



## Analysis of Economic Development of Urban Areas Through Road Transit Exchanges (Case Study: Sistan)

Hamed Shahraki Moghadam<sup>1</sup>, Maryam Karimian Bostani<sup>2,\*</sup> and Mahmoud Reza Anvari<sup>3</sup>

Department of Geography and Urban Planning, Zahedan Branch, Islamic Azad University, Zahedan, Iran

\* Corresponding author, Email: [m.karimyan@iau.zah.ac.ir](mailto:m.karimyan@iau.zah.ac.ir)

Receive Date: 11 January 2021

Accept Date: 22 June 2021

### ABSTRACT

**Introduction:** Transit is an important part of the underlying economy and the various aspects of political, cultural, social and economic interest of most countries. Today, this industry is one of the most profitable business in the world's resources. Full income from the industry, competition in facilitating countries to increase their contribution in these areas has increased.

**Objectives:** The purpose of this study is to analyze the economic development of urban areas through road transit exchanges (Case study: Sistan).

**Methodology:** The present study is an analytical-applied research. The method used in the data collection stage is based on a review of valid external and internal and field sources (questionnaire). Software (SPSS) was used to analyze descriptive and inferential information. The statistical population of the present study includes the residents of Sistan region, which was determined as the sample size using the Cochran's formula (383), which was distributed to the population of any city in the Sistan region

**Geographical Context:** Includes 5 township of Sistan region (Zabol, Zahak, Hirmand, Nimroz and Hamoon), in the north of Sistan and Baluchestan province.

**Result and Discussion:** The results of prioritizing the variables of economic development of Sistan region (income generation and employment) through road transit exchanges using the coefficient of change showed that the variables (prosperity of effective business activities) and (creating demand for regional products (agricultural and non-agricultural) and others Processing products) have the strongest and weakest scales, respectively. In this study, the correlation between economic factors Sistan and increase transit exchanges, the Pearson correlation coefficient showed that, between all independent variables (factors) with a positive and significant relationship between the transit exchanges at the level of %99. Finally, regression analysis, showed that increased transit trade as the dependent variable 20 economic components Sistan region as independent variables has a direct relationship.

**Conclusion:** The results showed that transit exchanges have led to the prosperity of effective trade activities, the attraction and employment of local natives and the establishment of production units and the expansion of border exchanges in the cities of Sistan region.

**KEYWORDS:** Economic development, Urban areas, Exchanges, Road transit, Sistan

## تحلیل توسعه اقتصادی مناطق شهری از طریق مبادلات ترانزیت جاده‌ای (مطالعه موردی: سیستان)

حامد شهرکی مقدم، مریم کریمیان بستانی\* و محمودرضا انوری

۱. گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، واحد زاهدان، دانشگاه آزاد اسلامی، زاهدان، ایران

\* نویسنده مسئول، Email: [m.karimyan@iau.zah.ac.ir](mailto:m.karimyan@iau.zah.ac.ir)

تاریخ دریافت: ۲۲ دی ۱۳۹۹

تاریخ پذیرش: ۰۱ تیر ۱۴۰۰

### چکیده

**مقدمه:** جهت کاهش آسیب‌پذیری سکونتگاه‌ها، شناسایی مهمترین مخاطرات منطقه از جمله مخاطرات محیطی ضرورت دارد تا با تاب‌آور نمودن شهرها و کاهش خطرات و پیش‌گیری از وقوع آنها اقدامات لازم انجام شود.

**هدف:** هدف پژوهش حاضر تحلیل توسعه اقتصادی مناطق شهری از طریق مبادلات ترانزیت جاده‌ای (مطالعه موردی: سیستان) می‌باشد.

**روش‌شناسی:** پژوهش حاضر، تحقیقی تحلیلی-کاربردی است. روش مورد استفاده در مرحله جمع‌آوری داده‌ها، مبتنی بر مرور منابع معتبر خارجی و داخلی و میدانی (پرسشنامه) می‌باشد. برای تجزیه و تحلیل اطلاعات، توصیفی و استنباطی از نرم افزار (SPSS) استفاده شده است. جامعه آماری پژوهش حاضر شامل ساکنین منطقه سیستان می‌باشد که با استفاده از فرمول کوکران (۳۸۳) نفر به عنوان حجم نمونه تعیین شد. که به نسبت جمعیت بین شهرهای منطقه سیستان توزیع شد.

**قلمرو جغرافیایی:** شامل ۵ شهرستان منطقه سیستان (زابل، زهک، هیرمند، نیمروز و هامون)، در شمال استان سیستان و بلوچستان می‌باشد.

**یافته‌ها:** نتایج اولویت‌بندی متغیرهای توسعه اقتصادی منطقه سیستان (درآمدزایی و اشتغال) از طریق مبادلات ترانزیت جاده‌ای با استفاده از ضریب تغییر نشان داد که متغیرهای (رونق فعالیت‌های تجاری موثر) و (ایجاد تقاضا برای محصولات منطقه (کشاورزی و غیر کشاورزی) و دیگر محصولات حاصل از فرآوری) به ترتیب قوی‌ترین و ضعیف‌ترین مقیاس‌ها به خود اختصاص داده‌اند. در مطالعه همبستگی بین مولفه‌های اقتصادی منطقه سیستان و افزایش مبادلات ترانزیت، بررسی مقادیر ضریب همبستگی پیرسون نشان داد که بین تمامی متغیرهای مستقل (مولفه‌ها) با مبادلات ترانزیت رابطه مثبت و معنی‌داری در سطح اطمینان ۹۹ درصد وجود دارد. در نهایت نتایج تحلیل رگرسیون، نشان داد که متغیر افزایش مبادلات ترانزیت به عنوان متغیر وابسته با ۲۰ مولفه اقتصادی منطقه سیستان به عنوان متغیرهای مستقل رابطه مستقیمی دارد. **نتیجه‌گیری:** نتایج نشان داد مبادلات ترانزیتی باعث رونق فعالیت‌های تجاری موثر، جذب و اشتغال بومیان محلی و ایجاد واحدهای تولیدی و گسترش مبادلات مرزی، در شهرهای منطقه سیستان شده است.

**کلیدواژه‌ها:** توسعه اقتصادی، مناطق شهری، مبادلات، ترانزیت جاده‌ای، سیستان

## مقدمه

یکی از مهمترین زیرساخت‌های توسعه اقتصادی، شبکه‌های حمل و نقل، و به طور خاص، زیرساخت‌های حمل و نقل جاده‌ای است. 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 بی‌اندیشند (Turkan & Shahbazi, 2010: 245). اگر امروزه در جهان از خدمات حمل و نقل تحت، عنوان صنعت یاد می‌شود، نشانه گستردگی و اهمیت این خدمات به عنوان حلقه اتصال صنایع با یکدیگر و عامل ارتباط میان بازارهای مصرف و بازارهای تولید می‌باشد. بر همین اساس است که همبستگی و پیوند میان نظام حمل و نقل و فرایند توسعه اقتصادی و اجتماعی جوامع آن چنان حساس و پیچیده است که کارشناسان اقتصادی صنعت حمل و نقل را به عنوان نیروی محرکه توسعه می‌دانند و کارآمدی و توانمندی آن را زمینه ساز توسعه پایدار می‌دانند (Miller et al, 2013, 57). حمل و نقل یکی از اجزاء مهم اقتصاد ملی محسوب می‌گردد و به دلیل داشتن نقش زیربنایی، تأثیر فراوانی بر فرآیند رشد اقتصادی کشور دارد (Ahmadi et al, 2015: 75).

حمل و نقل از جمله مشاغل وابسته است که در صورت رشد و توسعه‌ی سایر بخش‌های اقتصادی- اجتماعی و فرهنگی شاهد شکوفایی آن خواهیم بود، از سوی دیگر حمل و نقل مناسب موجب تسریع رشد اقتصادی نیز خواهد شد؛ زیرا حمل و نقل سرمایه به کار گرفته شده و در گردش یک منطقه را آزاد ساخته و استفاده از آن را در منطقه دیگر فراهم می‌آورد (Prandhan & Bagchi, 2013: 141). بنابراین برخورداری از شبکه حمل و نقل پویا، هماهنگ و سازمان یافته یکی از معیارهای اصلی سنجش میزان توسعه‌یافتگی جوامع در جهان امروز محسوب می‌شود (Vickerman, 2008: 24). تاسیسات حمل و نقل یکی از مهمترین زیرساخت‌های حیاتی برای جهان هستند. ساخت و استفاده از آن همیاری قابل توجهی در رشد اقتصادی و به تبع آن دستیابی به دیگر اهداف ملی و توسعه اقتصادی اجتماعی دارد (Mak et al, 2015: 50).

کشور ایران به سبب موقعیت خاص جغرافیایی و منطقه‌ای و داشتن همسایگانی که به دلیل موقعیت استراتژیک خاص خود (دارای عرضه و تقاضای زیاد کالایی می‌باشند)، همواره در مسیر ترانزیت کالاهای مورد نیاز کشورهای همسایه خود قرار گرفته است. جریان کالایی که با خلق ظرفیت‌های نوین قادر است در سطحی گسترده با ایجاد پویایی در کسب و کار، اشتغال و درآمد به گونه‌ای پایدار به فرآیند توسعه کشور دامن بزند (DoostKhah Vajari and Gholizadeh, 2015: 1). موقعیت جغرافیایی ممتاز، با ۱۵ کشور منطقه با امکان صادرات و واردات متنوع، توان اتصال همسایگان شمالی و کشورهای آسیای مرکزی به همسایگان جنوبی، کشورهای آفریقایی و آب‌های آزاد جمعیت قابل توجه و تولیدات متنوع همسایگان شمالی از جمله، پنبه، غلات و نیاز همسایگان جنوبی به این محصولات و مزیت‌های ترانزیتی مسیر ایران از جمله کوتاهی امنیت و ارزانی نسبت به سایر رقبا، همگی بیانگر امکان استفاده از ۵۰ درصد ظرفیت خالی ترانزیتی می‌باشد. مسیر ترانزیتی شمال - جنوب مهمترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپا می‌باشد که در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان تر می‌باشد. مسیر ترانزیتی شمال - جنوب یکی از مسیرهای مهم ترانزیتی در آسیای میانه است و کشورهای در مسیر این راه‌گذر هر یک با تشکیل اتحادیه و انعقاد قراردادهای همکاری در رقابتی همه‌جانبه به توسعه و تجهیز بنادر، جاده‌ها، ترمینال و مسیرهای ریلی خود می‌پردازند. این مسیر ترانزیتی ارتباط کشورهای شمال اروپا و روسیه از طریق ایران و دریای خزر به کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب آسیا برقرار می‌سازد. در این میان اتصال خلیج عمان و بندر چابهار در ساحل شرق دریای مکران یا دریای عرب به عنوان بندری استراتژیک به این راه‌گذر در مبادله کالا به شرق کشور و همسایه‌های شرقی و آسیای میانه نقش مهمی ایفا خواهد کرد. یکی از مناطقی در این مسیر ترانزیتی نقش

مهمی ایفا می‌کند و واسطه اتصال این مسیر به کشور افغانستان می‌باشد منطقه سیستان و بازارچه مرزی میلک می‌باشد.

