نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، سال بیست و دوم، شماره ۶۵، تابستان ۱۴۰۱

ارزیابی اثرات اقتصادی و اجتماعی احداث بازارچه‌های مرزی و نقش آن در توسعه نواحی شهری (مورد مطالعه: بازارچه‌های شهر هندیجان)

دریافت مقاله: ۹۷/۱۰/۲۲ **پذیرش نهایی**: ۹۸/۵/۲۰

صفحات: ۱۳۵-۱۱۹

زهرا مرادی: گروه جغرافیا، واحد ماهشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، ماهشهر، ایران .
Email: ro63hi@yahoo.com
مریم ایلانلو: گروه جغرافیا، واحد ماهشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، ماهشهر، ایران[۱].
Email: m.ilanlou@mhriau.ac.ir

چکیده

نواحی مرزی (پیرامونی) به دلایل دوری از مرکز، انزوای جغرافیایی، توسعه‌نیافتگی و... تفاوت‌های آشکاری از نظر برخورداری از رفاه و توسعه با نواحی مرکزی دارند و ایجاد و فعالیت بازارچه‌ی مرزی می‌تواند باعث تعدیل رابطه‌ی یک‌سویه مرکز- پیرامون و بهبود رفاه منطقه‌ای گردد. هدف از این پژوهش بررسی نقش بازارچه‌ی مرزی شهر هندیجان در استان خوزستان در توسعه اقتصادی – اجتماعی منطقه است. بدین‌ترتیب پرسش‌نامه تهیه گردید که دارای پنج مؤلفه اقتصادی، اجتماعی، حمل و نقل، خدمات‌شهری و زیربنائی و ۲۷ زیر معیار می‌باشد. جهت تجزیه و تحلیل اطلاعات از مدل تحلیل شبکه فازی (ANP) و آمار استنباطی کای اسکوئر استفاده شده است. براساس مدل ANP فازی احداث بازارچه بیشترین تأثیر را در کاهش قاچاق، افزایش فروشگاه و مغازه، احداث هتل و رستوران، جذب گردشگر، افزایش پایانه‌های مسافربری، افزایش مشاغل خدماتی، افزایش بانک و شرکت بیمه، درآمد، به کارگیری افراد بومی و کاهش مهاجرت داشته است. براساس نتایج به دست آمده بازارچه بیشترین تأثیر را برروی مؤلفه اقتصادی و کمترین را بر روی مؤلفه زیربنایی داشته است. همچنین مدل تحلیل شبکه فازی بیانگر آن است که بازارچه برروی بهبود شرایط کدامیک از مولفه ها و زیرمعیارها بیشترین تأثیر داشته است تا به کاربران و برنامه ریزان منطقه کمک تا با صرف هزینه در جهت بهبود سایر مولفه ها از آن بهره گیرند.

کلید واژگان: بازارچه مرزی، آزمون کای اسکوئر، تحلیل شبکه فازی، هندیجان

۱ . نوسنده مسئول: تهران، سئول شمالی، شهرک سئول، خیابان نسترن

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2026-10-31]

[DOI: 10.52547/jgs.22.65.119]

مقدمه

امروزه افزایش بی‌رویه جمعیت با توجه به ضعف امنیت و تثبیت جمعیت در مناطق مرزی، افق بسیار پیچیده‌ای برای آینده نواحی حاشیه‌ای پدید آورده است(احدنژاد روشتی و معتمدی، ۱۳۹۳: ۲). از آنجا که حفاظت از مرزهای هر کشور از اهم مسایل حکومت است، دولت‌های یکصد سال اخیر حاکم بر کشورمان سیاست‌های متعددی را برای مرزنشینان اتخاذ نموده‌اند. این سیاست‌ها عمدتا به منظور کاهش بحران بیکاری، فقر، مفاسد گوناگون اجتماعی، ایجاد اشتغال، کاهش قاچاق کالا، برقراری عدالت اجتماعی، کاهش انگیزه‌های مهاجرت و... بوده است(شماعی و همکاران، ۱۳۹۴: ۲۰۶). چنین دغدغه‌هایی موجب شده است که مناطق مرزی و تاثیرات مرزی در تحقیقات توسعه‌ای اعم از اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی مورد توجه قرار گیرند زیرا که این استنباط و تصور ایجاد شده است که این مناطق جغرافیایی ویژه موجب سازگاری، همسانی اقتصادی، تثبیت امنیت و پایداری جمعیت می‌گردند(نیوبور[1]، ۲۰۰۷: ۷) در همین راستا یکی از راهکارهای اساسی در تحول و پویایی اقتصادی-اجتماعی این مناطق، احداث بازارچه‌های مرزی است که به صورت نسبی از پیامدهای مثبت فراوانی برخودار می‌باشد که توسعه اقتصادی-اجتماعی را به دنبال دارد(عاشری،۱۳۹۱: ۳). رشد و رونق فعالیت‌های تجاری و بازرگانی در مرزها و یا مناطق مرزی تاثیرات مثبت و بسزایی در توسعه‌ی شهرهای مرزی گذاشت. به طوری که شهرهای بزرگ و کوچک واقع در مناطق مرزی، هدف اصلی تأثیرات مرزی هستند. آن‌ها، نه تنها، موتورهای توسعه‌ی اقتصادی هستند، بلکه، مراکز نوآوری‌های فرهنگی، تحولات اجتماعی و تغییرات سیاسی می‌باشند (ناکس و مارستون[2]، ۱۹۹۸: ۴۱۰)

در این زمینه محققین زیاد در سطح جهان و ایران به مطالعه پرداخته اند که در ذیل به برخی از آن‌ها اشاره می شود: بدری و همکاران(۱۳۹۷) به بررسی تأثیر بازارچه مرز باشماق مریوان در توسعه‌ی سیاسی- فضایی مناطق روستایی مرزی پرداخته‌اند. نتایج پژوهش نشان می‌دهد که بازارچه‌های مرزی در بهبود وضعیت کالبدی-فضایی به ویژه در زمینه‌ی بهبود شبکه‌ی حمل ونقل، شبکه‌ی مخابرات، فروشگاه و مغازه ها و... در منطقه‌ی مرزی تأثیر مثبتی داشته‌اند؛ اما در زمینه‌ی ساخت و ساز روستایی نتوانسته‌اند تأثیر مطلوبی داشته باشند. هادیانی و رحمانی (۱۳۹۵) به تحلیل اثرات منطقه آزاد تجاری- صنعتی چابهار بر ابعاد اقتصادی و فیزیکی شهر چابهار پرداخته‌اند. نتایج نشان داد که دیدگاه شهروندان چابهار براساس طیف لیکرت نسبت به وضعیت فیزیکی و اقتصادی شهر چابهار در قبل و بعد از ایجاد منطقه آزاد تجاری- صنعتی بیانگر این می‌باشد که میانگین میزان گسترش فیزیکی از ۲/۴ به ۳/۸ خدمات شهری از ۲/۰۵ به ۳/۰۱ و اشتغال و درآمد از ۱/۹ به ۳/۲، افزایش داشته است. طیب‌نیا و منوچهری (۱۳۹۴)، به تحقیق در مورد نقش بازارچه‌های مرزی در توسعه اجتماعی و اقتصادی نواحی در روستاهای بخش خاو و میرآباد شهرستان مریوان پرداختند. آنها در تحقیقات‌شان به این نتیجه رسیدند که، نتایج تحقیق از دید مسئولین حاکی از این است که بازارچه توانسته است تأثیرگذاری مطلوبی بر افزایش امنیت، کاهش قاچاق و درآمدهای آن و امنیت شغلی روستاییان داشته باشد. محمدی یگانه و همکارانش (۱۳۹۱) مقاله‌ای تحت عنوان ارزیابی اثرات اقتصادی بازارچه مرزی مهران بر توسعه نواحی روستایی در منطقه دهستان محسن آباد ارائه دادند. نتایج تحقیق آنها نشان می‌دهد، بین ایجاد

1- Niebuhr
2- Knox&Marston

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2026-10-31]
[DOI: 10.52547/jgs.22.65.119]

بازارچه و اثرات اقتصادی آن از جمله افزایش اشتغال، کاهش فقر، افزایش درآمد و کاهش تمایل مهاجرت ساکنان مناطق مرزی به جاهای دیگر رابطه معناداری وجود دارد.

