

نقش زیر ساخت حمل و نقل جاده‌ای بر توسعه اقتصادی منطقه نمونه موردی - استان اصفهان

یوسفعلی زیاری^۱؛ علیرضا بندرآباد^۲، مرضیه خیبری^{۳*}

^۱ - گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات، تهران ایران

^۲ - استادیار گروه شهرسازی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی، تهران ایران

^۳ - دانشجوی کارشناسی ارشد شهرسازی (گرایش برنامه ریزی و منطقه ای)، دانشکده معماری و شهرسازی،

دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز، تهران ایران

چکیده

توسعه 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 رقابت‌پذیری می‌شوند و در نهایت به توسعه و رشد اقتصادی کمک می‌نمایند. امروزه حمل‌ونقل جاده‌ای، به عنوان یکی از مهمترین شاخص‌های توسعه اقتصادی به حساب می‌آید. کارشناسان و اقتصاددانان، بر این باورند که برای توسعه یک واحد اقتصادی می‌بایست دو واحد توسعه حمل و نقلی جاده‌ای را ایجاد کرد. از این رو پژوهش حاضر با هدف بررسی نقش زیرساخت حمل و نقل جاده ای بر توسعه اقتصادی منطقه نمونه موردی - استان اصفهان صورت پذیرفت. با توجه به موضوع، جامعه آماری این پژوهش را ساکنان استان اصفهان با تعداد نمونه ۵ میلیون نفر تشکیل دادند. داده‌ها از طریق سالنامه‌های آماری ۱۰ سال اخیر استان اصفهان که اطلاعات آماری مورد نیاز این پژوهش که به صورت سالانه در تارنمای مرکز آمار ایران منتشر می‌گردد، جمع‌آوری شده است. به منظور تجزیه و تحلیل داده‌ها از آزمون همبستگی پیرسون و رگرسیون خطی ساده دو متغیره با استفاده نرم افزار SPSS 21 و Excel 2010 استفاده گردید. نتایج نشان می‌دهد، بین زیرساخت‌های ارتباطی حمل‌ونقل جاده‌ای و شاخص‌های اقتصادی در استان اصفهان رابطه مثبت و معنادار وجود دارد. همچنین این وضعیت بین متغیرهای جابجایی بار و مسافر با اشتغال و بیکاری، بین تجارت (واردات و صادرات) و نرخ مشارکت اقتصادی و نرخ تورم و بین زیرساخت‌های ارتباطی حمل و نقل جاده ای و تولید ناخالص داخلی حمل‌ونقل جاده‌ای در استان اصفهان، برقرار است. از طرفی به واسطه آزمون رگرسیون پیش بینی تغییرات متغیر وابسته از طریق متغیر مستقل امکان پذیر بوده است. در نتیجه می‌توان با ارتقا و تقویت زیرساخت حمل و نقل جاده ای شاهد هر چه بیشتر توسعه اقتصادی بود.

کلمات کلیدی: توسعه زیرساخت‌ها، زیرساخت حمل و نقل جاده ای، توسعه اقتصادی.

* - نویسنده مسئول (این مقاله برگرفته از بخشی از پایان نامه سرکار خانم مرضیه خیبری با عنوان "نقش زیر ساخت حمل و نقل جاده‌ای بر توسعه اقتصادی منطقه نمونه موردی - استان اصفهان" با راهنمایی دکتر یوسفعلی زیاری می باشد که در دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز ارائه و دفاع شده است.

۱- مقدمه

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 رقابت‌پذیری می‌شوند و در نهایت به توسعه و رشد اقتصادی کمک می‌نمایند. بنابراین، یکی از عوامل کلیدی در حمایت از توسعه‌ی اقتصادی مناطق، بخش زیرساخت‌ها و خدمات زیربنایی می‌باشد. این بخش‌ها زیرساخت‌های فیزیکی را شامل می‌شوند. زیرساخت ارتباط جاده‌ای بطور مناسبی هزینه‌های حمل و نقل را کاهش داده و منجر به صرفه‌جویی‌های مقیاس و مدیریت بهتر می‌شود. مطالعات تجربی اخیر تاکید بسیار زیادی بر اهمیت هزینه‌ها و زیرساخت‌های حمل‌ونقلی در گسترش تجارت، ورود به بازارها و افزایش درآمد سرانه دارند. توسعه‌ی زیرساخت‌های ارتباطی جاده‌ای چنان اهمیت پیدا کرده است که برخی کشورها از قبیل کامبوج، لائوس، میانمار، تایلند، ویتنام و استان یونان چین، از آن در جهت ترغیب رشد اقتصادی بهره برده‌اند. توسعه‌ی زیرساختی ارتباطی جاده‌ای نقش آسان‌کننده‌ای در ترغیب فعالیت شرکت‌ها در منطقه توسط بنگاه‌های داخلی و خارجی دارد. به همین دلیل، توانسته‌اند با ساخت بهترین زیرساخت‌های حمل‌ونقلی منطقه، منجر به ایجاد رشد اقتصادی شوند. 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. این موضوع نه تنها می‌بایست در بخش زیرساخت‌ها فراهم شود، بلکه نیازمند سرمایه‌گذاری‌هایی است. آنچه حمل‌ونقل جاده‌ای را بر دیگر گونه‌های حمل‌ونقلی بارزتر می‌سازد، امکان ارائه‌ی خدمات درک به درک و قرار گرفتن در چرخه‌ی توزیع کالا است. شرکت‌هایی که در امر خدمت‌رسانی و لجستیک فعال هستند. قسمت اعظمی از فعالیت و سرمایه‌گذاری خود را در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای اختصاص داده‌اند، این موضوع می‌بایست بیش از گذشته مدنظر بخش خصوصی و دولتی قرار گیرد. گسترش بزرگراه‌ها و مسیرهای ترانزیتی کشور، تاسیس ترمینال، تیر پارک‌های مدرن با استانداردهای جهانی، امنیت تردد کالا، تسهیلات و روان‌سازی امور گمرکی، برخورداری از ناوگان جوان، آموزش رانندگان و بروزرسانی و در اختیار قرار دادن اطلاعات در زمینه حمل‌ونقل از زمینه‌های اساسی توسعه و شکوفایی اقتصادی بخصوص در امر صادرات کالاهای غیر نفتی به حساب می‌آید.

اثر زیرساخت‌های حمل‌ونقلی جاده‌ای در اقتصاد کلان و سهم آن در تولید ناخالص ملی، سرمایه‌گذاری، اشتغال، ارزبری و دیگر شاخص‌های حساب‌های ملی و همچنین نقش مهم آن در توسعه‌ی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی در ابعاد ملی، منطقه‌ای و سیستم دفاعی کشور و در نتیجه، رفاه و امنیت ملی تعیین کننده است. از آنجا که توسعه‌ی تاسیسات زیربنایی و زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای باید با توسعه‌ی سایر بخش‌ها هماهنگ باشد و ضعف و قوت این بخش در بخش‌های دیگر تاثیر خواهد گذاشت، لذا باید اهمیت و حساسیت لازم را در زمینه‌ی نقش آن در حیات و پیشرفت فعالیت‌های اقتصادی کشور مبذول داشت. اگر ابعاد مختلف توسعه را مورد بررسی قرار دهیم، در می‌یابیم که تمام این فعالیت‌ها از آغاز تا بهره‌برداری به گونه‌ای با مسائل حمل‌ونقل ارتباط دارند. و بدیهی است اگر فعالیت‌های موردنظر در قالب یک سیستم منظم، هماهنگ و برنامه‌ریزی شده با رعایت تقدم و تاخر لازم به مرحله عمل نرسد؛ سرانجام، اختلال مجموعه را در پی خواهد داشت. لذا لازم به مرحله عمل نرسد، سرانجام، اختلال مجموعه را در پی خواهد داشت. لذا لازم است تمام فعالیت‌ها به گونه‌ای سیستماتیک، یعنی متناسب با نقش و تاثیر در مجموعه، مورد توجه قرار گیرند، چرا که برخورد مستقل با اجزای یک سیستم بدون توجه به ارتباط و تاثیر متقابل آن اجزا با یکدیگر، ناهنجاری در عملکرد و روند پیشرفت فعالیت‌ها را در بر خواهد داشت که درباره‌ی حمل و نقل می‌توان گفت، اگر ناوگان و تاسیسات زیربنایی مورد نیاز آن، متناسب با توسعه‌ی سایر بخش‌ها مورد توجه قرار نگیرد در گردش چرخ‌های دیگر اقتصاد کشور، کندی و نارسایی ایجاد می‌گردد و سرانجام، این هماهنگی باید در تمام شئون، مانند توسعه و برنامه‌ریزی صورت پذیرد.

۲- بیان مسأله

توسعه اقتصادی، وضعیت مطلوبی برای جامعه است که در آن جامعه به شاخص‌های مشخصی مانند درآمد و رفاه بالاتر، توزیع مناسب‌تر، کاهش قابل توجه بیکاری، رفع کامل فقر مطلق و بهبودی قابل توجه فقر نسبی و در یک کلام، جامعه‌ی مرفه‌تر و انسانی‌تر دست یافته باشد. توسعه اقتصادی هر منطقه بر اساس ظرفیت‌های مختلفی صورت می‌پذیرد، که یکی از مهمترین آنها زیرساخت‌های ارتباطی و حمل‌ونقل جاده‌ای می‌باشد. اگر ابعاد مختلف توسعه اقتصادی را مورد بررسی قرار دهیم، درمی‌یابیم که تمام این فعالیت‌ها از آغاز تا بهره‌برداری به گونه‌ای با مسایل حمل‌ونقل ارتباط دارند. زیرساخت‌های ارتباطی و حمل و نقل به عنوان یکی از عوامل تاثیرگذار بر رونق اقتصادی، از طریق جابجایی بار و مسافر، زمینه‌های امکان دسترسی به رفاه و تسهیلات منطقه‌ای را افزایش می‌دهد و بنابراین در فرآیند توسعه اقتصادی، نقش بسیار مهم و تاثیرگذار دارد؛ ضمن آنکه خود نیز از فرآیند توسعه اقتصادی تاثیرپذیر می‌باشد. کارشناسان بر این باورند که برای یک واحد توسعه اقتصادی، می‌بایست دو واحد توسعه حمل و نقلی را ایجاد کرد. یکی از نشانه‌های هر جامعه‌ی توسعه یافته، پیشرفت زیرساخت‌های ارتباطی خصوصاً سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای آن است. بخش حمل‌ونقل جاده‌ای به عنوان پیش‌نیاز و زیربنای توسعه اقتصادی، دارای نقش اساسی و کارآمد در باروری امکانات و استعدادهای بالقوه جوامع بوده که از طریق جابجایی بار و مسافر، پیوند ناگسستنی بین عوامل توسعه اقتصادی را فراهم می‌آورد. به تناسب توسعه اقتصادی جوامع، نیاز به حمل و نقل سریع، ایمن و ارزان گسترش پیدا کرده؛ به طوری که صنعت امروزی حمل‌ونقل، فرآیند تکامل تدریجی و تغییرات بنیادی زندگی انسان و دگرگونی‌های اساسی در امر تولید، توزیع، مصرف و پیشرفت‌های فنی است. توجه به استفاده‌ی بهینه از ظرفیت‌های این بخش، و تعیین سیاست‌هایی در جهت افزایش کارایی آن از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است. میزان و گستردگی زیرساخت‌های ارتباطی و حمل‌ونقل جاده‌ای در یک منطقه، مبین امکانات بالقوه آن منطقه جهت دستیابی به توسعه اقتصادی ناشی از این بخش (اشتغال و بیکاری، رشد اقتصادی و سرمایه‌گذاری و تولید و تجارت) محسوب می‌شود و بدیهی است که ایجاد و استفاده بهینه از راه‌ها و شبکه حمل‌ونقل در گرو یک شناخت صحیح است. برخی متخصصان حمل و نقل بر این باورند که بین کارایی در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای منطقه‌ای و کارایی اقتصاد و رشد اقتصادی منطقه‌ای، رابطه‌ای مستقیم وجود دارد و حمل و نقل را واسطه‌ای میان فعالیت‌های کشاورزی، صنعتی، بازرگانی و خدماتی در سطح منطقه‌ای می‌دانند. گروهی دیگر حمل و نقل جاده‌ای را قلب جریان توسعه دانسته و معتقداند حمل و نقل در توزیع درآمدها و کاهش نابرابری‌های اقتصادی و اجتماعی و کاهش آثار فقر و اختلاف درآمد روستانشینان و شهرنشینان نقشی موثر دارد. در ایران، منطقه‌ی مرکزی، بویژه محورهای استان اصفهان که از پُر ترافیک‌ترین محورهای جاده‌ای کشور می‌باشد، نیازمند چنین شناختی است؛ چرا که در غیر اینصورت، عامل تسریع و تسهیل‌کننده استقلال و توسعه اقتصادی منطقه، می‌تواند به عاملی بازدارنده تبدیل شود. از اینرو مسئله‌ی اصلی پژوهش حاضر، بررسی تاثیر توسعه زیرساخت‌های ارتباطی و حمل‌ونقل جاده‌ای بر توسعه اقتصادی منطقه در محورهای استان اصفهان می‌باشد و با توجه به نکات مطرح شده فوق، پرسش اصلی تحقیق این می‌باشد که زیرساخت‌های ارتباطی حمل و نقل جاده‌ای چه تاثیری بر توسعه اقتصادی در استان اصفهان خواهد داشت؟

۳- اهمیت و ضرورت پژوهش

برای پی‌بردن به اهمیت اقتصادی حمل و نقل جاده‌ای کافی است که به سه اثر مهم آن در زندگی اقتصادی انسان‌ها، یعنی تخصص‌گرایی مکان‌ها در تولید انبوه و گسترش مناطق زیست انسانی توجه شود. حمل و نقل جاده‌ای و توسعه آن باعث شده است که بشر با تخصصی کردن مکانی تولید بر حسب مزیت‌های نسبی مکان‌ها با به وجود آوردن زمینه تولید انبوه، بهره‌وری منابع طبیعی اقتصادی را افزایش دهد و با انتخاب مناطق مناسب برای زندگی خود، به لحاظ شرایط اقلیمی و ایمنی در مقابل خطرات گوناگون، بر مطلوبیت زندگی خود بی‌افزاید. از آنجایی که تاثیر زیرساخت‌های ارتباطی و حمل‌ونقل جاده‌ای به عنوان یک فعالیت اقتصادی زیربنایی موثر بر سایر فعالیت‌ها و ابزاری برای رشد تولیدات منطقه‌ای، غیرقابل انکار است، موضوع "توسعه زیرساخت‌های ارتباطی حمل‌ونقل جاده‌ای منطقه‌ای بر توسعه اقتصادی در محورهای استان اصفهان" مورد توجه قرار

گرفت. زیرساخت‌های ارتباطی حمل و نقل جاده ای استان اصفهان، نقش شریان حیاتی را در محورهای مرکزی کشور ایفا می‌کنند و در طرح‌های توسعه‌ی اقتصادی شهری یکی از خطوط اصلی و تعیین کننده مهم به شمار می‌روند، بعلاوه از امور زیربنایی و یکی از اجزای مهم چرخه‌ی تولید- مصرف محسوب می‌گردند. همچنین از بین شیوه‌های جابجایی مسافر در کشور در انواع جاده‌ای، ریلی، هوایی و آبی؛ بیش از ۹۰٪، از طریق جاده صورت می‌پذیرد و سهم ریلی و هوایی تقریباً یکسان است. بر همین اساس ضرورت توجه و رسیدگی به وضعیت اراییه‌ی خدمات در این بخش آشکار می‌شود. آنچه حمل و نقل جاده‌ای را بر دیگر گونه‌های حمل و نقلی بارزتر می‌سازد، امکان ارائه‌ی خدمات ملموس و قرار گرفتن در چرخه‌ی توزیع مسافر و کالا است. از بُعد منطقه‌ای، زیرساخت‌های ارتباطی و حمل‌ونقل جاده‌ای می‌تواند علاوه بر ایجاد امکانات مناسب جهت توزیع صحیح و سریع تولیدات در داخل منطقه و برقراری تعادل میان عرضه و تقاضا، زمینه افزایش تولیدات را هم فراهم نماید و مانع از بروز توسعه ناموزون و افزایش مهاجرت‌ها شود.

