ۲۰۱۲). این شهرها قادرند از طریق ایجاد فرصت‌های اشتغال، توسعه زیرساخت‌های عمومی و تقویت ارتباطات تجاری و بازرگانی، به توسعه اقتصادی و اجتماعی منطقه کمک کنند (کوپر، ۱۹۹۵). به همین دلیل، توسعه و گسترش شهرهای فرودگاهی در برنامه‌های کلان شهری و ملی بسیاری از کشورها قرار گرفته است. در این میان، نقش شهرهای فرودگاهی در توسعه صنعت گردشگری نیز به‌ویژه حائز اهمیت است. پژوهش‌های مختلف نشان داده‌اند که فرودگاه‌ها می‌توانند به‌عنوان مقاصد مجزا برای جذب

گردشگران مطرح شوند. فرودگاه‌هایی که امکانات رفاهی، خرید، و مراکز تفریحی ارائه می‌دهند، می‌توانند تجربه ماندگاری در ذهن گردشگران ایجاد کرده و حتی به‌عنوان مقصدهای گردشگری شناخته شوند (مجمع‌سازی، ۱۳۹۵). در این زمینه، پژوهش‌های دیگر نشان داده‌اند که توسعه فعالیت‌های تجاری و رفاهی در شهرهای فرودگاهی می‌تواند بر ارتقاء کیفیت زندگی و بهبود زیرساخت‌های شهری پیرامون فرودگاه‌ها تاثیرگذار باشد (مختاری و سبزه‌پرور، ۱۳۹۶). شهر فرودگاهی امام خمینی می‌تواند به‌عنوان یک نمونه موفق از شهرهای فرودگاهی در ایران، از پتانسیل بالایی برای توسعه گردشگری و ارتقاء جایگاه اقتصادی منطقه برخوردار باشد. به گفته چن و لین (۲۰۲۲)، موقعیت استراتژیک این فرودگاه و ارتباط آن با مناطق مهم تجاری و توریستی، آن را به قطبی برای توسعه اقتصادی و فرهنگی تبدیل کرده است که می‌تواند به ایجاد فرصت‌های جدید در حوزه گردشگری بینجامد (هونگ^۲ و همکاران، ۲۰۰۶). این امر نیازمند برنامه‌ریزی مناسب و ایجاد زیرساخت‌های لازم همچون هتل‌ها، مراکز خرید و امکانات تفریحی است که باعث افزایش جذابیت و دسترسی بیشتر به منطقه خواهد شد (رحیمی و رنجبر دستنانی، ۱۳۹۱).

۴- روش تحقیق

روش تحقیق حاضر، بر اساس هدف از نوع تحقیق کاربردی است و بر اساس نحوه گردآوری داده‌ها از نوع روش آمیخته (ترکیبی از تحلیل ای کیفی و کمی) محسوب می‌شود. بر این اساس درگام اول ابتدا جوانب و موضوعات مطالعاتی مربوط به نقش شهرهای فرودگاهی در توسعه شهری و صنعت توریسم و نیز مطالعات و تحقیقات مشابه انجام شده، در مورد موضوع تحقیق مورد بررسی قرار گرفت، سپس با استفاده از مطالعات اسنادی و سپس میدانی، اقدام به شناسایی سنج‌ها شده است. در گام دوم پس از پیاده‌سازی متن مصاحبه‌های گروه‌های مرتبط با متخصصان و خبرگان حوزه شهر فرودگاهی، کدگذاری و مؤلفه‌های تحقیق شناسایی شده‌اند. در گام سوم نیز شاخص‌ای تحقیق با استفاده از فرایند تحلیل سلسله‌مراتبی رتبه‌بندی شده‌اند. با توجه به روش‌های چهارگانه دیدگاه تئوری‌پردازی، یعنی بسط یا بهبود تئوری‌های موجود،

انسان به کار می‌گیرد. از سوی دیگر تفسیرگرایی بر معنا و زمینه پدیده‌های اجتماعی تأکید دارد. در این پژوهش چون بر پایه اصول علوم تجربی و رویکرد عینی‌گرا استوار است؛ از فلسفه اثبات‌گرایی استفاده شده است.

لایه دو (رویکرد پژوهش): پارادایم تحقیق چارچوبی است که تئوری‌ها و عملکردهای رشته شما برای ایجاد طرح تحقیق در آن قرار می‌گیرند. این مبنا تمام زمینه‌های طرح تحقیق شما را راهنمایی می‌کند، از جمله هدف مطالعه، سؤال تحقیق، ابزارها یا اندازه‌گیری‌های مورد استفاده و روش‌های تجزیه و تحلیل. ماهیت این پژوهش رسیدن از جزء به کل بر اساس فلسفه تجربی است و بنابراین این پژوهش از نوع کاربردی با رویکرد استقرایی است.

لایه سه (استراتژی پژوهش): استراتژی پژوهش برنامه‌ای فراگیر است که شیوه‌های گردآوری و تجزیه و تحلیل داده‌ها را بر اساس فلسفه تحقیق تعیین می‌کند. تعیین استراتژی دومین لایه از یک پژوهش علمی است که طرح پژوهش را مشخص می‌سازد. استراتژی تحقیق به برنامه عمل گام به گام اشاره دارد که به فرایند فکری محقق جهت می‌دهد. محقق را قادر می‌سازد تا تحقیق را به صورت سیستماتیک، منظم و طبق برنامه انجام دهد. هدف اصلی معرفی مؤلفه‌های اصلی تحقیق از جمله موضوع تحقیق، حوزه‌ها، محور اصلی تحقیق، طرح تحقیق و در نهایت روش تحقیق است. این تحقیق از لحاظ هدف از نوع کاربردی و بر اساس روش گردآوری داده‌ها از نوع تحقیق توصیفی از دسته اکتشافی است.

لایه چهار (انتخاب پژوهش): روش‌شناسی تحقیق، تکنیک‌ها و روش‌های مورد استفاده برای شناسایی و تجزیه و تحلیل اطلاعات مربوط به موضوع تحقیق خاص را توصیف می‌کند. این فرایندی است که طی آن محققین مطالعه خود را طوری طراحی می‌کنند که بتوانند با استفاده از ابزارهای پژوهشی انتخاب شده به اهداف خود دست یابند. پژوهش‌ها از نظر جهت‌گیری به چهار دسته کاربردی، بنیادی، ارزشیابی و توسعه‌ای تقسیم‌بندی می‌شوند. چون این تحقیق از لحاظ اجرا در فاز کیفی شامل تحلیل محتوا و مصاحبه و کدگذاری بوده و در فاز کمی نیز به شاخص‌سازی، تحلیل اکتشافی و مدل‌سازی معادلات ساختاری-تفسیری داشته از نوع آمیخته (کیفی و کمی) بوده است. شکل ۲

مقایسه‌ی دیدگاه‌های تئوریک مختلف، بررسی پدیده‌ای خاص با استفاده از دیدگاه‌های تئوریک مختلف و بالاخره بررسی پدیده‌ای مستند و تکراری در محیط و شرایطی جدید، تحقیق حاضر در گروه چهارم قرار می‌گیرد. در این پژوهش از روش آمیخته (ترکیب روش کیفی و کمی) با رویکرد اکتشافی که از مدل توسعه ابزار بهره گرفته شده و این تحقیق به شکلی است که در بخش کیفی از تکنیک داده بنیاد و در بخش کمی از تکنیک تحلیل عاملی و مدل‌سازی استفاده شده است. روش تحقیق آمیخته رویکردی پژوهشی است که در آن از ترکیبی از روش‌های کمی و کیفی به صورت همزمان استفاده می‌شود. این روش در مطالعات داخلی با عنوان طرح تحقیق آمیخته اکتشافی نیز شناخته می‌شود. در این مقاله از مدل پیاز پژوهش استفاده شده است. مدل پیاز پژوهش توسط ساندرز ارائه شد. این مدل بصورت شکل ۱ است.

