

## Evaluating the role of civil infrastructure in the economic indicators of the country's development programs (case study: the country's ports)

Mostafa Shah Mohammadi<sup>1</sup>, Ali Shirkhani<sup>2\*</sup>, Mohammad Torabi<sup>3</sup>

1- PhD candidate, Department of political science, Qom branch, Islamic Azad University, Qom, Iran

2- Professor, Department of political science, Qom branch, Islamic Azad University, Qom, Iran

3- Assistant Professor, Department of political science, Qom branch, Islamic Azad University, Qom, Iran

### ABSTRACT

Most economic activities require transportation of goods or people. Production activities require transportation to supply inputs and distribute outputs. Consumption activities also require transportation, households make trips to buy and have fun and sell production factors at their disposal. For this reason, in the economic literature, there is a very close relationship between the concepts of production, consumption, exchange and trade with transportation, and therefore the transportation sector and its importance have always been emphasized in the economic literature. As a central and vital infrastructure, ports play an important and essential role in the transportation system. With this attitude, in the present research, it has been tried to investigate the effect of the performance of Iranian ports as public infrastructures on the growth of the economic indicators mentioned in the development programs. For this purpose, firstly, the economic indicators mentioned in the development programs were extracted and the importance of each one was discussed. The results showed that no clear definition of the concept of economic development has been provided in any of the development programs. Regarding quantification, only in the 6th development program, macro quantitative goals and economic sectors are presented separately, and it is mentioned in a limited way in other programs. The results showed that the sixth development program has the highest frequency of economic indicators of development (366 times) and the fourth program (235 times), the fifth (226 times), the second (240 times), the first program (221) and the third program (189 times) are respectively in the next stages. Also, among the indicators of economic development, the index of production (240 times), income (169 times), employment (142 times) and inflation (17 times), gross domestic product (18 times), and the active presence of women in society (21 times) respectively have the lowest frequency in development programs.

### ARTICLE INFO

**Receive Date:** 17 November 2023

**Revise Date:** 15 September 2024

**Accept Date:** 04 January 2024

### Keywords:

Development,  
Economic development,  
Transportation,  
Civil infrastructure,  
Ports.

All rights reserved to Iranian Society of Structural Engineering.

doi: <https://doi.org/10.22065/jsce.2024.425723.3278>

\*Corresponding author: Ali Shirkhani

Email address: [Shirkhani@ghom.iau.ac.ir](mailto:Shirkhani@ghom.iau.ac.ir)

## ارزیابی نقش زیرساخت‌های عمرانی در شاخص‌های اقتصادی برنامه‌های توسعه کشور (مطالعه موردی: بنادر کشور)

مصطفی شاه محمدی<sup>۱\*</sup>، علی شیرخانی<sup>۲\*</sup>، محمد ترابی<sup>۳</sup>

۱- دانشجوی دکتری، دانشکده علوم سیاسی، واحد قم، دانشگاه آزاد اسلامی، قم، ایران.

۲- استاد، دانشکده علوم سیاسی، واحد قم، دانشگاه آزاد اسلامی، قم، ایران.

۳- استادیار، دانشکده علوم سیاسی، واحد قم، دانشگاه آزاد اسلامی، قم، ایران.

### چکیده

اکثر فعالیت‌های اقتصادی نیازمند مقداری تحرک کالا و یا اشخاص هستند. فعالیت‌های تولیدی برای تأمین نهاده‌ها و توزیع ستاده‌ها نیازمند حمل‌ونقل می‌باشند. فعالیت‌های مصرفی نیز نیازمند جابجایی می‌باشند، خانوارها سفرهایی را به قصد خرید و تفریح و فروش عوامل تولیدی در اختیار خود انجام می‌دهند. به همین خاطر در ادبیات اقتصادی بین مفاهیم تولید، مصرف، مبادله و تجارت با حمل‌ونقل ارتباط بسیار نزدیکی وجود دارد و از این رو بخش حمل‌ونقل و اهمیت آن همواره در ادبیات اقتصادی مورد تأکید بوده است. بنادر به عنوان یک زیرساخت مرکزی و حیاتی در سیستم حمل‌ونقل دریایی نقشی مهم و اساسی ایفا می‌کند. فعالیت کارای یک بندر می‌تواند منطقه هم‌جوار بندر را از یک مزیت نسبی برای بهره‌برداری از مواهب فوق‌الذکر بهره‌مند سازد. با این نگرش در پژوهش حاضر سعی شده است تا اثر عملکرد بنادر ایران به عنوان زیرساخت‌های عمرانی بر رشد شاخص‌های اقتصادی ذکر شده در برنامه‌های توسعه بررسی گردد. به همین منظور در ابتدا شاخص‌های اقتصادی ذکر شده در برنامه‌های توسعه استخراج گردیده و در مورد اهمیت هر یک بحث شده است. نتایج نشان داد در هیچ یک از برنامه‌های توسعه تعریف روشنی از مفهوم توسعه اقتصادی ارائه نشده است. در خصوص کمی‌سازی فقط در برنامه ششم توسعه اهداف کمی کلان و بخش‌های اقتصادی به تفکیک ارائه شده و در سایر برنامه‌ها به صورت محدود اشاره شده است. نتایج نشان داد برنامه ششم توسعه بیش‌ترین میزان فراوانی شاخص‌های اقتصادی توسعه (۳۶۶ بار) را دارد و برنامه چهارم (۲۳۵ بار)، پنجم (۲۲۶ بار)، دوم (۲۴۰ بار)، برنامه اول (۲۲۱) و برنامه سوم (۱۸۹ بار) به ترتیب در مراحل بعدی قرار دارند. همچنین در بین شاخص‌های توسعه اقتصادی نیز شاخص تولید (۲۴۰ بار)، درآمد (۱۶۹ بار)، اشتغال (۱۴۲ بار) به ترتیب بیش‌ترین و تورم (۱۷ بار)، تولید ناخالص داخلی (۱۸ بار)، و حضور فعال زنان در جامعه (۲۱ بار) به ترتیب از کم‌ترین میزان فراوانی در برنامه‌های توسعه برخوردار هستند.

کلمات کلیدی: توسعه، توسعه اقتصادی، حمل و نقل، زیرساخت‌های عمرانی، بنادر.

سابقه مقاله:		شناسه دیجیتال:			
دریافت	بازنگری	پذیرش	انتشار آنلاین	چاپ	doi:
۱۴۰۲/۰۸/۲۶	۱۴۰۳/۰۹/۲۵	۱۴۰۲/۱۰/۱۴	۱۴۰۲/۱۰/۱۴	۱۴۰۳/۰۶/۳۱	<a href="https://doi.org/10.22065/jsce.2024.425723.3278">https://doi.org/10.22065/jsce.2024.425723.3278</a>
*نویسنده مسئول:		علی شیرخانی			
پست الکترونیکی:		<a href="mailto:Shirkhani@ghom.iau.ac.ir">Shirkhani@ghom.iau.ac.ir</a>			

## ۱- مقدمه

اندیشه پیشرفت و تحول همیشه در ذات جوامع بشری وجود داشته است ولی بعد از رنسانس اروپا و توجه بیشتر به مفاهیمی از قبیل رشد، تکامل و پیشرفت، به تدریج مفهوم مستقل «توسعه» پدید آمد. توسعه، تغییر بنیادی در متغیرهای اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی هر جامعه محسوب می‌شود و تحقق آن، مستلزم ایجاد هماهنگی بین ابعاد گوناگون آن است [۱] و توسعه اقتصادی رشد و تعالی مستمر اقتصادی یک جامعه برای رسیدن به یک رفاه فردی و اجتماعی است این دگرگونی تنها از طریق تحولاتی شکل می‌گیرد که از بنیان‌های اقتصادی، اجتماعی، سیاسی، علمی و فرهنگی جامعه حاصل آمده باشد [۲]. مسلماً ماهیت فرآیند توسعه، نیازمند نظامی اخلاقی است تا اطمینان دهد که نسبت به نیازها و حقوق انسانی، جانب مسئولیت و عدالت را ننگه می‌دارد و در همه حوزه‌های اجتماعی و اقتصادی، از علم و فناوری به گونه‌ای بهره می‌گیرد تا امنیت زیست بشری را تامین کند [۳]. اما در هر کشوری توسعه زمانی تحقق می‌یابد که برنامه‌ریزان، برنامه‌ای قوی و متناسب با شرایط و موقعیت محیطی تدوین نمایند و همانطور که گالبرایت معتقد است: اصول برنامه‌ریزی و چگونگی اجرای برنامه‌ها باید به گونه‌ای قطع و یقین منطبق با شرایط ویژه هر کشور و هماهنگ با مرحله رشدی اقتصادی آن باشد [۴]. برنامه‌ریزی اولین بار توسط مهندس بالود آلمانی در سال ۱۸۹۸ در یک پروژه تولید برق به کار گرفته شد [۵]. در ایران از اسفند ماه سال ۵۹ نمایندگان مجلس در حین بررسی لایحه بودجه سال ۱۳۶۰ به ضرورت برنامه‌ریزی و تعیین سمت و سوی حرکت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی اشاره و بر آن تأکید کردند. این امر خود موجب شد تا انگیزه انجام برنامه‌ریزی بلندمدت در نظام کارشناسی خصوصاً سازمان برنامه افزایش یابد. سازمان برنامه، تهیه برنامه‌های توسعه کشور را در تاریخ ۱۳۶۰/۸/۱۴ به شورای اقتصاد پیشنهاد کرد که در آن اقدامات لازم و زمان‌بندی مناسب برای تهیه برنامه‌های توسعه تشریح شد. این پیشنهاد نهایتاً در ۱۳۶۰/۸/۲۶ به تصویب رسید. پس از تصویب نظام برنامه‌ریزی کشور توسط شورای اقتصاد در تاریخ ۱۳۶۰/۱۰/۱۰، سازمان برنامه فعالیت عملی خود را در این رابطه آغاز کرد. نهایتاً برنامه کلان توسعه اقتصادی-اجتماعی-فرهنگی پنج‌ساله اول جمهوری اسلامی ایران برای مقطع سال‌های ۶۲-۶۶ در تاریخ ۱۳۶۱/۶/۹ در شورای اقتصاد به تصویب رسید. از این پس کار تهیه برنامه در استان‌ها و وزارتخانه‌ها بر اساس برنامه کلان مصوب شهریور ۱۳۶۱ دنبال شد. بعد از پیروزی انقلاب اسلامی ایران، در قانون اساسی و در برنامه‌های توسعه اقتصادی، اجتماعی کشور نسبت به سیاست‌گذاری اجتماعی و اقتصادی، توجه ویژه‌ای صورت گرفت و با توجه به تدوین و اجرای شش برنامه توسعه اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی بعد از انقلاب و امکان مشاهده و ارزیابی ثمرات این سیاست‌گذاری‌ها در حوزه اقتصادی و بررسی جایگاه فعلی کشور در شاخص‌های اقتصادی، زمینه مناسبی جهت ارزیابی برنامه‌های توسعه کشور در اختیار پژوهشگران قرار گرفته است. بر این اساس این پژوهش شاخصه‌های اقتصادی در برنامه‌های پنج‌ساله توسعه کشور را بررسی نموده تا از طریق شناسایی محدودیت‌ها و مشکلات برنامه‌های موجود؛ پیشنهادهای کاربردی جهت تدوین لایحه برنامه هفتم توسعه ارائه دهد.