۴- اهداف پژوهش

با توجه به اینکه عوامل و اصول فراوانی وجود دارند تا توسعه‌ی اقتصادی منطقه بر اساس آنها صورت پذیرد، اما اهمیت مسئله زیرساخت‌های ارتباطی حمل و نقل جاده‌ای در برگزیده‌ی اکثر این اصول می‌باشد. از اینرو این پژوهش اهداف متعددی را دنبال می‌کند که عبارتند از هدف اصلی و اهداف فرعی.

الف): هدف اصلی پژوهش: بررسی تاثیر توسعه‌ی زیرساخت‌های ارتباطی حمل و نقل جاده‌ای بر توسعه اقتصادی منطقه در استان اصفهان.

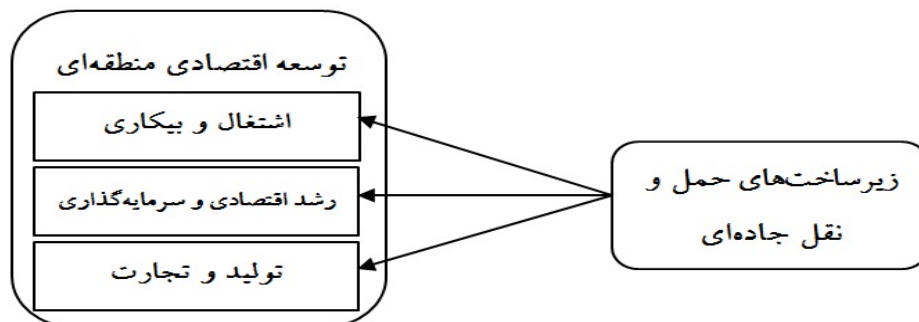
ب): اهداف فرعی

- ۱- بررسی تاثیر توسعه‌ی زیرساخت‌های ارتباطی حمل‌ونقل جاده‌ای بر اشتغال و بیکاری در استان اصفهان.
- ۲- بررسی تاثیر توسعه‌ی زیرساخت‌های ارتباطی حمل‌ونقل جاده‌ای بر رشد اقتصادی و سرمایه‌گذاری در استان اصفهان.
- ۳- بررسی تاثیر توسعه‌ی زیرساخت‌های ارتباطی حمل‌ونقل جاده‌ای بر تولید و تجارت در استان اصفهان.

۵- سوالات تحقیق

بر اساس سوال اصلی تحقیق و مبتنی بر مدل مفهومی که در شکل (۱) در زیر نشان داده شده است:
الف) سوال اصلی تحقیق: زیرساخت‌های ارتباطی حمل و نقل جاده‌ای چه تاثیری بر توسعه اقتصادی استان اصفهان دارد؟
ب) سوالات فرعی تحقیق:

- ۱- زیرساخت‌های ارتباطی حمل‌ونقل جاده‌ای چه تاثیری بر اشتغال و بیکاری در استان اصفهان دارد؟
- ۲- زیرساخت‌های ارتباطی حمل‌ونقل جاده‌ای چه تاثیری بر رشد اقتصادی و سرمایه‌گذاری در استان اصفهان دارد؟
- ۳- زیرساخت‌های ارتباطی حمل‌ونقل جاده‌ای چه تاثیری بر تولید و تجارت در استان اصفهان دارد؟



شکل (۱): مدل مفهومی تحقیق

۶- پیشینه تحقیق

در تحقیقی تحت عنوان "تاثیر زیرساخت‌های حمل و نقل زمینی بر حجم تجارت بین‌المناطق ایران با کشورهای باکو" که توسط هوشمند و دیگران (۱۳۸۵) صورت پذیرفت، به دنبال این بوده‌اند که تاثیر زیرساخت‌های حمل و نقلی (ریلی و جاده‌ای) منطقه‌ای اکو بر تجارت درون منطقه‌ای ایران با سایر کشورهای عضو اکو را از طریق مدل ایستای جاذبه، کمی کنند. در اساسی‌ترین فرم، الگوی جاذبه سطح صادرات از کشور I به کشور J را به وسیله‌ی تولید ناخالص داخلی کشور صادر کننده و تولید ناخالص داخلی کشور وارد کننده و فاصله‌ی بین آنها توضیح می‌دهد. این مدل یکی از مهمترین ابزارهایی است که بطور گسترده در تجارت بین‌الملل برای توضیح جریان‌های تجاری دوجانبه بکار می‌رود. فرض بر این بوده است که ارتباط مثبت و معنی‌داری بین سطح زیرساخت‌های حمل‌ونقلی و جریان تجاری برقرار است. لذا با بکارگیری داده‌های ترکیبی و مدل جاذبه نشان داده‌ایم که افزایش هزینه‌های حمل و نقل (فاصله جغرافیایی) حجم تجاری را کاهش داده‌ی تاثیر وجود زیرساخت‌های حمل و نقلی نیز باعث افزایش جریان تجاری شده است.

در تحقیقی، شریفی (۱۳۹۰) در پی تعیین موقعیت بخش حمل‌ونقل در اقتصاد ایران و تاثیر آن بر دیگر بخش‌های اقتصادی کشور است. برای تعیین میزان تاثیرگذاری این بخش در تولیدات دیگر بخش‌های اقتصادی و مقایسه‌ی آن با این بخش‌ها، از پیوندهای پیشین کل (خالص و ناخالص) استفاده می‌گردد. میزان تحرک آفرینی توسعه‌ی فعالیت‌های حمل‌ونقل در بخش‌های مختلف اقتصادی با استفاده از شاخص ارتباط پسین کل (خالص و ناخالص) اندازه‌گیری می‌شود. منابع آماری تحقیق از جدول داده-ستانده سال ۱۳۸۰ مرکز آمار ایران که به قیمت تولید کننده می‌باشد و آخرین جدول آماری کشور است، تامین شد. از به دلیل اینکه ۴۵/۸٪ از خدمات حمل‌ونقل به مصرف نهایی می‌رسد، موقعیت این بخش، به لحاظ زمینه‌سازی برای تولیدات بخش‌های تولیدی از متوسط بخش‌های اقتصادی اندکی پایین‌تر است. از نظر رتبه‌بندی، رتبه‌ی حمل‌ونقل در بین ۴۰ بخش تولیدی کشور در همه این شاخص‌ها از ۱۹٪ تا ۲۲٪ در نوسان است.

در پژوهشی، قربانی و دیگران (۱۳۹۳) به بررسی اثر زیرساخت‌ها بر رشد اقتصادی ایران طی سال‌های ۱۳۵۵-۱۳۹۱ پرداختند. در این پژوهش، زیرساخت‌های فیزیکی به عنوان نوعی زیرساخت مهم و به صورت یک متغیر کلی مورد بررسی قرار گیرد. برای این منظور از مدل رشد تابع تولید استفاده گردید و برای شناسایی اثر زیرساخت‌ها بر رشد اقتصادی ایران، از سه نوع متغیر زیرساخت‌های فیزیکی، اجتماعی و فناوری اطلاعات و ارتباطات استفاده شد. زیرساخت فیزیکی را با استفاده از ۴ متغیر که در نهایت با روش تحلیل مولفه‌های اصلی به یک شاخص تبدیل شدند، معرفی نمودیم و مخارج بهداشتی و سرمایه‌ی فناوری اطلاعات و ارتباطات به کار برده شد. برای برآورد مدل از روش خود رگرسیون با وقفه‌های توزیعی (ARDL) در دوره‌ی زمانی ۱۳۵۵ تا ۱۳۹۱ استفاده شد. یافته‌ها نشان داد که طی دوره مورد بررسی تاثیر زیرساخت‌ها، اعم از زیرساخت‌های فیزیکی، اجتماعی و فناوری اطلاعات بر رشد اقتصادی ایران مثبت و معنی‌دار بوده است.

۷- مبانی نظری

۷-۱- زیرساخت‌های ارتباطی جاده‌ای

بهبود زندگی مردم، در چارچوب فرایند توسعه، یکی از اصلی‌ترین دغدغه‌های دولت‌های امروزی به شمار می‌رود، کشورهای مختلف می‌کوشند با افزایش شتاب فرآیند توسعه، علاوه بر بهبود سطح رفاه جامعه، جایگاه و نقش خود را در معادلات جهانی ارتقاء دهند (ترکان و شهبازی، ۱۳۸۹). یکی از مهمترین زیرساخت‌های توسعه اقتصادی، شبکه‌های حمل و نقل، و به طور خاص، زیرساخت‌های حمل و نقل جاده‌ای است (شریفی، ۱۳۹۰). توسعه شبکه حمل و نقل جاده‌ای، به طور سنتی از وظایف دولت‌ها به شمار می‌رود، اهمیت بالای این زیرساخت‌ها در فرایند توسعه و نقش آن در رشد سایر بخش‌های اقتصادی از یک سو، و افزایش سطح خدمت‌رسانی به عموم و ارتقای شاخص‌های اجتماعی از سوی دیگر، دولت‌ها را بر آن می‌دارد تا برای

تقویت و توسعه این زیرساخت‌ها تدابیر مناسب بیندیشند، یکی از روش‌های ممکن، ورود مستقیم دولت به سرمایه‌گذاری در این حوزه است، اما محدودیت منابع مالی، طولانی بودن فرایندهای تصمیم‌گیری و کارآیی پایین اجرای پروژه‌ها توسط دولت، پیشرفت در توسعه این زیرساخت‌ها را با موانع جدی روبه‌رو می‌کند (شریفی، ۲۰۱۲). روش دیگر، استفاده از توانایی مالی و اجرایی بخش‌های غیردولتی اعم از شرکت‌های واجد صلاحیت خصوصی، سرمایه‌گذاران خارجی، بانک‌های داخلی و بین‌المللی با توانایی تأمین منابع مالی مورد نیاز، و نیز برخوردار از کارآیی بیشتری در مقایسه با دولت است.

در دوره جدید، کوشش شده است با به کارگیری روش‌های مختلف، از ظرفیت‌های مدیریتی، مالی و فنی بخش خصوصی در احداث زیرساخت‌های اقتصادی شود (بابازاده و دیگران، ۲۰۰۹). استفاده از توان بخش خصوصی در توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل، به طور عمده، در مواجهه با محدودیت‌های بودجه‌ای دولت‌ها و همزمان، افزایش تقاضا برای ظرفیت‌های بیشتر حمل و نقل جاده‌ای روی داده است (کاردننه و سانچو، ۲۰۰۷). حمل و نقل به طور کلی زیرساخت‌های حمل و نقل جاده‌ای به طور خاص از اهمیت برخوردار است (افراخته، ۱۳۹۱). مشارکت بخش خصوصی و دولت در این حوزه، با هدف تلفیق ملاحظات و استفاده از توانمندی‌های هر یک، در سال‌های اخیر بسیار مورد توجه قرار گرفته است، رسیدن به برآیندی از توانمندی‌ها و ملاحظات بخش‌های خصوصی و دولتی، مستلزم دستیابی به یک الگوی مشارکت مناسب و رفع نگرانی‌های سرمایه‌گذاران و تأمین‌کنندگان منابع مالی است (عظیمی، ۱۳۸۴). در واقع برای تسریع و تسهیل اجرای پروژه‌های توسعه شبکه حمل و نقل جاده‌ای و بهره‌مندی از نقش آن در فرایند توسعه، طراحی مدلی که براساس آن، سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، بازده مناسب اقتصادی داشته باشد، اجتناب‌ناپذیر می‌نماید (هال، ۲۰۰۸). ارتباط حمل و نقل با کلیه بخش‌های اجتماعی-اقتصادی موجب شده است تا این فعالیت از ارکان اصلی اقتصاد و تجارت و زندگی اجتماعی به حساب آید. به طوری که حیات و رشد اقتصادی تا حد بسیار بالایی وابسته به آن بوده و حتی می‌توان گفت بدون آن رشد اقتصادی میسر نبوده و اختلال در کل سیستم تولید، توزیع و مصرف بوجود خواهد آمد (موسایی، ۱۳۸۸). وجود یک شبکه حمل و نقل کارا می‌تواند مایه تشویق تولیدکنندگان و سر منشاء ایجاد تقسیم کار در جامعه باشد. زیرا از یک طرف مواد خام و کالاهای واسطه، با کمترین هزینه به کارخانه می‌رسد و از طرف دیگر دستیابی به بازارهای مصرفی و کانون‌های جمعیتی دوردست، آسان‌تر می‌گردد (تاراهومی، ۲۰۱۰). بنابراین بهبود شبکه حمل و نقل می‌تواند عاملی در جهت کاهش بهای تمام شده کالاها و خدمات، رشد تجارت و در نهایت رسیدن به سطح بالای توسعه اقتصادی باشد (محمودی، ۱۳۷۶). ارتباط حمل و نقل با کلیه بخش‌های اجتماعی-اقتصادی موجب شده است تا این فعالیت از ارکان اصلی اقتصاد و تجارت و زندگی اجتماعی به حساب آید (شکوهی، ۱۳۹۱). به طوری که حیات و رشد اقتصادی تا حد بسیار بالایی وابسته به آن بوده و حتی می‌توان گفت بدون آن رشد اقتصادی میسر نبوده و اختلال در کل سیستم تولید، توزیع و مصرف بوجود خواهد آمد (شیعه، ۱۳۸۰). وجود یک شبکه حمل و نقل کارا می‌تواند مایه تشویق تولیدکنندگان و سر منشاء ایجاد تقسیم کار در جامعه باشد (فروغی و حیدری‌نژاد، ۱۳۸۹). زیرا از یک طرف مواد خام و کالاهای واسطه، با کمترین هزینه به کارخانه می‌رسد و از طرف دیگر دستیابی به بازارهای مصرفی و کانون‌های جمعیتی دور دست، آسان‌تر می‌گردد. بنابراین بهبود شبکه حمل و نقل می‌تواند عاملی در جهت کاهش بهای تمام شده کالاها و خدمات، رشد تجارت و در نهایت رسیدن به سطح بالای توسعه اقتصادی باشد.

۲-۷- توسعه اقتصادی

توسعه در لغت به معنای گسترش دادن و از نظر اندیشه‌وران علوم اقتصادی و اجتماعی، جریانی چند بُعدی و به معنای ارتقای مستمر کل جامعه و نظم اجتماعی به سوی زندگی بهتر یا انسانی‌تر است (تودار، ۱۳۶۹). قدمت رشد و توسعه به اندازه دانش اقتصاد است. همه اقتصاددانان بزرگ کلاسیک در سده‌های هجدهم و نوزدهم، اقتصاددان توسعه بوده و در چگونگی پیشرفت

³ - Sharifi

⁴ - Babazadeh et al

⁵ - Cardenete & Sancho

⁶ - Hall

⁷ - Trachoma

ملت‌ها سخن گفته‌اند. پیشرفت و رفاه مادی انسان‌ها و ملت‌ها، به‌گونه‌ای سنتی در پژوهش‌های اقتصادی جای داشته و از زمینه‌های مهم مطالعات اقتصاددانان متقدم به شمار می‌رفته است (فراهانی فرد، ۱۳۸۴). توسعه اقتصادی به صورت شاخه‌ای از علم اقتصاد، از اواسط قرن بیستم (یعنی پس از آن که موضوع پیشرفت در کشورهای در حال توسعه با شدت بیش‌تری مورد توجه قرار گرفت)، میان پژوهشگران علوم اجتماعی و اقتصادی مطرح شد؛ اما به‌رغم این که بیش از سه دهه از عمر آن نمی‌گذرد، به واسطه علاقه و اشتیاق اکثر فرهیختگان در جهت دستیابی به توسعه و ترقی کشورشان، بیش از سایر رشته‌های مرتبط با علم اقتصاد، به چالش کشیده و آثار متعددی نیز درباره آن نوشته شده است (پیرا و آندرز، ۲۰۰۵).

