

The Role of Rural Transportation And Accessibility In Economic Diversification (Case Study: Asadabad County)

Naser Shafieisabet^{1*}, Siavash Moradi Makram²

1. Associate Professor, Department of Human Geography and Spatial Planning, Faculty of Earth Sciences, Shahid Beheshti University, Iran

2. Master of Geography and Rural Planning, Department of Human Geography and Spatial Planning, Faculty of Earth Sciences, Shahid Beheshti University, Iran.

* Corresponding Author, n_shafiei@sbu.ac.ir

Received: 23/04/2024

Accepted: 09/06/2024

Published: 20/09/2024

Article Info

Abstract

Transportation, by facilitating access, diversifies economic activities. However, villages still face many challenges in this regard. Therefore, in the present research, to accurately explain the subject, the relationship between the transportation system and the diversification of economic activities in rural areas was measured based on a descriptive-analytical method and using a questionnaire tool with 9 indicators at the level of 30 villages and 368 sample households in Asadabad County in 2022. The validity of the questionnaire items was obtained using the opinions of experts and the reliability using Cronbach's alpha coefficient for each of the variables of rural transportation and access and diversification of economic activities, which were calculated as 0.816 and 0.781, respectively. The findings showed that all transportation indicators had an impact on the diversification of economic activities in rural areas of Asadabad County. Also, transportation and easy access through the expansion of transportation infrastructure, improvement of transportation services, transportation quality, and transportation costs have had an impact on the indicators of economic activity diversification. Based on the findings obtained from the structural equation model of the research, it was revealed that the fit of the rural transportation path coefficients had a 0.94 impact on the diversification of economic activities; Therefore, the structural equation model of the research has a good and acceptable fit and a positive and significant relationship was observed between the indicators of rural transportation and access and the diversification of economic activities. Thus, improving rural transportation and access indicators has been a guarantee for the diversification of economic activities in rural areas of Asadabad County.

Keywords: diversification of activities, accessibility, economic development, infrastructure expansion.

Research Paper
Volume 16, Issue 5, Summer 2024
Pages 31-45

Cite this article:

Shafieisabet, N., & Moradi Makram, S. (2024). The Role of rural transportation and accessibility in economic diversification (Case study: Asadabad County). *Journal of Economic Geography Research*, 5(17), 31-45.

 <https://doi.org/10.30470/jegr.2024.2027131.1166>



2821-2266 © University of Zanjan.

This is an open access article under the CC BY-NC/4.0/License (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>).

Extended Abstract

Introduction

Transportation or movement, which involves the movement of people, goods, energy, services, information, and knowledge in a mixed physical and virtual space, plays a significant role in diversifying economic activities in rural areas. In such a way that the main and secondary road network and the expansion of farm-to-market roads connect human activities and various economic sectors within the spatial organization. In addition, transportation and the road network are considered as a fundamental factor in diversifying economic activities within the framework of spatial flow and a sectoral part (Lasisi & Makinde, 2020).

Methodology

This research is applied in terms of its purpose and descriptive-analytical in terms of its nature and research method, based on a quantitative and field approach. To collect data and information, both library and field methods have been used. In this way, the documentary and library method were used in the field of literature, and to collect information related to the research variables, in addition to the library method, a researcher-made questionnaire was used at the household level in rural areas and on a Likert scale of five levels: very low, low, medium, high, and very high. The statistical population of the research was 99 inhabited villages of Asadabad County, from which 30 villages were randomly selected. The number of households in the sample villages based on the 2016 national population and housing census of the Statistical Center of Iran was 7077 households.

The sample size for completing the questionnaire was determined based on the number of 7217 households in 30 randomly selected villages and based on the Cochran formula, using a 95% confidence level and a desired probability accuracy of 5% and a pre-estimated variance of (0.25), the sample size for households was obtained as 368 samples.

Results and discussion

The findings of the structural equation model revealed that the fit of the rural transportation path coefficients had a 0.94

impact on the diversification of economic activities; therefore, the structural equation model of the research has a good and acceptable fit and a positive and significant relationship was observed between the indicators of rural transportation and the diversification of economic activities. Thus, improving rural transportation indicators has been a guarantee for the diversification of economic activities in rural areas of Asadabad County. Based on this, the obtained results are consistent with the findings of Khodapanahi (1400), who revealed in their research that the role of transportation in the economic development of rural areas is undeniable, but its indicators have different effects on economic dimensions.

Conclusion

Transportation or movement is considered one of the main foundations of development and a factor influencing the economic development of rural areas. The level of comprehensive development of countries and rural communities is directly related to the transportation system and their access to it. Based on this foundation, the present study aimed to investigate the role of rural transportation in diversifying economic activities in rural areas of Asadabad County. Based on the findings of this research, over the past few decades, the expansion of asphalt roads and the development of the Asadabad-Kermanshah road and the passage of the road adjacent to the villages have led to economic development and diversification of rural economic activities, leading to increased processing of animal products, processing of horticultural products, workshop industries, freight and passenger transportation activities, tourism activities, and administrative and medical activities. Based on the research results, it was revealed that the rural transportation system has had an impact on the diversification of economic activities in rural areas of Asadabad County.

Funding

Support funding no is there.

Authors' Contribution

All authors contributed equally to the writing and data analysis of this article.

Conflict of Interest

Authors declared no conflict of interest.

Acknowledgments

We would like to express our sincere gratitude to all villagers and local officials in the studied villages for their cooperation in completing the questionnaire.

نقش جابه‌جاگری و دسترسی روستایی در تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی (مورد مطالعه: شهرستان اسدآباد)

ناصر شفیع‌ی ثابت^۱، سیاوش مرادی مکرّم^{۲*}

۱. دانشیار، گروه جغرافیای انسانی و آمایش، دانشکده علوم زمین، دانشگاه شهید بهشتی، ایران.

۲. کارشناسی ارشد، گروه جغرافیای انسانی و آمایش، دانشکده علوم زمین، دانشگاه شهید بهشتی، ایران.

تاریخ انتشار: ۱۴۰۳/۶/۳۰

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۳/۲۰

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۲/۰۴

اطلاعات مقاله چکیده

جابه‌جاگری با آسان نمودن دسترسی‌ها باعث تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی می‌شود؛ با این وجود هنوز روستاها چالش‌های بسیاری در این زمینه دارند. در پژوهش حاضر برای تبیین دقیق موضوع، ارتباط میان نظام جابه‌جاگری و تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی نواحی روستایی بر اساس روش توصیفی-تحلیلی و مبتنی بر ابزار پرسش‌نامه و در قالب ۹ شاخص در سطح ۳۰ روستا و ۳۶۸ خانوار نمونه روستاهای شهرستان اسدآباد در افق زمانی ۱۴۰۱ سنجیده شد. روایی گویه‌های پرسش‌نامه با بهره‌گیری از نظر متخصصان و پایایی با استفاده از ضریب آلفای کرونباخ به دست آمده برای هر یک از متغیرهای جابه‌جاگری و دسترسی روستایی و تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی به ترتیب برابر ۰/۸۱۶ و ۰/۷۸۱ محاسبه شده است. یافته‌ها نشان داد که همه شاخص‌های جابه‌جاگری بر روی تنوع‌بخشی فعالیت‌های اقتصادی نواحی روستایی شهرستان اسدآباد اثرگذار بوده‌اند. جابه‌جاگری و دسترسی آسان از طریق گسترش زیرساخت‌های جابه‌جاگری، بهبود خدمات جابه‌جاگری، کیفیت جابه‌جاگری، هزینه جابه‌جاگری، بر شاخص‌های تنوع‌بخشی فعالیت‌های اقتصادی اثرگذار بوده است. بر اساس یافته‌های حاصل از مدل معادلات ساختاری پژوهش آشکار شد برآزش ضرایب مسیر جابه‌جاگری روستایی به میزان ۰/۹۴ بر تنوع‌بخشی فعالیت‌های اقتصادی تأثیر داشته و مدل معادلات ساختاری پژوهش از برآزش مناسب و قابل قبولی برخوردار است و میان شاخص‌های جابه‌جاگری و دسترسی روستایی و تنوع‌بخشی فعالیت‌های اقتصادی رابطه مثبت و معناداری مشاهده شد. بدین ترتیب بهبود شاخص‌های جابه‌جاگری و دسترسی روستایی تضمین‌کننده تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی در نواحی روستایی شهرستان اسدآباد بوده است.

دوره ۵، شماره ۱۶، تابستان ۱۴۰۳
صفحه ۴۵-۳۱
مقاله پژوهشی

کلید واژه‌ها: تنوع‌بخشی فعالیت‌ها، قابلیت دسترسی، توسعه اقتصادی، گسترش زیرساخت.

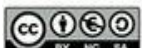
n_shafiei@sbu.ac.ir

*نویسنده مسئول:

ارجاع به این مقاله: شفیع‌ی ثابت، ناصر؛ و مرادی مکرّم، سیاوش. (۱۴۰۳). نقش جابه‌جاگری و دسترسی روستایی در تنوع‌بخشی فعالیت‌های اقتصادی (مورد مطالعه: شهرستان اسدآباد)، فصلنامه پژوهش‌های جغرافیای اقتصادی، ۵(۱۶)، ۴۵-۳۱.



<https://doi.org/10.30470/jegr.2024.2027131.1166>



2821-2266 © University of Zanjan.

This is an open access article under the CC BY-NC/4.0/License (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>).

