

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

علیرضا دویران

دانشیار گروه آموزش جغرافیا، دانشگاه فرهنگیان، تهران، ایران (نویسنده مسئول: a.daviran@cfu.ac.ir)

مطالعه موردی

تاریخ دریافت: 13-11-1404

تاریخ بازنگری: 05-12-1404

تاریخ پذیرش: 10-02-1405

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 نیمه‌ساختاریافته 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 که 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 دوازده‌روزه، به‌عنوان 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.

واژگان کلیدی: اقتصاد محلی، جزیره، حمل و نقل عمومی، کیش، گردشگری

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 می‌باشند (Daviran, 2026). کارآمدی عملکردی این سیستم از یک طرف وابسته به عوامل مختلف پشتیبان (مانند کیفیت خودرو، خدمات به‌روزرسانی، نظام تعمیرگاهی، کیفیت و ایمنی شبکه حمل‌ونقل) و از طرف دیگر به 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 حمل نقل 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 که 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 که 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 حاکی از وجود رابطه‌ای مثبت میان توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و رشد گردشگری است. به‌گونه‌ای 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 به‌نحوی 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 به‌عنوان یک عامل اقتصادی تقاضامحور عمل کند. شهرهای جزیره‌ای با عملکرد تفریحی و گردشگری جنوب ایران مانند قشم، کیش، هرمز، لاوان به‌عنوان شهرهایی شناخته می‌شوند که عملکرد حمل‌ونقل عمومی در آن پر اهمیت می‌باشد. ماهیت جزیره‌ای این شهرها و محدودیت انتقال و استفاده از حمل‌ونقل شخصی، منجر به استفاده گردشگران از شبکه حمل‌ونقل عمومی به‌ویژه تاکسی 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 به‌عنوان 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 منجر گردیده است که گردشگران بیش از هر زمان دیگری از شبکه حمل‌ونقل عمومی، به‌ویژه تاکسی‌ها و خدمات ترانسفر سازمان‌یافته استفاده کنند. این مهم منجر به شکل‌گیری اقتصاد مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی شده است که در آن خدمات حمل‌ونقل صرفاً نه به‌عنوان جابه‌جاکننده گردشگر، بلکه شکل‌دهنده بخشی از ساختار اقتصاد محلی شهر باشد که به‌صورت 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 این رو این پژوهش 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 تاکنون 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، به‌عنوان فعالیتی اقتصادی و اجتماعی، رشد چشمگیری یافته و عاملی مؤثر در رونق بخشی به وضعیت معیشت، اشتغال و فرهنگ عمل می‌نماید (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 آنجایی که اقتصاد شهری به بررسی چگونگی توزیع فعالیت‌های اقتصادی، منابع، و خدمات در فضای شهری می‌پردازد و روابط میان ساختارهای فضایی، عملکرد بازارها و تصمیمات سیاست‌گذاری را تحلیل می‌کند. لذا حمل‌ونقل عمومی به‌عنوان یکی از ارکان اقتصاد شهری است که هم در نظریه‌های توسعه شهری و هم در نظریه‌های گردشگری، به‌عنوان یکی از زیرساخت‌های کلیدی برای رشد اقتصادی مقصد معرفی می‌شود (Jara-Díaz, 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 حمل‌ونقل عمومی مطالعات محدودی وجود داشته و بیشتر مطالعات محدود به توسعه زیرساختی آن‌ها است تا اقتصاد خرد حاصل از آن. باین حال از جمله مطالعات انجام‌گرفته متناظر با موضوع حمل‌ونقل، اقتصاد و گردشگری می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

تقی زاد فرهمند (۲۰۲۰) در مطالعه‌ای با عنوان بررسی تأثیر گردشگری شهری بر اقتصاد شهری با تأکید بر سیستم حمل‌ونقل عمومی نشان می‌دهد گردشگری شهری با جذب بازدیدکنندگان و ایجاد فرصت‌های شغلی و درآمد، اقتصاد شهرها را تقویت می‌کند و وجود شبکه حمل‌ونقل 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 چشم اندازها و چالش‌های گردشگری طبیعی موضوع زیرساخت‌ها و سیستم حمل‌ونقل عمومی و اثر آن در رونق گردشگری و توسعه آن هستند. اشاره کردند.

گارئو و همکاران (۲۰۲۲) در مطالعه‌ای با عنوان دسترس‌پذیری و تحرک‌پذیری حمل‌ونقل عمومی برای یک جزیره هوشمندتر به این نتیجه دست‌یافت که بهبود سیستم‌های حمل‌ونقل 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 حمل‌ونقل عمومی در مقصد تعطیلات با تمرکز بر پایداری گردشگری به این نتیجه می‌رسند که جود کارت‌های مهمان با امکان استفاده رایگان از حمل‌ونقل عمومی و عادت گردشگران به استفاده روزمره از حمل‌ونقل عمومی در محل سکونت، به طور معناداری استفاده آن‌ها از حمل‌ونقل عمومی در مقصد را افزایش می‌دهد، درحالی‌که ترجیح به استفاده از خودرو شخصی اثر منفی بر این انتخاب دارد.

کاربولوت و اوزون (۲۰۲۴) در مطالعه‌ای با موضوع نقش حمل‌ونقل 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 کم دسترس شهری و برای اشتغال رانندگان محلی چشمگیر است.

