



COPYRIGHTS

©2025 The author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution (CC BY 4.0), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, as long as the original authors and source are cited. No permission is required from the authors or the publishers.



HOW TO CITE THIS ARTICLE

Daviran A. Phenomenology of urban economy based on public transportation in tourist-oriented islands (Kish Island). *Urban Economics and Planning* 7(7):110-124.

DOI: [10.22034/uep.2026.573620.1827](https://doi.org/10.22034/uep.2026.573620.1827)

پدیدارشناسی اقتصاد شهری مبتنی بر حمل و نقل عمومی در جزایر گردشگر محور (جزیره کیش)

علیرضا دویران^{۱*}

۱. دانشیار گروه آموزشی جغرافیا، دانشگاه فرهنگیان، صندوق پستی ۸۸۹-۱۴۶۶۵ تهران، ایران

چکیده

اقتصاد حمل و نقل در مقیاس شهرهای جزیره‌ای، اقتصادی عجین شده با حجم و شدت ورودی‌ها و خروجی‌های گردشگری است که در انطباق با مقیاس کارکردی آن هویت می‌یابد. پژوهش حاضر با هدف بررسی تجربه زیسته ساختار اقتصاد مبتنی بر حمل و نقل عمومی در جزیره گردشگری کیش ماهیت یافته است. روش پژوهش با رویکرد کیفی و بهره‌گیری از روش پدیدارشناسی تفسیری انجام شده است. داده‌ها از طریق مصاحبه‌های نیمه ساختار یافته با ناوگان حمل و نقل عمومی (تاکسی) جمع‌آوری و با استفاده از کدگذاری، مفهوم‌سازی و مقوله‌بندی و تحلیل تفسیری مورد تبیین قرار گرفت. نتایج حاصل از ۲۱۱ کد نهایی، ۱۸ مفهوم و ۴ مقوله نشان می‌دهد اقتصاد مبتنی بر حمل و نقل عمومی جزیره کیش در بستر یک زیست‌جهان جزیره‌ای شکل گرفته است که وابستگی شدید بر حجم و شدت گردشگری دارد. محدودیت‌های جغرافیایی، تمرکز اقتصادی بر گردشگری و وضعیت منطقه آزاد، ساختار ویژه‌ای برای فعالیت ناوگان ایجاد کرده و تغییرات فصلی گردشگری تأثیر مستقیم بر اقتصاد آن دارد. یافته‌ها نشان می‌دهد وجود نگرانی عمیق و پنهان از شکنندگی اقتصاد جزیره حاصل از تجربه زیسته بحران‌هایی نظیر همه‌گیری کرونا و جنگ ۱۲ روزه، به عنوان خاطره‌های جمعی مشترک، آسیب‌پذیری شدید اقتصاد گردشگری را در ذهن ذی‌نفعان اقتصاد حمل و نقل عمومی تثبیت کرده است. در نتیجه، اقتصاد حمل و نقل عمومی کیش در تجربه زیسته ناوگان، اقتصادی است که از دل هم‌زیستی با ظرفیت‌ها و محدودیت‌های جزیره هویت یافته و میان آرامش نسبی روزمره و بیم ناپایداری آینده در نوسان است.

* نویسنده مسئول: a.daviran@cfu.ac.ir

کلمات کلیدی

اقتصاد محلی
جزیره
حمل و نقل عمومی
کیش
گردشگری

۱. مقدمه

شبکه‌های حمل‌ونقل عمومی برای توسعه پایدار، حفظ سلامتی و برقراری امنیت جامعه بسیار حیاتی هستند (Chow et al, 2016). سیستم حمل‌ونقل عمومی دربرگیرنده کاربری‌هایی است که استفاده آن ماهیت جمعی داشته و جابه‌جاکننده افراد به مکان‌های مختلف در شبکه‌های طراحی شده است. اتوبوس، تاکسی، هواپیما، قطار، موتورسیکلت‌های مسافری، سرویس‌های جابه‌جاکننده کالا و خدمات از جمله وسایل حمل‌ونقل عمومی هستند (Daviran, 2026). کارآمدی عملکردی این سیستم از یک‌طرف وابسته به عوامل مختلف پشتیبان (مانند کیفیت خودرو، خدمات به‌روزرسانی، نظام تعمیرگاهی، کیفیت و ایمنی شبکه حمل‌ونقل) و از طرف دیگر، وابسته به نظام زمان‌بندی کارکردی آن در ساختار ترددی در شبکه‌های حمل است. سفرهای درون‌شهری پوشش‌دهنده حجم وسیعی از تردد حمل‌ونقل عمومی است که عمدتاً در وابستگی به شبکه حمل‌ونقل شهری، نظام زمان‌بندی کار و فعالیت ساکنان آن قرار دارد (Ramezanzadeh et al, 2015). در یک سیستم شهری جابه‌جایی آسان، ایمن، راحت و اقتصادی حرف اول را می‌زند و با رشد اقتصادی شهرها نیاز به جابه‌جایی انسان و کالا افزون‌تر می‌شود (Ahmadzadeh, 2023).

یکی از مؤلفه‌های مهم در این زمینه، ارتباط بین دسترسی‌پذیری حمل‌ونقل عمومی و فعالیت‌های اقتصادی شهری است. مطالعات نشان داده‌اند بهبود دسترسی به حمل‌ونقل عمومی می‌تواند به طور مستقیم بر توسعه اقتصادی محلی، از جمله افزایش تعداد فعالیت‌های اقتصادی، اشتغال‌زایی و توسعه بخش خرده‌فروشی و خدمات تأثیر بگذارد. در واقع سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل عمومی با هدف تقویت تحرک‌پذیری پایدار، می‌تواند علاوه بر مزایای حمل‌ونقلی، اثرات سرریز مثبت و معناداری بر بافت اقتصادی محلی نیز ایجاد کند (Marzolla et al, 2025). مطالعات گردشگری نشان می‌دهد حمل‌ونقل عمومی نقش مهمی در افزایش تحرک گردشگران در مقصد و ارتقای کیفیت تجربه گردشگری دارد. این خدمات با کاهش هزینه‌های جابه‌جایی، بهبود دسترسی به جاذبه‌های فرهنگی و طبیعی و توزیع متعادل‌تر گردشگران در سطح شهر همراه است. شواهد پژوهشی همچنین بیانگر وجود رابطه‌ای مثبت میان توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و رشد گردشگری است، به گونه‌ای که بهبود شبکه حمل‌ونقل و کاهش زمان دسترسی به مقاصد دیدنی، موجب افزایش رضایت گردشگران و طولانی‌تر شدن مدت اقامت آنان می‌شود (Orujov, 2025). به همان نسبت از منظر اقتصاد شهری، حمل‌ونقل عمومی به نحوی واسطه‌ای بین ساکنان، گردشگران و محیط اقتصاد محلی ایجاد می‌کند. این مهم به طور خاص در شهرهای گردشگری که هزینه‌های اقامت و حمل‌ونقل بخش بزرگی از هزینه‌های گردشگران را تشکیل می‌دهند، افزایش دسترسی به حمل‌ونقل عمومی می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای در تجربه گردشگران و افزایش هزینه‌کرد آنان ایفا کرده و در برابر تراکم و شدت گردشگری به عنوان یک عامل اقتصادی تقاضامحور عمل کند. شهرهای جزیره‌ای با عملکرد تفریحی و گردشگری جنوب ایران مانند قشم، کیش، هرمز، لاوان به عنوان شهرهایی شناخته می‌شوند که عملکرد حمل‌ونقل عمومی در آن پراهمیت است. ماهیت جزیره‌ای این شهرها و محدودیت انتقال و استفاده از حمل‌ونقل شخصی، به استفاده گردشگران از شبکه حمل‌ونقل عمومی به‌ویژه تاکسی منجر شده است. همین موضوع، اقتصاد مبتنی بر حمل‌ونقل

عمومی در شبکه شهری را گسترش داده و ساختاری از خدمات پشتیبان و کسب‌وکارهای مرتبط با جابه‌جایی مسافر ایجاد کرده است. به طور خاص، توسعه این ساختار موجب افزایش اشتغال در بخش حمل‌ونقل و خدمات وابسته، تقویت دسترسی گردشگران به نقاط گردشگری شده است. جزیره کیش به عنوان یکی از شهرهای جزیره‌ای با کارکرد عمدتاً گردشگری، پذیرای بیش از سه میلیون گردشگر سالانه است که عمدتاً از طریق حمل‌ونقل هوایی و سپس دریایی به جزیره دسترسی دارند. ماهیت جزیره‌ای و محدودیت استفاده از وسایل نقلیه شخصی سبب شده است که گردشگران بیش از هر زمان دیگری از شبکه حمل‌ونقل عمومی، به‌ویژه تاکسی‌ها و خدمات ترانسفر سازمان‌یافته استفاده کنند. این مهم به شکل‌گیری اقتصاد مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی منجر شده است که در آن خدمات حمل‌ونقل فقط نه به عنوان جابه‌جاکننده گردشگر، بلکه شکل‌دهنده بخشی از ساختار اقتصاد محلی شهر باشد که به صورت نظام‌مند سعی در توسعه سطح خدمات و اقتصاد وابسته به آن دارد.

با این حال، علی‌رغم این وابستگی ساختاری، مطالعات موجود عمدتاً بر جنبه‌های مدیریتی، زیرساختی یا کارکردی حمل‌ونقل تمرکز داشته‌اند و سازوکار شکل‌گیری و تداوم اقتصاد مبتنی بر شبکه حمل‌ونقل عمومی از منظر تجربه زیسته بهره‌برداران آن کمتر مورد واکاوی قرار گرفته است. در نتیجه، نحوه معناسازی کنشگران، روابط درونی، الگوهای تعامل، شیوه‌های انطباق با نوسانات گردشگری و سازوکارهای غیررسمی پشتیبان این اقتصاد همچنان به صورت نظام‌مند فهم نشده است. در واقع، اصلی پژوهش حاضر نه صرفاً کارآمدی حمل‌ونقل عمومی، بلکه فقدان فهم عمیق از ساختار و عملکرد اقتصاد محلی شکل‌گرفته پیرامون آن در بستر جزیره‌ای و گردشگری است. اقتصادی که از خلال تجربه‌های زیسته بهره‌برداران معنا می‌یابد و بازتولید می‌شود. از این‌رو، پژوهش پیش رو با هدف بررسی اقتصاد محلی مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی در شهرهای جزیره‌ای با کارکرد گردشگری، سعی در ساختارشناسی زیسته اقتصاد محلی مبتنی بر شبکه حمل‌ونقل عمومی (با محوریت تاکسی) دارد. نوآوری این پژوهش در تمرکز بر اقتصاد محلی مبتنی بر شبکه حمل‌ونقل عمومی است، به گونه‌ای که ساختار عملکردی این اقتصاد از منظر تجربه زیسته بهره‌برداران و با رویکرد پدیدارشناسی تبیین شده است. چنین رویکردی تا کنون در مطالعات مرتبط مورد توجه قرار نگرفته است. لذا سؤال اصلی پژوهش این است که: ساختار و عملکرد اقتصاد مبتنی بر شبکه حمل‌ونقل عمومی در جزایر گردشگری چگونه از منظر تجربه‌های زیسته بهره‌برداران شکل می‌گیرد و کارکرد پیدا می‌کند؟

۲. پیشینه پژوهش

گردشگری در دهه‌های اخیر، به عنوان فعالیتی اقتصادی و اجتماعی، رشد چشمگیری یافته و عاملی مؤثر در رونق بخشی به وضعیت معیشت، اشتغال و فرهنگ عمل می‌کند (Kachniewska, 2015). بخش مهمی از درآمد گردشگری در مناطقی تخصیص می‌یابد که اوضاع اقتصادی و رفاهی بهتری داشته و عاملی در رشد اقتصادی آن باشد. رشد درآمد همراه با توسعه گردشگری، انگیزه‌های جذب سرمایه را افزایش و در نتیجه، سطح رفاه را افزایش می‌دهد (Bahmani & Namamian, 2020). از آنجا که اقتصاد شهری به بررسی چگونگی توزیع فعالیت‌های اقتصادی، منابع، و خدمات در

۳. مبانی نظری

اقتصاد مبتنی بر حمل و نقل عمومی در مقیاس شهری را می‌توان در نظریه‌های اقتصاد شهری و اقتصاد رفاه جست‌وجو کرد. در این نظریه‌ها حمل و نقل را نه فقط یک فعالیت فنی، بلکه یک پدیده اقتصادی - فضایی است که بر تخصیص منابع، توزیع فعالیت‌ها و رفاه اجتماعی اثر می‌گذارد. اسمال و اریک وروف در نظریه تقاضای مشتق شده، بیان می‌کنند تقاضا برای حمل و نقل، تقاضای مستقل و نهایی نیست، بلکه از تقاضا برای فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی دیگر مشتق می‌شود (Small & Verhoef, 2007). از این منظر افراد و بنگاه‌ها به‌خودی‌خود خواهان سفر نیستند، بلکه سفر را به عنوان وسیله‌ای برای دسترسی به اشتغال، آموزش، خدمات، خرید و فعالیت‌های تفریحی انجام می‌دهند (Button, 2010). سفر و جابه‌جایی را نمی‌توان به عنوان یک کالای مصرفی نهایی حساب کرد، بلکه کالای واسطه‌ای است که ارزش اقتصادی آن در پیوند مستقیم با ارزشی است که فعالیت‌های انجام‌شده در مقصد خلق می‌کنند. به عنوان نمونه، تقاضا برای استفاده از مترو یا تاکسی نه از عمل سفر، بلکه از نیاز افراد به دسترسی به محل کار، مراکز تجاری یا جاذبه‌های گردشگری ناشی می‌شود (Ortúzar & Willumsen, 2011).