مقدمه

حمل‌ونقل یا جابه‌جاگری^۱ که دربردارنده کار جابه‌جایی انسان، کالا، انرژی، خدمات، اطلاعات و دانش در یک فضای آمیخته فیزیکی و مجازیست، نقش پرشماری در تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی نواحی روستایی دارد، به گونه‌ای که شبکه راه‌های اصلی، فرعی و گسترش راه‌های میان مزارع، فعالیت انسانی و همچنین بخش‌های گوناگون اقتصادی را در درون سازمان فضایی به یکدیگر پیوند می‌دهند. افزون بر این، جابه‌جاگری و شبکه راه‌ها به مثابه عامل بنیادین در تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی در چارچوب جریان فضایی و بخشی به شمار می‌آیند (Lasisi & Makinde, 2020: 251). موضوع جابه‌جاگری در نواحی روستایی به مثابه بستری برای دسترسی به کالاهای ضروری اقتصادی و خدماتی می‌باشد. حمل‌ونقل و جابه‌جاگری امکانات، توانمندی و تسهیلاتی برای نواحی روستایی فراهم می‌سازد که از راه آن روستاییان بتوانند به آرمان‌های خود در زمینه متنوع‌سازی فعالیت‌های اقتصادی دست یابند و زندگی سودمند و رضایت‌بخشی از نگاه اجتماعی- اقتصادی داشته باشند. وجود راه‌های روستایی و جابه‌جاگری نقش مهمی در آسان نمودن فروش و صادرات کشاورزی و تولیدات روستاییان دارد و راه مناسبی در سهولت عرضه محصولات کشاورزی در بازار فراهم می‌کند (خداپناه، ۱۴۰۰: ۱۰۱). حمل‌ونقل و جابه‌جاگری یکی بنیادی‌ترین نیازهای نواحی روستایی است که در پی نیازهای همبسته با دادوستد کالا و خدمات و جابه‌جایی مسافر پدیده آمده و همه روزه در پی گسترش روابط فردی، اجتماعی و اقتصادی، بیش‌ازپیش ضرورت می‌یابد؛ بدین‌سان جابه‌جاگری در نواحی روستایی در پی قابلیت دسترسی و تحرک شکل گرفته و گسترش می‌یابد. هر چه قابلیت تحرک در نواحی روستایی بیشتر باشد، جابه‌جایی میان روستاهای آن هم بیشتر شده و فعالیت‌ها هم متنوع‌تر خواهد شد (ظاهری و همکاران، ۱۳۹۶: ۱۵۴). قابلیت دسترسی روستاییان به نظام حمل‌ونقل مناسب روستایی در چارچوب گسترش زیرساخت‌ها و خدمات حمل‌ونقل روستایی و بهبود کیفیت آن از سه دیدگاه ارزشمند است: نخست باعث دسترسی روستاییان به امکانات و خدمات می‌شود، دوم، سبب افزایش جابه‌جایی و تحرک روستاییان شده که این موضوع موجب خارج شدن آن‌ها از انزوای جغرافیایی می‌شود و سوم، موجب دسترسی آن‌ها به بازار فروش محصولات می‌شود که افزون بر تنوع‌بخشی به فعالیت‌ها، رشد اقتصادی برای روستاها را هم در پی دارد (Ellis, 1977: 2). به این ترتیب جابه‌جاگری و دسترسی روستایی به مثابه یک موضوع بنیادین مورد توجه بسیاری از پژوهشگران توسعه قرار گرفته است (Donnges et al., 2007: 20). از این رو در نواحی روستایی انجام کارهایی در راستای بهبود نظام جابه‌جاگری روستایی برای دسترسی بیشتر به خدمات بازار، بهبود شرایط اقتصادی روستاییان و کاهش فقر روستایی را در پی خواهد داشت (Hine, 2014: 6). جابه‌جاگری یکی از برجسته‌ترین فعالیت‌ها و اجزای ضروری اقتصاد بشمار می‌آید که دارای نقش بنیادین در برقراری پیوند و جریان‌های فضایی گوناگون است (Rodrigue et al., 2009: 3). در مناطق محروم سیاست‌های جابه‌جاگری نقشی حیاتی در توسعه ایفا می‌کند. پاره‌ای از پژوهشگران دسترسی داشتن به نظام جابه‌جاگری را یکی از بنیادی‌ترین عوامل کاهش انزوای روستاییان می‌دانند؛ بنابراین قابلیت دسترسی به نظام جابه‌جاگری روستایی یکی از مؤلفه‌های ارزشمندی است که می‌تواند در تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی نواحی روستایی اثرگذار باشد (سجاسی قیداری و همکاران، ۱۳۹۶: ۲۳۱). همچنین، به‌مثابه یک کنش‌یار بنیادین برای رشد اقتصادی و گشودن بازارها به مناطق روستایی، ایجاد اشتغال و از بین بردن تنگناها در دسترسی به خدمات برشمرده می‌شود. جابه‌جاگری دسترسی به منافع اقتصادی و اجتماعی برای مناطق روستایی را فراهم می‌سازد (Igwe, 2013: 299). قابلیت دسترسی به حمل‌ونقل روستایی افزون بر مزایای اقتصادی، به کاهش پیامدهای فقر همبسته است. چرا که با از بین بردن تنگناها در نواحی روستایی زمینه را برای دسترسی آسان به آموزش و پرورش، بهداشت و درمان و دیگر خدمات اجتماعی و اقتصادی فراهم می‌سازد و به توسعه اقتصادی نواحی روستایی و برون رفت روستاها از تنگناها کمک می‌نماید (Porter, 2012: 1). نسبت بالایی از جمعیت فقیر کشورهای در حال توسعه همچون ایران در نواحی روستایی زندگی می‌کنند که از نظام حمل‌ونقل و دسترسی مناسبی

1- Transportation

نقش جابه‌جاگری و دسترسی ... / شفیع‌ی ثابت و مرادی مکرم

برخوردار نیستند. نامناسب بودن قابلیت دسترسی به جابه‌جاگری روستایی بر روی فعالیت‌های اقتصادی و اشتغالزایی، درآمد و معیشت آن‌ها اثرگذار است؛ بدینسان بسیاری از پژوهشگران باور دارند برای پیشرفت اقتصاد روستایی و کاهش فقر در این نواحی بایسته است کارهایی در زمینه بهبود نظام جابه‌جاگری روستایی با رویکرد توسعه حمل‌ونقل مبنا^۱ در راستای افزایش دسترسی آنان به بازار، خدمات اساسی و بهبود شرایط اقتصادی انجام شود. بر مبنای واکاوی ادبیات و پیشینه موضوع، برای دستیابی به توسعه اقتصادی در فراگرد توسعه پایدار روستایی و در پی آن کاهش فقر در مناطق روستایی بایسته است فعالیت‌های گوناگون اقتصادی در این نواحی شکل گیرد؛ بنابراین جابه‌جاگری مناسب باعث افزایش دسترسی به فرصت‌های اقتصادی و تنوع‌بخشی به فعالیت‌ها از راه کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل می‌شود. گسترش فضایی بازار که به سبب گسترش جابه‌جاگری امکان‌پذیر است؛ موجب تغییر در الگوی مصرف و تولید شده و با ایجاد قابلیت تحرک و جابه‌جایی بالا و ایجاد تحرک در فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی، همگی به بهبود و توسعه نواحی روستایی می‌انجامد. با وجود این‌که جابه‌جاگری روستایی نقش چشمگیری در تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی و پیشرفت اقتصادی نواحی روستایی داشته باشد، ولی جابه‌جاگری روستایی در کشور و ناحیه مورد مطالعه نسبت به شهرها کمتر مورد توجه قرار گرفته است. بر همین مبنا حمل‌ونقل و جابه‌جایی کالا و مسافر در روستاهای کشور و به ویژه شهرستان اسدآباد از نگاه قابلیت دسترسی و جابه‌جایی با چالش‌های زیادی روبرو می‌باشد. بدین‌سان نگرستن به این مقوله برای کاهش شکاف میان آنچه که باید باشد و آن چه که اکنون در نواحی روستایی شهرستان اسدآباد مشاهده می‌شود، از اهمیت بنیادین برخوردار است؛ چرا که تعداد زیادی از جمعیت شهرستان اسدآباد در نواحی روستایی زندگی می‌کنند. بر مبنای مقدمه بیان شده واکاوی نظام جابه‌جاگری روستایی و بهبود آن می‌تواند موجب تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی در چارچوب جابه‌جایی کالا و محصولات کشاورزی و غیرکشاورزی روستایی به بازار مصرف شهری شود. بدین‌سان پژوهش حاضر با تأکید بر جنبه‌های گفته شده در پی پاسخگویی به پرسش بنیادین زیر است:

نظام جابه‌جاگری و دسترسی روستایی چه تأثیری بر تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی روستایی شهرستان اسدآباد دارد؟

مبانی نظری و پیشینه پژوهش

شاید نخستین نظریه‌پرداز حمل‌ونقل و جابه‌جاگری که به شکل ویژه به تعیین سهم دقیق آن در توسعه اقتصادی پرداخت «هیرشمن^۲» بود. او با این چالش روبرو بود که آیا سرمایه‌گذاری در جابه‌جاگری بایسته است پیش از و یا در پاسخ به فعالیت‌های برآمده از رشد اقتصادی انجام شود؟ یا این‌که آیا سرمایه‌گذاری در جابه‌جاگری به‌مثابه آغازگر توسعه کار می‌کند؟ (Davis, 2004: 3). در سال ۱۸۲۶ میلادی «فون تونن^۳» آلمانی نقش حمل‌ونقل و جابه‌جاگری را در توسعه روستایی پیش کشید. وی در زمینه مکان‌یابی بهینه محصولات کشاورزی همبسته با شهر، حمل‌ونقل و جابه‌جاگری را عاملی تعیین‌کننده دانست و نشان داد هزینه جابه‌جاگری با فاصله از شهر افزایش می‌یابد (Burdina, 2004: 11). «لوش^۴» نظریه‌پرداز دیگری است که به موضوع هزینه حمل‌ونقل و بعد مسافت توجه کرده و باورداشت که تولید محصولات کشاورزی با عملکرد بالا در هکتار، با فاصله‌ای نزدیک‌تر به بازار انجام می‌شود و محصولات با عملکرد پایین از بازار مصرف دورترند (Freeman, 2009: 299). پس از آن نظریه‌پردازان دیگری چون «کریستالر^۵» در نظریه مکان مرکزی، «موریل^۶» در نظریه تعادل فضایی، «فریدمن^۷» در نظریه مرکز-پیرامون، «فرانسو پرو^۸»، «وبر^۱»، «میسرا^۲» و دیگران، در