۳. مبانی نظری

اقتصاد مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی در مقیاس شهری را می‌توان در نظریه‌های اقتصاد شهری و اقتصاد رفاه جستجو نمود. در این نظریه‌ها حمل‌ونقل را نه صرفاً یک فعالیت فنی، بلکه یک پدیده اقتصادی - فضایی است که بر تخصیص منابع، توزیع فعالیت‌ها و رفاه اجتماعی اثر می‌گذارد. اسمال و اریک ورهوف در نظریه تقاضای مشتق شده، بیان می‌کنند تقاضا برای حمل‌ونقل، تقاضایی 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 به‌عنوان وسیله‌ای برای دسترسی به اشتغال، آموزش، خدمات، خرید و فعالیت‌های تفریحی انجام می‌دهند (Button, 2010). سفر و جابه‌جایی را نمی‌توان به‌عنوان یک کالای مصرفی نهایی حساب نمود. بلکه کالای واسطه‌ای است که ارزش اقتصادی آن در پیوند مستقیم با ارزشی است که فعالیت‌های انجام‌شده در مقصد خلق می‌کنند. به‌عنوان 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 حمل‌ونقل شخصی مواجه است، تقاضای مشتق شده حمل‌ونقل عمومی عمدتاً برای استفاده از وسایل حمل‌ونقل مانند تاکسی یا 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 حمل‌ونقل عمومی متکی هستند و بنابراین تقاضای آنها برای خدمات حمل‌ونقل، مستقیم از تقاضای سفرهای گردشگری مشتق می‌شود. عواملی مانند زمان سفر، هزینه سفر، ترکیب گروه سفر، هدف سفر، سطح آمادگی جسمانی، دانش درباره گزینه‌های حمل‌ونقل در مقصد و شرایط آب‌وهوایی به طور معنی‌داری بر انتخاب شیوه حمل‌ونقل تأثیر می‌گذارد (Bursa et al, 2022). در سطح اقتصاد شهری، تقاضای مشتق شده امکان پیش‌بینی اثرات حمل‌ونقل عمومی بر اقتصاد محلی را فراهم می‌آورد. افزایش دسترسی گردشگران به جاذبه‌ها و امکانات شهری باعث رشد درآمد هتل‌ها، رستوران‌ها و فروشگاه‌ها می‌شود و به‌این ترتیب، حمل‌ونقل عمومی نه تنها یک خدمت شهری، بلکه عاملی محرک برای توسعه اقتصادی مناطق گردشگر محور است. از این منظر گردشگری می‌تواند به‌صورت بهره‌برداری از ظرفیت‌های موجود و افزایش درآمد خدمات حمل‌ونقل عمل کند (Albalade & Bel, 2010). تصمیم‌گیری در مورد توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی در نظریه سرمایه‌گذاری حمل‌ونقل بیشتر مفهوم می‌یابد. بر اساس این نظریه، سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل باید بر اساس تحلیل هزینه - فایده اجتماعی، ارزش زمانی کاربران، و اثرات بلندمدت فضایی انجام گیرد. افزایش ظرفیت حمل‌ونقل عمومی بدون توجه به تقاضای بالقوی و تغییرات رفتاری می‌تواند منجر به بازتولید ازدحام شده و صرفه‌های حمل‌ونقل برای بهره‌برداران را کاهش داده و از کارایی اقتصادی بکاهد (Litman, 2023). مطالعات هزینه و عملکرد نشان می‌دهند که شبکه‌های حمل‌ونقل عمومی با افزایش حجم تولید (مثلاً افزایش مسافران یا حجم خدمات ارائه‌شده)، می‌توانند هزینه‌های 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 استفاده بهینه از ناوگان و زیرساخت افزایش می‌یابد و هزینه‌های اضافی هر سفر کاهش می‌یابد که این اثر در ادبیات به‌عنوان بازده به مقیاس در بخش حمل‌ونقل عمومی شناخته می‌شود (Makhlouf & Helali, 2024).

علاوه بر صرفه‌های مقیاس، خصوصیات منحصربه‌فرد 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 که 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,

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 به‌عنوان 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 منجر به بهبود جابه‌جایی مسافران و کاهش هزینه‌های سفر می‌شود، بلکه به‌طور 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، سر و صدا 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 به‌عنوان نشانه‌ای از رفاه تلقی شود (Anciaes & Alhassan, 2024). از طرفی شدت گردشگری به‌عنوان یک عامل تقاضاساز باعث افزایش فشار تقاضا بر شبکه حمل‌ونقل عمومی می‌شود، به طوری که مقاصد گردشگری در فصل‌های اوج با افزایش سفرها مواجه بوده 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).

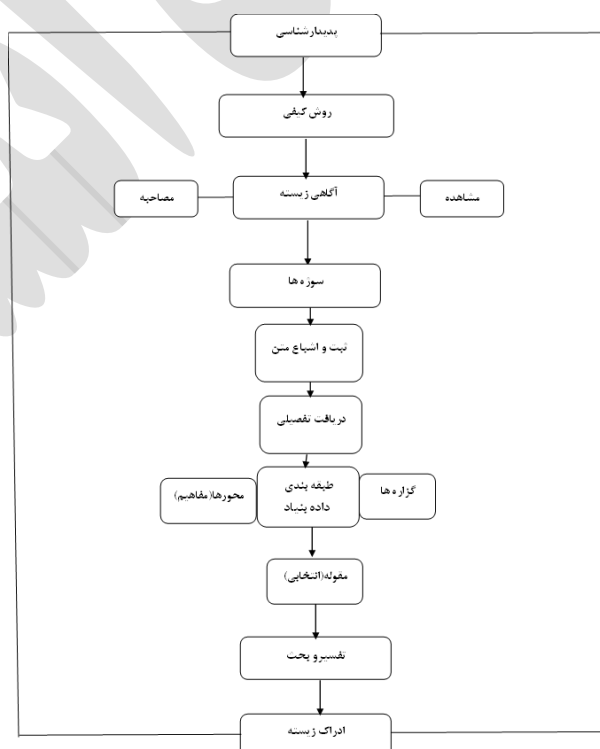
از این رو با توجه به ادبیات نظری، اقتصاد شهری مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی را می‌توان بر سه رکن اصلی تقاضای مشتق شده از فعالیت‌های اقتصادی و گردشگری، بهره‌وری شبکه و رانندگان، و مدیریت بهینه ظرفیت و فرکانس خدمات بنیان نهاد. در شهرهای گردشگری، تقاضای گردشگران برای دسترسی به جاذبه‌ها، مراکز اقامتی و امکانات 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 داده و با استفاده از نظریه‌های اقتصاد شهری و اقتصاد رفاه تحلیل می‌شود (جدول ۱).