اکثر فعالیت‌های اقتصادی نیازمند مقداری تحرک کالا و یا اشخاص هستند. فعالیت‌های تولیدی برای تأمین نهاده‌ها و توزیع ستاده‌ها نیازمند حمل‌ونقل می‌باشند. فعالیت‌های مصرفی نیز نیازمند جابجایی می‌باشند، خانوارها سفرهایی را به قصد خرید و تفریح و فروش عوامل تولیدی در اختیار خود انجام می‌دهند. به همین خاطر در ادبیات اقتصادی بین مفاهیم تولید، مصرف، مبادله و تجارت با حمل‌ونقل ارتباط بسیار نزدیکی وجود دارد و از این رو بخش حمل‌ونقل و اهمیت آن همواره در ادبیات اقتصادی مورد تأکید بوده است [۶]. از آنجاکه اقیانوس‌ها و دریاها این قابلیت را دارند تا ابزارهای حمل‌مقادیر قابل توجه از کالاها را با هزینه اندک فراهم آورند، فرایند جهانی‌شدن نقش اساسی را ایفا می‌کنند. بررسی آمار نشان می‌دهد که حجم تجارت دریایی جهان در سال ۲۰۱۵ بیش از ۱۰ میلیارد تن بوده است که این مقدار جابجایی و تجارت از طریق دریا در طول تاریخ بشر بی‌سابقه بوده است. این بررسی نشان می‌دهد بیش از ۷۰

درصد از حجم تجارت کالایی دنیا از مسیر دریا حمل می‌شود و در بنادر سراسر دنیا اداره می‌شود. این نقش قابل‌ملاحظه در تجارت نشان می‌دهد که دسترسی به دریا خود مزیتی بالقوه است که می‌تواند زمینه‌ای برای تحریک اقتصاد مناطق ساحلی فراهم نماید [۷]. در همین راستا برخی از مطالعات نشان می‌دهند که در شرایط برابر، مناطق محصور در خشکی ممکن است از یک شکاف GDP نسبت به مناطق بندری رنج ببرند که این شکاف می‌تواند حدود ۴۰ درصد باشد؛ اما روشن است که صرف دسترسی به دریا و ارائه خدمات حمل‌ونقل دریایی نمی‌تواند بهره‌برداری کامل از منافع این شیوه حمل‌ونقل را تضمین کند [۸]. کانال اصلی که عملکرد حمل‌ونقل را به عملکرد سایر بخش‌های اقتصادی پیوند می‌دهد کاهش در زمان و هزینه‌های حمل‌ونقل است. اگر سیستم حمل‌ونقلی (در اینجا حمل و دریایی) اند کارا عمل کند و زمان و هزینه‌ها را کاهش دهد می‌تواند زمینه را برای بروز پیامدهای متفاوتی مانند بهره‌وری بالاتر دیگر نهاده‌ها، هزینه‌های تولید پایین‌تر، تخصصی شدن بیشتر، رشد تجارت، رقابت متمرکزتر، بزرگ‌تر شدن بازارهای مرتبط، بهبود تقسیم کار، دسترسی بهتر به کالاهای واسطه‌ای خارجی و بهره‌برداری از صرفه‌های ناشی از مقیاس فراهم آورد. بنادر به عنوان یک زیرساخت مرکزی و حیاتی در سیستم حمل‌ونقل دریایی نقشی مهم و اساسی ایفا می‌کند. فعالیت کارای یک بندر می‌تواند منطقه هم‌جوار بندر را از یک مزیت نسبی برای بهره‌برداری از مواهب فوق‌الذکر بهره‌مند سازد [۹]. با این نگرش در پژوهش حاضر سعی خواهد شد تا اثر عملکرد بنادر ایران به عنوان زیرساخت‌های عرانی بر رشد شاخص‌های اقتصادی ذکر شده در برنامه‌های توسعه بررسی گردد.

## ۲- حمل‌ونقل و رشد و توسعه اقتصادی

در ادبیات اقتصاد تأکیدهای زیادی بر نقش حمل‌ونقل می‌توان یافت. در همین راستا آدام اسمیت معتقد است که: به‌وسیله حمل آبی، یک بازار گسترده‌تر (نسبت به حالت دسترسی صرف به حمل زمینی) روی همه گونه‌های صنایع قرار می‌گیرد، بنابراین با اتکا به سواحل دریا و رودخانه‌های قابل کشتیرانی انواع صنایع می‌توانند بزرگ شوند و خود را توسعه دهند. باتن بیان می‌کند که اقتصاددانان کلاسیک معتقدند که حمل‌ونقل یک اثر مثبت بر توسعه اقتصادی ایجاد می‌کند به‌نحوی که افزایش تولید را مستقیماً می‌توان به بهبود حمل‌ونقل مرتبط دانست. در مورد اهمیت حمل‌ونقل ما همچنین: ی از لرد لوگارد یدا می‌کنیم که می‌گوید: ملزومات توسعه آفریقا را می‌توان در یک لغت خلاصه کرد، حمل‌ونقل. روزن اشتاین-ردان ی‌کند که سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل‌ونقل یکی از راه‌های اصلی تحقق تئوری فشار بزرگ است. به‌هرحال، شاید قوی‌ترین جانب‌دار نقش مثبت حمل‌ونقل رستو باشد که در بررسی رشد اقتصادی متذکر می‌شود که معرفی راه‌آهن از نظر تاریخی قوی‌ترین شاخص منفرد برای مرحله خیز می‌باشد. این در مورد ایالات‌متحده، فرانسه، کانادا و روسیه قطعی است. یک ایده کلی توسط آندرسون و استروم کوئیست بیان شده است که ادعا می‌کنند که همه گذارهای بزرگ نظام‌های اقتصادی اروپا با تغییرات در زیرساخت حمل‌ونقل و ارتباطات شروع شده است یا حداقل همراه بوده است. اعتقاد بر این است که حمل‌ونقل خوب هزینه جابجایی را پایین می‌آورد و این امکان را برای بسیاری از فعالیت‌ها فراهم می‌آورد که بازار گسترده‌تری را پوشش دهند و از مقیاس‌های بزرگ تولید بهره‌برداری شود. به‌طور مشابه، اون معتقد است که گسترش بازارهای داخلی از طریق خدمات حمل‌ونقل پیشرفته یک پیش‌شرط لازم برای توسعه اقتصاد ملی است. بعلاوه اکثر کشورهای توسعه‌یافته به خاطر یک مجموعه از دلایل جغرافیایی، اقتصادی و تاریخی به تجارت بین‌الملل وابسته هستند و بهبود این تجارت یک پیش‌شرط الزامی رشد است. بر مبنای این دیدگاه، در چنین شرایطی ارائه تسهیلات بندی کارا می‌تواند به توسعه یاری رساند.

