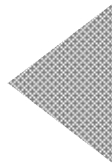


مزیت ارزش‌های میراث صنعتی در حفاظت و توسعه گردشگری راه‌آهن سراسری ایران^۱



مرتضی فرح‌بخش^۲

حمید ندیمی^۳

علیرضا رازقی^۴

(تاریخ دریافت ۱۴۰۲/۴/۲۳ - تاریخ تصویب ۱۴۰۲/۱۰/۱۹)

نوع مقاله: علمی پژوهشی

چکیده

ارزش‌ها از مباحث اصلی مرتبط با میراث فرهنگی است، میراث فرهنگی و طبیعی به واسطه وجود ارزش‌های متنوع همواره واجد لزوم حفاظت بوده‌اند، راه‌آهن سراسری ایران تعامل میان انسان با محیط طبیعی از طریق ابزار فناوری و صنعت بوده و تأثیرات مهمی را موجب گردیده است و وجه اصلی این تحولات بیانگر تغییر و ایجاد ارزش‌های متنوع و گسترده به لحاظ اجتماعی، اقتصادی،

۱- این مقاله از رساله دکتری مرتضی فرح‌بخش با موضوع «رهیافتی بر حفاظت از میراث راه‌آهن سراسری ایران - مبتنی بر نقد دوگانه توسعه - حفاظت» در دانشگاه هنر، به راهنمایی آقای دکتر حمید ندیمی و مشاوره آقای دکتر علی رضا رازقی استخراج شده است

۲- دانشجوی دوره دکتری، گروه حفاظت و مرمت، دانشگاه هنر، تهران، ایران.

۳- استاد، دکتری معماری، گروه معماری، دانشگاه شهید بهشتی، تهران (نویسنده مسئول)، Ha-nadimi@sbu.ac.ir

۴_ دانشیار، دکتری معماری اسلامی و مرمت، دانشگاه هنر، تهران، ایران

فرهنگی، سیاسی، فضایی، کالبدی و به‌طور کلی ملموس و ناملموس بوده است. در مسیر توسعه‌های آتی حول راه‌آهن سراسری لزوم بازشناسی، معرفی و اولویت‌گذاری ارزش‌های میراثی از ملزومات حفاظت بشمار می‌آید و یکی از شیوه‌های مؤثر در پیشبرد این امر توجه به گردشگری راه‌آهن به‌عنوان یکی از اشکال مؤثر در حفاظت از میراث راه‌آهن سراسری ایران است. عدم آگاهی و شناخت نسبت به ارزش‌های میراث راه‌آهن توسط مدیران و ذی‌مدخلان و عدم امکان نقش‌آفرینی جوامع تهدیدی اساسی برای حفاظت و استمرار ارزش‌های میراث راه‌آهن آینده خواهد بود. ماهیت کیفی و آمیختگی ارزش‌های ملموس و ناملموس مستتر در میراث راه‌آهن هرچند معرفی و دسته‌بندی این ارزش‌ها را مشکل می‌نماید؛ اما اولویت‌سنجی ارزش‌ها و توجه به نقش کلیدی آن‌ها در ارائه طرح‌های مدیریت، توسعه و حفاظت از میراث راه‌آهن و پایداری گردشگری از اهمیت بنیادی برخوردار است.

پژوهش حاضر با رویکرد توسعه‌ای به شیوه توصیفی - تحلیلی و پیمایشی با بازخوانی دیدگاه صاحب‌نظران و اندیشمندان رجوع به اسناد کتابخانه‌ای و منشورهای بین‌المللی با بهره‌گیری از مشاهده میدانی و استفاده از ابزار پرسش‌نامه و مصاحبه با ۶۰ نفر از متخصصان و کارشناسان مطلع به حوزه گردشگری و میراث فرهنگی مورد بررسی قرار گرفته و با استفاده از روش ANP نسبت به شناخت، اولویت‌گذاری و امتیاز دهی میراث راه‌آهن براساس ارزش‌ها اقدام نموده است. دستاورد پژوهش اولویت‌بندی و دسته‌بندی جامع بوده که با تمرکز بر وجه اشتراکی حفاظت و گردشگری تدقیق شده است که اولویت اول چشم‌اندازها، اولویت دوم به پل‌ها، اولویت سوم به ایستگاه‌های راه‌آهن محور سراسری و اولویت چهارم وجوه ناملموس و اولویت پنجم تونل‌ها را شامل شده است و توصیه بر توجه مدیران، ذی‌مدخلان و تصمیم‌گیران در ارائه برنامه و طرح‌ها را برپایه این اولویت‌بندی بیان می‌دارد.

واژگان کلیدی: حفاظت، توسعه، ارزش، میراث راه‌آهن، گردشگری راه‌آهن، میراث صنعتی

۱- مقدمه

حفاظت به معنای فرایند مدیریت تغییر یک مکان ارزشمند در بستر و بافت اصلی به‌نحوی که ارزش‌های میراثی آن به بهترین شکل پایدار بماند، است درحالی‌که فرصت‌هایی به‌منظور شناسایی و غنا بخشیدن به ارزش‌ها برای نسل‌های حال و آینده وجود دارد (میراث انگلیس،

۲۰۰۸: ۱). وجود ظرفیت‌ها، ارزش‌های (ملموس و ناملموس) و جاذبه‌های طبیعی فراوان در بستر راه‌آهن و محورهای آن، اهمیت شناسایی، طبقه‌بندی و معرفی پتانسیل آن را به‌عنوان گامی مؤثر در جهت توسعه گردشگری راه‌آهن به‌عنوان بخشی از حوزه میراث فرهنگی ضروری می‌نماید. میراث راه‌آهن به‌عنوان نشانه عصر صنعتی به‌واسطه تلفیقی از معماری مدرن، صنعت و امتدادش در بسترهای طبیعی، محیط‌های شهری و روستایی پتانسیلی از جاذبه‌های متنوع میراث فرهنگی را در بر دارد و تمام آنچه که ما در این حوزه انجام می‌دهیم، " اعم از شناسایی، حفاظت و معرفی همه به‌خاطر ارزش‌هایی است که در میراث فرهنگی نهفته است " (حجت، ۱۳۸۰، ۹۵).

فرهنگ و گردشگری به‌عنوان دو صنعت قرن بیستم، دارای رشد چشمگیری بوده و ترکیب این دو بخش در گردشگری فرهنگی، در اواخر این قرن یکی از مطلوب‌ترین مراحل توسعه برای کشورها و سایر مناطق جهان بوده است (Richards, 2009: 46).

گردشگری ابزاری برای افزایش رشد اقتصادی مناطق توسعه‌نیافته و بهبود استاندارد زندگی جوامع محلی محسوب می‌شود. علاوه بر این، گردشگری مزایای اجتماعی - فرهنگی متعددی دارد، آموزش را بهبود می‌بخشد و حفاظت از فرهنگ و میراث

را تقویت می‌نماید (Duarte-Duarte et al, 2021). گردشگری جاذبه‌های صنعتی به‌عنوان بخشی از گردشگری میراثی، تحت عنوان توسعه فعالیت‌ها توریستی در سایت‌های ساخته شده توسط انسان تعریف شده است و شامل ساختمان‌ها و مناظری است که از فرایندهای صنعتی دوره‌های پیشین سرچشمه می‌گیرند (Edvardes & Coit, 1996: ۱۹۹۶).

کشور ایران به دلیل قدمت و شرایط جغرافیایی و تنوع خاص طبیعی دارای جاذبه‌های بی‌نظیر تاریخی - فرهنگی است و راه‌آهن سراسری ایران به‌عنوان طولانی‌ترین خط ریلی میراث جهانی از پتانسیل و ظرفیت‌های ویژه‌ای برخوردار است. با آن که عصر طلایی راه‌آهن در اوایل قرن بیستم به پایان رسید و از اواسط آن، راه‌آهن رو به افول گذاشته بود. (Coulls, 1999: 3) اما اولین و مهم‌ترین ویژگی گردشگری این است که بر پایه عامل «حرکت» بنا شده است (حیدری و همکاران، ۱۳۹۲: ۲)

ارتباط گردشگری و حمل‌ونقل ناگسستگی است، ازجمله توسعه فعالیت‌های گردشگری متمرکز بر خطوط ریلی که امروزه در کشورهای بسیاری مورد توجه قرار گرفته است، زیرا این حوزه شامل مجموعه‌ای از آثار تاریخی، زیرساخت‌های مهندسی و جاذبه‌های معنوی و قومی است که بخشی از تاریخ هر ملت را بیان می‌نماید و پتانسیل و جاذبه‌های قابل توجه برای گردشگری داشته

که موجب ارتقای کشور و حفاظت از ثروت‌های فرهنگی و افزایش سطح کیفی زندگی جوامع می‌گردد.

از آنجا که برای تحقق هدف‌های توسعه، همه منابع اجتماعی اعم از منابع انسانی، اقتصادی، فضایی و محیطی باید به کار گرفته شود (احمدی لاشکی و شیخ الاسلامی، ۱۳۹۴). تحقیق حاضر با اتکا به روش استقرایی و به شیوه توصیفی در مطالعه و شناسایی لایه‌ها و پتانسیل‌های ارزشی خط سراسری راه‌آهن ایران با بازخوانی و واکاوی اسناد، کنوانسیون‌ها، منشورهای بین‌المللی و نظریه‌های مرتبط با مفاهیمی ارزش در حوزه حفاظت از میراث فرهنگی با رجوع به دیدگاه‌های صاحب‌نظران همچون فیلدن، یوکیلتو، میچل و براون، نسبت به شناخت و ادراک ارزش‌های میراث راه‌آهن که در حوزه گردشگری مؤثر بوده و در بستر حفاظت از این گونه میراثی اهمیت یافته را شناسایی، دسته‌بندی و اولویت‌بندی نماید و به سؤالاتی مدنظر با عنوان ۱- اولویت ارزشی وجوه راه‌آهن سراسری متناظر با گردشگری چگونه است؟ و ۲- میراث راه‌آهن، واجد چه ارزش‌هایی مشترک در حوزه گردشگری و حفاظت بوده پاسخ دهد.

۲- پیشینه تحقیق

ارتباط گردشگری و میراث صنعتی از جمله موضوع‌های مورد توجه در پژوهش‌ها مختلف بوده است که نقش مؤثر این میراث در صنعت گردشگری را بررسی نموده‌اند (Suarez, Franco, 2020) (Szromek, Herman, Narmski, 2021)

پیرا و همکاران در مقاله‌ای، گردشگری راه‌آهن را عامل مهمی در بازسازی جامعه محلی و رشد اقتصادی این جوامع دانسته و جاذبه گردشگری راه‌آهن و حس نوستالژیک حاصل از آن را از جمله عوامل در جذب مخاطب دانسته است و به اهمیت ارزش‌های طبیعی، تاریخی، اقتصادی، اجتماعی - فرهنگی در اقتصاد گردشگری راه‌آهن اشاره کرده‌اند (Peira., Giudice., Xie, 2022). در پژوهشی بهاتی و همکاران بر اساس روش تحقیقاتی پیشنهادی (Miraglia, 2006)، پنج عامل توجیه اقتصادی، هماهنگی ذی‌مدخلان، ادراک جامعه، پتانسیل موفقیت، قابلیت ارائه تجارب معتبر را عوامل کلیدی جاذبه گردشگری راه‌آهن قلمداد نموده‌اند (Bhati, Pryce & Chaiechi, 2013)، در مقاله‌ای (Günçe, Mısırlısoy, 2019) بر ارزش‌های معماری و سازه‌ای، ارزش‌های فرهنگی و ارزش‌های محیطی به‌عنوان عوامل و پتانسیل توسعه

گردشگری راه‌آهن در قبرس اشاره نموده‌اند و در مقاله‌ای دیگر بر نقش راه‌آهن تاریخی برای یک مسیر گردشگری فرهنگی و اهمیت آن در جهت حفاظت از میراث راه‌آهن تأکید دارند (Günçe, Mısırlısoy., 2019) و در پژوهشی با عنوان بررسی مسیر راه‌آهن حجاز به‌عنوان جاذبه بر اهمیت جوامع پیرامونی و ارزش‌های آن‌ها در گردشگری و حفاظت راه‌آهن اشاره شده است (Orbaşlı, Woodward, 2008). در تحقیقی که جیانگ و همکاران (Jiang et al., 2019)، انجام داده‌اند به تبیین مفهوم ارزش بر اساس یک نظام ارزش‌گذاری توسعه یافته و بررسی نتایج استفاده از این شاخص‌ها بر روی چند نمونه موردی از راه‌آهن چین و تأثیر آن بر گردشگری پرداخته و ارزش‌ها را واجد مزیت نسبی در توسعه گردشگری دانسته‌اند که نیاز به کمی‌سازی آن را جهت بهبود شاخص‌ها توصیه می‌نمایند.

