

## بررسی نقش و جایگاه تاکسی در سیستم حمل و نقل ویژه گردشگران

(مطالعه موردی: شهر مشهد)

رامین آهوی (مسئول مکاتبات)، عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد اسلامی مشهد، مشهد، ایران

**E-mail: ahoee0289@mshdiau.ac.ir**

علی اکبر فروتن، کارشناس ارشد برنامه ریزی حمل و نقل دانشگاه علم و صنعت، کارشناس ارشد اداره راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

بیرجند، بیرجند، ایران

### چکیده

هدف از پژوهش حاضر تعیین نقش و جایگاه مد تاکسی در سیستم حمل و نقل ویژه گردشگری با استفاده از تکنیک متاسوات است که به صورت مطالعه موردی بر روی کلان شهر مشهد صورت گرفت. از آنجایی که گردشگری یکی از عناصر مهم توسعه پایدار و فرصتی بزرگ برای ارتقاء فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی شهرها است و در این بین حمل و نقل نقش مهمی در جذب گردشگر و ارائه خدمات به گردشگری را دارد، باید با برنامه ریزی اصولی و دقیق گام برداشت تا بتوان از مزایای جذب گردشگر به نحو احسن استفاده نمود. در این تحقیق ابتدا به ارزیابی منابع هر کدام از شیوه‌های حمل و نقل در شهر مشهد پرداخته و اهداف مشخص و اولویت بندی آن‌ها تعیین گردید. در گام بعد عوامل مؤثر و کلیدی جهت موفقیت طرح شناسایی و به آن‌ها طبق نتایج تحقیق وزن مشخصی داده شد. سپس انواع وسایل نقلیه به عنوان رقیب یکدیگر شناسایی و نهایتاً نقشه رقابتی بین آن‌ها ترسیم گردید. بر همین اساس خودرو شخصی، اتوبوس و تاکسی با کسب بیشترین امتیاز مهم‌ترین رقیب در سیستم حمل و نقل ویژه گردشگری شهر مشهد است. طبق یافته‌ها تاکسی بعد از سواری، مطلوب‌ترین وسیله سفر برای گردشگری است که توجه مدیریت شهری به این مد و ساماندهی آن می‌تواند هزینه‌های مدیریت شهری من جمله تأمین پارکینگ و.. را کاهش داده و همچنین فرصت مناسبی برای معرفی مکان‌های گردشگری با تقاضای کمتر در شهر فراهم آورد.

واژه‌های کلیدی: تاکسی، گردشگری، متاسوات، مشهد

## ۱. مقدمه

شناسایی و تبیین شود. شناخت پتانسیل‌های بالفعل و بالقوه در زمینه‌های جاذبه‌های گردشگری و نحوه دسترسی کاربران می‌تواند در رسیدن به طرحی جامع ویژه حمل‌ونقل گردشگری کمک بسزایی کند. از طرفی انواع سیستم‌ها و شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل و همچنین شاخص‌های مؤثر بر انتخاب آن‌ها توسط گردشگران باید ارزیابی و بر اساس اهمیت این شاخص‌ها، میزان ارجحیت و اولویت‌بندی هر کدام از شیوه‌های حمل‌ونقل مشخص گردد. لذا با شناسایی و ارزیابی شاخص‌ها و معیارهای مؤثر بر انتخاب شیوه‌های سفر درون‌شهری گردشگران، بررسی وضعیت زیرساخت‌ها و مشکلات عمده سیستم حمل‌ونقل، مناطق گردشگر پذیر و نحوه دسترسی به این مناطق در شهر مشهد به بررسی نقش و جایگاه تاکسی در سیستم حمل‌ونقل گردشگران پرداخته و نهایتاً با ارائه بهترین و مؤثرترین سیاست‌های بهبود کیفیت و افزایش بهره‌وری خدمات تاکسیرانی به توسعه صنعت گردشگری کمک نموده و در راستای توسعه پایدار شهر گام برداشته می‌شود.

### ۱-۲ ضرورت و اهمیت موضوع

ترددی نیست که رشد سیستم گردشگری مدیون توسعه سیستم حمل‌ونقل است. امروزه یکی از معیارهای سنجش سطح توسعه‌یافتگی هر سرزمینی، نظام حمل‌ونقل آن سرزمین است. امروزه گردشگری بخش جدیدی از جامعه محسوب می‌گردد به طوری که توجه خاص برنامه ریزان و تصمیم گیران را به خود معطوف نموده است. می‌توان حمل‌ونقل گردشگری را در دو حوزه مشخص تعریف نمود: یکی حوزه خدمات حمل‌ونقل گردشگری (شامل شرکت‌های مسافرتی، متولیان مسافرت‌های گروهی، تورها و غیره) و دیگری زیرساخت‌های حمل‌ونقلی که به‌منظور بروز استعداد‌های گردشگری و توسعه آن شرط لازم است. لذا در این پژوهش سعی گردیده حوزه‌های مشترک گردشگری و حمل‌ونقل شناسایی و با یک نگاه هم‌زمان و جامع، تدابیر مناسبی برای بهبود سیستم تاکسیرانی در جابجایی گردشگران درون‌شهری ارائه شود.

یکی از شهرهای مهم در زمینه گردشگری در ایران شهر مقدس مشهد است که دومین کلان‌شهر مذهبی جهان بعد از مکه‌ی مکرمه و دومین کلان‌شهر ایران بعد از تهران است. مشهد به‌عنوان بزرگ‌ترین شهر مذهبی و زیارتی ایران هر ساله بالاترین میزان زائرین و گردشگران را جذب می‌کند. در شهرهای توسعه یافته‌ی دنیا جهت پایداری و درآمدزایی اقتصاد شهرداری‌ها، از ظرفیت گردشگری به‌عنوان یکی از محرک‌های اصلی و تأثیرگذار در واکاوی اقتصاد شهری استفاده می‌کنند. وجود مجموعه‌هایی همچون بافت تاریخی توس، مجموعه بیلاقات طرهبه و شاندیز، مجتمع‌های تجاری، ارتفاعات جنوبی، هفت‌حوض و غیره به‌عنوان دیگر جاذبه‌های گردشگری شهر مشهد و فقدان سیستم‌های حمل‌ونقل ویژه گردشگری و تمایل بیشتر مسافران به استفاده از خودروی شخصی یا تاکسی، علاوه بر آنکه باعث تراکم خودروهای شخصی در مراکز گردشگری است، یکی از چالش‌های موجود کاربران در جهت دسترسی به‌صورت ایمن، راحت، سریع و اقتصادی به این مقاصد و مانعی برای توسعه پایدار شهر خواهد بود. لذا در این پژوهش با شناسایی و سنجش اولویت این عناصر، به بررسی نقش و جایگاه تاکسی در سیستم حمل‌ونقلی ویژه گردشگری با توجه به عواملی همچون سایر شیوه‌های حمل‌ونقل، هزینه‌ی جابجایی، محل اسکان، نوع جاذبه گردشگری موجود، نحوه دسترسی به مکان و غیره پرداخته شده است.

### ۱-۱ بیان مسئله

یکی از مسائل مدیریت شهری در کلان‌شهرها مسئله حمل‌ونقل گردشگران در سفرهای درون‌شهری است. با توجه به تراکم ترافیک موجود یکی از مهم‌ترین عوامل جذب گردشگر به آن‌ها ارتقا و افزایش بهره‌وری سیستم‌های حمل‌ونقل مورد استفاده گردشگران است. در همین راستا لازم است ابتدا وضعیت موجود سیستم‌های حمل‌ونقل گردشگران در شهر مشهد

## بررسی نقش و جایگاه تاکسی در سیستم حمل و نقل ویژه گردشگران (مطالعه موردی: شهر مشهد)

### ۳-۱ مبانی نظری

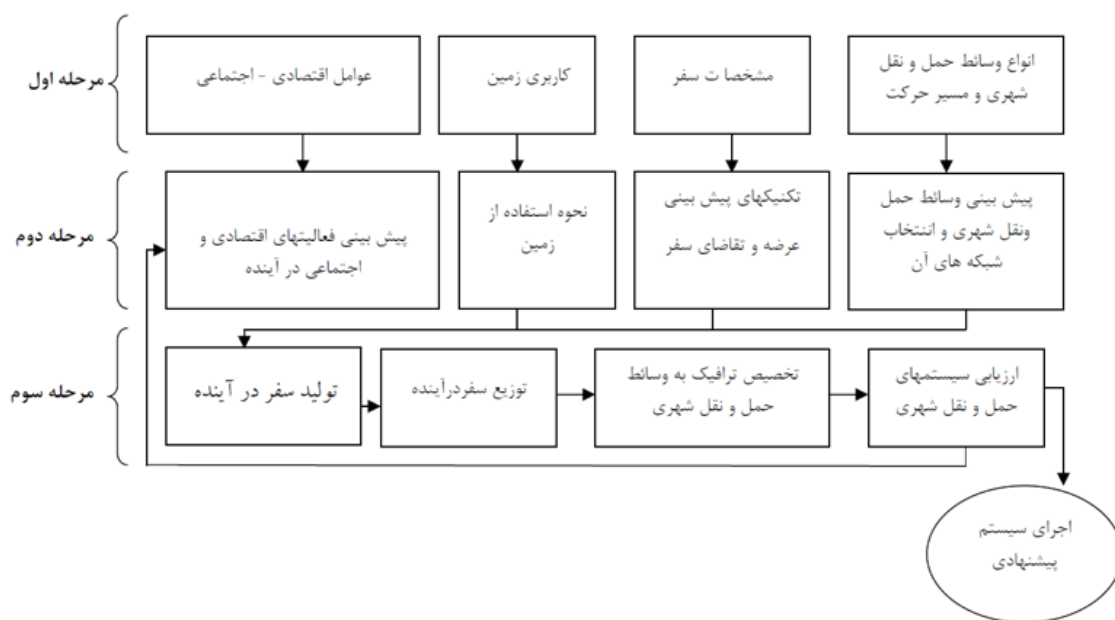
درواقع مطالعات کمی مبانی نظری مشخص کننده مسیر و اهداف تحقیق است. لذا در ادامه بخشی از مبانی نظری مورد نیاز در روند انجام این پژوهش تشریح می گردد.

#### ۱-۳-۱ سیستم حمل و نقل شهری

عبارت است از مجموعه منظمی از زیر ساختارهای بهم پیوسته که به منظور جابجایی مسافر و کالای مجاز همراه وی، جلب رضایت و خشنودسازی مسافر به ارائه خدمات به ایشان می پردازد. ورودی های سیستم شامل: مسافر، پرسنل و کارکنان ستادی و صف، منابع مالی، تجهیزات ثابت و متحرک (ناوگان، برق و تأسیسات، کنترل، علائم و مخابرات، خط، ابنیه و مسیر)، اطلاعات (جداول زمانی اعزام ها، مالی، اداری، پرسنلی و غیره)

است. درحالی که خروجی های سیستم دربرگیرنده خدمات ارائه شده، اطلاعات (کمیت و کیفیت جابجایی مسافر، هزینه های صرفه جویی شده، هزینه بهره برداری و تعمیر و نگهداری و غیره) است.

از آنجائی که سیستم های حمل و نقل شهری دائماً ورودی هایی را از محیط دریافت می کنند (تقاضای سفر، کمیت و کیفیت تصادفات و آلودگی های زیست-محیطی، وضعیت ترافیک شهری، دستورالعمل ها و بخشنامه های دولتی و...) و با تقویت ناوگان، بهره برداری از سیستم ها و مسیرهای جدید، اجرای جداول زمانی بهینه، با محیط به تعادل نسبی می رسند، لذا سیستم های حمل و نقل شهری، سیستم هایی باز می باشند. تمام مطالعات ترافیک شهری تقریباً از سه مرحله اساسی ذیل که در شکل (۱) نیز نشان داده شده است پیروی می کنند:



شکل ۱. متدولوژی برنامه ریزی ترافیک سیستم های حمل و نقل شهری

### ۴-۱ متغیرهای مؤثر بر سیستم حمل و نقل ویژه

#### گردشگری

از مهم ترین مشکلات گردشگران در خصوص حمل و نقل و اطلاع رسانی، عدم دسترسی مناسب به خدمات حمل و نقل در مکان های مناسب، تراکم ترافیک در سطح معابر و کمبود

انواع سیستم های رایج حمل و نقل شهری شامل: خودروهای سواری شخصی، تاکسی و مسافرکش شخصی، اتوبوس و مینی بوس (دیزلی، گازسوز، برقی)، مترو، قطار سبک شهری<sup>۱</sup>، تراموا و منوریل می باشند.