در گردشگری شهری، به‌ویژه گردشگری در جزایر که با محدودیت حمل و نقل شخصی مواجه است، تقاضای مشتق‌شده حمل و نقل عمومی عمدتاً برای استفاده از وسایل حمل و نقل مانند تاکسی با هدفی مستقل نیست، بلکه ناشی از نیاز گردشگران به دسترسی به نقاط مختلف شهری است. گردشگران برای رسیدن به جاذبه‌های دیدنی، مراکز خرید، هتل‌ها و رویدادهای شهری به حمل و نقل عمومی متکی هستند و بنابراین، تقاضای آن‌ها برای خدمات حمل و نقل، مستقیماً از تقاضای سفرهای گردشگری مشتق می‌شود. عواملی مانند زمان سفر، هزینه سفر، ترکیب گروه سفر، هدف سفر، سطح آمادگی جسمانی، دانش درباره گزینه‌های حمل و نقل در مقصد و شرایط آب‌وهوایی به طور معناداری بر انتخاب شیوه حمل و نقل تأثیر می‌گذارد (Bursa et al, 2022). در سطح اقتصاد شهری، تقاضای مشتق‌شده امکان پیش‌بینی اثرات حمل و نقل عمومی بر اقتصاد محلی را فراهم می‌آورد. افزایش دسترسی گردشگران به جاذبه‌ها و امکانات شهری باعث رشد درآمد هتل‌ها، رستوران‌ها و فروشگاه‌ها می‌شود و به این ترتیب، حمل و نقل عمومی نه تنها یک خدمت شهری، بلکه عاملی محرک برای توسعه اقتصادی مناطق گردشگرمحور است. از این منظر گردشگری می‌تواند به صورت بهره‌بردار از ظرفیت‌های موجود و افزایش درآمد خدمات حمل و نقل عمل کند (Albalade & Bel, 2010).

تصمیم‌گیری در مورد توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی در نظریه سرمایه‌گذاری حمل و نقل بیشتر مفهوم می‌یابد. بر اساس این نظریه، سرمایه‌گذاری در حمل و نقل باید بر اساس تحلیل هزینه - فایده اجتماعی، ارزش زمانی کاربران، و اثرات بلندمدت فضایی انجام گیرد. افزایش ظرفیت حمل و نقل عمومی بدون توجه به تقاضای بالقوه و تغییرات رفتاری می‌تواند به بازتولید ازدحام منجر شود و صرفه‌های حمل و نقل برای بهره‌برداران را کاهش دهد و از کارایی اقتصادی بکاهد (Litman, 2023). مطالعات هزینه و عملکرد نشان می‌دهند شبکه‌های حمل و نقل عمومی با افزایش حجم تولید (مثلاً افزایش مسافران یا حجم خدمات ارائه‌شده)، می‌توانند هزینه‌های

فضای شهری می‌پردازد و روابط میان ساختارهای فضایی، عملکرد بازارها و تصمیمات سیاست‌گذاری را تحلیل می‌کند. لذا حمل و نقل عمومی به عنوان یکی از ارکان اقتصاد شهری است که هم در نظریه‌های توسعه شهری و هم در نظریه‌های گردشگری، به عنوان یکی از زیرساخت‌های کلیدی برای رشد اقتصادی مقصد معرفی می‌شود (JaraDíaz, 2007). این زیرساخت‌ها با افزایش دسترسی گردشگران به نقاط گردشگری، کاهش هزینه‌های جابه‌جایی، و بهبود تجربه بازدید نقش مهمی در شکل‌دهی به تقاضای گردشگری و تقویت اقتصاد شهری دارند. بررسی‌ها نشان می‌دهد در خصوص اقتصاد گردشگری مبتنی بر حمل و نقل عمومی مطالعات محدودی وجود داشته و بیشتر مطالعات محدود به توسعه زیرساختی آن‌ها است تا اقتصاد خرد حاصل از آن. با این حال از جمله مطالعات انجام‌گرفته متناظر با موضوع حمل و نقل، اقتصاد و گردشگری می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

تقی‌زاده فرهمند (۲۰۲۰) در مطالعه‌ای با عنوان «بررسی تأثیر گردشگری شهری بر اقتصاد شهری با تأکید بر سیستم حمل و نقل عمومی» نشان می‌دهد گردشگری شهری با جذب بازدیدکنندگان و ایجاد فرصت‌های شغلی و درآمد، اقتصاد شهرها را تقویت می‌کند و وجود شبکه حمل و نقل کارآمد و دسترسی آسان برای گردشگران، عاملی کلیدی در رونق گردشگری و توسعه اقتصادی شهری است. بهمنی و نامیان (۲۰۲۰) در پژوهشی با موضوع طراحی مدل اقتصاد گردشگری شهری با رویکرد ساختاری - تفسیری به این نتیجه رسیدند که از بین ابعاد تولید بومی و محلی و پس از آن سرمایه‌گذاری دارای بیشترین قدرت نفوذ، درآمدزایی و ورود ارز به ایران از منابع گردشگری است.

رجبی و همکاران (۲۰۲۲) در مطالعه‌ای با عنوان «ارائه الگویی جهت توسعه گردشگری پایدار در جزیره قشم با تمرکز بر چشم‌اندازها و چالش‌های گردشگری طبیعی موضوع زیرساخت‌ها و سیستم حمل و نقل عمومی و اثر آن در رونق گردشگری و توسعه آن» اشاره کردند.

گاران و همکاران (۲۰۲۲) در مطالعه‌ای با عنوان «دسترسی‌پذیری و تحرک‌پذیری حمل و نقل عمومی برای یک جزیره هوشمندتر» به این نتیجه دست یافت که بهبود سیستم‌های حمل و نقل عمومی می‌تواند هم‌زمان موجب کاهش وابستگی به خودروی شخصی و تقویت فعالیت‌های اقتصادی محلی در مقاصد گردشگری شود.

باش و همکاران (۲۰۲۴) در پژوهشی با عنوان «عوامل مؤثر در تشویق گردشگران برای استفاده از حمل و نقل عمومی در مقصد تعطیلات با تمرکز بر پایداری گردشگری» به این نتیجه می‌رسند که وجود کارت‌های مهمان با امکان استفاده رایگان از حمل و نقل عمومی و عادت گردشگران به استفاده روزمره از حمل و نقل عمومی در محل سکونت، به طور معناداری استفاده آن‌ها از حمل و نقل عمومی در مقصد را افزایش می‌دهد، در حالی که ترجیح به استفاده از خودروی شخصی اثر منفی بر این انتخاب دارد.

کاربولوت و اوزون (۲۰۲۴) در مطالعه‌ای با موضوع نقش حمل و نقل عمومی مبتنی بر تاکسی‌ها در اقتصاد محلی به این نتیجه رسیدند که تاکسی‌ها با افزایش دسترسی شهروندان و مسافران به کسب‌وکارها، بازارها و خدمات شهری، به شکل غیرمستقیم درآمد کسب‌وکارهای محلی را افزایش می‌دهند. نقش تاکسی به‌ویژه در محلات کم‌دسترس شهری و برای اشتغال رانندگان محلی چشمگیر است.

متوسط عملیاتی را کاهش دهند، زیرا بسیاری از هزینه‌ها، مانند هزینه‌های سرمایه‌ای و مدیریت، در سطح وسیع‌تر تسهیم می‌شوند و این تسهیم هزینه باعث افزایش کارایی بهره‌بردار می‌شود. طوری که وقتی بهره‌برداران خدمات را در مقیاس بزرگ‌تر ارائه می‌دهند، فرصت استفادهٔ بهینه از ناوگان و زیرساخت افزایش می‌یابد و هزینه‌های اضافی هر سفر کاهش می‌یابد که این اثر در ادبیات به عنوان بازده به مقیاس در بخش حمل‌ونقل عمومی شناخته می‌شود (Makhlouf & Helali, 2024).

علاوه بر صرفه‌های مقیاس، خصوصیات منحصر به فرد هزینه‌های ارائه خدمات و ساختار بازار نقش کلیدی در تعیین کارایی بهره‌برداران دارند (Hörcher & Tirachini, 2021). اثر موهرینگ (Mohring Effect) اصطلاحی است که برای صرفه‌های مقیاس حمل‌ونقل عمومی کاربرد بسیاری دارد. این اثر نشان می‌دهد اگر تقاضا برای حمل‌ونقل عمومی افزایش یابد و عرضه خدمات با آن هماهنگ شود، افزایش فرکانس سرویس‌ها باعث کاهش متوسط زمان انتظار مسافران می‌شود (Van Reeve, 2008; Mohring, 1972). کاربرد اثر موهرینگ در حمل‌ونقل عمومی به‌ویژه در شهرهای گردشگری از آن جهت معنا می‌یابد که تقاضای سفر در این شهرها به طور قابل توجهی متغیر و فصلی است و مدیریت بهینه فرکانس خدمات، زمان انتظار مسافران و بهره‌برداری از ظرفیت‌ها اهمیت بالایی پیدا می‌کند. بر اساس اثر موهرینگ، افزایش تعداد مسافران باعث می‌شود که اپراتورهای حمل‌ونقل مجبور به ارائه خدمات با فرکانس بالاتر شوند که این امر کاهش متوسط زمان انتظار و هزینه سفر را در پی دارد (Silva, 2021).

در ادبیات اقتصاد شهری و حمل‌ونقل، اقتصاد مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی به عنوان زیرساختی فراتر از خدمت جابه‌جایی تعریف شده است که با افزایش دسترسی، بهره‌وری و تعاملات اقتصادی محلی پیوند دارد. بر اساس مطالعات اخیر، سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل عمومی نه تنها به بهبود جابه‌جایی مسافران و کاهش هزینه‌های سفر منجر می‌شود، بلکه به طور سیستماتیک بر توسعه اقتصادی مناطق شهری اثرات سرریز مثبت دارد؛ به طوری که در مناطق تحت پوشش افزایش خدمات حمل‌ونقل، تعداد فعالیت‌های اقتصادی، اشتغال و رشد کسب‌وکارها افزایش یافته است، که خود

نمود بارز نقش حمل‌ونقل در اقتصاد شهری است (Albalate & Bel, 2010). از طرفی از دیدگاه شهر یا منطقه، انتقال از سامانه مبتنی بر خودروهای شخصی به سامانه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی و سفر فعال، از نظر اقتصادی نیز سودمند است، زیرا هزینه متوسط سفر را کاهش می‌دهد، زمین‌های مورد استفاده برای جاده‌های چندخطه یا پارکینگ‌ها آزاد می‌شوند و هزینه‌های ازدحام، آلودگی هوا، سروصدا و گسترش شهری کاهش می‌یابد (APTA, 2020). به نوعی دسترسی به حمل‌ونقل عمومی در یک منطقه می‌تواند فعالیت اقتصادی را نیز افزایش داده و می‌تواند مزایای اقتصادی، اجتماعی و سلامت گسترده‌ای بر زندگی افراد داشته باشد. توانایی سفر و ارتباط با دیگران نیز یک قابلیت اساسی انسانی است و می‌تواند خود به عنوان نشانه‌ای از رفاه تلقی شود (Anciaes & Alhassan, 2024).

از طرفی، شدت گردشگری به عنوان یک عامل تقاضاساز باعث افزایش فشار تقاضا بر شبکه حمل‌ونقل عمومی می‌شود، به طوری که مقاصد گردشگری در فصل‌های اوج با افزایش سفرها مواجه است و این تقاضای اضافی، لزوم تنظیم مناسب خدمات و فرکانس عملیات را برجسته می‌سازد (Albalate & Bel, 2010). درک عوامل مؤثر بر انتخاب وسیله حمل‌ونقل اهمیت دارد، زیرا بر انتخاب مقصد و محل اقامت نیز اثر می‌گذارد. از این منظر حمل‌ونقل را یک منبع پشتیبان است که دسترسی به مقصد گردشگری را تحت تأثیر قرار می‌دهد و بخشی جدایی‌ناپذیر از فعالیت اصلی گردشگری را شکل می‌دهد (Samková & Navrátil, 2023).

از این‌رو با توجه به ادبیات نظری، اقتصاد شهری مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی را می‌توان بر سه رکن اصلی تقاضای مشتق شده از فعالیت‌های اقتصادی و گردشگری، بهره‌وری شبکه و رانندگان، و مدیریت بهینه ظرفیت و فرکانس خدمات بنیان نهاد. در شهرهای گردشگری، تقاضای گردشگران برای دسترسی به جاذبه‌ها، مراکز اقامتی و امکانات شهری موجب افزایش سفرها و بهره‌وری می‌شود، که این خود به رشد درآمد کسب‌وکارهای محلی و رفاه بهره‌برداران خدمات حمل‌ونقل منجر می‌شود. این روابط محور چارچوب مفهومی پژوهش را تشکیل می‌دهد و با استفاده از نظریه‌های اقتصاد شهری و اقتصاد رفاه تحلیل می‌شود (جدول ۱).

