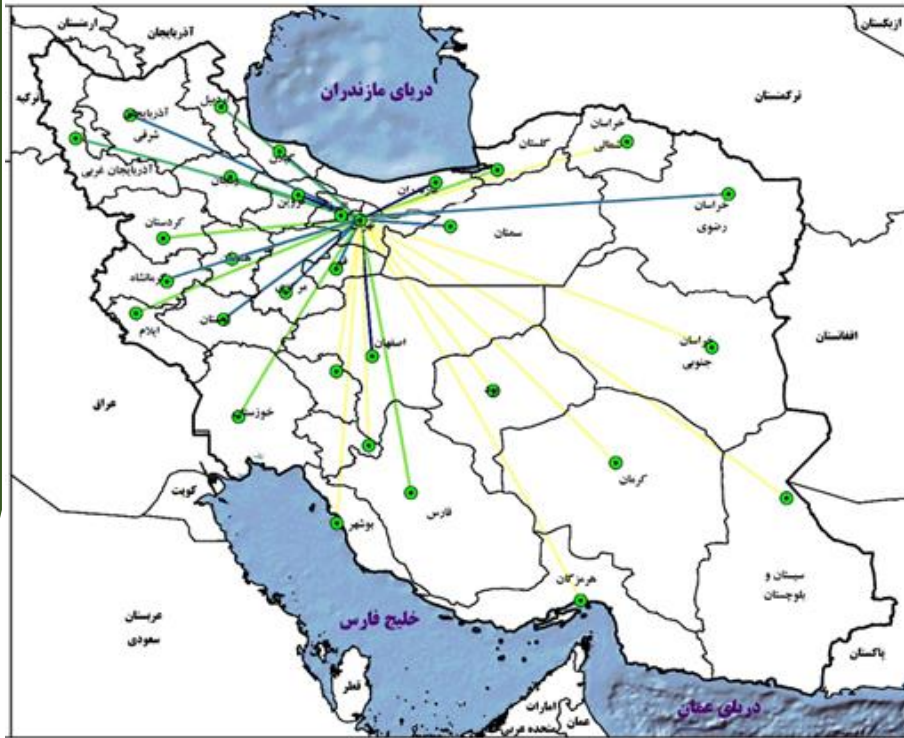


مطالعات سند ملی آمایش سرزمین

نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاه‌ها)



مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری
گروه پژوهشی آمایش سرزمین، توسعه و توازن منطقه‌ای
مجموعه گزارش شماره ۱۶۷

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شناسه گزارش

عنوان	مطالعات سند ملی آمایش سرزمین نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاه‌ها)
کد شناسه	۹۹-۷-۱۰۲۱۶
پدیدآورندگان	مدیر مطالعه: دکتر حمید محمدی
	همکاران: دکتر مهدی رازپور، دکتر وحید مشفق، مهندس زینب بهرامی
ناظر	دکتر بهزاد ملک پور اصل
	امور ذی‌ربط در سازمان برنامه و بودجه کشور: امور برنامه ریزی، نظارت و آمایش سرزمین امور راه و ترابری و مدیریت عمران شهری و روستایی
	گروه پژوهشی آمایش سرزمین، توسعه و توازن منطقه‌ای دبیر گروه: دکتر مرتضی مهرعلی تبار فیروزجایی اعضای گروه (به ترتیب الفبا): دکتر محسن ابراهیمی خوسفی، دکتر مینا ابوطالبی، دکتر مهدی رازپور، مهرداد کاشف مبارکه، مصطفی کشتکار و دکتر حمید محمدی
واحد ذیربط در مرکز	مسئول هماهنگی و نظارت: سعید غلامی نتاج، مدیر کل دفتر خدمات پژوهشی و کاربست یافته‌های پژوهشی مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری
ناشر	مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری
تاریخ انتشار	زمستان ۱۳۹۸
مطالب این گزارش لزوماً بیانگر نظر رسمی سازمان برنامه و بودجه کشور و مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری نیست.	
حقوق معنوی اثر به پدیدآورندگان و حقوق مادی آن، به مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری سازمان برنامه و بودجه کشور تعلق دارد و استفاده از آن با ذکر مأخذ بلامانع است.	
آدرس: تهران - خیابان نجات الهی - خیابان سپند - پلاک ۱۶ شماره‌های تماس ۰۲۱-۴۳۳۰۶۰۰۰ شماره پیام‌رسان ۰۹۹۲۱۵۷۵۸۴۳۱۶	
https://www.dfrc.ir/	

پیشگفتار

تنظیم روابط بین عوامل انسانی، اقتصادی و محیطی با انگیزه بهره‌مندی از سرزمین در جهت استفاده شایسته و پایدار از توان انسانی و طبیعی، مورد توجه آمایش سرزمین است. به بیانی دیگر، آمایش سرزمین به دنبال چیدمان سه مؤلفه مهم جمعیت، سرمایه و منابع طبیعی برای تحقق مطلوب‌ترین، عادلانه‌ترین و پایدارترین سازمان فضایی در سرزمین است. در این راستا، بدیهی است که آمایش سرزمین در چارچوب اصول مصوب، از طریق حفاظت کاربری‌های پایدار اراضی، افزایش بهره‌وری، کارایی و بازده اقتصادی، گسترش عدالت اجتماعی، رفع فقر و محرومیت، برقراری تعادل و توازن در برخورداری از سطح معقول توسعه و رفاه در تمام مناطق جغرافیایی، ایجاد و تحکیم پیوندهای اقتصادی درون و برون منطقه‌ای و هماهنگ‌سازی تأثیرات فضایی- زمانی سیاست‌های بخشی، استانی، منطقه‌ای و ملی به‌گونه‌ای عمل کرده تا بتواند اهداف چشم‌انداز بلندمدت توسعه کشور و مدیریت یکپارچه سرزمین را به‌صورت تحقق‌پذیر، متوازن، پایدار و عادلانه عملی سازد. در مجموع می‌توان چنین بیان داشت که آمایش سرزمین نوعی برنامه‌ریزی فضایی راهبردی است که با بهره‌مندی از خرد، دانش و بینش سرزمینی، به دنبال تحقق موارد زیر است:

- توسعه فضایی متعادل و متوازن سرزمین با رعایت توان اکولوژیک؛
- حفظ وحدت و یکپارچگی سرزمین؛
- بهره‌وری بهینه از سرزمین، متناسب با ظرفیت‌های فضایی و موقعیت مکانی همچون هاب ارتباطی و اقتصاد دریایا پایه؛
- توجه ویژه به قلمروهای خاص سرزمینی؛
- کاهش اختلاف در بهره‌مندی نواحی و اقوام گوناگون کشور از مواهب توسعه؛
- ارتقاء بهره‌وری و کارایی اقتصادی؛
- ارتقاء رقابت‌پذیری بین‌المللی، مبتنی بر فعال‌سازی مزیت‌های مغفول مانده و خلق مزیت‌های جدید سرزمینی و
- ارتقاء کیفیت زندگی ساکنان همه مناطق کشور.

با عنایت به اهمیت موضوع آمایش سرزمین، ضرورت و نقش آن در نظام برنامه‌ریزی همواره مورد تأکید نظام برنامه‌ریزی؛ به‌ویژه سازمان برنامه و بودجه کشور بوده، به نحوی که در پنج دهه گذشته، چهار دوره مطالعات آمایش سرزمین در کشور تجربه شده است. در ادامه تلاش‌های صورت گرفته برای تدوین سند ملی آمایش سرزمین؛ در دوره اخیر، پس از آغاز به‌کار دولت تدبیر و امید و احیای سازمان برنامه و بودجه کشور، با توجه به اهمیت موضوع و با استناد به تکلیف قانونی ماده ۲۶ قانون برنامه ششم توسعه، تدوین سند ملی آمایش سرزمین مدنظر قرار گرفته و انجام آن به مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری واگذار شد.

پس از محول شدن تهیه سند ملی آمایش سرزمین به مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری، به‌منظور بهره‌مندی حداکثری از مجموعه مطالعات و گزارش‌های انجام شده در کشور؛ بهره‌گیری از تمام اندوخته دولت و توان علمی کشور در راستای تدوین سندی جامع، به‌عنوان نقشه راه توسعه بلندمدت کشور، ساختار اجرایی تدوین سند ملی آمایش با هدف عضویت معاونت وزارتخانه‌ها و دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط و همچنین اساتید و صاحب‌نظران برجسته کشور در ترکیب تمامی کارگروه‌ها، شکل گرفت. در این راستا، مطالعات سند ملی آمایش سرزمین در قالب ۱۹ گروه مطالعاتی با حضور بیش از ۷۰ نفر از صاحب‌نظران برجسته کشور و کارشناسان مجرب در حوزه‌های جمعیتی، محیط‌زیست، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی انجام پذیرفت که ماحصل تلاش گروه‌های مختلف مطالعاتی، تدوین بیش از ۴۰ جلد گزارش پشتیبان سند ملی آمایش سرزمین بوده که این گزارش بخشی از آن مجموعه است.

امید است نتایج حاصل از سند ملی آمایش سرزمین، راهنمای مناسبی برای تمامی ذی‌نفعان و نویدبخش تحقق توسعه پایدار در سرزمین ایران باشد. در پایان واجب می‌دانم مراتب تشکر و قدردانی صمیمانه خود از سرورانی که در راهبری، هدایت و تدوین سند ملی آمایش سرزمین در قالب شورای مشورتی و سیاست‌گذاری، کمیته علمی و کمیته اجرایی سهیم بوده‌اند را ابراز دارم.

علیرضا آزموده اردلان

رئیس مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری

فهرست مطالب

عنوان	صفحه
مقدمه	۱
۱- توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاه‌ها	۳
۱-۱- پیوندهای فیزیکی و کالایی	۹
۱-۱-۱- بررسی میزان برخورداری کشور به زیرساخت‌های ارتباطی و حمل و نقل	۱۰
۱-۱-۲- بررسی جریان‌ات و پیوندهای فیزیکی (مسافر) در سطح استان‌ها و سکونتگاه‌های کشور	۴۲
۱-۱-۳- بررسی جریان‌ات و پیوندهای کالایی	۹۴
۱-۱-۴- بررسی جریان‌های فیزیکی و کالایی در سطح فراملی	۱۲۳
۲-۱- پیوندهای مالی	۱۵۴
۲-۱-۱- جریان میزان سپرده‌های صادره بانکی از مراکز اصلی جمعیتی	۱۵۶
۳-۱- پیوندهای جمعیتی	۱۶۲
۳-۱-۱- بررسی جریان‌ات و پیوندهای جمعیتی در سطح استان‌ها و سکونتگاه‌های کشور	۱۷۰
۴-۱- جمع‌بندی نهایی و طبقه‌بندی سکونتگاه‌ها برحسب قدرت پیوندها	۲۰۶
۴-۱-۱- سکونت‌گاه‌های دارای پیوند بسیار قوی	۲۰۹
۴-۱-۲- سکونت‌گاه‌های دارای پیوند قوی	۲۰۹
۴-۱-۳- سکونت‌گاه‌های دارای پیوند متوسط	۲۰۹
۴-۱-۴- سکونت‌گاه‌های دارای پیوند ضعیف	۲۱۰
۴-۱-۵- سکونت‌گاه‌های دارای پیوند بسیار ضعیف	۲۱۰

فهرست جداول

صفحه

عنوان

جدول ۱: طول راه‌های تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و شهرسازی در سطح کشور (بدون راه‌های روستایی) تا پایان سال ۱۳۹۷.....	۱۳
جدول ۲: طول راه‌های تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و شهرسازی در سطح کشور (بدون راه‌های روستایی) تا پایان سال ۱۳۹۷.....	۱۴
جدول ۳: طول راه‌های شریانی و ترانزیتی تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و شهرسازی در سطح کشور تا پایان سال ۱۵۱۳۹۷	
جدول ۴: طول راه‌های تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و شهرسازی در سطح کشور (راه‌های روستایی) تا پایان سال ۱۵۱۳۹۷	
جدول ۵: طول راه‌های تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و شهرسازی در سطح کشور (راه‌های روستایی) تا پایان سال ۱۶۱۳۹۷	
جدول ۶: میزان دسترسی استان‌های کشور به انواع مختلف راه‌های جاده‌ای کشور (طول راه‌ها به مساحت کل استان‌ها).....	۲۲
جدول ۷: ضرایب یکسان‌سازی راه‌های حمل و نقل جاده‌ای.....	۲۳
جدول ۸: رتبه دسترسی استان‌های کشور به انواع مختلف راه‌های جاده‌ای کشور.....	۲۴
جدول ۹: میانگین امتیاز برخورداری به راه‌های بین شهری جاده‌ای در سطح کل استان‌های کشور.....	۲۷
جدول ۱۰: طول خطوط اصلی و فرعی (شامل مانوری، صنعتی و تجاری) تا پایان سال ۱۳۹۴.....	۳۰
جدول ۱۱: میزان سفر جابجا شده بخش ریلی در سال ۱۳۹۴ به تفکیک تعداد مسافر (هزار نفر) و نفر کیلومتر مسافر.....	۳۱
جدول ۱۲: روند تغییرات فرودگاه‌های کشور از ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۴.....	۳۴
جدول ۱۳: روند تغییرات بنادر و ظرفیت اسمی و مسافر کشور از ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۴.....	۳۵
جدول ۱۴: میانگین امتیاز برخورداری به انواع حمل و نقل در سطح کل استان‌های کشور.....	۳۸
جدول ۱۵: تعداد پایانه‌های مسافری در سطح استان‌های کشور تا پایان سال ۱۳۹۷.....	۴۰
جدول ۱۶: میزان مسافر وارد شده و خارج شده به تفکیک استان در سطح کشور در سال ۱۳۹۳.....	۴۴
جدول ۱۷: ضریب آنتروپی میزان مسافر وارد شده و خارج شده به تفکیک استان در سطح کشور در سال ۱۳۹۳.....	۴۷
جدول ۱۸: مهم‌ترین پیوندهای جریان مسافر برون استانی در سطح کشور.....	۵۰
جدول ۱۹: جریان مسافر بین استان‌های کشور (درصد ستونی- درصد مسافران وارد شده از استان‌های کشور به استان).....	۵۳
جدول ۲۰: وضعیت جریان مسافر درون استانی (هم‌پیوندی درون استانی) و برون استانی در سطح استان‌های کشور.....	۶۳
جدول ۲۱: میزان هم‌پیوند و شدت جریان سفر و سطح‌بندی شهرهای مورد مطالعه.....	۶۶
جدول ۲۲: شهرهای برتر از نظر مسافر وارد شده و خارج شده در سطح کشور در سال ۱۳۹۳.....	۷۰
جدول ۲۳: جریانات مسافر با هم‌پیوندی خیلی قوی در سطح شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در کشور.....	۷۲
جدول ۲۴: جریانات مسافر با هم‌پیوندی قوی در سطح شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در کشور.....	۷۲
جدول ۲۵: جریانات مسافر با هم‌پیوندی متوسط در سطح شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در کشور.....	۷۲
جدول ۲۶: جریانات مسافر با هم‌پیوندی ضعیف در سطح شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در کشور.....	۷۳
جدول ۲۷: جریانات مسافر با هم‌پیوندی خیلی ضعیف در سطح شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در کشور.....	۷۴
جدول ۲۸: شهرهای برتر از نظر مسافر وارد شده و خارج شده در سطح کشور در سال ۱۳۹۳.....	۷۹
جدول ۲۹: جریانات مسافر با هم‌پیوندی خیلی قوی در سطح شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در کشور.....	۸۱
جدول ۳۰: جریانات مسافر با هم‌پیوندی قوی در سطح شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در کشور.....	۸۱
جدول ۳۱: جریانات مسافر با هم‌پیوندی متوسط در سطح شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در کشور.....	۸۱
جدول ۳۲: جریانات مسافر با هم‌پیوندی ضعیف در سطح شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در کشور.....	۸۲
جدول ۳۳: جریانات مسافر با هم‌پیوندی خیلی ضعیف در سطح شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در کشور.....	۸۳
جدول ۳۴: میزان بار خارج شده از استان‌های کشور در سال ۱۳۹۳.....	۹۵

جدول ۳۵: میزان بار واردشده به استان‌های کشور در سال ۱۳۹۳.....	۹۶
جدول ۳۶: وضعیت جابجایی بار و کالا در سطح استان‌های کشور (بار واردشده و خارج‌شده و مجموع).....	۹۷
جدول ۳۷: آنتروپی و شدت جریان کالا در سطح‌های استان‌های کشور.....	۱۰۰
جدول ۳۸: وضعیت جریان کالای درون استانی (هم‌پیوندی درون استانی) و برون استانی در سطح استان‌های کشور.....	۱۰۲
جدول ۳۹: مهم‌ترین جریانات کالای برون استانی در سطح کشور.....	۱۰۴
جدول ۴۰: حجم جریان کالا به تفکیک گروه‌های کالایی نه‌گانه در سطح استان‌های کشور.....	۱۰۵
جدول ۴۱: وضعیت جریان گروه کالایی کشاورزی و دامی در سطح استان‌های کشور.....	۱۰۶
جدول ۴۲: مهم‌ترین جریانات گروه کالایی کشاورزی و دامی در سطح استان‌های کشور.....	۱۰۷
جدول ۴۳: وضعیت جریان گروه کالایی فلزی در سطح استان‌های کشور.....	۱۰۸
جدول ۴۴: مهم‌ترین جریان گروه کالایی فلزی در سطح استان‌های کشور.....	۱۰۹
جدول ۴۵: وضعیت جریان گروه کالایی ساختمانی و معدنی در سطح استان‌های کشور.....	۱۰۹
جدول ۴۶: مهم‌ترین جریانات گروه کالایی ساختمانی و معدنی در سطح استان‌های کشور.....	۱۱۰
جدول ۴۷: وضعیت جریان گروه کالایی صنایع سبک در سطح استان‌های کشور.....	۱۱۱
جدول ۴۸: مهم‌ترین جریانات گروه کالایی صنایع سبک در سطح استان‌های کشور.....	۱۱۲
جدول ۴۹: وضعیت جریان گروه کالایی ماشین‌آلات و قطعات یدکی در سطح استان‌های کشور.....	۱۱۳
جدول ۵۰: مهم‌ترین جریانات گروه کالایی ماشین‌آلات و قطعات یدکی در سطح استان‌های کشور.....	۱۱۴
جدول ۵۱: وضعیت جریان گروه کالایی مواد شیمیایی در سطح استان‌های کشور.....	۱۱۵
جدول ۵۲: مهم‌ترین جریانات گروه کالایی مواد شیمیایی در سطح استان‌های کشور.....	۱۱۶
جدول ۵۳: وضعیت جریان گروه کالایی کاغذ و چوب در سطح استان‌های کشور.....	۱۱۷
جدول ۵۴: مهم‌ترین جریانات گروه کالایی کاغذ و چوب در سطح استان‌های کشور.....	۱۱۸
جدول ۵۵: وضعیت جریان گروه کالایی منسوجات چرم و پوشاک در سطح استان‌های کشور.....	۱۱۹
جدول ۵۶: مهم‌ترین جریانات گروه کالایی منسوجات چرم و پوشاک در سطح استان‌های کشور.....	۱۲۰
جدول ۵۷: وضعیت جریان گروه کالایی سایر و متفرقه در سطح استان‌های کشور.....	۱۲۱
جدول ۵۸: مهم‌ترین جریانات گروه کالایی سایر و متفرقه در سطح استان‌های کشور.....	۱۲۲
جدول ۵۹: تعداد سفر و مسافران ورودی و خروجی به تفکیک نوع ملیت وسیله مورد استفاده در سال ۱۳۹۷.....	۱۳۰
جدول ۶۰: تعداد سفر و مسافران ورودی و خروجی به تفکیک نوع ملیت وسیله مورد استفاده در سال ۱۳۹۷.....	۱۳۰
جدول ۶۱: عملکرد شرکت‌های داخلی در پروازهای بین‌المللی.....	۱۳۱
جدول ۶۲: عملکرد شرکت‌های هواپیمایی خارجی در پروازهای بین‌المللی در سال ۱۳۹۴.....	۱۳۱
جدول ۶۳: جریان مسافر بین‌المللی (اعزام و پذیرش‌شده) از طریق فرودگاه‌های بین‌المللی کشور در سال ۱۳۹۷.....	۱۳۲
جدول ۶۴: جریانات تعداد سفر بین بنادر جنوب ایران و کشورهای حاشیه خلیج فارس.....	۱۳۴
جدول ۶۵: میزان کالای صادرشده از پایانه‌های گمرکی کشور بر اساس ارزش دلاری، درصد و سطح هم‌پیوندی در سال ۱۳۹۷.....	۱۳۶
جدول ۶۶: کشورهای واردکننده کالا از گمرکات ایرانی بر اساس ارزش دلاری و درصد و میزان هم‌پیوندی در سال ۱۳۹۷.....	۱۳۹
جدول ۶۷: مهم‌ترین جریانات صادرات کالا از گمرکات ایرانی به کشورهای خارجی در سال ۱۳۹۷.....	۱۴۴
جدول ۶۸: کشورهای واردکننده کالا به ایران بر اساس ارزش دلاری، درصد و میزان هم‌پیوندی در سال ۱۳۹۷.....	۱۴۵
جدول ۶۹: میزان کالای واردشده به پایانه‌های گمرکی کشور بر اساس ارزش دلاری، درصد و سطح هم‌پیوندی در سال ۱۳۹۷.....	۱۴۹