گافنی[1](۲۰۱۶) در مقاله‌ای به بررسی کسب مشارکت شرکت‌های چندملیتی در بازارچه‌های مرزی در حال ظهور: نقش فاصلهٔ اقتصادی و دانش پرداخته است. نتایج او نشان می‌دهد سطح بیشتری از انتقال دارایی با توجه به هدف قرار دادن سرمایه‌گذاری در کشورهایی که از نظر اقتصادی یا دانش از راه دور، ممکن است بخواهند در افزایش سطح مشارکت بیشتری شرکت داشته باشند. ویلسون[2](۲۰۱۵) مقاله‌ای تحت عنوان: انتقال اقتصاد مرزی در ایالات‌متحده و مکزیک: گزارش انجمن منطقه با رقابت اقتصادی ارائه داده است. نتایج او نشان می‌دهد فقط با نهادهای قوی در مناطق مرزی جوامع را به صورت یکپارچه و قوی می‌توان نگه داشت و هم اینکه می‌توان از آن برای انجام مبادلات و فعالیت‌های اقتصادی استفاده کرد. ویلسون معتقد بود که قانون‌گذاری و برنامه‌ریزی برای مرز، نیاز به پشتیبانی وتلاش‌های قوی و مداوم مالی دارد. جین وانگ[3] (۲۰۱۳) مقاله‌ای با عنوان تأثیر اقتصادی مناطق ویژه اقتصادی؛ نمونه موردی شهرداری چینی به مقایسه تغییرات بین شهرداری‌های قبل از منطقه ویژه اقتصادی و آنهایی که بعد ایجاد شده اند پرداخته و به این نتیجه رسیده که سرمایه گذاری انبوه در اهداف شهرداری و افزایش دستمزد برای کارگران بیش از افزایش در هزینه‌های زندگی محلی بوده است.. فریس[4] (۲۰۱۲) مقاله‌ای تحت عنوان مرزهای اقتصادی لامپدوسا و صنعت نوپای نوشته است. نتایج او نشان می‌دهد با توجه به درگیری‌های چندملیتی و محلی درباره‌ی اختصاص دادن منابع و تعامل بین اقتصاد رسمی‌و غیررسمی، به قاچاقچیان مرزی در لامپدروسا پرداخته که مربوط به جزیره و حوزه‌های ملی است. اگنس[5] (۲۰۱۱) به تحقیق در مورد دستاوردهای حاصل از همکاری‌های مشترک مناطق مرزی(نقش مناطق مرزی در توسعه تجارت) پرداخته است. این مقاله که مطالعه‌ای بر روی شهری مرزی در کشور لهستان است. با مقایسه وضعیت این شهر از لحاظ وضعیت زیرساخت‌ها و مکان‌های تجاری داخل شهر از طریق نقشه‌های چند سال اخیر و پیمایش میدانی بیان می‌کند که رونق تجارت مرزی سبب بهبود زیرساخت‌ها، افزایش اشتغال بیکاران به واسطه افزایش مشاغل خرد و تعداد گردشگران شده است.

بندر هندیجان که سابقه طولانی در تجارت دارد، متاسفانه در پی برنامه‌ریزی‌های غلط و نادرست، بسیاری از افراد بومی‌این شهر که در کار تجارت و واردات و صادرات کالا بودند برای فعالیت خود به شهرهایی همچون دیلم و گناوه مهاجرت کرده و همین موضوع رونق اقتصادی را از این شهر گرفته است. فاصله از مرکز و راندمان پایین تولیدات کشاورزی(در اثر خشکسالی‌های سال‌های اخیر) موجب گسترش فقر، بیکاری و مهاجرت در کنار افزایش گرایش به فعالیت‌های غیررسمی(قاچاق) در منطقه گردیده است. این در حالی است که موقعیت جغرافیایی منطقه، وضعیت مطلوب را جهت احداث بازارچه رقم زده است. با توجه به این پتانسیل بالای منطقه، در تجارت مرزی در کنار گمرک رسمی‌هندیجان در سال ۱۳۹۱ بازارچه هندیجان با هدف اشتغال‌زایی و معرفی جایگاه بازار مرزی هندیجان، واردات و صادرات با شرایط مناسب و تشویق بازاریابی دیگر شهرهای مجاور

1- Gaffney
2- Wilson
3- Jin Wang
4- Friese
5- Ágnes

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2026-10-31]
[DOI: 10.52547/jgs.22.65.119]

تأسیس گردید. حال تبیین کارکرد و عملکرد، میزان و کیفیت اثرگذاری بازارچه بعد از چند سال فعالیت بر روی فرآیند توسعه اقتصادی و اجتماعی به عنوان مسئله اصلی و در عین حال شناسایی نقاط ضعف و قوت به منظور ارائه راهکارها هدف اصلی این پژوهش است.

مبانی نظری پژوهش

مرز

مرز مفهومی‌است که به صورت تعیین خطوط جداکننده قلمرو دو کشور می‌باشد و خطوط مرزی، خطوط اعتباری و قراردادی هستند که به منظور تحدید یک واحد سیاسی برروی زمین میشخص می‌شوند(میرلطفی و همکاران، ۱۳۹۴: ۹۶).

بازارچه مرزی[1]

بازارچه مرزی، محوطه‌ای است محصور، واقع در نقاط مرزی و در جوار گمرکات مجاز به انجام تشریفات ترخیص کالا که اهالی دو طرف مرز می‌توانند تولیدات و محصولات محلی خود را با رعایت مقررات صادارت و واردات جهت داد و ستد در این بازارچه‌ها عرضه نمایند(عاشری، ۱۳۹۰: ۱۱-۱۲).

دیدگاه های مربوط به امنیت و توسعه در مناطق مرزی

نگرش نخست، قائل به انجام توسعه در بستر امنیت در مناطق مرزی می‌باشد. معتقدان به این دیدگاه، تحقق امنیت را شرط لازم و مقدم بر تحقق توسعه می‌دانند. در چنین حالتی امنیت زمینه ساز استقرار فعالیت‌ها و سکونتگاه‌ها با توجه به مزیت مکانی آن‌ها است. مکان‌گزینی صنایع، تأسیسات و طرح‌های توسعه نیاز به فضاها و مکان‌های امن دارد (حافظ نیا،۱۳۸۱: ۵۶)

نگرش دوم، معتقد به تحقق امنیت از طریق توسعه است. در این دیدگاه توسعه نیافتگی عامل اصلی ناامنی است. بر این اساس برای تحقق امنیت در مناطق مرزی ابتدا باید توسعه به آن مناطق وارد شود و سپس نتایج توسعه، در تحقق و استقرار امنیت کمک کند(عندلیب، ۱۳۸۰: ۱۹۳)

نگرش سوم، قائل به درک متقابل توسعه و امنیت است. در این نگرش، عقیده‌ی غالب بر آن نیست که امنیت و توسعه بر یکدیگر مقدم‌اند، بلکه ارتباط هم عرض و هم‌سنگ توسعه و امنیت برای آن حایز اهمیت است (موسوی، ۱۳۹۲: ۵۸).

پیشینه بازارچه‌های مرزی در ایران

بازارچه‌های مرزی فعال در کشور بر دو نوع است:

نوع اول بازارچه‌هائی هستند که براساس مجوز وزارت بازرگانی تشکیل شده‌اند، مانند بازارچه‌های کردستان، کرمانشاه و...که عموما در مناطق مرزی به منظور محرومیت‌زدایی، ایجاد اشتغال و درآمد برای اهالی تاسیس می‌گردند و در مجموع ۲۴ بازارچه از این نوع در کشور وجود دارد.