1- Transit - Oriented Development (TOD)

۲- Hirshman

۳- Von Tonen

۴- Lösch

۵- Christaller

۶- Muriel

۷- Friedmann

۸- François Perroux

سازمان‌یابی کانون‌های شهری و روستایی، ارزشمندی حمل‌ونقل و خدمات‌رسانی مناسب به نواحی روستایی، نظریه‌هایی را پیش کشیدند که زمینه را برای انجام پژوهش‌های پرشماری فراهم ساخت. از دیدگاه این صاحب‌نظران حمل‌ونقل یا جابه‌جاگری واژه‌ای است که در برگیرنده کار جابه‌جایی انسان، کالا، انرژی، خدمات، اطلاعات و دانش در یک فضای آمیخته فیزیکی و مجازی بوده است و از نگاه واژه‌شناسی، واژه حمل‌ونقل از ترکیب دو واژه انگلیسی «Trans» به معنای عبور و «Portare» به معنی حمل کردن تشکیل شده است (رضوانی و همکاران، ۱۳۹۱: ۵۰). حمل‌ونقل یکی از پراچ‌ترین فعالیت‌های انسان در سراسر جهان بوده و از اجزاء ضروری اقتصاد است (Rodrigue et al., 2009: 3). بیشتر نظریه‌پردازان توسعه روستایی، شبکه حمل‌ونقل و وضعیت مناسب راه‌ها را از نمادهای توسعه و بسترهای زمینه‌ساز آن می‌دانند (نجفی و همکاران، ۱۳۹۷: ۳۴)؛ بر همین مبنا وجود راه روستایی و حمل‌ونقل مناسب نقش مهمی در تسهیل فروش و صادرات محصولات کشاورزی و تولیدات روستاییان ایفا می‌کند (کریمی و پاشازاده، ۱۳۹۲: ۳۷). حمل‌ونقل را می‌توان حرکت مردم با هر وسیله ممکن برای دست‌یافتن به اهداف تعریف کرد. حمل‌ونقل روستایی را می‌توان حرکت مردم و کالاهایشان برای آرمان‌های گوناگون، بر روی زیرساخت‌های گوناگون با هر نوع راهی همچون کوره‌راه‌ها، مالروها، پیاده‌راه‌ها که امکان‌پذیر است، تعریف کرد (پورطاهری و همکاران، ۱۳۹۰: ۹۰). قابلیت دسترسی به عنوان پایین آوردن هزینه مردم همچون هزینه مالی، کوشش فیزیکی و زمان صرف شده و جابه‌جایی مسافران و کالاهایشان به واسطه بهره‌گیری از تسهیلات فیزیکی، خدمات، منابع و فرصت‌های موردنیاز آن‌ها که در بالاترین سطح از دسترسی که برای آن‌ها وجود دارد، تعریف می‌شود. همچنین قابلیت دسترسی به فضاهای عمومی به ابعاد گوناگون اجتماعی، سیاسی - اقتصادی، روانی و هندسی مرتبط است (Nicholls, 2001: 204). قابلیت دسترسی یکی از جنبه‌های رویکرد کاهش فقر در جامعه می‌باشد. حمل‌ونقل و مکان‌یابی خدمات را می‌توان عامل مؤثر بر دسترسی در نظر گرفت. عوامل مؤثر بر تحرک و جابه‌جایی محیط فیزیکی، هزینه، توانمندی، حمل‌ونقل و غیره، در برگیرنده منابعی است که دلالت بر دارایی‌های سرمایه‌ای طبیعی، مالی، انسانی، فیزیکی و اجتماعی دارد و در رویکرد معیشت پایدار مشخص شده است. این منابع می‌تواند توسط عناصر دیگر مانند وسایل نقلیه و زیرساخت‌های حمل‌ونقل که نظام حمل‌ونقل را تشکیل می‌دهند، تعریف شود (Davis, 2004: 16). قابلیت دسترسی در رابطه با کاهش فقر هم بسیار تأثیرگذار است. از بین بردن محدودیت در حمل‌ونقل جاده‌ای روستایی، دسترسی به آموزش، مراقبت‌های بهداشتی و دیگر خدمات اجتماعی و اقتصادی را فراهم می‌کند و بهبود جاده‌ها، ایمنی را بیشتر و استفاده جاده‌ای را برمی‌انگیزد (Porter, 2012: 11). در کشورهایی در حال توسعه یکی از محدودیت روستاییان به ویژه گروه‌های فقیر برای بهبود وضعیت زندگی‌شان، کمبود دسترسی آن‌ها به کالاها و خدمات ضروری و اساسی است. هر چند که تمام خانوارهای شهری و روستایی، اعم از فقیر و غنی نیازمند دسترسی به تسهیلات، کالا و خدمات، به منظور برآوردن نیازهای اساسی و اقتصادی و اجتماعی هستند تا بتوانند یک زندگی مفید و سودمند را از لحاظ ابعاد اقتصادی و اجتماعی در دوران زندگی خود داشته باشند. دسترسی یکی از عناصر راهبردی حمل‌ونقل است. دسترسی‌های مردم در نواحی روستایی را می‌توان در سه گروه دسته‌بندی کرد: آن‌هایی که در ارتباط با نیازهای اساسی مانند ذخایر آبی و امنیت غذایی است؛ آن‌هایی که در ارتباط با ابعاد رفاه اجتماعی روستاییان مانند بهداشت و آموزش است؛ آن‌هایی که در ارتباط رفاه اقتصادی زندگی روستایی مانند کشاورزی، دامداری و صنایع روستایی است (Donnges et al., 2007: 4). گفتنی است هرچند در نخستین برخورد با مفهوم قابلیت تحرک و دسترسی آن به نظر آشکار می‌رسد، ولی زمانی که آن‌ها با تسهیلات و شیوه‌های ناهمسان حمل‌ونقل مقایسه می‌شوند، می‌تواند ابهام‌آور و پیچیده باشد؛ بنابراین حمل‌ونقل و دسترسی به مثابه راحتی دستیابی به مکان‌های مطلوب تعریف و به راستی قابلیت دسترسی بیشتر بر ابعاد اجتماعی تفسیر می‌شود که نشان دهنده فرآیند «تحرک» و «دسترسی» می‌باشد. قابلیت دسترسی به خودی خود بیشتر بر کیفیت حمل‌ونقل پافشاری می‌کند و اشاره کمتری

نقش جابه‌جاگری و دسترسی ... / شفیع‌ی ثابت و مرادی مکرم

بر روی ویژگی عامل تحرک و یا مقصد یا مکان دارد. پراکندگی اهداف و برنامه‌های عمران روستایی در بخش‌های گوناگون همچون حمل‌ونقل و جابه‌جاگری روستایی باعث شده که هماهنگی و همسانی بایسته در میان آن‌ها وجود نداشته باشد. رویکرد یکپارچه در مورد سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل و جابه‌جاگری روستایی، سزاوار شناخت فراگیر نیازهای و قابلیت تحرک روستاییان و همچنین شناخت راه‌های روستایی و سرمایه‌گذاری در زیر بخش‌های آن است. در این چارچوب حمل‌ونقل و جابه‌جاگری روستایی به گونه‌ای گستره نهادهای موقفی در راهبردهای معیشت روستاییان است و عناصر تشکیل دهنده آن که در شکل ۱ نمایان است، دربرگیرنده سه عنصر: ۱- وسایل و خدمات جابه‌جاگری؛ ۲- کیفیت امکانات و تسهیلات جابه‌جاگری؛ ۳- زیرساخت‌های جابه‌جاگری که با معیارهای زمان کوشش و هزینه، اندازه‌گیری می‌شود (Starkey, 2002: 9).