جدول ۱. مستندسازی چارچوب مفهومی اقتصاد شهری مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی در مقاصد گردشگری

چارچوب مفهومی	مفهوم نظری	مستند علمی
تقاضای مشتق شده حمل‌ونقل	نظریه تقاضای مشتق شده؛ سفر به عنوان کالای واسطه‌ای	Small & Verhoef, 2007; Button, 2010; Ortúzar & Willumsen, 2011
تقاضای گردشگری برای حمل‌ونقل عمومی	انتخاب شیوه سفر گردشگران	Bursa et al., 2022; Samková & Navrátil, 2023
نقش اقتصادی حمل‌ونقل عمومی	اثرات سرریز اقتصادی و توسعه محلی	Albalate & Bel, 2010
بهره‌وری شبکه و رانندگان	بازده به مقیاس در حمل‌ونقل عمومی	Makhlouf & Helali, 2024; Hörcher & Tirachini, 2021
زمان انتظار و فرکانس خدمات	اثر موهرینگ	Mohring, 1972; Van Reeve, 2008; Silva, 2021
مدیریت ظرفیت در تقاضای فصلی	تقاضای ایجاد شده و برنامه‌ریزی حمل‌ونقل	Litman, 2023; Albalate & Bel, 2010
رفاه و دسترسی شهری	اقتصاد رفاه و قابلیت تحرک	Anciaes & Alhassan, 2024; APTA, 2020

۴. مواد و روش‌ها

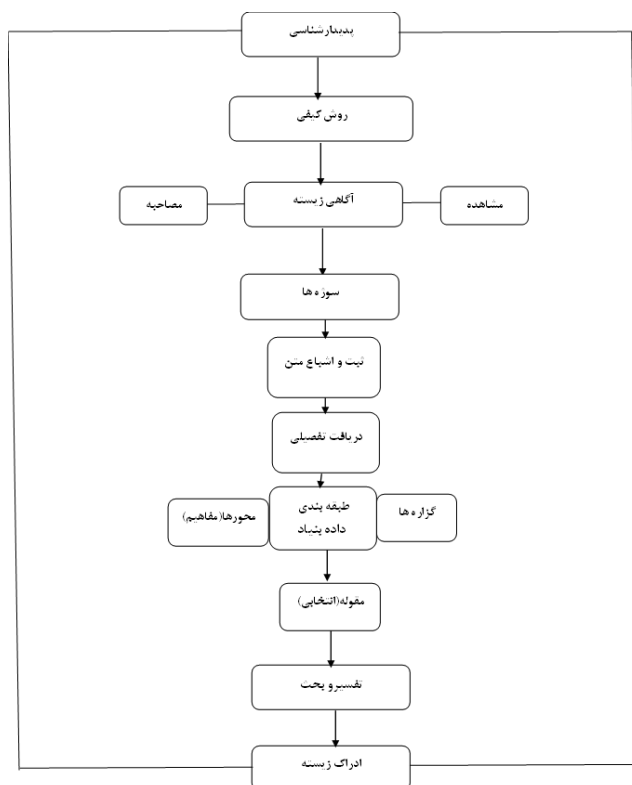
یکی از رویکردهای مناسب برای بررسی اثرات حمل‌ونقل عمومی

مبتنی بر گردشگری در اقتصاد محلی جزایر گردشگری، به‌ویژه در فضاهایی با ساختار فضایی و اقتصادی خاص مانند جزیره کیش،

پدیدارشناسی تفسیری است. انتخاب رویکرد پدیدارشناسی به این دلیل صورت گرفته است که اقتصاد محلی مبتنی بر حمل و نقل عمومی در جزایر گردشگری، پدیده‌ای چندبعدی و وابسته به تجربه‌های زیسته کنشگران اصلی آن است و درک آن فقط از طریق شاخص‌های کمی امکان‌پذیر نیست. پدیدارشناسی این امکان را فراهم می‌کند که معنای اقتصادی حمل و نقل عمومی، همان‌گونه که توسط بهره‌برداران و ذی‌نفعان درک و تجربه می‌شود، آشکار شود. تمرکز اصلی پژوهش بر تجربه زیسته رانندگان حمل و نقل عمومی (تاکسی سفید) به عنوان جامعه مورد پژوهش است. تجربه‌ای که در آن مفاهیمی همچون تقاضای فصلی گردشگری، فرکانس سفرها، درآمد، بهره‌وری و امنیت معیشتی در قالب ادراکات روزمره شکل می‌گیرند. این تجربه‌ها در فضای زیستی خاص جزیره که با محدودیت فضایی، وابستگی به گردشگری و تراکم فعالیت‌ها همراه است، معنا پیدا می‌کنند. با توجه به اینکه در پژوهش‌های پدیدارشناختی، هدف دستیابی به تعمیم آماری نیست، بلکه دستیابی به غنای تجربی و اشباع مفهومی مدنظر است. از این رو، حجم نمونه بر اساس اصل اشباع نظری تعیین به تعداد ۲۰ مشارکت‌کننده بوده است، به گونه‌ای که با تکرار داده‌های مشابه و عدم دستیابی به پاسخ‌های جدید، فرایند گردآوری متوقف و داده‌ها طبقه‌بندی و سامان‌دهی شد. به این ترتیب، اشباع نظری پس از مصاحبه با نفر ۱۵ ام به صورت نسبی حاصل شد. با این حال، برای اطمینان بیشتر از ثبات داده‌ها و پوشش کامل مضامین، فرایند گردآوری داده‌ها تا رسیدن به اطمینان از تکرار مفاهیم تا نفر بیستم ادامه یافت. روش نمونه‌گیری در این پژوهش از نوع نمونه‌گیری در دسترس بود که برای دستیابی به تجربه‌های متنوع‌تر، از نمونه‌گیری گلوله‌برفی نیز استفاده شد. داده‌ها از طریق مصاحبه‌های نیمه‌ساختاریافته و عمیق گردآوری شدند.

کاوش تجربه زیسته کنشگران از طریق روش پدیدارشناسی است. اقتصاد محلی در این گونه شهرها نه تنها محصول شاخص‌های عینی همچون حجم سفر، درآمد یا اشتغال، بلکه برآیند نحوه ادراک، تجربه و زیست روزمره بهره‌برداران، کاربران و فعالان حوزه حمل و نقل عمومی در بستر گردشگری است. از این منظر، پدیدارشناسی امکان فهم این پیوند پیچیده میان حمل و نقل، گردشگری و اقتصاد محلی را در سطح آگاهی و تجربه انسانی فراهم می‌آورد. پدیدارشناسی درک و شهود مستقیم بدون واسطه اشیا و پدیده‌ها است تا بتواند ماهیت پدیده‌ها را بیان کند (Vasegh et al, 2020). به بیان دیگر، مطالعه یا شناخت پدیدار شامل هر چیزی است که برای ذهن ظاهر می‌شود و انسان آن را تجربه می‌کند. در واقع، پدیدارشناسی حول محور آگاهی شکل گرفته و دربرگیرنده چیزی است که به عنوان بصیرت اصلی شناخته می‌شود (Daviran, 2026). تجربه زیسته یکی از اصطلاحات مهم و بنیادینی در پدیدارشناسی است. در واقع، پژوهش پدیدارشناسی روشی است درباره تجربه انسان و شیوه‌هایی که چیزها از طریق آن و در آن، تجربه خودشان را به ما اهدا می‌کنند. در این رویکرد، کاوش پدیدارها یا همان فضای زیستی است که فضانشینان، فضاگردانان و فضااندیشان در آن زیست می‌کنند و زیست‌جهان آموخته‌ها و تجربه‌های روی داده در دنیای ذهن را ثبت می‌کنند. پدیدارشناسی می‌کوشد پدیده‌هایی همچون نقش حمل و نقل عمومی در معیشت، بهره‌وری اقتصادی و پویایی گردشگری را آن گونه که در ذهن و تجربه کنشگران محلی ظاهر می‌شوند، مورد مطالعه قرار دهد. چارچوبی مفهومی برای فهم اقتصاد محلی مبتنی بر حمل و نقل عمومی در شهرهای جزیره‌ای فراهم می‌کند. چارچوبی که امکان تبیین معانی پنهان، ادراک‌های اقتصادی و منطق‌های زیسته کنشگران را در پیوند با گردشگری و نظام جابه‌جایی شهری آشکار می‌سازد (شکل ۱).

پژوهش حاضر از نظر ماهیت، کیفی و از نظر رویکرد، مبتنی بر



شکل ۱. فرایند روش پدیدارشناسی در مطالعه ادراک زیسته

حمل و نقل عمومی در اقتصاد جزیره شکل یافته است.

۵. یافته‌ها

جزیره کیش به عنوان یکی از شهرهای جزیره‌ای ایران در جنوب آن واقع شده است. مساحت این شهر نزدیک ۹۱ کیلومتر مربع با شکل هندسی نسبتاً بیضوی است (شکل ۲). کیش جزیره‌ای نسبتاً هموار است و ارتفاع آن از سطح دریا بیش از ۱۰ متر نیست. این ویژگی باعث شده که بیشتر جزیره برای توسعه شهری، گردشگری و زیرساخت‌های تفریحی مناسب باشد. جزیره دارای سواحل شنی و مرجانی است. آب‌های اطراف آن کم‌عمق و شفاف است و پوشش گیاهی دریایی مانند مرجان‌ها و جلبک‌های دریایی در بعضی نقاط مشاهده می‌شود. این جزیره دارای اقلیم گرم و مرطوب است. دما در تابستان‌ها به بیش از ۴۰ درجه سانتی‌گراد رسیده و در زمستان‌ها معتدل و بین ۱۸ تا ۲۵ درجه سانتی‌گراد است. رطوبت نسبی در بیشتر فصل‌های بالاست و بارش باران محدود به زمستان‌ها است. بر اساس آخرین سرشماری نفوس و مسکن کشور (سال ۱۳۹۵) جمعیت این جزیره شهری حدود ۴۰ هزار نفر بوده که در مقایسه با سال ۱۳۹۰ (حدود ۲۴ هزار نفر) دارای نرخ رشد بیش از ۱۱ درصد بوده است. بر اساس آمارهای دریافتی از مناطق آزاد کیش در سال ۱۴۰۳ جمعیت این جزیره به حدود ۵۰ هزار نفر رسیده که از رشد شتابان برخوردار است. بررسی‌ها نشان می‌دهد جمعیت بومی این جزیره در حال حاضر حدود ۷ هزار نفر است که غالباً در منطقه سفین اسکان داشته و عمدتاً عرب هستند. ساختار جمعیتی کیش، مهاجرپذیر از تمام نقاط کشور به‌ویژه استان‌های جنوبی مانند خوزستان، فارس، سیستان، هرمزگان، بوشهر، اصفهان، یزد، کرمان است که به دلایل سرمایه‌گذاری و اشتغال به این جزیره مهاجرت کرده و به مرور اسکان دائم یافته‌اند. این جزیره در مقیاس کارکردی، جزیره‌ای گردشگری و تجاری بوده که به طور نسبی پذیرای بیش از ۳ میلیون نفر گردشگر در سال است.

تحلیل داده‌های پژوهش بر اساس رویکرد پدیدارشناسی تفسیری انجام شد و هدف آن، تبیین معنای تجربه زیسته رانندگان حمل و نقل عمومی از نقش این بخش در اقتصاد محلی جزیره کیش بود. پس از پیاده‌سازی کامل مصاحبه‌ها، متون چندین بار مطالعه شدند تا درکی کلی از محتوای تجربیات مشارکت‌کنندگان حاصل شود. در ادامه، گزاره‌های معنادار مرتبط با ابعاد اقتصادی حمل و نقل عمومی و تقاضای گردشگری شناسایی و در قالب واحدهای معنایی تحلیل شدند. واحدهای معنایی استخراج‌شده در فرایندی تفسیری به مضامین اصلی سازمان‌دهی شدند و در چارچوب مبانی نظری اقتصاد شهری و حمل و نقل عمومی مورد تفسیر قرار گرفتند. نتیجه این فرایند، تبیین ساختار معنایی اقتصاد محلی مبتنی بر حمل و نقل عمومی از منظر تجربه زیسته کنشگران محلی در یک مقصد گردشگری جزیره‌ای بود. به منظور افزایش اعتبارپذیری یافته‌ها، داده‌ها از طریق مطالعه مکرر و بازبینی تفسیری مستمر مورد تحلیل قرار گرفتند تا فهم عمیقی از تجربه زیسته مشارکت‌کنندگان حاصل شود. اعتمادپذیری پژوهش با مستندسازی شفاف مراحل گردآوری و تحلیل داده‌ها و ثبت دقیق فرایند استخراج مضامین تأمین شد. همچنین، برای افزایش قابلیت تأییدپذیری، تفسیرها بر شواهد مستقیم مشارکت‌کنندگان استوار شدند و از تحمیل پیش‌فرض‌های نظری پرهیز شد. قابلیت انتقال‌پذیری یافته‌ها نیز از طریق توصیف زمینه‌مند بستر پژوهش و ویژگی‌های جزیره کیش فراهم شد. با توجه به اینکه در پدیدارشناسی پرسش‌های مصاحبه، چارچوب نبوده و تجربه‌محور هستند، لذا مصاحبه‌ها بر محور تجربه زیسته رانندگان از اقتصاد روزمره آنان متمرکز بوده و اساس سؤال‌ها منطبق بر ادبیات نظری با تمرکز بر مواردی همچون: تجربه زیسته اقتصادی رانندگان، اثر فصل‌های گردشگری بر تعداد سفرها و بهره‌وری، تغییرات زمان انتظار و نقش حمل و نقل عمومی به عنوان فعالیتی اقتصادی - واسطه‌ای، اثر ویژگی‌های جزیره‌ای و محدودیت استفاده گردشگران از خودروی شخصی بر کار و درآمد، روابط اقتصادی آنان با دیگر مشاغل محلی، ادراک شخصی از کار و نقش



شکل ۲. موقعیت جزیره کیش در کشور ایران

۱.۵. ساختار حمل و نقل جزیره کیش

دوچرخه، موتور برقی یا اجاره خودرو نیز در کیش فعالیت دارند. با توجه به اطلاعات سازمان مناطق آزاد کیش و مشاهده‌های میدانی در حال حاضر اکثر خودروهای تاکسی ساخت شرکت تویوتا و وارداتی بوده و در مدل تویوتا النترا، تویوتا کرولا، تویوتا کمری فعالیت می‌کنند که عمدتاً مدل ۲۰۱۶ به بعد را در بر می‌گیرند.