1- Border Market

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2026-10-31]

[DOI: 10.52547/jgs.22.65.119]

نوع دوم بازارچه‌هائی هستند که مجوز ایجاد آنها بر اساس مصالح ملی و تشخیص شورای امنیت ملی صادر می‌شود. اینگونه بازارچه‌ها غالبا با نظر شواری مذکور در مکان و زمان معین ایجاد و منحل می‌شوند(مانند بازارچه مرزی در افغانستان) تعداد آن‌ها نامشخص است(پهلوانی و قلعه نو، ۱۳۷۸: ۱۲).

به دنبال امضای پروتکلی با مقامات کشور ترکیه در نیمه دوم ۱۳۶۰، اولین بازارچه‌ی مرزی در ایران با اهداف اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و امنیتی و... در محل بازار ساری‌سو بازرگان در سال ۱۳۶۷تاسیس شد. ولی این بازارچه به دلایل مختلفی به ویژه ایرادات قانونی که گمرک به نحوه‌ی عملکرد بازارچه و همچنین اهداف تاسیس آنها گرفت، در اواخر سال ۱۳۶۸تعطیل شد.

دوره دوم فعالیت بازارچه‌های مرزی از سال۱۳۶۹تا سال۱۳۷۳و به دنبال مذاکرات استاندار آذربایجان غربی و استاندار وان ترکیه و با تاسیس بازارچه مرزی رازی و سرو آغاز شد و به دنبال آن اقداماتی جهت احداث بازارچه‌های مرزی در چند استان کشور انجام گرفت.

عمده فعالیت بازارچه‌ها بر اساس عملیات پیله‌وران شکل می‌گیرد، حال آنکه برخی بازارچه‌ها صرفا محل عبور مسافران دو سوی مرز با فعالیت محدود بازرگانی هستند(طیب نیا و منوچهری، ۱۳۹۵: ۱۵۱).

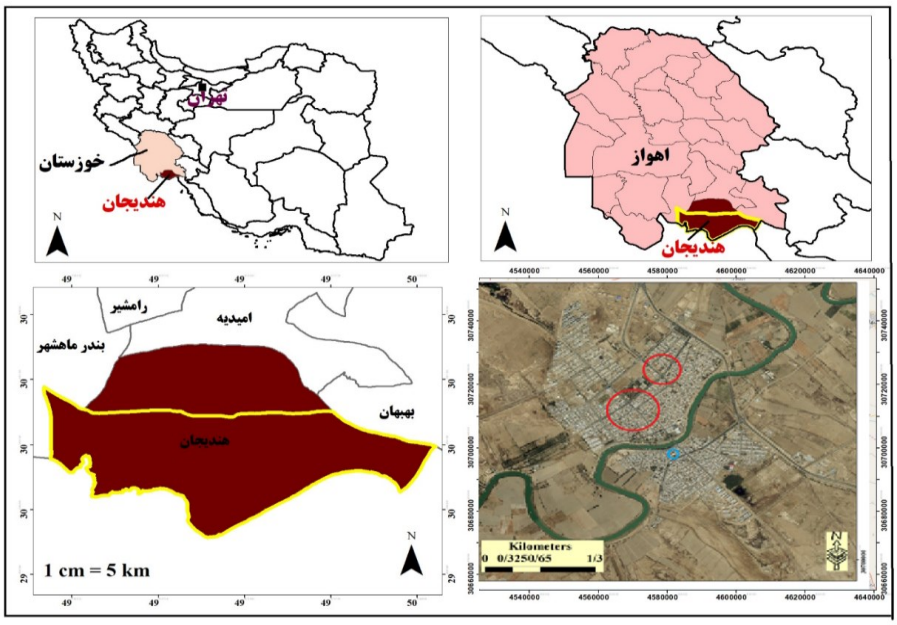
روش تحقیق

معرفی محدوده مورد مطالعه

شهر هندیجان مرکز شهرستان هندیجان می‌باشد. شهر هندیجان در فاصله ۲۲۵ کیلومتری مرکز استان شهر اهواز واقع شده است شکل(۱). بندر هندیجان همانطور که پیشتر ذکر شد، یکی از بنادر جنوبی استان خوزستان با ۹۵ کیلومتر مرزی آبی با حوزه حاشیه خلیج فارس است که با وجود پتانسیل تجاری، اقتصادی و گردشگری و به منظور توسعه تجارت با کشورهای حوزه خلیج فارس و رشد بیشتر و اشتغال زایی توانسته با مساعدت استاندار خوزستان بازارچه مبادلات مرزی را با ۴۰ مغازه در مساحت هزار متر در محل گمرک قدیم این شهرستان راه اندازی کند. در حال حاضر بیش از ۷۰۰ مغازه در این شهرستان صرفا به انجام امور تجاری مشغولند که سبب ایجاد اشتغال پایدار در شهرستان گردیده و مشاغل کاذب را در شهرستان به حداقل خود رسانده است. شکل(۱) موقعیت جغرافیایی بازارچه را در شهر هندیجان نشان می‌دهد.

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2026-10-31]

[DOI: 10.52547/jgs.22.65.119]



شکل(۱). موقعیت جغرافیایی منطقه مورد مطالعه(ترسیم: نگارندگان، ۱۳۹۷)

داده و روش کار

این تحقیق از نوع کاربردی است. روش تحقیق توصیفی- تحلیلی مبتنی بر ابزار پرسش‌نامه می‌باشد. جامعه آماری، ساکنین شهر هندیجان می‌باشد که مشتمل بر ۲۸۲۹۲ نفر طبق سرشماری سال ۱۳۹۵می‌باشد. در نهایت با استفاده از فرمول کوکران حجم نمونه نفر ۳۸۰ انتخاب شد. تعیین پایایی پرسشنامه از طریق آزمون آلفای کرونباخ بوده که میانگین پایایی به دست آمده ۰/۹۵ برای کل مؤلفه ها بوده است. داده های اولیه ازطریق نمونه گیری خانوار، روش های مبتنی بر مصاحبه های میدانی جمع آوری شده است. برای تولید داده های موردنیاز از منابع اولیه، از رویکردهای روش شناختی میدانی استفاده شد. این روش شامل تکمیل پرسشنامۀ ساختاریافته از واحدهای تحلیل (بازاریان منطقه)، مصاحبه با مردم محلی، مشاهدۀ موضوعات در محدوده های سکونتگاهی منطقه، مصاحبه با مسئولان و اعضاء شهرداری هندیجان است. تکمیل پرسشنامه ها به دو شیوه انجام شد:

الف) تکمیل پرسشنامۀ توأم با مصاحبه: معمولا این نوع استفاده از پرسشنامه دربارۀ خانوارهایی به کار گرفته شد که سطح سواد آنها نسبتا پایین بوده و پاسخگویان شخصا قادر به خواندن سؤالات و یا درک مفهوم آنها نبودند.

ب) تکمیل پرسشنامه بدون مصاحبه: در این شیوه پرسشنامه را پاسخگو خود شخصا تکمیل و پرسشگر تنها بر فرایند تکمیل پرسشنامه نظارت کرد. این شیوه معمولا در مواردی به کار گرفته شد که پاسخگویان از اقشار تحصیلکرده و برخوردار از حد متوسطی از آگاهی های اجتماعی بودند.

متغیر تابع توسعه، متغیر مستقل بازارچه‌ی هندیجان می‌باشد که شامل شاخص‌های:

- **وضعیت ارتباطی و حمل ونقل** (کیفیت معابر، خدمات زیربنائی و کیفیت حمل و نقل عمومی)

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2026-10-31]
[DOI: 10.52547/jgs.22.65.119]

- **کیفیت خدمات شهری** (دسترسی به فضای سبز و مراکز، برخورداری از پارکینگ، میزان دسترسی به خدمات حمل و نقل، میزان دسترسی به خدمات بهداشتی درمانی،)
- **میزان برخورداری از خدمات ارتباطی**(اینترنت، تلفن ، میزان برخورداری از آب آشامیدنی و سالم)
- **اشتغال و درآمد**(کاهش بیکاری، میزان اشتغال زنان، مشاغل خدماتی، میزان افزایش قیمت مسکن، میزان بورس بازی زمین و مسکن، میزان تسهیلات اشتغال‌زایی، میزان قدرت خرید، افزایش سرمایه گذاری، افزایش درآمد، احداث هتل، احداث رستوران، جذب گردشگر در سطح شهر و منطقه، به کارگیری افراد بومی‌در مشاغل مختلف)
- **اجتماعی**(روابط و اعتماد اقوام، افزایش امنیت و افزایش رفاه اجتماعی، کاهش مشاغل کاذب به مانند قاچاق، کاهش مهاجرت).