خدمات حمل‌ونقل و جابه‌جاگری نقش بنیادین در تحرک اقتصاد و کاهش فقر بر دوش دارد. در مناطق روستایی یکی از عوامل مؤثر برای افزایش درآمد، کاهش فقر و رفاه اجتماعی و اقتصادی خانواده از طریق بهره‌وری و فعالیت‌های محلی است و فعالیت‌های اقتصادی به خدمات حمل‌ونقل بسیار وابسته هستند (ظاهری و همکاران، ۱۳۹۶: ۱۵۸). وسیله نقلیه‌ای که یکبار در روز یا در هفته به جابه‌جایی بار و مسافر برای رفع نیازهای ضروری مناطق روستایی مانند مراکز درمانی، آموزشی و همینطور انتقال نهادهای کشاورزی بپردازد، می‌تواند از اهمیت ویژه‌ای برای جوامع محلی برخوردار باشد (Lebo, 2001: 8)؛ این امر منجر به کاهش زمان و فاصله مسافرت‌های شخصی و حمل کالا با ویژگی‌های کاهش زمان جابه‌جایی، دسترسی به بازاریابی، دسترسی به خدمات اجتماعی می‌گردد (Barwell, 1988: 33). کمیت و کیفیت دسترسی به نظام جابه‌جاگری یکی از مهم‌ترین‌های مؤلفه‌های اثرگذار در مناطق روستایی از طریق کاستن از انزوای جغرافیایی و تسهیل پیوندهای فضایی و بهبود ارتباطات بین مبدأ و مقصد قلمداد می‌شود (بیگدلی و همکاران، ۱۴۰۱: ۶۱). دومین عنصر از جابه‌جاگری کیفیت امکانات و تسهیلات آن است. فاصله خانوار از تسهیلات مانند دسترسی به آب جنگل‌ها، آسیاب، مراکز آموزشی، مراکز بهداشت و غیره، مقدار زمان و هزینه است که ساکنان روستایی برای فعالیت‌های حمل‌ونقل صرف می‌کنند. بر همین مبنا بهبود کیفیت مکان‌ها و تسهیلات می‌تواند مهم باشد و با تجربه و آزمایش می‌توان شرایط جایگزین بهتری برای دسترسی خانوارهای روستایی پیدا کرد (Lebo, 2001: 7). زیرساخت‌ها، شبکه‌ای از نظام‌ها، جریان‌های مستقل و انسان‌ساز است که در تولید و توزیع جریان مداوم کالاها و خدمات عمل می‌کنند و بدون آن‌ها جوامع معاصر، نمی‌توانند ادامه حیات دهند (آل‌هاشمی و همکاران، ۱۳۹۵: ۶). یکی از مهمترین زیرساخت توسعه اقتصادی، شبکه حمل‌ونقل و زیرساخت آن است (ترکان و شهبازی، ۱۳۸۹: ۲۴۶). با سرمایه‌گذاری و بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل و جابه‌جاگری در مناطق روستایی با توجه به بهبود دسترسی به بازار تهیه مواد موردنیاز تولید و فروش محصولات، شعاع عملکرد جمعیت ساکن در آن‌ها برای به خدمت گرفتن و بهره‌برداری از امکانات درگستره منطقه افزایش می‌یابد، فعالیت‌های اقتصادی هم رونق گرفته و در همین راستا هزینه‌های حمل‌ونقل کاهش و از این طریق امکان رقابت منطقه‌ای در کل اقتصاد بهبود می‌یابد. از سوی دیگر افزایش سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری بیشتر معیشتی چون آسیب به محیط‌زیست را در پی خواهد داشت (بیضائی، ۱۳۹۱: ۷۷). توسعه حمل‌ونقل و جابه‌جاگری امکان دسترسی به منابع و بازارها را فراهم کرده، به این ترتیب، امر تولید و بازاریابی و مبادله کالاها را آسان‌تر می‌سازد. آسان‌سازی بازاریابی محصولات و خریدوفروش آن‌ها امکان بهره‌گیری از صرفه‌های ناشی از مقیاس تولید و ارتقای بهره‌وری عوامل تولید را امکان‌پذیر می‌سازد. برآیند این دگرگونی‌ها، کاهش قیمت نهاده‌ها و هزینه‌های تولید کالا و خدمات را به همراه دارد. افزون بر این، توسعه حمل‌ونقل به دلیل آسان‌سازی فعالیت‌های تولیدی و امکان جابه‌جایی آسان‌تر بار و مسافر موجب کاهش نابرابری بین منطقه‌ای و متعادل‌تر شدن توزیع درآمد در کشورها را فراهم می‌سازد. پژوهش‌های انجام شده در ایران در این زمینه نیز مؤید این حقیقت است که رشد اقتصادی برآمده از توسعه حمل‌ونقل موجب کاهش نابرابری درآمدی میان خانوارهای مناطق روستایی می‌شود (شریفی، ۱۳۹۰: ۲۱۰). واکاوی پیشینه موضوع نمایانگر آن است که بررسی حمل‌ونقل روستایی در میان پژوهشگران و برنامه‌ریزان روستایی رواج دارد و پژوهش‌های پر شماری در این

زمینه انجام شده است که به اختصار به معرفی آن‌ها پرداخته می‌شود. لسیسی و مکیند^۱ (۲۰۲۰) در پژوهش خود نمایان ساختند که زیرساخت‌های نامناسب بر هزینه حمل‌ونقل کالا و خدمات اثرگذار بوده و این موضوع به نوبه خود بر زندگی روستاییان تأثیر می‌گذارد. پروس و سیکورا^۲ (۲۰۲۱) در پژوهش خود بیان کرد که زیرساخت حمل‌ونقل به عنوان عاملی در رشد و توسعه اقتصادی منطقه و رفت‌وآمد مردم و مبادله کالا و توسعه اقتصادی روستایی محسوب می‌شود. کایسر و بارستوو^۳ (۲۰۲۲) در پژوهش خود که در مورد زیرساخت‌های حمل‌ونقل روستایی در کشورهای کم درآمد بود به این نتایج دست یافتند که بهبود و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل روستایی مزایای قابل توجهی برای روستانشینان به همراه دارد. حمل‌ونقل روستایی، بخش فعال بسیاری از بخش‌های دیگر را به هم وصل کرده و اهرم کلیدی در توسعه روستایی است. ورگوتز و چمیدت^۴ (۲۰۱۹) در پژوهشی که در مناطق روستایی آلمان انجام دادند به این نتایج دست یافتند که سرمایه‌گذاری و خدمات حمل‌ونقل عمومی در مناطق روستایی برای افراد فاقد خودرو یا گواهینامه رانندگی مانند کودکان، سالمندان یا افراد معلول به عنوان اولویت شناخته می‌شود. افولابی^۵ و همکاران (۲۰۱۶) در پژوهشی که در زمینه حمل‌ونقل روستایی در نیجریه انجام دادند به این نتایج دست یافتند که محصولات کشاورزی به صورت ترکیبی کشت می‌شود و شرایط حمل‌ونقل در وضعیت مناسبی قرار ندارد و گسترش زیرساخت و بازسازی گسترده جاده‌ها، ارائه خدمات حمل‌ونقل عمومی مدرن، باعث افزایش درآمد و توسعه اقتصادی در مناطق روستایی می‌شود. اِکاردت^۶ و همکاران (۲۰۱۸) در پژوهشی در مورد حمل‌ونقل روستایی در فنلاند آشکار ساختند مناطق روستایی برای سازماندهی خدمات و جابه‌جایی به دلیل فواصل با چالش‌هایی متعددی روبرو هستند و در زمینه سرمایه‌گذاری، باید نوع حمل‌ونقل و ویژگی‌های مناطق روستایی در نظر گرفته شود. سعید و کوراچی^۷ (۲۰۱۵) با پژوهشی نمایان ساختند خدمات حمل‌ونقل عمومی در مناطق روستایی باید نوآورانه باشد. بنابراین برای اجرای خدمات حمل‌ونقل دولت و مقامات محلی تلاش کنند خدمات حمل‌ونقل عمومی در مناطق روستایی را حفظ کنند. بهبود دسترسی به این خدمات حمل‌ونقل با پوشش یک منطقه نسبتاً بزرگ، با توجه به تقاضای بالقوه و مشکلات، راه‌حل بهینه خدمات حمل‌ونقل عمومی پیشنهاد می‌شود که در نهایت هزینه حمل‌ونقل و زمان سفر کاهش می‌یابد. سجاسی قیداری و همکاران (۱۳۹۶) در پژوهش خود نمایان ساختند که شاخص کاهش هزینه‌های تولید و صرفه‌جویی در هزینه‌ها بیشترین تأثیرپذیری و افزایش سرمایه‌گذاری با خاستگاه شهری کمترین تأثیرپذیری از نظام حمل‌ونقل روستایی را داشته ولی روی هم رفته نظام جابه‌جایی روستایی اثرگذاری مثبتی بر اقتصاد روستایی ناحیه مورد مطالعه گذاشته است. بیگدلی و همکاران (۱۴۰۱) در پژوهش خود آشکار ساختند تنوع فرصت‌های شغلی و درآمدی، بهبود دسترسی به خدمات، بهبود زیرساخت و افزایش سرمایه‌گذاری در روستا در توسعه حمل‌ونقل و توسعه گردشگری روستایی تأثیر مثبت دارد. خداپناه (۱۴۰۰) در پژوهش خود آشکار ساخت در مناطق روستایی سیاست حمل‌ونقل نقش مهمی در توسعه دارد و دسترسی مناسب به آن عوامل مهمی در کاهش انزوای جغرافیایی است. همچنین مشخص شد که زیرساخت‌های حمل‌ونقل بیشترین نقش را در تبیین ابعاد توسعه اقتصادی دارد. بر مبنای ادبیات و پیشینه بررسی شده آشکار شد حمل‌ونقل نقش برجسته‌ای در توسعه اقتصادی در چارچوب گسترش زیرساخت خدمات حمل‌ونقل روستایی، بهبود کیفیت و تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی نواحی روستایی دارد. همچنین قابلیت دسترسی حمل‌ونقل در چارچوب سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل‌ونقل، مکملی برای دیگر شرایط زیربنایی می‌باشد. به عبارت دیگر سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل‌ونقل، رشد اقتصادی را در

