فصلنامه رویکردهای پژوهشی نو در علوم مدیریت
Journal of New Research Approaches in Management Science
سال اول. شماره دوم. زمستان ۱۳۹۶، صص۴۹-۳۱ Vol 1. No 2. 2018, p 31-49
شماره شاپا (۲۵۸۸-۵۵۶۱) ISSN: (2588-5561)

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

دکتر محمد حیدری[۱]. علی اکبر شمشیردار[۲]

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

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

چکیده

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

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

[Downloaded from mail.jnraims.ir on 2026-11-18]

مقدمه (بیان مسأاله و ضرورت پژوهش)

حمل و نقل و عوامل اقتصادی به راحتی از یکدیگر تأثیر می‌پذیرند. رشد بازرگانی و تجارت، بهبود وضعیت کشاورزی، گستردگی خدمات و تولیدات موجب افزایش تقاضای حمل و نقل در جامعه می‌شود. کارایی بخش حمل و نقل هم در افزایش بهره‌وری نظام اقتصادی جامعه تأثیرگذار است. این دو به طور پیوسته یکدیگر را تقویت می‌کنند. در بررسی اقتصاد کلان کشورها، سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل در افزایش تولید ناخالص ملی و ارزش افزوده، نقش به سزایی دارد. سرمایه گذاری در زیربناهای اقتصادی به طور مستقیم باعث رشد اقتصادی شده و همچنین باعث کاهش در هزینه‌های حمل و نقل شده است؛ این کاهش در هزینه‌های حمل و نقل باعث افزایش در جریان تجاری شده در نتیجه افزایش جریان تجاری و رشد اقتصادی ممکن می‌شود. از این رو بخش زیرساخت‌های حمل و نقلی از اهمیت زیادی برخوردار است و برنامه‌ریزی مناسب و دقیق در این زمینه و بهبود و سامانده‌ی زیرساخت‌های حمل و نقل باعث کاهش هزینه‌های بهره برداری و تولید شده، اثرات مطلوبی بر اقتصاد یک جامعه می‌گذارد (بوپن[1] ۲۰۰۶).

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

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

1. Boopen

[Downloaded from mail.jnraims.ir on 2026-11-18]

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

پیشینه تحقیق

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

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

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

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

[Downloaded from mail.jnraims.ir on 2026-11-18]

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

پادام و سینگ[۲](۲۰۰۳) در مقاله‌ای به تحلیل شهری شدن و حمل و نقل شهری در هند پرداخته‌اند. در حقیقت کار تحقیقی آن‌ها طرحی برای یک سیاست است. به نظر نویسندگان شهرها نقشی حیاتی در افزایش رشد اقتصادی و پیشرفت کشور دارند. توسعهٔ پایدار شهرها به شدت به زیرساخت‌های نهادی، اجتماعی و فیزیکی وابسته است. در این زمینه اهمیت زیرساخت‌های حمل و نقل بیشتر است و آنچه برای تسهیل این امر ضروری است، مجموع‌های از سیاست‌های حمل و نقل شهری است (بوپن[۳]، ۲۰۰۶).

عمران الحق و کیم[۴](۲۰۰۳) در تحقیقی با استفاده از دو روش تخمین متغیرهای ابزاری **SLS** ۲و ضرایب ثابت و تصادفی ترکیبی، رابطهٔ علی میان سرمایه‌گذاری دولتی در بخش حمل و نقل و ارتباطات و رشد اقتصادی را با استفاده از داده‌های ۱۵ کشور در حال توسعه طی دوره۸۷۷۰-۱۹۷۰آزمون کرده‌اند .بر اساس نتایج این تحقیق، ضریب وقفهٔ اول تفاضل سرمایه‌گذاری عمومی در بخش حمل و نقل و ارتباطات، منفی و معنادار و ضریب وقفهٔ دوم آن مثبت و از لحاظ آماری بی معنا بوده است .نتایج تحقیق نشان می‌دهد که سرمایه گذاری دولتی در بخش حمل و نقل و ارتباطات علت گرنجری رشد اقتصادی تشخیص داده شده است .همچنین نتایج حاکی از اثر پویای سرمایه گذاری دولتی در حمل و نقل بر رشد اقتصادی بوده است .در نهایت بر اساس نتایج این تحقیق، سرمایه گذاری دولتی در بخش حمل و نقل و ارتباطات تأثیری پویا بر رشد اقتصادی داشته و علت گرنجری رشد اقتصادی تشخیص داده شده است.

کاچو و آب کیوم[۵](۲۰۱۲) به بررسی تأثیر زیرساخت‌ها بر سرمایه گذاری مستقیم خارجی و رشد اقتصادی کشورهای در حال توسعه پرداخته‌اند روش استفاده شده در این تحقیق پرسشنامه ای بوده است. نتایج تحقیق حاکی از تأثیر معنادار عواملی مانند اندازه بازار، زیرساخت‌ها، سرمایه انسانی و درجه آزادسازی تجاری بر جذب سرمایه گذاری مستقیم خارجی و افزایش رشد اقتصادی در کشورهای نامبرده است چنانکه سرمایه گذاری مستقیم خارجی به طور غیرمستقیم از طریق متغیرهای سرمایهٔ فیزیکی، انسانی و زیرساختی همواره بیش از تأثیر مستقیم سرمایه گذاری مستقیم خارجی به تنهایی بر رشد اقتصادی کشورها بوده است.

