فصلنامه اقتصاد فضا و توسعه روستایی، سال نهم، شماره اول (پیاپی ۳۱)، بهار ۱۳۹۹
شاپای چاپی ۲۱۳۱-۲۳۲۲ شاپای الکترونیکی ۴۷۶X- ۲۵۸۸
http://serd.khu.ac.ir
صفحات ۱۳۰-۱۱۳

ترانزیت جاده‌ای و اثرات آن بر توسعه اقتصاد روستایی منطقه سیستان [1]

حامد شهرکی‌مقدم؛ دانشجوی دکتری گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، واحد زاهدان، دانشگاه آزاد اسلامی، زاهدان، ایران
مریم کریمیان بستانی*؛ استادیار گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، واحد زاهدان، دانشگاه آزاد اسلامی، زاهدان، ایران
محمودرضا انوری؛ استادیار گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، واحد زاهدان، دانشگاه آزاد اسلامی، زاهدان، ایران

دریافت مقاله: ۱۳۹۸/۰۲/۲۹ پذیرش نهایی: ۱۳۹۸/۱۱/۲۰

چکیده

توسعه‌ی اقتصادی هر منطقه بر اساس ظرفیت‌های مختلفی صورت می‌پذیرد، که یکی از مهمترین آنها زیرساخت‌های ارتباطی و حمل و نقل جاده‌ای می‌باشد. در این میان در استان سیستان و بلوچستان بیش از ۹۰ درصد جابجایی کالاها از طریق ناوگان حمل و نقل جاده‌ای انجام می‌شود. همچنین با توجه به موقعیت استراتژیک استان و بهره بردن از ظرفیت‌های اقیانوسی و ریلی، کشورهای همسایه به دنبال بهره بردن از این ظرفیت‌ها هستند. یکی از مهمترین محورهای ارتباطی در منطقه محور ترانزیتی میلک (سیستان) به چابهار است. موقعیت جغرافیایی ویژه و مناسب مرز بین‌المللی میلک به لحاظ همجواری با کشور افغانستان، قابلیت-های اقتصادی بسیاری در بازرگانی ملی و ترانزیت خارجی میان اروپا، آسیای مرکزی و شرقی ایجاد کرده است. هدف پژوهش حاضر بررسی ترانزیت جاده‌ای و تأثیر آن بر توسعه اقتصادی منطقه سیستان با تأکید بر اقتصاد روستایی بوده است. پژوهش حاضر، تحقیقی تحلیلی-کاربردی است. روش مورد استفاده در مرحله جمع‌آوری داده‌ها، مبتنی بر مرور منابع معتبر خارجی و داخلی و میدانی (پرسشنامه) می‌باشد. برای تجزیه و تحلیل اطلاعات، توصیفی و استنباطی از نرم افزارهای (SPSS) و (Expert Choice) استفاده شده است. نتایج نشان داد که از بین شاخص‌های توسعه اقتصاد روستایی، متاثر از تزانزیت جاده‌ای مولفه ایجاد اشتغال با مقدار وزن به دست آمده (۰/۱۱۲)، بالاترین امتیاز را به خود اختصاص داده است. نتایج آزمون T تک نمونه‌ای، گویای تاثیر زیاد ترانزیت جاده‌ای بر توسعه اقتصاد روستایی شهرستان‌های منطقه سیستان می‌باشد. همچنین نتایج آزمون کای اسکویر نشان داد که ارتباط معنادار و مثبت بین ترانزیت جاده‌ای و توسعه اقتصاد روستایی منطقه سیستان وجود دارد. در نهایت نتایج آزمون فریدمن نشان داد، از بین شهرستان‌های مورد مطالعه، شهرستان-های زابل با امتیاز (۴/۷۸)، نیمروز با امتیاز (۳/۱۱)، بالاترین و پایین‌ترین امتیاز را به لحاظ توسعه اقتصاد روستایی با تأکید بر ترانزیت جاده‌ای به خود اختصاص داده‌اند.

واژگان کلیدی: اقتصاد روستایی، توسعه منطقه‌ای، حمل و نقل جاده‌ای، منطقه سیستان.

---

[1]- این مقاله مستخرج از رساله دکتری آقای حامد شهرکی‌مقدم با عنوان "مبادلات ترانزیت جاده ای و تأثیر آن بر توسعه اقتصاد منطقه سیستان" است.

* m.karimyan@iau.zah.ac.ir

[Downloaded from c4i2016.khu.ac.ir on 2024-10-12]

[DOR: 20.1001.1.23222131.1399.9.31.6.9]

۱) مقدمه

توسعه پایدار نواحی روستایی به عنوان راهبردی جامع و پایدار منوط به وجود پایداری اقتصادی می-باشد (بخشی و همکاران، ۱۳۹۸: ۱)، لذا در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته، توجه به اقتصاد پایدار روستایی از اهداف کلان در برنامه‌های توسعه‌ای محسوب می‌شود(نجفی، ۱۳۹۸: ۱۵۱). یکی از مهمترین زیرساخت‌های توسعه اقتصاد روستایی، شبکه‌های حمل و نقل، و به طور خاص، زیرساخت‌های حمل و نقل جاده‌ای است(ترکان و شهبازی، ۱۳۸۹: ۲۴۵). اگر امروزه در جهان از خدمات حمل و نقل تحت، عنوان صنعت یاد می‌شود، نشانه گستردگی و اهمیت این خدمات به عنوان حلقه اتصال صنایع با یکدیگر و عامل ارتباط میان بازارهای مصرف و بازارهای تولید می‌باشد. بر همین اساس است که همبستگی و پیوند میان نظام حمل و نقل و فرایند توسعه اقتصادی و اجتماعی جوامع آن چنان حساس و پیچیده است که کارشناسان اقتصادی صنعت حمل و نقل را به عنوان نیروی محرکه توسعه می‌دانند و کارآمدی و توانمندی آن را زمینه ساز توسعه پایدار می دانند(Miller et al, 2013: 57). حمل و نقل یکی از اجزاء مهم اقتصاد ملی محسوب می‌گردد و به دلیل داشتن نقش زیربنایی، تأثیر فراوانی بر فرآیند رشد اقتصادی کشور دارد(احمدی و همکاران، ۱۳۹۴: ۷۵).

در فرآیند توسعه‌ی اقتصادی و اجتماعی کشورها، همبستگی مستقیم و مثبتی میان گسترش حمل و نقل و دستیابی به نرخ رشد اقتصادی وجود دارد، به عبارت دیگر همراه با افزایش تولید ناخالص داخلی، میزان ارزش افزوده بخش حمل و نقل نیز افزایش می‌یابد و به همین دلیل است که توسعه و رشد اقتصادی در راستای توسعه بخش حمل و نقل نیز افزایش می یابد و فعالیت‌های حمل و نقل از جمله فعالیت‌های اساسی و زیربنایی برای رشد و اقتصادی به حساب می‌آید(Sato, 2000: 104). حمل و نقل از جمله مشاغل وابسته است که در صورت رشد و توسعه‌ی سایر بخش های اقتصادی- اجتماعی و فرهنگی شاهد شکوفایی آن خواهیم بود، از سوی دیگر حمل و نقل مناسب موجب تسریع رشد اقتصادی نیز خواهد شد؛ زیرا حمل و نقل سرمایه به کار گرفته شده و در گردش یک منطقه را آزاد ساخته و استفاده از آن را در منطقه دیگر فراهم می آورد(Prandhan & Bagchi, 2013:141). بنابراین برخورداری از شبکه حمل و نقل پویا، هماهنگ و سازمان‌یافته یکی از معیارهای اصلی سنجش میزان توسعه‌یافتگی جوامع در جهان امروز محسوب می‌شود(Vickerman, 2008, Chia-Hisng, 1996 & Berechman, 1994). بنابراین اقتصاد جهانی در حمل و نقل کشورها و به طور اخص در حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت، تأثیرهای فراوانی دارد(قائدرحمتی و همکاران،۱۳۹۲: ۲۳۰). در این راستا یکی از مهمترین عوامل زیربنایی برای توسعه هر کشوری و مناطق روستایی آن، وجود شبکه جاده‌ای کارامد و مطلوب در آن کشور جهت رفع نیازهای حمل و نقل آن است (رکن‌الدین افتخاری و همکاران، ۱۳۹۸، ۲۰۳).