سوالات پرسش نامه دارای ۵ گزینه پاسخ هستند که بر اساس طیف لیکرت تنظیم گرده ایده اند. بر همین اساس گزینه غیرقابل تحمل ۱ امتیاز، نامناسب ۲ امتیاز، متوسط ۳ امتیاز، قابل تحمل ۴ امتیاز و قابل قبول ۵ امتیاز دارد. جمع آوری داده های ثانویه ازطریق روش کتابخانه ای، شامل مطالعۀ اسناد مختلف، تهیۀ داده‌ها و آمارهای سازمانی(نظیر داده های جمعیتی، اقتصادی)، بررسی های اینترنتی و مطالعۀ پایگاههای مختلف داده ها، مطالعۀ پایان نامه ها و کتب علمی، بررسی گزارش ها و طرح های سازمان های مختلف صورت گرفت. در تجزیه و تحلیل داده‌ها بسته به مقیاس متغیرها و اهداف مورد نظر از میانگین، و کای اسکوئر و مدل تحلیل شبکه فازی (ANP)در محیط نرم افزار SPSS استفاده شده است. سطح خطای ۰/۰۵ در آزمون‌های مذکور ملاک قرار گرفته است.

نتایج

یافته‌های توصیفی

نتایج نشان می‌دهد از دیدگاه پرسش شوندگان بازارچه به ایجاد مشاغل جدیدی مانند کارگری در غرفه، بازارچه و پیله‌وری در منطقه مورد مطالعه کمک کرده است. فعالیت‌های کارگری و رانندگی در منطقه افزایش قابل توجهی داشته‌اند. به طوری که تعداد پایانه‌های مسافربری و مراکز خدماتی نسبت به قبل از تأسیس بازارچه دو برابر شده است. این امر نشان‌دهندۀ حرکت منطقه به سمت نقش خدماتی دارد. فعالیت‌هایی مانند کشاورزی و دامداری هرکدام به نفع شغل‌های خدماتی از جمله کارگری و رانندگی کاهش چشمگیری پیدا کرده اند. تعداد کامیون‌های ورودی و خروجی به شهر هم نسبت به قبل از تأسیس بازارچه افزایش چشمگیری داشته است. تعداد کامیون‌های ورودی و خروجی به شهر ۴۰ هزار در طول سال بوده است، در حالی که بعد از تأسیس این آمار به ۱۰۰ هزار تا در طول سال افزایش یافته است. قریب به ۹۸٪ پاسخ دهندگان نیز از ساکنان اصلی هندیجان بوده‌اند. تعداد گردشگر نیز در نسبت به قبل از تأسیس بازارچه افزایش چشمگیری داشته است. بازارچه دارای ساختمان اداری، بانک، سالن غذاخوری، باسکول، آب و برق و تلفن می‌باشد. عمده کالاهای صادراتی این خرما، دام زنده، ماهی و میگو می‌باشد. همچنین عمده کالاهای وارداتی نیز شامل لوازم صوتی و تصویری و سایر لوازم خانگی و برنج و انواع خوراکی‌ها است. بیشتر کالاها به کشورهای امارت، کویت، قطر و عراق صادر می‌شود. و بیشتر واردات نیز از کشورهای امارات و عراق صورت می‌گیرد.

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2026-10-31]

[DOI: 10.52547/jgs.22.65.119]

یافته‌های تحلیلی

پس از جمع‌آوری داده‌ها از طریق توزیع پرسش‌نامه به تجزیه و تحلیل داده‌ها پرداخته می‌شود.

جدول(۱) تأثیر بازارچه را در وضعیت حمل و نقل منطقه را نشان می‌دهد. که با استفاده از آزمون کای اسکوئر به تحلیل آن پرداخته می‌شود. این آزمون برای اولین بار در سال ۱۹۹۰ میلادی توسط کارل پیرسُن و برای آزمون «خوبی برازندگی توزیع» به کار برده شد.

در زمینه کیفیت معابرُ بیشتر افراد پاسخگو معتقدند که بازارچه تا اندازه زیادی در بهبود کیفیت معابر تاثیر داشته است. آزمون کای اسکوئر این شاخص معنادار نیست. زیرا افراد نسبت به این شاخص نظر مثبت یا منفی ندارند و نظرات آنان حد بینابین است. افراد پاسخگو معتقدند که بازارچه در در زمینه بهبود کیفیت حمل و نقل عمومی و پایانه‌های مسافربری موثر بوده است. آزمون کای اسکوئر این دو شاخص نیز معنادار بوده و با توجه به اینکه مقدار میانگین این دو شاخص از میانگین نظری(حدمطلوبیت ۳) بیشتر است می‌توان نتیجه گرفت که افراد در این مورد نظر موافق دارند.

جدول(۱). وضعیت شاخص حمل و نقل بعد از تاسیس بازارچه در منطقه

شاخص	سوالات	قابل قبول	قابل تحمل	متوسط	نامناسب	غیرقابل قبول	میانگین	کای اسکوئر	سطح معنادار
وضعیت ارتباطی و حمل و نقل	کیفیت معابر	۸۰	۱۳/۳	۶/۷	۰	۰	۳/۴	۸۵/۳۰۳	۰/۰۰
	کیفیت حمل و نقل عمومی	۷۰/۶	۲۵/۵	۳/۹	۰	۰	۳/۶	۸۹/۸۵۰	۰/۰۰
	پایانه های مسافربری	۹۰/۳	۹/۷	۰	۰	۰	۳/۸	۹۸/۸۷۵	۰/۰۰

جدول(۲) وضعیت شاخص خدمات شهری بعد از تاسیس بازارچه در منطقه را از دید پاسخ‌دهندگان نشان می‌دهد. با توجه به نتایج به دست آمده میزان دسترسی به فضای سبز و مراکزتفریحی نسبت به گذشته افزایش یافته است ولی در مطلوب نمی‌باشد. آزمون کای اسکوئر این شاخص معنادار نیست. زیرا افراد نسبت به این شاخص نظر مثبت یا منفی ندارند و نظرات آنان حد بینابین است. و میانگین آن نیز از حد مطلوب ۳ کمتر می‌باشد. دسترسی به فروشگاه و مغازه و دسترسی به بانک‌ها و شرکت‌های بیمه نسبت به گذشته بهبود یافته است. آزمون کای اسکوئر این چهار شاخص نیز معنادار بوده و با توجه به اینکه مقدار میانگین این دو شاخص از میانگین نظری (حدمطلوبیت ۳) بیشتر است می‌توان نتیجه گرفت که افراد در این مورد نظر موافق دارند. اکثر پاسخگوها معتقدند میزان برخورداری از پارکینگ، میزان دسترسی به خدمات بهداشتی درمانی نسبت به قبل افزایش داشته است ولی چون میانگین آن کمتر از حد مطلوب(۳) است، این دو شاخص چندان وضعیت رضایت‌بخشی ندارند.

