نقش نظام حمل و نقل روستایی در توسعه‌یافتگی اقتصادی نواحی روستایی (مطالعه موردی دهستان طاغنکوه شمالی)

حمدالله سجاسی قیداری[1*]، مهدی پورطاهری[2]، زهرا سلیمانی[3]

۱. استادیار جغرافیا و برنامه ریزی روستایی دانشگاه فردوسی مشهد
۲. دانشیار جغرافیا و برنامه ریزی روستایی دانشگاه تربیت مدرس
۳. دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه ریزی روستایی دانشگاه تربیت مدرس

دریافت: ۹۵/۵/۹ پذیرش: ۹۵/۱۲/۱۵

چکیده

در مناطق محروم سیاست‌های حمل و نقل نقشی حیاتی در توسعه ایفا می‌کند. برخی پژوهشگران دسترسی داشتن به نظام حمل و نقل را یکی از مهم‌ترین عوامل کاهش انزوای روستاییان می‌دانند. از این‌رو قابلیت دسترسی به نظام حمل و نقل روستایی یکی از مؤلفه‌های مهمی است که می‌تواند در توسعه اقتصادی نواحی روستایی تأثیر بسزایی داشته باشد. سعی پژهش کنونی بر این است که نشان دهد قابلیت دسترسی به نظام حمل و نقل روستایی چه تأثیرات اقتصادی می‌تواند بر نواحی روستایی به همراه داشته باشد. در تحقیق حاضر ۱۵ روستا و ۳۶۷ نفر از ساکنان روستاهای دهستان طاغنکوه شمالی انتخاب شده است. پس از تکمیل پرسش‌نامه، داده‌های جمع‌آوری شده با استفاده از نرم‌افزار SPSS و Arc-GIS ارزیابی شده است. شاخص‌های تحقیق شامل توانمندسازی اقتصادی، تحرک‌پذیری اقتصادی، افزایش درآمد و تنوع منابع درآمدی، متنوع شدن فعالیت‌های شغلی، افزایش ارزش زمین، کاهش هزینه‌های تولید و صرفه‌جویی در هزینه‌ها و افزایش سرمایه‌گذاری با منشا شهری است. نتایج تحقیق گویای این است که شاخص کاهش هزینه‌های تولید و صرفه‌جویی در هزینه‌ها بیشترین تأثیرپذیری، و افزایش سرمایه‌گذاری با منشا شهری کمترین تأثیرپذیری از نظام حمل و نقل روستایی را داشته است، همچنین از نظر تأثیرپذیری از نظام حمل و نقل جاده‌ای روستای صمان در بالاترین رتبه و روستای احمدیه در پایین‌ترین رتبه قرار گرفته است.

واژگان کلیدی: نظام حمل و نقل روستایی، توسعه‌یافتگی اقتصادی، نواحی روستایی، دهستان طاغنکوه شمالی

---

۱. نویسنده ی مسئول مقاله: ssojasi@um.ac.ir

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

مقدمه

در تاریخ توسعه جوامع انسانی دسترسی به نظام حمل و نقل از اهمیت اساسی برخوردار بوده به گونه‌ای که نقش مهمی در ارتقا و بالا بردن تحرکات و جابه‌جایی‌ها، افزایش تولیدات کشاورزی، صنعتی و تجاری دارد که در نهایت منجربه رشد اقتصادی می‌شود؛ بنابراین می‌توان بیان کرد با ادغام روزافزون کشورهای مختلف در بازارهای جهانی اهمیت نظام حمل و نقل افزایش می‌یابد و با توجه به اهمیتی که نظام حمل و نقل در دست‌یابی به توسعه در کشورهای توسعه‌یافته داشته است. از این‌رو امروزه کشورهای درحال‌توسعه بیشترین سرمایه‌گذاری را در ساختار نظام حمل و نقل دارند (احمد[1]، ۱۴۰۹:۱۹۹۷). هر دولت و کشور نیرومند و مستقل برای اداره جامعه و چرخش صحیح امور مختلف به یک سیستم حمل و نقل نیرومند چه در سطح داخلی و چه در سطح بین‌المللی نیاز دارد. نگاهی به کشورهای صنعتی و تجاری جهان سیمای هماهنگ و توانمند حمل و نقل آن‌ها را در سطوح داخلی و بین‌المللی روشن می‌سازد و از طرفی نواحی دور افتاده‌ای که استعداد خوبی را در زمینه انواع تولیدات داراست. اگر امکانات حمل و نقل مناسبی در اختیار نداشته باشند امکان بهره‌وری بهینه از استعدادهای محیطی برای آن نواحی وجود نخواهد داشت؛ بنابراین بسیاری از نواحی منزوی و دورافتاده هنگامی که از امکانات ارتباطی و حمل و نقل منسجم برخوردار می‌گردند، از انزوای جغرافیایی خارج شده و ارزش اقتصادی مناسب کسب می‌کند(کریمی و پاشازاده، ۳۶:۱۳۹۲). این تفکر در راستا *رویکرد* توسعه *حمل و نقل* محور[2] در ادبیات علمی امروز جهان در حوزه حمل و نقل درحال گسترش است. به طور کل دسترسی روستاییان به نظام حمل و نقل روستایی از سه دیدگاه دارای اهمیت است که نخست منجربه دسترسی آن‌ها به امکانات و خدمات می‌شود، دوم سبب افزایش جابه‌جایی و تحرک روستاییان شده که همین امر منجر به خارج شدن روستاییان از انزوای جغرافیایی شده و سوم منجربه دسترسی آن‌ها به بازار فروش محصولات‌شان می‌شود که رشد اقتصادی را برای روستاییان به همراه می‌آورد (الیس[3]، ۲:۱۹۹۷). به این ترتیب حمل و نقل روستایی یک موضوع مهمی است که مورد توجه بسیاری از متخصصان توسعه است، به طوری‌که در طول دهه گذشته، بانک جهانی، سازمان بین‌المللی

1. Ahmed
2. transit - oriented development (TOD)
3. Ellis

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

کار و دیگر سازمان‌های مرتبط در رابطه با توسعه روستایی و کاهش فقر برنامه‌هایی را طراحی کرده‌اند که در این میان نقش حمل و نقل روستایی به ویژه در رشد اقتصاد محلی از سایر موارد با اهمیت‌تر است (دنگس[1]، ۲۰۰۱:۲۰). با توجه به این موارد کشور ایران نیز باید در راه توسعه اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، آبادانی کشور و برقراری روابط بین‌المللی سالم از نظر تجاری، فنی، فرهنگی، مذهبی، سیاسی و... با دیگر کشورها، توسعه سیستم حمل و نقلی خود را اساس و شالوده نیل به اهداف بالا قرار دهد (کریمی و پاشازاده، ۳۷:۱۳۹۲ به نقل از: رضویان، ۱۳:۱۳۸۸) و از سویی چون روستاهای ایران، فضاهای زیستی و جمعیتی قابل توجهی از جمعیت کل کشور را به خود اختصاص داده‌اند. انجام طرح‌های مربوط به نیازهای زیستی و تولیدی برای این جمعیت، در مقایسه با طرح‌های توسعه و نوسازی شهرها با تأخیر مواجه بوده، برای جبران این تأخیر انجام طرح‌های ضربتی و برنامه‌ریزی‌های زیربنایی در نواحی روستایی نیاز روز کشور است که در ماندگاری جمعیت روستایی در فضای سکونت و تولید خود نقش مهمی دارد (مطیعی‌لنگرودی، ۹۵:۱۳۸۲). از آن‌جایی که نسبت بالایی از جمعیت فقیر کشورهای درحال توسعه در نواحی روستایی زندگی می‌کنند ضروری است که برای کاهش فقر از این نواحی با اقداماتی از قبیل بهبود نظام حمل و نقل روستایی با رویکرد توسعه حمل و نقل محور در جهت افزایش دسترسی آنان به بازار، خدمات اساسی و ارتقا شرایط اقتصادی روستاییان گام برداشت (هین[2]، ٦:٢٠١٤).

با توجه به حاکم بودن چنین شرایطی در کشور ضروری است که برنامه‌ریزان توسعه به این امر توجه ویژه‌ای داشته باشند. اهمیت حمل و نقل روستایی در توسعه کشور و روستاها به اندازه‌ایی است که در فصل عمران و توسعه روستایی برنامه چهارم و پنجم توسعه اقتصادی و اجتماعی یکی از سیاست‌ها و اقدامات اجرایی برای رشد اقتصادی مناطق روستایی به بهینه‌سازی شبکه حمل و نقل بار و مسافر روستایی اختصاص یافته است. منطقه مورد مطالعه در پژوهش حاضر دهستان طاغنکوه شمالی واقع در شهرستان فیروزه از توابع استان خراسان‌رضوی است. با توجه به این‌که در ۵ سال اخیر جاده نیشابور– سلطان‌آباد بازسازی شده که این بازسازی شامل آسفالت جدید که منجربه سهولت در دسترسی روستاییان این دهستان به شهرهای اطراف شده است و همچنین این بازسازی سبب افزایش رفت و آمد از

1. Donnges
2. Hine

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

روستاهای سلطان‌آباد و استفاده از این جاده شده است که این امر می‌تواند در رونق روستاهای اطراف این جاده تأثیر داشته باشد؛ بنابراین پژوهش کنونی با تأکید بر جنبه‌های یادشده به این پرسش پاسخ می‌دهد: بازسازی جاده نیشابور– سلطان‌آباد چه تأثیری در توسعه اقتصادی روستاهای دهستان طاغنکوه‌شمالی داشته است؟ با توجه به بررسی‌ها در زمینه حمل و نقل روستایی مطالعات و تحقیقات محدودی انجام گرفته که در جدول ۱ به برخی از این مطالعات اشاره شده است.

جدول ۱. مطالعات انجام شده در رابطه با حمل و نقل روستایی

مولف/ سال	عنوان	یافته ها
پورطاهری و همکاران، ۱۳۹۱	ارزیابی قابلیت دسترسی به نظام حمل و نقل و نقش آن در توسعه سکونت‌گاه‌های روستایی بخش ییلاق جنوبی شهرستان دهگلان	نتایج مطالعات میدانی این مقاله که در سطح ٤٠٠ خانوار روستایی و همچنین ۲۷ نفر از مدیران محلی اجرا شد گویای این است که قابلیت دسترسی به حمل و نقل روستایی موجب تغییرات اندام‌وار(رونق اقتصادی و اجتماعی) در نواحی روستایی مورد مطالعه شده است.
نظری، ۱۳۸۳	نقش دولت در توسعه شبکه ارتباطی و تأثیر آن در تحول سیستم حمل و نقل روستایی با تأکید بر روابط شهر و روستا در ایران استان گلستان	نتایج تحقیق نشان می‌دهد که انگیزه‌های اصلی تردد درون‌روستایی را ملاقات‌های خانوادگی و مسافرت‌های بین‌روستایی غالباً با هدف دریافت خدمات اجتماعی مراجعه به مدارس راهنمایی و دبیرستان، مراکز بهداشتی درمانی، شرکت در مراسم عروسی، اعیاد و سوگواری انجام می‌گیرد. در حالی‌که بخش عمده مسافرت‌های شهری با انگیزه‌های اقتصادی و گاهی دریافت سطوح بالاتر خدمات صورت می‌گیرد.
کریمی و پاشازاده، ۱۳۹۲	حمل و نقل روستایی، بستری اشتغال‌زا برای جوامع روستایی سنندج– دیواندره	یافته‌های تحقیق بیان‌گر این مطلب است که راه ارتباطی سنندج– دیواندره در ارتقای سطح اشتغال و درآمد روستاییان تأثیر مثبتی داشته به گونه‌ای که تأثیر راه ارتباطی بر روستاهای نزدیک به مراتب بیشتر از روستاهای دور بوده است.