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

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

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، کاوش تجربه زیسته کنشگران از طریق روش پدیدارشناسی است. اقتصاد محلی در این‌گونه شهرها نه‌تنها محصول شاخص‌های عینی همچون حجم سفر، درآمد یا اشتغال، بلکه برآیند نحوه ادراک، تجربه و زیست روزمره بهره‌برداران، کاربران و فعالان حوزه حمل‌ونقل عمومی در بستر گردشگری است. از این منظر، پدیدارشناسی امکان فهم این پیوند پیچیده میان حمل‌ونقل، 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 نماید (Vasegh et al, 2020). به‌عبارت‌دیگر مطالعه یا شناخت پدیدار شامل هر چیزی است که برای ذهن ظاهر می‌شود و انسان آن را تجربه می‌نماید. در واقع پدیدارشناسی حول محور آگاهی شکل گرفته و دربرگیرنده چیزی است که به‌عنوان 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 فضا نشینان، فضا گردانان و فضا اندیشان در آن زیست می‌کنند و زیست‌جهان آموخته‌ها و تجربه‌های روی داده در دنیای ذهن را ثبت می‌کنند. پدیدارشناسی می‌کوشد پدیده‌هایی همچون نقش حمل‌ونقل عمومی در معیشت، بهره‌وری اقتصادی و پویایی گردشگری را آن‌گونه که در ذهن و تجربه کنشگران محلی ظاهر می‌شوند، مورد مطالعه قرار دهد. چارچوبی مفهومی برای فهم اقتصاد محلی مبتنی بر حمل‌ونقل 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).



شکل ۱. فرایند روش پدیدارشناسی در مطالعه ادراک زیسته

پژوهش حاضر از نظر ماهیت، کیفی و از نظر رویکرد، مبتنی بر پدیدارشناسی تفسیری است. انتخاب رویکرد پدیدارشناسی به این دلیل صورت گرفته است که اقتصاد محلی مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی در جزایر گردشگری، پدیده‌ای چندبعدی و وابسته به تجربه‌های زیسته کنشگران اصلی آن است و درک آن صرفاً از طریق شاخص‌های کمی امکان‌پذیر نیست. پدیدارشناسی این

امکان را فراهم می‌کند که معنای اقتصادی حمل‌ونقل عمومی، همان‌گونه که توسط بهره‌برداران و ذی‌نفعان درک و تجربه می‌شود، آشکار گردد. تمرکز اصلی پژوهش بر تجربه زیسته رانندگان حمل‌ونقل عمومی (تاکسی سفید) به‌عنوان جامعه موردپژوهش است. تجربه‌ای که در آن مفاهیمی چون تقاضای فضلی 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. باتوجه‌به اینکه در پژوهش‌های پدیدارشناختی، هدف دستیابی به تعمیم آماری نیست، بلکه دستیابی به غنای تجربی و اشباع مفهومی مدنظر است. ازاین‌رو، حجم نمونه بر اساس اصل اشباع نظری تعیین به تعداد ۲۰ مشارکت‌کننده بوده است. به‌گونه‌ای که با تکرار داده‌های مشابه و عدم دستیابی به پاسخ‌های جدید، فرایند گردآوری متوقف و داده‌ها طبقه‌بندی و سامان‌دهی گردید. بدین ترتیب، اشباع نظری پس از مصاحبه با نفر ۱۵ ام به‌صورت نسبی حاصل شد. باین‌حال، 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 گردید. داده‌ها از طریق مصاحبه‌های نیمه‌ساختاریافته و عمیق گردآوری شدند.

تحلیل داده‌های پژوهش بر اساس رویکرد پدیدارشناسی تفسیری انجام شد و هدف آن تبیین معنای تجربه زیسته رانندگان حمل‌ونقل 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 معنا دار مرتبط با ابعاد اقتصادی حمل‌ونقل عمومی و تقاضای گردشگری شناسایی و در قالب واحدهای معنایی تحلیل شدند. واحدهای معنایی استخراج‌شده در فرایندی تفسیری به مضامین اصلی سازمان‌دهی گردیدند و در چارچوب مبانی نظری اقتصاد شهری و حمل‌ونقل عمومی مورد تفسیر قرار گرفتند. نتیجه این فرایند، تبیین ساختار معنایی اقتصاد محلی مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی از منظر تجربه زیسته کنشگران محلی در یک مقصد گردشگری جزیره‌ای بود. به‌منظور 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 گردید. 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. باتوجه‌به اینکه در پدیدارشناسی پرسش‌های مصاحبه، چرا محور نبوده و تجربه‌محور می‌باشند لذا مصاحبه‌ها بر محور تجربه زیسته رانندگان از اقتصاد روزمره آنان متمرکز بوده و اساس سوال‌ها 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 حمل‌ونقل عمومی به‌عنوان 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 حمل‌ونقل عمومی در اقتصاد جزیره شکل یافته است.