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2026-10-31]

[DOI: 10.52547/jgs.22.65.119]

جدول(۲). وضعیت شاخص خدمات شهری بعد از تاسیس بازارچه در منطقه

شاخص	سوالات	قابل قبول	قابل تحمل	متوسط	نامناسب	غیرقابل قبول	میانگین	کای اسکوئر	سطح معنادار
کیفیت خدمات شهری	میزان دسترسی به فضای سبز و مراکز	۱۲/۸	۲۲/۵	۴۲/۴	۱۹/۳	۳	۲/۴	۴۸/۰۰	۰/۰۰
	میزان برخورداری از پارکینگ	۱۴/۳	۴۵/۶	۲۰/۹	۲۰	۰	۲/۸	۵۳/۲۰۵	۰/۰۰
	میزان دسترسی به خدمات بهداشتی درمانی	۱۰/۲	۲۸/۳	۵۲/۹	۸/۶	۰	۲/۵	۶۱/۶۰۰	۰/۰۰
	دسترسی به فروشگاه و مغازه	۵۸/۶	۳۵/۳	۶/۱	۰	۰	۳/۱	۹۳/۲۲۲	۰/۰۰
	دسترسی به بانک ها و شرکت های بیمه	۵۰/۳	۴۸/۶	۱/۱	۰	۰	۳/۵	۱۰۲/۰۰۲	۰/۰۰

همانطور که جدول(۳) نشان می‌دهد، در زمینه ی میزان برخورداری از تاسیسات و تجهیزات و میزان برخورداری از آب آشامیدنی و سالم اکثریت معتقدند بازارچه نقشی در ایجاد خدمات زیربنائی نداشته است و نسبت به قبل وضعیتش تغییر نکرده است و همچنان در وضعیت نامناسب می‌باشد. آزمون کای اسکوئر هم وضعیت منفی را نشان می‌دهد. پاسخگوها معتقدند احداث بازارچه در میزان برخورداری از خدمات ارتباطی (اینترنت، تلفن) مؤثر بوده است.

جدول(۳). وضعیت شاخص خدمات زیربنایی بعد از تاسیس بازارچه در منطقه

شاخص	سوالات	قابل قبول	قابل تحمل	متوسط	نامناسب	غیرقابل قبول	میانگین	کای اسکوئر	سطح معنادار
خدمات زیر بنایی	میزان برخورداری از تاسیسات و تجهیزات	۳/۳	۳/۳	۴/۵	۷۳/۳	۱۵/۶	۱/۲	-۱۰/۲۳	۰/۰۰
	میزان برخورداری از خدمات ارتباطی (اینترنت، تلفن)	۱۵/۵	۲۹/۹	۴۸/۳	۶/۳	۰	۲/۵	۴۸/۰۰۰	۰/۰۰
	میزان برخورداری از آب آشامیدنی و سالم	۰	۰	۰	۱۹/۱	۸۰/۹	۰/۸	-۲۱/۱۸	۰/۰۰

با توجه به نتایج به دست آمده جدول(۴) بیشتر پاسخگوها معتقدند که میزان بورس بازی زمین و مسکن نسبت به قبل از احداث بازارچه به دلیل وضع قوانین و مقرارت خاص بسیار کاهش یافته است.

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2026-10-31]

[DOI: 10.52547/jgs.22.65.119]

جدول(۴). وضعیت شاخص اقتصادی بعد از تاسیس بازارچه در منطقه

شاخص	سوالات	قابل قبول	قابل تحمل	متوسط	نامناسب	غیرقابل قبول	میانگین	کای اسکوئر	سطح معنادار
اقتصادی	مشاغل خدماتی	۷۲/۸	۱۲/۳	۱۵/۲	۰	۰	۴/۲	۱۰۶/۱۱۲	۰/۰۰
	کاهش بیکاری	۲۸/۹	۴۳/۳	۲۷/۸	۰	۰	۳/۶	۷۸/۰۰۲	۰/۰۰
	میزان اشتغال زنان	۳۵/۶	۳۹/۹	۲۴/۵	۰	۰	۲/۸	۸۰/۲۵	۰/۰۰
	میزان افزایش قیمت زمین	۴	۳۸/۸	۴۱/۴	۱۵/۸	۰	۳/۱	۴۶/۱۲۸	۰/۰۰
	میزان افزایش بورس بازی زمین و مسکن	۰	۰	۱۵/۹	۱۵/۹	۶۸/۲	۱/۱	-۹/۴۳	۰/۰۰
	میزان تسهیلات اشتغال زایی	۳۸/۵	۴۳/۳	۱۸/۲	۰	۰	۲/۹	۸۶/۷۹۸	۰/۰۰
	به کارگیری افراد بومی‌در مشاغل	۶۰/۹	۳۵/۳	۳/۸	۰	۰	۳/۲	۹۳/۵۲۱	۰/۰۰
	افزایش سرمایه گذاری	۴۳/۸	۴۲/۲	۱۴	۰	۰	۳/۴	۹۰/۰۰۸	۰/۰۰
	افزایش درآمد	۴۵/۹	۴۸/۶	۵/۵	۰	۰	۳/۸	۱۰۸/۱۱۰	۰/۰۰
	قدرت خرید مردم	۱۳/۳	۲۱/۱	۶۵/۶	۰	۰	۲/۶	۵۴/۵۲۶	۰/۰۰
	احداث هتل	۸۳/۳	۱۶/۷	۰	۰	۰	۴/۲	۱۲۵/۹۰۰	۰/۰۰
	احداث رستوران	۷۸/۶	۲۱/۴	۰	۰	۰	۳/۷	۱۱۵/۰۰۰	۰/۰۰
	جذب گردشگر	۸۲/۹	۱۷/۱	۰	۰	۰	۴/۱	۱۲۳/۲۰	۰/۰۰

در گذشته به دلیل وجود افراد سودجو و عدم نظارت دقیق این مسئله بسیار زیاد بوده است. آزمون کای‌اسکوئر این شاخص هم منفی هست. اما بیشتر پاسخگوها معتقدند احداث بازارچه در افزایش مشاغل خدماتی، کاهش بیکاری، اشتغال زنان، به کارگیری افراد بومی، افزایش درآمد و افزایش سرمایه گذاری نقش داشته است. پس از تأسیس بازاچه با توجه به افزایش ورود گردشگر به منطقه احداث رستوران‌ها و غذاخوری‌ها به طور چشمگیری افزایش یافته است. بسیاری از افراد که در گذشته شغل کشاورزی داشتند، در پی خشکسالی‌های متعدد و کمبود آب زمین‌های خود را رها کردند و در بخش خدماتی مشغول به فعالیت شدند. آزمون کای‌اسکوئر این چهار شاخص نیز معنادار بوده و با توجه به اینکه مقدار میانگین این دو شاخص از میانگین نظری (حدمطلوبیت ۳) بیشتر است می‌توان نتیجه گرفت که افراد در این مورد نظر موافق دارند. جدول(۵) وضعیت شاخص اجتماعی را بعد از تأسیس بازارچه نشان می‌دهد. افراد معتقدند در تمامی‌گزینه‌های اجتماعی وضعیت نسبت به قبل از احداث بازارچه بهتر شده است. میزان قاچاق و مهاجرت تا حد زیادی کاهش پیدا کرده است که نتیجه آزمون کای‌اسکوئر هر دو شاخص نیز وجود رابطه معنادار بین آنها را نشان می‌دهد که میزان میانگین نیز از حد مطلوب بالاتر می‌باشد. روابط و اعتماد اقوام و همچنین امنیت نیز نسبت به قبل از احداث بهتر شده است. به نوعی ایجاد بازارچه نقش بسیار موثری در شاخص اجتماعی داشته است.

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2026-10-31]

[DOI: 10.52547/jgs.22.65.119]

جدول(۵). وضعیت شاخص اجتماعی بعد از تاسیس بازارچه در منطقه

شاخص	سوالات	قابل قبول	قابل تحمل	متوسط	نامناسب	غیرقابل قبول	میانگین	کای اسکوئر	سطح معنادار
اجتماعی	روابط و اعتماد اقوام	۵۶/۹	۲۳/۳	۱۹/۸	۰	۰	۳/۳	۸۸/۰۲۲	۰/۰۰
	افزایش امنیت و رفاه اجتماعی	۲۸/۳	۵۵/۵	۱۴	۲/۲	۰	۲/۹	۸۵/۰۰۰	۰/۰۰
	کاهش قاچاق	۷۶/۳	۱۲/۹	۱۰/۸	۰	۰	۳/۸	۹۷/۶۰۱	۰/۰۰
	کاهش مهاجرت	۶۱/۳	۲۲/۲	۹/۷	۶/۸	۰	۳/۲	۹۲/۳۰۱	۰/۰۰

اولویت بندی تأثیرات بازارچه هندیجان بر شاخص های توسعه

به منظور دستیابی به هدف تحقیق و اولویت بندی شاخص های از روش ANP فازی استفاده شده است. بدین منظور پرسش‌نامه‌های مقایسات زوجی طراحی و بین خبرگان توزیع شد. با توجه به رویکرد فازی در این پژوهش، از عبارات کلامی‌و اعداد فازی مندرج در جدول(۶) استفاده گردید.

