



مرکز ملی باوردهای علمی و فناوری

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی

تأثیر اجرای استراتژی افزایش ترانزیت از طریق بندر چابهار بر توسعه محلی

یحیی احسانی فر

تاریخ پذیرش ۹۴/۸/۲۸

*نویسنده مسئول

تاریخ دریافت ۹۴/۷/۸

© نشریه صنعت حمل و نقل دریایی ۱۳۹۴، تمامی حقوق این اثر متعلق به نشریه صنعت حمل و نقل دریایی است.

چکیده

موقعیت منحصر به فرد استراتژیک جمهوری اسلامی ایران و به خصوص بندر چابهار در منطقه و نیز موقعیت برجسته جغرافیایی آن در کریدور حمل و نقل شمال جنوب و مناسب بودن این مسیر ترانزیتی جهت برقراری ارتباطات و مناسبات داخلی و منطقه‌ای در آسیا به ویژه مسیر جاده‌ای ایران به آسیای میانه از مزایا و ظرفیت‌های حمل و نقل و ترانزیت کشور به حساب آمده و بهره‌برداری و استفاده مطلوب از آنها، بی‌شک افق‌های جدیدی را برای صنعت حمل و نقل و توسعه اقتصادی کشور خواهد گشود. در این پژوهش سعی شده تا با استفاده از بررسی نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدهای بندر چابهار در امر ترانزیت کالا، استراتژی‌های مناسبی جهت توسعه ترانزیت از این بندر که منجر به توسعه اقتصادی منطقه و در نهایت کشور خواهد شد اتخاذ شود. در ضمن با توجه به مزیت دریایی بندر چابهار نسبت به سایر شیوه‌های حمل و نقل کوشش شده است تا این بخش مورد بررسی بیشتری واقع شود.

روش تحقیق پرسشنامه‌ای است که با استفاده از روش طیف لیکرت تنظیم شده است. جامعه آماری را تمامی صاحب‌نظران و متصدیان ترانزیت کالا در دانشگاه‌ها، سازمان حمل و نقل، سازمان بنادر و دریانوردی، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، گمرک و سازمان منطقه آزاد و فرمانداری و شرکت‌های تابعه در سطح شهرستان چابهار و بعضی شعبه‌های استانی و مرکز تشکیل می‌دهند. از نتایج این پژوهش، افزایش سرمایه‌گذاری، استفاده از موقعیت ژئوپلیتیک کشور و بندر چابهار، پرورش منابع انسانی متخصص و عضویت در تشکلهای بین منطقه‌ای و توجه به بخش خصوصی و اصل ۴۴ قانون اساسی است.

واژه‌های کلیدی: حمل و نقل، اقتصاد حمل و نقل، ترانزیت، استراتژی بنادر، اشتغال، امنیت اجتماعی، توسعه پایدار، بخش خصوصی.

۱- مقدمه

موقعیت خاص جغرافیایی ایران از لحاظ استقرار در محل تلاقی و مسیر مبادلات بازرگانی قاره‌های آسیا و اروپا و آفریقا و به لحاظ مرزهای طولی جغرافیایی با ۷ کشور منطقه از جمله آسیای میانه، خاورمیانه، غرب و جنوب آسیا و... امکانات کم‌نظیر را برای ایران فراهم نموده است. ایران در طول تاریخ چند هزارساله خود به مناسب شرایط ویژه سوق الجیشی و جغرافیایی و قرار گرفتن در مسیر تجارت شرق و غرب (از جمله در مسیر راه‌های معروف اکو و ابریشم) که از نظر ترانزیتی مورد توجه بوده است شاه‌راه ملل لقب گرفته است. فروپاشی شوروی سابق برای جامعه بین‌المللی واقعه‌ای تاریخی و مهم بود. این حادثه محیط سیاسی - جغرافیایی جهان را به صورت وسیعی دگرگون کرد و موقعیت ممتاز و فرصت طلایی را برای ایران به وجود آورد. با توجه به شرایط مذکور و قابلیت دسترسی ایران به آب‌های آزاد مهم منطقه نظیر خلیج فارس و دریای عمان و دریای خزر اهمیت ترانزیت کالا از ایران را در سال‌های اخیر دوچندان کرد و مسیرهای ترانزیتی آسیا و اروپا از طریق ایران مورد توجه خاص جهانیان قرار گرفته است.

با توجه به اینکه بندر چابهار به لحظه دور بودن از منطقه حساس خلیج فارس و تنگه هرمز دارای موقعیت خاص استراتژیک است و در مواقع بحرانی در خلیج فارس می‌تواند نقش عمده‌ای در تجارت بین‌المللی کشور ایفا کند فاصله ۱۶۴۷ کیلومتری چابهار تا مشهد به‌عنوان کوتاه‌ترین راه ارتباطی و ترانزیتی با کشورهای افغانستان و آسیای میانه، بازارهای خلیج فارس، شرق آفریقا و دیگر نقاط جهان و نیز قرار گرفتن چابهار در مسیر مشهور کریدور ترانزیت شمال - جنوب، شرق - غرب بر اهمیت آن افزوده است همچنین با توجه به اینکه بندر چابهار کانون توسعه محور شرق بوده و منطقه شرق کشور نسبت به سایر مناطق کشور از توسعه‌یافتگی کمتری برخوردار است می‌توان از مزیت ترانزیت جهت توسعه این منطقه استفاده بهینه نمود. با افزایش تعداد پایگاه‌های خدماتی محلی مشتریان، از قبیل تسهیلات پزشکی، مراکز خرید و تسهیلات آموزشی محلی، حمل‌ونقل روستایی می‌توان رشد اقتصادی را ارتقا داد. (برون، ۲۰۰۸). حمل‌ونقل عمومی، به‌وسیله آزادسازی بخشی از درآمد برای سایر مصارف، مخارج و هزینه‌های خانوار را کاهش می‌دهد. در سال ۲۰۰۰، هزینه‌های حمل‌ونقل در بربرگرنده ۳۶ سنت از هر یک دلار بود که هر یک پنجم از فقیرترین خانواده‌های آمریکایی خرج می‌کردند که ۹۸٪ از آن صرف خریداری، عملکرد و حفظ و نگهداری و تعمیر ماشین‌هایشان می‌شد. اگر گزینه‌های قابل اعتماد ترانزیت در دسترس بیش‌تر مناطق غیرشهری قرار گیرند، این امر به بخش‌های قابل توجهی از خانواده‌های کم‌درآمد اجازه می‌دهد تا سرمایه بیش‌تری را صرف سایر مخارج ضروری خود کنند. (رنا، ۲۰۰۹). هنگامی که یک فرد مسن روستایی که قادر به رانندگی نیست از سرویس‌های حمل‌ونقل استفاده می‌کند تا به خدمات درمانی و بهداشتی دسترسی پیدا کند، این امر مراقبت بهداشتی و درمانی پیش‌گیرانه را برای سالمند روستایی ارتقا می‌بخشد و لذا هزینه‌های کلی مراقبت بهداشتی را پایین نگه می‌دارد (برون، ۲۰۰۸). ترانزیت می‌تواند به‌وسیله بالا بردن قابلیت جابه‌جایی برای ساکنی نکه بسیاری از آنان فاقد وسیله‌نقلیه هستند و نیازمند کمک برای پیدا کردن مشاغل در خارج از منطقه مسکونی اولیه خود می‌باشند، نابرابری‌های اقتصادی و اجتماعی را

کاهش دهد. چنین مشاغلی به‌عنوان یک منبع مهم برای درآمد کسانی محسوب می‌شوند که از سوی دیگر با فرصت‌های شغلی محدودی مواجه هستند (رنا، ۲۰۰۹).

برای ساکنین کم‌درآمد روستایی، رفت‌وآمدهای طولانی به محل کار و فقدان سرویس‌های حمل‌ونقل، موانعی برای کار کردن می‌باشند. همچنین، گزینه‌های محدود آلوده، افراد فقیر روستایی را از خدمات دولتی و برنامه‌های طراحی‌شده برای بیرون کشیدن ایشان از فقر و نداری، باز می‌دارد (برون، ۲۰۰۴).