۵. یافته‌ها

جزیره کیش به‌عنوان یکی از شهرهای جزیره‌ای ایران در جنوب آن واقع شده است. مساحت این شهر نزدیک ۹۱ کیلومتر مربع با شکل هندسی نسبتاً بیضی 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 فصول بالاست و بارش باران محدود به زمستان‌ها می‌باشد. بر اساس آخرین سرشماری نفوس و مسکن کشور (سال ۱۳۹۵) جمعیت این جزیره شهری حدود ۴۰ هزار نفر بوده است 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 است که از رشد شتابان برخوردار است. بررسی‌ها نشان می‌دهد جمعیت بومی این جزیره در حال حاضر حدود هفت هزار نفر می‌باشد که غالباً در منطقه سفین اسکان داشته و عمدتاً عرب می‌باشند. ساختار جمعیتی کیش، مهاجر پذیر از تمام نقاط کشور به‌ویژه استان‌های جنوبی مانند خوزستان، فارس، سیستان، هرمزگان، بوشهر، اصفهان، یزد، کرمان می‌باشد که به دلایل سرمایه‌گذاری و اشتغال به این جزیره مهاجرت نموده 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 می‌باشد.

شکل ۲- موقعیت جزیره کیش در کشور ایران



۱.۵. ساختار حمل‌ونقل جزیره کیش

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

در جهت 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 می‌باشند که به صورت محدود در محورهای شهری نیز تردد دارند. تاکسی‌ها عمدتاً به صورت ردیفی در امکان اشاره شده توقف نموده و به نوبت با سوار کردن مسافر، خدمات جابه‌جایی را انجام می‌دهند (شکل ۳).



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

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 به طور نسبی به همین میزان نیز در بخش خدمات حمل و نقل عمومی (تاکسی) فعالیت می‌نمایند. جامعه مورد مطالعه عمدتاً مهاجر با پراکندگی استان‌های مجاور و جنوبی ایران مانند سیستان، خوزستان، فارس، کرمان، بوشهر، هرمزگان می‌باشد. جامعه مورد مطالعه متاهل و دارای حداقل یک فرزند می‌باشند. یافته‌های حاصل از فرایند مصاحبه در برگرفته بیش از ۲۱۱ گزاره اشتراکی (کد نهایی باز) بوده است که با طبقه بندی و اشتراک گذاری گزاره مفهومی به ۱۲ مفهوم و ۶ مقوله منتهی شد. تفسیر پدیدارشناسی گزاره ها، مفاهیم و مقوله ها به شرح زیر است:

۲.۵. مقوله فصل و تقاضا

این مقوله حاصل ۴۳ گزاره (کد باز) و ۴ مفهوم می‌باشد که شکل‌دهنده اثر فصل و تقاضای مسافری بر اقتصاد حمل و نقل عمومی است. محتوای تفسیری این مقوله به گونگی 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 بهره‌برداران حمل و نقل عمومی نشان می‌دهد ماهیت گردشگری جزیره کیش و حضور گردشگر در آن زیست‌جهان کاری حمل و نقل عمومی را شکل می‌دهد. به گونه‌ای که فصل‌های پرمسافر و کم مسافر، نه تنها میزان درآمد، بلکه ریتم زندگی

روزمره، برنامه ریزی آینده اقتصاد مبتنی بر حمل و نقل عمومی را تعیین می‌کند. بهره‌برداران تاکسی، اقتصاد خود را در قالب یک چرخه تجربه می‌کنند. چرخه‌ای که میان رونق مؤثر و رکود نسبی در نوسان است. هر چند مدیریت جزیره کیش سعی نموده 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 در روایت زیسته بهره‌برداران، ماه‌های اوج سفر، به‌ویژه از بهمن تا فروردین، به‌عنوان 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 نمودند 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 حمل و نقل عمومی کیش به‌عنوان 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 حمل و نقل عمومی جزیره مشاهده می‌شود که علی‌رغم حضور مداوم در محل کار، بازده اقتصادی و به‌تناسب، 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 حمل و نقل عمومی جزیره کیش است.

الگوی فعالیت اقتصادی حمل و نقل عمومی به طور مستقیم تحت تأثیر نوسانات فصلی است. طوری که در فصل‌های پر گردشگر (دی تا فروردین)، تجربه کار با افزایش ساعات فعالیت، کاهش زمان استراحت و عمدتاً شبانه‌روزی (با جابه‌جایی راننده) است. با وجود اینکه ساختار جغرافیایی و اقلیمی پذیرش گردشگر در جزیره کیش منجر به شکل‌گیری دوره‌های اوج و کاهش گردشگری می‌شود با این حال ناوگان حمل و نقل تاکسی با کاهش سطح فعالیت سعی می‌نماید حداقل‌های اقتصاد بهره‌برداران را تأمین نماید. با این حال با کاهش تقاضا، نگرانی درباره تأمین هزینه‌های معیشتی افزایش می‌یابد. تجربه زیسته اقتصاد مبتنی بر حمل و نقل 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، آنفولانزا) یا شایعات سیاسی مرتبط، با کاهش شدید گردشگر در جزیره اقتصاد بهره‌برداران حمل و نقل عمومی جزیره نیز دچار چالش جدی می‌شود. تجربه زیسته بهره‌برداران نشان می‌دهد، اقتصاد مبتنی بر حمل و نقل عمومی در جزیره کیش به‌شدت وابسته به گردشگری 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 زیست روزمره به کار می‌گیرند. پس‌انداز و سرمایه‌گذاری درآمد حاصل از فصل‌های پرمسافر، اشتغال موقت در مشاغل دیگر در تابستان، مهاجرت موقت به شهرهای دیگر (عمدتاً مبادی مهاجرتی)، بازرگانی موقت برخی کالا، از جمله شیوه‌هایی است که رانندگان برای عبور از دوره‌های رکود به آن متوسل می‌شوند. تجربه زیسته رانندگان تاکسی سفید کیش نشان می‌دهد که مقوله فصل و تقاضای گردشگری نه یک متغیر بیرونی، بلکه بخشی جدایی‌ناپذیر از زیست‌جهان اقتصادی آنان است. اقتصاد محلی مبتنی بر حمل و نقل 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 گره خوردگی دارد (جدول ۲).