جدول(۶). طیف فازی و عبارت کلامی‌متناظر

عبارات کلامی	ترجیح برابر	ترجیح کم	ترجیح زیاد	ترجیح خیلی زیاد	ترجیح کاملا زیاد
عدد فازی	(۱،۱،۱)	(۱،۳،۵)	(۳،۵،۷)	(۵،۷،۹)	(۷،۹،۹)

(منبع:یانگ، ۲۰۱۲)

در این قسمت جداول مقایسات زوجی انجام شده و روش اصلاح شده سمی‌و همکارانش(۲۰۰۹) وزن مؤلفه‌ها را بدست آورده شده و بر اساس آن اولویت‌بندی می‌شوند. به منظور محاسبه سازگاری از روش گوگوس و بوچر استفاده شده است.

مراحل به‌دست آوردن وزن مؤلفه‌ها با تحلیل شبکه‌ای فازی

براساس سوپرماتریس، مراحل محاسبه وزن مؤلفه‌ها عبارتند از:

مرحله اول: جهت تجمیع نظرات خبرگان، از مقایسات زوجی پاسخ‌دهندگان میانگین هندسی گرفته می‌شود.

مرحله دوم: محاسبه بردار ویژه: برای محاسبه بردار ویژه هر یک از جداول مقایسات زوجی تجمیع شده، طبق رابطه(۱) از روش لگاریتمی‌حداقل مجذورات، استفاده می‌شود.

$$w_k^s = \frac{\left(\prod_{j=1}^{n} a_{kj}^s\right)^{1/n}}{\sum_{i=1}^{n}\left(\prod_{j=1}^{n} a_{ij}^m\right)^{1/n}}, \quad s \in \{l, m, u\}$$

رابطه (۱)

به‌طوری‌که:

$$\widetilde{w}_k = (w_k^l, w_k^m, w_k^u) \quad k = 1,2,3,\ldots,n$$

جدول(۷) میانگین هندسی نظرات خبرگان را نشان می‌دهد. در ستون آخر آن، بردار ویژه نشان داده شده است.

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2026-10-31]

[DOI: 10.52547/jgs.22.65.119]

جدول(۷). میانگین مقایسات زوجی معیارها نسبت به هدف

هدف	اقتصادی	اجتماعی	زیربنای	حمل و نقل	خدمات شهری	بردار ویژه
اقتصادی	(۱, ۱, ۱)	(۱, ۳, ۵)	(۵, ۷, ۹)	(۳, ۵, ۷)	(۱, ۳, ۵)	(۰.۲۵۳, ۰.۴۶۶, ۰.۶۴۲)
اجتماعی	(۰.۲, ۰.۳۳۳, ۱)	(۱, ۱, ۱)	(۳, ۵, ۷)	(۱, ۳, ۵)	(۱, ۱, ۱)	(۰.۱۳۳, ۰.۲۰۳, ۰.۳)
زیربناپی	(۰.۱۱۱, ۰.۱۴۳, ۰.۲)	(۰.۱۴۳, ۰.۲, ۰.۳۳۳)	(۱, ۱, ۱)	(۰.۲, ۰.۳۳۳, ۱)	(۰.۱۴۳, ۰.۲, ۰.۳۳۳)	(۰.۰۳۲, ۰.۰۴۲, ۰.۰۶۹)
حمل و نقل	(۰.۱۴۳, ۰.۲, ۰.۳۳۳)	(۰.۲, ۰.۳۳۳, ۱)	(۱, ۳, ۵)	(۱, ۱, ۱)	(۰.۲, ۰.۳۳۳, ۱)	(۰.۰۵۲, ۰.۰۸۶, ۰.۱۶۳)
خدمات شهری	(۰.۲, ۰.۳۳۳, ۱)	(۱, ۱, ۱)	(۳, ۵, ۷)	(۱, ۳, ۵)	(۱, ۱, ۱)	(۰.۱۳۳, ۰.۲۰۳, ۰.۳)
CR^m =۰.۰۳ CR^g =۰.۰۱۶ سازگار						

نرخ سازگاری برابر با ۰/۰۱۶ می‌باشد. که سازگار است.

مرحله سوم: تشکیل ماتریس‌های بردار ویژه (W_{ij}): این ماتریس‌ها شامل بردارهای ویژه‌ای هستند که از مقایسات زوجیِ مرحله دوم به‌دست آمده‌اند.

به طور کلی می‌توان این ماتریس‌ها را به دو دسته تقسیم کرد:

۱- ماتریس‌هایی که شامل بردارهای ویژه‌ای هستند که روابط بین سطحی(عمودی) را نشان می‌دهند. اگر بین دو مؤلفه رابطه‌ی بین سطحی وجود نداشته باشد در محل تلاقی آن دو مؤلفه در ماتریس مقدار (۰, ۰,۰) قرار می‌گیرد. در سایر درایه‌ها هم با توجه به رابطه عمودی مؤلفه‌ها، مقادیر بردار ویژه‌ی به‌دست آمده از مرحله دوم قرار می‌گیرد.

۲- ماتریس‌هایی که شامل بردارهای ویژه‌ای هستند که روابط افقی(درون سطحی) را نشان می‌دهد. این ماتریس‌ها مربعی بوده و قطر اصلی آن (۱,۱,۱) است. اگر بین دو مؤلفه رابطه‌ی درون سطحی وجود نداشته باشد در محل تلاقی آن دو مؤلفه در ماتریس مقدار (۰, ۰,۰) قرار می‌گیرد. در سایر درایه‌ها هم با توجه به رابطه افقی مؤلفه‌ها، مقادیر بردار ویژه به‌دست آمده از مرحله دوم قرار می‌گیرد.

توجه شود اگر در ماتریس بردار ویژه درون سطحی، یک یا چند درایه در قطر اصلی (۱,۱,۱) نشود بدین دلیل است که در آن ستون نرمال‌سازی صورت گرفته است. نرمال سازی بدین صورت است که تمامی‌اعداد فازی آن ستون بر جمع مقادیر میانی اعداد فازی آن ستون تقسیم می‌شوند.

جداول(۸ و ۹) زیر ماتریس‌های بردار ویژه را نشان می‌دهد.

جدول(۸). ماتریس بردار ویژه سطح ۲ نسبت به سطح ۱

مولفه ها	وزن
اقتصادی	(۰.۲۵۳, ۰.۴۶۶, ۰.۶۴۲)
اجتماعی	(۰.۱۳۳, ۰.۲۰۳, ۰.۳)
زیربناپی	(۰.۰۳۲, ۰.۰۴۲, ۰.۰۶۹)
حمل و نقل	(۰.۰۵۲, ۰.۰۸۶, ۰.۱۶۳)
خدمات شهری	(۰.۱۳۳, ۰.۲۰۳, ۰.۳)

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2026-10-31]

[DOI: 10.52547/jgs.22.65.119]

جدول(۹). ماتریس بردار ویژه سطح ۲ نسبت به سطح ۲

	اقتصادی	اجتماعی	زیربناپی	حمل و نقل	خدمات شهری
اقتصادی	(۱, ۱, ۱)	(۰, ۰, ۰)	(۰, ۰, ۰)	(۰, ۰, ۰)	(۰, ۰, ۰)
اجتماعی	(۰, ۰, ۰)	(۱, ۱, ۱)	(۰, ۰, ۰)	(۰, ۰, ۰)	(۰, ۰, ۰)
زیربناپی	(۰, ۰, ۰)	(۰, ۰, ۰)	(۱, ۱, ۱)	(۰, ۰, ۰)	(۰, ۰, ۰)
حمل و نقل	(۰, ۰, ۰)	(۰, ۰, ۰)	(۰, ۰, ۰)	(۱, ۱, ۱)	(۰, ۰, ۰)
خدمات شهری	(۰, ۰, ۰)	(۰, ۰, ۰)	(۰, ۰, ۰)	(۰, ۰, ۰)	(۱, ۱, ۱)

مرحله چهارم: محاسبه اوزان نهایی سطوح: برای محاسبه وزن نهایی مؤلفه‌های هر سطح(W_i^*) می‌بایست حاصلضرب ماتریس بردار ویژه روابط درونی در بردار ویژه همان سطح را در وزن نهایی سطح بالاتر ضرب کنیم.

$$W_i^* = W_{ii} \times W_{i(i-1)} \times W_{i-1}^*$$

رابطه (۲)

در صورتیکه برای یک سطح ماتریس W_{ii} وجود نداشت، لازم است یک ماتریس یکه هم درجه جایگزین آن گردد. به عبارت دیگر می‌بایست از رابطه(۳) استفاده نمایید.

$$W_i^* = I \times W_{i(i-1)} \times W_{i-1}^*$$

رابطه (۳)

جداول(۱۰ و ۱۱) اوزان نهایی را نشان می‌دهد.