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

سلطانی و فلاح‌منشادی، ۱۳۹۱	یکپارچه‌سازی سیستم حمل و نقل راه‌کاری در جهت دست‌یابی به حمل و نقل پایدار کلانشهر شیراز	یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که سیاست‌های جاری مدیریت شهری شیراز از نظر معیارهای «راهبرد حمل و نقل یکپارچه»، وضعیت مطلوبی ندارد. از دیدگاه کارشناسی، اولویت‌بندی سیاست‌های یکپارچه‌سازی با محوریت توسعه حمل و نقل عمومی و به ترتیب شامل افزایش دسترسی و کارایی اتوبوس‌رانی در مناطق شهری دارای پتانسیل تقاضا، تخصیص بخشی از عواید ناشی از دریافت عوارض شهرداری در بخش حمل و نقل عمومی و ایجاد مسیرهای ویژه اتوبوس در کریدورهای پرتردد و بخش مرکزی شهر است.
Donnges 2001	حمل و نقل روستایی و واحدهای دولت محلی منطقه آسیا و اقیانوسیه	نتایج پژوهش نشان می‌دهد که در کشورهای درحال‌توسعه حمل و نقل روستایی ویژگی‌های خاص خود را دارد و برای اهداف متفاوتی مانند امرارمعاش، اجتماعی و اقتصادی توسط مردم مورد استفاده قرار می‌گیرد و اگر حمل و نقل به معنی بهبود تحرک مردم برای دسترسی به خدمات و امکانات مورد نیازشان باشد، ضروری است که در این کشورها برنامه‌ریزی‌های مناسبی برای بهبود حمل و نقل روستایی انجام گیرد.
Banjo & et al., 2012	حمل و نقل روستایی آفریقا	نتایج تحقیق نشان می‌دهد که حمل و نقل روستایی در راستای تسهیل دسترسی روستاییان است که روستاییان با دو هدف عمده از نظام حمل و نقل استفاده می‌کنند: ۱) با هدف انتقال مازاد تولیدات کشاورزی خود به بازار، ۲) برقراری ارتباط با مراکز رشد جهت استفاده از خدمات اجتماعی، اداری.

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

Fouracre, 2001	مزایای اجتماعی حمل و نقل روستایی	نتایج پژوهش نشان می‌دهد که مردم در جوامع روستایی نیازهای اجتماعی خاص خودشان را دارند که از جمله این نیازها می‌توان نیاز به مواد غذایی، آب، سرپناه، بهداشت، دانش، مهارت و امنیت جسمی و روحی اشاره کرد. برای این‌که بتوان این خدمات اجتماعی را به صورت مناسب و پایدار برای روستاییان فراهم کرد باید شرایطی ایجاد شود تا روستاییان توانایی دسترسی به جوامع دیگر را داشته باشند؛ بنابراین ایجاد نظام حمل و نقل مناسب در این زمینه می‌تواند مؤثر باشد.

منبع یافته‌های پژوهش با استفاده از منابع در دسترس، ۱۳۹۵

براساس جدول ۱ بیشتر مطالعات صورت گرفته تنها به بحث زیربناها (راه‌های روستایی) توجه شده و در بیشتر موارد نظام حمل و نقل روستایی کمتر مورد توجه قرار گرفته است. در پژوهش حاضر سعی بر این است که این نظام مورد توجه اساسی قرار گیرد و در واقع تأثیر این نظام در شرایط اقتصادی روستاییان مورد توجه است.

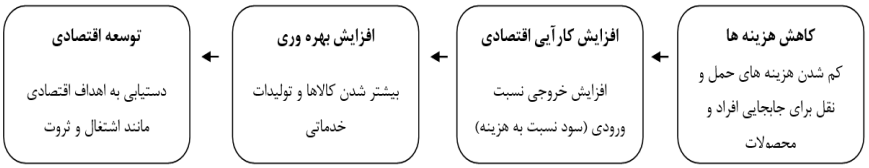
۱. چارچوب نظری

حمل و نقل یا جابه‌جاگری[1] 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 به کار بردن افزارها و دستگاه‌های جابه‌جاگر، بسترهای محیطی و شبکه‌های جابه‌جایی را دربرمی‌گیرد (رضویان، ۱۳:۱۳۸۸). تاکنون رویکردهای مختلفی در ارتباط با حمل و نقل ارائه شده که از جمله آن رویکرد حمل و نقل یکپارچه، رویکرد رشد هوشمند، رویکرد حمل و نقل همگانی و رویکرد توسعه حمل و نقل محور (TOD)(VTPI[2], 2008) است. در این میان رویکرد حمل و نقل محور به عنوان جدیدترین رویکرد، با هدف ایجاد مراکز محلی توسعه از تمرکزگرایی و یا انزوای مطلق مکانی جلوگیری کرده و تلاش دارد با ایجاد شرایط دسترسی لازم، بسترهای توسعه‌های محلی را به

1 .Transportation
2. Victoria Transport Policy Institute

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

واسطه حمل و نقل فراهم سازد (رفیعیان و همکاران، ۱۳۸۹؛ عباس‌زادگان، ۱۳۹۰؛ لوو[3] و همکاران، ۲۰۱۰). از جمله اهداف توسعه‌ای دنبال شده در رویکرد توسعه حمل و نقل محور، توسعه پایدار اقتصادی است، زیرا یکی از جنبه‌های اساسی حمل و نقل ابعاد اقتصادی بوده و ایجاد تغییرات مثبت در آن می‌تواند بر شرایط اقتصاد محلی و ملی تاثیرگذار باشد. توجه به برنامه‌ریزی در زمینه سیستم حمل و نقل اثرات قابل توجهی در رشد و توسعه اقتصادی از جمله تأثیر در مخارج و هزینه‌های دولت‌ها و مردم، ایجاد فرصت‌های شغلی، مصرف منابع، بهره‌وری، ارزش زمین و انباشت ثروت دارد (لیتمن، ۱:۲۰۱۲). به طور کلی حمل و نقل از جمله بخش‌های اقتصادی است که خدمات آن هم به صورت واسطه و هم به صورت نهایی مورد استفاده قرارمی‌گیرد (شریفی، ۲۰۸:۱۳۹۰). توسعه حمل و نقل امکان دسترسی به منابع و بازارها را فراهم و به این ترتیب امر تولید و بازاررسانی و مبادله کالاها را آسان‌تر می‌سازد (شریفی،۱۳۹۰: ۲۱۰). علاوه‌براین توسعه حمل و نقل به دلیل آسان‌سازی فعالیت‌های تولیدی و امکان جابه‌جایی آسان‌تر بار و مسافر موجب کاهش نابرابری بین منطقه‌ای و متعادل‌تر شدن توزیع درآمد در کشورها را فراهم می‌سازد. بدون امکان دسترسی به منابع و بازارها، رشد اقتصادی متوقف می‌شود و عدم دست‌یابی به تسهیلات حمل و نقل، کیفیت و سطح رفاه اقتصادی را متزلزل می‌سازد (بابازاده و همکاران، ۱۵۸:۱۳۸۸). تحقیقات انجام شده در کشور ما در این زمینه نیز مؤید این حقیقت است که رشد اقتصادی ناشی از توسعه حمل و نقل موجب کاهش نابرابری درآمدی بین خانوارهای مناطق شهری و روستایی می‌شود (مهرگان و دهقانی، ۳٦۷:۱۳۸۹). از سوی دیگر فعالیت‌های این بخش موجب تحرک دیگر بخش‌های اقتصادی می‌شود (شریفی، ۱۱:۱۳۹۰). براساس شکل ۱ بهبود نظام حمل و نقل از طریق عوامل زیر رشد و توسعه اقتصادی را تحت تأثیر قرار می‌دهد.



شکل ۱. تأثیر نظام حمل و نقل در توسعه اقتصادی

3. Loo

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

منبع لیتمن[4]، ۷:۲۰۱۲

سیستم حمل و نقل دارای اجزا و عناصری است که کارایی سیستم را معین می‌کند. در سیستم راه‌های روستایی اجزا شامل شبکه راه‌ها، وسایل نقلیه، پایانه و امکانات نگهداری و مکانیسم‌های تاسیساتی و کنترل، تکمیل‌کننده یکدیگرند (شریعتمداری، ۵۷:۱۳۷۱)؛ بنابراین حمل و نقل روستایی به طور وسیع به عنوان یک نهاد موفق در استراتژی‌های معیشت روستاییان به حساب می‌آید؛ براساس شکل ۲ سه عنصر مکمل الف- وسایل حمل و نقل، ب- مکان و کیفیت امکانات و تسهیلات، ج- زیرساخت‌های حمل و نقل، عناصر حمل و نقل روستایی را شامل می‌شوند (پورطاهری و همکاران،۹۲:۱۳۹۱).

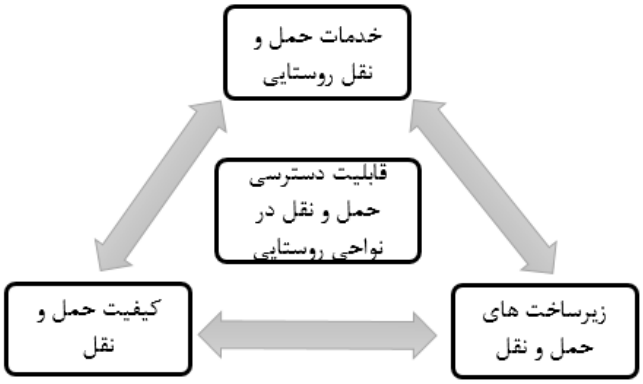
الف- خدمات حمل و نقل روستایی: ظرفیت‌سازی در مناطق روستایی از طریق حمل و نقل در مناطق روستایی موجب افزایش استفاده از وسایل حمل و نقل روستایی و درنتیجه سبب تأثیر بر کاهش زمان و فاصله مسافرت‌های شخصی و کالا می‌شود. در واقع این آثار را می‌توان به صورت کاهش زمان اختصاص یافته به جابه‌جایی نهاده‌های کشاورزی و محصولات آن، تسهیل دسترسی به بازاریابی محصولات محلی و مکان‌های فروش آن، تسهیل مسافرت‌های خارج از روستا به ویژه برای مردان و استفاده از وسایل حمل و نقل برای مسافرت‌های شخصی ترسیم کرد.

