

Analysis of the Effects of Transportation Accessibility on Rural Economic Development: A Case Study of Asadabad County

Naser Shafieisabet ^{1✉}  | Siavash Moradi Makram ² 

1. Corresponding author, Associate Professor of Human Geography and Spatial Planning, Shahid Beheshti University, Tehran, Iran. E-mail: n_shafiei@sbu.ac.ir

2. Master of Arts in Geography and Rural Planning, Shahid Beheshti University, Tehran, Iran. E-mail: siavashmo1988@gmail.com

Article Info

Article type:
Research Article

Article history:

Received 01 January 2024
Received in revised form 11 March 2024
Accepted 15 March 2024
Published online 19 June 2024

Keywords:

Diversification,
Investment attraction,
Asadabad County,
Quality of transportation,
Transportation system.

ABSTRACT

Objective: Rural transportation accessibility is an indispensable component of the economy and a crucial factor influencing rural economic development.

Methods: To thoroughly examine this relationship, a quantitative study was conducted using a questionnaire tool to gather data. The study assessed the connection between transportation accessibility and rural economic development in Asadabad County, encompassing eight indicators across 30 villages and 368 sample households.

Results: The findings revealed that all indicators of access to the rural transportation system had a positive impact on the rural economic development indicators in Asadabad County. Additionally, a significant relationship was observed between the accessibility of villages to the transportation system and the improvement of their economic development according to their settlement patterns in plain, foothills, and mountainous locations. This suggests that beyond accessibility to the transportation system and the distance of villages to urban and rural market centers, the location of villages also plays a significant role in their economic development. Based on the standardized beta coefficients representing the impact of independent variables on the dependent variable, the results demonstrate that the effect coefficients for each of the rural transportation system indicators are positive and have a significance level of less than 0.05. This confirms the direct and significant influence of each rural transportation system indicator on rural economic development. Further analysis indicates that improving transportation services had the most significant effect (0.341), while expanding transportation infrastructure had the least significant impact (0.270) on rural economic development, according to the Beta values.

Conclusions: The study unequivocally establishes that access to the rural transportation system plays a direct role in fostering rural economic development. The location of villages, in conjunction with their accessibility to the transportation system, further contributes to their economic growth. Therefore, prioritizing the improvement of transportation services and expanding rural transportation infrastructure are key strategies for promoting economic development in these areas.

Cite this article: Shafieisabet, Naser., & Moradi Makram, Siavash. (2024). Analysis of the Effects of Transportation Accessibility on Rural Economic Development: A Case Study of Asadabad County. *Space Economy and Rural Development*, 13 (47), 75-90. <http://doi.org/10.61186/serd.13.1.5>



© The Author(s).

DOI: <http://doi.org/10.61186/serd.13.1.5>

Publisher: Kharazmi University.

EXTENDED ABSTRACT

Introduction

Rural economic development is a dynamic, continuous, and sustainable process that seeks to enhance the economic capacity of rural regions, ultimately aiming to meet their material and spiritual needs for growth and advancement. In the realm of rural economic development, the presence of transportation is a necessary condition. The significance of transportation in the political, economic, social, and developmental domains of rural areas cannot be overstated. Transportation functions as a mechanism for granting access to essential economic and social resources. Consequently, a critical examination of this matter to bridge the existing gap in rural areas of Asadabad County is of paramount significance. Given that a considerable percentage of the population in Asadabad County resides in rural locales, an exploration of the rural transportation system and its enhancement could propel economic development within the context of transporting both agricultural and non-agricultural goods from rural regions to urban consumer markets. Hence, this study, focusing on the aforementioned facets, endeavors to address the core query: How does the rural transportation system, encompassing its diverse dimensions, impact the economic development of rural areas in Asadabad County?

Method

The present study is characterized by its applied nature with a focus on both descriptive-analytical and quantitative approaches. The methodology employed encompassed library research along with fieldwork for data collection purposes. During the field research phase, a researcher-developed questionnaire was utilized to investigate the primary research inquiry at the household level. This questionnaire utilized a Likert scale, consisting of five categories ranging from very low to very high. The statistical population under scrutiny in this research comprises the 99 populated villages in Asadabad County, from which a random selection of 30 villages was made. According to the 2016 General Census of Population and Housing conducted by the Statistical Center of Iran, the total number of households in these selected villages amounted to 7217.

In determining the appropriate sample size required for questionnaire distribution, taking into account the total of 7217 households within the 30 randomly chosen villages, the application of Cochran's formula was essential. This calculation factored in a 95% confidence level, a 5% margin of error, and a preliminary estimate of variance ($S= 0.25$). As a result, the determined sample size for households was 368. Moreover, to ensure a representative sample, the villages were categorized based on their geographic location. This led to the selection of 9 villages with 70 households each in mountainous areas, 7 villages with 117 households each in foothill regions, and 14 villages with 181 households each in plain areas.

Results

The research outcomes disclose that every aspect of rural transportation system accessibility significantly affects the economic development metrics of rural regions in Asadabad County. Moreover, a statistically notable correlation was identified between the accessibility of villages to the transportation system and the enhancement of their economic development based on their settlement patterns in plain, foothills, and mountainous terrains. Put differently, besides transportation system accessibility and villages' distances to urban and rural market hubs, the geographical location of villages also exerts a substantial impact on their economic development.

By analyzing the standardized beta coefficients that represent the influence of independent variables on the dependent variable, the findings illustrate that the impact coefficients for each rural transportation system indicator are positive and exhibit a significance level below 0.05. This validates the direct and considerable effect of each rural transportation system indicator on rural economic development. Further scrutiny reveals that enhancing transportation services yielded the most substantial impact (0.341), whereas expanding transportation infrastructure had the least significant effect (0.270) on rural economic development, as indicated by the Beta values.

Conclusion

The investigation into the correlation between the rural transportation system and economic advancement in Asadabad County has produced noteworthy discoveries that contribute to a comprehensive comprehension of the matter and offer valuable insights for policymakers and development experts.

The study affirms a significant and positive correlation between the availability of the rural transportation system and the economic progress of rural regions in Asadabad County. This emphasizes the vital role of transportation infrastructure and services in facilitating economic endeavors, linking rural societies to markets, and encouraging overall economic expansion.

The examination of the rural transportation system and economic progress in Asadabad County illustrates the intricate connection between transportation infrastructure, services, and the economic welfare of rural areas. By acknowledging the crucial importance of transportation accessibility and executing focused interventions, policymakers and development professionals can leverage transportation's potential to foster sustainable economic development and well-being in rural communities.

تحلیل اثرات قابلیت دسترسی به نظام حمل و نقل بر توسعه اقتصادی نواحی روستایی

(مورد مطالعه: شهرستان اسدآباد)

ناصر شفیعی ثابت^۱ | سیاوش مرادی مکرم^۲

۱. نویسنده مسئول، دانشیار، گروه جغرافیای انسانی و آمایش، دانشکده علوم زمین، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران. رایانامه: n_shafiei@sbu.ac.ir
۲. کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشکده علوم زمین، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران. رایانامه: siavashmo1988@gmail.com

| اطلاعات مقاله | چکیده |
|---|---|
| نوع مقاله: مقاله پژوهشی | هدف: این پژوهش با هدف تحلیل اثرات قابلیت دسترسی به نظام حمل و نقل روستایی بر توسعه اقتصادی نواحی روستایی انجام شده است. |
| تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۱۰/۱۱ | روش پژوهش: برای تبیین دقیق میانه، در پژوهش کمی حاضر گردآوری داده‌ها از طریق ابزار پرسش‌نامه انجام شد و ارتباط میان دسترسی نظام حمل و نقل و توسعه اقتصادی نواحی روستایی در قالب ۸ شاخص در سطح ۳۰ روستا و ۳۶۸ خانوار نمونه در شهرستان اسدآباد به دو شکل توصیفی و استنباطی سنجیده شد. |
| تاریخ بازنگری: ۱۴۰۲/۱۲/۲۱ | یافته‌ها: یافته‌ها آشکار ساخت همه شاخص‌های دسترسی به نظام حمل و نقل بر روی شاخص‌های توسعه اقتصادی نواحی روستایی شهرستان اسدآباد اثرگذار بوده اند. همچنین، میان دسترسی روستاها به نظام حمل و نقل و بهبود توسعه اقتصادی آنها متناسب با نظام استقرارشان در موقعیت‌های دشتی، کوهپایه‌ای، و کوهستانی رابطه معنی دار مشاهده شد. به سخن دیگر، افزون بر قابلیت دسترسی به نظام حمل و نقل و فاصله روستاها تا کانون‌های بازار شهری و روستایی، موقعیت استقرار روستاها در توسعه اقتصادی روستاها اثرگذار بوده است. |
| تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۱۲/۲۵ | نتیجه‌گیری: بر اساس ضریب بتا استاندارد شده تأثیر متغیرهای مستقل بر متغیر وابسته، نتایج نشان می‌دهد که ضرایب تأثیر برای هر یک از شاخص‌های نظام حمل و نقل روستایی به صورت مثبت بوده و سطح معنی‌داری کوچک‌تر از (۰/۰۵) است که تأثیر مستقیم و معنی‌دار هر یک از شاخص‌های نظام حمل و نقل روستایی در توسعه اقتصادی نواحی روستایی تأیید شده است. می‌توان گفت بر اساس مقادیر Beta به ترتیب بهبود خدمات حمل و نقل ۰/۳۴۱، بیشترین اثر و کمترین اثر گسترش زیرساخت حمل و نقل ۰/۲۷۰ داشته است. |
| تاریخ انتشار: ۱۴۰۳/۰۳/۳۰ | کلیدواژه‌ها: تنوع‌بخشی، جذب سرمایه‌گذاری، شهرستان اسدآباد، کیفیت خدمات حمل و نقل، نظام حمل و نقل. |
| استناد: شفیعی ثابت، ناصر؛ و مرادی مکرم، سیاوش (۱۴۰۳). تحلیل اثرات قابلیت دسترسی به نظام حمل و نقل بر توسعه اقتصادی نواحی روستایی (مورد مطالعه: شهرستان اسدآباد). <i>اقتصاد فضا و توسعه روستایی</i> ، ۱۳ (۴۷)، ۷۵-۹۰. http://doi.org/10.61186/serd.13.1.5 | |