در پژوهشی دیگر الکساندر و همیلتون، بر نقش و اهمیت، ایجاد زمینه مشارکت و مالکیت برای جامعه محلی و کارکرد آن در شکل‌دهی و ارزش‌آفرینی برای ایستگاه‌های راه‌آهن محلی و متروک شده در خلق حس مکان و ارزش سرزندگی برای ساکنین و گردشگران تأکید داشته است (Alexander, Hamilton., 2015). گردشگری ارتباط مستقیمی با معرفی و حفاظت از میراث فرهنگی دارد؛ بنابراین گردشگری فرهنگی و تأثیر آن بر میراث فرهنگی در راستای تبادل و تعامل فرهنگ‌ها در طی دومنشور گردشگری فرهنگی (۱۹۷۶) و پیش‌نویس هشتم منشور جهانگردی فرهنگی، مدیریت گردشگری در مکان‌های عمده میراث (۱۹۹۹) با تأکید بر ترغیب حراست، تضمین حفاظت و ارتقای بناها و محوطه‌های تاریخی بیان شده است (عباس زاده و همکاران، ۱۳۹۴: ۸۰). همچنین در بیانیه سنت آنتونیو ۱۹۹۶ (مبتنی بر بیانیه کیوتو (۱۹۶۷)) با تأکید بر گردشگری فرهنگی و با هدف توجه به اصالت در امر حفاظت و مدیریت میراث فرهنگی و ضرورت توسعه پایدار برای محدوده‌های فرهنگی اشاره دارد و در بیانیه مکزیکوسیتی (۱۹۹۹) با تأکید بر مفهوم جامع و جهانی میراث بر تعامل آن با گردشگری برای تبادل فرهنگی و ارتباط مکانهای میراثی و گردشگری پویا ... لازم و ملزوم بودن حفاظت و صنعت گردشگری مورد توجه قرار گرفته است (حبیبی، مقصودی، ۱۳۸۸: ۱۵۱-۱۵۴). تقوایی و همکاران، در مطالعه‌ای با استفاده از مدل تحلیل عاملی شاخص‌های مطرح در توسعه گردشگری خلاق شهر اصفهان را به ترتیب اولویت ۱-عوامل فرهنگی- اجتماعی، ۲- فرهنگی -هنری، ۳- کالبدی - نهادی و ۴- اقتصادی دانسته و عامل فرهنگ را تسهیل‌کننده و توسعه‌گر گردشگری معرفی نموده است (تقوایی، جانعلی پور و شفیع، ۱۴۰۱).

شیبانی نیا و همکاران، در پژوهشی پایداری و تداوم گردشگری را مستلزم توجه به کلیه ابعاد فنی، فرهنگی، سیاسی، اقتصادی، تاریخی و محیط زیستی با رویکرد حفاظتی برای آیندگان دانسته است (شیبانی نیا، عبدالمی و محمدزاده، ۱۴۰۰). لطفی و همکاران در پژوهشی با ابزار SPSS توجه به شاخص های اجتماعی را به عنوان اصلی ترین مولفه پیشرفت و توسعه گردشگری معرفی نموده اند (لطفی عاقل، موسائی و وثوقی، ۱۳۹۸). عباس زاده و همکاران، به منظور تعریف محور گردشگری فرهنگی در بافت شهری، براساس ارزش های احصاء شده از پژوهش به اولویت بندی مکان های میراث معماری و شهری در بافت ارومیه پرداخته و توجه به ارزش های میراثی را در توسعه گردشگری حائز اهمیت دانسته اند (عباس زاده و همکاران، ۱۳۹۴). پهلوانزاده و همکاران یکی از راهکارهای حفاظت از میراث صنعتی را ایجاد و توسعه گردشگری براساس قابلیت ها و ارزش های اثر برشمرده اند (پهلوان زاده، ابوئی و مظفر، ۱۳۹۷).

در حوزه میراث فرهنگی ارزش ها از عناصر کلیدی در حفاظت از سوژه محسوب می گردند. بعضی از نظریه پردازها بر این عقیده هستند که ارزش انتزاعی ترین نوع شناخت است که از علل نوع نگرش رفتار است (Qiu et al, 2020:132). ارائه کلیه دیدگاه ها در خصوص دسته بندی ارزش ها در این مقال امکان پذیر نبوده و تنها به درج نمونه هایی اکتفا شده است که هر یک در بستر مطالعاتی خود دارای اهمیت و اعتبار بوده است؛ نخستین دسته بندی جامع را فیلدن جهت مداخله در آثار تاریخی به صورت ۱- ارزش احساسی (هیجانی)، ۲- ارزش فرهنگی - تربیتی، ۳- ارزش کاربردی (حجت، ۱۳۸۰: ۹۵-۹۶) مطرح نمود. آلویس ریگل، ارزش های میراث فرهنگی را در دوشاخه ۱- ارزش یادبودی ۲- ارزش امروزی (Rigle, 1903) بیان می نماید؛ رندال ماسون، ارزش ها را به صورت ۱- ارزش اقتصادی ۲- ارزش اجتماعی - فرهنگی (Mason, 2002: 11-13) و برنارد فیلدن و یوکیو کیلتو ارزش ها در محوطه های میراث جهانی را در قالب دودسته ۱- ارزش های فرهنگی و ۲- ارزش های اجتماعی - اقتصادی معاصر معرفی می کنند. منشور بورا (۱۹۹۹) ارزش های زیباشناختی، تاریخی، علمی و اجتماعی را و میراث انگلستان، ۱- ارزش فرهنگی ۲- ارزش آموزشی ۳- ارزش اقتصادی ۴- ارزش سندیت ۵- ارزش تفریحی ۶- ارزش زیبایی شناختی را برای مداخله در آثار تاریخی - فرهنگی مورد توجه قرار می دهد.

نورا میچل و براون، دسته بندی ارزش ها را بر پایه منظر فرهنگی در ۶ عنوان ارائه نموده اند ۱-

ارزش فرهنگی ۲- ارزش معنوی ۳- ارزش اجتماعی ۴- ارزش محیطی ۵- ارزش علمی ۶- ارزش تفریحی (براون، میچل، ۲۰۰۵: ۲۳۷) و هدف حفاظت منظر را پیوستگی فرهنگ و طبیعت دانسته اند (جدول ۱). همچنین حناچی و همکاران در پژوهشی به مدیریت ارزش‌ها در بافتهای تاریخی پرداخته و ۱- ارزش اقتصادی ۲- ارزش معمارانه ۳- ارزش روز را با استفاده از شیوه نوین در جهت مستندنگاری حائز توجه دانسته اند (حناچی و همکاران، ۱۳۹۲). که باندیرین، با تاکید بر ارزش‌های ناملموس اذعان می‌دارد که سنت‌ها و شیوه زندگی به ارث رسیده از گذشتگان ما همچون آئین‌ها، هنرهای نمایشی، فعالیت‌های اجتماعی، جشن‌ها، دانش‌های بومی، طبیعی و جهانی نیز در مجموع به عنوان ارزش‌های ناملموس تعریف می‌شوند (باندیرین، ون اوئرز، ۲۰۱۵: ۱۳).

کنوانسیون یونسکو مصوب سال ۲۰۰۳ بیانگر درک فزاینده‌ای از این حقیقت است که میراث فرهنگی ناملموس، هم‌زمان امری سنتی و در عین حال زنده است (Unesco, 2022). میراث راه‌آهن بواسطه فناوری ساخت، نقش اجتماعی و ارتباطی خاص خود، زمینه‌ساز داستان‌ها و دربردارنده طیف وسیعی از خاطره‌های جمعی و فردی در طول زمان بوده است که بخشی از ارزش‌های ناملموس آن تلقی می‌گردد. در طی دو دهه اخیر اسناد بین‌المللی و منطقه‌ای در راستای حفاظت از میراث صنعتی منتشر شده است که لایه‌های مختلف ارزشی آن را جهت حفاظت مورد توجه قرار داده است در منشور نیژنی تاگیل (Ur11)، اصول دوبلین (Ur12) و بیانیه تاپیه (Ur13) میراث صنعتی و میراث ناملموس وابسته به آن و جامعه محلی را به عنوان بخشی از یک مجموعه یکپارچه دانسته که نیازمند حفاظت یکپارچه هستند.