- جدول ۷۰: مهم‌ترین جریانات واردات کالا از کشورهای خارجی به گمرکات ایرانی در سال ۱۳۹۷..... ۱۵۲
- جدول ۷۱: تعداد شعب بانکی داخل کشور به تفکیک نوع..... ۱۵۶
- جدول ۷۲: تعداد شعب داخل کشور بانک‌ها و مؤسسات اعتباری به تفکیک استانی در پایان خرداد ماه سال ۱۳۹۷..... ۱۵۷
- جدول ۷۳: حجم سپرده‌ها و تسهیلات کشور به تفکیک استان در سال ۱۳۹۷..... ۱۵۸
- جدول ۷۴: میزان تسهیلات جاری و غیر جاری هر یک از استان‌ها..... ۱۶۰
- جدول ۷۵: قدرت پیوندهای مالی استان‌های کشور..... ۱۶۱
- جدول ۷۶: نظریه‌های مهاجرت بر اساس سطح تحلیل..... ۱۶۵
- جدول ۷۷: نظریه‌های مهاجرت بر اساس شروع و دائمی شدن مهاجرت..... ۱۶۶
- جدول ۷۸: عوامل کشتی و رانشی در مهاجرت..... ۱۶۸
- جدول ۷۹: تعداد مهاجران برحسب مبدأ و مقصد آخرین مهاجرت طی سال‌های ۹۵-۱۳۵۵..... ۱۷۱
- جدول ۸۰: توزیع نسبی جریان‌های مهاجرت داخلی سال‌های ۹۵-۱۳۵۵..... ۱۷۲
- جدول ۸۱: مهاجران وارد شده و خارج شده استان‌ها طی دوره ۹۵-۱۳۷۵..... ۱۷۴
- جدول ۸۲: در صد مهاجران وارد شده بین استانی برحسب علت مهاجرت بر اساس سرشماری سال ۱۳۹۵ در طی پنج سال گذشته..... ۱۷۶
- جدول ۸۳: مهاجرت‌های موقت به تفکیک استان‌های کشور..... ۱۷۸
- جدول ۸۴: مهاجران وارد شده به استان‌های کشور به تفکیک مبدأ مهاجرت..... ۱۸۰
- جدول ۸۵: میزان و تعداد خالص مهاجرت استان‌ها طی سال‌های ۹۵-۱۳۷۵..... ۱۹۲
- جدول ۸۶: مهاجران وارد شده به شهر تهران برحسب مبدأ مهاجرت ۹۵-۱۳۹۰..... ۱۹۷
- جدول ۸۷: مهاجران خارج شده از شهر تهران برحسب مقصد مهاجرت ۹۵-۱۳۹۰..... ۱۹۸
- جدول ۸۸: مهاجران وارد شده به مشهد برحسب مبدأ مهاجرت ۹۵-۱۳۹۰..... ۱۹۹
- جدول ۸۹: مهاجران وارد شده به مشهد برحسب مبدأ مهاجرت ۹۵-۱۳۹۰..... ۱۹۹
- جدول ۹۰: مهاجران وارد شده به شهر اصفهان..... ۲۰۰
- جدول ۹۱: مهاجران خارج شده از شهر اصفهان..... ۲۰۱
- جدول ۹۲: مهاجران وارد شده به شهر شیراز..... ۲۰۲
- جدول ۹۳: مهاجران خارج شده از شهر شیراز..... ۲۰۲
- جدول ۹۴: سطح‌بندی پیوند جمعیتی سکونت‌گاه‌های شهری..... ۲۰۳
- جدول ۹۵: محاسبه قدرت پیوند به تفکیک استان‌ها..... ۲۰۷
- جدول ۹۶: رتبه‌بندی سکونتگاه‌ها بر اساس نوع پیوند..... ۲۱۱
- جدول ۹۷: قدرت پیوندهای بین سکونت‌گاه‌های بالای ۱۰۰ هزار نفر..... ۲۱۲
- جدول ۹۸: نقش سکونتگاه‌ها در طبقه‌بندی کانون‌های موجود..... ۲۱۶

فهرست اشکال

صفحه	عنوان
۳	شکل ۱: مدها و روش‌های حمل و نقلی مورد مطالعه در بررسی پیوند بین سکونتگاه‌های کشور
۴	شکل ۲: ساختار دولت در سامانه حمل و نقل جاده‌ای
۹	شکل ۳: معیارها و مؤلفه‌های تحلیل شبکه
۱۰	شکل ۴: مراحل انجام مطالعات پیوندهای فیزیکی و کالایی در سطح کشور
۱۱	شکل ۵: انواع مختلف راه‌های کشور به منظور بررسی میزان برخورداری کشور به حمل و نقل جاده‌ای
۴۳	شکل ۶: عوامل مؤثر بر جابجایی مسافر در سطح کشور
۴۹	شکل ۷: مهم‌ترین پیوندهای جریان مسافر برون استانی در سطح کشور
۸۷	شکل ۸: مهم‌ترین جریانات مسافر در سطح شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در کشور
۹۴	شکل ۹: گروه‌های کالایی مورد مطالعه در بررسی جریانات کالا در سطح سکونتگاه‌های شهری و روستایی استان‌های کشور
۱۰۵	شکل ۱۰: مهم‌ترین جریانات کالا در سطح استان‌های کشور
۱۵۴	شکل ۱۱: پیوندهای فیزیکی بین‌المللی
۱۵۵	شکل ۱۲: روش شبیه‌سازی جریان‌ها در گراف کامل شبکه
۱۹۶	شکل ۱۳: میزان مهاجرپذیری و مهاجر فرستی استان‌ها طی سرشماری ۸۵-۹۰
۱۹۶	شکل ۱۴: میزان مهاجرپذیری و مهاجر فرستی استان‌ها طی سرشماری ۹۵-۱۳۹۰
۲۰۸	شکل ۱۵: سلسله‌مراتب جریانات استان‌ها

فهرست نمودار

عنوان	صفحه
نمودار ۱: وضعیت تراکم آزادراه‌ها در سطح استان‌های کشور.....	۱۹
نمودار ۲: وضعیت تراکم بزرگراه‌ها در سطح استان‌های کشور.....	۱۹
نمودار ۳: وضعیت تراکم راه‌های اصلی در سطح استان‌های کشور.....	۲۰
نمودار ۴: وضعیت تراکم راه‌های فرعی در سطح استان‌های کشور.....	۲۰
نمودار ۵: وضعیت تراکم راه‌های شریانی در سطح استان‌های کشور.....	۲۱
نمودار ۶: وضعیت تراکم راه‌های ترانزیتی در سطح استان‌های کشور.....	۲۱
نمودار ۷: وضعیت تراکم راه‌های روستایی در سطح استان‌های کشور.....	۲۲
نمودار ۸: امتیازات دسترسی استان‌های کشور به حمل و نقل جاده‌ای بر اساس انواع مختلف راه‌های جاده‌ای کشور... ..	۲۴
نمودار ۹: میانگین امتیاز برخورداری به راه‌های بین شهری در سطح کل استان‌های کشور.....	۲۸
نمودار ۱۰: روند تغییرات خطوط ریلی در سطح کشور از ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۴.....	۲۹
نمودار ۱۱: وضعیت جریان مسافر به استان‌های کشور (واردشده و خارج‌شده) در سال ۱۳۹۳.....	۴۶
نمودار ۱۲: درصد مسافران شهرهای برتر از نظر مسافر واردشده و خارج‌شده در سطح کشور در سال ۱۳۹۳.....	۷۱
نمودار ۱۳: درصد مسافران شهرهای برتر از نظر مسافر واردشده و خارج‌شده در سطح کشور در سال ۱۳۹۳.....	۸۰
نمودار ۱۴: میزان درصد بار واردشده و خارج‌شده از استان‌های کشور.....	۹۸
نمودار ۱۵: درصد تعداد نشست و برخاست (فروند) بین‌المللی در سطح فرودگاه‌ها کشور.....	۱۳۳
نمودار ۱۶: روند تغییر جریان تعداد سفر بین بنادر ایرانی و کشورهای حاشیه خلیج فارس و برعکس.....	۱۳۴
نمودار ۱۷: شبکه بانکی به تفکیک استان‌های کشور در پایان سال ۱۳۹۷.....	۱۵۸
نمودار ۱۸: مقایسه درصد سپرده و تسهیلات بانکی به تفکیک استان‌ها.....	۱۶۱
نمودار ۱۹: مهاجرت به تفکیک روستا و شهر طی ۵ دهه سرشماری.....	۱۷۳
نمودار ۲۰: مقایسه مهاجران وارد شده به استان‌های کشور طی ۳ دوره سرشماری.....	۱۷۵
نمودار ۲۱: مهاجران خارج شده از استان‌ها طی ۳ دوره سرشماری.....	۱۷۶
نمودار ۲۲: ن مهاجرت‌های دائمی استان‌ها.....	۱۷۸
نمودار ۲۳: مهاجرت‌های موقت به تفکیک استان‌های کشور.....	۱۷۹
نمودار ۲۴: شبکه جریان‌ات مهاجرت استانی.....	۱۸۲
نمودار ۲۵: جریان‌های مهاجرت بین استان‌های کشور در سال ۱۳۹۵.....	۱۸۴
نمودار ۲۶: نرخ خالص مهاجرت استان‌ها طی سال‌های ۹۵-۱۳۷۵.....	۱۹۳
نمودار ۲۷: موازنه جمعیتی طی سرشماری‌های ۸۵-۱۳۷۵ و ۹۰-۱۳۸۵.....	۱۹۴
نمودار ۲۸: موازنه جمعیتی سرشماری ۹۵-۱۳۹۰.....	۱۹۵

فهرست نقشه‌ها

صفحه	عنوان
۱۸	نقشه ۱: راه‌های تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و شهرسازی کشور.....
۲۵	نقشه ۲: سطح‌بندی دسترسی استان‌های کشور به راه‌های جاده‌ای در سطح کشور.....
۲۶	نقشه ۳: میزان برخورداری از حمل و نقل جاده‌ای در سطح کشور (با کمک روش فازی).....
۳۲	نقشه ۴: نحوه پراکنش خطوط ریلی موجود در سطح کشور و میزان دسترسی به آن.....
۳۳	نقشه ۵: نحوه پراکنش خطوط ریلی موجود و پیشنهادی در سطح کشور و میزان دسترسی به آن.....
۳۵	نقشه ۶: وضعیت فرودگاه‌ها در سطح کشور.....
۳۶	نقشه ۷: موقعیت مکانی بنادر در شمال و جنوب کشور.....
۳۷	نقشه ۸: میزان برخورداری به انواع مختلف مدهای حمل و نقلی در کشور (جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی).....
۳۹	نقشه ۹: میزان برخورداری استان‌های کشور به انواع مختلف مدهای حمل و نقلی.....
۳۹	نقشه ۱۰: پهنه‌های برخورداری استان‌های کشور به انواع مختلف مدهای حمل و نقلی.....
۴۱	نقشه ۱۱: نحوه پراکنش پایانه‌های حمل و نقل در سطح استان‌های کشور.....
۴۱	نقشه ۱۲: نحوه دسترسی و پهنه‌بندی میزان برخورداری به پایانه‌های حمل و نقل در سطح استان‌های کشور.....
۴۴	نقشه ۱۳: تحلیل جریان مسافر در بین استان‌های کشور در سال ۱۳۹۳ با کمک نرم‌افزار NetDraw.....
۴۸	نقشه ۱۴: وضعیت هم‌پیوندی جریان مسافر در سطح استان‌های کشور.....
۵۲	نقشه ۱۵: مهم‌ترین جریانات مسافر برون استانی در سطح کشور.....
۵۵	نقشه ۱۶: جریانات مسافر برون استانی استان تهران در سطح کشور.....
۵۶	نقشه ۱۷: جریانات مسافر برون استانی استان خراسان رضوی در سطح کشور.....
۵۷	نقشه ۱۸: جریانات مسافر برون استانی استان اصفهان در سطح کشور.....
۵۸	نقشه ۱۹: جریانات مسافر برون استانی استان فارس در سطح کشور.....
۵۹	نقشه ۲۰: جریانات مسافر برون استانی استان خوزستان در سطح کشور.....
۶۰	نقشه ۲۱: جریانات مسافر برون استانی استان آذربایجان شرقی در سطح کشور.....
۶۱	نقشه ۲۲: جریانات مسافر برون استانی استان آذربایجان غربی در سطح کشور.....
۶۲	نقشه ۲۳: جریانات مسافر برون استانی استان همدان در سطح کشور.....
۶۴	نقشه ۲۴: وضعیت پیوند جریان مسافر درون و برون استانی در سطح استان‌های کشور.....
۶۵	نقشه ۲۵: تحلیل جریان مسافر در بین شهرهای کشور در سال ۱۳۹۳ با کمک نرم‌افزار NetDraw.....
۶۸	نقشه ۲۶: میزان هم‌پیوندی و شدت جریان مسافر بین شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در سطح کشور.....
۶۸	نقشه ۲۷: میزان هم‌پیوندی و شدت جریان مسافر بین شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در سطح کشور (بر اساس روش IDW در GIS).....
۷۸	نقشه ۲۸: میزان هم‌پیوندی و شدت جریان مسافر بین شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در سطح کشور.....
۷۸	نقشه ۲۹: میزان هم‌پیوندی و شدت جریان مسافر بین شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در سطح کشور (بر اساس روش IDW در GIS).....
۸۷	نقشه ۳۰: جریانات مسافر بین شهری در سطح کشور.....
۸۸	نقشه ۳۱: مهم‌ترین پیوندهای جریانات مسافر بین شهری در سطح کشور.....
۸۹	نقشه ۳۲: مهم‌ترین پیوندهای جریانات مسافر بین شهری در سطح کشور (شهر تهران).....

- نقشه ۳۳: مهم‌ترین پیوندهای جریانات مسافر بین شهری در سطح کشور (شهر مشهد)..... ۹۰
- نقشه ۳۴: مهم‌ترین پیوندهای جریانات مسافر بین شهری در سطح کشور (شهر اصفهان)..... ۹۱
- نقشه ۳۵: مهم‌ترین پیوندهای جریانات مسافر بین شهری در سطح کشور (شهر شیراز)..... ۹۲
- نقشه ۳۶: مهم‌ترین پیوندهای جریانات مسافر بین شهری در سطح کشور (شهر تبریز)..... ۹۳
- نقشه ۳۷: نواحی با کمترین هم پیوند مسافر با سایر شهرهای کشور..... ۹۴
- نقشه ۳۸: پیوند جریان صادرات و خروج کالا از استان‌های کشور به سایر استان‌ها..... ۹۹
- نقشه ۳۹: پیوند جریان واردات کالا به استان‌های کشور از سایر استان‌ها..... ۹۹
- نقشه ۴۰: آنتروپی و شدت جریان کالا در استان‌های کشور..... ۱۰۱
- نقشه ۴۱: وضعیت پیوند جریان کالای درون و برون استانی در سطح استان‌های کشور..... ۱۰۳
- نقشه ۴۲: مهم‌ترین پیوند جریان کالایی محصولات کشاورزی و دامی در سطح کشور..... ۱۰۷
- نقشه ۴۳: مهم‌ترین پیوند جریان کالایی محصولات ساختمانی و معدنی در سطح کشور..... ۱۱۱
- نقشه ۴۴: مهم‌ترین پیوند جریان کالایی محصولات صنایع سبک در سطح کشور..... ۱۱۳
- نقشه ۴۵: مهم‌ترین پیوند جریان کالایی محصولات ماشین‌آلات و قطعات یدکی در سطح کشور..... ۱۱۵
- نقشه ۴۶: مهم‌ترین پیوند جریان کالایی محصولات شیمیایی در سطح کشور..... ۱۱۷
- نقشه ۴۷: مهم‌ترین پیوند جریان کالایی محصولات کاغذ و چوب در سطح کشور..... ۱۱۹
- نقشه ۴۸: مهم‌ترین پیوند جریان کالایی منسوجات چرم و پوشاک در سطح کشور..... ۱۲۱
- نقشه ۴۹: مهم‌ترین پیوند جریان کالایی سایر و متفرقه در سطح کشور..... ۱۲۳
- نقشه ۵۰: کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال- جنوب (روسیه، آذربایجان، ایران، هند)..... ۱۲۵
- نقشه ۵۱: کریدور حمل و نقلی تراسیکا (TRACECA)..... ۱۲۶
- نقشه ۵۲: کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شرق- غرب..... ۱۲۷
- نقشه ۵۳: کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی جنوبی آسیا..... ۱۲۸
- نقشه ۵۴: مهم‌ترین گمرکات صادرات و وارداتی ایران..... ۱۵۲
- نقشه ۵۵: جریانات صادرات کالا در سطح بین‌المللی..... ۱۵۳
- نقشه ۵۶: جریانات واردات کالا در سطح بین‌المللی..... ۱۵۳
- نقشه ۵۷: پیوندهای فیزیکی بین‌المللی..... ۱۵۴
- نقشه ۵۸: جریانات جمعیتی استان تهران..... ۱۸۵
- نقشه ۵۹: جریانات جمعیتی استان خراسان رضوی..... ۱۸۶
- نقشه ۶۰: جریانات جمعیتی استان اصفهان..... ۱۸۷
- نقشه ۶۱: جریانات جمعیتی استان فارس..... ۱۸۸
- نقشه ۶۲: جریانات جمعیتی استان آذربایجان شرقی..... ۱۸۹
- نقشه ۶۳: جریانات جمعیتی استان خوزستان..... ۱۸۹
- نقشه ۶۴: پیوندهای جمعیتی استان‌ها..... ۱۹۱
- نقشه ۶۵: مهم‌ترین پیوندهای جریانات مهاجرت بین شهری در سطح کشور..... ۲۰۰
- نقشه ۶۶: مهم‌ترین پیوندهای جریانات مهاجرت بین شهری در سطح کشور..... ۲۰۳
- نقشه ۶۷: شدت پیوندهای جمعیتی سکونت‌گاه‌های شهری بالای ۱۰۰ هزار نفر..... ۲۰۶
- نقشه ۶۸: طبقه‌بندی پیوندی سکونتگاه‌ها..... ۲۱۱
- نقشه ۶۹: ارتباط میان حمل و نقل و پیوندهای میان سکونتگاه‌ها..... ۲۱۵
- نقشه ۷۰: طبقه‌بندی پهنه‌ها بر اساس پیوندهای بین سکونتگاه‌ها..... ۲۱۶
- نقشه ۷۱: طبقه‌بندی پهنه‌ها بر اساس پیوندهای بین سکونتگاه‌ها با در نظر گرفتن تهران به عنوان سطح اول..... ۲۱۷

این بخش از مطالعات به بررسی پیوند بین سکونت‌گاه‌های موجود در سطح ملی، بین استان‌ها و سکونت‌گاه‌های دارای بیش از ۱۰۰ هزار نفر جمعیت و همچنین پیوندهای فراملی پرداخته است. هدف از انجام مطالعات این بخش، شناسایی پیوندهای بین سکونت‌گاه‌ها و همچنین نوع و شدت جریان بین آنها در راستای برنامه‌ریزی توسعه آتی بوده است.

در این مطالعات، بررسی شبکه حمل و نقل با استفاده از نحوه برخورداری از انواع مدهای حمل و نقلی صورت گرفته است. مطالعات پیوندهای فیزیکی در دو دسته پیوندهای کالا و مسافر انجام شده است و پیوندهای مالی و پیوندهای جمعیتی نیز دو بخش دیگر از مطالعات پیوندهای موجود است. بخش پایانی مطالعات به سطح‌بندی سکونت‌گاه‌ها بر اساس پیوندهای آنها پرداخته است. این سطح‌بندی بر اساس نتایج پیوندهای کالا، مسافر، مالی و جمعیتی و همچنین بر اساس برخورداری از شبکه حمل و نقل صورت گرفته است.

نتایج مطالعات طبق انتظارات نشان‌دهنده پیوندهای قوی استان تهران در سطح اول و در سطح دوم استان‌هایی مانند خراسان رضوی، اصفهان، فارس و آذربایجان شرقی قرار دارند که پیوندهایی نسبتاً قوی دارند.

نکته حائز اهمیت و جالب توجه در این مطالعات، نبود پیوندهای قوی و قابل توجه در پهنه شرقی و لزوم برنامه‌ریزی برای این مناطق است. از طرفی، بنا به رسالت مطالعات بر مبنای توزیع جمعیت و فعالیت در سطح سکونت‌گاه‌های موجود، بر این اساس، ضرورت مطالعات برای سکونت‌گاه‌های میانی بیش از پیش نمایان می‌شود. شهرها به‌عنوان نظام‌هایی پویا و در عین حال پیچیده در فرایند توسعه اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و ساختار فضایی بهینه سرزمین نقش تعیین‌کننده‌ای دارند. در چند دهه اخیر سکونت‌گاه‌های شهری از نظر تراکم، جمعیت و پیچیدگی با سرعت زیادی رشد یافته‌اند. این گسترش در کشورهای در حال توسعه حادث است، به طوری که یکی از بارزترین ویژگی‌های شهرنشینی در این کشورها توزیع فضایی نامناسب شهرهاست؛ به عبارت دیگر، شکل‌گیری و توسعه شهرهای کوچک و بزرگ در نظام‌های شهری کشورهای صنعتی عمدتاً هماهنگ با مراحل رشد و توسعه صنعتی بوده و دارای الگوی متعادلی است، اما در کشورهای در حال توسعه رشد سریع شهرنشینی با توسعه صنعتی و اقتصادی همسان نبوده و در نتیجه مشکلاتی را برای نظام‌های شهری ایجاد کرده است.

این امر موجب شکل‌گیری شهرهای بزرگ هم از منظر جمعیت و هم از منظر وسعت شده است. شهرهایی که همچون سیاه‌چاله در نظام شهری و منطقه خود عمل کرده‌اند و نیروی انسانی و سرمایه را در خود جای می‌دهند و سبب شکل‌گیری پدیده بزرگ‌سری^۱ و نخست‌شهری می‌شوند. نظام شهری حاکم بر کشور به تبعیت از توسعه دهه‌های اخیر بدین شکل بوده است. شهر تهران به‌عنوان مرکز ایران و عمدتاً مراکز استانی به‌عنوان شهرهای اصلی و نخست‌شهر منطقه‌ای عمل می‌کنند. شهرهای بزرگ با عدم پیوستگی کامل به شهرهای میانی و کوچک از بالاترین توان رشد برخوردار بوده و اکثر سطوح عالی خدماتی را به خود اختصاص داده‌اند.

۱. Macrosefali

این مطالعات با بهره‌گیری از اطلاعات و آمارهای موجود در بخش حمل و نقل، کالا و مسافر، مالی و جمعیتی، ارتباطات و جریان‌ات بین سکونت‌گاه‌ها و درنهایت سلسله‌مراتب و رتبه‌بندی سکونت‌گاه‌ها از منظر پیوندهای بین آنها را بررسی می‌کند.

انجام مطالعات پیوندها، جهت شناسایی ارتباطات بین سکونت‌گاه‌ها و شناسایی شدت روابط بین سکونت‌گاه‌ها جهت شناسایی برنامه‌ریزی و توزیع سکونت و فعالیت، امری ضروری می‌نماید.

