

تحلیلی بر اثرات اقتصادی حمل و نقل در شهر گرگان

مقاله پژوهشی

فضل اله اسمعیلی، استادیار، گروه جغرافیای و برنامه‌ریزی روستایی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه پیام‌نور، تهران، ایران

مهدی خداداد*، دانش‌آموخته کارشناسی ارشد، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه گلستان، گرگان، ایران

مریم شیرواند، دانش‌آموخته کارشناسی ارشد، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه گلستان، گرگان، ایران

*پست الکترونیکی نویسنده مسئول: khodadadmehdi91@yahoo.com

دریافت: ۹۹/۰۴/۲۸ - پذیرش: ۹۹/۰۷/۱۵

صفحه ۹۴-۸۵

چکیده

بخش حمل و نقل شهری یکی از بخشهایی است که علاوه بر اثر مستقیم آن بر رشد اقتصادی، در توسعه و رشد سایر بخش‌های اقتصاد شهری نقش بسزایی دارد به گونه‌ای که در شهرهای کشورهای در حال توسعه اغلب بین ۱۵ تا ۲۵ درصد بودجه، بین ۸ تا ۱۶ درصد درآمد خانوارها و بیش از ۳۳ درصد سرمایه‌گذاری‌ها در زیرساخت‌های شهری در بخش حمل و نقل صورت می‌گیرد. هر چقدر حمل و نقل تأثیر مثبت و فزاینده‌ای بر اقتصاد شهری داشته باشد دارای تأثیرات منفی از جمله افزایش هزینه‌های ناشی از آلودگی زیست‌محیطی شهر، هزینه‌های ناشی از تصادفات و همچنین هزینه‌های ناشی از اتلاف سوخت می‌باشد. بنابراین، پژوهش حاضر با هدف ارزیابی و تحلیل جایگاه حمل و نقل بر اقتصاد شهری و با استفاده از روش توصیفی - تحلیلی و داده‌های واقعی مستخرج از منابع سازمانی در شهر گرگان صورت گرفته است. نتایج حاصل از یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که هر روزه حدود ۱۰۷۴۶۵ لیتر بنزین بالغ بر ۷۵/۲ میلیارد ریال از منابع ملی هدر می‌رود. همچنین هزینه‌های حاصل از تصادفات خسارتی معادل ۲/۹ میلیارد ریال در سال می‌باشد. حمل و نقل شهری سالانه ۴۰۵۸۳ کیلوگرم انواع آلاینده‌های زیست محیطی تولید می‌کند از سوی دیگر در بخش حمل و نقل در شهر گرگان تعداد ۱۸۶۷۸ نفر اشتغال دارند. در نهایت توسعه حمل و نقل عمومی در شهر گرگان توانسته است تا ۱۶٪ باعث کاهش هزینه‌های ماهانه اقشار کم درآمد شود.

واژه‌های کلیدی: مدیریت، حمل و نقل، اقتصاد شهری، شهر گرگان

۱-مقدمه

به حمل و نقل پایدار را تقویت می‌کند (استادی جعفری، ۱۳۹۲) چرا که همین حمل و نقل شهری تأثیرات بالقوه زیادی بر اقتصادی شهری داشته است به گونه‌ای که در شهرهای کشورهای در حال توسعه اغلب بین ۱۵ تا ۲۵ درصد بودجه، بین ۸ تا ۱۶ درصد درآمد خانوارها و بیش از ۳۳ درصد سرمایه‌گذاری‌ها در زیرساخت‌های شهری در بخش حمل و نقل صورت می‌گیرد. می و رابرتز با تبیین اهداف حمل و نقل یکپارچه و رویکرد آن در حل مشکلات ترافیکی، ادعا می‌کنند که سیاست‌ها و راهبردهای حمل و نقل یکپارچه با ترکیب مناسبی از زیرساخت، مدیریت، کاربری زمین و اقدامات قیمت‌گذاری تحقق می‌یابد (May and Roberts, 1995). اما با وجود اهمیت این سیستم‌ها

مدیریت راهبردی، برنامه‌ای هماهنگ، جامع و پیوسته است که استعداد ممتاز سازمان را با محیط پیوند می‌دهد و منظور از آن، تحقق هدف‌های سازمان در چارچوب اجرای صحیح مدیریت است (بشردوست، ۱۳۹۰). عقیده بر این است که سیاست‌های حمل و نقل یکپارچه می‌تواند در آینده پیشرفت چشمگیری در مسیر سیستم‌های حمل و نقل پایدار ایجاد نماید (Taylor, 2011). گسترش حمل و نقل شهری پیامدهایی از قبیل نرخ فزاینده تصادفات رانندگی، مصرف بی‌رویه انرژی‌های فسیلی، تولید آلاینده‌های مخرب سلامت انسان و محیط زیست و هزینه‌های کلان ناشی از این موارد، افزایش نیاز روزافزون به توسعه مدیریت حمل و نقل به عنوان یکی از ارکان اساسی توسعه یافتگی ضرورت دستیابی