۳-۷- مفهوم رشد و توسعه

رشد یعنی بزرگ شدن، رشد تغییرات کمی در یک متغیر است مثل اینکه وقتی از رشد جمعیت صحبت می‌شود، افزایش در تعداد جمعیت مدنظر است. رشد اقتصادی: افزایش تولید ناخالص ملی یک کشور در یک دوره زمانی معین؛ به عبارت دیگر رشد اقتصادی عبارتست از تغییرات مداوم، پیوسته، دائمی و کمی و در انطباق با زمان؛ توسعه اقتصادی، فرایندی است که در آن یک سری تحولات و تغییرات بنیادی و طویل‌المدت در ساختارهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی جامعه به وقوع می‌پیوندد. منظور از فرایند روابط علت و معلولی و بهم پیوسته، عمل نیروهای معینی در طول زمان است. منظور از طویل‌المدت تغییرات دائمی در فرایند توسعه است. توسعه اقتصادی در مفهوم علمی و عملی فقط در صورتی بوقوع می‌پیوندد که در جامعه نگرش‌های سنتی در زمینه‌های مختلف جای خود را به نگرش‌های علمی داده باشد و جامعه به لحاظ فرهنگی، تولیدی فکری متحول شده باشد و به موازات این تحولات سازمان‌ها و نهادهای مناسب با توسعه اقتصادی ایجاد گردد و به خاطر عدم تحقق فرایند فوق است که بسیاری از کشورهایی جهان سوم نتوانسته‌اند به توسعه نائل شوند. با توسعه اقتصادی حتماً رشد اقتصادی هر چند با تأخیر زمانی حاصل می‌شود. اما رشد اقتصادی ممکن است توسعه به بار نیآورد. اقتصاد ممکن است رشد کند بدون آنکه توسعه یابد (یعنی در آن جامعه فقر عمومی، بیکاری و نابرابری‌های اجتماعی وجود داشته باشد) توسعه اقتصادی مفهوم وسیع‌تری نسبت به رشد اقتصادی دارد (ازکیا، ۱۳۷۷).

۴-۷- مزایای اقتصادی حمل و نقل

حمل و نقل از ارکان اصلی هر اقتصاد است که بدون بهره‌مندی صحیح از آن، داشتن اقتصادی پویا و سالم امکان‌پذیر نیست بنابراین اگر نحوه ارائه خدمات حمل و نقل در زمینه جابجایی مواد اولیه و خام، کالاهای واسطه‌ای مورد نیاز بخش‌های تولیدی و نیز عرضه محصولات تولیدی به بازار مصرف مطلوب نباشد، رکود در فعالیت‌های اقتصادی حتمی خواهد بود (گونیر و دیگران، ۲۰۰۳). به همین دلیل متخصصان مسائل حمل و نقل معتقدند بین کارایی در بخش حمل و نقل و کارایی عمومی اقتصاد همبستگی بالایی وجود دارد. به همین دلیل حمل و نقل را به عنوان واسطه فعالیت‌های کشاورزی، صنعتی، بازرگانی، خدماتی در سطح ملی و بین‌المللی بیان می‌کنند. از سوی دیگر بهبود و گسترش سیستم حمل و نقل می‌تواند موجب افزایش تولید و تقسیم کارها بر پایه برتری‌های نسبی هر منطقه از کشور، کاهش بهای تمام شده کالاها و خدمات و حصول صرفه‌جویی‌های ناشی از تولید در مقیاس بزرگ، ایجاد فضای رقابت سالم اقتصادی، به حداقل رسیدن آسیب‌های جانی و مالی در نقل و انتقالات و مواردی از این قبیل گردد و شرط لازم برای تحقق چنین موارد مهمی این است که شبکه حمل و نقل کشور بر طبق استانداردهای موجود، رشد و گسترش یابد.

⁸ - Pereira & Andraz

⁹ - growth

¹ - Economic growth

¹ - Development¹

¹ - Gunier et al ²

۵-۷- مزایای تجاری حمل و نقل

از آنجایی که بازرگانی به مفهوم وسیع آن عبارت از رسانیدن تولیدات یک منطقه یا یک کشور به مراکز مصرف دیگر مناطق و کشورهاست، بنابراین بازرگانی یا داد و ستد امکان‌پذیر نیست مگر اینکه وسیله‌ای برای حمل و نقل کالای مورد معامله وجود داشته باشد و فروشنده بتواند به نحوی کالای خود را به خریدار برساند. بسیاری از کشورهای در حال توسعه بر این عقیده‌اند که از طریق بهبود شرایط بازرگانی می‌توانند به رشد اقتصادی دست یابند. زیرا تولید و اشتغال بیشتر در بخش بازرگانی، تولید و اشتغال را در دیگر بخش‌های اقتصاد افزایش می‌دهد و در نتیجه توسعه اقتصادی بازرگانی می‌تواند اثرات مثبتی بر اقتصاد داخلی داشته باشد. نمونه بازر این مسئله کشورهایی هستند که در طی چند سال پس از جنگ جهانی دوم توانسته‌اند رفاه جوامع خود را به چندین برابر آنچه طی قرن‌ها فراهم آمده بود، افزایش دهند. به طور کلی می‌توان گفت رشد اندازه‌های بازار که باعث رشد تخصصی و تقسیم کار منطقه‌ای و پیشرفت اقتصادی می‌گردد، تنها از طریق گسترش شبکه‌های حمل و نقل امکان‌پذیر است.

۸- روش تجزیه و تحلیل داده‌ها

در این تحقیق برای سنجش پایایی و همچنین آمار توصیفی و آزمون فرضیات از نرم افزار *SPSS 21* و *Excel 2010* استفاده خواهد شد.

همبستگی پیرسون: همبستگی پارامتری شامل ضریب همبستگی پیرسون می‌باشد، که آن را با علامت r نشان می‌دهند. ضریب همبستگی پیرسون (که به عنوان ضریب همبستگی گشتاوری پیرسون^{۱۳}، ضریب همبستگی و ضریب دو جانبه^{۱۴} نیز نامیده می‌شود) برای محاسبه درجه و میزان ارتباط خطی بین دو متغیر در سطح فاصله‌ای و نسبی به کار می‌رود. در واقع، این همبستگی میزان ارتباط خطی بین دو متغیر فاصله‌ای و نسبی را اندازه‌گیری می‌کند. فرمول ضریب همبستگی پیرسون به شکل زیر است:

$$r = \frac{n(\sum xy) - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{[n(\sum x^2) - (\sum x)^2][n(\sum y^2) - (\sum y)^2]}}$$

که در آن مقادیر ضریب همبستگی پیرسون بین -۱ و +۱ در نوسان است، که علامت آن، نشان‌گر جهت رابطه مثبت یا منفی می‌باشد. منتهی در هنگام تفسیر نتایج، باید به مقادیر مطلق ضریب همبستگی توجه کنیم (حبیب پور و صفری، ۱۳۹۰، ۴۵۴). **رگرسیون خطی ساده (دو متغیره)**^{۱۵}: رگرسیون خطی ساده زمانی مورد استفاده قرار می‌گیرد، که یک متغیر وابسته و یک متغیر مستقل داریم. از طرفی، مقیاس هر دو متغیر (هم وابسته و هم مستقل) در سطح سنجش حداقل فاصله‌ای است. بنابراین، در رگرسیون دو متغیره ساده، مقادیر یک متغیر (متغیر وابسته یا y) از روی مقادیر دیگر (متغیر مستقل یا x) به کمک یک معادله خطی (خط مستقیم) برآورد می‌شود. این معادله شکل کلی زیر را دارد:

$$y' = b_0 + b_1(x_1)$$

در این معادله، y' مقدار برآورد شده y ، b_0 عرض از مبدأ (مقدار ثابت رگرسیون)، b_1 ضریب زاویه^{۱۶} (ضریب رگرسیون) و x_1 متغیر اول است (قارانه، ۱۳۹۲، ۴۳).

^۱ - Pearson product-moment correlation coefficient

^۱ - Bilateral correlation coefficient

^۱ - Simple Linear Regression


^۱ - Intercept ⁶

^۱ - Slope ⁷

۹- موقعیت ریاضی منطقه

استان اصفهان، با مساحتی حدود ۱۰۷۰۴۴ کیلومتر مربع، بین ۳۰ درجه و ۴۳ دقیقه تا ۳۴ درجه و ۲۷ دقیقه عرض شمالی خط استوا و ۴۹ درجه ۳۶ دقیقه تا ۵۵ درجه و ۳۱ دقیقه طول شرقی از نصف النهار گرینویچ قرار دارد. این استان که در مرکز ایران واقع شده، از شمال به استان‌های مرکزی، قم و سمنان؛ از جنوب به استان‌های فارس و کهگیلویه و بویراحمد؛ از شرق به استان یزد؛ و از غرب به استان‌های لرستان و چهارمحال و بختیاری محدود است. براساس آخرین تقسیمات کشوری در سال ۱۳۹۲، این استان دارای ۲۴ شهرستان، ۱۰۷ شهر، ۵۰ بخش و ۱۲۷ دهستان، و مرکز آن شهر اصفهان است. شهرستان‌های استان اصفهان عبارت‌اند از: اصفهان، اردستان، برخوار و میمه، خمینی‌شهر، خوانسار، سمیرم، شهرضا، فریدن، فریدون‌شهر، فلاورجان، کاشان، گلپایگان، لنجان، مبارکه، نائین، نجف‌آباد و نطنز.



| | | |
|--|--------------|-----------------------------------|
|  سازمان آمار و سرشماری جمهوری اسلامی ایران | عنوان نقشه: | نقشه تقسیمات کشوری به تفکیک استان |
| | عنوان پروژه: | سالنامه آماری ۱۳۹۲ |
| معاونت برنامه ریزی دفتر فناوری اطلاعات و ارتباطات | سال تولید: | ۱۳۹۲ |

شکل (۲): نقشه تقسیمات کشوری به تفکیک استان در سال ۱۳۹۲

۱۰- تجزیه و تحلیل داده‌ها

۱۰-۱- تجزیه و تحلیل نتایج جامعه آماری

اطلاعات مورد نیاز در این تحقیق با استفاده از داده‌های موجود در سالنامه‌های آماری استان اصفهان جمع‌آوری گردید، که به شرح زیر می‌باشد: با توجه به جدول زیر و با بررسی مقدار میانگین‌های شاخص‌های حمل و نقل، صادرات و واردات همان گونه که میانگین به عنوان اصلی‌ترین شاخص گرایش به مرکز محسوب می‌شود و به عبارتی برابر است با متوسط داده‌های متغیرها با توجه به مقادیر بدست آمده صادرات و واردات که نوعی تجارت نامیده در شاخص میانگین مقدار بیشتری را به خود اختصاص داده است و اما در میانه و مد شاخص عملکرد جابجایی بار و مسافر نسبت به دو شاخص یعنی صادرات و واردات و اطلاعات پایه‌ای امکانات زیرساخت مقدار بیشتری را به خود اختصاص داده است. با توجه به اینکه واریانس و انحراف استاندارد به میزان تفاوت و پراکنش شاخص‌ها از مقدار میانگین اشاره دارد، شاخص عملکرد جابجایی بار و مسافر تفاوت بیشتری را نشان می‌دهد. از آنجایی که چولگی میزان تقارن یک توزیع را محاسبه می‌کند و همچنین کشیدگی نمایانگر میزان تفاوت توزیع اعداد موجود در سالنامه از توزیع نرمال است و با توجه به جدول می‌توان دریافت که شاخص صادرات و واردات به کشور در بین

شاخص‌های حمل نقل تقارن و نرمالیده کمتری را کسب نموده است. از طرف دیگر با توجه به بررسی مقدار میانگین‌های شاخص‌های اقتصادی، تولید ناخالص داخلی حمل و نقل جاده‌ای همان‌گونه که میانگین به عنوان اصلی‌ترین شاخص گرایش به مرکز محسوب می‌شود و به عبارتی برابر است با متوسط داده‌های متغیرها با توجه به مقادیر بدست آمده تولید ناخالص داخلی حمل و نقل جاده‌ای در شاخص میانگین مقدار بیشتری را به خود اختصاص داده است و این رویه در میانه و مد شاخص‌های اقتصادی نیز همانند میانگین بیشترین مقدار در مد و میانه به شاخص تولید ناخالص داخلی حمل و نقل جاده‌ای اختصاص یافته است. با توجه به اینکه واریانس و انحراف استاندارد به میزان تفاوت و پراکنش شاخص‌ها از مقدار میانگین اشاره دارد، شاخص تولید ناخالص داخلی حمل و نقل جاده‌ای در انحراف استاندارد و شاخص نرخ تورم در واریانس تفاوت بیشتری را نشان می‌دهد. از آنجایی که چولگی میزان تقارن یک توزیع را محاسبه می‌کند و همچنین کشیدگی نمایانگر میزان تفاوت توزیع اعداد موجود در سالنامه از توزیع نرمال است و با توجه به جدول می‌توان دریافت که شاخص نرخ تورم در بین شاخص‌های اقتصادی تقارن و نرمالیده کمتری را کسب نموده است.

۱۰-۲- تجزیه و تحلیل نتایج آزمون همبستگی پیرسون

از آزمون همبستگی پیرسون زمانی استفاده می‌شود، که متغیرها در سطح فاصله‌ای و یا نسبی سنجش شده باشند. برای تحلیل نتایج این آزمون باید به مقادیر ضریب همبستگی پیرسون و همچنین سطح معناداری بدست آمده توجه کرد. مقادیر ضریب همبستگی پیرسون همواره عددی بین ۱ تا -۱ را اختیار می‌کنند. بدین ترتیب، هر چقدر مقدار این ضریب بیشتر بوده و به ۱ نزدیک‌تر باشد، همبستگی بین دو متغیر بیشتر است. در فصل چهارم، با استفاده از این آزمون، رابطه بین متغیرهای این پژوهش در ۴ فرضیه (۱ فرضیه اصلی و ۳ فرضیه فرعی) مورد بررسی قرار گرفت. نتایج حاصل از این آزمون در جداول که در فصل پنجم آمده، نشان داده شده است. با توجه به اطلاعات مربوط به ضرایب همبستگی و سطح معناداری در این جداول می‌توان گفت، که بین تمام متغیرهای موجود در فرضیات مطرح شده رابطه مثبت و معناداری برقرار است و بنابراین، وجود همبستگی بین دو متغیر تایید می‌گردد. همچنین، با استناد به مقادیر ضرایب همبستگی می‌توان بیان کرد، که شدت رابطه در فرضیات اول تا چهارم به ترتیب زیاد، متوسط، کم و خیلی زیاد می‌باشد.