این آزادی رفت‌وآمد، عموم جمعیت را قادر می‌سازد تا با یک هزینه معقول، به یک ابزار عملی و در دسترس برای قراردادهای ملاقات، اشتغال، مصاحبه‌های شغلی، ملاقات پزشک و غیره دست پیدا کنند. آن به صورتی غیرمستقیم استاندارد زندگی را برای جمعیت بالا می‌برد. مأموریت این برنامه «اری رساندن به ساکنین محلی به‌وسیله فراهم آوردن خدمات حمل‌ونقل عمومی‌ای است که حرفه‌ای، در دسترس و در حد استطاعت هستند» (برون، ۲۰۰۹). بر مبنای محاسبات و پیش‌بینی‌های اقتصادی و بر اساس دلایل فوق‌الذکر ایران می‌تواند میزان تولید ناخالص ملی خود را از طریق افزایش عملیات ترانزیت بین‌المللی کالا بهبود بخشد. افزایش سهم ایران در ترانزیت بین‌المللی کالا علاوه بر ایجاد درآمد پایدار و مطمئن اقتصادی به لحاظ سیاسی نیز موقعیت ویژه‌ای برای کشورمان ایجاد کرده و می‌تواند سهم و نقش کشورمان در تعیین مناسبات و سیاست‌گذاری‌های منطقه‌ای و جهانی را پررنگ‌تر سازد. به دلیل اهمیت به‌کارگیری فرصت‌های ترانزیت کالا جهت مشخص نمودن نقش حمل‌ونقل دریایی توجه به موارد ذیل الزامی است:

(۱) چنانچه ایران بخواهد از طریق ایجاد امکانات مناسب و زیر بنایی حمل‌ونقل کالا به رقابت با کشورهای منطقه برخیزد باید به مطالعه و تشریح ویژگی‌ها و امتیازات تمامی روش‌های حمل‌ونقل انبوه‌آ و با بررسی نیازمندی‌ها و خواسته‌های مشتریان بالفعل و بالقوه خدمات ترانزیت کالا یک برنامه جامع و کامل توسعه بسترهای حمل‌ونقل زمینی، هوایی و دریایی را تهیه کند، (۲) بدیهی است امکان ارائه خدمات متنوع و انعطاف‌پذیر ترانزیت کالا یک امتیاز مهم در برآورد ساختن خواسته‌های مشتریان خدمات ترانزیت کالا محسوب می‌شود. از طرف دیگر به‌کارگیری شیوه‌های حمل‌ونقل که از طریق انبوه‌سازی ارائه خدمات هزینه و قیمت تمام‌شده آن را کاهش می‌دهند نیز امتیاز دیگری جهت کسب رضایت مشتریان است. در این میان شیوه حمل‌ونقل دریایی به دلیل ویژگی‌های ذاتی خود توانایی کسب هر دو امتیاز را دارد. به‌عبارت‌دیگر در بین انواع روش‌های حمل‌ونقل بین‌المللی روش حمل‌ونقل دریایی هم بیشترین تنوع و انعطاف‌پذیری در شیوه‌های حمل‌ونقل را برآورده می‌سازد و هم در مقایسه با سایر روش‌ها از هزینه کمتری برخوردار است. (۳) باید توجه نمود که گسترش امکانات زیر بنایی حمل‌ونقل از جمله تأسیس و تجهیز بندر و ناوگان‌های دریایی نقشی پایدار و بلندمدت در توسعه اقتصادی و سیاسی ایفا می‌کند. به‌عبارت دیگر دیربازده بودن این گونه سرمایه‌گذاری‌ها نباید مانعی در برابر توجه به این بخش باشد و (۴) توسعه امکانات حمل‌ونقل دریایی علاوه بر تأثیر مستقیمی که بر رشد تولید ناخالص ملی دارد، زمینه‌های شکوفایی و توسعه صنعتی و اقتصادی در سایر بخش‌ها را

1.GNP

2.mass transportation

سیستم اهمیت ویژه‌ای دارد (کیم، ۲۰۰۲) و جمهوری اسلامی ایران دارای ۲۸۰۰ کیلومتر مرز آبی از سمت شمال و جنوب است و از جانب شرق و غرب نیز دارای ارتباطات زمینی مناسب با همسایگان خود است و به دلیل ارتباط آن با آب‌های آزاد، اهمیت فوق‌العاده زیادی برای ایفای نقش ترانزیت کالا دارد. علاوه بر آن که محل ارتباط کشورهای آسیای میانه با کشورهای آسیای جنوبی و آسیای جنوب شرقی با آفریقا است. مناسب‌ترین راه برای ارتباط کشورهای حوزه اقیانوس هند با کشورهای آسیای میانه و اروپا نیز است و می‌تواند به‌عنوان پلی برای ترانزیت کالا و واسطه تجاری بین کشورهای مذکور عمل نماید.

حال با فروپاشی نظام کمونیستی اتحاد جماهیر شوروی، بسیاری از کشورهای تازه استقلال یافته علاقه‌مند هستند تا کالاهای خود را از طریق ایران به سایر نقاط دنیا صادر نمایند. مهم‌ترین دلیل، کوتاه شدن مسیر انتقال کالا به میزان بسیار زیادی است که امتیاز برجسته‌ای محسوب شده و تسهیلات جابه‌جایی و ارتباطی آسان‌تر و ارزان‌تر را فراهم می‌نماید. آنچه مهم است این است که با رونق گرفتن امر ترانزیت کالا منابع زیادی نصیب کشور جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان یک پل ترانزیت می‌شود و با توجه به اهمیتی که در محور ترانزیتی شرق کشور وجود دارد می‌بایستی به توسعه زیرساخت‌های بندری و پس‌کرانه‌های مربوطه سرعت مضاعفی داده تا بتوان از فرصت‌های استراتژیک و موقعیت مناسب فیزیکی و سرزمینی بهره‌برداری شایسته‌ای به عمل آورد. در صورتی که ما بتوانیم نسبت به تکمیل زیرساخت‌ها و رفع موانع در این محور اقدام نماییم حتی به فرض قرار گرفتن در شرایط برابر با مسیرهای ترانزیتی رقیب، مسیر جمهوری اسلامی ایران از شانس توفیق بیش‌تری برای جذب کالاهای ترانزیتی و تجاری کشورهای آسیای میانه و به‌ویژه غرب افغانستان برخوردار است؛ و با توجه به اینکه بندر چابهار به لحاظ دور بودن از منطقه حساس خلیج فارس و تنگه هرمز دارای موقعیت خاص استراتژیک است و در مواقع بحرانی در خلیج فارس می‌تواند نقش عمده‌ای در تجارت بین‌المللی کشور ایفا کند. همچنین فاصله ۱۶۴۷ کیلومتری چابهار تا مشهد به‌عنوان کوتاه‌ترین راه ارتباطی و ترانزیتی با کشورهای افغانستان و آسیای میانه، بازارهای خلیج فارس، شرق آفریقا و دیگر نقاط جهان و نیز قرار گرفتن چابهار در مسیر مشهور کریدور ترانزیت شمال - جنوب و شرق - غرب که بر اهمیت آن افزوده است، از جمله ویژگی‌های منحصر به فرد این بندر به شمار می‌آیند.

در این شرایط مسئولین محترم کشور با انجام سرمایه‌گذاری‌های لازم در بخش‌های زیربنایی و توسعه امکانات و تجهیزات پیشرفته سعی می‌کنند که چابهار تبدیل به یک بندر مگاپورت و بین‌المللی در سطح منطقه شود که سهم عمده این سرمایه‌گذاری‌ها در بحث ترانزیت کالا به مقصدهای افغانستان و کشورهای آسیای میانه است. در این راستا سازمان بنادر و دریانوردی که یک سازمان تخصصی در امور حاکمیتی و حمل‌ونقل دریایی و سازمان منطقه آزاد تجاری صنعتی چابهار یکی از استراتژی‌های مهم خود را توسعه ترانزیت از بندر چابهار در آینده‌ای نزدیک قرار داده‌اند که پروژه‌هایی نیز در راستای این استراتژی در حال انجام است (توسعه اسکله‌ها، انبارها و...) لذا در این تحقیق می‌خواهیم به بررسی این موضوع بپردازیم که در صورتی که تحقق این استراتژی و افزایش ترانزیت کالا از طریق بندر چابهار چه تأثیری در رشد و توسعه محلی خواهد داشت. در

نیز فراهم می‌آورد. بر همین اساس پژوهش حاضر جهت بررسی عملکرد فعلی و شناسایی فرصت‌های بهبود و ارتقا در بستر حمل‌ونقل کشورمان تهیه شده است و به همراه سایر مطالعات صورت گرفته در این زمینه می‌تواند مقدمه برنامه‌ریزی‌های کلان و بلندمدت کشوری جهت توسعه همه‌جانبه نقش ایران در ترانزیت بین‌المللی کالا فراهم آورد.