مقدمه

توسعه اقتصادی و روستایی فرایندی پویا، مستمر و پایدار است که هدف آن، افزایش توانایی اقتصادی نواحی روستایی با آرمان رفع نیازهای مادی و معنوی در راستای رشد و تعالی آن است. در فرایند توسعه اقتصاد روستایی، دسترسی به حمل و نقل از پیش نیازهای آن است (پور طاهری و همکاران، ۱۳۹۰: ۹۰). حمل و نقل نقش بسزایی در عرصه‌های سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و توسعه هر ناحیه روستایی دارد (لاسیسی و حامد، ۲۰۲۰: ۲۵۱) حمل و نقل وسیله‌ای برای فراهم کردن دسترسی به کالاهای ضروری اقتصادی و اجتماعی است (سجاسی قیداری و همکاران، ۱۳۹۵: ۹۱). روی هم رفته، حمل و نقل در جامعه روستایی تحت تأثیر قابلیت دسترسی و قابلیت تحرک قرار دارد. هر چه قابلیت تحرک بیشتر باشد، جابه‌جایی بیشتری صورت می‌گیرد (ظاهری و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۵۴). در نواحی روستایی ایجاد کارهایی همانند نظام بهبود حمل و نقل روستایی برای دسترسی بیشتر به خدمات بازار و بهبود شرایط اقتصادی روستائیان، کاهش و از بین رفتن فقر را در پی دارد (هاین^۲، ۲۰۱۴: ۶). بنابراین، حمل و نقل یا جابه‌جایی که در بردارنده کار جابه‌جایی انسان، کالا، انرژی، خدمات، اطلاعات و دانش، در یک فضای آمیخته فیزیکی و مجازی است، نقش پرشماری در گسترش فعالیت‌های اجتماعی - اقتصادی نواحی روستایی دارد (لاسیسی و حامد^۳، ۲۰۲۰: ۲۵۰). حمل و نقل یکی از مهم‌ترین فعالیت‌ها و از بخش‌های ضروری اقتصاد بشمار می‌آید که نقش برجسته‌ای در برقراری روابط فضایی گوناگون دارد (رودریگز و همکاران^۴، ۲۰۱۳: ۳). از این رو، تأمین نیازهای زندگی در مناطق روستایی وابسته به داشتن دسترسی به خدمات گوناگون است. پیش‌نیاز داشتن دسترسی به خدمات، وجود حمل و نقل مناسب است. حمل و نقل از ارکان بنیادین و ضروری توسعه اقتصادی، پیشرفت اجتماعی و کیفیت زندگی جوامع روستایی است. دسترسی به زیرساخت‌های روستایی رابطه مثبت و چشمگیری با توسعه اقتصاد روستایی و رابطه منفی با میزان فقر روستایی دارد (پوتر^۵، ۲۰۱۲: ۱۱).

به این ترتیب حمل و نقل روستایی به مثابه یک موضوع بنیادین مورد توجه بسیاری از پژوهشگران توسعه قرار گرفته است (دانگز^۶، ۲۰۰۷: ۲۰). از این رو، در نواحی روستایی انجام کارهایی در راستای بهبود نظام حمل و نقل روستایی برای دسترسی بیشتر به خدمات بازار و بهبود شرایط اقتصادی روستائیان و کاهش فقر روستایی را در پی خواهد داشت (هاین^۷، ۲۰۱۴: ۶)؛ بنابراین، قابلیت دسترسی به نظام حمل و نقل روستایی یکی از مؤلفه‌های ارزشمندی است که می‌تواند در توسعه اقتصادی نواحی روستایی اثرگذار باشد (سجاسی و همکاران، ۱۳۹۵: ۲۳۱). حمل و نقل به مثابه یک کنش‌یار بنیادین برای رشد اقتصادی و گشودن بازارها به مناطق روستایی، ایجاد اشتغال و از بین بردن تنگناها در دسترسی به خدمات برشمرده می‌شود؛ بنابراین، حمل و نقل، دسترسی به منافع اقتصادی و اجتماعی برای مناطق روستایی را فراهم می‌سازد (خدایانه، ۱۴۰۰: ۱۰۲). قابلیت دسترسی به حمل و نقل روستایی افزون بر مزایای اقتصادی، به کاهش پیامدهای فقر همبسته است. چون، با از بین بردن تنگناها در نواحی روستایی زمینه را برای دسترسی آسان به آموزش و پرورش، بهداشت و درمان، و دیگر خدمات اجتماعی و اقتصادی فراهم می‌سازد؛ و به توسعه اقتصادی نواحی روستایی و برون رفت روستاها از تنگناها کمک می‌نماید (پوتر^۸، ۲۰۱۲: ۱).

نسبت بالایی از جمعیت فقیر کشورهای در حال توسعه همچون ایران در نواحی روستایی زندگی می‌کنند که از نظام حمل و نقل و دسترسی مناسبی برخوردار نیستند. نامناسب بودن قابلیت دسترسی به حمل و نقل روستایی بر روی فعالیت‌های اقتصادی و اشتغال‌زایی، درآمد و معیشت آنها اثرگذار است. بدین‌سان، بسیاری از پژوهشگران باور دارند: برای پیشرفت اقتصاد روستایی و

¹ - Lasisi and Hammed, 2020

² - Hine, 2014

³ - Lasisi and Hammed, 2020

⁴ - Rodriguez et al., 2013

⁵ - Porter, 2012

⁶ - Donnges, 2007

⁷ - Hine, 2014

⁸ - Porter, 2012

کاهش فقر در این نواحی بایسته است کارهایی در زمینه بهبود نظام حمل و نقل روستایی با رویکرد توسعه حمل و نقل - مبنا در راستای افزایش دسترسی آنان به بازار، خدمات اساسی و بهبود شرایط اقتصادی انجام شود (هاین، ۲۰۱۴: ۶).

بر مبنای واکاوی ادبیات و پیشینه موضوع، برای دستیابی به توسعه اقتصادی در فراگرد توسعه پایدار روستایی و در پی آن کاهش فقر در مناطق روستایی بایسته است فعالیت‌های گوناگون اقتصادی در این نواحی شکل گیرد؛ بنابراین، حمل و نقل مناسب باعث افزایش دسترسی به فرصت‌های اقتصادی و تنوع بخشی فعالیت‌ها از راه کاهش هزینه‌های حمل و نقل می‌شود. گسترش فضایی بازار که به سبب گسترش حمل و نقل امکان پذیر است؛ موجب تغییر در الگوی مصرف و تولید شده و با ایجاد قابلیت تحرک و جابه‌جایی بالا و ایجاد تحرک در فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی، همگی به بهبود و توسعه نواحی روستایی می‌انجامد. با وجود اینکه حمل و نقل روستایی نقش چشمگیری در پیشرفت و توسعه اقتصادی نواحی روستایی می‌تواند داشته باشد؛ ولی، حمل و نقل روستایی در کشور و ناحیه مورد مطالعه نسبت به شهرها کمتر مورد توجه قرار گرفته است؛ بنابراین، حمل و نقل و جابه‌جایی کالا و مسافر در روستاهای کشور و به‌ویژه شهرستان اسدآباد از نگاه قابلیت دسترسی و قابلیت جابه‌جایی با چالش‌های زیادی روبرو است.

بدین‌سان، نگرستن به این مقوله برای کاهش شکاف میان آنچه که باید باشد و آن چه که اکنون در نواحی روستایی شهرستان اسدآباد مشاهده می‌شود؛ از اهمیت بنیادین برخوردار است. چون که تعداد زیادی از جمعیت شهرستان اسدآباد در نواحی روستایی زندگی می‌کنند؛ بنابراین، واکاوی نظام حمل و نقل روستایی و بهبود آن می‌تواند موجب پیشرفت توسعه اقتصادی در چارچوب جابه‌جایی کالا و محصولات کشاورزی و غیر کشاورزی روستایی به بازار مصرف شهری شود. بدین‌سان پژوهش حاضر با تأکید بر جنبه‌های گفته شده در پی پاسخگویی به پرسش بنیادین زیر است:

- نظام حمل و نقل روستایی با ابعاد گوناگون خود از چه راهی در توسعه اقتصاد نواحی روستایی شهرستان اسدآباد اثرگذار است؟

پیشینه پژوهش

۱. پیشینه نظری

قابلیت دسترسی به توانایی دستیابی مناسب به کالاها، خدمات و فعالیت‌ها گفته می‌شود که هدف نهایی برنامه‌ریزی حمل و نقل است (لیتمن، ۲۰۰۶: ۱۱). دسترسی از چندین رشته اندیشه در جغرافیای انسانی، اقتصاد سیاسی فضا و در چارچوب نظریه اجتماعی در پژوهش‌های نویسندگان نخستینی همچون «مارکس» و دیگران بوده است (دیویس، ۲۰۰۴: ۳؛ لیتمن، ۲۰۰۶: ۲۱). حمل و نقل یکی از مهم‌ترین فعالیت‌های انسان در سراسر جهان بوده و از اجزا ضروری اقتصاد است (رودریگز و همکاران، ۲۰۱۳: ۳). به گونه‌ای که از طریق ایجاد زیرساخت برای بخش‌های تجاری، صنعتی و کشاورزی ایفا می‌کند (لرد، ۲۰۱۴: ۹۳)؛ بنابراین، حمل و نقل روستایی را می‌توان حرکت اشخاص و کالاهایشان برای اهداف گوناگون، بر روی زیرساخت‌های مختلف با هر نوع راهی تعریف کرد (خدایانه، ۱۴۰۰: ۱۰۲).