۱- Lasisi & Makinde

۲- Prus & Sikora

۳- Kaiser & Barstow

۴- Viergutz & Schmidt

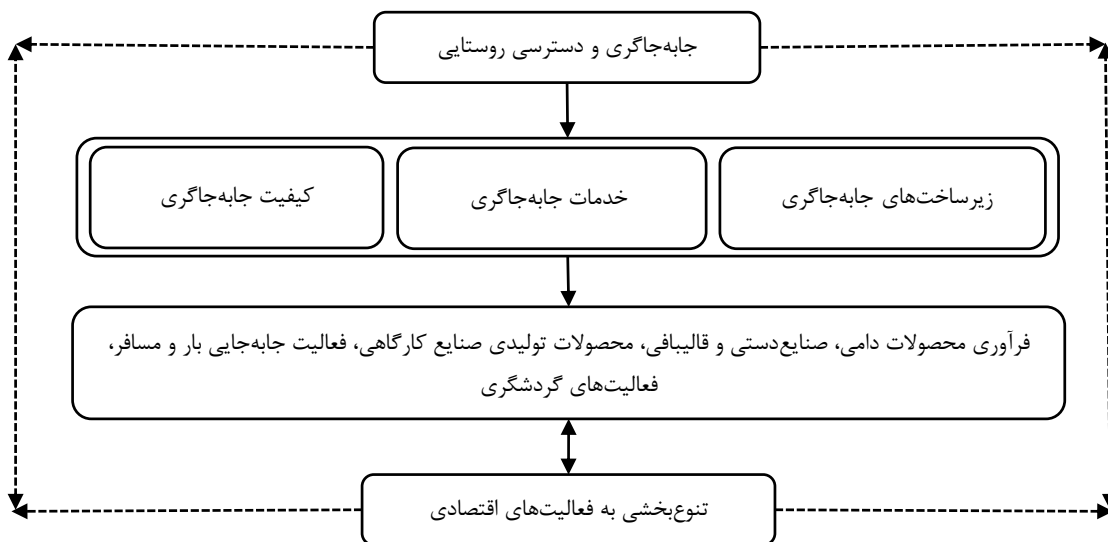
۵- Afolabi

۶- Eckhardt

۷- Saeed & Kurauchi

نقش جابه‌جاگری و دسترسی ... / شفيعی ثابت و مرادی مکرم

پی دارد که در نتیجه بهبود و توسعه روستایی و برتری‌های چشمگیری برای روستاییان به ارمغان می‌آورد. نظام حمل‌ونقل روستایی از راه کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل کالا و جابه‌جایی روستاییان، بیشتر شدن کالاها و تولیدات کشاورزی و غیرکشاورزی، افزایش اشتغال و درآمد و ارزش‌آفرینی زمین، در توسعه اقتصادی نواحی روستایی اثرگذار است. حمل‌ونقل روستایی افزون بر رشد اقتصادی روستاییان بر بهداشت، آموزش و دادوستد اثرگذار است. کاهش زمان مسافرت و افزایش تعداد جابه‌جایی در جاده آسفالت دو برابر جاده خاکی می‌باشد. سرمایه‌گذاری دولت در بخش حمل‌ونقل و جابه‌جاگری اثرات مثبت و سازگاری بر تولید ناخالص داخلی و اشتغال دارد. کاهش هزینه و تولید و صرفه‌جویی در هزینه بیشترین تأثیرپذیری در نظام جابه‌جاگری روستایی را دارد. جابه‌جاگری مناسب باعث آسان‌سازی در جابه‌جایی مسافر، جلب گردشگر، دسترسی آسوده به امکانات و خدمات شده و در رونق‌بخشی کشاورزی، صنایع و خدمات اثرگذار است. در بیشتر پژوهش‌های انجام شده اثرگذاری راه‌های روستایی و حمل‌ونقل روستایی بر توسعه اقتصادی به شکل کلی مورد توجه قرار گرفته است، در حالی که در این پژوهش کوشش شد اثرگذاری جابه‌جاگری و دسترسی بر تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی در نواحی روستایی واکاوی شود (شکل ۱).



شکل ۱. مدل مفهومی پژوهش

روش پژوهش

پژوهش حاضر از نظر هدف، کاربردی و از نظر ماهیت و شیوه تحقیق توصیفی-تحلیلی و مبتنی بر شیوه کمی و میدانی است. برای جمع‌آوری داده‌ها و اطلاعات از شیوه کتابخانه‌ای و میدانی بهره گرفته شده است. بدین صورت که در زمینه ادبیات موضوع از روش اسنادی و کتابخانه‌ای و برای گردآوری اطلاعات مربوط به متغیرهای تحقیق علاوه بر روش کتابخانه‌ای از روش میدانی پرسشنامه محقق ساخته در سطح خانوارهای روستایی و در (طیف لیکرت) در پنج طیف خیلی کم، کم، متوسط، زیاد و خیلی زیاد استفاده شده است. جامعه آماری پژوهش تعداد ۹۹ روستای دارای سکنه شهرستان اسدآباد بوده که از میان آن‌ها تعداد ۳۰ روستا به شکل تصادفی انتخاب شد. تعداد خانوار در روستاهای نمونه بر اساس سرشماری عمومی نفوس و مسکن مرکز آمار ایران (۱۳۹۵) برابر ۷۰۷۷ خانوار بوده است. تعیین حجم نمونه برای پرکردن پرسشنامه بر مبنای تعداد ۷۲۱۷ خانوار در ۳۰ روستایی نمونه تصادفی و بر بنیان فرمول کوکران، با بهره‌گیری از سطح اطمینان ۹۵٪ و دقت احتمالی مطلوب ۵٪ و پیش برآورد واریانس $(S^2=۰/۲۵)$ ، حجم نمونه برای خانوار ۳۶۸ نمونه بدست آمد.

جدول ۱. تعداد نمونه و تعداد خانوار در ناحیه مورد مطالعه

نام روستا	تعداد خانوار	تعداد نمونه
-----------	--------------	-------------

تعداد نمونه	تعداد خانوار	نام روستا
۷	۲۱	رستم‌آباد
۷	۳۱	بیاج
۷	۳۷	شهراب
۹	۸۱	سیاگله
۱۰	۱۲۰	مله‌مدره
۱۰	۱۲۱	طویلان علیا
۱۰	۱۳۵	میوله
۱۱	۱۴۸	حبشی
۱۰	۲۷۳	کمک سفلی
۹	۱۰۳	گیتی سایه
۹	۱۱۵	پیریوسف
۱۰	۱۳۸	محمد آباد
۱۱	۱۵۱	گاوگذار
۱۳	۲۷۹	طویلان سفلی
۲۱	۶۰۲	چنار علیا
۳۳	۱۰۹۰	چنار سفلی
۸	۶۲	دولت آباد
۸	۷۵	سیف آباد
۹	۱۱۰	پل شکسته
۸	۱۱۱	قادر آباد
۸	۱۱۳	پیر شمس الدین
۱۰	۱۸۳	دهنو
۱۲	۲۳۸	قاسم آباد لک لک
۱۲	۲۴۳	یوسف آباد
۱۲	۲۷۳	لک لک
۱۳	۳۱۶	خاکریز
۱۶	۴۰۷	موسی آباد
۱۹	۴۳۸	بادخوره
۲۲	۵۰۶	وندرآباد
۲۴	۵۵۷	حسام آباد
۳۶۸	۷۰۷۷	مجموع

در این راستا برای سنجش میزان اثرات جابه‌جاگری در تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی در نواحی روستایی، در قالب شاخص‌های اثرگذار ۳ شاخص گسترش زیرساخت جابه‌جاگری، کیفیت خدمات جابجاگری روستایی، خدمات جابجاگری در قالب ۳۶ گویه و شاخص‌های اثرگذار ۵ شاخص فرآوری محصولات دامی، صنایع دستی قالبیابی، محصولات تولیدی و صنایع کارگاهی، فعالیت‌های حمل بار و مسافر و فعالیت‌های گردشگری در قالب ۴۶ گویه استفاده گردید. برای اطمینان از روایی صوری و محتوایی پرسشنامه از نظرات متخصصان و استادان دانشگاه شهید بهشتی و نیز تعدادی از آگاهان و مسئولین محلی و برای سنجش پایایی پرسشنامه‌ها، از روش آلفای کرونباخ استفاده شد. ضریب آلفای کرونباخ به دست آمده برای هر یک از متغیرهای نظام جابجاگری و دسترسی روستایی، تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی به ترتیب ۰/۸۱۶ و ۰/۷۸۱ برای هر یک از شاخص‌ها به شرح جدول ۲ بوده است. با توجه به ضریب آلفای کرونباخ به دست آمده می‌توان گفت پرسشنامه از پایایی لازم برخوردار بوده است.

نقش جابه‌جاگری و دسترسی ... / شفيعی ثابت و مرادی مکرم

متغیرهای پژوهش	شاخص	آلفای کرونباخ
نظام جابه‌جاگری روستایی	گسترش زیرساخت	۰/۷۷۳
	خدمات جابه‌جاگری	۰/۸۸۰
	کیفیت خدمات جابه‌جاگری	۰/۷۶۴
تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی	فرآوری محصولات دامی	۰/۸۶۴
	صنایع دستی و قالبیافی	۰/۷۵۳
	محصولات تولیدی صنایع کارگاهی	۰/۸۳۰
	فعالیت حمل‌ونقل بار و مسافر	۰/۸۱۸
	فعالیت‌های گردشگری	۰/۷۹۴

جدول ۳. مؤلفه و شاخص اثرگذار

مؤلفه اثرگذار	شاخص	پژوهشگران
زیرساخت	گسترش	Lebo, 2001; Lasisi & Makinde, 2020; Kaiser & Barstow, 2022; Burdina, 2004; Viergutz & Schmidt, 2019
	زیرساخت	خداپناه، ۱۴۰۰؛ نجفی و همکاران، ۱۳۹۷؛ آل‌هاشمی، ۱۳۹۵؛ بیگدلی و همکاران، ۱۴۰۱؛ سجاسی قیداری و همکاران، ۱۳۹۶
جابه‌جاگری روستایی	خدمات	Saeed & Kurauchi, 2015; Eckhardt et al., 2018; Lebo, 2001; Burdina, 2004
	جابه‌جاگری	بیگدلی و همکاران، ۱۴۰۱؛ خداپناه، ۱۴۰۰؛ نجفی و همکاران، ۱۳۹۷؛ رضوانی و همکاران، ۱۳۹۱؛ ظاهری و همکاران، ۱۳۹۶
کیفیت خدمات	کیفیت خدمات	Hine, 2014; Saeed & Kurauchi, 2015; Lasisi and Makinde, 2020; Lebo, 2001
	جابه‌جاگری	سجاسی قیداری و همکاران، ۱۳۹۶؛ بیگدلی و همکاران، ۱۴۰۱؛ خداپناه، ۱۴۰۰؛ نجفی و همکاران، ۱۳۹۷؛ بیگدلی و همکاران، ۱۴۰۱