تاسیسات حمل و نقل می‌توانند هم به صورت مستقیم و هم غیرمستقیم در توسعه اقتصادی مشارکت داشته باشد، این کار در سه مسیر مختلف انجام می‌شود: افزایش تولید کل بخش های تولیدی، ارتقای تسری فناورانه در اقتصادها و افزایش سوددهی کسب و کارهایی که توسط حمل و نقل با یکدیگر

[Downloaded from c4i2016.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.23222131.1399.9.31.6.9]

متصل هستند، چه با افزایش حوزه فروش آنها و یا با کاهش هزینه‌های تولید و حمل و نقل محصول(Mak et al, 2015: 50)

کشور ایران به سبب موقعیت خاص جغرافیایی و منطقه‌ای و داشتن همسایگانی که به دلیل موقعیت استراتژیک خاص خود (دارای عرضه و تقاضای زیاد کالایی می‌باشند)، همواره در مسیر ترانزیت کالاهای مورد نیاز کشورهای همسایه خود قرار گرفته است. جریان کالایی که با خلق ظرفیت‌های نوین قادر است در سطحی گسترده با ایجاد پویایی در کسب و کار، اشتغال و درآمد به گونه‌ای پایدار به فرآیند توسعه کشور دامن بزند(دوست خواه واجاری و قلی زاده، ۱۳۹۴: ۱)

قلمرو ایران، همواره یکی از مسیرهای اصلی مبادله‌ی کالا و تجار بین المللی بوده و از قدمتی بیش از دو هزار سال برخوردار است. در حال حاضر سهم خدمات حمل و نقل در تولید ناخالص داخلی حدود ۹ درصد است در این میان خدمات حمل و نقل جاده‌یی سهمی بیش از ۸۵ درصد ارزش اقتصادی حمل و نقل بار و مسافر را بین بخش‌های چهارگانه حمل و نقل به خود اختصاص داده است. با توجه به موقعیت راهبردی و ترانزیتی کشور، می‌توان فرصت‌ها و مزیت‌های زیادی را برای ترانزیت کشور در نظر گرفت. البته بهره‌برداری درست و به موقع از این فرصت‌ها و همچنین انجام سرمایه‌گذاری لازم و تبلیغات گستردهٔ همزمان می‌تواند در بهره‌برداری اثربخش از موقعیت جغرافیائی و منحصر به فرد ترانزیتی کشور موثر باشد، لذا نحوه بهره برداری از این مزیت‌ها و فرصت‌ها و برقراری ارتباط حمل و نقل با کشورهای هدف می‌تواند نقش برجسته‌ای در تسهیل تجارت میان آسیا و اروپا و کشورهای منطقه و توسعه ترانزیت ایفا نماید.

در این راستا، استان سیستان و بلوچستان در جنوب شرق کشور، دارای ظرفیت‌های بالای ترانزیتی است که باید با تعامل مناسب بین اعضا و دستگاه‌های مرتبط و با ساماندهی امور در پایانه‌های مرزی، شرایط حضور سرمایه‌گذاران فراهم شود. دو عنصر مهم حمل و نقل و انرژی در توسعه سرزمینی نقش دارد که سیستان و بلوچستان با قرار گرفتن در شاهراه ارتباطی، دارای مزیت بسیار مهم حمل و نقل است. واقع شدن مرز بین المللی میلک در دالان ترانزیتی محور شرق نیز ظرفیت بسیار بزرگی است که اگر به آن توجه شود نه تنها منجر به توسعه پایدار استان و منطقه سیستان، بلکه به گفته مقام معظم رهبری موجب توسعه پایدار جنوب شرق کشور خواهد شد. از طرفی بر اساس اجماع نظر جهانی متخصصان حمل و نقل، مناسب‌ترین، کوتاه ترین و امن‌ترین مسیر برای بازسازی افغانستان مسیر چابهار- میلک است. اکثر کالاهای ترانزیتی این مرز از کشورهای چین، هندوستان، امارات، کره جنوبی، ژاپن، آلمان، ترکیه، فرانسه و تایلند به مقصد افغانستان است. بر همین اساس با توجه به توجیه اقتصادی فراوانی که این مسیر ترانزیتی برای افغانستان دارد بسته ویژه‌ای برای توسعه محور جنوب شرق در اوایل دهه ۸۰ تدوین شد که توسعه مسیر ریلی، جاده‌ای و ارتقای ظرفیت بندر شهید بهشتی چابهار از مهم-ترین اهداف، برای فعال کردن محور ترانزیتی چابهار - میلک بود. پایانه مرزی میلک یک مرز رسمی فعال و پر ترافیک تجاری بوده و در سطح ملی و منطقه‌ای از جایگاه ویژه‌ای در امر مناسبات بازرگانی و مراودات تجاری با افغانستان برخوردار است و از لحاظ توسعه اقتصادی منطقه نیز از اهمیت بسیار بالایی

[Downloaded from c4i2016.khu.ac.ir on 2024-10-12]

[DOR: 20.1001.1.23222131.1399.9.31.6.9]

برخوردار می باشد. مرز میلک مقصد تجارت با کشورهای آسیای مرکزی را تسهیل و ترانزیت کالاهای تجار افغانستان و آسیای مرکزی نیز از این مرز با سهولت بیشتری انجام می‌گیرد. میزان اهمیت مرز میلک را می‌توان در آمار بیان شده دید: میزان ترانزیت کالا از مرز میلک از ۵۷۴ هزارتن در سال ۹۲ با رشد ۵ درصدی به بیش از ۶۰۰ هزار تن در سال ۹۵ افزایش یافت که از این نظر در حال حاضر رتبه چهارم کشور در ترانزیت خروجی کالا را در اختیار دارد. در بخش مسافری نیز در سال ۹۲ تعداد ۲۱۷ هزار و ۲۲۰ مسافر از پایانه مرزی میلک تردد کرده اند که این میزان با رشد ۵۱ درصدی در سال ۹۵ به بیش از ۳۲۸ هزار نفر افزایش یافته است. همچنین میزان کالای جابه جا شده طی سال های ۹۲ تا پایان ۹۵ بیش از ۶ میلیون و ۵۸۰ هزار تن بوده است. در بخش مسافری نیز طی سال های ۹۲ تا ۹۵ بیش از یک میلیون مسافر از پایانه مرزی میلک تردد کرده‌اند که این میزان بیش از ۲ برابر کل ترددهای انجام شده از ابتدای ایجاد پایانه مرزی تا سال ۹۲ است، همچنین روزانه بین ۵۰۰ تا ۶۰۰ دستگاه کامیون صادراتی و ترانزیتی از پایانه مرزی میلک تردد می‌کنند و ۹۰۰ تا هزار شغل به صورت مستقیم و غیر مستقیم از طریق این پایانه ایجاد شده است(فرمانداری شهرستان هیرمند، ۱۳۹۷).

توسعه بندر چابهار از یک سو و توسعه مرز بین‌المللی میلک از طرف دیگر و همچنین توسعه زیرساخت‌های متصل کننده این دو می‌تواند به شکوفایی اقتصادی شهرها و روستاهای محور شرق منجر شود، بنابراین توسعه ظرفیت مرز میلک و استفاده از ظرفیت حمل و نقل جاده‌ای می‌تواند در ماندگاری مردم روستاهای منطقه تاثیر بسزایی داشته باشد چرا که با توجه به این که این مسیر برای تجار افغانستان بسیار مقرون به صرفه است، جا به جایی کالا به مثابه جابه جایی ارز است و می‌توان از این طریق درآمد بسیاری را برای منطقه سیستان و کشور به دست آورد. از طرف دیگر این پایانه زمینه اشتغال ۹۵۰ نفر از روستاییان مرزنشین منطقه سیستان را فراهم کرده است.

لذا در این تحقیق، نگارنده به بررسی تاثیر ترازیت جاده‌ای بر شاخص‌های توسعه اقتصاد منطقه سیستان با تأکید بر اقتصاد روستایی می‌پردازد تا بتواند، راهکارهای اجرایی جهت توسعه ترازیت و در پی آن توسعه اقتصاد روستایی منطقه سیستان ارائه دهد.

۲) مبانی نظری

بهبود زندگی مردم، در چارچوب فرایند توسعه منطقه‌ای، یکی از اصلی‌ترین دغدغه‌های دولت‌های امروزی به شمار می‌رود(ترکان و شهبازی، ۱۳۸۹: ۲۴۶). لذا به منظور افزایش توسعه منطقه‌ای نیاز به افزایش ارتباطات میان مناطق به وضوح دیده می‌شود. نقش حمل و نقل در توسعه منطقه‌ای به عنوان عامل زیربنایی توسعه اقتصادی فوق‌العاده مهم است زیرا توسعه و تحرک و دسترسی به نقاط مختلف تنها با ایجاد تسهیلات ارتباطی حاصل می‌شود(مولایی قلیجی و همکاران، ۱۳۹۷: ۷۲). یکی از راه‌های توسعه منطقه‌ای ارتباط میان نقاط دارای پتانسیل توسعه با یکدیگر و بازخورد اثرات این نواحی رشد در منطقه است. بدیهی است که در یک نظام اجتماعی سازمان‌یافته که برای هماهنگ کردن زمینه‌های مختلف اجتماعی و اقتصادی و محیط زیستی تلاش می‌شود نیازمند دستیابی به یک سیستم حمل و نقلی پایدار و

[Downloaded from c4i2016.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.23222131.1399.9.31.6.9]

کارا است، زیرا نبود دسترسی متناسب و همگانی و عدم وجود شبکه دسترسی یکپارچه سبب به وجود آوردن عدم تعادل و شکل نگرفتن پیوند فضایی می‌شود (اسد، ۱۳۹۵: ۴). تجربه کشورهای صنعتی نشان داده است که توسعه زیربناهای حمل و نقل، از یک طرف به کاهش هزینه تمام شده تولید منجر شده و موجبات توسعه اقتصادی را فراهم آورده است(سرور و امینی، ۱۳۹۲: ۱۰۰). مهمترین دلیل بر این ادعا ارتباط حمل و نقل و توسعه منطقه‌ای را در طرح حمل و نقل منطقه‌ای (کالیفرنیای جنوبی) می‌توان دید: که بر سه هدف اصلی عدالت اجتماعی، محیط زیست و اقتصاد استوار است(مولایی قلیجی و همکاران، ۱۳۹۷: ۷۲).

