

فصلنامه رویکردهای پژوهشی نو در علوم مدیریت

Journal of New Research Approaches in Management Science

سال اول. شماره دوم. زمستان ۱۳۹۶، صص ۴۹-۲۱

ISSN: (2588-5561)

شماره شاپا (۵۵۶۱-۲۰۸۸)

بررسی و نقش حمل و نقل جاده‌ای در توسعه اقتصادی
(مطالعه موردی: مشهد)

دکتر محمد حیدری^۱. علی اکبر شمشیردار^۲

۱. عضو هیئت علمی گروه مدیریت دانشگاه آزاد اسلامی واحد نیشابور. ایران

۲. دانشجوی کارشناسی ارشد. گروه مدیریت. گرایش بین‌الملل. دانشگاه آزاد اسلامی واحد نیشابور. ایران

چکیده

هدف از انجام این تحقیق بررسی و نقش حمل و نقل جاده‌ای در توسعه اقتصادی شهر مشهد بود. روش تحقیق، به روش پیمایشی، از نظر زمانی مقطعی و از نوع مطالعات کاربردی است. روش نمونه گیری، تصادفی ساده است که تعداد ۲۴۵ نفر از کارشناسان موسسه‌ها و شرکت‌های حمل و نقل شهر انتخاب شده‌اند. این تحقیق با استفاده از ابزار پرسشنامه محقق ساخته استفاده شده است. در این پژوهش از آزمون آماری رگرسیون تک متغیره و آزمون فریدمن استفاده شده است. یافته‌های نشان می‌دهد که: حمل و نقل جاده‌ای در توسعه اقتصادی مشهد در بین پاسخ‌گویان مورد مطالعه تأثیر معنی داری دارد. حمل و نقل جاده‌ای در تنوع شغلی ساکنان مشهد در بین پاسخ‌گویان مورد مطالعه تأثیر معنی داری دارد. حمل و نقل جاده‌ای در اقتصاد خانواده و معیشت ساکنان مشهد در بین پاسخ‌گویان مورد مطالعه تأثیر معنی داری دارد. حمل و نقل جاده‌ای در اشتغال ساکنان مشهد در بین پاسخ‌گویان مورد مطالعه تأثیر معنی داری دارد. حمل و نقل جاده‌ای در افزایش درآمد ساکنان مشهد در بین پاسخ‌گویان مورد مطالعه تأثیر معنی داری دارد.

واژه‌های کلیدی: حمل و نقل جاده‌ای، توسعه اقتصادی، تنوع شغلی، اقتصاد خانواده و معیشت، اشتغال، درآمد

مقدمه (بیان مسأله و ضرورت پژوهش)

حمل و نقل و عوامل اقتصادی به راحتی از یکدیگر تأثیر می‌پذیرند. رشد بازرگانی و تجارت، بهبود وضعیت کشاورزی، گستردگی خدمات و تولیدات موجب افزایش تقاضای حمل و نقل در جامعه می‌شود. کارایی بخش حمل و نقل هم در افزایش بهره‌وری نظام اقتصادی جامعه تأثیرگذار است. این دو به طور پیوسته یکدیگر را تقویت می‌کنند. در بررسی اقتصاد کلان کشورها، سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل در افزایش تولید ناخالص ملی و ارزش افزوده، نقش به سزاگی دارد. سرمایه‌گذاری در زیربنای اقتصادی به طور مستقیم باعث رشد اقتصادی شده و همچنین باعث کاهش در هزینه‌های حمل و نقل شده است؛ این کاهش در هزینه‌های حمل و نقل باعث افزایش در جریان تجاری شده در نتیجه افزایش جریان تجاری و رشد اقتصادی ممکن می‌شود. از این رو بخش زیرساخت‌های حمل و نقلی از اهمیت زیادی برخوردار است و برنامه‌ریزی مناسب و دقیق در این زمینه و بهبود و ساماندهی زیرساخت‌های حمل و نقل باعث کاهش هزینه‌های بهره‌برداری و تولید شده، اثرات مطلوبی بر اقتصاد یک جامعه می‌گذارد (بوپن!، ۲۰۰۶).

با توجه به این که سهم احتمارات عمرانی بخش حمل و نقل از کل احتمارات عمرانی کشور دارای روندی نزولی است. دلیل آن نیز گشوده شدن افق‌ها و زمینه‌های نو همچون صنعت، مخابرات، انرژی، آموخت و غیره در دهه‌های اخیر می‌باشد. با این حال با عنایت به نقش زیربنایی حمل و نقل در تحقق توسعه اقتصادی و لزوم برخورداری از سیستم‌ها و شبکه‌های حمل و نقلی کارا، توانا و همپای با معیارهای بین‌المللی، می‌طلبد تا نسبت به سرمایه‌گذاری در بخش راه و ترابری توجه شایسته تری مبذول گردد. همچنین روند تشکیل سرمایه و ارزش افزوده در بخش حمل و نقل و کل اقتصاد کشور یاگنگ این واقعیت است که بخش حمل و نقل بالتسهی از پتانسیل بالقوه بالاتری برخوردار می‌باشد و این پتانسیل در صورت رفع مشکلاتی همچون کم بودن نرخ بازگشت سرمایه و محدودیت‌های قانونی به مراتب بالاتر از سطح کنونی قرار خواهد گرفت (کریم زاده و همکاران، ۱۳۹۰).

با توجه به این که محقق خود در بخش حمل و نقل مشغول به کار است لذا مشکلات مربوط به این بخش را کاملاً اشراف دارد برای نمونه می‌توان به مواردی چند اشاره کرد. با توجه به این که شهر مشهد یک شهر مذهبی است و سالانه جمعیت زیادی تحت عنوان گردشگران مذهبی چه از داخل کشور و چه از بیرون به شهر مشهد در رفت و آمد هستند این تعداد جمعیت نیاز مبرم حمل و نقل دارند که این حمل و نقل برای این شهر به یک معضل تبدیل شده است و از سوی دیگر این تعداد جمعیت نیاز به کالا دارند که این کالا باید به کمک حمل و نقل تهیه شود چون تمام این نیاز در داخل شهر مشهد تامین نمی‌شود لذا نیاز به تهیه

آن از بیرون شهر می‌باشد. با توجه به اهمیت این متغیرها این تحقیق به دنبال این سوال است که حمل و نقل جاده‌ای در توسعه اقتصادی مشهد چه نقشی دارد؟

پیشینه تحقیق

نقیوی و محمدی (۱۳۸۸) در تحقیقی تحت عنوان تاثیر زیرساخت‌های سرمایه‌گذاری بر رشد اقتصادی ایران بیان می‌کنند که نقش و اهمیت سرمایه‌گذاری در فرآیند رشد و توسعه اقتصادی جوامع در اکثر نظریات رشد و توسعه اقتصادی مورد تاکید قرار گرفته است. با توجه به کمبود منابع سرمایه‌گذاری و ضرورت تخصیص بهینه این منابع جهت تحریک رشد اقتصادی، لازم است مزیت‌های نسبی یک کشور در زمینه تخصیص منابع سرمایه‌گذاری، به درستی شناسایی شده و با هدایت منابع سرمایه‌گذاری به مولدهای کارآمدترین بخش‌ها زمینه استفاده کارآمد از منابع محدود در جهت تسريع رشد اقتصادی فراهم گردد.