۱- توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاهها

حمل و نقل، انتقال اشخاص و کالاها از نقطه‌ای به نقطه دیگر است. صنعتی که به تجهیز ملزومات حمل و انتقال اشخاص و کالاها می‌پردازد، بخش مهمی از اقتصاد ملی را تشکیل می‌دهد که به «صنعت حمل و نقل» شهرت یافته است. این صنعت سه بخش اساسی دارد: ۱- تجهیزات ساختاری که مشتمل است بر شبکه‌های حمل و نقل (مانند جاده‌ها، خطوط راه‌آهن و...) و ترمینال‌ها (مانند بندر، فرودگاه‌ها)؛ ۲- وسایل حمل و نقل مانند کامیون‌ها، هواپیماها؛ و ۳- عملکرد یعنی ضوابطی که وسایل حمل و نقل بر اساس آن در شبکه‌های حمل و نقل حرکت می‌کنند مانند ضوابط قانونی و آیین‌نامه‌های حمل و نقل.

در کشور ایران متولی بخش حمل و نقل درون‌شهری (داخل شهر) وزارت کشور و شهرداری‌ها بوده و در سطح بین‌شهری و بین‌المللی (خارج از کشور) وزارت راه و شهرسازی این امور را به عهده دارند. هر کدام از بخش‌های حمل و نقل برون‌شهری نیز به دلیل تفاوت در زیرساخت و بهره‌برداری، زیر نظر یکی از سازمان‌های تابعه وزارت راه و شهرسازی به صورت مجزا و با قوانین مربوط به آن است.

۱- حمل و نقل جاده‌ای زیر نظر سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای و معاونت ساخت و نگهداری راه‌های روستایی؛

۲- حمل و نقل ریلی زیر نظر راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران؛

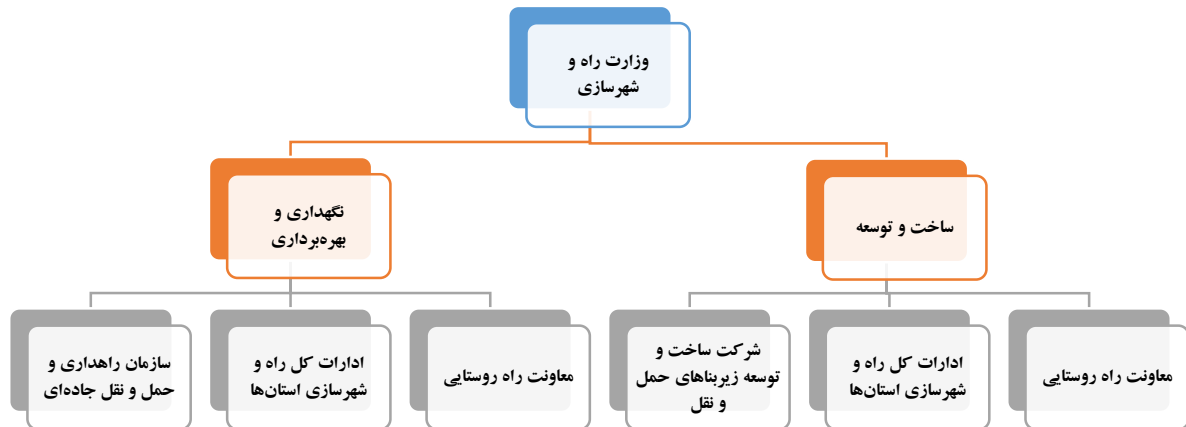
۳- حمل و نقل هوایی زیر نظر سازمان هواپیمایی کشوری؛

۴- حمل و نقل دریایی زیر نظر سازمان بندر و دریانوردی.



شکل ۱: مدها و روش‌های حمل و نقلی مورد مطالعه در بررسی پیوند بین سکونتگاه‌های کشور

در این میان وظیفه مطالعات و ساخت آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها با شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل و وظیفه بهره‌برداری و نگهداری از آنها با سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای است. در شکل ۲ نحوه تقسیم وظایف و حوزه مسئولیت در بخش حمل و نقل جاده‌ای در معاونت‌ها و سازمان‌های زیرمجموعه وزارت راه و شهرسازی نشان داده شده است.



شکل ۲: ساختار دولت در سامانه حمل و نقل جاده‌ای

همان‌طور که گفته شد انواع حمل و نقل شامل حمل و نقل هوایی، ریلی، جاده‌ای و دریایی است. چنانچه حمل و نقل توسط ترکیبی از انواع مذکور صورت گیرد، حمل و نقل چندکیفیتی یا مرکب^۱ نامیده می‌شود. حمل و نقل مرکب گاه توسط شخص واحد صورت می‌گیرد که تجهیزات مختلف حمل و نقل را در اختیار دارد و گاه توسط چند شخص یا مؤسسه که با یکدیگر تلفیق شده‌اند. در مواردی نیز واسطه‌ها مانند فورواردها^۲ عامل حمل و نقل مرکبند. در عرف تجاری اصطلاح حمل سراسری^۳ معرف یک شیوه مستقل حمل و نقل نیست، بلکه ناظر بر مواردی است که حمل و نقل، اعم از آنکه ساده یا مرکب باشد، توسط بیش از یک شرکت یا مؤسسه حمل و نقل صورت می‌گیرد.

جمهوری اسلامی ایران؛ از جمله کشورهایی است که به لحاظ قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب از مزایای ترانزیتی خوبی بهره‌مند بوده و با گسترش شبکه حمل و نقل و ارتباط مطمئن و کارآمد می‌تواند از این مزایا در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به نحو مطلوب استفاده کند. در جنوب ایران، خلیج فارس قرار دارد که کشورهای عمده تولیدکننده نفت جهان را در خود جای داده است. این منطقه به‌عنوان گلوگاه انرژی جهان محسوب می‌شود. در شمال ایران نیز دریای خزر قرار دارد که بهترین پل ارتباطی میان کشورهای ایران، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان است و می‌تواند نقش مهمی در تجارت میان این کشورها ایفا کند. از سوی دیگر، ایران از غرب و شرق با کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان و افغانستان همسایه است. به عبارتی، می‌توان گفت ارتباط ایران با ۱۵ کشور جهان از طریق مرزهای آبی و خاکی برقرار می‌شود و در عین حال نیز ایران به‌نوبه خود می‌تواند به‌عنوان پل ارتباطی میان این کشورها (با یکدیگر و سایر مناطق جهان) ایفای نقش کند. از طرف دیگر، این کشورها جمعیت بزرگی را

1. Combined/ Multimodal Transport
2. Forwarding Agent or Shipping Agent
3. Through Transport

در خود جای داده و از درآمدهای زیادی نیز برخوردارند که این عامل نیز به نوبه خود علاوه بر در اختیار داشتن منابع و ثروت‌های ملی خدادادی می‌تواند به عنوان عامل توسعه ترانزیت و تجارت در منطقه مؤثر باشد. ارتباط کشورهای آسیای میانه با خلیج فارس و همچنین برقراری رابطه تجاری بین شرق آسیا با کشورهای اروپایی از طریق ایران بسیار مقرون به صرفه است، به نحوی که بسیاری از این کشورها به دنبال آن هستند تا چنین روابطی را از طریق ایران برقرار کنند.

در این بخش از مطالعات آمایش کشور به بررسی امکانات و زیرساخت‌های مختلف و متنوع حمل و نقلی و پیونددهنده سکونتگاه‌های شهری و روستایی کشور پرداخته شده و در ادامه جریان‌های فیزیکی، کالایی و مالی در سطوح مختلف استانی، ملی و فراملی مورد بررسی و تحلیل قرار خواهد گرفت و در نهایت به سطح‌بندی و طبقه‌بندی سکونتگاه‌ها برحسب قدرت پیوندهای مختلف آن‌ها پرداخته خواهد شد.

روش‌شناسی

تحلیل شبکه پیوندهای فیزیکی، نوعی روش‌شناسی برای بررسی و مطالعه ساختار میان افراد، گروه‌ها و سازمان‌ها، جریان‌های مالی است که به توضیح تنوع‌های موجود در باورها، رفتارها و دستاوردها کمک می‌کند. در رابطه ارزیابی شده فقط وجود یک رابطه مهم نیست، شدت یا کثرت رابطه مهم است. نظریه شبکه عموماً به عقاید مختلفی اشاره می‌کند. برای مثال هم نظریه تشکیل پیوند و هم نظریه مزایای سرمایه اجتماعی را می‌توان نظریه شبکه دانست. در نظریه تشکیل پیوند، خصوصیت‌های شبکه، متغیر وابسته‌اند و این نظریه به مقدمات پدیده‌های شبکه‌ای می‌پردازد. در نظریه سرمایه اجتماعی، ساختار شبکه متغیر مستقل است و این نظریه پیامدهای پدیده‌های شبکه‌ای را بررسی می‌کند. بورگاتی نظریه شبکه را به مثابه روندها و مکانیسم‌هایی می‌داند که خصوصیت‌های شبکه را به پیامدهای مطلوب مربوط می‌کنند.

مدل تحلیل شبکه به وسیله محققان مطالعه شبکه‌های اجتماعی، تقریباً ۶۰ سال است که مورد استفاده قرار می‌گیرد. هدف از این مدل، آزمایش کمی مشخصات اتفاقی و نسبت‌های اجتماعی بین عاملین یک شبکه است. فعل و انفعال بین افراد از قبیل نسبت‌های شخصی، رفاقتی و رهبری و فعل و انفعال بین گروه‌ها و مطالعه جهانی جوامع و مطالعه رفتار سیاسی و مطالعه بخش قدرت از کاربردهای این روش است. تحلیل شبکه اجتماعی ممکن است یک تعمیم‌دهنده به تکنیک‌های تحلیلی داده-استاندارد و آمار عملی باشد که معمولاً بر روی مشاهدات واحدها و مشخصات آن‌ها تکیه دارد. روش تحلیل شبکه در زمره روش‌های رابطه‌ای و واحد تحلیل در آن، روابطی است که داده‌های یادشده می‌توانند به طور مثال شامل داده‌های روابط بین شهری، فعل و انفعال بین مردم یا طرز برخورد شخصی و گروهی باشد.

یک شبکه مجموعه‌ای از اقلام^۱ که راس^۲ نامیده می‌شوند و روابط^۳ بین آنهاست؛ اما برای نخستین بار واژه شبکه شهری با به میان آمدن مفهوم کارکردی «سیستم شهری» توسط بری (Berry, 1964)، به معنای گروهی از شهرهای وابسته و مرتبط به یکدیگر به کار برده شد. مبتنی بر این مفاهیم، نظام شهری را متشکل از دو عنصر سکونتگاه‌های شهری به‌عنوان نقاط و روابط بین‌شهری برشمرده که در انواع مختلفی از جریان نظیر افراد، کالاها، پول و اطلاعات (Hall and Hay, 1980 & Parr, 2004) تبلور می‌یابند. در این مطالعات شناسایی و تحلیل پیوندهای بین‌شهری، معطوف به مطالعه ویژگی‌های مربوط به دو عنصر «راس» و «رابطه» است. در هر شبکه، «اندازه» از ویژگی‌های رئوس و «وزن»، «جهت» و «توزیع» از ویژگی‌های روابط است. این ویژگی‌ها از آنجا ناشی می‌شوند که در تحلیل شبکه، علاوه بر این که روابط دارای خواص هستند، آرایش و توزیع فضایی آنها نیز دارای خواص است. بر این اساس، «کل» خواص متمایز از اجزا دارد و به‌عنوان یک سازمان اجتماعی کلان، خود از سطوحی تشکیل شده که هر یک دارای خواص سازمانی خاص خود است که ساختار اجتماعی^۴ نامیده می‌شود و مانند رئوس و روابط، حائز نوعی منزلت هستی‌شناختی است. در این مطالعات، مؤلفه‌های تحلیل تعاملات فضایی در سطح کشور بر اساس آمار جریان کالا و مسافر مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته که در ادامه به‌صورت مختصر توضیح داده شده است.

مؤلفه همبستگی شبکه

در هر شبکه، رئوس از طریق روابط به یکدیگر اتصال می‌یابند، بنابراین سطح یکپارچگی شبکه تابعی از مجموع روابط درون آن است. سنجش این ویژگی، از طریق مؤلفه همبستگی شبکه ممکن می‌شود. این مؤلفه قادر است شبکه مورد تحلیل را در طیفی پیوسته از حالت کاملاً گسسته که در آن هیچ‌یک از رئوس با یکدیگر در پیوند قرار ندارند تا کاملاً همبسته و شبکه‌ای که در آن همه رئوس دارای حداکثر پیوند ممکن با یکدیگر هستند، تعریف کند.

مؤلفه شدت شبکه

مؤلفه همبستگی شبکه تنها بر بود و نبود پیوندها که اصطلاحاً «توپولوژی شبکه» خوانده می‌شود، تمرکز دارد و شدت جریان منتسب بر هر پیوند را که در «شبکه‌های وزنی» موضوعیت دارد در نظر نمی‌گیرد. از این رو مؤلفه شدت شبکه بر سنجش چگونگی توزیع شدت جریان در سطح شبکه تمرکز دارد و پیکره‌بندی آن را در طیفی پیوسته از حالت کاملاً غیرمتمرکز که در آن پراکنش کاملاً برابری از شدت جریان در میان رئوس وجود دارد تا حالت کاملاً متمرکز که در آن شدت جریان به تمامی متمرکز به یک راس است، قرار می‌دهد.

1. Item
2. Vertice
3. Connections
4. Community Structure

مرکزیت رئوس

این مؤلفه با توجه به شدت جریان‌های منتسب به هر راس، سطح تسلط و مرکزیت آنها را در شبکه اندازه‌گیری می‌کند و با سنجش بزرگی رئوس نسبت به یکدیگر، چشم‌اندازی از پیکره‌بندی شبکه در طیفی پیوسته از حالت کاملاً تک‌مرکزی تا کاملاً چندمرکزی ارائه می‌دهد؛ به طوری که نظام تک‌مرکزی به شرایطی اشاره دارد که در آن تنها یک یا تعداد بسیار کمی از نقاط در نتیجه تمرکز کارکردهای تخصص‌یافته بر کل نظام تمرکز دارد، در مقابل نظام کاملاً چندمرکزی به شرایطی برمی‌گردد که در نتیجه توزیع فرصت‌های تخصص‌یافته، چند شهر با مرکزیت مشابه و بدون داشتن تفوق نسبت به یکدیگر عمل می‌کنند و نظام به طور مشخص فاقد نقطه یا نقطه مثبت است. به عبارت دیگر، این مؤلفه منبعث از رهیافت تعاملی و رویکرد شبکه‌مبنا، بر پایه جریاناتی که میان شهرها در گردش است و متناسب با شدت جریاناتی که در کنش با هریک قرار دارد، سلسله‌مراتبی از آنها ارائه می‌دهد.

تراکم شبکه

این شاخص به وسیله تعداد کمان‌های موجود به بیشترین تعداد کمان‌های ممکن در این شبکه بیان می‌شود، به این مفهوم یا شاخص، شدت حضور پیوندها را در شبکه مورد سنجش قرار می‌دهد. هرچه مقدار به دست آمده برای آن به رقم ۱ نزدیک‌تر باشد، نشان‌دهنده تعداد بیشتر پیوندها در تعداد ثابتی از رئوس و در مشابهت آرایش فضایی شبکه با الگوی شبکه‌ای است.

درجه مرکزیت توپولوژیکی شبکه

درجه مرکزیت توپولوژیکی یک شبکه عبارت است از مجموع اختلاف حداکثر درجه مرکزیت رئوس از درجه مرکزیت هریک از آنها در شبکه موجود، تقسیم بر بیشینه ممکن این عبارت در شبکه‌ای با اندازه مشابه، به طوری که هرچه مقادیر به دست آمده برای این شاخص بالاتر باشد از مشابهت بیشتر شبکه مورد تحلیل با شبکه‌ای ناهمبسته و غیرمنسجم که تعداد کمتری از روابط بین رئوس را در خود جای داده، حکایت دارد.

مؤلفه تقارن و سازوکاری شبکه

پیوندهای میان رئوس به ماهیت رابطه، می‌توانند جهت‌دار یا بی‌جهت باشند. از این رو مؤلفه تقارن و سازوکاری با تمرکز بر جهت تعاملات مورد تحلیل قرار می‌گیرد و تعاملات میان شهرها می‌تواند در طیفی کاملاً نامتقارن (که دارای رابطه یک‌طرفه است) تا کاملاً متقارن (که دارای رابطه دوطرفه است)، قرار گیرد.

مؤلفه سطوح و سلسله‌مراتب

توزیع روابط در میان رئوس فقط در کلیت شبکه ناهمگن نیست، بلکه در سطح محلی نیز با تمرکز بالای روابط درون گروه‌های خاص و سطح پایین روابط بین این گروه‌ها، ناهمگن است. این مؤلفه، پیکره‌بندی اجتماعی شبکه را در طیفی پیوسته از حالت کاملاً منفرد تا حالت کاملاً خوشه‌ای قرار می‌دهد.

شاخص آنتروپی

این شاخص که به‌طور اختصاری (EI) نامیده می‌شود، شاخصی است که در سطح شبکه عمل می‌کند. این شاخص، وسعت و گستردگی توزیع یکنواخت برهم کنش‌ها را در سطح شبکه از طریق رابطه زیر اندازه‌گیری می‌کند:

«آنتروپی در روش تحلیل جریان شبکه»

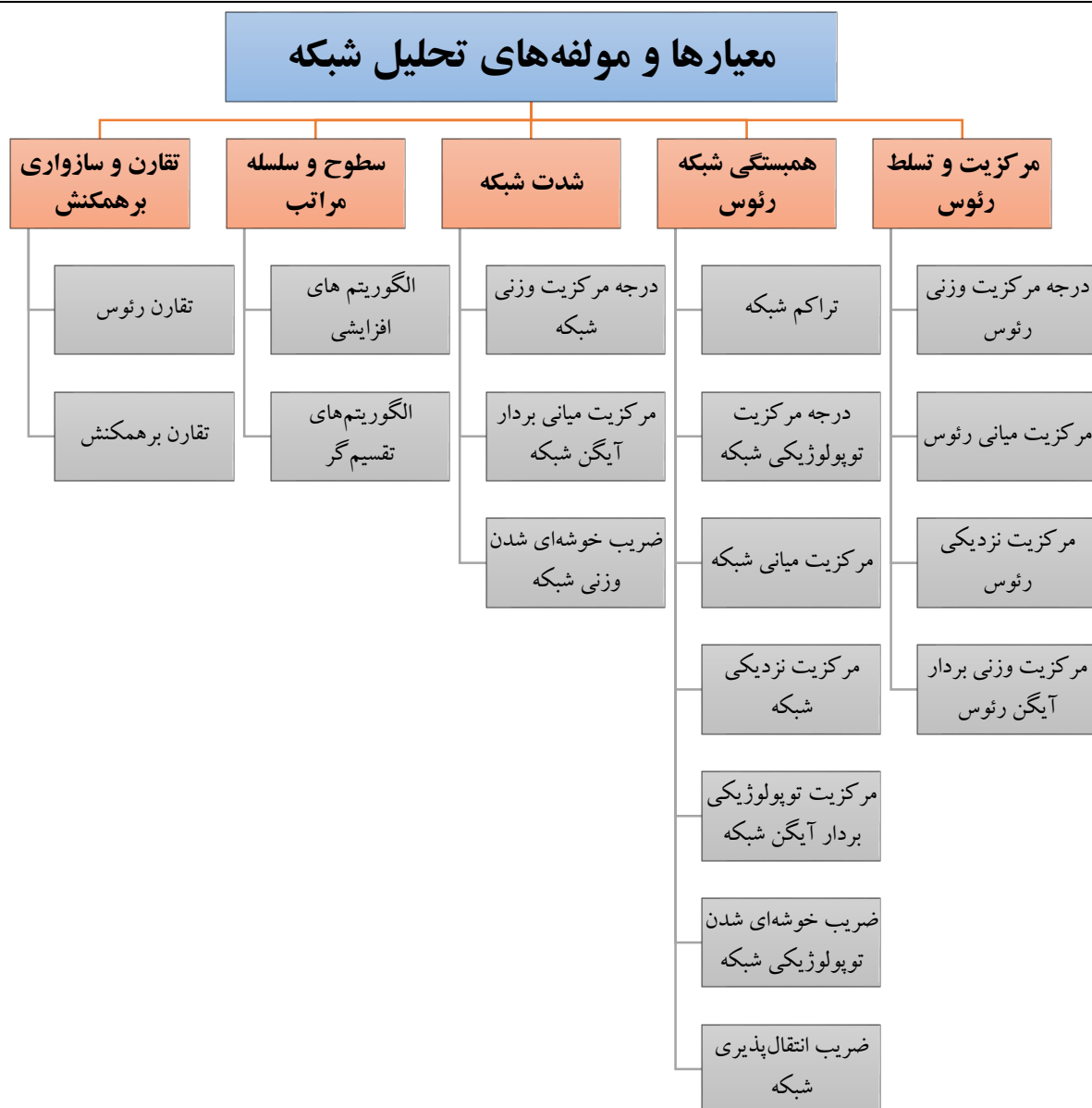
$$EI = -\sum_{i=1}^L \frac{(z_i) \ln(z_i)}{\ln(L)} \quad (1)$$
$$0 \leq EI \leq 1$$

که در آن

i: پیوند موجود در شبکه ($l = 1, 2, 3, \dots, L$)

Z_i : نسبت جریان‌های روی پیوند i در نسبت با مجموع جریان‌ها بر روی تمامی پیوندها در شبکه

EI می‌تواند به‌عنوان سنج‌ای در تحلیل شبکه در نظر گرفته شود، به‌طوری که چنانچه مقدار به دست آمده برای این شاخص برابر 1 باشد بیانگر شبکه‌ای با ساختار کاملاً چندمرکزی و به‌طور متقابل در صورتی که عدد به دست آمده برای این شاخص برابر صفر باشد، بیانگر شبکه‌ای با ساختار کاملاً تک‌مرکزی است. در این مطالعات از نظریه شبکه و به‌منظور تحلیل جریان‌ات کالا، مسافر، جریان‌ات مالی، مهاجرت‌های جمعیتی و نرم‌افزار مورد استفاده به‌منظور سنجش شدت یا ضعف پیوندها، نقش ارتباطی گره‌ها و... با UCINET و NetDraw است.