۱۰-۳- تجزیه و تحلیل نتایج آزمون رگرسیون خطی ساده

از آزمون رگرسیون خطی ساده هنگامی استفاده می‌شود، که متغیرها در سطح فاصله‌ای سنجش شده باشند. این آزمون به ما کمک می‌کند، که بتوانیم مقادیر یک متغیر وابسته را از روی مقادیر یک متغیر مستقل پیش‌بینی کنیم. در این آزمون، پیش‌بینی دارای ضریب بوده، که به آن ضریب تعیین یا ضریب تبیین گفته و با R نشان داده می‌شود. بدین ترتیب، با بهره‌گیری از این آزمون رابطه موجود بین متغیرهای این تحقیق مورد بررسی قرار گرفته است. در فصل چهارم، با بهره‌گیری از این آزمون رابطه بین شاخص‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و شاخص‌های توسعه اقتصادی منطقه‌ای در استان اصفهان مورد بررسی قرار گرفت. نتایج حاصل از آزمون رگرسیون خطی برای تایید این روابط در جداول و نمودارهای آزمون رگرسیون نشان داده شده است. با توجه به نتایج حاصل از این جداول می‌توان به این نتایج دست یافت، که متغیر زیرساخت‌های ارتباطی حمل‌ونقل جاده‌ای به عنوان متغیر مستقل در تمام این روابط در نظر گرفته شده و با روش **Enter** وارد مدل رگرسیونی شده تا تاثیر آن بر پیش‌بینی تغییرات متغیرهای وابسته سنجیده شود. مقادیر ضریب همبستگی در کلیه جداول، وجود رابطه مثبت و معنادار بین متغیر مستقل و وابسته را تایید می‌کنند. مقادیر ضریب تبیین تصحیح شده نیز بیانگر درصدی از تغییرات متغیر وابسته است، که متغیر مستقل شاخص‌های حمل‌ونقل جاده‌ای قادر است پیش‌بینی کند. با توجه به مقادیر F و سطح معناداری در جدول **ANOVA** نیز می‌توان به این نتیجه دست یافت، که برازش مدل در کلیه روابط مطرح شده مورد قبول می‌باشد و بین متغیر مستقل شاخص‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و متغیرهای وابسته رابطه خطی مستقیمی وجود دارد. همچنین، مقدار بتای بدست آمده برای متغیر مستقل شاخص‌های حمل و نقل جاده‌ای در کلیه جداول بیانگر این است، که شاخص‌های حمل‌ونقل جاده‌ای جاده‌ای سهم بسزایی در پیش‌بینی تغییرات متغیرهای وابسته در کلیه روابط دارند. بدین ترتیب، با استناد به این مقادیر می‌توان به معادله رگرسیونی در هر رابطه دست یافت.

۴-۱۰- بررسی شاخص‌های اقتصادی استان اصفهان و کل کشور از ۱۳۹۲-۱۳۸۳

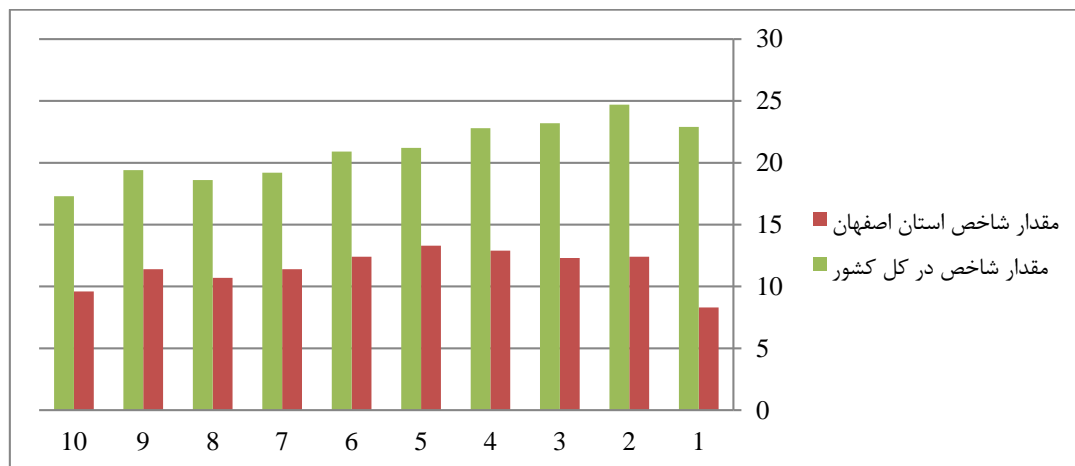
بررسی شاخص کشاورزی: بخش کشاورزی یکی از مهمترین بخش‌های اقتصادی و به اعتبار ارزش افزوده تولیدی، اولین بخش اقتصادی کشور بشمار می‌رود (شاگری و موسوی، ۱۳۸۲، ۹۲). زیرا این بخش توانسته است از نظر اشتغال‌زایی، تأمین درآمد و سهم آن در تولید ناخالص ملی، تأمین نیازهای مصرفی جمعیت و تأمین ارز موقعیت مطلوب‌تری را نسبت به سایر بخش‌های اقتصادی کسب نماید (مطیعی لنگرودی، ۱۳۸۵، ۷۵). همچنین با توجه به اختلاف شدید درآمد بین مناطق شهری و روستایی، تسریع در توسعه کشاورزی، تنها راه کاهش نابرابری سطوح درآمدی بین آنها می‌باشد.

جدول (۱): شاخص فعالیت کشاورزی استان اصفهان و کل کشور از سال ۱۳۹۲-۱۳۸۳

| ردیف | سال | مقدار شاخص استان اصفهان | نرخ رشد | مقدار شاخص در کل کشور | نرخ رشد |
|------|-----|-------------------------|---------|-----------------------|---------|
| ۱ | ۸۳ | ۸,۳ | ---- | ۲۲,۹ | ---- |
| ۲ | ۸۴ | ۱۲,۴ | ۰,۴۹۳ | ۲۴,۷ | ۰,۰۷۸ |
| ۳ | ۸۵ | ۱۲,۳ | -۰,۰۰۸ | ۲۳,۲ | -۰,۰۶۰ |
| ۴ | ۸۶ | ۱۲,۹ | ۰,۰۴۸ | ۲۲,۸ | -۰,۰۱۷ |
| ۵ | ۸۷ | ۱۳,۳ | ۰,۰۳۱ | ۲۱,۲ | -۰,۰۷۰ |
| ۶ | ۸۸ | ۱۲,۴ | -۰,۰۶۷ | ۲۰,۹ | -۰,۰۱۴ |
| ۷ | ۸۹ | ۱۱,۴ | -۰,۰۸۰ | ۱۹,۲ | -۰,۰۸۱ |
| ۸ | ۹۰ | ۱۰,۷ | -۰,۰۶۱ | ۱۸,۶ | -۰,۰۳۱ |
| ۹ | ۹۱ | ۱۱,۴ | ۰,۰۶۵ | ۱۹,۴ | ۰,۰۴۳ |
| ۱۰ | ۹۲ | ۹,۶ | -۰,۱۵۷ | ۱۷,۳ | -۰,۱۰۸ |

ماخذ: (سالنامه‌های آماری ۱۳۹۲-۱۳۸۳)

شکل (۱): نمودار شاخص فعالیت کشاورزی در استان اصفهان و کل کشور ۱۳۹۲-۱۳۸۳



(ماخذ: یافته‌های پژوهش)

با توجه به اطلاعات موجود ابتدا در استان اصفهان از سال ۸۳ تا ۸۴ شاهد صعود چشمگیری بوده‌ایم و از سال ۸۴ تا سال ۸۷ این شاخص رشد با شیب مثبت و ملایمی داشته است. اما ناگهان از سال ۸۸ تا ۹۲ شاهد سقوط کشاورزی هستیم. از طرف دیگر در کل کشور از سال ۸۳ تا ۸۶ گاهاً شاهد صعود و نزول بوده‌ایم اما از سال ۸۶ به بعد شاهد افت محسوسی هستیم. حال اگر بخواهیم کشاورزی را در استان اصفهان و کل کشور مقایسه کنیم نقطه مشترک هر دو نزول چشمگیر از سال ۸۸ به بعد است که دیگر شاهد صعود و رشد کشاورزی نبوده و دائماً در حال سقوط بوده است. از طرفی با نگاه به نرخ رشد این شاخص در بازه ده ساله بیشترین نرخ رشد مربوط به بازه سال ۸۳-۸۴ در استان اصفهان و کل کشور است که نشان از رشد این شاخص در سال‌های ابتدایی دهه مورد بررسی دارد. از طرف دیگر نرخ رشد این شاخص در بازه ۹۱-۹۲ بیشترین افت را در استان اصفهان و کل کشور داشته است.

۵-۱۰- بررسی شاخص صنعت

صنعت عبارت است از سازماندهی کلیه عوامل تولید (سرمایه، مدیریت، مواد اولیه، نیروی انسانی) به منظور سازندگی، رشد و توسعه زندگی بشری که در ترکیب و تحلیل و شکل دهی و استخراج مواد اولیه محصول جدیدی را بوجود می‌آورد. باتوجه به تعریف مزبور می‌توان پروسه صنعت را به چهار دسته مجزا تقسیم کرد.

۱. صنعت استخراجی یعنی پروسه جداکردن عناصر و مواد مثل استخراج سنگ آهن از زمین و جدا کردن منیزیم از آب دریا؛

۲. صنعت شکل‌دهی یعنی تغییر شکل دادن از خواص فیزیکی مثل صنایع فلزکاری و پلاستیکی؛

۳. صنعت تحلیلی یعنی تجزیه مواد به عناصر سازنده‌اش مثل عملیات پالایش نفت و بسته‌بندی وغیره؛

۴. صنعت ترکیبی یعنی ترکیب و موادکردن اجزای سازنده یک محصول مانند اتومبیل.

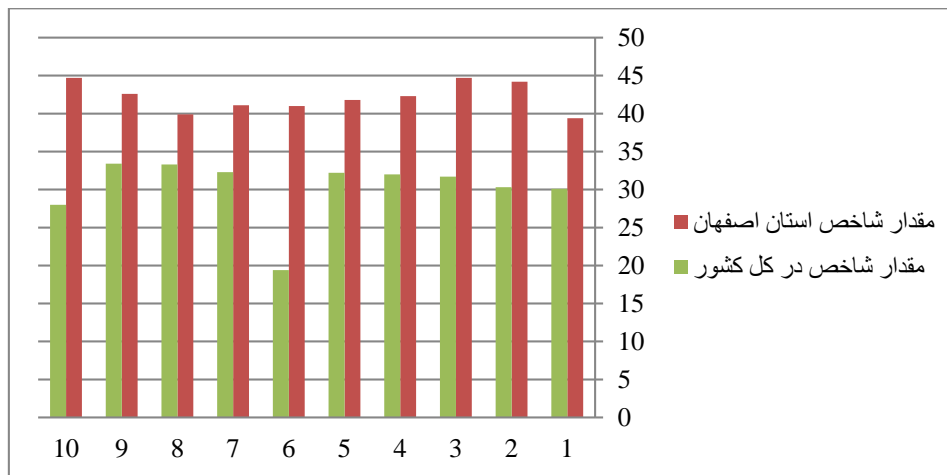
توسعه بهینه صنعت، امکان افزایش سطح زندگی مردم را از ابعاد مختلف فراهم آورده است. از این رو امروزه بخش صنعت در مقایسه با سایر بخش‌های مولد اقتصادی، به بخشی رهبری‌کننده در عرصه اقتصاد مبدل شده است.

جدول (۲): شاخص رشد صنعت در استان اصفهان و کل کشور از سال ۱۳۹۲-۱۳۸۳

| ردیف | سال | مقدار شاخص استان اصفهان | نرخ رشد | مقدار شاخص در کل کشور | نرخ رشد |
|------|-----|-------------------------|---------|-----------------------|---------|
| ۱ | ۸۳ | ۳۹,۴ | ---- | ۳۰,۱ | ---- |
| ۲ | ۸۴ | ۴۴,۲ | ۰,۱۲۱ | ۳۰,۳ | ۰,۰۰۶ |
| ۳ | ۸۵ | ۴۴,۷ | ۰,۰۱۱ | ۳۱,۷ | ۰,۰۴۶ |
| ۴ | ۸۶ | ۴۲,۳ | -۰,۰۵۳ | ۳۲ | ۰,۰۰۹ |
| ۵ | ۸۷ | ۴۱,۸ | -۰,۰۱۱ | ۳۲,۲ | ۰,۰۰۶ |
| ۶ | ۸۸ | ۴۱ | -۰,۰۱۹ | ۱۹,۴ | -۰,۳۹۷ |
| ۷ | ۸۹ | ۴۱,۱ | ۰,۰۰۲ | ۳۲,۳ | ۰,۶۶۴ |
| ۸ | ۹۰ | ۳۹,۹ | -۰,۰۲۹ | ۳۳,۳ | ۰,۰۳۰ |
| ۹ | ۹۱ | ۴۲,۶ | ۰,۰۶۷ | ۳۳,۴ | ۰,۰۰۳ |
| ۱۰ | ۹۲ | ۴۴,۷ | ۰,۰۴۹ | ۲۸ | -۰,۱۶۱ |

منبع: (سالنامه‌های آماری ۱۳۹۲-۱۳۸۳)

شکل (۲): نمودار شاخص صنعت در استان اصفهان و کل کشور ۱۳۸۳-۱۳۹۲



(منبع: یافته های پژوهش)

با توجه به شاخص صنعت در استان اصفهان این شاخص از سال ۸۳ تا ۸۵ روند صعودی داشته اما از سال ۸۶ تا ۹۰ روند نزولی به طور مداوم ادامه داشته در عین حال از سال ۹۰ روند رشد شاخص بالعکس می گردد و به دوباره روند صعودی باز می گردد. در طرف دیگر این شاخص در کل کشور روند متفاوتی دارد به طوری که از سال ۸۳ تا ۸۷ روند کاملاً صعودی داشته و شاهد این هستیم که در این بازه هر سال به طور مداوم این شاخص افزایش می یابد. نکته حائز اهمیت افت فاحش آن در سال ۸۸ و اوج گیری دوباره این شاخص در سال ۸۹، به نوعی می توان نقطه عطف این شاخص در کل کشور است. در سال ۸۹ تا ۹۱ روند صعودی ادامه داشته تا اینکه در سال ۹۲ دوباره شاهد افت این شاخص هستیم در کل می توان گفت که صعود و نزول به صورت یک نمودار سینوسی است. حال اگر استان اصفهان و کل کشور را مورد بررسی قرار دهیم نمایان خواهد شد که در بعضی بازه ها گاهی روند صعودی داشته و گاهی هم نزولی و در بازه ای نیز عکس یکدیگر عمل می کنند. با توجه به نرخ رشد می توان گفت که از سال ۸۳ تا ۸۷ شاهد افول این شاخص هم در استان اصفهان و هم در کل کشور هستیم. در نهایت بیشترین مقدار نرخ رشد در استان اصفهان در سال ابتدایی دهه یعنی ۸۳ تا ۸۴ و کمترین مقدار نرخ رشد مربوط به بازه سال ۸۵ تا ۸۶ می باشد. بیشترین مقدار نرخ رشد در کل کشور مربوط به بازه ۸۸-۸۹ و کمترین مقدار مربوط به بازه ۸۷-۸۸ می باشد.

۶-۱۰- بررسی شاخص خدمات

ما خدمت را فعالیت یا منفعتی نامحسوس و لمس نشدنی تعریف می کنیم که یک طرف به طرف دیگر عرضه می کند و مالکیت چیزی را نیز به دنبال ندارد. تولید خدمت ممکن است به کالای فیزیکی وابسته باشد یا نباشد. اجاره اتاق در هتل، سپردن پول نزد بانک، مسافرت با هواپیما، مراجعه به پزشک و ... همه مستلزم خرید خدمت هستند.