به منظور پدیدارشناسی تجربه زیسته اقتصاد محلی مبتنی بر حمل و نقل عمومی تاکسی ابتدا موقعیت قرارگیری تاکسی‌ها در محدوده جزیره مورد بررسی قرار گرفت. نتایج حاصل از مشاهده میدانی نشان می‌دهد موقعیت استقرار تاکسی‌های سفید عمدتاً در کنار هتل‌ها، مراکز تجاری شهر، فرودگاه، اسکله، اماکن تفریحی و گردشگری، رستوران‌ها هستند که به صورت محدود در محورهای شهری نیز تردد دارند. تاکسی‌ها عمدتاً به صورت ردیفی در مکان اشاره شده توقف می‌کنند و به‌نوبت با سوار کردن مسافر، خدمات جابه‌جایی را انجام می‌دهند (شکل ۳).

جزیره کیش دارای بیش از ۵۰ هتل و بیش از ۱۲ هزار تخت اقامتی است که میانگین نسبت اشغال سالانه آن‌ها حدود ۷۰ درصد است (Kish Free Zone Organization, 2024). با توجه به محدودیت‌های جابه‌جایی و انتقال خودرو از سایر نقاط کشور به این جزیره سبب شده است که سیستم حمل و نقل عمومی مبتنی بر تاکسی و ون در این جزیره بسیار کاربرد داشته باشد. بر اساس اعلان مدیریت حمل و نقل عمومی کیش، تعداد ۷۰۰ تاکسی (سفید) و زرد (خطی) و ۸۰ مینی‌بوس ون با حدود ۱۳۰۰ نفر راننده فعالیت دارند که با طرح‌های نوسازی انجام‌گرفته بخش مهمی از ناوگان نوسازی شده‌اند. البته به صورت محدود تاکسی‌های لوکس معروف به تاکسی لندن نیز فعالیت دارند که برای جابه‌جایی و سوار شدن معلولان و سالمندان با ویلچر است (Kish Free Zone Organization, 2024). شایان یادآوری است سایر شیوه‌های حمل و نقلی مانند



شکل ۳. موقعیت حمل و نقل عمومی (تاکسی سفید) در بافت شهری جزیره کیش

گزاره‌ها، مفاهیم و مقوله‌ها به شرح زیر است:

۲.۵. مقوله فصل و تقاضا

این مقوله حاصل ۴۳ گزاره (کد باز) و ۴ مفهوم است که شکل‌دهنده اثر فصل و تقاضای مسافری بر اقتصاد حمل و نقل عمومی است. محتوای تفسیری این مقوله به‌گونه‌ای ادراک و تجربه زیسته رانندگان تاکسی سفید جزیره کیش از نوسانات زمانی تقاضای سفر و پیامدهای اقتصادی آن بر وضعیت شغلی آنان می‌پردازد. یافته‌های حاصل نشان می‌دهد اقتصاد حمل و نقل عمومی مبتنی بر تاکسی سفید در جزیره کیش، امری ایستا و یکنواخت نیست، بلکه تجربه‌ای زمانمند است که با تغییر فصل‌ها مفهوم می‌یابد. تجربه زیسته

یافته‌های حاصل از مصاحبه با جامعه مورد مطالعه نشان می‌دهد میانگین سنی رانندگان ۵۲ سال بوده که دارای سابقه سکونت میانگین ۱۰ سال در جزیره بوده و به‌طور نسبی به همین میزان نیز در بخش خدمات حمل و نقل عمومی (تاکسی) فعالیت می‌کنند. جامعه مورد مطالعه عمدتاً مهاجر با پراکندگی استان‌های مجاور و جنوبی ایران مانند سیستان، خوزستان، فارس، کرمان، بوشهر، هرمزگان است. جامعه مورد مطالعه متأهل و دارای حداقل یک فرزند هستند.

یافته‌های حاصل از فرایند مصاحبه دربرگیرنده بیش از ۲۱۱ گزاره اشتراکی (کد نهایی باز) بوده است که با طبقه‌بندی و اشتراک‌گذاری مفهومی به ۱۲ مفهوم و ۶ مقوله منتهی شد. تفسیر پدیدارشناسی

بهره‌برداران حمل‌ونقل عمومی نشان می‌دهد ماهیت گردشگری جزیره کیش و حضور گردشگر در آن زیست‌جهان کاری حمل‌ونقل عمومی را شکل می‌دهد، به گونه‌ای که فصل‌های پرمسافر و کم‌مسافر، نه تنها میزان درآمد، بلکه ریتم زندگی روزمره، برنامه‌ریزی آینده اقتصاد مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی را تعیین می‌کند. بهره‌برداران تاکسی، اقتصاد خود را در قالب یک‌چرخه تجربه می‌کنند. چرخه‌ای که میان رونق مؤثر و رکود نسبی در نوسان است. هر چند مدیریت جزیره کیش سعی کرده است با برگزاری جشنواره‌ها، تورهای گردشگری و برنامه‌های متنوع جذب مسافر در زمان غیرپیک، رکود نسبی برخی ایام سال را کاهش دهد. با این حال در روایت زیسته بهره‌برداران، ماه‌های اوج سفر، به‌ویژه از بهمن تا فروردین، به عنوان دوره‌هایی توصیف می‌شود که شهر زنده، فعال و پویا است و فعالیت مستمر جریان دارد. در این بازه‌ها، افزایش محسوس درآمد تجربه می‌شود. بهره‌برداران ناوگان در تجربه زیسته خود بیان کردند که تمرکز بخش عمده درآمد سالانه در چند ماه محدود، موجب می‌شود که نتوانند برای آینده مالی خود برنامه‌ریزی مطمئنی داشته باشند و در زمان رکود به مشاغل دیگر رفته و یا به شهر دیگر مهاجرت موقت داشته باشند. همین موضوع باعث شده است که وابستگی معیشت خانوار به دوره‌های کوتاه، فشار ذهنی و اقتصادی را در پس تجربه درآمد بالاتر پنهان کرده و برنامه ریزی اقتصادی برای ایام مختلف داشته باشند. اواسط بهار تا انتهای تابستان، به‌ویژه ماه‌های خرداد، تیر و مرداد، در تجربه حمل‌ونقل عمومی کیش به عنوان زمان رکود و انتظار و البته نوسازی معنا می‌یابد. در این دوره با کاهش محسوس تعداد مسافران نوعی بیکاری پنهان را در زیست‌جهان اقتصادی بهره‌برداران حمل‌ونقل عمومی جزیره مشاهده می‌شود که علی‌رغم حضور مداوم در محل کار، بازه اقتصادی و به تناسب، درآمد کاهش می‌یابد. به دلیل پابرجا ماندن و افزایش هزینه‌های زندگی در کیش و ناهمخوانی کار با درآمد، جابه‌جایی شغلی و یا مهاجرت موقت به دیگر شهرها امری مرسوم برای بهره‌برداران حمل‌ونقل عمومی جزیره کیش است.

الگوی فعالیت اقتصادی حمل‌ونقل عمومی به طور مستقیم تحت

تأثیر نوسانات فصلی است، به طوری که در فصل‌های پرگردشگر (دی تا فروردین)، تجربه کار با افزایش ساعت‌های فعالیت، کاهش زمان استراحت و عمدتاً شبانه‌روزی (با جابه‌جایی راننده) است. با وجود اینکه ساختار جغرافیایی و اقلیمی پذیرش گردشگر در جزیره کیش به شکل‌گیری دوره‌های اوج و کاهش گردشگری منجر می‌شود، ناوگان حمل‌ونقل تاکسی با کاهش سطح فعالیت می‌کوشد حداقل‌های اقتصاد بهره‌برداران را تأمین کند. با این حال با کاهش تقاضا، نگرانی درباره تأمین هزینه‌های معیشتی افزایش می‌یابد. تجربه زیسته اقتصاد مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی بهره‌برداران نشان می‌دهد علاوه بر مسائل اقلیمی تأثیرگذار بر جذب گردشگر، در مواقع بروز بحران‌های اجتماعی، سیاسی و امنیتی (مانند جنگ ۱۲ روزه، بیماری کرونا، آنفلوآنزا) یا شایعات سیاسی مرتبط، با کاهش شدید گردشگر در جزیره اقتصاد بهره‌برداران حمل‌ونقل عمومی جزیره نیز دچار چالش جدی می‌شود. تجربه زیسته بهره‌برداران نشان می‌دهد اقتصاد مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی در جزیره کیش به شدت به گردشگری وابسته است. با این حال، با توجه به رویه‌های زمانی کاهش و افزایش گردشگر در جزیره، بهره‌برداران تاکسی در مواجهه با این شرایط، کنشگرانی منفعل نیستند. آنان برای مدیریت اقتصاد شغلی خود، راهبردهای انطباقی متعددی را در زیست‌روزمره به کار می‌گیرند. پس‌انداز و سرمایه‌گذاری درآمد حاصل از فصل‌های پرمسافر، اشتغال موقت در مشاغل دیگر در تابستان، مهاجرت موقت به شهرهای دیگر (عمدتاً میدادی مهاجرتی)، بازرگانی موقت برخی کالاها، از جمله شیوه‌هایی است که رانندگان برای عبور از دوره‌های رکود به آن متوسل می‌شوند. تجربه زیسته رانندگان تاکسی سفید کیش نشان می‌دهد مقوله فصل و تقاضای گردشگری نه یک متغیر بیرونی، بلکه بخشی جدایی‌ناپذیر از زیست‌جهان اقتصادی آنان است. اقتصاد محلی مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی در این جزیره، اقتصادی زمانمند، نوسانی و وابسته به گردشگری است که در آن، رانندگان میان تلاش، انتظار و سازگاری مداوم در حرکت‌اند. مقوله فصل و تقاضا با مفاهیم نوسان درآمد، وابستگی به زمان، شدت فعالیت، امنیت شغلی، انطباق‌پذیری گره‌خورده‌گی دارد (جدول ۲).

جدول ۲. مفاهیم و گزاره‌های نهایی مقوله فصل و زمان در اقتصاد حمل‌ونقل عمومی جزیره کیش

مفاهیم	گزاره‌ها (کدهای باز)
نوسان درآمد و زمان	افزایش محسوس درآمد را در ماه‌های اوج سفر به‌ویژه از بهمن تا فروردین است. کاهش شدید درآمد در ماه‌های خرداد، تیر و مرداد. معیشت خانوار آنان به فصل‌های پرمسافر وابستگی بالایی دارد. تمرکز بخش عمده درآمد سالانه در چند ماه محدود است. امکان پیش‌بینی درآمد ماهانه دشوار می‌سازد. نوسان‌های مرتبط با امنیت و مسائل سیاسی و کاهش شدید گردشگر و آسیب‌پذیری اقتصاد حمل‌ونقل عمومی، افزایش فشار مالی، رشد هزینه‌های معیشتی در دوره‌های کم‌درآمد و احساس نابرابری درآمدی طی سال می‌شود.
شدت کار و فعالیت	افزایش ساعت‌های کاری در فصل پرگردشگر و کاهش زمان استراحت و فعالیت فشرده روزانه و شبانه (دی تا فروردین ماه). انتظار طولانی برای مسافر، کاهش تعداد سفرهای روزانه (ماه‌های کم تقاضا). تجربه بیکاری پنهان. فرسودگی جسمی در دوره اوج سفر و اتلاف زمان کاری در فصل رکود. ناپایداری الگوی کاری روزانه.
استمرار و امنیت	احساس امنیت شغلی رانندگان عمدتاً محدود به فصل‌های گردشگر است. افزایش نگرانی در دوره‌های کم‌تقاضا و بیم نسبت به تأمین هزینه‌های زندگی. وابستگی آینده شغلی به گردشگری. نبود درآمد پایدار سالانه. اضطراب اقتصادی و احساس آسیب‌پذیر بودن شغل. فقدان حمایت نهادی در فصل رکود. تقویت حس ناپایداری بلندمدت شغل تاکسیرانی در میان رانندگان.
انطباق‌پذیری اقتصاد	سرمایه‌گذاری پس‌انداز درآمد فصل‌های پرمسافر برای جبران نوسان‌های فصلی. افزایش ساعت‌های کاری خود در برخی موارد به اشتغال موقت در مشاغل دیگر. کاهش هزینه‌های خانوار در فصل رکود. تمرکز بر مسیرهای پرتردد گردشگری. انتخاب ساعت‌های کاری پربازده‌تر و تحمل شرایط اقتصادی دشوار. امید به فصل پررونق و اوج بعدی.

۳.۵. مقوله انتظار و بهره‌وری

یافته‌های حاصل از مصاحبه با رانندگان تاکسی سفید جزیره کیش نشان می‌دهد الگوی فعالیت حمل‌ونقل عمومی در این شهر جزیره‌ای به شدت متأثر از گردشگری و ریتم زمانی ورود و خروج مسافران و الگوی حرکت و گشت آنان در جزیره است. همان‌طور که گفته شد، ناوگان حمل‌ونقل عمومی عمدتاً در نقاطی همچون هتل‌ها، فرودگاه، مراکز تجاری و اماکن گردشگری مستقر شده و با توجه به حجم و تعداد ناوگان، با خروج گردشگران از این فضاها، مسافر تقریباً بلافاصله سوار شده و سفر آغاز می‌شود. بر اساس مشاهده‌های میدانی و مصاحبه با بهره‌برداران تاکسی، حرکت ناوگان تاکسی با الگوی تردد خطی و مسیری در محوره‌های اصلی شهر محدود و ایستگاه‌ها و محل‌های توقف به صورت رسمی مانند ایستگاه‌های تاکسی مستقر در فرودگاه کیش یا عرفی (در ورودی هتل‌ها، مجتمع‌های تجاری و غیره) از پیش تعیین شده وجود دارد و سوار کردن مسافر غالباً به صورت نوبتی انجام می‌گیرد. با توجه به مشاهده‌های صورت گرفته و استفاده از حمل‌ونقل تاکسی و همچنین، مصاحبه با بهره‌برداران ناوگان حضور مستمر ناوگان در مکان‌ها (ایستگاه‌ها) عرفی و رسمی تعیین شده در اغلب زمان‌ها، به‌ویژه در دوره‌های پرتدد، سبب شده است زمان انتظار برای مسافر وجود نداشته یا بسیار کوتاه باشد. همین موضوع دسترسی گردشگر به ناوگان حمل‌ونقل عمومی در ساعت‌های مختلف شبانه‌روز را بسیار تسهیل کرده است.