## ۳- بیان مسئله

تدوین و اجرای برنامه‌های توسعه در کشور همواره با بحث‌ها و چالش‌های زیادی مواجه بوده است. هرچند بحث‌ها و بررسی‌های کارشناسی زیادی در زمان تدوین برنامه‌ها توسط دولت و مجلس صورت می‌گیرد اما این برنامه‌ها با نقاط ضعف فراوانی همراه است. در برنامه‌های توسعه (اول تا پنجم) هیچ تعریف روشنی از مفهوم توسعه، ابعاد و ویژگی‌های آن به‌عنوان هدف اصلی برنامه‌ها ارائه نشده است. در غالب موارد، رشد اقتصادی به‌صورت آشکار و اعلان شده یا مستتر به‌عنوان هدف برنامه‌ها معرفی شده و لذا اگر برنامه‌ریزی را ساماندهی برای اهداف مشخص بدانیم این هدف هرگز روشن و شفاف و دربرگیرنده توسعه همه‌جانبه نبوده است. در نتیجه مشاهده می‌شود که در ادوار مختلف برنامه‌ریزی در کشور، با برداشته‌ها و تفاسیر متفاوت از این مفاهیم همواره با برنامه‌های متفاوتی روبه‌رو بوده‌ایم که این امر همواره محل چالش گسترده برنامه‌ریزان و مجریان است. اگر یکی از مهم‌ترین اهداف تدوین برنامه‌های ۵ ساله توسعه کشور را ارتقاء شاخص‌های توسعه به‌منظور تحقق اهداف کشور در سال ۱۴۰۴ بدانیم باید این برنامه‌ها بر اساس مطالعات منظم به‌منظور شناسایی چالش‌ها و نیازهای اساسی توسعه‌ای کشور تدوین شوند. در حقیقت برنامه‌های توسعه قوانین میان‌مدتی هستند که نقشه راه اقتصاد در یک دوره پنج‌ساله را تعیین می‌کند. پس از قوانین مادر همچون قانون اساسی و سیاست‌های کلی نظام که در زمینه اقتصاد مقاومتی یا اصل ۴۴ تصویب شده است، این برنامه‌های توسعه هستند که برای اقتصاد و فعالان اقتصادی مسیر راه مشخص می‌کند و اولویت‌بندی ارائه می‌دهد.

اما ارزیابی شش‌دهه برنامه‌ریزی توسعه در ایران بیش‌تر از همه حاوی این پیام است که اولاً حجم عظیمی از منابع انسانی، مالی و طبیعی مصرف شده، با دستاوردهای به‌دست‌آمده تناسبی نداشته است و با وجود پیشرفت‌های مهمی که در برخورداری از مواهب توسعه نسبت به گذشته پدید آمده، شکاف و فاصله تاریخی ایران با کشورهای پیشرفته و حتی اهداف و آرمان‌های ملی چندان کاهش نیافته است. اجرای نه برنامه توسعه در سال‌های قبل و پس از انقلاب اسلامی، زمینه انجام ارزیابی‌های واقع‌بینانه و علمی از نظام برنامه‌ریزی توسعه در ایران را فراهم کرده است. بی‌شک یکی از ارکان تحقق موفقیت‌آمیز هدف پیشرفت و عدالت در برنامه‌های توسعه، عبرت از کاستی‌های روند پیشین برنامه‌ریزی و اصلاح اساسی مشکلات آن است. در غیر این صورت، بهترین اهداف و حتی احکام قانونی، به سرنوشتی مشابه برنامه‌های پیشین دچار می‌شوند [۶].

نکات پیش‌گفته نشان‌دهنده ضرورت اصلی این تحقیق در خصوص بررسی سیاست‌های و شاخص‌های اقتصادی اتخاذ شده در برنامه‌های توسعه به‌عنوان یکی از مهم‌ترین ابعاد توسعه پایدار خواهد بود، اینکه چه تعریفی از توسعه اقتصادی و چه ابعاد و ویژگی‌ها و مؤلفه‌هایی از آن مدنظر برنامه‌ریزان بوده است؟ و میزان تحقق مؤلفه‌های اقتصادی توسعه در برنامه‌های اول تا پنجم کشور چگونه است؟

## ۴- اهمیت و ضرورت تحقیق

در خصوص اهمیت و ضرورت تحقیق شایان‌ذکر است درک و کاربرد پژوهش و بررسی‌های علمی در موفقیت برنامه‌ها نقش بنیادین دارد لذا اهمیت فزاینده این برنامه‌ها به‌عنوان زیربنا و نقشه راه توسعه در همه ابعاد جایگاه ویژه‌ای به مباحث و زمینه‌های معطوف به آن بخشیده است. از سوی دیگر گفتنی است شناخت و آگاهی پیش‌نیاز هرگونه سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی است. واکاوی شاخص‌های اقتصادی در برنامه‌های پنج‌ساله توسعه جمهوری اسلامی ایران می‌تواند در شناخت و درک صحیح از وضعیت موجود برای تعیین تغییرات لازم جهت ارتقاء نظام برنامه‌ریزی در کشور کمک نماید.

## ۵- روش تحقیق

پژوهش حاضر از نوع تحلیل محتوای تلفیقی (کمی و کیفی) است. جهت تعیین ابعاد و مؤلفه‌های توسعه اقتصادی هر برنامه، متن شش سند توسعه اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی سیاسی جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان جامعه آماری تحلیل شد. بدین منظور ابتدا به روش قیاسی و بر اساس مرور منابع موجود، جدولی جامع از کلیه ابعاد و مؤلفه‌های توسعه اقتصادی تنظیم شد. از آنجایی که ابعاد و مؤلفه‌های تحقیق از مرور منابع استخراج شده بودند، روش کار تحلیل محتوای جهت‌دار (قیاسی) است. به‌منظور ارزیابی محتوای برنامه‌های توسعه و عملکرد اقتصادی برنامه‌های توسعه بعد از انقلاب اسلامی از محورهای شش‌گانه اصلی «تولید و بهبود رفاه جامعه»، «شاخص‌های پولی و کنترل تورم»، «اشتغال‌زایی و بهره‌وری»، «توزیع درآمد و فقرزدایی»، «جهانی‌شدن اقتصاد و بخش تجارت خارجی» و «اندازه و حضور دولت و بخش خصوصی در اقتصاد» استفاده شده است.

در خصوص روش گردآوری اطلاعات با توجه به اینکه هدف، فقط شمارش فراوانی و تقلیل متن به تعداد داده‌ها نیست، در بخشی که رویکردهای گوناگون توسعه‌ای از محتوای پنهان و ضمنی در متن مبانی نظری (یا اهداف کلان) استنباط می‌شود از روش تحلیل محتوی کیفی استفاده شد و در بخشی که ابعاد و مؤلفه‌های توسعه اقتصادی از متن اسناد توسعه استخراج شدند و تعداد آن‌ها در هر برنامه و روند آن‌ها در پنج برنامه مقایسه گردید از روش کمی (در تحلیل کمی، از شمارش واحدهای محتوایی استفاده شد و سعی کردیم تا ویژگی‌های خاصی در متن اندازه‌گیری شود) استفاده شد. واحد ثبت «جمله» است که هر واحد ثبت مطابق یک ماده یا تبصره از برنامه است. روش کدگذاری «کدگذاری باز» بوده به‌این ترتیب که در حین مطالعه متن اسناد، به هر پاراگرافی که محقق را به هدف مطالعه می‌رساند یک کد جداگانه داده شد. به‌منظور تجزیه و تحلیل داده‌ها در بخش تحلیل محتوی کمی فراوانی موضوع موردبررسی در مقوله‌بندی‌ها تعیین و شمارش شد و در بخش تحلیل محتوی کیفی محتوای پنهان برنامه‌های توسعه بررسی شد و داده‌ها در بستر ظهورشان و در رابطه با سایر عوامل اثرگذار درک و تجزیه و تحلیل شدند.

## ۶- یافته‌های تحقیق

## ۶-۱- مفهوم توسعه، دارا بودن اهداف، شاخص‌های کمی، رویکردها و اهداف کلان

نتایج این بررسی نشان می‌دهد تعریف و درک مشترکی از مفهوم «توسعه» و «برنامه‌ریزی توسعه» در کشور وجود ندارد و علیرغم این که هدف بنیادین و اصلی این برنامه‌ها معطوف به این مفاهیم است، در هیچ یک از برنامه‌ها تعریف روشنی از مفهوم، ابعاد و ویژگی‌های آن‌ها ارائه نشده است. از سوی دیگر فقط در برنامه ششم توسعه اهداف کمی کلان و بخش‌های اقتصادی به تفکیک در قالب جدول ارائه شده است و در سایر برنامه‌های توسعه (۱ الی ۵) اهداف اقتصادی به صورت کمی ارائه نشده است.

یافته‌های نشان می‌دهد رویکرد برنامه اول توسعه در خصوص بازسازی، برنامه دوم توسعه در ارتباط با آزادسازی اقتصادی و خصوصی سازی است. برنامه سوم توسعه درخصوص اصلاح ساختاری و توسعه پایدا، برنامه چهارم به توسعه ایران، برنامه پنجم به توسعه منطقه ای و برنامه ششم توسعه به محیط زیست و آب می‌باشد.