بهبود حمل و نقل موجب ذخیره هزینه و زمان برای کاربرهای شبکه حمل و نقل می‌گردد(Laird & Venables, 2017: 2). ایجاد یک سیستم حمل و نقل کارآمد از جایگاه ویژه ای در توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور برخوردار است، زیرا که حمل و نقل بر آنکه یکی از بخش‌های مهم زیربنائی محسوب می شود، بر بسیاری از فعالیت‌های دیگر جامعه نیز تاثیر گذاشته و امکان بهره‌وری مناسب از منابع و استعدادهای جامعه و پیشرفت بسیاری از طرح‌های کارساز کشور را فراهم می سازد. در این میان حمل و نقل ترانزیت جاده ای به سبب ویژگی‌های خاص خود، از اهمیتی بمراتب بالاتر نسبت به سایر زیر بخش-های حمل و نقل برخوردار می‌باشد (متولی حبیبی، ۱۳۷۹). امروزه حمل و نقل جاده ای، به عنوان یکی از مهمترین شاخص های توسعه‌ی اقتصادی به حساب می آید(زیاری و همکاران، ۱۳۹۵). حمل و نقل جاده ای به طور فزاینده در تحرک و پویایی پایدار کالاها و نیز مردم اطراف جهان مؤثر است (Braun & Peric, ۲۹۱ :۲۰۱۷). حمل و نقل جاده‌ای، علاوه بر بهبود شاخص‌های اقتصادی و اجتماعی در خود این بخش، نقش موثری در رونق دیگر بخش های اقتصاد دارد، به علاوه، بسترهای مناسب حمل و نقل و ترابری، ضمن ایجاد امکان بهره مندی از قابلیت‌های ترانزیت و حمل و نقل بین المللی، فرصت‌های ارزنده ای جهت اعمال نقش فعال در معادلات بین المللی فراهم می کند(ترکان و شهبازی، ۱۳۸۹: ۲۴۵). حمل و نقل جادهای در میان کشورهای جهان یکی از محورهای اصلی ترانزیت کالا و مسافر تلقی می‌شود و بیش‌ترین جابه جایی مسافر و کالا در این بخش صورت می‌گیرد و به لحاظ اقتصادی سبب کاهش هزینه تمام شده تولید، توزیع، مصرف کالا و خدمات می‌شود و بستر مناسبی برای جابه جایی مسافر به واسطه ارزانی، ایمنی و در دسترس بودن می‌باشد (احمدی و همکاران، ۱۳۹۴: ۷۵).

حمل و نقل جاده‌ای امروزه تاثیرات بسیاری بر جوامع روستایی داشته است. حمل سریع، ارزان و با کیفیت محصولات کشاورزی، دسترسی مطمئن به امکانات حمل و نقل عمومی، بهبود شرایط زندگی، جلب گردشگران داخلی و خارجی... از خواسته‌های امروز تمامی روستائیان محسوب می‌شود، فقدان خدمات حمل و نقل مطلوب عملاً موجب محروم شدن این قشر سخت‌کوش از بسیاری از خدمات مورد نیاز شده که دستیابی به آنها مستلزم صرف هزینه‌های بیشتر است. روستائیان از نظر شاخص‌های اقتصادی و اجتماعی در مقایسه با شهرها درسطح پایین تری قرار دارند و بدون تردید یکی از دلایل توسعه نیافتگی و محرومیت روستاها ضعف خدمات حمل و نقل است و میزان فقر و محرومیت روستاها، با میزان دسترسی آنها به خدمات حمل و نقل ارتباط مستقیمی دارد. از همین رو با توجه به اینکه، جامعه

[Downloaded from c4i2016.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.23222131.1399.9.31.6.9]

روستایی نقش اساسی در تولید محصولات کشاورزی و دامی را ایفا می‌کند، هرگونه سرمایه گذاری به ویژه در حمل و نقل که محرک توسعه منطقه‌ای به شمار می‌آید. در رابطه با بحث تاثیر حمل و نقل بر توسعه منطقه‌ای در ابعاد مختلف پژوهش‌های به انجام رسیده که در این بخش به تعدادی از آنها در جدول (۱) اشاره شده است:

جدول ۱. پیشینه تحقیق

پیشینه داخلی			
مولفین	سال انتشار	عنوان	نتایج
میرعزیزی و همکاران	۱۳۹۷	بررسی نقش شبکه های حمل و نقل در توسعه گردشگری- زیارتی منطقه ۲۰ تهران	وجود شبکه های حمل و نقل و دسترسی به وسایل نقلیه جهت سفر به منطقه سبب گردیده که گردشگران رضایت نسبی خود را از سفر خود در درون منطقه ۲۰ اعلام نمایند.کیفیت وسیله نقلیه بیشترین تاثیر را بر توسعه گردشگری منطقه مورد پژوهش دارد و به دنبال استقبال گردشگران زیارتی دسترسی به اقامتگاه مناسب و با کیفت جهت ماندگاری و اقامت در منطقه یکی از مهمترین عواملی است که توسعه هر چه بیشتر گردشگری را تبیین مینماید و در نهایت شبکه های حمل و نقل تاثیر مهم و بسزایی در توسعه صنعت گردشگری منطقه مورد پژوهش دارد
تمنایی و ده شیری پاریزی	۱۳۹۶	تحلیل نقش گذار از سیستم حمل و نقل جاده ای کالا به سیستم حمل و نقل ریلی در اقتصاد مقاومتی	نتایج پژوهش حاکی از آن است که زیان تحمیلی به اقتصاد ملی ناشی از عدم انتقال بار به سیستم ریلی در سال ۱۳۹۱ برای کلیه سفرهای باری برون شهری بیش از ۳۸۵ هزار میلیارد ریال بوده است.
سیاره و محمد نژادی مودی	۱۳۹۵	بررسی رونق حمل و نقل جاده ای محور چابهار میلک و تاثیر آن بر توسعه اقتصادی چابهار	حمل و نقل جاده ای تاثیر برجسته ای در امور تجارت داخلی وخارجی داشته است و از بخش‌های حساس و استراتژیکی کشور ها بوده است و با توجه به اتصال چابهار به سرزمین های اصلی و وجود راه‌های زمینی، امکان ارتباط با سایر نقاط کشور و همچنین کشورهای آسیای میانه، امکان حمل و نقل انواع کالاهای تولیدی، وارداتی و ترانزیتی را فراهم خواهد کرد.
زیاری و همکاران	۱۳۹۵	بررسی نقش زیر ساخت حمل و نقل جاده ای بر توسعه اقتصادی منطقه نمونه موردی- استان اصفهان	بین زیرساخت های ارتباطی حمل و نقل جاده ای و شاخص های اقتصادی در استان اصفهان رابطه مثبت و معنادار وجود دارد. همچنین این وضعیت بین متغییرهای جابجایی بار و مسافر با اشتغال و بیکاری، بین تجارت(واردات و صادرات) و نرخ مشارکت اقتصادی و نرخ تورم و بین زیرساخت های ارتباطی حمل و نقل جاده ای و تولید ناخالص داخلی حمل ونقل جاده ای در استان اصفهان، برقرار است.
احسانی فر	۱۳۹۴	تاثیر اجرای استراتژی افزایش ترانزیت از طریق بندر چابهار بر توسعه محلی	نتایج این پژوهش، افزایش سرمایه گذاری، استفاده از موقعیت ژئوپلیتکی کشور و بندر چابهار، پرورش منابع انسانی متخصص و عضویت در تشکل‌های بین منطقه‌ای و توجه به بخش خصوصی و اصل ۴۴ قانون اساسی است.
رضایی	۱۳۹۴	بررسی مدل تأثیر توسعه	نتایج حاصل از تخمین مدل نشان می‌دهد که در بلندمدت توسعه بخش

[Downloaded from c4i2016.khu.ac.ir on 2024-10-12]

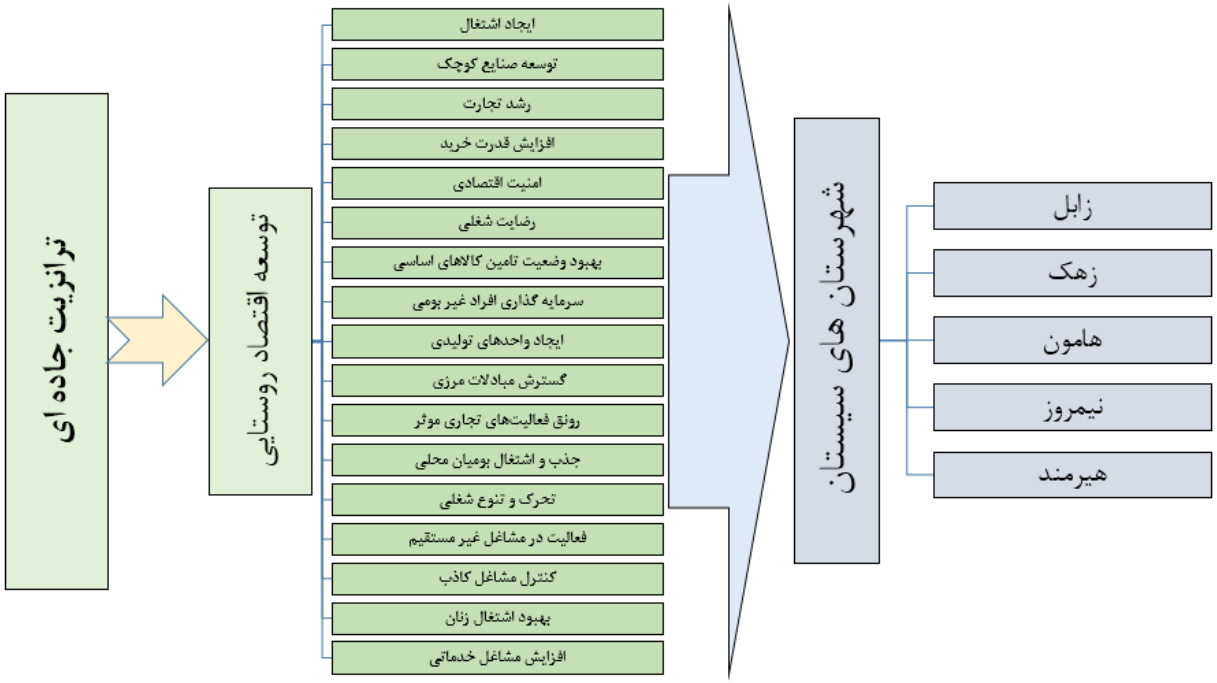
[DOR: 20.1001.1.23222131.1399.9.31.6.9]