بابا زاده و همکاران (۱۳۸۸) در تحقیقی تحت عنوان تاثیر سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل بر رشد اقتصادی در ایران بیان می‌کنند که پیشرفت‌های اخیر مبتنی بر الگوهای رشد، برخی از الگوهایی که رابطه بین مخارج سرمایه‌گذاری عمومی با رشد بلندمدت اقتصادی را نشان می‌دهند، معروفی نموده است. این امر با سایر مطالعات پیرامون بررسی رابطه بین اندازه دولت و رشد اقتصادی (در سطح جمعی و بخشی) سازگار می‌باشد.

ترکان و شهبازی (۱۳۸۹) در تحقیقی تحت عنوان حمل و نقل جاده‌ای؛ مسائل و راهکارها بیان می‌کنند که توسعه زیرساخت‌ها، یکی از الزامات مهم رشد اقتصادی و افزایش رفاه عمومی به شمار می‌رود. در این میان، زیرساخت‌های حمل و نقل، و به ویژه، شبکه حمل و نقل جاده‌ای، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، زیربنایی حمل و نقل، علاوه بر بهبود شاخص‌های اقتصادی و اجتماعی در خود این بخش، نقش مؤثری در رونق دیگر بخش‌های اقتصاد دارد، به علاوه، بسترها مناسب حمل و نقل و ترابری، ضمن ایجاد امکان بهره‌مندی از قابلیت‌های ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی، فرصت‌های ارزنده‌ای جهت اعمال نقش فعل در معادلات بین‌المللی فراهم می‌کند.

اکبریان، قائدی (۱۳۹۰) در تحقیقی تحت عنوان سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های اقتصادی و بررسی تأثیر آن بر رشد اقتصادی بیان می‌کنند یکی از مهم‌ترین اهداف اقتصادی کشورها، ایجاد شرایط لازم جهت افزایش تولید ناخالص داخلی و رشد اقتصادی می‌باشد. از جمله شرایط لازم جهت افزایش تولید و رشد اقتصادی، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های اقتصادی است. سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های اقتصادی به طور کلی با افزایش بهره‌وری عوامل تولید، گسترش محدوده بازار، تعادل عرضه و تقاضا، ایجاد اثرات جانبی، ایجاد شرایط رقابتی بهتر و همچنین افزایش سطح رفاه باعث افزایش تولید و رشد اقتصادی می‌شوند.

پهلوانی و همکاران (۱۳۹۳) در تحقیقی تحت عنوان بررسی تأثیر توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل بر رشد اقتصادی استان‌های ایران نشان داد که متغیر شاخص زیرساخت حمل و نقل بر رشد اقتصادی تأثیر مثبت دارد.

پادام و سینگ^۱ (۲۰۰۳) در مقاله‌ای به تحلیل شهری شدن و حمل و نقل شهری در هند پرداخته‌اند. در حقیقت کار تحقیقی آن‌ها طرحی برای یک سیاست است. به نظر نویسنده‌گان شهرها نقشی حیاتی در افزایش رشد اقتصادی و پیشرفت کشور دارند. توسعه پایدار شهرها به شدت به زیرساخت‌های نهادی، اجتماعی و فیزیکی وابسته است. در این زمینه اهمیت زیرساخت‌های حمل و نقل بیشتر است و آنچه برای تسهیل این امر ضروری است، مجموعه‌ای از سیاست‌های حمل و نقل شهری است (Boopen, ۲۰۰۶).

عمران الحق و کیم^۲ (۲۰۰۳) در تحقیقی با استفاده از دو روش تخمین متغیرهای ابزاری SLS^۳ و ضرایب ثابت و تصادفی ترکیبی، رابطه علی میان سرمایه‌گذاری دولتی در بخش حمل و نقل و ارتباطات و رشد اقتصادی را با استفاده از داده‌های ۱۵ کشور در حال توسعه طی دوره ۱۹۷۰-۸۷۰ آزمون کردند. مبر اساس نتایج این تحقیق، ضریب وقفه اول تفاضل سرمایه‌گذاری عمومی در بخش حمل و نقل و ارتباطات، منفی و معنادار و ضریب وقفه دوم آن مثبت و از لحاظ آماری بی معنا بوده است. نتایج تحقیق نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری دولتی در بخش حمل و نقل و ارتباطات علت گرنجری رشد اقتصادی تشخیص داده شده است. همچنین نتایج حاکی از اثر پویای سرمایه‌گذاری دولتی در حمل و نقل بر رشد اقتصادی بوده است. در نهایت بر اساس نتایج این تحقیق، سرمایه‌گذاری دولتی در بخش حمل و نقل و ارتباطات تأثیری پویا بر رشد اقتصادی داشته و علت گرنجری رشد اقتصادی تشخیص داده شده است.

کاچو و آب کیوم^۴ (۲۰۱۲) به بررسی تأثیر زیرساخت‌ها بر سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و رشد اقتصادی کشورهای در حال توسعه پرداخته‌اند. روش استفاده شده در این تحقیق پرسشنامه‌ای بوده است. نتایج تحقیق حاکی از تأثیر معنادار عواملی مانند اندازه بازار، زیرساخت‌ها، سرمایه انسانی و درجه آزادسازی تجاری بر جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و افزایش رشد اقتصادی در کشورهای ناپرده است. چنان‌که سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی به طور غیرمستقیم از طریق متغیرهای سرمایه‌فیزیکی، انسانی و زیرساختی همواره بیش از تأثیر مستقیم سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی به تنها بر رشد اقتصادی کشورها بوده است.

1. Padam & Singh
2. Boopen
3. Emranul Haque & Kim
4. Kachoo & Abqum

بادالیان^۱ و همکاران(۲۰۱۴) در تحقیقی تحت عنوان زیرساخت‌های حمل و نقل و رشد اقتصادی (روش داده‌های تابلویی برای ارمنستان، گرجستان و ترکیه) نشان داد که نتایج آزمون وجود بیش از یک بردار جمعی نشان می‌دهد که سیستم تحت بررسی ثابت در بیش از یک جهت ثابت شده است. همچنین نتایج نشان داد که تشکیل جاده، راه آهن به طور کلی حمل و نقل تأثیر مثبت و معنی داری بر رشد اقتصادی دراز مدت دارد. به طور کلی، وجود رابطه دو طرفه بین رشد اقتصادی و سرمایه‌گذاری در زیرساخت، و بین جاده و راه آهن مسافر را حمل و سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی در هر دو کوتاه و بلند مدت نشان داده شد.

پیتر^۲ و همکاران(۲۰۱۵) در مقاله‌ای تحت عنوان حمل و نقل جاده بر رشد اقتصادی در نیجریه نشان داد که تأثیر مثبت بخش حمل و نقل بر رشد اقتصادی در نیجریه، بر اساس یافته، پیشنهاد شد که دولت باید با توسعه جاده و تعمیر و نگهداری، سیاست‌های سازگار و موثر که دسترسی حمل و نقل جاده و فعالیت‌های کسب و کار را تسهیل و تضمین کند.