یافته‌های حاصل از مصاحبه و مشاهده نشان می‌دهد ناوگان حمل‌ونقل مبتنی بر تاکسی در جزیره کیش عمدتاً به صورت دربستی و با نرخ‌های از پیش تعیین شده (مصوب و عرفی) انجام شده و به طور نسبی بهره‌برداران ناوگان نیز در پایبندی به کرایه‌های تعیین شده کمال همکاری و انصاف را دارند. به خلاف برخی شهرهای دیگر کشور که نرخ خودرویی دربستی تابعی از نظر راننده و مسافر، درخواست، مذاکره، چانه‌زنی است در جزیره کیش نرخ ناوگان تابعی از پایبندی ناوگان حمل‌ونقل به کرایه‌های تعیین شده است که به ندرت به گفت‌وگو، مذاکره بین رانندگان و مسافر منجر می‌شود. یافته‌های میدانی نشان می‌دهد در مسیرهای نزدیک عمدتاً کمتر از دو کیلومتر کرایه حدود ۱۵۰ هزار، در مسیرهای بین دو تا ۵ کیلومتر کرایه ۲۰۰ تا ۲۵۰ و در مسیرهای دورتر کرایه بین ۲۵۰ تا ۳۰۰ هزار تومان^۱ است. یافته‌ها نشان می‌دهد کرایه‌های اشتراکی حاصل از تردد مسیری سهم اندکی در جابه‌جایی‌ها مسافر داشته و بیشتر جابه‌جایی‌های ناوگان ماهیت دربستی دارد. تفسیر مصاحبه‌ها در مفهوم دوره‌ها زمانی انتظار و بهره‌وری اقتصادی ناوگان نشان می‌دهد در فصل‌ها و ماه‌هایی (مانند اواسط بهار تا اواسط پاییز) که جزیره گردشگری کمتری را پذیرا بوده و به اصطلاح ماه‌های مرده و کم تقاضای گردشگری است، به دلیل کاهش ورود گردشگر به جزیره، زمان انتظار برای یافتن مسافر افزایش یافته و گاه فاصله‌های طولانی‌تری میان سفرها ایجاد می‌شود. در این شرایط به دلیل کاهش بهره‌وری اقتصادی ناوگان، به ناچار شاهد خروج و

استراحت بخشی از ناوگان و بهره‌بردار از چرخه خدمات‌رسانی بوده و اقتصاد محلی مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی دچار نوسان و آسیب مقطعی می‌شود. مصاحبه با بهره‌برداران ناوگان نشان می‌دهد در زمان‌های کاهش گردشگر زمان انتظار دریافت مسافر به حدود ۲۰ تا ۴۵ دقیقه و گاه بیشتر رسیده و تعداد سرویس ناوگان در ساعت کاری بهره‌برداری کاهش یافته (۳ تا ۴ سرویس در هر شیفت کاری) و اثر اقتصادی بر آن می‌گذارد. در سویه مقابل، زمان‌ها و دوره‌های اوج گردشگری جزیره، به‌ویژه در ماه‌های دی، بهمن، اسفند و اوایل فروردین، این وضعیت معکوس شده و رانندگان معمولاً در بازه‌های حدود ۵ تا ۱۵ دقیقه مسافر جدیدی را سوار کرده و حرکت می‌کنند. یافته‌های حاصل از مصاحبه نشان می‌دهد تعداد سرویس‌دهی رانندگان در زمان‌های اوج گردشگری در هر شیفت کاری به طور میانگین بین ۸ تا ۱۰ سرویس است.

ادراک زیسته بهره‌برداران ناوگان تاکسی جزیره کیش نشان می‌دهد، بهره‌برداران به صورت تجربه زیسته حاصل از فعالیت مستمر، نوسانات زمانی را به روشنی با چرخه‌های روزانه و فصلی گردشگری پیوند می‌دهند، به گونه‌ای که زمان‌های تراکمی روزانه و فصلی نیاز به ناوگان را با زمان‌های آغاز فعالیت مراکز تجاری، زمان ورود پروازها به فرودگاه، ساعت‌های پس از صبحانه هتل‌ها، همچنین زمان‌های و باز و بسته شدن اماکن گردشگری، زمان‌های غروب جزیره (تردد گردشگر به سواحل جزیره - مانند ساحل کشتی یونانی، ساحل مرجانی و غیره)، انطباق می‌دهد و تراکم فعالیت خود را با آن هماهنگ می‌کنند. تجربه ادراکی ناوگان تاکسی کیش نشان می‌دهد بازه‌های اوج تقاضا، افزایش تعداد سفرها نه تنها به بهبود درآمد روزانه منجر می‌شود، بلکه جریان کار را روان‌تر کرده و علی‌رغم هم‌زمانی با افزایش خستگی کاری، احساس بهره‌وری بیشتری در فعالیت اقتصادی ناوگان ایجاد کرده و احساس مثبتی در اقتصاد وابسته به ناوگان حمل‌ونقل عمومی جزیره ایجاد می‌کند.

در جزیره کیش، فعالیت اقتصادی ناوگان حمل‌ونقل عمومی مبتنی بر تاکسی سفید به طور مستقیم با نوسانات گردشگری و زمان‌بندی ورود و تردد گردشگران همبسته و هماهنگ است. در دوره‌های پرتدد، بهره‌وری رانندگان افزایش یافته و زمان انتظار به حداقل می‌رسد، در حالی که فصل‌های کم‌مسافر موجب کاهش سفرها، طولانی شدن زمان انتظار و افت درآمد می‌شود. این الگوی دوگانه، از منظر تحلیلی، با منطق اثر موه‌رینگ در حمل‌ونقل عمومی هم‌خوانی دارد، به گونه‌ای که افزایش تقاضا نه تنها به افزایش بار کاری، بلکه به کاهش زمان انتظار و ارتقای کارایی سیستم حمل‌ونقل منجر شده و منافع هم‌زمانی برای راننده و مسافر در اقتصاد محلی مبتنی بر گردشگری جزیره کیش ایجاد می‌کند. از این‌رو از منظر پدیدارشناسی، زمان انتظار و بهره‌وری مفاهیمی تجربی و ادراک‌شده‌اند که ارتباط مستقیم با ریتم گردشگری و عملکرد اقتصاد محلی دارند. این امر تأکید می‌کند که حمل‌ونقل عمومی در جزایر گردشگر محور علاوه بر ارائه خدمت، نقش محوری در پویایی و ثبات اقتصادی بهره‌برداران دارد (جدول ۳).

جدول ۳. مفاهیم و گزاره‌های نهایی مقوله انتظار و بهره‌وری در اقتصاد حمل‌ونقل عمومی جزیره کیش

گزاره‌ها (کدهای مشترک)

مفاهیم

راندگان در فصل‌های گردشگر کاهش محسوس زمان انتظار برای یافتن مسافر را تجربه می‌شود. فاصله زمانی میان سفرها در ایستگاه‌های زمان انتظار و ریتم تقاضا نزدیک به هتل‌ها، فرودگاه و اماکن گردشگری زمان انتظار را به حداقل می‌رساند. ورود هم‌زمان پروازها موجب اوج تقاضای مقطعی می‌شود. زمان انتظار تابعی از ساعت‌های روز و فعالیت مراکز گردشگری است. در دوره‌های کم‌تقاضا انتظار طولانی برای مسافر شکل می‌گیرد. بخشی از زمان کاری بدون سفر سپری می‌شود. انتظار طولانی به عنوان اتلاف زمان اقتصادی ادراک می‌شود.

افزایش تقاضا موجب افزایش تعداد سفرهای روزانه می‌شود. کاهش زمان‌های بیکاری خودرو بهره‌وری را افزایش می‌دهد. رانندگان احساس می‌کنند تلاش روزانه‌شان بازده دارد. جریان پیوسته مسافر کار را روان‌تر می‌کند. درآمد در واحد زمان افزایش می‌یابد. استفاده مؤثرتر از ناوگان در دوره‌های شلوغ تجربه می‌شود. هم‌زمانی افزایش درآمد و خستگی کاری مشاهده می‌شود. بهره‌وری شغلی با تراکم گردشگر پیوند مستقیم دارد. کاهش تقاضا موجب افت محسوس بهره‌وری می‌شود.

راندگان کاهش زمان انتظار را نتیجه افزایش مسافر می‌دانند. افزایش تقاضا موجب بهبود کارایی سیستم تاکسی می‌شود. منافع افزایش مسافر هم‌زمان برای راننده و مسافر تجربه می‌شود. کارآمدی اقتصادی در روزهای شلوغ بیشتر ادراک می‌شود. اثر مثبت تراکم تقاضا بر درآمد به صورت زیسته فهمیده می‌شود. تجربه شلوغی با احساس رونق اقتصادی همراه است. رانندگان کاهش انتظار را نشانه کار کردن سیستم تلقی می‌کنند. احساس مثبت کار ایجاد شده و افزایش تقاضا به ازدحام منفی منجر نمی‌شود و بهره‌وری را تقویت می‌کند.

۴.۵. مقوله معنا و ادراک شخصی

هم‌زمان، هزینه‌های بالای زندگی در جزیره (ناشی از محدودیت زمین، قیمت بالای مسکن و وابستگی تأمین کالاها به حمل‌ونقل هوایی و دریایی) این وابستگی را تشدید کرده و نوسانات گردشگری را به مسئله‌ای معیشتی و روانی تبدیل می‌کند. یافته‌ها نشان می‌دهد زندگی روزمره بهره‌برداران ناوگان با چرخه ورود، اقامت، گشت و خروج گردشگر گره خورده است. فعالیت تاکسی سفید از زمان ورود گردشگر از فرودگاه یا اسکله بندری، جابه‌جایی و اسکان، تردد به اماکن گردشگری و تجاری، تا خروج وی از جزیره، انطباق می‌یابد و ریتم کاری رانندگان را سامان می‌دهد. در ایام اوج گردشگری، فعالیت آنان عمدتاً تا نیمه‌های شب در نقاط پرتردد ادامه می‌یابد و نظام کاری غالباً به صورت شیفتی و چرخشی (دو راننده برای یک خودرو) سازمان‌دهی شده است تا تعادل میان الزامات کاری و مسئولیت‌های خانوادگی حفظ شود. با این حال، زمان‌بندی زندگی روزمره همچنان به شدت تابع ریتم گردشگری باقی می‌ماند و فرصت رسیدگی به خانواده و امور شخصی در ایام بیک محدود می‌شود. محدودیت جغرافیایی جزیره و فاصله کوتاه میان محل سکونت و نقاط فعالیت، امکان بازگشت‌های کوتاه‌مدت برای وعده‌های غذایی یا امور ضروری خانوادگی را فراهم می‌کند و نوعی سازگاری عملی میان کار و زندگی خانوادگی ایجاد می‌کند.

ادراک رانندگان نشان می‌دهد افق برنامه‌ریزی آینده نیز به اقتصاد گردشگری جزیره وابسته است. ملازاد درآمد حاصل از فعالیت در دوره‌های پرمسافر در بخش‌های تجاری، سرمایه‌گذاری‌های کوچک یا پس‌انداز مدیریت می‌شود. با توجه به اینکه بخش قابل توجهی از رانندگان مهاجر هستند که ابتدا به صورت فردی وارد جزیره شده و سپس خانواده خود را منتقل کرده‌اند، لذا تأمین مسکن به دغدغه‌ای اصلی آنان تبدیل شده است. هزینه بالای اجاره و محدودیت زمین، برنامه‌ریزی برای خرید و تملک مسکن را ضروری می‌سازد و یافته‌ها نشان می‌دهد بسیاری از رانندگان با سابقه کمتر از پنج سال همچنان مستأجر هستند و سرمایه‌گذاری درآمد خود را به امنیت سکونت خانوادگی معطوف می‌کنند. مقوله معنا و ادراک شخصی نشان می‌دهد رانندگان تاکسی سفید کیش حمل‌ونقل عمومی را نه فقط یک شغل، بلکه عنصری معنا‌ساز در اقتصاد، هویت شغلی و زندگی روزمره خود می‌بینند. آنان در نقطه تلاقی رضایت

یافته‌های حاصل از این مقوله دربرگیرنده ۴ مفهوم با ۵۰ گزاره نهایی است. تجربه زیسته دریافتی از مصاحبه نشان می‌دهد در تجربه زیسته رانندگان ناوگان تاکسی سفید کیش، حمل‌ونقل عمومی کیش فراتر از یک فعالیت شغلی، به مثابه زیرساخت محوری اقتصاد شهری و محور اصلی زیست معیشتی جزیره معنا می‌یابد. شرایط خاص جغرافیایی و نهادی جزیره (از جمله محدودیت ورود و نقل و انتقال خودروی شخصی) و وابستگی جابه‌جایی‌ها به گردشگری سبب شده است تاکسی عمومی نقش جایگزین حمل‌ونقل شخصی و عنصر کلیدی در تداوم حیات اقتصادی شهر ایفا کند. تجربه زیسته بهره‌برداران نشان می‌دهد حمل‌ونقل عمومی نه تنها تسهیل‌کننده گردشگری، بلکه بخشی از سازوکار بازتولید اقتصاد محلی است و رانندگان در کنار جابه‌جایی مسافر، نقش خدماتی گسترده‌ای مانند تهیه و فروش بلیت اماکن گردشگری، راهنمایی گردشگران، ارائه خدمات تورگردی و جزیره‌گردی، و انجام درخواست‌های شخصی به صورت موردی ایفا می‌کنند که این خدمات در کنار خدمات جابه‌جایی گردشگر، به ایجاد درآمد و گردش بهتر اقتصاد حمل‌ونقل عمومی منجر می‌شود، طوری که برخی رانندگان به درخواست مسافر (گردشگر) و راهنمایی او تورهایی گردشگری جزیره را معرفی کرده و برای آنان با هماهنگی بلیت تهیه می‌کنند. در این فرایند رانندگان از هر گونه اخذ هزینه اضافی راهنمایی یا خرید تورهایی گردشگری جزیره، بلیت اماکن گردشگری و سایر موارد خودداری کرده و پورسانت خود را از ارائه‌دهنده خدمات اخذ می‌کنند. در واقع، رانندگان بهای اضافی ناشی از راهنمایی و هدایت گردشگر دریافت نمی‌کنند، بلکه با معرفی وی به مکان‌های تهیه تورها و برنامه‌های مختلف جزیره، می‌کوشند ضمن راهنمایی گردشگر از ارائه‌دهنده خدمات منافع اقتصادی را کسب کنند. این موضوع در جزیره کیش به صورت عرفی بین رانندگان تاکسی و ارائه‌دهندگان خدمات گردشگری به بهترین شکل انجام می‌گیرد. همان‌طور که گفته شد، اقتصاد معیشتی رانندگان، در رابطه‌های مستقیم میان حجم گردشگر، تعادل ناوگان و پایداری اقتصاد خانوار ادراک می‌شود. این ادراک نشان می‌دهد اقتصاد حمل‌ونقل عمومی در کیش ساختاری نسبتاً ناپایدار دارد که هم در برابر کاهش تقاضا و هم در برابر عدم تناسب عرضه آسیب‌پذیری نشان می‌دهد.