ارجرودی و همکاران		حمل و نقل جاده ای بر رشد ارزش افزوده کشور با استفاده از الگوی خود رگرسیون برداری	حمل و نقل جادهای اثر مثبتی بر رشد اقتصادی دارد. همچنین چگونگی تغییرات متغیر ارزش افزوده بخش حمل و نقل جادهای بر رشد اقتصادی با روش تجزیه خطای پیش بینی مورد بررسی قرار گرفته است
بهزادی و همکاران	۱۳۹۴	ارزیابی و مقایسه کارایی فنی حمل و نقل جادهای و بررسی اثرات آن بر اقتصاد استان‌های بوشهر، هرمزگان و خوزستان	بالاترین میزان کارایی فنی متعلق به استان خوزستان می باشد و استان هرمزگان کمترین میزان کارایی را داراست و همچنین در هر سه استان اثر مثبت و معنادارکارایی بر تولید ناخالص داخلی استانی مشاهده می‌شود.
پیشینه خارجی			
مولفین	سال انتشار	عنوان	نتایج
ماک و همکاران	۲۰۱۵	بررسی شدت حمل و نقل، شهرنشینی، رشد اقتصادی و تولید CO_2 در کشورهای گروه ۲۰	رشد اقتصادی با مسیر موازنه طولانی مدت خود در واکنش به تغییرات در دیگر متغیرها همگرا است. نتیجه گیری بنیانی نشان داد، که شدت حمل مسافر باید در کشورهای درحال توسعه گروه ۲۰ در راستای حرکت رو به جلوی رشد اقتصادی افزایش یابد.
ویکرمن	۲۰۰۸	نیز اثرات سرمایه گذاری در زیرساخت های حمل و نقل جادهای بر توسعه اقتصادی در دوازده ایالت آمریکا	زیرساخت های حمل و نقل جادهای بر توسعه اقتصادی این مناطق اثرات بسزایی دارد.
جونز	۲۰۰۳	ارزیابی و اجرای حمل و نقل در یک متن سیاستگذاری	بین زیرساخت های حمل ونقل، خدمات و ابعاد توسعه یافتگی ارتباط وجود دارد بطوری که انزوای جغرافیایی و مشکلات دسترسی به جادههای اصلی و دیگر شبکه های حمل و نقل باعث ایجاد محدودیت نواحی مختلف در دسترسی به امکانات و خدمات خواهد شد.
ساتو	۲۰۰۰	بررسی نقش تأسیسات و تجهیزات حمل و نقل جادهای برون شهری بر میزان توسعه اقتصادی کشور ژاپن	میزان سطح برخورداری از تأسیسات و تجهیزات حمل ونقل بر میزان توسعه در سطح مناطق اثر بسزایی داشته است.

ترانزیت جاده‌ای یک بخش مهم و زیر بنایی در اقتصاد است و از ابعاد مختلف سیاسی، فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی مورد توجه اکثر کشورها است. امروزه این صنعت یکی از سودآورترین منابع تجاری دنیا محسوب می‌شود. موقعیت ژئواکونومیکی ایران نقطه قوتی است که این کشور را همواره به عنوان یک مسیر ترانزیتی کوتاه و مناسب مورد توجه قرار داده است. در واقع ایران می‌تواند به عنوان پل ارتباطی میان این کشورها با یکدیگر و سایر مناطق جهان نقش موثری ایفا نماید. بی‌تردید دارا بودن زیر ساخت-های مناسب مبادی ورودی و خروجی کالا در افزایش سهم ترانزیت کالا موثر است. بنابراین تجهیز همزمان مبادی ورودی و خروجی کالا در شمال - جنوب و شرق - غرب کشور که تکمیل کننده کریدورهای بین‌المللی است، می‌تواند جایگاه واقعی ایران در صنعت ترانزیت را تحقق بخشد. قرار گرفتن

[Downloaded from c4i2016.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.23222131.1399.9.31.6.9]

در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال- جنوب و در نتیجه برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای میانه وقفقاز از یک سو و آسیای جنوبی، جنوب شرقی، خاور دور، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس به عنوان یک مزیت برجسته برای ایران قلمداد می‌شود. همچنین به دلیل کوتاهی مسیر در کریدور شمال- جنوب و تجهیز امکانات و زیرساخت‌ها و فراهم آوردن امکانات و تسهیلات گسترده در بخش‌های مختلف حمل و نقل، مسیر ایران از جذابیت‌های فراوانی برای ترانزیت کالا برخوردار است. بنادرشهید رجائی، امیرآباد و بندرانزلی از جایگاه ویژه ای در مسیر ترانزیتی کریدور شمال - جنوب برخوردار بوده و علاوه بر بنادر مذکور بنادر شهید باهنر، لنگه، بوشهر، چابهار، امام خمینی(ره) و نوشهر نیز از پتانسیل‌های نقش‌آفرینی منحصر به خود برخوردار می‌باشند. برقراری ارتباط ترانزیتی افغانستان و آسیای میانه از طریق محور ترانزیتی شرق کشور "چابهار - میلک"؛ نزدیکی جغرافیایی بندرچابهار به افغانستان، انجام سرمایه‌گذاری‌های گسترده در بخش‌های مختلف حمل و نقل بویژه بخش دریائی، ایجاد تسهیلات و زیرساخت‌های حمل و نقل در مسیر محور شرق کشور و حمایت-های گسترده دولتی، بندر چابهار را به عنوان قطب ترانزیت افغانستان تبدیل کرده و در صورت مرتفع شدن موانع، علاوه بر توسعه محور شرق شاهد رونق ترانزیت در مسیر مذکور خواهیم بود.

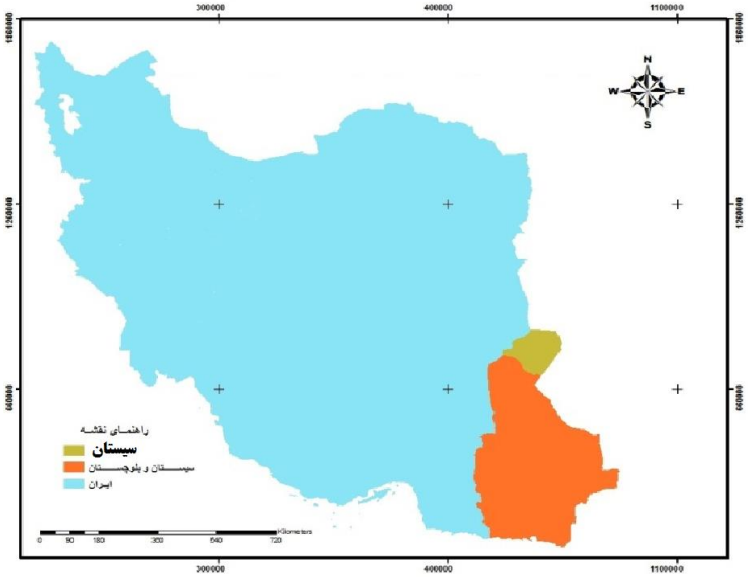


شکل ۱. مدل مفهومی تحقیق

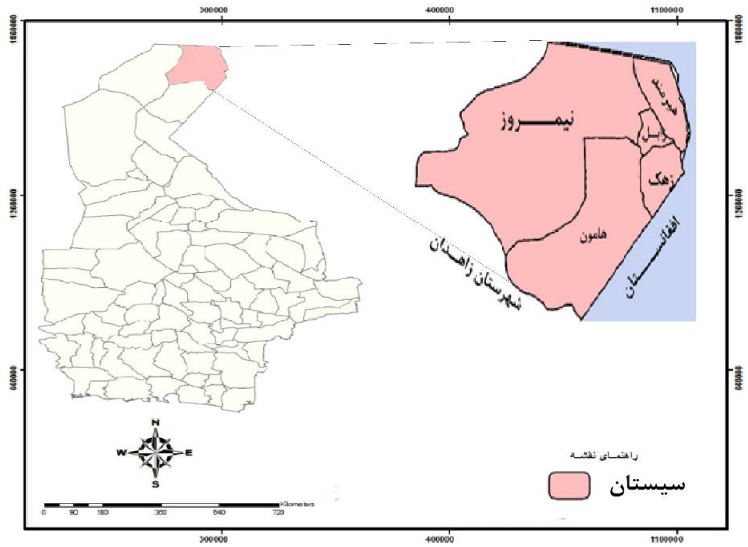
سیستان منطقه‌ای وسیع از خاک ایران و افغانستان بوده که در برهه‌ای از زمان بین این دو کشور تقسیم گردیده و بخش کوچکی از آن در ایران و قسمت عمده‌ای در افغانستان قرار گرفته است. محدوده جغرافیایی این منطقه در بین ۳۰ درجه و ۷ دقیقه الی ۳۱ درجه و ۲۹ دقیقه عرض شمالی و ۵۹ درجه