پایانه مرزی میلک یک مرز رسمی فعال و پر ترافیک تجاری بوده و در سطح ملی و منطقه‌ای از جایگاه ویژه‌ای در امر مناسبات بازرگانی و مراودات تجاری با افغانستان برخوردار است و از لحاظ توسعه اقتصادی منطقه نیز از اهمیت بسیار بالایی برخوردار می‌باشد. مرز میلک مقصد تجارت با کشورهای آسیای مرکزی را تسهیل و ترانزیت کالاهای تجار افغانستان و آسیای مرکزی نیز از این مرز با سهولت بیشتری انجام می‌گیرد.

میزان اهمیت مرز میلک را می‌توان در آمار بیان شده دید: میزان ترانزیت کالا از مرز میلک از ۵۷۴ هزار تن در سال ۹۲ با رشد ۵ درصدی به بیش از ۶۰۰ هزار تن در سال ۹۵ افزایش یافت که از این نظر در حال حاضر رتبه چهارم کشور در ترانزیت خروجی کالا را در اختیار دارد. در بخش مسافری نیز در سال ۹۲ تعداد ۲۱۷ هزار و ۲۲۰ مسافر از پایانه مرزی میلک تردد کرده‌اند که این میزان با رشد ۵۱ درصدی در سال ۹۵ به بیش از ۳۲۸ هزار نفر افزایش یافته است. همچنین میزان کالای جا به جا شده طی سال‌های ۹۲ تا پایان ۹۵ بیش از ۶ میلیون و ۵۸۰ هزار تن بوده است. در بخش مسافری نیز طی سال‌های ۹۲ تا ۹۵ بیش از یک میلیون مسافر از پایانه مرزی میلک تردد کرده‌اند که این میزان بیش از ۲ برابر کل تردهای انجام شده از ابتدای ایجاد پایانه مرزی تا سال ۹۲ است، همچنین روزانه بین ۵۰۰ تا ۶۰۰ دستگاه کامیون صادراتی و ترانزیتی از پایانه مرزی میلک تردد می‌کنند و ۹۰۰ تا هزار شغل به صورت مستقیم و غیر مستقیم از طریق این پایانه ایجاد شده است.

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

لذا این پژوهش به دنبال پاسخگویی به سوال ذیل می‌باشد

- آیا مبادلات ترانزیت جاده‌ای بر توسعه اقتصادی مناطق شهری سیستان تاثیر داشته است؟

در باب توسعه اقتصادی از طریق مبادلات ترانزیتی مطالعات زیادی صورت گرفته که در ذیل به تعدادی از آنها اشاره خواهد شد. شهرکی مقدم و همکاران (۱۳۹۹)، در پژوهشی به بررسی ترانزیت جاده‌ای و اثرات آن بر توسعه اقتصاد روستایی منطقه سیستان پرداخته‌اند. نتایج گویای تاثیر زیاد ترانزیت جاده‌ای بر توسعه اقتصاد روستایی شهرستان‌های منطقه سیستان می‌باشد. سیاره و محمدنژادی مودی (۱۳۹۵)، در پژوهشی به بررسی رونق حمل و نقل جاده‌ای محور چابهار میلک و تاثیر آن بر توسعه اقتصادی چابهار، پرداخته‌اند. نتایج نشان داد که حمل و نقل جاده‌ای تاثیر برجسته‌ای در امور تجارت داخلی و خارجی داشته است و از بخش‌های حساس و استراتژیکی کشور ها بوده است و با توجه به اتصال چابهار به سرزمین‌های اصلی و وجود راه‌های زمینی، امکان ارتباط با سایر نقاط کشور و همچنین کشورهای آسیای میانه، امکان حمل و نقل انواع کالاهای تولیدی، وارداتی و ترانزیتی را فراهم خواهد کرد. زیاری و همکاران (۱۳۹۵)، در پژوهشی به بررسی نقش زیر ساخت حمل و نقل جاده‌ای بر توسعه اقتصادی منطقه نمونه موردی- استان اصفهان، پرداخته‌اند. نتایج نشان می‌دهد، بین زیرساخت‌های ارتباطی حمل و نقل جاده‌ای و شاخص‌های اقتصادی در استان اصفهان رابطه مثبت و معنادار وجود دارد. رضایی ارجرودی و همکاران (۱۳۹۴)، در پژوهشی به بررسی مدل تأثیر توسعه حمل و نقل جاده‌ای بر رشد ارزش افزوده کشور پرداخته‌اند. نتایج حاصل از تخمین مدل نشان می‌دهد که در بلندمدت توسعه بخش حمل و نقل جاده‌ای اثر مثبتی بر رشد اقتصادی دارد. همچنین چگونگی تغییرات متغیر

ارزش افزوده بخش حمل و نقل جاده‌ای بر رشد اقتصادی با روش تجزیه خطای پیش بینی مورد بررسی قرار گرفته است. شریفی (۱۳۸۵)، در پژوهشی به ارزیابی اقتصادی وسایل حمل و نقل جاده‌ای بار در مازندران، پرداخته است. نتایج حاصل از ارزیابی انواع وسایل حمل بار، حاکی از آن است که تریلر از نظر بازده نیروی کار، کارایی هزینه و متوسط سود سالانه، بر دیگر وسایل نقلیه مورد مطالعه برتری دارد، در حالی که انواع وانت بارها از لحاظ سرمایه لازم برای اشتغال‌زایی و نرخ برگشت سرمایه، بر دیگر وسایل نقلیه برتری دارند. ماک و همکاران (۲۰۱۵)، در پژوهشی به بررسی شدت حمل و نقل، شهرنشینی، رشد اقتصادی و تولید CO<sub>2</sub> در کشورهای گروه ۲۰ پرداخته‌اند. نتایج نشان داد، که رشد اقتصادی با مسیر موازنه طولانی مدت خود در واکنش به تغییرات در دیگر متغیرها همگرا است. همچنین تحقیقات پراداهان (۲۰۱۰)، الیسابتا (۲۰۱۱)، عیسی گول و همکاران (۲۰۱۲)، نیز نشان داده است که تاثیر حجم سرمایه و سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل بر اشتغال و رشد اقتصادی مثبت می‌باشد.

امروزه حمل و نقل یکی از اجزاء مهم اقتصاد ملی محسوب می‌گردد و بدلیل داشتن نقش زیربنایی تأثیر فراوانی بر فرآیند رشد اقتصادی دارد (محبی، ۱۳۹۲، ۱). حمل و نقل و ترانزیت را می‌توان به عنوان یکی از مهم ترین ارکان و زیرساخت های تجاری برای توسعه صادرات، کسب درآمدهای ارزی، ایجاد ارزش افزوده، ایجاد فرصت های شغلی، رشد و توسعه اقتصادی، افزایش امنیت ملی، تقویت مناسبات بازرگانی، امنیتی و همگرایی اقتصادی و سیاسی با کشورهای منطقه به شمار آورد (Parand, 2013: 1). در سالهای اخیر سرمایه‌گذاری‌ها در اقتصادهای توسعه یافته در حوزه حمل و نقل و بهبود فناوری منجر به کاهش مداوم در هزینه‌های حمل و نقل شده است که به نوبه خود سبب افزایش رشد و توسعه اقتصادی می‌شود. در کشورهای مشابه با درآمدهای کم و متوسط، اختلاف سطح در سیاست‌های حمل و نقل به منظور تقویت پایدار و رشد فراگیر به میزان زیادی آشکار می‌شود. به ویژه این وضعیت پشتیبانی قابل توجهی از سرمایه گذاری در بخش زیرساخت حمل و نقل، هم در مناطق شهری و هم در نواحی روستایی، حکمروایی ضعیف و نظارت های ناکافی در بخش حمل و نقل و رشد هزینه‌های اجتماعی به صورت تراکم، آلودگی هوا و تصادفات، به خصوص در شهرهای بزرگ در حال تکوین را نشان می‌دهد. حمل و نقل به طور فزاینده در تحرک و پویایی پایدار کالاها و نیز مردم اطراف جهان مؤثر است (Braun & Peric, 2017: 291). توسعه حمل و نقل و یکپارچگی فضایی چالشی سخت را مورد توجه قرار داده است. این امر، به ویژه زمانی با واقعیت سازگار است که محدوده سرزمینی مرتبط با چنین توسعه ای از جمله مفاهیم مختلف (سیاسی، اجتماعی و اقتصادی)، و سرانجام شیوه‌های متنوع «کارها چگونه انجام می‌شوند» را مورد توجه قرار گیرد، به عنوان مثال فرهنگ‌های برنامه‌ریزی. سیستم حمل و نقل کافی و قابل اطمینان ستون اصلی توسعه اقتصاد در سطوح ملی و منطقه‌ای است (Li et al, 2016: 66). در واقع حمل و نقل یک ابزار سرمایه‌گذاری است که شهرها جهت دستیابی به اهداف بزرگترشان بکار می‌برند. به هر جهت، بیشتر تلاش‌های برنامه‌ریزها و مهندس‌های حمل و نقل بر حرکت پربازده افراد و کالاها و تحت تأثیر قرار گرفتن همه جنبه‌های زندگی در یک شهر توسط حمل و نقل، تمرکز می‌کند (Tumlin, 2011: 3-4).