شغلی، نقش خدماتی در گردشگری، وابستگی اقتصادی و خانوادگی و اقتصادی، تماماً با جریان گردشگری و پویایی جزیره آسیب‌پذیری ساختاری قرار دارند و فعالیت‌هایشان در سطح شخصی، پیوند خورده است (جدول ۴).

جدول ۴. مفاهیم و گزاره‌های نهایی مقوله معنا و ادراک شخصی در اقتصاد حمل‌ونقل عمومی جزیره کیش

مفاهیم	گزاره‌ها (کدهای باز)
نقش در اقتصاد جزیره	تاکسی عمومی ستون اصلی گردشگری و اقتصاد جزیره است. جابه‌جایی مسافر باعث جریان زندگی در شهر می‌شود. فعالیت ناوگان زیرساخت اصلی اقتصاد شهری است. بدون تاکسی گردشگری کند می‌شود. با حضور بیشتر گردشگر، اقتصاد خانواده بهتر می‌شود. خدمات ما فراتر از جابه‌جایی، گردشگری را تقویت می‌کند. کیفیت ناوگان ما اعتماد گردشگر را جلب می‌کند. حضور مستمر ما جریان اقتصادی جزیره را پایدار می‌کند. حتی در روزهای شلوغ نقش ما کلیدی است. سیستم تاکسی جایگزین حمل‌ونقل شخصی است. ناوگان با ورود و خروج گردشگر هماهنگ است. هر فعالیت ما در مسیرها به اقتصاد جزیره مربوط است. با گردشگری، درآمد و شغل خانواده تثبیت می‌شود.
مدیریت و تعادل زندگی	با شیفتی کار کردن بین همکاران زندگی خانوادگی را مدیریت می‌کنیم و در ایام پیک مسافر نیز به خانواده می‌رسیم. زمان‌بندی روزانه تابع ریتم گردشگری است. در ایام پیک تا نیمه‌های شب کار می‌کنیم. با هماهنگی و جابه‌جایی همکاران وعده‌های غذایی را عمدتاً در خانه می‌خوریم و زندگی شخصی را با نوبت کاری تنظیم می‌کنیم. گردش و اسکان مسافر برنامه روزانه را شکل می‌دهد. برنامه‌ریزی آینده خانواده وابسته به درآمد تاکسی است. حداقل مازاد درآمد را پس‌انداز و سرمایه‌گذاری می‌کنیم. درآمد را برای تملک مسکن و آینده خانواده مدیریت می‌کنیم. هزینه زندگی بالا باعث می‌شود برنامه‌ریزی دقیق‌تری داشته باشیم. زندگی خانوادگی در مسیرهای پرتردد و شیفت‌ها گره خورده است. محدودیت زمان باعث می‌شود اولویت‌های کاری و خانوادگی را بسنجیم.
خدمات تکمیلی گردشگری	راهنمایی مسافر برای تهیه بلیت اماکن گردشگری وظیفه ما است. می‌کوشیم به گردشگران مسیرها را راهنمایی کرده و با هماهنگی آژانس‌ها و تورهای جزیره، خدمات تورگردی و جزیره‌گردی معرفی و ارائه می‌کنیم. از مسافر و گردشگر هیچ هزینه‌ای بابت ارائه خدمات دریافت نمی‌کنیم. پورسانت از ارائه‌دهنده خدمات (آژانس‌ها، اماکن گردشگری و غیره) دریافت می‌کنیم. مقدار پورسانت بستگی به مقدار خرید مسافر دارد. برخی درخواست‌های شخصی گردشگران مانند خرید میوه و غیره را انجام می‌دهیم. با راهنمایی و خدمات ما گردشگر تجربه بهتری دارد. فعالیت‌های فراتر از رانندگی درآمد و رضایت شغلی را افزایش می‌دهد. خدمات تکمیلی باعث جریان اقتصادی در جزیره می‌شود. همکاری با مراکز گردشگری بخشی از کار روزانه ماست. حتی فعالیت‌های کوچک ما در جذب گردشگر مؤثر است. خدمات ما باعث تداوم گردشگری و شغل خانواده می‌شود. رانندگی در ارائه خدمات مکمل هماهنگ هستند. نقش ما در گردشگری از صرفاً حمل‌ونقل فراتر رفته و با شناخت جزیره، خدمات ما باعث تقویت تجربه گردشگری و اقتصاد محلی است.
ادراک زیسته از شغل	شغل تاکسی را هویت خود می‌دانیم. کار ما حس مفید بودن ایجاد می‌کند. حضور مستمر در چرخه گردشگری معنا و رضایت می‌دهد. فعالیت در پیک گردشگری باعث احساس کارآمدی می‌شود. وابستگی اقتصاد خانواده را به گردشگری درک می‌کنیم. شغل ما همیشه در استرس امنیت روانی و امید به آینده است. افزایش گردشگر احساس رضایت و بهره‌وری برای ما آورد و کاهش آن به ایجاد اضطراب و فشار روانی منجر می‌شود. شغل تاکسی بخشی از هویت و تجربه روزمره ما است. فعالیت ما باعث احساس نقش در اقتصاد جزیره می‌شود. نوسانات گردشگری معنای شغل را تغییر می‌دهد. هر سرویس روزانه بخشی از مسئولیت اقتصادی من است. شغل ما فرصت و محدودیت‌های خانوادگی را شکل می‌دهد.

۵.۵. مقوله ظرفیت و محدودیت

تردد به واسطه همین ویژگی‌ها، در کنار کنترل‌های بهداشتی و محیط زیستی و توجه به اکوسیستم شکننده جزیره، نوعی نظم و انضباط فضایی را ایجاد کرده است که در تجربه رانندگان به صورت ایمنی بالا، تمیزی محیط، کیفیت تردد و پیش‌بینی‌پذیری نسبی کار روزانه معنا می‌یابد. هوشمند بودن بسیاری از خدمات شهری و حمل‌ونقل، امنیت نسبی حاکم بر جزیره و مدیریت یکپارچه، احساس کار در یک سیستم نسبتاً هوشمند و کنترل‌شده را در ذهن رانندگان تقویت کرده است. در این بستر، محدودیت انتقال و استفاده از خودروی شخصی (ایران پلاک) برای گردشگران، جایگاه ناوگان حمل‌ونقل عمومی را به عنوان یکی از ارکان اصلی اقتصاد محلی تثبیت کرده است. این موضوع سبب شده است رانندگان خود را فقط جابه‌جاکننده مسافر ندانند، بلکه بخشی از تجربه گردشگری جزیره تلقی شوند. تجربه‌ای که با ورود گردشگران داخلی و خارجی، تیم‌های ورزشی، برگزاری جشنواره‌ها، مراسم و برنامه‌های فرهنگی متنوع، و توسعه گردشگری دریایی و زمینی معنا می‌یابد. تمرکز شدید اقتصاد جزیره بر گردشگری باعث شده است که ضربه‌های کاری رانندگان مستقیم با فصل‌ها، رویدادها و میزان ورودی گردشگر تنظیم شود.

با این حال، علی‌رغم وجود محدودیت‌ها صاحب‌ها به بهره‌برداران ناوگان حمل‌ونقل عمومی نشان می‌دهد با وجود هزینه‌های بالای زندگی، شرایط اقلیمی گرم و شرجی در حداقل هفت ماه از سال و

ظرفیت‌ها و محدودیت‌های جزیره کیش و ارتباط آن با تجربه زیسته ناوگان حمل‌ونقل عمومی به عنوان مقوله‌ای است که در قالب ۷ مفهوم و ۸۲ گزاره تبیین شد. پدیدارشناسی مصاحبه‌ها ناوگان حمل‌ونقل عمومی (تاکسی سفید) جزیره کیش نشان می‌دهد تجربه کاری رانندگان در این فضا، با ویژگی‌های خاص جزیره‌ای، محدودیت‌های فضایی و نهادی، و ظرفیت‌های اقتصادی - گردشگری در هم تنیده شده است. ادراک زیسته رانندگان، کیش را نه فقط یک محل اشتغال، بلکه یک زیست‌جهان محصور در آب‌ها و قابل کنترل می‌داند که قوانین، فرصت‌ها، محدودیت‌ها و تهدیدهای آن با شهرهای سایر نقاط ایران تفاوت بنیادین دارد. جزیره‌ای بودن کیش و قرارگیری آن در محدوده‌ای بسته و محصور در آب‌های جنوب کشور، همراه با ارتباط تجارت دریایی و گردشگری با کشورهای همسایه نظیر امارات، قطر و بحرین، موجب شکل‌گیری ساختاری ویژه در جریان ورود کالا، خودرو و گردشگر شده است. وجود اسکله و بندر تجاری برای حمل خودروهای شخصی (ایران پلاک)، خودروهای وارداتی و سایر کالاها، در کنار منطقه آزاد بودن جزیره و ورود آزادانه بسیاری از کالاها، فضایی اقتصادی متفاوت را رقم زده است که مستقیم بر الگوی تقاضای حمل‌ونقل عمومی اثر می‌گذارد.

محدودیت زمین و فضا، کوچک و مدور بودن جزیره، و امکان کنترل

کاهش ورودی گردشگر در این دوره‌ها، از حضور و اشتغال در ناوگان جزیره رضایت نسبی دارند. کیفیت مناسب خودروهایی ناوگان، برخورد محترمانه و شخصیت حرفه‌ای رانندگان، آرامش نسبی جزیره، امنیت و ایمنی آن، برگزاری دوره‌های آموزشی مرتبط با گردشگری، و مدیریت نسبتاً مشارکتی و منسجم سازمان منطقه آزاد کیش با ناوگان حمل‌ونقل عمومی بیشترین عامل رضایت را شامل می‌شود. این عوامل در مجموع به ایجاد آرامش نسبی شغلی و احساسی شأن حرفه‌ای در میان رانندگان انجامیده است. با این حال، در لایه ذهنی و ادراکی تجربه زیسته، نوعی نگرانی پنهان از شکنندگی اقتصاد جزیره وجود دارد. رانندگان به‌وضوح بیان می‌کنند که اقتصاد کیش به‌شدت متأثر از شرایط کلان اقتصادی، سیاسی و امنیتی کشور است و هرگونه بحران می‌تواند به‌سرعت جریان گردشگری و در نتیجه، اقتصاد حمل‌ونقل عمومی را مختل کند. تجربه زیسته ایام همه‌گیری کرونا و همچنین جنگ ۱۲ روزه،

به عنوان خاطره‌های جمعی مشترک، یادآور این محدودیت در ذهن ناوگان بوده است. دوره‌هایی که در آن‌ها بسیاری از هتل‌ها تعطیل شدند، ورود گردشگر به‌شدت کاهش یافت، اقتصاد جزیره دچار افت محسوس شد و ناوگان حمل‌ونقل عمومی و اقتصاد وابسته به آن به طور مستقیم و شدید آسیب دید. لذا اقتصاد حمل‌ونقل عمومی کیش در تجربه رانندگان، اقتصادی است که با محدودیت‌ها و ظرفیت‌های جزیره درهم آمیخته و از دل هم‌زیستی با آن‌ها هویت یافته است. این اقتصاد، از یک‌سو نظم، امنیت نسبی، رضایت شغلی و آرامش کاری را فراهم می‌کند و از سوی دیگر، به دلیل وابستگی شدید به گردشگری و عوامل برون‌زا، همواره با بیم ناپایداری همراه است. این دوگانگی میان آرامش روزمره و نگرانی از آینده، هسته‌معنایی تجربه زیسته رانندگان تاکسی سفید کیش را در مقوله ویژگی‌های جزیره‌ای و محدودیت‌ها شکل می‌دهد (جدول ۵).