[Downloaded from c4i2016.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.23222131.1399.9.31.6.9]

و۵۸ دقیقه الی ۶۱ درجه و ۵۰ دقیقه طول شرقی محدود شده است. از شمال، مشرق و جنوب شرقی با مرز خاکی افغانستان، از جنوب غرب با منطقه بلوچستان و از غرب و شمال غرب با استان خراسان جنوبی همجوار است به همین دلیل، منطقه سیستان اهمیت و حساسیت ویژه ای دارد. وسعت این منطقه حدود ۱۵۱۹۷ کیلومتر مربع می‌باشد که حدود ۸/۱ درصد از مساحت استان را به خود اختصاص داده است. بر اساس آخرین تقسیمات کشوری، سیستان دارای ۵ شهرستان (زابل ، زهک، هیرمند، نیمروز و هامون)، ۸ شهر، (زابل، بنجار، زهک، دوست محمد، قرقری، محمدآباد، علی اکبر و ادیمی)، ۹ بخش و ۱۶ دهستان و بیش از ۱۰۰۰ روستای مسکونی با تراکم ۲۳ نفر در کیلومتر مربع می‌باشد(استانداری سیستان و بلوچستان، ۱۳۹۷).



شکل ۲. موقعیت استان سیستان و بلوچستان و سیستان در نقشه ایران



شکل ۳. موقعیت جغرافیایی شهرستان‌های منطقه سیستان

[Downloaded from c4i2016.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.23222131.1399.9.31.6.9]

۳) روش تحقیق

پژوهش حاضر از نظر هدف، کاربردی، به لحاظ درجه کنترل و نظارت، از نوع میدانی و از جنبه گردآوری داده‌ها، از نوع تحقیقات توصیفی- همبستگی است. هدف اصلی پژوهش، بررسی تحلیل ترانزیت جاده‌ای و تاثیر آن بر توسعه اقتصاد منطقه سیستان است. این پژوهش با توجه به داده‌ها، از نوع تحقیقات کمی است. شیوه دستیابی به داده‌ها به صورت اسنادی و پیمایشی است. بدین سان که با مطالعه منابع داخلی و خارجی برای مبانی نظری پژوهش و بررسی پیشینه و نظریاتی که پیرامون موضوع پژوهش بیان شده، روش اسنادی و کتابخانه‌ای لحاظ شد و در روش پیمایشی از طریق پرسشنامه در قالب سئوالات در طیف پنج گزینه‌ای لیکرت و نظرسنجی از کارشناسان و مسئولان انجام شده است. به منظور تجزیه و تحلیل داده‌ها، از آمار استنباطی (آزمون تی تک نمونه‌ای، کای اسکویر و فریدمن) در محیط نرم افزار SPSS و همچنین جهت وزن دهی مولفه‌های اقتصاد روستایی از نرم افزار (Expert Choice) استفاده شد.

در پرسشنامه توزیع شده، تعیین روایی مبتنی بر روایی محتوایی است که در آن، کمیت و کیفیت سئوالات از نظر خبرگان (استادان دانشگاه که در رابطه با مطالعات پیمایشی و نحوه تهیه و تنظیم پرسشنامه به عنوان ابزاری برای گردآوری اطلاعات آگاهی کامل دارند)، بررسی شد. در گام اول جهت شناسایی روابط بین معیارهای مورد نظر و جهت مقایسه زوجی بین معیارها، ۱۵ پرسشنامه برای رسیدن به اشباع علمی در اختیار متخصصان و نخبگان قرار گرفت تا از این طریق به وزن هر معیار برسند. برای بررسی و تحلیل شاخص‌های مورد مطالعه، ۳۰ پرسشنامه در قالب طیف لیکرت تدوین شد. پایایی پرسشنامه از طریق آلفای کرونباخ به دست آمد که رقم آن معادل ۰/۷۸ است که نشانگر پایایی بالای پرسشنامه می‌باشد. همچنین قابل ذکر است، جامعه آماری این پژوهش، تمامی ساکنین روستاهای شهرستان‌های زابل، زهک، هیرمند، هامون، نیمروز می‌باشند که بر اساس نمونه‌گیری تصادفی تعداد ۳۸۴ نفر به عنوان حجم نمونه انتخاب گردیدند. همچنین بر اساس نمونه‌گیری هدفمند تعداد ۲۰ نفر به عنوان جامعه متخصص، نخبه در حوزه مطالعاتی به عنوان گروه دوم جامعه نمونه انتخاب گردیده شدند.

۴) یافته‌های تحقیق

اولویت‌بندی مولفه‌های اقتصاد روستایی منطقه سیستان متاثر از ترانزیت جاده‌ای با استفاده از نرم افزار Expert Choice

پس از تکمیل پرسشنامه‌ها، جهت تحلیل آنها از نرم افزار Expert Choice که بر اساس فرایند تحلیل سلسله مراتبی عمل می‌کند، استفاده شد. بدین ترتیب برای هر عامل در هر سطح از مجموع نظرات کارشناسان، میانگین هندسی گرفته شد و سپس میانگین‌ها وارد نرم‌افزار Expert Choice شد و یک جدول نهایی در هر سطح به دست آمد که این جدول اولویت‌بندی مولفه‌ها را در همان سطح نشان می‌دهد. در فرایند تحلیل سلسله مراتبی همواره می‌توان میزان سازگاری تصمیم را محاسبه نمود. در صورتی که شاخص ناسازگاری از ۰/۱ بیشتر باشد، سطح ناسازگاری مجموعه رتبه‌ها غیر قابل قبول بوده و

[Downloaded from c4i2016.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.23222131.1399.9.31.6.9]

رتبه بندی‌ها بایستی مجددا تکرار گردند. در نهایت، نرم‌افزار از روی قضاوت‌های اصلاح شده، وزن نهایی هر گزینه را محاسبه می‌کند.

جدول ۲. وزن نهایی مولفه‌های اقتصاد روستایی متاثر از ترانزیت جاده ای

متغیرهای اقتصاد روستایی	وزن نهایی
ایجاد اشتغال	۰/۱۱۲
توسعه صنایع کوچک	۰/۰۸۰
رشد تجارت	۰/۰۹۰
افزایش قدرت خرید	۰/۰۸۰
امنیت اقتصادی	۰/۰۷۵
رضایت شغلی	۰/۰۹۷
بهبود وضعیت تامین کالاهای اساسی	۰/۰۸۰
ایجاد واحدهای تولیدی	۰/۰۷۶
سرمایه گذاری افراد غیر بومی	۰/۰۳۰
گسترش مبادلات مرزی	۰/۰۶۵
رونق فعالیت‌های تجاری موثر	۰/۰۶۰
جذب و اشتغال بومیان محلی	۰/۰۵۴
تحرک و تنوع شغلی	۰/۰۷۰
فعالیت در مشاغل غیر مستقیم	۰/۰۴۵
کنترل مشاغل کاذب	۰/۰۳۴
بهبود اشتغال زنان	۰/۰۱۸
افزایش مشاغل خدماتی	۰/۰۲۳

منبع: یافته‌های تحقیق، ۱۳۹۹

نتایج حاصل از نرم افزار Expert choice در بخش رتبه‌بندی مولفه‌های اقتصاد روستایی متاثر از ترانزیت جاده‌ای نشان داد (جدول ۲)، که ترانزیت جاده‌ای بیشترین میزان تاثیر را در مولفه ایجاد اشتغال با مقدار وزن به دست آمده ۰/۱۱۲ را به خود اختصاص داده است. همچنین قابل ذکر است که کمترین میزان تاثیر ترانزیت جاده‌ای در مولفه بهبود اشتغال زنان با وزن به دست آمده ۰/۰۱۸، را به خود اختصاص داده است.

در واقع بخش حمل و نقل از بخش‌های زیربنایی اقتصاد روستایی منطقه سیستان است و تاثیر فراوانی بر فرایند رشد اقتصادی منطقه و کشور دارد. یکی از عوامل آن تاثیری است که در سطح منطقه از نقطه نظر اشتغال تولید، سرمایه‌گذاری و... بر اقتصاد روستایی منطقه سیستان بر جای می‌گذارد. همچنین با توجه به موقعیت استراتژیک استان و بهره بردن از ظرفیت‌های اقیانوسی و ریلی، کشورهای همسایه به دنبال بهره بردن از این ظرفیت‌ها هستند. یکی از مهمترین محورهای ارتباطی در منطقه محور ترانزیتی میلک (سیستان) به چابهار است. موقعیت جغرافیایی ویژه و مناسب مرز بین‌المللی میلک به لحاظ همجواری با کشور افغانستان، قابلیت‌های اقتصادی بسیاری در بازرگانی ملی و ترانزیت خارجی میان اروپا،

[Downloaded from c4i2016.khu.ac.ir on 2024-10-12]

[DOR: 20.1001.1.23222131.1399.9.31.6.9]

آسیای مرکزی و شرقی ایجاد کرده است. نزدیکی مرز میلک به بندر چابهار، کاهش هزینه و زمان حمل و نقل و واقع شدن در دالان ترانزیتی محور شرق، موجب دسترسی سریع به استان‌های جنوبی کشور افغانستان، تسریع در انجام تشریفات کامیون‌های ورودی از مرز میلک، تسریع در حمل و نقل، گسترش تجارت بین دو کشور ایران و افغانستان و سرانجام توسعه اقتصادی استان و کشور می‌شود. همچنین با توجه به اینکه مرز بین المللی میلک در زمینه صادرات جاذبه بیشتری دارد، می‌تواند در تقویت روابط دو کشور بسیار نقش آفرین باشد و به مرکزی برای ارزآوری و ارتقای سطح درآمد و اشتغال بیشتر روستاها و شهرهای مرزنشین تبدیل شود.