جدول (۱) - مقایسه ارزش ها از دیدگاه صاحب نظران

جنبه	دیدگاه و مفاهیم		نظریه پرداز / اسناد سال
	ملموس	ناملموس	
		ارزش قدمت شاهدی بر گذشت زمان ، حوادث و تاریخ	آلویس ریگل ۱۹۰۲
		ارزش یادبودی بیانگر قدمت- رخداد و حادثه تاریخی	
		ارزش تاریخی چگونگی تاثیر گرفتن یک مکان از حوادث، دوره های زمانی یا فعالیت ها	
		ارزش کاربردی به بررسی کالبد بناها و تصویر ذهنی متخصصان و مردم عادی و برداشت های آنان و تاریخ می پردازند	
		ارزش امروزی تازگی و نو بودن کاربردی	منشور ونیز ۱۹۶۴
		ارزش تاریخی ارتباط با گذشته	
		ارزش زیبایی شناختی ادراک زیبایی- هنری متأثر از فرهنگ/ پدیده فرهنگی امپیتی بر ذهن	منشور بورا ۱۹۹۸
		ارزش تاریخی چگونگی تاثیر گرفتن یک مکان از حوادث، دوره ها یا فعالیتها	
		ارزش علمی اهمیت اطلاعات مربوطه، نادر بودن آنها، کیفیت آنها	
		ارزش اجتماعی تعاملات هویت و احساس آن لهویت مدنی و فرهنگی و معنا و مفهوم وابسته به زمینه های هنری و مردم شناسی متعلق متقابل ارزشهای یک مکان و افراد یا گروههای مختلف جامعه	
		ارزش زیبایی شناختی ارزش طراحی شده به معنی طراحی ترکیب بندی، مصالح، تزئینات و پیشه‌پوری توسط فرد طراح یا ارزش زیبایی شناسی فرآیند طراحی بومی، ارزش انتقالی آندارک حسی	میراث انگلستان ۲۰۰۸
		ارزش فرهنگی بیانگر روند فکری ، هنری، هویت جامعه	
		ارزش تاریخی نقش موثر در آگاهی بخشی در خصوص فناوری ، تکنیک ، دانش های تاریخی	ماسون (بنیاد گئی) ۲۰۰۲
		ارزش استنادی (شهودی) دارا بودن شواهدی از فعالیت انسان در گذشته	
		ارزش زیبایی شناختی ارزش طراحی شده به معنی طراحی ترکیب بندی، مصالح، تزئینات و پیشه وری توسط فرد طراح یا فرآیند طراحی بومی، ارزش انتقالی	فیلدن ۲۰۰۳
		ارزش اجتماعی- فرهنگی ارزش اجتماعی/ ارزش تاریخی/ فرهنگ/ ارزش زیبایی شناختی/ ارزش روحانی- مذهبی	
		ارزش های اقتصادی ارزش کاربردی/ ارزش غیر کاربردی/ ارزش موجودیت/ ارزش اختیاری/ ارزش میراثی مصرفی (بازاری) / ارزش های قابل قیمت گذاری و معامله غیر مصرفی (غیر بازاری). همانند ارز شهای اجتناع فرهنگی غیر قابل معامله و قیم نگذاری شامل ارزش های موجودیت، گزینه ای و میراثی اعجاب/ هویت/ انولوم/ روحانی و نمادین	
		ارزش احساسی اسنادی/ تاریخی/ قدمت- کمیابی- باستان شناسی/ تمدن/ معماری/ علمی- فناوری/ فضای شهری- محیط طبیعی- بوم شناسی/ زیبایی شناختی	
		ارزش کاربردی کارکردی/ اقتصادی/ اجتماعی/ آموزشی/ لومی/ سیاسی	حجت ۲۰۰۱
		ارزش علمی ارزش استنادی ایوم شناختی/ زیبایی شناختی	
		ارزش تاریخی تداوم لهویت/ قدمت	فیلدن- یو کیلتو ۱۹۹۸
		ارزش احساسی اعجاب/ زیبایی شناختی/ تمدن/ روحانی	
		ارزش فرهنگی هویت/ لفتی/ اندر بودن	دیوید تراسی ۲۰۰۰
		ارزش اجتماعی- اقتصادی اقتصادی/ کارکردی/ آموزشی/ اجتماعی/ سیاسی	
		ارزش اجتماعی منعکس کننده ثبات و انسجام اجتماعی جامعه	براون و میچل ۲۰۰۵
		ارزش تاریخی ارتباط با گذشته	
		ارزش معنوی ارزش هایی با جنبه های غیر مادی - شناخت از بعد روحانی و شهودی	
		ارزش نمادین اشیا به مثابه منابع انتقال مفاهیم و معانی	
		ارزش زیبایی شناختی بیانگر زیبایی و کیفیت زیست محیطی در ارتباط با مکان و محیط	ارزش محیطی عناصر در محیط عامل ایجاد ارزش ها یا تکامل و ظهور ارزش های منظر، شهری، روستایی، صنعتی و... پیوند فعالیت انسان و محیط
		ارزش فرهنگی بیانگر هویت جامعه	
		ارزش اجتماعی هویت مدنی/ خاطره جمعی/ رابطه متقابل محیط- مکان با جامعه	
		ارزش معنوی ادراک، روشنگری، بصیرت و درون بینی، سنت های شفاهی، ارتباطات فرهنگی	
		ارزش آموزشی افزایش آگاهی جامعه نسبت به ارزش های میراث/ گروه های حامی به منظور گسترش آگاهی	ارزش تفریحی ایجاد زمینه لذت و سرخوشی از بهره برداری و حضور در مکان های ارزشمند میراثی
		ارزش تفریحی ایجاد زمینه لذت و سرخوشی از بهره برداری و حضور در مکان های ارزشمند میراثی	

۳- روش پژوهش

این پژوهش از نوع توسعه‌ای بوده که ماهیت توصیفی تحلیلی با رویکردی آمیخته داشته است. جمع‌آوری اطلاعات در بخش نظری مرتبط با حفاظت، گردشگری و ارزش‌های میراث راه‌آهن با رجوع به اسناد و مدارک کتابخانه‌ای صورت گرفته است.

به‌منظور تعیین شاخص‌ها ۵ مولفه (تاریخی، محیطی، احساسی، اجتماعی - فرهنگی، علمی - کاربردی) و ۲۰ زیر معیار برای آنها با رجوع به اسناد و منابع مکتوب و پس از بررسی متخصصان تدوین شده است. پس از تهیه پرسشنامه و همچنین استفاده از مصاحبه نیم ساختار یافته و ارزیابی صاحب‌نظران با اشتراک گذاری با جامعه آماری پژوهش که شامل ۶۰ نفر از اساتید و کارشناسان در حوزه گردشگری، معماری، شهرسازی، حفاظت و مرمت، باستانشناسی و مدیریت از دانشگاه و پژوهشگاه میراث، کارشناسان در پرونده‌های ثبت جهانی و دانشجویان دکتری آشنا با موضوع بوده، نسبت به کسب نقطه نظرات آن‌ها اقدام گردید.

پس از تشکیل گروه نخبگان، تعیین هدف و مشخص نمودن معیارها و زیرمعیارها و گزینه‌های مورد بررسی، ایجاد ساختار شبکه‌ای انجام گرفته و بر اساس الگوریتم اجرایی جهت تعیین وزن معیارها و زیرمعیارها، بر اساس تعداد مخاطبان پرسش‌نامه تهیه شد؛ سپس کلیه پرسش‌نامه‌ها جهت تجزیه و تحلیل و اولویت‌بندی ارزش‌های میراث ریلی و گردشگری توسط نرم‌افزار سوپردسیژن^۱ مورد بررسی قرار گرفتند و با لحاظ نرخ ناسازگاری زیر ۰.۱ که نشان از قابل قبول بودن سازگاری سیستم و صحت محاسبات و نتایج حاصل از اولویت‌بندی است، امتیاز نهایی برای معیارها و زیر معیارها به دست آمد.

۴- چارچوب نظری پژوهش

یونسکو مسئله اساسی قرن ۲۱ برای پدیده گردشگری را فرهنگ اعلام کرده است و به تشویق توسعه مدل گردشگری فرهنگی در کشورها جهت حفاظت و نگهداری از میراث فرهنگی و طبیعی می‌پردازد. گردشگری فرهنگی یک تجربه جدید فرهنگی با عمق و ماهیت زیبایی شناختی، فکری، عاطفی و روانی است. در جهان امروز گردشگری یکی از قدرتمندترین

نیروهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، زیست محیطی و سیاسی است ... که در بالاترین سطوح ملی و بین المللی بر تصمیم گیری ها تاثیر می گذارد (Timothy & Boyd, 2006: 1).

میراث فرهنگی و صنعت گردشگری دارای همپوشانی و هم افزایی های گسترده ای بوده که بیانگر رابطه ای دوسویه است. ضمن آن که ظرفیت های میراث فرهنگی بر نظام گردشگری و توسعه آن تأثیرگذار است، گردشگری و به ویژه گردشگری فرهنگی که منتج از این ظرفیت هاست نیز بر تبادل و تعامل فرهنگ ها تأثیر مستقیم می گذارد (رازقی، ۱۳۹۸: ۱۵۲). امروزه میراث صنعتی به عنوان یک حوزه منحصر به فرد فرهنگی تلقی می شود، چالش هایی را به میان می آورد که در هیچ بخش دیگری از میراث یافت نمی شود و نیازمند پاسخ های تازه برای مسائلی است که نمونه های مشابه کمتری در زمان گذشته داشته اند (کاسنز، ۱۳۹۶: ۱۵). در دهه های اخیر، بسیاری از کشورها ضمن تعریف این میراث، از آن به عنوان یک دارایی زیبا و خارق العاده بهره برداری می نمایند، از گردشگری میراث صنعتی گرفته تا مکانی برای اجرای رخدادها و جشنواره های ویژه؛ تا بدین ترتیب بخشی از فرهنگ صنعتی کشور خود را به بازدیدکنندگان عرضه نموده و رابطه ای با پیشینه صنعتی آن مرز و بوم برقرار نمایند (پهلوانزاده، ۱۳۹۷: ۲).

منشور نیژنی تاگیل (۲۰۰۳)، کلیه اشکال حمل و نقل را به عنوان بخش از میراث صنعتی معرفی می نماید و میراث صنعتی را شامل بقایای فرهنگ صنعتی که دارای ارزش های تاریخی، فنی، اجتماعی، معماری و علمی هستند، لحاظ نموده است (Urhil) (جدول ۲).

در ارزش گذاری میراث صنعتی بستر اجتماعی، اقتصادی، زیست محیطی و سیاسی، همگی را باید در نظر گرفت. همچنین مهارت ها و خواسته های آیندگان که ذی نفع خواهند بود همچون افراد عادی جامعه، متخصصان، توسعه دهندگان و حرفه مندان میراث نیز باید در نظر گرفته شوند (کاسنز، ۱۳۹۶: ۱۵) (Cossons, 2012: 8) (جدول ۳). کولز راه آهن را مجموعه ای فنی - اجتماعی می داند که دارای ویژگی های مادی و غیرمادی است که به طور متقابل بیانگر دانش فنی، تبادل ایده ها، علوم، همچنین نوع شناسی ساخت و ساز، اثرات اجتماعی و اقتصادی در مکان های موجود است (Coulls, Divall: 1999). راه آهن ایران به واسطه آن که طولانی ترین مسیر ریلی ثبت شده در فهرست میراث جهانی است از مناطق با اقلیم ها و مورفولوژی متنوع عبور نموده است و در طول زمان بر شکل گیری شهرها، روستاها، چشم اندازها و توسعه صنعتی ایران نقش داشته که پتانسیل بالقوه ای به عنوان «محور و منظر فرهنگی» را بیان

==== مزیت ارزش‌های میراث صنعتی در حفاظت و توسعه گردشگری راه‌آهن سراسری ایران ۱۰۳

می‌نماید و از مزیت‌های گسترده و متنوعی برخوردار است. در سال‌های اخیر، محققان مزایای راه‌آهن را به‌عنوان شکل آهسته و پایدار حمل‌ونقل و گردشگری بر اساس تأثیرات اندک زیست‌محیطی آن در مقایسه با سایر اشکال حمل‌ونقل در انتشار دی‌اکسید کربن، برجسته کرده‌اند (Dickinson et al., 2011). شناخت و درک از قابلیت‌ها، پتانسیل‌ها و ارزش‌ها میراث راه‌آهن و خواسته‌ها و نگرش جامعه ذی‌نفعان در جهت جذب مخاطب و تأمین نیازهای آنان امری ضروری بوده است.

جدول (۲) - ارزش های مترتب بر میراث صنعتی بر اساس منشور نیژنی تاگیل (TICCIH,2003)