ب) مکان و وضعیت امکانات و تسهیلات (کیفیت حمل و نقل): دومین عنصر از حمل و نقل یکپارچه چارچوب مکان و کیفیت امکانات و تسهیلات است. فاصله خانوارها از تسهیلاتی مانند دسترسی به آب، جنگل‌ها، آسیاب، مراکز آموزشی، مراکز بهداشتی و مقدار زمان و هزینه‌ای است که ساکنان روستایی برای فعالیت حمل و نقل صرف می‌کنند.

ج) زیرساخت‌های حمل و نقل روستایی: زیرساخت‌ها، مکمل‌های وسایل نقلیه و مکان و کیفیت تسهیلات توامان سه عنصر حمل و نقل روستایی به حساب می‌آیند (رضوانی و همکاران، ۵۱:۱۳۹۱) (شکل ۲).

4 Litman

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]



شکل ۲. عناصر تشکیل‌دهنده حمل و نقل روستایی

منبع پورطاهری و همکاران،۹۲:۱۳۹۱

زیرساخت‌های حمل و نقل مناسب روستایی سبب افزایش ظرفیت منطقه در جذب سرمایه‌گذاری خارجی و داخلی می‌شود و همین عامل سبب به وجود آمدن انگیزه مهمی در اقتصاد و تجارت روستایی در کشورهای درحال‌توسعه می‌شود. برای نمونه تأمین منابع مالی و تنوع در عوامل تولید توسط سرمایه‌گذاران خارجی می‌تواند در مناطق روستایی سبب احداث زیرساخت‌های حمل و نقل و یا بهبود آن شود. در مورد ارتباط حمل و نقل با رشد اقتصادی در سطح محلی، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل و نقل سبب باز توزیع اشتغال‌زایی در مناطق مختلف می‌شود. یا به عبارت دیگر تغییر در قابلیت دسترسی به وجودآورنده فعالیت‌های جدیدی است که از آن به عنوان رشد اقتصادی نام می‌برند (پوراحمد، ۲۵:۱۳۹۱). به طور کلی مطالعات انجام شده توسط بانک جهانی تأکید بر آن دارد که بخش حمل و نقل با هموار کردن امر مبادله و تجارت، موجبات رشد را هم در سطح ملی و هم در سطح جهانی فراهم کرده و زمینه‌های امکان دسترسی به رفاه و تسهیلات ملی را افزایش می‌دهد. تجربیات کشورهای توسعه‌یافته نشان داده که توسعه حمل و نقل پیوسته در حد کلان اقتصادی سبب رشد اقتصادی و افزایش بازدهی اجتماعی نسبت به سرمایه‌گذاری‌های خصوصی بوده است (رضایی‌ارجرودی و تسبیحی، ۱۳۰:۱۳۸۷). زیرساخت‌های حمل و نقل روستایی از چند طریق بر رشد و تحرک‌پذیری اقتصادی تأثیر می‌گذارد.

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

- زیرساخت‌ها، هزینه عوامل اولیه در فرایند تولید را کاهش می‌دهندکه اثر مستقیم بهره‌وری نامیده می‌شود.
- زیرساخت‌ها، بهره‌وری کارکنان را افزایش می‌دهند که این اثر به عنوان اثر مستقیم شناخته شده است.
- تأثیر زیرساخت‌ها بر رشد از طریق مدت زمان ساخت و ساز حاصل می‌شود. سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها به حفاظت و توجه نیاز دارند، در کنار زیرساخت‌ها، تأسیسات و صنایع وابسته ایجاد می‌شود که در بلندمدت ایجاد مشاغل را به همراه دارد.
- زیر ساخت‌ها اثر مثبتی بر بهداشت و آموزش دارد. بهداشت مناسب و آموزش بالای نیروی کار رشد اقتصادی را تضمین می‌کند (اسنیسکا[5] و سیمکونایت[6]، ۱۶:۲۰۰۹).

سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل و ارتباطات زمینه را برای افزایش فرصت‌های شغلی دهک‌های پایین درآمدی، دسترسی به اطلاعات و بازارهای فروش، کاهش دادن هزینه‌های حمل و نقل، کاهش هزینه‌های مبادلات و معاملات تجاری، ارتقاء بازاریابی فروش کشاورزان و کارگران و کسبه‌های بازار فراهم کنند (مهرگان و دهقانی‌احمدآباد، ۳۷۲:۱۳۸۹).

اگرچه محدودیت‌های بسیاری برای رشد مناطق روستایی وجود دارد، ولی یکی از مهم‌ترین این محدودیت‌ها به ویژه در بخش کشاورزی، عدم دسترسی روستاییان به نظام حمل و نقل مناسب است، بنابراین بهبود حمل و نقل به عنوان یک عامل قابل توجه برای دستیابی به اهداف توسعه است و همچنین توسعه حمل و نقل روستایی نقش مهمی در پیشبرد اهداف توسعه به ویژه کاهش فقر، بهبود امنیت غذایی و افزایش بهره‌وری محصولات کشاورزی در میان‌مدت و بلندمدت در نواحی روستایی دارد (بانجو[7]، ۵:۲۰۱۲). به هر حال توسعه شبکه حمل و نقل موجب تغییرات اساسی و بنیادی در خصوص فعالیت‌های اقتصادی و در نهایت تخصص‌گرایی ناحیه‌ای می‌شود. برای نمونه احداث جاده منجربه بهره‌برداری و استخراج از منابع ذغالی یک مکان و یا زیر کشت آوردن اراضی کشاورزی بیشتر می‌شود. استقرار فعالیت‌های اقتصادی به دلیل گسترش خطوط ارتباطی ظرفیت جذب جمعیت ناحیه را از طریق تشدید مهاجرت‌ها بالا می‌برد که این امر سبب توسعه بیشتر فعالیت‌های اقتصادی است

5. Snieska
6. Simkunaite
7. Banjo

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

(کریمی و پاشازاده، ۳۶:۱۳۹۲). دسترسی به حمل و نقل روستایی نقش مهمی در رفع نیازهای اقتصادی روستاییان مانند دسترسی به بازار، ادارات دولتی و اشتغال دارد و از سویی بهبود دسترسی به مراکزی چون بازار، ادارات دولتی و تسهیلات اعتباری این امکان را برای روستاییان فراهم می‌کند تا از طریق افزایش بهره‌وری کشاورزی و بازاریابی برای محصولاتشان زمینه بهبود شرایط اقتصادی نیز فراهم شود (الیس، ۶:۱۹۹۷). به این ترتیب که خانواده‌های روستایی برای تأمین نیازهای معیشتی و بهبود شرایط اقتصادی به بازار نیاز دارند که این نیاز از طریق دسترسی مناسب به راه‌های حمل و نقل برطرف می‌شود، بهبود شرایط اقتصادی در روستاها ابتدا در بخش کشاورزی اتفاق می‌افتد و سپس به تدریج سایر فعالیت‌های غیرکشاورزی را تحت تأثیر قرار می‌دهد (فووراکر[8]، ۶:۲۰۰۱). سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل و نقل سبب بازتوزیع اشتغال‌زایی در مناطق مختلف می‌شوند. به عبارت دیگر تغییر در قابلیت دسترسی به وجودآورنده فعالیت‌های جدیدی است که از آن به عنوان رشد اقتصادی نام می‌برند. بهبود زیرساخت‌های حمل و نقل و دسترسی به بازار از طریق زیرساخت‌های حمل و نقل مناسب منجر به افزایش مازاد اضافی محصول به دلیل قیمت بالای محصولات، کاهش هزینه‌های حمل و نقل و کاهش ضایعات محصولات در انتقال به بازار، داشتن اطلاعات بهتر از بازار و تولید بالای محصولات معیشتی می‌شود (فن[9] و همکاران، ۴:۱۹۹۹).

سیستم حمل و نقل نقش اساسی در توسعه روستایی و کاهش انزوای جغرافیایی دارد (دنگس، ۱:۲۰۰۱). بهبود دسترسی به حمل و نقل روستایی سبب افزایش فرصت‌های اشتغال‌زایی، تغییر در میزان اشتغال اعضای خانوارهای روستایی، افزایش پس‌انداز و سرمایه‌گذاری در مناطق روستایی، تغییر در ابعاد و اندازه بازار (خریدار، فروشنده، تاجر و...)، کاهش زمان و هزینه مسافرت‌ها، افزایش بهره‌وری و تغییر ساختار کشاورزی از سنتی به ماشینی، مکان‌یابی و گسترش فعالیت‌های بازاریابی تولیدات روستایی، افزایش حجم و کیفیت تولیدات کشاورزی و کاهش ضایعات کشاورزی، دسترسی آسان به نهاده‌های کشاورزی و... می‌شود (پورطاهری و همکاران، ۱۰۲:۱۳۹۱). دسترسی به راه‌های حمل و نقل مناسب و در

8. Fouracre
9. Fan

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

نتیجه آن دسترسی به بازار فروش محصولات زمینه را برای رونق فعالیت‌های کشاورزی و غیرکشاورزی برای روستاییان فراهم می‌کند.

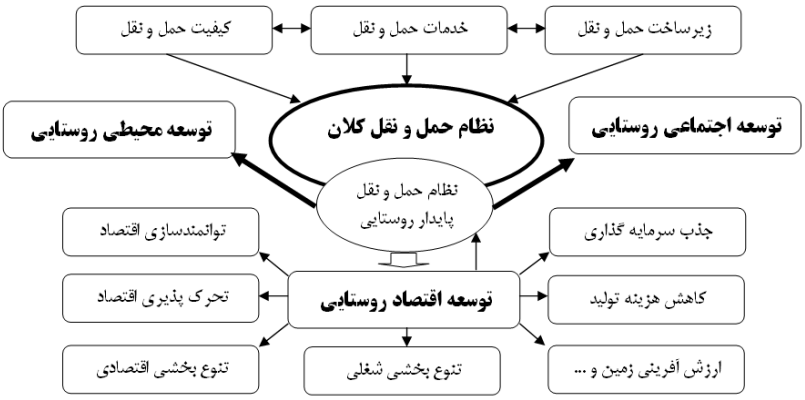
فعالیت‌های کشاورزی: خانوارهای روستایی که دسترسی مناسبی به خدمات و راه‌های حمل و نقل و بازارهای محلی و شهرها دارند سبب می‌شود که زمینه برای بازاریابی محصولات فراهم شده که در نتیجه آن روستاییان می‌توانند بازده محصولات کشاورزی خود را افزایش داده که منجر به افزایش میزان درآمدشان می‌شود. به این ترتیب که کشاورزان محصولات اضافی خود را می‌توانند در بازارهای محلی و یا با قیمت بالاتر در بازارهای خارجی به فروش برسانند و به واسطه دسترسی بیشتر به بازارها، فرصت برای افزایش تولیدات کشاورزی به وجود می‌آید و از طرفی دسترسی به راه‌های حمل و نقل زمینه را برای ورود نهاده‌های کشاورزی از جمله بذر و کود فراهم می‌کند که در افزایش محصولات کشاورزی تأثیر بسزایی دارد. ارتباط و دسترسی با پیرامون در هر محیطی زمینه‌ساز توسعه و بهره‌وری می‌شود. در محیط روستایی حمل و نقل در کاهش و حتی رفع فقر روستایی، توسعه گردشگری و بهبود راندمان کشاورزی دارای اثرات مهمی است (پوراحمد، ۲۷:۱۳۹۱).