جدول ۴. مؤلفه و شاخص اثرپذیر پژوهش

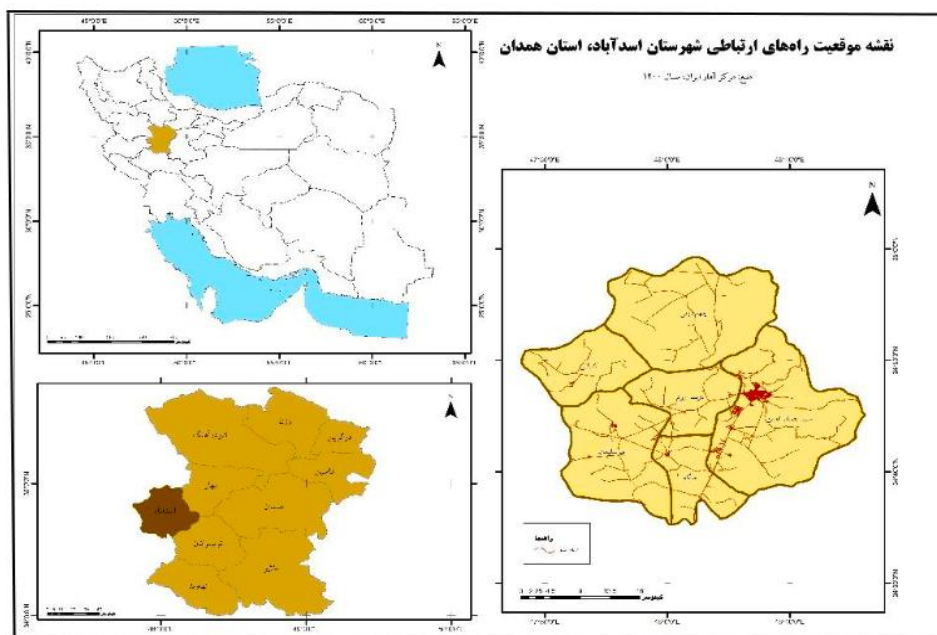
مؤلفه اثرپذیر	شاخص	پژوهشگران
فرآوری محصولات دامی	فرآوری محصولات دامی	Kaiser & Barstow, 2022; Burdina, 2004
	صنایع دستی و قالبیافی	خداپناه، ۱۴۰۰؛ نجفی و همکاران، ۱۳۹۷؛ ظاهری و همکاران، ۱۳۹۶
تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی	صنایع دستی و قالبیافی	Viergutz & Schmidt, 2019; Kaiser & Barstow, 2022; Afolabi et al., 2016
	محصولات تولیدی صنایع کارگاهی	خداپناه، ۱۴۰۰؛ رضوانی و همکاران، ۱۳۹۱؛ بیگدلی و همکاران، ۱۴۰۱
فعالیت جابه‌جایی بار و مسافر	فعالیت جابه‌جایی بار و مسافر	Kaiser & Barstow, 2022; Lasisi & Makinde, 2020; Eckhardt et al., 2018; Lasisi & Makinde, 2020
	فعالیت‌های گردشگری	رضوانی و همکاران، ۱۳۹۱؛ سجاسی قیداری و همکاران، ۱۳۹۶؛ نجفی و همکاران، ۱۳۹۷
فعالیت‌های گردشگری	فعالیت‌های گردشگری	Kaiser & Barstow, 2022; Lasisi and Makinde, 2020; Afolabi et al., 2016; Lasisi & Makinde, 2020
		خداپناه، ۱۴۰۰؛ رضوانی و همکاران، ۱۳۹۱؛ بیگدلی و همکاران، ۱۴۰۱
		Kaiser & Barstow, 2022; Lasisi and Makinde, 2020
		بیگدلی و همکاران، ۱۴۰۱

پس از جمع‌آوری پرسش‌نامه‌ها در نرم‌افزار spss به منظور تجزیه و تحلیل داده‌ها و سنجش معنی‌داری رابطه و تأثیر جابه‌جاگری در تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی نواحی روستایی از سنجه همبستگی کندال تائوبی و رگرسیون چندمتغیره و برای سنجش معنی‌داری رابطه و نقش نظام جابه‌جاگری در تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی نواحی روستایی مورد مطالعه از سنجه همبستگی پیرسون و رگرسیون تک‌متغیره در چهار مدل استفاده گردید.

معرفی ناحیه مورد مطالعه

شهرستان اسدآباد بین مدار ۳۴ درجه و ۳۵ دقیقه تا ۳۴ درجه و ۶۰ دقیقه عرض شمالی و ۴۷ درجه و ۴۷ دقیقه تا ۴۸ درجه و ۱۵ دقیقه طول شرقی قرار دارد. این شهرستان در غرب استان همدان و در همسایگی دو استان کردستان و کرمانشاه قرار گرفته است. این

شهرستان دارای ۹۹ روستای دارای سکنه می‌باشد. ناهمواری‌ها و آب‌وهوا در موقعیت استقرار روستاها و دسترسی آن‌ها به کانون‌های شهری و روستایی پیرامونشان اثرگذار است.



شکل ۲. موقعیت راه‌هایی ارتباطی شهرستان اسدآباد
 ماخذ: مرکز آمار ایران، ۱۴۰۰

یافته‌ها و بحث

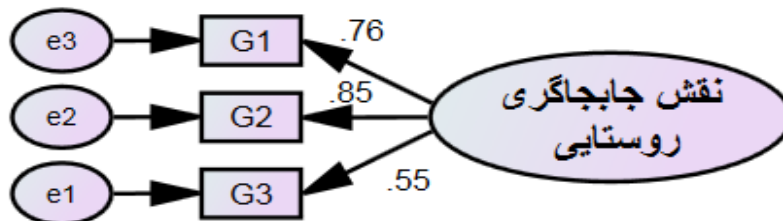
ویژگی‌های فردی پاسخگویان نشان می‌دهد از مجموع ۳۶۸ نفر نمونه تصادفی که مورد پرسشگری واقع شده‌اند، حدود ۹۳/۲ درصد پاسخگویان را مردان و ۶/۸ درصد را زنان تشکیل داده‌اند. در ارتباط با وضعیت سنی پاسخگویان، بیشترین فراوانی مربوط به رده سنی ۲۶-۳۵ و کمترین فراوانی مربوط به رده سنی ۶۵ به بالا بوده است. وضعیت تحصیلات نشان می‌دهد که افراد دارای مدرک کارشناسی ۲۹/۹ درصد بالاترین و افراد با تحصیلات ابتدایی ۳/۳ درصد پایین‌ترین تعداد پاسخگویان را به خود اختصاص داده‌اند. از نظر شغلی هم افراد شاغل کشاورزی ۶۹/۹ درصد بیشترین و افراد شاغل در بخش صنعت با مقدار ۷/۱ درصد کمترین تعداد پاسخگویان را به خود اختصاص داده‌اند.

تحلیل مدل‌سازی معادلات ساختاری

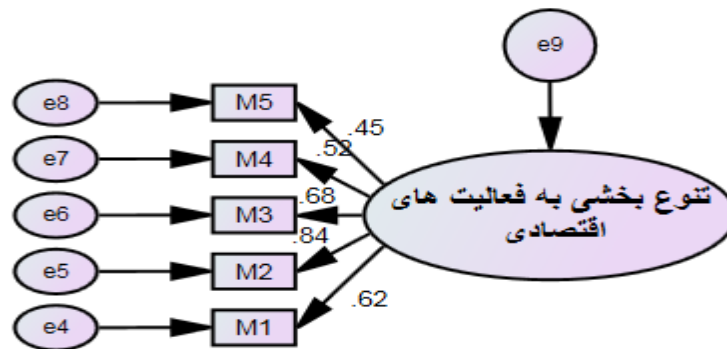
ابتدا دو مدل تحلیل عاملی تأییدی (CFA) برای ایجاد و سنجش ۳ شاخص (گسترش زیرساخت، بهبود خدمات و کیفیت جابجایی) به عنوان مؤلفه‌های جابجایی و دسترسی روستایی و ۵ شاخص (فرآوری محصولات دامی، صنایع دستی و قالبیابی، محصولات تولیدی صنایع کارگاهی، فعالیت حمل‌ونقل بار و مسافر و گردشگری) به عنوان مؤلفه‌های تنوع‌بخشی به فعالیت‌های روستایی در محیط نرم‌افزار Graphical Amos ترسیم و تحلیل شدند. بر این مبنا یک مدل اندازه‌گیری، جزئی از مدل معادلات ساختاری است که نحوه سنجش یک متغیر پنهان را با استفاده از دو یا تعداد بیشتری متغیر مشاهده‌ای تعریف می‌کند که در اینجا متغیرهای نظام جابجایی روستایی و تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی، متغیرهای پنهان می‌باشند. بنابراین متغیر پنهان متغیری است که به طور مستقیم اندازه‌گیری نمی‌شود، بلکه با استفاده از دو یا تعدادی متغیر مشاهده شده معرفی و مورد سنجش قرار می‌گیرند و (e) هم میزان خطای اندازه‌گیری برای متغیر آشکار می‌باشد (قاسمی، ۱۳۸۹: ۱۵). بر این بنیان برای سنجش دقیق‌تر اثرات نظام جابجایی روستایی بر تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی و نیز تعیین دقیق‌تر ارتباط بین متغیرها با استفاده از دو تحلیل

نقش جابه‌جاگری و دسترسی ... / شفيعی ثابت و مرادی مکرم

(CFA) انجام شد، به گونه‌ای که شکل (۳ و ۴) نمودار مسیر این ۲ متغیر را نشان می‌دهد و برآورد استاندارد ضرایب مسیر هر کدام از این دو متغیر در جدول (۶) آمده است و بر اساس شاخص‌های برازندگی، دامنه پذیرش هریک از شاخص‌های برازش در جدول (۵) ارائه شده است. یافته‌ها حاکی از آن است که ضرایب مسیر متغیرهای جابه‌جاگری روستایی و تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی دارای برازش مطلوب می‌باشد.