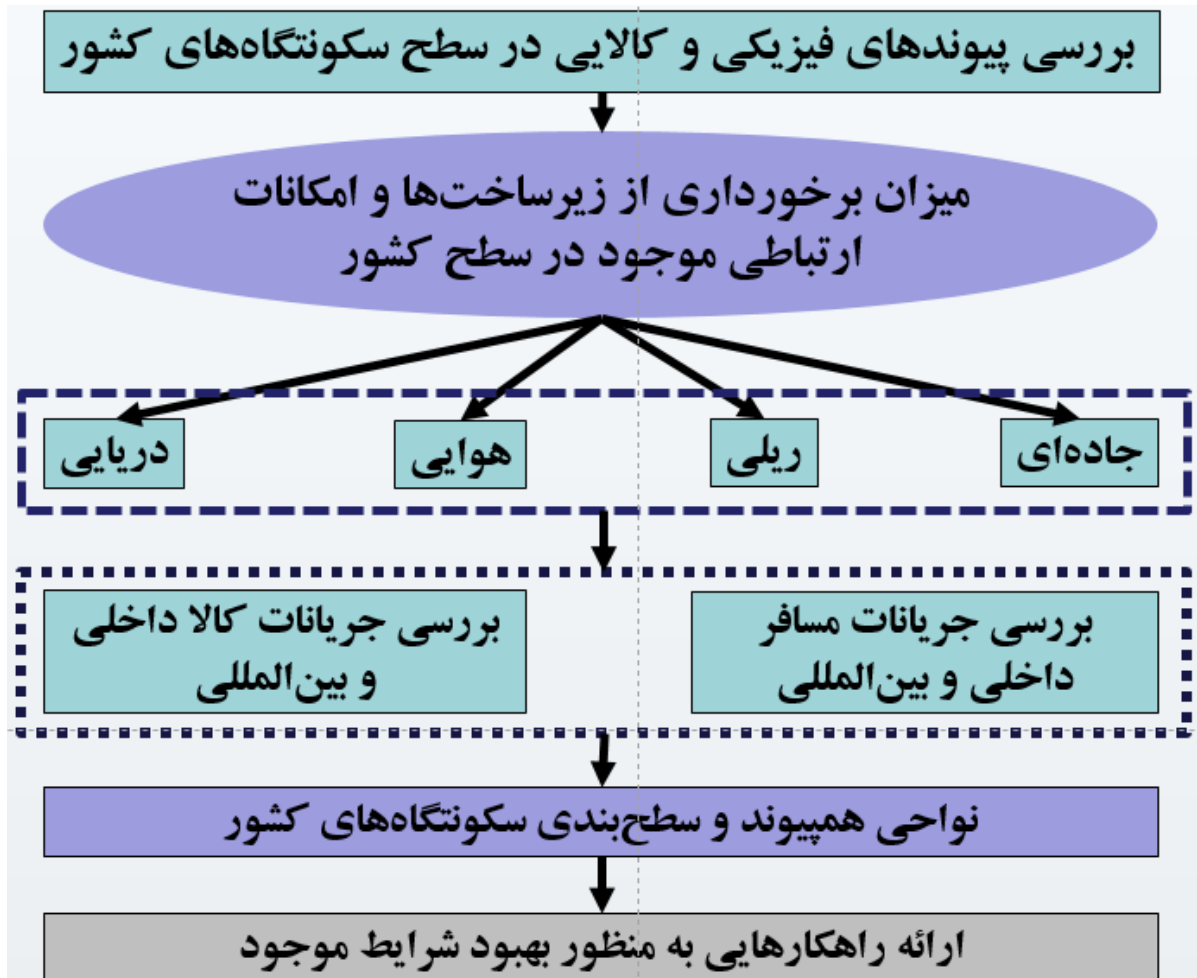


شکل ۳: معیارها و مؤلفه‌های تحلیل شبکه

۱-۱- پیوندهای فیزیکی و کالایی

به منظور بررسی پیوندهای فیزیکی و کالایی در سطح استانی و ملی در ابتدا به بررسی امکانات و زیرساخت‌های استان‌های کشور بر اساس مدهای مختلف حمل و نقلی (حمل و نقل زمینی، ریلی، هوایی و دریایی) پرداخته و در ادامه با استفاده از اطلاعات و داده‌های مربوط به جریان مسافر و کالا بین سکونتگاه‌های کشور (در سطح استان و شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر) به تجزیه و تحلیل میزان پیوند موجود بین سکونتگاه‌های پرداخته شده است. در نهایت نیز جریان‌های فیزیکی و کالایی در سطح فراملی مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته است.

هدف اصلی از انجام این بخش نیز استخراج سکونتگاه‌ها و استان‌های هم‌پیوند در سطح کشور و درنهایت ارائه راهکارهایی به‌منظور بهبود وضعیت و شرایط موجود است.



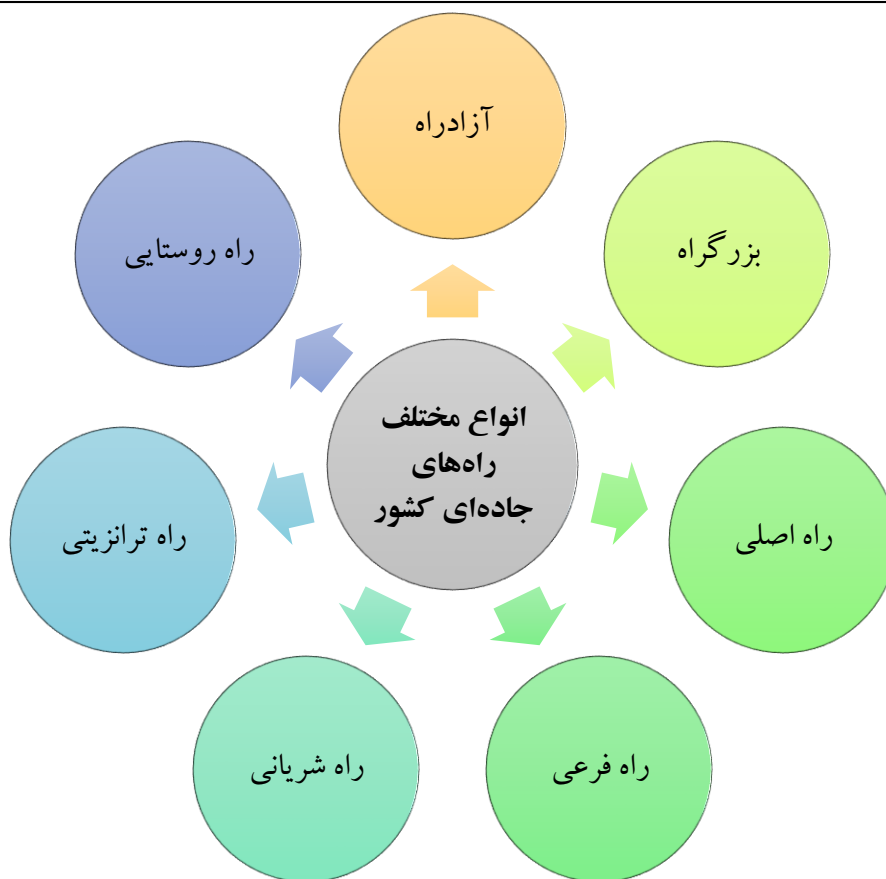
شکل ۴: مراحل انجام مطالعات پیوندهای فیزیکی و کالایی در سطح کشور

۱-۱-۱- بررسی میزان برخورداری کشور به زیرساخت‌های ارتباطی و حمل و نقل

در این بخش از مطالعات به بررسی زیرساخت‌ها و امکانات زیربنایی حمل و نقلی در سطح استان‌های کشور و نحوه دسترسی به این امکانات به‌منظور برقراری پیوندها و جریان‌های کالایی و مسافرتی پرداخته شده است. آمار و اطلاعات امکانات و زیرساخت‌های کشور مربوط به سازمان حمل و نقل جاده‌ای و وزارت راه و شهرسازی در سال ۱۳۹۷ است.

میزان برخورداری به امکانات و زیرساخت‌های حمل و نقل جاده‌ای

در این بخش به بررسی میزان برخورداری کشور به انواع مختلف راه‌های جاده‌ای کشور پرداخته شده است که شامل آزادراه، بزرگراه، راه اصلی، راه روستایی، راه ترانزیتی، راه فرعی و راه شریانی است.



شکل ۱: انواع مختلف راه‌های کشور به منظور بررسی میزان برخورداری کشور به حمل و نقل جاده‌ای

جدول ۱ و ۲ طول و درصد راه‌های تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و شهرسازی در سطح کشور (بدون راه‌های روستایی) تا پایان سال ۱۳۹۷ را نشان می‌دهد. همان‌گونه که مشاهده می‌شود کشور ایران در پایان سال ۱۳۹۷ دارای مجموع ۲۴۰۱ کیلومتر آزادراه، ۱۸۱۲۲ کیلومتر بزرگراه، ۲۵۸۱۴ کیلومتر راه اصلی، ۴۲۵۳۶ کیلومتر راه فرعی و در مجموع ۸۸۸۷۳ کیلومتر راه تحت حوزه استحفاظی راه و شهرسازی بدون راه‌های روستایی است.

برخورداری از آزادراه

استان اصفهان با ۳۹۹ کیلومتر (۱۶/۶ درصد از کل کشور)، آذربایجان شرقی با ۲۳۴ کیلومتر (۹/۷ درصد)، قم با ۲۲۹ کیلومتر (۹/۵ درصد)، قزوین با ۲۱۷ کیلومتر (۹/۰ درصد) بیشترین حجم آزادراه‌های کشور را به خود اختصاص داده است. استان‌های مرکزی (۸/۶ درصد)، زنجان (۸/۳ درصد) و تهران (۸/۲ درصد) از دیگر استان‌های با بیشترین طول آزادراه در کشور هستند (جدول ۱ و ۲).

برخورداری از بزرگراه

استان اصفهان با ۲۰۲۴ کیلومتر (۱۱/۲ درصد)، کرمان با ۱۹۴۳ کیلومتر (۱۰/۷ درصد)، فارس با ۱۶۶۸ کیلومتر (۹/۲ درصد) و خراسان رضوی با ۱۱۰۰ کیلومتر (۶/۱ درصد) بیشترین طول بزرگراه‌ها را به خود اختصاص

داده‌اند. استان‌های خوزستان (۵/۷ درصد) و مازندران (۴/۴ درصد) از دیگر استان‌های با بیشترین طول بزرگراه در کشور هستند (جدول ۱ و ۲).

برخورداری از راه اصلی

استان‌های خوزستان (۱۰/۴ درصد)، فارس (۱۰/۱ درصد)، اصفهان (۷/۵ درصد)، کرمان (۷/۴ درصد)، سیستان و بلوچستان (۷/۲ درصد)، خراسان جنوبی (۵/۵ درصد) و خراسان رضوی (۵/۰ درصد) بیشترین درصد راه اصلی را به خود اختصاص داده‌اند (جدول ۱ و ۲).

برخورداری از راه فرعی

استان‌های سیستان و بلوچستان (۱۰/۰ درصد)، فارس (۹/۵ درصد)، خراسان جنوبی (۹/۳ درصد)، خراسان رضوی (۹/۳ درصد) و کرمان (۶/۴ درصد) بیشترین درصد راه فرعی را نسبت به کل کشور به خود اختصاص داده‌اند (جدول ۱ و ۲).

مجموع کل راه‌های بین شهری (بدون راه روستایی)

در مجموع مساحت کل راه‌های بین‌شهری استان‌های فارس (۹/۴ درصد)، کرمان (۷/۵ درصد)، خراسان رضوی (۷/۲ درصد)، سیستان و بلوچستان (۷/۲ درصد)، اصفهان (۶/۷ درصد)، خراسان جنوبی (۶/۶ درصد)، خوزستان (۵/۷ درصد) و آذربایجان شرقی (۴/۰ درصد) بیشترین درصد مجموع راه‌های بین‌شهری را نسبت به کل کشور به خود اختصاص داده‌اند (جدول ۱ و ۲).

برخورداری از راه‌های شریانی

بر اساس آمار موجود طول کل راه‌های شریانی کشور برابر با ۳۴۶۳۵ کیلومتر است که استان‌های فارس (۷/۶ درصد)، سیستان و بلوچستان (۷/۴ درصد)، کرمان (۷/۱ درصد)، خراسان رضوی (۶/۷ درصد)، اصفهان (۵/۸ درصد) و خراسان جنوبی (۵/۵ درصد) بیشترین درصد حجم راه‌های شریانی را به خود اختصاص داده‌اند (جدول ۳).

برخورداری از راه‌های ترانزیتی

مجموع طول راه‌های ترانزیتی کشور در سال ۱۳۹۷ برابر با ۲۵۲۴۵ کیلومتر است که استان‌های سیستان و بلوچستان (۸/۶ درصد)، خراسان رضوی (۸/۲ درصد)، خوزستان (۶/۵ درصد)، اصفهان (۵/۸ درصد)، کرمان (۵/۸ درصد) و فارس (۵/۶ درصد) بیشترین درصد راه‌های ترانزیتی را به خود اختصاص داده‌اند (جدول ۳).

برخورداری از راه‌های روستایی

جدول ۴ و ۵ طول و درصد راه‌های روستایی تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و شهرسازی در سطح کشور مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته است. همان‌گونه مشاهده می‌شود مجموع طول راه‌های روستایی در کشور

نظام سکوئهای و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پویانمای اصلی بین سکوئها)

برابر با ۱۳۲۴۷۹ کیلومتر که ۱۱۰۳۱۸ کیلومتر آن آسفالته (۸۳/۳ درصد) و ۲۲۱۶۱ کیلومتر شوسه (۱۶/۷ درصد) است. استان‌های خوزستان (۶/۹ درصد)، فارس (۶/۵ درصد)، خراسان رضوی (۶/۰ درصد)، سیستان و بلوچستان (۵/۶ درصد)، کرمان (۵/۳ درصد)، خراسان جنوبی (۵/۲ درصد) و گیلان (۵/۲ درصد) بیشترین درصد سهم جاده‌های روستایی (آسفالت و شوسه) را به خود اختصاص داده‌اند. استان‌های یزد، خراسان شمالی، بوشهر، چهارمحال و بختیاری، تهران، ایلام، سمنان، البرز و قم کمترین درصد طول راه‌های روستایی را به خود اختصاص داده‌اند (جدول ۴ و ۵).

جدول ۱: طول راه‌های تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و شهرسازی در سطح کشور (بدون راه‌های روستایی) تا پایان سال ۱۳۹۷ (کیلومتر)

رتبه در کشور	سهم استان	جمع	راه فرعی	راه اصلی	بزرگراه	آزادراه	نام استان
۱	۹,۴	۸۳۳۹	۴۰۵۲	۲۶۱۹	۱۶۶۸	۰	فارس
۲	۷,۵	۶۶۲۹	۲۷۱۲	۱۹۱۸	۱۹۴۳	۵۶	کرمان
۳	۷,۲	۶۴۳۲	۳۹۴۰	۱۲۸۱	۱۱۰۰	۱۱۱	خراسان رضوی
۴	۷,۲	۶۴۲۵	۴۲۶۱	۱۸۶۵	۲۹۹	۰	سیستان و بلوچستان
۵	۶,۷	۵۹۵۸	۱۶۰۷	۱۹۲۸	۲۰۲۴	۳۹۹	اصفهان
۶	۶,۶	۵۹۰۵	۳۹۴۷	۱۴۳۰	۵۲۸	۰	خراسان جنوبی
۷	۵,۷	۵۰۴۸	۱۱۹۸	۲۶۷۳	۱۰۴۲	۱۳۵	خوزستان
۸	۴,۰	۳۵۶۸	۱۸۹۵	۸۷۲	۵۶۷	۲۳۴	آذربایجان شرقی
۹	۳,۴	۳۰۴۹	۱۷۷۴	۵۹۱	۶۵۰	۳۴	هرمزگان
۱۰	۳,۲	۲۸۳۱	۱۸۹۱	۵۲۳	۴۱۷	۰	کرمانشاه
۱۱	۳,۱	۲۷۸۷	۱۸۶۴	۵۶۸	۳۵۲	۳	آذربایجان غربی
۱۲	۲,۸	۲۴۴۷	۹۹۲	۶۳۰	۷۸۹	۳۶	مازندران
۱۳	۲,۶	۲۳۲۸	۹۸۵	۶۵۷	۶۸۶	۰	یزد
۱۴	۲,۴	۲۰۹۲	۸۴۵	۵۷۶	۶۷۱	۰	بوشهر
۱۵	۲,۳	۲۰۷۵	۱۰۲۳	۳۳۶	۶۳۱	۸۵	همدان
۱۶	۲,۲	۱۹۳۳	۸۱۴	۴۵۰	۴۶۲	۲۰۷	مرکزی
۱۷	۲,۱	۱۸۹۳	۱۰۷۷	۳۱۳	۴۴۷	۵۶	گیلان
۱۸	۲,۰	۱۸۰۹	۵۷۰	۶۷۸	۴۵۷	۱۰۴	لرستان
۱۹	۲,۰	۱۷۵۸	۱۰۹۲	۴۷۷	۱۸۹	۰	کهگیلویه و بویراحمد
۲۰	۱,۹	۱۶۵۰	۶۶۲	۷۱۶	۲۷۲	۰	کردستان
۲۱	۱,۸	۱۶۳۰	۹۷۶	۳۴۰	۱۱۴	۲۰۰	زنجان
۲۲	۱,۸	۱۶۱۶	۵۴۶	۳۴۹	۶۹۱	۳۰	سمنان
۲۳	۱,۸	۱۶۰۴	۷۰۱	۷۵۰	۱۵۳	۰	اردبیل
۲۴	۱,۷	۱۵۳۶	۸۷۲	۵۷۰	۹۴	۰	ایلام
۲۵	۱,۵	۱۳۷۳	۵۵۷	۲۲۴	۳۷۵	۲۱۷	قزوین
۲۶	۱,۵	۱۳۵۱	۷۴۵	۴۲۳	۱۷۳	۰	خراسان شمالی
۲۷	۱,۵	۱۳۱۸	۲۹۱	۷۶۱	۲۶۶	۰	چهارمحال و بختیاری
۲۸	۱,۴	۱۲۶۰	۲۵۲	۷۲۴	۲۸۴	۰	گلستان
۲۹	۱,۲	۱۰۶۲	۱۴۹	۲۶۲	۴۵۴	۱۹۷	تهران
۳۰	۰,۹	۷۶۶	۱۵۱	۱۵۴	۲۳۲	۲۲۹	قم
۳۱	۰,۵	۴۰۱	۹۵	۱۴۶	۹۲	۶۸	البرز

رتبه در کشور	سهام استان	جمع	راه فرعی	راه اصلی	بزرگراه	آزادراه	نام استان
-	۱۰۰,۰	۸۸۸۷۳	۴۲۵۳۶	۲۵۸۱۴	۱۸۱۲۲	۲۴۰۱	مجموع
-	-	۱۰۰,۰	۴۷,۹	۲۹,۰	۲۰,۴	۲,۷	درصد به کل

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۷

توضیح ۱: طول راه ادارات کل ایرانشهر، کرمان جنوب و لارستان به ترتیب در استان‌های سیستان و بلوچستان، کرمان و فارس منظور شده است.
توضیح ۲: با عنایت به تحویل بعضی از مقاطع محورها به شهرداری‌ها لذا در برخی از استان‌ها طول محورها کاهش یافته است.