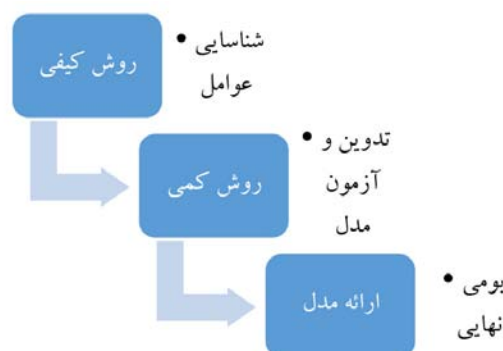


شکل ۱. پیاز پژوهش براساس مدل ساندرز

در ادامه هریک از مراحل فرایند پژوهش حاضر براین اساس تشریح و تبیین شده است. این لایه‌ها عبارت‌اند از:

لایه نخست (فلسفه پژوهش): فلسفه تحقیق می‌تواند اشکال مختلفی داشته باشد، از جمله پوزیتیویسم، تفسیرگرایی، عمل‌گرایی و نظریه انتقادی. پوزیتیویسم رویکردی است که اصول علوم طبیعی را برای مطالعه رفتار

مراحل اجرای روش آمیخته را در پژوهش حاضر نشان می‌دهد:



شکل ۲. مراحل اجرای روش آمیخته در پژوهش حاضر

بخش کمی از روش فرایند تحلیل سلسله‌مراتبی استفاده شده است. نحوه گردآوری داده‌ها از طریق مصاحبه در بخش کیفی و پرسش‌نامه مقایسات زوجی در بخش کمی بوده است. جامعه آماری این تحقیق شامل خبرگان فرودگاه امام خمینی هستند که با توجه به محدودبودن حجم جامعه به ۱۵ نفر از سرشماری استفاده شده و کل حجم جامعه بعنوان نمونه آماری در نظر گرفته شده است

۵- یافته‌های پژوهش و بحث

۵-۱- تحلیل کیفی

پس از پیاده‌سازی متن مصاحبه‌های گروه‌های مرتبط با متخصصان و خبرگان حوزه شهر فرودگاهی، این دسته از مصاحبه‌ها به کمک نرم‌افزار MAXQDA مورد کدگذاری باز و محوری قرار گرفتند. در مرحله نخست، یعنی کدگذاری باز، ۱۵۹ مقوله باز از متن مصاحبه‌ها استخراج شد و در مرحله دوم این مقولات در قالب ۱۶ مقوله انتزاعی‌تر کدگذاری گردیدند. این مقولات به همراه کدهای باز مرتبط با آن‌ها در جدول ۳ ارائه شده‌اند.

جدول ۳. کدها و مقولات استخراج شده از مصاحبه‌های نیمه متمرکز

مقوله‌های محوری	کدهای باز (تعداد)
عوامل محیطی - کالبدی مؤثر بر توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی	وسعت و گستردگی فضایی (۲)، توسعه زیرساختی (۲)، جایگاه و موقعیت استراتژیک (۲)، سهولت و دسترسی جغرافیایی (۴)
زیرساخت‌های شهر فرودگاهی امام خمینی	وضعیت زیرساختی متعادل (۵)، ناکامی‌های روبنایی (۳)
خدمات و پشتیبانی	امکانات ضعیف (۲)، عدم ساماندهی و نظارت بر خرده‌فروشی‌ها (۳)، ضعف حمل‌ونقل (۶)، پشتیبانی ضعیف خدمات غذایی (۲)
سرگرمی و فراغت و امکان‌سنجی‌های آینده‌نگرانه	امکانات ضعیف و محدود (۵)، امکانات اختصاصی (۵)
وضعیت معابر و خدمات حمل‌ونقل عمومی	معابر عمومی فرسوده و حمل‌ونقل نامطلوب (۶)، هزینه‌های گزاف حمل‌ونقل خصوصی (۱)، محدودیت حمل‌ونقل (۲)
ایمنی و راحتی	ایمنی و راحتی متعادل (۲)، امنیت اجتماعی (۳)
هویت‌مندی و زیبایی‌شناسی محیطی	توان و استعداد بالقوه (۵)، فقدان طرح‌های منسجم زیبا (۳)
محدودیت‌ها و کاستی‌ها	جامعیت مسائل (۲)، حمل‌ونقل نامناسب (۴)، فقدان فضای سبز (۳)، عملکرد ضعیف مدیریتی (خرده‌کلان) (۳)، محدودیت امکان تفریحی (۳)، ظرفیت ناکافی سالن‌های غذاخوری (۲)، سکنه در طرح‌های توسعه‌ای (۲)، استهلاک تجهیزات و مسئله جایگزینی (۲)

لایه پنج (بازه زمانی پژوهش): این لایه چارچوب زمانی تحقیق را تعریف می‌کند. مطالعه مقطعی یا کوتاه‌مدت، شامل جمع‌آوری داده‌ها در یک نقطه زمانی خاص. جمع‌آوری داده‌ها به طور مکرر در یک دوره زمانی طولانی به‌منظور مقایسه داده‌ها انجام می‌شود. مطالعه پدیدیه موردنظر در یک مقطع زمانی خاص انجام شده است از نوع مقطعی است.

لایه شش (جمع‌آوری داده‌ها فرایند جمع‌آوری داده‌های خام): داده‌کاوی شامل کشف الگوها و بینش از داده‌ها است و تجزیه و تحلیل داده‌ها بررسی و تفسیر کلی داده‌ها برای به‌دست‌آوردن نتیجه‌گیری معنا دار است. روش گردآوری و تحلیل داده‌ها: اسنادی و پرسش‌نامه است و مطالعات کتابخانه‌ای.

فرایند تحقیق کتابخانه‌ای شامل فرایند گام‌به‌گام است که برای جمع‌آوری اطلاعات به‌منظور نوشتن مقاله پژوهشی، مقاله، ارائه یا تکمیل یک پروژه استفاده می‌شود. همان‌طور که از یک مرحله به مرحله بعد پیش می‌روید، اغلب لازم است که پشتیبانی، اصلاح و اضافه مطالب اضافی اجرا شود. تحقیق پیمایشی به عنوان «جمع‌آوری اطلاعات از نمونه‌ای از افراد از طریق پاسخ آن‌ها به سؤالات» تعریف می‌شود. این نوع تحقیق روش‌های مختلفی را برای استخدام شرکت‌کنندگان، جمع‌آوری داده‌ها و استفاده از روش‌های مختلف ابزار دقیق امکان‌پذیر می‌سازد. در قسمت کیفی روش پژوهش از تحلیل محتوای کیفی و در

«موقعیت جغرافیایی فرودگاه بسیار مناسب است. حمل‌ونقل هوایی در خاورمیانه رو به توسعه بوده و فرودگاه بین‌المللی (امام خمینی) نیز از موقعیتی استراتژیک برای متصل نمودن اروپا و آسیا برخوردار است. چنین موقعیتی قابلیت توسعه ترافیک مسافر و بار هوایی فرودگاه را

تضمین می‌نماید» (مشارکت‌کننده ۸)

«موقعیت استراتژیک آن در این خصوص بسیار مؤثر

است» (مشارکت‌کننده ۱)

۴- سهولت و دسترسی جغرافیایی

«نزدیک‌بودن به تهران و مناطق توریستی شهر» (مشارکت‌کننده ۶)

«نزدیکی به تهران و برخورداری از جمعیت پشتیبان حدود ۲۰ میلیون نفری استان‌های تهران، البرز، مرکزی، سمنان، اصفهان، قزوین و همدان» (مشارکت‌کننده ۵)

«مجاورت با پایتخت سبب گردیده تا این فرودگاه و مناطق همسو با آن، توسعه بیشتری بیابد و کاربری‌های متعددی پیدا کند» (مشارکت‌کننده ۴)

«نزدیک‌بودن به پایتخت و پتانسیل بالای موجود برای تردد مسافر، بار و امورات شهری» (مشارکت‌کننده ۲)

ب) زیرساخت‌های شهر فرودگاهی امام خمینی

۱- وضعیت زیرساختی متعادل

«این فرودگاه به لحاظ امکانات و زیرساخت‌های مطلوب شهرهای فرودگاهی جهان، متوسط است» (مشارکت‌کننده ۶)

«از این حیث در حد مطلوب ارزیابی می‌گردد» (مشارکت‌کننده ۹)

«وسعت مساحت فرودگاه بسیار عالی است» (مشارکت‌کننده ۸)