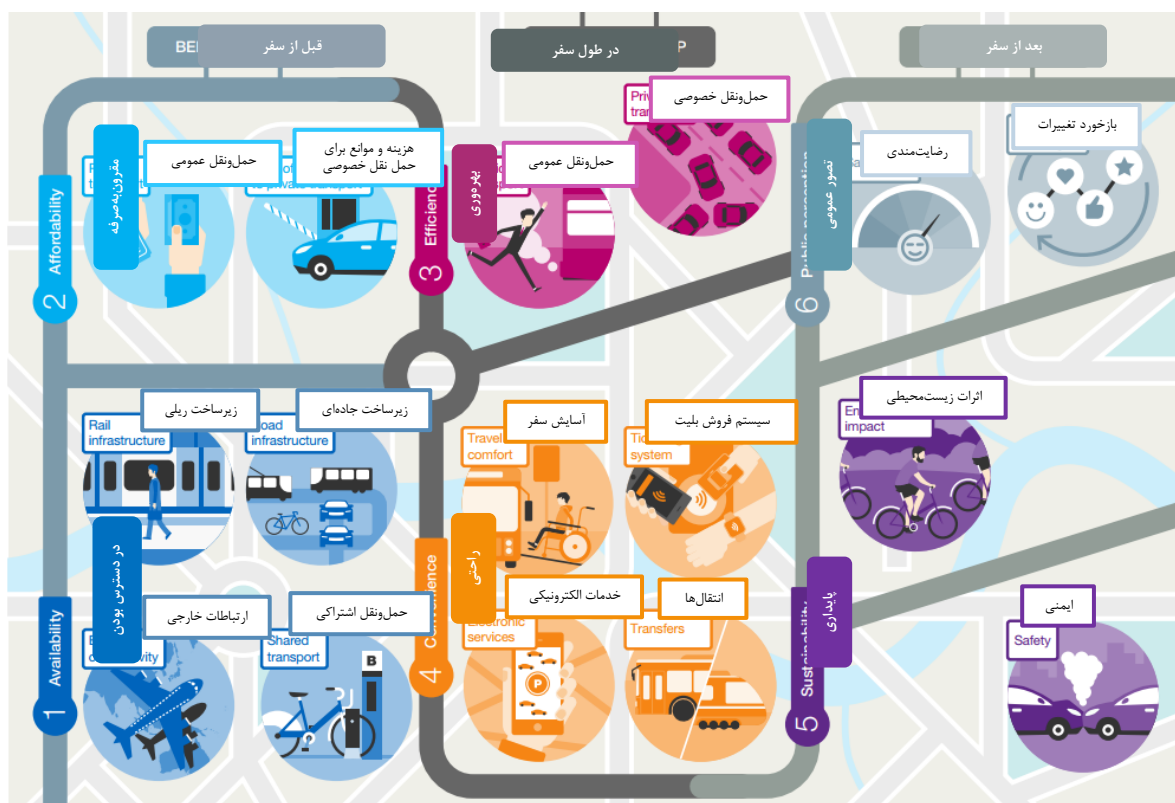
فصلنامه مهندسی ترافیک/ سال بیست و سوم/ شماره ۹۳ / تابستان ۱۴۰۲

برداشت‌های میدانی و پرسشنامه‌ها تعیین گردید. در دسترس بودن، مقرون‌به‌صرفه بودن، کارایی، راحتی و پایداری عناوین دسته‌های اصلی از متغیرهای مؤثر بر سیستم حمل‌ونقل ویژه گردشگری هر سفر شکل می‌دهد. به‌طور خلاصه این متغیرها در گراف شکل (۲) نمایش داده شده‌اند.

ظرفیت پارکینگ و کمبود ناوگان حمل‌ونقل همگانی و شبه همگانی، عدم شفافیت کرایه‌های حمل‌ونقل و عدم آشنایی رانندگان با زبان‌های خارجی، عدم تابلوهای راهنمای مسیر شهری، عدم بروشورهای معرفی اماکن مذهبی، تاریخی، چشم‌اندازهای طبیعی، بازارها و غیره است.

### ۱-۴-۱ متغیرهای سیستم حمل‌ونقل

با هدف ارزیابی جامع نحوه تأثیر سیستم‌های حمل‌ونقل شهری بر کیفیت خدمات گردشگری درون‌شهری پنج عامل از



شکل ۲. متغیرهای مؤثر بر سیستم حمل‌ونقل ویژه گردشگری

که تنوع گزینه‌های حمل‌ونقل در دسترس کاربران را اندازه‌گیری می‌کند.

#### • مقرون‌به‌صرفه بودن

شاخص مقرون‌به‌صرفه بودن نشان‌دهنده هزینه نسبی گزینه‌های حمل‌ونقل موجود در مقایسه با درآمد متوسط مخاطبان است. این شاخص به دو بخش شامل مقرون‌به‌صرفه بودن حمل‌ونقل عمومی و هزینه و موانع استفاده از حمل‌ونقل خصوصی تجزیه

#### • در دسترس بودن

تجزیه و تحلیل ویژگی‌های عمومی ساختار شبکه و قابلیت دسترسی شبکه حمل‌ونقل گردشگری، نشان می‌دهد که ساختار خوب شبکه حمل‌ونقل همواره دسترسی بالا را تضمین نمی‌کند. برای اینکه شبکه حمل‌ونقل به‌طور جامع تحلیل گردد، باید هم‌زمان روی این دو ویژگی تحقیق شود. در مجموع شاخص در دسترس بودن شامل مجموعه‌ای از شاخص‌ها است

## بررسی نقش و جایگاه تاکسی در سیستم حمل و نقل ویژه گردشگران (مطالعه موردی: شهر مشهد)

راحتی است و ظاهراً اهمیت هر عامل در بین گروه‌های مختلف مردم متفاوت است. با این حال، اغلب مهم‌ترین متغیرهای تعیین‌کننده در انتخاب وسیله جابجایی بازدیدکنندگان، هزینه و زمان است.

در مجموع راحتی تکمیل‌کننده بهره‌وری برای توصیف کامل کیفیت خدمات ارائه‌شده توسط سیستم‌های حمل و نقل درون‌شهری است. شاخص کلی راحتی به چهار زیربهد تقسیم می‌شود: راحتی سفر، سیستم بلیت‌فروشی، خدمات الکترونیکی و نقل و انتقالات سفرها.

### • پایداری

برای تکمیل نمای کلی اثربخشی سیستم حمل و نقل از دیدگاه گردشگران، پایداری خدمات ارائه‌شده مدنظر است. بهترین سیستم حمل و نقل درون‌شهری نه تنها باید یک تجربه عالی را قبل و در طول سفر ارائه دهد، بلکه باید ایمن و از نظر زیست‌محیطی مسئولیت‌پذیر باشد.

## ۲. ادبیات پژوهش

اهمیت ویژه بخش حمل و نقل به حدی است که به اعتقاد بعضی کارشناسان خود می‌تواند به صورت مجزا به عنوان یکی از ارکان اصلی گردشگری مطرح شود. اشکال گردشگری در دوره‌های مختلف تاریخی مطابق جدول (۱) ارائه شده و نشان می‌دهد بخشی از این تکامل به تحرک (که به وسیله وسایل نقلیه صورت می‌گیرد)، مربوط است. در ادامه نیز کلیه مطالعات پیشین مرتبط با دو حوزه حمل و نقل و گردشگری درون‌شهری به ترتیب زمان انجام مطالعه و در دو دسته پژوهش‌های داخلی و خارجی، بررسی و به صورت خلاصه موارد مهم، نتایج و پیشنهادات هر یک بیان گردیده است.

می‌شود. به‌طورکلی در شهرهایی که دارای تحرک شهری با تراکم بالا هستند، مقرون‌به‌صرفه بودن حمل و نقل خصوصی، برای کنترل ازدحام و پایدار کردن سیستم‌های حمل و نقل مدیریت می‌شوند. اقداماتی از قبیل گسترش پارکینگ پولی، تحمیل هزینه‌های تراکم، محدودیت‌های رانندگی زوج و فرد، الزامات داشتن فضای پارکینگ و سایر ابتکارات به‌طور گسترده توسط شهرهای پیشرو برای محدود کردن ترافیک خودرو با مدیریت مقرون‌به‌صرفه بودن آن اتخاذ می‌شود. کلی و همکاران دریافتند که در صورت کاهش زمان سفر، بازدیدکنندگان تمایل دارند حالت خصوصی را انتخاب کنند. گردشگران روزانه به دلیل داشتن زمان محدود، حساس هستند. برعکس، احتمال استفاده گردشگران از حالت خصوصی (موتوری) در صورت افزایش هزینه سوخت کاهش می‌یابد. هرگسل و دیکینگر نیز اظهار داشتند که هزینه پولی مهم‌ترین عامل در انتخاب مدل حمل و نقل و به دنبال آن زمان است.

### • بهره‌وری

بهره‌وری به این صورت که یک سفر چقدر می‌تواند سریع و قابل اطمینان توسط حمل و نقل عمومی یا خصوصی انجام شود، تعریف می‌گردد. میزان اهمیت بهره‌وری در حمل و نقل عمومی بسیار مهم‌تر از حمل و نقل خصوصی است.

### • راحتی

انتخاب نوع سیستم حمل و نقل توسط گردشگر در مقصد شامل دو دیدگاه است: از دیدگاه عملی، نوع و تعداد سیستم‌های موجود مهم است، با این حال، درک گردشگر از کیفیت‌های وسایل مانند هزینه‌ها و منافع نیز مرتبط است. افراد ویژگی‌های وسایل مختلف را ارزیابی می‌کنند و تصور می‌شود مدی را انتخاب می‌کنند که بالاترین کاربرد را ارائه می‌دهد. ویژگی‌های مد شامل قیمت، زمان سفر، انعطاف‌پذیری، راحتی، ایمنی و

جدول ۱. اشکال، دوره بندی و تاریخ گردشگری از نظر مورفی

دوره	انگیزه	مؤلفه‌ها	میزان تحرک
پیشا صنعتی	جستجو، تجارت، زیارت	مذهب، آموزش و بهداشت	تعداد کم مسافران، ثروتمندان و از طریق دریا، غیر قابل اطمینان و خطرناک
صنعتی	تأثیر آموزش و پرورش، چاپ، رادیو، فرار از شهر به دنبال کار به سوی امپراطوری‌های استعمار	درآمد بیشتر، فراغت بیشتر، توره‌های سازمان‌یافته	هزینه پایین حمل و نقل و امنیت آن
جامعه مصرفی	تأثیر ارتباطات دیداری، جامعه روزمره و فرار از کار و روزمرگی زندگی	هفته کاری کوتاه‌تر، درآمد اختیاری توانایی خرید و فروش بسته‌های مسافرتی	رشد جابجایی فردی کارآمد و سریع
آینده	تعطیلات به مثابه یک حق و ضرورت و ترکیب آن با تجارت و یادگیری	تهیه تسهیلات توسط خود فرد، خانواده کوچک‌تر، هر دو نفر خانواده مزدبگیر، روند جمعیتی به سمت توجه به گروه‌های مسافرتی	سوخت‌های جایگزین، حمل و نقل کارآمدتر، استفاده از حمل و نقل عمومی، اشکال متنوع مسافرت

## ۲-۱ مطالعات داخلی

مزیت آن را دسترسی مناسب هتل‌های شهر به مراکز تاریخی-

تفریحی و بازار در این شهر تلقی می‌کنند. فراهم بودن امکانات حمل و نقل مناسب، مطمئن، راحت و سریع و ارزان پیش شرط توسعه گردشگری جمعی است؛ زیرا گردشگران در تصمیمات خود دو عامل هزینه و زمان را مدنظر دارند و برای دسترسی به مقاصد گردشگری انتخاب نوع سیستم حمل و نقل و یا فراهم بودن سیستم مناسب بر این دو عامل تأثیر می‌گذارد.

سقایی در سال ۱۳۹۳ شاخص‌های تأثیرگذار خدمات گردشگری مذهبی در مشهد را به ترتیب اقامت، امنیت، خدمات پذیرایی و تغذیه، جابجایی، بهداشت و سلامت، ارتقای فرهنگ میزبانی، اطلاع‌رسانی، گذران اوقات فراقت، زیبایی مناظر، روانی ترافیک، دسترسی به مراکز خدماتی تجاری، حمایت‌های اجتماعی بیمه، برنامه‌های فرهنگی و مذهبی، دسترسی به مراکز تفریحی بیان نموده است.

شماعی و یوسفی بآبادی (۱۳۹۷) در پژوهشی تحت عنوان "تحلیل نقش حکمروایی خوب شهری بر درآمدهای پایدار گردشگری (مطالعه‌ی موردی: شهر مسجد سلیمان)" به این

فصلنامه مهندسی ترافیک / سال بیست و سوم / شماره ۹۳ / تابستان ۱۴۰۲

حمل و نقل به‌عنوان یکی از مهم‌ترین عوامل سهیم در توسعه گردشگری بین‌المللی شناخته شده است. حمل و نقل، مقاصد گردشگری را برای نواحی گردشگری قابل دسترسی می‌کند. کل گردشگری به راه دسترسی بستگی دارد. در حقیقت دسترسی یا عدم دسترسی، می‌تواند موجب اتصال و یا انفصال مقصد شود.