ارزیابی تاثیر ترانزیت جاده‌ای بر توسعه اقتصاد روستایی شهرستان‌های منطقه سیستان

جهت بررسی تاثیر تزانزیت جاده‌ای بر توسعه اقتصاد روستایی شهرستان‌های منطقه سیستان از آزمون T تک نمونه‌ای استفاده گردید. همانطور که در جدول (۳)، نشان داده شد، میانگین به دست آمده در تمامی متغیرهای مطرح شده بالاتر از حد متوسط عدد ۳ است. از این رو، میزان تاثیر ترانزیتی بر توسعه اقتصاد روستایی شهرستان‌های منطقه سیستان زیاد می‌باشد. بر اساس نتایج آزمون، به ترتیب متغیرهای ایجاد اشتغال با میانگین به دست آمده ۴/۰۰، افزایش قدرت خرید با میانگین به دست آمده ۳/۹۶، رشد تجارت با میانگین به دست آمده ۳/۹۵، توسعه صنایع کوچک با میانگین ۳/۸۳، فعالیت در مشاغل غیر مستقیم با میانگین ۳/۷۳، بهبود وضعیت تامین کالاهای اساسی با میانگین ۳/۶۹، ایجاد واحدهای تولیدی با میانگین ۳/۶۸، امنیت اقتصادی با میانگین ۳/۶۵، رضایت شغلی با میانگین ۳/۶۳، گسترش مبادلات مرزی با میانگین ۳/۵۴، تحرک و تنوع شغلی با میانگین ۳/۴۵، جذب و اشتغال بومیان محلی با میانگین ۳/۴۳، افزایش مشاغل خدماتی با میانگین ۳/۱۰، بهبود اشتغال زنان با میانگین ۳/۰۰، را به خود اختصاص داده‌اند.

جدول ۳. بررسی تاثیر ترانزیت جاده‌ای بر توسعه اقتصاد روستایی شهرهای منطقه سیستان

حد متوسط (۳): میانگین فرضی					
متغیرها	میانگین	T	معناداری (۲ دامنه)	فاصل اطمینان تفاوت ۰/۹۵	
				بالا	پایین
ایجاد اشتغال	۴/۰۰	۵۲/۴۳۲	۰/۰۰۰	۴/۲۸	۳/۸۹
توسعه صنایع کوچک	۳/۸۳	۴۱/۵۶۷	۰/۰۰۰	۳/۹۸	۳/۶۳
رشد تجارت	۳/۹۵	۶۰/۷۸۶	۰/۰۰۰	۴/۱۷	۳/۹۲
افزایش قدرت خرید	۳/۹۶	۵۱/۳۲۱	۰/۰۰۰	۴/۱۲	۳/۸۷
امنیت اقتصادی	۳/۶۵	۴۳/۵۵۳	۰/۰۰۰	۳/۷۴	۳/۴۵
رضایت شغلی	۳/۶۳	۴۵/۵۴۸	۰/۰۰۰	۳/۸۱	۳/۴۹
بهبود وضعیت تامین کالاهای اساسی	۳/۶۹	۵۵/۲۵۶	۰/۰۰۰	۳/۸۲	۳/۵۴
ایجاد واحدهای تولیدی	۳/۶۸	۴۳/۵۸۷	۰/۰۰۰	۳/۸۵	۳/۵۴
سرمایه گذاری افراد غیر بومی	۳/۴۳	۵۳/۴۳۹	۰/۰۰۰	۴/۱۶	۳/۸۸

[Downloaded from c4i2016.khu.ac.ir on 2024-10-12]

[DOR: 20.1001.1.23222131.1399.9.31.6.9]

گسترش مبادلات مرزی	۳/۵۴	۵۱/۶۴۳	۰/۰۰۰	۳/۶۷	۳/۴۳
رونق فعالیت‌های تجاری موثر	۳/۶۵	۵۱/۵۶۳	۰/۰۰۰	۳/۷۸	۳/۵۶
جذب و اشتغال بومیان محلی	۳/۴۳	۵۱/۷۶۴	۰/۰۰۰	۳/۵۶	۳/۳۲
تحرک و تنوع شغلی	۳/۴۵	۵۱/۶۷۳	۰/۰۰۰	۳/۶۳	۳/۳۲
فعالیت در مشاغل غیر مستقیم	۳/۷۳	۵۱/۷۷۳	۰/۰۰۰	۳/۸۴	۳/۶۳
کنترل مشاغل کاذب	۳/۶۳	۵۱/۷۶۴	۰/۰۰۰	۳/۷۸	۳/۵۴
بهبود اشتغال زنان	۳/۰۰	۵۱/۶۷۳	۰/۰۰۰	۳/۳۴	۲/۸۹
افزایش مشاغل خدماتی	۳/۱۰	۵۱/۷۸۴	۰/۰۰۰	۳/۲۸	۳/۰۰

منبع: یافته‌های تحقیق، ۱۳۹۹

جدول ۴. نتایج آزمون کای اسکویر جهت تعیین ارتباط متغیرهای اقتصاد روستایی و ترانزیت جاده‌ای

متغیر وابسته	کای اسکویر	وی کرامرز	سطح معناداری
متغیرهای اقتصاد روستایی شهرهای منطقه سیستان	۳۵/۶۸	۰/۶۷۸	۰/۰۰۰

منبع: یافته‌های تحقیق، ۱۳۹۹

نتایج آزمون کای اسکویر جهت ارتباط بین ترانزیت جاده‌ای در توسعه اقتصاد روستایی منطقه سیستان با توجه به جدول (۴)، با مقدار کای اسکویر به دست آمده در تمامی متغیرها و سطح معناداری به دست آمده ۰/۰۰۰، نشان از ارتباط معنادار و مثبت بین ترانزیت جاده‌ای و توسعه اقتصاد روستایی منطقه سیستان می‌باشد.

توسعه حمل و نقل جاده‌ای سیستان موجب افزایش رشد فرصت‌های شغلی، تنوع شغلی، ایجاد واحدهای تولیدی و.... در روستاهای این حوزه می‌شود. کارکرد صحیح و تنظیم شده حمل و نقل جاده‌ای موجب دسترسی مصرف کنندگان به کالاها و خدمات با نرخی شفاف و منصفانه و تعادل اقتصادی و بهبود وضعیت دو بخش تولید و مصرف می‌شود. نبود این صحت و دقت می‌تواند موجب عدم اطمینان مصرف-کنندگان و تولیدکنندگان به بسترهای مصرف و تولید، گرانی کالاها و ایجاد نارضایتی، شکل‌گیری انتظات غیرعقلانی از تولیدکنندگان و مصرف کنندگان، نوسانات شدید قیمت، اتلاف منابع، عدم شفافیت، کاهش قدرت خرید، آشفتگی در کارکرد بازار و کاهش استفاده از ظرفیت‌های تولیدی و شغلی شود. در این راستا خوشبخاته ترانزیت جاده‌ای سیستان در توسعه اقتصاد روستایی شهرستان‌های سیستان اثرات بسیار مثبتی داشته است. یکی از مزایای ترانزیت جاده‌ای، فعالیت در مشاغل غیرمستقیم و کنترل مشاغل کاذب می‌باشد. هر چند وجود زیرساخت‌های توسعه در استان و فعالیت‌های ضعیف در حوزه اقتصادی در بخش کشاورزی، به ویژه در بخش صنعت و معدن استان مردم منطقه را بیگانه با تولید معرفی کرده است. دوری استان از مراکز اقتصادی فعال، کم رنگ بودن نقش استان در اقتصاد ملی و پایین بودن سطح و نرخ تولید در استان، همسایگی با هلال طلایی مواد مخدر و غیره، فقر و بیکاری را در استان افزایش داده و سبب گرایش مردم و جوانان روستایی به سوی اقتصاد پنهان و زیرزمینی شده است که فساد در آن به خوبی نمایان است. که این مسئله در ناامنی این منطقه تاثیرات زیادی داشته است، ولیکن در سال‌های اخیر با

[Downloaded from c4i2016.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.23222131.1399.9.31.6.9]

تأکید بر مولفه‌هایی از جمله: تکمیل و توسعه زیرساخت‌های جاده‌ای، بهره‌گیری از نیروهای بومی و پتانسیل‌های داخلی و... در کاهش تجارت زیرزمینی تلاش‌های گسترده‌ای به عمل آمده است.

در واقع با فعال شدن ترانزیت سیستان، جغرافیای اقتصادی-تجاری و امنیتی این منطقه و شهرستان‌های اطراف به کلی دگرگون می‌شود و درآمدهای کلانی از فعالیت‌های اقتصادی مولد، عاید منطقه و کشور می‌شود ضمن آنکه از این طریق زمینه‌های فعالیت‌های غیررسمی و قاچاق به فعالیت‌های اقتصادی و تجاری تبدیل شده و اقتصاد منطقه و پیرامون آن شکوفا شده و توسعه و امنیت پایدار برقرار می‌گردد. با ترانزیت حمل و نقل جاده‌ای ضمن اشتغال‌زایی سبب کاهش مهاجرت محسوس در سطح روستاهای منطقه شده است.