حمل و نقل تأثیر قوی بر ساختار فضایی در سطوح محلی، منطقه ای و جهانی دارد (Rodrigue et al, 2016: 42). هدف منحصر به فرد حمل و نقل مسلط شدن بر فضا است، که به وسیله یک نوع از الزام های فیزیکی و انسانی مانند فاصله، زمان، تقسیم‌های اداری و توپوگرافی شکل گرفته است. هدف دیگر حمل و نقل انتقال ویژگی‌های جغرافیایی کالا، افراد و اطلاعات از مبدأ به مقصد است (همان منبع: ۱). با توجه به رشد شتابان شهرها، زیرساخت های ارتباطی و رفاهی میتوانند به عنوان ابزارهای تولید و بازتولید نابرابری‌های اجتماعی و فضایی در نظر گرفته شوند. در نواحی شهری، رشد و توسعه و سرمایه در جستجوی وضعیت سودمند بیشتری جهت بازتولید آن می‌باشند (Hernandez & Davila, 2016: 180). بهبود حمل و نقل موجب ذخیره هزینه و زمان برای کاربرهای شبکه حمل و نقل می‌گردد. کاربرها، افراد و خانوارهای مشغول فعالیت کاری و تفریحی می‌باشند که این امر مستلزم حرکت کارکنان، کالاها، خدمات است (Laird & Venables, 2017: 2).

بر اساس آنچه در بخش پیشینه تحقیق و مبانی نظری آورده شد تاکنون تحلیل جامعی در خصوص توسعه اقتصادی مناطق شهری از طریق مبادلات ترانزیت جاده‌ای انجام نگرفته است، و منطقه سیستان با توجه به شرایط خاص استراتژیک و وجود محور ترانزیتی (چابهار - میلک)، فرصت مناسبی برای این موضوع به وجود می‌آورد.

## روش‌شناسی

هدف پژوهش حاضر تحلیل توسعه اقتصادی مناطق شهری از طریق مبادلات ترانزیت جاده‌ای (مطالعه موردی: سیستان) بوده است. پژوهش حاضر، تحلیلی-کاربردی است. روش مورد استفاده در مرحله جمع‌آوری داده‌ها، مبتنی بر مرور منابع معتبر خارجی و داخلی و میدانی (پرسشنامه) می‌باشد. بدین سان که با مطالعه منابع داخلی و خارجی برای مبانی نظری پژوهش و بررسی پیشینه و نظریاتی که پیرامون موضوع پژوهش بیان شده، روش اسنادی و کتابخانه‌ای لحاظ شد و در روش پیمایشی از طریق پرسشنامه در قالب سئوالات در طیف پنج گزینه‌ای لیکرت و نظرسنجی از مردم انجام شده است. به منظور تجزیه و تحلیل داده‌ها، از آمار استنباطی (پیرسون و رگرسیون) در محیط نرم افزار SPSS استفاده شد. همچنین قابل ذکر است، جامعه آماری پژوهش حاضر شامل ساکنین منطقه سیستان می‌باشد. لذا با توجه به جمعیت این منطقه در سرشماری سال ۱۳۹۵ (۳۹۴۰۲۹) (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۵)؛ که با استفاده از فرمول کوکران (۳۸۳) نفر به عنوان حجم نمونه تعیین شد. که به نسبت جمعیت بین شهرهای منطقه سیستان توزیع شد. (جدول ۱).

جدول ۱

نسبت حجم نمونه با توجه به جمعیت شهرهای منطقه سیستان

شهر	جمعیت	حجم نمونه
زابل	۱۶۵۶۶۶	۱۶۱
زهدک	۷۴۸۹۶	۷۳
هیرمند	۶۳۹۷۹	۶۲
نیمروز	۴۸۳۲۵	۴۷
هامون	۴۰۸۶۰	۴۰
جمع	۳۹۳۷۲۶	۳۸۳

پرسشنامه یکی از ابزارهای رایج تحقیق و روشی مستقیم برای کسب داده‌های تحقیق است. در این پژوهش نیز از پرسشنامه جهت کسب اطلاعات استفاده شده است. پرسشنامه پژوهش مذکور بر اساس طیف پنج درجه‌ای لیکرت تقسیم بندی شده‌اند، استفاده شده است. به طوری که در مقابل هر سؤال پنج گزینه به شرح: خیلی کم (۱)، کم (۲)، متوسط (۳)، زیاد (۴)، و خیلی زیاد (۵) استفاده می‌شود.

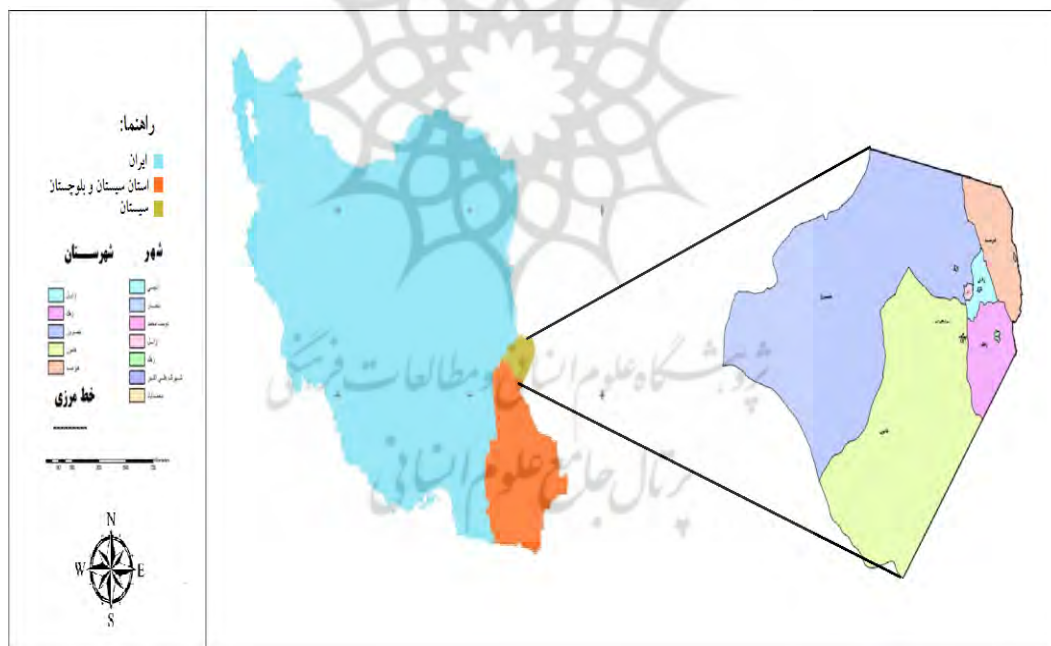
برای مطمئن شدن از روایی بودن پرسشنامه و همچنین معرفه‌های انتخاب شده جهت تحلیل مبادلات ترانزیت جاده‌ای و تأثیر آن بر توسعه اقتصاد منطقه سیستان از نظرات اساتید (راهنما) و مشاور در نهایت از نظرات متخصصان در این زمینه استفاده شده است. و جهت اطمینان بیشتر از صحت گویه‌ها در یک مرحله پیش‌آزمون در مقیاسی کوچکتر پرسشنامه‌ها تکمیل و نتایج استخراج و سپس حجم نمونه اصلی توزیع و تکمیل گردید. پایایی ابعاد پرسشنامه پژوهش حاضر به وسیله نرم افزار SPSS و از روش آلفای کرونباخ محاسبه شده است. نتایج ضریب آلفای کرونباخ به تفکیک هر بعد محاسبه شده است. بنابراین در مجموع پایایی پرسشنامه در سطح مناسبی قرار داشته و قابل اعتماد برای پژوهش میدانی می‌باشد (جدول ۲).

جدول ۲  
میزان پایایی پرسشنامه

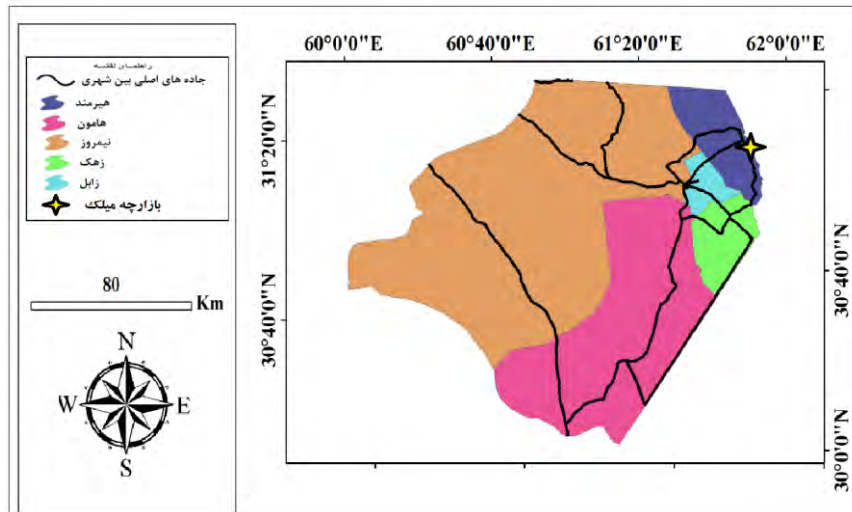
ابعاد	ضریب الفای کرونباخ
درآمدزایی	۰.۸۱۱
ایجاد اشتغال	۰.۹۰۱

## قلمرو جغرافیایی پژوهش

سیستان منطقه‌ای وسیع از خاک ایران و افغانستان بوده که در برهه‌ای از زمان بین این دو کشور تقسیم گردیده و بخش کوچکی از آن در ایران و قسمت عمده‌ای در افغانستان قرار گرفته است. محدوده جغرافیایی این منطقه در بین ۳۰ درجه و ۷ دقیقه الی ۳۱ درجه و ۲۹ دقیقه عرض شمالی و ۵۹ درجه و ۵۸ دقیقه الی ۶۱ درجه و ۵۰ دقیقه طول شرقی محدود شده است. از شمال، مشرق و جنوب شرقی با مرز خاکی افغانستان، از جنوب غرب با منطقه بلوچستان و از غرب و شمال غرب با استان خراسان جنوبی همجوار است به همین دلیل، منطقه سیستان اهمیت و حساسیت ویژه ای دارد. وسعت این منطقه حدود ۱۵۱۹۷ کیلومتر مربع می‌باشد که حدود ۸/۱ درصد از مساحت استان را به خود اختصاص داده است. بر اساس آخرین تقسیمات کشوری، سیستان دارای ۵ شهرستان (زابل، زهک، هیرمند، نیمروز و هامون)، ۸ شهر، (زابل، بنجار، زهک، دوست محمد، قرقری، محمدآباد، علی اکبر و ادیمی)، ۹ بخش و ۱۶ دهستان و بیش از ۱۰۰۰ روستای مسکونی با تراکم ۲۳ نفر در کیلومتر مربع می‌باشد (استاندار سیستان و بلوچستان، ۱۳۹۷).