جدول ۲: طول راه‌های تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و شهرسازی در سطح کشور (بدون راه‌های روستایی) تا پایان سال ۱۳۹۷ (درصد)

مجموع	راه فرعی	راه اصلی	بزرگراه	آزادراه (درصد)	نام استان
۹,۴	۹,۵	۱۰,۱	۹,۲	۰,۰	فارس
۷,۵	۶,۴	۷,۴	۱۰,۷	۲,۳	کرمان
۷,۲	۹,۳	۵,۰	۶,۱	۴,۶	خراسان رضوی
۷,۲	۱۰,۰	۷,۲	۱,۶	۰,۰	سیستان و بلوچستان
۶,۷	۳,۸	۷,۵	۱۱,۲	۱۶,۶	اصفهان
۶,۶	۹,۳	۵,۵	۲,۹	۰,۰	خراسان جنوبی
۵,۷	۲,۸	۱۰,۴	۵,۷	۵,۶	خوزستان
۴,۰	۴,۵	۳,۴	۳,۱	۹,۷	آذربایجان شرقی
۳,۴	۴,۲	۲,۳	۳,۶	۱,۴	هرمزگان
۳,۲	۴,۴	۲,۰	۲,۳	۰,۰	کرمانشاه
۳,۱	۴,۴	۲,۲	۱,۹	۰,۱	آذربایجان غربی
۲,۸	۲,۳	۲,۴	۴,۴	۱,۵	مازندران
۲,۶	۲,۳	۲,۵	۳,۸	۰,۰	یزد
۲,۴	۲,۰	۲,۲	۳,۷	۰,۰	بوشهر
۲,۳	۲,۴	۱,۳	۳,۵	۳,۵	همدان
۲,۲	۱,۹	۱,۷	۲,۵	۸,۶	مرکزی
۲,۱	۲,۵	۱,۲	۲,۵	۲,۳	گیلان
۲,۰	۱,۳	۲,۶	۲,۵	۴,۳	لرستان
۲,۰	۲,۶	۱,۸	۱,۰	۰,۰	کهگیلویه و بویراحمد
۱,۹	۱,۶	۲,۸	۱,۵	۰,۰	کردستان
۱,۸	۲,۳	۱,۳	۰,۶	۸,۳	زنجان
۱,۸	۱,۳	۱,۴	۳,۸	۱,۲	سمنان
۱,۸	۱,۶	۲,۹	۰,۸	۰,۰	اردبیل
۱,۷	۲,۱	۲,۲	۰,۵	۰,۰	ایلام
۱,۵	۱,۳	۰,۹	۲,۱	۹,۰	قزوین
۱,۵	۱,۸	۱,۷	۱,۰	۰,۰	خراسان شمالی
۱,۵	۰,۷	۲,۹	۱,۵	۰,۰	چهارمحال و بختیاری
۱,۴	۰,۶	۲,۸	۱,۶	۰,۰	گلستان
۱,۲	۰,۴	۱,۰	۲,۵	۸,۲	تهران
۰,۹	۰,۴	۰,۶	۱,۳	۹,۵	قم
۰,۵	۰,۲	۰,۶	۰,۵	۲,۸	البرز
۱۰۰,۰	۱۰۰,۰	۱۰۰,۰	۱۰۰,۰	۱۰۰,۰	مجموع

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۷

نظام سکوتهای و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پویزهای اصلی بین سکوتهای)

جدول ۳: طول راه‌های شریانی و ترانزیتی تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و شهرسازی در سطح کشور تا پایان سال ۱۳۹۷ (کیلومتر و درصد)

رتبه	سهم استان	راه ترانزیتی	رتبه	سهم استان	راه شریانی	نام استان
۶	۵,۶	۱۴۰۴	۱	۷,۶	۲۶۱۸	فارس
۱	۸,۶	۲۱۷۸	۲	۷,۴	۲۵۵۳	سیستان و بلوچستان
۵	۵,۸	۱۴۵۳	۳	۷,۱	۲۴۶۵	کرمان
۲	۸,۲	۲۰۷۰	۴	۶,۷	۲۳۱۲	خراسان رضوی
۴	۵,۸	۱۴۶۵	۵	۵,۸	۲۰۱۵	اصفهان
۱۱	۳,۷	۹۲۲	۶	۵,۵	۱۸۹۴	خراسان جنوبی
۳	۶,۵	۱۶۴۲	۷	۴,۸	۱۶۶۸	خوزستان
۷	۴,۸	۱۲۱۷	۸	۴,۱	۱۴۰۴	هرمزگان
۸	۴,۵	۱۱۳۲	۹	۴,۰	۱۳۸۰	آذربایجان شرقی
۱۰	۳,۷	۹۲۴	۱۰	۳,۴	۱۱۶۶	یزد
۱۴	۲,۵	۶۲۰	۱۱	۳,۱	۱۰۶۵	سمنان
۲۰	۲,۳	۵۷۴	۱۲	۳,۰	۱۰۴۷	مازندران
۱۸	۲,۴	۶۱۱	۱۳	۳,۰	۱۰۴۲	بوشهر
۱۲	۳,۱	۷۸۲	۱۴	۳,۰	۱۰۳۰	آذربایجان غربی
۱۵	۲,۴	۶۱۷	۱۵	۲,۷	۹۲۴	لرستان
۹	۴,۰	۱۰۰۷	۱۶	۲,۵	۸۴۹	کردستان
۱۶	۲,۴	۶۱۶	۱۷	۲,۳	۸۰۵	گیلان
۲۵	۱,۸	۴۵۷	۱۸	۲,۳	۷۸۰	کرمانشاه
۱۳	۲,۵	۶۲۱	۱۹	۲,۲	۷۶۵	اردبیل
۱۹	۲,۳	۵۸۱	۲۰	۲,۰	۷۱۰	مرکزی
۱۷	۲,۴	۶۱۳	۲۱	۲,۰	۶۸۲	قزوین
۲۳	۲,۰	۵۰۶	۲۲	۱,۹	۶۵۵	ایلام
۲۷	۱,۵	۳۷۲	۲۳	۱,۸	۶۳۷	خراسان شمالی
۲۲	۲,۱	۵۳۹	۲۴	۱,۷	۶۰۵	تهران
۲۶	۱,۶	۳۹۸	۲۵	۱,۷	۵۹۰	زنجان
۲۴	۱,۸	۴۶۳	۲۶	۱,۷	۵۸۷	همدان
۲۹	۱,۳	۳۱۸	۲۷	۱,۶	۵۷۰	چهارمحال و بختیاری
۲۸	۱,۴	۳۴۶	۲۸	۱,۶	۵۴۴	قم
۳۰	۰,۵	۱۲۶	۲۹	۱,۵	۵۲۰	کهگیلویه و بویراحمد
۲۱	۲,۲	۵۵۷	۳۰	۱,۵	۵۰۵	گلستان
۳۱	۰,۵	۱۱۴	۳۱	۰,۷	۲۴۸	البرز
-	۱۰۰,۰	۲۵۲۴۵	-	۱۰۰,۰	۳۴۶۳۵	مجموع

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۷

جدول ۴: طول راه‌های تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و شهرسازی در سطح کشور (راه‌های روستایی) تا پایان سال ۱۳۹۷ (کیلومتر)

نام استان	آسفالت	شوسه	مجموع
خوزستان	۷۸۱۶	۱۲۸۲	۹۰۹۸
فارس	۷۲۴۴	۱۳۰۱	۸۵۴۵
خراسان رضوی	۷۶۰۸	۴۰۰	۸۰۰۸
سیستان و بلوچستان	۵۰۳۹	۲۳۵۰	۷۳۸۹

نام استان	آسفالت	شوسه	مجموع
کرمان	۶۲۹۹	۷۶۱	۷۰۶۰
خراسان جنوبی	۵۶۹۱	۱۲۳۱	۶۹۲۲
گیلان	۵۰۷۸	۱۷۵۷	۶۸۳۵
آذربایجان شرقی	۵۵۷۲	۷۶۸	۶۳۴۰
هرمزگان	۴۹۴۷	۱۱۵۱	۶۰۹۸
لرستان	۴۰۸۸	۱۲۸۳	۵۳۷۱
آذربایجان غربی	۳۹۷۴	۱۳۰۶	۵۲۸۰
مازندران	۴۳۵۹	۳۸۰	۴۷۳۹
اصفهان	۴۲۷۰	۲۶۶	۴۵۳۶
کرمانشاه	۳۴۵۸	۱۰۱۲	۴۴۷۰
کردستان	۲۷۹۵	۹۷۲	۳۷۶۷
اردبیل	۲۶۴۸	۱۱۰۲	۳۷۵۰
زنجان	۲۹۵۵	۶۷۷	۳۶۳۲
مرکزی	۳۲۱۷	۳۷۵	۳۵۹۲
قزوین	۲۶۳۴	۶۷۲	۳۳۰۶
گلستان	۲۷۰۹	۴۷۰	۳۱۷۹
همدان	۲۷۲۵	۲۵۱	۲۹۷۶
کهگیلویه و بویراحمد	۲۱۶۳	۷۳۳	۲۸۹۶
یزد	۲۱۷۷	۴۰۲	۲۵۷۹
خراسان شمالی	۱۹۶۷	۴۰۹	۲۳۷۶
بوشهر	۱۸۰۴	۹۹	۱۹۰۳
چهارمحال و بختیاری	۱۵۳۸	۲۱۵	۱۷۵۳
تهران	۱۵۸۱	۱۳	۱۵۹۴
ایلام	۱۲۸۷	۱۷۲	۱۴۵۹
سمنان	۱۲۶۰	۱۷۴	۱۴۳۴
البرز	۷۹۲	۱۲۳	۹۱۵
قم	۶۲۳	۵۴	۶۷۷
مجموع	۱۱۰۳۱۸	۲۲۱۶۱	۱۳۲۴۷۹

منبع: سازمان راه‌داری و حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۷

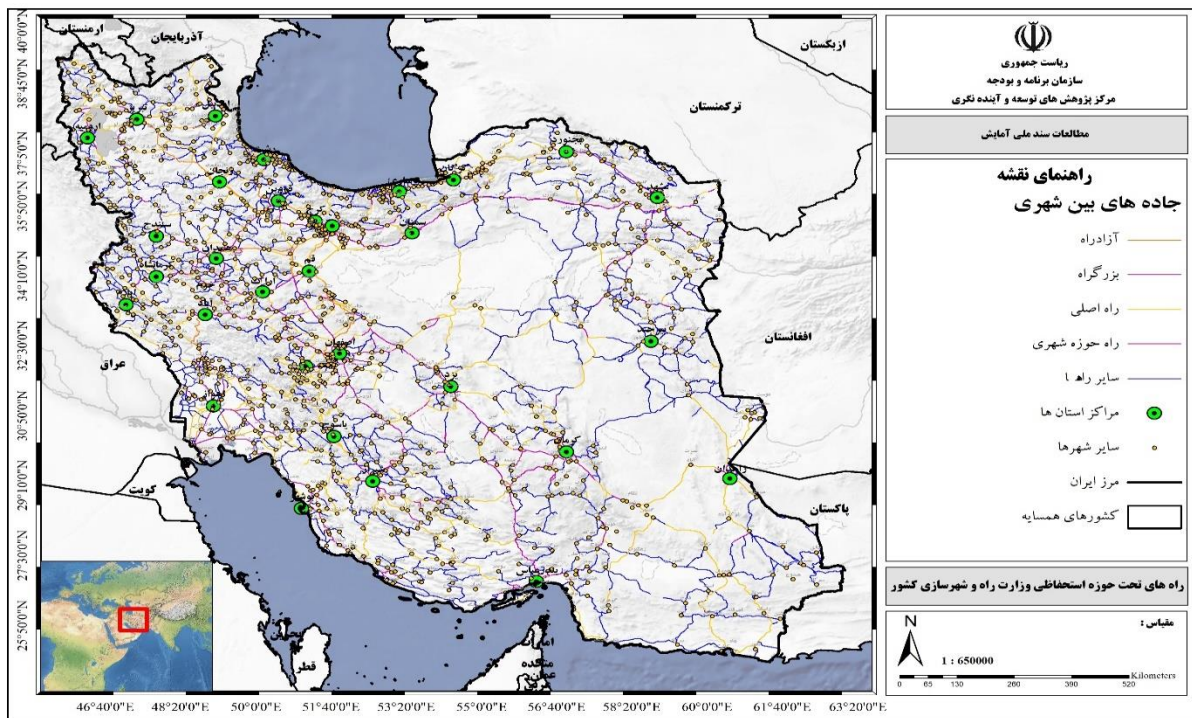
جدول ۵: طول راه‌های تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و شهرسازی در سطح کشور (راه‌های روستایی) تا پایان سال ۱۳۹۷ (درصد)

نام استان	آسفالت	شوسه	مجموع
خوزستان	۷,۱	۵,۸	۶,۹
فارس	۶,۶	۵,۹	۶,۵
خراسان رضوی	۶,۹	۱,۸	۶,۰
سیستان و بلوچستان	۴,۶	۱۰,۶	۵,۶
کرمان	۵,۷	۳,۴	۵,۳
خراسان جنوبی	۵,۲	۵,۶	۵,۲
گیلان	۴,۶	۷,۹	۵,۲
آذربایجان شرقی	۵,۱	۳,۵	۴,۸
هرمزگان	۴,۵	۵,۲	۴,۶

نظام سکوئهای و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پویانمای اصلی بین سکوئها)

۴,۱	۵,۸	۳,۷	لرستان
۴,۰	۵,۹	۳,۶	آذربایجان غربی
۳,۶	۱,۷	۴,۰	مازندران
۳,۴	۱,۲	۳,۹	اصفهان
۳,۴	۴,۶	۳,۱	کرمانشاه
۲,۸	۴,۴	۲,۵	کردستان
۲,۸	۵,۰	۲,۴	اردبیل
۲,۷	۳,۱	۲,۷	زنجان
۲,۷	۱,۷	۲,۹	مرکزی
۲,۵	۳,۰	۲,۴	قزوین
۲,۴	۲,۱	۲,۵	گلستان
۲,۲	۱,۱	۲,۵	همدان
۲,۲	۳,۳	۲,۰	کهگیلویه و بویراحمد
۱,۹	۱,۸	۲,۰	یزد
۱,۸	۱,۸	۱,۸	خراسان شمالی
۱,۴	۰,۴	۱,۶	بوشهر
۱,۳	۱,۰	۱,۴	چهارمحال و بختیاری
۱,۲	۰,۱	۱,۴	تهران
۱,۱	۰,۸	۱,۲	ایلام
۱,۱	۰,۸	۱,۱	سمنان
۰,۷	۰,۶	۰,۷	البرز
۰,۵	۰,۲	۰,۶	قم

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۷



نقشه ۱: راه‌های تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و شهرسازی کشور

به منظور سطح‌بندی میزان برخورداری به حمل و نقل جاده‌ای در سطح کشور از روش وضعیت تراکم راه‌ها در سطح استان‌های کشور استفاده شده است. در این حالت دسترسی ۳۱ استان کشور به طول راه‌ها نسبت به مساحت استان (تراکم راه‌ها) مورد محاسبه قرار گرفته است که در جدول ۶، دسترسی استان‌های کشور به انواع مختلف راه‌ها جاده‌ای کشور (آزادراه، بزرگراه، راه اصلی و...) نسبت به مساحت استان به دست آمده است.

$$S_i = \frac{L_i}{A_i} * 100$$

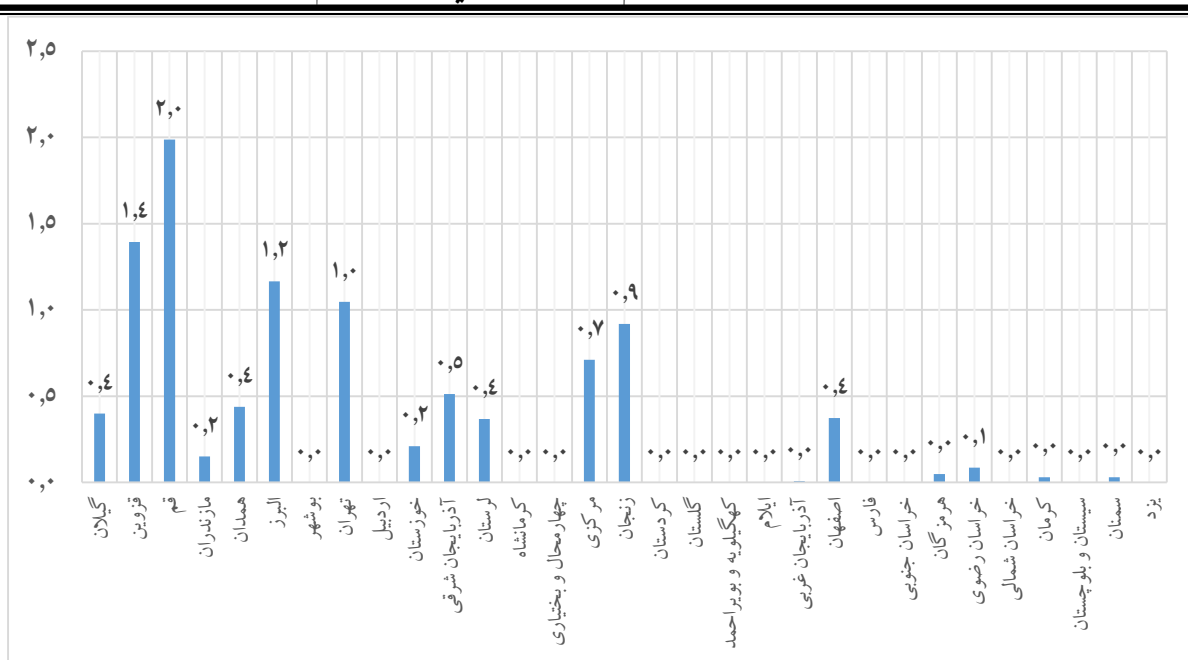
S_i : تراکم انواع مختلف جاده‌های بین‌شهری

L_i : طول راه‌های بین‌شهری در سطح استان‌های کشور (KM)

A_i : مساحت استان‌های کشور (KM^2)

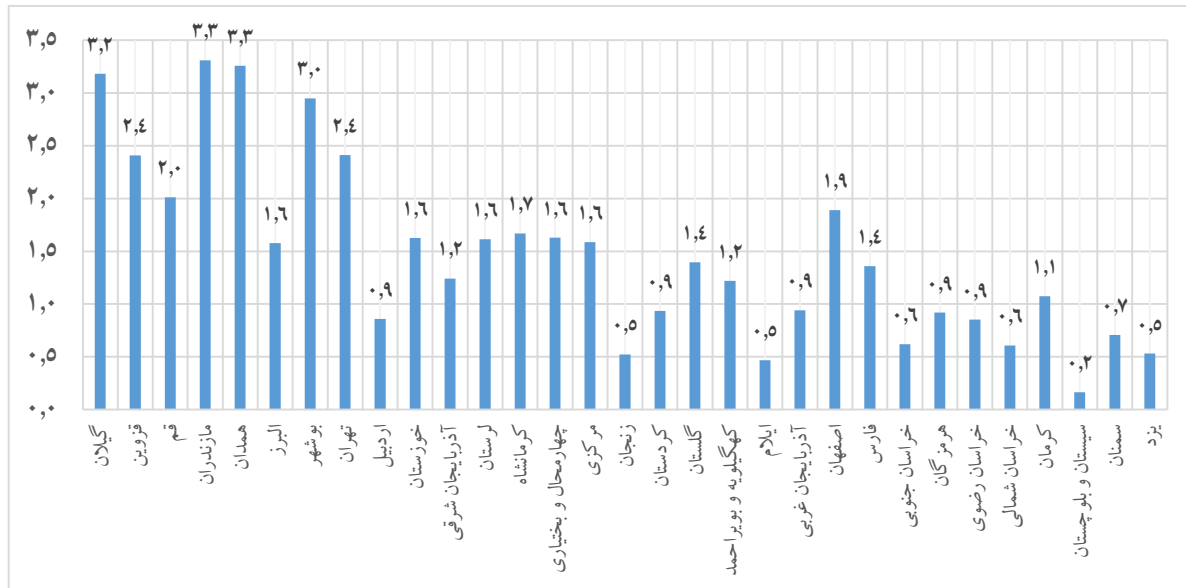
نمودار ۱ وضعیت تراکم آزادراه‌ها در سطح استان‌های کشور را نشان می‌دهد که استان‌های قم، قزوین، البرز، تهران، زنجان، مرکزی بیشترین دسترسی را به آزادراه‌ها در کشور دارند.

نظام سکوئهای و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پویزهای اصلی بین سکوئها)



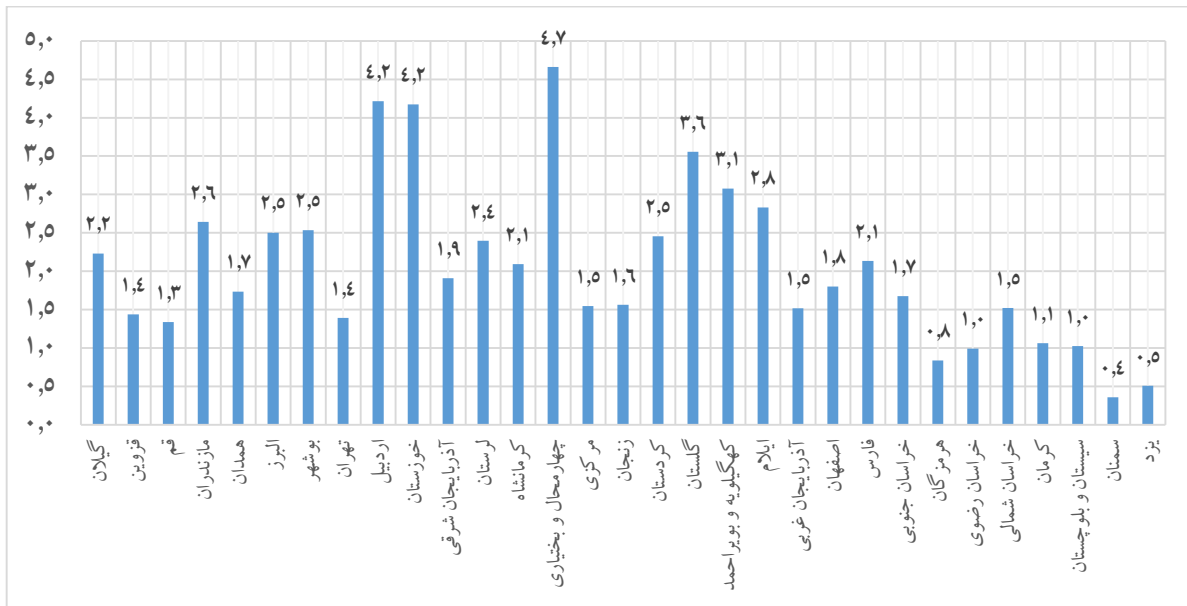
نمودار ۱: وضعیت تراکم آزادراهها در سطح استان‌های کشور (طول راهها به مساحت استان‌ها)

نمودار ۲، وضعیت تراکم بزرگراهها در سطح استان‌های کشور را نشان می‌دهد که استان‌های مازندران، همدان، گیلان، بوشهر، تهران، قزوین، قم و اصفهان بیشترین دسترسی را به بزرگراهها در کشور دارند.



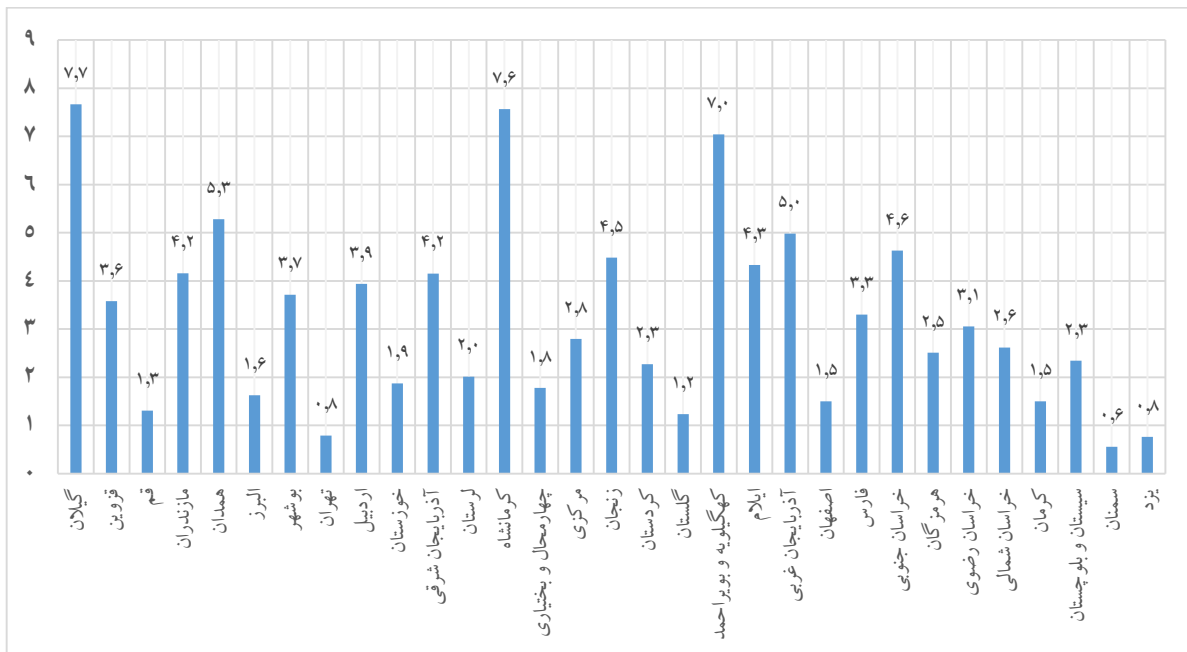
نمودار ۲: وضعیت تراکم بزرگراهها در سطح استان‌های کشور (طول راهها به مساحت استان‌ها)

نمودار ۳، وضعیت تراکم راه‌های اصلی در سطح کشور را نشان می‌دهد که استان‌های چهارمحال و بختیاری، اردبیل، خوزستان، گلستان، کهگیلویه و بویراحمد بیشترین دسترسی را به راه‌های اصلی در کشور دارند.