جدول ۱. رویکردها و مهم‌ترین اهداف کلان برنامه‌های توسعه

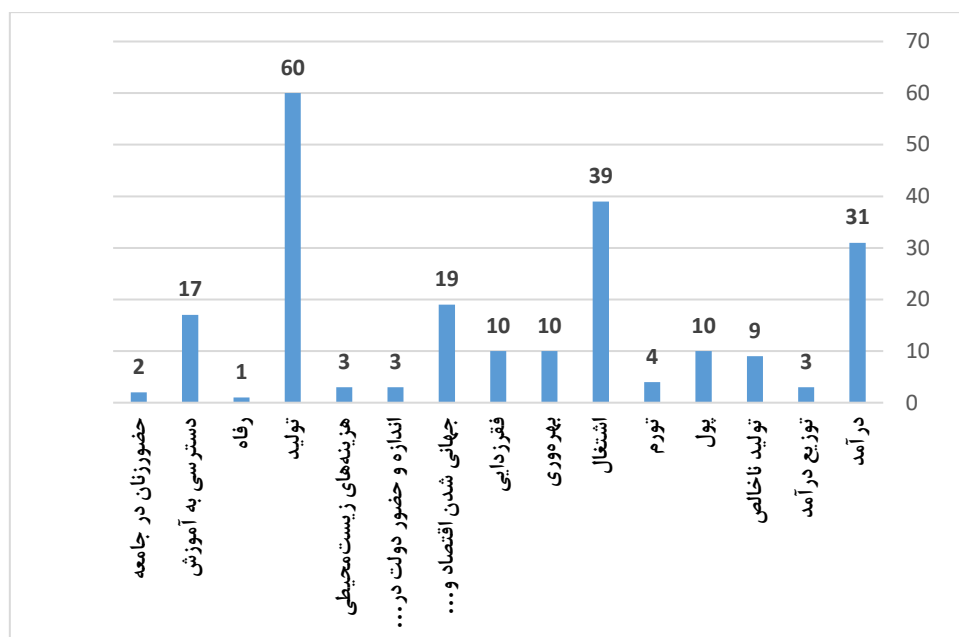
ردیف	برنامه توسعه	رویکرد	مهم‌ترین اهداف کلان
۱	اول	بازسازی	بازسازی و نوسازی ظرفیت‌های تولیدی و زیربنایی و مراکز جمعیتی خسارت دیده، گسترش کمی و ارتقای کیفی فرهنگ عمومی، ایجاد رشد اقتصادی، تامین حداقل نیازهای اساسی آحاد مردم، تعیین و اصلاح الگوی مصرف، اصلاح سازمان و مدیریت اجرایی و قضایی
۲	دوم	آزادسازی اقتصادی و خصوصی سازی	اهداف کلان دومین برنامه توسعه در حوزه اقتصاد تحقق عدالت اجتماعی، افزایش بهره‌وری، تربیت نیروی انسانی مورد نیاز، تلاش در جهت کاهش وابستگی اقتصاد کشور به درآمدهای نفتی و توسعه صادرات غیرنفتی و ایجاد تعادل در بخش‌های اقتصادی (تعاونی، خصوصی و دولتی)
۳	سوم	اصلاح ساختاری و توسعه پایدار	اصلاحات اقتصادی مبتنی بر رویکرد «توسعه اقتصاد رقابتی» از طریق حرکت به سمت آزادسازی اقتصادی با شکل‌گیری نظام جامع تامین اجتماعی و اصلاحات قانونی و نهادی و لغو انحصارات جهت فراهم‌شدن زمینه‌های مشارکت بخش خصوصی و کاهش تصدی‌گری دولت
۴	چهارم	توسعه ایران	رشد اقتصادی از محل ارتقاء بهره‌وری کل عوامل تولید
۵	پنجم	توسعه منطقه ای	در این برنامه اهداف سه گانه تحقق دو شاخص پایه ای پیشرفت و عدالت، توجه به دین باوری و خودباوری و ترسیم الگوی بومی و نقشه اسلامی - ایرانی مقدمه ورود به هدف اصلی قرار داده شده بود که آن هدف حرکت شتابنده به سمت تحقق جامعه اسلامی اسوه و شاهد، با رویکرد عدالت‌محوری و مشارکت مردمی در همه عرصه ها
۶	ششم	محیط زیست و آب	توسعه محیط زیست، آب، فاضلاب و حمل و نقل ریلی ایجاد سالانه ۹۵۵ هزار فرصت شغلی به طور خالص و دستیابی به رشد اقتصادی ۸ درصدی

## ۲-۶- تفسیر شاخص‌های اقتصادی در برنامه اول توسعه

یافته‌های جدول زیر نشان می‌دهد در مجموع شاخص‌های اقتصادی ۲۲۱ بار در برنامه اول توسعه تکرار شده‌اند. شاخص تولید با ۶۰ بار تکرار (۲۷/۱۵ درصد) بیش‌ترین و شاخص رفاه با یک بار فراوانی (۰/۴۵ درصد) کم‌ترین میزان تکرار را دارا می‌باشد.

جدول ۲. فراوانی شاخص‌های اقتصادی توسعه در برنامه اول توسعه

شاخص	برنامه	برنامه اول																	
		فراوانی	درصد	درآمد	توزیع درآمد	تولید ناخالص	پول	تورم	اشتغال	بهره‌وری	فقرزدایی	جهانی شدن اقتصاد و بخش خصوصی	در بخش خصوصی اندازه و حضور دولت	هزینه‌های زیست‌محیطی	تولید	رفاه	دسترسی به آموزش	حضور زنان در جامعه	جمع
		۲۲۱	۰۰۰۱	۴۱	۶۶	۹	۱۰	۴	۳۹	۱۰	۱۹	۴	۴	۳	۶۰	۱	۱۷	۲	۲۲۱
			درصد	۱۰۰	۶۶	۸۰	۱۳	۱۷	۵۶	۱۳	۶۷	۶۶	۶۶	۶۶	۱۰۰	۳	۶۵	۶	۰۰۰۱



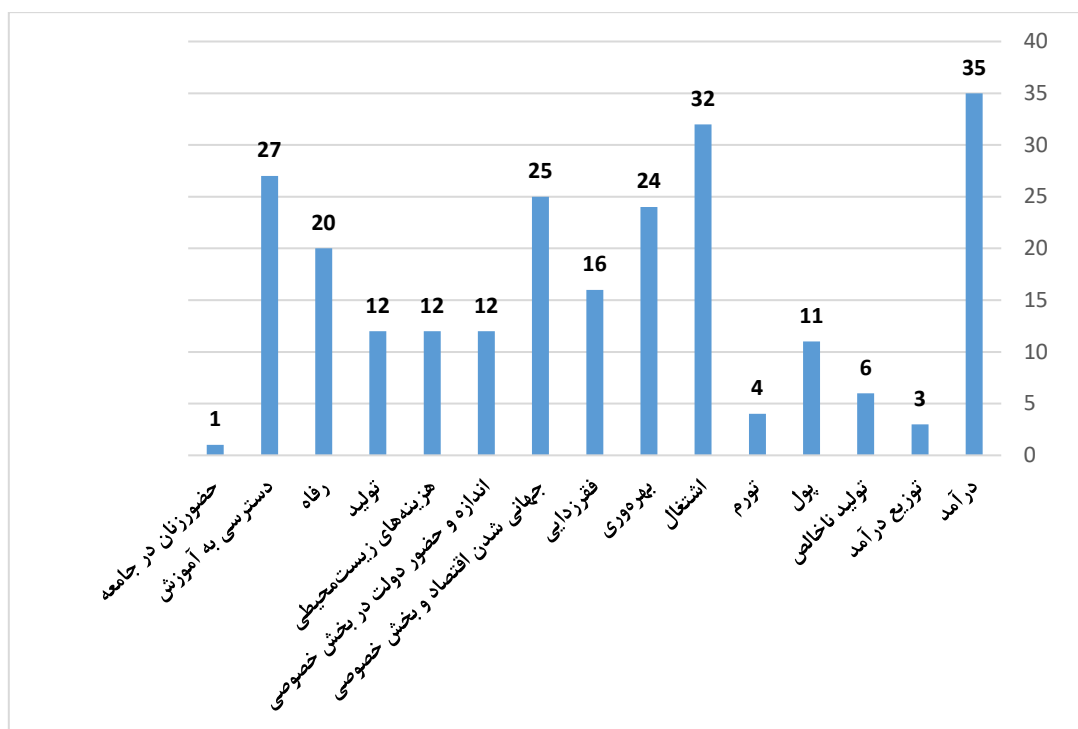
شکل ۱. فراوانی شاخص‌های اقتصادی توسعه در برنامه اول توسعه

### ۳-۶- تفسیر شاخص‌های اقتصادی در برنامه دوم توسعه

یافته‌های جدول زیر نشان داد در مجموع شاخص‌های اقتصادی ۲۴۰ بار در برنامه دوم توسعه تکرار شده‌اند. شاخص درآمد با ۳۵ بار تکرار (۱۴/۶ درصد) بیش‌ترین و شاخص حضور زنان در جامعه با یک بار فراوانی (۰/۴۲ درصد) کم‌ترین میزان تکرار را دارا می‌باشد.

جدول ۳. تفسیر شاخص‌های اقتصادی در برنامه دوم توسعه

شاخص	برنامه	برنامه دوم	
		فراوانی	درصد
درآمد	۲۵	۱۰.۴	۴.۲
تولید ناخالص	۶	۲.۵	۱.۰
پول	۱۱	۴.۶	۱.۹
تورم	۴	۱.۷	۰.۷
اشتغال	۲۲	۹.۱	۳.۷
بهره‌وری	۲۴	۱۰.۰	۴.۱
فقرزدایی	۱۶	۶.۷	۲.۷
جهانی شدن اقتصاد و بخش خصوصی	۲۵	۱۰.۴	۴.۲
در بخش خصوصی اندازه و حضور دولت	۱۲	۵.۰	۲.۰
هزینه‌های زیست محیطی	۱۲	۵.۰	۲.۰
تولید	۱۲	۵.۰	۲.۰
رفاه	۲۰	۸.۳	۳.۴
دسترسی به آموزش	۲۷	۱۱.۳	۴.۷
حضور زنان در جامعه	۱	۰.۴	۰.۱
جمع	۲۴۰	۱۰۰.۰	۴۰.۰