دهگانی در سال ۱۳۸۹ به بررسی سیستم حمل و نقل و تأثیرات آن بر صنعت گردشگری با استفاده از روش توصیفی \_ موردی پرداخته است. یافته‌های تحقیق حاکی از آن است که صنعت گردشگری با حمل و نقل و حرکت مردم همراه است. در نتیجه رابطه بین گردشگری و حمل و نقل جنبه بسیار حیاتی از مطالعات گردشگری به شمار می‌آید.

وارثی و همکاران (۱۳۹۰) در مقاله‌ای تحت عنوان "تحلیلی بر وضعیت زیرساخت‌های گردشگری در شهر اصفهان" یکی از مشکلات خدمات گردشگری را نبود امکانات سکونتی مناسب برای گردشگران با سطح درآمدی مختلف دانسته و مهم‌ترین

## بررسی نقش و جایگاه تاکسی در سیستم حمل و نقل ویژه گردشگران (مطالعه موردی: شهر مشهد)

دسترسی به جاذبه‌های گردشگری در رضایت گردشگر و میزان مصرف او اهمیت زیادی دارد.

استراب<sup>۳</sup> (۲۰۰۸) راه دیگری را که سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها ممکن است باعث رشد اقتصادی شود، صرفه‌جویی‌های مقیاس معرفی می‌کند. او معتقد است که زیرساخت حمل و نقل بهتر، هزینه‌های حمل و نقل را کاهش داده و منجر به صرفه‌جویی‌های مقیاس و مدیریت بهتر می‌شود.

عوامل اصلی شامل حمل و نقل، الگوهای کاربری فضایی و زمینی، سیاست دولت، فشارهای اقتصادی، فن‌آوری و گرایش‌های اجتماعی و رفتاری بر توسعه تأثیر می‌گذارند. هر یک از این عوامل در طول زمان تکامل می‌یابند و بر یکدیگر و سیستم حمل و نقل تأثیر می‌گذارند.

دسترسی راحت و با کیفیت بالا به مکان‌های گردشگری یکی از مهم‌ترین لازمه‌های هر منطقه گردشگری است.

اگیلو و همکاران در پژوهشی تحت عنوان حمل و نقل جاده‌ای برای گردشگری به این نتیجه رسیدند که دولت می‌تواند با اتخاذ سیاست‌هایی در طرف عرضه به ترویج و توسعه زیرساخت‌ها، خدمات مختلف و مداخله در بازارهای گردشگری بپردازد.

چنانچه کشوری خواستار رسیدن به توسعه گردشگری پایدار باشد، توجه به بخش حمل و نقل و رقابتی کردن و انحصارزدایی از آن ضرورت می‌یابد. نکته قابل توجه این‌که حمل و نقل خود می‌تواند به‌عنوان یک عنصر جذاب در گردشگری مطرح شود برای مثال سفر با قایق یا قطارهای سریع‌السیر، جذابیت‌های خاص خود را دارد.

اینکه آیا حمل و نقل نقش مهمی در غنی‌سازی تجربه سفر یک گردشگر دارد یا خیر، بستگی به نحوه حمل و نقل و دفعات استفاده دارد. حمل و نقل می‌تواند به یک عنصر جاذبه گردشگری جداگانه تبدیل شود.

آقای لی به بررسی انتخاب نوع مد حمل و نقل و مناطق بازدید شده در منطقه مونیخ توسط گردشگران با استفاده از یک مدل

نتیجه رسیده‌اند که در بین متغیرهای حکمروایی خوب شهری مؤثر بر درآمدهای پایدار شهری، شاخص‌های تجهیز زیرساخت‌ها و امکانات و تسهیلات ویژه برای جلب سرمایه‌گذاری خصوصی در گردشگری، بیش‌ترین وزن را دارند.

سامری (۱۳۹۷) در پژوهشی تحت عنوان "برنامه‌ریزی استراتژیک جهت توانمندسازی درآمد پایدار در شهرهای گردشگر پذیر با بهره‌گیری از مدل Meta swot نمونه‌ی موردی مطالعه شهر کلاردشت" نشان داده که نقشه‌ی راهبردی شهر کلاردشت گویای این امر است که مسئولیت‌پذیری و توجه مسئولین شهر کلاردشت، دستیابی به اهدافی همچون افزایش سطح درآمد شهروندان و شهرداری، تجهیز فضاهای شهری، توسعه‌ی زیرساخت‌های شهری، افزایش مشارکت شهروندان از مهم‌ترین است اهدافی است که با توجه به اهمیت بالای خود در بالاترین سطح نقشه راهبردی شهر کلاردشت قرار داشته و نیازمند توجه ویژه‌ای هستند.

### ۲-۲ مطالعات خارجی

در سال ۱۹۹۴ هالدمن و شرمن ثابت کردند که گردشگری بدون بهبود و توسعه گسترده شبکه حمل و نقل میسر نیست. نقش و اهمیت راه‌ها در توسعه کلان کشورها نیز دارای اهمیت فراوانی است و همواره فقدان بهره‌مندی از شبکه راه‌های قوی، مانعی جدی در راه رشد و توسعه محسوب می‌شود.

عوامل مؤثر در انتخاب شیوه حمل و نقل توسط گردشگران در سال ۲۰۰۵ توسط وستلک شامل: محدودیت زمانی، فاصله، وضعیت، راحتی، امنیت، سود، قیمت، موقعیت جغرافیایی و رقابت معرفی شد.

خادار و وسیتانا<sup>۲</sup> (۲۰۰۸) با مدل جاذبه، نقش زیرساخت حمل و نقل را به‌مثابه یکی از عناصر گردشگری در توسعه توریسم بین‌المللی مورد مطالعه قرار داده و به این نتیجه رسیدند که زیرساخت‌های حمل و نقل مهم‌ترین گزینه در توسعه توریسم بین‌المللی است و همچنین تأکید کردند که نحوه

منابع راهبردی خود منشأ مزیت رقابتی به شمار می‌آیند چالش عمده مدیران در شناسایی و مدیریت این منابع است. بارنی<sup>۷</sup> در سال ۱۹۹۱ میلادی چهار معیار برای تشخیص منابع، توانایی‌ها و قابلیت‌های قادر به ایجاد مزیت رقابتی<sup>۸</sup> پایدار ارائه کرده است که به VRIO<sup>۹</sup> مرسوم هستند:

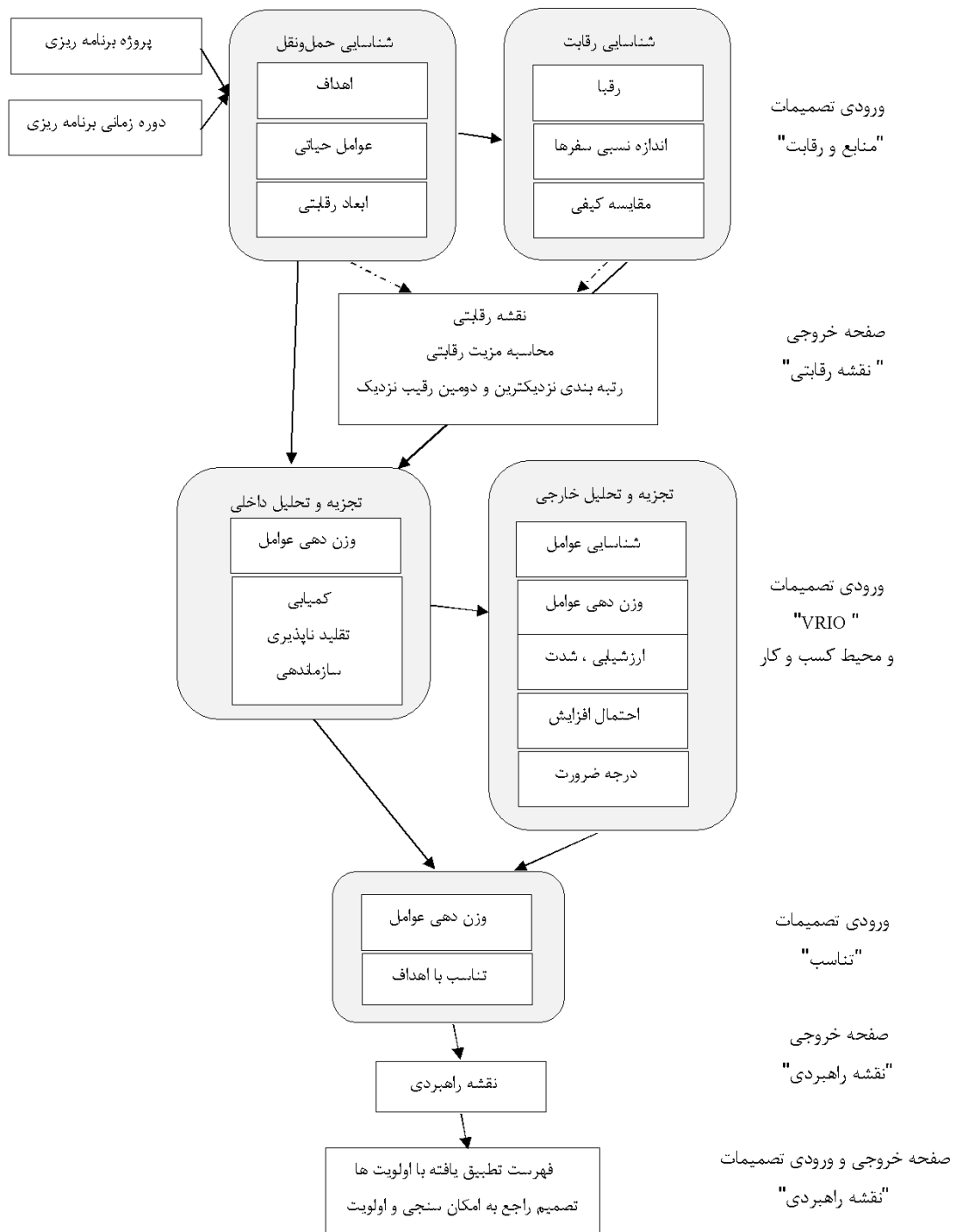
برای تجزیه و تحلیل اطلاعات، ارائه طرح‌ها و راهبردهایی جهت توسعه سیستم حمل و نقل ویژه گردشگری در شهر مشهد، تشریح اهداف، منابع، توانایی‌ها و قابلیت‌ها و عوامل کلان محیطی می‌توان از مدل متاسوات بهره گرفت. (شکل (۳)) در تحقیق حاضر نیز انواع سیستم‌های حمل و نقلی از جمله خودروی سواری، تاکسی، اتوبوس و غیره به‌عنوان رقبا در نظر گرفته شده‌اند. جامعه هدف صرفاً سفرهای گردشگری (با هدف زیارت و تفریح) برای داخل شهر مشهد را شامل می‌شوند. متاسوات می‌تواند ضمن شناسایی جایگاه سیستم تاکسی در مقایسه با سایر سیستم‌های حمل و نقلی رقیب در ابعاد رقابتی مختلف، مشخص کردن میزان ارزشمندی، نادر بودن، تقلیدناپذیری و بهره‌برداری از منابع، توانایی‌ها و قابلیت‌ها، بررسی میزان تأثیر عوامل داخلی بر کنترل تهدیدات و یا استفاده بهینه از فرصت‌های بیرونی، بررسی میزان تناسب بین اهداف و منابع، توانایی‌ها و قابلیت‌ها راهبردهایی در جهت توسعه سیستم‌های حمل و نقل گردشگری ارائه دهد. در ادامه به تجزیه و تحلیل داده‌های پژوهش پرداخته خواهد شد.

پروبیست دومتغیره پرداخت. یافته‌ها نشان می‌دهد که انتخاب شیوه حمل و نقل گردشگران و مناطق بازدید شده ارتباط نزدیکی با هم دارند و بنابراین باید با هم مورد بررسی قرار گیرند.

