

Research Paper

The Role of Imam Khomeini Airport City in Urban Development and Expansion of Tourism Industry

Sara Najizadeh¹, Hossein Zabihi^{*2}, Hamid Majedi³

1. PhD student in Urban Planning, Faculty of Civil Engineering, Architecture and Art, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.
2. Associate Professor, Department of Urban Planning, Faculty of Civil Engineering, Architecture and Art, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.
3. Professor, Department of Urban Planning, Research Sciences Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.

ARTICLE INFO

Abstract

PP: 46-72

Use your device to scan and read the article online



Keywords: *Airport Cities, Urban Development, Tourism Industry*

Imam Khomeini International Airport (RA) as the most important and most visited airport in the country, considering the airport city master plan approved in the Fifth Development Plan and also the competition with the most visited airports in Dubai and Istanbul, requires the implementation of a set of specific activities and projects in the shortest possible time. This need is especially important due to Iran's geographical location as a connecting point between the East and the West and the effort to attract transit flights in the Middle East sky. The formation and development of an urban area with the special characteristics of an airport city in developing countries, including Iran, will likely have positive consequences in the economic, social and tourism industry fields. Designing airport cities based on current scientific approaches and integrated styles of adapted and indigenous architecture in modern or developing countries; as one of the indicators of development in human societies, has always been and will be the concern of the world's governing bodies and experts. On the other hand, airport cities can have different effects on macro variables such as urban development and the tourism industry. This research is considered an applied research type, a mixed method (a combination of qualitative and quantitative analyses) based on its purpose. A field study was conducted by conducting interviews and distributing questionnaires among experts and specialists of Imam Khomeini Airport. The data were ranked using Excel and Expert Choice software, content analysis techniques, and the analytic hierarchy process. The research results were summarized in the form of identifying a number of indicators, which among the indicators, service and support components, environmental-physical factors, and environmental outcomes were the most and least important in the group, respectively. Today, tourism has increased due to characteristics such as flexibility, diversity, and pluralism, and due to changes in different levels of demand, destination, and market, and according to predictions, it will be considered the mainstream of tourism in the near future.

Citation: Najizadeh, S., Zabihi, H., Majedi, H. (2024). **The Role of Imam Khomeini Airport City in Urban Development and Expansion of Tourism Industry** *Geography (Regional Planning)*, 14 (57), 46-72

DOI: 10.22034/jgeoq.2024.492937.4185

* **Corresponding author:** Hossein Zabihi, **Email:** hosseinzabihi@hotmail.com

Copyright © 2024 The Authors. Published by Qeshm Institute. This is an open access article under the CC BY license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Extended Abstract

Introduction

Airport cities, as a new phenomenon, depending on their scale and location, can include individual or combined spatial patterns for the development of the tourism industry and the attraction of the tourism industry. The increase in non-aeronautical activities at airports is very important not only financially, but also socially and in terms of tourism; this leads to the expansion of various activities and uses, increased employment, income generation, and filling the leisure time of the citizens of the surrounding area. In fact, airport cities are developing in response to new needs and easily meet needs such as the lack of business parks, lack of cultural and artistic facilities and spaces, the lack of modern educational institutions, speed, agility, and modern communications. Considering that tourism presents different patterns in spatial processing, each of which entails a specific spatial structure and function, airport cities, as a new category, depending on their scale and location, can include individual or combined spatial patterns of urban tourism, rural tourism, nomadic tourism, and nature tourism. On the other hand, in airport cities, due to the diversity of tourists' motivations, travel duration, type of attractions and how to organize travel, tourism types are very different from urban settlements. Each type of tourism requires its own advertising, marketing and marketing. Since Iran is located in the direct route of the West-East flight corridor and vice versa, Imam Khomeini International Airport can be considered as an air hub and airport in the West Asia and Middle East region as an intermediate destination for a large number of transit flights. Therefore, the existence of a complex in Imam Khomeini Airport City for the welfare of incoming and outgoing passengers that is capable of providing appropriate international, service and accommodation services seems essential. A study of the spatial patterns of tourism in Imam Khomeini Airport City can, in the first step, identify the breadth of concepts and structural connections of the tourism industry and airport cities; this is important from a philosophical and theoretical, structural and planning perspective, as well as goal setting. On the other hand, studying the spatial patterns of tourism, while introducing special infrastructure facilities, specialized human resources and tools specific to each type of tourism, explains the time

and place conditions and requirements necessary for planning and future development of desirable types of tourism.

Methodology

The present research method is an applied research method based on the purpose and is considered a mixed method (a combination of qualitative and quantitative analysis) based on the method of data collection. Accordingly, in the first step, aspects and topics of study related to the role of airport cities in urban development and the tourism industry, as well as similar studies and research, were conducted, then using documentary and field studies, measures were identified. In the second step, after implementing the text of interviews with relevant groups of specialists and experts in the field of airport cities, coding and research components were identified. In the third step, research indicators were ranked using the Analytic Hierarchy Process.

Results and Conclusion

Transportation is one of the main pillars of the tourism industry, and the tourism industry is considered one of the most important and highest-income sources in the world at the beginning of the third millennium. The tourism industry in Iran has been largely neglected due to cultural and political issues and lack of special attention from planners in recent years, while the development of this industry can be a suitable alternative to oil revenues. The air transportation system is one of the main components of the tourism industry, which accounts for part of the tourists' expenses. The development and expansion of the tourism industry depends on the development of transportation facilities, and air transportation has accounted for a large share of tourist transportation by creating easy, convenient, fast, and safe access to different places and over long distances. Considering that in the postmodern era and the development of "new tourism", tourists are always looking for experiences, one of the places that are included in the category of tourist attractions is airport cities. In most airport cities in the world, due to the lack of land and geographical location, tourism types do not have much diversity and variety, and most of them are commercial tourism, shopping tourism, food and beverage tourism, and cultural tourism, and therefore, its spatial pattern can be said to be urban tourism. However, in a number of airport

cities, the diversity of tourism types is greater, and in others, spatial patterns are also diverse. Imam Khomeini Airport City is among 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 resource tourism, health tourism, commercial tourism, food and beverage tourism, shopping tourism, recreational tourism, agricultural tourism, and sports tourism. Despite the fact that all of them are located within the Imam Khomeini Airport City, the tourism products they offer differ from each other. This difference can be seen in both quantity and quality. The following suggestions are made.

-Since Imam Khomeini Airport Company is a state-owned company, this model should be implemented on other large and industrial companies.

-Since achieving sustainable tourism development in new destinations is highly dependent on appropriate organizational structures, an organization called the Airport City Tourism Headquarters should be considered in the organizational structure of Imam Khomeini Airport City Company.

-Based on the common practices in most airport cities, passengers

-Based on the common practices in most airport cities, passengers, employees and visitors who benefit from the attractions of the airport city are non-institutional tourists and should be directed towards institutional tourism.

-In order to preserve the existence and integrity of ancient elements and historical monuments and buildings, protective, visual and functional boundaries should be determined as soon as possible.

-Effective measures should be taken to strengthen the new internal transportation network with an emphasis on carbon-assisted transportation.

-Special attention should be paid to the environment in order to preserve vegetation and diversity

Finally, airports, which are the origin and destination of air travel and the gateway to countries, have a special place for themselves. And airport terminals can play an important role in terms of their use as suitable places for economic and cultural exchanges and tourism. Airports and airlines with appropriate fleets attract economic and industrial investment to a large extent. And increase economic efficiency in the field of moving goods, people, specialists and equipment in the shortest time.

References

1. ADPI designers and planners (2009); IKIA Master Plan; Tehran: IKIA Development Project
2. Beer, Ann R., and Catherine Higgins. (2002). Environmental Planning for Land Development; Translated by Seyyed Hossein Bahraini and Keyvan Karimi, Tehran: University of Tehran.
3. Chen, Xueming & Lin, Lin. (2015). The node-place analysis on the "hubtropolis" urban form: The case of Shanghai Hongqiao air-rail hub. *Habitat International*. 49. 10.1016/j.habitatint.2015.06.013.
4. Conway, McKinley. (2012). 21st Century Airport Cities; Translated by Ghasem Khalil Zadeh Rezai, Tehran: Rah Shahr International Group.
5. Cooper, Chris, et al. (2002). *Tourism: Principles and Practice*; Translated by Akbar Ghamkhar, Tehran: Faramaad.
6. Ebrahimi, Mehdi. (2016). Investigating the Impact of Taxi Drivers' Training on Foreign Tourists' Satisfaction: Case Study of Imam Khomeini Airport Taxi Service; Master's Thesis, Tehran: University of Science and Culture, Faculty of Tourism (In Persian).
7. Eftekhari, Abdolreza, et al. (2011). Prioritizing Tourism Capacities in Rural Areas of Nir County; *Geography and Development Quarterly*, Issue 24, pp. 23-38 (In Persian).
8. Gee, Chuck Y., and Eduardo Fayos-Sola. (2003). *Tourism in a Comprehensive Perspective*; Translated by Ali Parsaeian and Mohammad Arabi, Tehran: Cultural Research Office (In Persian).
9. Goeldner, Charles R., and J.R. Brent Ritchie. (2013). *Tourism: Principles, Practices, Philosophies*; Translated by Hamid Zargham Boroujeni, Morteza Bazrafshan, and Hamid Ayoubi Yazdi, Tehran: Mahkameh (In Persian).
10. Hong, Sung-kwon & Kim, Jae-hyun & Jang, Hohan & Lee, Seokho. (2006). The roles of categorization, affective image and