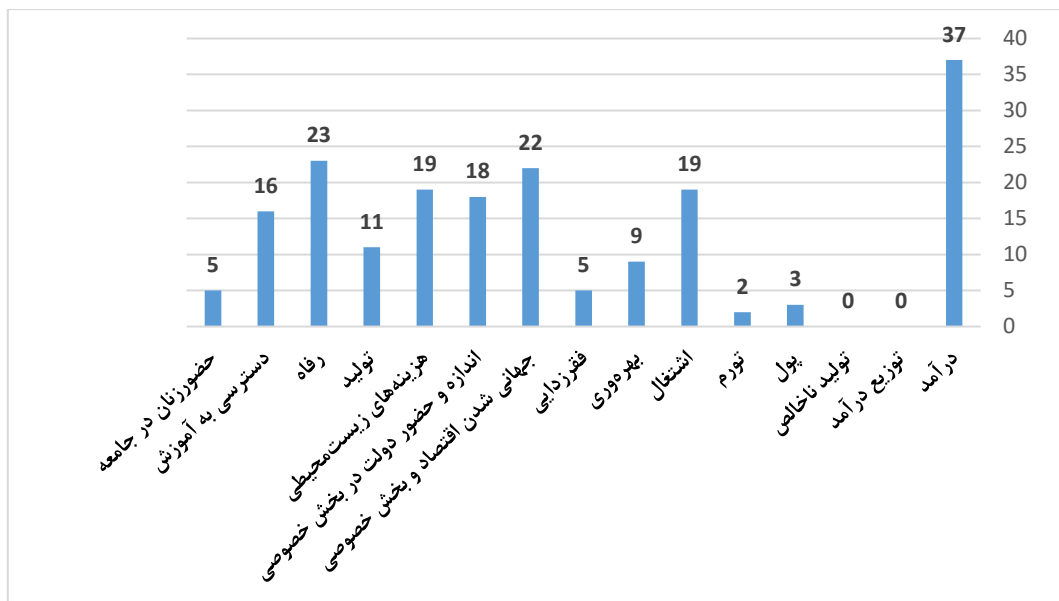
شکل ۲. تفسیر شاخص‌های اقتصادی در برنامه دوم توسعه

## ۴-۶- تفسیر شاخص‌های اقتصادی در برنامه سوم توسعه

یافته‌های جدول زیر نشان داد در مجموع شاخص‌های اقتصادی توسعه ۱۸۹ بار در برنامه سوم توسعه تکرار شده‌اند. شاخص درآمد با ۳۷ بار تکرار (۱۹/۶ درصد) بیش‌ترین و شاخص توزیع درآمد و تولید ناخالص داخلی با فراوانی صفر (صفر درصد) کم‌ترین میزان تکرار را دارا می‌باشد.

جدول ۴. تفسیر شاخص‌های اقتصادی در برنامه سوم توسعه

شاخص	برنامه	برنامه سوم	
		فراوانی	درصد
جمع	۱۸۹	۰۰۰۱	
حضور زنان در جامعه	۵	۷۶۰۸	
دسترسی به آموزش	۱۶	۸۶۰۷	
رفاه	۲۴	۶۰۱۱	
تولید	۱۱	۱۷۰۷	
هزینه‌های زیست‌محیطی	۱۹	۱۰۰۱	
اندازه و حضور دولت در بخش خصوصی	۱۸	۱۵۰۶	
جهانی شدن اقتصاد و بخش خصوصی	۲۲	۶۰۱۱	
فقرزدایی	۵	۷۶۰۸	
بهره‌وری	۶	۶۸۰۶	
اشتغال	۱۹	۱۰۰۱	
تورم	۲	۶۰۰۱	
پول	۴	۶۷۰۶	
تولید ناخالص	۰	۰۰	
توزیع درآمد	۰	۰۰	
درآمد	۳۷	۶۰۱۶	
فراوانی			
درصد			



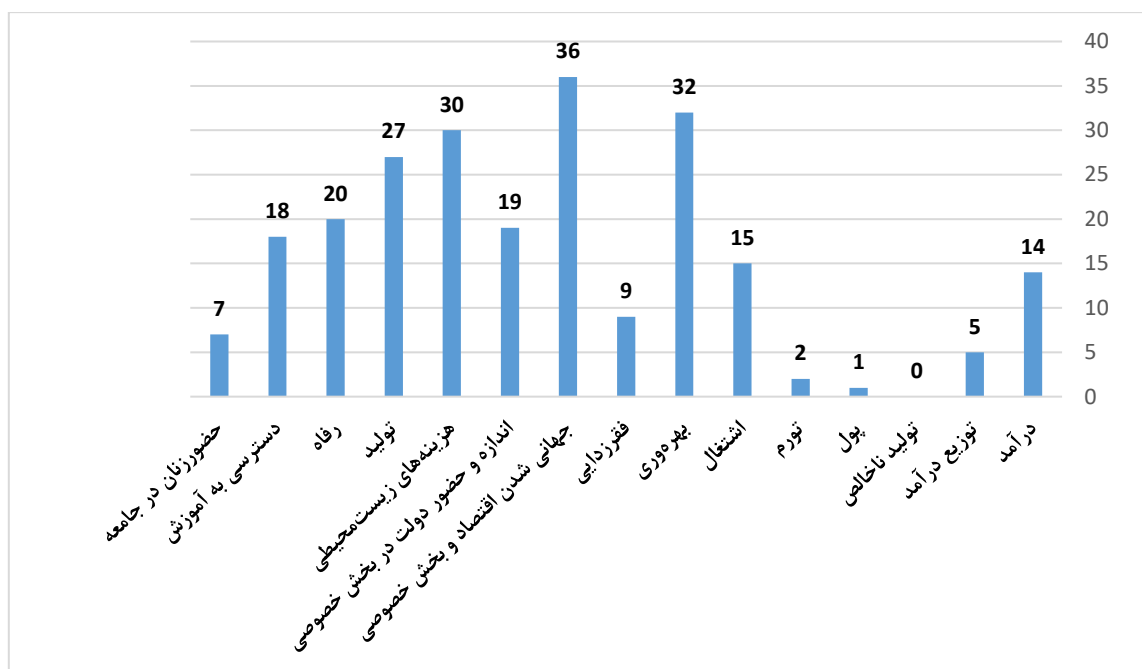
جدول ۳. تفسیر شاخص‌های اقتصادی در برنامه چهارم توسعه

### ۵-۶- تفسیر شاخص‌های اقتصادی در برنامه چهارم توسعه

یافته‌های جدول زیر نشان داد در مجموع شاخص‌های اقتصادی توسعه ۲۳۵ بار در برنامه چهارم توسعه تکرار شده‌اند. شاخص جهانی شدن اقتصاد و بخش خصوصی با ۳۶ بار تکرار (۱۵/۳ درصد) بیش‌ترین و شاخص تولید ناخالص داخلی با فراوانی صفر (صفر درصد) کم‌ترین میزان تکرار را دارا می‌باشد.

جدول ۵. تفسیر شاخص‌های اقتصادی در برنامه چهارم توسعه

شاخص	برنامه	
	فراوانی	برنامه چهارم
درآمد	۱۴	۶۶۵
توزیع درآمد	۵	۱۱۶
تولید ناخالص	۰	۰
پول	۱	۱۵۰
تورم	۲	۵۷۰
اشتغال	۱۵	۷۸۶
بهره‌وری	۲۲	۶۸۱
فقرزدایی	۹	۱۷۲
جهانی شدن اقتصاد و بخش خصوصی	۳۶	۸۵۱
اندازه و حضور دولت در بخش خصوصی	۱۹	۶۰۷
هزینه‌های زیست‌محیطی	۲۰	۷۸۱
تولید	۲۷	۵۱۱
رفاه	۲۰	۱۳۷
دسترسی به آموزش	۱۸	۶۶۸
حضور زنان در جامعه	۲	۷۶۸
جمع	۵۸۱	۰۰۰۱



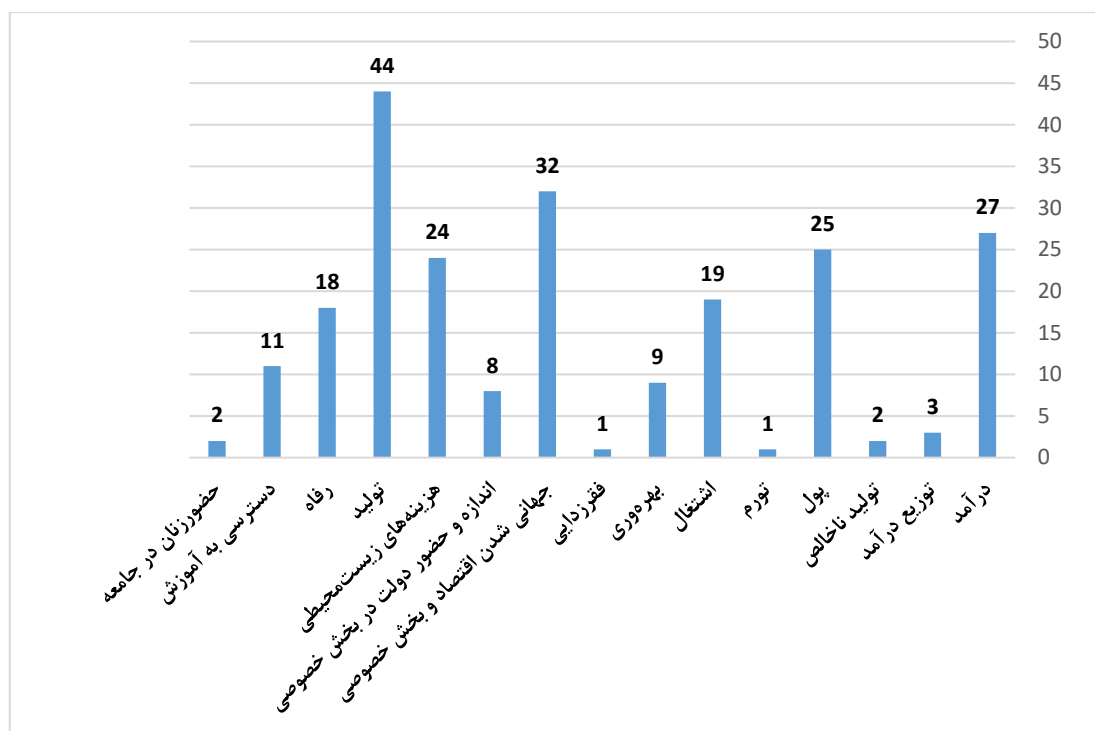
شکل ۴. تفسیر شاخص‌های اقتصادی در برنامه چهارم توسعه

#### ۶-۶- تفسیر شاخص‌های اقتصادی در برنامه پنجم توسعه

یافته‌های جدول زیر نشان داد در مجموع شاخص‌های اقتصادی توسعه ۲۲۶ بار در برنامه پنجم توسعه تکرار شده‌اند. شاخص تولید با ۴۴ بار تکرار (۱۹/۵ درصد) بیش‌ترین و شاخص فقرزدایی و تورم با ۱ بار تکرار (۰/۴۴ درصد) کم‌ترین میزان تکرار را دارا می‌باشد.