«وضعیت زیرساخت‌های شهر فرودگاهی امام خمینی مناسب هستند. چون از تپه‌ماهورهای محیطی الهام گرفته‌اند و به محیط اطراف معنا داده است» (شرکت‌کننده ۴)

«زیرساخت حمل‌ونقل بزرگراهی متصل‌کننده فرودگاه به تهران هم‌اکنون موجود است. وجود خطوط ریلی در اطراف فرودگاه، احداث ایستگاه راه‌آهن در فرودگاه را امکان‌پذیر می‌نماید. تجمیع بندر خشک، خطوط ریلی،

مقوله‌های محوری	کدهای باز (تعداد)
عوامل ارتقای کارآمدی شهر فرودگاهی امام خمینی	جذب سرمایه‌گذاران داخلی - خارجی (۵)، اصلاح ساختاری - کارکردی نظام مدیریتی (۳)، آگاهی بخشی (۲)
عوامل مداخله‌جویانه	عدم تکافوی نیروی انسانی متخصص (۵)، دخالت گروه‌های دینفع (۵)، تحریم‌های بین‌المللی (۲)
پیامدها و برآیندهای اقتصادی توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی	رونق اقتصادی (۲)، رشد اقتصادی مناطق اطراف (۳)، ارتقای درآمد (۲)، توسعه اشتغال و خدمات جانبی (۲)
توسعه سرمایه‌گذاری، مراکز تجاری و تفریحی و ارتقای درآمد سرانه	ضعف عملکردی (۵)، الزامات تضمینی جذب سرمایه (۲)
پیامدها و برآیندهای اجتماعی توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی	توسعه نازل اجتماعی (۳)، ارتقای بخشی کیفیت‌زندگی و امنیت اجتماعی (۳)
برآیندهای محیط زیستی	گسترش آلودگی هوا (۴)، افزایش آلودگی‌های صوتی (۴)، فاضلاب و پسماند (۲)
برآیندهای توریستی	استعدادها و پتانسیل‌ها (۳)، ظرفیت دست نخورده (۴)، امکانات ناکافی (۲)
سازگاری با دیگر کاربری‌ها و خدمات شهری	انسجام و هماهنگی (۴)، مکان‌یابی صحیح (۲)

در این بخش، کدهای محوری به همراه کدهای باز استخراج شده از مصاحبه با متخصصین پیرامون تأثیر شهر فرودگاهی امام خمینی در توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم در قالب مقولات ذیل مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار گرفته و نتایج به شرح ذیل ارائه گردیدند.

الف) عوامل محیطی - کالبدی مؤثر بر توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی

۱- وسعت و گستردگی فضایی

«وسعت زیاد شهر فرودگاهی امام که پتانسیل‌های بسیار بالایی در بطن خود دارد» (مشارکت‌کننده ۱۰).

۲- توسعه زیرساختی

«وجود زیرساخت‌های مناسب برق، گاز، آب و... از موارد مهم توسعه این شهر فرودگاهی به شمار می‌رود» (مشارکت‌کننده ۹)

«معابر و شریان‌های اصلی فرودگاه یکی از بسترهای کالبدی بسیار اساسی در توسعه شهری محسوب می‌گردد، چراکه از این طریق مزایای زیادی نصیب این منطقه فرودگاهی می‌شود مثل دسترسی سریع به نقاط مختلف شهر» (مشارکت‌کننده ۳)

۳- جایگاه و موقعیت استراتژیک

راه‌ها و قابلیت‌های حمل بار، در یک محدوده یکی از اصلی‌ترین قابلیت‌های این فرودگاه محسوب می‌شود» (مشارکت‌کننده ۷).

۲- ناکامی‌های روبنایی

«زیرساخت‌های شهر فرودگاهی از لحاظ فرم و ساختمان نسبتاً با تاریخ شهرسازی بومی ما ندارد و این موضوع در ساخت ساختمان‌ها لحاظ نشده است. مساحت آن‌ها متناسب با رشد ترافیک هوایی موردنظر رشد نکرده است. کیفیت ساخت مطلوب نبوده و دچار مشکلات زیادی شده است به‌عنوان مثال: می‌توان به باند و تاکسی وی جنوبی اشاره کرد که پس از سال‌ها در حال مستهلک شدن بوده؛ ولی هنوز از آن استفاده نشده است» (شرکت‌کننده ۵)

پ) محدودیت‌ها و کاستی‌ها

۱- جامعیت مسائل

«البته پاسخ به این پرسش خود داستانی در حد یک پایان‌نامه مجزا خواهد داشت، کاستی‌هایی در تمامی زمینه‌ها اعم از اقتصادی، نیروی انسانی، اجتماعی، سازماندهی، ساختار، هویت وجود دارد» (مشارکت‌کننده ۵)

«در یک جمله فرودگاه امام از نظر امکانات مناسب در حد مبتدی است» (مشارکت‌کننده ۶)

۲- حمل‌ونقل نامناسب

«کاستی‌ها خیلی زیاد است؛ حمل‌ونقل عمومی ضعیف» (مشارکت‌کننده ۱۰)

«حمل‌ونقل عمومی بالاترین ضعف مجموعه است» (مشارکت‌کننده ۷)

«حمل‌ونقل عمومی بزرگ‌ترین مشکل این منطقه هست» (مشارکت‌کننده ۸)

۳- فقدان فضای سبز

«عدم وجود فضای سبز مناسب» (مشارکت‌کننده ۱۰)
«وجود فضای سبز از جمله پارک که تا حدودی از آلودگی جوی جلوگیری نماید» (مشارکت‌کننده ۶)
«فضای سبز و پارک قابل قبول در مجموعه وجود ندارد» (مشارکت‌کننده ۷)

۴- عملکرد ضعیف مدیریتی (خرد-کلان)
«عمده مشکل شهر فرودگاهی نبود جایگاه صحیح در

ساختار مدیریت کلان کشور است. شهر فرودگاهی امام خمینی قابلیت ایجاد محرک اقتصادی در منطقه تهران و بالطبع در مقیاس ملی، منطقه‌ای، بین‌المللی را دارا است اگر جایگاه درستی برای آن تعریف شود» (مشارکت‌کننده ۵).

«رهبری واحد می‌تواند تا حدود زیادی از کاستی‌ها را بکاهد» (مشارکت‌کننده ۲).

ت) عوامل ارتقای کارآمدی شهر فرودگاهی امام خمینی

۱- جذب سرمایه‌گذاران داخلی - خارجی
«جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی و حمایت مدیران مربوطه» (مشارکت‌کننده ۱۰)

«سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی» (مشارکت‌کننده ۸)
«جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی و تزریق سرمایه به مجموعه» (مشارکت‌کننده ۷)

«انتخاب مشاور و سرمایه‌گذار قوی بین‌المللی و...» (مشارکت‌کننده ۱)

«تسهیل ساختن فرایند جذب سرمایه‌گذار، مانع‌زدایی و ایجاد تعامل هر چه بیشتر با سرمایه‌گذاران» (مشارکت‌کننده)

۲- اصلاح ساختاری-کارکردی نظام مدیریتی
«اصلاح صحیح ساختار مدیریتی» (مشارکت‌کننده ۱)
«وجود مدیران متخصص و دلسوز و حمایت ارگان‌های دولتی خصوصاً مداخله شخص ریاست‌جمهور» (مشارکت‌کننده ۹)

ت) عوامل مداخله‌جویانه

۱- عدم تکافوی نیروی انسانی متخصص
«نبود منابع انسانی و مدیران لایق و دلسوز» (مشارکت‌کننده ۹)

«عدم وجود نیروی متخصص» (مشارکت‌کننده ۱)
«عدم تخصص و هماهنگی منابع انسانی و مدیران مربوطه» (مشارکت‌کننده ۷)

«ناکارآمدی، عدم تخصص، عدم اعتماد به نیروی متخصص» (مشارکت‌کننده ۲)

«عدم وجود نیروی متخصص خصوصاً مدیران رده‌بالا» (مشارکت‌کننده ۱۰)

۲- دخالت گروه‌های ذینفع

دخالت گروه‌های منفعت‌طلب برای سودجویی‌های شخصی (مشارکت‌کننده ۱۰)