- constraints on destination choice: An application of the NMNL model. *Tourism Management*. 27. 750-761. 10.1016/j.tourman.2005.11.001.
11. Iran Airports Company. (2015). Significant Increase in International Flights During the Post-JCPOA Era; *Simaye Aseman Monthly*, Issue 17 (In Persian).
 12. Iran Statistics Center. (2014). National Statistical Yearbook: Culture and Tourism; Tehran: Iran Statistics Center (In Persian).
 13. Kasarda, John D and Greg Lindsay (2011); *AEROTROPOLIS: The Way We Will Live Next*; New York: Farrar, Straus and Giroux.
 14. Kasarda, John D and Michael H. Canon (2016); *Creating an Effective Aerotropolis Master Plan*; *Regional Economic Review*, Volume 5
 15. Kasarda, John D and Michael H. Canon (2016); *Creating an Effective Aerotropolis Master Plan*; *Regional Economic Review*, Volume 5.
 16. Khadami, Navid. (2014). Analysis of Pricing Strategies' Effects on Attracting Investors to Imam Khomeini Airport City and Developing a Suitable Dynamic Model; Tehran: Research Deputy of University of Tehran (In Persian).
 17. Kim, W. Chan, and Renée Mauborgne. (2016). *Blue Ocean Strategy: How to Create Uncontested Market Space and Make the Competition Irrelevant*; Translated by Alireza Pourmomtaz, Tehran: Ariana Ghalam (In Persian).
 18. Knippenberger, Ute and Alex Wall (2009); *Airports in Cities and Regions*; Karlsruhe: kit 249.
 19. Knippenberger, Ute and Alex Wall (2009); *Airports in Cities and Regions*; Karlsruhe: kit 249. Krylova, Maria (2016); Potentials for the development of "Airport City" concept in Russia; Master of Science, Technische Universität Darmstadt, Architectural Faculty.
 20. Krylova, Maria. (2016). Potentials for the development of "Airport City" concept in Russia. 10.13140/RG.2.2.35239.75688.
 21. Law, Christopher (1993); *urban tourism: Attraction Visitors to Large Cities*; London: Mansell.
 22. Ma'ab Aviation Consulting Engineers. (2009). *Iran Aviation Yearbook*; Tehran: Iran Airports Company.
 23. Majar Sazi, Arezou. (2016). Influential Factors in Environmental Graphic Design of Airports (Case Study: Imam Khomeini Airport); Master's Thesis, Tehran: Tarbiat Modares University, Faculty of Art and Architecture (In Persian).
 24. Mokhtari, Mir Abolfazl, and Mahdi Sabzeh Parvar. (2017). Investigating the Role of Airport City in Urban Development and the Tourism Industry; Third International Congress on Earth Sciences and Urban Development and First Conference on Art, Architecture, and Urban Management, Tehran: <https://civilica.com/doc/688571> (In Persian).
 25. Naeimi, Sonia. (2016). Construction in the Built Environment, Case Study: Renovation of Imam Khomeini International Airport Terminal; Master's Thesis, Tehran: Soore University, Faculty of Art and Architecture (In Persian).
 26. Nazarian, Asghar, Esmaeil Ghadiri, and Abdolreza Haghighi. (2010). The Role of Air Transportation in the Development of the Tourism Industry with Emphasis on Urmia International Airport; *New Approaches in Human Geography*, 2(3), 25-44. SID. <https://sid.ir/paper/177066/fa> (In Persian).
 27. Paganelli, Filippo and Giuseppe, Luppino (2014); *Transnational Strategy for Airport City Development*; bologna: Institute for transport and Logistics Foundation 260. Phillips, M.R. and House, C. (2009). An evaluation of priorities for beach tourism: Case studies from South Wales, UK. *Tourism Management* (30): 176-183 (In Persian).
 28. Rah Shahr Architectural Consulting Engineers. (2013). *Land Use and Placement Plan for Imam Khomeini International Airport City*; Tehran: Executor of the Development Plan of Imam Khomeini International Airport.
 29. Rahimi, Dariush, and Mahmoud Ranjbar Dastnani. (2012). Evaluation and Prioritization of Ecotourism Attractions: Target Villages of Tourism in Chaharmahal and Bakhtiari Province; *Urban and Regional Studies and Research Quarterly*, Issue 14, pp. 131-150 (In Persian).
 30. Rinaldo Brau & D. Cao, 2005. "Uncovering the macrostructure of tourists' preferences. A choice experiment analysis of tourism demand to Sardinia," Working Paper CRENoS 200514, Centre for North South

- Economic Research, University of Cagliari and Sassari, Sardinia.
31. Roberto Díez Pisonero, 2015. "Tourist Activity and Low Cost Airlines in the Mediterranean Spanish Arch," *International Journal of Social Science Research*, Macrothink Institute, vol. 3(1), pages 13-28, March.
 32. Sadeghi Niaraki, Abolghasem. (2014). *Research and Study on the Feasibility of a Spatial Data Infrastructure for Faragostar Imam Khomeini Airport City*; Tehran: Ministry of Roads and Urban Development (In Persian).
 33. Shirazian, Seyyed Ghamreza. (2014). *Modeling the Role of Tourism in the Aviation Industry: Case Study of Imam Khomeini International Airport*; Tehran: Ministry of Roads and Urban Development (In Persian).
 34. Soltani, Sahar, and Naser Shahnooshi. (2012). *Prioritizing Major Tourist Attractions in Mashhad County from the Perspective of Domestic Tourists*; *Tourism Studies Biannual*, Issue 1, pp. 5-17 (In Persian).
 35. South County Economic Development Council (2015); *Brown Field, Aerotropolis Feasibility Study*; seattle: Economic Development Administration
 36. Suh, Yong & Gartner, William. (2005). *Preferences and trip expenditures- A conjoint analysis of visitors to Seoul, Korea*. *Tourism Management*. 25. 127-137. 10.1016/S0261-5177(03)00056-6.
 37. Thierstein, Alain (2009); *Impacts of hub airports on the spatial economy*; First Colloquium on Airports And Spatial Development, University of Karlsruhe, 9TH/10TH JULY 2009
 38. Vakilzadeh, Hessam. (2016). *Assessing Tourist Satisfaction with the Airport Public Transport System: Case Study of Imam Khomeini International Airport*; Master's Thesis, Tehran: Kharazmi University, Faculty of Geography (In Persian).
 39. Yaghoobzadeh, Rahim. (2014). *Tourism Typology: Presenting a Framework for Categorizing Tourism Types*; Tehran: Sociologists.
 40. Ziaei, Mahmoud, and Saeed Dagestani. (2010). *Hierarchical Analysis of Historical and Cultural Attractions in Neyshabur County*; *Geography and Development Quarterly*, Issue 17, pp. 113-138 (In Persian).

مقاله پژوهشی

نقش شهر فرودگاهی امام خمینی در توسعه شهری و گسترش صنعت توریسم

سارا ناجی‌زاده - دانشجوی دکتری شهرسازی، دانشکده عمران، معماری و هنر، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

حسین ذبیحی* - دانشیار، گروه شهرسازی، دانشکده عمران، معماری و هنر، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

حمید ماجدی - استاد گروه شهرسازی، دانشکده عمران، معماری و هنر، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

اطلاعات مقاله

چکیده

فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) به عنوان مهم‌ترین و پر بازدیدترین فرودگاه کشور، با توجه به طرح فرادست شهر فرودگاهی که در برنامه پنجم توسعه به تصویب رسیده و همچنین رقابت با فرودگاه‌های پر بازدید دبی و استانبول، نیازمند اجرای مجموعه‌ای از فعالیت‌ها و پروژه‌های خاص در کوتاه‌ترین زمان ممکن است. این نیاز به ویژه به دلیل موقعیت جغرافیایی ایران به عنوان نقطه اتصال شرق و غرب و تلاش برای جذب پروازهای عبوری در آسمان خاورمیانه حائز اهمیت است. شکل‌گیری و توسعه شهری با ویژگی‌های خاص شهر فرودگاهی در کشورهای در حال توسعه از جمله ایران، احتمالاً پیامدهای مثبتی در زمینه‌های اقتصادی، اجتماعی و گسترش صنعت گردشگری به دنبال خواهد داشت. طراحی شهرهای فرودگاهی بر اساس رهیافت‌های علمی روز دنیا و سبک‌های تلفیقی معماری اقتباسی و بومی در کشورهای مدرن و یا در حال پیشرفت؛ به عنوان 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. 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 اکسپرت چویس و تکنیک 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. امروزه گردشگری باتوجه‌به ویژگی‌هایی همچون انعطاف‌پذیری، تنوع‌طلبی و کثرت‌گرایی و به سبب تغییراتی در سطوح مختلف تقاضا، مقصد و بازار، افزایش یافته است و باتوجه‌به پیش‌بینی‌ها در آینده نزدیک به‌عنوان جریان غالب گردشگری محسوب خواهد شد.