جدول ۶. تفسیر شاخص‌های اقتصادی در برنامه پنجم توسعه

شاخص	برنامه پنجم	
	فراوانی	درصد
درآمد	۲۷	۱۱٪
توزیع درآمد	۴	۱.۷٪
تولید ناخالص	۲	۰.۹٪
پول	۲۵	۱۱٪
تورم	۱	۰.۴٪
اشتغال	۱۹	۸.۴٪
بهره‌وری	۹	۴.۰٪
فقرزدایی	۱	۰.۴٪
جهانی شدن اقتصاد و بخش خصوصی	۳۲	۱۴.۱٪
اندازه و حضور دولت در بخش خصوصی	۸	۳.۵٪
هزینه‌های زیست‌محیطی	۲۴	۱۰.۶٪
تولید	۴۴	۱۹.۵٪
رفاه	۱۸	۸.۰٪
دسترسی به آموزش	۱۱	۴.۹٪
حضور زنان در جامعه	۲	۰.۹٪
جمع	۶۸۱	۱۰۰٪



شکل ۵. تفسیر شاخص‌های اقتصادی در برنامه پنجم توسعه

#### ۷- مقایسه کمی شاخص‌های اقتصادی در برنامه‌های توسعه

بر اساس داده‌های جدول زیر می‌توان گفت که برنامه ششم توسعه بیش‌ترین میزان فراوانی شاخص‌های اقتصادی توسعه (۳۶۶ بار) را دارا می‌باشد و برنامه چهارم توسعه (۲۳۵ بار)، برنامه پنجم توسعه (۲۲۶ بار)، برنامه دوم توسعه (۲۴۰ بار)، برنامه اول توسعه (۲۲۱) و برنامه سوم توسعه (۱۸۹ بار) به ترتیب در مراحل بعدی قرار دارند.

اما مقایسه کلی شاخص‌های اقتصادی در برنامه‌ها حاکی از آن است که شاخص تولید (۲۴۰ بار)، درآمد (۱۶۹ بار)، اشتغال (۱۴۲ بار) به ترتیب بیش‌ترین و تورم (۱۷ بار)، تولید ناخالص داخلی (۱۸ بار) و حضور فعال زنان در جامعه (۲۱ بار) به ترتیب از کم‌ترین میزان فراوانی در برنامه‌های توسعه برخوردار هستند.

همچنین مقایسه شاخص‌های اقتصادی در بین هر یک از برنامه‌های توسعه نشان می‌دهد:

در برنامه اول توسعه تولید (۶۰ بار)، اشتغال (۳۹ بار)، درآمد (۳۱ بار) به ترتیب بیش‌ترین فراوانی و شاخص‌های رفاه (۱ بار)، حضور زنان در جامعه (۲ بار)، حضور دولت و بخش خصوصی در اقتصاد و هزینه‌های زیست‌محیطی و توزیع درآمد (۳ بار) به ترتیب کم‌ترین میزان فراوانی را دارند.

در برنامه دوم توسعه شاخص‌های درآمد (۳۵ بار)، اشتغال (۳۲ بار)، دسترسی به آموزش (۲۷ بار) به ترتیب بیش‌ترین فراوانی و شاخص‌های حضور زنان در جامعه (۱ بار)، توزیع درآمد (۳ بار) و تورم (۴ بار) به ترتیب از کم‌ترین میزان فراوانی برخوردار هستند.

در برنامه سوم توسعه شاخص‌های درآمد (۳۷ بار)، رفاه (۲۳ بار)، جهانی‌شدن اقتصاد و بخش خصوصی (۲۲ بار) به ترتیب بیش‌ترین فراوانی و توزیع درآمد و تولید ناخالص (۰ بار)، تورم (۲ بار)، پول (۳ بار) به ترتیب از کم‌ترین میزان فراوانی برخوردار هستند.

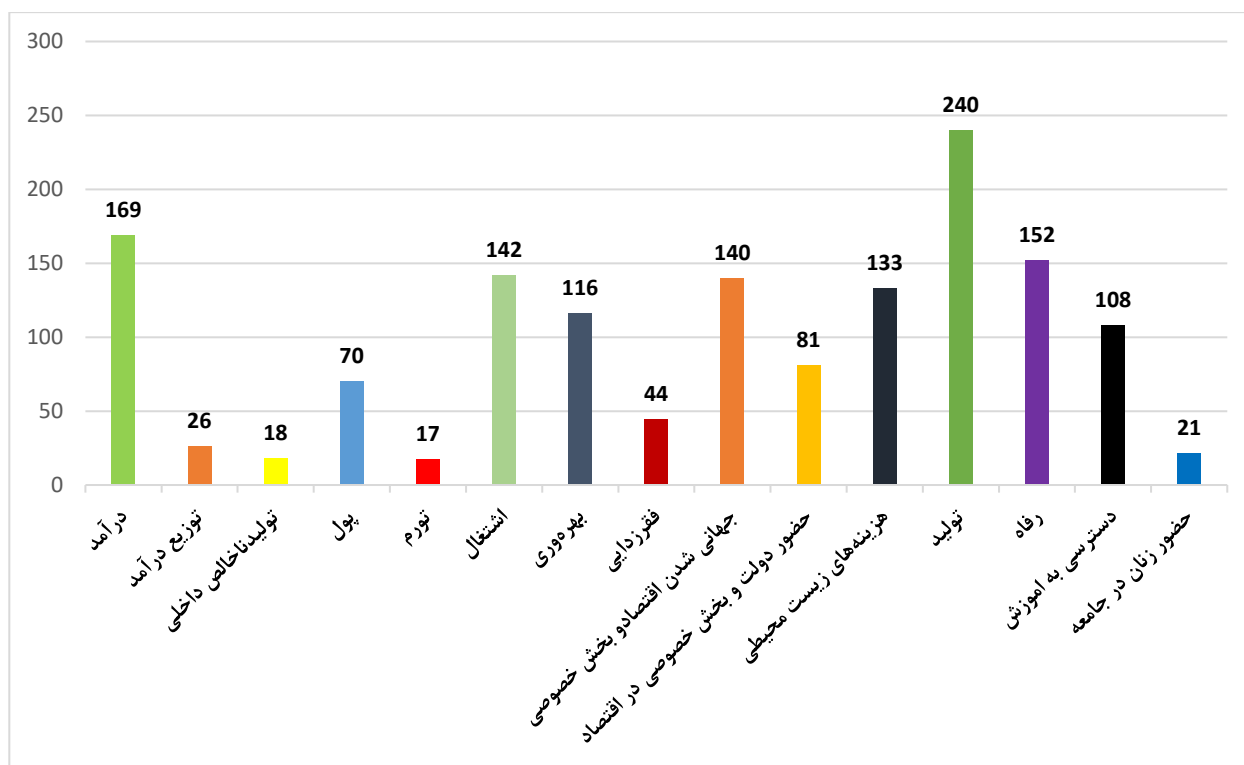
در برنامه چهارم توسعه شاخص‌های جهانی‌شدن اقتصاد و بخش خصوصی (۳۶ بار)، بهره‌وری (۳۲ بار)، هزینه‌های زیست‌محیطی (۳۰ بار) به ترتیب بیش‌ترین فراوانی و تولید ناخالص (۰ بار)، پول (۱ بار)، تورم (۲ بار) به ترتیب از کم‌ترین میزان فراوانی برخوردار هستند.

در برنامه پنجم توسعه شاخص‌های تولید (۴۴ بار)، جهانی‌شدن اقتصاد و بخش خصوصی (۳۲ بار)، درآمد (۲۷ بار) به ترتیب بیش‌ترین فراوانی و تورم و فقرزدایی (۱ بار)، تولید ناخالص داخلی (بار)، توزیع درآمد (۳ بار) به ترتیب از کم‌ترین میزان فراوانی برخوردار هستند.

در برنامه ششم توسعه شاخص‌های تولید (۸۶ بار)، رفاه (۷۰ بار)، هزینه‌های زیست‌محیطی (۴۵ بار) به ترتیب بیش‌ترین فراوانی و تولید ناخالص داخلی (۱ بار)، فقرزدایی (۳ بار)، حضور زنان در جامعه (۴ بار) به ترتیب از کم‌ترین میزان فراوانی برخوردار هستند.