شکل ۳. برآورد استاندارد مدل عاملی تأییدی برای اعتبارسنجی



شکل ۴. برآورد استاندارد مدل عاملی تأییدی برای اعتبارسنجی

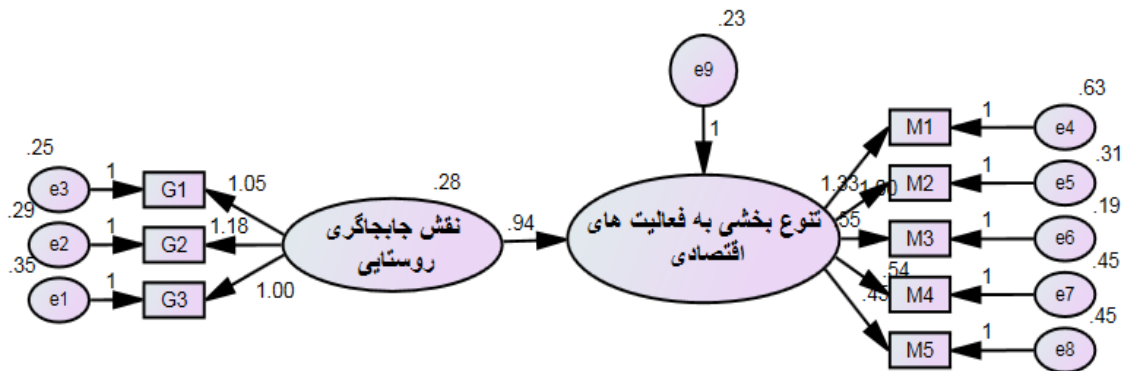
جدول ۵. شاخص‌های برازندگی مدل

شاخص‌های برازش مقتصد			شاخص‌های برازش تطبیقی					شاخص‌های برازش مطلق			شاخص برازندگی	
RMSEA	CMIN/df	PNFI	RFI	AGFI	CFI	IFI	NFI	AGFI	GFI	Chi Square		$\frac{\chi^2}{d.f}$
> ۰/۰۵	۳-۱	> ۰/۰۵	> ۰/۰۹	> ۰/۹۰	> ۰/۰۹	۱-۰	> ۰/۹۰	> ۰/۹۰	> ۰/۹۰	> ۰/۰۵	> ۲	دامنه پذیرش

جدول ۶. برازش مدل معادلات ساختاری برای شاخص‌های نظام جابه‌جاگری روستایی و تنوع‌بخشی به فعالیت‌های روستایی

تفسیر	معیار مطلوب	نظام جابه‌جاگری روستایی		مفهوم	علامت اختصاری
		تنوع‌بخشی فعالیت‌های اقتصادی	میزان		
برازش مطلوب	بیشتر از ۰/۹۰	۰/۹۱	۰/۹۴	شاخص نیکویی برازش تعدیل شده	AGFI
برازش مطلوب	بیشتر از ۰/۹۰	۰/۹۳	۰/۹۹	شاخص نیکویی برازش	GFI
برازش مطلوب	بیشتر از ۰/۰۵	۰/۸۹	۰/۸۳	شاخص سطح پوشش کای دو	Chi Square
برازش مطلوب	بین ۱-۰	۰/۸۲	۰/۸۴	شاخص برازش فزاینده	IFI
برازش مطلوب	بیشتر از ۰/۹۰	۰/۹۷	۰/۹۷	شاخص برازش نسبی	RFI
برازش مطلوب	بیشتر از ۰/۹۰	۰/۹۱	۰/۹۳	شاخص برازش تطبیقی	CFI
برازش مطلوب	بیشتر از ۰/۹۰	۰/۹۶	۰/۹۹	شاخص برازش هنجار شده	NFI
برازش مطلوب	بین ۳-۱	۲/۱۹	۲/۲۸	کای مربع بهنجار شده	CMIN/df

تفسیر	معیار مطلوب	تنوع بخشی	نظام	مفهوم	علامت اختصاری
		فعالیت‌های اقتصادی	جابه‌جاگری روستایی		
		میزان	میزان		
برازش مطلوب	بیشتر از ۰/۰۵	۰/۵۱۱	۰/۵۲۱	ریشه میانگین مربعات خطای برآورد	RMSEA
برازش مطلوب	بیشتر از ۰/۰۵	۰/۶۷۹	۰/۵۸۶	شاخص برازش مقصد هنجار شده	PNFI



شکل ۵. برآوردهای غیراستاندارد ضرایب مسیر در مدل ساختاری نظام جابجایی روستایی و تنوع بخشی به فعالیت‌های اقتصادی

در راستای بررسی برازش کلیت مدل اندازه‌گیری طراحی شده، مهم‌ترین شاخص‌های ارزیابی برازش مدل از منابع مستند استخراج شده (قاسمی، ۱۳۸۹: ۸۶) و مقادیر محاسبه شده با معیارهای پیشنهادی تطابق داده شد. نتایج نشان داد (جدول ۶) وضعیت کلی معیارهای برآورد شده با مقادیر مطلوب همخوانی دارد و می‌توان گفت که مدل اندازه‌گیری ترسیم شده در راستای جابجایی روستایی و تنوع بخشی به فعالیت‌های اقتصادی از اعتبار لازم برخوردار و اثرگذاری مثبت داشته است.

نتیجه‌گیری

جابه‌جاگری یکی از زیربناهای اصلی توسعه و عوامل اثرگذار بر توسعه اقتصادی نواحی روستایی محسوب می‌شود. میزان رشد و توسعه همه‌جانبه کشورها و جوامع روستایی ارتباط مستقیمی با نظام جابه‌جاگری و دسترسی آن‌ها دارد. بر این شالوده، پژوهش حاضر با هدف واکاوی نقش جابه‌جاگری روستایی در تنوع بخشی به فعالیت‌های اقتصادی نواحی روستایی شهرستان اسدآباد انجام شد. در ارتباط جابه‌جاگری روستایی (متغیر اثرگذار) تنوع بخشی به فعالیت‌های اقتصادی (متغیر اثرپذیر) در همه شاخص‌ها، دارای تأثیر آماری معنی‌دار شده است؛ بنابراین با توجه به نتایج به دست آمده، در مجموع بین متغیرهای اثرگذار و اثرپذیر، ارتباط معنی‌دار و مثبت مشاهده شده است و این بدان معنی است که گسترش زیرساخت‌های جابه‌جاگری، بهبود خدمات جابه‌جاگری، کیفیت جابه‌جاگری در تنوع بخشی به فعالیت‌های اقتصادی در ناحیه مورد مطالعه اثرگذار است. به سخن دیگر دسترسی جابه‌جاگری از راه تنوع بخشی به فعالیت‌های اقتصادی باعث بیشتر شدن فرآوری محصولات دامی و باغی، صنایع کارگاهی، فعالیت جابه‌جایی بار و مسافر، فعالیت‌های گردشگری، فعالیت‌های اداری و درمانی در نواحی روستایی شهرستان اسدآباد شده است.

یافته‌های حاصل از مدل معادلات ساختاری پژوهش آشکار ساخت برازش مسیر جابه‌جاگری روستایی به میزان ۰/۹۴ بر تنوع بخشی به فعالیت‌های اقتصادی تأثیر داشته است؛ بنابراین مدل معادلات ساختاری پژوهش از برازش مناسب و قابل قبولی برخوردار است و میان شاخص‌های جابه‌جاگری روستایی و تنوع بخشی به فعالیت‌های اقتصادی رابطه مثبت و معناداری مشاهده شد. بدین ترتیب بهبود شاخص‌های جابه‌جاگری روستایی تضمین کننده تنوع بخشی به فعالیت‌های اقتصادی در نواحی روستایی شهرستان اسدآباد بوده است. بر این مبنا نتایج به دست آمده با یافته‌های خدایانه (۱۴۰۰) که در پژوهش خود آشکار ساخت در فرآیند توسعه اقتصادی مناطق

نقش جابه‌جاگری و دسترسی ... / شفیع‌ی ثابت و مرادی مکرم

روستایی نقش حمل‌ونقل انکارناپذیر است، ولی شاخص‌های آن دارای اثرات متفاوتی بر ابعاد اقتصادی دارند، یافته‌های پورطاهری و همکاران (۱۳۹۰) که نشان داد قابلیت دسترسی به حمل‌ونقل روستایی در ابعاد مختلف زندگی اقتصادی و اجتماعی جوامع آثار مثبتی دارد و نتایج مطالعات میدانی که گویا این است که قابلیت دسترسی به حمل‌ونقل موجب رونق اقتصادی و رفاه در نواحی روستایی داشته، مطابقت دارد؛ چرا که سرپرستان خانوار بر این باورند اگر زیرساخت حمل‌ونقل در روستاهای مورد مطالعه بهبود یابد، خدمات حمل‌ونقل در روستاها افزایش پیدا می‌کند، در نتیجه بهبود زیرساخت و خدمات حمل‌ونقل باعث افزایش کیفیت حمل‌ونقل روستایی در نواحی روستایی می‌شود (Saeed & Kurauchi, 2015: 514). خدمات حمل‌ونقل عمومی در مناطق روستایی باید نوآورانه باشد؛ بنابراین برای اجرای خدمات حمل‌ونقل دولت و مقامات محلی تلاش کنند خدمات حمل‌ونقل عمومی در مناطق روستایی را حفظ کنند. بر همین مبنا بهبود دسترسی به این خدمات حمل‌ونقل با پوشش یک منطقه نسبتاً بزرگ با توجه به تقاضای بالقوه و مشکلات، راه‌حل بهینه خدمات حمل‌ونقل عمومی پیشنهاد می‌شود. در نهایت هزینه حمل‌ونقل و زمان سفر کاهش می‌یابد. Lasisi & Makinde (2020) در پژوهش خود آشکار ساخته‌اند که قابلیت دسترسی حمل‌ونقل روستایی بر تنوع‌بخشی به فعالیت‌ها و حمل‌ونقل کالا و خدمات بر زندگی روستاییان تأثیر می‌گذارد. بر این مبنا هر چه میزان دسترسی به نظام جابه‌جاگری روستایی آسان‌تر بوده، پیشرفت در شاخص‌های تنوع‌بخشی مناسب‌تر می‌شود. در چند دهه گذشته گسترش راه‌های آسفالتی و توسعه راه اسداباد به کرمانشاه و عبور راه از مجاورت روستاها منجر به توسعه اقتصادی و تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی روستایی، بیشتر شدن فرآوری محصولات دامی، فرآوری محصولات باغی، صنایع کارگاهی، فعالیت حمل‌ونقل بار و مسافر، گردشگری، اداری و درمانی شده است. بر مبنای نتایج پژوهش آشکار شد که نظام جابه‌جاگری روستایی بر تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی روستایی شهرستان اسداباد اثرگذار بوده است؛ هر چند با وجود معنادار بودن رابطه‌ها، میانگین شاخص‌ها پایین می‌باشد. ضروریست که برنامه‌ریزان روستایی، سرمایه‌گذاری در خصوص زیرساخت‌های نظام جابه‌جاگری و توجه و تمرکز را در زمینه بهبود و افزایش کیفیت نظام جابه‌جاگری روستایی داشته باشند که این موضوع بهبود بیش‌ازپیش شاخص‌های تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی روستاها در ناحیه مورد مطالعه را به دنبال خواهد داشت.