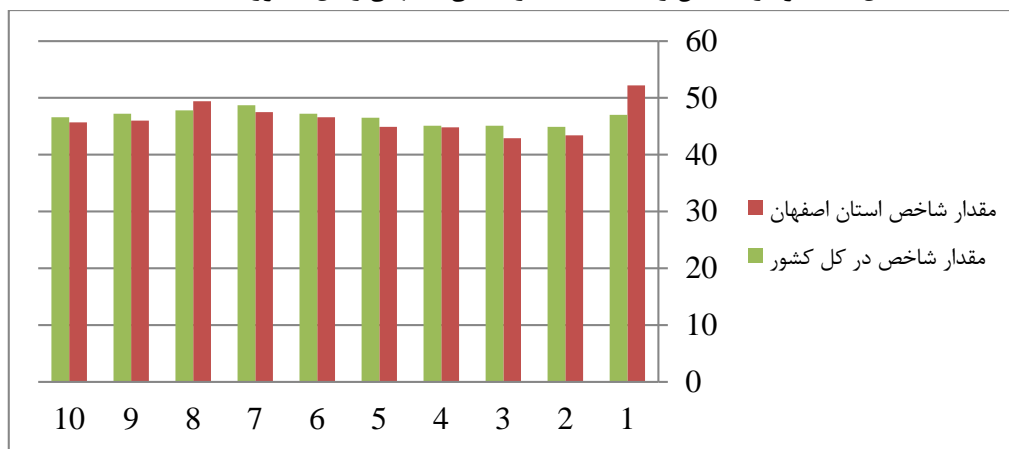
جدول (۳): شاخص رشد خدمات در استان اصفهان و کل کشور از سال ۱۳۸۳-۱۳۹۲

| ردیف | سال | مقدار شاخص استان اصفهان | نرخ رشد | مقدار شاخص در کل کشور | نرخ رشد |
|------|-----|-------------------------|---------|-----------------------|---------|
| ۱ | ۸۳ | ۵۲٫۲ | ---- | ۴۷ | ---- |
| ۲ | ۸۴ | ۴۳٫۴ | -۰٫۱۶۸ | ۴۴٫۹ | -۰٫۰۴۴ |
| ۳ | ۸۵ | ۴۲٫۹ | -۰٫۰۱۱ | ۴۵٫۱ | ۰٫۰۰۴ |
| ۴ | ۸۶ | ۴۴٫۸ | ۰٫۰۴۴ | ۴۵٫۱ | ۰ |

| | | | | | |
|---------|------|--------|------|----|----|
| ۰,۰۳۱ | ۴۶,۵ | ۰,۰۰۲ | ۴۴,۹ | ۸۷ | ۵ |
| ۰,۰۱۵ | ۴۷,۲ | ۰,۰۳۷ | ۴۶,۶ | ۸۸ | ۶ |
| ۰,۰۳۱ | ۴۸,۷ | ۰,۰۱۹ | ۴۷,۵ | ۸۹ | ۷ |
| -۰,۰۱۸ | ۴۷,۸ | ۰,۰۰۴ | ۴۹,۴ | ۹۰ | ۸ |
| -۰,۰۱۲۵ | ۴۷,۲ | -۰,۰۶۸ | ۴۶ | ۹۱ | ۹ |
| -۰,۰۱۲۷ | ۴۶,۶ | -۰,۰۰۶ | ۴۵,۷ | ۹۲ | ۱۰ |

منبع: (سالنامه‌های آماری ۱۳۹۲-۱۳۸۳)

شکل (۳): نمودار شاخص رشد خدمات در استان اصفهان و کل کشور ۱۳۸۳-۱۳۹۲



منبع: یافته‌های پژوهش

با بررسی شاخص خدمات در استان اصفهان بیشترین مقدار در بازه ده ساله ۵۲,۲ بوده و کمترین مقدار ۴۲,۹ بوده که در ابتدا از سال ۸۳ تا ۸۵ نزول داشته و ۸۵ تا ۸۷ سیر صعودی و بالاخره در سال ۸۷ تا ۹۲ گاهاً صعود و نزول داشته است. در کل کشور نیز در کل بازه یک روند نسبتاً ثابتی را طی می‌کند که روند تغییرات آن خیلی چشمگیر نیست. در مقایسه کل استان اصفهان و کل کشور نیز در حالی در استان در کل بازه عیناً حالت صعودی و نزولی به خود می‌گیرد اما در کل کشور شاهد روند نسبتاً یکنواخت با تغییرات بسیار اندکی را مشاهده می‌کنیم و در نتیجه در این شاخص استان اصفهان نسبت به کل کشور در این شاخص قوی‌تر بوده است. با بررسی نرخ رشد در استان اصفهان در بازه سال ۸۵ تا ۸۶ بیشترین مقدار خود و در بازه ۹۰ تا ۹۱ کمترین مقدار را تجربه کرده است از طرف دیگر در بازه ۸۶ تا ۸۷ و ۸۷ تا ۸۸ و ۸۹ مشترکاً بیشترین مقدار و در بازه ۸۳ تا ۸۴ کمترین مقدار را به خود اختصاص داده است.

۷-۱۰- بررسی شاخص نرخ مشارکت اقتصادی در استان اصفهان و کل کشور ۱۳۹۲-۱۳۸۳

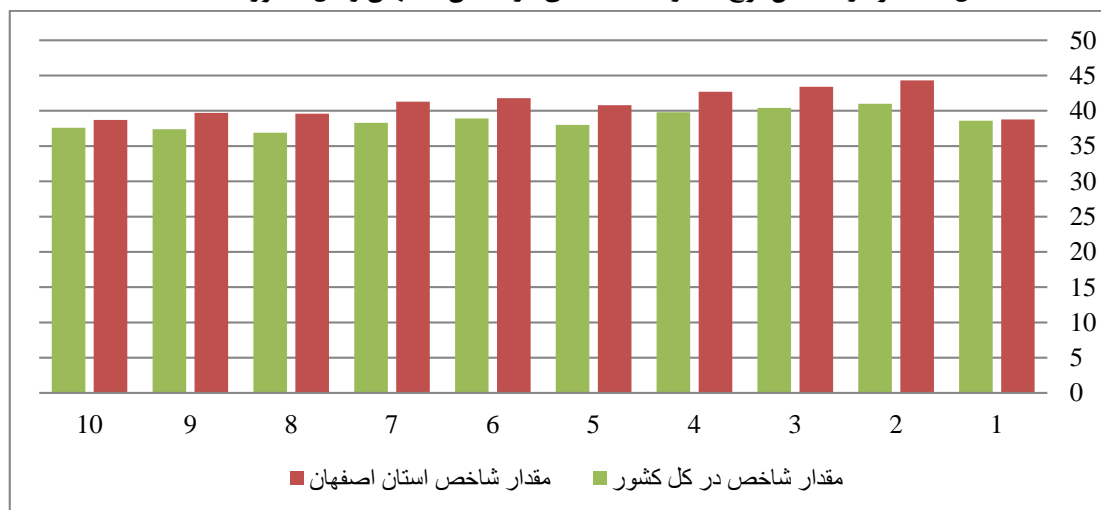
نرخ مشارکت اقتصادی نشان می‌دهد، چند درصد از جمعیت در سن کار، فعال؛ یعنی شاغل یا بیکار هستند. نرخ مشارکت اقتصادی (نرخ فعالیت): عبارت است از نسبت جمعیت فعال (شاغل و بیکار) ۱۰ ساله و بیشتر به جمعیت در سن کار، ۱۰ ساله و بیشتر ضرب در ۱۰۰.

جدول (۴): شاخص نرخ مشارکت اقتصادی استان اصفهان و کل کشور از سال ۱۳۸۳-۱۳۹۲

| ردیف | سال | مقدار شاخص استان اصفهان | نرخ رشد | مقدار شاخص در کل کشور | نرخ رشد |
|------|-----|-------------------------|---------|-----------------------|---------|
| ۱ | ۸۳ | ۳۸,۷۷ | ---- | ۳۸,۶ | ---- |
| ۲ | ۸۴ | ۴۴,۳ | ۰,۱۴۲ | ۴۱ | ۰,۰۶۲ |
| ۳ | ۸۵ | ۴۳,۴ | -۰,۰۲۰ | ۴۰,۴ | -۰,۰۱۴۶ |
| ۴ | ۸۶ | ۴۲,۷ | -۰,۰۱۶ | ۳۹,۸ | ۰,۰۱۴۸ |
| ۵ | ۸۷ | ۴۰,۸ | -۰,۰۴۴ | ۳۸ | ۰,۰۴۵ |
| ۶ | ۸۸ | ۴۱,۸ | ۰,۰۲۴ | ۳۸,۹ | ۰,۰۲۳ |
| ۷ | ۸۹ | ۴۱,۳ | -۰,۰۱۱ | ۳۸,۳ | -۰,۰۱۵ |
| ۸ | ۹۰ | ۳۹,۶ | ۰,۰۴۱۱ | ۳۶,۹ | -۰,۰۳۶ |
| ۹ | ۹۱ | ۳۹,۷ | ۰,۰۰۲ | ۳۷,۴ | ۰,۰۱۳ |
| ۱۰ | ۹۲ | ۳۸,۷ | -۰,۰۲۵ | ۳۷,۶ | ۰,۰۰۵ |

منبع: (سالنامه های آماری ۱۳۸۳-۱۳۹۲)

شکل (۴): نمودار شاخص نرخ مشارکت اقتصادی در استان اصفهان و کل کشور ۱۳۸۳-۱۳۹۲



(منبع: یافته های پژوهش)

با مشاهد اطلاعات جدول شاخص رشد اقتصادی بیشترین مقدار آن در بازه ده ساله ۸۳ تا ۹۲، ۴۴,۳ بوده در سالهای ابتدایی این دهه مورد بررسی به خود اختصاص داده و کمترین مقدار نیز ۳۸,۷۷ بوده که آن نیز در سال ابتدایی دهه اتفاق افتاده و در بقیه سالها نیز در همین رده صعود و نزول پیدا کرده است. از طرف دیگر در کل کشور بالاترین مقدار را در دهه ۴۱ و کمترین مقدار ۳۶,۹ در دهه سالهای ۸۳ تا ۹۲ می باشد. حال با مقایسه استان اصفهان و کل کشور مقدار شاخص نرخ مشارکت اقتصادی در اصفهان بیشتر از مقدار در کل کشور است که می توان نتیجه گرفت این شهر به لحاظ اقتصادی نسبت به معدل کل کشور مقدار بیشتری را به خود اختصاص داده است. همچنین با توجه به نرخ رشد شاخص نرخ مشارکت اقتصادی، این نرخ بیشترین مقدار رشد خود در مقطع زمانی ۸۹ تا ۹۰ و کمترین مقدار رشد را در مقطع زمانی ۸۶ تا ۸۷ در سطح استان اصفهان نشان می دهد. در سوی دیگر در سطح کشور در مقطع زمانی ۸۳ تا ۸۴ بیشترین و در مقطع زمانی ۸۹ تا ۹۰ کمترین مقدار را به خود

اختصاص داده است. البته اگر به روند صعود و نزول این نرخ توجه شود چه در سطح کشور و چه در سطح استان اصفهان، روندی نامنظم داشته است.

۸-۱۰- بررسی شاخص نرخ بیکاری در استان اصفهان و کل کشور ۱۳۸۳-۱۳۹۲

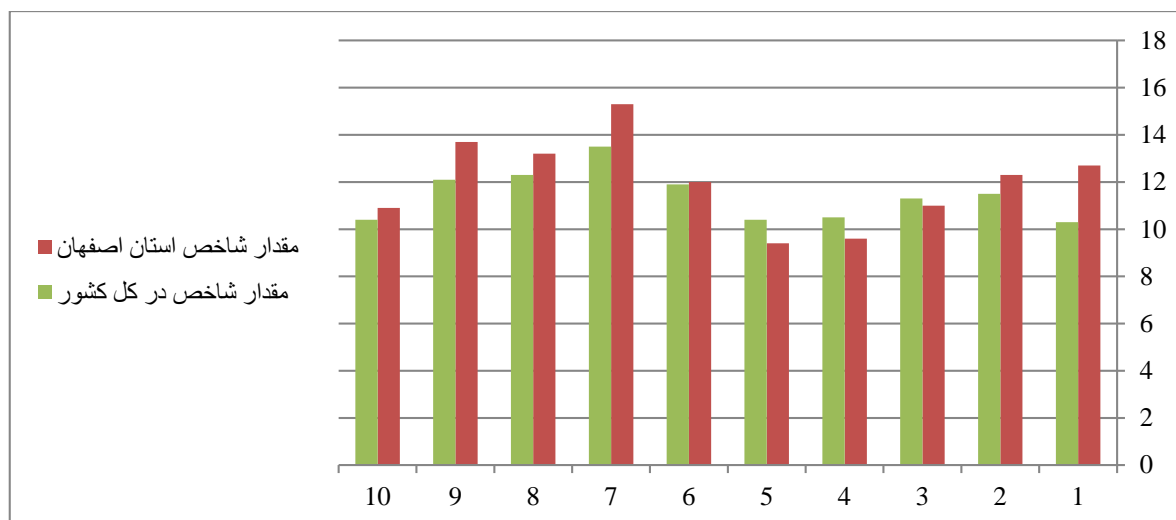
نرخ بیکاری عبارت است از نسبت افراد بیکار یا در جستجوی کار به جمعیت واقع در سن فعالیت که به صورت درصد بیان می‌شود. این شاخص بخشی از نیروی کار را که طی دوره زمانی مورد بررسی یا به فعالیتی اشتغال نداشته و یا شغل قبلی خود را به دلایلی از دست داده و یا اینکه در جستجوی کار است را اندازه گیری می‌کند.

جدول (۵): شاخص نرخ بیکاری استان اصفهان و کل کشور از سال ۱۳۸۳-۱۳۹۲

| ردیف | سال | مقدار شاخص استان اصفهان | نرخ رشد | مقدار شاخص در کل کشور | نرخ رشد |
|------|-----|-------------------------|---------|-----------------------|---------|
| ۱ | ۸۳ | ۱۲,۷ | ---- | ۱۰,۳ | ---- |
| ۲ | ۸۴ | ۱۲,۳ | -۰,۰۳۱ | ۱۱,۵ | ۰,۱۱۶ |
| ۳ | ۸۵ | ۱۱ | -۰,۱۰۵ | ۱۱,۳ | -۰,۰۱۷ |
| ۴ | ۸۶ | ۹,۶ | -۰,۱۲۷ | ۱۰,۵ | -۰,۰۷۰ |
| ۵ | ۸۷ | ۹,۴ | -۰,۰۲۰ | ۱۰,۴ | -۰,۰۰۹ |
| ۶ | ۸۸ | ۱۲ | ۰,۲۷۶ | ۱۱,۹ | ۰,۱۴۴ |
| ۷ | ۸۹ | ۱۵,۳ | ۰,۲۷۵ | ۱۳,۵ | ۰,۱۳۴ |
| ۸ | ۹۰ | ۱۳,۲ | -۰,۱۳۷ | ۱۲,۳ | -۰,۰۸۸ |
| ۹ | ۹۱ | ۱۳,۷ | ۰,۰۳۷ | ۱۲,۱ | -۰,۰۱۶ |
| ۱۰ | ۹۲ | ۱۰,۹ | -۰,۲۰۴ | ۱۰,۴ | -۰,۱۴۰ |

منبع: (سالنامه‌های آماری ۱۳۸۳-۱۳۹۲)

شکل (۵): نمودار شاخص نرخ بیکاری در استان اصفهان و کل کشور ۱۳۸۳-۱۳۹۲



منبع: یافته‌های پژوهش

با بررسی جدول نرخ بیکاری در استان اصفهان در سال ۸۹ با ۱۵,۳ در بالاترین مقدار خود و در سال ۸۷ با مقدار ۹,۴ به کمترین مقدار خود رسیده است و در کل از سال ۸۳ تا ۸۷ شاهد سیر نزولی این نرخ بوده‌ایم و از آن به بعد گاهی این نرخ کاهش و افزایش یافته است. در سطح کل کشور نرخ بیکاری بیشترین مقدار خود را در سال ۸۹ با ۱۳,۵ و کمترین خود را در سال ۸۳ با مقدار ۱۰,۳ به خود دیده است. حال با مقایسه نرخ بیکاری بین استان اصفهان و کل کشور آن چیزی که مشهود است نرخ بالای بیکاری در سال ۸۹ بوده که چه در اصفهان و چه در کل کشور به بالاترین حد خود در دهه مذکور رسیده است و همچنین در سال‌های ۸۶ و ۸۶ نیز به کمترین مقدار رسیده است ولی در بقیه سال‌ها به صورت نامنظم نرخ بیکاری افزایش یا کاهش یافته است. با توجه به مقادیر به دست آمده برای نرخ رشد، در سطح استان اصفهان بین سال‌های ۸۷ تا ۸۹ مقدار این رشد در دو بازه زمانی یک ساله به بیشترین مقدار خود رسیده و در بازه زمانی ۹۱ تا ۹۱ نیز کمترین مقدار خود را تجربه کرده است. از طرف دیگر این نرخ رشد در سطح کشور نیز همانند استان اصفهان در همان بازه زمانی ذکر شده بیشترین صعود و نزول را به خود اختصاص داده است.