جدول (۱۰) ماتریس اوزان نهایی معیار ها نسبت به هدف

رتبه	مولفه	وزن فازی نهایی	وزن قطعی نهایی مولفه‌ها
۱	اقتصادی	(۰.۲۵۳, ۰.۴۶۶, ۰.۶۴۲)	۰.۴۶
۳	اجتماعی	(۰.۱۳۳, ۰.۲۰۳, ۰.۱)	۰.۲۰۵
۵	زیربناپی	(۰.۰۳۲, ۰.۰۴۲, ۰.۰۶۹)	۰.۰۴۵
۴	حمل و نقل	(۰.۰۵۲, ۰.۰۸۶, ۰.۱۶۳)	۰.۰۹۳
۲	خدمات شهری	(۰.۱۳۳, ۰.۲۰۳, ۰.۳)	۰.۲۰۸

همانطور که جدول(۱۰) نشان می‌دهد در بین ۵ مولفه به کار برده شاخص اقتصادی با وزن ۰/۴۶۰ رتبه اول را دارا می‌باشد. به نوعی احداث بازارچه بیشترین تأثیر را برروی معیارها و زیرمعیارها اقتصادی در منطقه داشته است. و کمترین تأثیر در شاخص زیربنائی دارد.

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2026-10-31]

[DOI: 10.52547/jgs.22.65.119]

جدول (۱۱). ماتریس اوزان نهایی زیر معیار ها نسبت به هدف

مولفه	وزن قطعی	رتبه	مولفه	وزن قطعی	رتبه
کاهش قاچاق	۰.۱۱۹	۱	افزایش قیمت زمین	۰.۰۲۸	۱۵
فروشگاه و مغازه	۰.۱۰۴	۲	افزایش امنیت و رفاه اجتماعی	۰.۰۲۳	۱۶
احداث هتل و رستوران	۰.۰۹۸	۳	میزان اشتغال زنان	۰.۰۲۱	۱۷
جذب گردشگر	۰.۰۹	۴	برخورداری از خدمات ارتباطی	۰.۰۱۸	۱۸
پایانه مسافربری	۰.۰۷۱	۵	تسهیلات اشتغال زایی	۰.۰۱۶	۱۹
مشاغل خدماتی	۰.۰۶۷	۶	فضای سبز	۰.۰۱۶	۱۹
بانک و شرکت بیمه	۰.۰۶۴	۷	قدرت خرید مردم	۰.۰۱۵	۲۰
درآمد	۰.۰۵۵	۸	روابط و اعتماد اقوام	۰.۰۱۳	۲۱
به کارگیری افراد بومی	۰.۰۴۹	۹	برخورداری از تأسیسات	۰.۰۱۱	۲۲
کاهش مهاجرت	۰.۰۴۵	۱۰	بهداشتی و درمانی	۰.۰۱۱	۲۳
افزایش سرمایه گذاری	۰.۰۴۱	۱۱	معابر	۰.۰۰۸	۲۴
حمل و نقل عمومی	۰.۰۳۲	۱۲	افزایش بورس زمین	۰.۰۰۵	۲۵
کاهش بیکاری	۰.۰۳۱	۱۳	برخورداری از آب	۰.۰۰۳	۲۶
پارکینگ	۰.۰۲۹	۱۴			

جدول(۱۱) وزن ها و رتبه های زیرمعیارهای به کار رفته در مدل ANP فازی را نشان می‌دهد. بدین ترتیب احداث بازارچه بیشترین تأثیر را در کاهش قاچاق، افزایش فروشگاه و مغازه، احداث هتل و رستوران، جذب گردشگر، افزایش پایانه‌های مسافربری، افزایش مشاغل خدماتی، افزایش بانک و شرکت بیمه، درآمد، به کارگیری افراد بومیو کاهش مهاجرت داشته است.

نتیجه‌گیری

شهر مجموعه تجسم یافته و تبلور فضایی ایفای نقش‌های اساسی انسان در محیط جغرافیایی است که به تناسب امکانات، استعدادها، محدودیت‌های جغرافیایی پیرامون شهر(طبیعی و انسان ساخت) بضاعت فرهنگی و ذوق و سلیقه‌های فردی شکل گرفته و توسعه می‌پذیرد. همکاری بین مرزی و گسترش ارتباطات در دو سوی مرز در قالب ایجاد بازارچه‌های مشترک مرزی موجب می‌شود مناطق تجاری دو طرف مرز در یک بازار ادغام شوند. گسترش بازارها منجر به رشد مراکز اقتصادی جدید در شهرهای مناطق مرزی می‌گردد. بنابراین همکاری‌ها در قالب بازارچه‌های مشترک مرزی منجر به ایجاد همگرایی بین مرکز و پیرامون می‌شود؛ نگاه جمعیت مرزنشین به سمت درون و همگرایی معطوف می‌شود، که خود باعث توسعه‌ی فضایی مناطق مرزی خواهد شد. این بازارچه‌های مرزی دارای تأثیرات و کارکردهایی در زمینه‌ی اقتصادی در سطوح محلی، منطقه‌ای و ملی هستند. بررسی ها نشان می‌دهد که بازارچه ی هندیجان در توسعه‌ی منطقه نقش مؤثری داشته است. به طور کلی بارزترین اثر مستقیم بازارچه را می‌توان در اقتصاد شهر مشاهده کرد. تأثیرات دیگر آن را نیز می‌توان در تحولات اشتغال در بخش غیررسمی صادرات و واردات کالا و به کارگیری حجم وسیعی از

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2026-10-31]
[DOI: 10.52547/jgs.22.65.119]

جوانان جویای کار در این زمینه و ورود تعداد زیادی مسافر که برای خرید و فروش به این شهر سفر می‌کنند، بررسی کرد. از آثار دیگر آن گسترش مراکز پذیرایی همچون هتل و رستوران و ... می‌باشد. همچنین بازارچه مرزی در افزایش امنیت اجتماعی منطقه تا حدودی تاثیر مثبتی داشته است. یکی از دلایل ایجاد بازارچه‌های مرزی، افزایش ضریب اطمینان و امنیت در مناطق مرزی از طریق توسعه تجارت و بالطبع، توسعه این مناطق است، بازارچه‌ها توانسته‌اند امنیت نسبی را از لحاظ اقتصادی در منطقه ایجاد کنند و تا حد زیادی سرمایه‌گذاری اقتصادی در منطقه نسبت به قبل از بازارچه روند صعودی داشته است. به همین دلیل تا حدی باعث افزایش شاخص امنیت اجتماعی در منطقه بوده است. براساس مدل ANP فازی احداث بازارچه بیشترین تأثیر را در کاهش قاچاق، افزایش فروشگاه و مغازه، احداث هتل و رستوران، جذب گردشگر، افزایش پایانه‌های مسافربری، افزایش مشاغل خدماتی، افزایش بانک و شرکت بیمه، درآمد، به کارگیری افراد بومی و کاهش مهاجرت داشته است. در همین زمینه می‌توان پیشنهادات ذیل را ارائه داد:

- مشارکت دادن افراد بومی و ساکن منطقه در مبادلات تجاری به گونه‌ای که تمام افراد و گروه‌ها از فعالیت های بازارچه سود ببرند.
- سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در منطقه در قالب تأسیس واحدهای تولیدی و تبدیلی کـه با کالاهای صادراتی منطقه در ارتباط باشد. حتی‌الامکان این واحدها در مقیاس کوچک و متناسب با شرایط محیطی منطقه باشد که هم باعث رونق صادرات و هم باعث ایجاد اشتغال گردد.
- افزایش ظرفیت زیرساخت‌های ارتباطی، جاده‌ها و حمل و نقل جهت تسهیل ارتباط با سایر مناطق و تقویت مبادی وروی و خروجی (پایانه‌ها و گمرکات).