رتبه‌بندی شهرستان‌های منطقه سیستان با تأکید بر ترانزیت جاده‌ای و تاثیر آن بر توسعه اقتصاد روستایی

در این قسمت جهت روشن ساختن اینکه ترانزیت جاده‌ای بر اقتصاد روستایی کدام یک از شهر-ستان‌های منطقه سیستان دارای تاثیر بیشتری بوده از آزمون فریدمن بهره گرفته شد.

جدول ۵. نتایج آزمون فریدمن

	بعد	میانگین رتبه‌ای	کای دو	درجه آزادی	سطح معناداری
شهرستان‌های سیستان	زابل	۴/۷۸	۲۵۴/۳۲۶	۷	۰/۰۰۰
	هیرمند	۳/۵۶			
	زهک	۳/۴۲			
	نیمروز	۳/۱۱			
	هامون	۳/۲۱			

منبع: یافته‌های تحقیق، ۱۳۹۹

یافته‌های به دست آمده از آزمون فریدمن، جهت رتبه‌بندی شهرستان‌های منطقه سیستان با تأکید بر تراتزیت جاده‌ای و تاثیر آن بر توسعه اقتصاد روستایی، نشان می‌دهد که بین شهرهای مورد بررسی با مقدار آماره کای دو ۲۵۴/۳۲۶ با سطح معناداری کمتر از ۰/۰۵، رابطه مثبت و معنی‌داری وجود دارد. بدین معنی که توسعه اقتصادی در شهرهای مورد مطالعه متفاوت است. در بین شهرستان‌های مورد مطالعه، به ترتیب شهرستان‌های زابل با امتیاز ۴/۷۸، شهر هیرمند با امتیاز ۳/۵۶، شهر زهک با امتیاز ۳/۴۲، شهر هامون با امتیاز ۳/۲۱، نیمروز با امتیاز ۳/۱۱، بالاترین و پایین‌ترین شهرستان‌های سیستان را به لحاظ توسعه اقتصاد روستایی با تأکید بر ترانزیت جاده‌ای به خود اختصاص داده‌اند.

۵) نتیجه‌گیری

در فرآیند توسعه‌ی اقتصادی و اجتماعی کشورها، همبستگی مستقیم و مثبتی میان گسترش حمل و نقل و دستیابی به نرخ رشد اقتصادی وجود دارد، به عبارت دیگر همراه با افزایش تولید ناخالص داخلی،

[Downloaded from c4i2016.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.23222131.1399.9.31.6.9]

میزان ارزش افزوده بخش حمل و نقل نیز افزایش می یابد و به همین دلیل است که توسعه و رشد اقتصادی در راستای توسعه بخش حمل و نقل نیز افزایش می یابد و فعالیت‌های حمل و نقل از جمله فعالیت‌های اساسی و زیربنایی برای رشد و اقتصادی به حساب می آید. حمل و نقل از جمله مشاغل وابسته است که در صورت رشد و توسعه‌ی سایر بخش‌های اقتصادی- اجتماعی و فرهنگی شاهد شکوفایی آن خواهیم بود، از سوی دیگر حمل و نقل مناسب موجب تسریع رشد اقتصادی نیز خواهد شد؛ زیرا حمل و نقل سرمایه به کار گرفته شده و در گردش یک منطقه را آزاد ساخته و استفاده از آن را در منطقه دیگر فراهم می‌آورد. لذا در پژوهش حاضر به بررسی ترانزیت جاده‌ای و تاثیر آن در توسعه اقتصاد روستایی منطقه سیستان پرداخته شده است. بنابراین، جهت بررسی و رتبه‌بندی مهم‌ترین مولفه اقتصاد روستایی متاثر از ترانزیت جاده‌ای از نرم افزار Expert Choice استفاده شده است. نتایج نشان داد که ترانزیت جاده‌ای بیشترین میزان تاثیر را در مولفه ایجاد اشتغال با مقدار وزن به دست آمده ۰/۱۱۲ را به خود اختصاص داده است. همچنین قابل ذکر است که کمترین میزان تاثیر ترانزیت جاده‌ای در مولفه بهبود اشتغال زنان با وزن به دست آمده ۰/۰۱۸، را به خود اختصاص داده است.

جهت بررسی تاثیر ترانزیت جاده‌ای بر توسعه اقتصاد منطقه سیستان از آزمون t تک نمونه‌ای استفاده گردید. نتایج نیز در این قسمت از پژوهش نشان داد، میانگین به دست آمده در تمامی متغیرهای مطرح شده بالاتر از حد متوسط عدد ۳ می‌باشد. لذا میزان تاثیر ترانزیتی بر توسعه اقتصاد روستایی شهرستان-های منطقه سیستان زیاد می‌باشد. در ادامه نیز نتایج آزمون کای اسکویر جهت ارتباط بین ترانزیت جاده-ای در توسعه اقتصاد روستایی منطقه سیستان نشان داد، با مقدار کای اسکویر به دست آمده در تمامی متغیرها و سطح معناداری به دست آمده ۰/۰۰۰، نشان از ارتباط معنادار و مثبت بین ترانزیت جاده‌ای و توسعه اقتصاد روستایی منطقه سیستان می‌باشد. این نتایج نشان داد که اشتغال در بخش حمل و نقل از معیارهای رشد و توسعه اقتصاد روستایی منطقه سیستان محسوب می‌گردد. یعنی همانگونه که توسعه شبکه حمل و نقل بر رشد اقتصادی تاثیرگذار است، رشد و توسعه اقتصاد روستایی منطقه سیستان نیز در ایجاد یک نظام مطلوب بر رشد شبکه حمل و نقل اثر متقابل دارد. موضوع مهم در اشتغال‌زایی روستایی شهرستان‌های منطقه سیستان، میزان سرمایه‌گذاری برای ایجاد هر شغل است. ترانزیت جاده‌ای ضمن اینکه یکی از مهمترین زیربخش‌های خدمات برای اشتغال‌زایی روستایی است، دارای این قابلیت است که با سرمایه‌گذاری نسبتاً محدودی افزایش قابل توجهی در اشتغال روستایی منطقه سیستان به وجود آورد.

در نهایت جهت روشن ساختن اینکه ترانزیت جاده‌ای در کدام یک از شهرستان‌های سیستان دارای تاثیر بیشتری بر توسعه اقتصاد روستایی می‌باشد از آزمون فریدمن بهره گرفته شد. نتایج نیز در این قسمت از پژوهش نشان داد، بین شهرهای مورد بررسی بین شهرهای مورد بررسی با مقدار آماره کای دو ۲۵۴/۳۲۶ با سطح معناداری کمتر از ۰/۰۵، رابطه مثبت و معنی‌داری وجود دارد. بدین معنی که توسعه اقتصادی در شهرستان‌های مورد مطالعه متفاوت است. در بین شهرستان‌های مورد مطالعه، به ترتیب شهرستان‌های زابل با امتیاز ۴/۷۸، شهر هیرمند با امتیاز ۳/۵۶، شهر زهک با امتیاز ۳/۴۲، شهر هامون با

[Downloaded from c4i2016.khu.ac.ir on 2024-10-12]
[DOR: 20.1001.1.23222131.1399.9.31.6.9]

امتیاز ۳/۲۱، نیمروز با امتیاز ۳/۱۱، بالاترین و پایین‌ترین شهرستان‌های سیستان را به لحاظ توسعه اقتصاد روستایی با تأکید بر ترانزیت جاده‌ای به خود اختصاص داده‌اند.

در راستای نتایج به دست آمده از پژوهش، در می‌یابیم که تمام فعالیت‌های اقتصادی از آغاز تا بهره-برداری به گونه‌ای با مسایل حمل و نقل ارتباط دارند. زیرساخت‌های ارتباطی و حمل و نقل جاده‌ای در منطقه سیستان به عنوان یکی از عوامل تاثیرگذار بر رونق اقتصاد روستایی، از طریق جابه جایی بار و مسافر، زمینه‌های امکان دسترسی به رفاه و تسهیلات منطقه‌ای را افزایش می‌دهد و بنابراین در فرآیند توسعه‌ی اقتصادی منطقه نقش بسیار مهم و تاثیرگذار دارد.

نتایج پژوهش حاضر با نتایج پژوهش‌های داخلی: زیاری و همکاران (۱۳۹۵)، که به این نتیجه رسیدند که بین زیرساخت های ارتباطی حمل و نقل جاده ای و شاخص های اقتصادی در استان اصفهان رابطه مثبت و معنادار وجود دارد، احسانی‌فر (۱۳۹۴)، که نشان داد استراتژی افزایش ترانزیت از بندر چابهار موجب اشتغال‌زایی محلی خواهد شد، همچنین پژوهش رضایی ارجرودی و همکاران (۱۳۹۴)، که نشان دادند در بلندمدت توسعه بخش حمل و نقل جادهای اثر مثبتی بر رشد اقتصادی دارد و مطالعات خارجی، ویکرمن (۲۰۰۸)، که نشان داد زیرساخت های حمل و نقل جادهای بر توسعه اقتصادی مناطق مورد بررسی اثرات بسزایی دارد همچنین پژوهش پیتر جونز (۲۰۰۳) و سالتو (۲۰۰۰)، که شنان دادند بین زیرساخت های حمل ونقل، خدمات و ابعاد توسعه یافتگی مناطق ارتباط وجود دارد هم خوانی دارد.