در این زمینه، در سال ۱۸۲۶ میلادی «فون تونن»^۷ نقش حمل و نقل را در توسعه اقتصاد نواحی روستایی پیش کشید. وی در زمینه مکان‌یابی بهینه محصولات کشاورزی همبسته با شهر، حمل و نقل را عاملی تعیین‌کننده دانست و نشان داد هزینه حمل و نقل با فاصله از شهر افزایش می‌یابد (بوردینا، ۲۰۰۴: ۱۱). پس از «تونن»، نظریه‌پردازان دیگری در سازمان‌یابی کانون‌های

¹ - Hine, 2014

² - Litman, 2006

³ - Davis, 2004

⁴ - Litman, 2006

⁵ - Rodriguez et al., 2013

⁶ - Laird, 2014

⁷ - Von Tonen

⁸ - Burdina, 2004

شهری و روستایی، ارزشمندی حمل‌ونقل و خدمات‌رسانی مناسب به نواحی روستایی، نظریه‌هایی را پیش کشیدند که زمینه را برای انجام پژوهش‌های پرشماری فراهم ساخت (رودریگز و همکاران^۱، ۲۰۱۳: ۳). قابلیت دسترسی به‌عنوان پایین آوردن هزینه مردم همچون هزینه مالی، کوشش فیزیکی و زمان صرف شده و جابه‌جایی مسافران و کالاهایشان به‌واسطه بهره‌گیری از تسهیلات فیزیکی، خدمات، منابع و فرصت‌های موردنیاز آنها که در بالاترین سطح از دسترسی که برای آنها وجود دارد، تعریف می‌شود (نیکولز^۲، ۲۰۰۱: ۲۰).

قابلیت دسترسی حمل‌ونقل به‌مثابه عوامل مؤثر بر تحرک و جابه‌جایی محیط فیزیکی، هزینه، توانمندی، حمل‌ونقل و غیره، تعریف می‌شود که دربرگیرنده منابعی است که دلالت بر دارایی‌های سرمایه‌های طبیعی، مالی، انسانی، فیزیکی و اجتماعی دارد. این منابع می‌تواند توسط عناصر دیگر مانند وسایل نقلیه و زیرساخت‌های حمل‌ونقل که نظام حمل‌ونقل را تشکیل می‌دهند، تعریف شود (دیویس^۳، ۲۰۰۴: ۶). قابلیت دسترسی برای ازبین بردن محدودیت در حمل‌ونقل جاده‌ای روستایی، دسترسی به آموزش، مراقبت‌های بهداشتی و دیگر خدمات اجتماعی و اقتصادی را فراهم می‌کند و بهبود جاده‌ها، ایمنی را بیشتر و استفاده جاده‌ای را برمی‌انگیزد (لیتمن^۴، ۲۰۰۶: ۱۲).

در کشورهایی درحال توسعه یکی از محدودیت روستائیان به‌ویژه گروهی فقیر برای بهبود وضعیت زندگی‌شان، کمبود دسترسی آنها به کالاها و خدمات ضروری و اساسی است دسترسی‌های مردم در نواحی روستایی را می‌توان در سه گروه دسته‌بندی کرد: آنهایی که در ارتباط با نیازهای اساسی مانند ذخایر آبی و امنیت غذایی است؛ آنهایی که در ارتباط با ابعاد رفاه اجتماعی روستائیان مانند بهداشت و آموزش است؛ آنهایی که در ارتباط رفاه اقتصادی زندگی روستایی مانند کشاورزی، دامداری و صنایع روستایی است (دانگر^۵، ۱۹۸۸: ۴). این دسته‌بندی نشان می‌دهد که برای مفهوم «قابلیت دسترسی و تحرک» بایسته است واژه‌ها را بدین‌گونه بیان کرد: قابلیت تحرک، تحرک، آسانی جابه‌جایی، کاهش هزینه به‌ازای ارزشمندترین شاخص‌های تحرک است (نیکولز^۶، ۲۰۰۱: ۲۱).

رویگرد یکپارچه در سرمایه‌گذاری برای حمل‌ونقل روستایی، سزاوار شناخت فراگیر قابلیت تحرک روستائیان و همچنین شناخت راه‌های روستایی و سرمایه‌گذاری در زیربخش‌های آن است. عناصر تشکیل‌دهنده آن که در شکل ۱. نمایان است دربرگیرنده سه عنصر: ۱- خدمات حمل‌ونقل؛ ۲- کیفیت حمل‌ونقل؛ ۳- زیرساخت‌های حمل‌ونقل (استارکی و همکاران^۷، ۲۰۰۲: ۸).

۲. پیشینه تجربی

واکاوای پیشینه موضوع نمایانگر آن است که بررسی حمل‌ونقل روستایی در میان پژوهشگران و برنامه‌ریزان روستایی رواج دارد و پژوهش‌های پر شماری در این زمینه انجام شده است که به‌اختصار به معرفی آنها پرداخته می‌شود.

کایزر و بارستو^۸ (۲۰۲۲) در پژوهشی در مورد زیرساخت‌های حمل‌ونقل روستایی در کشورهای کم‌درآمد به این نتایج دست یافتند که بهبود و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل روستایی مزایای قابل توجهی برای روستائینان به همراه دارد. حمل‌ونقل روستایی بخش فعال بسیاری از بخش‌های دیگر را به هم وصل کرده و اهرم کلیدی در توسعه روستایی است. سیکورا^۹ (۲۰۲۱) نتیجه گرفت زیرساخت حمل‌ونقل به‌عنوان عاملی در رشد و توسعه اقتصادی منطقه است رفت‌وآمد مردم و مبادله کالا و توسعه

¹ - Rodriguez et al., 2013

² - Nicholls, 2001

³ - Davis, 2004

⁴ - Litman, 2006

⁵ - Donnges, 2007

⁶ - Nicholls, 2001

⁷ - Starkey et al., 2002

⁸ - Kaiser & Barstow, 2022

⁹ - Sikora, 2021

اقتصادی روستایی به زیر ساخت حمل و نقل بستگی دارد. لاسیسی و ماکینده (۲۰۲۰) نمایان ساختند که زیرساخت‌های نامناسب بر هزینه حمل و نقل کالا و خدمات اثرگذار بوده که این موضوع به نوبه خود بر زندگی روستاییان اثرگذار بوده است. ویرگوتس و اشمیت^۲ (۲۰۱۹) با پژوهشی در مناطق روستایی در آلمان به این نتایج دست یافتند که سرمایه‌گذاری و خدمات حمل و نقل عمومی در مناطق روستایی برای افراد فاقد خودرو یا گواهینامه رانندگی مانند کودکان، سالمندان یا افراد معلول اولویت در مناطق روستایی است. اکهارت^۳ (۲۰۱۸) در پژوهشی در مورد حمل و نقل روستایی در فنلاند آشکار ساختند مناطق روستایی برای سازماندهی خدمات و جابه‌جایی به دلیل فواصل با چالش‌هایی روبرو هستند با سرمایه‌گذاری حمل و نقل و ویژگی‌های مناطق روستایی باید در نظر گرفته شود. افولابی^۴ (۲۰۱۶) با پژوهشی در مورد حمل و نقل روستایی در نیجریه به این نتایج دست یافتند محصولات کشاورزی به صورت ترکیبی کشت می‌شود و شرایط حمل و نقل در وضعیت مناسبی قرار ندارد گسترش زیر ساخت و بازسازی گسترده جاده‌ها، ارائه خدمات حمل و نقل عمومی مدرن، باعث افزایش در آمد و توسعه اقتصادی در مناطق روستایی می‌شود.

سعید و کوراچی^۵ (۲۰۱۵) در پژوهشی نشان دادند که خدمات حمل و نقل عمومی در مناطق روستایی باید نوآورانه باشد؛ بنابراین، برای اجرای خدمات حمل و نقل دولت و مقامات محلی تلاش کنند خدمات حمل و نقل عمومی در مناطق روستایی را حفظ کنند؛ بنابراین بهبود دسترسی به این خدمات حمل و نقل با پوشش یک منطقه نسبتاً بزرگ با توجه به تقاضای بالقوه و مشکلات راه‌حل بهینه خدمات حمل و نقل عمومی پیشنهاد می‌شود در نهایت هزینه حمل و نقل و زمان سفر کاهش می‌یابد.

رضوانی و همکاران (۱۳۹۵) نشان دادند که شاخص کاهش هزینه‌های تولید و صرفه‌جویی در هزینه‌ها بیشترین تاثیر پذیری و افزایش سرمایه‌گذاری با منشا شهری کمترین تاثیر پذیری از نظام حمل و نقل روستایی را داشته است. نجفی (۱۳۹۷) در پژوهش خود آشکار ساخت شاخص حمل و نقل با درجه‌های متفاوتی بر روی هریک از شاخص‌های توسعه و در بخش‌های گوناگون منطقه مورد مطالعه نیز اثرات متفاوتی دارد. در نقاطی که حمل و نقل عمومی منظم، ارزان و با کیفیتی وجود داشته و از شبکه جاده‌ای مطلوبی نیز برخوردار بوده و در نتیجه موجبات تسهیل در حمل و نقل مسافر، جلب دسترسی مطمئن به امکانات و خدمات اجتماعی، بهبود شرایط زندگی شده است از رونق، اقتصادی بیشتری در بخش‌های کشاورزی، صنایع و خدمات برخوردار گردیده‌اند. بلعکس، 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.

کلانی مقدم (۱۳۹۷) در پژوهشی آشکار ساخت که افزایش تقاضای محصولات باغی باعث افزایش هزینه‌های حمل و نقل و افزایش میزان تولید و افزایش ظرفیت ماشین‌آلات منجر به کاهش هزینه‌های حمل و نقل خواهد شد. (خداپناه، ۱۴۰۰) نتیجه گرفت که در مناطق روستایی سیاست حمل و نقل نقش مهمی در توسعه آنها داشته است و دسترسی مناسب به آن عامل مهمی در کاهش انزوا جغرافیایی است و همچنین زیرساخت‌های حمل و نقل بیشترین نقش را در تبیین ابعاد توسعه اقتصادی داشته است. بر مبنای ادبیات و پیشینه بررسی شده آشکار شد، حمل و نقل نقش برجسته‌ای در توسعه اقتصادی در چارچوب گسترش زیرساخت، کیفیت و خدمات حمل و نقل روستایی در نواحی روستایی دارد.