دسته بندی ارزشی	شرح
ارزش تاریخی	میراث صنعتی بازناب واقعی و شامدی از روند توسعه در تاریخ صنعت و پست سرزمین بشمار می آید که میبستگی و رابطه با رویدادها، شخصیت ما و محیط های طبیعی، شهری و روستایی را نشان می دهد و امروزه بپای آن به لحاظ میراثی، منحصر بقره و نامر محسوب می شوند.
ارزش اقتصادی	ارزش اقتصادی میراث صنعتی بر فرض الحظاظ، تضعیف و از بین رفتن آن، بر ایجاد ارزش اقتصادی جدید ناشی از ارتباط آن با اشکال تازه ای از بهره برداری و کارکرد استوار است. ارزش اقتصادی از بپای میراث صنعتی را به واسطه ارزش موقعیت جغرافیایی، منابع زمین، کیفیت محیطی، حمل و نقل و امکانات عمومی، ارزش به روز رسانی قضایی، بازسازی حملکرد، بازیافت محیط زیست، منابع گردشگری و غیره می توان حاصل کرد.
ارزش علمی و فناوری	میراث صنعتی بخشی از حلقه مردم در مورد توسعه صنعت، فن آوری و فراگیری آن در جامعه و ایجاد تمدن صنعتی است. یانگر ابداع و ابتکار فن و حرفه ای انسان در رفع نیازهای خود یا تکیه بر دانش و خلاقیت است. تاثیر فناوری میراث صنعتی، ارزش علمی، پیشرفت تکنولوژی فناوری تولیدی، خدمات، تجهیزات و محصولات را در جوامع می توان مشاهده نمود.
ارزش معماری افنی	تیربوری معماری صنعتی مختلف با توجه به نیازها شکل گرفته است و بعضاً از ویژگی های منحصر بقره برخوردار است. به دلیل تنوع و دکترونه های میراث صنعتی براساس نوع کارکرد، هر بخش واجد کالبد و معماری متفاوت بوده که امروزه مطالعه این موارد اطلاعات مهمی از سیر تحول عصر صنعتی و تاثیرات آن بر معماری و شهرسازی پس از خود ارائه می دهد.
ارزش های زیبایی شناسانه-هنری	میراث صنعتی، انگیزی معماری نوین را با اشکال و ساختارهای متفاوت هر سرزمین تلقین نمود. بپای میراث صنعتی شامل انواع ساختمان ها، کارگاه ها، برج های صنعتی، معادن، صنایع تبدیلی، حمل و نقل و نمونه های بسیاری از قضایای وابسته بوده است، همچنین تاثیر این ساختارها بر مناظر طبیعی و شهری، که چشم اندازهای متنوعی را شکل داده و بیانی از فرهنگ صنعتی است که خواست و ترجمه آن به شکل ذمی و مینی در جوامع، موجب ساماندهی نوع نظم بصری و محتوی زیبایی شناسی برای این بقایا در ذهن مخاطب مصر جدید گردیده است. هرچند که در ابتدا ویژگی های خاص و منحصر بقره بپای صنعتی، علم و فناوری و تجهیزات و ساختار مورد استفاده، همه و همه، یانگر تیوع و زیبایی ذمن و خلاقیت پدیدآورندگان و سازندگان این آثار بوده که امروزه همچون تندیس ما و یادمان مایی محیط و پستیرامونی خود را ازین نموده است. وجه زیبایی شناسانه تکنولوژی در ساختار صنعتی، تجهیزات، امکانات و عناصر مرتبط با آن است.
ارزش هویت / نمادین	میراث صنعتی در خیلی از مناطق نقش بر رنگی در شکل دهنی به خاطره های جمعی و فردی داشته اند. خیلی از بپای صنعتی نقش نمادین و شاخص برای شهرها و روستاها ایقایی نمایند و با این نمادهای صنعتی شناخته می شوند. شکل گیری تجربه های فردی و احساسات متفاوت در بین تقطار مختلف جامعه ناشی از ارتباط با صنایع پیوندی هائقی و احساس تعلق خاطر یا میراث صنعتی را می تواند تقربت نماید.
ارزش فرهنگی / اجتماعی	تحول صنعتی موجب شکل گیری گروه های پیش رو اجتماعی، رشد کتر تحصیل کرده و فرهنگ پیورده و زمینه ظهور استعدادهای جدید را فراهم کرده است. ارتباطی که با زندگی اجتماعی مردم داشته موجب شکل گیری آداب و رسوم، ابدیه ها و تحول در شیوه زیست و نگاه به زندگی در جامعه شده است و به نماد اقتصادی، هویتی تبدیل شده که احساس تعلق خاطر و امنیت روانی را در بخش مایی از جامعه همراه داشته است و به بخشی از حلقه تاریخی و روح سنت صنعتی در پستیر زمان مبدل گردیده که می تواند موجب تاثیرات اجتماعی و بادیوردی برای فرهنگ صنعتی باشد و نقش آموزشی آن برای نسل های حال و آینده حائز اهمیت است.
ارزش آموزشی	میراث صنعتی بر زمینه ای از دانش استوار است که مطالعه و شناخت اجزا و ساختارها، مقوم و جغرافیایی، نیروی انسانی، مهارت ها و مقوم، شرایط کاری و ویژگیهای سیاسی، ارتباطات اجتماعی و اقتصادی همراه با بیان فرهنگ پیورده مناسب برای ادراک جامعه نسبت به تاریخ صنعت و مکان را مهیا نماید. موضوع درک از میراث و آگاهی بر ویژگی ما و کارکرد بپای میراث صنعتی به عنوان پیشینه دانش امروزی جوامع، از اهداف آموزش بشمار می آید.
ارزش منظر فرهنگی	با انقلاب صنعتی و تقرد آن به سرزمین مایی مختلف شیوه زندگی، اشتغال و فعالیت جوامع دچار دگرگونی گردید. بسیاری از کارخانجات و صنایع صنعتی به عنوان حامل توسعه و تغییرات پستیر و محیط پیرامونی خویش بشمار می رفتند، که موجب تغییر مسیر و آهنگ رشد بسیاری از شهرها و نواحی وابسته گردیدند، غلبه بصری و کالبدی این عناصر بر محیط پیرامونی به دلیل وسعت، گسترده گی و حجم قضایی بعضی از صنایع، چشم اندازمایی از ارتباط انسان با طبیعت را خلق نموده اند. پیوستگی و یکپارچگی بعضی از سامانه های صنعتی همچون حمل و نقل ریلی نیاز به غلبه بر پستیر و محیط و تقویت مای متنوع را داشت که خود موجب شکل گیری چشم اندازمایی متنوعی در مسیر حرکت گردیده است. هرچند با تغییر شیوه مای تولید و کسب و کار، بسیاری از کارخانجات، صنایع و ریلی ما متروک شده و بپایای صنعتی تحت عنوان «یران قیله یا» هرصه مای بازیافتی، زمین مای آلوده در دوره پسا صنعتی شناخته شدند، بعضی همان مکان مای بر رونق و جذب و جوش تبدیلی برای شهرها و مناطق همجوار خود گردیدند. با تغییر نگرش ما در رسانی احیای مجدد و انطای بپایای میراث صنعتی با نیازها و کارکردهای جدید جوامع موضوع مناظر فرهنگی یا مناظر پسا صنعتی فرهنگ پیورده توجه و تقف گردید.
ارزش استادی	میراث صنعتی داده ما و اطلاعات در زمینه شیوه زیست اقرد جامعه و روش مای کسب و کار مردان و زنان جادی را از فعالیت در ساختارهای صنعتی ارائه می دهد. منابع نوشتاری، تصویری و خاطرات مردمایی که در این صنایع کار می کردند یا زیر سلطه قضایای وابسته به آن زندگی می نمودند نقش کلیدی در تفسیر و تشریح روح حاکم بر بپایای صنعتی ایقایی نمایند.

۵- تبیین رابطه گردشگری و میراث راه‌آهن

مقاصد گردشگری با شخصیت گردشگر به‌نوعی در تطابق بوده و به‌طور کلی گردشگر دارای شخصیت کاوشگر و در جستجوی هیجان‌های متنوع در مواجهه با سوژه‌های جدید است و با برخورداری از ذهن کنجکاو و احساسات درونی در پی نوع متفاوت از برخورد با مجموعه، مکان‌ها و محیط‌ها، عقاید و بینش‌ها است او کنشگر فرهنگی و عنصر و هدفی مؤثر در فعالیت‌های میراث‌فرهنگی بشمار می‌آید.

گردشگری بر پایه سه عنصر گردشگر، مکان، و عرضه‌کننده خدمات تشکیل شده است ارائه هر خدماتی بر اساس تأمین نیازها صورت می‌گیرد. در گردشگری میراث‌فرهنگی علاوه بر شناخت نیازهای گردشگران و ادراک آنچه که می‌تواند در رفع آن نیازها تأمین کند، باید خواست بخش عرضه‌کننده نیز به‌طور دقیق مشخص گردد میزان قابلیت اثر در پاسخگویی به نیازها، اولویت‌ها را برحسب ارزش‌هایی که هر جامعه برای میراث‌فرهنگی خود قائل است تعیین می‌نماید (عباس‌زاده و همکاران؛ ۱۳۹۴: ۸۲) تأمین خواسته‌ها و نیازهای عرضه‌کننده، به تداوم خدمات و بهبود شرایط مکان برای حال و آینده می‌انجامد. باورها و انتظارات گردشگر بایستی توسط عرضه‌کننده در مجموعه میراثی به‌تصویر کشیده شود، بازنمایی این پتانسیل‌ها منوط به اتخاذ رویکردهای مناسب ارزش‌گذاری و حفاظتی است. ارزش‌ها و انتظارات ناشی از این ارزش‌ها و باورها ست که قدرت جاذبه میراث صنعت راه‌آهن را به نمایش می‌گذارد و به‌طور کلی نیازهای گردشگری این حوزه را در قالب چهار هدف می‌توان تقسیم‌بندی نمود.

۱- انتخاب مسیر و مقصد با هدف اولیه لذت بردن از مناظر، ساختارها و اماکن میراثی

۲- کنکاش در شناخت و تجربه نوین از فرهنگ‌های در امتداد مسیر و گسترش دانش و اطلاعات برای گردشگران

۳- انتخاب مسیر و مقصد مبتنی بر اهداف فرهنگی، اقتصادی، مردم‌شناسی، تاریخی و نمادین که مختص گردشگران علاقمند به این حوزه است

۴- انتخاب مسیر و مقصد بر پایه درک و شناخت از تاریخ علم و فناوری در این حوزه از میراث

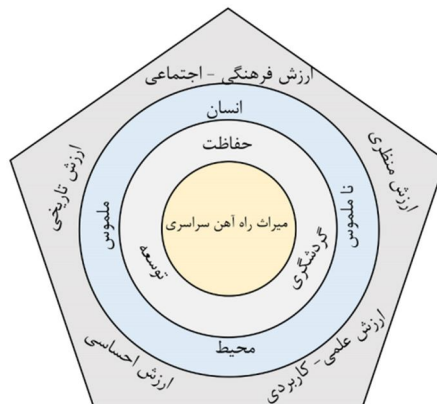
بر اساس اسناد بین‌المللی، بخشی از توصیه‌هایی که برای حفاظت از میراث صنعتی شده با رویکرد گردشگری منطبق بوده که بیانگر نقش مهم صنعت گردشگری در امر حفاظت از ارزش‌های ملموس و ناملموس مترتب بر میراث صنعتی و بخش‌هایی از میراث راه‌آهن در ذیل این تعریف هست از جمله:

- ترویج گردشگری در مناطق صنعتی، ایجاد علاقه و اشتیاق از طریق آگاهی‌رسانی در خصوص مفهوم و ارزش‌های سایت‌های صنعتی
- ترویج موزه‌ها فنی و تخصصی در سایت‌های صنعتی (به‌منظور ارائه تفسیر، حفظ و آشنایی جامعه با ارزش و اعتبار میراث صنعتی).
- مهارت‌های فنی - انسانی که در فرایندهای صنعتی به کار می‌رفته همچون آرشوهای کارخانه‌ها و اسناد مکتوب و خاطرات شفاهی حائز اهمیت بوده و باید به‌دقت ثبت شده و به نسل‌های آتی منتقل شوند.
- استفاده مجدد برای دستیابی به عملکرد جدید نباید موجب نابودی ارزش‌های جهانی و درونی گردد.

۶- دسته‌بندی ارزش‌ها در حفاظت از میراث راه‌آهن سراسری

در بحث ارزش‌ها و اولویت آن‌ها توجه به نیازها، بازخوانی سیر اندیشه‌های صاحب‌نظران و اسناد و مدارک بین‌المللی و با نگاه به ثبت میراث راه‌آهن سراسری ایران در فهرست میراث جهانی و باتکیه بر نظریه‌های فیلدن، یوکیلتو، میچل و توجه به منشور و اصول میراث صنعتی و با در نظر گرفتن جنبه‌های ملموس و ناملموس میراث راه‌آهن به ارزش احساسی، ارزش تاریخی، ارزش منظر، ارزش فرهنگی و اجتماعی، ارزش علمی و کاربردی در حوزه میراث صنعتی راه‌آهن می‌توان اشاره نمود.