شماره صفحات: ۷۲-۴۶

از دستگاه خود برای اسکن و خواندن مقاله به صورت آنلاین استفاده کنید



واژه‌های کلیدی:

شهرهای فرودگاهی، توسعه شهری، صنعت توریسم

استناد: ناجی‌زاده، سارا؛ ذبیحی، حسین؛ ماجدی، حمید (۱۴۰۳). نقش شهر فرودگاهی امام خمینی در توسعه شهری و گسترش

صنعت توریسم. فصلنامه جغرافیا (برنامه‌ریزی منطقه‌ای)، ۱۴ (۵۷)، صص: ۷۲-۴۶

DOI: 10.22034/jgeoq.2024.492937.4185

مقدمه

کشور ایران در گروه ده کشور برتر دنیا با پتانسیل جذب توریست از طریق بازدید بناهای باستانی و تاریخی و اقلیم چهار فصل می باشد که متأسفانه تاکنون قدم های محکمی هم در این راستا برداشته نشده است. (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۳: ۷۴۴). در صورتی که دربرخی کشورهای در حال توسعه مانند ترکیه و امارت متحده عربی، صنعت توریسم توانسته است بسیاری از مشکلات اقتصادی را برطرف سازد. از آنجایی که ایران در مسیر مستقیم کریدور پروازی غرب به شرق و بالعکس قرار دارد، فرودگاه بین المللی امام خمینی طبق رسالت اولیه خود، می تواند به عنوان یک قطب هوایی و فرودگاهی در منطقه غرب آسیا و خاورمیانه به عنوان مقصد میانی تعداد گسترده ای از پروازهای ترانزیت قرار گیرد (مهندسین مشاور هوایی مآب، ۱۳۸۸: ۱۲۵). همچنین این فرودگاه می تواند به عنوان یک دروازه درخور شأن کشور ایران از مسافران استقبال کرده و در بدو ورود تعریف مناسبی از ایران به آنها ارائه دهد. از این رو وجود مجموعه ای در شهر فرودگاهی امام خمینی جهت رفاه حال مسافران ورودی و خروجی که قادر به ارائه خدمات بین المللی، خدماتی و اقامتی مناسب باشد، ضروری به نظر می رسد؛ تا در راستای ارائه ی خدمات متنوع و بهره گیری از نزدیکی به ترمینال های فرودگاهی بتواند سایر سلاقی و خواسته های عملکردی کاربران را برآورده سازد. هدف از انجام مطالعات نقش شهرهای فرودگاهی در توسعه شهر و صنعت توریسم به صورت عینی و عقلانی کشف نقاط قوت و ضعف فعالیت اقتصادی موجود با سرمایه گذاری پیشنهادی، فرصت ها و تهدیدهای محیط اطراف، و در نهایت چشم انداز برای موفقیت است در حقیقت مطالعه شهرهای فرودگاهی در توسعه شهر ریسک تصمیم گیری های ضعیف را کاهش و امکان موفقیت را افزایش می دهد. در طول زمان مطالعات شهرهای فرودگاهی انواع مختلفی از روش ها مورد بررسی قرار می گیرد، وسعت مطالعه به دو یا چند گزینه یا سناریو محدود می شود و در نهایت فرد یا گروهی که مطالعه را هدایت می کند «بهترین گزینه» را برای شرایط موجود شناسایی می کند که پایه ای برای طرح توسعه پروژه مورد نظر خواهد شد. (یعقوب زاده، ۱۳۹۳: ۵۵).

با توجه به قرارگیری ایران در شاهراه ارتباطی شرق و غرب و بهره گیری حداکثری از موقعیت راهبردی ایران در منطقه خاورمیانه، نیاز به ایجاد یک شهر فرودگاهی در کنار فرودگاه بین المللی پایتخت لازم به نظر می رسد. شهر فرودگاهی مکانی است که با هدف تبدیل شدن به یک قطب ترابری و کانون کسب و کار، طراحی می شود و هر دو وجه جابه جایی مسافر و حمل بار را همراه با ویژگی های شهری در بر گرفته و با برخورداری از انواع کاربری های تولیدی و خدماتی، تعامل و مشارکت سازنده ای را با مادر شهر خود برقرار می سازد. امروزه طراحی شهرهای فرودگاهی بر اساس رهیافت های علمی روز دنیا و سبک های تلفیقی معماری اقتباسی و بومی در کشورهای مدرن ویا در حال پیشرفت؛ به عنوان یکی از شاخصه های توسعه یافتگی در جوامع بشری همواره مد نظر دستگاه های حاکمیتی و کارشناسی دنیا بوده و خواهد بود از سویی دیگر حساسیت طراحی فرودگاه ها در هر کشوری به دلیل نوع کارکرد و قابلیت اثر گذاری در بخش ها و سطوح مختلف داخلی و بین المللی و همچنین عمق اثر بخشی همواره مورد توجه خاص شهر سازان، معماران و کارشناسان در حوزه توسعه شهری و صنعت توریسم بوده است. شهرهای فرودگاهی به عنوان یک پدیده نوین بسته به مقیاس و مکان قرار گیری می توانند در برگرنده منفرد یا توامان الگوهای فضایی برای توسعه صنعت گردشگری و جذب صنعت توریسم شوند. شهر فرودگاهی امام خمینی که با وسعت قابل ملاحظه ای در جنوب مادرشهر تهران قرار گرفته است، از منابع و جاذبه های گردشگری فراوان و متنوعی برخوردار است؛ با توجه به توان بالقوه این محدوده برای تکوین یک مقصد گردشگری جدید و همچنین ضرورت استقرار کاربری ها و فعالیت ها با مقصود پیشینه بازدهی و بهره گیری از مزایا و توان های محیطی، مطلوب است، قابلیت اراضی شهر فرودگاهی جهت عملکردهای مرسوم در شهرهای فرودگاهی و متعاقب آن تکوین فعالیت های گردشگری مورد مطالعه قرار گیرد. یافته ها نشان می دهد در بخش مرکزی شهر فرودگاهی، با توجه به قابلیت اراضی جهت عملکردهای تجاری و خدمات عمومی، تکوین گردشگری تجاری و خرید میسر خواهد بود همچنین در اراضی جنوبی شهر فرودگاهی که دارای قابلیت عملکرد تفریحی- ورزشی هستند، رواج طبیعت گردی و اکوتوریسم دور از ذهن نخواهد بود. کارکرد همه اشکال شهرهای فرودگاهی مشابه یکدیگر

می‌باشد و تنها تفاوت آنها در مقیاس و گستردگی هر یک از آنها و نیز نحوه ارتباط آنها با شهرهای اطراف و نیز مادرشهر است. یک شهر فرودگاهی در صورت گسترش و تبدیل به «هوا ترابرسهر» می‌تواند با شهرهای پیرامون خود ارتباط برقرار نموده و آنها را تحت پوشش خود قرار دهد. در صورت توسعه هوا ترابرسهر، گونه‌ای از شهر فرودگاهی تکوین خواهد یافت که منطقه فرودگاهی، نامیده می‌شود و به واسطه افزایش حوزه نفوذ خود به مادرشهر متصل می‌شود. افزایش فعالیت‌های غیرهوایی در فرودگاه‌ها نه تنها از نظر مالی، بلکه از نظر اجتماعی و گردشگری نیز بسیار حائز اهمیت است؛ این امر، گسترش فعالیت‌ها و کاربری‌های گوناگون، فزونی اشتغال زایی، کسب درآمد و پرکردن اوقات فراغت شهروندان ناحیه پیرامونی را سبب می‌گردد. در واقع شهرهای فرودگاهی در جهت پاسخ به نیازهای جدید تکوین می‌یابند و نیازهایی چون فقدان پارک‌های کسب و کار، کمبود امکانات و فضاهای فرهنگی - هنری، خلاء موسسات آموزشی نوین، سرعت، چابکی و ارتباطات مدرن را به سادگی برآورده می‌کنند. شبکه ارتباطی در این مجموعه، با خطوط سریع السیر هوایی، راه آهن تندرو، زنجیره تاکسی رانی و اتوبوس رانی، قطارهای سبک شهری و زیرزمینی (مترو) تکمیل می‌شود. با نگرش به اینکه گردشگری در پردازش فضایی الگوهای متفاوتی را ارائه می‌دهد که هر کدام از آنها ساختار و عملکرد فضایی خاصی را در پی دارد. شهرهای فرودگاهی به عنوان یک مقوله نوین بسته به مقیاس و مکان قرارگیری می‌توانند در برگیرنده منفرد یا توامان الگوهای فضایی گردشگری شهری، گردشگری روستایی، گردشگری عشایری و طبیعت گردی باشند. از سوی دیگر در شهرهای فرودگاهی به واسطه تنوع انگیزه گردشگران، مدت سفر، نوع جاذبه‌ها و چگونگی سازماندهی مسافرت، گونه‌های گردشگری بسیار متفاوت از سکونتگاه‌های شهری است. هر یک از گونه‌های گردشگری، تبلیغات، بازاریابی و بازاریابی و بازاریابی خود را می‌طلبد. مذاقه در الگوهای فضایی گردشگری در شهر فرودگاهی امام خمینی می‌تواند در گام نخست گستردگی مفاهیم و ارتباطات ساختاری صنعت گردشگری و شهرهای فرودگاهی را بشناساند؛ این امر از بعد فلسفی و نظری، ساختاری و برنامه ریزی و همچنین هدف گذاری مهم است. از سوی دیگر مطالعه الگوهای فضایی گردشگری، ضمن معرفی امکانات زیرساختی ویژه، نیروی انسانی تخصصی و ابزارآلات مخصوص هر یک از گونه‌های گردشگری، شرایط و مقتضیات زمانی و مکانی لازم برای برنامه ریزی و توسعه آتی گونه‌های گردشگری مطلوب را تشریح می‌نماید.