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

[Downloaded from mail.jnraims.ir on 2026-11-18]

بادالیان[1] و همکاران(۲۰۱۴) در تحقیقی تحت عنوان زیرساخت‌های حمل و نقل و رشد اقتصادی (روش داده‌های تابلویی برای ارمنستان، گرجستان و ترکیه) نشان داد که نتایج آزمون وجود بیش از یک بردار جمعی نشان می‌دهد که سیستم تحت بررسی ثابت در بیش از یک جهت ثابت شده است .همچنین نتایج نشان داد که تشکیل جاده، راه آهن به طور کلی حمل و نقل تاثیر مثبت و معنی داری بر رشد اقتصادی دراز مدت دارد. به طور کلی، وجود رابطه دو طرفه بین رشد اقتصادی و سرمایه گذاری در زیرساخت، و بین جاده و راه آهن مسافر را حمل و سرمایه گذاری‌های زیربنایی در هر دو کوتاه و بلند مدت نشان داده شد.

پیتر[2] و همکاران(۲۰۱۵) در مقاله ای تحت عنوان حمل و نقل جاده بر رشد اقتصادی در نیجریه نشان داد که تأثیر مثبت بخش حمل و نقل بر رشد اقتصادی در نیجریه، بر اساس یافته، پیشنهاد شد که دولت باید با توسعه جاده و تعمیر و نگهداری، سیاست‌های سازگار و موثر که دسترسی حمل و نقل جاده و فعالیت‌های کسب و کار را تسهیل و تضمین کند.

فرضیه‌های پژوهش

ـ حمل و نقل جاده‌ای در توسعه اقتصادی مشهد در بین پاسخ گویان مورد مطالعه تأثیر معنی داری دارد.

ـ حمل و نقل جاده‌ای در تنوع شغلی ساکنان مشهد در بین پاسخ گویان مورد مطالعه تأثیر معنی داری دارد.

ـ حمل و نقل جاده‌ای در اقتصاد خانواده و معیشت ساکنان مشهد در بین پاسخ گویان مورد مطالعه تأثیر معنی داری دارد.

ـ حمل و نقل جاده‌ای در اشتغال ساکنان مشهد در بین پاسخ گویان مورد مطالعه تأثیر معنی داری دارد.

ـ حمل و نقل جاده‌ای در افزایش درآمد ساکنان مشهد در بین پاسخ گویان مورد مطالعه تأثیر معنی داری دارد.

روش تحقیق

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

---

1. Badalyan
2. PETER

[Downloaded from mail.jnraims.ir on 2026-11-18]

تحلیل داده‌ها

در این بخش به بررسی آمار توصیفی متغیرها پرداخت که توزیع فراوانی جنسیت پاسخ گویان نشان داد که ۷۸/۸ درصد پاسخ گویان مرد و ۱۲. ۲ درصد زن هستند. توزیع فراوانی سن پاسخگویان نشان داد که ۲ درصد از پاسخ گویان کمتر از سی سال دارند و ۱۸. ۸ درصد پاسخ گویان بین ۳۰ تا ۴۰ سال و ۳۱. ۴ درصد بین۴۰ تا ۵۰ سال و ۴۷. ۸ درصد از پاسخ گویان بیشتر از ۵۰ سال سن دارند. توزیع فراوانی تحصیلات پاسخ گویان نشان داد که۴. ۹ درصد از پاسخ گویان بیان کردند که دارای مدرک تحصیلی زیر دیپلم هستند، ۷. ۸ درصد دیپلم، ۲۴. ۵ درصد کاردانی، ۴۰. ۸ درصد کارشناسی و ۲۲ از پاسخ گویان بیان کردند که دارای کارشناسی ارشد و بالاتر هستند. توزیع فراوانی سابقه کار پاسخ گویان نشان داد که ۲ درصد از پاسخ گویان بیان کردند که کمتر از ۵ سال سابقه خدمت دارند، ۱۸. ۸ درصد بین ۵ تا ۱۰ سال، ۳۱. ۴ درصد بین ۱۰ تا ۱۵ سال و ۴۷. ۸ درصد از پاسخ گویان بیان کردند که بیشتر از ۱۵ سال سابقه خدمت دارند.

آمار استنباطی

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

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

جدول ۱: خلاصه مدل رگرسیون برای پیش بینی توسعه اقتصادی مشهد بر اساس حمل و نقل جاده ای

مدل	متغیر	ضریب همبستگی R	R2	مجذور ضریب همبستگی جامعه	خطای استاندارد رگرسیون
۱	حمل و نقل جاده ای	۰. ۳۱۵	۰. ۰۹۹	۰. ۰۸۴	۱. ۰۲۳۴۵

در این جدول ملاحظه می‌شود حمل و نقل جاده ای حدودا ۱۰درصد از واریانس مشترک توسعه اقتصادی مشهد را تعیین می کند.