نمودار (۱) - چارچوب مفهومی ارزش برای میراث راه‌آهن سراسری

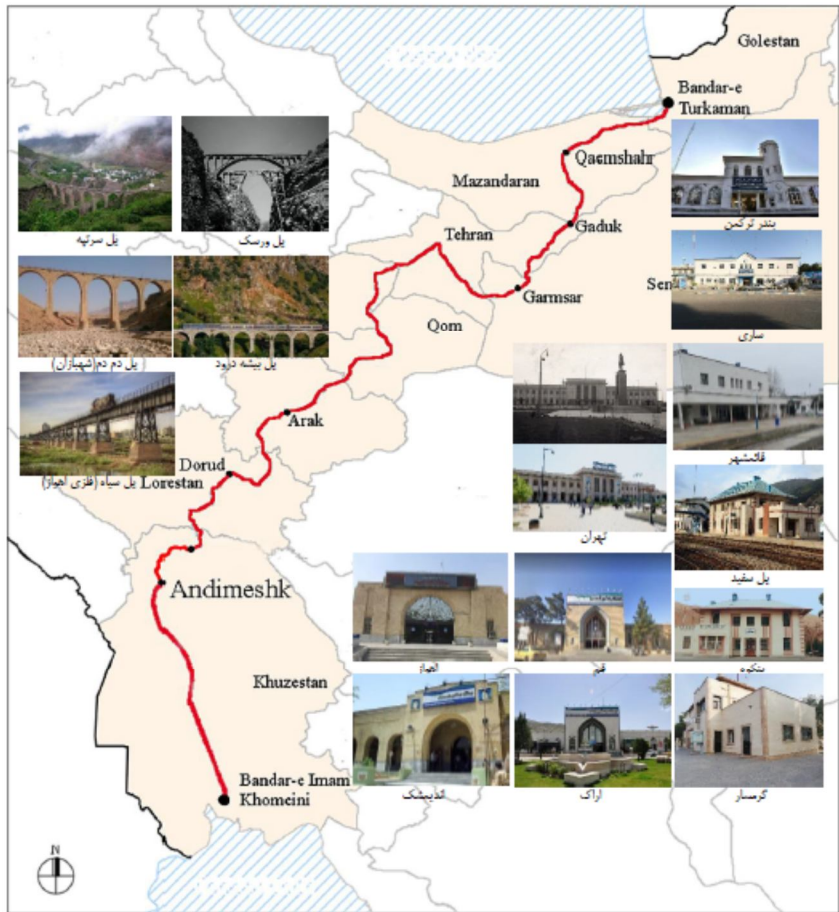


منبع: نگارندگان مبتنی بر نظرات فیلدن، میچل، یوکیلتو و اسناد جهانی

راه‌آهن سراسری ایران از تعامل انسان با طبیعت دشوار در زمانه‌ای با کمترین امکانات حاصل شده است و جنبه‌های ملموس و ناملموس را شامل می‌شود بسیاری از ارزش‌ها همچون ارزش‌های احساسی نشانگر وجه ناملموس آن بوده و بسیاری از ارزش‌های فرهنگی - اجتماعی تلفیقی از جنبه‌های ملموس و ناملموس هستند هرچند تدقیق مرز بین آن‌ها دشوار است.

اولویت ارزش‌ها در حوزه میراث فرهنگی بسیار متنوع و متغیر می‌تواند باشد؛ اما در حوزه گردشگری میراث راه‌آهن، ارزش احساسی به دلیل انطباق با میل درونی و کنجکاوی ذهنی فرد به‌عنوان عامل انگیزشی جدی در جذب مخاطب محسوب می‌شود در مرحله بعدی ارزش‌های تاریخی موجود در ساختارها و مجموعه راه‌آهن و محیط پیرامونی آن است که فرد را به کاوش در پیرامون این عناصر فراتر از گردشگر معمولی وامی‌دارد و ارزش‌های منظری و چشم‌اندازهای متنوع و بی‌نظیر در مسیرهای راه‌آهن است که لذت عمیق حضور در طبیعت و احساس زیباپسندی و سبکساری روحی در فرد ایجاد می‌نماید، چشم‌اندازها و مناظر به‌نوعی یک تصویر جامع از کلیه ظرفیت‌های کالبدی - فضایی، طبیعت و فرهنگ جوامع پیرامونی مسیر و ایستگاه‌های راه‌آهن را درب می‌گیرد که لزوم توجه به آن را خاص می‌نماید و ارزش‌های فرهنگی - اجتماعی وابسته به مجموعه‌های صنعتی، تأثیر و نقش صنعت در شکل‌دهی به فرهنگ جوامع و ایجاد روش زندگی مبتنی بر فرهنگ صنعتی را بیان می‌نماید که علاقه‌مندان خاصی جهت مواجهه با این وجه از میراث را مخاطب قرار می‌دهد و در انتها ارزش‌های علمی - کاربردی با توجه به حس جستجوگر و فعال گردشگر در درک جزئیات و شناخت از تاریخ فناوری‌های مؤثر در توسعه و آشنایی و آگاهی از زمینه‌های ظهور علوم جدید در پی پاسخگویی به نیازهای مخاطب خاص است (شکل ۱ و ۲)

در ادامه با توجه به جایگاه ارزش‌ها در گردشگری و حفاظت از میراث فرهنگی به اولویت‌بندی عناصر مجموعه راه‌آهن سراسری بر اساس ارزش‌های یاد شده باهدف تبیین الگوی حفاظتی و گردشگری پرداخته شده است. در این خصوص با ارائه مختصر روش‌های مختلف ارزیابی حوزه میراث طبق نمودار (۲) به بیان شیوه مورد نظر این پژوهش اشاره می‌شود.



شکل ۱: معرفی تصویری تعدادی از ایستگاه ها و پل های محور راه آهن سراسری ایران
نگارندگان براساس (فرح بخش، حناچی: ۱۳۹۴: URL4: URL5)

۷- یافته‌های پژوهش

تفکر احداث راه آهن سراسری در ایران بر پایه اتکا به سرمایه‌گذاری داخلی بدون استقراض خارجی در سال ۱۳۰۴ شمسی با تصویب مجلس شورای ملی، عملی گردید و با وضع مالیات بر قند و شکر در سال ۱۳۰۶ شمسی کلنگ احداث آن توسط پهلوی اول در محل ایستگاه فعلی راه آهن تهران زده شد. راه آهن سراسری ایران از ستون نقطه صفر آن در ایستگاه راه آهن تهران شامل دو محور شمال به طول ۴۶۴ کیلومتر تا بندرشاه (ترکمن) و محور جنوب به طول ۹۲۸ کیلومتر به سمت بندر شاهپور (امام) می باشد براساس اسناد و مدارک از زمان احداث این مسیر یک پروژه چند ملیتی بوده که نقش بی بدیل در تاریخ معاصر ایران و جهان ایفا نموده است و در جنگ جهانی دوم با اشغال ایران برای انتقال تجهیزات از خلیج فارس به شوروی استفاده گردید و از سوی متفقین «پل پیروزی» لقب یافت. حضور آلمان‌ها در ایران نقش موثری در احداث و تکمیل این راه آهن و معماری ایستگاه‌ها ایفا نمود و در این مسیر بیش از ۳۶۰ پل عمده فلزی مصالح بنایی در کنار بیش از ۱۴۰۰ پل پوشش بتونی، ۲۲۴ تونل و ۹۲ ایستگاه احداث شده بود که بسیاری از این آثار در فهرست‌های میراث فرهنگی ثبت شده اند که البته عظمت کاری که در احداث این مسیر صورت گرفته تنها براساس آثار کالبدی خارق العاده برجای مانده نمی توان تصویر نمود بلکه بخش عمده ای از عوامل موثر در انتقال ارزش‌ها و تاثیرات شاخص این مسیر ملی با جستجو و رجوع به اسناد تاریخی، تاریخ شفاهی، تصاویر، مدارک، ادوات و تجهیزات و بررسی و مطالعه نقش و جایگاه جوامع، اقوام، صنایع و خدمات متقابل که توامان این عناصر با یکدیگر و محیط و بستر طبیعت داشته اند امکانپذیر خواهد بود که بیانگر ارزش‌های ملموس و ناملموس مرتبط با راه آهن سراسری ایران می باشند.

نزدیک به یک قرن از فعالیت مستمر این مسیر راه آهن می گذرد و شاهد تغییرات بسیاری در محیط و بستر پیرامونی، بافت شهرها و روستاها، تغییر نسل‌ها، ارزش‌ها و بسیاری از تحولات فرهنگی بوده است و خود نقش مؤثری در کلیه وجوه زندگی اجتماعی، اقتصادی جوامع ایفا نموده است امروزه با تغییرات سریع فناوری و نگرش‌های اقتصادی نوین، کلیه ساختارهای بشری در مسیر تحول و توسعه‌های جدید قرار دارند و خطوط راه آهن سراسری ایران نیز در برنامه‌های کلان ملی و آینده‌نگری‌ها از این تغییرات بی‌نصیب نخواهد بود تغییر نگرش به سمت اقتصاد گردشگری راه آهن یکی از روش‌های مناسب در استمرار ویژگی‌های تاریخی - فرهنگی این

مسیر خواهد بود.

در راستای نیل به سوی آینده این محور ثبت جهانی، نیازمند حفاظت کالبدی و راهبردی برای تداوم نقش پویای خود و استمرار هویت تاریخی است و درعین حال، بازشناسی پتانسیل‌ها و ارزش‌های ملموس و ناملموس محیط و فضاهای پیرامونی‌اش نقش مؤثری در ارتقای جایگاه فرهنگی و گردشگری آن ایفا خواهد نمود. احصای قابلیت‌ها، جاذبه‌ها و لایه‌های ارزشی میراث راه‌آهن از ضرورت‌های تجلی حفاظت و گسترش اقتصاد گردشگری محسوب می‌گردد. باتوجه به بحث ارزش‌ها و دسته‌بندی نیازها در حوزه ارتباط بین میراث، صنعت راه‌آهن و گردشگری با اتکا به ادبیات نظری مرتبط با موضوع و رجوع به آرای اندیشمندان صاحب‌نظر در زمینه میراث فرهنگی پرسش‌نامه محقق ساخته با سؤالات بسته بر اساس طیف لیکرت تدوین شد و با توزیع آن بین تعدادی از کارشناسان از نظرات آنان بهره گرفته شد و بدین وسیله روایی محتوایی ابزار مورد تأیید قرار گرفت.

پایایی پرسش‌نامه بر اساس «آلفای کرونباخ» با استفاده از نرم‌افزار SPSS ۱۸، برابر با $(\alpha=0.79)$ تعیین شد مقدار این ضریب نشان از هماهنگی و انسجام درونی لازم گویند دارد. برای مقایسه زوجی و تعیین وابستگی درونی مؤلفه‌ها و شاخص‌ها، میان تعدادی از خبرگان و متخصصان در این حوزه پرسش‌نامه توزیع و تکمیل شده و سرانجام از نرم‌افزار سوپر دسیژن برای تحلیل اطلاعات به دست آمده و اولویت‌بندی مؤلفه‌ها و شاخص‌ها استفاده شده است. محور راه‌آهن سراسری با پنج لایه ارزشی پوشش داده شد و از کارشناسان و متخصصان خواسته شد بر اساس معیارها و زیر معیارها، امتیازدهی نمایند تا اولویت‌بندی بر اساس امتیاز عناصر صورت گیرد. سپس ارزش‌های تاریخی، احساسی، منظر، ارزش علمی - کاربردی، ارزش فرهنگی - اجتماعی بر اساس نظرات مورد تأکید قرار گرفت، هرچند این دسته‌بندی جامع و مانع نبوده؛ ولی تلاش شده تا ارزش و زیر ارزش‌هایی را که قرابت بیشتر با موضوع داشته انتخاب گردند؛ برای ارزیابی مؤلفه‌ها ۲۰ شاخص معین شد که در نمودار (۳) قابل مشاهده هستند. در ادامه برای تحلیل اطلاعات به دلیل وابستگی درونی و ارتباط متقابل معیارها و زیرمعیارها از روش تحلیل شبکه‌ای (ANP^۱) استفاده شده است که یکی از تکنیک‌های تصمیم‌گیری چندمعیاره