فرضیه‌های پژوهش

- حمل و نقل جاده‌ای در توسعه اقتصادی مشهد در بین پاسخ‌گویان مورد مطالعه تأثیر معنی داری دارد.
- حمل و نقل جاده‌ای در تنوع شغلی ساکنان مشهد در بین پاسخ‌گویان مورد مطالعه تأثیر معنی داری دارد.
- حمل و نقل جاده‌ای در اقتصاد خانواده و میشست ساکنان مشهد در بین پاسخ‌گویان مورد مطالعه تأثیر معنی داری دارد.
- حمل و نقل جاده‌ای در اشتغال ساکنان مشهد در بین پاسخ‌گویان مورد مطالعه تأثیر معنی داری دارد.
- حمل و نقل جاده‌ای در افزایش درآمد ساکنان مشهد در بین پاسخ‌گویان مورد مطالعه تأثیر معنی داری دارد.

روش تحقیق

تحقیق حاضر از نظر هدف یک تحقیق کاربردی است و از لحاظ روش در زمرةی تحقیقات توصیفی پیمایشی قرار دارد. ابزار گردآوری اطلاعات در این تحقیق شامل پرسشنامه، استفاده از منابع کتابخانه‌ای و اینترنتی می‌باشد. پس از بررسی مطالعات انجام شده در حوزه‌ی تحقیق و استماع نظر صاحب‌نظران، پرسشنامه طراحی و پس از پیش آزمون و بازنگری، در نهایت توزیع گردید. همچنین جهت بررسی مطالعات انجام شده علاوه بر منابع کتابخانه‌ای از سایتها و مجلات الکترونیکی معتبر و مرتبط با موضوع بهره گرفته شده است.

1. Badalyan
2. PETER

تحلیل داده‌ها

در این بخش به بررسی آمار توصیفی متغیرها پرداخت که توزیع فراوانی جنسیت پاسخ‌گویان نشان داد که ۷۸/۸ درصد پاسخ‌گویان مرد و ۲۰.۱۲ درصد زن هستند. توزیع فراوانی سن پاسخ‌گویان نشان داد که ۲ درصد از پاسخ‌گویان کمتر از سی سال دارند و ۱۸.۸ درصد پاسخ‌گویان بین ۳۰ تا ۴۰ سال و ۴.۳۱ درصد بین ۴۰ تا ۵۰ سال و ۴۷.۸ درصد از پاسخ‌گویان بیشتر از ۵۰ سال سن دارند. توزیع فراوانی تحصیلات پاسخ‌گویان نشان داد که ۴.۹ درصد از پاسخ‌گویان بیان کردند که دارای مدرک تحصیلی زیر دیپلم هستند، ۷.۷ درصد دیپلم، ۵.۵ درصد کاردانی، ۸.۴۰ درصد کارشناسی و ۲۲ از پاسخ‌گویان بیان کردند که دارای کارشناسی ارشد و بالاتر هستند. توزیع فراوانی سابقه کار پاسخ‌گویان نشان داد که ۲ درصد از پاسخ‌گویان بیان کردند که کمتر از ۵ سال سابقه خدمت دارند، ۱۸.۸ درصد بین ۵ تا ۱۰ سال، ۴.۳۱ درصد بین ۱۰ تا ۱۵ سال و ۴۷.۸ درصد از پاسخ‌گویان بیان کردند که بیشتر از ۱۵ سال سابقه خدمت دارند.

آمار استنباطی

فرضیه اول: حمل و نقل جاده‌ای در توسعه اقتصادی مشهد در بین پاسخ‌گویان مورد مطالعه تأثیر معنی داری دارد.

در این فرضیه ما قصد پیش‌بینی داریم. یعنی قصد داریم که از طریق حمل و نقل جاده‌ای، توسعه اقتصادی مشهد را پیش‌بینی کنیم. بنابراین باید از روش رگرسیون تک متغیره استفاده نماییم که نتایج آن در زیر نمایش داده شده است.

جدول ۱: خلاصه مدل رگرسیون برای پیش‌بینی توسعه اقتصادی مشهد بر اساس حمل و نقل جاده‌ای

خطای استاندارد رگرسیون	مجدور ضریب همبستگی جامعه	R2	ضریب همبستگی R	متغیر	مدل
۱۰.۰۳۴۵	۰.۰۰۸۴	۰.۰۰۹۹	۰.۰۳۱۵	حمل و نقل جاده‌ای	۱

در این جدول ملاحظه می‌شود حمل و نقل جاده‌ای حدوداً ۱۰ درصد از واریانس مشترک توسعه اقتصادی مشهد را تعیین می‌کند.

جدول ۳: جدول آزمون تحلیل واریانس یک طرفه رگرسیون (Anova)

مدل	متغیر	مجموع مجذورات	درجه آزادی	میانگین مجلدات	F	سطح معناداری
۱	رگرسیون	۰۰ ۴۵۳	۱	۰۰ ۴۵۳	۱۰ ۲۵۶	۰۰۰۱
	باقي مانده	۹۷۲۰ ۲۸۵	۲۴۳	۱۷۷۰ ۱		
	کل	۴۲۴۰ ۲۸۶	۲۴۴			

همان گونه که در جدول تحلیل واریانس فوق مشاهده می‌شود F محاسبه شده معنی دار است بنابراین می‌توان گفت مدل فوق برای پیش‌بینی متغیر وابسته (توسعه اقتصادی) بر اساس متغیر مستقل (حمل و نقل جاده‌ای) معنادار می‌باشد.

جدول ۴: ضرایب متغیرها (در رگرسیون تک متغیره)

متغیر	بنا	خطای استاندارد ضریب بنا	ضرایب استاندارد شده بنا	t	سطح معناداری
عدد ثابت	۴۹۰۰ ۳	۲۰۶		۹۳۶۰ ۱۶	۰۰۰۰
حمل و نقل جاده‌ای	۱۳۳	۰۵۳	۳۱۱۰	۶۲۰۰ ۹	۰۰۱۰

جدول ۳ نشان می‌دهد که ضرایب استاندارد شده بنا مربوط به حمل و نقل جاده‌ای (۰۰ ۳۱۱) است. و همان گونه که مشاهده می‌شود سطح معناداری آن (۰۰۱) می‌باشد که نشان می‌دهد حمل و نقل جاده‌ای پیش‌بینی کننده مناسبی برای توسعه اقتصادی شهر مشهد می‌باشد.

فرضیه دوم: حمل و نقل جاده‌ای در تنوع شغلی ساکنان مشهد در بین پاسخ‌گویان مورد مطالعه تأثیر معنی داری دارد.

جدول ۵: خلاصه مدل رگرسیون برای پیش‌بینی تنوع شغلی ساکنان مشهد بر اساس حمل و نقل جاده‌ای

مدل	متغیر	ضریب همبستگی R	R2	مجزور ضریب همبستگی جامعه	خطای استاندارد رگرسیون
۱	حمل و نقل جاده‌ای	۰۰ ۴۱۰	۰۰ ۱۶۷	۰۰ ۱۶۰	۰۰ ۹۵۸۶۲

در این جدول ملاحظه می‌شود حمل و نقل جاده‌ای حدوداً ۱۷ درصد از واریانس مشترک تنوع شغلی ساکنان مشهد را تعیین می‌کند.

