

*Աշխարհագրություն*

УДК 338

**ԹԵՀՐԱՆԻ ՆԱՀԱՆԳԻ ԶԲՈՍԱՇՐՋՈՒԹՅԱՆ ՈԼՈՐՏԻ ՀԻՄՆԱԿԱՆ  
ԵՆԹԱԿԱՆՈՒՑՎԱԾՔՆԵՐԸ ԵՎ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ԽՆԴԻՐՆԵՐԸ**

Ա. Հ. ՊՈՏՈՍՅԱՆ\*, ՀՈՍԵՅՆ Է. ՔԻԱՍԱՐԻ

*ԵՊՀ սոցիալ-տնտեսական աշխարհագրության ամբիոն, Հայաստան*

Հոդվածում փաստական նյութի, վիճակագրական տվյալների վերլուծության և ընդհանրացման հիման վրա նկարագրված է Թեհրանի նահանգի զբոսաշրջության ոլորտի հիմնական ենթակառուցվածքների՝ հյուրանոցային տնտեսության, օդային տրանսպորտի, ավտոտրանսպորտի, զբոսավարների ինստիտուտի և հասարակական սննդի ծառայությունների ժամանակակից վիճակը և զարգացման խնդիրները:

**Keywords:** Tehran Province, tourism infrastructure, hotel services, transport services, food services, guides, development issues.

**Ներածություն:** Զբոսաշրջային ողջ գործունեությունը, առևտրային գործունեության մի տեսակ է՝ ծառայությունների և դրանց զանազան համադրումների վերավաճառման շուկա: Ծառայությունները չեն ստեղծվում տուրօպերատորների կողմից, այլ գոյանում են որպես ծառայություն մատակարարող առևտրային և ոչ առևտրային ընկերությունների գործունեության արգասիք: Այդպիսիք են՝ հյուրանոցային համալիրները և զբոսաշրջիկների գիշերակացի այլ վայրերը, տրանսպորտային ընկերությունները, զբոսավարների ինստիտուտը, հասարակական սննդի և զվարճալիքի հաստատությունները, թանգարանները ու տեսարժան վայրերը և այլն: Տուրօպերատորի շուկայական դերն այդ ծառայությունների ամփոփումն է զբոսաշրջային փաթեթի մեջ և հետագա վաճառքը տուրգործակալներին կամ վերջնական սպառողներին:

Զբոսաշրջային գործունեության հիմքը զբոսաշրջային փաթեթներն են, որոնք ներառում են ծառայությունների առնվազն երկու գործառույթ՝ հյուրանոցային և տրանսպորտային: Զբոսաշրջային փաթեթի գնի մեջ հյուրանոցային մասը կարող է հասնել մինչև 60–65%-ի, որն էլ հիմնականում պայմանավորում է փաթեթի ընդհանուր շուկայական զինը [1]:

**Թեհրանի նահանգի զբոսաշրջային ենթակառուցվածքը:**

**Հյուրանոցային տնտեսությունը:** Հյուրանոցային ընկերություններն Իրանում մասնավոր տնտեսվարող սուբյեկտներ են: Որոնց կառուցումն ու հետագա շահագործումը խրախուսվում է պետության կողմից: Սրանով, կարծես, պետության մասնակցությունը վերանում է, և տուրօպերատոր-հյուրանոց փոխհարաբերությունները մնում են միայն շուկայի կարգավորման հույսին:

\* E-mail: [a.potosyan@ysu.am](mailto:a.potosyan@ysu.am)

Մտահոգիչ է այն, որ զբոսաշրջային ընկերությունը հաճախ մնում է «խառից դուրս», հանդիսանալով՝ կապող օղակ ողջ ոլորտի համար:

Շատ երկրներում պետական վերահսկողության և մոնիտորինգի պակասի պատճառով հյուրանոցային տնտեսությունները կառուցվում են տարերայնորեն՝ թե՛ սպասարկման չափանիշների, և թե՛ նպատակների առումով: Տնտեսության բարձր ռիսկայնությունը ձեռներեցներին մղում է ներդրված միջոցներն արագորեն ետ բերելու պահանջի, որն էլ հաճախ հանգեցնում է դաշտի աղավաղմանը: Թերևս սա է պատճառը, որ Իրանում կառուցվող հյուրանոցների մեծ մասի բաժնետերերը հավակնում են 4 և 5 աստղերի կարգավիճակի, չնայած որ սպասարկման առումով իրականում շատ են ետ մնում: Տնտեսական հետազոտությունների պակասը և տուրօպերատորների կարծիքն անտեսելու հետևանքով շատ հյուրանոցներ այսօր սնանկացման եզրին են, քանի որ չեն պահպանվել և կիրառվել տնտեսական առաջադրանքի կամ գործարար-պլանի տարրական նորմերը: Հյուրանոցային տնտեսությունների հետ փոխհարաբերությունների թեման ցավոտ է հատկապես այն պատճառով, որ հյուրանոցային մասը կազմում է զբոսաշրջային փաթեթի ինքնարժեքի մեծ մասը [2]: Այժմ իրանական շուկայում գործում են զբոսաշրջային կարգի և հարմար տեղաբաշխում ունեցող հյուրանոցային համալիրները: Հիմնախնդրային է նաև հյուրանոցների ուղիղ և հաճախ անհարկի շուկայավարման գործունեությունը: Սակայն նրանց զբաղվածությունն ապահովող հիմնական սուբյեկտը պետք է լինի զբոսաշրջային ընկերությունը: Անհասկանալի է հյուրանոցների վարած գնագոյացման քաղաքականությունը: Որպես անօգուտ մարքետինգային գործունեության օրինակ կարելի է բերել, մասնավորապես, հյուրանոցների ուղիղ մասնակցությունը միջազգային զբոսաշրջային ցուցահանդեսներին, արդյունքում՝ տարեցտարի փոխվում են և՛ հյուրանոցային սակագները և՛ փաթեթի արժեքները, որը բացասաբար է ընկալվում զբոսաշրջային մրցակցային շուկայում: Արդյունքում հյուրանոցներն ուշ են հրապարակում առաջիկա զբոսաշրջային սեզոնի սակագները, նկատելիորեն բարդացնելով իրանական զբոսաշրջային ապրանքի առաջխաղացումը միջազգային շուկայում: Արտասահմանյան գործակալները միշտ էլ նախընտրում են կանխատեսելի և կայուն գործընկերներին:

Հյուրանոցային համալիրի շահութաբերության համար, անհրաժեշտ է ապահովել միջինը տարեկան 45–47% զբաղվածություն, աշխարհում ընդունված միջինը ցուցանիշը 75–80% է: Համաձայն պաշտոնական տվյալների Իրանում այն կազմում է մոտ 40%, սակայն այլ գնահատականներով չի գերազանցում տարեկան միջինը 30%-ը [3]: Այսպիսով՝ հյուրանոցները մի կողմից ստիպված են աշխատել ուռճացված սակագներով, իսկ մյուս կողմից՝ դիմագրավել գնային մրցակցությանը: Առկա է նաև շուկայի սահմանափակության և հոսքերի սակավության խնդիր, որն էլ հենց լրջագույն հոգաժողովան առարկա է Իրանի հյուրանոցային տնտեսության համար:

Թեհրանի նահանգի բնակավայրերում գիշերակաց վայրերի հնարավորությունների համալիրը խմբավորվում է երկու գլխավոր բաժինների [4]:

1. Հյուրընկալման պաշտոնական կեցավայրեր, որոնք պետական որևէ օրգանի կամ կառույցի թույլտվությամբ կամ հանրային կառույցների միջնորդությամբ կազմավորված համալիրներն են: Սրանք, սովորաբար, իրենց տարեկան գործունեության զեկույցն են ներկայացնում իրանաշրջության և զբոսաշրջության կազմակերպությանը:

Պաշտոնական կեցավայրերն իրենց հերթին ունեն երկու ենթաբաժին: Առաջինը՝ կառուցվել է միայն հյուրերի և զբոսաշրջիկների կողմից օգտագործվելու նպատակով և իր մեջ ներառում է հյուրանոցներ, պանսիոնատներ, բնակարան-հյուրանոցներ, քարավանատներ: Երկրորդը՝ ստեղծվել է պետական ոչ պետական կառույցների կողմից իրենց աշխատողների և հյուրերի համար հարմարավետ պայմաններ ստեղծելու նպատակով: Սրանք ևս իրավասու կենտրոններին զեկույց են ուղարկում իրենց գործունեության մասին:

2. Հյուրընկալման ոչ պաշտոնական կեցավայրերն այն օբյեկտներն են, որոնք իրական անձանց միջոցով ճանապարհորդությունների պետական առաջադրանքների ժամանակ վարձակալական հիմունքներով տրամադրվում են զբոսաշրջիկներին: Սրանք իրենց հերթին բաժանվում են չորս խմբի՝ տնային վարձակալական, վիլաներ, ալգիներ և ճամբարներ: Բայց, այս կարգի կեցավայրերի վերաբերյալ հավաստի վիճակագրական տվյալներ ձեռք բերել չի հաջողվել:

Ըստ Իրանի զբոսաշրջության կազմակերպության՝ ընթացիկ դասակարգման գիշերակաց վայրերը դասակարգված են. հյուրանոցների, բնակարան-հյուրանոցների, պանսիոնատների, հանրակացարանների, զբոսաշրջության ճամբարների, ծովափնյա վիլաների, հանքային բուժիչ ջրերի և աղբյուրների մոտ հանգստյան տների և մոթելների [3]:

Իրանի և Թեհրանի նահանգի զբոսաշրջության կազմակերպությունների հաղորդած տեղեկությունների և տվյալների համաձայն՝ Թեհրանում գոյություն ունեն հյուրընկալման 110 վայր, 77 ժամանակակից հյուրանոց և 12 բնակարան-հյուրանոց (աղյ. 1) [3]:

#### Աղյուսակ 1

Թեհրանի նահանգի հյուրընկալման կեցավայրերի տարողությունը

Տեսակը	Քանակը	Մենյակների թիվը	Մահճակալների թիվը
Հյուրանոց	77	5186	10029
Ուղևորների տուն	110	2766	7149
Բնակարան-հյուրանոց	12	374	758
Ընդամենը	199	8326	17936

Իրանում հյուրընկալման կեցավայրերի 16%-ը տեղակայված է Թեհրանի նահանգում, իսկ 84%-ը բաժին է ըկնում երկրի մնացած շրջաններին:

Աղյ. 2-ում բերված թվերը ցույց են տալիս, որ Թեհրանի նահանգում երկաստղանի հյուրանոցներն ամենաշատն են, ինչը նշանակում է, որ նահանգի բնակավայրերի ընդհանուր այցելուները նախընտրում են ոչ թանկ, այլ ընդհանուր, պատշաճ և հարմարավետ կեցավայրեր:

#### Աղյուսակ 2

Թեհրանի նահանգի հյուրանոցներն ըստ կարգի

Հյուրանոցի տեսակը	1 աստղ	2 աստղ	3 աստղ	4 աստղ	5 աստղ	Ընդ.
Քանակը	18	29	18	8	4	77
%	23,4	37,7	23,3	10,4	5,2	100

Այսպիսով,

- չորս և հինգ աստղանի հյուրանոցներ ունենալու շնորհիվ Թեհրանի նահանգը հյուրընկալման կազմակերպման առումով առավել նպաստավոր իրավիճակում է գտնվում;

- արտասահմանյան այցելուների 39%-ը, որոնք բնակվում են հյուրանոցներում, բաժին է ընկնում Թեհրանի նահանգին: Դրա պատճառը Մեհրաբադի օդանավակայանի գոյությունն է, ինչպես նաև բազմաթիվ տուրիստական գործակալների ներկայությունը: Սակայն այստեղ գիշերակաց են անցկացնում նաև առևտրի և վարչական գործերի համար Իրան ժամանած արտասահմանյան ուղևորները;

- հյուրանոցում գիշերակաց անցկացնող իրանցի ուղևորների 18%-ը հիմնականում բնակվել են նահանգի կեցավայրերում: Համեմատելով նահանգի բաժնեչափի հետ ստանում ենք երկրի ընդհանուր հյուրանոցների 11,2%-ը: Հաշվի առնելով Մեծ Թեհրանի հյուրընկալման կեցավայրերի քանակը, կարելի է նշել նահանգի տեղավորման միջոցների գործունեության արդյունավետության և մեծ տարողության մասին:

**Օդային տրանսպորտը:** Թեհրանի նահանգի օդային կապն իրականացվում է Մեհրաբադի մեծ օդանավակայանի միջոցով կատարվում են ուղևորափոխադրումներ ու բեռնափոխադրումներ ազգային ու միջազգային մակարդակներով և Թեհրանի նահանգը կապում է աշխարհի տարբեր կետերի հետ [5]: 2013 թ.-ին այս օդանավակայանից կատարվել է 73814 թռիչք (80,5%-ը՝ 59451 ներքին չվերթեր; 19,5%-ը՝ 14363 միջազգային չվերթեր):

Աղյուսակ 3

Թեհրանի նահանգի օդային կապերը (Մեհրաբադի օդանավակայան, 2013)

Կապի ձև	Թռիչքների թիվը			Ուղևորների թիվը (հազար)		
	մուտքի	ելքի	ընդհանուր	մուտքի	ելքի	ընդհանուր
Ներքին	29671	29780	59451	3476	3441	6917
Միջազգային	7268	7095	14363	971	1012	1983
Ընդհանուր	36939	36875	73814	4447	4453	8900

Ուսումնասիրությունները ցույց են տալիս, որ ինչպես ներքին, այնպես էլ արտաքին ուղևորություններն հիմնականում կատարվել են ամռանը՝ մարտի վերջից մինչև աշնան սկիզբ: Այդ ուղևորությունների մի մասն, անկասկած, կատարվում են զբոսաշրջության, մյուս մասը՝ այլ նպատակներով: Բոլոր դեպքերում, դրանք մտնում են նահանգի մասշտաբով կատարվող ընդհանուր զբոսաշրջության նախագծի մեջ:

Այսպիսով, ուղիղ կապերի համակարգի բարելավումը, ինչպես նաև օդային կապի հետ կապված համապատասխան սարքավորումների ու կառույցների կատարելագործումն այս պայմաններում այլ նախաձեռնումների հետ միասին այն ուղիներից են, որոնք կնպաստեն զբոսաշրջային ուղևորությունների թվի ավելացմանը Թեհրանի նահանգում:

Ըստ վիճակագրական տվյալների, Iran Air օդային ընկերությունը մատուցել է նահանգում օդային ուղևորափոխադրման ծառայությունների մեծ մասը (73%-ը՝ մուտք գործած ուղևորներից և 72%-ը՝ մեկնող ուղևորներից): Հաջորդը՝ Asman օդային ընկերությունն է, որը կատարել է հիմնական թռիչքների 20%-ը և տեղափոխել ուղևորների 16%-ը: Caspian և Mahan Air օդային

ընկերությունները ուղևորափոխադրումների շուկայում ունեն 10-ական % մասնաբաժին: Նահանգի օդային մյուս ընկերություններն էական ազդեցություն չունեն ներգնա զբոսաշրջության զարգացման վրա, թեպետ մեծ ներուժ ունեն ներքին ուղևորափոխադրումների ոլորտում [6]:

Միջազգային օդային փոխադրումների առումով Իրանը բավականաչափ մեծ առաջընթաց է արձանագրել, մի շարք միջազգային առաջատար ընկերությունների կողմից դեպի Իրան կատարվող կանոնավոր չվերթների (British Midland International, Air France, Austrian Airlines, Czech Airlines, Aeroflot, Air Baltic և այլն), ինչպես նաև պարբերաբար կազմակերպվող չարտերային թռիչքների շնորհիվ:

Դեպի Իրան կատարվող օդային փոխադրումների գլխավոր խոչընդոտը տեղափոխման բարձր սակագներն են, որոնք չեն խրախուսում զբոսաշրջության զանգվածային բնույթի կայացմանը: Հասկանալի է, որ միջազգային զբոսաշրջության իրանական ուղղությունը մատչելի է միայն միջինից բարձր ֆինանսական կարողություն ունեցող խավերին, քանի որ եվրոպացի միջին զբոսաշրջիկը ցանկանում է ողջ փաթեթի համար ծախսել ամենաշատը 800–850 եվրո [7]: Իրանն այսօր հիմնականում վաճառում է այսպես կոչված «կրոնական զբոսաշրջային ապրանք», որը գրավում է միջին և ավելի բարձր վճարունակ հավատացյալների խավերին, սակայն չի կարող շահագրգռել երիտասարդ և ավելի համեստ հնարավորությունների տեր մարդկանց:

Զբոսաշրջության առաջընթացի համար իր դերը կարող է ունենալ նաև փոքր ավիացիայի զարգացումը: Վերջինս Իրանում դեռևս թույլ է զարգացած, սակայն աստիճանաբար դրա պահանջը մեծանալու է, հատկապես ժամանակակից ուղղաթիռների և օդանավերի կիրառման պայմաններում:

**Ավտոտրանսպորտը:** Իրանում արդեն գործում են մի շարք մասնագիտացված ավտոընկերություններ, որոնք կարող են զբոսաշրջիկներին տրամադրել միջազգային չափանիշներին համապատասխանող ավտոբուսներ և միկրոավտոբուսներ: Կարևոր է նաև սեփական փոխադրամիջոցների ձեռքբերումը, որը, որպես հիմնական կապիտալ միջոց, կարող է բարձրացնել աշխատանքի արտադրողականությունը և աստիճանաբար դիմագրավել մրցակցային թե՛ պայքարին՝ գների իջեցման շնորհիվ [8]: Սակայն, այսօր, Իրանում ընդամենը մի քանի ընկերություն կարող են իրենց թույլ տալ սեփական փոխադրամիջոցներն ունենալ, քանի որ դա կապված է մի շարք տնտեսական ռիսկերի հետ: Մտահոգիչ է այն, որ անկախ զբոսաշրջիկները և զնային դեմպինգ կիրառող մի շարք ընկերություններ փորձում են աշխատել ոչ զբոսաշրջային նշանակության ավտոտրանսպորտի հետ, ինչը ունի մի շարք ֆիզիկական վտանգավոր հետևանքներ: Այսինքն՝ անհրաժեշտ է պետական միջամտություն, որպեսզի շուկան կանոնակարգվի, թեկուզ հանուն զբոսաշրջիկների անվտանգության:

Նահանգում, զարգացման նախնական փուլում են նաև այլ փոխադրամիջոցները: Իր ուրույն դերն ունի նաև ավտովարձույթի ընկերությունների աստիճանական ձևավորման ակտիվ աշխատանքը: Ելնելով առկա ավտոճանապարհների վիճակն անհրաժեշտ է նշել այն առանցքային ուղիները, որոնք կենսունակ են և կարևոր դեր են կատարում նահանգի զբոսաշրջության ոլորտի զարգացման հարցում: Դրանք կարևորվում են երկու տեսանկյունից և բաժանվում են երկու գլխավոր խմբի:

Առաջին խումբ՝ տրանսպորտային ուղիները զբոսաշրջային փոխադրումների գործում տարանցիկ դեր ունեն և զբոսաշրջիկներին սկզբնականորեն

դեպի նպատակակետն ենհասցնում, գտնվելով արտաքին ու ներքին զբոսաշրջային շուկայի տրամադրության տակ:

Երկրորդ խումբ՝ տեղական բնակչության ուղևորափոխադրումներին ծառայելուց բացի, հետաքրքրություն են ներկայացնում նաև զբոսաշրջիկների համար, որն էլ հանդիսանում է զբոսաշրջիկների երթևեկության գլխավոր դրդապատճառներից մեկը:

Նահանգում առկա մոտ 25 հազ. ավտոտրանսպորտային և ուղևորափոխադրող միջոցներն ապահովում են աշխատանքով մոտ 90 հազ. մարդ, որը կազմում է նահանգի տնտեսապես ակտիվ ընդհանուր աշխատանքային ռեսուրսների 0,3%-ը [6]:

Թեհրանն ունի այլ նահանգների վարչական շրջանների միջև ավտոտրանսպորտային ուղևորափոխադրումներ իրականացնող 27 ընկերություններ: Թեհրանին հաջորդում են Վարամինի վարչական շրջանը, Դամավանը և Քարաջը, որոնք ունեն համապատասխանաբար 10, 6 և 5 ուղևորափոխադրող ընկերություններ: Նահանգի մնացած վարչական շրջաններն ունեն երկուական ուղևորափոխադրող ընկերություն, իսկ Էսլամշահր և Շեմիրանաք վարչական շրջաններում այդպիսիք չկան:

Թեհրան քաղաքում նահանգի քաղաքաբնակների գերակշիռ մասի կենտրոնացումն իր ազդեցությունն է թողել քաղաքի ենթակառուցվածքների, այդ թվում նաև փոխադրամիջոցների հնարավոր կենտրոնացման վրա: Նմանատիպ ուղևորափոխադրամիջոցների հնարավորությունների կենտրոնացումը պարզապես աննախադեպ երևույթ է Իրանի քաղաքային բնակավայրերում:

2013 թ.-ին Թեհրանի նահանգի ճանապարհային կապի համակարգի շրջանակներում 1 մլն. 362 հազ. ուղևորություն է կատարվել, որի արդյունքում նահանգում տեղափոխվել է 24 մլն. 690 հազ. ուղևոր: Ուղևորությունների 76%-ը, փոխադրամիջոցների 81%-ը և ուղևորների 81%-ն եղել են Թեհրանի նահանգից: Ուղևորափոխադրումների հիմնական մասը կատարվել է փոխադրող խոշոր տրանսպորտային ընկերությունների կողմից, փոքր տրանսպորտային ընկերություններին բաժին է ընկնում ուղևորությունների 17%-ը և ուղևորափոխադրումների 16%-ը: Տեղափոխման ծավալի առումով դրանք զբաղեցնում են երկրորդ տեղը [6]:

Գրեթե բոլոր վարչական շրջաններում ավտոբուսը հանրային ուղևորների ամենակարևոր փոխադրամիջոցներից մեկն է: Բնական է, որ նահանգի ընդհանուր բնակչության մեծ մասն ընդգրկող Թեհրանին բաժին է ընկնում ընդհանուր ուղևորությունների և ուղևորների տեղափոխման գերակշիռ մասը: 2013 թ.-ին Թեհրանի նահանգի ցամաքային տեղափոխման ավտոպարկը կատարել է ուղևորությունների 87%-ը և ուղևորների փոխադրման 86%-ը: Թեհրանի փոխադրամիջոցների ավտոպարկի առավելությունը հատկապես ուղևորության և մարդատար սովորական մեքենաների միջոցով ուղևորների տեղափոխության առումով մեծ նշանակություն ունի: Այս նահանգին են պատկանում մարդատար բոլոր մեքենաների ընկերություններն՝ իրենց ուղերթներով և ուղևորափոխադրումներով:

Ներքաղաքային հանրային տրանսպորտային միջոցները նահանգի տարբեր շրջաններում բաշխված են շատ անհավասարաչափ: Թեհրանն իր տարածքով և քաղաքային տնտեսության հսկայածավալ ենթակառուցվածքով կենտրոնացրել է ներքաղաքային փոխադրամիջոցների հիմնական մասը: Նրան բաժին է ընկնում ներքաղաքային փոխադրամիջոցների 95%-ը:

Թեհրանի նահանգում երկաթուղային տրանսպորտն աշխատում է հիմնականում ներքին փոխադրումների և հարևան երկրների հետ կապ հաստատելու համար, սակայն իր ցածր արագության և սպասարկման որակի պատճառով չի բավարարում զբոսաշրջության արդի պահանջները:

Փոխադրման այլընտրանքային միջոցները (հեծանվային, հետիոտն, մոտոսկուտերներ, ձիեր, ավանակներ և այլն) գտնվում են զարգացման սաղմնային փուլում և չեն կարող մեծ դեր ունենալ զբոսաշրջային փոխադրումների մեջ:

**Զբոսավարներ:** Զբոսաշրջության ինդուստրիայի այս ճյուղը համեմատաբար քիչ է տուժել Իրանի տնտեսական և քաղաքական մեկուսացման պատճառով և այսօրվա դրությամբ հաջողությամբ համագործակցում է ներգնա զբոսաշրջության տնտեսվարողների հետ: Փոխարենը առկա է մեկ այլ խնդիր՝ սերնդավիճակային, ինչպես նաև զբոսավարների արտահայտված կրոնական ուղղվածությունը, քիչ են նոր սերնդի զբոսավարները: Վերջիններիս վերապատրաստման կուրսերը կրում են ոչ պարբերական բնույթ, հստակեցված չեն որակավորման և լինգեզավորման խնդիրները: Այս պատճառով էլ առաջատար տուրօպերատորները նախընտրում են գործ ունենալ հին դպրոցի զբոսավարների հետ, եթե նրանք անգամ չեն անցել հավաստագրման պահանջվող կարգը:

**Հասարակական սննդի հաստատություններ:** Թեհրանի նահանգի զբոսաշրջային ներուժի այս բաղադրիչն ներկայումս բացարձակ դուրս է պետական հսկողությունից, զարգացել է տարերայնորեն: Այստեղ գործում են բազմաթիվ ռեստորաններ, արագ սննդի կետեր, սրճարաններ և այլ օբյեկտներ, որոնք հիմնականում գտնվում են Թեհրանի կենտրոնում և զբոսաշրջիկների հիմնական այցելության վայրերում: Զբոսաշրջիկների սնման այս օբյեկտները կատարում են իրենց գործառնությունները, սակայն Թեհրանից դուրս դրանց որակը մնում է ցածր: Այս բնագավառում նույնպես պետական միջամտության կարիք կա:

Այսպիսով, Թեհրանի նահանգի զբոսաշրջության ոլորտի հիմնական ենթակառուցվածքների վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ նահանգում զբոսաշրջության հետագա առաջընթացը, մասնավորապես, իրանական զբոսաշրջային արտադրանքի առաջխաղացում միջազգային շուկայում և ներքին զբոսաշրջության աշխարհագրության ընդլայնումը, մեծապես պայմանավորված է նահանգի զբոսաշրջային հիմնական ենթակառուցվածքների զարգացումից և կատարելագործումից, նահանգի զբոսաշրջային տարբեր դեստինացիաներում դրանց համաչափ տեղաբաշխումից և զարգացումից:

Ստացվել է՝ 15.07.2016

#### Գ Ր Ա Կ Ա Ն Ո Ւ Թ Յ Ո Ւ Ն

1. **Волков Ю.В.** Введение в гостиничный и туристический бизнес (учеб. пособие для студентов вузов, обуч. по эконом. специальностям, 2-е изд.). Ростов-на-Дону: Феникс, 2006.
2. **Брайшер Р.А.** Основы управления в индустрии гостеприимства. М.: Аспект-Пресс, 1995.
3. Իրանի նահանգների զբոսաշրջության և ձեռքի աշխատանքները: Տուրիստական կացարանների և հյուրանոցների վիճակագրություն: Մշակութային ժառանգության կազմակերպություն, 2012 (պարսկերեն):
4. “Փարաթագ” ճարտարագիտական խորհրդատվության կենտրոն: Ոչ պաշտոնական կացարանների կազմակերպումը և նրանց հնարավորությունների ընդլայնումը՝ քաղաքային բարեկարգման առաջնահերթությամբ: Շինարարության և բարեկարգման մասնագիտական մայր ընկերություն: Թեհրան, Չեկոցագիր, հատոր Ա, 1999 (պարսկերեն):

5. Իրանի ճանապարհային առլաս: Ճանապարհների և տրանսպորտի նախարարություն, Տեղմինալների և տրանսպորտի կազմակերպություն: Թեհրան, Ա հրատ., 2007 (պարսկերեն):
6. Թեհրանի նահանգի վիճակագրական օրացույց, 2013 (պարսկերեն):
7. **Seetana B.** Transport Economic Performance, the Case of Mauritius. // Journal of Transport Economics and Policy, 2008, v. 42, p. 1–13.
8. **Илина Е.Н.** Менеджмент транспортных услуг. М.: РМАТ, 1999.

А. А. ПОДОСЯН, ХОССЕИН Э. КИАСАРИ

ОСНОВНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ПРОБЛЕМЫ  
РАЗВИТИЯ СФЕРЫ ТУРИЗМА ТЕГЕРАНСКОГО ОСТАНА

Резюме

В статье представлено современное состояние и проблемы развития сферы туризма Тегеранского остана на основе анализа и обобщения фактического материала и статистических данных его основных инфраструктур – гостиничного хозяйства, воздушного и автомобильного транспорта, общественного питания, института экскурсоводов.

A. H. POTOSYAN, HOSSEIN E. KIASARI

BASIC INFRASTRUCTURES AND THEIR DEVELOPMENT ISSUES  
OF TOURISM SECTOR IN TEHRAN PROVINCE

Summary

In the article the current situation and development issues of the tourism industry in the province of Tehran are given based on the analysis and generalization of factual material and statistical data of basic infrastructures, such as hotel service, air transport, vehicles, guides' institute and catering services.