جدول ۲. مفاهیم و گزاره‌های نهایی مقوله فصل و زمان در اقتصاد حمل و نقل 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 حمل و نقل عمومی، افزایش فشار مالی، رشد هزینه‌های معیشتی در دوره‌های کم‌درآمد و احساس نابرابری درآمدی در طول سال می‌شود.

شدت کار و فعالیت	افزایش ساعات کاری در فصل پر گردشگر 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 کم تقاضا 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 نوسانات فصلی. افزایش ساعات کاری خود در برخی موارد به اشتغال موقت در مشاغل دیگر. کاهش هزینه‌های خانوار در فصل رکود. تمرکز بر مسیرهای پرتردد گردشگری. انتخاب ساعات کاری پربازده‌تر و تحمل شرایط اقتصادی دشوار. امید به فصل پر رونق و اوج بعدی.

۳.۵. مقوله انتظار و بهره‌وری

یافته‌های حاصل از مصاحبه با رانندگان تاکسی سفید جزیره کیش نشان می‌دهد که 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 می‌باشد. 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 می‌گردد. بر اساس مشاهده‌های میدانی و مصاحبه با بهره‌برداران تاکسی، حرکت ناوگان تاکسی با الگوی تردد خطی و مسیری در محورهای 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 داشته 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 پرتردد، منجر گردیده است زمان انتظار برای مسافر وجود نداشته یا بسیار کوتاه باشد. همین موضوع دسترسی گردشگر به ناوگان حمل‌ونقل عمومی در ساعات مختلف شبانه‌روز را بسیار تسهیل نموده است.

یافته‌های حاصل از مصاحبه و مشاهده نشان می‌دهد ناوگان حمل‌ونقل مبتنی بر تاکسی در جزیره کیش عمدتاً به صورت درستی 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. بر خلاف برخی شهرهای دیگر کشور که نرخ خودروی درستی 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 منجر به گفتگو، مذاکره بین رانندگان و مسافر می‌شود. یافته‌های میدانی نشان می‌دهد در مسیرهای نزدیک عمدتاً زیر 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 می‌باشد. یافته‌ها نشان می‌دهد کرایه‌های اشتراکی حاصل از تردد مسیری سهم اندکی در جابه‌جایی‌ها مسافر داشته و بیشتر جابه‌جایی‌های ناوگان ماهیت درستی دارد. تفسیر مصاحبه‌ها در مفهوم دوره‌ها زمانی انتظار و بهره‌وری اقتصادی ناوگان نشان می‌دهد در فصول و ماه‌هایی (مانند اواسط بهار تا اواسط پاییز) که جزیره گردشگری کمتری را پذیرا بوده و اصطلاحاً ماه‌های مرده و کم‌تقاضای 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 خدمات رسانی بوده و اقتصاد محلی مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی دچار نوسان و آسیب مقطعی می‌گردد. مصاحبه با بهره‌برداران ناوگان نشان می‌دهد در زمان‌های کاهش گردشگر زمان انتظار دریافت مسافر به حدود ۲۰ الی ۴۵ دقیقه و گاهی 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 که تعداد سرویس دهی رانندگان در زمان‌های اوج گردشگری در هر شیفت کاری به طور میانگین بین ۸ تا ۱۰ سرویس می‌باشد.

ادراک زیسته بهره بردان ناوگان تاکسی جزیره کیش نشان می‌دهد، بهره‌برداران به‌صورت تجربه زیسته حاصل از فعالیت مستمر، نوسانات زمانی را به‌روشنی با چرخه‌های روزانه و فصلی گردشگری پیوند می‌دهند. به‌گونه‌ای که زمان‌های تراکمی روزانه و فصلی نیاز به ناوگان را با زمان‌های آغاز فعالیت مراکز تجاری، زمان ورود پروازها به فرودگاه، ساعات پس از صبحانه هتل‌ها، همچنین زمان‌های و باز و بسته‌شدن اماکن گردشگری، زمان‌های غروب جزیره (تردد گردشگر به سواحل جزیره - مانند ساحل کشتی یونانی، ساحل مرجانی و غیره)، انطباق داده و تراکم فعالیت خود را با آن هماهنگ می‌کنند. تجربه ادراکی ناوگان تاکسی کیش نشان می‌دهد بازه‌های اوج تقاضا، افزایش تعداد سفرها نه‌تنها 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 نموده و احساس مثبتی در اقتصاد وابسته به ناوگان حمل‌ونقل عمومی جزیره ایجاد می‌نماید.

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 پرتردد، بهره‌وری رانندگان افزایش یافته و زمان انتظار به حداقل می‌رسد، درحالی‌که فصل‌های کم مسافر موجب کاهش سفرها، طولانی‌شدن زمان انتظار و افت درآمد می‌شود. این الگوی دوگانه، از منظر تحلیلی، با منطق اثر موهرینگ در حمل‌ونقل عمومی هم‌خوانی دارد. به‌گونه‌ای که افزایش تقاضا نه‌تنها 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، نقش‌محوری 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