در زندگی روزمره شهروندان، الگوهای رایج حمل و نقل منجر به تحمیل هزینه‌های سنگین زیست‌محیطی، اجتماعی و اقتصادی می‌شود. در این رابطه برخی مشکلات مستند شده از جمله افزایش سطح مصرف انرژی، ترافیک جاده‌ای، انتشار گازهای گلخانه‌ای و آلودگی و همچنین ایمنی جاده‌ای و اثرات بهداشت جاده‌ای دیده می‌شوند (UNEO, 2011). بخش حمل و نقل یکی از زیربخش‌های اصلی و یکی از بخشهایی است که علاوه بر اثر مستقیم آن بر رشد اقتصادی، در توسعه و رشد اقتصادی سایر بخش‌های اقتصادی بخصوص اقتصاد شهری نقش بسزایی دارد. ارزش افزوده ایجاد شده در بخش حمل و نقل به عنوان یکی از بخشهای زیربنایی رشد اقتصادی و توسعه اقتصادی کشور است (بابازاده، ۱۳۸۸). روند چهل سال اخیر فعالیت‌های حمل و نقلی در سطح جهانی، حاکی از افزایش سطح وابستگی به خودرو و تغییر در سبک زندگی اجتماعی است که به دنبال خود، افزایش حساسیت نسبت به اثرات زیست محیطی و همچنین بازتاب‌های آن در حوزه سلامت را به همراه داشته است (Hine, 2000). در یک جریان عمودی رشد اقتصادی حاصل از بخش حمل و نقل و ارتباطات به تدریج و از طریق یک فرایند طبیعی شکل می‌گیرد به این معنا که منافع حاصل از رشد به صورت کاهش نابرابری‌های اجتماعی و خود به خودی از طریق بکارگیری عوامل بازار، نابرابری‌های درآمد را برطرف می‌سازد. البته بخش حمل و نقل و ارتباطات در کاهش قیمت نهاده‌ها و هزینه‌های تولیدی کالا و خدمات نیز نقش بسزایی دارد (مهرگان، ۱۳۸۹). شهر گرگان از جمله شهرهای پر جمعیت و قطب رشد منطقه با مسائل و مشکلات ناشی از شهرنشینی بدون برنامه مواجه است و مدیریت شهری و ارائه خدمات حمل و نقل نوین شهری در این شهر تا حدودی همپای با سایر شهرهای کشور تا حدود کمی بصورت الکترونیکی انجام می‌شود و برای استقرار کامل شهر الکترونیک در گرگان و حرکت در محور توسعه پایدار شهری با مشکلات و تنگناهایی مواجه می‌باشد (موسی زاده و همکاران، ۱۳۹۸). بنابراین، پژوهش حاضر با هدف ارزیابی و تحلیل جایگاه حمل و نقل بر اقتصاد شهری و با استفاده از روش توصیفی - تحلیلی و داده‌های واقعی مستخرج از منابع سازمانی صورت گرفته است.

۲- پیشینه تحقیق

امروزه شهرها به عنوان مصرف‌کنندگان و توزیع کنندگان بزرگ کالاها و خدمات به نقاط کانونی و مهم تبدیل شده و منابع را از نواحی خارجی وابسته به آنها به سوی خود جذب می‌نمایند و در نتیجه مصرف فراینده منابع در شهرها و وابستگی رو به رشد آنها به تجارت، اثرات اکولوژیکی این

سکونتگاه‌های انسانی فراتر از موقعیت جغرافیایی آنها گسترش یافته است (نظریان، ۱۳۸۸) از طرفی اصطلاح توسعه معطوف به ارتقای سطح و کیفیت زندگی افراد و بهبود رفاه عمومی جامعه است و پایداری آن، اشاره به استمرار این فرآیند در طول نسل‌های بشر دارد. به این ترتیب، توسعه پایدار، کلیه جنبه‌ها و ابعاد زندگی بشر را در برمی‌گیرد (صفایی پور و روزبه، ۱۳۹۲). به عبارت دیگر توسعه وسیله‌ای برای رشد و تعالی انسانها است و بنابراین انسان بالاترین اهمیت را در توسعه دارد. این مسئله به خصوص در توسعه پایدار مطرح است (عامری و همکاران، ۱۳۹۰). یکی از مهم‌ترین چالش‌های پیش روی شهرها، موضوع حمل و نقل می‌باشد. اگر بپذیریم شهرها موتور اقتصاد جهانی هستند، آنگاه شبکه حمل و نقل است که این موتورها را کارآمد نگه می‌دارد. در مقابل ناکارآمدی سیستم حمل و نقل شهری، عوارض جدی محیطی همانند آلودگی هوا و پیامدهای منفی اجتماعی و اقتصادی را به دنبال خواهد داشت و باعث ناکارآمدی عملکرد شهری می‌گردد (Hutchison, 2010) به موازات رشد و توسعه اقتصادی، نیاز به حمل و نقل نیز افزایش می‌یابد و به تبع آن، با گسترش فعالیت‌های حمل و نقلی، عوارضی همانند افزایش مصرف انرژی و آلودگی‌های محیطی شدت می‌گیرند (سلطانی، ۱۳۹۱) از سوی دیگر اهمیت بالای حمل و نقل و تأثیرگذاری آن بر بسیاری از حوزه‌های اقتصادی، اجتماعی، توسعه راهبردی، سیاستگذاری، محیط زیست باعث شده است که در تمام دنیا، مدیران تلاش کنند حمل و نقل را در قالب مدیریت جامع حمل و نقل ساماندهی کنند (تندیسه، ۱۳۹۲) رشد اقتصادی حاصل از حمل و نقل، سهم قابل توجهی از تولید ناخالص ملی و اشتغال را به خود اختصاص داده است. حدود ۷/۸۶ درصد از تولید ناخالص ملی و ۶ درصد از اشتغال کشور در بخش حمل و نقل است (محمودی، ۱۳۸۴) در منابع مختلف، اهداف متنوعی برای برنامه‌ریزی حمل و نقل پایدار برشمرده شده‌اند که عمدتاً برگرفته از ارزش‌ها و اهداف محوری توسعه پایدار می‌باشند (Litman, 2010). راهبرد حمل و نقل پایدار، دستور العملی چند بعدی، یکپارچه، پویا و پیوسته است که تضمین کننده توزیع عادلانه امکانات و احتیاجات در زمان‌ها و مکانهای مختلف با در نظرگیری عوامل متغیر و موثر در