شکل ۱. موقعیت استان سیستان و بلوچستان و سیستان در نقشه ایران



شکل ۲. موقعیت جغرافیایی محدوده مورد مطالعه و راه‌های ارتباطی

## یافته‌ها و بحث

### یافته‌های توصیفی

از آنجایی که شناخت ویژگی‌های عمومی نمونه در درک و تفسیر نتایج کمک بسزایی می‌نماید، در پژوهش حاضر سعی شده است که ابتدا به بررسی این نتایج پرداخته شود. از مجموع ۳۸۳ ساکنین مورد بررسی در این تحقیق، ۲۸۷ نفر (۷۴/۹۳) مرد و ۹۶ نفر (۲۵/۰۶) زن بودند. میانگین سنی جمعیت ساکن در منطقه سیستان ۳۹ سال بوده است. بیشینه سن ۸۵ سال و کمینه آن ۲۵ سال ذکر شده است. بیشترین تعداد پاسخگویان (حدود ۲۵۰ نفر) مربوط به گروه سنی بین ۳۰-۵۰ سال است. بیش از ۵۵ درصد پاسخگویان، تحصیلات دیپلم و زیر دیپلم، (۲۰/۳۶) تحصیلات تا سطح کارشناسی و (۲۳/۴۹) تحصیلات کارشناسی ارشد و بالاتر را داشتند. همچنین (۶۹/۷۰) دارای شغل آزاد، (۱۴/۰۹) کارمند (۸/۳۵)، دانشجو و در نهایت (۷/۸۳) درصد از پاسخگویان بازنشسته بودند.

### یافته‌های تحلیلی

#### بررسی توسعه اقتصادی منطقه سیستان (درآمدزایی و اشتغال) از طریق مبادلات ترانزیت جاده‌ای

ابتدا به بررسی توسعه اقتصادی منطقه سیستان (درآمدزایی و اشتغال) از طریق مبادلات ترانزیت جاده‌ای پرداخته شده است بر اساس اطلاعات جدول (۳)، می‌توان بیان داشت، که مبادلات ترانزیتی در زمینه متغیرها (اقتصادی)، مرتبه‌های متوسط به بالا، درصد بیشتری را به خود اختصاص داده‌اند. این مطلب بیانگر آن است که برای رسیدن به سطح بسیار بالایی از توسعه اقتصادی در بسترها و ساخت‌های جغرافیایی، برنامه‌ریزان بایستی به توسعه ترانزیت جاده‌ای اهتمام ویژه مبذول دارند، تا در نهایت به هدف افزایش توسعه اقتصادی منطقه سیستان دست یابند. همچنین در جدول (۳) ضریب تغییر نیز محاسبه و بر اساس آن به متغیرها رتبه داده شده است، که رتبه یک (رونق فعالیت‌های تجاری موثر)، رتبه دوم متعلق به متغیر جذب و اشتغال بومیان محلی و رتبه سه به متغیر (توسعه زیرساخت‌ها و فعالیت‌های گردشگری)، اقتصادی اختصاص داده شد و رتبه ۱۶ و ۱۷ به متغیر افزایش سپرده بانکی و ایجاد تقاضا برای محصولات منطقه (کشاورزی و غیر کشاورزی) و دیگر محصولات حاصل از فرآوری داده شده و بیان می‌کند، این مقیاس‌ها به ترتیب قوی‌ترین و ضعیف‌ترین مقیاس‌ها در سنجش افزایش مبادلات ترانزیتی در توسعه اقتصادی می‌باشند.



همچنین نتایج جدول (۳)، درجه توسعه اقتصادی شهرهای سیستان با تأثیرپذیری مبادلات ترانزیتی را به تفکیک متغیرها نشان می‌دهد. نتایج حاکی از آنست که متغیرهای اقتصادی (فعالیت در مشاغل غیرمستقیم، توسعه زیرساخت-ها و فعالیت‌های گردشگری) در شهرستان زابل بیشترین نمره را در منطقه سیستان دارا هستند. در شهرستان زهک نیز از بین متغیرهای اقتصادی (جذب و اشتغال بومیان محلی، بهبود اشتغال زنان)، بیشترین نمره را در منطقه سیستان را به خود اختصاص داده‌اند. در شهرستان نیمروز نیز از بین متغیرهای اقتصادی (تحرک و تنوع شغلی، کنترل مشاغل کاذب، توسعه زیرساخت‌ها و فعالیت‌های گردشگری)، بیشترین نمره را در منطقه سیستان به خود اختصاص داده‌اند. همچنین در شهرستان هامون، از بین متغیرهای اقتصادی، متغیر گسترش مبادلات مرزی، بالاترین نمره را به خود اختصاص داده است.

جدول ۳

درجه توسعه اقتصادی منطقه سیستان با تأثیرپذیری ترانزیت جاده‌ای، ضرایب تغییر و توزیع درصد متغیرها

ردیف	علامت اختصاری	متغیرهای اقتصادی	انحراف معیار	میانگین	ضریب تغییرات	رتبه
۱	C1	کاهش بیکاری و ایجاد اشتغال	۲/۴۵۶	۱۵/۷۵	۰/۱۵۵	۷
۲	C2	توسعه صنایع کوچک	۲/۴۳۲	۱۵/۳۴	۰/۱۷۷	۱۱
۳	C3	رشد تجارت	۲/۳۷۰	۱۵/۱۹	۰/۱۵۶	۸
۴	C4	افزایش قدرت خرید	۲/۵۰۳	۱۴/۴۱	۰/۱۷۳	۱۰
۵	C5	رضایت شغلی	۲/۵۴۴	۱۵/۵۰	۰/۱۶۴	۹
۶	C6	بهبود وضعیت تامین کالاهای اساسی	۴/۳۸۷	۲۰/۷۷	۰/۲۱۱	۱۵
۷	C7	ایجاد واحدهای تولیدی	۶/۰۷۴	۴۴/۷۳	۰/۱۳۵	۵
۸	C8	سرمایه‌گذاری افراد غیربومی	۳/۴۱۹	۱۹/۰۷	۰/۱۷۹	۱۲
۹	C9	گسترش مبادلات مرزی	۱/۴۵۳	۱۶/۵۴	۰/۱۱۱	۴
۱۰	C10	رونق فعالیت‌های تجاری موثر	۱/۷۸۳	۱۷/۵۶	۰/۱۰۴	۱
۱۱	C11	جذب و اشتغال بومیان محلی	۱/۵۶۴	۱۶/۷۵	۰/۱۰۶	۲
۱۲	C12	تحرک و تنوع شغلی	۲/۳۷۰	۱۵/۱۹	۰/۱۵۶	۸
۱۳	C13	فعالیت در مشاغل غیرمستقیم	۲/۵۰۳	۱۴/۴۱	۰/۱۷۳	۱۰
۱۴	C14	کنترل مشاغل کاذب	۴/۷۶۵	۳۲/۸۰	۰/۱۴۵	۶
۱۵	C15	بهبود اشتغال زنان	۲/۳۷۰	۱۵/۱۹	۰/۱۵۶	۸
۱۶	C16	افزایش مشاغل خدماتی	۲/۹۸۸	۱۶/۰۴	۰/۱۸۶	۱۴
۱۷	C17	افزایش سپرده بانکی	۵/۶۲۹	۲۲/۰۹	۰/۲۵۴	۱۶
۱۸	C18	امنیت شغلی	۳/۲۶۶	۱۸/۱۰	۰/۱۸۰	۱۳
۱۹	C19	توسعه زیرساخت‌ها و فعالیت‌های گردشگری	۱/۵۴۳	۱۶/۵۶	۰/۱۰۸	۳
۲۰	C20	ایجاد تقاضا برای محصولات منطقه (کشاورزی و غیر کشاورزی) و دیگر محصولات حاصل از فرآوری	۲/۴۵۳	۱۸/۴۵	۰/۳۲۱	۱۷

بر اساس نتایج به دست آمده، بیشترین میزان تأثیر مبادلات ترانزیتی در متغیر رونق فعالیت‌های تجاری موثر می‌باشد. استان سیستان و بلوچستان با دارا بودن مرز مشترک آبی و خاکی با کشورهای پاکستان، افغانستان و عمان و به دلیل قرار گرفتن در موقعیت راهبردی و ترانزیتی از اهمیت فراوانی برخوردار است به ویژه بندر چابهار که تنها بندر اقیانوسی ایران و آسانترین و بهترین راه دسترسی کشورهای آسیای میانه به آبهای آزاد است. مردم این دیار در گذشته به صورت سنتی و پایاپای از طریق داد و ستد بسیاری از کالاها را با کشورهای همجوار مبادله می‌کردند و از این طریق درآمد مطلوبی نیز داشتند و هم اینک با توجه به فراهم شدن زمینه‌ها و ظرفیت‌های مناسب ناشی از موقعیت جغرافیایی این استان سبب شده رونق فعالیت‌های تجاری صورت گیرد. با وجود مبادلات ترانزیتی، رونق فعالیت‌های تجاری از جمله: واردات برنج، شکر، دام زنده، مواد اولیه، قطعات یدکی و ماشین آلات می‌باشد. همچنین امکان واردات

میوه‌های گرمسیری به ویژه نارنگی پاکستانی در سه ماه اسفند، فروردین و اردیبهشت در مقابل صادرات سیب درختی (یک کیلو نارنگی در مقابل سه کیلوگرم) و نیز امکان واردات خشکبار افغانستان با توجه به تقاضای بازار منطقه مورد عنایت قرار گرفته است.