۹-۱۰- بررسی شاخص تولید ناخالص داخلی حمل و نقل جاده‌ای در استان اصفهان و کل کشور ۱۳۹۲-۱۳۸۳

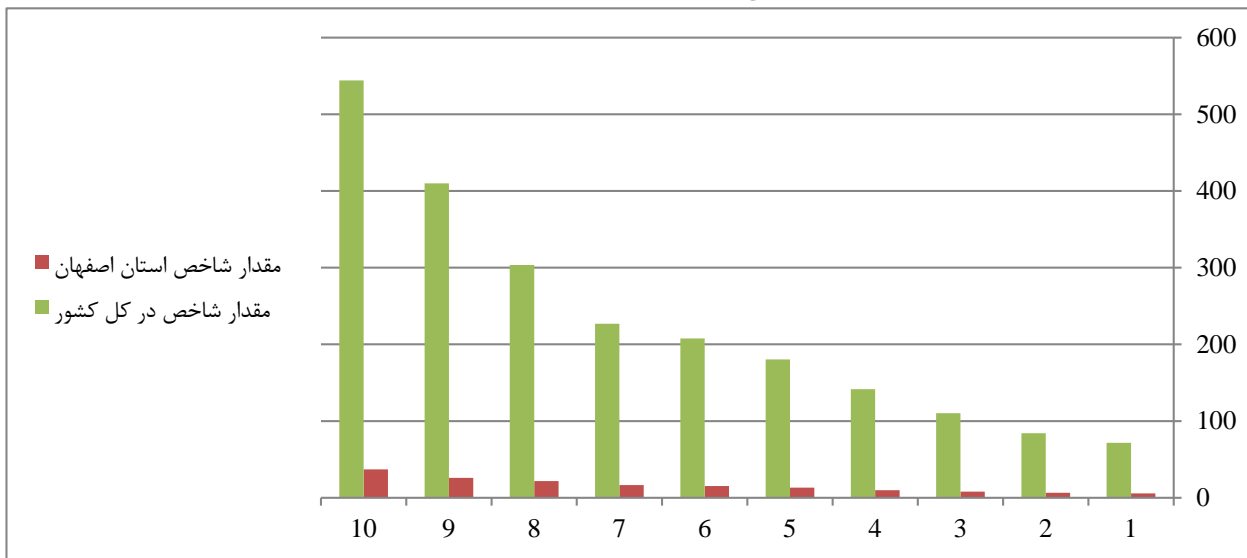
ارزش افزوده تولید شده توسط عوامل و بخش‌های مختلف اقتصادی یک ملت، برای یک دوره زمانی (مثلاً یکساله)، بیانگر تولید ناخالص ملی آن کشور (ملت) است. در واقع تولید ناخالص ملی، ارزش مجموع کالاهای تولیدی و خدمات نهایی، که توسط یک نظام اقتصادی در سراسر دنیا و در یک سال معین تولید شده است را بیان می‌کند. ارزش افزوده بخش حمل و نقل در کشور مانند سایر بخش‌های اقتصادی شامل دو جزء اصلی ارزش افزوده و هزینه واسطه است. بدین معنا که مابه‌التفاوت ارزش افزوده را در اصطلاح اقتصادی ارزش افزوده آن بخش می‌نامند.

جدول (۶): شاخص تولید ناخالص داخلی حمل و نقل جاده‌ای استان اصفهان و کل کشور از سال ۱۳۹۲-۱۳۸۳

| ردیف | سال | مقدار شاخص استان اصفهان | نرخ رشد | مقدار شاخص در کل کشور | نرخ رشد |
|------|-----|-------------------------|---------|-----------------------|---------|
| ۱ | ۸۳ | ۵,۷۲۳,۰۳۶ | ---- | ۷۱,۶۷۳,۴۱۳ | ---- |
| ۲ | ۸۴ | ۶,۵۷۳,۵۳۸ | ۰,۱۴۸ | ۸۴,۱۰۰,۴۰۱ | ۰,۱۷۳ |
| ۳ | ۸۵ | ۷,۹۵۸,۵۷۶ | ۰,۲۱۰ | ۱۱۰,۱۷۹,۳۸۹ | ۰,۳۱۰ |
| ۴ | ۸۶ | ۹,۹۱۰,۴۱۴ | ۰,۲۴۵ | ۱۴۱,۴۷۵,۰۳۹ | ۰,۲۸۴ |
| ۵ | ۸۷ | ۱۳,۱۸۲,۶۲۶ | ۰,۳۳۰ | ۱۸۰,۸۲۳,۸۵۱ | ۰,۲۷۸ |
| ۶ | ۸۸ | ۱۵,۲۸۶,۰۴۴ | ۰,۱۵۹ | ۲۰۷,۶۴۰,۷۴۱ | ۰,۱۴۸ |
| ۷ | ۸۹ | ۱۶,۵۲۳,۲۲۴ | ۰,۰۸۰ | ۲۲۶,۸۲۴,۱۲۲ | ۰,۰۹۲ |
| ۸ | ۹۰ | ۲۱,۶۷۸,۵۸۲ | ۰,۳۱۲ | ۳۰۳,۴۸۶,۳۰۶ | ۰,۳۳۷ |
| ۹ | ۹۱ | ۲۵,۸۹۰,۷۹۵ | ۰,۱۹۴ | ۴۱۰,۰۰۲,۳۳۸ | ۰,۳۵۰ |
| ۱۰ | ۹۲ | ۳۷,۰۷۴,۹۰۷ | ۰,۴۳۱ | ۵۴۴,۱۰۲,۹۸۴ | ۰,۳۲۷ |

منبع: (سالنامه‌های آماری ۱۳۹۲-۱۳۸۳)

شکل (۶): نمودار شاخص تولید ناخالص داخلی حمل و نقل جاده‌ای در استان اصفهان و کل کشور ۱۳۹۲-۱۳۸۳



(منبع: یافته‌های پژوهش)

با توجه به نرخ رشد بدست آمده در ده سال ۸۳ تا ۹۲ ابتدا در سطح استان اصفهان بیشتر مقدار رشد را در بازه زمانی ۹۱ تا ۹۲ و کمترین را در بازه زمانی ۸۸ تا ۸۹ قابل مشاهده می‌باشد از طرفی بررسی نرخ رشد در سطح کل کشور حاکی از این است که بیشترین مقدار رشد را بازه ۹۰ تا ۹۱ و کمترین مقدار رشد همانند استان اصفهان در بازه زمانی ۸۸ تا ۸۹ مشاهده می‌کنیم. نکته جالب توجه عدم منفی شدن نرخ رشد در طول ده سال است که در هیچ یک از شاخص‌های قبلی سابقه نداشته به گونه‌ای که رشد تولید ناخالص داخلی طی این ده سال به صورت مستمر چه در سطح استان اصفهان و کل کشور ادامه داشته است.

۱۱-۱۰- بررسی شاخص نرخ تورم در استان اصفهان و کل کشور ۱۳۹۲-۱۳۸۳

پدیده تورم از بر هم خوردن تعادل میان کالای موجود در جامعه با مقدار نقدینگی یا پول در گردش پدید می‌آید. به عبارت بهتر، وقتی کالا کمیاب و پول یا قدرت خرید برای مالکیت آن زیاد باشد، خلاء حاصل تورم نام می‌گیرد. براساس استانداردهای جهانی، مرجع محاسبه و اعلام نرخ تورم بانک مرکزی است. در بانک مرکزی ایران اداره آمارهای اقتصادی مسئول این امر است. نرخ تورم از طریق محاسبه قیمت هفتگی، ماهانه و سالانه یک سبد کالای پایه حاصل می‌شود. این سبد که به عنوان سبد پایه و شاخص کالا شناخته می‌شود، هر چند سال یک بار مورد بازنگری قرار می‌گیرد.

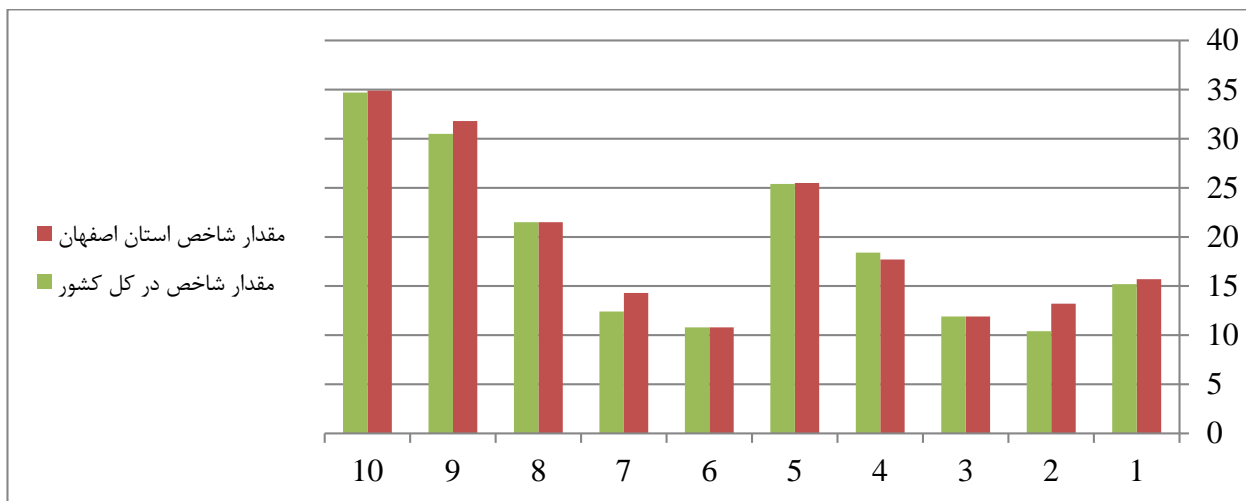
جدول (۷): شاخص نرخ تورم در استان اصفهان و کل کشور از سال ۱۳۹۲-۱۳۸۳

| ردیف | سال | مقدار شاخص استان اصفهان | نرخ رشد | مقدار شاخص در کل کشور | نرخ رشد |
|------|-----|-------------------------|---------|-----------------------|---------|
| ۱ | ۸۳ | ۱۵,۷ | ---- | ۱۵,۲ | ---- |
| ۲ | ۸۴ | ۱۳,۲ | -۰,۱۵۹ | ۱۰,۴ | -۰,۳۱۵ |
| ۳ | ۸۵ | ۱۱,۹ | -۰,۰۹۸ | ۱۱,۹ | ۰,۱۴۴ |
| ۴ | ۸۶ | ۱۷,۷ | ۰,۴۸۷ | ۱۸,۴ | ۰,۵۴۶ |
| ۵ | ۸۷ | ۲۵,۵ | ۰,۴۴۰ | ۲۵,۴ | ۰,۳۸۰ |
| ۶ | ۸۸ | ۱۰,۸ | -۰,۵۷۶ | ۱۰,۸ | -۰,۵۷۸ |
| ۷ | ۸۹ | ۱۴,۳ | ۰,۳۴۲ | ۱۲,۴ | ۰,۱۴۸ |

| | | | | | |
|-------|------|-------|------|----|----|
| ۰,۷۳۳ | ۲۱,۵ | ۰,۵۰۳ | ۲۱,۵ | ۹۰ | ۸ |
| ۰,۴۱۸ | ۳۰,۵ | ۰,۴۷۹ | ۳۱,۸ | ۹۱ | ۹ |
| ۰,۱۳۷ | ۳۴,۷ | ۰,۰۹۷ | ۳۴,۹ | ۹۲ | ۱۰ |

منبع: (سالنامه‌های آماری ۱۳۹۲-۱۳۸۳)

شکل (۷): نمودار شاخص نرخ تورم در استان اصفهان و کل کشور ۱۳۸۳-۱۳۹۲



(منبع: یافته‌های پژوهش)

با بررسی اطلاعات مندرج در جدول نرخ تورم در استان اصفهان بیشترین مقدار خود را در سال ۹۲ با ۳۴,۹ و کمترین مقدار خود را در سال ۸۸ با ۱۰,۴ تجربه نموده است. اگر به روند افزایش یا کاهش این نرخ توجه شود شاهد دفعات زیادی کاهش و افزایش این نرخ هستیم در طرف دیگر با بررسی نرخ تورم در کل کشور این نرخ همانند استان اصفهان در سال ۹۲ با مقدار ۳۴,۷ و در سال ۸۴ با مقدار ۱۰,۴ به ترتیب بیشترین و کمترین مقدار را به خود اختصاص داده‌اند. در مقایسه اصفهان و کل کشور این نرخ روند بسیار نزدیکی به هم را تجربه کرده‌اند و گاهاً در بازه‌هایی این مقادیر برابر بود است. نکته حائز اهمیت شیب تند صعود این نرخ از سال ۹۰ تا ۹۲ می‌باشد که به صورت بی‌سابقه نرخ تورم افزایش یافته است.

نگاه به نرخ رشد حاکمی از آن است که در سطح استان اصفهان بیشترین مقدار رشد مربوط به بازه زمانی ۸۹ تا ۹۰ و کمترین مقدار مربوط به بازه زمانی ۸۷ تا ۸۸ و همچنین بیشترین مقدار و کمترین مقدار رشد در سطح کشور نیز همانند استان اصفهان در بازه زمانی یکسان اتفاق افتاده است. نکته حائز اهمیت روند صعود و نزول یکسان در بازه‌های زمانی ده ساله در سطوح استان اصفهان و کشور است به طوری که هر بار صعود و نزول در استان اصفهان برابر با همان صعود و نزول در سطح کشور است.

- تحلیل شاخص‌های اقتصادی در استان اصفهان:

در نهایت تحلیل کلی استان اصفهان بیان می‌کند که از کانون‌های مهم صنایع کشور است؛ ضمن این‌که کشاورزی آن نیز از اهمیت قابل توجهی برخوردار می‌باشد. با توجه به عوامل مختلف از قبیل آب و هوا، نوع خاک و ارتفاع، مناطق کشاورزی استان را می‌توان بیان نمود که منطقه دشتی، که اطراف زاینده‌رود و گلپایگان را در بر می‌گیرد و به واسطه وجود آب‌های سطحی و زیرزمینی فراوان و زمین‌های مستعد از مهم‌ترین مناطق کشاورزی است.

منطقه کوهستانی و کوهپایه‌ای، که از اختصاصات این منطقه پوشش گیاهی متوسط، وجود آب‌های سطحی و زمین‌های مساعد برای کشت گندم آبی و دیم، علوفه و سیب‌زمینی و کاشت درختان میوه و اشجار است. از جمله می‌توان از سیب درختی در منطقه سمیرم و غرس مو و کشت سیب‌زمینی در فریدن نام برد.

به غیر از گندم که در همه شهرستان‌های استان کشت می‌شود، تنوع آب و هوا، میزان آب‌های سطحی و زیرزمینی، بازار مصرف و دانش و تکنولوژی کشاورزی سبب شده است، این استان از تنوع کشت برخوردار باشد. در این استان فقط گندم به صورت دیم کاشته می‌شود. مناطق دیم‌کاری نیز محدود به قسمتی از جنوب و شمال غربی استان است. میزان محصول دیم استان در مناطق مختلف و در هر سال به علت تغییر میزان بارندگی متفاوت است؛ به طوری که در بعضی از سال‌ها میزان محصول حتی کم‌تر از بذر کاشته شده، می‌شود. پراکندگی زمین‌های زیر کشت درختان میوه بیشتر در منطقه جنوب، مرکز و غرب استان است. نواحی شرق و شمال استان به واسطه شرایط اقلیمی، نوع خاک و میزان آب‌های موجود کم‌تر از سایر نواحی به کشت درختان اختصاص داده شده است. در منطقه شرق استان، در ناحیه خور و بیابانک، به واسطه شرایط آب و هوایی، بیش‌تر نخلستان دیده می‌شود.