حمل و نقل عنصری ضروری برای عملکرد اقتصادی و نیز بخش کلیدی در ایجاد اشتغال، از ساخت وسایل نقلیه در کارخانه تا پالایش سوخت، مدیریت سرویس‌های حمل و نقل و توسعه و نگهداری زیرساخت‌ها است (برنامه محیط زیست سازمان ملل متحد، ۲۰۱۱). شاغلان بخش حمل و نقل شامل همه کسانی می‌شوند که در شرکت‌ها و موسساتی کار می‌کنند که به طور فعالانه برای رسیدن به ایجاد سیستم حمل و نقل پایدار تلاش می‌کنند. از برنامه‌ریزان شهری و برنامه‌ریزان حمل و نقل ترافیک که چشم‌انداز را توسعه می‌دهند و سیاست‌ها را اجرا می‌کنند تا صنایع محلی تولید دوچرخه تا اپراتورها و شرکت‌های ترابری.

- کاهش فقر و نابرابری‌ها

سیستم‌های حمل و نقل فعلی که به طور عمده بر پایه وسایل نقلیه شخصی هستند، ماهیتان ناعادلانه و مانعی در برابر کاهش فقر و ایجاد عدالت در بهره‌مندی همه اقشار جامعه از جابه‌جایی و تحرک در شهرها هستند. در بسیاری از کشورهای در حال توسعه فاصله زیادی بین گروه‌های درآمدی مختلف از لحاظ دسترسی به جاده‌های آسفالت، همین‌طور حمل و نقل ایمن و در استطاعت وجود دارد. سرمایه‌گذاری در گزینه‌های سبز حمل و نقل مانند شبکه‌های عمومی که قابل استطاعت هستند می‌توانند منجر به کاهش فقر از طریق فراهم نمودن موقعیت‌های شغلی برای افراد و آسان کردن دسترسی به خدمات شوند.

- کاهش هزینه‌ها و ایجاد درآمد

در گذشته فقدان سیستم‌های حمل و نقل کارآ، منجر به مشکلات اساسی برای اقشار جامعه بود. عدم وجود بازاریابی، تأسیسات ذخیره سازی، بالابودن هزینه‌های سرسام‌آور حمل و نقل و ارتباطات، نداشتن دسترسی به کالای اساسی و ضروری برای خرید و رفع نیازهای اولیه، در افزایش نابرابری درآمد نقش قابل توجهی داشت (شاه شجاعی، ۱۳۷۵). اما، امروزه سیستم‌های حمل و نقل با کاهش هزینه‌ها و افزایش درآمد شهرنشینان توانسته است نقش به‌سزایی داشته باشد.

۴- روش تحقیق

روش تحقیق ترکیبی از روش‌های تحلیلی و اکتشافی و مطالعات میدانی و پیمایشی است. بدین صورت که ابتدا

شبکه شهری است (بختیاری و همکاران، ۱۳۸۸). در زمینه مدیریت حمل و نقل در اقتصاد مطالعات گسترده‌ای صورت گرفته است. برخی از مطالعات اثر حمل و نقل بر رشد اقتصادی را مورد بررسی قرار داده‌اند. مطالعات نظیر استرلی و ربلو (۱۹۹۳)، میلر (۱۹۷۷) و دوارجان (۱۹۹۶) در بررسی اثر حمل و نقل بر رشد اقتصادی به این نتیجه رسیدند که سرمایه‌گذاری در حمل و نقل، منجر به افزایش رشد اقتصادی می‌شود. عمدتاً سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل و ارتباطات به‌عنوان محرکی از طرف تقاضا به رشد اقتصادی منجر می‌گردد، همچنین به تشکیل مناطق اقتصادی کمک می‌کند. بخش حمل و نقل و ارتباطات با کاهش هزینه‌ها نقش مهمی را در کاهش تفاوت‌های منطقه‌ای و بهبود رقابت‌پذیری مناطق از طریق تجارت و جابه‌جایی عوامل تولید، ایفا می‌کند. همچنین بخش حمل و نقل و ارتباطات با تسهیل فعالیت‌های اقتصادی، کارایی تولید و توزیع فرایندهایی که فرصت‌های صرفه‌های اقتصادی را ایجاد می‌کند، منجر به بهبود و افزایش تخصص و تغییرات منطقی سیستم و کاهش هزینه‌ها می‌گردد و ارتقاء بهره‌وری اقتصادی و اصلاح مزیت‌های نسبی در مناطق مختلف، در رشد اقتصادی نقش دارد (مهرگان، ۱۳۸۹). جهان‌شاهی (۱۳۸۷) معتقد است که شهرها بر پایه‌ی حمل و نقل عمومی و متأثر از آن تغییر شکل می‌یابند که در صورت هدایت هوشمندانه بر پایه‌ی توسعه پایدار به شکلی مناسب در پیوند و ارتباط با مسیرها و پیرامون ایستگاه‌های خطوط مترو، قطار سبک شهری (L.R.T)، تراموا یا اتوبوس تندرو (BRT) تجدید سازمان می‌یابند (جهان‌شاهی، ۱۳۸۷).