## ۲-۳ تکنیک متاسوات<sup>۴</sup>

فلایش و بنسوسان<sup>۵</sup> در سال ۲۰۰۲ بیان می‌کنند که استانداردهای کیفی برای تکنیک برنامه‌ریزی راهبردی باید آینده مدار، دقیق، با منابع کارآمد، عینی، سودمند و بهنگام باشند. آگاروال استاد یار علوم رایانه و دو تن از همکاران وی در دپارتمان مدیریت بازرگانی دانشگاه نوربرت آمریکا معتقدند که روش سوات انعطاف‌ناپذیر، غیرقابل پیش‌بینی، مبتنی بر الهامات ذهنی بوده و ابزاری برای پیش‌بینی آینده نیست، این گروه سه‌نفره در سال ۲۰۱۲ با الهام گرفتن از تئوری مبتنی بر منبع برای اولین بار مدل متاسوات را ارائه دادند. این تکنیک برنامه‌ریزی راهبردی توانسته بسیاری از کاستی‌های SWOT را حذف نماید و به‌نوعی تکامل یافته تکنیک SWOT است. به‌طور کلی، رویکردهای مختلفی در برنامه‌ریزی راهبردی شکل گرفته است که رویکرد سازمان صنعتی، رویکرد فرآیندی و رویکرد مبتنی بر منبع<sup>۶</sup> سه رویکرد عمده در این حوزه محسوب می‌شوند. مدل متاسوات بر اساس رویکرد درون به برون و به‌نوعی رویکرد مبتنی بر منابع شکل گرفته است. این رویکرد بر منابع راهبردی شرکت و یا سازمان تأکید می‌کند. از آنجاکه

بررسی نقش و جایگاه تاکسی در سیستم حمل و نقل ویژه گردشگران (مطالعه موردی: شهر مشهد)



شکل ۳. مراحل روش متساوات

۲-۴ شناخت وضع موجود

چشم انداز این پژوهش، درآمدزایی پایدار شهرداری مبتنی بر گردشگری است. در این تحقیق با بررسی اسناد و مدارک در رابطه با حوزه حمل و نقل و جمع آوری اطلاعات موجود

تقاضای سفر، نحوه دسترسی، مصاحبه با کارشناسان، اطلاعات داده های سازمان ها و ارگان های مربوطه و به دست آمده از تحلیل میدانی (پرسشنامه) به ارائه جایگاه تاکسی در سیستم حمل و نقل گردشگری شهر مشهد پرداخته می شود.

## ۲-۵- تدقیق و معرفی محدوده مورد مطالعه

بر اساس سرشماری عمومی نفوس و مسکن در سال ۱۳۹۵، جمعیت شهرستان مشهد بالغ بر ۳'۳۷۲'۰۰۰ نفر بوده که از این تعداد، ۳'۰۱۲'۰۰۰ نفر در مرکز شهرستان یعنی کلان‌شهر مشهد ساکن بوده‌اند. محدوده مورد مطالعه شهر مقدس مشهد به‌عنوان محدوده مطالعه سفرهای گردشگری درون‌شهری در این پژوهش مدنظر می‌باشند.

## ۲-۶- تاکسی گردشگری شهر مشهد

حمل‌ونقل درون‌شهری به دو طریق سیستم حمل‌ونقل خصوصی که شامل دوچرخه و موتورسیکلت و اتومبیل و غیره و سیستم حمل‌ونقل عمومی که شامل اتوبوس، مینی‌بوس، تاکسی، مترو و مونوریل تقسیم می‌شود.

در مطالعه انجام‌شده برای شهر مشهد مد تاکسی به‌عنوان زیرمجموعه سیستم حمل‌ونقل شبه همگانی بررسی گردیده و تفاوت عملکردی این مد در سطح جهانی و کشور به شرح ذیل بیان شده است.

در تعریف تاکسی گردشگری بیان شده است که وسیله نقلیه‌ای است که با علائم مشخص از دیگر وسایل نقلیه قابل تشخیص بوده و در جهت پاسخگویی به گردشگران با اهداف زیارتی، تفریحی و درمانی به‌صورت خصوصی خدمت‌رسانی نماید. این وسایل نقلیه می‌بایست برای گردشگران در دسترس، ایمن، راحت، مقرون‌به‌صرفه و دارای قابلیت اطمینان بالا بوده و گردشگران بتوانند از سایر مدهای حمل‌ونقلی و بخصوص حمل‌ونقل همگانی به آن دسترسی داشته باشند. رانندگان این وسایل نقلیه می‌بایست مورد تأیید سازمان تاکسیرانی بوده و مجوزهای لازم را در این خصوص دارا باشند.

در شهر مشهد عمده مشکل گردشگران به حمل‌ونقل و اطلاع‌رسانی محدود می‌گردد. علاوه بر این مواردی از قبیل عدم دسترسی مناسب گردشگران به خدمات حمل‌ونقل در

مکان‌های مناسب، تراکم ترافیک در سطح معابر و بخصوص معابر منتهی به اماکن گردشگری، کمبود ظرفیت پارکینگ در مراکز گردشگری، کمبود ناوگان حمل‌ونقل همگانی و شبه همگانی، عدم شفافیت کرایه‌های حمل‌ونقل و عدم آشنایی رانندگان با زبان‌های خارجی، عدم وجود تابلوهای راهنمای مسیرهای شهری، عدم ارائه بروشورهای معرفی اماکن مذهبی، تاریخی، چشم‌اندازهای طبیعی، معرفی بازارها به لحاظ موقعیت جغرافیایی و کالاها و خدمات ارائه‌شده در آن‌ها به‌عنوان کمبودهای گردشگری در شهر مشهد می‌باشند.

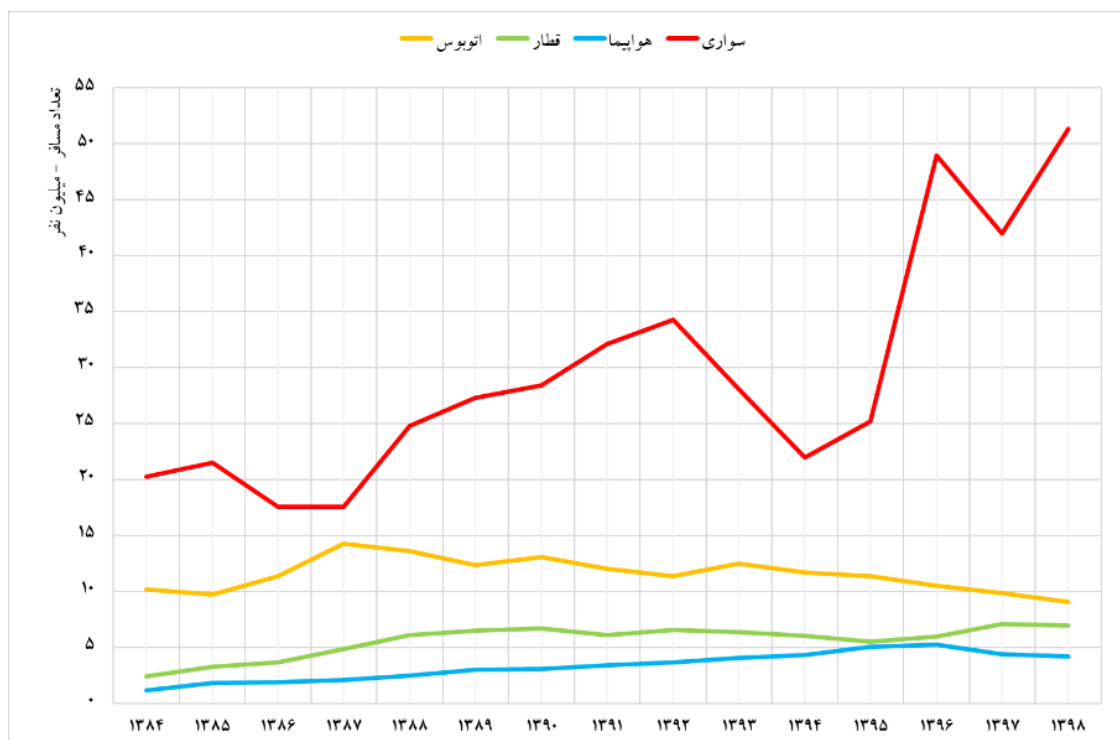
درنهایت نکته مهم در انتخاب وسیله حمل‌ونقل مناسب برای گردشگری میزان تقاضای استفاده از آن وسیله نقلیه برای گردشگری است. لذا به دلیل کمبود جاذبه‌های گردشگری در سطح شهر و تمرکز جاذبه‌ها در مرکز، استفاده از وسایل حمل‌ونقل با ظرفیت بالا نمی‌تواند الگوی مناسبی برای حمل‌ونقل مسافران حداقل در وهله اول باشد.

## ۲-۷- تقاضا سفر

بررسی شمار مسافران و مقایسه آن در سال‌های متوالی از نظر تعیین حجم تقاضا از اهمیتی خاص برخوردار است. بنا بر داده های آماری موجود، تعداد مسافران وارده به شهر مشهد در طی سالیان گذشته از حدود ۱۰۰ هزار نفر به حدود ۷۱ میلیون نفر در سال رسیده است. البته این روند افزایشی از دهه ۵۰ به بعد با سرعت بیشتری ادامه یافته است.

بر اساس تجزیه‌وتحلیل‌های صورت گرفته بروی اطلاعات آمارنامه‌های حمل‌ونقل، میزان ورود سالانه مسافر به تفکیک وسیله نقلیه در طی سال‌های مختلف استخراج و مطابق نمودار شکل (۴) ارائه می‌گردد. افزایش محسوس خودروی سواری در کنار کاهش سایر شیوه‌های حمل‌ونقل عمومی نکته قابل‌تأملی است که باید مورد توجه متولیان امر در دو حوزه گردشگری و حمل‌ونقل قرار گیرد.

بررسی نقش و جایگاه تاکسی در سیستم حمل و نقل ویژه گردشگران (مطالعه موردی: شهر مشهد)



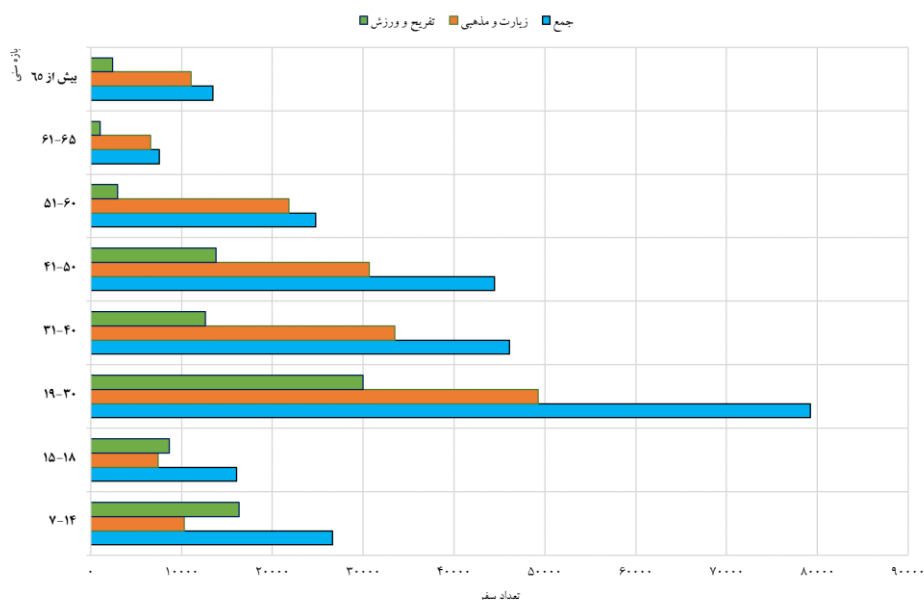
شکل ۴. روند تغییرات تعداد کل مسافر ورودی شهر مشهد به تفکیک شیوه‌های حمل و نقلی

سبب برطرف نمودن نیازهای روحی و ایجاد نشاط و آرامش در افراد می‌کند) برای شهر مشهد مدنظر قرار گرفته است. مطابق شکل (۵) به‌طورکلی در شبانه‌روز حدود ۲۵۸ هزار سفر گردشگری رخ می‌دهد که از این تعداد حدود ۳۰ درصد یعنی ۷۹ هزار سفر مربوط به گروه سنی ۱۹ الی ۳۰ سال است؛ بنابراین بخش اعظمی از مخاطبان این پژوهش را جوانان تشکیل می‌دهند. با دقت در این نمودار می‌توان گفت کمترین گروه سنی مربوط به افراد بالای ۶۰ سال و همچنین نوجوانان بین ۱۵ تا ۱۸ سال می‌باشند. کهولت سن، کم‌حوصلگی، بروز بیماری‌های مختلف و نداشتن افراد همراه و مراقب در سفر می‌تواند از دلایل اصلی کاهش سفرهای گردشگری برای گروه سنی بیشتر از ۶۰ سال باشد. همچنین مهم‌ترین دلیل برای پایین بودن تمایل سفر گردشگری در گروه سنی نوجوانان نیز مربوط به تحصیل و حضور در مدارس خواهد بود.

سازمان جهانی گردشگری افراد را با توجه به‌قصد یا هدفی که از سفر دارند، به سه گروه تقسیم می‌کند:

- ۱- کسانی که به‌قصد تفریح، گردش و گذراندن روزهای تعطیل و ایام فراغت سفر می‌کنند؛
- ۲- کسانی که به‌منظور انجام فعالیت‌های بازرگانی و تجاری و حرفه‌ای سفر می‌کنند؛
- ۳- گردشگرانی که به‌قصد دیدار از بستگان و دوستان و یا برای انجام مراسم مذهبی، ورزشی، درمان و غیره سفر می‌کنند. (کاظمی، ۱۳۸۷: ۱۸۰).