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. به گفته هوانگ و همکاران (۲۰۲۱)، شهرهای فرودگاهی به‌عنوان 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 (یعقوبی، ۲۰۱۶). از سوی دیگر، مطالعه‌ای توسط ولیزاده (۲۰۱۶) نشان داد که 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. 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 (رینالندو و کائو، ۲۰۰۵). به گفته چن و همکاران (۲۰۱۵)، 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. به باور وانگ و لیو (۲۰۲۳)، شهرهای فرودگاهی با ایجاد پیوندهایی میان حمل‌ونقل هوایی، حمل‌ونقل زمینی، و شبکه‌های بین‌المللی تجاری، به‌نوعی شهرهای جهانی مدرن تبدیل شده‌اند (کن وای، 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 و همکاران، ۲۰۰۲). 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. به‌عنوان مثال، مطالعه‌ای توسط اسمیت و همکاران (۲۰۲۲) نشان داد که 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 (مجارسازی، ۲۰۱۶). 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 تأثیرگذار باشد (مختاری و همکاران، ۲۰۱۷). 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 همکاران (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 (هوانگ 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، ۲۰۱۲).

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 مد نظر بوده که در این زمینه میتوان به مقالات، پایان‌نامه‌ها نام‌ها- و طرح‌های پژوهشی زیر اشاره کرد.

وکیلی زاده (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 رانندگان در جهت رفع مشکلات فوق، در نظر گرفتن فضای شایسته گردشگران در ایستگاه‌ها و تابلوهای راهنما در ترمینال‌های خروجی فرودگاه می‌تواند مثرتر باشد.

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 گالیله 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 نه تنها در حمل و نقل بلکه در تمامی علوم از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. بهبود شرایط اقتصادی مقدمه‌ای بر بهبود شرایط عملکردی در هر مجموعه و به خصوص فرودگاه‌هاست که نیازمند سرمایه‌گذاری‌های کهن اقتصادی است؛ لذا طی سالیان اخیر توجه بسیار زیادی به موضوع جذب سرمایه، درآمدزایی و خصوصی سازی در جهان شده است. بر اساس یافته‌های پژوهش هر فرودگاه به منظور عملکرد موفق در وهله نخست علاوه بر طرح جامع، نیازمند برنامه‌هایی به منظور مدیریت ریسک و طرح کسب و کار است.

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 حمل و نقل 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 امکان پذیر باشد.

نعیمی (۱۳۹۵) در پایان‌نامه کارشناسی ارشد 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 میلمان، سقف کاذب، فضای عمومی و سالن‌های ورودی و خروجی مورد بهسازی کامل واقع شود.

کاساردا (۱) (۲۰۱۶) در مقاله‌ای تحت عنوان «هواتر ابرشهر: تحرک کسب و کار و رقابت پذیری شهری»، به تشریح خصوصیات و ویژگی‌های هواتر ابرشهرها پرداخته است. وی معتقد است هواتر ابرشهرها در فرودگاه‌هایی همچون آمستردام، شیکاگو، دبی، هنگ کنگ، ممفیس، پاریس، شانگهای و سنگاپور که پیوندهای جهانی بیشتری دارند، از پویایی قابل ملاحظه‌ای برخوردار است. همچنین کشور چین را در سال‌های آتی یکی از پیش‌گامان توسعه هواتر ابرشهرها می‌داند. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد با عنایت به اینکه هواتر ابرشهرها با استناد به سه عنصر شکل فضایی، ارتباطات و اتصالات فرودگاه شکل می‌یابند، هواتر ابرشهرها نیز همانند مادرشهرها از مرزهای سیاسی و تقسیمات اداری پیروی نمی‌کنند، بلکه فاصله زمانی مؤثر کسب و کارها با فرودگاه است که محدوده هواتر ابرشهر را تعیین می‌کند؛ هر چند در برخی از مطالعات شعاع فاصله زمانی ۳۰ دقیقه‌ای برای هواتر ابرشهرها ذکر شده است.

کاساردا و کانون (۲۰۱۶) در مقاله‌ای تحت عنوان «خلق طرح جامع یک هواتر ابرشهر تأثیرگذار» به ضرورت در نظر گرفتن برنامه اقتصادی و طرح راهبردی در تدوین طرح‌های توسعه هواتر ابرشهرها 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 کافی بودن 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 به گونه‌ای تنظیم کرد تا بیشترین سرمایه‌گذاران واقعی جلب شوند.

پایسونرو (۲) (۲۰۱۵) مقاله‌ای تحت عنوان «فعالیت‌های توریستی و خطوط هوایی ارزان قیمت در سواحل مدیترانه» در مقاله‌ای تحت عنوان فعالیت‌های توریستی و خطوط هوایی ارزان قیمت در سواحل مدیترانه و اسپانیا به بررسی تأثیر خطوط هوایی ارزان قیمت بر جذب گردشگر پرداخته به این نتیجه رسیده است که پیدایش خطوط هوایی ارزان قیمت در اسپانیا انقلابی در حمل و نقل هوایی بود و تکامل در حال رشد تعداد گردشگر و شرکت‌های هوایی را در بسیاری از فرودگاه‌ها به دنبال داشت.

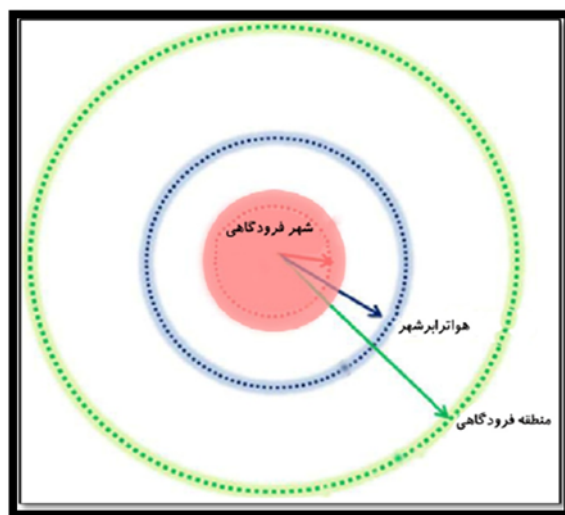
چن و لین (۳) (۲۰۱۵) در مقاله‌ای تحت عنوان «واکاوی مکان گره‌گاهی بر روی قطب ترابری شهر، مطالعه موردی: قطب هوا - ریل هونگیائو شانگهای» به یکپارچه‌سازی حمل و نقل هوایی و حمل و نقل ریلی در ارتباط با عملکردهای شهری پرداختند. قطب ترابری شهر

گونه‌ای از هواتر ابر شهر 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 با وجود تراکم و تجمع گسترده عملکردهای وابسته به حمل‌ونقل هوایی و حمل‌ونقل ریلی، ولی آن گونه 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 به منظور کنترل گردخاک 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، پابویون دولتی و جاده‌های دسترسی به قسمت‌های مختلف فرودگاه در عین حال می‌توان کمربند سبزی را نیز در اطراف فرودگاه پیشنهاد کرد که به عنوان بادشکن تصفیه‌کننده هوا و منظر خوشایند عمل می‌کند و در ضمن 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.

کارکردهای شهرهای فرودگاهی

در پی تغییرات گسترده فعالیت فرودگاه‌ها، مدیریت بهره‌برداری آنها نیز دست خوش دگرگونی شده و شهرهای فرودگاهی اقدام به گسترش مستغلات و توسعه زمین‌های تجاری خود کرده‌اند. با نگرش به اینکه شهرهای فرودگاهی محدود به تاسیسات و تجهیزات هوانوردی نیستند، از این رو به شرکت‌های چندمنظوره بسیار پیچیده، که هم خدمات تجاری و هم خدمات هوایی ارائه می‌دهند، تبدیل شده‌اند. درآمد حاصل از خدمات غیرهوانوردی چندین برابر بیشتر از درآمد مربوط به فعالیت‌های هوایی است. با توجه به حضور سیل عظیم مسافران، کارکنان، استقبال‌کنندگان و بدرقه‌کنندگان در پایانه‌ها، درآمد واحدهای خرده‌فروشی فرودگاه‌ها چند برابر مراکز خرید و مغازه‌های مرکز شهر است. در نتیجه، نرخ اجاره واحدهای تجاری فرودگاه‌ها، بالاتر از نرخ قرارگیری منطقه آنهاست (CONVENTZ AND THIERSTEIN, 2011: 10).



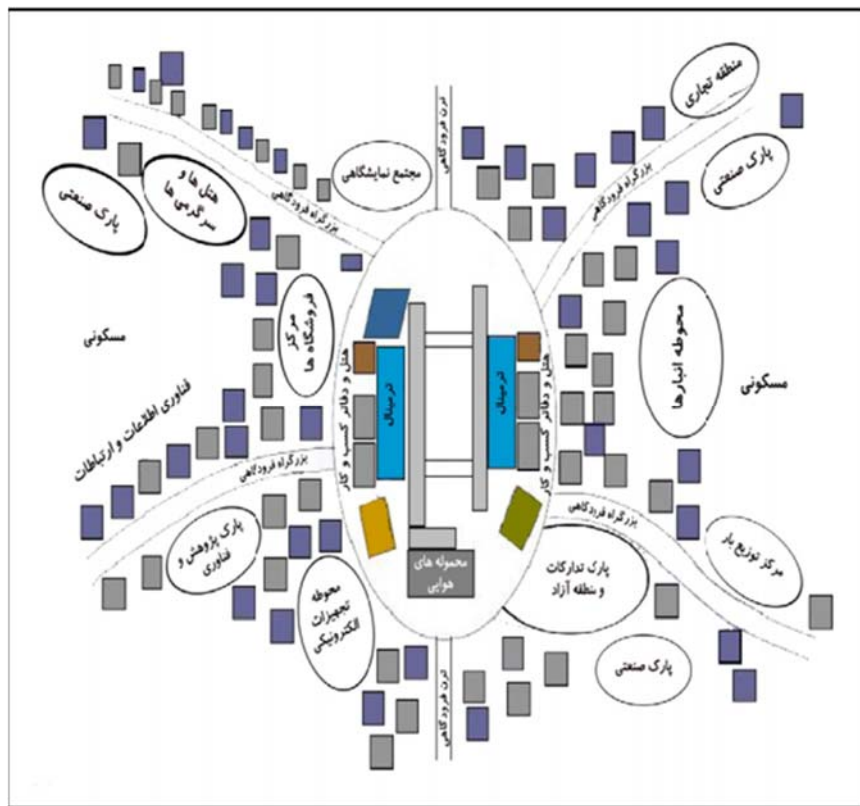
شکل ۱. مقایسه مقیاس حوزه نفوذ شهر فرودگاهی، هواتر ابر شهر و منطقه فرودگاهی
 ماخذ: KASARDA, 2000