۳- زمینه‌های تأثیر مدیریت حمل و نقل بر اقتصاد شهری

سرمایه‌گذاری در مدیریت حمل و نقل شهری و زیرساخت‌های مربوط به آن، بزرگترین فرصت را برای اشتغال، درآمد، از بین بردن فقر و نابرابری‌های اجتماعی و اقتصادی، کاهش آلودگی‌های زیست محیطی، کاهش هزینه‌های ماشینی از تصادفات، کاهش اتلاف سوخت و وقت را فراهم می‌آورد.

- اشتغالزایی

عرض ۳۶ درجه و ۵۰ دقیقه واقع شده است. گرگان دارای آب و هوای معتدل می‌باشد که بنا بر سرشماری سال ۱۳۹۵ دارای ۴۸۰۵۴۱ نفر جمعیت بوده است. این شهر دارای دو منطقه شهرداری می‌باشد. شهرداری مرکزی در مرکز شهر گرگان، شهرداری منطقه یک در کوی علیمحمدی و شهرداری منطقه دو در خیابان چاله باغ واقع شده‌اند. وسعت شهرستان گرگان ۱۶۱۵/۸ کیلومتر مربع (۷/۹۱ درصد از مساحت استان) و بر اساس تقسیمات کشوری سال ۱۳۸۹ از دو بخش مرکزی و بهاران و سه شهر گرگان، سرخنگلاته و جلین، پنج دهستان و ۹۷ روستا تشکیل شده است.

داده‌های مربوط به حوزه حمل و نقل از قبیل ایجاد اشتغال، کاهش فقر و نابرابری‌های اجتماعی و اقتصادی از طریق دسترسی تمام اقشار به حمل و نقل عمومی، افزایش درآمد و کاهش هزینه‌ها، میزان آلاینده‌های ایجاد شده توسط حمل و نقل، میزان خسارات وارد شده از طریق ایجاد آلاینده‌ها و تصادفات ناشی از حمل و نقل و سپس میزان تأثیرگذاری حمل و نقل بر هریک از این مولفه‌ها بررسی گردید.

معرفی محدوده مورد مطالعه

شهر گرگان در بخش جنوبی استان گلستان واقع شده است که در طول جغرافیایی ۵۴ درجه و ۲۵ دقیقه و در

جدول ۱. شاخص‌های مورد مطالعه تحقیق

معیار	مولفه
هزینه	- هزینه‌های ناشی از اتلاف سوخت - هزینه‌های ناشی از تصادفات - هزینه‌های ناشی از آلودگی محیط زیست
اشتغال	- مدیریت سرویس‌های حمل و نقل - نگهداری از سرویس‌های مربوط به حمل و نقل - رانندگان حمل و نقل عمومی - کارکنان راه آهن - کارکنان پمپ بنزین - شاغلان در شرکت‌ها و موسسات حمل و نقل - برنامه‌ریزان و مدیران شهری و ترافیک
کاهش فقر و برابری اجتماعی	- چند درصد از شهروندان دسترسی به حمل و نقل دارند؟ - چند نفر در روز، هفته، ماه و سال با وسایل حمل و نقل جابه‌جا می‌شوند؟ - از هر گروه درآمدی چند درصد به حمل و نقل عمومی دسترسی دارند؟ - حمل و نقل عمومی تا چه اندازه باعث کاهش هزینه در گروه‌های کم درآمد شده است؟
درآمد	- حمل و نقل تا چه اندازه توانسته است باعث درآمد شهروندان شود؟

مأخذ: یافته‌های تحقیق، ۱۳۹۹

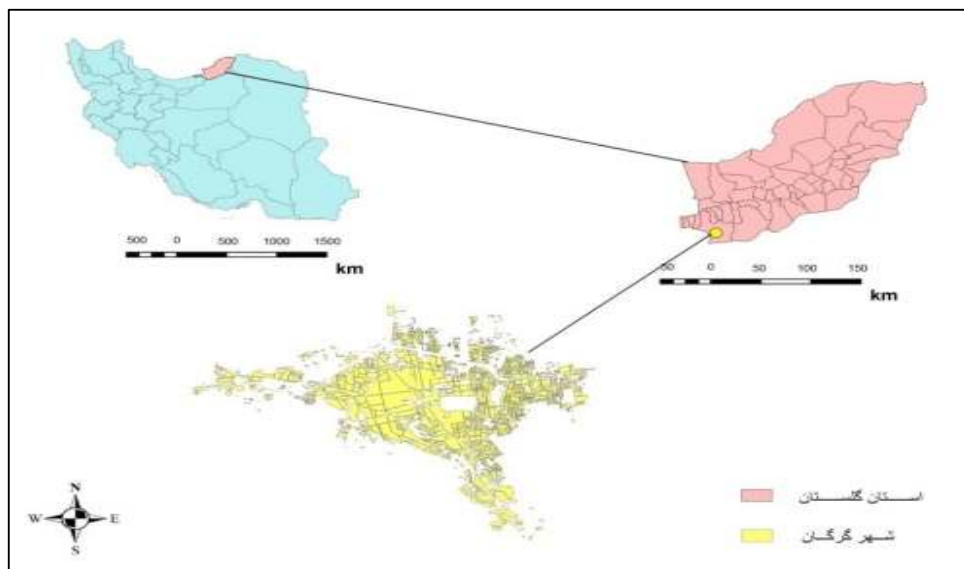
مدیریت حمل و نقل و هزینه در شهر گرگان

در این بخش به برآورد هزینه‌های ناشی از اتلاف سوخت، هزینه‌های ناشی از تصادفات و آلودگی محیط زیست پرداخته شده است.