نمودار ۳: وضعیت تراکم راه‌های اصلی در سطح استان‌های کشور (طول راه‌ها به مساحت استان‌ها)

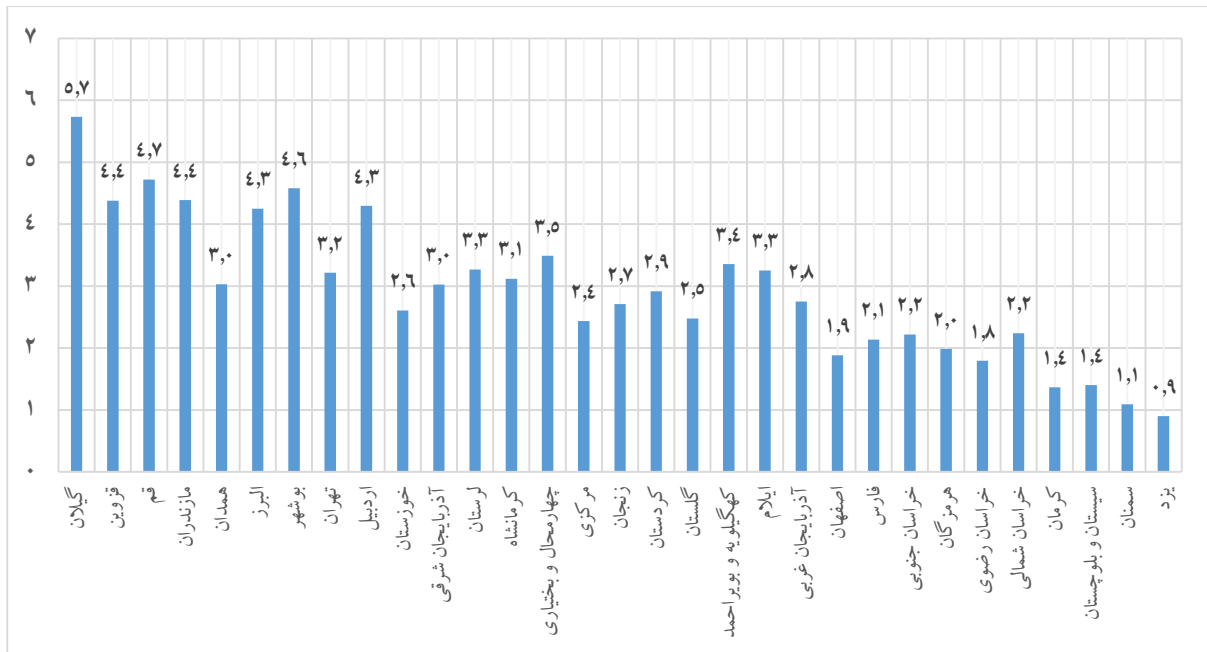
نمودار ۴، وضعیت تراکم راه‌های فرعی در سطح کشور را نشان می‌دهد که استان‌های گیلان، کرمانشاه، کهگیلویه و بویراحمد، همدان و آذربایجان غربی بیشترین دسترسی را به راه‌های فرعی در سطح کشور دارند.



نمودار ۴: وضعیت تراکم راه‌های فرعی در سطح استان‌های کشور (طول راه‌ها به مساحت استان‌ها)

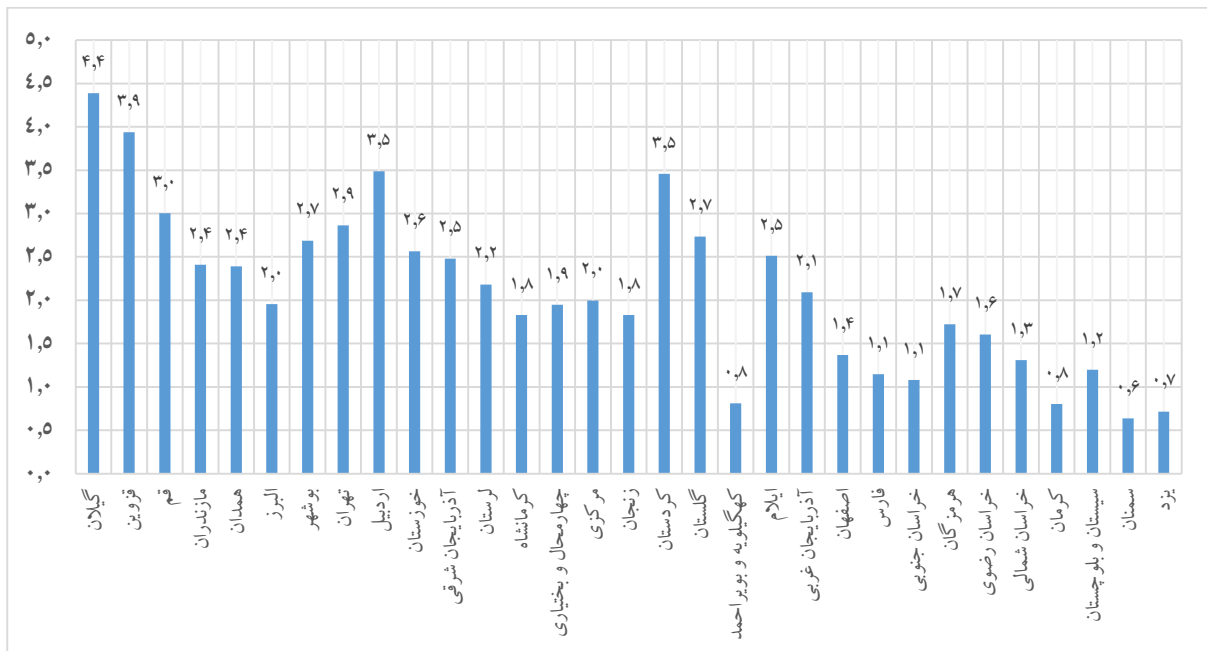
نمودار ۵، وضعیت تراکم راه‌های شریانی در سطح کشور را نشان می‌دهد که استان‌های گیلان، قم، بوشهر، مازندران، قزوین و البرز بیشترین دسترسی را به راه‌های شریانی در سطح کشور دارند.

نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پویانمایی اصلی بن سکونتگاهها)



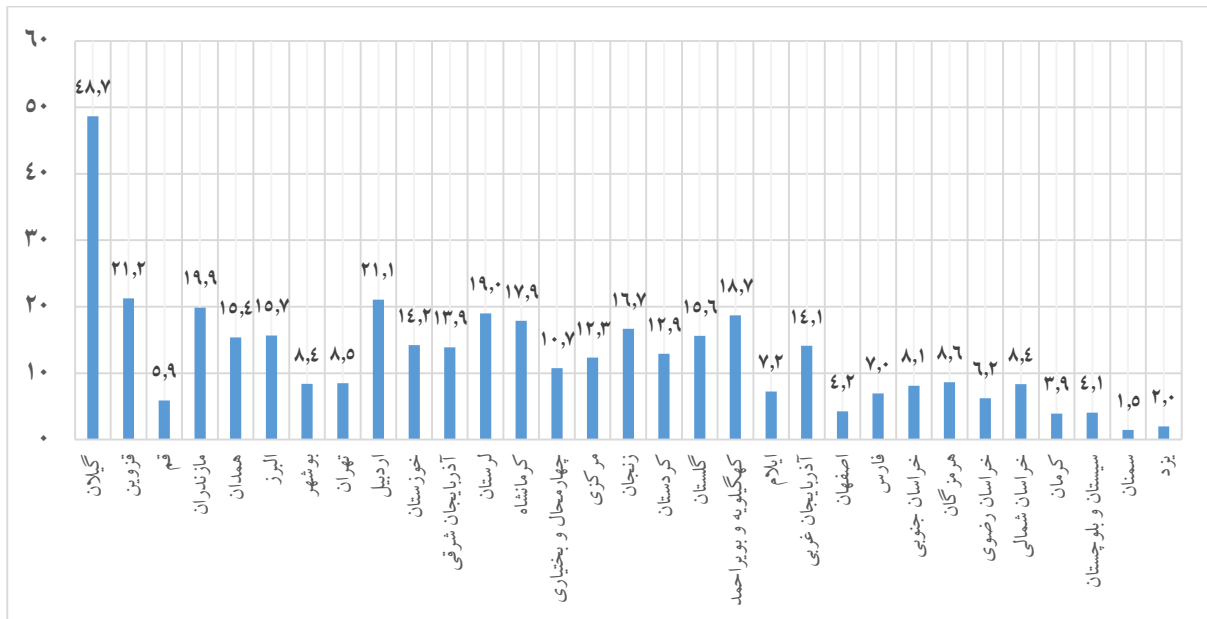
نمودار ۵: وضعیت تراکم راه‌های شریانی در سطح استان‌های کشور (طول راه‌ها به مساحت استان‌ها)

نمودار ۶، وضعیت تراکم راه‌های ترانزیتی در سطح کشور را نشان می‌دهد که استان‌های گیلان، قزوین، اردبیل، کردستان و قم بیشترین دسترسی را به راه‌های ترانزیتی در سطح کشور دارند.



نمودار ۶: وضعیت تراکم راه‌های ترانزیتی در سطح استان‌های کشور (طول راه‌ها به مساحت استان‌ها)

نمودار ۷، وضعیت تراکم راه‌های روستایی در سطح کشور را نشان می‌دهد که استان گیلان با امتیاز بسیار بالایی نسبت به سایر استان‌ها بیشترین دسترسی را به راه‌های روستایی در سطح کشور دارند.



نمودار ۷: وضعیت تراکم راه‌های روستایی در سطح استان‌های کشور (طول راه‌ها به مساحت استان‌ها)

در جدول ۶ میزان برخورداری استان‌های کشور به انواع مختلف راه‌های جاده‌ای کشور را نشان می‌دهد که در نمودارهای فوق به صورت جداگانه ارائه شده است.

جدول ۶: میزان دسترسی استان‌های کشور به انواع مختلف راه‌های جاده‌ای کشور (طول راه‌ها به مساحت کل استان‌ها)

نام استان	آزادراه	بزرگراه	راه اصلی	راه فرعی	راه شریانی	راه ترانزیتی	راه روستایی
گیلان	۰٫۴۰	۳٫۱۸	۲٫۲۳	۷٫۶۷	۵٫۷۳	۴٫۳۹	۴۸٫۶۸
قزوین	۱٫۳۹	۲٫۴۱	۱٫۴۴	۳٫۵۸	۴٫۳۸	۳٫۹۴	۲۱٫۲۴
قم	۱٫۹۹	۲٫۰۱	۱٫۳۴	۱٫۳۱	۴٫۷۲	۳٫۰۰	۵٫۸۷
مازندران	۰٫۱۵	۳٫۳۱	۲٫۶۴	۴٫۱۶	۴٫۳۹	۲٫۴۱	۱۹٫۸۸
همدان	۰٫۴۴	۳٫۲۶	۱٫۷۳	۵٫۲۸	۳٫۰۳	۲٫۳۹	۱۵٫۳۷
البرز	۱٫۱۷	۱٫۵۸	۲٫۵۰	۱٫۶۳	۴٫۲۵	۱٫۹۵	۱۵٫۶۹
بوشهر	۰٫۰۰	۲٫۹۵	۲٫۵۳	۳٫۷۲	۴٫۵۸	۲٫۶۹	۸٫۳۷
تهران	۱٫۰۵	۲٫۴۱	۱٫۳۹	۰٫۷۹	۳٫۲۲	۲٫۸۶	۸٫۴۷
اردبیل	۰٫۰۰	۰٫۸۶	۴٫۲۱	۳٫۹۴	۴٫۳۰	۳٫۴۹	۲۱٫۰۷
خوزستان	۰٫۲۱	۱٫۶۳	۴٫۱۷	۱٫۸۷	۲٫۶۰	۲٫۵۶	۱۴٫۲۰
آذربایجان شرقی	۰٫۵۱	۱٫۲۴	۱٫۹۱	۴٫۱۵	۳٫۰۲	۲٫۴۸	۱۳٫۸۹
لرستان	۰٫۳۷	۱٫۶۲	۲٫۴۰	۲٫۰۱	۳٫۲۷	۲٫۱۸	۱۸٫۹۸
کرمانشاه	۰٫۰۰	۱٫۶۷	۲٫۰۹	۷٫۵۶	۳٫۱۲	۱٫۸۳	۱۷٫۸۸
چهارمحال و بختیاری	۰٫۰۰	۱٫۶۳	۴٫۶۶	۱٫۷۸	۳٫۴۹	۱٫۹۵	۱۰٫۷۳
مرکزی	۰٫۷۱	۱٫۵۹	۱٫۵۴	۲٫۷۹	۲٫۴۴	۱٫۹۹	۱۲٫۳۳
زنجان	۰٫۹۲	۰٫۵۲	۱٫۵۶	۴٫۴۸	۲٫۷۱	۱٫۸۳	۱۶٫۶۸
کردستان	۰٫۰۰	۰٫۹۳	۲٫۴۶	۲٫۲۷	۲٫۹۱	۳٫۴۶	۱۲٫۹۳
گلستان	۰٫۰۰	۱٫۳۹	۳٫۵۵	۱٫۲۴	۲٫۴۸	۲٫۷۳	۱۵٫۶۱
کهگیلویه و بویراحمد	۰٫۰۰	۱٫۲۲	۳٫۰۸	۷٫۰۴	۳٫۳۵	۰٫۸۱	۱۸٫۶۸

نظام سکوئهای و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پویزهای اصلی بین سکوئها)

نام استان	آزادراه	بزرگراه	راه اصلی	راه فرعی	راه شریانی	راه ترانزیتی	راه روستایی
ایلام	۰,۰۰	۰,۴۷	۲,۸۳	۴,۳۳	۳,۲۵	۲,۵۱	۷,۲۵
آذربایجان غربی	۰,۰۱	۰,۹۴	۱,۵۲	۴,۹۸	۲,۷۵	۲,۰۹	۱۴,۱۱
اصفهان	۰,۳۷	۱,۸۹	۱,۸۰	۱,۵۰	۱,۸۸	۱,۳۷	۴,۲۴
فارس	۰,۰۰	۱,۳۶	۲,۱۴	۳,۳۰	۲,۱۴	۱,۱۵	۶,۹۷
خراسان جنوبی	۰,۰۰	۰,۶۲	۱,۶۸	۴,۶۳	۲,۲۲	۱,۰۸	۸,۱۲
هرمزگان	۰,۰۵	۰,۹۲	۰,۸۴	۲,۵۱	۱,۹۹	۱,۷۲	۸,۶۳
خراسان رضوی	۰,۰۹	۰,۸۵	۰,۹۹	۳,۰۶	۱,۷۹	۱,۶۱	۶,۲۱
خراسان شمالی	۰,۰۰	۰,۶۱	۱,۵۲	۲,۶۲	۲,۲۴	۱,۳۱	۸,۳۶
کرمان	۰,۰۳	۱,۰۸	۱,۰۶	۱,۵۰	۱,۳۶	۰,۸۰	۳,۹۱
سیستان و بلوچستان	۰,۰۰	۰,۱۶	۱,۰۳	۲,۳۴	۱,۴۰	۱,۲۰	۴,۰۶
سمنان	۰,۰۳	۰,۷۱	۰,۳۶	۰,۵۶	۱,۰۹	۰,۶۴	۱,۴۷
یزد	۰,۰۰	۰,۵۳	۰,۵۱	۰,۷۶	۰,۹۰	۰,۷۱	۱,۹۹

منبع: مطالعات حاضر (۱۳۹۸) بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۷

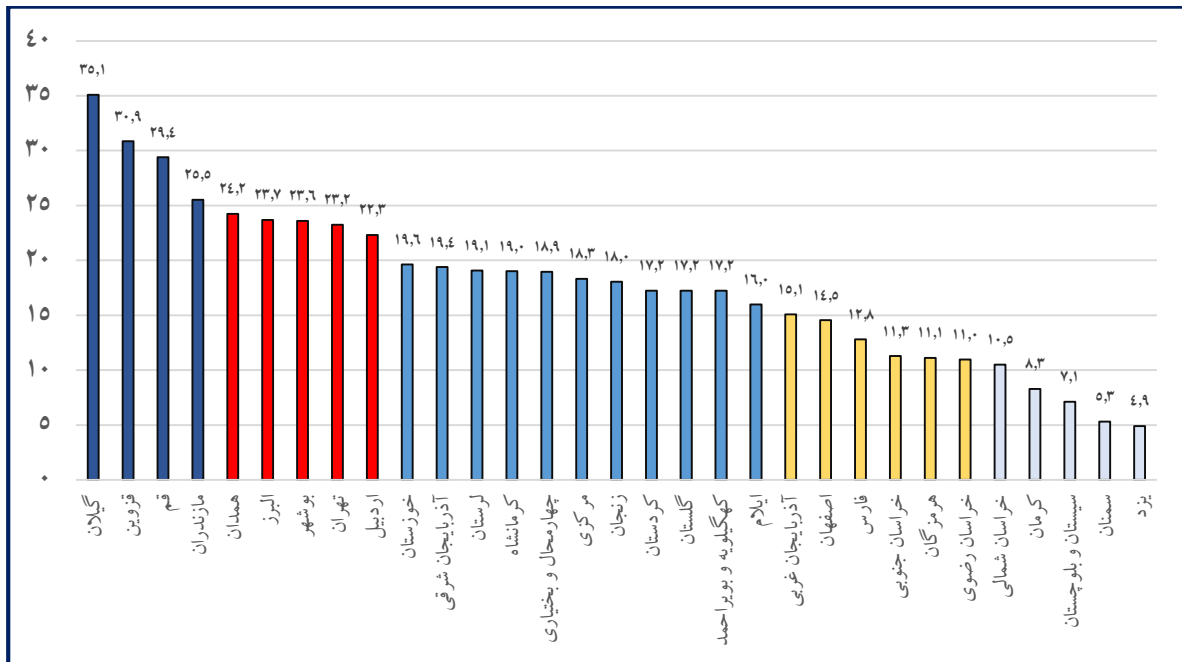
در ادامه به منظور استخراج امتیاز کلی میزان برخورداری استان‌های کشور به حمل و نقل جاده‌ای در ابتدا امتیاز به دست آمده در جدول مذکور را بر ماکزیمم مقدار هر کدام از ستون‌ها (ماکزیمم امتیاز هر کدام از انواع راه‌ها) به منظور استانداردسازی داده‌ها تقسیم کرده و در ادامه به منظور یکسان‌سازی انواع مختلف راه‌ها بر ضرایب جدول ۷ ضرب نموده و سپس مجموع امتیازات هر استان محاسبه شده است که در جدول ۸ رتبه‌بندی میزان برخورداری استان‌های کشور به انواع مختلف راه‌های جاده‌ای کشور را نشان می‌دهد.

جدول ۷: ضرایب یکسان‌سازی راه‌های حمل و نقل جاده‌ای

نوع راه	آزادراه	بزرگراه	راه اصلی	راه فرعی	راه شریانی	راه ترانزیتی	راه روستایی
ضریب	۱۰	۸	۵	۴	۸	۸	۳

منبع: مجری طرح، ۱۳۹۸

- استان‌های گیلان، قزوین، قم و مازندران در سطح میزان برخورداری کاملاً مناسب (درجه ۱)؛
- استان‌های همدان، البرز، بوشهر، تهران و اردبیل در سطح میزان برخورداری مناسب (درجه ۲)؛
- استان‌های خوزستان، آذربایجان شرقی، لرستان، کرمانشاه، چهارمحال و بختیاری، مرکزی، زنجان، کردستان، گلستان، کهگیلویه و بویراحمد و ایلام در سطح میزان برخورداری متوسط (درجه ۳)؛
- استان‌های اصفهان، فارس، خراسان جنوبی، هرمزگان، خراسان رضوی در سطح میزان برخورداری نامناسب (درجه ۴)؛
- استان‌های خراسان شمالی، کرمان، سیستان و بلوچستان، سمنان و یزد در سطح میزان برخورداری کاملاً نامناسب (درجه ۵).