مفاهیم	گزاره‌ها (کدهای مشترک)
زمان انتظار و ریتم تقاضا	رانندگان در فصل‌های گردشگر کاهش محسوس زمان انتظار برای یافتن مسافر را تجربه می‌شود. فاصله زمانی میان سفرها در ایستگاه‌های پرتردد کوتاه می‌شود. نزدیکی به هتل‌ها، فرودگاه و اماکن گردشگری زمان انتظار را به حداقل می‌رساند. ورود هم‌زمان پروازها موجب اوج تقاضای مقطعی می‌شود. زمان انتظار تابعی از ساعات روز و فعالیت مراکز گردشگری است. در دوره‌های کم تقاضا انتظار طولانی برای مسافر شکل می‌گیرد. بخشی از زمان کاری بدون سفر سپری می‌شود. انتظار طولانی به‌عنوان اتلاف زمان اقتصادی ادراک می‌شود.
بهره‌وری و کارآمدی اقتصادی	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.
ادراک اقتصادی	رانندگان 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 به‌صورت زیسته فهمیده می‌شود. تجربه شلوغی با احساس رونق اقتصادی همراه است. رانندگان کاهش انتظار را نشانه کارکردن 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

یافته‌های حاصل از این مقوله دربرگیرنده ۴ مفهوم با ۵۰ گزاره نهایی می‌باشد. تجربه زیسته دریافتی از مصاحبه نشان می‌دهد در تجربه زیسته رانندگان ناوگان تاکسی سفید کیش، حمل‌ونقل عمومی کیش فراتر از یک فعالیت شغلی، به‌مثابه 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 نه‌تنها 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 به‌صورت موردی ایفا می‌کنند که این خدمات در کنار خدمات جابه‌جایی گردشگر، منجر به ایجاد درآمد و گردش بهتر اقتصاد حمل‌ونقل عمومی می‌شود. طوریکه برخی رانندگان به درخواست مسافر (گردشگر) و راهنمایی او تورهای گردشگری جزیره را معرفی نموده و برای آنان با هماهنگی بلیت تهیه می‌نمایند. در این فرایند رانندگان از هر گونه اخذ هزینه اضافی راهنمایی یا خرید تورهای گردشگری جزیره، بلیت اماکن گردشگری و سایر موارد خودداری نموده و پورسانت خود را ارائه‌دهنده خدمات اخذ می‌نمایند. در واقع رانندگان بهای اضافی ناشی از راهنمایی و هدایت گردشگر دریافت نمی‌نمایند بلکه با معرفی وی به مکان‌های تهیه تورها و برنامه‌های مختلف جزیره، سعی می‌نمایند تا ضمن راهنمایی گردشگر از ارائه‌دهنده خدمات منافع اقتصادی را کسب نمایند. این موضوع در جزیره کیش به‌صورت عرفی بین رانندگان تاکسی و ارائه‌دهندگان خدمات گردشگری به بهترین شکل انجام می‌گیرد.

همان‌طور که گفته شد اقتصاد معیشتی رانندگان، در رابطه‌ای مستقیم میان حجم گردشگر، تعادل ناوگان و پایداری اقتصاد خانوار ادراک می‌شود. این ادراک نشان می‌دهد که 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. 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 که زندگی روزمره بهره‌برداران ناوگان با چرخه ورود، اقامت، گشت و خروج گردشگر گره‌خورده 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، انطباق‌یافته 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 به‌صورت 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 به‌شدت تابع ریتم گردشگری باقی می‌ماند و فرصت رسیدگی به خانواده و امور شخصی در ایام پیک 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 که افق برنامه‌ریزی آینده نیز به اقتصاد گردشگری جزیره وابسته است. مازاد درآمد حاصل از فعالیت در دوره‌های پرمسافر در بخش‌های تجاری، سرمایه‌گذاری‌های کوچک یا پس‌انداز مدیریت می‌شود. باتوجه‌به اینکه بخش قابل‌توجهی از رانندگان مهاجر هستند که ابتدا به‌صورت 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 ساخته و یافته‌ها نشان می‌دهد بسیاری از رانندگان باسابقه کمتر از پنج سال همچنان مستأجر هستند و سرمایه‌گذاری درآمد خود را معطوف به امنیت سکونتی خانواده می‌کنند. مقوله معنا و ادراک شخصی نشان می‌دهد که رانندگان تاکسی سفید کیش حمل‌ونقل عمومی را نه صرفاً یک شغل، بلکه عنصری معنا‌ساز در اقتصاد، هویت شغلی و زندگی روزمره خود می‌بینند. آنان در نقطه تلاقی رضایت شغلی، نقش خدماتی در گردشگری، وابستگی اقتصادی و آسیب‌پذیری ساختاری قرار دارند و فعالیت‌هایشان در سطح شخصی، خانوادگی و اقتصادی، تماماً با جریان گردشگری و پویایی جزیره 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.

<p>با شیفتی کارکردن بین همکاران زندگی خانوادگی را مدیریت کرده 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 خورده و زندگی شخصی را با نوبت‌کاری 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 گره‌خورده است. محدودیت زمان باعث می‌شود اولویت‌های کاری و خانوادگی را بسنجیم.</p>	<p>مدیریت و تعادل زندگی</p>
<p>راهنمایی مسافر برای تهیه بلیت اماکن گردشگری وظیفه ما است. سعی می‌کنیم 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.</p>	<p>خدمات تکمیلی گردشگری</p>
<p>شغل تاکسی را هویت خود می‌دانیم. کار ما حس مفیدبودن 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 منجر به ایجاد اضطراب و فشار روانی 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.</p>	<p>ادراک زیسته از شغل</p>

۵.۵. مقوله ظرفیت و محدودیت

ظرفیت‌ها و محدودیت‌های جزیره کیش و ارتباط آن با تجربه زیسته ناوگان حمل‌ونقل عمومی به‌عنوان مقوله‌ای است که در قالب ۷ مفهوم و ۸۲ گزاره تبیین شد. پدیدارشناسی مصاحبه‌ها ناوگان حمل‌ونقل عمومی (تاکسی سفید) جزیره کیش نشان می‌دهد که 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 صرفاً 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 مستقیماً بر الگوی تقاضای حمل‌ونقل عمومی اثر می‌گذارد.