حامی مالی

حامی مالی ندارد.

سهام نویسندگان در پژوهش

سهام نویسندگان در مقاله مساوی است.

تضاد منافع

نویسندگان مقاله اظهار می‌کنند که تعارض منافع ندارند.

تقدیر و تشکر

از روستاییان خونگرم شهرستان اسداباد به دلیل همکاری صمیمانه در تکمیل پرسشنامه و ارائه اطلاعات سپاسگزاریم.

منابع

- آل‌هاشمی، آیدا؛ منصور، سید امیر؛ و براتی، ناصر. (۱۳۹۵). زیرساخت شهری و لزوم تغییر نگاه در تعریف برنامه‌ریزی آن زیرساخت منظرین مفهومی نو در تعریف زیرساخت‌های شهری قرن بیست و یک. مجله باغ نظر، سال سیزدهم، سال ۴۳، صص ۱۵-۵.
- بیضائی، ابراهیم. (۱۳۹۱). مبانی عملی حمل‌ونقل. انتشارات سمت، تهران، ایران.

پژوهش‌های جغرافیای اقتصادی، دوره ۵، شماره ۱۶، ۳۱-۴۵، تابستان ۱۴۰۳.

- بیگدلی، اعظم؛ حسین‌زاده، اکبر؛ زمانی، زینب؛ و محمدی، حسینعلی. (۱۴۰۱). نقش حمل‌ونقل در توسعه گردشگری روستایی از منظر شاخص‌های اقتصادی در دوره پسا کرونا، مطالعه موردی: دهستان حصار ولیعصر (شهرستان آوج- استان قزوین). فصلنامه تحقیقات اقتصادی، سال سوم، شماره ۹، صص ۷۶-۵۹.
- پورطاهری، مهدی؛ سرنجیان باقری، ناصر؛ و افتخاری، رکن‌الدین. (۱۳۹۰). ارزیابی قابلیت دسترسی به نظام حمل‌ونقل و نقش آن در توسعه سکونتگاه‌های روستایی. فصلنامه برنامه‌ریزی و آمایش فضا، سال شانزدهم، شماره ۴، صص ۱۱۰-۹۰.
- ترکان، اکبر؛ و شهبازی، میثم. (۱۳۸۹). بررسی چگونگی جلب مشارکت بخش خصوصی در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای؛ مسائل و راهکارها. فصلنامه راهبرد، سال نوزدهم، شماره ۵۷، صص ۲۷۶-۲۴۵.
- خدایانه، کیومرث. (۱۴۰۰). واکاوی نقش حمل‌ونقل در توسعه ابعاد اقتصادی مناطق روستایی مورد مطالعه: دهستان کلخوران- شهرستان اردبیل. نشریه جغرافیا و برنامه‌ریزی، سال بیست‌ونهم، شماره ۷۶، صص ۱۱۲-۹۹.
- رضوانی، محمدرضا؛ قدیری معصوم، مجتبی؛ و کریمی سید هادی. (۱۳۹۱). ارزیابی تأثیر حمل‌ونقل بر توسعه اجتماعی نواحی روستایی (مطالعه موردی: روستاهای حاشیه محور ارتباطی سنندج- دیواندره). برنامه‌ریزی توسعه کالبدی (برنامه‌ریزی کالبدی- فضایی) سال یکم، شماره ۱، صص ۶۲-۵۰.
- سجاسی قیداری، حمدالله؛ پور طاهری، مهدی؛ و سلیمانی، زهرا. (۱۳۹۶). نقش نظام حمل‌ونقل روستایی در توسعه‌یافتگی اقتصادی نواحی روستایی (مطالعه موردی: دهستان طاغنگوه شمالی). برنامه‌ریزی و آمایش فضا، دوره ۲۱، شماره ۱، صص ۲۵۱-۲۲۱.
- شریفی، نورالدین. (۱۳۹۰). جایگاه حمل‌ونقل و تأثیر آن بر سایر بخش‌های اقتصاد کشور، تحلیل داده‌ها. فصلنامه پژوهش‌های رشد و توسعه اقتصادی، سال دوم، شماره ۵، صص ۲۳۷-۲۰۸.
- قاسمی، وحید. (۱۳۸۹). مدلسازی معادله ساختاری با کاربرد AmosGraphics. نشر جامعه‌شناسان، تهران.
- ظاهری، محمد؛ حسینی شه‌پریان، نبی‌الله؛ و رحیم‌زاده، ناهید. (۱۳۹۶). ارزیابی تأثیر حمل‌ونقل بر ابعاد مختلف توسعه روستایی (مورد مطالعه: بخش مرکزی شهرستان تبریز). نشریه برنامه‌ریزی روستایی، سال ششم، شماره ۱۹، صص ۱۶۸-۱۵۱.
- کریمی، هادی و پاشا‌زاده، اصغر. (۱۳۹۲). بستری برای اشتغال زایی جوامع روستایی. کار و جامعه، شماره ۱۵۵، صص ۴۶-۳۶.
- نجفی، اسدالله؛ لنگرودی، سید حسن؛ جلالیان، حمید؛ و فرجی سبک‌بار، حسنعلی. (۱۳۹۷). تبیین اثرات فضایی شبکه حمل‌ونقل بر توسعه روستایی استان تهران. فصلنامه برنامه‌ریزی منطقه‌ای، سال هشتم، شماره ۳۱، صص ۴۶-۳۳.
- Afolabi, O. J., Ademiluyi, I. A., & Oyetubo, A. O. (2016). Analysis of rural transportation of agricultural produce in Ijebu North local government area of Ogun State Nigeria. *International Journal of Economics and Management Sciences*, 6(1), 1-6.
- Burdina, M. (2004). Impact of transportation on business location decisions in rural upper great plains (Doctoral dissertation). North Dakota State University.
- Barwell, I. (1988). Transport and the village. *World Bank discussion papers; no. WDP 344. Africa region series. Washington, D.C. : The World Bank*.
- Davis, A. (2004). Relationships between transport, mobility, sustainable livelihoods and social capital for poverty reduction (Doctoral dissertation, University of Wolverhampton).
- Donnges, C., Edmonds, G., & Johannessen, B. (2007). Rural road maintenance: Sustaining the benefits of improved access. Bangkok: International Labour Office.
- Ellis, S.D., (1977), "Key issues in rural transport in developing countries", The Transport Research Laboratory.
- Eckhardt, J., Nykänen, L., Aapaoja, A., & Niemi, P. (2018). MaaS in rural areas-case Finland. *Research in Transportation Business & Management*, 27, 75-83.
- Freeman, P. N. (2009). Ten years of World Bank action in transport: Evaluation. *Journal of Infrastructure Systems*, 15(4), 297-304
- Igwe, P. A. (2013). Rural non-farm livelihood diversification and poverty reduction in (Unpublished doctoral dissertation). University of Plymouth, *Rural Micro and Small Enterprises Infrastructure Systems*, 15(4), 297-304.
- Kaiser, N., & Barstow, C. K. (2022). Rural transportation infrastructure in low-and middle-income countries: a review of impacts, implications, and interventions. *Sustainability*, 14(4), 2149.
- Lasisi, K. O., & Makinde, H. (2020). Rural Transportation System in Nigeria: Focus on Ido Local Government Area, Oyo State. *African Scholar Journal of Environmental Design & Construction Management*, 18(4), 249-268.
- Lebo, J., & Schelling, D. (2001). Design and appraisal of rural transport infrastructure: ensuring basic access for rural communities (Vol. 23). World Bank Publications.
- Hine, J. (2014). Good Policies and Practices on Rural Transport in Africa. Washington, DC: World Bank.
- Viergutz, K., & Schmidt, C. (2019). Demand responsive-vs. conventional public transportation: A MATSim study about the rural town of Colditz, Germany. *Procedia Computer Science*, 151, 69-76.

نقش جابه‌جاگری و دسترسی ... / شفیع‌ی ثابت و مرادی مکرم

- Nicholls, S, (2001), [Measuring the Accessibility and Equity of Public Parks: a Case Study Using GIS](#), *Managing Leisure*, Vol. 6, No. 4, PP. 201-219.
- Rodrigue, J. P., Comtois, C., & Slack, B., (2009), [The Geography of Transport Systems](#). Routledge, Fourth Edition, 440 Pages.
- Prus, P., & Sikora, M. (2021). [The impact of transport infrastructure on the sustainable development of the regionCase study](#). *Agriculture*, 11(4), 279.
- Porter, G. (2012). [Reflections on a century of road transport developments in West Africa and their \(gendered\) impacts on the rural poor](#). *Echo Geo*, 20, 1-14.
- Starkey, P. (Ed.). (2002). [Improving rural mobility: options for developing motorized and nonmotorized transport in rural areas](#) (Vol. 23). World Bank Publications.
- Saeed, K., & Kurauchi, F. (2015). [Enhancing the service quality of transit systems in rural areas by flexible transport services](#). *Transportation Research Procedia*, 10, 514-523.