[Downloaded from mail.jnraims.ir on 2026-11-18]

جدول ۲: جدول آزمون تحلیل واریانس یک طرفه رگرسیون (Anova)

مدل	متغیر	مجموع مجذورات	درجه آزادی	میانگین مجذورات	F	سطح معناداری
۱	رگرسیون	۰. ۴۵۳	۱	۰. ۴۵۳	۱. ۲۵۶	۰. ۰۰۱
	باقی مانده	۹۷۲. ۲۸۵	۲۴۳	۱۷۷. ۱		
	کل	۴۲۴. ۲۸۶	۲۴۴			

همان گونه که در جدول تحلیل واریانس فوق مشاهده می‌شود **F** محاسبه شده معنی دار است بنابراین می‌توان گفت مدل فوق برای پیش بینی متغیر وابسته (توسعه اقتصادی) بر اساس متغیرمستقل (حمل و نقل جاده‌ای) معنادار می باشد.

جدول ۳: ضرایب متغیرها (در رگرسیون تک متغیره)

متغیر	بتا	خطای استاندارد ضریب بتا	ضرایب استاندارد شده بتا	t	سطح معناداری
عدد ثابت	۴۹۰. ۳	۲۰۶.		۹۳۶. ۱۶	۰۰۰. ۰
حمل و نقل جاده ای	۱۳۳.	۰۵۳.	۳۱۱.	۶۲۰. ۹	۰۰۱. ۰

جدول ۳ نشان می‌دهد که ضرایب استاندارد شده بتا مربوط به حمل و نقل جاده ای (۰. ۳۱۱) است. و همان گونه که مشاهده می شود سطح معنا داری آن ۰. ۰۰۱ می باشد که نشان می‌دهد حمل و نقل جاده ای پیش‌بینی کننده مناسبی برای توسعه اقتصادی شهر مشهد می باشد.

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

جدول ٤: خلاصه مدل رگرسیون برای پیش بینی تنوع شغلی ساکنان مشهد بر اساس حمل و نقل جاده ای

مدل	متغیر	ضریب همبستگی R	R2	مجذور ضریب همبستگی جامعه	خطای استاندارد رگرسیون
۱	حمل و نقل جاده‌ای	۰. ۴۱۰	۰. ۱۶۷	۰. ۱۶۰	۰. ۹۵۸۶۲

در این جدول ملاحظه می‌شود حمل و نقل جاده ای حدودا ۱۷درصد از واریانس مشترک تنوع شغلی ساکنان مشهد را تعیین می کند.

[Downloaded from mail.jnraims.ir on 2026-11-18]

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

مدل	متغیر	مجموع مجذورات	درجه آزادی	میانگین مجذورات	F	سطح معناداری
۱	رگرسیون	۱۲۴. ۰	۱	۱۲۴. ۰	۲. ۱۳۴	۰. ۰۰۰
	باقی مانده	۱۴۲. ۲۵۶	۲۴۳	۴۸۹. ۱		
	کل	۳۶۹. ۱۴۸	۲۴۴			

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

جدول ٦: ضرایب متغیرها (در رگرسیون تک متغیره)

متغیر	بتا	خطای استاندارد ضریب بتا	ضرایب استاندارد شده بتا	t	سطح معناداری
عدد ثابت	۸۵۶. ۴	۲۴۱. ۰		۳۴۵. ۱۲	۰۰۰.
حمل و نقل جاده ای	۲۶۵. ۰	۰۹۸. ۰	۳۹۲. ۰	۲۴۵. ۱۰	۰۰۱.

جدول ۶ نشان می‌دهد که ضرایب استاندارد شده بتا مربوط به حمل و نقل جاده ای (۰. ۳۹۲) است. و همان گونه که مشاهده می‌شود سطح معنا داری آن ۰. ۰۰۱ می‌باشد که نشان می‌دهد حمل و نقل جاده ای پیش بینی کننده مناسبی برای تنوع شغلی ساکنان شهر مشهد می‌باشد.

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

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

مدل	متغیر	ضریب همبستگی **R**	**R2**	مجذور ضریب همبستگی جامعه	خطای استاندارد رگرسیون
۱	حمل و نقل جاده ای	۰. ۴۶۵	۰. ۲۱۶	۰. ۲۰۹	۰. ۸۶۵۴۲

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

[Downloaded from mail.jnraims.ir on 2026-11-18]

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

مدل	متغیر	مجموع مجذورات	درجه آزادی	میانگین مجذورات	F	سطح معناداری
۱	رگرسیون	۳۴۸. ۰	۱	۳۴۸. ۰	۰. ۲۴۵ ۱۱	۰. ۰۰۱
	باقی مانده	۲۴۸. ۱۳۵	۲۴۳	۸۹۴. ۶		
	کل	۴۵۶. ۱۳۹	۲۴۴			

همان گونه که در جدول تحلیل واریانس فوق مشاهده می‌شود **F** محاسبه شده معنی دار است بنابراین می‌توان گفت مدل فوق برای پیش بینی متغیر وابسته (اقتصاد خانواده و معیشت) بر اساس متغیرمستقل(حمل و نقل جاده ای) معنادار می باشد.