لذا می‌توان انواع سفر را به لحاظ ماهیت و هدف انجام آن به مسافرت‌های تفریحی، بازرگانی و سایر تقسیم نمود (منبع: کاظمی: ۱۳۸۷). هرکدام از این سفرها دارای ویژگی‌های خاصی به لحاظ نوع و عملکرد شیوه‌های دسترسی به مقاصد و حمل و نقل گردشگران می‌باشند. لذا در این پژوهش سفرهای تفریحی و مذهبی به‌عنوان سفرهایی گردشگری (سفری که

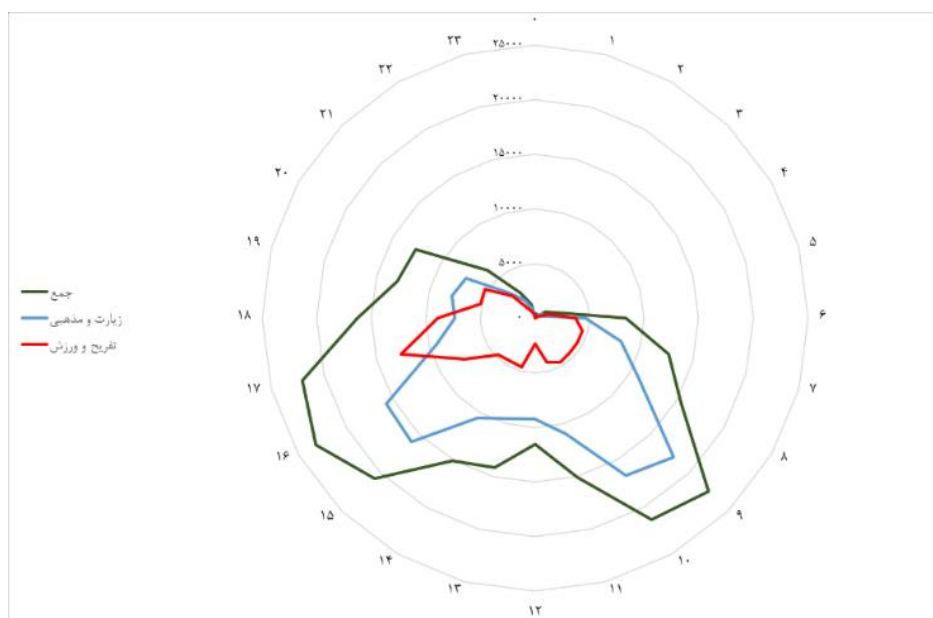


شکل ۵. توزیع تعداد سفرهای سواره روزانه با هدف گردشگری و به تفکیک گروه سنی

## ۲-۸ توزیع زمانی

گردشگری بین ساعات ۸ الی ۱۱ صبح و ۱۵ الی ۱۸ عصر وجود دارد (شکل ۶). البته شایان ذکر است که سفرهای گردشگری صرفاً با هدف تفریح و ورزش تنها دارای یک نقطه اوج و آن هم برای ساعات ۱۶ الی ۱۸ عصر می باشند. نوع مخاطبان، گروه سنی و موقعیت شغلی افراد در رخداد این رفتار متمرکز بوده و باید در برنامه ریزی برای سیستم های حمل و نقلی ویژه گردشگری مورد توجه قرار گیرند.

سفرهای گردشگری با هدف زیارت و تفریح در شهر مشهد با توجه به مطالعات جامع حمل و نقل دارای توزیع زمانی می باشند. این رفتار به پارامترهای مختلفی از جمله زمان فعالیت جاذبه گردشگری، شرایط ترافیکی شبکه معابر، میزان مالکیت خودرو، زمان فعالیت سرویس دهی و خدمات حمل و نقل عمومی و غیره وابسته است. دو بازه اوج برای سفرهای

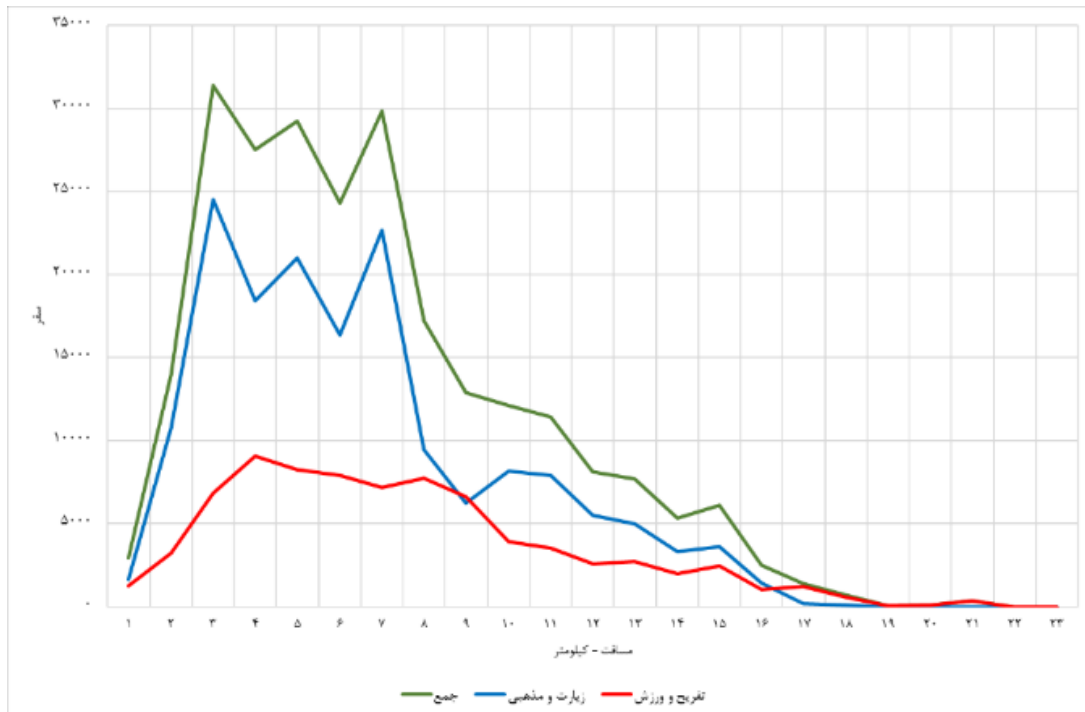


شکل ۶. نمودار توزیع زمانی سفرهای گردشگری ساکنین شهر مشهد

## ۹-۲ توزیع مکانی

انجام‌شده مطابق نمودار شکل (۷) می‌توان گفت فاصله بین مبدأهای سفر و مقاصد و جاذبه‌های گردشگری تا مسافت ۷ کیلومتر مطلوب بوده و به نسبت با افزایش این فاصله از تعداد سفرها گردشگری کاسته می‌شود.

یکی دیگر از معیارهای مهم در تحلیل تقاضا سفر، توزیع مکانی آن‌ها است. سفرهای گردشگری در دو گروه زیارت - مذهبی و تفریح - ورزش تقسیم و بر اساس میزان مسافت سفر

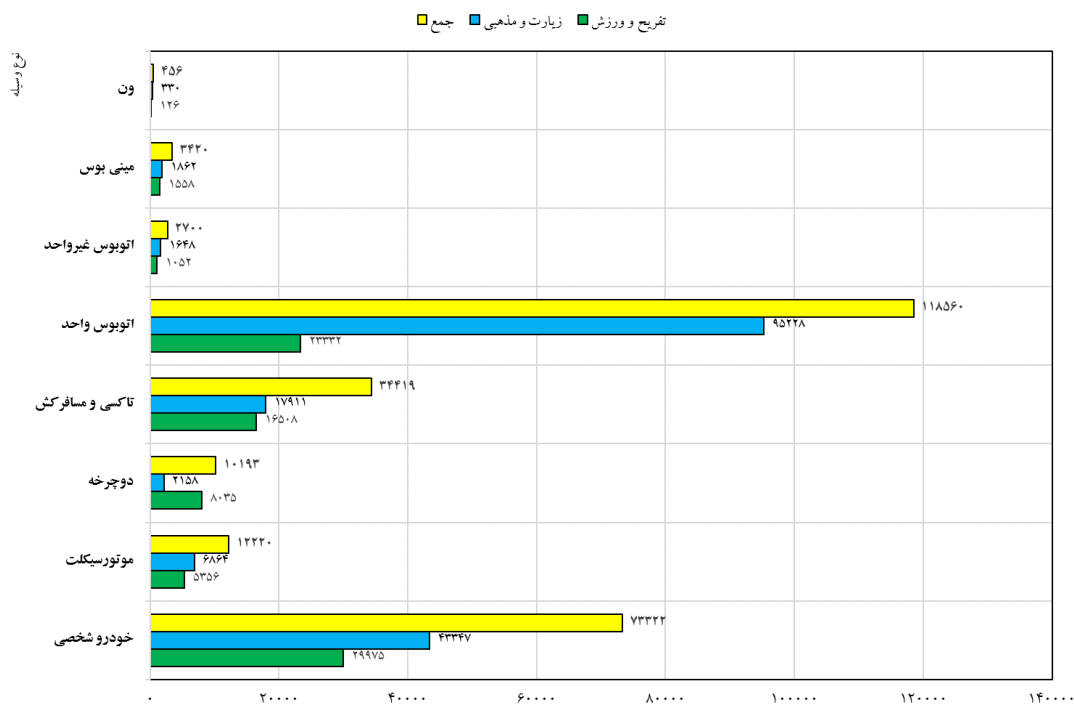


شکل ۷. توزیع سفرهای گردشگری ساکنین شهر مشهد به تفکیک مسافت سفر

سواری در سفرهای گردشگری با هدف تفریح و ورزش در رتبه اول بوده و اتوبوس واحد صرفاً نقش پررنگی در سفرهای زیارتی و تشریف به حرم مطهر دارد. در رتبه سوم شیوه‌های حمل‌ونقلی، تاکسی و مسافرکش‌ها قرار دارند و سایر وسایل نقلیه به نسبت سهم بسیار پایینی را به خود اختصاص داده‌اند.

## ۱۰-۲ تفکیک شیوه سفر گردشگری

با توجه به مطالعات جامع حمل‌ونقل شهر مشهد، با توجه به نمودار شکل (۸) اتوبوس واحد بیشترین سهم در جابجایی سفرهای گردشگری را دارا بوده و بعدازآن خودرو شخصی با حدود ۲۸ درصد در رتبه دوم قرار دارد. البته سهم خودرو



شکل ۸. نمودار تعداد و توزیع سفرهای با هدف گردشگری ساکنین مشهد به تفکیک وسیله نقلیه

### ۳. تحلیل داده‌ها

در این فصل به بررسی و مطالعه تفصیلی شرایط وضع موجود و برداشت اطلاعات میدانی شهر مشهد پرداخته می‌شود. با توجه به مطالب گذشته و روش تحقیق، اقدام به مصاحبه و تهیه پرسشنامه شده است. ابتدا گروه‌های ذینفع معرفی و نتایج پرسشنامه‌ها ارائه می‌شود. به منظور تکمیل و تحلیل پژوهش، تمامی ذینفعان فوق در چهار دسته کلی گردشگران بومی، غیربومی، کارشناسان و سازمان‌ها و صاحبان خدمات گردشگری تقسیم‌بندی شده و نظرات آن‌ها جمع‌آوری گردیده است. در واقع هر یک از این ذینفعان، بر اساس اهداف و نیازهای خود، ممکن است به مشارکت با بخش گردشگری پرداخته و یا تهدیدی بالقوه در برابر توسعه گردشگری باشند. در هر صورت، مدیریت هر یک از این ذینفعان می‌تواند سازوکاری مناسب جهت تعدیل تهدیدات بالقوه و افزایش همکاری آن‌ها با سازمان مجری گردشگری باشد.

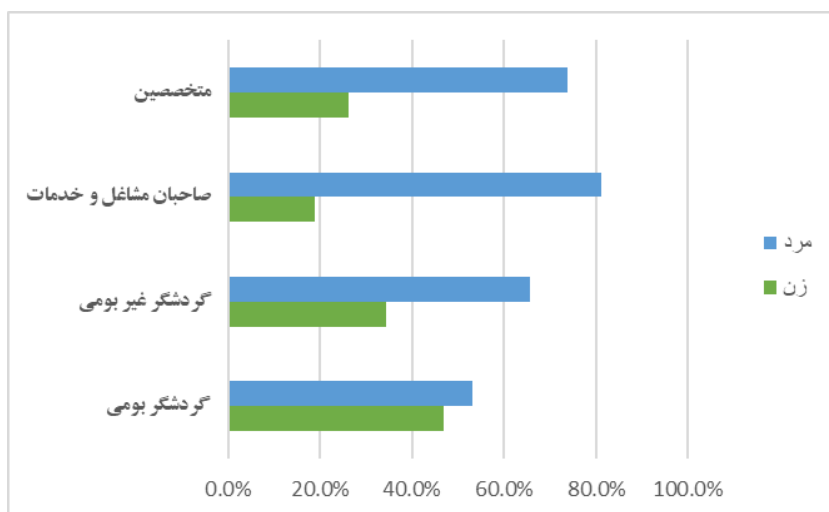
### ۳-۱-۱ اطلاعات توصیفی

پرسشنامه‌ها پس از برداشت میدانی و تکمیل تعداد نمونه مورد نیاز، در این بخش مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته می‌شود. بررسی چگونگی توزیع فراوانی عواملی نظیر؛ جنسیت، سن، میزان تحصیلات و غیره در گروه‌های مختلف و نهایتاً اطلاعات توصیفی هر گروه با توجه به سؤالات پرسشنامه ارائه می‌شود.