فعالیت‌های غیرکشاورزی: افزایش بهره‌وری کشاورزی و تجاری شدن کشاورزی سبب می‌شود که کشاورزان برای انجام فعالیت‌های خود به نیروی کار پاره‌وقت نیاز داشته باشند، به طور کلی توسعه اقتصادی در منطقه سبب ایجاد فعالیت‌های غیرکشاورزی مانند جاده‌سازی، ساختمان‌سازی، ارائه خدمات و امکانات و فعالیت‌های تجاری می‌شود. بسیاری از این مشاغل در روستاهای مرکزی که اقتصاد وابسته به کشاورزی است، ایجاد می‌شود (دنیس[10]، ۵:۲۰۰۱).

توسعه حمل و نقل براساس نظام حمل و نقل پایدار روستایی در جنبه‌های مختلف حیات محیط‌های روستایی تاثیرگذار است که از جمله آن‌ها می‌توان به پایدارسازی اقتصادی، پایداری اجتماعی و پایداری زیست‌محیطی اشاره کرد. با توجه به اهمیت بعد اقتصاد و غلبه آن، در این مطالعه تأکید اصلی بر تأثیر نظام حمل و نقل روستایی بر پایداری اقتصادی مورد نظر است (شکل ۳).

10. Dennis

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]



شکل ۳. مدل مفهومی تحقیق

۲. منطقه مورد مطالعه و روش تحقیق

تحقیق کنونی از نوع اکتشافی و از نظر روش توصیفی– تحلیلی است. جهت گردآوری اطلاعات و انجام پژوهش برای مطالعات نظری از منابع و اسناد کتابخانه‌ای و مقالات استفاده شده است، در بعد عملی نیز با توجه به این که عرصه‌های روستایی فاقد سیستم نظام‌مند در خصوص ثبت آمار و اطلاعات مربوط به موضوع مورد مطالعه است؛ بنابراین باید با تنظیم پرسش‌نامه و عملیات پیماشی به گردآوری داده‌ها و اطلاعات مورد نظر پرداخت. برای این منظور با استفاده از مطالعات کتابخانه‌ای و نظری اقدام به استخراج شاخص‌های مطالعه شد (جدول۳).

جدول ۳. شاخص‌های سنجش متغیر وابسته

شاخص	متغیر
توانمندسازی اقتصادی	افزایش بهره‌وری محصولات کشاورزی، افزایش محصولات کشاورزی، افزایش قدرت خرید کالاهای مصرفی کم دوام (کفش، پوشاک و...)، افزایش قدرت خرید کالاهای مصرفی با دوام (فرش و یخچال و...)، افزایش درآمد روستاییان، افزایش فرصت‌های شغلی در بخش کشاورزی، افزایش فرصت‌های شغلی در بخش غیرکشاورزی، افزایش سفرهای شغلی روستاییان، افزایش ارزش زمین روستایی، افزایش فرصت‌های سرمایه‌گذاری در روستا، افزایش زمینه‌های تنوع کاربری، توسعه سطح زیرکشت.
تحرک‌پذیری اقتصادی	افزایش دسترسی به خدمات ترویجی کشاورزی، افزایش دسترسی به بازار و فروش محصولات، افزایش دسترسی به فروشگاه مواد غذایی روستا، افزایش دسترسی به فروشگاه تعاونی در روستا، دسترسی آسان به شهر، افزایش رفت و آمد روستاییان به روستاها و شهرهای اطراف،

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

	دسترسی آسان به نهادهای کشاورزی، افزایش دسترسی به تسهیلات اعتباری، تسهیل زمینه‌های ورود تکنولوژی‌های تولید به روستاها، توسعه زیرساخت‌های روستایی(آب، برق، تلفن، گاز و...)
افزایش درآمد و تنوع منابع درآمدی	افزایش تعداد مسافران و گردشگران در منطقه، کاهش هزینه‌های دسترسی به خدمات موجود در شهر (بیمارستان و...)، فروش مستقیم محصولات مزرعه به مسافران و گردشگران، میزان تمایل به پیش‌فروش محصولات تولیدی
متنوع‌شدن فعالیت‌های شغلی	توسعه زمینه‌ها و فرصت‌های جدید شغلی غیرکشاورزی، توسعه فعالیت‌های غیرزراعی (باغات، زنبورداری و...)، ایجاد و توسعه صنایع تبدیلی کشاورزی در منطقه، دسترسی به موقع به نیروی کار در موارد مورد نیاز، امکان فعالیت در شهر و بازگشت روزانه به روستا، تشکیل تعاونی‌های تولید
افزایش ارزش زمین و مسکن	میزان استقبال از خرید و فروش اراضی و مسکن روستایی، افزایش قیمت زمین و مسکن در روستا، افزایش قیمت زمین‌های کشاورزی (اجاره، خرید و فروش)
کاهش هزینه‌های تولید و صرفه‌جویی در هزینه‌ها	تسهیل در بازاررسانی محصولات کشاورزی (دامی، زراعی و باغی)، کاهش هزینه‌های انتقال کالاها و محصولات تولیدی به بازارهای مصرف، تمایل به کشت محصولات بازاری یا دارای خرید تضمینی، کاهش قیمت نهادهای کشاورزی به‌ویژه در فصل تولید
افزایش سرمایه‌گذاری با منشا شهری	دسترسی به دانش و تکنولوژی‌های جدید کشاورزی، سرمایه‌گذاری در توسعه فعالیت‌های کشاورزی و غیرکشاورزی، استفاده از اعتبارات بانکی، سرمایه‌گذاری توسعه فعالیت‌های کارآفرینی، میزان سرمایه‌گذاری در فعالیت‌های کشاورزی (دامداری، باغ‌داری و....)، افزایش زمینه‌های سرمایه‌گذاری در روستا (کشاورزی، صنعت و خدمات)، میزان سرمایه‌گذاری در مشاغل سنتی و صنایع دستی

منبع یافته‌های تحقیق، ۱۳۹۵

جهت سنجش متغیر مستقل از سه عنصر تشکیل‌دهنده حمل و نقل روستایی شامل وسایل حمل و نقل، مکان و کیفیت امکانات و تسهیلات و زیرساخت‌های حمل و نقل، عناصر حمل و نقل روستایی استفاده شده است (جدول ٤).

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

جدول ٤. شاخص‌های متغیر مستقل

شاخص	متغیر
زیرساخت‌های حمل و نقل	پیچ خطرناک، شانه راه، رعایت استانداردهای ایمنی در راه‌ها (از لحاظ نصب تابلوهای راهنمایی رانندگی، پیچ‌های استاندارد، راه خط‌کشی شده)، درجه راه (درجه ۱، درجه ۲، درجه ۳)، میزان قدمت راه، کاهش تصادفات، مسدودشدن راه (بر اثر نزولات جوی و بر اثر ریزش‌های دامنه‌ای)
خدمات حمل و نقل	نوع وسیله نقلیه برای رفتن به شهر نیشابور، تعداد سرویس‌های موجود در طول روز، وجود سرویس‌های متعدد در روستا، وجود سوخت‌گیری در نزدیکی روستا، وجود تعمیرگاه در نزدیکی روستا، وجود تاکسی تلفنی در نزدیکی روستا، وجود ماشین مخصوص انتقال محصولات کشاورزی و دامی و زود فاسد شدنی
کیفیت حمل و نقل	وجود استراحت‌گاهی بین‌راهی، رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، رعایت تعداد سرنشین، میزان استهلاک وسایل نقلیه، برخورداری از ایمنی مناسب، ایجاد آلودگی صوتی و آلودگی هوا، درصد گازسوز بودن، زمان‌بندی مشخص برای رفتن به شهر، حرکت در زمان مشخص

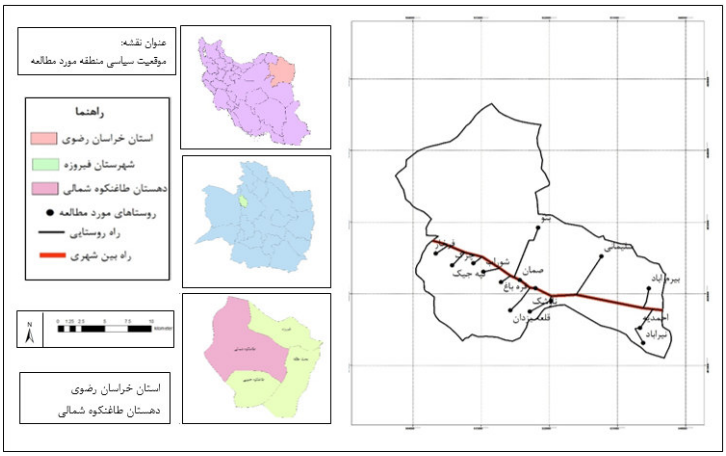
محدوده علملیاتی‌سازی این پژوهش روستاهای دهستان طاغنکوه شمالی در شهرستان تحت جلگه (فیروزه) استان خراسان رضوی قرار گرفته و دهستان طاغنکوه شمالی در سال ۱۳۹۰ دارای ۱۳۲۱٦ نفر جمعیت بوده است. این دهستان دارای ۵۹ آبادی که از این تعداد آبادی فقط ۳۰ آبادی دارای جمعیت و باقی خالی از سکنه است. در سال‌های اخیر احداث جاده نیشابور به سلطان‌آباد در محدوده مورد مطالعه، سبب گسترش روابط فضایی و از انزوا خارج شدن روستاهای محدوده شده است؛ بنابراین در این پژوهش با توجه به ویژگی‌های جغرافیایی و دسترسی به جاده روستایی نیشابور- سلطان‌آباد روستاهایی انتخاب شده است تا میزان اثرگذاری راه‌اندازی این جاده بر اقتصاد روستاهای پیرامون جاده مورد بررسی قرار گیرد. ۱۵ روستا برای نمونه تحقیق انتخاب شد و از طریق نمونه‌گیری تصادفی طبقه‌ای پس از اعمال فرمول کوکران، ۳٦۷ پرسش‌نامه از سرپرستان خانوار به صورت تصادفی طبقه‌ای مستقر در مناطق روستایی و نیز ۱۵ پرسش‌نامه از مدیران روستاهای (شوراهای اسلامی و یا دهیاران) این دهستان تهیه شد (جدول ۵) (شکل ٤).