استان اصفهان یکی از صادرکنندگان میوه‌های درختی است و گلابی، سیب و گیلاس از مهم‌ترین میوه‌های آن هستند. دامپروری در استان مشتمل بر گاوداری و پرورش گاو به شکل صنعتی، نیمه‌صنعتی و سنتی روستایی صورت می‌گیرد. گاوداری‌های صنعتی به طور کلی به شکل ماشینی و مکانیزه و اغلب به صورت مجتمع‌های شیر و گوشت فعالیت دارند. گوسفندداری و پرورش گوسفند به روش ثابت و متحرک انجام می‌پذیرد و پرورش طیور عمدتاً به روش صنعتی انجام می‌گیرد و دارای سابقه‌ای بیش از ۲۰ سال در استان است.

علاوه بر موارد فوق، پرورش زنبور عسل و ماهی نیز در استان مرسوم و متداول است. استان اصفهان ذخایر سرشاری از انواع مواد مختلف معدنی دارد. در حال حاضر، قسمتی از این معادن مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد و به مصرف صنایع مختلف سبک و سنگین می‌رسد. مهم‌ترین این معادن عبارت‌اند از: معادن سرب و روی ایران کوه واقع در غرب شهرستان اصفهان، معادن طلای موته در حوالی میمه، معدن سنگ‌چینی و ساختمانی در گذار سرخ گلپایگان.

استان اصفهان از مناطق مهم صنایع دستی کشور است. صنایع دستی در طول قرن‌های متمادی به عنوان نماینده هنر اصیل اسلامی و ایرانی در دنیا شناخته شده است. در ذهن هر شنونده‌ای، همراه با نام اصفهان، بی‌درنگ تصویر کاشی‌های معرق، تابلوهای مینیاتور، قالی‌های نفیس و نقش‌های قلمکار آن زنده می‌شود. ویژگی‌های فکری، روانی و ذوق صنعتگر اصفهانی موجب شده است که این صنایع از نظر تنوع، کیفیت و کمیت در میان سایر شهرهای ایران مقام اول را دارا باشد.

مصنوعات دست‌ساز این هنرمندان و صنعتگران، نظر خریداران ایرانی و خارجی را به خود جلب کرده است. صنایع دستی و هنری اصفهان عبارت‌اند از: خاتم‌سازی، میناکاری، قالی‌بافی، سکه‌دوزی، قلم‌کاری، مینیاتورسازی، نقاشی و تذهیب، کاشی و سرامیک، نقره‌سازی و مللیه‌سازی. صنایع دیگری که در استان اصفهان موجودند عبارت‌اند از: کارخانه ذوب‌آهن، صنایع فولاد مبارکه اصفهان، کارخانه پلی‌اکریل اصفهان، صنایع نظامی، صنایع مواد غذایی و فرآورده‌های پلاستیکی و کارخانه‌های بافندگی و ریسندگی. اگر بخواهیم یک تحلیل کلی نسبت به شاخص‌های اقتصادی داشته باشیم بخش عمده این شاخص مختص به فعالیت‌های کشاورزی، صنعت و خدمات بوده که همان‌گونه در تحلیل هر کدام از شاخص‌ها بیان شد بعد از اعمال دور جدید تحریم یعنی در بازه سال‌های ۱۳۸۴ و ۱۳۸۵ شاهد رکود اقتصادی در بخش‌هایی کشاورزی و صنعت بوده‌ایم که دیگر مانند گذشته در زمین‌های کشاورزی فعالیتی صورت نمی‌پذیرد و تمامی روستاییان به اجبار به دلیل شرایط بد اقتصادی شان مجبور به ترک زمین‌ها و مهاجرت به شهرها شدند که غالباً به علت عدم سطح سواد و مهارت‌های لازم به ندرت صاحب شغل مناسبی خواهند شد و در نتیجه شاهد رشد بیکاری در کشور خواهیم بود. از طرف دیگر در حوزه صنعت نیز عدم واردات مواد اولیه نیز خطوط تولید کارخانه‌ها را به حالت تعطیل و نیمه تعطیل درآورده است به گونه‌ای که تمام شرکت‌های بزرگ صنعتی نیز به مرز ورشکستگی رسیده‌اند. در نتیجه این عوامل سبب بروز مشکلات فراوانی در سطح جامعه گردیده به گونه‌ای که نرخ تورم نیز به صورت فزاینده‌ای روند صعودی داشته است.

۱۱- بررسی شاخص‌های حمل و نقل (امکانات و زیرساخت) استان اصفهان و کل کشور از ۱۳۸۳-۱۳۹۲

۱۱-۱- بررسی اطلاعات پایه‌ای امکانات زیرساخت

بررسی طول آزادراه‌ها

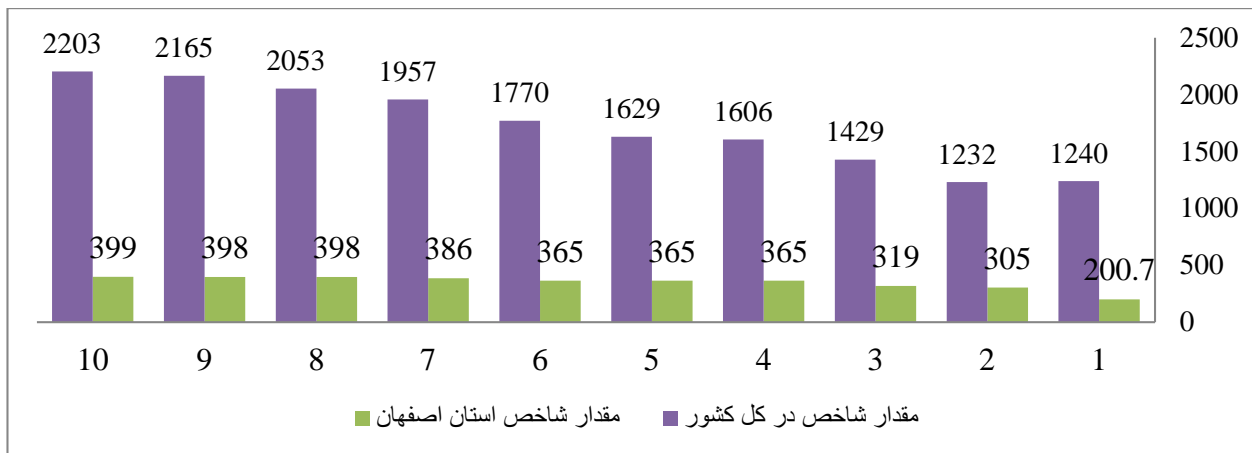
راهی است که خطوط رفت و برگشت آن از یکدیگر جداست، هیچگونه تقاطع همسطح ندارد، ورود و خروج از آن محدود است، غالباً با پرداخت عوارض همراه است و معمولاً در خارج از شهرها احداث می‌گردد. در واقع آزادراه، گونه‌ای راه بزرگ و با پهنای زیاد است که بین شهرها ساخته می‌شود و در فاصله دو شهر بریدگی برای دور زدن در جدول وسط ندارد. آزادراه‌ها عاری از تقاطع‌های همسطح، محل گذر خط آهن و خطوط عابر پیاده به‌طور همسطح هستند. با ایجاد تقاطع‌های غیرهمسطح در مسیر آزادراه، حرکت وسایل نقلیه در این مسیر آزادانه و بدون توقف انجام می‌شود.

جدول (۸): شاخص طول آزادراه‌ها در استان اصفهان و کل کشور از سال ۱۳۸۳-۱۳۹۲ (برحسب کیلومتر)

| ردیف | سال | مقدار شاخص استان اصفهان | نرخ رشد | مقدار شاخص در کل کشور | نرخ رشد |
|------|-----|-------------------------|---------|-----------------------|---------|
| ۱ | ۸۳ | ۲۰۰٫۷ | ---- | ۱۲۴۰ | ---- |
| ۲ | ۸۴ | ۳۰۵ | ۰٫۵۱۹ | ۱۲۳۲ | -۰٫۰۰۶ |
| ۳ | ۸۵ | ۳۱۹ | ۰٫۰۴۵ | ۱۴۲۹ | ۰٫۱۵۹ |
| ۴ | ۸۶ | ۳۶۵ | ۰٫۱۴۴ | ۱۶۰۶ | ۰٫۱۲۳ |
| ۵ | ۸۷ | ۳۶۵ | ۰ | ۱۶۲۹ | ۰٫۰۱۴ |
| ۶ | ۸۸ | ۳۶۵ | ۰ | ۱۷۷۰ | ۰٫۰۸۶ |
| ۷ | ۸۹ | ۳۸۶ | ۰٫۰۵۷ | ۱۹۵۷ | ۰٫۱۰۵ |
| ۸ | ۹۰ | ۳۹۸ | ۰٫۰۳۱ | ۲۰۵۳ | ۰٫۰۴۹ |
| ۹ | ۹۱ | ۳۹۸ | ۰ | ۲۱۶۵ | ۰٫۰۵۴ |
| ۱۰ | ۹۲ | ۳۹۹ | ۰٫۰۰۲ | ۲۲۰۳ | ۰٫۰۱۷ |

منبع: (سالنامه‌های آماری ۱۳۸۳-۱۳۹۲)

شکل (۸): نمودار شاخص طول آزادراه‌ها در استان اصفهان و کل کشور ۱۳۸۳-۱۳۹۲ (برحسب کیلومتر)



منبع: یافته‌های پژوهش

با بررسی جدول (۸) در ارتباط با طول آزادراه‌های استان اصفهان بالاترین مقدار را سال ۹۲ و کمترین را سال ۸۳ به خود اختصاص داده‌اند. نکته حائز اهمیت شیب صعودی این نرخ است که در تمام طول رده ادامه داشته به نوعی که از سال ۸۳ تا ۹۲ این نرخ دائماً در حال صعود بوده است در طرف دیگر شاخص طول آزادراه‌ها نیز وضعیت نسبتاً مشابهی دارد که این شاخص بیشترین مقدار خود را در سال ۹۲ و کمترین مقدار خود را نیز در سال ۸۴ تجربه کرده است. نقطه مشترک استان اصفهان و کل کشور در خصوص طول آزادراه‌ها صعود بدون توقف این شاخص در کل بازه دارد که نشان از توسعه کشور و استان اصفهان در خصوص احداث آزادراه‌ها دارد. با بررسی نرخ رشد نیز می‌توان بیان نمود که در سطح استان اصفهان بیشترین مقدار مربوط به بازه زمانی ۸۳ تا ۸۴ و کمترین مقدار نیز مربوط به بازه‌های زمانی ۸۶ تا ۸۸ و ۹۰ تا ۹۱ و همچنین بیشترین مقدار در سطح کل کشور نیز مربوط به بازه زمانی ۸۴ تا ۸۵ و کمترین مقدار نیز مربوط به بازه زمانی ۸۳ تا ۸۴ می‌باشد.

۱۲- نتیجه‌گیری

- با توجه به اهمیت گسترش شبکه حمل و نقل و نقش آن در اقتصاد، سرمایه‌گذاری کارا در این بخش دارای اهمیت است. نگاه کارشناسانه به نتیجه بدست آمده بیان می‌کند که با نگاه به شاخص‌های اقتصادی شاهد شیب منفی تمامی شاخص‌ها هستیم در عین حال نرخ تورم در حال افزایش است که حاکی از این است که با توجه به شرایط اقتصادی که از مشکلات سیاسی ناشی می‌شود به نوعی سبب تحریم‌های اقتصادی شامل تحریم نفتی، تحریم مالی و تحریم شرکت‌های ایرانی، در مجموع از مهم‌ترین عوامل بروز رکود شدید اقتصادی طی سال‌های اخیر بوده است. این تحریم‌ها از چند مسیر به رکود اقتصاد ایران منتهی شده که از جمله می‌توان به کاهش شدید درآمدهای نفتی، جهش نرخ ارز و بی‌ثباتی آن، حاکمیت نظام چندنرخ‌ی ارز، سخت‌تر شدن مبادلات مالی و کالایی با کشورهای خارجی و افزایش ریسک و نا اطمینانی و کاهش امنیت اقتصادی اشاره کرد. اعمال سیاست انبساط پولی-اعتباری، آن هم به‌طور محدود، صرفاً در جهت تامین سرمایه در گردش بنگاه‌های اقتصادی می‌تواند به خروج از رکود کمک کند. در نهایت با توجه به اینکه حمل نقل یکی از ارکان اصلی پیشرفت و توسعه نیاز به خدمات حمل و نقل، نیازی روزافزون و امری گریزناپذیر است. از طرفی ارائه خدمات حمل و نقلی مناسب از نظر کیفیت، هزینه و زمان، تأثیری غیرقابل انکار نه تنها در افزایش رقابت‌پذیری صادرکنندگان در بازارهای هدف کالاهایشان دارد، بلکه بر کاهش قیمت تمام شده کالاهای وارداتی هم موثر خواهد بود. این نتایج به نوبه خود بر رشد اقتصادی کشورها، ایجاد فرصت‌های شغلی و نهایتاً افزایش رفاه عموم مردم تأثیر گذارند. کشورهایی که در مسیر کریدورهای بین‌المللی حمل و نقل قرار دارند از این فرصت به عنوان یکی از فاکتورهای ایجاد درآمد، افزایش اشتغال و ارتقاء جایگاه خود در سطح بین‌الملل استفاده می‌کنند. در نهایت با توجه به دستیابی به توافق جامع هسته‌ای، فرآیند خروج از رکود اقتصادی تکمیل شده و اقتصاد ایران شاهد رشد اقتصادی نسبتاً بالایی در کوتاه‌مدت تحت تأثیر افزایش قابل توجه سرمایه‌گذاری داخلی، بهبود تجارت خارجی و نیز ورود سرمایه‌گذاران خارجی باشد.

براساس نظر ویلسون سرمایه‌گذاری در توسعه تسهیلات حمل و نقل، تأثیرپذیری متقابل در سودمند بودن نیروی کار و همچنین افزایش میزان کارایی سرمایه‌ها را در پی خواهد داشت. بر این اساس، انجام سرمایه‌گذاری مناسب در بخش حمل و نقل باعث صرفه‌جویی در زمان و کاهش هزینه‌های جابجایی و کاهش اثر اصطکاکی مسافت بر توزیع فضایی فعالیت‌های اقتصادی می‌شود در واقع یکی از عوامل موفقیت تجارت، وجود زنجیره‌های کارآمدی از عملیات و زیرساخت‌های لجستیک و حمل و نقل از مبدا تا مقصد است. این زنجیره‌ها شامل مولفه‌هایی هستند که در هماهنگی با یکدیگر، جریان کالا را از نقطه مبدا به مقصد ممکن می‌سازند. یک گروه از این مولفه‌ها زیرساخت‌های حمل و نقل و لجستیک اعم از شبکه‌های جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی و پایانه‌های اتصال دهنده آن‌ها هستند. همانطور که مهرگان و دهقانی احمدآباد (۱۳۸۹) بیان نموده‌اند، حمل و نقل زیربنای رشد و توسعه اقتصادی رشد و توسعه اقتصاد پدیده‌ای است که در زمره آرزوها و آرمان‌های بسیاری از کشورها قرار دارد و در حال حاضر از جایگاه ویژه‌ای برخوردار می‌باشد. فراهم آوردن زندگی مناسب برای تداوم آحاد و جامعه، خواست و آرزوی دیرینه‌ای بوده که مدت‌هاست در سرلوحه اهداف و برنامه‌ریزی‌های گوناگون کشورها قرار گرفته و امروزه هیچ برنامه‌ای بدون هدف و

دستیابی به توسعه تنظیم نمی‌شود. لذا تحقق این واقعیت انکار ناپذیر و ضروری عصر حاضر به ابزارهای مناسبی نیاز دارد. حال برطبق یافته‌های تحقیق از مهمترین جنبه‌های تاثیرگذار و تاثیرپذیری شاخص‌های توسعه اقتصادی منطقه نسبت به زیرساخت‌های حمل و نقل، شاخص تولید و تجارت است. از این رو می‌توان ادعا نمود که در استان اصفهان و آشکارترین جنبه توسعه اقتصادی، ویژگی‌های و تاثیرات تولید و تجارت است. برای توسعه اقتصادی مناسب در استان اصفهان با توجه و تاثیرگیری که توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل و در نظر گرفتن این موضوع که به گونه‌ای انجام گردد که بتوان نیازهای اقتصادی شهروندان را برطرف نماید و سبب رضایت نسبی ساکنان از وضعیت اقتصادی و هزینه‌های زندگی را در استان کاهش دهند.