- هزینه‌های ناشی از اتلاف سوخت

هر روزه و به خصوص در ساعات اوج ترافیک در برخی مسیرهای منتهی به مرکز تجاری شهر گرگان، به علت

ترافیک شدید مقدار زیادی سوخت هر می‌رود. برآورد مطالعاتی و آمار به دست آمده از اداره حمل و نقل شهر گرگان نشان می‌دهد که هر روزه حدود ۱۰۷۴۶۵ لیتر بنزین به علت ترافیک بالا هدر می‌رود که با احتساب قیمت بنزین (هر لیتر ۷۰۰۰ ریال)، روزانه مبلغ ۷۵۲۲۵۰۰۰ ریال از منابع ملی هدر می‌رود.



شکل ۱. موقعیت فضایی محدوده مورد مطالعه (ترسیم: نگارندگان، ۱۳۹۹)

– هزینه‌های ناشی از تصادفات

تصادفات هر ساله بخش قابل توجهی از هزینه‌های شهری را به خود اختصاص می‌دهد که این امر هم هزینه‌های جانی و هم هزینه‌های مالی را در بر می‌گیرد که در این پژوهش هدف تنها برآورد هزینه‌های مالی ناشی از تصادفات در شهر گرگان می‌باشد. این هزینه‌ها هم شامل هزینه‌های جراحی (مجروح شدن افراد و بستری شدن آنها در مراکز درمان) و هم هزینه‌های ناشی از خسارت خودروها و وسایل نقلیه می‌باشد.

– هزینه‌های خسارتی

روزانه به علت نابسامانی سیستم حمل و نقل و ترافیک در شهر گرگان تعدادی تصادف خسارتی رخ می‌دهد. طبق آمار موجود در آمارنامه حمل و نقل شهر گرگان، هر ساله تعداد ۲۵۴۶ تصادف خسارتی در شهر گرگان اتفاق می‌افتد که هزینه‌ای بالغ بر ۲/۹ میلیارد ریال در پی خواهد داشت.

– هزینه‌های جراحی

طبق آمارنامه تصادفات، هر ساله تعداد ۷۶۵ نفر در شهر گرگان بر اثر تصادفات مجروح و در مراکز درمانی تحت معالجه قرار می‌گیرند که هزینه‌های درمانی این تعداد از شهروندان برابر با ۷۰ میلیارد ریال در سال خواهد بود.

– هزینه‌های ناشی از آلودگی‌ها

در بسیاری از شهرهای کشورهای جهان، سیستم حمل و نقل از عوامل عمده آلودگی هوا است. بر اساس برآوردهای سازمان بهداشت جهانی ذرات ریز معلق در هوا سالیانه منجر به مرگ نا بیهنگام بیش از نیم میلیون نفر می‌شود؛ در بسیاری از کشورها هزینه‌های اقتصادی آلودگی هوا در حدود دو درصد تولید خالص داخلی است. در اکثر شهرها، مهم‌ترین مبحث زیست محیطی در مورد حمل و نقل شهری، مربوط به آلودگی هوا است. طراحی تامین حرکت در حمل و نقل، مستلزم احتراق سوخت‌های فسیلی است، که باعث تولید آلاینده‌های مختلفی شامل مونواکسید کربن، دود، گازهای مختلف، بخار هیدروکربن‌ها، اکسید گوگرد و نیتروژن، گوگرد (سولفات) و نیترات تفکیک شده، خاکستر و سرب می‌شوند. به علت افزایش بی‌رویه تعداد خودروهای سبک در شهر گرگان، بالا بودن عمر ناوگان خودروهای سواری، پایین بودن کارایی سوخت خودروهای سواری و پایین بودن کیفیت سوخت در هر روز حدود ۶۷۵۴ کیلوگرم هیدروکربن‌های نسوخته و ۱۱۵۴ کیلوگرم اکسیدهای نیتروژن و ۳۲۶۷۵ کیلوگرم منواکسیدکربن در هوای این شهر می‌شود. طبق آمارنامه حمل و نقل شهر گرگان، هزینه آلودگی هوا در هر کیلومتر مسافت طی شده در زمان اوج ترافیک، ۸۳ ریال خواهد بود.

جدول ۲. هزینه‌های ناشی از مدیریت حمل و نقل شهری در گرگان

ساخت	لیتر (روزانه)	هزینه (میلیارد ریال)
	۱۰۷۴۶۵	۷۵/۲
تصادف خسارتی	فقره (سالانه)	هزینه (میلیارد ریال - سالانه)
	۲۵۴۶	۲/۹
تصادف جرحی	نفر (سالانه)	هزینه (میلیارد ریال - سالانه)
	۷۶۵	۷۰
آلودگی هوا	کیلوگرم (روزانه)	هزینه (در هر کیلومتر - ریال)
	۴۰۵۸۳	۸۳

ماخذ: آمارنامه حمل و نقل شهر گرگان، ۱۳۹۰

حمل و نقل و اشتغال در شهر گرگان

بنزین‌های شهر گرگان تعداد ۹۸۷ نفر به صورت مستقیم و تعداد ۲۱۱ نفر به صورت غیرمستقیم مشغول به کار شده‌اند. در بخش شرکت‌ها و موسسات حمل و نقل در شهر گرگان، تعداد ۳۲۱۷ نفر به صورت مستقیم و تعداد ۱۳۴۶ نفر نیز به صورت غیر مستقیم و در بخش راه آهن شهر گرگان تعداد ۲۱۷۸ نفر به صورت مستقیم و ۷۱۶ نفر نیز به صورت غیرمستقیم مشغول به کار شده‌اند (آمارنامه حمل و نقل گرگان، ۱۳۹۰).