جدول ۵: جدول آزمون تحلیل واریانس یک طرفه رگرسیون (Anova)

مدل	متغیر	مجموع مجذورات	درجه آزادی	میانگین مجذورات	F	سطح معناداری
۱	رگرسیون	۱۲۴.۰	۱	۱۲۴.۰	۲۰.۱۳۴	۰.۰۰۰
	باقی مانده	۱۴۰.۲۵۶	۲۴۳	۴۸۹۰.۱		
	کل	۳۶۹۰.۱۴۸	۲۴۴			

همان گونه که در جدول تحلیل واریانس فوق مشاهده می شود F محاسبه شده معنی دار است بنابراین می توان گفت مدل فوق برای پیش بینی متغیر وابسته (تنوع شغلی) بر اساس متغیر مستقل (حمل و نقل جاده‌ای) معنادار می باشد.

جدول ۶: ضرایب متغیرها (در رگرسیون تک متغیره)

متغیر	بta	خطای استاندارد ضریب بتا	ضرایب استاندارد شده بتا	t	سطح معناداری
عدد ثابت	۸۵۶.۴	۲۴۰.۰		۳۴۵۰.۱۲	۰.۰۰۰
حمل و نقل جاده‌ای	۲۶۵۰.۰	۰.۹۸۰	۳۹۲۰.۰	۲۴۵۰.۱۰	۰.۰۱۰

جدول ۶ نشان می دهد که ضرایب استاندارد شده بتا مربوط به حمل و نقل جاده ای (۰.۳۹۲) است. و همان گونه که مشاهده می شود سطح معنا داری آن ۰.۰۱۰ می باشد که نشان می دهد حمل و نقل جاده ای پیش بینی کننده مناسبی برای تنوع شغلی ساکنان شهر مشهد می باشد.
فرضیه سوم: حمل و نقل جاده‌ای در اقتصاد خانواده و معیشت ساکنان مشهد در بین پاسخ گویان مورد مطالعه تاثیر معنی داری دارد.

جدول ۷: خلاصه مدل رگرسیون برای پیش بینی اقتصاد خانواده و معیشت ساکنان مشهد بر اساس حمل و نقل جاده ای

مدل	متغیر	R ²	ضریب همبستگی R	مجذور ضریب همبستگی جامعه	خطای استاندارد رگرسیون
۱	حمل و نقل جاده ای	۰.۴۶۵	۰.۲۱۶	۰.۲۰۹	۰.۸۶۵۴۲

در این جدول ملاحظه می شود حمل و نقل جاده ای حدوداً ۲۲ درصد از واریانس مشترک اقتصاد خانواده و معیشت ساکنان مشهد را تعیین می کند.

جدول ۸: جدول آزمون تحلیل واریانس یک طرفه رگرسیون (Anova)

مدل	متغیر	مجموع مجذورات	درجه آزادی	میانگین مجذورات	F	سطح معناداری
۱	رگرسیون	۳۴۸۰ .۰	۱	۳۴۸۰ .۰	۰ .۲۴۵	۰ .۰۰۱
	باقی مانده	۲۴۳	۲۴۳	۲۴۸۰ .۱۳۵	۱۱	۸۹۴۰ .۶
	کل	۴۵۶۰ .۱۳۹	۲۴۴			

همان گونه که در جدول تحلیل واریانس فوق مشاهده می‌شود F محاسبه شده معنی دار است بنابراین می‌توان گفت مدل فوق برای پیش‌بینی متغیر وابسته (اقتصاد خانواده و معیشت) بر اساس متغیر مستقل (حمل و نقل جاده‌ای) معنادار می‌باشد.

جدول ۹: ضرایب متغیرها (در رگرسیون تک متغیره)

متغیر	بta	خطای استاندارد ضریب بتا	ضرایب استاندارد شده بتا	t	سطح معناداری
عدد ثابت	۴۲۵۰ .۹	۲۳۴ .۱		۲۸۹۰ .۱۳	۰ .۰۰۰
حمل و نقل جاده‌ای	۳۱۵۰ .۰	۲۳۵۰ .۰	۴۱۰۰ .	۲۳۴ .۱۱	۰ .۰۰۰

جدول ۸ نشان می‌دهد که ضرایب استاندارد شده بتا مربوط به حمل و نقل جاده‌ای (۰ .۰۱۰) است. و همان گونه که مشاهده می‌شود سطح معنا داری آن ۰ .۰۰۰ می‌باشد که نشان می‌دهد حمل و نقل جاده‌ای پیش‌بینی کننده مناسبی برای اقتصاد خانواده و معیشت ساکنان شهر مشهد می‌باشد.

فرضیه چهارم: حمل و نقل جاده‌ای در اشتغال ساکنان مشهد در بین پاسخ‌گویان مورد مطالعه تاثیر معنی داری دارد.

جدول ۱۰: خلاصه مدل رگرسیون برای پیش‌بینی اشتغال ساکنان شهر مشهد
بر اساس حمل و نقل جاده‌ای

مدل	متغیر	ضریب همبستگی R	R2	ضریب همبستگی R	خطای استاندارد رگرسیون
۱	حمل و نقل جاده‌ای	۰ .۳۸۹	۰ .۱۵۱	۰ .۱۴۵	۰ .۹۷۸۴۵

در این جدول ملاحظه می‌شود حمل و نقل جاده‌ای حدوداً ۲۲ درصد از واریانس مشترک اشتغال ساکنان مشهد را تعیین می‌کند.

جدول ۱۱: جدول آزمون تحلیل واریانس یک طرفه رگرسیون (Anova)

مدل	متغیر	مجموع مجذورات	درجه آزادی	میانگین مجذورات	F	سطح معناداری
۱	رگرسیون	۹۸۵۰	۱	۹۸۵۰	۳۰.۵۶۸	۰.۰۰۳
	باقی مانده	۳۶۹۸۰	۱۰۲	۳۶۹۸۰		
	کل	۴۵۲۳۰	۱۰۱	۴۵۲۳۰		

همان گونه که در جدول تحلیل واریانس فوق مشاهده می‌شود F محاسبه شده معنی دار است بنابراین می‌توان گفت مدل فوق برای پیش‌بینی متغیر وابسته (اشغال) بر اساس متغیر مستقل (حمل و نقل جاده‌ای) معنادار می‌باشد.

جدول ۱۲: ضرایب متغیرها (در رگرسیون تک متغیره)

متغیر	بنا	ضریب بنا	خطای استاندارد	ضرایب استاندارد شده بنا	t	سطح معناداری
عدد ثابت	۴۵۲۰.۶	۶۹۴۰	۰.۰۰۱	۰.۰۰۱	۴۵۷۰.۱۲	۰.۰۰۰
حمل و نقل جاده‌ای	۲۱۷۰.۰	۱۹۰۰	۰.۰۰۱	۰.۰۰۱	۱۹۴۰.۹	.۰۰۱

جدول ۱۲ نشان می‌دهد که ضرایب استاندارد شده بنا مربوط به حمل و نقل جاده‌ای (۰.۰۰۱) است. و همان گونه که مشاهده می‌شود سطح معناداری آن ۰.۰۰۱ می‌باشد که نشان می‌دهد حمل و نقل جاده‌ای پیش‌بینی کننده مناسبی برای اشتغال ساکنان شهر مشهد می‌باشد.