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

جدول ۵. جمعیت و تعداد پرسش‌نامه‌های پرشده روستاهای مورد مطالعه

روستا	پرسش‌نامه	جمعیت	روستا	پرسش‌نامه	جمعیت
بیرم‌آباد	۱۹	۲۶۱	قره باغ	۲۷	۷۳۳
سلیمانی	۳۳	۱۰۶۸	شوراب	۳۶	۱۲۷۲
تپه‌جیک	۱۹	۲۶۰	چزگ	۲۵	۶۰۱
ناوشک	۱۸	۱۷۲	نیرآباد	۲۴	۵۵۶
نصرآباد	۲۲	۴۰۳	علی‌آباد	۱۷	۱۳۱
فرخار	۳۱	۹۴۷	احمدیه	۱۷	۱۰۹
قلعه‌یزدان	۳۲	۱۰۴۸	بتو	۲۸	۸۰۲
صمان	۱۹	۲۴۸			

منبع یافته‌های تحقیق، ۱۳۹۵



شکل ٤. موقعیت دهستان طاغنکوه شمالی

پرسش‌نامه طراحی‌شده مطابق با طیف لیکرت بوده و روایی پرسش‌نامه توسط ۱۶ نفر از متخصصین مطالعات روستایی مورد تأیید قرار گرفته و پایایی متغیرها با استفاده از آلفای کرونباخ به میزان ۰/۹۶۱ محاسبه شده است. در جدول ۳ به تفکیک روستا جمیعت و تعداد

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

پرسشنامه تکمیل‌شده مشخص و همچنین برای تجزیه و تحلیل اطلاعات از نرم‌افزار SPSS و Arc-GIS استفاده شده است.

۳. یافته‌های پژوهش

اطلاعات توصیفی استخراج‌شده از پرسش‌نامه نشان می‌دهد (جدول ٦) که سن ٪۳۷/۹ پاسخ‌گویان بین ۲۰-۳۰ سال بوده که ٪۳٦ دارای سطح تحصیلات دیپلم و ٪٤٤ پاسخ‌گویان دارای شغل زراعت هستند، همچنین ٪۵۵/٦ دارای وسایل نقلیه بوده‌اند. از نظر بیشترین مراجعه ماهانه به شهر بیش از ۳ بار در ماه با ٪٤۲/۵ بیشترین مراجعه ماهانه به روستاهای اطراف، بیش از ۳ بار در ماه با ٪۵۱، معاملات اقتصادی سالانه با روستاهای اطراف با ٪٤۵/۸ انجام نمی‌گیرد و تعداد معاملات اقتصادی سالانه با شهر بیش از ۳ بار با ٪۳۰/۲ بوده است.

جدول ٦. یافته‌های توصیفی تحقیق

مؤلفه	بیشترین پاسخگو	تعداد	درصد
سن پاسخ‌گو	۲۰-۳۰ سال	۱۳۹	۳۷/۹
سطح تحصیلات پاسخ‌گو	دیپلم	۱۳۲	۳۶
شغل اصلی پاسخ‌گو	زارع	۱۶۳	۴۴
برخورداری از وسیله نقیله	دارند	۲۰۴	۵۵/۶
تعداد مراجعه ماهانه به شهر	بیش از ۳ بار	۱۵۶	۴۲/۵
تعداد مراجعه ماهانه به روستاهای اطراف	بیش از ۳ بار	۱۸۷	۵۱
تعداد معاملات اقتصادی سالانه با روستاهای اطراف	انجام نمی‌گیرد	۱۶۸	۴۵/۸
تعداد معاملات اقتصادی با شهر	بیش از ۳ بار	۱۱۱	۳۰/۲

منبع یافته‌های تحقیق، ۱۳۹۵

با توجه به یافته‌های به‌دست‌آمده میانگین شاخص کاهش هزینه‌های تولید و صرفه‌جویی در هزینه‌ها بالاتر از سایر شاخص‌هاست، بیشترین تأثیرپذیری از حمل و نقل جاده‌ای و

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

شاخص افزایش سرمایه‌گذاری با منشا شهری با میانگین ۳/۲۵ کمترین تأثیرپذیری را دارد. با توجه به این‌که سطح معناداری تمام شاخص‌ها زیر ۰/۰۵ است، حمل و نقل روستایی در تمامی شاخص‌های یادشده و در نتیجه بر توسعه اقتصادی نواحی روستایی دهستان طاغنکوه شمالی تأثیرگذار است. میانگین تمامی شاخص‌ها از ۳ بالاتر و جاده نیشابور- سلطان‌آباد به لحاظ تأثیرگذاری در ابعاد اقتصادی زندگی روستاییان از وضعیت متوسط به بالایی برخوردار است (جدول ۷).

جدول ۷. نتایج آزمون تی‌تک نمونه‌ای

شاخص	T	میانگین	درجه آزادی	سطح معناداری
توانمندسازی اقتصادی	۷/۸۱۴	۳/۴۶۰۹	۳۶۶	.۰۰۰
تحرک پذیری اقتصادی	۱۰/۹۸۹	۳/۵۶۱۷	۳۶۶	.۰۰۰
افزایش درآمد و تنوع منابع درآمدی	۸/۰۸۴	۳/۴۷۲۱	۳۶۶	.۰۰۰
متنوع شدن فعالیت‌های شغلی	۵/۶۶۵	۳/۲۹۹۳	۳۶۶	.۰۰۰
افزایش ارزش زمین و مسکن	۵/۶۹۹	۳/۶۳۰۴	۳۶۶	.۰۰۰
کاهش هزینه‌های تولید و صرفه‌جویی در هزینه‌ها	۱۰/۶۰۰	۳/۵۷۶۳	۳۶۶	.۰۰۰
افزایش سرمایه‌گذاری با منشا شهری	۴/۷۶۵	۳/۲۵۳۴	۳۶۶	.۰۰۰

منبع یافته‌های تحقیق، ۱۳۹۵

بررسی نتایج به‌دست‌آمده از جدول ۸ بیانگر سطح معناداری تمامی شاخص‌ها زیر ۰/۰۵ است که نظام حمل و نقل روستایی تأثیر متفاوتی بر هر یک از شاخص‌های مورد مطالعه داشته است که میزان تأثیرپذیری هر یک از این شاخص‌ها و توسعه‌یافتگی اقتصادی روستاها را می‌توان به تفکیک مورد بررسی قرار داد و از آن‌جایی که تأثیرپذیری هر شاخص از نظام حمل و نقل روستایی متفاوت بوده می‌توان روستاها را براساس هر شاخص و میزان تأثیرگذاری آن طبقه‌بندی کرد که این طبقه‌بندی براساس آزمون توکی انجام می‌شود.

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

جدول ۸. نتایج آزمون ANOVA

		Sum of Squares	درجه آزادی	Mean Square	F	سطح معناداری
توانمندسازی اقتصادی	بین‌گروهی	۱۳۳,۱۰۹	۱۴	۹,۵۰۸	۱۰,۰۱۵	.۰۰۰
	درون‌گروهی	۳۳۴,۱۵۷	۳۵۲	.۹۴۹		
	جمع	۴۶۷,۲۸۴	۳۶۶			
تحرک پذیری اقتصادی	بین‌گروهی	۱۰۴,۸۷۰	۱۴	۷,۴۸۴	۱۰,۷۰۰	.۰۰۰
	درون‌گروهی	۲۴۶,۲۱۱	۳۵۲	.۶۹۹		
	جمع	۳۵۰,۹۹۱	۳۶۶			
افزایش درآمد و تنوع منابع درآمدی	بین‌گروهی	۱۲۰,۶۷۷	۱۴	۸,۶۲۰	۸,۹۹۴	.۰۰۰
	درون‌گروهی	۳۳۷,۳۵۰	۳۵۲	.۹۵۸		
	جمع	۴۵۸۰۲۶	۳۶۶			
متنوع شدن فعالیت‌های شغلی	بین‌گروهی	۸۶,۹۵۳	۱۴	۶,۲۱۱	۷,۵۹۳	.۰۰۰
	درون‌گروهی	۲۸۷,۹۲۷	۳۵۲	.۸۱۸		
	جمع	۳۷۴,۸۸۰	۳۶۶			
افزایش ارزش زمین و مسکن	بین‌گروهی	۱۰۴,۱۲۷	۱۴	۷,۴۳۸	۶,۰۴۸	.۰۰۰
	درون‌گروهی	۴۳۲,۹۰۳	۳۵۲	۱,۲۳۰		
	جمع	۵۳۷,۰۳۱	۳۶۶			
کاهش هزینه‌های تولید و صرفه‌جویی در هزینه‌ها	بین‌گروهی	۱۵۰,۵۳۱	۱۴	۱۰,۷۵۲	۱۵,۳۵۴	.۰۰۰
	درون‌گروهی	۲۴۶,۵۰۰	۳۵۲	.۷۰۰		
	جمع	۳۹۷,۰۳۰	۳۶۶			
افزایش سرمایه‌گذاری با منشا شهری	بین‌گروهی	۱۰۰,۴۳۲	۱۴	۷,۱۴۷	۹,۰۳۸	.۰۰۰
	درون‌گروهی	۲۷۹,۴۰۱	۳۵۲	.۷۹۴		
	جمع	۳۷۹,۸۳۳	۳۶۶			
جمع	بین‌گروهی	۱۱۳,۱۰۵	۱۴	۸,۰۷۹	۱۳,۱۰۶	.۰۰۰
	درون‌گروهی	۲۱۶,۹۷۸	۳۵۲	.۶۱۶		
	جمع	۳۳۰,۰۸۴	۳۶۶			

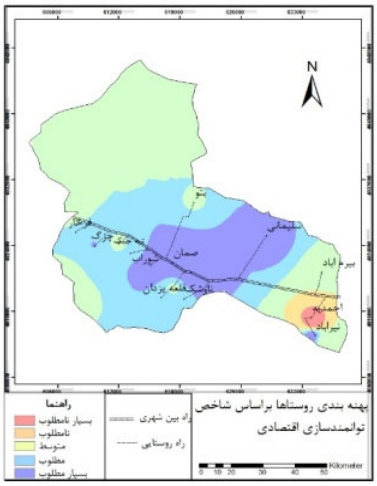
منبع یافته‌های تحقیق، ۱۳۹۵

براساس آزمون توکی روستاها تمامی شاخص‌ها طبقه‌بندی شده‌اند و روستاها در هر شاخص به طور مجزا در تعداد طبقات مختلف قرار گرفته‌اند که نتایج به صورت فضایی ارائه شده است. با توجه به شکل ٤ و شاخص توانمندسازی اقتصادی، روستاهای مورد مطالعه در ۵