۱-۱- ادبیات تحقیق

ایجاد و گسترش خوشه‌ای فعالیت‌های مختلف صنعتی و تجاری (Clustering) در بنادر اصلی و مهم بین‌المللی، در طول دهه گذشته از شتاب زیادی برخوردار بوده است که به‌طور طبیعی در طول دهه جاری نیز ادامه یافته و اکنون در بسیاری از بنادر دنیا، حتی بنادر منطقه، در حال تکوین و توسعه است. تأمین و ارائه خدمات جدید در بنادر نه تنها موجب تقویت عملکرد اقتصادی بندر و منافع حاصله از آن می‌شود، بلکه در عین حال جذابیت لازم را برای نگهداری مشتریان فعلی و جلب مشتریان بالقوه و جدید برای بندر به وجود می‌آورد و موجب حفظ و بهبود و تقویت قابل توجه موقعیت رقابتی بندر نیز می‌شود (حسن‌زاده، ۲۰۰۸). به‌منظور پایداری مزیت رقابتی لازم است تا توسعه خدمات ارائه شده از جانب بندر و یا سرمایه‌گذاری‌های لازم به‌منظور پیش‌تاز بودن در رقابت به‌صورت مستمر ادامه داشته باشد. پایداری مزیت رقابتی ناشی از اعمال این نوع استراتژی می‌تواند منتج به افزایش بهره‌وری اقتصاد مقیاس از طریق افزایش حجم کالای وارد شده به بندر و یا افزایش تعداد کشتی‌های ورودی به بندر شود. مدت‌زمان لازم برای اعمال این‌گونه استراتژی‌ها (که در جدول‌های مربوطه برآورد شده‌اند)، با فرض اینکه بنادر رقیب نیز استراتژی مشابهی اعمال نمایند. هرچند در بیشتر موارد بنادر رقیب از اعمال استراتژی مشابه پرهیز خواهند کرد و به‌جای اجرای استراتژی‌های مشابه، به دنبال استراتژی می‌روند که برای آن‌ها مناسب باشد، یعنی از نظر مالی کم‌هزینه‌تر و سرمایه‌گذاری در آن توجیه‌پذیر باشد (دیوید و میکو، ۲۰۰۱).

افزایش حجم عملیات کانتینری مرهون سرمایه‌گذاری در فناوری نوین، به‌خصوص فناوری جرقه‌های تخلیه و بارگیری و هماهنگی سیستم‌های تخلیه و بارگیری کانتینر و تجهیزات پشتیبانی است که در نهایت باعث افزایش تخلیه و بارگیری به میزان صدر درصد طی دو دهه اخیر شده است. از این رو امروزه این صنعت یکی از پرسودترین تجارت‌های دنیا به شمار می‌رود و به‌صورت طبیعی کشورهایی که در مسیر کریدورهای ترانزیتی قرار می‌گیرند می‌توانند بیشترین بهره را از این تجارت نصیب خود سازند. در حال حاضر حجم گردش پول انتقال کالا و انرژی بین آسیا و اروپا در حدود ۱۵۰۰ میلیارد دلار در سال است. که ۱۲۰ میلیارد دلار از آن به حمل‌ونقل مربوط می‌شود (مرکز، ۱۹۹۳). این در حالی است که پس از فروپاشی شوروی، کشورهای زیادی در شمال ایران بدون ساحل ماندند. با استقرار نظم در افغانستان و پاکستان؛ فعال شدن بازار این دو کشور و امکان دسترسی به آب‌های آزاد از طریق جنوب شرقی ایران نیز، فعال کردن محور ترانزیتی شرق در آمد بسیار بالایی را برای کشور به ارمغان خواهد آورد (استاملی و وید، ۲۰۰۴). با توجه به اینکه نگهداری زیرساخت‌های حمل‌ونقل (به‌عنوان مسئله مهم حمل‌ونقلی) به‌منظور تأمین نیازهای نسل‌های بعد و توجه به زمینه‌های اجتماعی آن در توسعه پایدار مورد توجه است، بررسی کمی و دقیق عناصر تشکیل‌دهنده این

۲-۲- روش جمع‌آوری اطلاعات

مهم‌ترین روش‌های گردآوری اطلاعات در این تحقیق شامل: (۱) دریافت اطلاعات بر اساس انجام مصاحبه، (۲) انجام مطالعات کتابخانه‌ای (در این قسمت جهت گردآوری اطلاعات در زمینه مبانی نظری و ادبیات تحقیق موضوع، از منابع کتابخانه‌ای، مقاله‌ها، کتاب‌های مورد نیاز و نیز از شبکه جهانی اطلاعات^۱ استفاده شده است) و (۳) تحقیقات میدانی در این قسمت به منظور جمع‌آوری داده‌ها و اطلاعات برای تجزیه و تحلیل از پرسشنامه استفاده شده است. پرسشنامه تحقیق شامل دو بخش عمده (۱) نامه همراه: در این قسمت هدف از جمع‌آوری داده‌ها به وسیله پرسشنامه و ضرورت همکاری پاسخ‌دهنده در عرضه داده‌های مورد نیاز، بیان شده است. برای این منظور بر بارزش بودن داده‌های حاصل از پرسشنامه تأکید شده است تا پاسخ‌دهنده به‌طور مناسب پاسخ پرسش‌ها را عرضه کند و (۲) سؤال‌ها (گویه‌ها) پرسشنامه است که بخش دوم پرسشنامه شامل (الف) پرسش‌های عمومی است که در پرسش‌های عمومی سعی شده است تا اطلاعات کلی و جمعیت شناختی در رابطه با پاسخ‌دهندگان جمع‌آوری شود. این بخش شامل ۷ پرسش است. (ب) پرسش‌های تخصصی که این بخش شامل ۳۰ سؤال است. در طراحی این قسمت سعی شده است که پرسشنامه تا حد ممکن کوتاه بوده و به‌آسانی قابل فهم باشد و از ارائه سؤال‌های منفی پرهیز شود. برای طراحی این بخش از طیف پنج‌گزینه‌ای لیکرت استفاده شده است که یکی از رایج‌ترین مقایسه‌های اندازه‌گیری به شمار می‌رود. برای این منظور بر اساس متغیرهای مورد بررسی ۳۰ سؤال پنج‌گزینه‌ای تدوین شد. در پایان پرسشنامه یک سؤال باز یا طوفان فکری پیش‌بینی شده که پاسخ‌دهندگان اگر نظری یا پیشنهادی که در پرسشنامه مندرج نبوده است ارائه نمایند. پس از تدوین طرح مقدماتی پرسشنامه تلاش شد تا میزان روایی و پایایی پرسشنامه تعیین شود.