۳. مدل مفهومی

قابلیت دسترسی حمل و نقل در چارچوب سرمایه‌گذاری در زیر ساخت‌های حمل و نقل، مکملی برای دیگر شرایط زیر بنایی است. نظام حمل و نقل روستایی از راه کاهش هزینه‌های حمل و نقل، افزایش درآمد، جذب سرمایه‌گذاری، تحرک پذیری اقتصادی، تنوع بخشی به فعالیت‌ها در توسعه اقتصادی نواحی روستایی اثرگذار است. کاهش زمان مسافرت و افزایش تعداد جابه‌جایی در جاده

¹ - Lasisi & Makinde, 2020

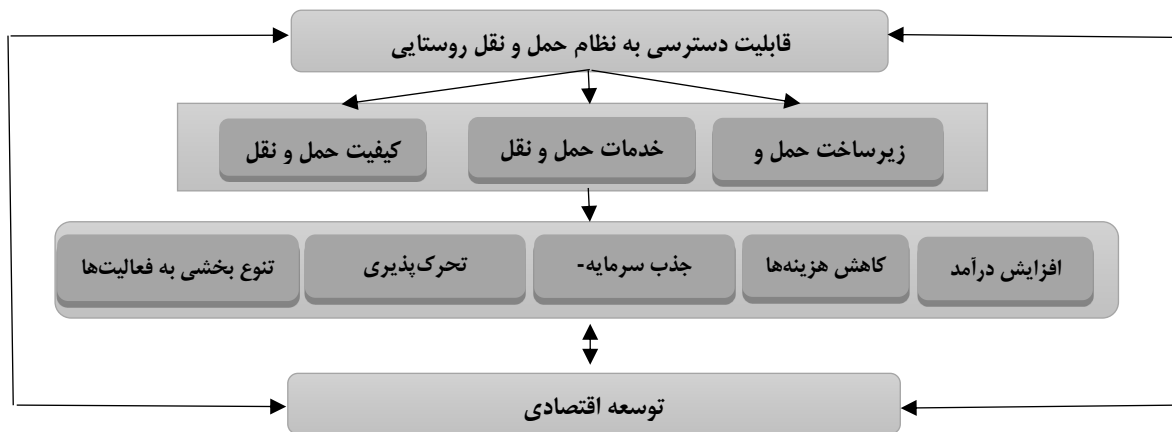
² - Viergutz & Schmidt, 2019

³ - Eckhardt, 2018

⁴ - Afolabi, 2016

⁵ - Saeed & Kurauchi, 2015

آسفالت دوبرابر جاده خاکی است. کاهش هزینه و تولید و صرفه‌جویی در هزینه بیشترین تأثیرپذیری در نظام حمل‌ونقل روستایی دارد. حمل‌ونقل مناسب باعث آسان‌سازی در حمل‌ونقل مسافر، جلب گردشگر دسترسی آسوده به امکانات و خدمات شده و در رونق‌بخش کشاورزی، صنایع و خدمات اثرگذار است. در بیشتر پژوهش‌های انجام شده اثرگذاری راه‌های روستایی و حمل‌ونقل روستایی بر توسعه اقتصادی به شکل کلی موردتوجه قرار گرفته است. ولی در این پژوهش کوشش شد اثرگذاری حمل و نقل بر توسعه اقتصادی در نواحی روستایی در پنج بخش افزایش درآمد، کاهش هزینه‌ها، جذب سرمایه‌گذاری، تحرک‌پذیری اقتصادی و تنوع‌بخشی به فعالیت‌ها واکاوی شود (شکل ۱). برای مینا، شاخص‌های اثرگذار پژوهش در برگزیده گسترش زیرساخت حمل‌ونقل، بهبود خدمات حمل‌ونقل و کیفیت حمل‌ونقل روستایی است.

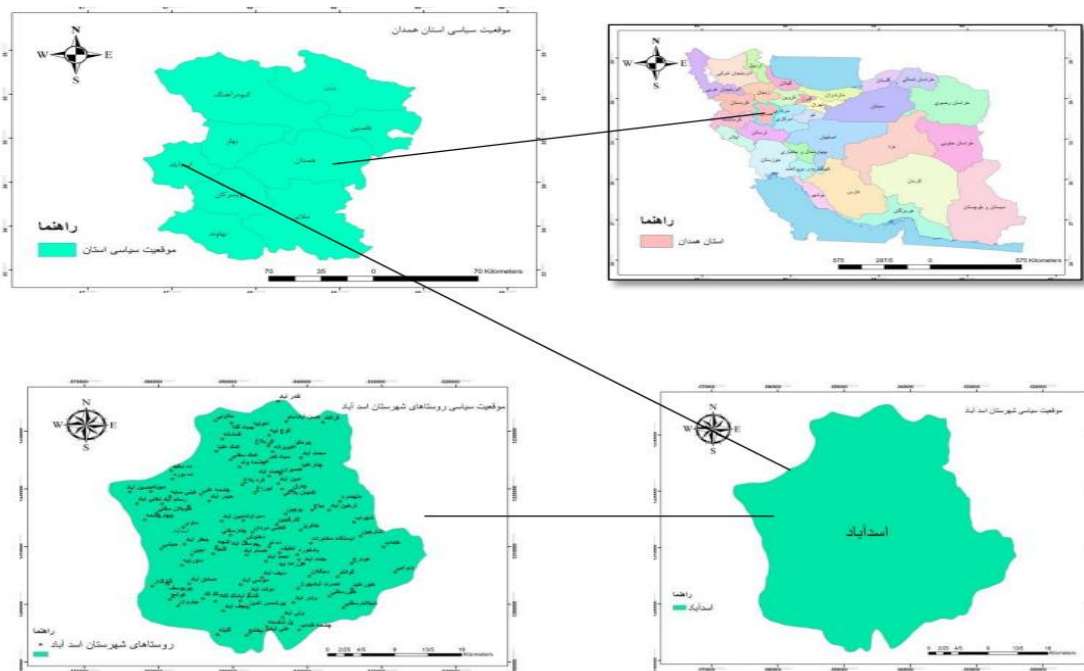


شکل ۱. مدل مفهومی تحقیق (منبع: واکاوی ادبیات و پیشینه موضوع، ۱۴۰۱)

روش‌شناسی پژوهش

۱. قلمرو جغرافیایی مورد مطالعه

شهرستان اسدآباد بین مدار ۳۴ درجه و ۳۵ دقیقه تا ۳۴ درجه و ۶۰ دقیقه عرض شمالی و ۴۷ درجه و ۴۷ دقیقه تا ۴۸ درجه و ۱۵ دقیقه طول شرقی قرار دارد. این شهرستان در غرب استان همدان و در همسایگی دو استان کردستان و کرمانشاه قرار گرفته است. این شهرستان دارای ۹۹ روستای دارای سکنه است. در شکل گیری روستاهای شهرستان اسدآباد عوامل طبیعی موثر هستند و یا به عبارت دیگر روستاها را می‌توان بر اساس موقعیت جغرافیایی دسته بندی کرد، که بر این بنیاد در سکونتگاه‌های روستایی مورد مطالعه به صورت الف - روستاهای کوهستانی ب - روستاهای کوهپایه ای ج - دشتی طبقه بندی شده است به گونه ای که بخشی از سکونتگاه‌های روستایی به دلیل ناهمواری‌ها در کوهستان و کوهپایه ای استقرار یافته اند و برخی از آن‌ها روستاهایی هستند که در دشت‌ها استقرار یافته اند.



شکل ۲. موقعیت جغرافیایی منطقه مورد مطالعه

۲. داده‌ها و روش کار

پژوهش حاضر از نظر هدف کاربردی و از نظر ماهیت و شیوه تحقیق توصیفی - تحلیلی و کمی میدانی است. برای جمع‌آوری داده‌ها و اطلاعات از شیوه کتابخانه‌ای و میدانی بهره گرفته شده است. بدین صورت که در زمینه ادبیات موضوع از روش اسنادی و کتابخانه‌ای و برای گردآوری اطلاعات مربوط به متغیرهای تحقیق افزون بر روش کتابخانه‌ای از روش میدانی پرسش‌نامه محقق ساخته برای پاسخگویی به مهم‌ترین سؤال پژوهش در سطح خانوارهای روستایی و در طیف لیکرت، در پنج طیف خیلی کم، کم، متوسط، زیاد و خیلی زیاد استفاده شد. جامعه آماری پژوهش تعداد ۹۹ روستای دارای سکنه شهرستان اسدآباد است که از میان آنها تعداد ۳۰ روستا به شکل تصادفی انتخاب شد. تعداد خانوار در روستاهای نمونه بر اساس سرشماری سال ۱۳۹۵ سرشماری عمومی نفوس و مسکن مرکز آمار ایران برابر ۷۲۱۷ خانوار بوده است. تعیین حجم نمونه برای پرکردن پرسش‌نامه بر مبنای تعداد ۷۲۱۷ خانوار در ۳۰ روستای نمونه تصادفی و بر بنیان فرمول کوکران و با بهره‌گیری از سطح اطمینان ۹۵ درصد و دقت احتمالی مطلوب ۵ درصد و پیش برآورد واریانس ($S^2=0/25$)، حجم نمونه برای خانوار ۳۶۸ نمونه بدست آمد. براساس طبقه بندی روستاها، و به نسبت پراکندگی روستاها در موقعیت استقرار کوهستانی تعداد ۹ روستا باحجم نمونه ۷۰ خانوار، موقعیت استقرار کوهپایه ای تعداد ۷ روستا با حجم نمونه ۱۱۷ خانوار و روستاهایی دشتی تعداد ۱۴ روستا یا حجم نمونه ۱۸۱ خانوار بوده است.