افراد مداخله‌گر و سودجو (مشارکت‌کننده ۸)
«قدرت زیاد افراد منفعت‌طلب باعث به‌تعویق افتادن این پروژه عظیم شده است» (مشارکت‌کننده ۶)
«دخالت گروه‌های منفعت‌طلب باعث تعویق توسعه صحیح شهر فرودگاهی شده است» (مشارکت‌کننده ۵)

۳- تحریم‌های بین‌المللی

«تحریم‌ها یکی از عوامل مهم مداخله‌گر در روند توسعه شهر فرودگاهی امام است» (مشارکت‌کننده ۷)
«موضوع تحریم و کاهش پروسه‌های فرودگاه امام به دلایل مختلف و بالطبع کاهش درآمدهای فرودگاهی نیز بسیار حائز اهمیت است» (مشارکت‌کننده ۵)

ج) پیامدها و برآیندهای اقتصادی توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی

۱- رونق اقتصادی

«توسعه اقتصاد را رونق می‌دهد و منجر به خارج نمودن فرودگاه از حالت بکر می‌شود» (مشارکت‌کننده ۳)
«در صورت توسعه آن و تکمیل تمام بخش‌ها به‌عنوان یک موتور محرکه اقتصاد در سطح کشور قابل بررسی خواهد بود» (مشارکت‌کننده ۱).

۲- رشد اقتصادی مناطق اطراف

«باعث رشد اقتصادی مناطق اطراف فرودگاه شده» (مشارکت‌کننده ۹)
«اقتصاد مناطق اطراف را رشد داده است» (مشارکت‌کننده ۴)

«توسعه شهر فرودگاهی آثار بسیار مثبتی برای منطقه اطراف فرودگاه، توسعه شهر پرنده و همچنین پذیرای مسافران بسیار زیادی از سطح کشور بوده و هست» (مشارکت‌کننده ۸)

۳- ارتقای درآمد

«بعد اقتصادی به درآمدزایی می‌توان اشاره نمود» (مشارکت‌کننده ۱۰).

«گسترش شهر فرودگاهی امام خمینی می‌تواند تأثیر زیادی در افزایش درآمدهای غیر هوانوردی در این حوزه داشته باشد» (مشارکت‌کننده ۹)

۴- توسعه اشتغال و خدمات جانبی

«از مهم‌ترین پیامدهای توسعه فرودگاه امام علاوه بر ایجاد مشاغل متنوع باعث رونق اقتصادی در سطح کلان می‌شود» (مشارکت‌کننده ۶).

«قابلیت‌های اقتصادی شهر فرودگاهی بسیار زیاد است: امکان توسعه و ساخت کارخانه‌های بسته‌بندی، امکان توسعه انبارها و سردخانه‌های صنعتی، امکان صادرات مواد اولیه، میوه، سبزیجات و ... به کشورهای همسایه و به‌خصوص حوزه خلیج فارس و ...» (مشارکت‌کننده ۵)

چ) توسعه سرمایه‌گذاری، مراکز تجاری و تفریحی و ارتقای درآمد سرانه

۱- ضعف عملکردی

«در حد متوسط فعالیت‌هایی داشته است. ولی کافی نبوده و نیست» (مشارکت‌کننده ۹).
«در این زمینه بسیار ضعیف عمل کرده و جای کار بسیار دارد» (مشارکت‌کننده ۶).

۲- در مراحل اولیه است» (مشارکت‌کننده ۲)

«متأسفانه هیچ و علاوه بر پیشرفت در این حوزه‌ها پس رفت هم داشته است» (مشارکت‌کننده ۱)
«در این زمینه قدم‌هایی برداشته؛ ولی کافی نیست اقدامات بیشتری نیاز است» (مشارکت‌کننده ۱۰).

۲- الزامات تضمینی جذب سرمایه

«وجود شرکت‌ها و بنگاه‌های اقتصادی متقاضی سرمایه‌گذاری و استفاده از امکانات و تسهیلات شهر فرودگاهی تا حدودی مؤثر بوده است، منتهی باید یک‌سری محدودیت‌های دست‌وپاگیر برداشته شود که سرمایه‌گذاران با آرامش خاطر بیشتر در این حوزه فعالیت نمایند که نتیجه آن تزریق سرمایه و گسترش شهر فرودگاهی و به طبع آن به‌کارگیری نیروی انسانی کارآمد خواهد بود» (مشارکت‌کننده ۷)

ح) پیامدها و برآیندهای اجتماعی توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی

۱- توسعه نازل اجتماعی

«شهر فرودگاهی هنوز جای کار بسیار زیادی به‌منظور بسط توسعه اجتماعی در سطح منطقه دارد» (مشارکت‌کننده ۸)
«شهر فرودگاهی هنوز رشدی از این حیث نداشته است»

(مشارکت‌کننده ۲).

«فرودگاه امام هنوز در مراحل اولیه هستش و به صورت کج دار مریز حرکت داشته است و در این زمینه هیچ گونه تلاشی نکرده است حتی در اولویت‌های آخر مدیران نیز لحاظ نشده است» (مشارکت‌کننده ۶).

۲- ارتقای بخشی کیفیت زندگی و امنیت اجتماعی

«توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی، کیفیت زندگی شهرهای اطراف را بهبود بخشیده است» (مشارکت‌کننده ۴) «افزایش ایمنی و امنیت جوامع اطراف از مهم‌ترین آثار اجتماعی رشد فرودگاه امام خمینی و سایر کاربری‌های این شهر فرودگاهی بوده است» (مشارکت‌کننده ۴) «در صورت اهتمام به تکمیل تمام فازها بسیار مؤثر خواهد بود» (مشارکت‌کننده ۱)

۱- انسجام و هماهنگی

«در این مورد در وضعیت مطلوب است» (مشارکت‌کننده ۱۰)

«عالی است» (مشارکت‌کننده ۳)

«خوب است» (مشارکت‌کننده ۹)

«قابل قبول است» (مشارکت‌کننده ۸)

۲- مکان‌یابی صحیح

«یکی از بزرگ‌ترین نقاط مثبت شهر فرودگاهی مکان‌یابی منطقی آن بوده است از این منظر دسترسی به شبکه‌های ارتباطی بسیار مناسبی در اختیار آن قرار دارد» (مشارکت‌کننده ۶)

«مکان‌یابی بسیار مناسب صورت پذیرفته» (مشارکت‌کننده ۱)

۵-۲- تحلیل کمی

محاسبه وزن نسبی شاخص‌های منابع طبیعی / زیر ساخت‌ها: در این پژوهش با استفاده از ادبیات موضوع و کارشناسان مربوطه، جمعاً ۱۶ شاخص اصلی به منظور اولویت‌بندی نقش‌های شهرهای فرودگاهی در توسعه شهری و صنعت توریسم در فرودگاه امام خمینی بر اساس ترکیب روش‌های تصمیم‌گیری با استفاده از فرایند تحلیل سلسله‌مراتبی AHP شناسایی شده که ماتریس مقایسات زوجی ادغام شده از تصمیم‌گیرندگان به صورت جداول زیر است. مقایسات زوجی هر یک از شاخص‌ها در جدول ۴ و شکل ۳ ارائه شده است. باتوجه به جدول و شکل مشخص می‌گردد که ارتباط بین تمام زیرشاخص‌ها به صورت دو طرفه است.

(خ) برآیندهای توریستی

۱- استعدادها و پتانسیل‌ها

«در حوزه‌های توریسم‌درمانی، زیارتی و گردشگری می‌تواند بسیار مؤثر و مفید باشد» (مشارکت‌کننده ۱) «شهر فرودگاهی مهم‌ترین مرکز تجمع فعالیت‌های اقتصادی و مقصد بسیاری از سفرهایی است که توسط گردشگران به سراسر ایران و سایر کشورها صورت می‌گیرد. وجود پتانسیل‌های فرهنگی و باستانی از نکات قابل توجه در توسعه بخش گردشگری این ناحیه به حساب می‌آید» (مشارکت‌کننده ۷)

۲- ظرفیت دست نخورده

«توسعه شهر فرودگاهی باعث رشد صنعت توریسم می‌شود؛ ولی فرودگاه امام هنوز در مراحل ابتدایی است و حرفی برای گفتن ندارد» (مشارکت‌کننده ۱).