جدول ۹: ضرایب متغیرها (در رگرسیون تک متغیره)

متغیر	بتا	خطای استاندارد ضریب بتا	ضرایب استاندارد شده بتا	t	سطح معناداری
عدد ثابت	۴۲۵. ۹	۲۳۴. ۱		۲۸۹. ۱۳	۰۰۰.
حمل و نقل جاده ای	۳۱۵. ۰	۲۳۵. ۰	۴۱۰. ۰	۲۳۴. ۱۱	۰۰۰.

جدول ۸ نشان می‌دهد که ضرایب استاندارد شده بتا مربوط به حمل و نقل جاده ای (۰. ۴۱۰) است. و همان گونه که مشاهده می شود سطح معنا داری آن ۰. ۰۰۰می باشد که نشان می دهد حمل و نقل جاده ای پیش بینی کننده مناسبی برای اقتصاد خانواده و معیشت ساکنان شهر مشهد می باشد.

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

جدول ۱۰: خلاصه مدل رگرسیون برای پیش بینی اشتغال ساکنان شهر مشهد بر اساس حمل و نقل جاده ای

مدل	متغیر	ضریب همبستگی R	R2	مجذور ضریب همبستگی جامعه	خطای استاندارد رگرسیون
۱	حمل و نقل جاده ای	۰. ۳۸۹	۰. ۱۵۱	۰. ۱۴۵	۰. ۹۷۸۴۵

[Downloaded from mail.jnraims.ir on 2026-11-18]

در این جدول ملاحظه می‌شود حمل و نقل جاده ای حدودا ۲۲درصد از واریانس مشترک اشتغال ساکنان مشهد را تعیین می کند.

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

مدل	متغیر	مجموع مجذورات	درجه آزادی	میانگین مجذورات	F	سطح معناداری
۱	رگرسیون	۹۸۵. ۰	۱	۹۸۵. ۰	۳. ۵۶۸	۰. ۰۰۳
	باقی مانده	۳۶۹۸. ۱۰۲	۲۴۳	۱۰۲. ۱		
	کل	۴۵۲۳. ۱۰۱	۲۴۴			

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

جدول ۱۲: ضرایب متغیرها (در رگرسیون تک متغیره)

متغیر	بتا	خطای استاندارد ضریب بتا	ضرایب استاندارد شده بتا	t	سطح معناداری
عدد ثابت	۴۵۲. ۶	۶۹۴. ۰		۴۵۷. ۱۲	۰۰۰.
حمل و نقل جاده ای	۲۱۷. ۰	۱۹۰. ۰	۲۹۷.	۱۹۴. ۹	.۰۰۱

جدول ۱۲ نشان می‌دهد که ضرایب استاندارد شده بتا مربوط به حمل و نقل جاده ای (۰. **297**) است. و همان گونه که مشاهده می شود سطح معنا داری آن ۰. ۰۰۱ می‌باشد که نشان می دهد حمل و نقل جاده ای پیش بینی کننده مناسبی برای اشتغال ساکنان شهر مشهد می باشد.

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

جدول ۱۳: خلاصه مدل رگرسیون برای پیش بینی درآمد ساکنان شهر مشهد بر اساس حمل و نقل جاده ای

مدل	متغیر	ضریب همبستگی R	R2	مجذور ضریب همبستگی جامعه	خطای استاندارد رگرسیون
۱	حمل و نقل جاده ای	۰. ۴۱۰	۰. ۱۶۸	۰. ۱۵۷	۰. ۷۶۵۴۸

[Downloaded from mail.jnraims.ir on 2026-11-18]

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

جدول ١٤جدول آزمون تحلیل واریانس یک طرفه رگرسیون (Anova)

مدل	متغیر	مجموع مجذورات	درجه آزادی	میانگین مجذورات	F	سطح معناداری
۱	رگرسیون	۲۵۴. ۱	۱	۲۵۴. ۱	۴. ۵۸۹	۰. ۰۰۲
	باقی مانده	۴۵۶۱. ۹۸	۲۴۳	۶۳۲. ۵		
	کل	۳۹۸۷. ۹۷	۲۴۴			

همان گونه که در جدول تحلیل واریانس فوق مشاهده می شود **F** محاسبه شده معنی دار است بنابراین می‌توان گفت مدل فوق برای پیش بینی متغیر وابسته (درآمد) بر اساس متغیرمستقل (حمل و نقل جاده ای) معنادار می باشد.