۲-۳- روایی و پایایی پرسشنامه

روایی تعیین می‌کند ابزار تهیه شده تا چه حد مفهوم خاص مورد نظر را اندازه می‌گیرد. روایی را در سه گروه طبقه‌بندی می‌کنند: روایی محتوا، روایی وابسته به معیار و روایی سازه. روایی محتوا ویژگی ساختاری ابزاری است که هم‌زمان با تدوین، آزمون با آن سنجیده می‌شود. روایی محتوا به قضاوت داوران بستگی دارد. از این رو روایی محتوای آزمون به‌طور معمول توسط افراد متخصص در موضوع مطالعه تعیین می‌شود (سرمد و دیگران، ۱۳۷۶). روایی محتوا اطمینان می‌دهد که ابزار مورد نظر به تعداد کافی پرسش‌های مناسب برای اندازه‌گیری مفهوم مورد سنجش در بردارد. به عبارت دیگر روایی محتوا نشان می‌دهد که ابعاد و عناصر یک مفهوم تا چه حد تحت پوشش دقیق قرار گرفته است. در این پژوهش برای سنجش روایی ابزار تحقیق به این صورت عمل شده که تک‌تک پرسش‌های آزمون با مطالعه و بررسی منابع مطالعاتی مختلف تهیه شده و سپس با استفاده از نظر اساتید راهنما و مشاور پژوهش و چند تن دیگر از استادان مسلط به موضوع و نیز چند نفر از آزمودنی‌های تحقیق روایی این پرسش‌ها مورد سنجش قرار گرفت. پایایی نیز، یکی از ویژگی‌های فنی ابزار اندازه‌گیری است. مفهوم یاد شده با این امر سروکار دارد که ابزار اندازه‌گیری در شرایط یکسان تا چه اندازه نتایج یکسانی به دست می‌دهد. ضریب قابلیت اعتماد از صفر (عدم ارتباط) تا +۱ (ارتباط کامل) است. ضریب قابلیت اعتماد نشان‌گر آن است که تا چه اندازه ابزار اندازه‌گیری ویژگی‌های باثبات آزمودنی و یا ویژگی‌های متغیر و موقتی آن را می‌سنجد.

1. Internet

همین زمینه قابل ذکر است، توسعه محور شرق کشور که از بندر چابهار شروع می‌شود از مصوبات هیئت دولت است. در حال حتی به فرض تشدید رقابت در این مسیر به علت وسعت بازار فرصت‌های کافی برای بهره‌برداری از سرمایه‌گذاری‌های انجام شده و در دست اقدام را برای ما فراهم خواهد آورد. لذا اگر بتوانیم در این تحقیق ابعاد مختلف موضوع را روشن سازیم کمکی جهت اجرای هر چه بهتر این استراتژی نموده‌ایم.

۲- روش تحقیق

۲-۱- اهداف و فرضیات تحقیق

هدف‌های تحقیق عبارت‌اند از: (۱) توسعه پایدار اقتصادی - اجتماعی منطقه (درآمدی و اشتغال)، (۲) جذب سهم مناسب ترانزیتی از بازارهای هدف (افغانستان و آسیای میانه)، (۳) بهره‌برداری بهینه از توانمندی‌های بندر چابهار و (۴) توسعه و بهبود امنیت، اشتغال، رفاه منطقه. فرضیه‌های تحقیق عبارت‌اند از: (۱) استراتژی افزایش ترانزیت از بندر چابهار موجب اشتغال‌زایی خواهد شد. (۲) استراتژی افزایش ترانزیت از بندر چابهار موجب امنیت اجتماعی خواهد شد. (۳) استراتژی افزایش ترانزیت از بندر چابهار موجب استفاده از ظرفیت‌ها و توانمندی‌های شهر چابهار خواهد شد و (۴) استراتژی افزایش ترانزیت از بندر چابهار موجب افزایش درآمدهای ترانزیتی کشور و به تبع آن افزایش سهم ترانزیتی ایران در منطقه و جهان خواهد شد.

قلمرو مکانی تحقیق شامل تعداد ۶۰ نفر از مدیران و کارشناسان بندر چابهار و بعضی از شعبات مرکز استان و تهران (بنادر و دریانوردی، منطقه آزاد، گمرک، استانداری، فرمانداری، پایانه) و دیگر مدیران متصدی است. این مدیران در سطح رئیس سازمان، فرماندار، مدیران کل، معاونین و روسای ادارات و کارشناسان مرتبط و قلمرو زمانی این پژوهش سال ۱۳۸۸ می‌باشد.

با توجه به ماهیت پژوهش حاضر و انطباق ویژگی‌های آن می‌توان گفت که بر اساس هدف تحقیق، پژوهش حاضر از نوع کاربردی است چراکه هدف از انجام آن بررسی وضعیت ترانزیتی بندر چابهار و تأثیر آن بر توسعه محلی است؛ و با توجه به اینکه نگرش افراد بر اساس طیف ۵ درجه‌ای لیکرت بررسی شده است، تحقیق حاضر از نوع تحقیقات توصیفی به روش نگرش سنجی است. بنابراین تحقیق حاضر یک تحقیق پیمایشی است. در یک تحقیق برای پاسخ دادن به پرسش‌های تحقیق و یا آزمون فرضیه‌ها، تشخیص متغیرها امر ضروری است. در این تحقیق دو نوع متغیر در نظر گرفته شده است.

(۱) متغیر مستقل: یک ویژگی از محیط فیزیکی یا اجتماعی است که بعد از انتخاب، دخالت یا دست‌کاری شدن توسط محقق مقادیری را می‌پذیرد تا تأثیرش بر متغیر دیگر (متغیر وابسته) مشاهده شود.

(۲) بنابراین در این تحقیق با توجه به اهداف و فرضیه‌های تحقیق اشتغال‌زایی، امنیت اجتماعی، استفاده از ظرفیت‌ها و توانمندی‌های بندر چابهار و افزایش درآمدهای ترانزیتی کشور به‌عنوان متغیر وابسته و افزایش ترانزیت به‌عنوان متغیر مستقل در نظر گرفته شده است. چراکه از دیدگاه افراد تأثیر افزایش ترانزیت بر متغیرهای اشتغال‌زایی، امنیت اجتماعی، استفاده از ظرفیت‌ها و توانمندی‌های بندر چابهار و افزایش درآمدهای ترانزیتی کشور بررسی می‌شود.

استفاده در این تحقیق عبارت است از آزمون فرض برای سنجش متغیرهای موجود که هر فرض با توجه به ارزش داده شده به آن تعیین می‌شود. در این تحقیق به این دلیل که تعداد پرسش‌های مربوط به هر متغیر یکسان نبود، برای یکسانی از هم وزن کردن میانگین‌ها استفاده شد به این صورت که نمره به دست آمده برای هر متغیر بر تعداد پرسش‌های آن متغیر تقسیم شد، در نتیجه برای همه فرضیه‌ها میانگین مورد انتظاری برابر ۳ خواهیم داشت و میانگین مشاهده شده با این میانگین مورد انتظار مقایسه می‌شود. با توجه به میانگین مجموع متغیرهای هر فرض این رتبه بندی انجام می‌شود؛ و از طریق آزمون فریدمن رتبه‌های مربوط به هر فرضیه با یکدیگر مقایسه می‌شوند.

۳-۱- یافته‌های تحقیق

فرضیه اول: استراتژی افزایش ترانزیت از بندر چابهار موجب اشتغال‌زایی خواهد شد.
برای آزمون این فرضیه از آزمون t تک متغیره استفاده شد فرض صفر و خلاف عبارت است از:

$$H_0 : M = \mu$$

$$H_1 : M \neq \mu$$

جدول (۲): آمار تک متغیره

انحراف استاندارد میانگین	انحراف معیار استاندارد	میانگین	تعداد
۰/۴۲۲۸۰	۴/۰۸۷۲	۵۹	F11

جدول (۳): آزمون t تک متغیره

۳ = ارزش آزمون				
فاصله اطمینان بالاتر	پایین تر	تفاوت میانگین	sig. (2-tailed)	درجه آزادی
۱/۱۹۷۳	۰/۹۷۷۰	۱/۰۸۷۱۷	۰/۰۰۰	۵۸
آزمون				
F11 ۱۹/۷۵۱				

نتایج جدول (۳) نشان می‌دهد مشاهده شده (t = ۷۵/۱۹) در سطح آلفای ۵٪ معنادار است و فرض صفر رد می‌شود. به عبارتی بین میانگین مشاهده شده (۴/۰۸) و میانگین مورد انتظار (۳) تفاوت معنادار مشاهده می‌شود. به طوری که میانگین مشاهده شده از مورد انتظار بالاتر است. بنابراین از دیدگاه جامعه آماری، افزایش ترانزیت از بندر چابهار موجب اشتغال‌زایی خواهد شد. همچنین نتایج تحقیق نشان می‌دهد بین اشتغال‌زایی و ترانزیت رابطه معناداری مشاهده می‌شود. جهت این رابطه نیز مثبت و مستقیم است. با توجه به اینکه بالاترین سهم ارزش افزوده و اشتغال در اقتصاد کشور مربوط به بخش صنعت و کشاورزی است، هرگونه توسعه در بخش حمل و نقل (جدای از درآمدزایی و ایجاد اشتغال در خود بخش حمل و نقل)، توسعه و درآمدزایی در بخش‌های صنعت و کشاورزی را نیز به دنبال دارد. نکته حائز اهمیت دیگر برای بخش کشاورزی این است که بخش کشاورزی کمترین بهره‌وری را در کل بخش‌های اقتصادی دارد. توسعه بخش حمل و نقل افزایش درآمد را در بخش کشاورزی به دنبال دارد که با توجه به بالا بودن تعداد شاغلین

برای محاسبه ضریب قابلیت اعتماد ابزار اندازه‌گیری شیوه‌های مختلفی به کار برده می‌شود. از آن جمله می‌توان به: (۱) اجرای دوباره آزمون (روش باز آزمایی)، (۲) روش موازی (همتا)، (۳) روش تصنیف (دو نیمه کردن) و (۴) روش کودر-ریچاردسون و روش آلفای کرونباخ اشاره کرد.