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

دسته بسیار نامطلوب تا بسیار مطلوب طبقه‌بندی شده‌اند. روستای احمدیه دارای شرایط بسیار نامطلوب، روستاهای سلیمانی، علی‌آباد، نصرآباد، صمان و قره‌باغ در وضعیت بسیار مطلوب، سایر روستاها در دیگر طبقات واقع شده‌اند. یکی از دلایلی که روستای احمدیه در این طبقه قرار گرفته است می‌توان به وضعیت خاکی جاده آن اشاره کرد. یافته‌های شکل ٦ نشان می‌دهد براساس شاخص تحرک‌پذیری اقتصادی، روستاها به ٤ دسته بسیار نامطلوب تا بسیار مطلوب طبقه‌بندی شده است. روستای احمدیه در وضعیت بسیار نامطلوب، روستاهای صمان و شوراب در شرایط بسیار مطلوب قرار گرفته‌اند. روستاهای مورد مطالعه براساس بررسی شکل ۷ و شاخص افزایش ارزش زمین و مسکن در ۳ دسته بسیار نامطلوب تا بسیار مطلوب طبقه‌بندی شده که روستای احمدیه در طبقه بسیار نامطلوب و روستای صمان در وضعیت بسیار مطلوب واقع شده است. باتوجه به شکل ۸ و شاخص افزایش سرمایه‌گذاری شهری روستاهای مورد مطالعه به ٤ دسته تقسیم می‌شود که روستای احمدیه در شرایط بسیار نامطلوب و روستای صمان در وضعیت بسیار مطلوب واقع شده‌است. روستاها براساس شاخص افزایش درآمد در ٤ دسته به صورت شکل ۹ از بسیار نامطلوب تا بسیار مطلوب طبقه‌بندی شده‌اند که روستای احمدیه در شرایط بسیار نامطلوب و روستای صمان دارای وضعیت بسیار مطلوب قرار گرفته‌اند. طبق شاخص تنوع فعالیت‌های شغلی می‌توان روستاهای مورد مطالعه را در ۳ دسته و براساس شکل ۱۰ رده‌بندی کرد که روستای احمدیه در شرایط بسیار نامطلوب و سایر روستاها به جز بیرم‌آباد در وضعیت بسیار مطلوب قرار گرفته‌اند. با توجه به شکل ۱۱ و شاخص کاهش هزینه‌های تولید روستاهای مورد مطالعه در ٦ رده بسیار نامطلوب تا عالی طبقه‌بندی می‌شوند. براساس شکل روستای احمدیه در وضعیت بسیار نامطلوب و روستای شوراب در شرایط عالی قرار گرفته است. طبق تمامی شاخص‌ها که بیانگر میزان توسعه‌یافتگی اقتصادی ناشی از نظام حمل و نقل روستایی است، روستاها را می‌توان در ۵ دسته طبق شکل ۱۲ از بسیار نامطلوب تا بسیار مطلوب طبقه‌بندی کرد. روستای احمدیه از آن‌جایی که دارای راه خاکی است از نظر تأثیرپذیری از نظام حمل و نقل روستایی در شرایط بسیار نامطلوب و روستای صمان و قره‌باغ دارای وضعیت بسیار مطلوب است.

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]



شکل ۵. پهنه‌بندی روستاها براساس شاخص توانمندسازی اقتصادی

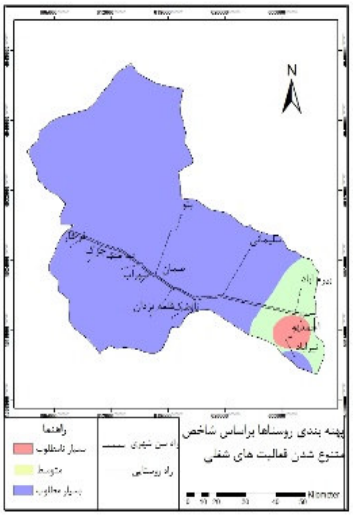
شکل ۶. پهنه‌بندی روستاها براساس شاخص تحرک‌پذیری اقتصادی

شکل ۷. پهنه‌بندی روستاها براساس شاخص افزایش ارزش زمین و مسکن

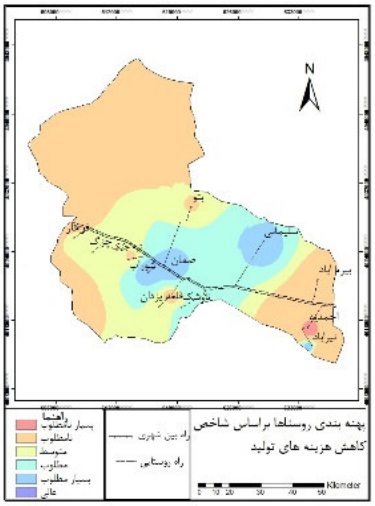
شکل ۸. پهنه‌بندی روستاها براساس شاخص افزایش سرمایه‌گذاری شهری

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

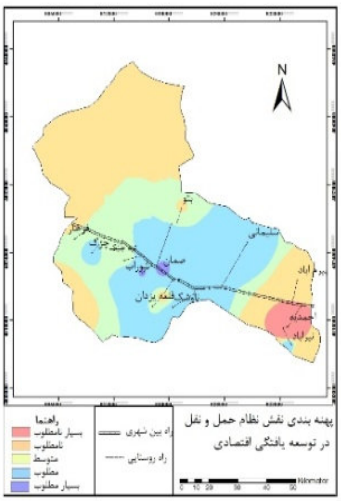
شکل ۹. پهنه‌بندی روستاها براساس شاخص افزایش درآمد



شکل۱۰. پهنه‌بندی روستاها براساس شاخص تنوع فعالیت‌های شغلی



شکل ۱۱. پهنه‌بندی روستاها براساس شاخص کاهش هزینه‌های تولید



شکل ۱۲. پهنه‌بندی نقش نظام حمل و نقل روستایی درتوسعه‌یافتگی اقتصادی روستا

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

با توجه به شکل ۱۲ می توان روستاها را براساس بیشترین تأثیرپذیری اقتصادی از نظام حمل و نقل روستایی رتبه‌بندی کرد که مجموع روستاهای مورد مطالعه در منطقه براساس آزمون توکی در ۵ طبقه قرار می‌گیرند که روستاهای با وضعیت اقتصادی بسیار مطلوب تا بسیار نامطلوب قابل مشاهده است (جدول ۹).

جدول ۹ . رتبه‌بندی روستاهای مورد مطالعه براساس آزمون توکی

ردیف	روستا	وضعیت	رتبه	ردیف	روستا	وضعیت	رتبه
۱	صمان	بسیارمطلوب	۱	۹	قلعه‌یزدان	متوسط	۳
۲	قره‌باغ	بسیارمطلوب	۱	۱۰	شوراب	متوسط	۳
۳	سلیمانی	مطلوب	۲	۱۱	تپه‌جیک	متوسط	۳
۴	نیرآباد	مطلوب	۲	۱۲	فرخار	متوسط	۳
۵	علی‌آباد	مطلوب	۲	۱۳	بتو	نامطلوب	۴
۶	ناوشک	مطلوب	۲	۱۴	بیرم‌آباد	نامطلوب	۴
۷	نصرآباد	مطلوب	۲	۱۵	احمدیه	بسیارنامطلوب	۵
۸	چزگ	مطلوب	۲				

منبع یافته‌های تحقیق، ۱۳۹۵

طبق جدول۱۰ سطح معناداری تعداد مسدود شدن راه و درصد وسایل نقلیه گازسوز در روستا کم‌تر از آلفا ۰/۰۵ است؛ بنابراین بین فراوانی مشاهده شده و مورد انتظار تفاوت وجود دارد. با توجه به این شکاف این دو مورد از کیفیت مناسبی برخوردار نیست و به دلیل این‌که سطح معناداری قدمت راه و انواع وسایل نقلیه بالاتر از ۰/۰۵ است می‌توان پذیرفت که بین فراوانی مشاهده شده و مورد انتظار تفاوتی وجود ندارد به این معنی که این دو مورد از کیفیت مطلوبی برخوردار است.

جدول۱۰. نتایج آزمون کای اسکوئر

	قدمت راه	تعداد مسدود شدن راه بر اثر ریزش دامنه‌ای	انواع وسیله نقلیه	درصد وسایل نقلیه گاز سوز
کای اسکوئر	۵,۲۰۰	۱۱,۲۶۷	۳,۹۳۳	۹,۲۶۷
درجه آزدادی	۲	۱	۳	۳
سطح معناداری	.۰۷٤	.۰۰۱	.۲٦۹	.۰۲٦

منبع یافته‌های تحقیق، ۱۳۹۵

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

برای بررسی شاخص‌های زیرساخت‌های حمل و نقل از آزمون توزیع دوجمله‌ای بهره‌گیری شده است. با توجه به جدول ۱۱ از آن‌جایی که شاخص‌های وجود پیچ خطرناک، وجود خط کشی، مسدودشدن راه (نزولات جوی)، وجود تابلوهای رانندگی، سرویس، ماشین کرایه‌ای، ماشین مخصوص انتقال محصولات کشاورزی، ماشین مخصوص جابه‌جایی دام، ماشین مخصوص جابه‌جایی محصولات زود فاسدشدنی، رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، برخورداری از ایمنی مناسب، ایجاد آلودگی صوتی، ایجاد آلودگی هوا، زمان‌بندی مشخص سرویس، تأخیر در حرکت دارای کیفیت مطلوبی است، از سوی دیگر شاخص‌های وجود شانه راه، ضوابط و مقررات، تصادف در یک سال، سرویس‌های متعدد، محل سوخت‌گیری، تعمیرگاه، تاکسی تلفنی، رعایت تعداد سرنشین از کیفیت مطلوبی برخوردار نیست. به طورکلی سیستم حمل و نقل روستایی در شهرستان طاغنکوه شمالی براساس شاخص‌های مورد بررسی حدود ٪۵٦ از معیارهای استاندارد را داراست؛ بنابراین عدد بالای ٪۵۰ و از وضعیت مطلوبی برخوردار است.

جدول ۱۱ . نتایج آزمون توزیع دوجمله‌ای

	طبقه	N	Observed Prop.	Test Prop.	سطح معناداری
پیچ خطرناک	خیر	۸	.۵۳	.۵۰	۱,۰۰۰
	بله	۷	.٤۷		
شانه راه	بله	۷	.٤۷	.۵۰	۱,۰۰۰
	خیر	۸	.۵۳		
ضوابط و مقررات	بله	٦	.٤۰	.۵۰	.٦۰۷
	خیر	۹	.٦۰		
مسدودشدن راه (نزولات جوی)	بله	۷	.٤۷	.۵۰	۱,۰۰۰
	خیر	۸	.۵۳		
تابلوهای رانندگی	خیر	٤	.۲۷	.۵۰	.۱۱۸
	بله	۱۱	.۷۳		
خط‌کشی	بله	۱۳	.۸۷	.۵۰	.۰۰۷
	خیر	۲	.۱۳		
تصادف در یک سال	خیر	۸	.۵۳	.۵۰	۱,۰۰۰
	بله	۷	.٤۷		