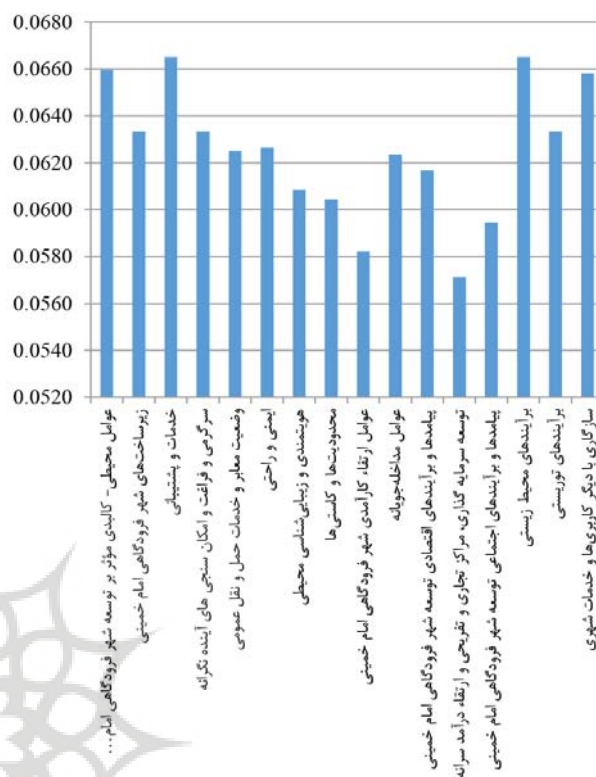
«تا حدودی توسعه صنعت توریسم را تقویت نموده؛ ولی در حد کافی نیست» (مشارکت‌کننده ۸).

«توسعه شهر فرودگاهی باعث جذب صنعت توریسم می‌شود که فرودگاه امام در حد معمول فعالیت داشته است» (مشارکت‌کننده ۹).

«هنوز وارد مرحله بسط نشده است» (مشارکت‌کننده ۲).

(د) سازگاری با دیگر کاربری‌ها و خدمات شهری

با توجه به جدول ۴ ملاحظه می‌گردد براساس وزن اصلی بدست آمده بترتیب مؤلفه‌های خدمات و پشتیبانی، عوامل محیطی-کالبدی مؤثر بر توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی، برآوردهای محیط‌زیستی، سازگاری با دیگر کاربری‌ها و خدمات شهری، برآوردهای توریستی، سرگرمی و فراغت و امکان‌سنجی‌های آینده‌نگرانه، زیرساخت‌های شهر فرودگاهی امام خمینی، عوامل حمل‌ونقل عمومی، عوامل مداخله‌جویانه، پیامدها و برآوردهای اقتصادی توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی، هویت‌مندی و زیبایی‌شناسی محیطی، محدودیت‌ها و کاستی‌ها، پیامدها و برآوردهای اجتماعی توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی، عوامل ارتقای کارآمدی شهر فرودگاهی امام خمینی و تفریحی و ارتقای درآمد سرانه از بیشترین کمترین اهمیت در گروه برخوردار هستند. از طرفی باتوجه به اینکه نرخ ناسازگاری بدست آمده عدد ۰/۰۹ بدست آمده که کوچک‌تر از حد استاندارد ۰/۱ است؛ ازاین‌رو پرسش‌نامه فوق با دقت بالا توسط پاسخ دهندگان تکمیل شده است



شکل ۳. اولویت‌بندی شاخص‌های پژوهش

جدول ۴. اولویت‌بندی شاخص‌های پژوهش

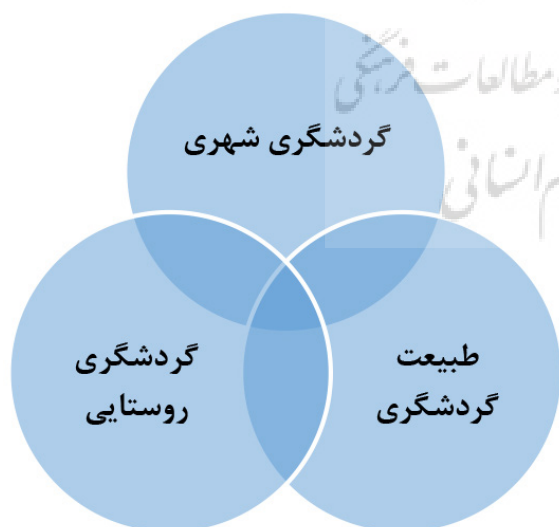
اولویت	وزن	معیار
۲	۰/۰۶۶۰	عوامل محیطی - کالبدی مؤثر بر توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی
۷	۰/۰۶۳۳	زیرساخت‌های شهر فرودگاهی امام خمینی
۱	۰/۰۶۶۵	خدمات و پشتیبانی
۶	۰/۰۶۳۳	سرگرمی و فراغت و امکان‌سنجی‌های آینده‌نگرانه
۹	۰/۰۶۲۵	وضعیت معابر و خدمات حمل‌ونقل عمومی
۸	۰/۰۶۲۶	ایمنی و راحتی
۱۲	۰/۰۶۰۸	هویت‌مندی و زیبایی‌شناسی محیطی
۱۳	۰/۰۶۰۴	محدودیت‌ها و کاستی‌ها
۱۵	۰/۰۵۸۲	عوامل ارتقای کارآمدی شهر فرودگاهی امام خمینی
۱۰	۰/۰۶۲۴	عوامل مداخله‌جویانه
۱۱	۰/۰۶۱۷	پیامدها و برآوردهای اقتصادی توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی
۱۶	۰/۰۵۷۱	توسعه سرمایه‌گذاری، مراکز تجاری و تفریحی و ارتقای درآمد سرانه
۱۴	۰/۰۵۹۵	پیامدها و برآوردهای اجتماعی توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی
۳	۰/۰۶۶۵	برآوردهای محیط زیستی
۵	۰/۰۶۶۳	برآوردهای توریستی
۴	۰/۰۶۵۸	سازگاری با دیگر کاربری‌ها و خدمات شهری

۶- نتیجه‌گیری

حمل‌ونقل از ارکان اصلی صنعت توریسم است و صنعت توریسم به‌عنوان یکی از مهم‌ترین و پردرآمدترین منابع جهان در آغاز هزاره سوم به شمار می‌رود. صنعت توریسم در ایران به دلیل مسائل فرهنگی، سیاسی و عدم توجه ویژه از سوی برنامه‌ریزان در سال‌های گذشته بسیار مهجور مانده است درحالی‌که توسعه این صنعت می‌تواند جایگزینی مناسب بر درآمدهای نفتی باشد. سیستم حمل‌ونقل هوایی یکی از عمده‌ترین عناصر تشکیل‌دهنده صنعت گردشگری است که بخشی از هزینه‌های گردشگران را به خود اختصاص می‌دهد. اساساً گردشگری با جابه‌جایی و حرکت از مبدأ و محل زندگی دائمی افراد به نقاط دوردست تحقق پیدا می‌کند. توسعه و گسترش صنعت توریسم منوط به توسعه امکانات حمل‌ونقل است و حمل‌ونقل هوایی با ایجاد امکانات دسترسی آسان و راحت، سریع و ایمن به نقاط مختلف و با فواصل زیاد سهم زیادی از جابه‌جایی گردشگران را به خود اختصاص داده است هم‌اکنون حدود ۴۰ درصد از گردشگران بین‌المللی از

فرودگاهی جهان است که فرصت تکوین بیش از ۱۲ گونه گردشگری مشتمل بر گردشگری صنعتی، گردشگری میراث (فرهنگی-تاریخی)، گردشگری علمی-آموزشی، گردشگری مذهبی، گردشگری منابع طبیعی، گردشگری سلامت، گردشگری تجاری، گردشگری غذا و نوشیدنی، گردشگری خرید، گردشگری تفریحی، گردشگری کشاورزی و گردشگری ورزشی در محدوده آن وجود دارد. مذاقه در ماهیت و ویژگی‌های کالبدی، فرهنگی-اجتماعی و زیست‌محیطی هریک از پهنه‌هایی که گونه‌های مزبور در آنها شکل خواهد یافت، نشان می‌دهد علی‌رغم اینکه تمامی آنها در محدوده شهر فرودگاهی امام خمینی قرار دارند، اما محصول گردشگری که عرضه می‌کنند با یکدیگر تفاوت دارد. این تفاوت را می‌توان هم در کمیت و هم در کیفیت مشاهده نمود.