در این پژوهش به منظور تعیین ضریب قابلیت اعتماد از روش آلفای کرونباخ استفاده شده است. این روش برای محاسبه هم‌آهنگی درونی ابزار اندازه‌گیری از جمله پرسشنامه به کار می‌رود. برای محاسبه ضریب آلفای کرونباخ ابتدا باید واریانس نمره‌های هر زیرمجموعه سؤال‌های پرسشنامه (یا زیر آزمون) و واریانس کل را محاسبه کرد، سپس با استفاده از فرمول زیر مقدار ضریب آلفا را تعیین نمود:

$$x = \frac{n}{n-1} \left(1 - \frac{\sum s_i^2}{st^2} \right)$$

که در آن:

t: تعداد زیرمجموعه سؤال‌های پرسشنامه یا آزمون است.

S_j^2 : واریانس زیر آزمون jام

S^2 : واریانس کل آزمون

بر راین اساس، با محاسبه نمرات مربوط به ۲۰ نمونه اولیه، به وسیله نرم افزار SPSS، ضریب قابلیت اعتماد ابزار اندازه‌گیری در تحقیق حاضر ۰/۸۳۵ است. این عدد نشان‌دهنده آن است که پرسشنامه مورد استفاده، از قابلیت اعتماد و یا به عبارت دیگر از پایایی لازم برخوردار است؛ خروجی SPSS در زیر نشان داده شده است:

جدول (۱): مربوط به ارزیابی آلفای کرونباخ

آلفای کرونباخ	عنوان استاندارد آلفای کرونباخ	تعداد پرسش‌ها
۸۳۵	۸۵۹	۳۰

۲-۴- جامعه آماری و روش گردآوری داده‌ها

یک جامعه آماری عبارت از مجموعه‌ای از افراد یا واحدهاست که دارای حداقل یک صفت مشترک باشند. صفت مشترک صفتی است که بین همه عناصر جامعه آماری مشترک و متمایزکننده جامعه آماری از سایر جوامع باشد (مؤمنی، ۱۳۸۳). جامعه آماری در این تحقیق تمامی کارشناسان مرتبط با ترانزیت در سطح شهرستان چابهار و بعضی از سازمان‌ها در مرکز استان و تهران به تعداد ۶۰ نفر است. به منظور گردآوری داده‌های مورد نیاز درباره افراد جامعه به طور معمول می‌توان از روش‌های زیر استفاده نمود: (۱) گردآوری داده‌ها از طریق شمارش کامل افراد جامعه (سرشماری) و (۲) گردآوری داده‌ها از طریق نمونه‌گیری (داده‌های مورد نیاز، به روش سرشماری جمع‌آوری شده‌اند).

۳- تجزیه و تحلیل داده‌ها

در این تحقیق، برای تجزیه و تحلیل داده‌های به دست آمده از جامعه آماری هم از روش‌های آمار توصیفی و هم از روش‌های آمار استنباطی استفاده شده، در واقع برای تحلیل داده‌ها از آزمون همبستگی رتبه‌ای اسپیرمن و آزمون T تک متغیره برای آزمون فرضیه‌ها بهره‌برداری شده است. همچنین برای مقایسه چهار فرضیه، از آزمون رتبه‌ای فریدمن استفاده شده است. روش آماری مورد

بازرگانی را پشتیبانی و تأمین‌داشته‌اند و براین اساس مراکز تجاری در مکان‌هایی مستقر می‌شده‌اند که از امنیت کامل برخوردار بوده‌اند. حتی امروزه نیز امنیت و ثبات نقش به‌سزایی در رشد و توسعه کشورها ایفا می‌نماید شرکت‌های سرمایه‌گذار قبل از اینکه اقدام به سرمایه‌گذاری نمایند در مرحله نخست امنیت سرمایه خود را مورد بررسی قرار می‌دهند. در صورتی که احساس امنیت نمایند اقدام به سرمایه‌گذاری می‌کنند. کشورهای آسیای میانه و قفقاز نیز قبل از اقدام به ترانزیت، امنیت و ثبات کشورهای مسیر ترانزیت را مورد بررسی قرار می‌دهند، چون ایمنی کالا از امنیت فوق‌العاده‌ای برای صاحب کالا برخوردار است در شرایط وقوع هر نوع حادثه‌ای که ناشی از ناامنی مسیر و رعایت نکردن ایمنی در تخلیه و بارگیری مجدد، صاحب کالا با ریسک مواجه شود لذا حمل‌کننده‌ها راهنمایی‌های لازم را از شرکت‌های فرورود که اطلاعات کامل را در مورد مسیرهای ترانزیت از نظر هزینه - ایمنی - زمان صرف شده در اختیار دارند اخذ می‌نمایند. سرانجام مسیری را انتخاب خواهند کرد که در مجموع امکان حمل بهینه را فراهم خواهد ساخت.

فرضیه سوم: استراتژی افزایش ترانزیت از بندر چابهار موجب استفاده از ظرفیت‌ها و توانمندی‌های شهر چابهار و خواهد شد
برای آزمون این فرضیه از آزمون t تک‌متغیره استفاده شد فرض صفر و خلاف عبارت است از:

$$H_0 : M = \mu$$

$$H_1 : M \neq \mu$$

جدول (۶): آمار تک متغیره

انحراف استاندارد میانگین	انحراف معیار استاندارد	میانگین	تعداد
۰/۵۵۵۸	۰/۴۲۶۹	۴/۱۳۸۰	۵۹
F ₃₃			

جدول (۷): آزمون t تک متغیره

فاصله اطمینان ۹۵٪ بالاتر	تفاوت میانگین	Sig. (2-tailed)	درجه آزادی	آزمون
۱/۲۴۹۳	۱/۰۲۶۸	۰/۰۰۰	۵۸	۲۰/۴۷۶
F ₃₃				

نتایج جدول (۷) نشان می‌دهد t مشاهده شده (t=۲۰/۴۷) در سطح آلفای ۵٪ معنادار است و فرض صفر رد می‌شود به عبارتی بین میانگین مشاهده‌شده و مورد انتظار تفاوت معناداری مشاهده می‌شود و میانگین محاسبه‌شده از مورد انتظار بالاتر است؛ بنابراین از دیدگاه جامعه آماری، افزایش ترانزیت از بندر چابهار موجب استفاده از ظرفیت‌ها و توانمندی‌های شهر چابهار خواهد شد. در نتیجه می‌توان گفت بین استفاده از ظرفیت‌ها و ترانزیت رابطه معناداری مشاهده می‌شود. در واقع توسعه راه‌ها و بزرگراه‌ها با شماری از موضوع‌های زیست‌محیطی، همانند از دست دادن منابع زمینی جهت ساختن زیرساخت‌ها، ایجاد آلودگی‌هایی همانند هیدروکربن، فلزات سنگین و شیمیایی که بر سطح و کف و منابع آب تأثیر می‌گذارند و تأثیرات بیولوژیکی همانند از دست رفتن گونه‌های زیست‌محیطی و اثر و بقایای ساکنین مناطق، همراه است. زیرساخت‌های ریلی نیز چالش‌های

در این بخش، می‌تواند در کاهش فقر عاملی مهم محسوب شود (پارک، ۱۳۸۳). در واقع توسعه بخش حمل‌ونقل و تأثیر آن بر بخش‌های صنعت و کشاورزی (با توجه به اهمیت این دو بخش در اقتصاد کشور و اشتغال‌زایی)، بسیار مهم و حیاتی است.