به موازات تکوین و گسترش فعالیت‌های تجاری (به ویژه استقرار فروشگاه‌های آزاد فاقد عوارض)، در شهرهای فرودگاهی خدمات دیگری همچون نمایشگاه‌های بین‌المللی، مراکز گردهمایی و همایشها، خدمات آموزشی (دانشگاه عمومی و دانشگاه

هوانوردی)، اماکن فرهنگی (موزه، کتابخانه، سالن اجتماعات، سینما، تئاتر)، تفریحی-گردشگری (هتل و مهمانپذیر، شهربازی، باغ وحش)، صنعتی (ساخت و مونتاژ قطعات سبک و حساس، بسته بندی و پردازش کالا)، بهداشت و درمان (درمانگاه عمومی و بیمارستان تخصصی)، حمل و نقل و انبارداری (انبار، سردخانه، توقف گاه‌های عمومی، گمرک، سیلو، ایستگاه‌های راه آهن)، اداری (نهادهای دولتی، سازمان‌های غیردولتی، موسسات خصوصی و شرکت‌های چند ملیتی)، ورزشی (ورزشگاه، سالن‌های سرپوشیده و فضاهای باز ورزشی) و... قابل ارایه است، از این رو با توجه به تنوع و گوناگونی فعالیت‌ها، کارکردهای شهرهای فرودگاهی به طور عمده به چهار گروه قابل تقسیم هستند که عبارتند از: فعالیت‌های غیرهوایی؛ فعالیت‌های فرودگاه محور؛ فعالیت‌های مرتبط با فرودگاه. (Guller and Guller: 2003:18)

فعالیت‌های اصلی هوانوردی

فعالیت‌های اصلی هوانوردی به طور عمده فعالیت‌هایی هستند که در محدوده فرودگاه (بیشتر در بخش هوایی و تا حدودی در بخش زمینی) استقرار می‌یابند؛ این فعالیت‌ها در ارتباط مستقیم با پذیرش مسافر و ارسال بار هستند. سایر عملکردها (غیرهوایی، فرودگاه محور و مرتبط با فرودگاه)، فعالیت‌هایی هستند که در گذشته در بخش مرکزی مادرشهرها قرار می‌گرفتند؛ اما امروزه بیشترین در شهرهای فرودگاهی و هواتر ابرشهرها استقرار می‌یابند (KASARDA AND LINDSAY, 2011: 218). فعالیت‌های غیرهوایی عملکردهایی همچون پارک کسب و کار، مراکز دانشگاهی و آموزشی، تحقیق و توسعه، صنعتی، مسکونی، تفریحات و سیرگرمی، ورزشی، خدماتی، فرهنگی و نوین را دربر می‌گیرد. عملکرد فرودگاه محور مشتمل بر فعالیت‌های خدماتی، مالی و تجارت بین المللی، مرکز همای شها و نمایشگاه‌ها و مرکز خدمات درمانی است. لجستیک و توزیع بین المللی، منطقه ویژه اقتصادی، خدمات پست و ارسال سریع، هتل و خرده فروشی، خدمات تهیه و تدارک غذا (کترینگ)، مراکز کارورزی و انجام آزمایش‌ها و منطقه آزاد تجاری نیز در زمره فعالیت‌های مرتبط با فرودگاه است.



شکل ۲. نمای شماتیک ارتباطات و فضاها در یک هواتر ابرشهر

ماخذ: کاساردا، ۲۰۱۱: ۳۱

شهر فرودگاهی و گردشگری

با توجه به روند رو به رشد جریان‌های گردشگری و همچنین در راستای پاسخگویی به تقاضای فزاینده سفر، در دهه‌های اخیر شاهد گسترش روز افزون بخشهای عملیاتی گردشگری هستیم. این بخش‌ها قسمت‌های اصلی پدیده گردشگری را تشکیل می‌دهند و خدمات و تجربه‌ها را به گردشگر منتقل می‌کنند. مهمترین بخش عملیاتی صنعت گردشگری «حمل و نقل» است و در این میان حمل و نقل هوایی با توجه به اینکه نگرش مردم را در قبال زمان و مسافت تغییر داد، از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است (گلندر و ریچی، ۱۳۹۲: ۱۲۶).

اهمیت و جایگاه حمل و نقل در صنعت گردشگری به طور بارزی در تقسیم بندی عناصر اصلی آن مشهود است؛ مایکل هال^۱ گردشگری را سامانه‌ای معرفی می‌کند که از سه عنصر جغرافیایی تشکیل شده است (نظریان و دیگران ۱۳۸۹: ۲۷):

۱- ناحیه مبدا: محلی است که دارای شرایط گردشگر فرست است و جمعیت علاقمند به سفر که توانایی سفر را دارند.

۲- ناحیه مقصد: محلی است که خدمات ارائه می‌کند و جاذبه‌های گردشگری در آن قرار دارد.

۳- شبکه ترانزیت: شامل حمل و نقل و اطلاعات و تبلیغات بین مبدا و مقصد می‌باشد.

همچنین فیلیپ پیرس^۲ نیز گردشگری را یک فعالیت مهم اجتماعی-اقتصادی می‌داند که از ۵ عنصر اصیبی تشکیل شده است (گی و سوالا، ۱۳۸۲: ۳۱).

۱- گردشگر: مهمترین عنصر است، چرا که با حرکت انسان و جابه جایی او مبنای اولیه گردشگری شکل می‌گیرد. ۲- ناحیه مبدا: جایی است که گردشگر در آن زندگی می‌کند، در واقع بازار گردشگری است

۳- ناحیه مقصد: خدمات ارائه می‌کنند و جاذبه‌های گردشگری در آنجا قرار دارد.

۴- شبکه‌های ارتباطی: متصل کننده مبدا به مقاصد گردشگری هستند.

۵- اقتصاد: گردشگری، صادرات نامرئی و ارز آورترین صنعت است که باعث ایجاد شغل، توزیع ثروت، کاهش فقر و ارتقاء سطح زندگی، صلح و دوستی و توسعه تولیدات صنعتی و صنایع دستی می‌شود.

ساختار حمل و نقل و دسترسی راحت و با کیفیت بالا برای گردشگران یکی از مهمترین ملزومات ایجاد هر منطقه گردشگری است. فرودگاه‌ها به عنوان طلایه دار سفرهای سریع و آسان، یکی از اصلی ترین زیرساخت‌های گردشگری هستند و بخش قابل توجهی از زمان و هزینه‌های گردشگران را به خود اختصاص می‌دهند. در حال حاضر در اغلب کشورهای توسعه یافته و اقتصادهای نوظهور، ۱۵ درصد از مسافرت‌های بین شهری از طریق فرودگاه‌ها انجام می‌شود، این در حالی است که در بخش سفرهای بین المللی، نیمی از سفرهای گردشگری در دنیا به صورت هوایی انجام شده است (نظریان و دیگران، ۱۳۸۹: ۲۸) از این رو می‌توان گفت مهم ترین نوع حمل و نقل، به ویژه در گردشگری بین المللی، حمل و نقل هوایی است. عدم توسعه و پیشرفت در حمل و نقل هوایی یکی از مشکلات کشورهای در حال توسعه در زمینه گردشگری بین المللی است. مضافاً اینکه در مورد مقصدهایی که به سبب موقعیت جغرافیایی از راه‌های زمینی مناسب بهره مند نیستند، بدون وجود فرودگاه، صنعت گردشگری در آن مقصدها رشد نمی‌کند (Ishutkina & Hansman ۲۰۰۹: ۴۳)، از آنجا که امروزه در بستر ایجاد تغییر و تحول در عملکرد و شکل فرودگاه‌ها، بیشتر فرودگاه‌های بزرگ جهان به سمت کانون‌های شهر گونه برخوردار از امکانات متنوع حرکت کرده و مفاهیم نوینی با عنوان شهرهای فرودگاهی و هواترابر شهرها شکل گرفته و با عنایت به اینکه در عصر حاضر، گردشگری گونه‌های بی شماری را در بر می‌گیرد که ممکن است برخی از آنها حتی اجزای عملیاتی این صنعت باشند، از این رو فرودگاه‌ها دیگر پایانه‌ای کسل کننده و محیطی آزاردهنده نیستند؛ در این شرایط فرودگاه‌ها نه تنها نقش موثری در توسعه گردشگری ایفا می‌کنند، بلکه به واسطه تکوین شهرهای فرودگاهی، در زمره جاذبه‌های گردشگری نیز جای می‌گیرند. سرمایه گذاری در بخش گردشگری و خدمات زیر مجموعه آن در فرودگاه‌ها و شهرهای فرودگاهی یکی از راه‌های توسعه فعالیت‌های غیرهوانوردی در فرودگاه هاست. برگزاری تورهای ویژه آموزشی و صنعتی در داخل فرودگاه‌ها و ایجاد دهکده‌های گردشگری در محدوده شهرهای

فرودگاهی که با هدف گذران اوقات فراغت مسافران، بازدیدکنندگان و مراجعه کنندگان صورت می‌گیرد، می‌تواند در توسعه شهرهای فرودگاهی نقش داشته باشد. همچنین برنامه ریزی جهت توسعه گردشگری درمانی و سلامت، توسعه آموزش و به ویژه آموزش عالی (گردشگری آموزشی)، گردشگری ورزشی، و... می‌تواند از طرفی به توسعه فرودگاهها و از طرف دیگر به توسعه گردشگری و جذب گردشگر کمک کند (Bobirca & Cristureanu ۲۰۰۷: ۳۸). به بیان دیگر در حال حاضر زندگی مدرن به بهترین صورت در فرودگاهها خلاصه شده است؛ رابطه بین ملت ها، سفرهای سریع، مصرف گرایی و رویاهای شخصی گردشگری به خوبی در فرودگاهها قابل مشاهده هستند (دوباتن، ۱۳۹۳: ۱۴).