جدول ۵. مفاهیم و گزاره‌های نهایی مقوله ظرفیت و محدودیت اقتصاد حمل‌ونقل عمومی جزیره کیش

مفهوم	گزاره‌ها (کدهای باز نهایی)
زیست‌جهان جزیره‌ای	جزیره در محدوده بسته‌ای در جنوب کشور واقع شده است. شکل مدور و کوچک جزیره امکان کنترل و مدیریت را فراهم می‌کند. وجود اسکله و فرودگاه شرایط ورود و خروج مسافر و کالا را تعیین می‌کند. اکوسیستم شکننده جزیره نیازمند حفاظت است. امنیت نسبی حاکم بر جزیره تجربه شغلی را متأثر می‌کند. محدودیت ورود خودروهای شخصی، حرکت مسافر و گردشگر را به ناوگان عمومی وابسته کرده است. بخش عمده مردم مهاجر از سایر شهرهای کشور هستند. وجود محدودیت‌ها و ظرفیت‌ها تجربه زیسته رانندگان را شکل می‌دهد.
اکولوژی و فضای جزیره	محدودیت زمین و فضا فعالیت ناوگان را محدود می‌کند. آب‌وهوای شرجی و گرم در بیش از ۷ ماه سال بر تردد و فعالیت رانندگان اثر می‌گذارد. محدودیت منابع و مدیریت محیط زیست، چارچوب فعالیت‌های ناوگان را تعیین می‌کند. ظرفیت محدود جزیره باعث می‌شود ناوگان با هم‌زیستی و تناسب با این محدودیت‌ها هویت یابد. کنترل‌های بهداشتی و محیط زیستی بر نحوه خدمت‌رسانی تأثیر دارد. محدودیت تردد زمینی و ورود و خروج در زمان‌های بحرانی مانند جنگ ۱۲ روزه یا کرونا فعالیت ناوگان را کاهش می‌دهد.
گره‌گاه گردشگری، بازرگانی	جزیره به عنوان مرکز گردشگری و تجارت منطقه فعالیت ناوگان را شکل می‌دهد. ورود گردشگر خارجی، تیم‌های ورزشی و برگزاری جشنواره‌ها فعالیت رانندگان را تحت تأثیر قرار می‌دهد. ناوگان در مسیر ورود، گردش و خروج گردشگر با هتل‌ها، فروشگاه‌ها و اماکن گردشگری هم‌پوشانی دارد. تمرکز جزیره بر گردشگری اقتصاد ناوگان را تعیین می‌کند. ناوگان با خدمات مکمل (بلیت، تورگردی، راهنمایی) گردشگری را تقویت می‌کند. مشارکت فعال ناوگان در گردشگری تجربه معیشتی و شغلی رانندگان را معنا می‌دهد.
تسلط حمل‌ونقل عمومی	تاکسی عمومی جایگزین خودروی شخصی و محور جابه‌جایی مسافر است. حضور مستمر ناوگان جریان اقتصادی جزیره را تثبیت می‌کند. خودروها با کیفیت مناسب، رانندگان با احترام و دوره‌های آموزشی تجربه‌ای با استاندارد ارائه می‌دهند. فعالیت‌های تکمیلی باعث تداوم گردشگری و جریان اقتصادی جزیره می‌شود. ناوگان با ورود و خروج گردشگر هماهنگ است. حتی فعالیت‌های کوچک رانندگان در جذب گردشگر مؤثر است. رانندگان با ارائه خدمات مکمل، اقتصاد محلی را تقویت می‌کنند.
نظم نهاد ادراک‌شده	نظام مدیریتی جزیره و سیاست‌های منطقه آزاد شرایط فعالیت رانندگان را تسهیل می‌کند. حضور مستمر در چرخه گردشگری معنا و رضایت ایجاد می‌کند. دوره‌های آموزشی و نظم سازمانی به بهره‌وری و کیفیت خدمات کمک می‌کند. همکاری مدیریت جزیره مناسب است. تسهیلات لازم پرداخت می‌شود. تلاش مدیریت جزیره برای نوسازی ناوگان. سامانه شکایت و مشارکت، مؤسسه جامعه رانندگان کیش.
محدودیت معیشتی گردشگرمحور	وابستگی اقتصاد خانواده به حجم گردشگر و تعادل ناوگان مشخص است. کاهش ورود گردشگر باعث افت درآمد و فشار معیشتی می‌شود. هزینه بالای زندگی و اجاره مسکن فشار را تشدید می‌کند. ناپایداری گردشگری در شرایط بحران‌های اقتصادی، سیاسی و بهداشتی رانندگان را متأثر می‌کند. رانندگان در مواجهه با کاهش گردشگر مجبور به تغییر شغل یا مهاجرت موقت می‌شوند. وابستگی معیشت به گردشگری، اقتصاد حمل‌ونقل عمومی را آسیب‌پذیر می‌کند.
دوگانگی ثبات - اضطراب	رانندگان تجربه نسبی رضایت شغلی دارند. معنا و انگیزه شغلی فراتر از درآمد است. در شرایط ثبات گردشگری امید و انگیزه افزایش می‌یابد. در بحران‌های کلان (جنگ، کرونا، کاهش گردشگر) فشار روانی و نامنی شغلی محسوس است. تجربه زیسته رانندگان بین جریان مستمر فعالیت و اضطراب وابستگی به گردشگری در نوسان است. آینده برنامه‌ریزی شده وابسته به درآمد حاصل از گردشگری و سرمایه‌گذاری در مسکن و تجارت است. رانندگان با مدیریت هوشمندانه و برنامه‌ریزی چرخشی می‌کوشند میان زندگی شخصی و شغلی تعادل ایجاد کنند.

۶.۵. یافته‌های ملموس

با توجه به موضوع، مسئله و سؤال پژوهش یعنی چگونگی شکل‌گیری، ساختار و کارکرد اقتصاد مبتنی بر شبکه حمل‌ونقل عمومی در جزایر گردشگری از منظر تجربه‌های زیسته بهره‌برداران می‌توان در مدل مفهومی بیان کرد که عناصر مقوله‌ای و مفاهیم در

شبکه تعاملی با یکدیگر عملکرد یافته‌اند (شکل ۴). مهم‌ترین یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد:
- حمل‌ونقل عمومی مبتنی بر تاکسی سفید در کیش، فراتر از یک شغل، به‌عنوان زیرساختی حیاتی برای اقتصاد گردشگری و زندگی روزمره ساکنان جزیره عمل می‌کند.

- اقتصاد ناوگان تاکسی کیش ماهیتی زمانمند، فصلی و نوسانی دارد و به طور مستقیم با ریتم روزانه و فصلی گردشگری هماهنگ می‌شود.

- ویژگی‌های جزیره‌ای کیش، از جمله محدودیت فضا، کنترل تردد و ممنوعیت ورود خودروهای شخصی گردشگران، کارایی حمل‌ونقل عمومی را افزایش داده، زمان انتظار مسافران را کاهش داده و جایگاه این ناوگان را در جزیره تثبیت کرده است.

- رانندگان تاکسی سفید، علاوه بر جابه‌جایی مسافران، نقش فعال خدماتی در زنجیره گردشگری دارند و خود را جزئی از تجربه گردشگری می‌دانند.

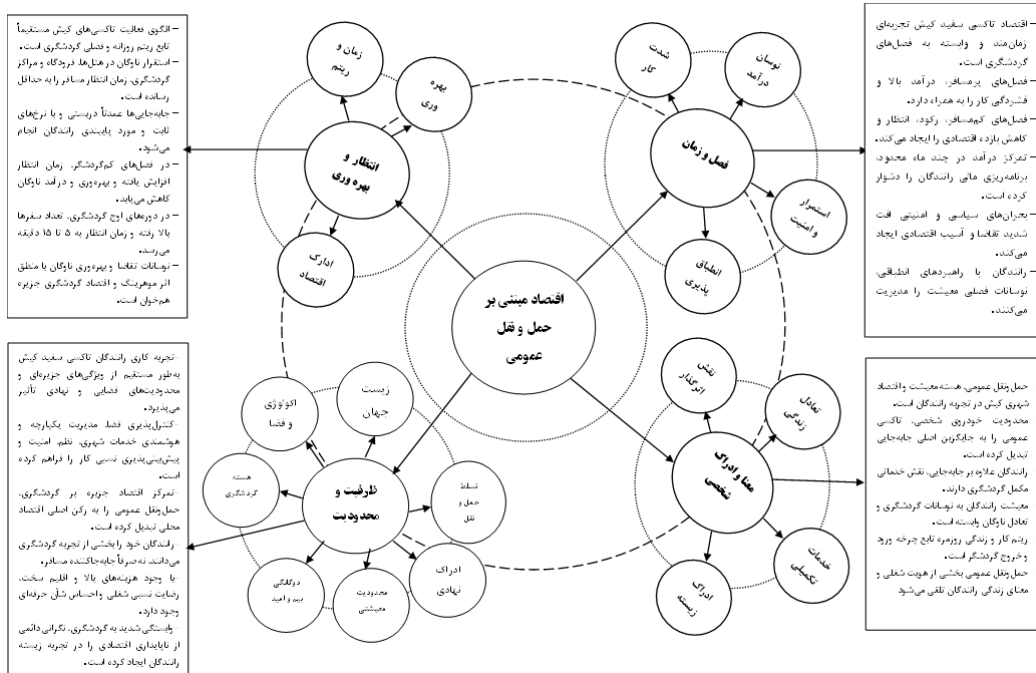
- با وجود رضایت نسبی ناشی از امنیت شغلی، نظم و شأن حرفه‌ای،

اقتصاد ناوگان در برابر شوک‌های برون‌زا، مانند کاهش تعداد گردشگران یا بحران‌های سیاسی و امنیتی، آسیب‌پذیر است.

- این دوگانگی میان آرامش کاری در دوره‌های رونق و نگرانی دائمی از ناپایداری معیشت، هسته‌معنایی تجربه زیسته رانندگان را شکل می‌دهد.

- در مواجهه با نوسانات فصلی، رانندگان کنشگرانی فعال و انطباق‌پذیر هستند و با استفاده از راهبردهایی مانند پس‌انداز، اشتغال مکمل و مهاجرت موقت، معیشت خود را مدیریت می‌کنند.

- الگوی عملکرد ناوگان تاکسی سفید با منطق اثر موهبرینگ همخوان است، به گونه‌ای که افزایش تقاضا هم‌زمان بهره‌وری رانندگان و رفاه مسافران را افزایش می‌دهد.



شکل ۴. یافته‌های پدیدارشناسی اقتصاد شهری مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی در جزیره کیش

۶. بحث و نتیجه‌گیری

تبیین و ادراک نقش حمل‌ونقل عمومی در اقتصاد شهری، به‌ویژه در شهرهای گردشگری جزیره‌ای، مستلزم نگاه به منطبق‌های زیسته کنشگران آن است. شهرهای جزیره‌ای با محدودیت فضایی، وابستگی شدید به گردشگری و نوسانات زمانی تقاضا، بستری فراهم می‌کنند که در آن حمل‌ونقل عمومی نه تنها یک خدمت شهری، بلکه یک سازوکار بنیادین بازتولید اقتصاد محلی محسوب می‌شود. پژوهش حاضر با بهره‌گیری از رویکرد پدیدارشناسی تفسیری، به کاوش اقتصاد شهری مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی از منظر تجربه زیسته بهره‌برداران آن در جزیره کیش پرداخت. یافته‌های پژوهش منطبق بر چهار مقوله، ۱۸ مفهوم و ۲۱۱ گزاره (کد اشتراکی نشان می‌دهد) اقتصاد مبتنی حمل‌ونقل عمومی در جزیره کیش ماهیتی زمانمند، نوسانی و به‌شدت وابسته به گردشگری دارد. در تجربه زیسته بهره‌برداران، فصل‌های گردشگری به عنوان چارچوب اصلی سازمان‌دهنده فعالیت اقتصادی عمل می‌کنند و نه تنها سطح درآمد، بلکه شدت کار، امنیت شغلی، برنامه‌ریزی معیشتی و حتی

تصمیم به ماندن یا مهاجرت موقت را تعیین می‌کنند. در دوره‌های اوج گردشگری، افزایش تقاضا موجب کاهش زمان انتظار، افزایش بهره‌وری ناوگان و شکل‌گیری احساس رونق اقتصادی می‌شود. در حالی که در دوره‌های رکود، انتظار طولانی، کاهش تعداد سفرها و افت درآمد، به بروز نوعی بیکاری پنهان و فشار روانی - معیشتی می‌انجامد. این الگوی دوگانه، از منظر تجربی با منطق تقاضای مشتق‌شده و اثر موهبرینگ همخوانی دارد، به گونه‌ای که افزایش تقاضا نه تنها حجم فعالیت، بلکه کارایی سیستم را نیز ارتقا می‌دهد.

در سویه رانندگان تاکسی سفید جزیره کیش در مواجهه با ناپایداری اقتصادی، کنشگرانی منفعل نیستند، بلکه با به‌کارگیری راهبردهای انطباقی نظیر پس‌انداز فصلی، اشتغال موقت، تنظیم ساعات‌های کار و مهاجرت کوتاه‌مدت، می‌کوشند تعادل معیشتی خود را حفظ کنند. همچنین حمل‌ونقل عمومی در ادراک آنان، فراتر از جابه‌جایی مسافر، به عنوان بخشی از زنجیره خدمات گردشگری و یکی از ارکان هویت اقتصادی جزیره معنا یافته است. با توجه به ناهمسانی این پژوهش با پیشینه‌های مرتبط و عدم امکان مقایسه مفهومی بین

آن‌ها، نمی‌توان تطبیق تفصیلی بین آن‌ها برقرار کرد. با این حال در سطح کلی یافته‌های این پژوهش با پژوهش‌های تقی‌زاده فرهمند (۲۰۲۰)، بهمنی و نامیان (۲۰۲۰)، رجبی و همکاران (۲۰۲۲)، گارائو و همکاران (۲۰۲۲)، باش و همکاران (۲۰۲۴) و کاربولوت و اوزون (۲۰۲۴) هم‌راستاست. تفاوت در رویکرد پدیدارشناسانه این پژوهش است که رابطه را نه فقط در سطح ساختارهای اقتصادی، بلکه در سطح تجربه زیسته رانندگان تبیین می‌کند، به گونه‌ای که کاهش زمان انتظار، افزایش پیوستگی سفرها و ادراک بهره‌وری شغلی، به عنوان نشانه‌های عینی رونق گردشگری در زندگی روزمره ناوگان معنا می‌یابد.