### ۳-۲-۲ مشخصات جمعیتی

در این بخش ابتدا به بررسی چگونگی توزیع فراوانی عواملی نظیر؛ جنسیت، سن، میزان تحصیلات و غیره در گروه‌های مختلف و نسبت به یکدیگر پرداخته می‌شود. در مجموع از ۷۸۱ پرسشنامه تکمیل شده، ۳۲/۸ درصد نمونه‌ها خانم و ۶۷/۲ درصد را آقایان تشکیل داده‌اند. این آمار به تفکیک برای هر کدام از گروه‌های ذینفع نیز در شکل (۹) مشخص گردیده است.

## بررسی نقش و جایگاه تاکسی در سیستم حمل و نقل ویژه گردشگران (مطالعه موردی: شهر مشهد)



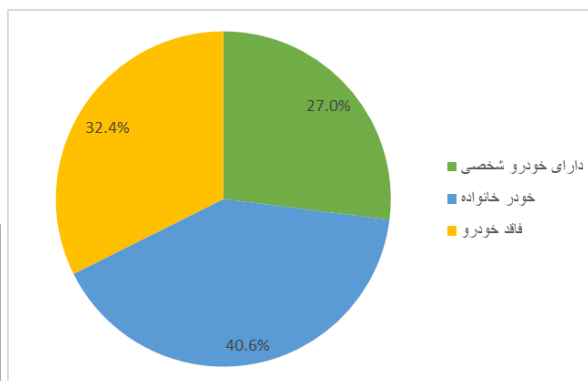
شکل ۹. وضعیت پاسخگویان در گروه‌های ذینفع برحسب جنس

شهر مشهد زندگی نمی‌کنند، صرف نظر از اینکه هدف سفرشان به شهر مشهد چیست، گردشگر غیربومی محسوب می‌شوند. حجم کل این جامعه با توجه به میزان سفرهای روزانه ورودی به شهر مشهد در حدود ۱۳۲ هزار نفر برآورد و تعیین شده است. در یکی از سؤالات از مخاطب گروه گردشگر بومی وضعیت مالکیت خودرو پرسیده شده است. پاسخ‌ها شامل گزینه‌های دارای خودرو شخصی، خودرو خانواده و فاقد خودرو بوده است. توزیع جواب‌ها و فراوانی تعداد نفرات برای این سؤال با توجه به شکل (۱۰) دست آمده است.

### ۳-۳ گردشگران بومی و غیربومی

گردشگران بومی دارای یک ویژگی مشترک هستند و آن اقامت داشتن در شهر مشهد است. لذا کلیه افرادی که در شهر مشهد زندگی می‌کنند و سفر تفریحی و زیارتی انجام می‌دهند، جز این دسته از ذینفعان پژوهش قرار می‌گیرند. حجم کل این جامعه بر اساس مطالعات جامع حمل و نقل شهر مشهد حدود ۲۵۸ هزار نفر سفر روزانه با اهداف تفریح و زیارت تعیین می‌گردد؛ اما تمام افرادی که در شهر مشهد اقامت ندارند و در

گردشگر بومی		
۲۷.۰٪	۷۵	دارای خودرو شخصی
۴۰.۶٪	۱۱۳	خودر خانواده
۳۲.۴٪	۹۰	فاقد خودرو
۱۰۰٪	۲۷۸	مجموع



شکل ۱۰. وضعیت پاسخگویان برحسب نوع مالکیت خودرو

حجم کل این جامعه حدود ۳۰۰۰۰ نفر برآورد شده است. تنها سؤال مربوط به اطلاعات توصیفی در این مرحله مربوط به وضعیت نوع شغل آن‌ها است. در سؤال شماره چهار پرسشنامه مربوط به گروه صاحبان مشاغل و خدمات عنوان شغل یا محل

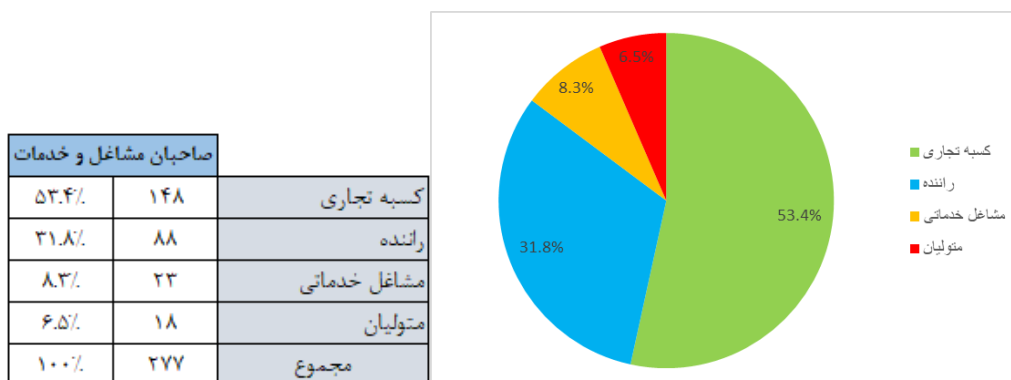
### ۴-۳ صاحبان مشاغل و خدمات

مخاطبان این گروه را رانندگان، کسبه تجاری محدوده جاذبه های گردشگری، مشاغل خدماتی گردشگری و حمل و نقل و متولیان و گردانندگان جاذبه‌های گردشگری تشکیل می‌دهند.

فصلنامه مهندسی ترافیک/ سال بیست و سوم/ شماره ۹۳ / تابستان ۱۴۰۲

پاسخگویان برحسب نوع شغل مطابق شکل (۱۱) به دست آمده است.

خدمت مدنظر قرار گرفته است. پاسخها در چهار گروه کسبه تجاری، رانندگان، مشاغل خدمات و متولیان جاذبه‌های گردشگری تقسیم‌بندی شده‌اند. نهایتاً توزیع فراوانی

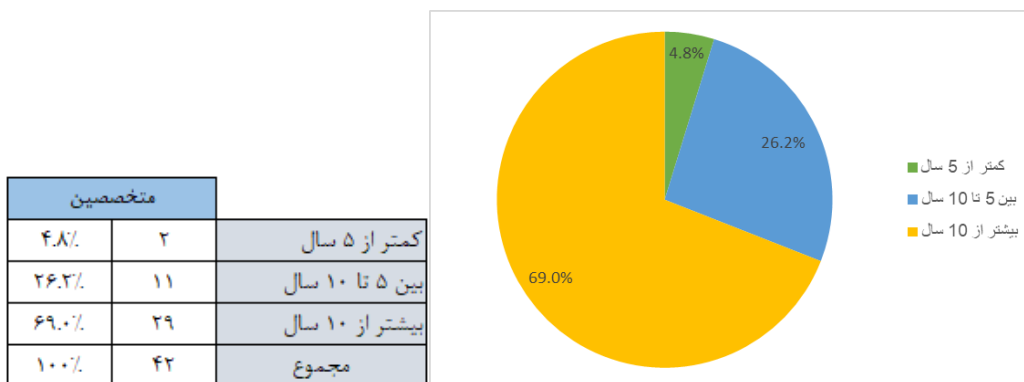


شکل ۱۱. وضعیت پاسخگویان برحسب نوع شغل

پایایی مناسب پرسشنامه خواهد بود. متخصص‌های شرکت‌کننده در این پژوهش دارای میزان تجربه حرفه‌ای متفاوت بوده‌اند. بیشترین تعداد مختص افراد با تجربه بیش از ۱۰ سال است و کمترین آن مربوط به متخصص با سابقه کمتر از ۵ سال هستند. وضعیت پاسخگویان برحسب میزان تجربه کاری در شکل (۱۲) نمایش داده شده است.

### ۵-۳ متخصصین و کارشناسان

مخاطبان این گروه شامل اساتید دانشگاهی، کارشناسان و متخصصان شاغل در سازمان‌ها، ادارات دولتی و شرکت‌های مهندسی مشاور می‌باشند. حجم کل این جامعه حدود ۵۰۰ نفر برآورد و حداقل تعداد نمونه برای این گروه منوط به رسیدن



شکل ۱۲. وضعیت پاسخگویان برحسب میزان تجربه کاری

تاکسی، اتوبوس و غیره به‌عنوان رقبا در نظر گرفته شده‌اند. جامعه هدف صرفاً سفرهای گردشگری (با هدف زیارت و تفریح) در شهر مشهد را شامل می‌شود. با تحلیل متاسوات ضمن شناسایی جایگاه سیستم حمل‌ونقل ویژه سفرهای حوزه گردشگری در مقایسه با سایر سیستم‌های حمل‌ونقلی رقیب با بررسی میزان تناسب بین اهداف و منابع، توانایی‌ها و قابلیت‌ها

### ۶-۳ تحلیل متاسوات

برای تجزیه و تحلیل اطلاعات، ارائه طرح‌ها و راهبردهایی جهت توسعه سیستم حمل‌ونقل ویژه گردشگری در شهر مشهد، تشریح اهداف، منابع، توانایی‌ها و قابلیت‌ها و عوامل کلان محیطی از مدل متاسوات بهره گرفته شده است. در تحقیق حاضر انواع سیستم‌های حمل‌ونقلی از جمله خودروی سواری،

## بررسی نقش و جایگاه تاکسی در سیستم حمل و نقل ویژه گردشگران (مطالعه موردی: شهر مشهد)

در حوزه شهر مشهد به عنوان هدف اصلی پژوهش مجدداً مورد تأیید قرار گرفت. دوره برنامه ریزی در تحقیق حاضر نیز همسو با اسناد فرادست و منطق با سند چشم انداز ۱۴۰۴ مشخص شده است. اهداف در ارتباط با سیستم حمل و نقل مختص سفر با هدف گردشگری، توسط کارشناسان اهل فن به پنج سطح اولویت تقسیم بندی شده اند. اولویت اهداف در توسعه گردشگری شهر مشهد با توجه به پرسشنامه در پنج سطح ۱ الی ۵ (۱=خیلی پایین، ۲=پایین، ۳=متوسط، ۴=بالا و ۵=خیلی بالا) تقسیم و میانگین نظرات در جدول (۲) متناظر با وزن به دست آمده سطح اولویت هر هدف برای وارد کردن در نرم افزار ملاک عمل قرار گرفته است.

راهبردهایی در جهت توسعه سیستم های حمل و نقل گردشگری ارائه دهد. در ادامه به تجزیه و تحلیل داده های پژوهش پرداخته خواهد شد. روش متاسوات دارای هفت مرحله اصلی بوده که هر کدام به صورت مجزا تحلیل و نتایج نرم افزار برای تحقیق حاضر در هر مرحله به نمایش گذاشته می شود.

### ۳-۷ منابع و رقب

از دیدگاه کارشناسان و متخصصین حوزه حمل و نقل و گردشگری، میزان اهمیت و اولویت حمل و نقل در توسعه گردشگری شهر مشهد با میانگین نمره ۴/۱۷ از ۵، دارای اهمیت و اولویت بالا است. لذا ارائه طرح حمل و نقل ویژه گردشگری

جدول ۲. اهداف و سطوح اولوی آن ها

ردیف	هدف	میانگین نمره	سطح اولویت
۱	کاهش تراکم ترافیک معابر منتهی به مراکز گردشگری	۲/۸۸	متوسط
۲	شناسایی نقاط دارای پتانسیل به عنوان جاذبه گردشگری	۲/۹۲	بالا
۳	شناخت مؤلفه های سیستم حمل و نقل ویژه گردشگری	۲/۸۳	متوسط
۴	دسترسی و استفاده اقشار مختلف جامعه به مقاصد گردشگری	۲/۷۳	متوسط
۵	معرفی مؤلفه های یک مکان جاذب	۲/۶۶	پایین
۶	سیستم حمل و نقل درون شهری در توسعه گردشگری	۲/۹۲	بالا

اهمیت آن ها از متخصصان در پنج سطح (۵=بسیار زیاد، ۴=زیاد، ۳=متوسط، ۲=کم و ۱=بسیار کم) اخذ شده است. میانگین نظرات ملاک عمل قرار گرفته و با نسبت خطی به وزن آن عامل تبدیل شده به گونه ای که مجموع اوزان مؤلفه ها ۱۰۰ گردیده است. نتایج به دست آمده در جدول (۳) ارائه شده است.