جدول ۴

درجه میزان توسعه اقتصادی شهرستان‌های سیستان به تفکیک متغیرهای درآمدزایی

ردیف	نام شهرستان	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9
۱	زابل	۲/۷۰	۳/۸۳	۳/۷۶	۳/۳۹	۳/۸۹	۲/۸۸	۴/۱۹	۳/۷۴	۳/۳۸
۲	زهک	۳/۱۱	۳/۷۹	۳/۶۹	۳/۶۵	۳/۷۵	۲/۴۸	۳/۵۷	۳/۵۳	۳/۴۹
۳	نیمروز	۴/۳۷	۳/۹۱	۳/۹۱	۳/۶۷	۳/۷۳	۲/۳۶	۳/۵۸	۳/۹	۳/۳۱
۴	هیرمند	۳/۷۵	۳/۵	۲/۵	۳/۷۵	۳/۲۵	۲/۱۲	۴/۱۶	۳/۴	۳/۳۳
۵	هامون	۳/۹	۳/۸	۳/۸۵	۳/۸	۳/۸۵	۲/۴	۳/۴۵	۴/۲	۴/۲
C10	C11	C12	C13	C14	C15	C16	C17	C18	C19	C20
۳/۴۶	۳/۲۶	۴/۲۵	۴/۲۶	۴/۲	۴/۰۹	۴/۳۲	۳/۴۴	۳/۳۲	۳/۶۸	۳/۱۰
۴/۱۶	۳/۹۴	۴/۰۹	۳/۸۵	۴/۰۲	۴/۱۹	۴/۲۴	۳/۱۳	۳/۷۴	۳/۶۳	۲/۸۶
۳/۸۴	۳/۸۶	۴/۴۲	۴/۴۷	۴/۲۴	۴/۱۲	۴/۴۵	۳/۱۲	۳/۵۶	۳/۵۲	۳/۵۸
۲/۰۰	۲/۰۰	۲/۰۰	۲/۵	۴/۳۷	۳/۲۵	۳/۶۶	۳/۲۱	۴/۳۵	۳/۴	۲/۸۵
۳/۳۲	۳/۰۵	۳/۸	۳/۶۶	۳/۲۷	۳/۰۵	۴/۴۳	۳/۲۳	۳/۳۱	۳/۲۸	۳/۱۷

بر اساس نتایج به دست آمده، رتبه دوم مربوط به متغیر جذب و اشتغال بومیان محلی و رتبه سوم نیز به متغیر (توسعه زیرساخت‌ها و فعالیت‌های گردشگری) اختصاص داده شده است. بر اساس مطالعات صورت گرفته، مردم ساکن در منطقه سیستان با ایجاد مغازه‌هایی از جمله: خواروبار، تعمیرگاه، رستوران، مسافرخانه‌های بین راهی، و اغذیه فروشان، و... توانسته‌اند به امنیت شغلی در این زمینه برسند. همچنین گاهی نیز مشاهده می‌شود، درآمد ناشی از این اشتغال توسط افراد بومی، به ایجاد واحدهای تولیدی در سطح منطقه منجر شود. در مصاحبه با متخصصان و ساکنین منطقه سیستان و مشاهده محیط کسب و کار ایجاد شده ناشی از مبادلات ترانزیتی، توجه محقق را به خود معطوف کرد که این فعالیت‌ها و واحدهای تولیدی قابلیت تبدیل شدن به خوشه‌های کسب و کار را دارا بودند، اما این خوشه‌ها در عمل عینیت نیافته بود و ساکنین منطقه سیستان نتوانسته بودند از همه مزایای آن برخوردار شوند. بسیاری از زنان منطقه سیستان به دلیل نبود ارتباط با سایر مناطق شهری دیگر، معتقد بودند که ما برای تولیدات خود مشتری نداریم، نمی‌توانیم بازار فروش و مصرف را به خوبی شناسایی کنیم و معمولاً دلان و واسطه‌ها، در عوض محصولات واحدهای تولیدی ما، پول کمی به ما می‌دهند و برای اینکه کمتر ضرر کنیم چند نفر از خانم‌های سیستانی مسئول فروش محصولات تولیدی واحدهای تولیدی و توزیع آن در سایر شهرهای دیگر شده‌اند. بنابراین، از جمله پیامدهای اقتصادی مبادلات ترانزیت شکل‌گیری واحدهای تولیدی است. تقویت فعالیت‌ها و تولیدات و تبدیل آنها به خوشه‌های کسب و کار و ایجاد زنجیره‌های ارزشی (تامین نهاده‌ها و عوامل تولید، طراحی، فرآوری و تولید، بازاریابی و فروش مصرف) و مشهود شدن تاثیر مزیت رقابتی در جریان تولیدات منجر به افزایش فرصت‌های شغلی، درآمد و قدرت خرید ساکنین منطقه سیستان و در نتیجه معیشت پایدار و بهبود کیفیت زندگی در سیستان می‌گردد. همچنین قابل ذکر است استقرار فعالیت‌ها در قالب یک خوشه کسب و کار در یک ناحیه جغرافیایی دارای مزایایی است: مزیت تولید انبوه و صرفه‌های مقیاس (افزایش ظرفیت تولید، کاهش هزینه متوسط تولید)، مزیت‌های هدف (حرکت بر اساس مطلوب بازار، تغییرات سلیقه مشتریان و انعطاف در تولید با استفاده از آخرین فناوری)، صرفه تجمیع یا صرفه‌های هم مکانی (استفاده از نیروی کار بومی، دسترسی به مواد و قطعات مورد نیاز و جریان سریع اطلاعات را به دنبال دارد. بدین سان، اگر ناحیه‌ای که تجمیع فعالیت‌ها در آن صورت گرفته از نظر دسترسی به خدماتی از قبیل بازاریابی، خدمات مالی،

حمل و نقل (مسیرهای دسترسی از جمله جاده‌ها) گسترده می‌شود. بنابراین بین ایجاد واحدهای تولیدی و مبادلات ترانزیت نیز ارتباط دو سویه مشاهده می‌شود.

همچنین قابل ذکر است، بر اساس دیدگاه صاحب‌نظران اجتماعی همانند میکرو، ارزیابی محیط در موفقیت یک واحد تولیدی، به اندازه ارزیابی مسائل جمعیت‌شناختی و اقتصادی است. اگر در شهرهای سیستان واحدهای تولیدی زیاد باشد، بدین معناست که این شهرستان‌ها قابلیت پذیرش شرکت‌های تجاری جدید را خواهد داشت. بدین‌سان، برای دستیابی به این هدف باید تعداد افراد (واحدهای تولیدی) موجود در هر منطقه، نوع واحدهای تولیدی و حیطه فعالیت آن‌ها، اندازه واحد تولیدی و میزان وام تسهیلات بانکی، محاسبه و مقایسه شود.

**شناسایی و تحلیل تاثیر افزایش مبادلات ترانزیت در توسعه اقتصادی (درآمدزایی و اشتغال) در منطقه سیستان**  
در مطالعه همبستگی بین مولفه‌های اقتصادی منطقه سیستان و افزایش مبادلات ترانزیت، بررسی مقادیر ضریب همبستگی پیرسون نشان داد که بین تمامی متغیرهای مستقل (مولفه‌ها) با مبادلات ترانزیت رابطه مثبت و معنی‌داری در سطح اطمینان ۹۹ درصد وجود دارد. ماتریس همبستگی بین متغیرهای مستقل با متغیرهای مورد استفاده در سنجش میزان تاثیر افزایش مبادلات ترانزیتی در توسعه اقتصادی منطقه سیستان در (جدول ۵) آمده است. وجود همبستگی قوی بین مولفه‌های اقتصادی با متغیر افزایش مبادلات ترانزیتی به ویژه مولفه‌های (رونق فعالیت های تجار موثر، ایجاد واحدهای تولیدی، گسترش مبادلات مرزی، جذب و اشتغال بومیان محلی، بهبود اشتغال زنان، کاهش بیکاری و ایجاد اشتغال) نشان می‌دهد که با افزایش مبادلات ترانزیتی در منطقه سیستان، افزایش توسعه اقتصادی منطقه را به همراه دارد.

#### جدول ۵

نتایج تحلیل همبستگی بین افزایش مبادلات ترانزیت و توسعه اقتصادی منطقه سیستان

نوع ضریب همبستگی	p	r	متغیر وابسته	مولفه‌های اقتصادی
	۰/۰۰۰	۰/۵۸۸		کاهش بیکاری و ایجاد اشتغال
	۰/۰۰۱	۰/۴۳۳		توسعه صنایع کوچک
	۰/۰۰۱	۰/۳۸۹		رشد تجارت
	۰/۰۰۱	۰/۴۳۲		افزایش قدرت خرید
	۰/۰۰۱	۰/۳۸۶		رضایت شغلی
	۰/۰۰۱	۰/۳۲۱		بهبود وضعیت تامین کالاهای اساسی
	۰/۰۰۰	۰/۵۰۹		ایجاد واحدهای تولیدی
	۰/۰۰۰	۰/۴۸۷		سرمایه‌گذاری افراد غیربومی
	۰/۰۰۰	۰/۵۶۷		گسترش مبادلات مرزی
	۰/۰۰۱	۰/۵۸۹		رونق فعالیت‌های تجاری موثر
پیرسون	۰/۰۰۰	۰/۵۰۲	مبادلات ترانزیت	جذب و اشتغال بومیان محلی
	۰/۰۰۱	۰/۵۱۱	جاده‌ای	تحرک و تنوع شغلی
	۰/۰۰۰	۰/۴۷۸		فعالیت در مشاغل غیرمستقیم
	۰/۰۰۱	۰/۳۹۸		کنترل مشاغل کاذب
	۰/۰۰۰	۰/۵۳۲		بهبود اشتغال زنان
	۰/۰۰۱	۰/۳۴۵		افزایش مشاغل خدماتی
	۰/۰۰۰	۰/۴۸۳		افزایش سپرده بانکی
	۰/۰۰۰	۰/۴۷۸		امنیت شغلی
	۰/۰۰۱	۰/۵۱۲		توسعه زیرساخت‌ها و فعالیت‌های گردشگری
	۰/۰۰۱	۰/۳۸۵		ایجاد تقاضا برای محصولات منطقه (کشاورزی و غیر کشاورزی) و دیگر محصولات حاصل از فرآوری

در تحلیلی رگرسیون، متغیر افزایش مبادلات ترانزیت به عنوان متغیر وابسته و ۲۰ مولفه اقتصادی منطقه سیستان به عنوان متغیرهای مستقل به شیوه گام به گام وارد تحلیل شدند. همانطور که از جداول (۶) بر می آید تحلیل رگرسیون تنها تا پنج مرحله پیش رفته است. با استفاده از جدول (۶) می توان بیان داشت که بر اساس ضریب تعیین تعدیل شده ۹۵ درصد تغییرات متغیر وابسته (افزایش مبادلات ترانزیت) به وسیله بیست متغیر (اقتصادی) تبیین می شود و پس از پنج گام متوالی، ۲۰ متغیر در معادله رگرسیون باقی ماندند که مقدار آماره F برابر با ۳۹۸/۰۸۷ در سطح ۹۹ درصد اطمینان معنی دار شد که حاکی از معنی دار بودن رگرسیون می باشد.