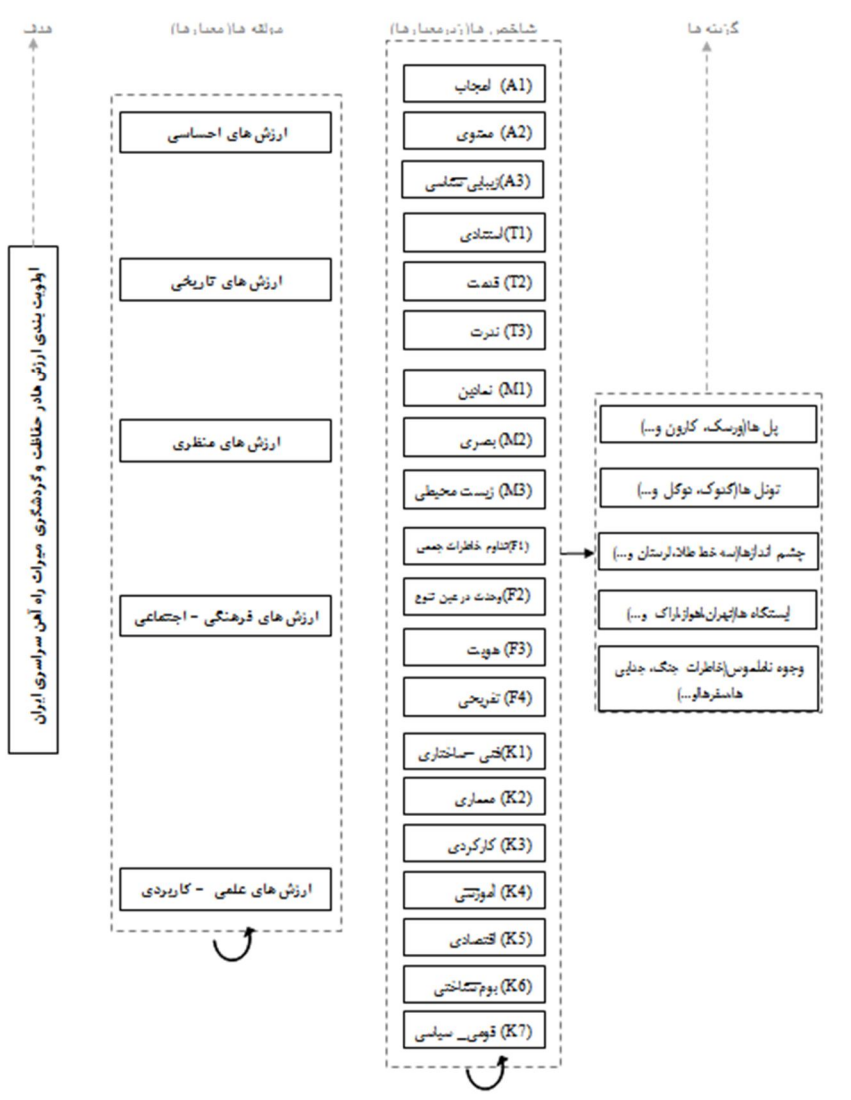
بوده که " دارای سادگی، انعطاف پذیری و قابلیت به کارگیری معیارهای کمی و کیفی به طور هم زمان است و همچنین، قابلیت بررسی سازگاری در قضاوت‌ها و امکان رتبه‌بندی نهایی گزینه‌ها و نیز در نظر گرفتن وابستگی متقابل بین عناصر تصمیم [معیارها، زیرمعیارها و گزینه‌ها] را دارا بوده و نگرش دقیقی نسبت به مسائل پیچیده دارد" (زبردست، ۱۳۸۹: ۷۹)،

در مرحله اول، تبدیل موضوع به ساختار شبکه‌ای شامل (هدف، معیارها، زیر معیارها و نمونه گزینه‌ها) صورت گرفت که در شرح نمودار ارائه شده است که در لایه اول هدف پژوهش، در لایه دوم معیارها شامل ۵ مولفه و در لایه سوم، ۲۰ زیر معیار و در لایه چهارم گزینه‌ها بیان شده اند مولفه‌ها و شاخص‌ها با بررسی مبانی نظری براساس تایید متخصصان تعیین شده است.

در مرحله دوم (تعیین ضریب اهمیت مؤلفه‌ها و شاخص‌ها) در این مرحله، مقایسه‌های زوجی معیارهای اصلی و زیر معیارها و وابستگی درونی آنها در مقایسه با هم بر اساس مقیاس ۹ کمیتی ال ساعتی (جدول ۳) توسط صاحب‌نظران و متخصصان انجام و اطلاعات ماتریس‌های مقایسه زوجی وارد نرم افزار سوپردسیژن می شود و روابط و وزن بین عناصر مشخص می گردد. جداول (۴ و ۵) وابستگی درونی معیارها نسبت به هم و زیر معیارها نسبت به یکدیگر مشخص شده است.

مرحله سوم (تعیین ضریب اهمیت مؤلفه‌ها و شاخص‌ها و اولویت‌بندی آنها) پس از وارد کردن درایه‌های ماتریس‌های مقایسه‌ای زوجی و کنترل سازگاری‌ها (باتوجه به آنکه ضرایب ناسازگاری همواره باید کمتر از ۰/۱ باشند) در نرم افزار سوپردسیژن، ضریب اهمیت هر یک از مؤلفه‌ها و شاخص‌ها به دست می آید. مرحله چهارم (تعیین ضریب اهمیت و اولویت بندی گزینه‌ها نسبت به شاخص‌ها)، در این مرحله، پس از وارد کردن درایه‌های ماتریس‌های مقایسه زوجی گزینه‌ها نسبت به شاخص‌ها در نرم افزار سوپردسیژن، نتایج اولویت بندی مسیرها توسط نرم افزار مشخص می شود.

نمودار (۳) - ساختار شبکه‌ای (معیارها، زیرمعیارها و گزینه‌ها)



جدول (۳) - مقیاس ۹ کمیته ساعتی برای مقایسه دو دویی

توجیح	امتیاز
اهمیت برابر	۱
کمی مهم تر	۳
مهم تر	۵
بسیار مهم تر	۷
بی نهایت مهم	۹
حالت بینابین	۲،۴،۶،۸

جدول (۴) - وابستگی معیارهای اصلی به یکدیگر

معیارها	ارزش احساسی	ارزش تاریخی	ارزش منظری	ارزش فرهنگی - اجتماعی	ارزش علمی - کاربردی
ارزش احساسی	-	*	*	*	*
ارزش تاریخی	*	-	*	*	*
ارزش منظری	*	*	-	*	*
ارزش فرهنگی - اجتماعی	*	*	*	-	*
ارزش علمی - کاربردی	*	*	*	*	-

جدول (۵) - وابستگی زیر معیارها به یکدیگر

فهرست-سیاسی	فهرست-شناختی	اقتصادی	آموزشی	کارکردی	معماری	فنی - ساختاری	تفریحی	هویت	وحدت در عین تنوع	تداوم خاطرات جمعی	زیست محیطی	بصری	نمادین	ندرت	قدمت	اسنادی	زیبایی شناسی	معنوی	اعجاب	زیر معیارها
-	*	-	*	-	*	*	-	-	-	-	*	*	*	*	-	-	-	-	-	اعجاب
*	-	-	*	-	*	-	-	*	-	*	-	-	*	-	*	-	-	-	-	معنوی
-	*	-	*	-	*	*	-	-	*	-	-	*	*	*	-	-	-	-	-	زیبایی شناسی
*	-	-	*	-	-	-	-	*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	اسنادی
*	-	-	*	-	-	-	-	-	-	-	-	*	-	-	-	-	-	-	-	قدمت
*	-	-	*	-	-	-	-	-	-	-	-	*	-	-	-	-	-	-	-	ندرت
*	-	-	*	-	*	*	-	*	-	*	-	-	-	-	-	-	*	*	-	نمادین
*	*	-	-	-	*	*	*	-	*	*	-	-	-	-	-	-	*	-	*	بصری
*	*	-	*	*	-	-	-	-	*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	زیست محیطی
*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	*	-	-	-	-	-	*	-	تداوم خاطرات جمعی
*	*	-	-	*	*	*	-	-	-	*	*	*	-	-	-	-	*	-	-	وحدت در عین تنوع
*	-	*	-	*	*	-	-	-	-	-	-	*	*	*	*	-	-	-	-	هویت
-	-	*	-	-	*	-	-	-	-	-	*	*	-	-	-	-	-	-	-	تفریحی
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	*	*	*	*	-	*	*	*	-	*	فنی ساختاری
-	-	-	-	-	-	-	*	*	*	*	*	*	-	*	*	*	*	-	-	معماری
-	-	-	-	-	-	-	*	-	-	-	-	*	*	-	-	-	-	-	*	کارکردی
-	-	-	-	-	-	-	*	-	-	*	-	-	*	*	-	-	-	-	-	آموزشی
-	-	-	-	-	-	*	-	-	-	-	-	*	*	-	-	*	-	-	-	اقتصادی
-	-	-	-	-	-	*	-	*	-	*	*	*	-	-	-	*	*	*	*	فهرست-شناختی
-	-	-	-	-	-	-	*	-	*	*	*	-	*	*	*	-	*	*	*	فهرست-سیاسی

۸- تحلیل یافته‌ها:

در جدول (۶) وزن مهم ترین زیر معیارها با توجه به معیار اصلی ارزش احساسی آمده است که نشانگر بالاترین ارزش برای چشم اندازها با بیشترین وزن و سپس پل ها و در ادامه وجوه ناملموس را دارای اولویت شناسایی نموده است، اهمیت چشم انداز به دلیل جامعیت آن در پوشش کلیه عناصر و ابعاد کالبدی و فضایی راه آهن و محیط آن است و به تعبیری چشم اندازها هم ابعاد کالبدی و هم وجوه معنوی را توأمان در برمی گیرند. در جدول (۷) نیز ارزیابی مربوط به ماتریس وزنی زیر معیارهای ارزش تاریخی نشان دهنده آن است که هر سه عنصر پل ها ،

چشم انداز و ایستگاه‌ها بیشترین وزن را به ترتیب به خود اختصاص داده‌اند. در جدول (۸) ارزیابی مربوط به ماتریس وزنی زیر معیارهای ارزش منظری بیانگر آن است که چشم اندازها، پل‌ها و ایستگاه‌های راه آهن به لحاظ وزنی از سایر عناصر بالاتر هستند، در جدول (۹) ارزیابی مربوط به ماتریس وزنی زیر معیارهای ارزش اجتماعی - فرهنگی ایستگاه‌ها، چشم اندازها و پل‌ها وزن اصلی را به خود اختصاص داده و وجوه ناملموس و تونل‌ها در مراتب بعدی قرار داشته‌اند در جدول (۱۰) ارزیابی ماتریس وزنی زیر معیارهای ارزش علمی - کاربردی، ایستگاه‌ها، پل‌ها و تونل‌ها دارای بیشترین وزن در قیاس با سایر عناصر تشخیص داده شده‌اند.

در جدول (۱۱) مقایسه زوجی معیارها و زیر معیارها در ارتباط با گزینه‌ها نشان می‌دهد که چشم اندازها و پل‌ها در رابطه با ارزش احساسی، ارزش‌های تاریخی و ارزش‌های منظری از امتیازهای بالاتری برخوردار بوده و، ایستگاه‌ها و چشم اندازها در ارتباط با ارزش‌های فرهنگی - اجتماعی همچنین ایستگاه‌ها و پل‌ها در رابطه با ارزش‌های علمی - کاربردی ارجح‌تر از سایر گزینه‌ها هستند.

نتایج حاصل از مقایسه زوجی معیارها و زیر معیارهای در ارتباط با گزینه‌های بیان شده مستخرج از روش ANP طبق جدول (۱۲) نشانگر آن بوده که چشم انداز، پل و ایستگاه‌ها را در اولویت یک تا سه و وجوه ناملموس، تونل‌ها در اولویت‌های بعدی به منظور حفاظت و گردشگری بوده‌اند. به طور کلی این اولویت‌ها بیانگر اهمیت نحوه سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و مداخله در راستای حفاظت و ارائه طرح‌های گردشگری ریلی در حوزه میراث راه آهن سراسری ایران به شکل کلی است.