حال در گام بعد عوامل کلیدی جهت موفقیت طرح حمل و نقلی ویژه گردشگری (در شرایط وضع موجود دلایل استفاده از خودرو شخصی) و از آنجایی که این توانایی ها و منابع وزن و اهمیت یکسانی ندارند، باید آن ها را وزن بندی نمود. مجموع آن ها تخصیص داده شده باید عدد ۱۰۰ باشد. بر طبق سؤال شماره یازده پرسشنامه جهت وزن بندی این عوامل، میزان

جدول ۳. وزن و میزان اهمیت عوامل کلیدی موفقیت خودرو شخصی از دیدگاه کارشناسان

ردیف	عوامل	میانگین نمره	میزان اهمیت
۱	ایمنی وسیله نقلیه امنیت مسافر	۳/۰۵	۱۲/۷۶
۲	آزاد بودن زمان شروع و خاتمه سفر گردشگری	۳/۰۷	۱۲/۸۶
۳	قابلیت اطمینان و دسترسی فراگیر و راحت	۲/۹۵	۱۲/۳۶
۴	راحتی آسایش امکانات رفاهی وسیله نقلیه	۲/۹۰	۱۲/۱۶

ردیف	عوامل	میانگین نمره	میزان اهمیت
۵	کارایی و صرفه اقتصادی	۲/۹۵	۱۲/۳۶
۶	سرعت و ظرفیت وسیله نقلیه	۲/۸۸	۱۲/۰۶
۷	در کنار خانواده و دوستان بودن داخل وسیله حین سفر	۳/۰۵	۱۲/۷۶
۸	امکان حمل وسایل و تجهیزات همراه مسافر	۳/۰۲	۱۲/۶۶
	مجموع		۱۰۰

### ۳-۸ ابعاد رقابتی و تعیین واحد اندازه گیری

در این گام باید ابعاد رقابتی را شناسایی کرد. در اینجا باید دو بعدی که باعث ایجاد تمایز و تفاوت منابع و توانایی‌های شناسایی شده در گام قبل می‌شوند را شناسایی کرد. با توجه به سؤال مشترکی که از کلیه مخاطبان در مورد عوامل تأثیرگذار در دستیابی به یک سیستم حمل و نقل ویژه گردشگری پرسیده شده است، می‌توان ابعاد رقابتی منابع را شناسایی نمود. در جدول (۴) نتایج به دست آمده از میزان اثرگذاری عوامل مختلف

در یک سیستم حمل و نقل ویژه گردشگری در گروه‌های مختلف بر اساس بازه ۱ تا ۵ (میزان اثرگذاری بسیار کم تا بسیار زیاد) ارائه شده است؛ بنابراین می‌توان گفت که برای توسعه سیستم‌های حمل و نقلی ویژه گردشگری بر سر شاخص‌های اول قابلیت اطمینان، دسترسی فراگیر و راحتی و دوم در کنار خانواده و دوستان بودن حین سفر و یا به‌طور خلاصه **راحتی و باهم بودن** رقابت وجود دارد. نکته دیگر قابل توجه اهمیت پایین عامل سرعت و ظرفیت وسیله نقلیه در یک سیستم حمل و نقل گردشگری است.

جدول ۴. وزن عوامل کلیدی موفقیت طرح حمل و نقل ویژه گردشگری از دیدگاه کلیه ذینفعان

ردیف	عوامل	کارشناسان	گردشگر بومی	گردشگر غیربومی	مشاغل و خدمات	میانگین
۱	ایمنی وسیله نقلیه امنیت مسافر	۳.۰۵	۴.۲۱	۴.۲۹	۳.۷۰	۳.۹۸
۲	آزاد بودن زمان شروع و خاتمه سفر گردشگری	۳.۰۷	۳.۵۷	۴.۰۱	۴.۷۱	۴.۰۵
۳	قابلیت اطمینان و دسترسی فراگیر و راحت	۲.۹۵	۴.۴۵	۴.۱۷	۴.۵۴	۴.۳۴
۴	راحتی آسایش امکانات رفاهی وسیله نقلیه	۲.۹۰	۴.۲۶	۴.۲۱	۳.۶۷	۳.۹۷
۵	کارایی و صرفه اقتصادی	۲.۹۵	۳.۳۱	۴.۳۳	۴.۳۷	۳.۹۱
۶	سرعت و ظرفیت وسیله نقلیه	۲.۸۸	۲.۷۱	۳.۱۱	۳.۳۷	۳.۰۵
۷	در کنار خانواده و دوستان بودن داخل وسیله حین سفر	۳.۰۵	۳.۸۰	۴.۴۳	۴.۶۱	۴.۲۰
۸	امکان حمل وسایل و تجهیزات همراه مسافر	۳.۰۲	۳.۳۹	۳.۶۷	۴.۳۵	۳.۷۸

برای مقایسه شیوه‌های مختلف حمل و نقل گردشگران، حجم استفاده از انواع وسایل نقلیه در سفرهای گردشگری درون‌شهری مشهد نسبت به حجم استفاده از خودرو شخصی مدنظر قرار گرفته است. این مورد نیز از سؤال پرسشنامه در

خصوص نوع وسیله نقلیه انتخابی برای گردش و تفریح در شهر مشهد که از گردشگران بومی و غیربومی پرسیده، استخراج و نتایج به دست آمده در جدول (۵) نمایش داده شده است.

بررسی نقش و جایگاه تاکسی در سیستم حمل و نقل ویژه گردشگران (مطالعه موردی: شهر مشهد)

جدول ۵. حجم استفاده از وسایل نقلیه مختلف برای گردش و تفریح در مشهد

ردیف	نوع وسیله	گردشگر بومی	گردشگر غیربومی	مجموع	درصد
۱	دوچرخه	۱۰	۰	۱۰	۲,۱۸٪
۲	موتور	۱۷	۰	۱۷	۳,۷۰٪
۳	تاکسی	۲۹	۱۰۰	۱۲۹	۲۸,۱۰٪
۴	اتوبوس	۵۱	۴۴	۹۵	۲۰,۷۰٪
۵	مترو	۶	۲	۸	۱,۷۴٪
۶	خودرو	۱۶۲	۳۸	۲۰۰	۴۳,۵۷٪
	مجموع	۲۷۵	۱۸۴	۴۵۹	۱۰۰

سپس باید منابع و توانایی‌های خودرو شخصی در جابجایی گردشگران را با رقبا وضع موجود مقایسه کرد. برای انجام این مقایسه‌ها از پنج سطح بسیار پایین‌تر، پایین‌تر، تقریباً برابر، فراتر و بسیار فراتر استفاده می‌شود. نتایج جدول (۶) نشان‌دهنده مقایسه خودرو شخصی با شیوه‌های مختلف جابجایی از نظر عوامل مؤثر توسعه حمل و نقل ویژه گردشگری است.

جدول ۶. مقایسه کیفی منابع و توانایی‌های خودرو شخصی نسبت به رقبا در حمل و نقل ویژه گردشگری

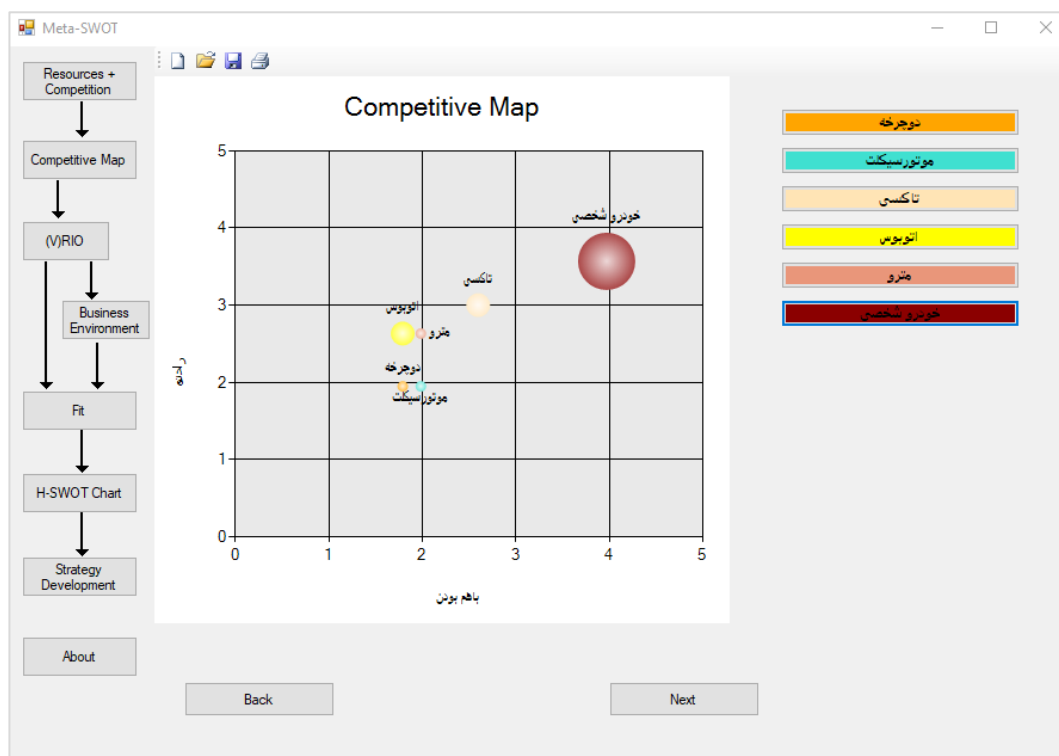
ردیف	عوامل مؤثر در حمل و نقل ویژه گردشگری	دوچرخه	موتورسیکلت	تاکسی	اتوبوس	مترو
۱	ایمنی وسیله نقلیه امنیت مسافر	بسیار فراتر	بسیار فراتر	فراتر	فراتر	فراتر
۲	آزاد بودن زمان شروع و خاتمه سفر گردشگری	فراتر	فراتر	فراتر	بسیار فراتر	بسیار فراتر
۳	قابلیت اطمینان و دسترسی فراگیر و راحت	پایین‌تر	بسیار پایین‌تر	تقریباً برابر	فراتر	بسیار فراتر
۴	راحتی آسایش امکانات رفاهی وسیله نقلیه	بسیار فراتر	بسیار فراتر	فراتر	فراتر	فراتر
۵	کارایی و صرفه اقتصادی	پایین‌تر	پایین‌تر	تقریباً برابر	پایین‌تر	پایین‌تر
۶	سرعت و ظرفیت وسیله نقلیه	بسیار فراتر	بسیار فراتر	تقریباً برابر	فراتر	پایین‌تر
۷	در کنار خانواده و دوستان بودن حین سفر	بسیار فراتر	بسیار فراتر	پایین‌تر	فراتر	فراتر
۸	امکان حمل وسایل و تجهیزات همراه مسافر	بسیار فراتر	بسیار فراتر	تقریباً برابر	فراتر	فراتر

در ادامه ارتباط ابعاد رقابتی با منابع و توانایی‌های خودرو شخصی در جابجایی سفرهای گردشگری مشخص گردیده است. به‌عنوان مثال ویژگی سرعت و ظرفیت وسیله نقلیه در سیستم حمل و نقل خودرو شخصی با بُعد راحتی سیستم حمل و نقل ویژه گردشگری ارتباط بیشتری دارد. در پایان این مرحله نقشه رقابتی ساخته خواهد شد. در حقیقت این نقشه بیانگر وضعیت رقبا نسبت به یکدیگر در سفرهای گردشگری است (شکل (۱۳)). نقشه رقابتی بیانگر موقعیت و نکات مثبت رقبا است. همان‌طور که مشاهده می‌شود خودرو شخصی در میان انواع شیوه‌های حمل و نقلی وضع موجود به لحاظ شاخص‌های راحتی و در کنار هم بودن گردشگران حائز رتبه اول است. تاکسی شامل انواع دربستی، خطی، اینترنتی، آژانس و غیره از این حیث در مکان دوم قرار دارد. اتوبوس و مترو نیز به لحاظ شاخص راحتی در یک موقعیت ولی به لحاظ شاخص با هم بودن، مترو نسبت به اتوبوس وضعیت بهتری دارد. بر این اساس موتورسیکلت و دوچرخه نیز کمترین جایگاه را در بین گردشگران برای انتخاب و انجام سفرهای درون‌شهری دارا می‌باشند.

در ادامه ارتباط ابعاد رقابتی با منابع و توانایی‌های خودرو شخصی در جابجایی سفرهای گردشگری مشخص گردیده است. به‌عنوان مثال ویژگی سرعت و ظرفیت وسیله نقلیه در سیستم حمل و نقل خودرو شخصی با بُعد راحتی سیستم حمل و نقل ویژه گردشگری ارتباط بیشتری دارد. در پایان این مرحله نقشه رقابتی ساخته خواهد شد. در حقیقت این نقشه بیانگر وضعیت رقبا نسبت به یکدیگر در سفرهای گردشگری است (شکل (۱۳)). نقشه رقابتی بیانگر موقعیت و نکات مثبت رقبا است. همان‌طور که مشاهده می‌شود خودرو شخصی در

دوچرخه و موتورسیکلت نیز از سفرهای روزانه گردشگران در شهر مشهد کمترین سهم را دارا می‌باشند.