گردشگری خرید، گردشگری خوراک و نوشیدنی و گردشگری تفریحی شاخه‌هایی از گردشگری است که به نظر می‌رسد با توجه به امکانات زیرساختی و همچنین شرایط اجتماعی و اقتصادی حاکم بر محدوده شهر فرودگاهی امام خمینی از پویایی بیشتری برخوردار است. با این وجود بایستی اذعان نمود که شهر فرودگاهی امام خمینی از نظر الگوهای فضایی گردشگری دارای وضعیت تلفیقی است.



شکل ۴. الگوی فضایی گردشگری شهر فرودگاهی امام خمینی همان‌طور که عنوان شد پژوهش حاضر در فرودگاه امام خمینی انجام شده است. از آنجا که این شرکت، شرکتی دولتی بوده است پیشنهاد می‌شود که این مدل بر

طریق هوایی مسافرت می‌کنند. شرکت مادر تخصصی فرودگاه‌های کشور در سال ۱۳۸۸ پیش‌بینی کرده‌اند در سال ۲۰۱۰ بیش از ۱ میلیون پرواز با اهداف جهانگردی صورت بگیرد. امروزه گردشگری انبوه باتوجه‌به ویژگی‌هایی همچون انعطاف پذیری، تنوع طلبی و کثرت گرایی و به سبب تغییراتی در سطوح مختلف تقاضا، مقصد و بازار، افزایش‌یافته است و باتوجه‌به پیش‌بینی‌ها در آینده نزدیک به‌عنوان جریان غالب گردشگری محسوب می‌گردد از طرفی از آنجا که حمل‌ونقل هوایی نگرش مردم را در قبال زمان و مسافت تغییر داد، ازاین‌رو از جایگاه ویژه‌ای در صنعت گردشگری برخوردار است. امروزه در بستر ایجاد تغییر و تحول در عملکرد و شکل فرودگاه‌ها، بیشتر فرودگاه‌های بزرگ جهان به سمت کانون‌های شهرگونه برخوردار از امکانات متنوع حرکت کرده و مفاهیم نوینی با عنوان شهرهای فرودگاهی و هواتراپرشورها شکل گرفته است. از سوی دیگر بخش قابل‌توجهی از زمان و هزینه‌های گردشگران در شهرهای فرودگاهی صرف می‌شود. با عنایت به اینکه در دوران پسامدرن و تکوین «گردشگری جدید» گردشگران در همه حال به دنبال تجربه‌کردن هستند، یکی از مکان‌هایی که در زمره جاذبه‌های گردشگری جای می‌گیرد، شهرهای فرودگاهی است. توسعه مراکز اقامتی و پذیرایی، فروشگاه‌ها و مراکز خرید، برگزاری تورهای ویژه آموزشی و صنعتی در داخل فرودگاه‌ها و ایجاد پارک‌های سرگرمی و تفریحی در محدوده شهرهای فرودگاهی که با هدف گذران اوقات فراغت مسافران، بازدیدکنندگان و مراجعه‌کنندگان صورت می‌گیرد، می‌تواند گونه‌های مختلفی از گردشگری را رواج دهد. در اغلب شهرهای فرودگاهی جهان به سبب عدم گستردگی اراضی و همچنین موقعیت جغرافیایی، گونه‌های گردشگری از تنوع و گوناگونی چندانی برخوردار نیستند و بیشتر گردشگری تجاری، گردشگری خرید، گردشگری خوراک و نوشیدنی و گردشگری فرهنگی تکوین می‌یابد و از این رو می‌توان گفت الگوی فضایی آن گردشگری شهری است. اما در تعدادی از شهرهای فرودگاهی تنوع گونه‌های گردشگری بیشتر است و در برخی دیگر نیز الگوهای فضایی از گوناگونی برخوردار هستند.

شهر فرودگاهی امام خمینی در زمره معدود شهرهای

روی سایر شرکت‌های بزرگ و صنعتی پیاده‌سازی شوند تا میزان اثربخشی متغیرها در آن شرکت‌ها نیز مشخص شود. همچنین پیشنهاد می‌شود که در پژوهش‌های دیگر برخی متغیرها نیز به متغیرها اضافه شود تا تأثیر برخی از متغیرهایی که در این پژوهش بدان اشاره شده نسبت به آن متغیر تعدیل‌گر مشخص شود.

از آنجا که دستیابی به توسعه پایدار گردشگری در مقاصد جدید وابستگی زیادی به تشکیلات سازمانی مناسب برای هماهنگی سیاست‌ها، انجام برنامه‌ریزی و پژوهش، تعیین استانداردها، و ایجاد انگیزه سرمایه‌گذاری دارد، شایسته است در ساختار سازمانی شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی تشکیلاتی تحت عنوان ستاد گردشگری شهر فرودگاهی در نظر گرفته شود. این در حالی است که بایستی مسئولیت توسعه تجاری، احداث و نگهداری مراکز اقامتی، تأسیسات خدماتی، واحدهای پذیرایی، وسایل جابه‌جایی، ارائه تسهیلات و بازاریابی بایستی برعهده بخش خصوصی باشد.

با عنایت به اینکه تعداد قابل‌توجهی از منابع گردشگری شهر فرودگاهی امام خمینی در غالب جاذبه‌های انسان‌ساخت تکوین می‌یابد و از آنجاکه ایجاد جاذبه‌های مزبور ایجاب می‌نماید تا حجم قابل‌توجهی از سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی صورت پذیرد، شایسته است بدین منظور اقدامات اساسی به‌منظور تسریع در روند توسعه فازهای باقیمانده فرودگاه صورت پذیرد تا ضمن فراهم نمودن زیرساخت‌ها، به واسطه افزایش تعداد بهره‌وران سرمایه‌گذاری در بنیان جاذبه‌های انسان‌ساخت را توجیه‌پذیر نماید. نظر به اینکه بر اساس رویه‌های مرسوم در اغلب شهرهای فرودگاهی، مسافران، کارکنان و مراجعه‌کنندگانی که از جاذبه‌های شهر فرودگاهی بهره می‌برند در زمره گردشگران غیرنهادی هستند، باتوجه به وسعت قابل‌ملاحظه شهر فرودگاهی امام خمینی و از سوی دیگر تلفیقی بودن الگوی فضایی آن، با ایجاد سازوکارهای لازم جریان گردشگری شهر فرودگاهی امام خمینی که علاوه بر مسافران، کارکنان و بهره‌وران، تعداد قابل‌توجهی از مستقبلیم و مشایعیم را نیز در بر می‌گیرد، به‌سوی گردشگری نهادی هدایت شود.

باتوجه به منحصربه‌فرد بودن محوطه‌ای باستانی و آثار

و ابنیه تاریخی شهر فرودگاهی امام خمینی که توان بالقوه آن را برای توسعه گردشگری میراث و گردشگری فرهنگی در وضعیت ویژه‌ای قرار داده، شایسته است به‌منظور حفظ موجودیت و یکپارچگی عناصر مزبور در اسرع وقت با انجام مطالعات کارشناسی، حریم حفاظتی، حریم بصری و حریم کارکردی مشخص گردد تا طرح‌های توسعه گردشگری و تبدیل منابع به جاذبه‌ها با کمترین آسیب اجرایی گردد.

با نگرش به پیشینه غنی سکونت و همچنین قرارگیری در مسیر راه‌های تاریخی تجاری و مواصلات کهن زیارتی، به‌منظور تقویت جایگاه موزه‌ای شهر فرودگاهی امام خمینی، بایستی شرایط نظارت دایمی و حضور کارشناسان سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری باهدف واری عملیات خاک‌برداری و خاکریزی‌های توسعه‌بخش زمینی و بخش هوایی فرودگاه و پروژه‌های شهر فرودگاهی و همچنین انجام کاوش‌های مستمر برای کشف هر چه بیشتر ویژگی‌های معیشت در عصر آهن فراهم گردد.