فرضیه دوم: استراتژی افزایش ترانزیت از بندر چابهار موجب امنیت اجتماعی خواهد شد.

برای آزمون این فرضیه از آزمون t تک متغیره استفاده شد فرض صفر و خلاف عبارت است از:

$$H_0 : M = \mu$$

$$H_1 : M \neq \mu$$

جدول (۴): آمار تک متغیره

انحراف استاندارد میانگین	انحراف معیار استاندارد	میانگین	تعداد
۰/۰۵۶۶۳	۰/۴۳۴۸۷	۳/۶۰۵۱	۵۹
F22			

جدول (۵): آزمون t تک متغیره

فاصله اطمینان ۹۵٪ بالاتر	تفاوت میانگین	Sig. (2-tailed)	درجه آزادی	آزمون
۰/۷۱۸۴	۰/۶۰۵۰۸	۰/۰۰۰	۵۸	۱۰/۶۸۸
F22				

نتایج جدول فوق نشان می‌دهد t مشاهده شده (t=۱/۶۹) در سطح آلفای ۵٪ معنادار است و فرض صفر رد می‌شود به عبارتی بین میانگین مشاهده‌شده و مورد انتظار تفاوت معنادار مشاهده می‌شود؛ بنابراین از دیدگاه جامعه آماری، استراتژی افزایش ترانزیت از بندر چابهار موجب امنیت اجتماعی خواهد شد. در نتیجه می‌توان گفت بین امنیت اجتماعی و ترانزیت‌ها در سطح آلفای ۵٪ رابطه معناداری مشاهده می‌شود و جهت رابطه به صورت مثبت و مستقیم است. مساوات یا عدالت اجتماعی یکی از وظایف عمده و قابل توجه حمل‌ونقل در سطح کلان است. توجه به گروه‌های فقیر در سراسر جامعه و امکان بهره‌مندی ایشان از منافع بهبود حمل‌ونقل، از مهم‌ترین نوع توجهی است که می‌تواند در توسعه حمل‌ونقل همگانی و خدمات حمل‌ونقل غیرموتوری که اقشار کم‌درآمدتر به آن وابسته‌اند اثرگذار باشد و سطح رفاه این گروه را افزایش دهد. پس هر چه سطح رفاه بخش حمل‌ونقل بالاتر رود، مشارکت اجتماعی و دخالت مردم در آن بالاتر رفته و سطح کیفی و کمی حمل‌ونقل نیز ارتقا می‌یابد و این بخش در انجام وظیفه اجتماعی خود موفق‌تر خواهد بود. با توجه به اینکه با استفاده از ترانزیت، مهم‌ترین امتیاز استفاده از کانتینر بوده و به واسطه آن امکان حمل یکسره کالا از مبدأ اولیه تا مقصد نهایی بدون تخلیه و بارگیری و کنترل گمرکی در مرزهای ورود و خروج کشورهای بین کشور خریدار و فروشنده مهیا است. لذا، لازم می‌نماید تا به‌منظور حمل کالا با کانتینر الحاق کشورهای مزبور به کنوانسیون گمرکی مربوط به حمل‌ونقل بین‌المللی کالا تحت کارنه‌های تیر TIR فراهم آید.

در واقع سومین اصل لازم در حمل‌ونقل بهینه ایمنی است که از قدیم‌الایام، دولت‌های مرکزی به‌منظور توسعه تجارت، امنیت مسیرهای

که تلاش می‌کنند اختلافات و تفاوت کلی میان مناطق شهری و ثروتمند و مناطق فقیر را کاهش دهند مشارکت داشته است.

فرضیه چهارم: استراتژی افزایش ترانزیت از بندر چابهار موجب افزایش درآمدهای ترانزیتی کشور و به تبع آن افزایش سهم ترانزیتی ایران در منطقه و جهان خواهد شد.

جدول (۸): آمار تک متغیره

انحراف استاندارد میانگین	انحراف معیار استاندارد	میانگین	تعداد
۰/۵۰۰۷	۰/۳۸۴۶۲	۴/۰۵۳۷	۵۹
			F_{44}

جدول (۹): آزمون t تک متغیره

۳= ارزش آزمون					
فاصله اطمینان ۹۵٪ بالاتر	فاصله اطمینان ۹۵٪ پایین تر	تفاوت میانگین	Sig. (2-tailed)	درجه آزادی	آزمون
۱/۱۵۳۹	۰/۹۵۳۴	۱/۰۵۳۶۷	۰/۰۰۰	۵۸	۲۱/۰۴۳
					F_{44}

نتایج جدول فوق نشان می‌دهد t مشاهده شده (۲۱/۰۴ = t) در سطح آلفای ۵٪ معنادار است و فرض صفر رد می‌شود به عبارتی بین میانگین مشاهده شده و مورد انتظار تفاوت معناداری مشاهده می‌شود و میانگین محاسبه شده از مورد انتظار بالاتر است. در نتیجه از دیدگاه جامعه آماری، افزایش ترانزیت از بندر چابهار موجب افزایش درآمدهای ترانزیتی کشور و به تبع آن افزایش سهم ترانزیتی ایران در منطقه و جهان خواهد شد. یعنی بین درآمدهای ترانزیتی کشور و ترانزیت تفاوت معنادار مشاهده می‌شود جهت رابطه نیز مثبت و مستقیم است. به طور عمومی وضعیت اقتصادی یک کشور با چند معیار مهم سنجیده می‌شود که از بین آنها می‌توان به تولید ناخالص ملی و تفاوت درآمدها و هزینه‌های ملی اشاره کرد. حمل و نقل در سطح ملی، خود بخشی از اقتصاد یک کشور است که می‌تواند بر این دو معیار مؤثر بوده و باعث بهبود یا نقصان آنها شود. البته عوامل خارجی دیگری در بخش حمل و نقل وجود دارند که می‌توانند این معیارها را تحت تأثیر قرار دهند که از چارچوب بحث حاضر خارج است. به عنوان مثال افزایش یا کاهش میزان سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل، درآمدهای ملی، خسارات ناشی از حمل و نقل (که قسمت عمده آن تصادفات ترافیکی است) نیز می‌تواند باعث افزایش یا کاهش این معیارها شود. لذا ملاحظه می‌شود که افزایش حمل و نقل (بدون توجه به هزینه‌های اقتصادی و محیطی آن) منافع اقتصادی قابل توجهی به همراه دارد ولی پژوهش‌های جدید نشان می‌دهد که افزایش ظرفیت راه‌ها و وسایل نقلیه موتوری علاوه بر تأثیرات مثبت روی اقتصاد، اثرات منفی اقتصادی نیز دارند چراکه بهره‌وری حاشیه‌ای حمل و نقل اضافه شده، رو به کاهش است و استفاده از وسیله نقلیه هزینه‌های بیرونی نیز دارد که منافع اقتصادی آن را تحت تأثیر قرار می‌دهد (جین، ۱۹۹۸).