روش پژوهش

روش تحقیق حاضر، بر اساس هدف از نوع تحقیق کاربردی است و بر اساس نحوه گردآوری داده‌ها از نوع روش آمیخته (ترکیبی از تحلیل‌ای کیفی و کمی) محسوب می‌شود. بر این اساس در گام 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 شده اند. در گام سوم نیز شاخص‌ای تحقیق با استفاده از فرایند تحلیل سلسله‌مراتبی رتبه‌بندی شده اند. باتوجه به روش‌های چهارگانه‌ی دیدگاه تئوری‌پردازی، یعنی بسط یا بهبود تئوری‌های موجود، 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 رساله از مدل پیاز پژوهش استفاده شده است. مدل پیاز پژوهش توسط ساندرز و همکاران (۲۰۰۹) که مدل فوق را دانایی فر و همکاران (۱۳۸۳) به نوعی تعدیل و اصلاح کردند ارائه شد. این مدل بصورت شکل ۱ است.



شکل ۱. مدل پیاز پژوهش

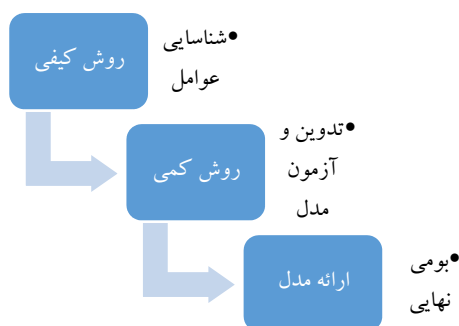
در ادامه هریک از مراحل فرایند پژوهش حاضر براین اساس تشریح و تبیین شده است. این لایه‌ها عبارت‌اند از:

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 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 تجزیه و تحلیل 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 گام‌به‌گام 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 مراحل اجرای روش آمیخته را در پژوهش حاضر نشان می‌دهد:



شکل ۲. مراحل اجرای روش آمیخته در پژوهش

لایه پنجم: بازه زمانی پژوهش: این لایه چارچوب زمانی تحقیق را تعریف می‌کند - مطالعه مقطعی یا کوتاه‌مدت، شامل جمع‌آوری داده‌ها در یک نقطه زمانی خاص. طولی - جمع‌آوری داده‌ها به طور مکرر در یک دوره زمانی طولانی به منظور مقایسه داده‌ها انجام می‌شود. مطالعه پدیده مورد نظر در یک مقطع زمانی خاص انجام شده است از نوع مقطعی است.

لایه ششم: جمع‌آوری داده‌ها فرایند جمع‌آوری داده‌های خام است. داده‌کاوی شامل کشف الگوها و بینش از داده‌ها است و تجزیه و تحلیل داده‌ها بررسی و تفسیر کلی داده‌ها برای به دست آوردن نتیجه‌گیری معنادار است. روش گردآوری و تحلیل داده‌ها: اسنادی و پرسش‌نامه است و مطالعات کتابخانه‌ای.

فرایند تحقیق کتابخانه‌ای شامل فرایند گام‌به‌گام است که برای جمع‌آوری اطلاعات به منظور نوشتن مقاله پژوهشی، مقاله، ارائه یا تکمیل یک پروژه استفاده می‌شود. همان‌طور که از یک مرحله به مرحله بعد پیش می‌رود، 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 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 باتوجه به محدود بودن حجم جامعه به ۱۵ نفر از سرشماری استفاده شده و کل حجم جامعه بعنوان نمونه آماری در نظر گرفته شده است.

یافته‌های پژوهش و بحث

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 ۱. 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 رونمایی (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 (خرد-کلان) (۳)، محدودیت امکان تفریحی (۳)، ظرفیت ناکافی سالن‌های غذاخوری (۲)، سکنه در طرح‌های توسعه‌ای (۲)، استهلاک تجهیزات و مسئله جایگزینی (۲)
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 ذینفع (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 دست‌نخورده (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)
«معاور 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

«موقعیت جغرافیایی فرودگاه بسیار مناسب است. حمل و نقل هوایی در خاورمیانه روبه‌توسعه 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

«نزدیک بودن 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)

«نزدیک بودن 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 حمل و نقل بزرگراهی متصل‌کننده فرودگاه به تهران هم اکنون موجود است. وجود خطوط ریلی در اطراف فرودگاه، احداث ایستگاه راه‌آهن در فرودگاه را امکان‌پذیر می‌نماید. تجمیع بندر خشک، خطوط ریلی، راه‌ها و قابلیت‌های حمل بار، در یک محدوده یکی از اصلی‌ترین قابلیت‌های این فرودگاه محسوب می‌شود» (مشارکت‌کننده ۷).

۲. ناکامی‌های روبنایی

«زیر ساخت‌های 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 مورد نظر 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)

۳. آگاهی بخشی

ث) 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 به‌تعویق‌افتادن 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 قابل‌بررسی 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)

۲. 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)

۳. 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). «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 به‌صورت کج دار مریز حرکت داشته است و در این زمینه هیچ‌گونه 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)

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 توسعه‌بخش گردشگری این ناحیه به‌حساب می‌آید» (مشارکت‌کننده ۷)

۲. ظرفیت دست‌نخورده

«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

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)

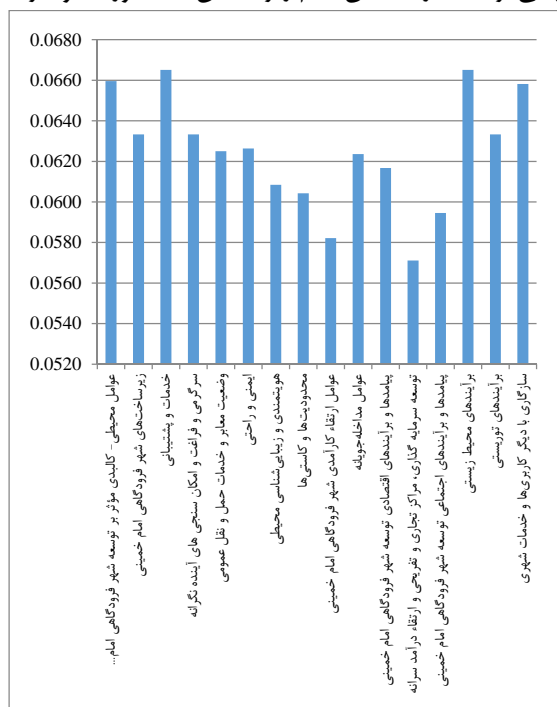
۲. مکان‌یابی صحیح

«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)

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 به‌منظور 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 به‌صورت جداول زیر است. مقایسات زوجی هر یک از شاخص‌ها در جدول ۴ و شکل ۳ ارائه شده است. باتوجه‌به جدول و شکل مشخص می‌گردد که ارتباط بین تمام زیرشاخص‌ها به‌صورت دو طرفه است.



نمودار ۱. اولویت‌بندی شاخص‌های پژوهش

جدول ۲.

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	۰/۰۶۳۴	عوامل مداخله‌جویانه
۱۱	۰/۰۶۱۷	پیامدها و برآیندهای اقتصادی توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی
۱۶	۰/۰۵۷۱	توسعه سرمایه‌گذاری، مراکز تجاری و تفریحی و ارتقای درآمد سرانه
۱۴	۰/۰۵۹۵	پیامدها و برآیندهای اجتماعی توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی
۳	۰/۰۶۶۵	برآیندهای محیط زیستی
۵	۰/۰۶۶۳	برآیندهای توریستی
۴	۰/۰۶۵۸	سازگاری با دیگر کاربری‌ها و خدمات شهری

باتوجه به جدول شماره ۲ ملاحظه می‌گردد باتوجه به وزن اصلی بدست آمده به ترتیب مؤلفه‌های خدمات و پشتیبانی، عوامل محیطی - کالبدی مؤثر بر توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی، برآیندهای محیط زیستی، سازگاری با دیگر کاربری‌ها و خدمات شهری، برآیندهای توریستی، سرگرمی و فراغت و امکان‌سنجی‌های آینده‌نگرانه، زیرساخت‌های شهر فرودگاهی امام خمینی، ایمنی و راحتی، وضعیت معابر و خدمات حمل‌ونقل عمومی، عوامل مداخله‌جویانه، پیامدها و برآیندهای اقتصادی توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی، هویت‌مندی و زیبایی‌شناسی محیطی، محدودیت‌ها و کاستی‌ها، پیامدها و برآیندهای اجتماعی توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی، عوامل ارتقای کارآمدی شهر فرودگاهی امام خمینی و توسعه سرمایه‌گذاری، مراکز تجاری و تفریحی و ارتقای درآمد سرانه از بیشترین و 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؛ از این رو پرسش‌نامه فوق با دقت بالا توسط پاسخ دهندگان تکمیل شده است.