به‌طور کلی وزن ارزش‌ها برای هر یک از عناصر وابسته به میراث راه آهن سراسری، نشان‌دهنده اولویت‌های مداخله در پیوند حفاظت و گردشگری بوده و در واقع این رده‌بندی از ارزش‌ها قابلیت تأثیرگذاری در فرایند تصمیم‌سازی، سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی توسعه خطوط ریلی واجد ارزش‌های فرهنگی - تاریخی و جاذبه‌های گردشگری دارد.

جدول (۶) - ماتریس وزنی زیر معیارها ارزش احساسی

ارزش احساسی			معیار	نماد
زیبایی شناختی	معنوی	اعجاب	زیر معیار	
۳۷۷۰۰۰٫۰	۱۸۹۷۳۴٫۰	۳۰۹۵۶۴٫۰		چشم‌اندازها
۳۷۱۱۴۳٫۰	۰۸۳۶۲۴٫۰	۲۸۸۳۲۲٫۰		پل‌ها
۰۹۳۴۶۸٫۰	۰۷۷۹۸۷٫۰	۲۴۱۷۵۹٫۰		تونل‌ها
۰۹۶۵۱۵٫۰	۲۸۹۹۷۵٫۰	۰۸۶۶۲۲٫۰		ایستگاه‌ها
۰۶۱۸۷۴٫۰	۳۵۸۶۸۰٫۰	۰۷۳۷۳۳٫۰		وجوه ناملموس

جدول (۷) - ماتریس وزنی زیر معیارهای ارزش تاریخی

ارزش تاریخی			معیار	نماد
اسنادی	ندرت	قدمت	زیر معیار	
۱۸۱۶۲۴٫۰	۱۵۴۵۰۳٫۰	۳۴۴۰۵۱٫۰		چشم‌اندازها
۲۵۶۱۷۷٫۰	۳۴۲۶۷۴٫۰	۱۳۹۵۷۳٫۰		پل‌ها
۰۸۸۵۴۷٫۰	۱۶۹۹۲۹٫۰	۱۱۲۷۸۰٫۰		تونل‌ها
۲۷۰۹۹۸٫۰	۱۸۱۶۱۳٫۰	۲۰۲۷۱۶٫۰		ایستگاه‌ها
۲۰۲۶۵۴٫۰	۱۵۱۵۸۱٫۰	۲۰۰۸۸۰٫۰		وجوه ناملموس

جدول (۸) - ماتریس وزنی زیر معیارهای ارزش منظری

ارزش منظری			معیار	نماد
زیست‌محیطی	بصری	نمادین	زیر معیار	
۳۹۵۰۰۱٫۰	۳۵۲۸۳۲٫۰	۱۸۷۷۷۴٫۰		چشم‌اندازها
۲۲۳۳۵۳٫۰	۲۸۲۱۴۱٫۰	۳۵۳۱۴۴٫۰		پل‌ها
۱۵۱۲۱۳٫۰	۱۱۰۹۱۳٫۰	۱۳۲۲۹۸٫۰		تونل‌ها
۱۸۲۵۹۰٫۰	۱۹۴۵۲۲٫۰	۲۷۹۶۸٫۰		ایستگاه‌ها
۰۴۷۸۴۳٫۰	۰۵۹۵۹۲٫۰	۰۴۷۰۹۸٫۰		وجوه ناملموس

جدول (۹) - ماتریس وزنی زیر معیارهای ارزش های فرهنگی - اجتماعی

ارزش های فرهنگی - اجتماعی				معیار	نماد
تفریحی	تداوم خاطرات جمعی	وحدت در عین تنوع	هویت	زیر معیار	
۳۷۰۶۲۰,۰	۲۱۳۹۳۵,۰	۳۵۱۱۰۱,۰	۲۳۷۴۱۹,۰	چشم اندازها	
۱۳۰۲۱۵,۰	۱۵۸۶۰۶,۰	۱۴۰۱۹۸,۰	۲۷۳۵۱۲,۰	پل ها	
۰۵۳۲۴۸,۰	۰۴۸۱۸۳,۰	۰۲۷۱۲۰,۰	۱۰۳۳۷۶,۰	تونل ها	
۱۵۷۳۸۸,۰	۴۶۶۵۰۸,۰	۳۲۷۲۱۸,۰	۲۴۳۶۳۴,۰	ایستگاه ها	
۲۸۸۵۲۹,۰	۱۱۲۷۶۸,۰	۱۵۴۳۶۳,۰	۱۴۲۰۵۹,۰	وجوه ناملموس	

جدول (۱۰) - ماتریس وزنی زیر معیارهای ارزش های علمی - کاربردی

ارزش های علمی - کاربردی							معیار	نماد
آموزشی	قومی - سیاسی	بوم شناختی	اقتصادی	کارکردی	معماری	فنی - ساختاری	زیر معیار	
۱۹۹۴۳۱,۰	۱۹۴۹۰۷,۰	۱۷۳۳۸۴,۰	۲۲۰۳۱۸,۰	۱۳۴۶۵۰,۰	۱۲۵۱۴۳,۰	۱۲۱۱۲۴,۰	چشم اندازها	
۲۱۵۸۵۵,۰	۱۷۴۵۴۶,۰	۱۴۲۱۳۴,۰	۱۷۸۵۵۷,۰	۳۰۷۸۸۹,۰	۲۴۷۳۱۲,۰	۴۸۰۹۷۵,۰	پل ها	
۱۲۰۰۰۶,۰	۱۱۲۳۸۰,۰	۱۴۴۸۳۴,۰	۱۶۸۰۵۶,۰	۱۹۰۳۰۵,۰	۱۴۵۰۹۱,۰	۲۰۹۳۶۰,۰	تونل ها	
۳۲۰۴۰۱,۰	۲۸۷۷۰۳,۰	۲۸۸۴۱۳,۰	۲۲۱۴۰۵,۰	۲۷۶۶۷۵,۰	۴۰۰۹۵۱,۰	۱۴۲۰۸۸,۰	ایستگاه ها	
۱۴۴۳۰۷,۰	۲۳۰۴۶۶,۰	۲۵۰۶۳۵,۰	۲۱۱۶۶۴,۰	۰۹۰۴۸۱,۰	۰۸۱۵۰۳,۰	۰۴۶۴۵۳,۰	وجوه ناملموس	

جدول (۱۱) - ماتریس وزنی معیارها برای اولویت نمادهای میراث راه آهن سراسری

معیار نماد	ارزش احساسی	ارزش تاریخی	ارزش منطقی	ارزش های فرهنگی - اجتماعی	ارزش های علمی - کاربردی
چشم اندازها	۲۸۶۹۰۸,۰	۲۲۶۷۲۸,۰	۳۱۱۸۷۰,۰	۲۹۳۲۶۹,۰	۱۶۶۹۹۳,۰
پل ها	۲۵۴۵۱۴,۰	۲۴۶۴۴۱,۰	۲۸۶۲۱۲,۰	۱۷۵۶۳۱,۰	۲۴۹۶۹۸,۰
تونل ها	۱۴۴۴۵۲,۰	۱۲۳۳۱۸,۰	۱۳۱۴۷۴,۰	۰۵۷۹۸۱,۰	۱۵۵۷۱۹,۰
ایستگاه ها	۱۴۰۷۷۷,۰	۲۱۸۴۴۴,۰	۲۱۸۹۳۲,۰	۲۹۸۶۹۰,۰	۲۷۶۸۰۴,۰
وجوه ناملموس	۱۷۳۳۴۹,۰	۱۸۵۰۶۹۶,۰	۰۵۱۵۱۲,۰	۱۷۴۴۲۹,۰	۱۵۰۷۸۶,۰

جدول (۱۲) - ترتیب اولویت‌های میراثی - گردشگری در مدل ANP

نماد	چشم‌انداز	پل	ایستگاه	وجوه ناملموس	تونل‌ها
امتیاز نهایی	۲۴۳۰۸۵,۰	۲۲۸۴۳۰,۰	۲۱۶۶۶۰,۰	۱۳۲۹۶۱,۰	۱۰۸۵۲,۰
اولویت	۱	۲	۳	۴	۵

نتیجه‌گیری

ادراک عمومی از میراث فرهنگی ریشه در معیارهای زیبایی‌شناسانه، احساسات و عواطف جامعه نسبت به گذشته تاریخی خود دارد و میراث صنعتی یک مقوله جدید بوده؛ از این رو معرفی و بازشناسی ویژگی‌ها و مختصاتی که به بقایای صنعتی اعتبار می‌دهد برای عموم حائز توجه است. میراث راه‌آهن به عنوان یک سیستم، نیازمند بررسی ویژگی‌های متنوع در حوزه‌های مختلف دارد، میراث راه‌آهن علاوه بر وجوه منطقه‌ای دارای یکپارچگی کلی است و به جهت تداوم ویژگی‌های ارزشی خود، باید از خصیصه‌های همچون تطبیق‌پذیری، انعطاف‌پذیری، پایداری، توانمندسازی برخوردار باشد.

فرایند صنعتی شدن ارتباط عمیقی با منابع طبیعی و محیط‌زیست داشته و به حمل‌ونقل و خطوط ریلی وابسته بوده است. میراث صنعتی بیانگر ارتباط و اشتیاق جامعه برای پیوند با زمان و هماهنگی با جریان توسعه فراسرزمینی است. در طی سال‌های اخیر توجه صرف بر بقایای میراث صنعتی از وجه کالبدی و معماری به سوی وجوه فرا کالبدی (ناملموس) نیز جلب گردیده است. باتوجه به مطالب بیان شده، ادراک مفاهیمی همچون ارزش و شیوه مواجهه حفاظتی با بقایای میراث‌های وابسته به صنعت به دلیل تمایز با سایر حوزه‌های میراث، با چالش همراه است.

هدف از حفاظت آشکارسازی و شفاف نمودن کلیه وجوه اثر و تبیین ارزش‌های ملموس و ناملموس آن برای کلیه وارثان میراث است. باتوجه به گستردگی، پیچیدگی و مختص بودن وجوه ارزشی هر موضوع، رویکرد حفاظت جامع‌نگر می‌تواند راهگشای جوامع برای انتقال داشته‌های خود برای نسل‌ها آتی باشد. بازشناسی اصولی ارزش‌های میراث فرهنگی بدون توجه به توپوگرافی فرهنگی جامعه و نظام حاکم بر نیازها و خواست‌های افراد اجتماع غیرمحمول است. رابطه ارزش و حفاظت، رابطه‌ای دوسویه است. هدف حفاظت، بازخوانی و بازنمایی ارزش‌های میراثی است. حفاظت، ارزش‌ها را خوانا می‌سازد و ارزش‌ها به حفاظت معنا می‌دهند. همچنین وجه دیگری

برای این رابطه می‌توان در نظر گرفت و آن رابطه معنادار بین حفاظت آثار میراثی با گردشگری فرهنگی در آن حوزه است که پژوهش‌ها و تلاش‌هایی در راستای کاربست این ارتباط در توسعه گردشگری به عمل آمده است. با توجه به رابطه معنادار بین حفاظت میراثی و گردشگری فرهنگی، ارزش‌های میراث راه‌آهن سراسری به عنوان مولفه‌های مؤثر در رابطه با گردشگری راه‌آهن مدنظر قرار گرفت.