جدول ۱۵: ضرایب متغیرها (در رگرسیون تک متغیره)

متغیر	بتا	خطای استاندارد ضریب بتا	ضرایب استاندارد شده بتا	t	سطح معناداری
عدد ثابت	۱۱. ۴۷۸	۱. ۲۴۵		۱۱. ۳۶۹	. ۰۰۰
حمل و نقل جاده ای	۰. ۳۲۰	۰. ۸۷۰	۰. ۳۴۸	۷. ۱۴۲	. ۰۰۰

جدول ۱۵ نشان می‌دهد که ضرایب استاندارد شده بتا مربوط به حمل و نقل جاده ای (۰. ۳۴۸) است. و همان گونه که مشاهده می شود سطح معنا داری آن ۰. ۰۰۰ می‌باشد که نشان می دهد حمل و نقل جاده ای پیش بینی کننده مناسبی برای درآمد ساکنان شهر مشهد می باشد.

رتبه بندی فرضیه های تحقیق و نتایج آزمون فریدمن بر اساس نگاه پاسخ گویان

نتایج حاصل از آزمون فریدمن نشان می دهد که می توان مولفه های فرضیه ها را رتبه بندی نمود زیرا فرض برابری این مولفه ها با توجه به کوچکتر بودن **p – Value** از سطح آزمون ۰/۰۵ رد می شود مولفه‌ها بر اساس میانگین شان رتبه بندی می شوند که نتایج آن در جدول زیر گزارش شده است.

[Downloaded from mail.jnraims.ir on 2026-11-18]

جدول ۱۶: نتایج رتبه بندی آزمون فریدمن

		رتبه میانگین	آماره فریدمن	p – Value
عوامل	تنوع شغلی	۳. ۸۱۶۳	۲۸۳. ۸	۰۴۲. ۰
	اقتصاد خانواده و معیشت	۳. ۶۷۳۵		
	اشتغال	۳. ۶۵۷۱		
	درآمد	۳. ۶۷۳۵		

با توجه به نتایج جدول ۱۵ می‌توان نتیجه گیری کرد که تفاوت رتبه میانگین بر اساس آماره فریدمن معنادار است چرا که **p – Value** آن کمتر از ۰/۰۵ است

جدول ۱۷: نتایج ترتیب اولویت فرضیه ها

عوامل	میانگین	رتبه
تنوع شغلی	۲. ۶۶	۱
اقتصاد خانواده و معیشت	۲. ۴۹	۲
درآمد	۴۷. ۲	۳
اشتغال	۳۸. ۲	۴

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

بحث و نتیجه گیری

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

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

نتایج مدل رگرسیون برای پیش بینی توسعه اقتصادی مشهد بر اساس حمل و نقل جاده ای نشان داد که حمل و نقل جاده ای حدودا ۱۰درصد از واریانس مشترک توسعه اقتصادی مشهد را تعیین می‌کند. همچنین نتایج جدول آزمون تحلیل واریانس یک طرفه رگرسیون (**Anova**) نشان می دهد که **F** محاسبه شده معنی دار است بنابراین می توان گفت مدل فوق برای پیش بینی متغیر وابسته(توسعه اقتصادی) بر اساس متغیرمستقل (حمل و نقل جاده ای) معنادار می باشد. جدول ضرایب استاندارد شده بتا مربوط به حمل و نقل

[Downloaded from mail.jnraims.ir on 2026-11-18]

جاده ای (۰. ۳۱۱) است. و همان گونه که مشاهده می شود سطح معنا داری آن ۰. ۰۰۱ می باشد که نشان می دهد حمل و نقل جاده ای پیش بینی کننده مناسبی برای توسعه اقتصادی شهر مشهد می باشد.

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

جدول خلاصه مدل رگرسیون برای پیش بینی تنوع شغلی ساکنان مشهد بر اساس حمل و نقل جاده ای نشان داد که حمل و نقل جاده ای حدودا ۱۷درصد از واریانس مشترک تنوع شغلی ساکنان مشهد را تعیین می‌کند. همچنین نتایج جدول آزمون تحلیل واریانس یک طرفه رگرسیون (**Anova**) نشان داد که **F** محاسبه شده معنی دار است بنابراین می توان گفت مدل فوق برای پیش بینی متغیر وابسته(تنوع شغلی) بر اساس متغیرمستقل (حمل و نقل جاده ای)معنادار می باشد و جدول ضرایب استاندارد شده بتا مربوط به حمل و نقل جاده ای (۰. ۳۹۲) است. و همان گونه که مشاهده می شود سطح معنا داری آن ۰. ۰۰۱ می‌باشد که نشان می دهد حمل و نقل جاده ای پیش بینی کننده مناسبی برای تنوع شغلی ساکنان شهر مشهد می باشد.