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 دور دست 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 هم اکنون حدود ۴۰ درصد از گردشگران بین‌المللی از طریق هوایی مسافرت می‌کنند. (شناسنامه دستیار مدیر شرکت مادر تخصصی فرودگاه‌های کشور سال ۱۳۸۸ ص ۱۲۵) پیش‌بینی کرده‌اند در سال ۲۰۱۰ بیش از ۱ میلیون پرواز با اهداف جهانگردی صورت بگیرد (مجموعه مقالات جغرافیا، گردشگری، توسعه پایدار، ۱۳۸۶). امروزه گردشگری انبوه باتوجه به ویژگی‌هایی همچون انعطاف‌پذیری، تنوع طلبی 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 می‌گردد.

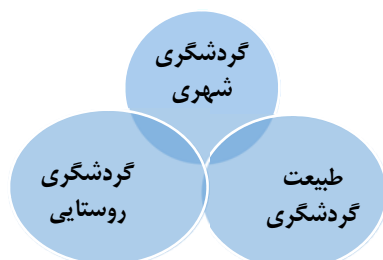
از طرفی از آنجاکه حمل‌ونقل هوایی نگرش مردم را در قبال زمان و مسافت تغییر داد، از این رو از جایگاه ویژه - ای در صنعت گردشگری برخوردار است. امروزه در بستر ایجاد تغییر و تحول در عملکرد و شکل فرودگاه‌ها، بیشتر فرودگاه‌های بزرگ جهان به سمت کانون‌های شهرگونه برخوردار از امکانات متنوع حرکت کرده و مفاهیم نوینی با عنوان شهرهای فرودگاهی و هواترابر شهرها شکل گرفته است. از سوی دیگر بخش قابل توجهی 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 تجربه کردن 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 باهدف 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 فرودگاهی جهان است که فرصت تکوین بیش از ۱۲ گونه گردشگری

مشمول 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 باتوجه به امکانات زیرساختی و همچنین شرایط اجتماعی و اقتصادی حاکم بر محدوده شهر فرودگاهی امام خمینی از پویایی بیشتری برخوردار است. باین‌وجود بایستی اذعان نمود که شهر فرودگاهی امام خمینی از نظر الگوهای فضایی گردشگری دارای وضعیت تلفیقی است.



شکل ۳. الگوی فضایی گردشگری شهر فرودگاهی امام خمینی (منبع: یافته‌های پژوهش)

همان‌طور که عنوان شد پژوهش حاضر در فرودگاه امام خمینی انجام شده است. از آنجاکه این شرکت، شرکتی دولتی هستند پیشنهاد می‌شود که این مدل بر 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 تعدیل گر مشخص شود.

از آنجاکه 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 مشاییم را نیز در بر می‌گیرد، به‌سوی گردشگری نهادی هدایت شود.

باتوجه به منحصر به فرد 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 داسرع‌وقت 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 میراث‌فرهنگی، صنایع‌دستی 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.

مذاقه 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 مورد توجه 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 سبزه پرور (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 معنی داری بر توسعه شهری و صنعت توریسم دارد و نیز تحقیق نظریان و همکاران (۱۳۸۹) با عنوان نقش حمل‌ونقل 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 بهره‌برداری 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

منابع

۱. ابراهیمی، مهدی (۱۳۹۵)؛ بررسی تاثیر آموزش تاکسیرانان بر میزان رضایتمندی گردشگران خارجی، مطالعه موردی: تاکسیرانی فرودگاه امام خمینی؛ پایان نامه کارشناسی ارشد، تهران: دانشگاه علم و فرهنگ، دانشکده گردشگری.
۲. افتخاری، عبدالرضا و همکاران (۱۳۹۰)؛ اولویت بندی ظرفیت‌های گردشگری مناطق روستایی شهرستان نیر؛ فصلنامه جغرافیا و توسعه شماره ۲۴، ص ۳۸-۲۳.
۳. بیبر، آن آر و کاترین هیگینز (۱۳۸۱)؛ برنامه ریزی محیطی برای توسعه زمین؛ ترجمه سید حسین بحرینی و کیوان

- کریمی؛ تهران: دانشگاه تهران.
۴. خادمی، نوید (۱۳۹۳)؛ بررسی و تحلیل آثار استراتژی‌های قیمت گذاری در جذب سرمایه گذاران شهر فرودگاهی امام خمینی و تهیه مدل دینامیک مناسب؛ تهران: معاونت پژوهشی دانشگاه تهران.
 ۵. رحیمی، داریوش و محمود رنجبر دستتانی (۱۳۹۱)؛ ارزیابی و اولویت بندی جاذبه‌های طبیعت گردی: روستاهای هدف گردشگری استان چهارمحال و بختیاری؛ فصلنامه مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، شماره چهاردهم، ص ۱۵۰-۱۳۱.
 ۶. سلطانی، سحر و ناصر شاهنوشی (۱۳۹۱)؛ اولویت بندی جاذبه‌های گردشگری عمده شهرستان مشهد از منظر گردشگران داخلی؛ دو فصلنامه مطالعات گردشگری، شماره ۱، ص ۱۷-۵.
 ۷. شرکت فرودگاه‌های کشور (۱۳۹۴)؛ افزایش چشمگیر پروازهای خارجی در دوران پسا برجام؛ ماهنامه سیمای آسمان شماره ۱۷.
 ۸. شیرازیان، سید غم‌مرضا (۱۳۹۳)؛ مدلسازی نقش توریسم در صنعت حمل و نقل هوایی، مطالعه موردی فرودگاه بین المللی امام خمینی، تهران: وزارت راه و شهرسازی.
 ۹. صادقی نیارکی، ابوالقاسم (۱۳۹۳)؛ مطالعه و پژوهش درخصوص امکان سنجی زیرساخت داده مکانی شهر فرودگاهی فراگستر امام خمینی؛ تهران: وزارت راه و شهرسازی.
 ۱۰. ضیایی، محمود و سعید داغستانی (۱۳۸۹)؛ تحلیل سلسله مراتبی جاذبه‌های تاریخی فرهنگی شهرستان نیشابور؛ فصلنامه جغرافیا و توسعه، شماره ۱۷، ص ۱۳۸-۱۱۳.
 ۱۱. کان وی، مک کینلی (۱۳۹۱)؛ شهرهای فرودگاهی قرن ۲۱؛ ترجمه قاسم خلیل زاده رضایی، تهران: گروه بین المللی ره شهر.
 ۱۲. کوپر، کریس و دیگران (۱۳۸۱)؛ اصول و مبانی جهانگردی؛ ترجمه اکبر غمخوار، تهران: فرآمد.
 ۱۳. کیم، دبلیوچان و رنه مابورنیا (۱۳۹۵)؛ استراتژی اقیانوس آبی: چگونه فضای بازاری بدون مدعی خلق کنیم کیه در آن رقابت معنایی ندارد؛ ترجمه علیرضا پورممتاز، تهران: آریانا قلم.
 ۱۴. گلندر، چارلز آر و جی آر برنت ریچی (۱۳۹۲)؛ شناخت صنعت گردشگری: اصول، رویه‌ها و رویکردها؛ ترجمه حمید ضرغام بروجنی، مرتضی بذرافشان و حمید ایوبی یزدی، تهران: مهکامه.
 ۱۵. گی، چاک، وای و ادواردو فایو سوال (۱۳۸۲)؛ جهانگردی در چشم اندازی جامع؛ ترجمه علی پارسائیان و محمد اعرابی، تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
 ۱۶. مختاری، میرابوالفضل و سبزه پرور، مهدی، ۱۳۹۶، بررسی نقش شهر فرودگاهی در توسعه شهری و صنعت توریسم، سومین کنگره بین المللی علوم زمین و توسعه شهری و اولین کنفرانس هنر، معماری و مدیریت شهری، تهران، <https://civilica.com/doc/688571>
 ۱۷. مرکز آمار ایران (۱۳۹۳)؛ سالنامه آماری کشور، فرهنگ و گردشگری؛ تهران: مرکز آمار ایران.
 ۱۸. معجرسازی، آرزو (۱۳۹۵)؛ عوامل موثر در طراحی گرافیک محیطی فرودگاه‌ها (مورد مطالعه فرودگاه امام خمینی (ره))؛ پایان‌نامه کارشناسی ارشد، تهران: دانشگاه تربیت مدرس، دانشکده هنر و معماری.
 ۱۹. مهندسین مشاور معماری ره شهر (۱۳۹۲)؛ طرح جانمایی و کاربری اراضی مطالعات شهر فرودگاهی فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره)؛ تهران: مجری طرح توسعه فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره).
 ۲۰. مهندسین مشاور هوایی مآب (۱۳۸۸)؛ کتاب سال هواپیمایی ایران؛ تهران: شرکت فرودگاه‌های کشور.
 ۲۱. نظریان، اصغر، قادری، اسماعیل، و حقیقی، عبدالرضا. (۱۳۸۹). نقش حمل و نقل هوایی در توسعه صنعت توریسم با تاکید بر فرودگاه بین المللی ارومیه. نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی (جغرافیای انسانی)، ۲(۳)، ۲۵-۴۴. SID. <https://sid.ir/paper/177066/fa>
 ۲۲. نیمی، سونیا (۱۳۹۵)؛ ساختن در فضای ساخته شده، نمونه موردی- بهسازی پایانه فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره)؛

پایان - نامه کارشناسی ارشد، تهران: دانشگاه سوره، دانشکده هنر و معماری.