دقت نظر در مسیرهای ویژه گردشگری شهر فرودگاهی امام خمینی بیانگر الگوی خطی حرکت گردشگران در جوار محور دسترسی اسپاین است، از این رو پیشنهاد می‌شود به‌منظور زدودن گره ترافیکی و جلوگیری از اشباع ظرفیت‌های شبکه آمدوشد، علاوه بر باز طراحی موقعیت مکانی ایستگاه‌های مترو، اقدامات مؤثری برای تقویت شبکه جدید حمل‌ونقل درونی با تأکید بر ترابری کمک کربن در دستور کار قرار گیرد.

از آنجاکه تمامی منابع طبیعی گردشگری شهر فرودگاهی امام خمینی، در منتهی‌الیه جنوبی محدوده و در جوار رود شور قرار گرفته‌اند، پیشنهاد می‌گردد به‌منظور حفظ پوشش گیاهی و تنوع زیستی و جلوگیری از تخریب و دست‌اندازی به کرانه‌های ساحلی و تپه‌ماهورها، محدوده مزبور موردتوجه ویژه زیست‌محیطی واقع شود تا در فرصت مناسب با استفاده از طرح‌های پایدار و سرمایه‌گذاری در راستای تجهیز و آماده‌شدن جهت جذب گردشگران مورد استفاده قرار گیرد. نتایج و یافته‌های این مقاله با نتایج تحقیق مختاری و سبزه‌پور (۱۳۹۶) با عنوان بررسی نقش شهر فرودگاهی در توسعه شهری و صنعت توریسم که نتایج تحقیق آنان نشان داد گسترش شهرهای فرودگاهی تأثیر مثبت و معنی‌داری بر توسعه شهری و صنعت توریسم

دارد و نیز تحقیق نظریان و همکاران (۱۳۸۹) با عنوان نقش حمل و نقل هوایی در توسعه صنعت توریسم با تأکید بر فرودگاه بین‌المللی ارومیه که در این مقاله ابتدا با مطالعات کتابخانه‌ای و مراجعه به سازمان‌ها و ادارات و مراکز مرتبط داده‌ها و آمارهای مورد نیاز گردآوری و سپس با مطالعه میدانی و مشاهده اطلاعات مورد نیاز محل پژوهش بهره برداری گردید؛ مطابقت و همخوانی دارد. در نهایت فرودگاه‌ها که مبدأ و مقصد مسافرت‌های هوایی و دروازه ورود به کشورها جایگاه ویژه‌ای به خود اختصاص داده‌اند و ترمینال‌های فرودگاه‌ها از نظر کاربری مکان‌های مناسبی برای تبادلات اقتصادی و فرهنگی و گردشگری می‌تواند نقش مهمی را ایفا نمایند. فرودگاه‌ها و شرکت‌های هواپیمایی با ناوگان مناسب موجب جلب سرمایه‌گذاری اقتصادی و صنعتی تا ابعاد زیاد می‌شود. و موجب افزایش بازده اقتصادی در زمینه جابجایی کالا، افراد، متخصصین و تجهیزات در کوتاه‌ترین زمان می‌شوند. در پایان پیشنهادهایی برای مطالعات آینده مطرح می‌شود:

- نقش شهرهای فرودگاهی در توسعه شهری و صنعت توریسم فرودگاه امام خمینی
- بررسی و تبیین نقش دیگر عوامل تأثیرگذار بر توسعه شهری و صنعت توریسم فرودگاه امام خمینی
- انجام تحقیق حاضر در دیگر جامعه آماری و مقایسه آن با یافت پژوهش حاضر
- شناسایی و رتبه‌بندی شاخص‌های مؤثر بر توسعه شهری و صنعت توریسم فرودگاه امام خمینی

۷- حامیان مالی

مقاله حامی مالی و معنوی نداشته است.

۸- مشارکت نویسندگان

«نویسندگان به اندازه یکسان در مفهوم‌سازی و نگارش مقاله سهیم هستند. همه نویسندگان محتوای مقاله ارسالی برای داوری را تأیید کردند و در مورد تمام جنبه‌های کار توافق دارند.»

۹- اعلام عدم تعارض منافع

«نویسندگان اعلام می‌دارند که در انجام این پژوهش هیچ‌گونه تعارض منافی برای ایشان وجود نداشته است.»

۱۰- قدردانی

ما از همه افراد برای مشاوره علمی در این مقاله سپاس‌گزاریم.

۱۱- پی‌نوشت‌ها

1- Kasarda & Canon

2- Hong

۱۲- منابع

- ۱- ابراهیمی، مهدی. (۱۳۹۵). *بررسی تاثیر آموزش تاکسیرانان بر میزان رضایتمندی گردشگران خارجی، مطالعه موردی: تاکسیرانان فرودگاه امام خمینی*. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه علم و فرهنگ، دانشکده گردشگری، گروه جغرافیا.
- ۲- افتخاری، عبدالرضا؛ پورطاهری، مهدی و مهدویان، فاطمه. (۱۳۹۰). *اولویت‌بندی ظرفیت‌های گردشگری مناطق روستایی شهرستان نیر. جغرافیا و توسعه*، ۹(۲۴)، ۲۳-۳۸. https://gdij.usb.ac.ir/article_527.html
- ۳- خادمی، نوید. (۱۳۹۳). *بررسی و تحلیل آثار استراتژی‌های قیمت‌گذاری در جذب سرمایه‌گذاران شهر فرودگاهی امام خمینی و تهیه مدل دینامیک مناسب*. تهران: معاونت پژوهشی دانشگاه تهران.
- ۴- خلیلی، مرتضی و اشکور دلیلی، سینا. (۱۳۹۵). *ارزیابی تطبیقی با رویکرد تحلیل راهبردی شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) براساس سناریوهای آتی چند شهر فرودگاهی در کشورهای دیگر*. منتشر شده در اولین کنفرانس علمی پژوهشی عمران، معماری و محیط زیست پایدار، تهران.

<https://civilica.com/doc/511794>

- ۵- رحیمی، داریوش و رنجبر دستانی، محمود. (۱۳۹۱). *ارزیابی و اولویت‌بندی جاذبه‌های طبیعت‌گردی: روستاهای هدف گردشگری استان چهارمحال و بختیاری. فصلنامه مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای*، ۴(۱۴)، ۱۳۱-۱۵۰.

https://journals.ui.ac.ir/article_۲۰۰۲۸.html

۱۷- نعیمی، سونیا. (۱۳۹۵). *ساختن در فضای ساخته شده، نمونه موردی: بهسازی پایانه فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)*. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه سوره، دانشکده هنر و معماری.

۱۸- وکیلی‌زاده، حسام. (۱۳۹۵). *ارزیابی رضایت‌مندی گردشگران از سیستم حمل‌ونقل عمومی فرودگاهی، مطالعه موردی فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)*. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه خوارزمی، دانشکده جغرافیا، گروه جغرافیا.

۱۹- یعقوب‌زاده، رحیم. (۱۳۹۳). *گونه‌شناسی گردشگری: ارائه چهارچوبی برای تقسیم‌بندی انواع گردشگری*. تهران: جامعه‌شناسان.