محدودیت زمین و فضا، کوچک و مدور بودن جزیره، و امکان کنترل تردد به‌واسطه همین ویژگی‌ها، در کنار کنترل‌های بهداشتی و محیط‌زیستی و توجه به اکوسیستم شکننده جزیره، نوعی نظم و انضباط فضایی را ایجاد کرده است که در تجربه رانندگان به‌صورت 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 کنترل شده 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 به‌عنوان یکی از ارکان اصلی اقتصاد محلی تثبیت کرده است. این موضوع منجر گردیده است رانندگان خود را صرفاً 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 ضرباهنگ کاری رانندگان مستقیماً با فصل‌ها، رویدادها و میزان ورودی گردشگر تنظیم شود.

بالین حال علی‌رغم وجود محدودیت‌ها مصاحبه به بهره‌برداران ناوگان حمل‌ونقل عمومی نشان می‌دهد باوجود هزینه‌های بالای زندگی، شرایط اقلیمی گرم و شرجی در حداقل هفت ماه از سال و کاهش ورودی گردشگر در این دوره‌ها، از حضور و اشتغال در ناوگان جزیره رضایت نسبی دارند. کیفیت مناسب خودروهای 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 احساس شأن حرفه‌ای در میان رانندگان انجامیده است.

بالین 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 دوازده‌روزه، به‌عنوان 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 به‌طور مستقیم و شدید آسیب دید. لذا اقتصاد حمل‌ونقل عمومی کیش در تجربه رانندگان، اقتصادی است که با محدودیت‌ها و ظرفیت‌های جزیره درهم‌آمیخته 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 برون‌زاد، 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

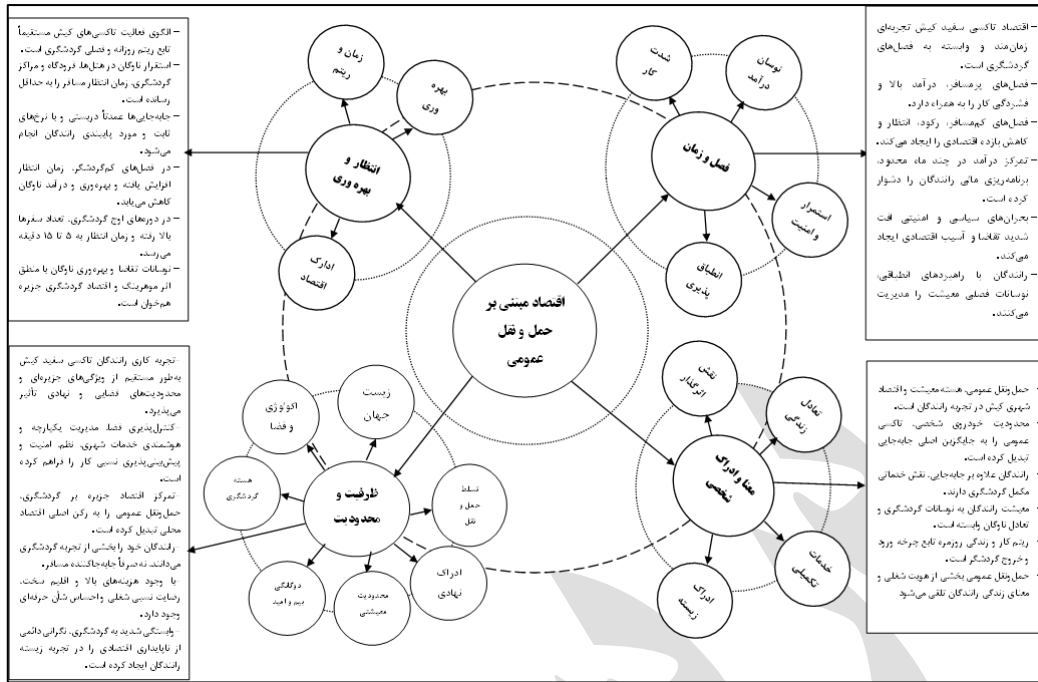
مفهوم	گزاره‌ها (کدهای باز نهایی)
زیست‌جهان جزیره‌ای	جزیره در محدوده بسته‌ای در جنوب کشور واقع شده است. شکل مدور و کوچک جزیره امکان کنترل و مدیریت را فراهم می‌کند. وجود اسکله و فرودگاه شرایط ورود و خروج مسافر و کالا را تعیین می‌کند. اکوسیستم شکننده جزیره نیازمند حفاظت است. امنیت نسبی حاکم بر جزیره تجربه 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 محیط‌زیست، 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 به‌عنوان مرکز گردشگری و تجارت منطقه فعالیت ناوگان را شکل می‌دهد. ورود گردشگر خارجی، تیم‌های ورزشی و برگزاری جشنواره‌ها فعالیت رانندگان را تحت‌تأثیر 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 خودرو شخصی و محور جابه‌جایی مسافر است. حضور مستمر ناوگان جریان اقتصادی جزیره را تثبیت می‌کند. خودروها باکیفیت 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.	
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.	محدودیت معیشتی گردشگر محور
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 ناامنی 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 سعی می‌کنند میان زندگی شخصی و شغلی تعادل ایجاد کنند.	دوگانگی ثبات - اضطراب

۶.۵. یافته‌های ملموس

باتوجه 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 نمود 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 به‌طور 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.
- باوجود رضایت نسبی ناشی از امنیت شغلی، نظم و شأن حرفه‌ای، اقتصاد ناوگان در برابر شوک‌های برون‌زاد، 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 موه‌رینگ هم‌خوان است. به‌گونه‌ای که افزایش تقاضا هم‌زمان بهره‌وری رانندگان و رفاه مسافران را افزایش می‌دهد.