مطالعه پدیدارشناسانه اقتصاد مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی جزیره کیش نشان می‌دهد محدودیت استفاده از خودروی شخصی و اتکای گردشگران به حمل‌ونقل عمومی، به افزایش کارآمدی اقتصادی و تثبیت نقش تاکسی‌ها در اقتصاد محلی کیش می‌انجامد. با این حال، یافته‌ها آشکار می‌سازد که این کارآمدی در تجربه رانندگان، هم‌زمان با نوعی آگاهی از شکنندگی اقتصاد جزیره همراه است، به گونه‌ای که وابستگی شدید به گردشگری و عوامل برون‌زاد سیاسی، امنیتی و بهداشتی، احساس نااطمینانی پنهان را در ذهن ناوگان شکل می‌دهد. به این ترتیب، اقتصاد حمل‌ونقل عمومی کیش در تجربه زیسته رانندگان، اقتصادی دوگانه است که میان آرامش روزمره شغلی و بیم ناپایداری آینده در نوسان قرار دارد. در کلیت می‌توان نتیجه گرفت که حمل‌ونقل عمومی در جزیره کیش، فقط یک خدمت شهری یا ابزار جابه‌جایی نیست، بلکه ستون فقرات اقتصاد محلی گردشگر محور و یک رابط اقتصادی - فضایی میان گردشگران، کسب‌وکارهای محلی و معیشت بهره‌برداران محسوب می‌شود. اقتصاد مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی در این جزیره، اقتصادی انعطاف‌پذیر اما شکننده است که در برابر نوسانات گردشگری، بحران‌های سیاسی - امنیتی و شوک‌های بیرونی آسیب‌پذیر بوده و پایداری آن نیازمند مداخلات هوشمندانه نهادی و سیاستی است. درک این اقتصاد بدون توجه به تجربه زیسته کنشگران آن، تصویری ناقص و تقلیل‌گرایانه ارائه خواهد داد.

بر اساس نتایج پژوهش حاضر، پیشنهاد بر این است:

- سیاست‌گذاری حمل‌ونقل عمومی در جزایر گردشگری با درک ماهیت فصلی تقاضا و ناپایداری معیشتی بهره‌برداران ناوگان صورت گیرد، به گونه‌ای که سازوکارهای حمایتی و جبرانی برای دوره‌های رکود گردشگری پیش‌بینی شود.
- تنظیم هوشمند ظرفیت، توزیع مکانی و فرکانس فعالیت ناوگان متناسب با ریتم زمانی گردشگری، می‌تواند ضمن کاهش اتلاف زمان انتظار، به افزایش بهره‌وری شغلی رانندگان و تحقق صرفه‌های اقتصادی در مقیاس سیستم حمل‌ونقل منجر شود.
- حمایت رسمی از تنوع‌بخشی به نقش‌های اقتصادی رانندگان در زنجیره گردشگری، از جمله ارائه خدمات راهنمایی، تورگردی و خدمات مکمل، می‌تواند وابستگی صرف به جابه‌جایی مسافر را کاهش دهد و تاب‌آوری معیشتی ناوگان را تقویت کند.
- جهت مدیریت نوسانات فصلی و تقاضای گردشگری طراحی

برنامه‌های پشتیبانی اقتصادی برای رانندگان در فصل‌های کم‌گردشگر (مانند خرداد تا مرداد) شامل کمک‌های مالی موقت، وام‌های کوتاه‌مدت یا ایجاد فرصت‌های اشتغال موقت لازم است.

- توسعه برنامه‌های گردشگری و جشنواره‌های فصلی برای کاهش نوسانات شدید تقاضا و افزایش فعالیت اقتصادی در ایام کم‌مسافر پیشنهاد می‌شود.

- استفاده از زمان‌بندی هوشمند ناوگان و پیش‌بینی تراکم مسافر برای افزایش تعداد سفر و کارایی رانندگان.

- نوسازی ناوگان، ایجاد ایستگاه‌های استاندارد و خدمات ویژه برای سالمندان و معلولین.

- تقویت پیوند میان حمل‌ونقل و اقتصاد محلی با ترویج استفاده از حمل‌ونقل عمومی برای بازدید از فروشگاه‌ها، رستوران‌ها و خدمات محلی به منظور افزایش درآمد کسب‌وکارها و اشتغال محلی.

- توسعه بسته‌های ترکیبی گردشگری و حمل‌ونقل (مثلاً کارت‌های تخفیف یا سرویس‌های اشتراکی) برای افزایش استفاده گردشگران از شبکه حمل‌ونقل عمومی.

- تدوین برنامه‌های حمایتی در مواقع بحران‌های اجتماعی، سیاسی یا بهداشتی (مانند بیماری همه‌گیر) برای کاهش آسیب اقتصادی به بهره‌برداران.

- ایجاد سیستم اطلاع‌رسانی سریع و پیش‌بینی نوسانات گردشگری برای آماده‌سازی ناوگان و کاهش ریسک‌های اقتصاد.

پژوهش حاضر با محدودیت‌هایی از جمله، مشغله کاری رانندگان تاکسی مانع از انجام مصاحبه‌های طولانی و جامع مواجه بوده است.

محدودیت زمانی برداشت‌های میدانی در جزیره موجب کاهش تعداد و تکرار مصاحبه‌ها و مشاهده‌ها شد. همچنین، محدودیت‌های مالی پژوهشگر در اسکان طولانی در جزیره، امکان حضور مستمر و جمع‌آوری داده‌های گسترده را کاهش داد. مطالعه فقط روی جزیره کیش متمرکز است و تعمیم مستقیم یافته‌ها به سایر جزایر گردشگری ممکن نیست. علاوه بر این، نبود داده‌های دقیق و به‌روز آماری درباره ناوگان و درآمد رانندگان، جمع‌آوری اطلاعات را محدود ساخت. در نهایت، با توجه به ماهیت پدیدارشناختی پژوهش، یافته‌ها مبتنی بر تجربه زیسته افراد است و قابلیت تعمیم آماری به جمعیت بزرگ‌تر وجود ندارد.

با توجه به محدودیت‌های پژوهش حاضر، برای توسعه پژوهش‌های آتی نیاز است با همکاری سازمان مناطق آزاد کیش و در قالب طرح‌های پژوهشی مطالعات جامع‌تری انجام شوند. چنین مطالعاتی می‌توانند داده‌های دقیق‌تر و وسیع‌تری درباره ساختار اقتصاد گردشگری جزیره و اثرات آن بر بهره‌برداران حمل‌ونقل عمومی جمع‌آوری کنند و امکان تحلیل مقایسه‌ای، پیش‌بینی اثرات فصلی گردشگری و ارائه راهکارهای توسعه پایدار اقتصادی و حمل‌ونقل را فراهم سازند. همچنین، می‌توان با ترکیب رویکردهای کیفی و کمی و انجام مطالعات تطبیقی میان چند جزیره گردشگری، زمینه تعمیم‌پذیری بیشتر یافته‌ها و تدوین الگوهای سیاستی جامع‌تر در حوزه حمل‌ونقل عمومی مقاصد گردشگری فراهم کرد.

Garau, C., Desogus, G., Barabino, B., & Coni, M. (2022). Accessibility and public transport mobility for a smart(er) island: Evidence from Sardinia (Italy). *Case Studies on Transport Policy*, 10(4), 1607–1618. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.08.017>

Hörcher, D., & Tirachini, A. (2021). A review of public transport economics. *Economics of Transportation*, 25(1), 100196. <https://doi.org/10.1016/j.ecotra.2021.100196>

JaraDíaz, S. (2007). *Transport Economic Theory*. Routledge.

Kachniewska, M.A. (2015). Tourism development as a determinant of quality of life in rural areas, worldwide. *Hospitality and Tourism Themes*, 7(5), 500-515. DOI: [10.1108/WHATT-06-2015-0028](https://doi.org/10.1108/WHATT-06-2015-0028).

Karabulut, N. C., & Özen, H. (2024). Assessment of profitability of smallscale traditional taxi services: A case study of a taxi stand. *Journal of Transportation and Logistics*, 9(2), 298–310.

Litman, T. (2023). *Transportation cost and benefit analysis*. Victoria Transport Policy Institute.

Makhlouf, L., & Helali, K. (2024). Analysis of the public transport efficiency, productivity and economies of scale: The case of Sfax – Tunisia. *Economics*, 12(1), 51–69. <https://doi.org/10.2478/eoik-2024-0004>

Marzolla, F., Campanelli, B., Melo, H. P. M., Bruno, M., & Loreto, V. (2025). Increasing accessibility by public transport benefits the local economy: The effect of a new metro line in Rome. *arXiv preprint arXiv:2510.01449*.

Mohring, H. (1972). Optimization and scale economies in urban bus transportation. *American Economic Review*, 62(4), 591–604.

Ortúzar, J. de D., & Willumsen, L. G. (2011). *Modelling transport* (4th Ed.). Wiley.

Orujov, P. (2025). Assessment of the impact of public transport on tourism in the Balakan administrative district. *Scientific Reviews of Azerbaijan State University of Economics (UNEC)*, 13(13), 119–135. <https://doi.org/10.30546/UNECRSR.2025.13.032>

Rajabi N., Mirabi V., & Moradi-Shahdadi Kh. (2023). Presenting a model for sustainable tourism development in Qeshm Island, with a focus on the prospects and challenges of natural tourism. *Quarterly Journal of Urban Economics and Management*, 11(44): 1–20. (In Persian)

Ramezanzadeh H., Molaie A., & Molaie A. (2015). Urban transportation, environmental effects, and solutions. *Journal of Applied Arts*, 04(Vol.6): 55-62. <https://doi.org/10.22075/aaaj.2015.2593> (In Persian)

Samková, L., & Navrátil, J. (2023). Significance of public transport for tourism development in destinations. *DETUROPE the Central European Journal of Regional Development and Tourism*, 15(1), 158189. <https://doi.org/10.32725/det.2023.008>

Silva, H. E. (2021). The Mohring effect: Scale economies in public transport and implications for policy. *Transportation Research Part B: Methodological*, 126, 1–14. <https://doi.org/10.1016/b978-0-08-102671-7.10050-8>

Small, K. A., & Verhoef, E. T. (2007). *The economics of urban transportation*. Routledge.

Taghizad Farahmand S. (2020). The impact of urban tourism on the urban economy, with emphasis on the public transportation system. *Urban Design Studies and Urban Research*, 3: 79-86. [In Persian].

Van Reeve, P. (2008). Subsidization of urban public transport and the Mohring effect. *Journal of Transport Economics and Policy*, 42(2), 235–253.

Vasegh M., Mohammadi A., & Heshmati J. (2019). Critical review of epistemological principles of phenomenology with an emphasis on geography. *Human Geography Research*, 51(2): 471-492. <https://doi.org/10.22059/jhgr.2019.267245.1007790> [In Persian].

مشارکت نویسندگان

به نسبت مساوی است.

تشکر و قدردانی

مقاله حاضر حامی مادی و معنوی ندارد.

تعارض منافع

نویسندگان منافعی تجاری در این پژوهش نداشته‌اند و در قبال انجام و ارائه این پژوهش وجهی دریافت نکرده‌اند. همچنین، این اثر پیش از این در جایی منتشر نشده و هم‌زمان به نشریه دیگری ارائه نشده است.

یادداشت‌ها

^۱ اعداد هزینه‌ها (کرایه‌ها) حاصل استفاده مکرر میدانی از ناوگان و یافته‌های حاصل از مصاحبه با رانندگان منتهی به آذر و دی‌ماه ۱۴۰۴ است.

منابع

Ahmadzadeh H., Keymanesh M R., Makani Bonab S., & Ghanizadeh I. (2023). Investigating the Effects of optimal use of public transport to reduce traffic and air pollution in Tabriz. *JGS*. 23(68): 167-183. <https://dor.isc.ac/dor/20.1001.1.22287736.1300.0.0.122.5> [In Persian].

Albalade, D., & Bel, G. (2010). Tourism and urban public transport: Holding demand pressure under supply constraints. *Tourism Management*, 31(3), 425–433. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2009.04.011>

American Public Transportation Association, (2020), Washington, DC, US.

Anciaes, P., & Alhassan, J. A. K. (2024). Economic and social impacts of public transport investments: A scoping literature review. In *Advances in Transport Policy and Planning*, 13. 227–254. <https://doi.org/10.1016/978-0-323-99219-1.00007-6>

Bahmani P., & Namamian F. (2020). Designing a model of urban tourism economy with a structural-interpretive approach. *Urban Structure and Function Studies*, 7(25): 157-177. <https://doi.org/10.22080/usfs.2020.17545.1891> [In Persian].

Bausch, T. A., Peluso, A. M., Bursa, B., Mailer, M., & Amegah, M. L. (2024). Determinants encouraging tourists to use public transport in their vacation destination. *International Journal of Tourism Research*, 26(5), e2791. <https://doi.org/10.1002/jtr.2791>

Bursa, B., Mailer, M., & Axhausen, K.W. (2022). Travel behavior on vacation: Transport mode choice of tourists at destinations. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 166, 234–261. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.09.018>

Button, K. (2010). *Transport economics* (3rd ed.). Edward Elgar.

Chow, A. H., Han, K., & Achuthan K. (2016). *An agent-based analysis of transport network vulnerability and resilience with the provision of travel information*. Sixth International Symposium on Dynamic Traffic Assignment (Sydney, 28-30 June, 2016).

Daviran A. (2024). *Application of phenomenological studies in geographical research*. Fifth Conference on Geography Content Education, March 2024, Alborz University of Education. [In Persian].

Daviran, A. (2026). Comparison of Tourists' pre- and post- intentional- ity attitudes towards tourism effects. *International of Tourism, Culture and Spirituality*, 8(1), 237-266. <https://www.doi.org/10.22133/ijtcs.2025.523713.1213>