منابع

احدنژاد روشتی، محسن، معتمدی، سعادت، (۱۳۹۳)، **بررسی و تحلیل نقش بازارچه‌های مرزی در قیمت زمین و مسکن شهری (نمونه موردی شهر بانه در مقطع زمانی (۱۳۷۵-۱۳۹)**، مجله پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، ۵(۱۹)، ۲۰-۱

بدری، سید علی، دربان آستانه، علی رضا، سعدی، سیما؛ (۱۳۹۷)، **تأثیر بازارچه‌های مرزی در توسعهٔ سیاسی-فضایی مناطق روستایی مرزی (مطالعهٔ موردی: مرز باشماق مریوان)**، مجله جغرافیا و توسعه، ۷(۵۱): ۲۴-۱.

بیرانوندزاده، مریم؛ رستم گورانی، ابـراهیم و دوسـتی، معصـوم؛ (۱۳۹۵)، **نقش منطقه آزاد چابهار در توسعه منطقه ای استان سیستان و بلوچستان**، مجموعه مقالات چهارمین کنگره جغرافیدانان جهان اسلام.

پهلوانی، مصیب، دهمرده قلعه نو، نظـر ،(۱۳۸۷)، **ارزیـابی وضعیت بازارچه‌های مـرزی سیسـتان و بلوچسـتان در قالب برنامه های توسعه کشـور**، سیسـتان و بلوچسـتان، انتشارات دانشکده اقتصاد و علوم دارایی.

حافظ نیا، محمدرضـا .(۱۳۸۱)، **رابطـه متقابـل امنیـت و دفاع بـا آمـایش سـرزمین، مجموعـه مقـالات همـایش آمایش و دفاع سرزمینی**. تهران. انتشارات دانشگاه امـام حسین.

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2026-10-31]

[DOI: 10.52547/jgs.22.65.119]

شماعی، علی، صالحی، عبدالله، حسین پور، مناف، (۱۳۹۴)، **تحلیل فضایی اثرات بازارچه‌های مرزی در توسعه یافتگی شهرهای بانه و پیرانشهر**، مجله آمایش جغرافیایی فضا، ۵ (۱۸): ۲۰۵- ۲۱۶

طیب نیا، هادی، منوچهری، سوران، (۱۳۹۴)، **نقش بازارچه‌های مرزی در توسعه اجتماعی و اقتصادی نواحی روستایی مورد: روستاهای بخش خاو و میرآباد شهرستان مریوان**، اقتصاد فضا و توسعه روستایی، ۱ (۱): ۱۴۸-۱۷۳.

عاشری، امامعلی،(۱۳۹۱) **ارزیابی اثرات اقتصادی- اجتماعی و امنیتی احداث بازارچه‌های مرزی و نقش آن در توسعه مناطق مرزی(نمونه موردی: بازارچه‌ی مرزی جوانرود(شیخ صالح)**، دومین همایش ملی راهکارهای توسعه اقتصادی با محوریت برنامه ریزی منطقه ای دانشگاه آزاد اسلامی‌واحد سنندج.

عندلیب، علیرضا ،(۱۳۷۹)، **آمایش مناطق مرزی با تأکید بر ملاحظات امنیتی-دفاعی (مطالعه موردی خوزستان)**، جلد اول. دانشکده هنرهای زیبا. دانشگاه تهران

قرنجیک، عبدالمجید، (۱۳۹۲)، **نقش بازارهای محلی در توسعه ی اقتصادی نواحی روستایی ایران**، ماهنامه پژوهشی، آموزشی و ترویجی دهیاری ها، ۴(۳۴): ۱۲۲-۱۳۹.

محمدی یگانه، بهروز، مهدیزاده، عصمت، مهدیزاده، عفت، چراغی، مهدی،(۱۳۹۱)، **ارزیابی اثرات اقتصادی بازارچه مرزی مهران بر توسعه نواحی روستایی مطالعه موردی؛ دهستان محسن آباد**، نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی ، ۱۲(۲۵): ۷۹- ۹۶

موسوی، میرنجف، (۱۳۹۲)، **ارزیابی نقش بازارچه‌های مشترک مرزی در توسعه و رفاه مناطق مرزنشین مورد: بازارچه‌ی مرزی تمرچین پیرانشهر**، مجله جغرافیا و توسعه، ۸ (۳۳): ۷۰-۵۵

میرلطفی، محمودرضا، بندانی، میثم، نادریان‌فر، مهدی، (۱۳۹۴)، **تحلیل اثرات اقتصادی-اجتماعی احداث دیوار مرزی بر مناطق روستایی سیستان**، نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، ۱۴(۳۵)، ۱۱۶-۹۵.

Ágnes Pál, (2011), **New results of cross border coparation: The impact of border zones location on spatial feature of SZEGED'S trade**, The Department of Social Geography and Regional Development Planning Humanitarian Policy Group Overseas Development Institute 111 Westminster Bridge Road London of the University of Debrecen & Institute for Euroregional Studies.

Bacsi, Zsuzsanna, (2006), **The role of cross-border coopration in rural development-a new European prespective**, Proceedings from the First International Conference on Agriculture and Rural Development, Topusko, Croatia,4(25) 23-25.

Chang, B (2010). **The power of geographical boundaries: Cultural, political, and economic border effects in a unitary nation**, Iowa State University Digital Repository @ Iowa State University

Cussen, Mark P., CFP, CMFC, AFC (2008). **The Difference between Emerging and Frontier Markets**, International Markets. 11(45). 112-122.

Dobler G (2014). **Borderland actors: A typology and a conceptual framework. Paper presented at the Association of Borderlands Studies (ABS) World Conference**, Joensuu, June 9.

Draghi, M (2015**). Cross-border markets and common governance, President of the ECB**, Bank of England Open Forum, London.

Friese, Heidrun (2012). **Border Economies Lampedusa and the Nascent Migration Industry, Shima**: The International Journal of Research into Island Cultures, 12(6): 2- 66.

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2026-10-31]

[DOI: 10.52547/jgs.22.65.119]

Gaffney, Nolan & Karst, Rusty & Clampit, Jack (2016). "**Emerging market MNE cross-border acquisition equity participation: The role of economic and knowledge distance,"** International Business Review, Elsevier, 25(1):267-275.
Niebuhr, A, Silvia, S. (2002), **Integration Effects in BorderRegions –Aurvey of Economic Theory and Empirica Studies; Hamburgisches Welt-WirtschaftsArchiv (HWWA)** Hamburg Institute of International Economics.
Walther, O, (2014). Borders, **cross-border cooperation and freedom of movement in the Sahara-Sahel, in Bossard L (ed.) An Atlas of the Sahara-Sahel: Geography, Economics and Insecurity. Paris**, Organisation for Economic Growth and Development.
Wang. Jin, (2013), **The economic impact of Special Economic Zones: Evidence from Chinese municipalities**, Journal of Development Economics, 101(4): 133-147.
Wilson, Christopher (2015). **The U.S.-Mexico Border Economy in Transition,** Woodrow International Center for Scholars.

[Downloaded from system.khu.ac.ir on 2026-10-31]

[DOI: 10.52547/jgs.22.65.119]