## جدول ۶

ضرایب متغیرهای مستقل در تبیین واریانس متغیر افزایش مبادلات ترانزیت

متغیرهای مستقل	ضریب همبستگی چندگانه (R)	ضریب تعیین (R2)	ضریب تعیین تعدیل شده (R2Adj)
کاهش بیکاری و ایجاد اشتغال	۰/۵۴۶	۰/۳۲۱	۰/۳۰۴
توسعه صنایع کوچک	۰/۶۴۳	۰/۴۳۱	۰/۴۰۵
رشد تجارت	۰/۶۷۳	۰/۴۱۲	۰/۴۰۳
افزایش قدرت خرید	۰/۵۸۹	۰/۳۱۲	۰/۳۰۶
رضایت شغلی	۰/۶۴۳	۰/۴۳۲	۰/۴۰۳
بهبود وضعیت تامین کالاهای اساسی	۰/۷۴۳	۰/۵۴۳	۰/۵۳۲
ایجاد واحدهای تولیدی	۰/۵۴۳	۰/۴۳۰	۰/۴۱۲
سرمایه گذاری افراد غیر بومی	۰/۵۶۳	۰/۴۰۳	۰/۴۰۵
گسترش مبادلات مرزی	۰/۷۳۴	۰/۵۴۱	۰/۵۴۴
رونق فعالیت های تجاری موثر	۰/۶۴۹	۰/۵۹۰	۰/۵۹۴
جذب و اشتغال بومیان محلی	۰/۷۳۲	۰/۵۴۳	۰/۵۴۹
تحرک و تنوع شغلی	۰/۶۳۲	۰/۴۹۸	۰/۴۹۹
فعالیت در مشاغل غیر مستقیم	۰/۵۷۴	۰/۳۱۱	۰/۳۱۴
کنترل مشاغل کاذب	۰/۶۴۳	۰/۵۰۹	۰/۵۱۳
بهبود اشتغال زنان	۰/۷۳۲	۰/۶۴۳	۰/۶۴۸
افزایش مشاغل خدماتی	۰/۴۵۲	۰/۲۴۳	۰/۲۴۹
افزایش سپرده بانکی	۰/۴۱۳	۰/۲۹۸	۰/۲۹۹
امنیت شغلی	۰/۵۱۲	۰/۴۲۲	۰/۴۲۷
توسعه زیرساخت ها و فعالیت های گردشگری	۰/۵۸۶	۰/۴۸۵	۰/۴۸۹
ایجاد تقاضا برای محصولات منطقه (کشاورزی و غیر کشاورزی) و دیگر محصولات حاصل از فرآوری	۰/۴۷۴	۰/۳۷۵	۰/۳۸۰

در ادامه نیز، با توجه به نتایج تحلیل رگرسیون و رابطه بین متغیر مستقل و وابسته، به شناسایی اثرات مستقیم و غیرمستقیم متغیر مستقل بر متغیر وابسته پرداخته شده است. هر ۲۰ گویه در سطح  $p=0/000$  (۹۹ درصد اطمینان) رابطه مستقیمی با مولفه اقتصادی منطقه سیستان دارند. این اثرات در جدول (۷) نمایش داده شده است. از آنجایی که در مطالعات علوم اجتماعی پیش بینی تمام متغیرها امکان پذیر نیست، در تحلیل مسیر مقداری تحت عنوان اثر باقیمانده محاسبه می شود که در تحلیل مسیر مطرح شده ۰/۰۳۵، محاسبه می شود، بنابراین می توان بیان کرد که ۳/۵ درصد از واریانس متغیر مستقل را سایر گویه هایی که در این تحقیق نبودند تبیین می کنند.

وجود همبستگی قوی بین مؤلفه‌های اقتصادی با متغیر افزایش مبادلات ترانزیتی به ویژه مؤلفه‌های (رونق فعالیت های تجار موثر، ایجاد واحدهای تولیدی، گسترش مبادلات مرزی، جذب و اشتغال بومیان محلی، بهبود اشتغال زنان، کاهش بیکاری و ایجاد اشتغال) نشان می‌دهد که با افزایش مبادلات ترانزیتی در منطقه سیستان، افزایش توسعه اقتصادی منطقه را به همراه دارد.

## جدول ۷

متغیرهای اقتصادی بر اساس میزان افزایش مبادلات ترانزیتی با توجه به نتایج رگرسیون به شیوه گام به گام

اثرات غیرمستقیم	اثرات مستقیم	p	t	Beta	متغیرهای مستقل
۰/۰۹۸	۰/۱۳۴	۰/۰۰۰	۱۸/۳۴۲	۰/۴۳۲	کاهش بیکاری و ایجاد اشتغال
۰/۰۴۵	۰/۰۸۹	۰/۰۰۰	۱۲/۱۵۳	۰/۵۶۷	توسعه صنایع کوچک
۰/۰۵۴	۰/۱۰۸	۰/۰۰۰	۱۰/۷۵۶	۰/۵۶۳	رشد تجارت
۰/۰۵۴	۰/۱۲۳	۰/۰۰۰	۱۱/۵۶۷	۰/۴۳۲	افزایش قدرت خرید
۰/۰۳۲	۰/۱۰۴	۰/۰۰۰	۱۱/۳۵۵	۰/۶۵۴	رضایت شغلی
۰/۰۶۵	۰/۰۳۲	۰/۰۰۰	۱۰/۰۹۳	۰/۵۴۳	بهبود وضعیت تامین کالاهای اساسی
۰/۰۸۷	۰/۱۳۲	۰/۰۰۰	۲۴/۹۸۴	۰/۷۴۳	ایجاد واحدهای تولیدی
۰/۰۳۲	۰/۱۱۲	۰/۰۰۰	۲۱/۷۵۴	۰/۵۶۴	سرمایه‌گذاری افراد غیربومی
۰/۰۴۵	۰/۱۳۱	۰/۰۰۰	۲۲/۶۷۸	۰/۴۵۳	گسترش مبادلات مرزی
۰/۰۴۲	۰/۱۲۱	۰/۰۰۰	۱۰/۴۵۳	۰/۵۶۷	رونق فعالیت‌های تجاری موثر
۰/۰۵۶	۰/۱۱۲	۰/۰۰۰	۲۰/۳۹۸	۰/۴۵۶	جذب و اشتغال بومیان محلی
۰/۰۴۶	۰/۱۰۸	۰/۰۰۰	۱۹/۸۴۳	۰/۵۶۷	تحرك و تنوع شغلی
۰/۰۳۳	۰/۱۲۱	۰/۰۰۰	۱۹/۸۸۳	۰/۶۵۴	فعالیت در مشاغل غیرمستقیم
۰/۰۲۱	۰/۱۱۳	۰/۰۰۰	۱۸/۷۵۴	۰/۵۴۳	کنترل مشاغل کاذب
۰/۰۶۵	۰/۱۲۱	۰/۰۰۰	۲۳/۸۷۵	۰/۷۸۵	بهبود اشتغال زنان
۰/۰۳۲	۰/۰۸۱	۰/۰۰۰	۱۷/۶۵۴	۰/۵۴۱	افزایش مشاغل خدماتی
۰/۰۵۶	۰/۰۷۶	۰/۰۰۰	۱۷/۵۶۷	۰/۵۲۱	افزایش سپرده بانکی
۰/۰۴۳	۰/۰۶۵	۰/۰۰۰	۱۶/۷۶۵	۰/۵۳۴	امنیت شغلی
۰/۰۳۲	۰/۰۵۶	۰/۰۰۰	۲۱/۶۶۴	۰/۵۷۴	توسعه زیرساخت‌ها و فعالیت‌های گردشگری
۰/۰۴۳	۰/۰۶۵	۰/۰۰۰	۱۶/۴۳۵	۰/۵۱۲	ایجاد تقاضا برای محصولات منطقه (کشاورزی و غیر کشاورزی) و دیگر محصولات حاصل از فرآوری

## نتیجه‌گیری

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 حمل و نقل جاده‌ای می‌باشد. در این میان ایران؛ از جمله کشورهایی است که به لحاظ قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب از مزایای ترانزیتی خوبی بهره‌مند بوده و با گسترش شبکه حمل و نقل و ارتباط مطمئن و کارآمد می‌تواند از این مزایای در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به نحو مطلوب استفاده کند. یکی از استان‌های کشور که به خاطر موقعیت استراتژیک به دلیل هم مرزی با کشورهای افغانستان و پاکستان و از طفی دسترسی به آبهای آزاد از اهمیت ویژه‌ای در

ترانزیت جاده‌ای برخوردار است، استان سیستان و بلوچستان می‌باشد. استان سیستان و بلوچستان بیش از ۹۰ درصد جابجایی کالاها از طریق ناوگان حمل و نقل جاده‌ای انجام می‌شود. همچنین با توجه به موقعیت استراتژیک استان و بهره بردن از ظرفیت‌های اقیانوسی و ریلی، کشورهای همسایه به دنبال بهره بردن از این ظرفیت‌ها هستند. یکی از مهمترین محورهای ارتباطی در منطقه محور ترانزیتی میلک (سیستان) به چابهار است. موقعیت جغرافیایی ویژه و مناسب مرز بین المللی میلک به لحاظ همجواری با کشور افغانستان، قابلیت‌های اقتصادی بسیاری در بازرگانی ملی و ترانزیت خارجی میان اروپا، آسیای مرکزی و شرقی ایجاد کرده است. نزدیکی مرز میلک به بندر چابهار، کاهش هزینه و زمان حمل و نقل و واقع شدن در دالان ترانزیتی محور شرق، موجب دسترسی سریع به استان‌های جنوبی کشور افغانستان، تسریع در انجام تشریفات کامیون‌های ورودی از مرز میلک، تسریع در حمل و نقل، گسترش تجارت بین دو کشور ایران و افغانستان و سرانجام توسعه اقتصادی استان و کشور می‌شود. همچنین با توجه به اینکه مرز بین المللی میلک در زمینه صادرات جاذبه بیشتری دارد، می‌تواند در تقویت روابط دو کشور بسیار نقش آفرین باشد و به مرکزی برای ارز آوری و ارتقای سطح درآمد و اشتغال بیشتر مرزنشینان تبدیل شود.