در مورد اولویت‌بندی ارزش‌ها، با توجه به سلسله‌مراتب دریافت آن‌ها توسط گردشگران و با نظر بر قابلیت‌های میراث راه‌آهن یافته‌ها به تصویر کشیده شده و دسته‌بندی ویژه و جدیدی از ارزش‌ها حاصل گردید سپس جهت اولویت‌بندی و کاربست عملی آن‌ها در حوزه گردشگری راه‌آهن، از روش ANP که شناخته شده است، استفاده گردید. بدون ارزیابی و تعیین اولویت‌بندی امکان برنامه‌ریزی و مداخله ممکن نیست نتایج حاصل از تحلیل با استفاده از روش ANP، در جدول اولویت‌ها، راهبردهای مداخله و ارائه طرح‌های لازم در حوزه میراث فرهنگی و گردشگری به ویژه در مسیر میراث جهانی راه‌آهن سراسری ایران را بر اساس ارزش‌ها بیان نموده است هر چند این یک تصویر کلی از رویکردهای جامع را بیان می‌دارد؛ اما با توجه به ویژگی‌ها و پیچیدگی‌های میراث راه‌آهن در تصمیم‌سازی‌ها، با تأکید بر اصول علمی حفاظت و گردشگری و شرایط و نیازهای ساختار مدیریت راه‌آهن امکان اتخاذ رویکردهای منطقه‌ای متناسب با شرایط هر مسیر با تغییر اولویت ارزشی بر اساس نیازسنجی در هر بخش از محور راه‌آهن سراسری را غیرقابل اجتناب می‌داند. در این پژوهش تلاش شده تا با تأکید بر اهمیت شناخت لایه‌های ارزشی میراث راه‌آهن سراسری به عنوان بستری برای شکل‌گیری علمی گردشگری راه‌آهن با تأکید بر ارزش‌های ملموس و ناملموس مستتر در این حوزه بر اهمیت توجه هم‌زمان بر حفاظت و صیانت از میراث صنعت راه‌آهن ایران تأکید نماید، این پژوهش ایجاد ساختار مدیریتی مستقل فرهنگی - علمی و پایگاه‌های اطلاعاتی برخط، تلاش برای تهیه، جمع‌آوری و مستندنگاری اسناد، نقشه‌های علمی، مطالعات اجتماعی، فرهنگی و سایر را از اولویت‌های دستیابی به رویکرد یکپارچه در حفاظت، گردشگری و توسعه راه‌آهن سراسری دانسته و پیشنهاد می‌نماید.

منابع

- آدمیت، فریدون (۱۳۵۱)، **اندیشه ترقی و حکومت قانون**، تهران: نشرخوارزمی.
- احمدی لاشکی، محمدجواد، شیخ‌الاسلامی، علیرضا (۱۳۹۴). آمایش منطقه‌ای و توسعه پایدار گردشگری، مطالعه موردی: مناطق چالوس، کلاردشت و نوشهر، **اولین همایش بین‌المللی و چهارمین همایش ملی گردشگری، جغرافیا و محیط‌زیست پایدار**، همدان.
- پهلوان‌زاده، لیلیا (۱۳۹۷). بازآفرینی و محافظت از قابلیت‌ها و ارزش‌های میراث معماری - کارخانه‌های صنعتی معاصر ایران، **رساله دکتری**، دانشگاه هنر اصفهان، چاپ نشده.
- **پهلوان‌زاده، لیلیا، ابویی، رضا و مظفر، فرهنگ (۱۳۹۷). تدوین برنامه راهبردی ایجاد و توسعه گردشگری در میراث صنعتی؛ مورد مطالعه: کارخانه ریساف اصفهان، جغرافیا (برنامه ریزی منطقه ای)**، سال ۸ (۲)، ۳۰۹-۳۲۲.
- ترسکینسکی، آتاتول (۱۳۲۶). **تاریخچه مختصر راه‌آهن ایران**، نگاه راه‌آهن دولتی ایران.
- تقوایی، مسعود، جانعلی پور، شیدا و مرجان شفیعی (۱۴۰۱)، توسعه گردشگری خلاق با تأکید بر جاذبه‌های گردشگری (مطالعه موردی: شهر اصفهان)، **نشریه علمی جغرافیا و برنامه‌ریزی**، سال ۲۶، شماره ۷۹، ۹۳-۱۱۳.
- حبیبی، محسن؛ مقصدی، ملیحه (۱۳۸۸). **مهرمت شهری**، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- حجت، مهدی (۱۳۸۰). میراث فرهنگی در ایران: سیاست‌ها برای یک کشور اسلامی. تهران: سازمان میراث فرهنگی.
- حیدری، رحیم، صفریور، میثم و آذری، مهدی (۱۳۹۲). بررسی و تحلیل الگوی رفتاری گردشگران در دسترسی به جاذبه‌های شهری با استفاده از (GIS مطالعه موردی: شهر شیراز). پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، ۴ (۱۲)، ۲۲-۱.
- رازقی، علیرضا (۱۳۹۸). مطالعه ظرفیت‌های گردشگری میراث فرهنگی و طبیعی در نوار ساحلی مکران استان هرمزگان، **فصلنامه گردشگری و توسعه**، سال ۸ (۴)، ۱۸۰-۱۴۸.
- زبردست، اسفندیار (۱۳۸۹). کاربرد فرایند تحلیل شبکه‌ای (ANP) در برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای، **نشریه هنرهای زیبا، معماری و شهرسازی**، شماره ۴۱، ۷۹-۹۰.
- سلطان قرائی، صبا؛ منصور، سید امیر و سینگری، مریم. (۱۴۰۲). نحو منظر؛ سنجش منظر با شاخص منظرین. **منظر**، ۱۵ (۶۲)، ۲۰-۲۷.
- شبیبانی‌نیا، کفاح، عبدالهی، صدیقه و مرجان محمدزاده (۱۴۰۰)، مروری بر گردشگری و اثرات آن؛ گامی به‌سوی توسعه پایدار، **فصلنامه انسان و محیط‌زیست**، شماره ۵۸، ۲۰۱-۲۱۳.
- عباس‌زاده، مظفر، مرادی، اصغر محمد و الناز سلطان احمدی (۱۳۹۴). نقش ارزش‌های میراث معماری و شهری در توسعه گردشگری فرهنگی (مطالعه موردی: بافت تاریخی ارومیه)، **فصلنامه مطالعات شهری**، شماره ۱۴، ۷۷-۸۹.

- فرح‌بخش، مرتضی، پیروز، حناچی (۱۳۹۴). تحلیل تاثیر راه آهن به عنوان میراث صنعتی در ایران، **هنرهای زیبا(معماری و شهرسازی)**، ۲۰(۴)، ۳۳-۴۴.
- فیلدن، برنارد، یوکیلتو، یوکا (۱۳۸۶). مدیریت در محوطه‌های میراث جهانی، **راهنمای مدیریت در محوطه‌های میراث فرهنگی جهان**، ترجمه پیروز حناچی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- اسنز، نیل (۱۳۹۶). **چرا باید میراث صنعتی را حفاظت کنیم**، کتاب تجهیز مجدد میراث صنعتی، ترجمه: پیروز حناچی و سارا تیمورتاش، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- لطفی عاقل، راضیه، موسائی، میثم و منصور وثوقی (۱۳۹۸)، بررسی نقش عوامل اجتماعی مؤثر بر توسعه گردشگری (مطالعه موردی: شهر همدان)، **فصلنامه علمی اقتصاد و بانکداری اسلامی**، شماره ۲۶، ۲۵۹-۲۸۲.
- منصوری، سید امیر. (۱۳۸۳). درآمدی بر شناخت معماری منظر. **باغ نظر**، ۲(۱)، ۶۹-۷۷.
- Alexander, Matthew.& Hamilton, Kathy.,(2015). A ‘placeful’ station? The community role in place making and improving hedonic value at local railway stations. ,**Transportation Research Part A: Policy and Practice.**, Volume 82: 65-77.
- Bandarin, F., & Van Oers, R. (Eds.). (2014). **Reconnecting the city: the historic urban landscape approach and the future of urban heritage**. John Wiley & Sons.
- Brown, J., Mitchell, N. J., & Beresford, M. (Eds.). (2005). **The protected landscape approach: linking nature, culture and community**. IUCN.
- Cossons, N., (2012). Why preserve industrial heritage? **Industrial heritage Re-tooled, The TICCIH guide to industrial heritage Conservation**. ed. Douet, J. TICCIH by Carnegie Publishing, Lancaster, Great Britain, 6-16.
- Coulls, Anthony.; Divall, C. M.; (1999). RAILWAYS AS WORLD HERITAGE SITES, Occasional Papers for the World Heritage Convention, **International Council on Monuments and Sites (ICOMOS)**.
- Dickinson, J. E., Lumsdon, L.M., & Robbins, D. (2011). Slow travel: Issues for tourism and climate change. **Journal of Sustainable Tourism** 19(3), 281-300.
- Duarte-Duarte, J. B., Talero-Sarmiento, L. H., & Rodrigue-Padilla, D. C. (2021). Methodological proposal for the identification of tourist routes in a particular region through clustering techniques. **Heliyon**, 7(4), e06655.
- Edwards, J.A.; Llurdés i Coit, J.C. Mines and quarries: Industrial heritage tourism. **Ann al of Tourism. Resarch**. 1996, 23, 341–363. [CrossRef].
- English Heritage, (2008). Conservation Principles, Policies and Guidance, FOR The Sustainable Managment of The Historic Environment., **England heritage**.
- Günçe, Kağan.,& Misirlisoy, Damla., (2023). Railways as Common Cultural Heritage: Cyprus Government Railway., **The Historic Environment: Policy & Practice.**, 14(1):1-17.

- Jiang, Pan, Long Shao, and Christopher Baas. (2019). "Interpretation of Value Advantage and Sustainable Tourism Development for Railway Heritage in China Based on the Analytic Hierarchy Process" *Sustainability* 11, no. 22: 64-92. <https://doi.org/10.3390/su11226492>.
- Lipe, W. D. (1984). Value and meaning in cultural resources. In H. Cleere (Ed.), **Approaches to the archaeological heritage** (pp. 1-11). Cambridge: Cambridge University Press.
- Mason, R. (2002). Assessing Values in conservation planning: Methodological Issues and Choices. **Assessing the values of cultural heritage** (research report). Edited Marta de la Torre, the Getty Conservation Institute, Los Angeles. 5-30.
- Peira, Giovanni, Agata Lo Giudice, and Stefania Miraglia. (2022). "Railway and Tourism: A Systematic Literature Review" *Tourism and Hospitality* 3, no. 1: 69-79. <https://doi.org/10.3390/tourhosp3010005>.
- Qiu, Qihang, Tianxiang Zheng, Zheng Xiang, and Mu Zhang. (2020). "Visiting Intangible Cultural Heritage Tourism Sites: From Value Cognition to Attitude and Intention" *Sustainability* 12, no. 1: 132. <https://doi.org/10.3390/su12010132>
- Richards, G., (2009), Tourism Development Trajectories – From Culture to Creativity?, **Tourism & Management Studies**, 6, 9-15
- Riegle, A., (1903). **Der moderne Denkmalkultus, sein Wesen, seine Entstehung**, W. Braumüller, Wien und Leipzig.
- Suarez, María Andrade., Franco, Iria Caamaño. (2020), The Relationship between Industrial Heritage, Wine Tourism, and Sustainability: A Case of Local Community Perspective, *Sustainability*, 12(18), 7453; <https://doi.org/10.3390/su12187453>.
- Szromek A, Herman K, Naramski M, (2021)., Sustainable development of industrial heritage tourism – A case study of the Industrial Monuments Route in Poland, **Business, Tourism Management**. Apr 12; 83:104252.
- Timothy, D.J. & Stephen W, Boyd. (2006). Heritage Tourism in the 21st Century: Valued Traditions and New Perspectives, **Journal of Heritage Tourism**, 1:1, 1-16.
- UNESCO (2022). **Basic Texts of the 2003 Convention for the Safeguarding of the Intangible Cultural Heritage**.
- URL1: <https://ticcih.org/about/charter/> The Nizhny Tagil Charter For The Industrial Heritage.
- URL2-<https://ticcih.org/about/about-ticcih/dublin-principles/>
- URL3: <https://ticcih.org/about/charter/taipei-declaration-for-asian-industrial-heritage/>
- URL4: <https://www.tinn.ir/عکس‌بخش>
- URL5: <https://whc.unesco.org/en/list/1585>.