جدول ۷. مقایسه میزان فراوانی شاخص‌های اقتصادی در برنامه‌های توسعه

شاخص	برنامه						
مجموع	ششم	پنجم	چهارم	سوم	دوم	اول	
درآمد	۱۶۹	۲۵	۲۷	۱۴	۳۷	۳۵	۳۱
توزیع درآمد	۲۶	۱۲	۳	۵	۰	۳	۳
تولید ناخالص	۱۸	۱	۲	۰	۰	۶	۹
پول	۷۰	۲۰	۲۵	۱	۳	۱۱	۱۰
تورم	۱۷	۴	۱	۲	۲	۴	۴
اشتغال	۱۴۲	۱۸	۱۹	۱۵	۱۹	۳۲	۳۹
بهره‌وری	۱۱۶	۳۲	۹	۳۲	۹	۲۴	۱۰
فقرزدایی	۴۴	۳	۱	۹	۵	۱۶	۱۰
جهانی‌شدن اقتصاد و بخش خصوصی	۱۴۰	۶	۳۲	۳۶	۲۲	۲۵	۱۹
حضور دولت و بخش خصوصی در اقتصاد	۸۱	۲۱	۸	۱۹	۱۸	۱۲	۳
هزینه‌های زیست‌محیطی	۱۳۳	۴۵	۲۴	۳۰	۱۹	۱۲	۳
تولید	۲۴۰	۸۶	۴۴	۲۷	۱۱	۱۲	۶۰
رفاه	۱۵۲	۷۰	۱۸	۲۰	۲۳	۲۰	۱
دسترسی به آموزش	۱۰۸	۱۹	۱۱	۱۸	۱۶	۲۷	۱۷
حضور زنان در جامعه	۲۱	۴	۲	۷	۵	۱	۲
مجموع	۳۶۶	۲۲۶	۲۳۵	۱۸۹	۲۴۰	۲۲۱	



شکل ۶. مقایسه کمی شاخص‌های اقتصادی بر اساس میزان تکرار در برنامه‌ها

## ۷- مطالعه موردی: بنادر

تأثیر بندر به عنوان یک زیرساخت مهم حمل‌ونقل بر رشد اقتصادی یک منطقه را می‌توان از دو بعد مورد بررسی قرار داد. بعد نخست به آثار مختلف بندر بر اقتصاد منطقه طی مراحل مختلف ساخت تا بهره‌برداری کامل می‌پردازد و بعد دوم تعاملات احتمالی بین بندر و اقتصاد منطقه را از یک دید کلان بررسی می‌نماید.

به طور دقیق‌تر از منظر بعد نخست، زیرساخت‌های حمل‌ونقل در راحل مختلف بهره‌برداری می‌توانند آثار متفاوتی را بر محیط اقتصادی خود بگذارند. باتن این آثار را به چهار دسته تقسیم می‌کند:

اثر اولیه: اثر فزاینده اولیه از درآمدی ناشی می‌شود که همراه با ساخت تسهیلات است و دارای ماهیت تکاثری است و اندازه آن که بستگی به نسبتی از این درآمد دارد که توسط اقتصاد محلی جذب می‌شود.

اثر ثانویه: هنگامی که یک زیرساخت حمل‌ونقل عملیاتی می‌شود، از طریق کارمندی که مستقیماً استخدام می‌شوند و همچنین از طریق فعالیت‌هایی که از این تسهیلات استفاده می‌کنند جریان پولی به اقتصاد محلی تزریق می‌شود. این درآمدها، در ادامه آثار فزاینده‌ای روی اقتصاد منطقه دارند.

اثر ثالث: اثر فزاینده سوم موردی است که معمولاً توجه زیادی را در اقتصاد توسعه به خود معطوف می‌نماید. این اثر مربوط به حجمی از فعالیت‌های اقتصادی است که به خاطر وجود زیرساخت (فرودگاه، به منطقه کشیده می‌شوند و همچنین مربوط به آثار موجی پی‌درپی است که به خاطر تزریق درآمد به این ناحیه ایجاد می‌شوند. این آثار اقتصادی منطقه‌ای می‌توانند پایدار باشند.

اثر پایانی: درحالی که اثر فزاینده سوم اغلب مورد تأکید قرار می‌گیرد، وقتی یک زیرساخت کاراً عمل کند اثرش به صورت قابل ملاحظه‌ای منجر به انتقال به سمت بالای تابع تولید محلی می‌شود. اساساً این مورد ساختار اقتصاد منطقه را تغییر می‌دهد. برای مثال، جزایر واقع در کارائیب و مدیترانه که اقتصادشان معمولاً از ماهیگیری و کشاورزی بوده است به طور کامل به اقتصاد توریسم تغییر کرده‌اند که این تغییر نتیجه ساخت یک فرودگاه بزرگ بوده است.

در همین راستا، فراری و همکاران نیز آثار ایجاد و فعالیت یک بندر را در چهار مورد آثار مستقیم، آثار غیرمستقیم، آثار القایی و آثار تسریع‌کنندگی خلاصه می‌کنند. آن‌ها بیان می‌کنند که اثر مستقیم اشتغال و درآمد ایجاد شده‌ای است که به طور مستقیم از ساخت و فعالیت بندر نشأت می‌گیرد. اثر غیرمستقیم اشتغال و درآمد ایجاد شده توسط زنجیره عرضه‌کنندگان کالا و خدمات است و اثر القایی اشتغال و درآمد ایجاد شده که ناشی از خرج درآمدهای کارگرانی که برای ایجاد آثار مستقیم و غیرمستقیم به کار گرفته شده‌اند. نهایتاً اثر تسریع‌کننده اشتغال و درآمدی است که با نقش بندر به عنوان هدایت‌کننده رشد بهره‌وری و سپس به عنوان یک جذب‌کننده بنگاه‌های جدید ایجاد می‌شوند.

از منظر بعد دوم، دو دیدگاه متفاوت در مورد ارتباط بین فعالیت‌های لجستیکی بندر و رشد اقتصادی محلی وجد دارد. دیدگاه سنتی این است که بندر تسریع‌کننده توسعه اقتصادی هستند. این دیدگاه بر اثر کشندگی بندر تأکید دارد. طرفداران این دیدگاه بیان می‌کنند که یک چرخه سودمند دو طرفه بین بندر و اقتصادهای محلی مرتبط ایجاد شده است. آن‌ها بیان می‌کنند که بندر یک مزیت نسبی برای شهرهایی که در آن واقع شده‌اند فراهم می‌آورند. مهم‌ترین حمایت تئوریک از این ایده در مدل فورجیتا و موری ارائه شده است که نشان می‌دهد که چگونه یک بندر ممکن است رشد درون‌زا ایجاد کند که این رشد از طریق ایجاد یک مزیت نسبی برای فعالیت‌های اقتصادی که اطراف آن مستقرند حاصل می‌شود.

در دیدگاه دوم برخی از صاحب‌نظران بدبین بیان می‌کنند که بندر تنها به تقاضای انتقال فیزیکی جریان‌های محموله‌ها پاسخ می‌دهند. این گروه دوم تصور می‌کنند که رشد اقتصادی برای توسعه بندر، تقاضا ایجاد می‌کند اما رابطه در جهت معکوس برقرار نیست. آن‌ها همچنین تصور می‌کنند که بندر در برخی از مراحل تکامل خود می‌تواند توسعه اقتصادی منطقه‌ای یا محلی را سد کنند. در این راستا منافع سرمایه‌گذاری‌های بندری بر توسعه منطقه‌ای و محلی بوسیله گاس مورد پرسش واقع شده است. بر مبنای پژوهش لور نرخ رشد ارزش‌افزوده تولی برای شهرهای بندی و غیر بندری در بازه ۱۹۷۵ تا ۱۹۸۵ مشابه بوده است و در بازه زمانی ۱۹۸۵ تا ۱۹۹۴ این نرخ برای شهرهای غیر بندری بیشتر بوده است. داکرات اشاره می‌کند که برای برخی از مناطق شامل اینچئون و کانتو (توکیو و یوکوهاما) عملکرد بندر نسبت به دیگر فعالیت‌ها در درجه چندم اهمیت قرار می‌گیرد و عمده جابجایی بارها در درون سرزمین اتفاق می‌افتد و نه به وسیله دریا. برخی دیگر از محققین یک اثر منفی از عواقب رشد ترافیک مانند ازدحام آلاینده‌های محیط‌زیستی بر توسعه محلی مشاهده کرده‌اند.

در جمع‌بندی ارتباط فوق می‌توان گفت که به لحاظ تئوریک تأثیر ساخت یک بندر در یک منطقه مانند ساخت هر زیرساخت دیگری به احتمال قوی تأثیرات مثبتی بر اقتصاد منطقه خواهد داشت اما در مرحله بهره‌برداری از این زیرساخت، به لحاظ تئوریک این امکان وجود دارد که آثار اولیه تقویت و یا تضعیف گردد.