فرضیه پنجم: حمل و نقل جاده‌ای در افزایش درآمد ساکنان مشهد در بین پاسخ‌گویان مورد مطالعه تاثیر معنی داری دارد.

جدول ۱۳: خلاصه مدل رگرسیون برای پیش‌بینی درآمد ساکنان شهر مشهد بر اساس حمل و نقل جاده‌ای

مدل	متغیر	ضریب همبستگی R	R2	ضریب همبستگی R	خطای استاندارد رگرسیون
۱	حمل و نقل جاده‌ای	۰.۰۴۱۰	۰.۰۱۶۸	۰.۰۱۵۷	۰.۰۷۶۵۴۸

بررسی و تئشن حمل و نقل جاده‌ای در توسعه‌ی اقتصادی (مطالعه موردنی؛ مشهد) / ۴

در این جدول ملاحظه می‌شود حمل و نقل جاده‌ای حدوداً ۲۲ درصد از واریانس مشترک درآمد ساکنان مشهد را تعیین می‌کند.

جدول ۱۴: جدول آزمون تحلیل واریانس یک طرفه رگرسیون (Anova)

سطح معناداری	F	میانگین مجدورات	درجه آزادی	مجموع مجدورات	متغیر	مدل
۰.۰۰۲	۴.۰۸۹	۲۵۴.۱	۱	۲۵۴.۱	رگرسیون	۱
		۶۳۲۰.۵	۲۴۳	۴۵۶۱.۹۸	باقی مانده	
			۲۴۴	۳۹۸۷۰.۹۷	کل	

همان گونه که در جدول تحلیل واریانس فوق مشاهده می‌شود F محاسبه شده معنی دار است بنابراین می‌توان گفت مدل فوق برای پیش‌بینی متغیر وابسته (درآمد) بر اساس متغیر مستقل (حمل و نقل جاده‌ای) معنادار می‌باشد.

جدول ۱۵: ضرایب متغیرها (در رگرسیون تک متغیره)

سطح معناداری	t	ضرایب استاندارد شده بتا	خطای استاندارد ضریب بتا	بta	متغیر
۰.۰۰۰	۱۱.۳۶۹		۱۰.۲۴۵	۱۱۰.۴۷۸	عدد ثابت
۰.۰۰۰	۷۰.۱۴۲	۰.۳۴۸	۰.۸۷۰	۰.۳۲۰	حمل و نقل جاده‌ای

جدول ۱۵ نشان می‌دهد که ضرایب استاندارد شده بتا مربوط به حمل و نقل جاده‌ای (۰.۳۴۸) است. و همان گونه که مشاهده می‌شود سطح معناداری آن ۰.۰۰۰ می‌باشد که نشان می‌دهد حمل و نقل جاده‌ای پیش‌بینی کننده مناسبی برای درآمد ساکنان شهر مشهد می‌باشد.

رتبه بندی فرضیه‌های تحقیق و نتایج آزمون فریدمن بر اساس نگاه پاسخ‌گویان
 نتایج حاصل از آزمون فریدمن نشان می‌دهد که می‌توان مولفه‌های فرضیه‌ها را رتبه بندی نمود زیرا فرض برابری این مولفه‌ها با توجه به کوچکتر بودن $p - Value$ از سطح آزمون ۰/۰۵ رد می‌شود
 مولفه‌ها بر اساس میانگین شان رتبه بندی می‌شوند که نتایج آن در جدول زیر گزارش شده است.

جدول ۱۶: نتایج رتبه بندی آزمون فریدمن

p - Value	آماره فریدمن	رتبه میانگین		
۰.۴۲۰	۲۸۳۰.۸	۳۰.۸۱۶۳	تنوع شغلی	عوامل
		۳۰.۶۷۳۵	اقتصاد خانواده و معیشت	
		۳۰.۶۵۷۱	اشغال	
		۳۰.۶۷۳۵	درآمد	

با توجه به نتایج جدول ۱۵ می‌توان نتیجه گیری کرد که تفاوت رتبه میانگین بر اساس آماره فریدمن معنادار است چرا که آن کمتر از ۰.۰۵ است

جدول ۱۷: نتایج ترتیب اولویت فرضیه ها

رتبه	میانگین	عوامل
۱	۲۰.۶۶	تنوع شغلی
۲	۲۰.۴۹	اقتصاد خانواده و معیشت
۳	۴۷.۰۲	درآمد
۴	۳۸.۰۲	اشغال

با توجه به نتایج جدول ۱۷ می‌توان نتیجه گیری کرد که از دیدگاه ۲۴۵ نفر از پاسخگویان، حمل و نقل جاده‌ای در تنوع شغلی بیشترین تاثیر و حمل و نقل جاده‌ای در اشتغال کمترین تاثیر را در شهر مشهد دارد.

بحث و نتیجه گیری

فرضیه‌های تحقیق که به وسیله آزمون رگرسیون تک متغیره بررسی شد نشان داد که حمل و نقل جاده‌ای در تنوع شغلی، اقتصاد خانواده و معیشت، اشتغال و درآمد تاثیر دارد.

فرضیه اول: حمل و نقل جاده‌ای در توسعه اقتصادی مشهد در بین پاسخ‌گویان مورد مطالعه تأثیر معنی داری دارد

نتایج مدل رگرسیون برای پیش‌بینی توسعه اقتصادی مشهد بر اساس حمل و نقل جاده‌ای نشان داد که حمل و نقل جاده‌ای حدوداً ۱۰ درصد از واریانس مشترک توسعه اقتصادی مشهد را تعیین می‌کند. همچنین نتایج جدول آزمون تحلیل واریانس یک طرفه رگرسیون (Anova) نشان می‌دهد که F محاسبه شده معنی دار است بنابراین می‌توان گفت مدل فوق برای پیش‌بینی متغیر وابسته (توسعه اقتصادی) بر اساس متغیر مستقل (حمل و نقل جاده‌ای) معنادار می‌باشد. جدول ضرایب استاندارد شده بتا مربوط به حمل و نقل

جاده‌ای (۰۰۱۱۳) است. و همان گونه که مشاهده می‌شود سطح معنا داری آن ۰۰۱ می‌باشد که نشان می‌دهد حمل و نقل جاده‌ای پیش‌بینی کننده مناسبی برای توسعه اقتصادی شهر مشهد می‌باشد.

فرضیه دوم: حمل و نقل جاده‌ای در تنوع شغلی ساکنان مشهد در بین پاسخ‌گویان مورد مطالعه تأثیر معنی داری دارد.

جدول خلاصه مدل رگرسیون برای پیش‌بینی تنوع شغلی ساکنان مشهد بر اساس حمل و نقل جاده‌ای نشان داد که حمل و نقل جاده‌ای حدوداً ۱۷درصد از واریانس مشترک تنوع شغلی ساکنان مشهد را تعیین می‌کند. همچنین نتایج جدول آزمون تحلیل واریانس یک طرفه رگرسیون (ANOVA) نشان داد که F محاسبه شده معنی دار است بنابراین می‌توان گفت مدل فوق برای پیش‌بینی متغیر وابسته (تنوع شغلی) بر اساس متغیر مستقل (حمل و نقل جاده‌ای) معنادار می‌باشد و جدول ضرایب استاندارد شده بتا مربوط به حمل و نقل جاده‌ای (۰۳۹۲) است. و همان گونه که مشاهده می‌شود سطح معنا داری آن ۰۰۱ می‌باشد که نشان می‌دهد حمل و نقل جاده‌ای پیش‌بینی کننده مناسبی برای تنوع شغلی ساکنان شهر مشهد می‌باشد.