جدول ۱. تعداد نمونه و تعداد خانوار به نسبت خانوارها در روستاهای نمونه مورد مطالعه

| موقعیت و استقرار | نام روستا | تعداد خانوار | تعداد نمونه |
|------------------|-------------|--------------|-------------|
| کوهستانی | رستم‌آباد | ۲۱ | ۷ |
| | بیاج | ۳۱ | ۷ |
| | شهراب | ۳۷ | ۷ |
| | سیا گله | ۸۱ | ۷ |
| | ملهم دره | ۱۲۰ | ۷ |
| | طویلان علیا | ۱۲۱ | ۷ |
| | میوله | ۱۳۵ | ۷ |
| | حبشی | ۱۴۸ | ۷ |
| | کمک سفلی | ۲۷۳ | ۱۴ |

| موقعیت و استقرار | نام روستا | تعداد خانوار | تعداد نمونه |
|------------------|-----------------|--------------|-------------|
| کوهپایه ای | گیتی سایه | ۱۰۳ | ۷ |
| | پیریوسف | ۱۱۵ | ۷ |
| | محمد آباد | ۱۳۸ | ۷ |
| | گاوگدار | ۱۵۱ | ۷ |
| | طویلان سفلی | ۲۷۹ | ۱۴ |
| | چنار علیا | ۶۰۲ | ۲۶ |
| | چنار سفلی | ۱۰۹۰ | ۴۹ |
| دشتی | دولت آباد | ۶۲ | ۷ |
| | سیف آباد | ۷۵ | ۷ |
| | پل شکسته | ۱۱۰ | ۷ |
| | قادر آباد | ۱۱۱ | ۷ |
| | پیر شمس الدین | ۱۱۳ | ۷ |
| | دهنو | ۱۸۳ | ۱۰ |
| | قاسم آباد لک لک | ۲۲۸ | ۱۲ |
| | یوسف آباد | ۲۴۳ | ۱۲ |
| | لک لک | ۲۷۳ | ۱۴ |
| | خاکریز | ۳۱۶ | ۱۵ |
| | موسی آباد | ۴۰۷ | ۱۶ |
| | بادخوره | ۴۳۸ | ۲۰ |
| | وندرآباد | ۵۰۶ | ۲۳ |
| حسام آباد | ۵۵۷ | ۲۴ | |
| جمع کل | ۷۱۶۹ | ۳۶۸ | |

منبع: یافته‌های تحقیق، ۱۴۰۱

در این راستا برای سنجش میزان اثرات حمل‌ونقل در توسعه اقتصاد نواحی روستایی، تعداد ۳ شاخص اثرگذار همانندگسترش زیرساخت، کیفیت خدمات حمل‌ونقل روستایی، خدمات حمل‌ونقل، در قالب ۳۶ گویه و تعداد ۵ شاخص اثرپذیر پژوهش همچون افزایش درآمد، کاهش هزینه‌ها، جذب سرمایه‌گذاری، تحرک‌پذیری اقتصادی، تنوع‌بخشی به فعالیت‌ها در قالب ۴۶ گویه بهره گرفته شد (جدول ۲ و ۳).

جدول ۲. مؤلفه و شاخص اثرگذار و ابعاد آن

| مؤلفه اثرگذار | شاخص | پژوهشگران |
|-----------------------|----------------------------|---|
| نظام حمل‌ونقل روستایی | زیرساخت حمل‌ونقل | Kaiser & Barstow, 2022; Bannister and Berschman, 2003; Viergutz & Schmidt, 2019 خداپناه، ۱۳۹۹؛ نجفی همکاران، ۱۳۹۷؛ پور طاهری و همکاران، ۱۳۹۰؛ فراهانی و همکاران، ۱۳۹۳ |
| | خدمات حمل‌ونقل | Eckhardt et al., 2018; Bordina, 2004; Roberto et al., 2006; Lasisi and M Makinde, 2020 پور طاهری و همکاران، ۱۳۹۰؛ سجاسی قیداری و همکاران، ۱۳۹۵؛ نجفی و همکاران، ۱۳۹۷ |
| | کیفیت خدمات حمل‌ونقل | Lips and Scaling, 2001; Bordina, 2004; Derryat al, 2019; Lasisi and M Makinde, 2020; Eckhardt et al., 2018 فراهانی و همکاران، ۱۳۹۳؛ سجاسی قیداری و همکاران، ۱۳۹۵؛ کلانی مقدم و همکاران، ۱۳۹۷؛ خدا پناه، ۱۳۹۹ |

منبع: بر اساس ادبیات و پیشینه پژوهش، سال ۱۴۰۱

جدول ۳. مؤلفه و شاخص اثرپذیر پژوهش و شاخص های آن

| مؤلفه اثرپذیر | شاخص | پژوهشگران |
|---------------|------------------------|---|
| توسعه اقتصادی | افزایش درآمد | Bordina 2004; Eckhardt et al., 2018; Lasisi and M Makinde, 2020 پور طاهری و همکاران، ۱۳۹۰؛ فراهانی و همکاران، ۱۳۹۳؛ سجاسی قیداری و همکاران، ۱۳۹۰؛ کلانی مقدم و همکاران، ۱۳۹۷؛ خدا پناه، ۱۳۹۹ |
| | کاهش هزینه‌ها | Viergutz & Schmidt, 2019; Lasisi and M Makinde, 2020; Kaiser & Barstow, 2022 فراهانی و همکاران، ۱۳۹۳؛ سجاسی قیداری و همکاران، ۱۳۹۵؛ کلانی مقدم و همکاران، ۱۳۹۷؛ خدا پناه، ۱۳۹۹ |
| | جذب سرمایه‌گذاری | Viergutz & Schmidt, 2019; Lasisi and M Makinde, 2020 سجاسی قیداری و همکاران، ۱۳۹۵؛ کلانی مقدم و همکاران، ۱۳۹۷؛ خدا پناه، ۱۳۹۹؛ رضوانی، ۱۳۹۱ |
| | تحرك پذیری اقتصادی | Kaiser & Barstow, 2022; Lasisi and M Makinde, 2020; Saeed & Kurauchi, 2015 فراهانی و همکاران، ۱۳۹۳؛ سجاسی قیداری و همکاران، ۱۳۹۵؛ کلانی مقدم و همکاران، ۱۳۹۷؛ خدا پناه، ۱۳۹۹ |
| | تنوع بخشی به فعالیت‌ها | Sikora, 2021; Viergutz & Schmidt, 2019; Lasisi and M Makinde, 2020 نجفی و همکاران، ۱۳۹۷؛ کلانی مقدم و همکاران، ۱۳۹۷؛ خدا پناه، ۱۳۹۹ |

منبع: بر اساس ادبیات و پیشینه پژوهش، سال ۱۴۰۱

برای اطمینان از روایی صوری و محتوایی پرسش نامه از نظرات متخصصان و استادان دانشگاه شهید بهشتی و نیز تعدادی از آگاهان و خبرگان محلی؛ و برای سنجش پایایی پرسش نامه‌ها، از روش آلفای کرونباخ استفاده شد. ضریب آلفای کرونباخ به دست آمده برای هر یک از متغیرهای نظام حمل و نقل روستایی، توسعه اقتصادی به ترتیب ۰/۷۶۹ و ۰/۷۴۱ برای هریک از شاخص‌ها به شرح جدول ۴ بوده است. با توجه به ضریب آلفای کرونباخ به دست آمده، می‌توان گفت پرسش نامه از پایایی لازم برخوردار بوده است.

جدول ۴. ضریب آلفای کرونباخ متغیرها و شاخص های اثرگذار و اثرپذیر پژوهش

| متغیرهای پژوهش | شاخص | آلفا کرونباخ |
|------------------------|------------------------|--------------|
| نظام حمل و نقل روستایی | گسترش زیر ساخت | ۰/۷۷۳ |
| | خدمات حمل و نقل | ۰/۸۸۰ |
| | کیفیت خدمات حمل و نقل | ۰/۷۶۴ |
| توسعه اقتصادی | افزایش درآمد | ۰/۸۲۱ |
| | کاهش هزینه‌ها | ۰/۷۸۳ |
| | جذب سرمایه‌گذاری | ۰/۸۳۰ |
| | تحرك پذیری اقتصادی | ۰/۷۸۵ |
| | تنوع بخشی به فعالیت‌ها | ۰/۸۱۱ |

منبع: یافته‌های تحقیق، ۱۴۰۱

سرانجام، پس از جمع‌آوری پرسش نامه‌ها و کدگذاری آنها در نرم‌افزار SPSS، به منظور تجزیه و تحلیل داده‌ها برای سنجش معنی‌داری رابطه و تأثیر حمل و نقل در توسعه اقتصادی نواحی روستایی از همبستگی کندال تائوبی و رگرسیون چندمتغیره استفاده شد.

یافته‌های پژوهش

ویژگی‌های فردی پاسخگویان نشان داد از مجموع ۳۶۸ نفر نمونه تصادفی حدود ۹۳/۲ درصد پاسخ‌گویان را مردان و ۶/۸ درصد را زنان تشکیل داده‌اند. همچنین، در ارتباط با وضعیت سنی پاسخ‌گویان، بیشترین فراوانی مربوط به رده سنی ۳۶-۴۵ و کمترین تعداد مربوط به رده سنی ۶۵ به بالا بوده است. وضعیت تحصیلات آشکار ساخت که افراد دارای مدرک کارشناسی ۲۹/۹ درصد بالاترین و افراد با تحصیلات ابتدایی، میزان ۳/۳ درصد پایین‌ترین تعداد پاسخ‌گویان را به خود اختصاص داده است. از نظر شغلی هم، افراد شاغل کشاورزی ۶۷/۹ درصد بیشترین تعداد پاسخگویان را تشکیل داده است. همچنین کمترین افراد شاغل در بخش صنعت برابر ۷/۱ درصد بوده است. به منظور تحلیل نقش نظام حمل و نقل روستایی در توسعه اقتصادی در نواحی روستایی با توجه به نرمال نبودن داده‌ها از آزمون کندال تائوبی استفاده شد (جدول ۵).

جدول ۵. آزمون کولموگروف - اسمیرنوف شاخص‌های اثرگذار و اثر پذیر پژوهش

| شاخص | گسترش زیر ساخت | بهبود خدمات | کیفیت حمل‌ونقل | تنوع بخشی به فعالیت‌های اقتصادی |
|------|----------------|-------------|------------------|---------------------------------|
| Z | ۰/۸۳۰ | ۰/۸۱۰ | ۰/۱۱۷ | ۰/۸۸۰ |
| Sig. | ۰/۰۰۰ | ۰/۰۰۰ | ۰/۰۰۰ | ۰/۰۰۰ |
| شاخص | افزایش درآمد | کاهش هزینه | جذب سرمایه‌گذاری | تحرك پذیری اقتصادی |
| Z | ۰/۹۰ | ۰/۹۵ | ۰/۱۰۸ | ۰/۸۸ |
| Sig. | ۰/۰۰۰ | ۰/۰۰۰ | ۰/۰۰۰ | ۰/۰۰۰ |

منبع: یافته‌های تحقیق، ۱۴۰۱

۱. گسترش زیر ساخت

به‌منظور تحلیل رابطه میان شاخص گسترش زیرساخت حمل‌ونقل و شاخص‌های توسعه اقتصادی روستاها بر اساس آزمون کندال تائویی رابطه معنی‌داری در سطح آلفای ۱ درصد مشاهده شد. همچنین در بین شاخص‌های توسعه اقتصادی مورد استفاده در این پژوهش از دیدگاه روستاییان شاخص تنوع بخشی به فعالیت‌های اقتصادی همبستگی بیشتری با مؤلفه اثرگذار داشته است و کمترین میزان همبستگی مربوط به شاخص کاهش هزینه حمل‌ونقل است (جدول ۶).