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

جدول خلاصه مدل رگرسیون برای پیش بینی اقتصاد خانواده و معیشت ساکنان مشهد بر اساس حمل و نقل جاده‌ای نشان داد که حمل و نقل جاده‌ای حدودا ۲۲درصد از واریانس مشترک اقتصاد خانواده و معیشت ساکنان مشهد را تعیین می‌کند. همچنین جدول آزمون تحلیل واریانس یک طرفه رگرسیون (**Anova**) نشان داد که **F** محاسبه شده معنی‌دار است بنابراین می توان گفت مدل فوق برای پیش بینی متغیر وابسته(اقتصاد خانواده و معیشت) بر اساس متغیرمستقل (حمل و نقل جاده ای) معنادار می باشد و ضرایب استاندارد شده بتا مربوط به حمل و نقل جاده ای (۰. ۴۱۰) است. و همان گونه که مشاهده می شود سطح معنا داری آن ۰. ۰۰۰می باشد که نشان می‌دهد حمل و نقل جاده ای پیش بینی کننده مناسبی برای اقتصاد خانواده و معیشت ساکنان شهر مشهد می باشد.

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

جدول خلاصه مدل رگرسیون برای پیش بینی اشتغال ساکنان مشهد بر اساس حمل و نقل جاده ای نشان داد که حمل و نقل جاده ای حدودا ۲۲درصد از واریانس مشترک اشتغال ساکنان مشهد را تعیین می‌کند. همچنین جدول آزمون تحلیل واریانس یک طرفه رگرسیون (**Anova**) نشان داد که **F** محاسبه شده معنی دار است بنابراین می توان گفت مدل فوق برای پیش بینی متغیر وابسته (اشتغال) بر اساس متغیرمستقل (حمل و نقل جاده ای) معنادار می باشد و ضرایب استاندارد شده بتا مربوط به حمل و نقل جاده ای (۰.

[Downloaded from mail.jnraims.ir on 2026-11-18]

297) است. و همان گونه که مشاهده می شود سطح معنا داری آن ۰. ۰۰۱ می‌باشد که نشان می دهد حمل و نقل جاده ای پیش بینی کننده مناسبی برای اشتغال ساکنان شهر مشهد می باشد.

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

جدول خلاصه مدل رگرسیون برای پیش بینی درآمد ساکنان مشهد بر اساس حمل و نقل جاده ای نشان داد که حمل و نقل جاده ای حدودا ۲۲درصد از واریانس مشترک درآمد ساکنان مشهد را تعیین می کند. همچنین جدول آزمون تحلیل واریانس یک طرفه رگرسیون (**Anova**) نشان داد که **F** محاسبه شده معنی دار است بنابراین می توان گفت مدل فوق برای پیش بینی متغیر وابسته (درآمد) بر اساس متغیرمستقل(حمل و نقل جاده ای) معنادار می باشد و ضرایب استاندارد شده بتا مربوط به حمل و نقل جاده ای (**0. 348**) است. و همان گونه که مشاهده می شود سطح معنا داری آن ۰. ۰۰۰ می‌باشد که نشان می دهد حمل و نقل جاده ای پیش بینی کننده مناسبی برای درآمد ساکنان شهر مشهد می باشد. نتایج رتبه بندی آزمون فریدمن نشان داد که تفاوت رتبه میانگین بر اساس آماره فریدمن معنادار است چرا که سطح معنی داری آن کمتر از ۰/۰۵ است. جدول نتایج ترتیب اولویت فرضیه ها نشان داد که از دیدگاه ۲۴۵ نفر از پاسخگویان، حمل و نقل جاده‌ای در تنوع شغلی بیشترین تاثیر و حمل و نقل جاده‌ای در اشتغال کمترین تاثیر را در شهر مشهد دارد.

مقایسه نتایج تحقیق حاضر با تحقیقات مشابه داخلی و خارجی

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

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

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

[Downloaded from mail.jnraims.ir on 2026-11-18]

میان، زیرساخت‌های حمل‌ونقل، و به ویژه، شبکه حمل‌ونقل جاده ای، از اهمیت ویژه ای برخوردار است، زیربناهای حمل‌ونقل، علاوه بر بهبود شاخص‌های اقتصادی و اجتماعی در خود این بخش، نقش مؤثری در رونق دیگر بخش‌های اقتصاد دارد، به علاوه، بسترهای مناسب حمل‌ونقل و ترابری، ضمن ایجاد امکان بهره‌مندی از قابلیت‌های ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی، فرصت‌های ارزنده ای جهت اعمال نقش فعال در معادلات بین‌المللی فراهم می کند.

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

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

پادام و سینگ[1](۲۰۰۳) در مقاله‌ای به تحلیل شهری شدن و حمل و نقل شهری در هند پرداخته‌اند. در حقیقت کار تحقیقی آن‌ها طرحی برای یک سیاست است. به نظر نویسندگان شهرها نقشی حیاتی در افزایش رشد اقتصادی و پیشرفت کشور دارند. توسعهٔ پایدار شهرها به شدت به زیرساخت‌های نهادی، اجتماعی و فیزیکی وابسته است. در این زمینه اهمیت زیرساخت‌های حمل و نقل بیشتر است و آنچه برای تسهیل این امر ضروری است، مجموع‌های از سیاست‌های حمل و نقل شهری است (بوپن، ۲۰۰۶).