با توجه به اینکه بالاترین سهم ارزش افزوده و اشتغال در اقتصاد کشور مربوط به بخش صنعت و کشاورزی است، هرگونه توسعه در بخش حمل و نقل (جدای از درآمدزایی و ایجاد اشتغال در خود بخش حمل و نقل)،

زیست‌محیطی را در پی دارد. خطوط راه‌آهن، می‌توانند یک مانع مهم در چشم‌اندازها، حیات وحش و زمین‌های کشاورزی ایجاد کنند و به طور کلی زیرساخت‌های ریلی می‌توانند تأثیری عینی و واقعی بر چشم‌اندازهای شهری و روستایی بر جای گذارند. توسعه کانال‌های جدید در آب راه‌های داخلی و یا ترمیم و اصلاح آب راه‌های موجود به منظور قابل کشتیرانی کردن آنها، می‌تواند تأثیرات عمده زیست‌محیطی را به همراه داشته باشد. از بین رفتن زمین‌ها و تراکم راه‌های جدیدی از جمله این تأثیرات است که ممکن است بر بازده زمین، حیات وحش و مناطق مربوطه تأثیر بگذارد. از طرف دیگر چنانچه باید مثبت به قضیه نگاه کنیم، با ساخت سازه‌های جدید، ممکن است فرصت‌های جدیدی برای ساکنان و افرادی که از سیستم حمل و نقل استفاده می‌کنند، فراهم شود. از طرف دیگر ایجاد زیرساخت‌های حمل و نقلی می‌تواند با آلودگی‌های صوتی، گرد و خاک، از بین رفتن حیات وحش، فرسایش خاک، خطرات ناشی از ایمنی و سلامت کارگران ساختمانی و جنبه‌های بهداشتی و اجتماعی مناطقی که در نزدیکی کارگاه‌های ساختمانی است، همراه باشد.

تحقیقاتی که در راستای توسعه برنامه کاری منطقه‌ای انجام شده به این نکته توجه کرده است که به طور کلی سیاست‌های گذشته حمل و نقل، باعث چنین مشکلاتی شده است و دلیل آن نیز درک پایین نسبت به حمل و نقل کارآمد بوده است. رویکرد مداخلات دولتی و سنتی، وضعیت گروه‌هایی همانند بانوان و معلولین را بحرانی‌تر کرده است. بنابراین طرح اجرایی منطقه‌ای، دو دسته از اهداف را در ارتباط با کاهش فقر در مناطق روستایی و گروه‌های آسیب‌پذیر تعریف می‌کند: (۱) هدف اول ارتقای درک نسبت به تأثیر اقتصادی اجتماعی حمل و نقل از طریق بررسی مطالعات قبلی و تأثیرات آنها و نیز توسعه و گسترش یک متدولوژی برای ایجاد سیستم ماهواره‌ای حمل و نقل در سیستم‌های ملی کشورها است و (۲) هدف دوم «ارتقای توسعه خدمات و زیرساخت‌های حمل و نقل» که برای همگان قبال دستیابی باشد، از طریق توسعه مطالعات موردی بر روی هم‌گرایی نیازمندی‌های حمل و نقلی زنان، معلولین و شهروندان و لحاظ نمودن این موارد در طرح‌ها و سیاست‌های حمل و نقل است.

در راستای استراتژی کاهش فقر، بانک توسعه آسیایی، بخش حمل و نقل و ارتباطات را به عنوان یک شاخص برای کمک به مبارزه با فقر در مناطق روستایی آسیا و پاسیفیک، مشخص کرده است. در این استراتژی، بانک توسعه آسیایی نشان داده است که تمرکز حمل و نقل و ارتباطات می‌بایست بر کاهش هزینه‌های حمل و نقل در مناطق روستایی، افزایش دستیابی فقرا به بازارها، تحصیلات، بهداشت و اشتغال باشد. بر طبق این استراتژی برای آن دسته از پروژه‌هایی که به بخش‌های فقیرتر کشورها جهت متصل کردن آنها به مراکز اقتصادی می‌پردازد، امتیازات و اولویت‌هایی اختصاص داده شده است. بانک جهانی نیز خاطر نشان کرده است که فقر در مناطق دور از شهرها بیشتر است. بانک جهانی در تعدادی از پروژه‌هایی

1. Escap, Emerging Issues in transport, Cmmunication Dedelopment: Transport and society contribution of transport to social Development and poverty ALLeviation, (E/ESCAP/SGO/MCIC2)7,10 OCTOBER 2001
2. ESCAP, 2002 seoul Declaration on Infrastructure Development Asia and the pacific- regional Action Programme phase II (2002-2006), ministerial Conference on infrastructure 12-17 november 2001

بین میانگین رتبه‌های اشتغال‌زایی، امنیت اجتماعی، استفاده از ظرفیت‌ها و درآمدهای ترانزیتی کشور تفاوت معنادار مشاهده می‌شود و با توجه به رتبه‌ها می‌توان گفت اشتغال‌زایی و استفاده از ظرفیت‌ها دارای بالاترین رتبه است و امنیت اجتماعی دارای کمترین رتبه است. چابهار در یک خلیج قرار گرفته و لذا موقعیت بندری ایدئالی را برای توسعه فیزیکی آینده آن پدید آورده که بسیاری از بنادر دنیا دارای این حسن نیستند، از طرف دیگر انتخاب چابهار باهدف توسعه استانی و ملی به‌عنوان سومین منطقه آزاد تجاری - صنعتی کشور خود عامل مهمی در سرازیر شدن سرمایه‌های ملی و بین‌المللی نموده که مکمل ماهیت بندری آن است. ویژگی‌های جغرافیایی خاص ایران به‌عنوان یک پل زمینی برای آسیای میانه و قفقاز و همچنین شرق و غرب در ابعاد زیادی به علل مختلف وجود دو دریا خزر و خلیج فارس و دریای عمان در جنوب و مرزهای طولانی با آسیای میانه و قفقاز اثبات شد. همچنین مشخص شد که ویژگی جغرافیایی چابهار با حدود ۳۰۰ کیلومتر مرز آبی در سواحل اقیانوس هند از نقطه‌نظر جغرافیایی سیاسی آن را نه تنها برای کشور بلکه در دنیا استراتژیک ساخته است. اتصال و پیوستگی شهر بندری به شبکه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و راه آهنی یکی از عوامل مهم و اساسی توسعه آن است، زیرا طول و زمان سفر را می‌تواند کاهش و همچنین انتخاب مسیر را فراهم و در نتیجه تقاضای خدمات بندری را به آن افزایش دهد.

امروز بندر چابهار به‌عنوان حلقه تکمیلی زنجیره محور ترانزیت شرق کشور با توجه به جایگاه خاص در بعد ملی به‌عنوان راه‌کار «توسعه محور شرق» و در بعد فراملی به‌عنوان «پل ارتباطی به کشورهای آسیای میانه و کشورهای جنوب شرق آسیا» برای ورود به بازار جهانی و در هم پیوندی اقتصاد کشورمان با اقتصاد جهانی مطرح است. همین موضوع مسئولیت خطیری را نشان می‌دهد که در صورت حمایت مؤثر دولت می‌تواند در ایجاد رشد و تحول در صادرات، بهره‌بندی از سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی، افزایش اشتغال، انتقال فناوری، افزایش درآمدهای ترانزیتی کشور نقش مؤثری را ایفا نماید. با توجه به اهمیت استراتژیکی منطقه از نظر مرزهای جغرافیایی در ایجاد امنیت اجتماعی و اقتصادی از یک طرف و تلاش وافر بنادر آزاد کشورهای رقیب و هم‌جوار (گوادر پاکستان) در تسلط بازارهای منطقه و جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی از طرف دیگر، تحقق اهداف کلان اقتصادی در محور شرق مستلزم طراحی سیاست‌های کلان اقتصادی کشور و توجه جدی و بیش از پیش مسئولان نظام برنامه‌ریزی از طریق تخصیص منابع کافی و لازم است.