جدول ۶. رابطه بین گسترش زیر ساخت حمل و نقل و شاخص‌های توسعه اقتصادی

| وجود رابطه | Kendall's tau_b test از دیدگاه روستاییان | | شاخص توسعه اقتصادی | ردیف |
|------------|---|--------------|------------------------|------|
| | (Sig. سطح معناداری) | ضریب همبستگی | | |
| دارد | ۰/۰۰۰ | ۰/۳۱۹ | جذب سرمایه‌گذاری | ۱ |
| دارد | ۰/۰۰۰ | ۰/۳۳۷ | تحرك پذیری اقتصادی | ۲ |
| دارد | ۰/۰۰۰ | ۰/۳۷۱ | تنوع بخشی به فعالیت‌ها | ۳ |
| دارد | ۰/۰۰۰ | ۰/۳۱۵ | افزایش درآمد | ۴ |
| دارد | ۰/۰۰۰ | ۰/۲۹۷ | کاهش هزینه‌ها | ۵ |

منبع: یافته‌های تحقیق، ۱۴۰۱

۲. بهبود خدمات حمل‌ونقل

به‌منظور تحلیل رابطه بین شاخص‌های توسعه اقتصادی و بهبود خدمات حمل‌ونقل از دیدگاه روستاییان و بر اساس آزمون کندال تائویی رابطه معنی‌داری در سطح ۱ درصد رابطه وجود دارد. همچنین در بین شاخص‌های توسعه اقتصادی مورد استفاده در این پژوهش از دیدگاه روستاییان شاخص تنوع بخشی به فعالیت‌ها همبستگی بیشتری با مؤلفه اثرگذار وجود دارد و کمترین میزان همبستگی مربوط به شاخص کاهش هزینه حمل‌ونقل است (جدول ۷).

جدول ۷. رابطه بین بهبود خدمات حمل و نقل و شاخص‌های توسعه اقتصادی

| وجود رابطه | Kendall's tau_b test از دیدگاه روستاییان | | شاخص توسعه اقتصادی | ردیف |
|------------|---|--------------|------------------------|------|
| | (Sig. سطح معناداری) | ضریب همبستگی | | |
| دارد | ۰/۰۰۰ | ۰/۳۰۵ | جذب سرمایه‌گذاری | ۱ |
| دارد | ۰/۰۰۰ | ۰/۲۸۷ | تحرك پذیری اقتصادی | ۲ |
| دارد | ۰/۰۰۰ | ۰/۳۳۴ | تنوع بخشی به فعالیت‌ها | ۳ |
| دارد | ۰/۰۰۰ | ۰/۳۳۳ | افزایش درآمد | ۴ |
| دارد | ۰/۰۰۰ | ۰/۲۲۷ | کاهش هزینه‌ها | ۵ |

منبع: یافته‌های تحقیق، ۱۴۰۱

۳. کیفیت حمل و نقل

به منظور تحلیل رابطه بین شاخص های توسعه اقتصادی و کیفیت حمل و نقل از دیدگاه روستاییان و بر اساس آزمون کندال تاووبی رابطه معنی داری در سطح ۱ درصد رابطه وجود دارد. همچنین در بین شاخص های توسعه اقتصادی مورد استفاده در این پژوهش از دیدگاه روستاییان شاخص هزینه های حمل و نقل همبستگی بیشتری با مؤلفه اثر گذار وجود دارد و کمترین میزان همبستگی مربوط به شاخص ارزش آفرینی زمین است (جدول ۸).

جدول ۸. رابطه بین کیفیت حمل و نقل و شاخص های توسعه اقتصادی

| وجود رابطه | Kendall's tau_btest از دیدگاه روستاییان | | شاخص توسعه اقتصادی | ردیف |
|------------|--|---------------------|------------------------|------|
| | ضریب همبستگی | (Sig. سطح معناداری) | | |
| دارد | ۰/۱۸۶ | ۰/۰۰۰ | جذب سرمایه گذاری | ۱ |
| دارد | ۰/۲۲۹ | ۰/۰۰۰ | تحرك پذیری اقتصادی | ۲ |
| دارد | ۰/۱۸۶ | ۰/۰۰۰ | تنوع بخشی به فعالیت ها | ۳ |
| دارد | ۰/۲۴۱ | ۰/۰۰۰ | افزایش درآمد | ۴ |
| دارد | ۰/۲۱۶ | ۰/۰۰۰ | کاهش هزینه ها | ۵ |

منبع: یافته های تحقیق، ۱۴۰۱

بر اساس آزمون کروسکال والیس روستاهای استقرار یافته در سه موقعیت دشتی، کوهپایه ای و کوهستانی در ناحیه مورد مطالعه رابطه معنی دار وجود دارد. توسعه اقتصادی بین نواحی دشتی کوهپایه ای، کوهستانی بر مبنای موقعیت استقرار به طور کلی دسترسی به بازار مصرف رابطه و جو دارد. یعنی دسترسی روستاییان به بازار مصرف در مناطق دشتی مناسب تر بوده است. ولی روستاها در مناطق کوهستانی و کوهپایه ای شهرستان اسداباد با وجود تنگناهای ناهمواری و شیب، به دلیل قابلیت دسترسی مناسب به نظام حمل و نقل در دهه گذشته، شاخص های توسعه اقتصادی آنها به نسبت گذشته بهبود یافته است (جدول ۹).

جدول ۹. آزمون کروسکال والیس ارتباط میان موقعیت روستاها با توسعه اقتصادی (از دیدگاه خانوار روستایی)

| موقعیت | تعداد | Mena | واریانس | خطا Std. | کرانه پایین | کرانه بالا | کمترین | بیشترین |
|------------|-------|--------|---------|----------|-------------|------------|--------|---------|
| دشتی | ۱۸۷ | ۳/۱۰۰۶ | ۰/۴۰۵۴۳ | ۰/۰۲۹۶۵ | ۳/۰۴۲۱ | ۳/۱۵۹۱ | ۱/۷۹ | ۴/۱۳ |
| کوهپایه ای | ۱۱۰ | ۲/۹۸۵۹ | ۰/۴۷۱۷۲ | ۰/۰۴۴۹۸ | ۳/۱۸۶۸ | ۳/۰۷۵۱ | ۱/۳۱ | ۳/۸۳ |
| کوهستانی | ۷۱ | ۲/۶۲۹۴ | ۰/۴۰۰۹۰ | ۰/۰۴۷۵۸ | ۲/۵۲۴۵ | ۲/۷۲۴۳ | ۱/۷۴ | ۳/۸۹ |
| جمع | ۳۶۸ | ۲/۹۷۵۴ | ۰/۴۵۹۶۰ | ۰/۰۲۳۹۶ | ۲/۹۲۸۳ | ۳/۰۲۲۵ | ۱/۳۱ | ۴/۱۳ |

منبع: یافته های تحقیق، ۱۴۰۱

به منظور تعیین میزان تأثیر گذاری نظام حمل و نقل روستایی بر توسعه اقتصادی و نیز تعیین سهم هر یک از شاخص ها میان نظام حمل و نقل روستایی و توسعه اقتصادی از رگرسیون چند متغیره استفاده شده است. نتایج به دست آمده آشکار ساخت بر اساس ضریب (I) بین نظام حمل و نقل و توسعه اقتصادی به میزان ۰/۶۰۸ همبستگی وجود دارد. بر اساس تحلیل تبیین وضعیت توسعه اقتصادی ضریب تعیین نشان داد که ۳۶۱ نظام حمل و نقل روستایی با میزان ۳۷ درصد تغییرات شاخص های توسعه اقتصادی را تبیین می نماید (جدول ۱۰).

جدول ۱۰. رگرسیون چند متغیره شاخص های نظام حمل و نقل و توسعه اقتصادی در نواحی روستایی (از دیدگاه خانوار روستایی)

| مدل | ضریب همبستگی چند گانه r | ضریب تعیین R ² | ضریب تعیین تعدیل شده R _{adj} | اشتباه معیار |
|-----|----------------------------|---------------------------|---------------------------------------|--------------|
| ۱ | ۰/۶۰۸ | ۰/۳۷۰ | ۰/۳۶۱ | ۰/۴۲۰۰ |

منبع: یافته های تحقیق، ۱۴۰۱

بر اساس مقدار محاسبه شده برای F (۴۲/۵۴۱) و سطح معناداری ۰/۰۰۰ می توان گفت که رابطه معنی داری تایید شده است؛ از این رو، شاخص های نظام حمل و نقل به طور معنا دار قادر به تبیین متغیرهایی توسعه اقتصادی در روستاهای ناحیه مورد مطالعه

بوده است. بدین ترتیب، بهبود کیفیت زیرساخت و خدمات حمل و نقل روستایی بر توسعه اقتصادی در ابعاد مختلف آن اثر گذار بوده است (جدول ۱۱).