یافته‌های کمی در جهت پاسخ به سؤال اصلی پژوهش یعنی تاثیر مبادلات ترانزیت جاده‌ای بر توسعه اقتصادی (درآمدزایی و اشتغال)، به دو صورت توصیفی و تحلیلی مورد بحث قرار گرفت. در بخش یافته‌های کمی پژوهش، ضریب تغییر نیز محاسبه و بر اساس آن به متغیرها رتبه داده شده است، که رتبه یک (رونق فعالیت‌های تجاری موثر)، رتبه دوم متعلق به متغیر جذب و اشتغال بومیان محلی و رتبه سه به متغیر (توسعه زیرساخت‌ها و فعالیت‌های گردشگری) اقتصادی اختصاص داده شد و رتبه ۱۶ و ۱۷ به متغیر افزایش سپرده بانکی و ایجاد تقاضا برای محصولات منطقه (کشاورزی و غیر کشاورزی) و دیگر محصولات حاصل از فرآوری داده شده و بیان می‌کند، این مقیاس‌ها به ترتیب قوی‌ترین و ضعیف‌ترین مقیاس‌ها در سنجش افزایش مبادلات ترانزیتی در درآمدزایی می‌باشند. همچنین نتایج درجه توسعه اقتصادی شهرهای سیستان با تأثیرپذیری مبادلات ترانزیتی را به تفکیک متغیرها نشان می‌دهد. نتایج حاکی از آنست که متغیرهای اقتصادی (ایجاد واحدهای تولیدی، توسعه زیرساخت‌ها و فعالیت‌های گردشگری) در شهرستان زابل بیشترین نمره را در منطقه سیستان دارا هستند. در شهرستان زهک نیز از بین متغیرهای اقتصادی (جذب و اشتغال بومیان محلی، بهبود اشتغال زنان)، بیشترین نمره را در منطقه سیستان را به خود اختصاص داده‌اند. در شهرستان نیمروز نیز از بین متغیرهای درآمدزایی (تحرک و تنوع شغلی، کنترل مشاغل کاذب، توسعه زیرساخت‌ها و فعالیت‌های گردشگری)، بیشترین نمره را در منطقه سیستان به خود اختصاص داده‌اند. همچنین در شهرستان هامون، از بین متغیرهای اقتصادی، متغیر گسترش مبادلات مرزی، بالاترین نمره را به خود اختصاص داده است. در این راستا، از آنجایی بیشترین میزان تاثیر مبادلات ترانزیتی در متغیر رونق فعالیت‌های تجاری موثر، جذب و اشتغال بومیان محلی و ایجاد واحدهای تولیدی، گسترش مبادلات مرزی، بوده است.

در مطالعه همبستگی بین مؤلفه‌های اقتصادی منطقه سیستان و افزایش مبادلات ترانزیت، بررسی مقادیر ضریب همبستگی پیرسون نشان داد که بین تمامی متغیرهای مستقل (مؤلفه‌ها) با مبادلات ترانزیت رابطه مثبت و معنی‌داری در سطح اطمینان ۹۹ درصد وجود دارد. در نهایت نتایج تحلیل رگرسیون، نشان داد که متغیر افزایش مبادلات ترانزیت به عنوان متغیر وابسته با ۲۰ مؤلفه اقتصادی منطقه سیستان به عنوان متغیرهای مستقل رابطه مستقیمی دارد. در ادامه نیز، با توجه به نتایج تحلیل رگرسیون و رابطه بین متغیر مستقل و وابسته، به شناسایی اثرات مستقیم و غیرمستقیم متغیر مستقل بر متغیر وابسته پرداخته شده است. هر ۲۰ گویه در سطح  $p=0/000$  (۹۹ درصد اطمینان) رابطه مستقیمی با مؤلفه اقتصادی منطقه سیستان دارند. از آنجایی که در مطالعات علوم اجتماعی پیش‌بینی تمام متغیرها امکان‌پذیر نیست، در تحلیل مسیر مقداری تحت عنوان اثر باقیمانده محاسبه می‌شود که در تحلیل مسیر مطرح شده ۰/۰۳۵، محاسبه می‌شود، بنابراین می‌توان بیان کرد که ۳/۵ درصد از واریانس متغیر مستقل را سایر گویه‌هایی که در این تحقیق نبودند تبیین می‌کنند. وجود همبستگی قوی بین مؤلفه‌های اقتصادی با متغیر افزایش مبادلات

ترانزیتی به ویژه مؤلفه‌های (رونق فعالیت‌های تجار موثر، ایجاد واحدهای تولیدی، گسترش مبادلات مرزی، جذب و اشتغال بومیان محلی، بهبود اشتغال زنان، کاهش بیکاری و ایجاد اشتغال) نشان می‌دهد که با افزایش مبادلات ترانزیتی در منطقه سیستان، افزایش توسعه اقتصادی منطقه را به همراه دارد.

در یک جمع‌بندی نهایی می‌توان گفت، نتایج پژوهش با پژوهش‌های (شهرکی مقدم و همکاران در سال ۱۳۹۹، سیاره و محمدنژادی مودی در سال ۱۳۹۵، زیاری و همکاران در سال ۱۳۹۵، رضایی ارجرودی و همکاران در سال ۱۳۹۴، عیسی گول و همکاران در سال ۲۰۱۲)، همخوانی و همپوشانی دارد.

در نهایت با توجه به نتایج پژوهش پیشنهادات ذیل ارائه می‌گردد:

- یکی از مواردی که در بحث توسعه اقتصادی ناشی از تأثیرپذیری مبادلات ترانزیتی مورد توجه قرار گرفته است، جذب سرمایه‌گذاران خارجی است. برای این منظور در گام اول باید عوامل جذب‌کننده شرکت‌های داخلی و خارجی را شناخت. از این رو علاوه بر فراهم‌سازی زیرساخت‌های لازم و همچنین بر طرف نمودن برخی از ابهام‌ها در ارتباط با قوانین و مقررات ترانزیتی، شناسایی فرصت‌های سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف اقتصادی و همچنین حوزه‌های نیازمند همکاری با کشورهای خارجی و معرفی آنها به سرمایه‌گذاران خارجی را می‌توان از مهمترین عوامل کلیدی در زمینه موفقیت در جذب سرمایه‌گذاران خارجی به شمار آورد.

- در بررسی پروژه‌هایی که هم اکنون در توسعه جاده‌های ارتباطی در جهت مبادلات ترانزیتی در حال اجرا است حاکی از آن است که نه تنها این پروژه‌ها نقش چندانی در توسعه و بهبود اوضاع مردم این منطقه نداشته است، بلکه این شرکت‌ها غیر بومی هستند که نقش اصلی را در این پروژه‌ها ایفا می‌کنند و در عمل مردم منطقه سیستان به حاشیه رفته‌اند. از این رو، با توجه به شکافی که وضعیت درآمد، اشتغال و استانداردهای زندگی این منطقه، با متوسط کل کشور دارد، به منظور ارتقاء وضعیت رفاه و ایجاد فرصت‌های شغلی بیشتر در این منطقه؛ تاسیس شرکت‌های بومی و همچنین استخدام افراد بومی در سازمان‌ها و نهادهای مربوطه توصیه می‌شود.

- تقویت مناطق سیستان به منظور افزایش صادرات و گسترش مبادلات مرزی، افزایش درآمد مرزنشینان و اشتغال‌زایی و در نهایت توسعه این مناطق و ایجاد جاذبه ماندن در این مناطق اهمیت ویژه‌ای دارد و تسهیل در چنین مواردی در قالب برنامه‌های ویژه در چارچوب برنامه‌ها چشم‌انداز ضروری به نظر می‌رسد.

## منابع

احمدی، بهمن، دادگر، محمد، ربیعی، سجاد. (۱۳۹۴). سطح بندی میزان توسعه یافتگی استان‌های کشور بر مبنای شاخص‌های حمل و نقل جاده‌ای با استفاده از تلفیق تکنیک‌های AHP و TOPSIS. نشریه آمایش محیط، ۸ (۲۹)، صص ۹۷-۷۵.

استاندارداری سیستان و بلوچستان. (۱۳۹۵). سالنامه آماری استانداری سیستان و بلوچستان، معاونت آمار و اطلاعات. پرنده، فرهاد. (۱۳۹۲). نقش ترانزیت خارجی در توسعه روابط بازرگانی ایران با کشورهای آسیای مرکزی، فرصت‌ها و چالش‌ها. فصلنامه بررسی‌های بازرگانی، شماره ۶۰، صص ۱-۱۵.

ترکان، اکبر، شهبازی، میثم. (۱۳۸۹). حمل و نقل جاده‌ای؛ مسائل و راهکارها، فصلنامه راهبرد. ۱۹ (۵۷)، صص ۲۴۵-۲۷۶.

دل انگیزان، سهراب، همتی، امید. (۱۳۹۱). بررسی تأثیر رشد بخش حمل و نقل بر رشد اقتصادی در ایران ۸۷-۱۳۵۵، دومین همایش ملی راهکارهای توسعه اقتصادی با محوریت برنامه ریزی منطقه‌ای (صص ۱-۱۲)، سنج.

دوست‌خواه واجاری، رضا، قلی‌زاده، محمدحسن. (۱۳۹۴). شناسایی و رتبه‌بندی عوامل موثر بر ترانزیت جاده‌ای کالا از کشور، دومین کنفرانس ملی تحقیقات بازاریابی (صص ۱-۱۲)، تهران.