شکل ۴. یافته‌های پدیدارشناسی اقتصاد شهری مبتنی بر حمل و نقل عمومی در جزیره کیش

۶. بحث و نتیجه‌گیری

تبیین و ادراک نقش حمل و نقل عمومی در اقتصاد شهری، به‌ویژه در شهرهای گردشگری جزیره‌ای، مستلزم نگاه به منطق‌های زیسته کنشگران آن است. شهرهای جزیره‌ای با محدودیت فضایی، وابستگی شدید به گردشگری و نوسانات زمانی تقاضا، بستری فراهم می‌کنند که در آن حمل و نقل 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 حمل و نقل 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 حمل و نقل عمومی در جزیره کیش ماهیتی زمان‌مند، نوسانی و به‌شدت وابسته به گردشگری دارد. در تجربه زیسته بهره‌برداران، فصل‌های گردشگری به‌عنوان 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 می‌نمایند. 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 موهربینگ همخوانی دارد. به‌گونه‌ای 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 ساعات کار و مهاجرت کوتاه‌مدت، تلاش می‌کنند تعادل معیشتی خود را حفظ کنند. همچنین حمل و نقل عمومی در ادراک آنان، فراتر از جابه‌جایی مسافر، به‌عنوان 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 نمود. با این حال در سطح کلی یافته‌های این پژوهش با پژوهش‌های تقی‌زاده فرهمند (۲۰۲۰)، بهمنی و نامیان (۲۰۲۰)، رجبی و همکاران (۲۰۲۲)، گرانو و همکاران (۲۰۲۲)، باش و همکاران (۲۰۲۴) و کاربولوت و اوزون (۲۰۲۴) هم‌راستا است. تفاوت در رویکرد پدیدارشناسانه این پژوهش است که رابطه را نه صرفاً در سطح ساختارهای اقتصادی، بلکه در سطح تجربه زیسته رانندگان تبیین می‌کند. به‌گونه‌ای که کاهش زمان انتظار،

افزایش پیوستگی سفرها و ادراک بهره‌وری شغلی، به‌عنوان نشانه‌های عینی رونق گردشگری در زندگی روزمره ناوگان معنا می‌یابد.

مطالعه پدیدارشناسانه اقتصاد مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی جزیره کیش نشان می‌دهد که محدودیت استفاده از خودروی شخصی و اتکای گردشگران به حمل‌ونقل عمومی، به افزایش کارآمدی اقتصادی و تثبیت نقش تاکسی‌ها در اقتصاد محلی کیش می‌انجامد. باین‌حال، یافته‌ها آشکار می‌سازد که این کارآمدی در تجربه رانندگان، هم‌زمان با نوعی آگاهی از شکنندگی اقتصاد جزیره همراه است. به‌گونه‌ای که وابستگی شدید به گردشگری و عوامل برون‌زاد سیاسی، امنیتی و بهداشتی، احساس نااطمینانی پنهان را در ذهن ناوگان شکل می‌دهد. بدین 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، صرفاً 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. به‌گونه‌ای 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 داده 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 گردید. همچنین محدودیت‌های مالی پژوهشگر در اسکان طولانی در جزیره، امکان حضور مستمر و جمع‌آوری داده‌های گسترده را کاهش داد. مطالعه صرفاً روی جزیره کیش متمرکز بوده 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. نهایتاً، با توجه به ماهیت پدیدارشناختی پژوهش، یافته‌ها مبتنی بر تجربه زیسته افراد بوده 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.

مشارکت نویسندگان:

به نسبت مساوی می‌باشد

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 پیش‌ازاین در جایی منتشر نشده و هم‌زمان به نشریه دیگری ارائه نشده 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].
- Albalate, 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), *Title of the report or publication*, Washington, DC, US.
- Ancaies, 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 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., and Achuthan, K." (۲۰۱۶) An agent-based analysis of transport network vulnerability and resilience with provision of travel information. *6 th International Symposium on Dynamic Traffic Assignment* (Sydney, ۲۸-۳۰ June, 2016).
- Daviran, A. (2024). Application of Phenomenological Studies in Geographical Research, *5th Conference on Geography Content Education*, March 2024, Alborz University of Education. [In Persian].
- Daviran, A. (2026). Comparison of Tourists' Pre- and Post- Intentionality Attitudes towards Tourism Effects. *International of Tourism, Culture and Spirituality*, 8(1), 237-266. <https://www.doi.org/10.22133/ijtc.2025.523713.1213>
- 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>
- Jara-Díaz, 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 small-scale 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/coik-2024-0004>
- Marzolla, F., Campanelli, B., Melo, H. P. M., Bruno, M., & Loreto, V. (2025). Increasing accessibility by public transport benefits local economy: the effect of a new metro line in Rome. *arXiv*. <https://doi.org/10.48550/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.2025.15.3.032>
- 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. and Molaie, A. (2015). Urban Transportation, Environmental Effects and Solutions. *Journal of Applied Arts*, 04(Vol.6), 55-62. . <https://doi.org/10.22075/aj.2015.2593> (In Persian)
- Samková, L., & Navrátil, J. (2023). Significance of the public transport for tourism development in destinations. *DEUROPE - The Central European Journal of Regional Development and Tourism*, 15(1), 158-189. <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. (2019). 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). Subsidisation of urban public transport and the Mohring effect. *Journal of Transport Economics and Policy*, 42(2), 235–253.
- Vasegh, M. , Mohammadi, A. and 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].

یادداشت ها

۱. اعداد هزینه ها (کرایه ها) حاصل استفاده مکرر میدانی از ناوگان و یافته های حاصل از مصاحبه با رانندگان منتهی به آذر و دیماه ۱۴۰۴ می باشد.

یادداشت ها