نمودار ۸: امتیازات دسترسی استان‌های کشور به حمل و نقل جاده‌ای بر اساس انواع مختلف راه‌های جاده‌ای کشور

منبع: مجری طرح (۱۳۹۸) بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۷

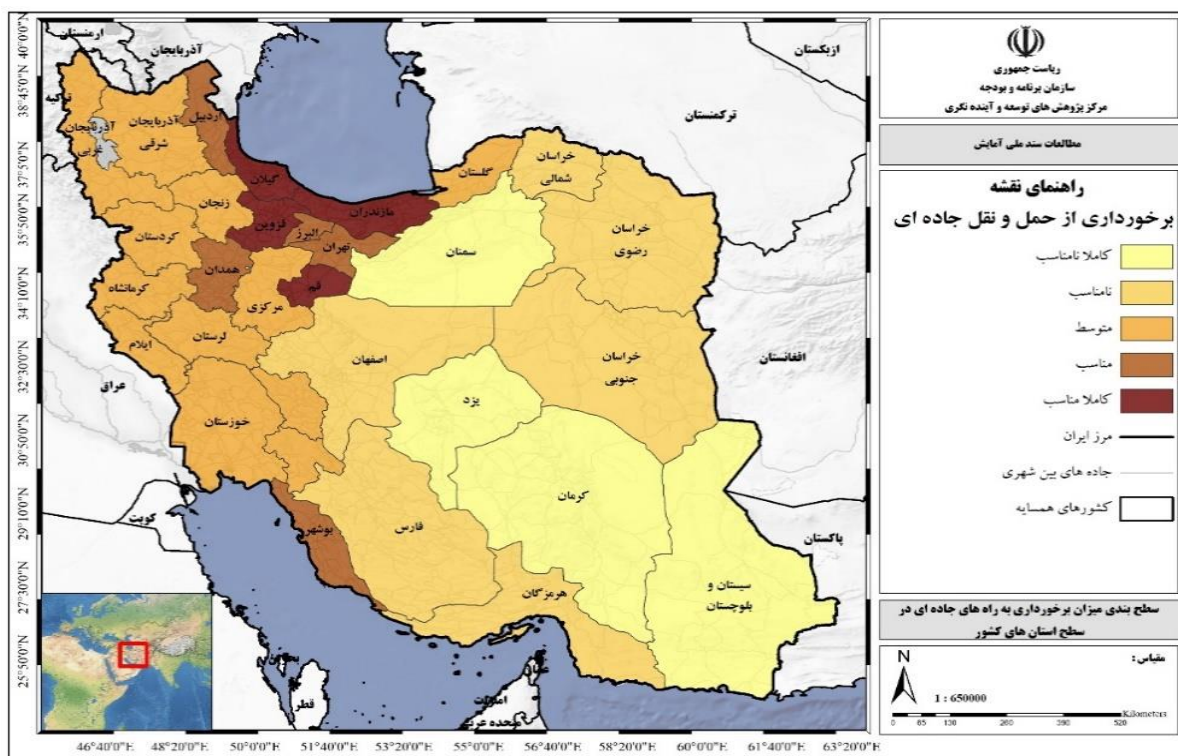
جدول ۸: رتبه دسترسی استان‌های کشور به انواع مختلف راه‌های جاده‌ای کشور

رتبه کل	راه روستایی	راه ترانزیتی	راه شریانی	راه فرعی	راه اصلی	بزرگراه	آزادراه	نام استان
۱	۱	۱	۱	۱	۱۲	۳	۹	گیلان
۲	۲	۲	۵	۱۳	۲۳	۶	۲	قزوین
۳	۲۶	۵	۲	۲۷	۲۵	۷	۱	قم
۴	۴	۱۲	۴	۹	۷	۱	۱۳	مازندران
۵	۱۱	۱۳	۱۴	۴	۱۷	۲	۸	همدان
۶	۹	۱۷	۷	۲۴	۹	۱۴	۳	البرز
۷	۲۰	۸	۳	۱۲	۸	۴	۲۱	بوشهر
۸	۱۹	۶	۱۲	۲۹	۲۴	۵	۴	تهران
۹	۳	۳	۶	۱۱	۲	۲۳	۱۹	اردبیل
۱۰	۱۲	۹	۱۹	۲۲	۳	۱۱	۱۲	خوزستان
۱۱	۱۴	۱۱	۱۵	۱۰	۱۵	۱۷	۷	آذربایجان شرقی
۱۲	۵	۱۴	۱۰	۲۱	۱۱	۱۲	۱۱	لرستان
۱۳	۷	۱۹	۱۳	۲	۱۴	۹	۲۸	کرمانشاه
۱۴	۱۷	۱۸	۸	۲۳	۱	۱۰	۲۲	چهارمحال و بختیاری
۱۵	۱۶	۱۶	۲۱	۱۶	۲۰	۱۳	۶	مرکزی
۱۶	۸	۲۰	۱۸	۷	۱۹	۲۹	۵	زنجان
۱۷	۱۵	۴	۱۶	۲۰	۱۰	۲۱	۲۷	کردستان
۱۸	۱۰	۷	۲۰	۲۸	۴	۱۵	۳۰	گلستان
۱۹	۶	۲۸	۹	۳	۵	۱۸	۲۹	کهگیلویه و بویراحمد

نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پویزهای اصلی بین سکونتگاهها)

رتبه کل	راه روستایی	راه ترانزیتی	راه شریانی	راه فرعی	راه اصلی	بزرگراه	آزادراه	نام استان
۲۰	۲۳	۱۰	۱۱	۸	۶	۳۰	۲۰	ایلام
۲۱	۱۳	۱۵	۱۷	۵	۲۲	۲۰	۱۸	آذربایجان غربی
۲۲	۲۷	۲۳	۲۶	۲۵	۱۶	۸	۱۰	اصفهان
۲۳	۲۴	۲۶	۲۴	۱۴	۱۳	۱۶	۲۶	فارس
۲۴	۲۲	۲۷	۲۳	۶	۱۸	۲۶	۲۳	خراسان جنوبی
۲۵	۱۸	۲۱	۲۵	۱۸	۲۹	۲۲	۱۵	هرمزگان
۲۶	۲۵	۲۲	۲۷	۱۵	۲۸	۲۴	۱۴	خراسان رضوی
۲۷	۲۱	۲۴	۲۲	۱۷	۲۱	۲۷	۲۴	خراسان شمالی
۲۸	۲۹	۲۹	۲۹	۲۶	۲۶	۱۹	۱۶	کرمان
۲۹	۲۸	۲۵	۲۸	۱۹	۲۷	۳۱	۲۵	سیستان و بلوچستان
۳۰	۳۱	۳۱	۳۰	۳۱	۳۱	۲۵	۱۷	سمنان
۳۱	۳۰	۳۰	۳۱	۳۰	۳۰	۲۸	۳۱	یزد

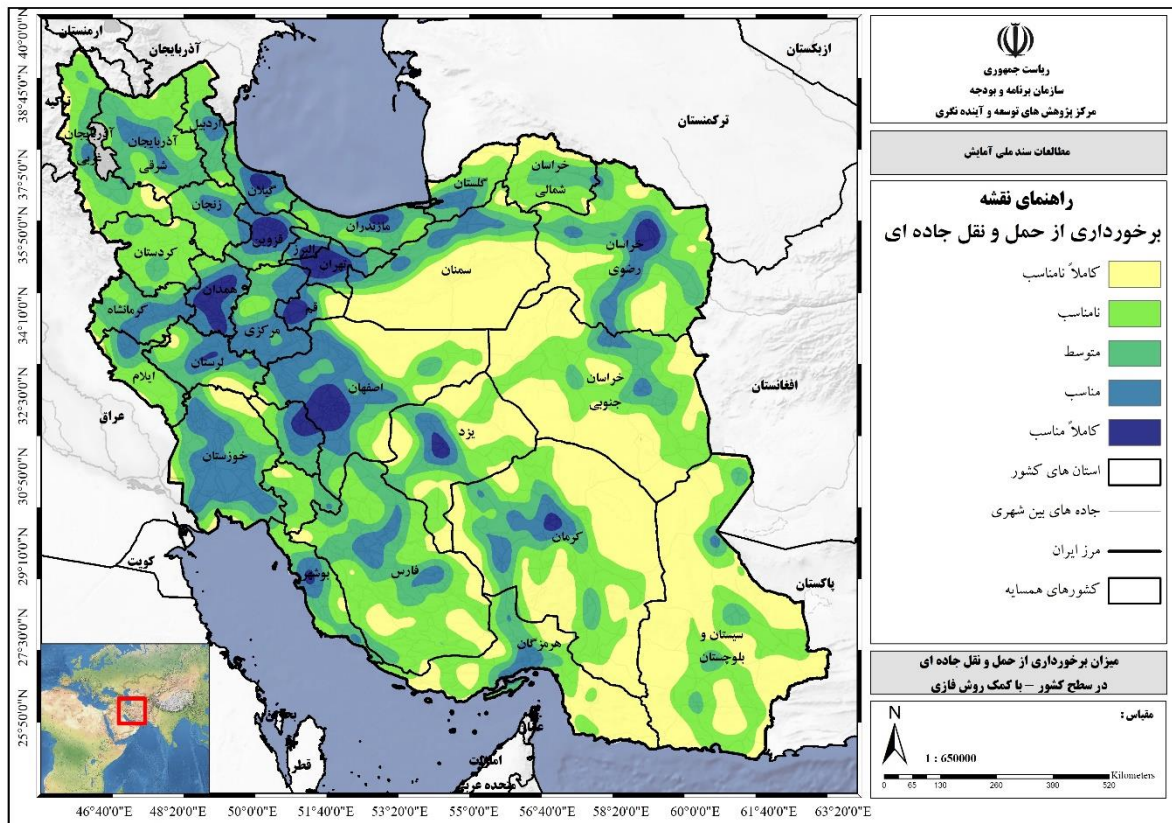
منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۷



نقشه ۲: سطح‌بندی دسترسی استان‌های کشور به راه‌های جاده‌ای در سطح کشور

به منظور بررسی دقیق‌تر دسترسی سکونتگاه‌های شهری کشور به جاده‌های بین‌شهری در ادامه در محیط GIS و ابزار Kernel Density میزان تراکم اراضی کشور به راه‌های کشور به دست آمده که در نقشه زیر ارائه شده است. همان‌گونه که مشاهده می‌شود شهرهای تهران، اصفهان، همدان، قم، قزوین و مشهد قطب‌های اصلی و هاب اصلی حمل و نقلی در سطح کشور محسوب می‌شوند و بیشترین دسترسی را به انواع مختلف حمل و نقلی

دارند. آنچه از نقشه زیر مشخص است عدم دسترسی نیمه شرقی و جنوب شرقی کشور شامل استان‌های خراسان جنوبی، یزد، کرمان، فارس، بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان به حمل و نقل جاده‌ای است.



نقشه ۳: میزان برخورداری از حمل و نقل جاده‌ای در سطح کشور (با کمک روش فازی)

بر اساس نقشه مذکور و همین‌طور با کمک گرفتن میانگین امتیاز میزان برخورداری از حمل و نقل جاده‌ای در سطح کل استان‌های کشور، جدول زیر وضعیت برخورداری به انواع مختلف راه‌های بین شهری جاده‌ای را نشان می‌دهد که به کمک روش Kernal Density و Fuzzy در محیط GIS استخراج شده است.

– استان‌های تهران، همدان، قزوین و البرز بیشترین وضعیت برخورداری از نظر دسترسی به راه‌های جاده‌ای بین شهری دارند.

– استان‌های مرکزی، گیلان، چهارمحال بختیاری و قم در رتبه دوم بیشترین برخورداری به راه‌های جاده‌ای بین شهری دارند.

– استان‌های خوزستان، مازندران، لرستان، کرمانشاه، بوشهر، اصفهان، زنجان، آذربایجان شرقی و اردبیل در سطح متوسط و رتبه سوم بیشترین برخورداری به راه‌های جاده‌ای بین شهری دارند.

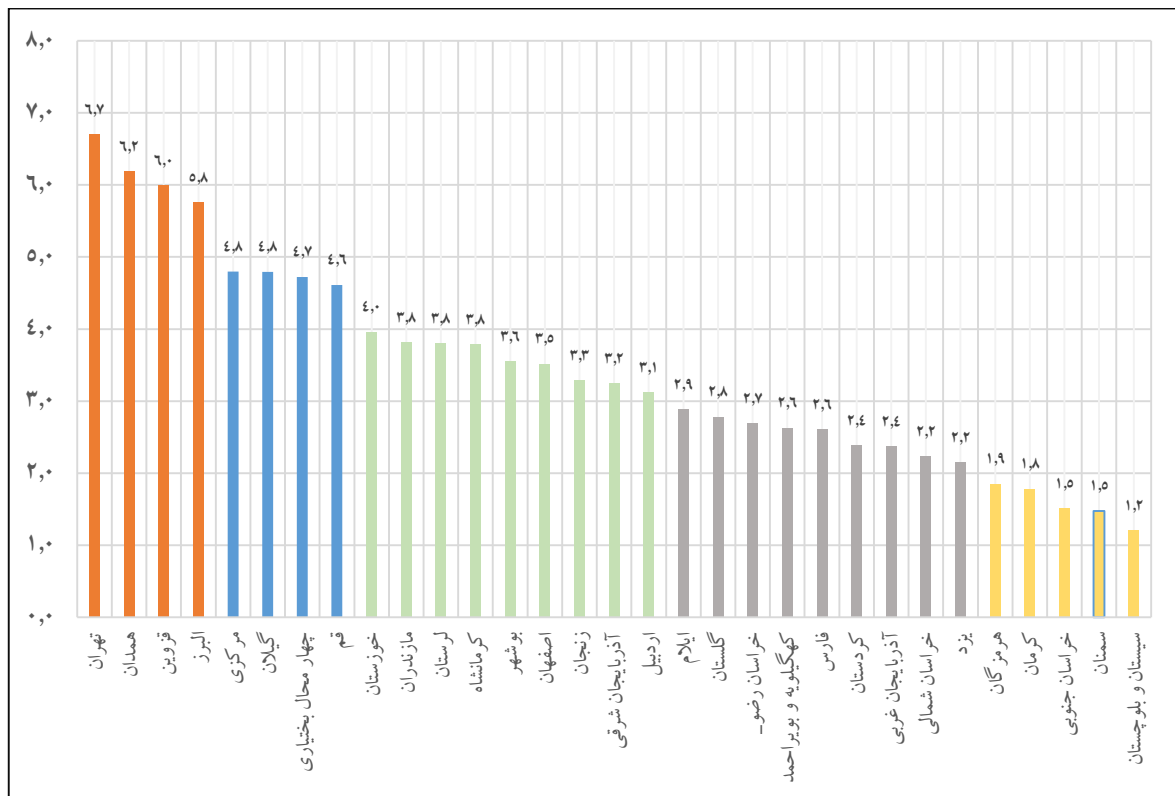
– استان‌های ایلام، گلستان، خراسان رضوی، کهگیلویه و بویراحمد، فارس، کردستان، آذربایجان غربی، خراسان شمالی و یزد دسترسی نامناسبی از نظر برخورداری به انواع راه‌های بین شهری دارند.

– استان‌های هرمزگان، کرمان، خراسان جنوبی، سمنان و سیستان و بلوچستان از نظر برخورداری به انواع راه‌های بین شهری، شرایط کاملاً نامناسبی دارند.

جدول ۹: میانگین امتیاز برخورداری به راه‌های بین شهری جاده‌ای در سطح کل استان‌های کشور

رتبه	نام استان	میانگین امتیاز برخورداری در سطح کل استان	وضعیت برخورداری
۱	تهران	۶,۷۰	کاملاً برخوردار
۲	همدان	۶,۱۹	کاملاً برخوردار
۳	قزوین	۵,۹۹	کاملاً برخوردار
۴	البرز	۵,۷۵	کاملاً برخوردار
۵	مرکزی	۴,۸۰	برخوردار
۶	گیلان	۴,۷۹	برخوردار
۷	چهارمحال و بختیاری	۴,۷۲	برخوردار
۸	قم	۴,۶۱	برخوردار
۹	خوزستان	۳,۹۶	متوسط
۱۰	مازندران	۳,۸۱	متوسط
۱۱	لرستان	۳,۸۰	متوسط
۱۲	کرمانشاه	۳,۷۹	متوسط
۱۳	بوشهر	۳,۵۵	متوسط
۱۴	اصفهان	۳,۵۱	متوسط
۱۵	زنجان	۳,۲۹	متوسط
۱۶	آذربایجان شرقی	۳,۲۴	متوسط
۱۷	اردبیل	۳,۱۲	متوسط
۱۸	ایلام	۲,۸۹	ناپرسودار
۱۹	گلستان	۲,۷۸	ناپرسودار
۲۰	خراسان رضوی	۲,۶۹	ناپرسودار
۲۱	کهگیلویه و بویراحمد	۲,۶۳	ناپرسودار
۲۲	فارس	۲,۶۱	ناپرسودار
۲۳	کردستان	۲,۳۸	ناپرسودار
۲۴	آذربایجان غربی	۲,۳۷	ناپرسودار
۲۵	خراسان شمالی	۲,۲۳	ناپرسودار
۲۶	یزد	۲,۱۵	ناپرسودار
۲۷	هرمزگان	۱,۸۵	کاملاً ناپرسودار
۲۸	کرمان	۱,۷۸	کاملاً ناپرسودار
۲۹	خراسان جنوبی	۱,۵۱	کاملاً ناپرسودار
۳۰	سمنان	۱,۴۸	کاملاً ناپرسودار
۳۱	سیستان و بلوچستان	۱,۲۱	کاملاً ناپرسودار

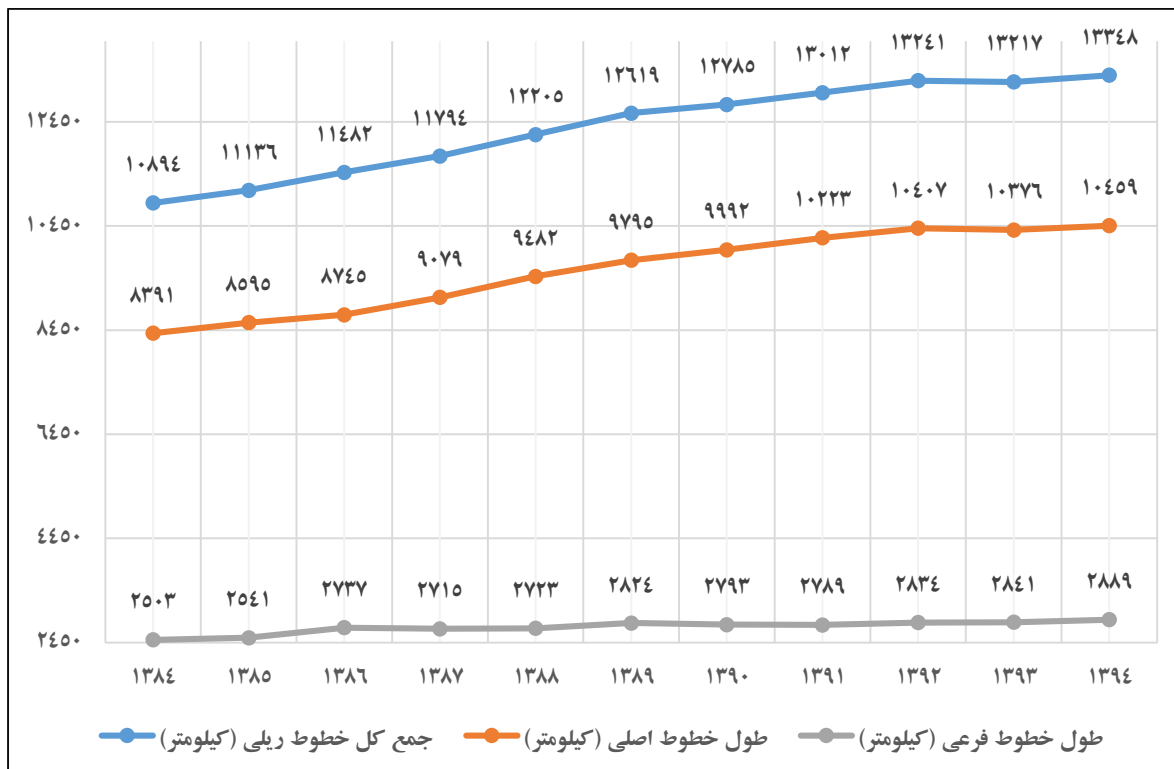
منبع: مجری طرح به کمک تحلیل‌های Kernel Density, Fuzzy در محیط GIS، ۱۳۹۸



نمودار ۹: میانگین امتیاز برخورداری به راه‌های بین شهری در سطح کل استان‌های کشور با کمک روش فازی و kernel Density

میزان برخورداری به امکانات و زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی

بر اساس آمار وزارت راه و شهرسازی، مجموع کل خطوط ریلی کشور در سال ۱۳۸۴ برابر با ۱۰۸۹۴ کیلومتر (۸۳۹۱ کیلومتر خطوط اصلی و ۲۵۰۳ کیلومتر خطوط فرعی) بوده که این میزان در سال ۱۳۹۴ با رشد سالیانه ۲/۰۵ درصد به ۱۳۳۴۸ کیلومتر (۱۰۴۵۹ کیلومتر خطوط اصلی و ۲۸۸۹ کیلومتر خطوط فرعی) رسیده است. در نمودار زیر روند رشد طول خطوط ریلی کشور به تفکیک خطوط فرعی، خطوط اصلی و مجموع نشان داده شده است.



نمودار ۱۰: روند تغییرات خطوط ریلی در سطح کشور از ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۴
منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات وزارت راه و شهرسازی کشور، ۱۳۹۴

در جدول زیر طول خطوط اصلی و فرعی (شامل مانوری، صنعتی و تجاری) تا پایان سال ۱۳۹۴ به تفکیک ادارات کل ناحیه راه‌آهن کشور ارائه شده است. مناطق و نواحی راه‌آهنی هرمزگان، شمال شرق، شرق، تهران و خراسان بیشترین طول خطوط ریلی کشور را به خود اختصاص داده‌اند.