عمران الحق و کیم (۲۰۰۳) در تحقیقی با استفاده از دو روش تخمین متغیرهای ابزاری**SLS** ۲و ضرایب ثابت و تصادفی ترکیبی، رابطهٔ علی میان سرمایه‌گذاری دولتی در بخش حمل و نقل و ارتباطات و رشد اقتصادی را با استفاده از داده‌های ۱۵ کشور در حال توسعه طی دوره۸۷۷۰-۱۹۷۰آزمون کرده‌اند. بر اساس نتایج این تحقیق، ضریب وقفهٔ اول تفاضل سرمایه‌گذاری عمومی در بخش حمل و نقل و ارتباطات، منفی و معنادار و ضریب وقفهٔ دوم آن مثبت و از لحاظ آماری بی معنا بوده است .نتایج تحقیق نشان می‌دهد که سرمایه گذاری دولتی در بخش حمل و نقل و ارتباطات علت گرنجری رشد اقتصادی تشخیص داده شده است. همچنین نتایج حاکی از اثر پویای سرمایه گذاری دولتی در حمل و نقل بر رشد اقتصادی بوده است. در نهایت بر اساس نتایج این تحقیق، سرمایه گذاری دولتی در بخش

1. Padam & Singh

[Downloaded from mail.jnraims.ir on 2026-11-18]

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

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

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

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

از مقایسه یافته‌های پژوهش با نتایج تحقیقات پیشین به این نتیجه می‌رسیم که نتایج یافته‌های این تحقیق با تحقیق پیشین چه داخلی و چه خارجی همخوان است. دلیل همخوان بودن را بدین گونه می توان تبیین کرد که بشر با ورود به قرن بیستم و در سایه انقلاب به وجود آمده در صنعت حمل و نقل به این نکته پی برد که رابطه مستقیمی بین عدم تحرک پذیری با فقر وجود دارد. ارتباطات هرچه گسترده تر اقتصادی بین ملت‌ها، توریسم و جهانگردی به حدی گسترش یافت که برای مردم چند دهه قبل از آن قابل تصور نبود. حمل و نقل ضعیف عامل عمده گرسنگی در جهان است. هزینه بالای حمل تولیدات کشاورزی، تاخیر های طولانی و زیان ها و صدمات وارده به محصولات فسادپذیر، از جمله موانع مشهود و ملموس در راه افزایش غذا در جهان هستند. به خاطر این وضعیت بسیاری از منابع کره زمین دست نخورده باقی مانده است و ثروت‌های عظیمی از منابع جنگل ها و معادن که می توانند در راه مبارزه با فقر موثر واقع شوند، بدون استفاده باقی مانده اند. زیرا در بسیاری از موارد امکان دسترسی یا حمل آنها فراهم نبوده است. علاوه بر

[Downloaded from mail.jnraims.ir on 2026-11-18]

کشاورزی، بخش صنعت نیز به سختی از کمبود امکانات حمل و نقل صدمه می بیند. کارخانه ها نیاز به تامین منظم سوخت، مواد اولیه، قطعات یدکی و سیستم قابل اعتماد برای حمل محصولات تولید شده خود دارند. ضعف امکانات حمل و نقل داخلی حتی به موقعیت های جهانی بازار محصولات یک کشور صدمه وارد می کند. طی یک راه زمینی چند صد کیلومتری تا یک کشور همسایه خیلی راحت تر و اقتصادی تر از طی یک راه دریایی چند هزار مایلی تا آن سوی دنیاست. اما فقدان همین راه زمینی کوتاه تا کشور همسایه می تواند امکان چنین بازاریابی را فلج کند. فقدان امکانات حمل و نقلی تنها عامل مشکل زا نیست، بلکه قابل اعتماد نبودن، هزینه بالا، کارآیی پایین و صدمات وارده به بهره برداران نیز به همان اندازه مشکل آفرین است. مشکلات حمل و نقل علاوه بر آثار اقتصادی، آثار سیاسی و اجتماعی خاص خود را نیز دارد. حمل و نقل و ارتباطات ضعیف، حفظ ملیت واحد را به طور جدی دچار مشکل می کند و از مانع عمده ای نیز در راه حفظ امنیت ملی به شمار می رود.

محدودیت‌ها

ـ با توجه به این که این تحقیق در سطح شهر مشهد انجام شده است نتایج تحقیق با احتیاط قابل تعمیم به سایر مراکز می باشد

ـ محدودیت دیگر که پژوهشگر با آن مواجه بود این بود که در این تحقیق فقط از پرسشنامه استفاده شده است

ـ یکی دیگر از محدودیت‌های تحقیق این است که در این تحقیق تمام تاثیرات حمل و نقل جاده‌ای در توسعه اقتصادی مشهد در نظر گرفته نشده است.