- رضایی ارجودی، عبدالرضا، تسبیحی، آمنه، موسوی، سیدرضا. (۱۳۹۴). مدل تأثیر توسعه حمل و نقل جاده‌ای بر رشد ارزش افزوده کشور با استفاده از الگوی خود رگرسیون برداری، *دهمین کنگره بین المللی مهندسی عمران* (صص ۱-۱۵)، تبریز.
- زیاری، یوسفعلی، بندرآبادی، علیرضا، خیبری، مرضیه. (۱۳۹۵). نقش زیرساخت حمل و نقل جاده‌ای بر توسعه اقتصادی منطقه نمونه موردی، استان اصفهان، *کنفرانس بین المللی مهندسی معماری و شهرسازی* (صص ۱-۱۱)، تهران.
- سیاره، مرتضی، محمد نژادی مودی، مجتبی. (۱۳۹۵). بررسی رونق حمل و نقل جاده‌ای محور چابهار میلک و تاثیر آن بر توسعه اقتصادی چابهار، *همایش ملی فرصت‌های کارآفرینی و سرمایه گذاری* (صص ۱-۱۵)، دانشگاه بین المللی چابهار، چابهار.
- شریفی، نورالدین. (۱۳۸۵). ارزیابی اقتصادی وسایل حمل و نقل جاده‌ای بار در مازندران. *نشریه تحقیقات اقتصادی*، شماره ۷۵، صص ۱۷۰-۱۵۱.
- شهرکی مقدم، حامد، کریمیان بستانی، مریم، انوری، محمودرضا. (۱۳۹۹). ترانزیت جاده‌ای و اثرات آن بر توسعه اقتصاد روستایی منطقه سیستان، *فصلنامه اقتصاد فضا و توسعه روستایی*، ۹ (۳۱)، صص ۱۱۳-۱۳۰.
- محبی، محمد. (۱۳۹۲). اهمیت حمل کالا جاده‌ای در توسعه اقتصادی حمل و نقل پایدار نمونه موردی استان قزوین، *همایش ملی معماری، شهرسازی و توسعه پایدار با محوریت از معماری بومی تا شهر پایدار* (صص ۱-۱۳)، مشهد.
- مرکز آمار ایران. (۱۳۹۵). نتایج سرشماری سال ۹۵، تهران: مرکز آمار ایران.
- Aysegul, E. Muhtesem, K. Merter, M., (2012). Transportation-Communication Capital and Economic Growth: A VECM Analysis for Turkey. *European Planning Studies*, 20(2), 341-363.
- Braun, C., Peric, A., (2017). Integrated Spatial and Transport Development along European Corridors: A Look through the Lens of Stakeholder Cooperation. In *REAL CORP 2017-PANTA RHEI-A World in Constant Motion. Proceedings of 22nd International Conference on Urban Planning, Regional Development and Information Society* (pp. 291-299). REAL CORP 2017.
- Elisabetta, V., (2011). Transport Investments: are they Crucial for the Economic System?. *International Journal of Engineering Management and Economics*, 2(4), 351-368.
- Hernandez, D. O., Dávila, J.D., (2016). Transport, urban development and the peripheral poor in Colombia placing splintering urbanism in the context of transport networks, *Journal of Transport Geography*, Vol 51, 180-192.
- Laird, J. J., Venables, A. J., (2017). Transport investment and economic performance: A framework for project appraisal. *Journal of Transport Geography*, 56 (12), 1-11.
- Li, T., Yang, W., Zhang, H., Cao, X., (2016). Evaluating the impact of transport investment on the efficiency of regional integrated transport systems in China. *Journal of Transport Geography*, 45 (9), 66-76.
- Mak, B. Arvin, A, Rudra, P. Pradhan, B, Neville, R., (2015). Transportation intensity, urbanization, economic growth, and CO2 emissions in the G-20 countries. *Journal: Utilities Policy*, Vol 35, 50-66
- Miller, H.I., (2013). Developing Context. Sensitive Livability Indicators for Transportation Planning: A Measurement Framework. *Journal of Transport Geography*, 26(5), 51-64.
- Pradhan, R.P., (2010). Modelling the Nexus between Transport Infrastructure and Economic Growth in India. *International Journal of Management and Decision Making*, 11(2), pp. 182-196.
- Prandhan, R.P., Baghchi, T.P., (2013). Effect of Transportation Infrastructure on Economy Growth in India, *Research in Transportation Economics*, Volume 38(4), 137-148.
- Rodrigue, J. P., Comtois, C., Slack, B., (2016). *The geography of transport systems*. Taylor & Francis.
- Tumlin, J., (2011), *Sustainable transportation planning: Tools for creating vibrant, healthy, resilient communities*. (Vol. 16). John Wiley & Sons.
- Vickerman, R., (2008), *Transit Investment and Economic Development*, *Research in Transportation Economics*, 23(4): 107-115.



## References

- Ahmadi, B., Dadgar, M., Rabiei, S., (2015), Classification of Development Levels of Provinces Based on Road Transit Indexes by Combination of AHP and TOPSIS, *Journal of Environmental Based Territoria planning*, 8 (39), 75-95. (In Persian)
- Aysegul, E., Muhtesem, K., Merter, M., (2012). Transportation-Communication Capital and Economic Growth: A VECM Analysis for Turkey. *European Planning Studies*, 20(2), 341-363.
- Braun, C., Peric, A., (2017). Integrated Spatial and Transport Development along European Corridors: A Look through the Lens of Stakeholder Cooperation. In *REAL CORP 2017-PANTA RHEI-A World in Constant Motion. Proceedings of 22nd International Conference on Urban Planning, Regional Development and Information Society* (pp. 291-299). REAL CORP 2017.
- Del Angizan, S., Hemmati, O. (2012). Investigating the Impact of Transportation Sector Growth on Economic Growth in Iran 1976-87, the Second National Conference on Economic Development Strategies Focusing on Regional Planning (pp. 1-12), Sanandaj. (In Persian)
- Dostkhal Vajari, R., Gholizadeh, M.H. (2015). Identification and ranking of factors affecting the transit of goods through the country, the Second National Conference on Marketing Research (pp. 1-12), Tehran. (In Persian)
- Elisabetta, V., (2011). Transport Investments: are they Crucial for the Economic System?. *International Journal of Engineering Management and Economics*, 2(4), 351-368.
- Hernandez, D. O., Dávila, J.D., (2016). Transport, urban development and the peripheral poor in Colombia placing splintering urbanism in the context of transport networks, *Journal of Transport Geography*, Vol 51, 180-192.
- Laird, J. J., Venables, A. J., (2017). Transport investment and economic performance: A framework for project appraisal. *Journal of Transport Geography*, 56 (12), 1-11.
- Li, T., Yang, W., Zhang, H., Cao, X., (2016). Evaluating the impact of transport investment on the efficiency of regional integrated transport systems in China. *Journal of Transport Geography*, 45 (9), 66-76.
- Mak, B., Arvin, A., Rudra, P., Pradhan, B., Neville, R., (2015). Transportation intensity, urbanization, economic growth, and CO2 emissions in the G-20 countries. *Journal Utilities Policy*, Vol 35, 50-66
- Miller, H.I., (2013). Developing Context. Sensitive Livability Indicators for Transportation Planning: A Measurement Framework. *Journal of Transport Geography*, 26(5), 51-64.
- Mohebbi, M. (2013). The importance of road transport in the economic development of sustainable transportation A case study of Qazvin province, National Conference on Architecture, Urban Planning and Sustainable Development with a focus on indigenous architecture to sustainable cities (pp. 1-13), Mashhad. (In Persian)
- Parand, F. (2013). The role of foreign transit in the development of Iran's trade relations with Central Asian countries, opportunities and challenges. *Journal of Business Studies*, No. 60, 1-15. (In Persian)
- Pradhan, R.P., (2010). Modelling the Nexus between Transport Infrastructure and Economic Growth in India. *International Journal of Management and Decision Making*, 11(2), pp. 182-196.
- Prandhan, R.P., Baghchi, T.P., (2013). Effect of Transportation Infrastructure on Economy Growth in India, *Research in Transportation Economics*, Volume 38(4), 137-148.
- Rezaei Arjroudi, A., Tasbihi, A., Mousavi, S.R. (2015). Modeling the Impact of Road Transport Development on the Value Added Growth of the Country Using Self-Regression Vector Model, 10th International Congress of Civil Engineering (pp. 1-15), Tabriz. (In Persian).
- Rodrigue, J. P., Comtois, C., Slack, B., (2016). *the geography of transport systems*. Taylor & Francis.
- Sayareh, M., Mohammad Nejadi Muodi, M. (2016). A Study of Chabahar-Milk Road Transport Boom and Its Impact on Chabahar Economic Development, National Conference on Entrepreneurship and Investment Opportunities (pp. 1-15), Chabahar International University, Chabahar. (In Persian)
- Shahraki Moghadam, H., Karimian Bostani, M., Anvari, M.R. (2020). Road transit and its effects on the development of rural economy in Sistan region, *Journal space economy & rural development*, 9 (31), 113-130. (In Persian)
- Sharifi, N., (2006). Economic evaluation of road Luggage Transportation in Mazandaran. *Journal of Economic Research*, No. 75, 170-151. (In Persian)
- Sistan and Baluchestan Governorate. (2016). *Statistical Yearbook of Sistan and Baluchestan Governorate*, Deputy of Statistics and Information. (In Persian)
- Statistical Center of Iran. (2016). *Results of the 2016 census*, Tehran: Statistics Center of Iran. (In Persian)

- Tumlin, J., (2011), Sustainable transportation planning: Tools for creating vibrant, healthy, resilient communities. (Vol. 16). John Wiley & Sons.
- Turkan, A, Shahbazi, M. (2010). Road transportation; Problems and Solutions, Strategy Quarterly. 19 (57), 245-276. (In Persian)
- Vickerman, R., (2008), Transit Investment and Economic Development, Research in Transportation Economics, 23(4): 107-115.
- Ziari, Y.A., Bandarabadi, A, Khybari, M. (2016). The Role of Road Transport Infrastructure on Economic Development in the Case Study Area, Isfahan Province, International Conference on Architectural and Urban Engineering (pp. 1-11), Tehran. (In Persian)

**How to Cite:**

Shahraki Moghadam, H., Karimian Bostani, M., & Anvari, M.R. (2022). Analysis of Economic Development of Urban Areas Through Road Transit Exchanges (Case Study: Sistan). *Geographical Engineering of Territory*, 6(2), 327-343.

**ارجاع به این مقاله:**

شهرکی مقدم، حامد، کریمیان بستانی، مریم و انوری، محمود رضا. (۱۴۰۱). تحلیل توسعه اقتصادی مناطق شهری از طریق مبادلات ترانزیت جاده‌ای (مطالعه موردی: سیستان). *مهندسی جغرافیایی سرزمین*، ۶(۲)، ۳۲۷-۳۴۳.