در نهایت نتایج تحقیق حاضر حاکی از آن بود که ترانزیت جاده‌ای رشد اقتصاد روستایی را افزایش می‌دهد. اما نباید فراموش شود که پیش نیاز تاثیرگذاری توسعه زیرساخت بر توسعه و رشد اقتصادی، آماده بودن سایر شرایط لازم برای توسعه اقتصادی است. از مهمترین این شرایط می‌توان به شرایط اقتصادی، نظیر دسترسی به منابع تولید، شرایط مناسب برای توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل اشاره کرد.

۶) منابع

- احسانی‌فر، یحیی، (۱۳۹۴)، **تاثیر اجرای استراتژی افزایش ترانزیت از طریق بندر چابهار بر توسعه محلی**، نشریه صنعت حمل و نقل دریایی، دوره ۱، شماره ۳، صص ۴۹-۴۱.
- احمدی، بهمن، محمد دادگر و سجاد ربیعی، (۱۳۹۴)، **سطح بندی میزان توسعه یافتگی استان‌های کشور بر مبنای شاخص‌های حمل و نقل جاده‌ای با استفاده از تلفیق تکنیک‌های AHP و TOPSIS**، نشریه آمایش محیط، دوره ۸، شماره ۲۹، صص ۹۷-۷۵.
- **استانداری سیستان و بلوچستان**، (۱۳۹۵).
- اسد، سیده عاطفه، (۱۳۹۵)، **برنامه ریزی حمل و نقل پایدار در راستای دستیابی به توسعه منطقه ای (نمونه مورد پژوهش: شمال کشور ایران)**، پایان نامه کارشناسی ارشد شهرسازی، دانشکده هنر و معماری دانشگاه گیلان.
- بخشی، زهرا، سیدحسن مطیعی لنگرودی، حسنعلی فرجی سبکبار و مجتبی قدیری معصوم، (۱۳۹۸)، **تحلیل فضایی پایداری اقتصادی سکونتگاه‌های روستایی (منطقه سبزوار- نیشابور)**، فصلنامه اقتصاد فضا و توسعه روستایی، دوره ۸، شماره ۲۹، صص ۳۲-۱.

[Downloaded from c4i2016.khu.ac.ir on 2024-10-12]

[DOR: 20.1001.1.23222131.1399.9.31.6.9]

- بهزادی، زهرا، صدیقه شهابی و مهدی شهابی، (۱۳۹۴)، **ارزیابی و مقایسه کارایی فنی حمل و نقل جادهای وبررسی اثرات آن بر اقتصاد استان‌های بوشهر، هرمزگان و خوزستان (با استفاده از رهیافت پارامتریک)**، اولین کنفرانس بین المللی مدیریت، اقتصاد، حسابداری و علوم تربیتی، ساری.
- ترکان، اکبر و میثم شهبازی، (۱۳۸۹)، **حمل و نقل جاده‌ای؛ مسائل و راهکارها**، فصلنامه راهبرد، سال ۱۹، شماره ۵۷، صص ۲۷۶-۲۴۵.
- تمنایی، محمد و محمدحسین ده‌شیری پاریزی، (۱۳۹۶)، **تحلیل نقش‌گذار از سیستم حمل و نقل جاده‌ای کالا به سیستم حمل و نقل ریلی در اقتصاد مقاومتی**، اولین کنفرانس ملی مهندسی راه وترابری، رشت.
- دوست خواه واجاری، رضا و محمدحسن قلی‌زاده، (۱۳۹۴)، **شناسایی و رتبه بندی عوامل موثر بر ترانزیت جاده ای کالا از کشور**، دومین کنفرانس ملی تحقیقات بازاریابی، تهران، موسسه اطلاع رسانی نارکیش.
- رضایی ارجرودی، عبدالرضا، آمنه تسبیحی و سیدرضا موسوی، (۱۳۹۴)، **مدل تأثیر توسعه حمل و نقل جاده‌ای بر رشد ارزش افزوده کشور با استفاده از الگوی خود رگرسیون‌برداری**، دهمین کنگره بین المللی مهندسی عمران، تبریز.
- رکن‌الدین افتخاری، علیرضا، سعیده فرخی سیس، مهدی پورطاهری و جلال کرمی، (۱۳۹۸)، **تحلیل نقش شبکه جاده ای در انتقال محصولات کشاورزی نواحی روستایی شهرستان مراغه**، فصلنامه اقتصاد فضا و توسعه روستایی، دوره ۸، شماره ۲۹، صص ۲۲۶-۲۰۳.
- زیاری، یوسفعلی، علیرضا بندرآباد و مرضیه خیبری، (۱۳۹۵)، **نقش زیر ساخت حمل و نقل جاده‌ای بر توسعه اقتصادی منطقه نمونه موردی- استان اصفهان**، کنفرانس بین المللی مهندسی معماری و شهرسازی، تهران.
- سیاره، مرتضی و مجتبی محمدنژادی مودی، (۱۳۹۵)، **بررسی رونق حمل و نقل جاده‌ای محور چابهار میلک و تاثیر آن بر توسعه اقتصادی چابهار**، همایش ملی فرصت‌های کارآفرینی و سرمایه گذاری، چابهار.
- **فرمانداری شهرستان هیرمند**، (۱۳۹۷).
- قائدرحمتی، صفر، غلامعلی مظفری و سیدمصطفی حسینی، (۱۳۹۲)، **بررسی نقش جاده ترانزیت سنتو در توسعه مجموعه شهری یزد**، نشریه پژوهش‌های جغرافیای انسانی (پژوهش‌های جغرافیایی)، دوره ۴۵، شماره ۳، صص ۲۴۸-۲۲۹.
- متولی حبیبی، حسین، (۱۳۷۹)، **طراحی سیستم اطلاعات حمل و نقل ایران در بخش ترانزیت بین المللی جاده ای با استفاده از نرم افزارهای GIS**، پایان نامه کارشناسی ارشد مهندسی عمران، دانشکده عمران دانشگاه علم و صنعت و ایران.
- مولایی قلیچی، محمد، کرامت‌اله زیاری، مرتضی نصرتی هشی و راضیه کارگر، (۱۳۹۷)، **اولویت‌بندی فضایی توسعه حمل و نقل جاده ای در استان های ایران با تأکید بر مدل تصمیم گیری WASPAS**، مجله دانش شهرسازی، سال ۲، شماره ۱، صص ۸۹-۷۱.
- میرعزیزی، سمیرا، طلاچیان، مرتضی، شیعه، عباس، (۱۳۹۷)، **بررسی نقش شبکه های حمل و نقل در توسعه گردشگری-زیارتی منطقه ۲۰ تهران**، کنفرانس عمران، معماری و شهرسازی کشورهای جهان اسلام، تبریز، دانشگاه تبریز.
- نجفی، علی‌اکبر، (۱۳۹۸)، **چالش‌ها و تنگناهای توسعه اقتصادی در نواحی روستایی مورد: روستاهای بخش داشلی‌برون شهرستان گنبدکاووس**، فصلنامه اقتصاد فضا و توسعه روستایی، دوره ۸، شماره ۲۹، صص ۱۶۸-۱۵۱.
- Berechman, J. (1994). **Urban and Regional Economic Impact of Transportation Investment: A critical assessment and proposed methodology.** Transportation Research Part A: Policy and Practice, Volume 28(4): 351-362.
- Braun, C., & Peric, A., (2017), **Integrated Spatial and Transport Development along European Corridors: A Look through the Lens of Stakeholder Cooperation. In REAL CORP 2017–**

[Downloaded from c4i2016.khu.ac.ir on 2024-10-12]

[DOR: 20.1001.1.23222131.1399.9.31.6.9]

PANTA RHEI–A World in Constant Motion. Proceedings of 22nd International Conference on Urban Planning, Regional Development and Information Society, pp. 291-299.

- Chia-Hisng, H., Allen, B. (1996). **Transportation and Regional Development**. Transportation Research Part A: Policy and Practice, Volume 30(6): 82-۹۳.
- Jones, P. (2003**). Evaluating and Implementing Transport in a Wider Policy Context**. Transport Policy, Volume 10(2): 209-221.
- Laird, J. J., & Venables, A. J., (2017), **Transport investment and economic performance: A framework for project appraisal**. Transport Policy, 56, 1-11.
- Mak B. Arvin a, Rudra P. Pradhan b, Neville R. Norman, (2015), **Transportation intensity, urbanization, economic growth, and CO2 emissions in the G-2۰** □□□□□□□□□□, □□□□□□□□: Utilities Policy, Volume 35, August 2015, 50–66
- Miller, H.I. (2013). **Developing Context. Sensitive Livability Indicators for Transportation Planning: A Measurement Framework**. Journal of Transport Geography, Volume 26(5): 51-6۴.
- Prandhan, R.P., Baghchi, T.P. (2013). Ef**fect of Transportation Infrastructure on Economy Growth in India.** Research in Transportation Economics, Volume 38(4), 137-1۴۸.
- Sato, R. (2000). **Transportation and Economic Development: A US-Japan Comparison**. Japan and Word Economy, Volume 12(3): 103-106.
- Vickerman, R. (2008). **Transit Investment and Economic Development**. Research in Transportation Economics, Volume 23(4): 107-1۱۵.

[Downloaded from c4i2016.khu.ac.ir on 2024-10-12]

[DOR: 20.1001.1.23222131.1399.9.31.6.9]