## ۸- بندر شهید رجایی

مجتمع بندری شهید رجایی، با ۲۴۰۰ هکتار وسعت از ظرفیت پذیرش ۱۰۰ میلیون تن کالا در سال برخوردار است و ظرفیت بهره‌مندی از ۴۰ اسکله با در اختیار داشتن بزرگ‌ترین و پیشرفته‌ترین ترمینال کانتینری کشور و پس از افتتاح فاز دوم طرح توسعه از

ظرفیت ۶ میلیون کانتینر در سال برخوردار بوده و حجم گسترده‌ای از عملیات جابجایی کالای عمومی خصوصاً محصولات فولادی، فله خشک، فله مایع و فرآورده‌های نفتی خام در این بندر انجام می‌شود. این مجتمع عظیم بندری به‌عنوان دروازه واردات و صادرات و تنظیم‌کننده نبض اقتصادی کشور، طی سال‌های اخیر حرکتی را برای جهانی‌شدن و گرفتن سهم بیشتری از حمل‌ونقل دریایی و تجارت بین‌المللی آغاز کرده و برای ایستادن در رتبه اول بنادر منطقه در افق چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور، برنامه‌هایی باهدف توسعه و افزایش کارایی و ترغیب بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در این بندر به اجرا در آمده که ماحصل آن جذب بیش از ۲۳۰۰۰ هزار میلیارد ریال سرمایه بخش خصوصی در این بندر بوده است. در نتیجه این تلاش‌ها بندر شهید رجایی در سال ۲۰۱۱ میلادی با رشدی معادل ۴۶ درصد، در میان ۳۵۰۰ بندر مهم دنیا با ۲۸ پله صعود از رتبه ۷۲ به رتبه ۴۴ دست یافته است. نقطه آغاز جهش فعالیت‌های بندر، طرح توسعه و تکمیل حوضچه‌های دوم و سوم این مجتمع به‌منظور احداث اسکله‌های جدید با آب‌خور حدود ۱۷ متر برای پهلو دهی شناورهای با ظرفیت ۱۵۰ هزار تن بوده است. الحاق ۲۴۰۰ هکتار از اراضی واقع در شمال بندر شهید رجایی و ارتقا مساحت بندر به ۴۸۰۰ هکتار و فراهم شدن امکان ایجاد یک شهر لجستیک بندری برای بسط و توسعه صادرات مجدد و ارائه خدمات ارزش‌افزوده از مهم‌ترین اقدامات در حال انجام برای پیوستن این بندر به جمع بنادر نسل سوم جهان بوده و با اجرای آن در آینده‌ای نزدیک، منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی، ارزشمندترین و مؤثرترین نقش را در شکوفایی اقتصادی ملی و توزیع کالا در منطقه ایفا خواهد نمود.

## ۹- نتیجه‌گیری

- ۱- نتایج این بررسی نشان داد در هیچ‌یک از برنامه‌های توسعه تعریف روشنی از مفهوم توسعه اقتصادی و توسعه پایدار ابعاد و ویژگی‌های آن به‌عنوان هدف اصلی برنامه‌ها ارائه نشده است.
- ۲- یافته‌های این تحقیق نشان داد هر یک از برنامه‌های توسعه دارای رویکرد خاصی هستند بدین نحو که رویکرد برنامه اول توسعه در خصوص بازسازی، برنامه دوم توسعه در ارتباط با آزادسازی اقتصادی و خصوصی‌سازی، برنامه سوم توسعه در خصوص اصلاح ساختاری و توسعه پایدار، برنامه چهارم به توسعه ایران، برنامه پنجم به توسعه منطقه‌ای و برنامه ششم توسعه محیط‌زیست و آب می‌باشد. در خصوص کمی‌سازی اهداف توسعه نیز نتایج نشان داد فقط در برنامه ششم توسعه اهداف کمی کلان و بخش‌های اقتصادی به تفکیک ارائه شده است و در سایر برنامه‌های توسعه (۱ الی ۵) اهداف اقتصادی فقط در موارد محدودی به‌صورت کمی بیان شده است.
- ۳- در خصوص تفسیر شاخص‌های اقتصادی نتایج این بررسی نشان داد در برنامه اول توسعه در مجموع شاخص‌های اقتصادی ۲۲۱ بار تکرار شده‌اند. شاخص تولید با ۶۰ بار تکرار (۲۷/۱۵ درصد) بیش‌ترین و شاخص رفاه با یک بار فراوانی (۰/۴۵ درصد) کم‌ترین میزان تکرار را در برنامه اول دارد.
- ۴- در برنامه دوم توسعه شاخص‌های اقتصادی توسعه ۲۴۰ بار تکرار شده‌اند. شاخص درآمد با ۳۵ بار تکرار (۱۴/۶ درصد) بیش‌ترین و شاخص حضور زنان در جامعه با یک بار فراوانی (۰/۴۲ درصد) از کم‌ترین میزان تکرار برخوردار است.
- ۵- در برنامه سوم توسعه شاخص‌های اقتصادی توسعه ۱۸۹ بار تکرار شده‌اند. در این برنامه شاخص درآمد با ۳۷ بار تکرار (۱۹/۶ درصد) بیش‌ترین و شاخص توزیع درآمد و تولید ناخالص داخلی با فراوانی صفر (صفر درصد) از تکراری برخوردار نیستند.
- ۶- در برنامه چهارم توسعه شاخص‌های اقتصادی توسعه ۲۳۵ بار تکرار شده‌اند. شاخص جهانی‌شدن اقتصاد و بخش خصوصی با ۳۶ بار تکرار (۱۵/۳ درصد) بیش‌ترین و شاخص تولید ناخالص داخلی با فراوانی صفر (صفر درصد) کم‌ترین میزان تکرار را دارا می‌باشد.

- ۷- در برنامه پنجم توسعه شاخص‌های اقتصادی توسعه ۲۲۶ بار در برنامه پنجم توسعه تکرار شده‌اند. شاخص تولید با ۴۴ بار تکرار (۱۹/۵ درصد) بیش‌ترین و شاخص فقرزدایی و تورم با ۱ بار تکرار (۰/۴۴ درصد) کم‌ترین میزان تکرار را دارا می‌باشد.
- ۸- در برنامه ششم توسعه نیز در مجموع شاخص‌های اقتصادی توسعه ۳۶۶ بار تکرار شده‌اند. شاخص تولید با ۸۶ بار تکرار (۲۳/۵ درصد) بیش‌ترین و شاخص تولید ناخالص داخلی با ۱ بار تکرار (۰/۲۷ درصد) کم‌ترین میزان تکرار را دارا می‌باشد.
- ۹- زیرساخت‌های حمل‌ونقل خوب هزینه جابجایی را پایین می‌آورد و این امکان را برای بسیاری از فعالیت‌ها فراهم می‌آورد که بازار گسترده‌تری را پوشش دهند و از مقیاس‌های بزرگ تولید بهره‌برداری شود. به‌طور مشابه گسترش بازارهای داخلی از طریق خدمات حمل‌ونقل پیشرفته یک پیش‌شرط لازم برای توسعه اقتصاد ملی است.
- ۱۰- به لحاظ تئوریک تأثیر ساخت یک بندر در یک منطقه مانند ساخت هر زیرساخت دیگری به احتمال قوی تأثیرات مثبتی بر اقتصاد منطقه خواهد داشت اما در مرحله بهره‌برداری از این زیرساخت، به لحاظ تئوریک این امکان وجود دارد که آثار اولیه تقویت و یا تضعیف گردد.

## ۱۰- پیشنهادات

- ۱- به‌منظور تحقق حداکثری اهداف در تدوین برنامه‌های توسعه آتی باید برنامه‌ها، بودجه‌ها و اقدامات و عملیات اجرایی بین بخشی در مقیاس کلان و بخش‌های مختلف اقتصادی با یکدیگر همسو و مکمل باشند.
- ۲- تدوین سیاست‌های کلی برنامه‌های توسعه بر اساس مطالعات منظم به‌منظور شناسایی چالش‌های اساسی کشور
- ۳- ارائه پارادایم (الگوی) مشترکی از توسعه که باید به اجماع صاحب‌نظران کشور رسیده و اصطلاحاً تبدیل به ایدئولوژی نظام تخصیص منابع در کشور شود.
- ۴- یکی از مهم‌ترین دلایل عدم تحقق اهداف برنامه‌های توسعه عدم تعیین ضمانت اجرای مناسب بوده است؛ بنابراین، نیاز است برنامه‌ریزان در تدوین لایحه برنامه هفتم توسعه با تعبیه ضمانت‌های اجرایی مناسب، قابلیت اجرا و تحقق اهداف برنامه در حوزه‌های مختلف است.
- ۵- ارائه به‌موقع گزارش‌های سالانه نظارتی برنامه‌های توسعه و امکان اصلاح انحراف احتمالی از مسیر تعیین‌شده برنامه‌های توسعه
- ۶- در تدوین برنامه هفتم توسعه شاخص‌های عینی و عملیاتی مناسبی را جهت سنجش میزان تحقق اهداف برنامه و ارزیابی عملکرد دستگاه‌های متولی در این حوزه فراهم شود.

## مراجع

- [1] Jaghtai, Faezeh; Mirtaher. Mousavi and Mohammad Javad Zahedi (1395), Dimensions and components of social development in development programs, Quarterly scientific research journal of social welfare, 16th year, winter 95, number 6.
- [2] Hakimini Nia, Behzad; Sadegh Zadeh Tabrizi, Mahboboh (1391). Theoretical foundations of development and sustainable development, Isfahan: Konkash Publishing House, first edition.
- [3] Fani, Zohre (1393). Development, sustainability and globalisation, Tehran: National Center for Globalization Studies, second edition.

- [4] Gudarzvand Chegini, Mehrdad (1394). Sustainable development, indicators and policy, scientific research quarterly of global politics, fourth period, number two 215-238.
- [5] Mazhari, Reza (1395), Economy without participation: A critique on the policies of the sixth plan, Iran Farda, number 22.
- [6] Khandozi, Seyed Ehsan (1389). Evaluation of development programming methods in Iran (1368-88), Two Quarterly Program and Budget No. 110, 99-127.
- [7] Shaghghi Shahri, Vahid (1397). Evaluation of the country's five-year development plans from the perspective of realising the economic goals of the vision document, parliament, and Strategic Quarterly, Period 25, Number 94, page 209-238.
- [8] Qouti Sefid Sangi, Ali; Hossein Farashilani and Hossein Hassanzadeh Chukanlo (1396). Reflection of social development in the five laws of economic, social, and cultural development of the Islamic Republic of Iran 1368-1394, Period 12, number 1-Consecutive number 45, 151-184.
- [9] Mustafavi, Seyyed Mohammad Hasan (1396), An overview of the country's development plans with an emphasis on the sixth plan and comparing them with the criteria of some indicators related to the Islamic economy, Economic and Banking Quarterly, number 18, 83-103.