فرضیه سوم: حمل و نقل جاده‌ای در اقتصاد خانواده و معیشت ساکنان مشهد در بین پاسخ‌گویان مورد مطالعه تأثیر معنی داری دارد.

جدول خلاصه مدل رگرسیون برای پیش‌بینی اقتصاد خانواده و معیشت ساکنان مشهد بر اساس حمل و نقل جاده‌ای نشان داد که حمل و نقل جاده‌ای حدوداً ۲۲درصد از واریانس مشترک اقتصاد خانواده و معیشت ساکنان مشهد را تعیین می‌کند. همچنین جدول آزمون تحلیل واریانس یک طرفه رگرسیون (ANOVA) نشان داد که F محاسبه شده معنی دار است بنابراین می‌توان گفت مدل فوق برای پیش‌بینی متغیر وابسته (اقتصاد خانواده و معیشت) بر اساس متغیر مستقل (حمل و نقل جاده‌ای) معنادار می‌باشد و ضرایب استاندارد شده بتا مربوط به حمل و نقل جاده‌ای (۰۴۱۰) است. و همان گونه که مشاهده می‌شود سطح معنا داری آن ۰۰۰۰۰ می‌باشد که نشان می‌دهد حمل و نقل جاده‌ای پیش‌بینی کننده مناسبی برای اقتصاد خانواده و معیشت ساکنان شهر مشهد می‌باشد.

فرضیه چهارم: حمل و نقل جاده‌ای در اشتغال ساکنان مشهد در بین پاسخ‌گویان مورد مطالعه تأثیر معنی داری دارد.

جدول خلاصه مدل رگرسیون برای پیش‌بینی اشتغال ساکنان مشهد بر اساس حمل و نقل جاده‌ای نشان داد که حمل و نقل جاده‌ای حدوداً ۲۲درصد از واریانس مشترک اشتغال ساکنان مشهد را تعیین می‌کند. همچنین جدول آزمون تحلیل واریانس یک طرفه رگرسیون (ANOVA) نشان داد که F محاسبه شده معنی دار است بنابراین می‌توان گفت مدل فوق برای پیش‌بینی متغیر وابسته (اشغال) بر اساس متغیر مستقل (حمل و نقل جاده‌ای) معنادار می‌باشد و ضرایب استاندارد شده بتا مربوط به حمل و نقل جاده‌ای (۰۰).

(297) است. و همان گونه که مشاهده می شود سطح معنا داری آن 0.001 می باشد که نشان می دهد حمل و نقل جاده ای پیش بینی کننده مناسبی برای اشتغال ساکنان شهر مشهد می باشد.
فرضیه پنجم: حمل و نقل جاده ای در افزایش درآمد ساکنان مشهد در بین پاسخ‌گویان مورد مطالعه تاثیر معنی داری دارد.

جدول خلاصه مدل رگرسیون برای پیش بینی درآمد ساکنان مشهد بر اساس حمل و نقل جاده ای نشان داد که حمل و نقل جاده ای حدوداً ۲۲ درصد از واریانس مشترک درآمد ساکنان مشهد را تعیین می کند. همچنین جدول آزمون تحلیل واریانس یک طرفه رگرسیون (ANOVA) نشان داد که F محاسبه شده معنی دار است بنابراین می توان گفت مدل فوق برای پیش بینی متغیر وابسته (درآمد) بر اساس متغیر مستقل (حمل و نقل جاده ای) معنادار می باشد و ضرایب استاندارد شده بتا مربوط به حمل و نقل جاده ای (0.348) است. و همان گونه که مشاهده می شود سطح معنا داری آن 0.000 می باشد که نشان می دهد حمل و نقل جاده ای پیش بینی کننده مناسبی برای درآمد ساکنان شهر مشهد می باشد. نتایج رتبه بندی آزمون فریدمن نشان داد که تفاوت رتبه میانگین بر اساس آماره فریدمن معنادار است چرا که سطح معنی داری آن کمتر از 0.05 است. جدول نتایج ترتیب اولویت فرضیه ها نشان داد که از دیدگاه 245 نفر از پاسخ‌گویان، حمل و نقل جاده ای در تنوع شغلی بیشترین تاثیر و حمل و نقل جاده ای در اشتغال کمترین تاثیر را در شهر مشهد دارد.

مقایسه نتایج تحقیق حاضر با تحقیقات مشابه داخلی و خارجی

تفوی و محمدی (۱۳۸۸) در تحقیقی تحت عنوان تاثیر زیرساخت‌های سرمایه‌گذاری بر رشد اقتصادی ایران بیان می کنند که نقش و اهمیت سرمایه‌گذاری در فرآیند رشد و توسعه اقتصادی جوامع در اکثر نظریات رشد و توسعه اقتصادی مورد تاکید قرار گرفته است. با توجه به کمبود منابع سرمایه‌گذاری و ضرورت تخصیص بهینه این منابع جهت تحریک رشد اقتصادی، لازم است مزیت‌های نسبی یک کشور در زمینه تخصیص منابع سرمایه‌گذاری، به درستی شناسایی شده و با هدایت منابع سرمایه‌گذاری به مولدترین و کارآمدترین بخش‌ها زمینه استفاده کارآمد از منابع محدود در جهت تسريع رشد اقتصادی فراهم گردد. بابا زاده و همکاران (۱۳۸۸) در تحقیقی تحت عنوان تاثیر سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل بر رشد اقتصادی در ایران بیان می کنند که پیشرفت‌های اخیر مبتنی بر الگوهای رشد، برخی از الگوهایی که رابطه بین مخارج سرمایه‌گذاری عمومی با رشد بلندمدت اقتصادی را نشان می دهند، معرفی نموده است. این امر با سایر مطالعات پیرامون بررسی رابطه بین اندازه دولت و رشد اقتصادی (در سطح جمعی و بخشی) سازگار می باشد.

ترکان و شهبازی (۱۳۸۹) در تحقیقی تحت عنوان حمل و نقل جاده ای؛ مسائل و راهکارها بیان می کنند که توسعه زیرساخت‌ها، یکی از الزامات مهم رشد اقتصادی و افزایش رفاه عمومی به شمار می رود. در این

میان، زیرساخت‌های حمل و نقل، و به ویژه، شبکه حمل و نقل جاده‌ای، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، زیربنای‌های حمل و نقل، علاوه بر بهبود شاخص‌های اقتصادی و اجتماعی در خود این بخش، نقش مؤثری در رونق دیگر بخش‌های اقتصاد دارد، به علاوه، سترهای مناسب حمل و نقل و ترابری، ضمن ایجاد امکان بهره‌مندی از قابلیت‌های ترازیت و حمل و نقل بین‌المللی، فرصت‌های ارزنده‌ای جهت اعمال نقش فعال در معادلات بین‌المللی فراهم می‌کند.