۲۳. وکیلی زاده، حسام (۱۳۹۵)؛ ارزیابی رضایت مندی گردشگران از سیستم حمل و نقل عمومی فرودگاهی، مطالعه موردی فرودگاه بین المللی امام خمینی (ره)؛ پایاننامه کارشناسی ارشد، تهران: دانشگاه خوارزمی، دانشکده جغرافیا.
۲۴. یعقوب زاده، رحیم (۱۳۹۳)؛ گونه شناسی گردشگری: ارائه چهارچوبی برای تقسیم بندی انواع گردشگری؛ تهران: جامعه شناسان.
25. ADPI designers and planners (2009); IKIA Master Plan; Tehran: IKIA Development Project
26. Beer, Ann R., and Catherine Higgins. (2002). Environmental Planning for Land Development; Translated by Seyyed Hossein Bahraini and Keyvan Karimi, Tehran: University of Tehran.
27. Chen, Xueming & Lin, Lin. (2015). The node-place analysis on the "hubtropolis" urban form: The case of Shanghai Hongqiao air-rail hub. Habitat International. 49. 10.1016/j.habitatint.2015.06.013.
28. Conway, McKinley. (2012). 21st Century Airport Cities; Translated by Ghasem Khalil Zadeh Rezai, Tehran: Rah Shahr International Group.
29. Cooper, Chris, et al. (2002). Tourism: Principles and Practice; Translated by Akbar Ghamkhar, Tehran: Faramaad.
30. Ebrahimi, Mehdi. (2016). Investigating the Impact of Taxi Drivers' Training on Foreign Tourists' Satisfaction: Case Study of Imam Khomeini Airport Taxi Service; Master's Thesis, Tehran: University of Science and Culture, Faculty of Tourism (In Persian).
31. Eftekhari, Abdolreza, et al. (2011). Prioritizing Tourism Capacities in Rural Areas of Nir County; Geography and Development Quarterly, Issue 24, pp. 23-38 (In Persian).
32. Gee, Chuck Y., and Eduardo Fayos-Sola. (2003). Tourism in a Comprehensive Perspective; Translated by Ali Parsaeian and Mohammad Arabi, Tehran: Cultural Research Office (In Persian).
33. Goeldner, Charles R., and J.R. Brent Ritchie. (2013). Tourism: Principles, Practices, Philosophies; Translated by Hamid Zargham Boroujeni, Morteza Bazrafshan, and Hamid Ayoubi Yazdi, Tehran: Mahkameh (In Persian).
34. Hong, Sung-kwon & Kim, Jae-hyun & Jang, Hochan & Lee, Seokho. (2006). The roles of categorization, affective image and constraints on destination choice: An application of the NMNL model. Tourism Management. 27. 750-761. 10.1016/j.tourman.2005.11.001.
35. Iran Airports Company. (2015). Significant Increase in International Flights During the Post-JCPOA Era; Simaye Aseman Monthly, Issue 17 (In Persian).
36. Iran Statistics Center. (2014). National Statistical Yearbook: Culture and Tourism; Tehran: Iran Statistics Center (In Persian).
37. Kasarda, John D and Greg Lindsay (2011); AEROTROPOLIS: The Way We Will Live Next; New York: Farrar, Straus and Giroux.
38. Kasarda, John D and Michael H.Canon (2016); Creating an Effective Aerotropolis Master Plan; Regional Economic Review, Volume 5
39. Kasarda, John D and Michael H.Canon (2016); Creating an Effective Aerotropolis Master Plan; Regional Economic Review, Volume 5.
40. Khadami, Navid. (2014). Analysis of Pricing Strategies' Effects on Attracting Investors to Imam Khomeini Airport City and Developing a Suitable Dynamic Model; Tehran: Research Deputy of University of Tehran (In Persian).
41. Kim, W. Chan, and Renée Mauborgne. (2016). Blue Ocean Strategy: How to Create Uncontested Market Space and Make the Competition Irrelevant; Translated by Alireza Pourmomtaz, Tehran: Ariana Ghalam (In Persian).
42. Knippenberger, Ute and Alex Wall (2009); Airports in Cities and Regions; Karlsruhe: kit 249.
43. Knippenberger, Ute and Alex Wall (2009); Airports in Cities and Regions; Karlsruhe: kit 249. Krylova, Maria (2016); Potentials for the development of " Airport City " concept in Russia; Master of Science, Technische Universität Darmstadt, Architectural Faculty.
44. Krylova, Maria. (2016). Potentials for the development of "Airport City" concept in Russia. 10.13140/RG.2.2.35239.75688.
45. Law, Christopher (1993); urban tourism: Attraction Visitors to Large Cities; London: Mansell.
46. Ma'ab Aviation Consulting Engineers. (2009). Iran Aviation Yearbook; Tehran: Iran Airports

- Company.
47. Majar Sazi, Arezou. (2016). Influential Factors in Environmental Graphic Design of Airports (Case Study: Imam Khomeini Airport); Master's Thesis, Tehran: Tarbiat Modares University, Faculty of Art and Architecture (In Persian).
 48. Mokhtari, Mir Abolfazl, and Mahdi Sabzeh Parvar. (2017). Investigating the Role of Airport City in Urban Development and the Tourism Industry; Third International Congress on Earth Sciences and Urban Development and First Conference on Art, Architecture, and Urban Management, Tehran: <https://civilica.com/doc/688571> (In Persian).
 49. Naeimi, Sonia. (2016). Construction in the Built Environment, Case Study: Renovation of Imam Khomeini International Airport Terminal; Master's Thesis, Tehran: Soore University, Faculty of Art and Architecture (In Persian).
 50. Nazarian, Asghar, Esmail Ghadiri, and Abdolreza Haghighi. (2010). The Role of Air Transportation in the Development of the Tourism Industry with Emphasis on Urmia International Airport; *New Approaches in Human Geography*, 2(3), 25-44. SID. <https://sid.ir/paper/177066/fa> (In Persian).
 51. Paganelli, Filippo and Giuseppe, Luppino (2014); *Transnational Strategy for Airport City Development*; Bologna: Institute for transport and Logistics Foundation 260. Phillips, M.R. and House, C. (2009). An evaluation of priorities for beach tourism: Case studies from South Wales, UK. *Tourism Management* (30): 176–183 (In Persian).
 52. Rah Shahr Architectural Consulting Engineers. (2013). Land Use and Placement Plan for Imam Khomeini International Airport City; Tehran: Executor of the Development Plan of Imam Khomeini International Airport.
 53. Rahimi, Dariush, and Mahmoud Ranjbar Dastnani. (2012). Evaluation and Prioritization of Ecotourism Attractions: Target Villages of Tourism in Chaharmahal and Bakhtiari Province; *Urban and Regional Studies and Research Quarterly*, Issue 14, pp. 131-150 (In Persian).
 54. Rinaldo Brau & D. Cao, 2005. "Uncovering the macrostructure of tourists' preferences. A choice experiment analysis of tourism demand to Sardinia," Working Paper CRENoS 200514, Centre for North South Economic Research, University of Cagliari and Sassari, Sardinia.
 55. Roberto Díez Pisonero, 2015. "Tourist Activity and Low Cost Airlines in the Mediterranean Spanish Arch," *International Journal of Social Science Research*, Macrothink Institute, vol. 3(1), pages 13-28, March.
 56. Sadeghi Niaraki, Abolghasem. (2014). Research and Study on the Feasibility of a Spatial Data Infrastructure for Faragostar Imam Khomeini Airport City; Tehran: Ministry of Roads and Urban Development (In Persian).
 57. Shirazian, Seyyed Ghamreza. (2014). Modeling the Role of Tourism in the Aviation Industry: Case Study of Imam Khomeini International Airport; Tehran: Ministry of Roads and Urban Development (In Persian).
 58. Soltani, Sahar, and Naser Shahnooshi. (2012). Prioritizing Major Tourist Attractions in Mashhad County from the Perspective of Domestic Tourists; *Tourism Studies Biannual*, Issue 1, pp. 5-17 (In Persian).
 59. South County Economic Development Council (2015); *Brown Field, Aerotropolis Feasibility Study*; Seattle: Economic Development Administration
 60. Suh, Yong & Gartner, William. (2005). Preferences and trip expenditures- A conjoint analysis of visitors to Seoul, Korea. *Tourism Management*. 25. 127-137. 10.1016/S0261-5177(03)00056-6.
 61. Thierstein, Alain (2009); *Impacts of hub airports on the spatial economy*; First Colloquium on Airports and Spatial Development, University of Karlsruhe, 9TH/10TH JULY 2009
 62. Vakilzadeh, Hessam. (2016). Assessing Tourist Satisfaction with the Airport Public Transport System: Case Study of Imam Khomeini International Airport; Master's Thesis, Tehran: Kharazmi University, Faculty of Geography (In Persian).
 63. Yaghoubzadeh, Rahim. (2014). *Tourism Typology: Presenting a Framework for Categorizing Tourism Types*; Tehran: Sociologists.
 64. Ziaei, Mahmoud, and Saeed Dagestani. (2010). Hierarchical Analysis of Historical and Cultural Attractions in Neyshabur County; *Geography and Development Quarterly*, Issue 17, pp. 113-138 (In Persian).