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

وجود سرویس	بله	۱٤	.۹۳	.۵۰	.۰۰۱
	خیر	۱	.۰۷		
سرویس‌های متعدد	بله	۵	.۳۳	.۵۰	.۳۰۲
	خیر	۱۰	.٦۷		
محل سوخت‌گیری	بله	۵	.۳۳	.۵۰	.۳۰۲
	خیر	۱۰	.٦۷		
تعمیرگاه	خیر	۱۰	.٦۷	.۵۰	.۳۰۲
	بله	۵	.۳۳		
تاکسی تلفنی	بله	٤	.۲۷	.۵۰	.۱۱۸
	خیر	۱۱	.۷۳		
ماشین کرایه‌ای	بله	۱۵	۱,۰۰	.۵۰	.۰۰۰
		۱۵	۱,۰۰		
ماشین انتقال محصولات کشاورزی	بله	۱۳	.۸۷	.۵۰	.۰۰۷
	خیر	۲	.۱۳		
ماشین مخصوص جابه‌جایی دام	بله	۱۳	.۸۷	.۵۰	.۰۰۷
	خیر	۲	.۱۳		
ماشین جابه‌جایی محصولات فاسدشدنی	خیر	۱۳	.۸۷	.۵۰	.۰۰۷
	بله	۲	.۱۳		
استراحت‌گاه	خیر	۱٤	.۹۳	.۵۰	.۰۰۱
	بله	۱	.۰۷		
رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی	خیر	۳	.۲۰	.۵۰	.۰۳۵
	بله	۱۲	.۸۰		
رعایت تعداد سرنشین	خیر	٦	.٤۰	.۵۰	.٦۰۷
	بله	۹	.٦۰		
افزایش استهلاک وسایل نقلیه	خیر	۳	.۲۰	.۵۰	.۰۳۵
	بله	۱۲	.۸۰		
برخورداری از ایمنی مناسب	بله	۱۵	۱,۰۰	.۵۰	.۰۰۰
ایجاد آلودگی صوتی	خیر	۱٤	.۹۳	.۵۰	.۰۰۱
	بله	۱	.۰۷		
ایجاد آلودگی هوا	خیر	۱٤	.۹۳	.۵۰	.۰۰۱

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

	بله	۱	.۰۷		
زمان‌بندی مشخص سرویس	بله	۱۰	.٦٧	.۵۰	.۳۰۲
	خیر	۵	.۳۳		
تأخیر در حرکت	خیر	۱۰	.٦٧	.۵۰	.۳۰۲
	بله	۵	.۳۳		

جهت رتبه‌بندی نظام حمل و نقل روستاها از شاخص مرکزیت استفاده شده است. براساس یافته‌های جدول ۱۲ روستای صمان از نظر عناصر حمل و نقل روستایی که شامل وسایل حمل و نقل، کیفیت امکانات و تسهیلات، زیرساخت‌های حمل و نقل با دریافت **۳۲۵** امتیاز در رتبه اول قرار گرفته است. روستای احمدیه با امتیاز ۸۰ در آخرین رتبه قرار دارد؛ بنابراین نتایج این جدول با نتایجی که از سایر شاخص‌های اقتصادی که در قالب نقشه ارائه شده مطابقت و هماهنگی دارد، به این صورت که در سایر نتایج نیز روستای صمان دارای شرایط مطلوب و روستای احمدیه با توجه به این‌که دارای جاده خاکی و محروم از بسیاری از استاندارهای سیستم حمل و نقل دارای شرایط نامطلوب است.

جدول ۱۲. رده‌بندی روستاها براساس شاخص مرکزیت

روستا	امتیاز	رتبه	روستا	امتیاز	رتبه
صمان	۳۲۵	۱	نصرآباد	۱٦۸	۹
شوراب	۳۱۲	۲	قره‌باغ	۱۵۸	۱۰
بیرم‌آباد	۲٦۱	۳	تپه جیک	۱٤۹	۱۱
ناوشک	۲۵۳	٤	قلعه‌یزدان	۱۳۲	۱۲
فرخار	۲۲۲	۵	بتو	۱۲۷	۱۳
علی‌آباد	۲۱۳	٦	چزک	۱۰۹	۱٤
سلیمانی	۱۸۹	۷	احمدیه	۸۰	۱۵
نیرآباد	۱۸۰	۸			

برای مشخص کردن میزان نقش متغیر مستقل بر وابسته، ابتدا اقدام به تعیین ضریب همبستگی بین متغیرها و در ادامه از طریق رگرسیون مقدا نقش هر یک از عوامل بر متغیر

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

وابسته استخراج شد. بررسی همبستگی بین متغیرها نشان داد که بین متغیر زیرساخت‌های حمل و نقل (r=۰/۳۵۱) خدمات حمل و نقل (r=۰/۲٤٦)، کیفیت حمل و نقل (r=۰/۱٦۲) با توسعه‌یافتگی اقتصادی در مناطق روستایی رابطه مثبت و معنی‌داری وجود دارد (جدول ۱۳).

جدول ۱۳ همبستگی بین مؤلفه‌های توسعه حمل و نقل با توسعه‌یافتگی اقتصادی

متغیر مستقل		مقدار (r)	مقدار (p)
توسعه حمل و نقل	زیرساخت‌های حمل و نقل	۰/۳۵۱	۰/۰۰۰
	خدمات حمل و نقل	۰/۲٤٦	۰/۰۰۰
	کیفیت حمل و نقل	۰/۱٦۲	۰/۰۰۰

منبع یافته‌های تحقیق، ۱۳۹۵

براساس بتای استاندارد به‌دست‌آمده متغیرهای زیرساخت‌های حمل و نقل خدمات حمل و نقل، کیفیت حمل و نقل به ترتیب به عنوان متغیرهایی بودند که بیشترین سهم را در میزان تغییرات متغیر وابسته داشتند. براساس جدول ۱٤ نتایج نشان می‌دهد این متغیرهای پیش‌بینی ٪٦۳ (R^2=۰/٦۳) از میزان واریانس متغیر وابسته (توسعه اقتصادی روستاها) است. ضریب تعیین بیان‌گر این است که متغیرهای دیگری نیز در توسعه اقتصادی روستاهای مورد مطالعه تاثیرگذار بوده که در مطالعه حاضر بررسی نشده است. نتایج تحلیل واریانس یک طرفه نیز معنی‌دار بودن رگرسیون و رابطه خطی بین متغیرها را در گام نهایی نشان می‌دهد. جهت برآورد معادله تخمین و با توجه به اطلاعات به‌دست‌آمده و معنی‌دار بودن مدل نهایی رگرسیون چند متغیره در این پژوهش با رابطه (۱) می‌توان نقش توسعه حمل و نقل در توسعه‌یافتگی اقتصادی را در منطقه مورد مطالعه تخمین زد.

جدول ۱٤ ضرایب رگرسیون چند مرحله‌ای پیرامون ارتباط بین متغیرهای تحقیق

گام	نام متغیر	ضریب رگرسیون	ضریب تعیین R^2	ضریب تعیین تعدیل‌شده	مقدار F	مقدارP
۱	زیرساخت‌های حمل و نقل	۰/٤۱	۰/٤۹	۰/۳۸	۳۲/٦۵	۰/۰۰۰
۲	خدمات حمل و نقل	۰/۵۰	۰/۵۲	۰/٤۳	۲٤/۸۵	۰/۰۰۰
۳	کیفیت حمل و نقل	۰/۷۲	۰/٦۳	۰/٦۲	۱۲/۷۵	۰/۰۰۰

منبع یافته‌های تحقیق، ۱۳۹۵

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

در نهایت اطلاعات مندرج در جدول ۱۵ نشان می‌دهد براساس نتایج حاصل از ضریب بتا، سهم و نقش متغیر «زیرساخت‌های حمل و نقل» در تبیین متغیر وابسته «توسعه‌یافتگی اقتصادی» بیشتر از سایر متغیرهاست و متغیرهای خدمات حمل و نقل و کیفیت حمل و نقل به ترتیب در اولویت بعدی قرار گرفتند (شکل ۳).

$$Y = 0.624(x_1) + -0.421(x_2) + 0.275(x_3) \quad (۱)$$

جدول ۱۵ . ضرایب متغیرهای واردشده در معادله رگرسیون نهایی

متغیرهای پیش‌بین	ضرایب استانداردنشده		ضرایب استانداردشده	T محاسبه‌شده	مقدار (p)
	ضریب ورود	بتا (β)	خطای معیار		
عد ثابت	٤٣/٦١	---------	٣/٥٢	١٢/٢	٠/٠٠٠
زیرساخت‌های حمل و نقل	٦/٦٥	٠/٦٢٤	٠/٦٢٥	٥/٢٣	٠/٠٠٠
خدمات حمل و نقل	٥/٥٢	٠/٤٢١	٠/٤٢٥	٤/٥٤	٠/٠٠٠
کیفیت حمل و نقل	٣/٢٨	٠/٢٧٥	٠/٤٨٧	٢/٧٢	٠/٠٠٠

منبع یافته‌های تحقیق، ۱۳۹۵

٤. نتیجه‌گیری و پیشنهادات

در کشورهای درحال توسعه مشکلات انزوای روستایی ترکیبی از دو عامل اصلی زیرساخت‌های جاده‌ای کمترتوسعه‌یافته و وجود بالاتر فقر در مناطق روستا نسبت به جوامع شهری و صنعتی است که عمدتاً زمینه را برای افزایش انزوای جغرافیایی و دسترسی و درنهایت عدم توسعه مناسب این مناطق فراهم می‌کند. توجه به تأمین نظام حمل و نقل روستایی به عنوان یکی از رویکردهایی که از یک طرف زمینه را برای توسعه اقتصاد روستایی فراهم می‌کند و از سوی دیگر منجربه کاهش انزوای جغرافیایی و کاهش فقر در نواحی روستایی می‌شود. ضروری است که این امر مورد توجه برنامه‌ریزان و سیاستگذاران روستایی قرار گیرد. در این میان کمیت و کیفیت زیرساخت‌های سیستم حمل و نقل بر رشد اقتصادی به‌ویژه توسعه کشورها تأثیری مستقیم دارد. تنگناهای موجود در سیستم حمل و نقل ارتباط

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

بسیاری با رشد همه بخش‌های اقتصادی دارد که شامل تکنولوژی، منابع (ذخایر)، نیروی کار، به کار انداختن سرمایه و... است. موضوع مورد بحث این است که بین زیرساخت‌ها و توسعه اقتصادی چه ارتباطی وجود دارد و آیا سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل و نقل در توسعه اقتصادی تقدم دارد. واقعیت این است که زیرساخت‌های حمل و نقل از طریق اثرگذاری بر سرمایه‌گذاری‌ها، نیروی کار، منابع، تکنولوژی و امکانات و خدمات می‌تواند بر توسعه اقتصادی تأثیر داشته باشد. از طرف دیگر صاحب‌نظران معتقدند که حمل و نقل و به ویژه راه‌ها از جمله ارکان زیرساختی است که سبب کاهش انزوا، کاهش آسیب‌پذیری و ایجاد تنوع شغلی در فعالیت‌های اقتصادی و تعدیل تنوع درآمدی در مناطق روستایی می‌شود و به عنوان رکن اساسی استراتژی‌های توسعه روستایی به منزله مکانیسمی برای تسهیل‌گری در ایجاد تحولات اقتصادی از طریق جریان سرمایه و تسهیلات، بهبود روابط تولیدکنندگان با بازار، تقویت تلاش‌های کاهش فقر و ارتقای برابری عمل می‌کند؛ بنابراین نقش نظام حمل و نقل در توسعه اقتصادی نواحی روستایی دهستان طاغنکوه شمالی مورد بررسی قرار گرفته که تحلیل نتایج به‌دست‌آمده از مطالعات میدانی از دیدگاه مدیران محلی و روستاییان ضمن تأیید تأثیر نظام حمل و نقل در توسعه اقتصاد روستاهای مورد مطالعه به شرح زیر است.