کار در بخش حمل و نقل و زیربخش‌های آن در شهر گرگان هزاران نفر را به صورت مستقیم و غیر مستقیم به خود مشغول کرده است. به گونه ای که در بخش مدیریت سرویس‌های حمل و نقل ۳۴۵ نفر به صورت مستقیم و ۲۳ نفر نیز به صورت غیرمستقیم، در بخش زیرساخت‌های مربوط به حمل و نقل تعداد ۳۸۵۷ نفر به صورت مستقیم و ۵۴۱۶ نفر نیز به صورت غیر مستقیم، در بخش رانندگان حمل و نقل عمومی تعداد ۱۸۷ نفر به صورت مستقیم و تعداد ۷۶ نفر نیز به صورت غیرمستقیم، در بخش پمپ

جدول ۳. شاغلان بخش‌های مختلف حمل و نقل شهر گرگان، ۱۳۹۰

ردیف	زمینه اشتغال	تعداد شاغلان (به صورت مستقیم)	تعداد شاغلان (به صورت غیر مستقیم)
۱	مدیریت سرویس‌های حمل و نقل	۳۴۵	۲۳
۲	زیرساخت‌های مربوط به حمل و نقل	۳۸۵۷	۵۴۱۶
۳	رانندگان حمل و نقل عمومی	۱۸۷	۷۶
۴	کارکنان راه آهن	۲۱۷۸	۷۱۶
۵	کارکنان پمپ بنزین	۹۸۷	۲۱۱
۶	شرکت‌ها و موسسات حمل و نقل	۳۲۱۷	۱۳۴۶
۷	برنامه ریزان و مدیران شهری و ترافیک	۸۹	۱۲
۸	جمع	۱۰۸۷۸	۷۸۰۰

ماخذ: آمارنامه حمل و نقل شهر گرگان، ۱۳۹۰

مدیریت حمل و نقل و کاهش فقر و نابرابری‌ها در شهر گرگان

در زمینه تأثیر حمل‌ونقل بر کاهش فقر و نابرابری‌های اجتماعی اقتصادی باید اذعان نمود که حمل و نقل عمومی در شهر گرگان تا حد زیادی توانسته است باعث دسترسی بیش از نیمی از قشر فقیر جامعه شهری گرگان به حمل و نقل عمومی گردد که همین عامل به علت پایین بودن نسبی

همانطور که مشاهده می شود تعداد ۱۰۸۷۸ نفر به صورت مستقیم و تعداد ۷۸۰۰ نفر نیز به صورت غیرمستقیم در بخش حمل و نقل شهر گرگان مشغول به کار هستند که در مجموع برابر ۱۸۷۷۸ نفر می‌باشد.

مطالعات میدانی انجام گرفته این نتیجه حاصل شده است که استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی برای شهروندان با درآمد پایین تا حد زیادی توانسته است از میزان هزینه‌های ماهیانه شهروندان بکاهد. این مقدار برای شهروندان با درآمد پایین ۱۶٪ کاهش هزینه‌ها را شامل می‌شود که همین عامل باعث برابری و تعادل در بخش حمل و نقل گردد. همچنین یافته‌های به دست آمده نشان می‌دهد که بیش از ۳۰٪ دهک پایین درآمدی شهر گرگان به حمل و نقل عمومی دارند.

هزینه‌های حمل و نقل تا حد زیادی توانسته است باعث تعادل و برابری در این زمینه گردد. اطلاعات به دست آمده از آمارنامه‌ها و مطالعات میدانی صورت گرفته نشان دهنده این مطلب است که تقریباً بیش از ۶۸٪ ساکنان شهر گرگان به حمل و نقل عمومی دسترسی دارند همچنین به صورت روزانه تعداد ۳۳۶۴۷ نفر، هفتگی ۱۴۵۶۵۴ نفر و ماهانه ۴۱۶۷۶۴ نفر از ناوگان حمل و نقل عمومی شهر گرگان استفاده می‌کنند که این خود موید استفاده وسیع از حمل و نقل عمومی در شهر گرگان می‌باشد. با توجه به آمار وجود در زمینه استفاده شهروندان با درآمد پایین و همچنین

جدول ۴. تأثیر مدیریت حمل و نقل بر کاهش فقر و برابری اجتماعی و اقتصادی شهر گرگان

ردیف	مؤلفه	میزان
۱	چند درصد از شهروندان دسترسی به حمل و نقل دارند؟	۶۸٪
۲	چند نفر با وسایل حمل و نقل جابه‌جا می‌شوند؟	روزانه ۳۳۶۴۷ نفر
۳		هفتگی ۱۴۵۶۵۴ نفر
۴		ماهانه ۴۱۶۷۶۴ نفر
۵	از گروه درآمدی پایین چند درصد به حمل و نقل عمومی دسترسی دارند؟	۷۰٪
۶	حمل و نقل عمومی تا چه اندازه باعث کاهش هزینه‌ها در گروه‌های کم درآمد شده است؟	۱۶٪