اکبریان، قائدی (۱۳۹۰) در تحقیقی تحت عنوان سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های اقتصادی و بررسی تأثیر آن بر رشد اقتصادی بیان می‌کنند یکی از مهم‌ترین اهداف اقتصادی کشورها، ایجاد شرایط لازم جهت افزایش تولید داخلی و رشد اقتصادی می‌باشد. از جمله شرایط لازم جهت افزایش تولید و رشد اقتصادی، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های اقتصادی است. سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های اقتصادی به طور کلی با افزایش بهره‌وری عوامل تولید، گسترش محدوده بازار، تعادل عرضه و تقاضا، ایجاد اثرات جانی، ایجاد شرایط رقابتی بهتر و همچنین افزایش سطح رفاه باعث افزایش تولید و رشد اقتصادی می‌شوند.

پهلوانی و همکاران (۱۳۹۳) در تحقیقی تحت عنوان بررسی تأثیر توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل بر رشد اقتصادی استان‌های ایران نشان داد که متغیر شاخص زیرساخت حمل و نقل بر رشد اقتصادی تأثیر مثبت دارد.

پادام و سینگ^۸ (۲۰۰۳) در مقاله‌ای به تحلیل شهری شدن و حمل و نقل شهری در هند پرداخته‌اند. در حقیقت کار تحقیقی آن‌ها طرحی برای یک سیاست است. به نظر نویسنده‌گان شهرها نقشی حیاتی در افزایش رشد اقتصادی و پیشرفت کشور دارند. توسعه پایدار شهرها به شدت به زیرساخت‌های نهادی، اجتماعی و فیزیکی وابسته است. در این زمینه اهمیت زیرساخت‌های حمل و نقل بیشتر است و آنچه برای تسهیل این امر ضروری است، مجموعه‌ای از سیاست‌های حمل و نقل شهری است (بوین، ۲۰۰۶).

عمران الحق و کیم (۲۰۰۳) در تحقیقی با استفاده از دو روش تخمین متغیرهای ابزاری SLS^۹ و ضرایب ثابت و تصادفی ترکیبی، رابطه‌ی علی میان سرمایه‌گذاری دولتی در بخش حمل و نقل و ارتباطات و رشد اقتصادی را با استفاده از داده‌های ۱۵ کشور در حال توسعه طی دوره ۱۹۷۰-۸۷۰ آزمون کرده‌اند. بر اساس نتایج این تحقیق، ضریب وقفه اول تفاضل سرمایه‌گذاری عمومی در بخش حمل و نقل و ارتباطات، منفی و معنادار و ضریب وقفه دوم آن مثبت و از لحاظ آماری بی معنا بوده است. نتایج تحقیق نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری دولتی در بخش حمل و نقل و ارتباطات علت گرنجری رشد اقتصادی تشخیص داده شده است. همچنین نتایج حاکی از اثر پویای سرمایه‌گذاری دولتی در حمل و نقل بر رشد اقتصادی بوده است. در نهایت بر اساس نتایج این تحقیق، سرمایه‌گذاری دولتی در بخش

1. Padam & Singh

حمل و نقل و ارتباطات تأثیری پویا بر رشد اقتصادی داشته و علت گنجزی رشد اقتصادی تشخیص داده شده است.

کاچو و آب کیوم (۲۰۱۲) به بررسی تأثیر زیرساخت‌ها بر سرمایه گذاری مستقیم خارجی و رشد اقتصادی کشورهای در حال توسعه پرداخته‌اند روش استفاده شده در این تحقیق پرسشنامه‌ای بوده است. نتایج تحقیق حاکی از تأثیر معنادار عواملی مانند اندازه بازار، زیرساخت‌ها، سرمایه انسانی و درجه آزادسازی تجاری بر جذب سرمایه گذاری مستقیم خارجی و افزایش رشد اقتصادی در کشورهای نامبرده است چنان‌که سرمایه گذاری مستقیم خارجی به طور غیرمستقیم از طریق متغیرهای سرمایه فیزیکی، انسانی و زیرساختی همواره بیش از تأثیر مستقیم سرمایه گذاری مستقیم خارجی به تنها بر رشد اقتصادی کشورها بوده است.

بادالیان و همکاران (۲۰۱۴) در تحقیقی تحت عنوان زیرساخت‌های حمل و نقل و رشد اقتصادی (روش داده‌های تابلویی برای ارمنستان، گرجستان و ترکیه) نشان داد که نتایج آزمون وجود بیش از یک بردار جمعی نشان می‌دهد که سیستم تحت بررسی ثابت در بیش از یک جهت ثابت شده است. همچنین نتایج نشان داد که تشکیل جاده، راه آهن به طور کلی حمل و نقل تأثیر مثبت و معنی داری بر رشد اقتصادی دراز مدت دارد. به طور کلی، وجود رابطه دو طرفه بین رشد اقتصادی و سرمایه گذاری در زیرساخت، و بین جاده و راه آهن مسافر را حمل و سرمایه گذاری‌های زیربنایی در هر دو کوتاه و بلند مدت نشان داده شد.

پیتر و همکاران (۲۰۱۵) در مقاله‌ای تحت عنوان حمل و نقل جاده بر رشد اقتصادی در نیجریه نشان داد که تأثیر مثبت بخش حمل و نقل بر رشد اقتصادی در نیجریه، بر اساس یافته، پیشنهاد شد که دولت باید با توسعه جاده و تعمیر و نگهداری، سیاست‌های سازگار و موثر که دسترسی حمل و نقل جاده و فعالیت‌های کسب و کار را تسهیل و قسمی کند.

از مقایسه یافته‌های پژوهش با نتایج تحقیقات پیشین به این نتیجه می‌رسیم که نتایج یافته‌های این تحقیق با تحقیق پیشین چه داخلی و چه خارجی همخوان است. دلیل همخوان بودن را بدین گونه می‌توان تبیین کرد که پسر با ورود به قرن پیستم و در سایه انقلاب به وجود آمده در صنعت حمل و نقل به این نکته پی برد که رابطه مستقیمی بین عدم تحرک پذیری با فقر وجود دارد. ارتباطات هرچه گسترده‌تر اقتصادی بین ملت‌ها، توریسم و جهانگردی به حدی گسترش یافت که برای مردم جند دهه قبل از آن قابل تصور نبود. حمل و نقل ضعیف عامل عمدۀ گرسنگی در جهان است. هزینه بالای حمل تولیدات کشاورزی، تاخیر‌های طولانی و زیان‌ها و خدمات واردۀ به محصولات فسادپذیر، از جمله موائع مشهود و ملموس در راه افزایش غذا در جهان هستند. به خاطر این وضعیت بسیاری از منابع کره زمین دست نفورده باقی مانده است و ثروت‌های عظیمی از منابع جنگل‌ها و معادن که می‌توانند در راه مبارزه با فقر موثر واقع شوند، بدون استفاده باقی مانده‌اند. زیرا در بسیاری از موارد امکان دسترسی یا حمل آنها فراهم نبوده است. علاوه بر