پیشنهادات

	فرضیه	پیشنهاد
تنوع شغلی	حمل و نقل جاده‌ای در تنوع شغلی ساکنان مشهد در بین پاسخ گویان مورد مطالعه تأثیر معنی داری دارد	با توجه به این که حمل و نقل جاده ای در تنوع شغلی تاثیر می گذارد پس می توان پیشنهاد داد که - تشویق بخش خصوصی داخلی و خارجی به سرمایه گذاری توریستی از طریق حمایتهای دولتی. -راه اندازی و توسعه سایت های اینترنتی جهت کسب اطلاعات و خرید و رزرو. -توسعه وتجهیز نمودن ناوگان حمل ونقل
اقتصاد و معیشت	حمل و نقل جاده‌ای در اقتصاد خانواده و معیشت ساکنان مشهد در	با توجه به این که حمل و نقل جاده ای در اقتصاد خانواده و معیشت تاثیر می گذارد پس می توان پیشنهاد داد با توجه به

[Downloaded from mail.jnraims.ir on 2026-11-18]

	بین پاسخ گویان مورد مطالعه تاثیر معنی داری دارد	این که توسعه ی زیرساخت ها از الزامات مهم رشد اقتصادی و افزایش رفاه عمومی به شمار می رود. سرمایه گذاری مستقیم بر روی زیرساخت ها باعث فراهم شدن امکانات تولیدی شده و فعالیت های اقتصادی را تحریک نموده و با کاهش هزینه های تجارت و انتقالات باعث بهبود رقابت پذیری می شوند و در نهایت به توسعه و رشد اقتصادی کمک می نمایند. امروزه حمل و نقل جاده ای، به عنوان یکی از مهمترین شاخص های توسعه ی اقتصادی به حساب می آید. کارشناسان و اقتصاددانان، بر این باورند که برای توسعه ی یک واحد اقتصادی می بایست دو واحد توسعه حمل و نقلی جاده ای را ایجاد کرد.
اشتغال	حمل و نقل جاده‌ای در اشتغال ساکنان مشهد در بین پاسخ گویان مورد مطالعه تاثیر معنی داری دارد	با توجه به این که حمل و نقل جاده ای در اشتغال تاثیر می گذارد پس دولتمردان می توانند برای ایجاد فرصت های شغلی بخش جاده ای را گسترش دهند و از این طریق شغل های زیادی را برای جامعه ایران بخصوص جوانان جویار کار فراهم کنند.
درآمد	حمل و نقل جاده‌ای در افزایش درآمد ساکنان مشهد در بین پاسخ گویان مورد مطالعه تاثیر معنی داری دارد	با توجه به این که حمل و نقل جاده ای در درآمد تاثیر می گذارد پس می توان پیشنهاد داد به حوزه برنامه ریزان که برای افزایش سطح درآمد مردم و شهروندان باید ناوگان حمل و نقل جاده ای را تقویت کرد.

[Downloaded from mail.jnraims.ir on 2026-11-18]

فهرست منابع و مآخذ

ـ اکبریان، رضا، قائدی، علی. (۱۳۹۰). سرمایه گذاری در زیرساخت های اقتصادی و بررسی تاثیر آن بر رشد اقتصادی، پژوهش های رشد و توسعه اقتصادی، دوره۱، شماره۳. صص۴۸-۱۱.

ـ بابا زاده، محمد، قدیمی، خلیل، محسنی، رضا. (۱۳۸۸). تاثیر سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل بر رشد اقتصادی در ایران، پژوهشنامه بازرگانی، دوره ۱۳، شماره ۵۰. صص۱۹۹-۱۵۷.

ـ ترکان، اکبر، شهبازی، میثم. (۱۳۸۹). بررسی چگونگی جلب مشارکت بخش خصوصی در توسعه زیرساخت های حمل ونقل جاده ای؛ مسائل و راهکارها، راهبرد، شماره ۵۷، ۲۷۶-۲۴۵

ـ تقوی، مهدی، محمدی، حسین. (۱۳۸۸). تاثیر زیرساختهای سرمایه گذاری بر رشد اقتصادی ایران، پژوهشنامه اقتصادی، پژوهشنامه اقتصادی، پژوهشنامه اقتصادی، دوره ۹، شماره۱. صص۴۲-۱۵.

ـ پهلوانی، مصیب، مهرابی، حسین، افشارپور، مهلا. (۱۳۹۳). بررسی تأثیر توسعهٔ زیرساخت‌های حمل و نقل بر رشد اقتصادی استان های ایران، تحقیقات مدل سازی اقتصادی، شماره۱۶، صص۴۹-۲۴. .

ـ کریم زاده، سعید؛ عمادزاده، مصطفی، کامکار، هادی(۱۳۹۰). اثر سرمایه گذاری دولت در بخش حمل و نقل بر رشد اقتصادی درایران، فصلنامه مدلسازی اقتصادی، شماره۴، صص۸۲-۶۳

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

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

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

[Downloaded from mail.jnraims.ir on 2026-11-18]

[Downloaded from mail.jnraims.ir on 2026-11-18]