۱. بین عناصر حمل و نقل روستایی و شاخص‌های توسعه اقتصاد روستایی ارتباط مثبت و معناداری وجود دارد. دسترسی به نظام حمل و نقل روستایی در توسعه اقتصادی از نگاه مدیران محلی و مردم روستایی تأثیر مثبتی داشته است.

۲. از دیدگاه مردم شاخص کاهش هزینه‌های تولید و صرفه‌جویی در هزینه‌ها بالاترین و شاخص افزایش سرمایه‌گذاری با منشا شهری پایین‌ترین تأثیرپذیری از نظام حمل و نقل جاده‌ای را داشته است.

۳. بررسی و تحلیل داده‌ها بیانگر میزان تأثیرپذیری هر شاخص از نظام حمل و نقل متفاوت است. هر شاخص به میزان متفاوتی از نظام حمل و نقل جاده‌ای تأثیر پذیرفته است. براساس بررسی و تحلیل فضایی بین عناصر حمل و نقل روستایی و توسعه اقتصادی روستاهای مورد مطالعه، میزان تأثیرپذیری اقتصاد روستای صمان از نظام حمل و نقل بیشتر و از دیدگاه مدیران محلی دارای نظام حمل و نقل مطلوب‌تری است. نظام حمل و نقل جاده‌ای روستای صمان تأثیرات مثبت بیشتری بر توسعه‌یافتگی اقتصادی روستا داشته است.

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

روستای احمدیه در اولویت‌بندی کیفیت نظام حمل و نقل روستایی در پایین‌ترین اولویت قرار دارد و از نظر تأثیرپذیری اقتصاد روستا از نظام حمل و نقل در شرایط نامطلوبی است. نظام حمل و نقل تأثیر چندانی در توسعه اقتصادی این روستا نداشته است.

٤. براساس نتایج رگرسیون انجامی مشخص شد که توسعه حمل و نقل بر توسعه‌یافتگی اقتصادی روستاهای منطقه تأثیرگذار بوده و بیشترین تأثیر نیز ناشی از توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل با ضریب بتای ٠/٦٢٤ است.

قابلیت نظام حمل و نقل در توسعه اقتصاد روستایی مورد مطالعه قرار گرفت. جامعه نمونه متشکل از ٣٦٧ خانوار و ١٥ پرسش‌نامه برای مدیران محلی بوده است. بیشتر روستاییان و مدیران محلی معتقد بودند که زیرساخت و نظام حمل و نقل مطلوب می‌تواند بیشترین تأثیر را در نظام حمل و نقل روستایی داشته باشد. بهبود نظام حمل و نقل روستایی تأثیر بسزایی در کاهش هزینه‌های حمل و نقل مربوط به انتقال محصولات کشاورزی و دامداری به شهر و کاهش استهلاک وسایل حمل و نقل دارد. مطالعات میدانی نشان می‌دهد چنان‌چه شاخص‌های زیرساختی شامل سه عنصر زیرساخت‌های حمل و نقل، خدمات حمل و نقل و کیفیت حمل و نقل از شرایط مطلوب برخوردار باشند می‌تواند تأثیرات بسیاری بر توسعه اقتصادی داشته باشند. میان مطلوبیت زیرساخت‌های نظام حمل و نقل و توسعه اقتصادی ارتباط مستقیم وجود دارد، همچنین مشاهدات میدانی و نتایج نظری نشان می‌هد روستایی که نظام حمل و نقل آن از کیفیت مناسب برخوردار نبوده و دارای جاده خاکی است از نظر اقتصادی دارای وضعیت بسیار نامطلوبی است. نتایج به‌دست‌آمده از این پژوهش با نتایج به‌دست‌آمده پورطاهری و همکاران در سال ١٣٩١ هماهنگی و همسویی دارد. شکل‌گیری مواردی مانند افزایش فروش محصولات کشاورزی به خارج از روستا، افزایش قیمت زمین‌های روستایی، افزایش فرصت‌های شغلی در روستاها، توسعه سطح زیر کشت، رفت و آمد راحت روستاییان به شهرهای اطراف در منطقه مورد مطالعه گویای واقعیت‌های اثرگذاری و نقش توسعه حمل و نقل در اقتصاد روستایی است که در آینده به ابعاد آن افزوده خواهد شد.

ضروری است که برنامه‌ریزان روستایی بیشترین 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 می‌شود، همچنین بسیاری از مسائل موجود در مناطق روستایی را نیز برطرف می‌کند. این توجه

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

می‌تواند در تأمین حداقل شرایط نظام حمل و نقل مانند مهندسی‌بودن راه (نداشتن پیچ خطرناک و...) و آسفالت کردن راه‌های روستایی باشد.

۶. منابع

- بابازاده، محمد، خلیل قدیمی و رضا محسنی، «تأثیر سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل بر رشد اقتصادی در ایران»، *پژوهش‌نامه بازرگانی*، شماره ۵۰، صص ۱۵۷-۱۹۹، ۱۳۸۸.

پوراحمد، احمد، «تأثیر حمل و نقل بر ابعاد مختلف توسعه روستایی»، *ماهنامه دهیاری‌ها*، شماره ۳۷، صص ۲۲-۲۷، ۱۳۹۱.

- پورطاهری، مهدی، ناصر باقری‌سرنجیانه، عبدالرضا رکن‌الدین‌افتخاری، «ارزیابی قابلیت دسترسی به نظام حمل و نقل و نقش آن در توسعه سکونت‌گاه‌های روستایی»، *مدرس علوم انسانی- برنامه‌ریزی و آمایش فضا*، شماره ۴، صص ۸۹-۱۰۷، ۱۳۹۱.
- رضایی ارجرودی، عبدالرضا و آمنه تسبیحی، «ارائه مدل ارتباطی توسعه حمل و نقل و رشد اقتصادی در ایران بر مبنای الگوی رگرسیون برداری»، *پژوهش‌های اقتصادی*، شماره ۲، صص ۱۲۵-۱۳۶، ۱۳۸۶.
- رضوانی، محمدرضا، مجتبی قدیری‌معصوم و هادی کریمی «ارزیابی تأثیر حمل و نقل بر توسعه اجتماعی نواحی روستایی مطالعه موردی: روستاهای حاشیه محور ارتباطی سنندج– دیواندره»، *برنامه‌ریزی کالبدی- فضایی*، شماره ۱، صص ۴۹- ۶۲، ۱۳۹۱.
- رضویان، محمدتقی، *حمل و نقل چشم‌انداز جهانی و ایران*، انتشارات طلیعه سبز، تهران، ۱۳۸۸.
- رفیعیان، مجتبی، حدیثه عسگری‌تفرشی و اسفندیار صدیقی، «کاربرد رویکرد توسعه حمل و نقل محور در برنامه‌ریزی کاربری زمین شهری (نمونه موردی: ایستگاه مترو صادقیه تهران)»، *مجله مدرس علوم انسانی، برنامه‌ریزی و آمایش فضا*، دوره چهاردهم، شماره۳، صص: ۳۱۲-۲۹۵، ۱۳۸۹.
- شریعتمداری، بابک، «رهنمودهایی برای برنامه‌ریزی سیستم فعال و حمل و نقل یکپارچه (۳)»، *ماهنامه جهاد*، شماره ۱۵۹، انتشارات جهاد، ۱۳۷۱.
- شریفی، نورالدین، «جایگاه حمل و نقل و تأثیر آن بر دیگر بخش های اقتصادی کشور»، *رشد و توسعه اقتصادی*، شماره ۵، صص ۲۰۷- ۲۳۷، ۱۳۹۰.
- عباس‌زادگان، مصطفی، راضیه رضازاده و مریم محمدی، «بررسی مفهوم توسعه مبتنی‌بر حمل و نقل همگانی و جایگاه مترو شهری تهران در آن». *فصل‌نامه باغ‌نظر*، شماره ۱۷، سال ۸، صص ۵۸-۴۳، ۱۳۹۰.
- کریمی، هادی و اصغر پاشازاده، «حمل و نقل روستایی بستری اشتغال‌زا برای جوامع روستایی»، *کار و جامعه*، شماره ۱۵۵، صص ۳۶- ۴۶، ۱۳۹۲.
- مطیعی‌لنگرودی، حسن، *برنامه‌ریزی روستایی با تأکید بر ایران*، انتشارات جهاد دانشگاهی مشهد، ۱۳۸۲.

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]

- مهرگان، نادر، هانی دهقانی‌احمدآبادی، «تخمین اثر رشد اقتصادی بخش حمل و نقل بر توزیع درآمد در ایران»، *پژوهش‌نامه حمل و نقل*، شماره ۴، صص ۳۶۵- ۳۷۴، ۱۳۸۹.

- Chris, Donnges, "Rural Transport and Local Government Units", *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*, No.71, 2001.
- Dennis, Ron, "Rural Transport and Accessibility", *International Labor Office Geneva*, 2001.
- Ellis, S.D., "Key issues in rural transport in developing countries", *The Transport Research Laboratory*, 1997.
- Fan Henggen, Peter Hazell and Sukhadeo Thorat, "Linkages between Government Spending, Growth and Poverty and in Rural India", *International Food Policy Research Report*, No. 110 Washington D.C., International Food Policy Research Institue, 1999.
- Farhad. Ahmed," Rural Transport Planning In Developing Countries: Gender and Social Class BIAS", *Joumal of the Eastem Asia Society for Transportation Studies*, Vol. 2, No. 5, 1997.
- George Banjo, Henry Gordon, John Riverson, "Rural Transport. Improving its Contribution to Growth and Poverty Reduction in Sub-Saharan Africa", *SSATP*, No. 93, 2012.
- Glen Weisbrod, "Models to Predict the Economic Development Impact of Transportation", *Economic Development Research Group*, Inc, 2007.
- Jerry Lebo, Dieter Schelling, "Design and Appraisal of Rural Transport Infrastructure: Ensuring Basic Access for Rural Communities", *World Bank Technical*, 2002.
- John, Hine, "Good Policies and Practices on Rural Transport in Africa", *Planning Infrastructure & Services (SSATP)*, No. 100, 2014.
- Loo, B.P.Y., Chen, C., and Chan, and E.T.H., "Rail-based transit-oriented development: lessons from New York City and Hong Kong", *Landscape and Urban Planning*, Vol: 97, pp 222–212, 2010.
- P. Fouracre, TRL Limited, "Social Benefits of Rural Transport", *Rural Travel and Transport Program*, 2001.
- Snieska, V. & Simkunaite, I., "Socio-Economic Impact of Infrastructure Investments", *Inzinerine Ekonomika- Engineering Economics*, Vol. 3, pp. 16-25, 2009.
- Todd Litman, "Evaluating Transportation Economic Development Impacts", *Victoria Transport Policy Institute*, 2010.
- VTPI., Online TDM Encyclopedia, Victoria Transport policy Institute (www.vtpi.org), 2008.

[Downloaded from hsmsp.modares.ac.ir on 2024-10-12]