با توجه مباحث مطرح‌شده و نتایج حاصل از تحقیق پیشنهاد می‌شود:

- (۱) افزایش راندمان عملیاتی بنادر شهید بهشتی و شهید کلانتری چابهار باهدف کاهش هزینه و زمان تخلیه و بارگیری کالاهای ترانزیتی، (۲) افزایش سطح کارایی گمرک‌های ورودی و خروجی به هدف به حداقل رساندن زمان و هزینه‌های گمرکی کالاهای ترانزیتی از مسیر چابهار، (۳) اهتمام در اتصال چابهار به مشهد از طریق حمل‌ونقل ریلی و اتصال بندر به شبکه سراسری ایران، پاکستان و آسیای میانه، (۴) بهبود و توسعه شبکه جاده‌ای ارتباطی با پس‌کرانه فی‌مابین چابهار و سایر نقاط کشور، (۵) اولویت‌دهی در خصوص فعال‌سازی محور ترانزیت چابهار - میلک به‌عنوان محور توسعه شرق در برنامه‌های توسعه‌ای کشور، (۶) اعطای معافیت‌های خاص مالیاتی بر فعالیت‌های اقتصادی، تجاری و عمرانی در محدوده بنادر شهید بهشتی و شهید کلانتری

توسعه و درآمدزایی در بخش‌های صنعت و کشاورزی را نیز به دنبال دارد. نکته حائز اهمیت دیگر برای بخش کشاورزی این است که بخش کشاورزی کمترین بهره‌وری را در کل بخش‌های اقتصادی دارد. توسعه بخش حمل‌ونقل افزایش درآمد را در بخش کشاورزی به دنبال دارد که با توجه به بالا بودن تعداد شاغلین در این بخش، می‌تواند در کاهش فقر عاملی مهم محسوب شود (یارک، ۱۳۸۳). در واقع توسعه بخش حمل‌ونقل و بیشترین تأثیر آن بر بخش‌های صنعت و کشاورزی (با توجه به اهمیت این دو بخش در اقتصاد کشور و اشتغال‌زایی)، بسیار مهم و حیاتی خواهد بود. از دیدگاه افراد بین متغیرهای مؤثر بر ترانزیت‌ها کدام دارای اهمیت بیشتری است

مطالعه تطبیقی چهار فرضیه: برای آزمون تطبیق هر چهار فرضیه از آزمون فریدمن استفاده شده است. به این صورت که رتبه‌بندی‌های مربوط به داده‌های هر چهار فرضیه از طریق این آزمون با یکدیگر مقایسه شده و نتیجه نشان در جدول (۱۰) نشان داده شده است.

$$F_{111} = \text{اشتغال‌زایی}$$

$$F_{222} = \text{امنیت اجتماعی}$$

$$F_{333} = \text{ظرفیت‌ها}$$

جدول (۱۰): آماره توصیفی

	تعداد	میانگین	انحراف معیار	کمترین	بیشترین
F111	۵۹	۳/۹۱۵۳	۰/۳۳۶۷۳	۲/۰۰	۶/۰۰
F222	۵۹	۳/۳۷۲۹	۰/۵۲۱۸۸	۲/۰۰	۴/۰۰
F333	۵۹	۳/۹۱۵۳	۰/۲۸۰۸۹	۳/۰۰	۴/۰۰
F444	۵۹	۳/۷۹۶۶	۰/۴۰۵۸۹	۳/۰۰	۴/۰۰

جدول (۱۱): رتبه‌بندی متغیرها

میانگین رتبه	
F111	۲/۸۴
F222	۱/۷۵
F333	۲/۸۱
F444	۲/۵۹

جدول (۱۲): آزمون آماری فریدمن

تعداد	آزمون کای ۲	درجه آزادی	Asymp. sig
۵۹	۶۶/۳۳۱	۳	۰/۰۰۰

جدول آزمون فریدمن نشان می‌دهد x^2 مشاهده شده $۶۶/۳۳ = x^2$ در سطح آلفای ۵٪ معنادار است و فرض صفر رد می‌شود به عبارتی بین میانگین رتبه‌های اشتغال‌زایی، امنیت اجتماعی، استفاده از ظرفیت‌ها و درآمدهای ترانزیتی کشور تفاوت معنادار مشاهده می‌شود و با توجه به رتبه‌ها می‌توان گفت اشتغال‌زایی و استفاده از ظرفیت‌ها دارای بالاترین رتبه است و امنیت اجتماعی دارای کمترین رتبه است.

۴- نتیجه‌گیری

جدول آزمون فریدمن نشان می‌دهد x^2 مشاهده شده $۶۶/۳۳ = x^2$ در سطح آلفای ۵٪ معنادار است و فرض صفر رد می‌شود به عبارتی

- growth and transit oriented development at the state level: lessons from califirnia,newjersey and western astra-lia
13. Hassanzadeh, Mohammad Ali(2008), Chabahar In Maritime Context: More Than A Port or A City, International Conference on Chabahar Transit &Estern Corridor Development of Iran
 14. Mercer, world sea trade sercive Drewry shipping consultant, pacific Rim trade & shipping, London, 1993
 15. Clark ximena, Dollar David and Micco Alejandro "Maritime Transpoft costs and port Efpiciency. February 2001.
 16. Brown, Dennis M and Eileen S. Stommes.(2004) "Rural Governments Face Public Transportation Challenges and Opportunities," Economic Research Service, USDA. Amber Waves, Feb,<http://www.ers.usda.gov / amberwaves/February04/Findings/RuralGovernments.htm>
 17. Daniel Boone Transit.(2009). Daniel Boone Community ActionAgency,Inc.<http://www.charityadvantage.com/dbdc/transportation.asp>
 18. Brown, Dennis M.(2008) "Public Transportation on the Move in Rural America, Economic Research Service, USDA.<http://www.nal.usda.gov/ric/ricpubs/publictrans.htm>>
 19. John.renna, (2009) "Transportation and Housing. Issue Fact sheets, Surface Transportation Policy Partnership. <http://www.transact.org/library/factsheets/housing.asp>
- با هدف رقابتی نمودن و کاهش هزینه ترانزیت از مسیر چابهار، (۷) ارتقای سطح روابط اقتصادی با کشورهای هم‌جوار از طریق انعقاد توافق‌نامه‌های تجاری دوجانبه و چندجانبه و رفع محدودیت‌های و موانع اجرایی موجود، (۸) افزایش سطح امکانات و خدمات رفاهی، بهداشتی، آموزشی، ارتباطی در سطح شهر چابهار و در طول مسیرهای ارتباطی، (۹) استقرار سیستم‌های مدیریت ارتباط با مشتریان به‌منظور تعیین مستمر، پیوسته و علمی نقاط قوت و ضعف استراتژی‌های تدوین‌شده و همچنین ارزیابی نیازها، انتظارات و دیدگاه‌های مشتریان و (۱۰) بازاریابی، اطلاع‌رسانی و برگزاری سمینارهای توجیهی برای صاحبان کالا، فورواردرها، اپراتورهای حمل‌ونقل چندوجهی، خطوط کشتیرانی و... در خصوص مزایای جابه‌جایی کالا از مسیر چابهار.
- ### مراجع
۱. مقاله راه کلید جابه‌جایی و اقتصاد - پیام پیارک، شماره یک، تابستان ۱۳۸۲.
 ۲. مقاله راهبردهای توسعه پایدار حمل‌ونقل جاده‌ای پیام پیارک، شماره ۳، زمستان ۱۳۸۲.
 ۳. مقاله تحلیل اثر توسعه راه بر کاهش فقر - پیام پیارک، شماره ۶ پاییز ۱۳۸۳.
 ۴. سند توسعه بخش حمل‌ونقل در برنامه چهارم توسعه - جهت‌گیری‌ها و الزامات توسعه.
 ۵. مجله پیام دریا، شماره ۳۵، ۱۳۷۴، صفحه ۱۵ الی ۱۷.
 ۶. مرکز تحقیقات سازمان بنادر و دریانوردی؛ نقش بنادر ایران در منطقه و جهان، تهران، ۱۳۸۵ چاپ چهارم.
 ۷. خبرگزاری فارس - (استان س و ب) مورخ ۸۸/۴/۱۶ شماره ۸۸۰۴۱۶۰۵۲۶
 ۸. سکاران، اوما (۱۳۸۱)، «روش تحقیق در مدیریت» ترجمه محمد شیرازی، چاپ اول، تهران: مرکز آموزش مدیریت دولتی.
 ۹. سرمد، زهر، بازرگان، عباس حجاری، الهه، ۱۳۷۷، «روش‌های تحقیق در علوم رفتاری»، چاپ پنجم تهران: انتشارات آگاه.
 ۱۰. آذر، عادل، مؤمنی، منصور (۱۳۸۳): (آمار و کاربرد آن در مدیریت)، جلد اول، چاپ دهم، تهران: انتشارات سمت.
 ۱۱. خاکی، غلامرضا، (۱۳۷۹)، «روش تحقیق در مدیریت»، تهران: مرکز انتشارات دانشگاه آزاد اسلامی.
 12. Renna.John, (2003); university if new Orleans smart