جدول ۱۱. معناداری رگرسیون شاخص‌های دسترسی به قابلیت دسترسی به نظام حمل و نقل و توسعه اقتصادی نواحی روستایی ANOVA(b) (از دیدگاه خانوار روستایی)

| مدل | مجموع مربعات | درجه آزادی df | میانگین مربعات | F | سطح معناداری |
|-----|--------------|---------------|----------------|--------|--------------|
| ۱ | اثر رگرسیونی | ۵ | ۷/۵۰۶ | ۴۲/۵۴۱ | ۰/۰۰۰ |
| | باقیمانده | ۳۶۲ | ۰/۱۷۶ | | |
| | کل | ۳۶۷ | | | |

منبع: یافته‌های تحقیق، ۱۴۰۱

سرانجام، برای تعیین اهمیت و نقش متغیرهای مستقل در تبیین و پیش‌بینی شدت اثرگذاری متغیرهای مستقل و وابسته از مقدار بتا بهره گرفته شد. بزرگ بودن مقدار بتا نشان‌دهنده اهمیت نسبی و شدت اثرگذاری آن در تبیین و پیش‌بینی متغیر وابسته است و هر واحد تغییر در انحراف آن باعث می‌شود متغیر وابسته به آن اندازه تغییر کند. از این رو هر چه مقدار بتا بزرگ‌تر و سطح معناداری کوچک‌تر کمتر از (۰/۰۵) باشد بدین معنی است که متغیر یا به عبارت دیگر شاخص‌های متغیر مستقل تأثیر زیادی بر متغیر وابسته دارد (کلانتری، ۱۳۸۵: ۱۸۲). در این رابطه، بر اساس ضریب بتا استاندارد شده تأثیر متغیرهای مستقل بر متغیر وابسته، نتایج آشکار ساخت که ضرایب تأثیر برای هر یک از شاخص‌های نظام حمل و نقل روستایی به صورت مثبت بوده و سطح معنی‌داری کوچک‌تر از (۰/۰۵) است که تأثیر مستقیم و معنی‌دار هر یک از شاخص‌های نظام حمل و نقل روستایی در توسعه اقتصادی نواحی روستایی تأیید شده است. بر اساس ضریب استاندارد شده تأثیر مؤلفه اثرگذار بر مؤلفه اثرپذیر، نتایج آشکار ساخت که با توجه به اطلاعات جدول (۱۲) می‌توان گفت بر اساس مقادیر Beta به ترتیب بهبود خدمات حمل و نقل ۰/۳۴۱، بیشترین اثر و کمترین اثر گسترش زیرساخت حمل و نقل ۰/۲۷۰ داشته است. در واقع، شاخص‌های مورد بررسی، تبیین‌کننده وضعیت نظام حمل و نقل روستایی ناحیه مورد مطالعه، در راستای توسعه اقتصادی نواحی روستایی شده است.

جدول ۱۲. ضرایب میزان شدت اثرگذاری شاخص‌های نظام حمل و نقل و توسعه اقتصادی نواحی روستایی Coefficients

| سطح معناداری | T | ضریب استاندارد | | شرح | مدل |
|--------------|-------|----------------|-------|-------|--------------------------|
| | | β | Std B | | |
| ۰/۰۰۰ | ۴/۶۶۶ | ۰/۲۷۰ | ۰/۵۴ | ۰/۲۵۰ | گسترش زیر ساخت حمل و نقل |
| ۰/۰۰۰ | ۴/۳۲۰ | ۰/۳۴۱ | ۰/۵۶ | ۰/۹۱ | بهبود خدمات حمل و نقل |
| ۰/۰۰۰ | ۴/۴۱۹ | ۰/۲۹۸ | ۰/۴۰ | ۰/۱۶ | کیفیت حمل و نقل |

منبع: یافته‌های تحقیق، ۱۴۰۱

بحث

پژوهش حاضر باهدف واکاوی نقش قابلیت دسترسی به نظام حمل و نقل و توسعه اقتصادی نواحی روستایی شهرستان اسدآباد انجام شد بر اساس نتایج رگرسیون چندمتغیره در ارتباط نظام حمل و نقل روستایی (متغیر اثرگذار) توسعه فعالیت‌های اقتصادی (متغیر اثرپذیر) در تمامی شاخص‌ها، تأثیر آماری معنی‌دار شده است؛ بنابراین با توجه به نتایج به دست آمده در مجموع بین متغیرهای اثرگذار و اثرپذیر، ارتباط معنی‌دار و مثبت مشاهده شده است و این بدان معنی است که گسترش زیرساخت‌های حمل و نقل، بهبود خدمات حمل و نقل، کیفیت حمل و نقل می‌تواند در توسعه فعالیت‌های اقتصادی در ناحیه مورد مطالعه اثرگذار باشد. به سخن دیگر دسترسی نظام حمل و نقل از راه توسعه فعالیت‌های روستایی، افزایش درآمد، کاهش هزینه‌ها، جذب سرمایه‌گذاری، تحرک‌پذیری اقتصادی، تنوع‌بخشی به فعالیت‌ها در نواحی روستایی شهرستان اسدآباد شده است. بر این مبنای نتایج به دست آمده با یافته‌های سجاسی قیداری و همکاران (۱۳۹۵) که در پژوهش خود نشان دادند که شاخص کاهش هزینه‌ها تولید و صرفه‌جویی در هزینه‌ها بیشترین تأثیرپذیری و افزایش سرمایه‌گذاری با منشأ شهری کمترین اثرپذیری از نظام حمل و نقل روستایی را داشته است هم‌راستا است.

همچنین با پژوهش نجفی و همکاران (۱۳۹۶) که نتیجه گرفتند شاخص حمل و نقل با درجه‌های متفاوتی بر روی هریک از شاخص‌های توسعه اقتصادی در بخش‌های مختلف منطقه مورد مطالعه نیز اثرات متفاوتی دارد. در نقاطی که حمل و نقل و با کیفیتی وجود داشته و از شبکه جاده‌ای مطلوبی نیز برخوردار بوده و در نتیجه موجبات تسهیل در حمل و نقل مسافر، جلب دسترسی مطمئن به امکانات و خدمات اجتماعی، بهبود شرایط زندگی شده است از رونق، اقتصادی بیشتری در بخش‌های کشاورزی، صنایع و خدمات برخوردار گردیده‌اند. در برابر، 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، مطابقت دارد. افزون بر این با یافته‌های کایزر و بارستو^۱ (۲۰۲۲)، سیکورا^۲ (۲۰۲۱) و لاسیسی و ماکینده^۳ (۲۰۲۰) که بیان داشتند: زیرساخت‌هایی نامناسب بر بیشتر شدن هزینه‌ها تأثیر می‌گذارد و حمل و نقل مناسب بر بیشتر شدن کالا و خدمات که به نوبه خود بر زندگی روستاییان تأثیر می‌گذارد، هم‌راستا است.

نتیجه‌گیری و پیشنهاد

حمل و نقل اصطلاحی است شامل عمل جابه‌جایی انسان، کالا، انرژی، خدمات، اطلاعات و دانش در یک فضای ترکیبی فیزیکی و مجازی بوده و مجموعه‌ای از علوم و فنون، تخصص‌ها، روش‌ها، سیاست‌ها، قوانین و مقررات مربوط به طراحی، ساخت و به‌کاربردن افزارها و دستگاه‌های جابه‌جاگر، بسترهای محیطی و شبکه‌ای جابه‌جایی را در برمی‌گیرد. حمل و نقل یکی از زیربناهای اصلی توسعه و عوامل اثرگذار بر توسعه اقتصادی نواحی روستایی جوامع محسوب می‌شود. میزان رشد توسعه همه‌جانبه کشورها و جوامع روستایی ارتباط مستقیمی با سیستم حمل و نقل آنها دارد که یکی از کارکردهای حمل و نقل روستایی کاهش فقر است. از آنجاکه حمل و نقل بخشی از مراحل تولید محسوب می‌شود کاهش فاصله، چه از نظر زمانی و چه از نظر مکانی سبب کاهش هزینه‌های تولید و در نتیجه افزایش تقاضا و سرانجام افزایش تولید در مناطق روستایی می‌شود.

هرچه میزان دسترسی به نظام حمل و نقل روستایی آسان‌تر بوده پیشرفت در شاخص‌های توسعه فعالیت‌ها بهتر بوده است. همچنین دسترسی به نظام حمل و نقل از طریق شاخص‌های گسترش زیرساخت‌های حمل و نقل، بهبود خدمات حمل و نقل، کیفیت حمل و نقل، بر تنوع بخشی نواحی روستایی مورد مطالعه اثرگذار بوده است. در دهه‌های اخیر گسترش راه‌های آسفالتی و توسعه جاده اسدآباد به کرمانشاه راه از مجاورت روستاها باعث توسعه اقتصادی و تنوع بخشی فعالیت‌های روستایی، باعث بیشتر شدن فراوری محصولات دامی، فراوری محصولات باغی، صنایع کارگاهی، فعالیت حمل و نقل بار و مسافر، فعالیت‌های گردشگری و فعالیت‌های اداری و درمانی را در پی داشته است؛ بنابراین، با واکاوی ادبیات موضوع و نتایج پژوهش، می‌توان چنین استنباط کرد که شاخص‌های گفته شده نظام حمل و نقل روستایی بر توسعه فعالیت‌های روستایی، شهرستان اسدآباد اثرگذار بوده‌اند. موقعیت طبیعی در نواحی روستایی مورد مطالعه دشتی، کوهپایه‌ای، کوهستانی در نواحی مورد مطالعه رابطه معنی‌دار وجود داشت. اما با وجود معنادار بودن رابطه‌ها، میانگین شاخص‌ها در مناطق کوهستانی و کوهپایه‌ای پایین است. مناسب است که برنامه‌ریزان روستایی سرمایه‌گذاری در خصوص زیرساخت‌های نظام حمل و نقل و توجه و تمرکز را در زمینه بهبود و افزایش کیفیت نظام حمل و نقل روستایی داشته باشند که این امر منجر به توسعه اقتصادی روستاها در ناحیه مورد مطالعه می‌شود.

باتوجه به بحث و نتیجه‌گیری پیشنهادهای زیر ارائه می‌گردد:

- بهبود کمی و کیفی راه‌ها برای حمل و نقل محصولات کشاورزی و غیرکشاورزی و گسترش راه‌های میان باغات در روستاها؛
- افزایش وسایل حمل و نقل عمومی مورداستفاده روستاییان همچون سواری، مینی‌بوس و غیره و به‌صورت ارزان و در دسترس باشد برای حمل مسافر، بار و برای حمل کالا و مواد مورد نیاز کشاورزی وانت‌بارها، کامیون و کامیونت‌های ارزان در دسترس باشد.
- در حمل و نقل علاوه بر جابه‌جایی افراد به جابه‌جایی کالا هم توجه شود و در این زمینه تسهیلات خاصی در نظر گرفته شود.
- تعیین محلی برای احداث پایانه مسافری و باربری در شهر اسدآباد؛

¹ - Kaiser & Barstow, 2022

² - Sikora, 2021

³ - Lasisi & Makinde, 2020

- افزایش دسترسی مناسب جهت زمینه‌سازی ساخت کارگاه‌های فراوری تبدیلی محصولات کشاورزی به محصولات قابل نگهداری طولانی‌مدت مانند میوه خشک و محصولات غیرکشاورزی صنایع کارگاهی و دستی.