References

- 1- Brau, R., & Cao, D. (2006). Uncovering the macro-structure of tourists' preferences. A choice experiment analysis of tourism demand to Sardinia. USA: Edward Elgar Publishing
- 2- Chen, X., & Lin, L. (2015). The node-place analysis on the "hurbtropolis" urban form: The case of Shanghai Hongqiao air-rail hub. *Habitat International*, 49, 445-453. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2015.06.013>
- 3- Conway, M. (2012). *Airport cities of the 21st century*. Translated by Qasim Khalilzadeh Rezaei, Tehran: Rah Shahr International Group. [In Persian]
- 4- Cooper, C. (1995). *Principles and basics of tourism*. Translated by Akbar Ghamkhar, Tehran: Faramad. [In Persian]
- 5- Ebrahimi, M. (2015). *Investigating the effect of taxi drivers' training on the level of satisfaction of foreign tourists, case study: Imam Khomeini airport taxi drivers*. Master's thesis, University of Science and Culture, Faculty of Tourism, Department of Geography. [In Persian].
- 6- Eftekhari, A., Portaheri, M., & Mahdavian, F. (2011). Prioritization of tourism capacities in rural areas of Nair city. *Geography and Development*, 9(24), 23-38. [In Persian]. https://gdij.usb.ac.ir/article_527.html

- ۶- سلطانی، سحر و شاهنوشی، ناصر. (۱۳۹۱). اولویت‌بندی جاذبه‌های گردشگری عمده شهرستان مشهد از منظر گردشگران داخلی. *مطالعات گردشگری*، ۱(۱)، ۵-۱۷. [Article 3.pdf](https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2211113720101137)
- ۷- شیرازیان، سید غلامرضا. (۱۳۹۳). *مدلسازی نقش توریسم در صنعت حمل و نقل هوایی، مطالعه موردی فرودگاه بین‌المللی امام خمینی*. تهران: وزارت راه و شهرسازی.
- ۸- ضیایی، محمود و داغستانی، سعید. (۱۳۸۹). تحلیل سلسله مراتبی جاذبه‌های تاریخی شهرستان نیشابور. *جغرافیا و توسعه*، ۸(۱۷)، ۱۱۳-۱۳۸. [doi: 10.22111/gdij.2010.1137](https://doi.org/10.22111/gdij.2010.1137)
- ۹- فاضل‌نیا، غریب؛ کیانی، اکبر و محمودیان، حشمت‌الله. (۱۳۹۰). مکانیابی و اولویت‌بندی پارک‌های شهری با استفاده از روش تحلیل سلسله مراتبی TOPSIS و سیستم اطلاعات جغرافیایی (مطالعه موردی: شهر الشتر). *پژوهش‌های جغرافیایی انسانی*، ۴۳(۴)، ۱۳۷-۱۵۲. https://jhgr.ut.ac.ir/article_24516.html
- ۱۰- کان وی، مکینلی. (۲۰۱۲). *شهرهای فرودگاهی قرن ۲۱*. ترجمه قاسم خلیل‌زاده رضایی، تهران: گروه بین‌المللی ره شهر
- ۱۱- کوپر، کریس. (۱۹۹۵). *اصول و مبانی جهانگردی*. ترجمه اکبر غمخوار، تهران: فراماد.
- ۱۲- مختاری، میرابوالفضل و سبزه‌پرور، مهدی. (۱۳۹۶). بررسی نقش شهر فرودگاهی در توسعه شهری و صنعت توریسم. منتشرشده در سومین کنگره بین‌المللی علوم زمین و توسعه شهری و اولین کنفرانس هنر، معماری و مدیریت شهری، تهران. <https://civilica.com/doc/688571>
- ۱۳- مرکز آمار ایران. (۱۳۹۳). *سالنامه آماری کشور، فرهنگ و گردشگری*. بازپایی شده در ۲۲ آذر ۱۴۰۲ از <https://amar.org.ir>
- ۱۴- معجرسازی، آرزو. (۱۳۹۵). *عوامل موثر در طراحی گرافیک محیطی فرودگاه‌ها (مورد مطالعه فرودگاه امام خمینی (ره))*. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تربیت مدرس، دانشکده هنر، گروه جغرافیا.
- ۱۵- مهندسین مشاور هوایی مآب. (۱۳۸۸). *کتاب سال هواپیمایی ایران*. شرکت فرودگاه‌های کشور.
- ۱۶- نظریان، اصغر؛ قادری، اسماعیل و حقیقی، عبدالرضا. (۱۳۸۹). نقش حمل‌ونقل هوایی در توسعه صنعت توریسم با تاکید بر فرودگاه بین‌المللی ارومیه. *نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی (جغرافیای انسانی)*، ۲(۳)، ۲۵-۴۴. https://sid.ir/pa_per/177066/fa

- 7- Fazelnia, G., Kiyani, A., & Mahmoudian,. (2011). Locating and prioritizing urban parks using the TOPSIS hierarchical analysis method and geographic information system (case study: Al-Shatar city). *Human Geography Research*, 43(4), 137-152. [In Persian].
https://jhgr.ut.ac.ir/article_24516.html
- 8- Hong, S. K., Kim, J. H., Jang, H., & Lee, S. (2006). The roles of categorization, affective image and constraints on destination choice: An application of the NMNL model. *Tourism management*, 27(5), 750-761.
<https://doi.org/10.1016/j.tourman.2005.11.001>
- 9- Iran Statistics Center. (2013). Statistical yearbook of the country, culture and tourism. Retrieved on 22 December 1402 from <https://amar.org.ir/> [In Persian].
- 10- Kasarda, J. (2011). *Aerotropolis: the way we'll live next*. Penguin Canada.
- 11- Kasarda, J. D., & Canon, M. H. (2016). Creating an effective aerotropolis master plan. *Regional Economic Review*, 5(1), 2-58.
- 12- Khademi, N. (2013). *Investigating and analyzing the effects of pricing strategies in attracting investors to Imam Khomeini Airport City and preparing a suitable dynamic model*. Tehran: Vice-Chancellor of Research, University of Tehran. [In Persian].
- 13- Khalili, M., & Eshkavar Dalili, S. (2015). Comparative evaluation with the strategic analysis approach of Imam Khomeini Airport City (RA) based on the future scenarios of several airport cities in other countries. Published in the *first scientific research conference on civil engineering, architecture and sustainable environment*, Tehran. [In Persian]. <https://civilica.com/doc/511794>
- 14- Ma'ab Aviation Consulting Engineers. (2009). *Yearbook of Iran Aviation*. The country's airports company. [In Persian]
- 15- Moajarsazi, A. (2015). *Effective factors in the environmental graphic design of airports (case study of Imam Khomeini Airport (RA)*. Master's thesis, Tarbiat Modares University, Faculty of Arts, Department of Geography. [In Persian]
- 16- Mokhtari, M., & Sabzevar, M. (2016). Investigating the role of airport city in urban development and tourism industry. Published in *the 3rd International Congress of Earth Sciences and Urban Development and the 1st Conference on Art, Architecture and Urban Management*, Tehran. [In Persian]. <https://civilica.com/doc/688571>
- 17- Naiemi, S. (2015). *Building in the built space, a case example: improving the terminal of Imam Khomeini International Airport*. Master's thesis, Soreh University, Faculty of Art and Architecture. [In Persian].
- 18- Nazarian, A., Qaderi, I., & Haghighi, A. (2010). The role of air transportation in the development of the tourism industry with an emphasis on Urmia International Airport. *New Perspectives in Human Geography (Human Geography)*, 2(3), 25-44. [In Persian].
<https://sid.ir/paper/177066/fa>
- 19- Rahimi, D., & Ranjbar Dastanani, M. (2011). Evaluation and prioritization of nature tourism attractions: target villages for tourism in Chahar Mahal and Bakhtiari province. *Quarterly Journal of Urban and Regional Studies and Research*, 4(14), 131-150. [In Persian].
https://journals.ui.ac.ir/article_20028.html
- 20- Shirazian, S. (2013). *Modeling the role of tourism in the aviation industry, a case study of Imam Khomeini International Airport*. Tehran: Ministry of Roads and Urban Development. [In Persian].
- 21- Soltani, S., & Shahnushi, N. (2011). Prioritization of major tourist attractions of Mashhad city from the perspective of domestic tourists. *Tourism Studies*, 1(1), 5-17. [In Persian]. [Article_3.pdf](#)
- 22- Vakilizadeh, H. (2015). *Evaluation of tourists' satisfaction with airport public transportation system, a case study of Imam Khomeini International Airport (RA)*. Master's thesis, Kharazmi University, Faculty of Geography, Department of Geography. [In Persian].

- 23- Yaqubzadeh, R. (2013). *Typology of tourism: providing a framework for the classification of types of tourism*. Tehran: Sociologists. [In Persian].
- 24- Ziyaei, M., & Daghestani, S. (2010). Hierarchical analysis of historical and cultural attractions of Neishabur city. *Geography and Development*, 8(17), 113-138. [In Persian]. [doi: 10.22111/gdij.2010.11376\(18\). 1-37](https://doi.org/10.22111/gdij.2010.11376(18).1-37) [In Persian].