- با دید کارشناسانه به نتایج و اعداد ارقام موجود، اطلاع از میزان جابجایی مسافر در سیستم حمل‌ونقل، یکی از مهم‌ترین اطلاعات مورد نیاز برای هر برنامه‌ریزی، طراحی و مدیریت در زمینه حمل‌ونقل است. هرگونه برنامه‌ریزی بدون داشتن برآوردی صحیح و قابل قبول از میزان تقاضا ممکن است دچار تزلزل و احیاناً تصمیم‌گیری‌های نادرست شود که در بلندمدت پیامدهای منفی در زمینه‌های اقتصادی و اشتغال به بار می‌آورد. استان اصفهان به دلیل استقرار شهرهای صنعتی از جایگاه خاصی برخوردار است و به ویژه شبکه حمل و نقل در جابجایی کالاها نقش مهمی دارد لذا باید بسترسازی لازم برای تقویت این بخش صورت گیرد تا رونق اقتصادی ممکن شود. بخش حمل و نقل از حوزه‌های کلیدی در توسعه تلقی می‌شود و در استان اصفهان در بخش کالا و مسافر ضمن حل مشکلات موجود با کمک انجمن‌های صنفی کارفرمایان و رانندگان و اداره حمل و نقل و پایانه‌ها برای تسهیل در امور فعالان این بخش گام خواهد برداشت. صنعت حمل و نقل در ایجاد اشتغال و رونق و تحقق اقتصاد مقاومتی تاثیر زیادی دارد. شوک‌های وارد بر جمعیت و طول خطوط اصلی راه‌ها و بزرگراه‌ها هر دو اثری مثبت بر رشد تعداد مسافر و حمل بار می‌گذارند که در این بین شوک وارد بر طول خطوط اصلی بیشترین اثر را بر رشد تعداد مسافر و مقدار بار در دوره‌های آتی به‌جای خواهد گذاشت. همچنین شوک‌های وارد بر بهای بنزین، تولید ناخالص داخلی و بهای سفر و کرایه‌های حمل همه اثری منفی بر رشد تعداد مسافر و مقدار بار حمل شده می‌گذارند. در کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت صرف‌نظر از خود متغیر وابسته رشد تولید ناخالص داخلی بیشترین سهم را در نوسانات رشد تعداد مسافر و مقدار بار حمل شده داشته است. در نتیجه با تفاسیر در آینده احتمال رکود و کاهش حجم مسافر جابجا شده و بار حمل شده وجود خواهد داشت در نتیجه حجم بیکاری باز هم از مقدار فوق نیز افزایش یابد مگر اینکه شرایط به طور کلی تغییر نماید.

علاوه بر اهمیت اقتصادی و آثاری که یک سیستم حمل و نقل می‌تواند روی بهبود وضع اقتصادی بگذارد و موجبات بهبود وضع زندگی تک تک افراد را فراهم آورد، آثار اجتماعی-فرهنگی آن نیز مثل آثار آموزشی، بهداشتی، فرهنگی، سیاحتی و زیارتی را نباید از نظر دور داشت. یکی از ابزارهای لازم و ضروری که نقش عمده‌ای در تحقق و دستیابی به رشد اقتصادی ایفا می‌نماید، حمل و نقل پویا است. این بخش زیربنایی نه تنها به خودی خود اشتغال‌زا بوده و تولید خدمت می‌کند بلکه بر توسعه سایر بخش‌های اقتصادی همانند کشاورزی، صنعت و خدمات نیز تاثیرگذار می‌باشد. بنابراین چنانچه این بخش کلیدی همراه و همسو با سایر بخش‌های اقتصادی کشور توسعه نیابد، می‌تواند یکی از مهمترین عوامل بازدارنده رشد و توسعه اقتصادی کشور بشمار آید. بدین ترتیب رابطه بین توسعه با حمل و نقل دو طرفه می‌باشد. غفلت از حمل و نقل می‌تواند اهداف توسعه را تضعیف کند. همانطور که گوتیرز (۲۰۰۴) معتقد است که زیرساخت‌های حمل و نقل می‌تواند اثرات بلندمدت اقتصادی و همچنین تأثیراتی در اشتغال چه در شرکت‌های خصوصی چه در خانوار داشته باشد. ارتباط عمیق حمل و نقل با زندگی روزمره از نقطه نظر دسترسی به خدمات و رفاه اجتماعی و نقش اساسی آن در ارتقاء سطح زندگی و رفاه اجتماعی، بیانگر نقش فرهنگی و اجتماعی است که حمل و نقل می‌تواند داشته باشد. بنابراین جهت ارتقاء سطح زندگی و کیفیت زندگی اجتماعی، ضروری است که به توسعه حمل و نقل، به ویژه آنهایی که جنبه عام‌المنفعه بودن آن بیشتر است توجه خاص مبذول گردد. حال برطبق یافته‌های پژوهش از مهمترین جنبه‌های تاثیرگذار و تاثیرپذیری شاخص‌های توسعه اقتصادی منطقه نسبت به زیرساخت‌های حمل و نقل، علاوه بر تولید و تجارت شاخص اشتغال و بیکاری است. از این رو می‌توان ادعا نمود که در استان اصفهان آشکارترین جنبه توسعه اقتصادی بعد از تولید و تجارت، اشتغال و بیکاری است. برای توسعه اقتصادی از جمله افزایش اشتغال مناسب در اصفهان با در نظر گرفتن این موضوع که به‌گونه‌ای انجام گردد که بتوان با توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل کمبود فرصت‌های شغلی،

به ویژه برای جوانان مشکل عمده و شناخته شده‌ای در هر کشور و منطقه‌ای است را برطرف نماید و سبب رضایت ساکنان و بهبود وضعیت اقتصادی و هزینه‌های زندگی گردد.

هر چند که حمل و نقل به عنوان تنها عامل توسعه به حساب نمی‌آید، و علل و عوامل بسیار دیگری هم هست که موجب رشد و توسعه اقتصادی می‌گردد، اما نباید از خاطر دور داشت که یکی از عناصر کلیدی در توسعه اقتصادی، حمل و نقل است. از آنجایی که سرمایه‌گذاری در حمل و نقل مستلزم سرمایه‌گذاری سنگین است و کشورها برای برطرف کردن موانع و تنگنانهایی که در حمل و نقل وجود دارد، ناچار به پرداختن چنین هزینه‌هایی می‌باشند. اهمیت و نقش حمل و نقل برای توسعه اقتصادی و اجتماعی به حدی است که سازمان ملل متحد نیز به منظور بهبود توسعه اقتصادی-اجتماعی کشورهای عقب مانده و یا در حال توسعه، بهبود همه‌جانبه حمل و نقل و ارتباطات را مطرح می‌نماید و با اعلام دهه‌های حمل و نقل، طرح‌ها و پروژه‌هایی را به منظور توسعه و بهبود سیستم حمل و نقل مطرح می‌کند. بدین ترتیب تحول در سیستم حمل و نقل از یک سو و تحولات در تکنولوژی و شتاب‌گیری صنایع از سوی دیگر شرایط را برای گسترش تجارت بین کشورهایی که صنعتی شدند (کشورهای توسعه یافته) و کشورهایی که نتوانستند به صنایع دست یابند (کشورهای توسعه نیافته) فراهم نموده است. بنابراین همگام با رشد پایدار تولید و تجارت جهانی و همچنین تغییرات اساسی در بازرگانی ملی که با تمایل به توسعه صادرات غیرنفتی شکوفا شده، نقش و جایگاه حمل و نقل به عنوان زیرساخت عمده تجارت و بازرگانی بیش از پیش مطرح می‌گردد. همانگونه که اورز (۲۰۱۳) بیان می‌دارد آثار اقتصادی حمل و نقل را می‌توان در رابطه با همه فعالیت‌های اقتصادی مثل صنایع کشاورزی، خدمات و توریسم برشمرد. اگر نگاهی به کشورهای پیشرفته جهان بیندازیم مشاهده خواهیم کرد که آنها به موازات سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف اقتصادی، در امر حمل و نقل نیز سرمایه‌گذاری کرده‌اند و این بخش را هم زمان تقویت نموده‌اند تا بتوانند ارتباطات بین بخش‌های فعال مختلف که در جامعه فعالیت می‌کنند را به نحو احسن برقرار نمایند. نتایج پژوهش نشان می‌دهد که توسعه رشد اقتصادی و سرمایه‌گذاری در رده سوم بعد از تولید تجارت و اشتغال و بیکاری به سبب توسعه زیرساخت‌های حمل نقل قرار می‌گیرد.

- اقتصاد ایران از سال ۸۵ تا کنون با دو کاهش چشمگیر در رشد اقتصادی طی سال‌های ۸۷ و ۹۱ مواجه بوده است. مقایسه عملکرد تولید ناخالص داخلی در فعالیت‌های مختلف اقتصادی نشان می‌دهد که رشد منفی بخش کشاورزی و کاهش تولید و صادرات نفت زمینه‌ساز کاهش قابل توجه نرخ رشد تولید ناخالص داخلی در سال ۸۷ بوده است. جهش منفی چشمگیر و کم سابقه‌ای نیز در سال ۹۱ روی داد که مهم‌ترین دلایل آن را می‌توان در خطاهای سیاست‌گذاری در سطوح مختلف کشور، نوسانات نرخ ارز و افزایش تحریم‌های بین‌المللی جست و جو کرد. روند تغییرات تولید ناخالص داخلی در کشور و استان اصفهان نشان می‌دهد که همراه با افزایش تولید ناخالص داخلی سهم ارزش افزوده بخش حمل و نقل نیز افزایش می‌یابد ولی شتاب افزایش ارزش افزوده بخش حمل و نقل بیش از شتاب تولید ناخالص داخلی است. به همین ترتیب همبستگی نزدیک و آشکاری بین دیگر کمیته‌های کلی اقتصاد مانند سرمایه‌گذاری و مصرف با بخش حمل و نقل دیده می‌شود.

زیرساخت‌ها به عنوان ابزارهایی شناخته می‌شوند که برای بهبود توسعه مناطق ضروری است. زیرساخت‌ها می‌توانند به طور مستقیم و غیرمستقیم فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی و مناطق تولیدی را تحت تاثیر قرار دهند و شرایط برای اهداف توسعه منطقه‌ای فراهم نمایند. توسعه حمل و نقل نقش مهمی در توسعه اقتصادی در بُعد منطقه‌ای دارد. اگر ابعاد مختلف توسعه را مورد بررسی قرار دهیم، درمی‌یابیم که تمام این فعالیت‌ها از آغاز تا بهره‌برداری به گونه‌ای با مسائل حمل و نقل ارتباط دارند. حمل و نقل در واقع پیش شرط توسعه اقتصادی است، زیرا بدون دسترسی به زیرساخت‌های ارتباطی گسترده که بتواند منابع را جابه‌جا کند، بحث توسعه اقتصادی امکان‌پذیر نخواهد بود. اهمیت صنعت حمل و نقل تا آنجاست که اگر در این بخش رشدی وجود نداشته باشد در بخش‌های دیگر نظیر کشاورزی، صنعت، معدن نیز احتمال دستیابی به رشد وجود ندارد.

منابع:

- ازکیا، مصطفی (۱۳۷۷). جامعه شناسی توسعه، تهران، موسسه نشر کلمه.
- افراخته، حسن. (۱۳۹۱). اقتصاد فضا و توسعه روستایی (مورد: ناحیه شفت)، فصلنامه اقتصاد فضا و توسعه روستایی، سال یکم، شماره ۱، ۳۹-۵۴.
- پایا، علی (۱۳۸۸). «آیا الگوی توسعه ایرانی-اسلامی» دست یافتنی است؟ فصلنامه روش شناسی علوم انسانی سال ۱۵، شم. ۶.
- ترکان، احمد. و شهبازی، میثم. (۱۳۸۹). بررسی چگونگی جلب مشارکت بخش خصوصی در توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل جاده‌ای؛ مسائل و راهکارها، فصلنامه راهبرد، سال نوزدهم، شماره ۵۷، ۲۴۵-۲۷۶.
- تودارو، مایکل. (۱۳۶۹). توسعه اقتصادی در جهان سوم، ترجمه: غلامعلی فرجادی، تهران: سازمان بودجه، ۱۳۶۹، جلد ۱.
- شاکری، عباس. (۱۳۸۷). نظریه‌ها و سیاست‌های اقتصاد کلان، تهران: انتشارات پارس نوپسا.
- شریفی، نورالدین. (۱۳۹۰). جایگاه حمل و نقل و تاثیر آن بر دیگر بخش‌های اقتصاد کشور: یک تحلیل داده-ستانده، پژوهش‌های رشد و توسعه اقتصادی، سال دوم، شماره پنجم، زمستان، ۲۰۷-۲۳۷.
- شکوهی، مهدی. (۱۳۹۲). صندوق‌های سرمایه‌گذاری مشترک، فرصتی نو برای سرمایه‌گذاری در ایران، مجموعه مقالات دومین کنفرانس بین المللی مدیریت، کارآفرینی و توسعه اقتصادی، قم، جباری.
- شکوهی، مهشید. (۱۳۹۱). طراحی شبکه دسترسی و تامین امنیت در فضاهای عمومی شهر، همایش علمی پژوهشی زنان و زندگی شهری، تهران: دانشگاه تهران.
- شمس قارانه، ناصر و شهلائی، شهاب الدین. (۱۳۹۲). ارائه میزان صحیح متنوع سازی سبد برای صندوق‌های سرمایه‌گذاری مشترک با توجه به تاثیر ویژگی بخشی بودن بر بازده و ریسک صندوق‌های سرمایه‌گذاری مشترک، مدیریت دارایی و تامین مالی، سال اول، شماره ۳، ۶۷-۸۰.
- شیعه، اسماعیل. (۱۳۸۰). مقدماتی بر مبنای برنامه‌ریزی شهری، چاپ دهم، تهران: دانشگاه علم و صنعت.
- فروغی، محمد و حیدری‌نژاد، نسیم. (۱۳۸۹). تحلیل وضعیت سکونت‌گاه‌ها و راه‌های ارتباطی، فصلنامه امداد و نجات، شم ۴.
- عظیمی، ناصر. (۱۳۸۴). برنامه‌ریزی منطقه‌ای، شهر انباشت سرمایه، مشهد: نشر نیکا.
- محمودی، علی. (۱۳۷۶). اقتصاد حمل و نقل تهران، تهران: نشر اقتصاد نو.
- محمودی، علی؛ حداد کشاورز، غلامرضا؛ جویباری، مجید. (۱۳۸۴). تحلیل اهمیت صنعت حمل و نقل در اقتصاد ایران با استفاده از تکنیک داده-ستانده، پژوهشنامه بازرگانی، شماره ۳۴، ۸۷-۱۱۶.
- موسایی، میثم. (۱۳۸۸). رابطه‌ی توسعه‌ی اجتماعی و توسعه‌ی اقتصادی، راهبرد توسعه، شماره ۲۰، ۹۶-۱۱۷.
- نراقی، یوسف. (۱۳۷۰). توسعه و کشورهای توسعه نیافته، تهران: شرکت سهامی انتشار.
- هادیان، ابراهیم؛ رضایی سخا، زینب. (۱۳۸۸). بررسی تاثیر شوک‌های اقتصادی بر نرخ بیکاری در ایران، اقتصاد مقداری، دوره ششم، شماره ۱، ۲۷-۵۰.