ماخذ: مطالعات میدانی، ۱۳۹۹

۵- نتیجه‌گیری

مدیریت حمل و نقل یکی از زیربخش‌های اصلی و یکی از بخشهایی است که علاوه بر اثر مستقیم آن بر رشد اقتصادی، در توسعه و رشد اقتصادی سایر بخش‌های اقتصادی بخصوص اقتصاد شهری نقش بسزایی دارد. ارزش افزوده ایجاد شده در بخش حمل و نقل به عنوان یکی از بخشهای زیربنایی رشد اقتصادی و توسعه اقتصادی کشور است. به موازات رشد و توسعه اقتصادی، نیاز به حمل و نقل نیز افزایش می‌یابد و به تبع آن، با گسترش فعالیتهای حمل و نقلی، عوارضی همانند افزایش مصرف انرژی و آلودگی‌های محیطی شدت می‌گیرند رشد اقتصادی حاصل از بخش حمل و نقل و ارتباطات به تدریج و از طریق یک فرایند طبیعی شکل می‌گیرد به این معنا که منافع حاصل از رشد به صورت کاهش نابرابری‌های اجتماعی و خود به خودی از طریق بکارگیری عوامل بازار، نابرابری‌های درآمد را برطرف می‌سازد. البته بخش حمل و نقل و ارتباطات در کاهش قیمت نهاده‌ها و هزینه‌های تولیدی کالا و خدمات نیز نقش بسزایی دارد. پژوهش حاضر با هدف ارزیابی و تحلیل جایگاه حمل

چالش‌های موجود در مدیریت حمل و نقل شهر گرگان

شهر گرگان به عنوان مرکز استان و برخوردار از ادارات کل و همچنین برگزاری مسابقات و رویدادهای سیاسی در سطح استان هر روز شاهد مسافرت‌های زیاد در سطح این شهر شده است که همین عامل باعث شکل‌گیری گره‌های ترافیکی در مرکز این شهر و مسیرهای منتهی به آن شده است. در ادامه به ذکر چالش‌های موجود در زمینه حمل و نقل و ترافیک شهر گرگان پرداخته شده است.

- حجم بالای ترافیک به دلیل دسترسی‌های محدود
- عدم رعایت سلسله مراتب دسترسی‌ها در سطح شهر
- رواج شدید استفاده از خودروهای تک سرنشین
- توسعه نسبتاً محدود حمل و نقل عمومی
- نبود سیستم حمل و نقل یکپارچه
- رفتارهای ترافیکی متضاد شهروندان با قوانین و مقررات رانندگی

- پایین بودن نفوذپذیری بافت فرسوده شهر گرگان
- نبود مدیریت یکپارچه شهری و نهادهای مدیریت شهری

۶-مراجع

- و نقل بر اقتصاد شهری و با استفاده از روش توصیفی - تحلیلی و داده‌های واقعی مستخرج از منابع سازمانی صورت گرفته است. بدین صورت که ابتدا داده‌های مربوط به حوزه حمل و نقل از قبیل ایجاد اشتغال، کاهش فقر و نابرابری‌های اجتماعی و اقتصادی از طریق دسترسی تمام اقشار به حمل و نقل عمومی، افزایش درآمد و کاهش هزینه‌ها، میزان آلاینده‌های ایجاد شده توسط حمل و نقل، میزان خسارات وارد شده از طریق ایجاد آلاینده‌ها و تصادفات ناشی از حمل و نقل و سپس میزان تأثیرگذاری حمل و نقل بر هریک از این مولفه‌ها بررسی گردید. یافته‌های به دست آمده نشان دهنده هزینه‌های بالای حمل و نقل نامناسب در زمینه اتلاف سوخت، هزینه‌های ناشی از تصادفات و هزینه‌های ناشی از آلاینده‌های زیست محیطی می‌باشد. همچنین حمل و نقل تا حد زیادی توانسته است باعث اشتغال در بخش‌های مختلف این بخش اقتصادی شهر شود به گونه‌ای که در مجموع تعداد ۱۸۶۷۸ نفر در این بخش مشغول به کارند. در زمینه کاهش فقر و نابرابری‌ها نیز باید اذعان نمود که توسعه شبکه حمل و نقل عمومی توانسته است تا ۱۶٪ باعث کاهش هزینه‌های ماهانه اقشار کم درآمد شود. در نهایت مهم‌ترین چالش‌های و پیشنهادات موجود در زمینه حمل و نقل شهر گرگان ارائه شده است.
- پیشنهادات**
- ایجاد زیرساخت‌های لازم برای پیاده‌روی و دوچرخه سواری و کاهش استفاده از خودرو تک سرنشین به منظور کاهش هزینه‌های ناشی از آلودگی محیط زیست شهری؛
- توسعه زیرساخت‌های مربوط به حمل و نقل عمومی جهت دسترسی بیشتر؛
- برنامه‌ریزی به منظور افزایش ناوگان حمل و نقل عمومی و دسترسی اقشار کم درآمد شهر به منظور کاهش هزینه‌ها؛
- توسعه و گسترش حمل و نقل عمومی به مناطق حاشیه‌ای شهر جهت جابه‌جایی شهروندان ساکن در این منطقه از شهر؛
- تشویق افراد به استفاده از حمل و نقل همگانی؛
- آموزش شهروندان در زمینه رفتارهای ترافیکی؛
- برنامه‌ریزی به منظور مدیریت یکپارچه شهری.
- استادی جعفری، م.، رصافی، ا.ع.، (۱۳۹۲)، "ارزیابی سیاست‌های توسعه پایدار در بخش حمل و نقل شهری با استفاده از مدل‌های سیستم پویایی مطالعه موردی شهر مشهد"، فصلنامه مدیریت شهری، شماره ۳۱.
- بشردوست، ا.، شجاعی، م.ر. و منصوری، م.، (۱۳۹۰)، "برنامه‌ریزی کمی راهبردی و ارایه راهکارهای بهبود جایگاه علامت تجاری با استفاده از ماتریس QSPM"، فصلنامه توسعه تکنولوژی صنعتی، شماره ۱۱.
- تندیسه، م.، رضایی، م.ر.، (۱۳۹۲)، "برنامه ریزی راهبردی حمل و نقل پایدار شهری در کلانشهرهای ایران مطالعه موردی شهر مشهد"، فصلنامه مهندسی حمل و نقل، سال پنجم، شماره اول.
- صفایی پور، م.، روزبه، ح.، (۱۳۹۲)، "هویت و توسعه پایدار محله ای در شهر شیراز مورد: محله‌ی فخرآباد، جغرافیا و توسعه"، شماره ۳۱.
- عامری، م.، عباسپور، م.، کاظمی، ر.ا.، زاهد، ف.، (۱۳۹۰)، "ارایه الگویی جهت جلب مشارکت مردم در طرح‌های توسعه پایدار حمل و نقل زمینی، علوم و تکنولوژی محیط زیست"، دوره سیزدهم، شماره ۲.
- بختیاری، پ.، استادی جعفری، م.، کرم‌رودی، م. و حبیبیان، م.، (۱۳۸۸)، "جایگاه انرژی‌های تجدیدپذیر در نظریه حمل و نقل پایدار مسافر"، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، سال چهارم، شماره ۱۲.
- جهان شاهی، م.ح.، (۱۳۸۷)، "توسعه پایدار شهری بر پایه حمل و نقل عمومی"، فصلنامه جستارهای شهرسازی.
- مهرگان، ن.، دهقانی، ه.، (۱۳۸۹)، "تخمین اثر رشد اقتصادی بخش حمل و نقل بر توزیع درآمد در ایران"، پژوهش‌های حمل و نقل، سال هفتم، شماره چهارم.
- بابازاده، م.، (۱۳۸۸)، "تأثیر سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل بر رشد اقتصادی در ایران"، پژوهش‌های بازرگانی، شماره ۵۰.
- شاه شجاعی، ع.، (۱۳۷۵)، "نگاهی به فقر روستایی"، ماهنامه علمی توسعه روستایی و ترویج کشاورزی، شماره ۱۹۰ و ۱۹۱.