کشاورزی، بخش صنعت نیز به سختی از کمبود امکانات حمل و نقل صدمه می‌بینند. کارخانه‌ها نیاز به تامین منظم سوخت، مواد اولیه، قطعات یدکی و سیستم قابل اعتماد برای حمل محصولات تولید شده خود دارند. ضعف امکانات حمل و نقل داخلی حتی به موقعیت‌های جهانی بازار محصولات یک‌کشور صدمه وارد می‌کند. طی یک راه زمینی چند صد کیلومتری تا یک‌کشور همسایه خیلی راحت‌تر و اقتصادی‌تر از طی یک راه دریایی چند هزار مایلی تا آن سوی دنیاست. اما فقدان همین راه زمینی کوتاه‌تا کشور همسایه می‌تواند امکان چنین بازاریابی را فلچ کند. فقدان امکانات حمل و نقلی تنها عامل مشکل زانیست، بلکه قابل اعتماد نبودن، هزینه بالا، کارآیی پایین و صدمات وارده به بهره برداران نیز به همان اندازه مشکل آفرین است. مشکلات حمل و نقل علاوه بر آثار اقتصادی، آثار سیاسی و اجتماعی خاص خود را نیز دارد. حمل و نقل و ارتباطات ضعیف، حفظ ملیت واحد را به طور جدی چهار مشکل می‌کند و از مانع عده‌ای نیز در راه حفظ امنیت ملی به شمار می‌رود.

محدودیت‌ها

- با توجه به این که این تحقیق در سطح شهر مشهد انجام شده است نتایج تحقیق با احتیاط قابل تعمیم به سایر مراکز می‌باشد
- محدودیت دیگر که پژوهشگر با آن مواجه بود این بود که در این تحقیق فقط از پرسشنامه استفاده شده است
- یکی دیگر از محدودیت‌های تحقیق این است که در این تحقیق تمام تاثیرات حمل و نقل جاده‌ای در توسعه اقتصادی مشهد در نظر گرفته نشده است.

پیشنهادات

پیشنهاد	فرضیه	
<p>با توجه به این که حمل و نقل جاده‌ای در تنوع شغلی تاثیر می‌گذارد پس می‌توان پیشنهاد داد که</p> <ul style="list-style-type: none"> - تشویق بخش خصوصی داخلی و خارجی به سرمایه‌گذاری توریستی از طریق حمایتهای دولتی. - راه اندازی و توسعه سایت‌های اینترنتی جهت کسب اطلاعات و خرید و رزرو. - توسعه و تجهیز نمودن ناوگان حمل و نقل 	<p>حمل و نقل جاده‌ای در تنوع شغلی ساکنان مشهد در بین پاسخ‌گویان مورد مطالعه تأثیر معنی داری دارد</p>	تنوع شغلی
<p>با توجه به این که حمل و نقل جاده‌ای در اقتصاد خانواده و معیشت تاثیر می‌گذارد پس می‌توان پیشنهاد داد با توجه به</p>	<p>حمل و نقل جاده‌ای در اقتصاد خانواده و معیشت ساکنان مشهد در</p>	اقتصاد و معیشت

<p>این که توسعه‌ی زیرساخت‌ها از الزامات مهم رشد اقتصادی و افزایش رفاه عمومی به شمار می‌رود. سرمایه‌گذاری مستقیم بر روی زیرساخت‌ها باعث فراهم شدن امکانات تولیدی شده و فعالیت‌های اقتصادی را تحریک نموده و با کاهش هزینه‌های تجارت و انتقالات باعث بهبود رقابت پذیری می‌شوند و در نهایت به توسعه و رشد اقتصادی کمک می‌نمایند. امروزه حمل و نقل جاده‌ای، به عنوان یکی از مهمترین شاخص‌های توسعه‌ی اقتصادی به حساب می‌آید. کارشناسان و اقتصاددانان، بر این باورند که برای توسعه‌ی یک واحد اقتصادی می‌بایست دو واحد توسعه حمل و نقلی جاده‌ای را ایجاد کرد.</p>	<p>بن پاسخ گویان مورد مطالعه تاثیر معنی داری دارد</p>	
<p>با توجه به این که حمل و نقل جاده‌ای در اشتغال تاثیر می‌گذارد پس دولتمردان می‌توانند برای ایجاد فرصت‌های شغلی بخش جاده‌ای را گسترش دهند و از این طریق شغل‌های زیادی را برای جامعه ایران بخصوص جوانان جویار کار فراهم کنند.</p>	<p>حمل و نقل جاده‌ای در اشتغال ساکنان مشهد در بن پاسخ گویان مورد مطالعه تاثیر معنی داری دارد</p>	اشتغال
<p>با توجه به این که حمل و نقل جاده‌ای در درآمد تاثیر می‌گذارد پس می‌توان پیشنهاد داد به حوزه برنامه‌ریزان که برای افزایش سطح درآمد مردم و شهروندان باید ناوگان حمل و نقل جاده‌ای را تقویت کرد.</p>	<p>حمل و نقل جاده‌ای در افزایش درآمد ساکنان مشهد در بن پاسخ گویان مورد مطالعه تاثیر معنی داری دارد</p>	درآمد

فهرست منابع و مأخذ

- اکبریان، رضا، قائدی، علی. (۱۳۹۰). سرمایه گذاری در زیرساخت‌های اقتصادی و بررسی تاثیر آن بر رشد اقتصادی، پژوهش‌های رشد و توسعه اقتصادی، دوره ۱۵، شماره ۳. صص ۱۱-۴۸.
- بابا زاده، محمد، قدیمی، خلیل، محسنی، رضا. (۱۳۸۸). تاثیر سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل بر رشد اقتصادی در ایران، پژوهشنامه بازرگانی، دوره ۱۳، شماره ۵۰. صص ۱۵۷-۱۹۹.
- ترکان، اکبر، شهبازی، میثم. (۱۳۸۹). بررسی چگونگی جلب مشارکت بخش خصوصی در توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل جاده‌ای؛ مسائل و راهکارها، راهبرد، شماره ۵۷، ۲۷۶-۲۴۵.
- تقوی، مهدی، محمدی، حسین. (۱۳۸۸). تاثیر زیرساخت‌های سرمایه گذاری بر رشد اقتصادی ایران، پژوهشنامه اقتصادی، پژوهشنامه اقتصادی، پژوهشنامه اقتصادی، دوره ۹، شماره ۱۰. صص ۴۲-۱۵.
- پهلوانی، مصیب، مهرابی، حسین، افشارپور، مهلا. (۱۳۹۳). بررسی تأثیر توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل بر رشد اقتصادی استان‌های ایران، تحقیقات مدل سازی اقتصادی، شماره ۱۶، صص ۴۹-۲۴.
- کریم‌زاده، سعید؛ عمادزاده، مصطفی، کامکار، هادی (۱۳۹۰). اثر سرمایه گذاری دولت در بخش حمل و نقل بر رشد اقتصادی در ایران، فصلنامه مدلسازی اقتصادی، شماره ۴، صص ۸۲-۶۳.

Boopen S. (2006). "Transport Infrastructure and Economic Growth: Evidence from Africa Using Dynamic Panel Estimates", The Empirical Economics Letters, 5(1).

Emanuel Haqe, M. and Dong Heon, Kim. (2003). "Public investment in transportation and communication and growth: A dynamic panel approach", center for Growth and Business Cycle Research, The University of Manchester.

Kachoo & Abqum. (2012). "Export Dynamism and Market Access". World Institute for Development Economics Research Discussion Papers, No. 42.