بدین ترتیب، ضروری است که برنامه‌ریزان و مسئولین حمل‌ونقل روستایی بیشترین توجه و تمرکز را در زمینه بهبود و افزایش کیفیت، کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل، گسترش زیرساخت‌های مناسب حمل‌ونقل و بهبود خدمات حمل‌ونقل روستایی داشته باشند. چون که این امر افزون بر بهبود ابعاد توسعه اقتصادی روستاها، بسیاری از مسائل موجود در مناطق روستایی را نیز برطرف می‌کند.

ملاحظات اخلاقی

پیروی از اصول اخلاق پژوهش

نویسندگان اصول اخلاقی را در انجام و انتشار این پژوهش علمی رعایت نموده‌اند و این موضوع مورد تأیید همه آنهاست.

مشارکت نویسندگان

مشارکت نویسندگان در مقاله مستخرج از پایان‌نامه و رساله تقریباً به شکل زیر باشد:

نویسنده اول: تهیه و آماده‌سازی نمونه‌ها، انجام آزمایش و گردآوری داده‌ها، انجام محاسبات، تجزیه و تحلیل آماری داده‌ها، تحلیل و تفسیر اطلاعات و نتایج، تهیه پیش‌نویس مقاله

نویسنده دوم: استاد راهنمای پایان‌نامه، طراحی پژوهش، نظارت بر مراحل انجام پژوهش، بررسی و کنترل نتایج، اصلاح، بازبینی و نهایی‌سازی مقاله

تعارض منافع

بنا بر اظهار نویسندگان این مقاله تعارض منافع ندارد.

سپاسگزاری

نویسندگان مقاله از مردم روستاهای شهرستان اسدآباد که با خونگرمی به سؤال‌های پرسش‌نامه پاسخ داده‌اند؛ بسیار سپاسگزار هستند.

منابع

- پور طاهری، مهدی؛ سرنجیانه باقری، ناصر؛ و افتخاری، رکن‌الدین. (۱۳۹۰). ارزیابی قابلیت دسترسی به نظام حمل‌ونقل و نقش آن در توسعه سکونتگاه‌های روستایی. *فصلنامه برنامه‌ریزی و آمایش فضا*، ۱۶ (۴)، ۹۰-۱۱۰.
- خداپناه، کیومرث. (۱۴۰۰). واکاوی نقش حمل‌ونقل در توسعه ابعاد اقتصادی مناطق روستایی مورد مطالعه: دهستان کلخوران- شهرستان اردبیل. *نشریه جغرافیا و برنامه‌ریزی*، ۲۵ (۷۶)، ۹۹-۱۱۲.
- رضوانی، محمدرضا؛ قدیری معصوم، مجتبی؛ و کریمی، سید هادی. (۱۳۹۰). ارزیابی تأثیر حمل‌ونقل بر توسعه اجتماعی نواحی روستایی (مطالعه موردی: روستاهای حاشیه محور ارتباطی سندر-دیواندره). *برنامه‌ریزی توسعه کالبدی*، ۱ (۱).
- سجاسی قیداری، حمدالله؛ پور طاهری، مهدی؛ و سلیمانی، زهرا. (۱۳۹۶). نقش نظام حمل‌ونقل روستایی در توسعه‌یافتگی اقتصادی نواحی روستایی (مطالعه موردی دهستان طاغنکوه شمالی). *برنامه‌ریزی و آمایش فضا*، ۲۱ (۱)، ۲۲۱-۲۵۱.
- کریم‌زاده، سعید؛ عمادزاده، مصطفی؛ و کامکاردلایک، هادی. (۱۳۸۸). اثر سرمایه‌گذاری دولتی در بخش حمل‌ونقل بر رشد اقتصادی در ایران. *فصلنامه مدل‌سازی اقتصادی*، ۳ (۴).
- کلاتی مقدم، فرزانه؛ محتشمی، تکتم؛ و بذرافشان مقدم و بهادر. (۱۳۹۷). الگوی بهینه حمل‌ونقل صیفی‌جات در شبکه راه‌های روستایی استان خراسان رضوی. *راهبردهای توسعه روستایی*، ۶ (۱)، ۸۹-۹۹.
- نجفی، اسدالله؛ لنگرودی، سید حسن؛ جلالیان، حمید؛ و فرجی سبکبار، حسنعلی. (۱۳۹۷). تبیین اثرات فضایی شبکه حمل‌ونقل بر توسعه روستایی استان تهران. *فصلنامه برنامه‌ریزی منطقه‌ای*، ۸ (۳۱)، ۳۳-۴۶.

References

- Afolabi, O. J., Ademiluyi, I. A., & Oyetubo, A. O. (2016). Analysis of rural transportation of agricultural produce in Ijebu North local government area of Ogun State Nigeria. *International Journal of Economics and Management Sciences*, 6(1), 1-6. <https://doi.org/10.4172/2162-6359.1000394>
- Burdina, M. (2004). *Impact of transportation on business location decisions in rural upper great plains*. (Doctoral dissertation, North Dakota State University).
- Davis, A. (2004). *Relationships between transport, mobility, sustainable livelihoods and social capital for poverty reduction* (Doctoral dissertation, University of Wolverhampton). <http://hdl.handle.net/2436/92340>
- Donnges, C., Edmonds, G., & Johannessen, B. (2007). *Rural road maintenance: Sustaining the benefits of improved access*. Bangkok: International Labour Office. <http://hdl.handle.net/10919/69182>
- Eckhardt, J., Nykänen, L., Aapaoja, A., & Niemi, P. (2018). MaaS in rural areas-case Finland. *Research in Transportation Business & Management*, 27, 75-83. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2018.09.005>
- Hine, J. (2014). Good policies and practices on rural transport in Africa: *Planning infrastructure and services*.
- Kaiser, N., & Barstow, C. K. (2022). Rural transportation infrastructure in low-and middle-income countries: a review of impacts, implications, and interventions. *Sustainability*, 14(4), 2149. <https://doi.org/10.3390/su14042149>
- Kalani Moghadam, F., Mohtashmi, T., Bazarafshan Moghadam and B. (2017). The optimal model of transportation of agricultural products in the rural road network of Razavi Khorasan Province, *Rural Development Strategies*, 6(1), 89-99. (In Persian)
- Karimzadeh, Eid, Emadzadeh, M., Kamkardlake, H. (2008). The effect of government investment in the transportation sector on economic growth in Iran, *Economic Modeling Quarterly*, 3 (4). (In Persian)
- Khodapanah, K. (2021). Analysis of the role of transportation in the development of the economic aspects of the studied rural areas: Kalkhoran Dehistan- Ardabil City, *Geography and Planning Journal*, 25 (76). 99-112. (In Persian)
- Lasisi, K. O., & Makinde, H. (2020). Rural Transportation System in Nigeria: Focus on Ido Local Government Area, Oyo State. *African Scholar Journal of Environmental Design & Construction Management*, 18(4), 249-268. <https://doi.org/10.1177/00219096231184403>
- Litman, T., & Burwell, D. (2006). Issues in sustainable transportation. *International Journal of Global Environmental Issues*, 6(4), 331-347. <https://doi.org/10.1504/IJGENVI.2006.010889>
- Laird, J. J., & Mackie, P. J. (2014). Wider economic benefits of transport schemes in remote rural areas. *Research in Transportation Economics*, 47, 92-102. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2014.09.022>
- Najafi, A; Langroudi, H., Jalalian, H. and Faraji Sobbar, H. (2017). Explaining the spatial effects of transportation network on rural development of Tehran province. *Regional Planning Quarterly*, 8 (31), 33-46. (In Persian)
- Nicholls, S. (2001). Measuring the Accessibility and Equity of Public Parks: a Case Study Using GIS. *Managing Leisure*, 6(4), 201-219. <https://doi.org/10.1080/13606710110084651>
- Porter, G. (2012). Reflections on a century of road transport developments in West Africa and their (gendered) impacts on the rural poor. *Echo Geo*, 20, 1° 14. <https://doi.org/10.4000/echogeo.13116>
- Prus, P., & Sikora, M. (2021). The impact of transport infrastructure on the sustainable development of the region—Case study. *Agriculture*, 11(4), 279. <https://doi.org/10.3390/agriculture11040279>
- Pour Taheri, M., Saranjayane Bagheri, N., and Eftekhari, R. (2017). evaluation of the accessibility of the transportation system and its role in the development of rural settlements. *Space Planning and Planning Quarterly*, 16 (4), 90-110. (In Persian)
- Rizvani, M., Qadiri Masoom, M. and Karimi, Seyyed Hadi (2010). Evaluation of the impact of transportation on the social development of rural areas (case study: villages on the outskirts of the Sanandaj-Diwandara communication axis). *Physical Development Planning*. (In Persian)
- Rodrigue, J. P., Comtois, C., & Slack, B., (2013). *The Geography of Transport Systems*. Routledge, Fourth Edition, 440 Pages. <https://doi.org/10.4324/9780429346323>

- Saeed, K., & Kurauchi, F. (2015). Enhancing the service quality of transit systems in rural areas by flexible transport services. *Transportation Research Procedia*, 10, 514-523. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2015.09.005>
- Sejasi Kgedari, H., Pour Taheri, M., and Soleimani, Z. (2016), The role of rural transportation system in the economic development of rural areas (a case study of North Taghenkove district), *Space Planning and Planning*, 21 (1), 221-251.
- Santos, G., Behrendt, H., & Teytelboym, A. (2010). Part II: Policy instruments for sustainable road transport. *Research in transportation economics*, 28 (1), 46-91. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2010.03.002>
- Starkey, P. (Ed.). (2002). *Improving rural mobility: options for developing motorized and nonmotorized transport in rural areas*. World Bank Publications. <https://www.worldbank.org/en/research>
- Viergutz, K., & Schmidt, C. (2019). Demand responsive-vs. conventional public transportation: A MATSim study about the rural town of Colditz, Germany. *Procedia Computer Science*, 151, 69-76. <https://10.1016/j.procs.2019.04.013>