- UNEO, (2011), "Towards a Green Economy: Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication A Synthesis for Policy Makers".
- Hutchison, R., (2010), "Encyclopedia of Urban Studies, SAGE Publications".
- Hine, J., (2000), "Integration, integration, Planning for sustainable and integrated transport systems in new millennium", Journal of Transport Policy, Vol. 7, No. 3, pp. 176-177.
- Litman, T., (2010), "Developing Indicators for Sustainable and Livable Transport Planning", Victoria Transport Policy Institute.
- Taylor, Z., (2011), "Book review: Integrated Transport by Moshe Givoni and David Banister", Journal of Transport Geography, Vol. 19, Issue 4, pp.1001-1008.
- May, AD. & Robert, M., (1995), "The design of integrated transport strategies", Journal of Transport Policy, Vol. 2, No. 2, pp. 97-105.
- سالنامه آماری سال ۱۳۹۰ شهرستان گرگان.
- موسی زاده، ح.، بزی خدارحم، میرکتولی، ج.، فرخ زاد، م.، (۱۳۹۴)، "نقش و جایگاه شهر مجازی (الکترونیک) در فرآیند توسعه شهری با تاکید بر شهر گرگان، کنگره جغرافیای سیاسی شهر"، تهران.
- محمودی، ع.، کشاورز حداد، غ.ر. و فقیه جویباری، م.، (۱۳۸۴)، "تحلیل اهمیت صنعت حمل و نقل در اقتصاد ایران با استفاده از تکنیک داده ستانده"، پژوهشنامه بازرگانی.
- نظریان، ا.، معصومی، م.ت. و ملکی نظام آباد، ر.، (۱۳۸۸)، "شهر پایدار با تأکید بر استراتژی‌های مدیریت حمل و نقل شهری و کاهش ترافیک با نگاهی به کلانشهر تهران، فصلنامه جغرافیایی سرزمین، سال ششم، شماره ۲۳.
- سلطانی، ع.، فلاح منشادی، ا.، (۱۳۹۱)، "یکپارچه سازی سیستم حمل و نقل راهکاری در جهت دستیابی به حمل و نقل پایدار، کلانشهر شیراز"، فصلنامه مطالعات شهری، شماره پنجم.

An Analysis of the Economic Effects of Transportation in Gorgan

Fazlullah Esmaeili, Assistant Professor, Payame Noor University, Tehran, Iran.

Mehdi Khodadad, M.Sc., Grad., Golestan University, Golestan, Iran.

Maryam Shiravand, M.Sc., Grad., Golestan University, Golestan, Iran.

E-mail: khodadadmehdi91@yahoo.com

Received: September 2020-Accepted: January 2021

ABSTRACT

Urban transportation is one of the sectors that, in addition to its direct impact on economic growth, plays a significant role in the development and growth of other sectors of the urban economy, so that in cities of developing countries, often between 15 and 25 percent of the budget, between 8 to 16 percent of household income and more than 33 percent of investments in urban infrastructure in the transport sector. No matter how much transportation has a positive and increasing impact on the urban economy, it has negative effects, including increasing the costs of urban environmental pollution, the cost of accidents and the costs of fuel losses, so the present study With the aim of evaluating and analyzing the transport position on the urban economy, using descriptive-analytical method and real data extracted from organizational resources in Gorgan city. The results of the research show that about 107465 liters of gasoline per day is spent on the amount of 75.2 billion rials from national resources. Also, the cost of damage accidents is equal to 2.9 billion rials per year. Urban transport produces 40583 kilograms of environmental pollution per year. On the other hand, the transport sector in Gorgan has 18678 people. Finally, the development of public transportation in Gorgan has been able to reduce the monthly costs of low-income groups by 16%.

Keywords: Management, Transportation, Urban Economics, Gorgan City