اندازه حباب‌ها نیز بیانگر میزان استفاده از وسایل نقلیه مختلف است. به ترتیب خودرو شخصی، تاکسی و اتوبوس بیشترین سهم در سفرهای گردشگران را به خود جذب نموده‌اند. مترو،



شکل ۱۳. نقشه رقابتی انواع شیوه‌های سفر در طرح حمل‌ونقل ویژه گردشگری شهر مشهد

جدول (۷) ارائه می‌گردد. بر همین اساس نسبت به خودرو شخصی، تاکسی با کسب بیشترین امتیاز مهم‌ترین رقیب در سیستم حمل‌ونقل ویژه گردشگری شهر مشهد است.

به کمک نرم‌افزار وزن مزیت رقابتی هر یک از مدهای حمل‌ونقلی رقیب در حمل‌ونقل ویژه گردشگری به تفکیک هر یک از ابعاد رقابتی و به‌صورت امتیاز مطلق و نرمال مطابق

جدول ۷. وزن مزیت رقابتی هر یک از شیوه‌های حمل‌ونقلی رقیب

رقبا	راحتی		با هم بودن		مجموع		امتیاز	
	مطلق	نرمال	مطلق	نرمال	مطلق	نرمال	مطلق	نرمال
دوچرخه	۱/۷۹۰	۰/۸۸۲	۱/۹۴۷	۰/۸۰۱	۳/۷۳۷	۱/۶۸۳	۱	۱
موتور	۱/۹۸۳	۰/۹۷۷	۱/۹۴۷	۰/۸۰۱	۳/۹۳۱	۱/۷۷۸	۲	۲
تاکسی	۲/۵۹۶	۱/۲۷۹	۳	۱/۲۳۳	۵/۵۹۶	۲/۵۱۳	۵	۵
اتوبوس	۱/۷۹۰	۰/۸۸۲	۲/۶۳۱	۱/۰۸۲	۴/۴۲۱	۱/۹۶۴	۳	۳
مترو	۱/۹۸۳	۰/۹۷۷	۲/۶۳۱	۱/۰۸۲	۴/۶۱۵	۲/۰۵۹	۴	۴

#### ۴. نتیجه گیری

• تعداد مناسب تاکسی ها در سطح معابر و مکان های جاذب سفر.

• تعریف استانداردها و شاخص های مناسب برای ارزیابی آسایش راحتی و کیفیت وسیله نقلیه مورد استفاده (تاکسی).

• ارائه خدمات و پشتیبانی ۲۴ ساعته به مسافران در مکان های جاذب سفر.

• اختصاص شبکه ای از معابر و پارکینگ ها و ایستگاه های مناسب برای حمل و نقل عمومی و تاکسی ها.

#### ۵. پی نوشت ها

1. Light Rail Transit (LRT)
2. Khadaroo, j & Seetana
3. Straub
4. Meta-SWOT
5. Fleisher and Bensoussan
6. Resource Based View
7. Barney
8. Competitive Advantage
9. Value, Rare, Inimitable & Organization

#### ۶. مراجع

– م. منتظری و م. ادوی، "بررسی مولفه های ترافیکی سیستم های حمل و نقل شهری و عوامل موثر بر آن"، هشتمین همایش حمل و نقل ریلی، ۱۳۸۵. Available:

<https://civilica.com/doc/9488>

– س. پ. باهرنیا، ح. کریم زاده و ن. صفرپور، "کیفیت حمل و نقل و اثرات آن در توسعه گردشگری شهرها"، نخستین سمینار علمی تخصصی جاذبه ها و دافع های گردشگری آذربایجان شرقی، ۱۳۹۳. Available:

<https://civilica.com/doc/523245>

– م. عزیزی، "حمل و نقل در خدمت توسعه جهانگردی"، صنعت حمل و نقل، ۱۳۷۸، ۱۸۰. vol.

– ز. دهگانی، "بررسی سیستم حمل و نقل و تأثیرات آن بر صنعت گردشگری"، همایش منطقه ای توریسم و توسعه،

با توجه به نقشه رقابتی، خودرو شخصی و تاکسی بیشترین سهم و مطلوبیت را در سفرهای گردشگری دارند. این امر ناشی از شرایط وضع موجود و حاکم بر جامعه و زیرساخت های شهر نشأت گرفته است. با توجه به معضلات ترافیک شهری و سیاست های مدیریت شهری جهت محدودیت استفاده از خودرو شخصی، به کارگیری وسیله نقلیه شخصی مطلوب نبوده و جز اهداف تحقیق نیست. لذا اعمال سیاست های انقباضی و محدودسازی استفاده از این نوع وسیله در سطح معابر شهر همواره مورد تأیید است؛ اما در مورد تاکسی، با توجه به جایگاه این مد و مزیت هایی که در بخش های قبلی این وسیله نسبت به سایر وسایل به جز سواری دارند طرح های زیر می تواند در تقویت و توسعه آن مؤثر باشد:

• عدم آشنایی مسافران با تعرفه های تاکسی و احساس پرداخت هزینه های اضافی برای استفاده از تاکسی ها برای گردشگران، همواره یکی از اصلی ترین دغدغه های مسافران بوده است. از این رو بهره گیری از خدمات آنلاین و نرم افزارهای موبایل در انواع تاکسی های سطح شهر به منظور معرفی و تعیین کرایه ها و همچنین پرداخت آن بسیار مؤثر و کارآمد خواهد بود. لازم به ذکر است که فناوری های نوین و اینترنت هیچ تأثیری بر ماهیت واقعی سفر و گردشگری ندارند و صرفاً ابزاری برای سهولت روش های ترویج و فروش خدمات مسافرتی هستند.

• استفاده از سامانه و نرم افزار جامع و الکترونیکی در تمامی انواع تاکسی ها اعم از (خطی، دریست، اینترنتی و غیره) برای ارائه خدمات به مسافران.

• الزام ارائه خدمات جابجایی مسافران با ثبت مبدأ، مقصد، مسیر و کرایه و همچنین تحویل فاکتور یا رسید سفر به مسافر توسط رانندگان.

– ف. ص. س. خ. رفوگر، "مطالعات اتوبوس گردشگری شهر مشهد"، معاونت اقتصادی و سازمان سرمایه‌گذاری و مشارکت‌های شهرداری مشهد، ۱۳۹۸.

– ا. فاضلی، پ. کردشاکری و ن. بزرگ زاده یزدی، "ارائه مسیرهای بهینه گردشگری شهر مشهد از طریق شناسایی و سنجش عناصر دارای پتانسیل گردشگری"، جغرافیایی فضای گردشگری، ۴، vol. ۱۴، no. ۱۴، pp. ۱۳۹۴.

– م. ن. و. م. ش. ح. و. نقل، "آمارنامه حمل‌ونقل شهر مشهد"، ۱۳۹۹.

– J. Kelly, W. Haider, and P. W. Williams, "A Behavioral Assessment of Tourism Transportation Options for Reducing Energy Consumption and Greenhouse Gases," *Journal of Travel Research*, vol. 45, no. 3, pp. 297-309, 2007.

– A. Hergesell and A. Dickinger, "Environmentally friendly holiday transport mode choices among students: the role of price, time and convenience," *Journal of Sustainable Tourism*, vol. 21, no. 4, pp. 596-613, 2013.

– A. Lew and B. McKercher, "Modeling tourist movements: A local destination analysis," *Annals of tourism research*, vol. 33, no. 2, pp. 403-423, 2006.

– M. Felleson and M. Friman, "Perceived satisfaction with public transport service in nine European cities," in *Journal of the Transportation Research Forum*, 2012, vol. 47, no. 3.

– L. Redman, M. Friman, T. Gärling, and T. Hartig, "Quality attributes of public transport that attract car users: A research review," *Transport policy*, vol. 25, pp. 119-127, 2013.

– J. Westlake and D. Robbins, "Transportation," *Tourism: Principles and Practice*, 3rd edition, Essex, Pearson Education Limited, 2005.

– J. Khadaroo and B. Seetanah, "The Role of Transport Infrastructure in

فصلنامه مهندسی ترافیک / سال بیست و سوم / شماره ۹۳ / تابستان ۱۴۰۲

Available: ۱۳۸۹

<https://civilica.com/doc/124585>

– ح. وارثی، م. تقوایی و ا. شاهبوندی، "تحلیلی بر وضعیت زیرساخت‌های گردشگری در شهر اصفهان (با تأکید بر هتل‌ها)"، جغرافیا و برنامه‌ریزی محیطی (مجله پژوهشی علوم انسانی دانشگاه اصفهان)، ۲۲، vol. ۴، no. ۴، (پیاپی ۴۴)، pp. ۱۳۹۰.

– ب. ر. م. زاهدی، بازاریابی گردشگری. اصفهان: چهارباغ، ۱۳۹۲، p. ۴۰۰.

– س. مهدی، "تحلیل استراتژیک عرصه‌های خدمات رفاهی گردشگری مذهبی در کلان‌شهر مشهد (با تأکید بر مدیریت کیفیت منسجم گردشگری مذهبی)"، ششمین کنفرانس ملی برنامه‌ریزی و مدیریت شهری با تأکید بر مؤلفه‌های شهر اسلامی، ۱۳۹۳.

<https://civilica.com/doc/349560/>

– ع. شماعی و س. یوسفی بابادی، "تحلیل نقش حکمروایی خوب شهری بر درآمدهای پایدار گردشگری مورد مطالعه: شهر مسجدسلیمان"، ۱۳۹۷.

– پ. سامری و م. سنایی، "تدوین راهبردهای مؤثر بر توانمندسازی درآمد پایدار در شهرهای گردشگر پذیر، نمونه مورد مطالعه شهر کلاردشت"، چهارمین همایش بین‌المللی معماری عمران و شهرسازی در آغاز هزاره سوم، ۱۳۹۷.

Available: <https://civilica.com/doc/837669>

– س. زحمت‌کش، م. رجوعی و س. غیورباغبانی، "برنامه‌ریزی راهبردی توسعه کسب‌وکارهای گردشگری شهر مشهد با استفاده از تکنیک متا سوات Meta-SWOT"، *برنامه‌ریزی و توسعه گردشگری*، vol. 9, no. 32، pp. ۱۳۹۹#f001132.

– نتایج سرشماری – جمعیت به تفکیک تقسیمات کشوری، ۱۳۹۰.

International Tourism Development: A Gravity Model Approach," *Tourism Management*, vol. 29, pp. 831-840, 10/01 2008.

– S. Straub, "Infrastructure and Growth in Developing Countries: Recent Advances and Research Challenges," 02/01 2008.

– T. Yigitcanlar, L. Fabian, and E. Coiacetto, "Challenges to urban transport sustainability and smart transport in a tourist city: The Gold Coast, Australia," *Open Transportation Journal*, vol. 2, pp. 29-46, 2008.

– R. A. Spreng, L. H. Shi, and T. J. Page, "Service quality and satisfaction in business-to-business services," *Journal of Business & Industrial Marketing*, 2009.

– E. Aguiló, T. Palmer, and J. Rosselló, "Road Transport for Tourism: Evaluating Policy Measures from Consumer Profiles," *Tourism Economics*, vol. 18, no. 2, pp. 281-293, 2012.

– R. Mammadov, "The Importance of Transportation in Tourism Sector," *Urban Economics & Regional Studies eJournal*, 2012.

– R. Mammadov, "The importance of transportation in tourism sector," in 7th Silk Road International Conference "Challenges and opportunities of sustainable economic development in Eurasian countries, 2012.

– D.-T. Le-Klähn, J. Roosen, R. Gerike, and C. Hall, "Factors affecting tourists' public transport use and areas visited at destinations," *Tourism Geographies*, vol. 17, pp. 1-20, 09/11 2015.

– R. Agarwal, W. Grassl, and J. Pahl, "Meta-SWOT: introducing a new strategic planning tool," *Journal of Business Strategy*, vol. 33, pp. 12-21, 2012.

# **Investigate the Role of Taxi in the Intracity Transportation of Tourists**

## **Case Study: Mashhad**

Ramin Ahoee\*, faculty member of Islamic Azad University of Mashhad, Mashhad, Iran  
Ali Akbar Forotan, MSc in Transportation Planning, Iran University of Science and Technology,  
Tehran, Iran

E-mail: ahoee0289@mshdiau.ac.ir

### **Abstract**

The main objective of this research was to investigate the role of taxi in the transportation of tourists in the city of Mashhad, using META SWOT Technique. Since the tourism industry plays a major role in the socio – economic development of cities, its requirements should be carefully planned and prepared. In this paper, first the supply and resources of each mode of transportation in the city of Mashhad was evaluated and their priorities was determined. Then, the competitive aspects of these transportation modes was studied and the competition map was developed. The main operating modes in the city of Mashhad were, private car, bus and taxi. Based on the analysis of these models, taxis were the most attractive mode of transportation for tourists. Therefore, the requirement for the Taxis to operate in a proper and effective manner should be met by the city authorities.

**Keywords:** Taxi, Tourism, META SWOT, Mashhad