جدول ۱۰: طول خطوط اصلی و فرعی (شامل مانوری، صنعتی و تجاری) تا پایان سال ۱۳۹۴ (کیلومتر و درصد)

ردیف	ادارات کل مناطق	خطوط اصلی			خطوط فرعی			درصد	
		خط اصلی	خط دوم	جمع	خطوط صنعتی و تجاری	خطوط مانوری	جمع کل خطوط		
۱	آذربایجان	۴۶۸	۰	۴۶۸	۹۱	۱۸۳	۷۴۲	۵,۵۶	
۲	اراک	۲۸۸	۰	۲۸۸	۶۲	۳۶	۳۸۶	۲,۸۹	
۳	اصفهان	۵۹۸	۲۲	۶۲۰	۹۹	۲۲۱	۹۴۰	۷,۰۴	
۴	تهران	۴۵۷	۳۱۵	۷۷۲	۶۶	۱۹۱	۱۰۲۹	۷,۷۱	
۵	جنوب	۳۶۳	۱۱۵	۴۷۸	۷۶	۱۲۱	۶۷۵	۵,۰۶	
۶	جنوب شرق	۳۲۸	۰	۳۲۸	۵	۳۵	۳۶۸	۲,۷۶	
۷	خراسان	۴۵۷	۲۷۴	۷۳۱	۶۷	۱۹۲	۹۹۰	۷,۴۱	
۸	زاگرس	۲۲۰	۰	۲۲۰	۵۴	۲۳	۲۹۷	۲,۲۲	
۹	شرق	۹۴۷	۰	۹۴۷	۵۲	۱۲۱	۱۱۲۰	۸,۳۹	
۱۰	شمال	۳۳۴	۰	۳۳۴	۲۲	۳۷	۳۹۳	۲,۹۴	
۱۱	شمال شرق ۱	۵۳۶	۵۳۶	۱۰۷۲	۷۲	۶۷	۱۳۹	۹,۰۷	
۱۲	شمال شرق ۲	۱۴۵	۰	۱۴۵	۷	۵	۱۲	۱,۱۸	
۱۳	شمال غرب	۵۷۱	۰	۵۷۱	۴۳	۱۰۱	۱۴۴	۵,۳۶	
۱۴	فارس	۴۸۴	۰	۴۸۴	۵	۸۲	۸۷	۴,۲۸	
۱۵	قم	۳۴۵	۲۶	۳۷۱	۲۹	۴۸	۷۷	۳,۳۶	
۱۶	کرمان	۵۵۱	۰	۵۵۱	۴۳	۹۴	۱۳۷	۵,۱۵	
۱۷	لرستان	۱۵۶	۰	۱۵۶	۷	۲۸	۳۵	۱,۴۳	
۱۸	هرمزگان	۶۲۳	۵۹۷	۱۲۲۰	۱۵۰	۱۶۳	۳۱۳	۱۱,۴۸	
۱۹	یزد	۶۸۹	۱۵	۷۰۴	۶۷	۱۲۷	۱۹۴	۶,۷۳	
	جمع کل	۸۵۶۰	۱۹۰۰	۱۰۴۶۰	۱۰۱۷	۱۸۷۵	۲۸۹۲	۱۳۳۵۲	۱۰۰,۰۰

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۴

در سال ۱۳۸۴ تعداد کل مسافران حمل و نقل ریلی برابر با ۱۹,۴۰۰ هزار نفر (حدوداً ۱۹ میلیون نفر) و ۱۱,۱۴۹ میلیون نفر کیلومتر مسافر جابه‌جا شده است که در سال ۱۳۹۴ به ۲۴,۴۵۳ هزار نفر (حدوداً ۲۴ میلیون نفر) و ۱۴,۹۳۸ میلیون نفر کیلومتر جابه‌جا شده رسیده است. ارقام نشان از رشد سالیانه ۲/۳۴ درصدی در جابجایی مسافر با حمل و نقل ریلی است. نواحی راه‌آهن تهران با ۷,۱۵۸ هزار نفر (حدوداً ۷ میلیون نفر) و خراسان با ۶,۵۶۰ هزار نفر (۶/۶ میلیون نفر) بیشترین جابجایی مسافر با حمل و نقل ریلی (۵۶ درصد) از کل مسافران حمل و نقل ریلی کشور را به خود اختصاص داده است. جدول زیر میزان سفر جابه‌جا شده بخش ریلی در سال ۱۳۹۴ به تفکیک تعداد مسافر و نفر کیلومتر مسافر ارائه شده است.

نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پویانمایی اصلی بین سکونتگاهها)

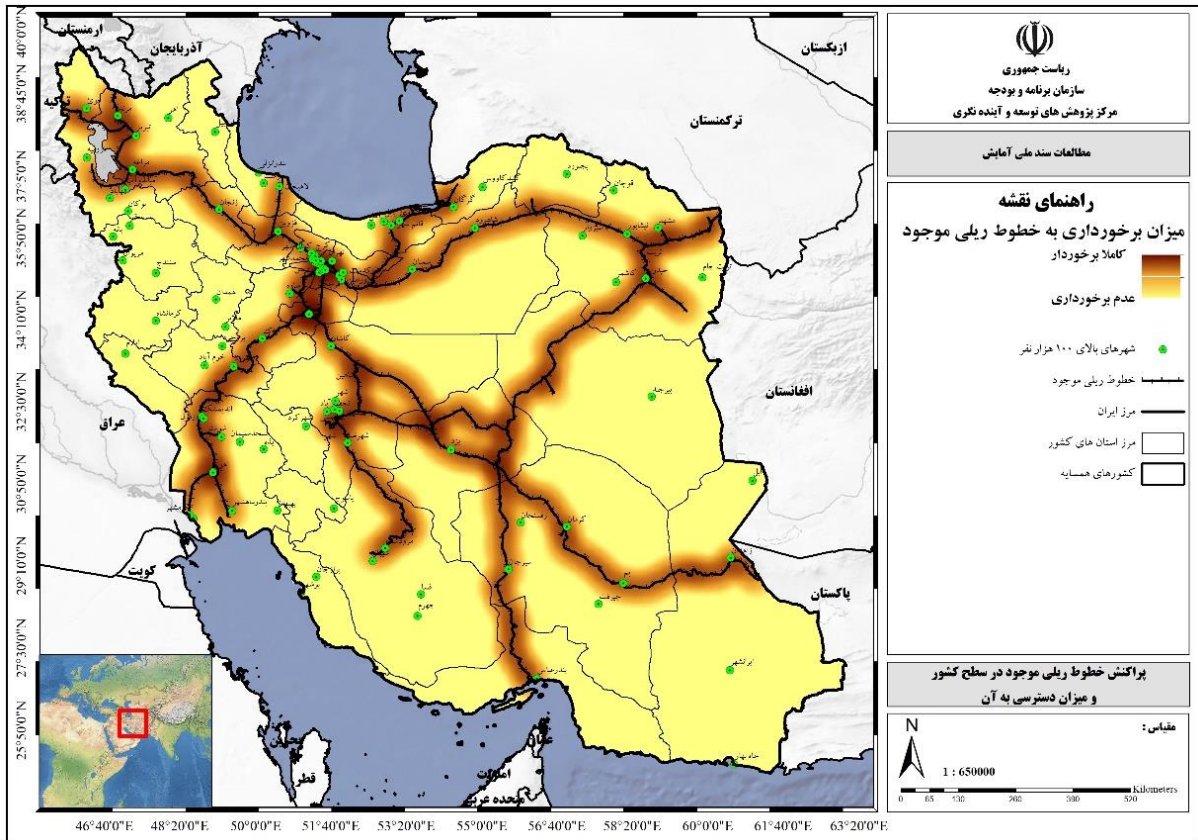
جدول ۱۱: میزان سفر جابجا شده بخش ریلی در سال ۱۳۹۴ به تفکیک تعداد مسافر (هزار نفر) و نفر کیلومتر مسافر (میلیون نفر کیلومتر)/

درصد

ردیف	ادارات کل مناطق	مسافر (هزار نفر)		نفر کیلومتر مسافر (میلیون نفر کیلومتر)	
		تعداد	درصد	تعداد	درصد
۱	آذربایجان	۹۴۴	۳,۸۶	۴۹۸	۳,۳۳
۲	اراک	۳۰۶	۱,۲۵	۱۸۵	۱,۲۴
۳	اصفهان	۵۹۷	۲,۴۴	۴۲۷	۲,۸۶
۴	تهران	۷,۱۵۸	۲۹,۲۷	۴,۵۶۵	۳۰,۵۶
۵	جنوب	۱,۴۵۸	۵,۹۶	۶۱۱	۴,۰۹
۶	جنوب شرق	۹۰	۰,۳۷	۱۱۹	۰,۸۰
۷	خراسان	۶,۵۶۰	۲۶,۸۳	۴,۹۲۷	۳۲,۹۸
۸	زاگرس	۷۹۳	۳,۲۴	۲۳۸	۱,۵۹
۹	شرق	۱۷۲	۰,۷۰	۱۳۴	۰,۹۰
۱۰	شمال	۶۵۶	۲,۶۸	۱۶۴	۱,۱۰
۱۱	شمال شرق ۱	۷۱۷	۲,۹۳	۲۹۴	۱,۹۷
۱۲	شمال شرق ۲	۳۸۸	۱,۵۹	۶۸	۰,۴۶
۱۳	شمال غرب	۱,۴۶۸	۶,۰۰	۶۶۶	۴,۴۶
۱۴	فارس	۲۳۳	۰,۹۵	۲۲۷	۱,۵۲
۱۵	قم	۷۸۰	۳,۱۹	۲۸۷	۲,۵۹
۱۶	کرمان	۳۵۹	۱,۴۷	۳۵۴	۲,۳۷
۱۷	لرستان	۷۲۰	۲,۹۴	۱۰۵	۰,۷۰
۱۸	هرمزگان	۵۱۸	۲,۱۲	۶۲۱	۴,۱۶
۱۹	یزد	۵۳۷	۲,۲۰	۳۵۰	۲,۳۴
	جمع کل	۲۴,۴۵۴	۱۰۰	۱۴,۹۴۰	۱۰۰

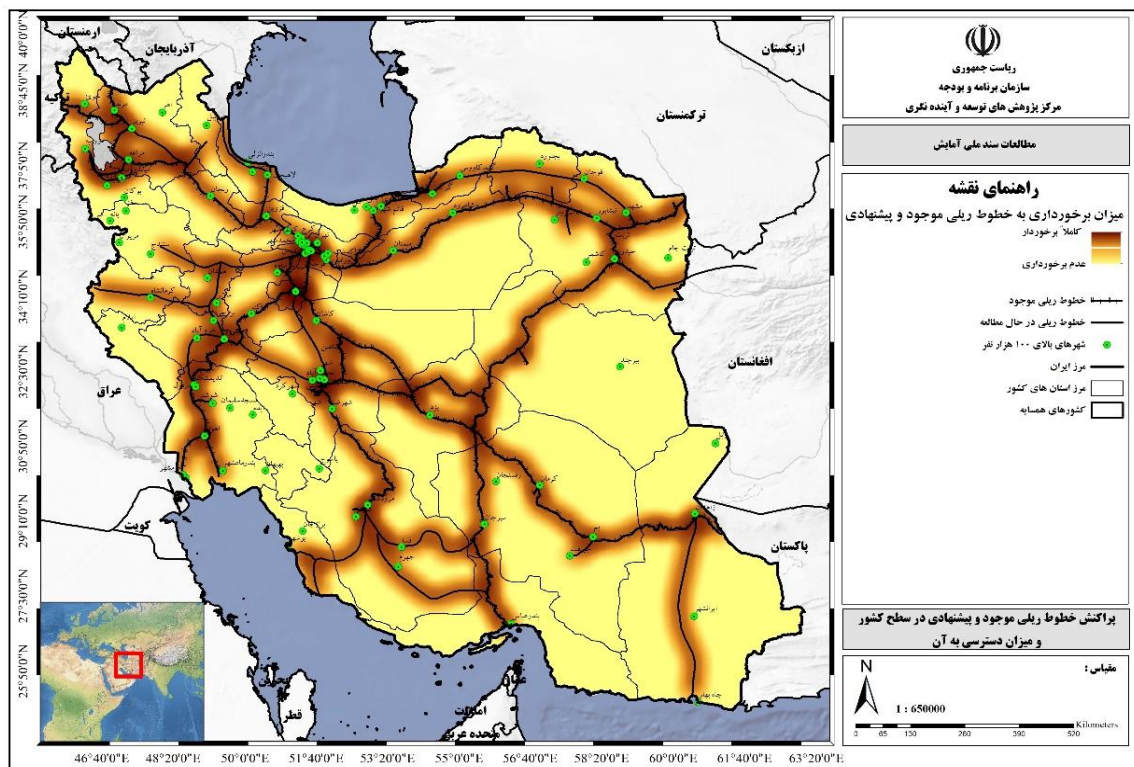
منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۴

در نقشه زیر نحوه دسترسی فضایی سکونتگاه‌های شهری و روستایی کشور به خطوط ریلی موجود ارائه شده است. همان‌گونه که مشاهده می‌شود استان‌هایی همچون کردستان، کرمانشاه، ایلام، بوشهر، جنوب استان سیستان و بلوچستان (سواحل مکران) از نظر دسترسی به حمل و نقل ریلی در شرایط نامناسبی قرار دارند و نیاز مبرمی به خطوط ریلی و توسعه حمل و نقل به‌خصوص در سواحل مکران و اتصال خطوط ریلی به بندر چابهار وجود دارد.



نقشه ۴: نحوه پراکنش خطوط ریلی موجود در سطح کشور و میزان دسترسی به آن

در حال حاضر طرح‌های مختلفی به منظور خطوط ریلی جدید در سطح کشور در حال اجرا است که در صورت بهره‌برداری از آنها، میزان برخورداری استان‌های کشور به خطوط ریلی به خصوص در استان‌هایی که هیچ‌گونه دسترسی به خطوط ریلی ندارند، بهبود پیدا می‌کند.



نقشه ۵: نحوه پراکنش خطوط ریلی موجود و پیشنهادی در سطح کشور و میزان دسترسی به آن

میزان برخوردارگی به امکانات و زیرساخت های حمل و نقل هوایی

کشور در سال ۱۳۸۵ دارای ۲۵ فرودگاه داخلی، ۸ فرودگاه بین المللی، ۲۰ فرودگاه دارای مرز هوایی و ۸ فرودگاه در حال ساخت و مطالعه بوده که در سال ۱۳۹۴ به ۲۰ فرودگاه داخلی، ۹ فرودگاه بین المللی، ۲۵ فرودگاه دارای مرز هوایی و ۶ فرودگاه در حال ساخت و مطالعه رسیده است.

فرودگاه های بین المللی شامل فرودگاه های امام خمینی (ره)، اصفهان، بندرعباس، تبریز، زاهدان، شیراز، مشهد، مهرآباد و یزد است.

فرودگاه های با مرز هوایی شامل اراک، اردبیل، ارومیه، اهواز، آبادان، بجنورد، بم، بندرلنگه، بوشهر، بیرجند، خرم آباد، رشت، رفسنجان، زنجان، ساری، سبزوار، سنندج، سیرجان، شهرکرد، کرمان، کرمانشاه، گرگان، لارستان، لامرد و همدان است.

فرودگاه های داخلی شامل ابوموسی، ایرانشهر، ایلام، پارس آباد مغان، جهرم، جیرفت، خوی، داراب، رامسر، زابل، زرقان، سراوان، سمنان، سهنند (مراغه)، شاهرود، طبس، فسا، کلاله، نوشهر و یاسوج است.

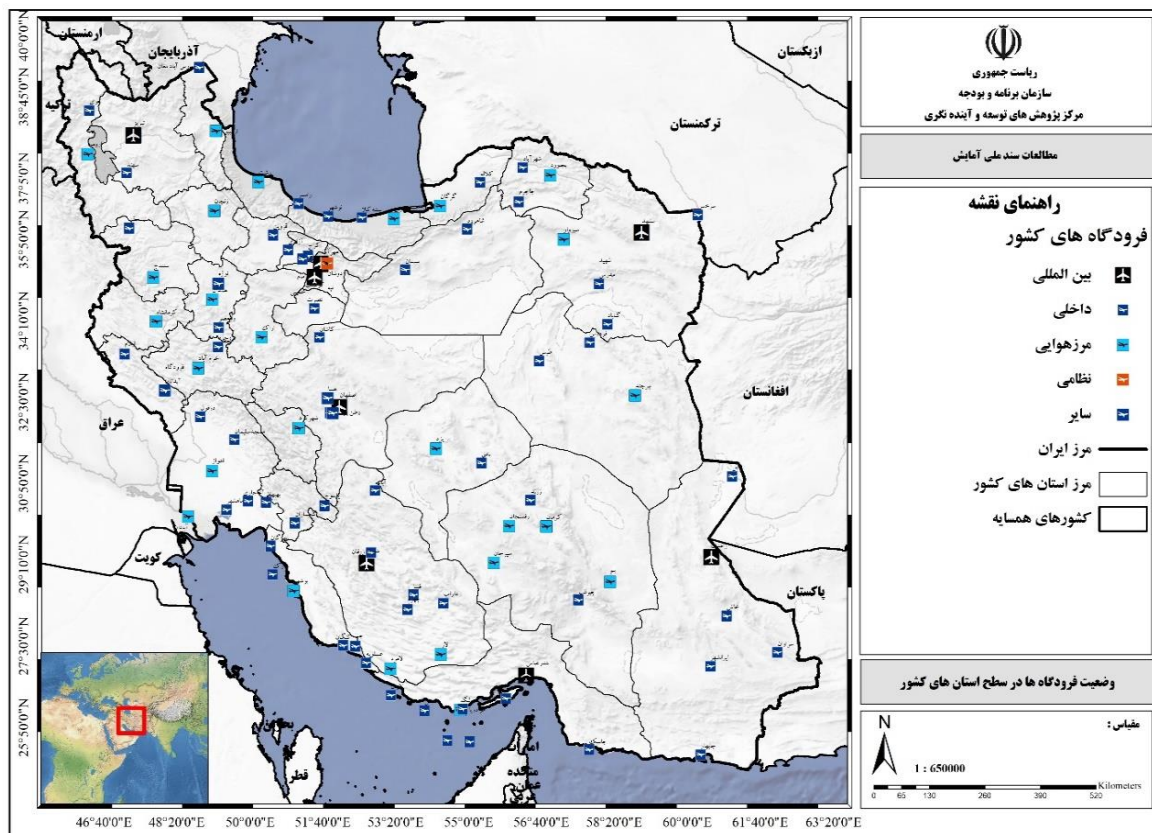
جدول ۱۲: روند تغییرات فرودگاه‌های کشور از ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۴

سال	تعداد فرودگاه‌های داخلی	تعداد فرودگاه‌های بین‌المللی	تعداد فرودگاه‌های دارای مرز هوایی	تعداد فرودگاه‌های در حال ساخت و مطالعه
۱۳۸۵	۲۵	۸	۲۰	۸
۱۳۸۶	۲۶	۸	۲۰	۵
۱۳۸۷	۲۵	۸	۲۱	۵
۱۳۸۸	۲۵	۸	۲۱	۵
۱۳۸۹	۲۳	۸	۲۳	۵
۱۳۹۰	۲۳	۸	۲۳	۵
۱۳۹۱	۲۳	۸	۲۳	۵
۱۳۹۲	۲۲	۸	۲۴	۶
۱۳۹۳	۲۰	۹	۲۵	۶
۱۳۹۴	۲۰	۹	۲۵	۶

منبع: سازمان هواپیمایی کشوری جمهوری اسلامی ایران و شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران

* علت کاهش فرودگاه‌های داخلی؛ ارتقای برخی از فرودگاه‌ها از رتبه داخلی به مرز هوایی است.

بر اساس آمار به دست آمده در سال ۱۳۸۵ تعداد کل مسافران جابجا شده توسط شرکت‌های هواپیمایی برابر با ۱۸ میلیون نفر بوده که با نرخ رشد سالیانه ۵/۴۰ درصد در سال ۱۳۹۴ به ۲۸/۹ میلیون نفر رسیده است. عملکرد شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخلی در سال ۱۳۹۴ برابر با ۱۸/۲۵ میلیون نفر، شرکت‌های داخلی در پروازهای بین‌المللی (ورودی و خروجی) ۶/۳۳ میلیون نفر و شرکت‌های خارجی در پروازهای بین‌المللی (ورودی و خروجی) برابر با ۴/۳ میلیون نفر بوده است. نرخ رشد (۹۴-۱۳۸۵) شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخلی برابر با ۴/۳۷ درصد و در پروازهای بین‌المللی برابر با ۵/۶۴ درصد و عملکرد شرکت‌های خارجی در پروازهای بین‌المللی برابر با ۱۰ درصد بوده است. این امر به‌خوبی رشد پروازهای بین‌المللی و عملکرد مثبت آنها را نشان می‌دهد.



نقشه ۶: وضعیت فرودگاه‌ها در سطح کشور

میزان برخوردارگی به امکانات و زیرساخت‌های حمل و نقل دریایی

کشور در سال ۱۳۹۴ دارای ۶ بندر در شمال و ۱۱ بندر در جنوب با ظرفیت اسمی برابر با ۲۰۹ میلیون تن و ظرفیت مسافری برابر با ۱۸/۲ میلیون نفر بوده است. بنادر شمالی در دریای خزر شامل انزلی، نوشهر، نکا، امیرآباد، فریدونکنار و آستارا است. بنادر جنوب در خلیج فارس شامل خرمشهر، آبادان، امام خمینی (ره)، بوشهر، لنگه، شهید رجایی، شهید باهنر، قشم، گناوه و جاسک است. از بنادر جنوب در دریای عمان، بندر چابهار است. لازم به ذکر است که به جز بنادر مذکور بنادر دیگری نیز در دریای خلیج فارس، عمان و خزر وجود دارد که دارای عملکرد ماهیگیری و تخلیه صید هستند. میزان مسافر جابجا شده در خطوط حمل و نقل دریایی ایران در سال ۱۳۸۴ برابر با ۳/۸۶۱ میلیون نفر بوده که در سال ۱۳۹۴ با نرخ رشد سالیانه ۱۶/۸۱ درصد به ۱۸/۲۶۷ میلیون نفر رسیده است.

جدول ۱۳: روند تغییرات بندر و ظرفیت اسمی و مسافر کشور از ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۴

شاخص	تعداد کل بندر شمالی	تعداد کل بندر جنوبی	ظرفیت اسمی بندر کشور (میلیون تن)	ظرفیت مسافری بندر کشور (میلیون نفر)
۱۳۸۴	۳	۱۰	۱۱۷	۴,۸
۱۳۸۵	۴	۱۰	۱۲۳	۵,۲

شاخص	تعداد کل بنادر شمالی	تعداد کل بنادر جنوبی	ظرفیت اسمی بنادر کشور (میلیون تن)	ظرفیت مسافری بنادر کشور (میلیون نفر)
۱۳۸۶	۴	۱۰	۱۳۷	۶
۱۳۸۷	۴	۱۰	۱۴۲	۷,۷
۱۳۸۸	۴	۱۰	۱۵۰	۹,۵
۱۳۸۹	۴	۱۰	۱۶۳	۱۰,۵
۱۳۹۰	۴	۱۰	۱۷۲	۱۳
۱۳۹۱	۴	۱۰	۱۸۰	۱۴
۱۳۹۲	۴	۱۰	۱۹۰	۱۶
۱۳۹۳	۶	۱۱	۲۰۰	۱۷,۵
۱۳۹۴	۶	۱۱	۲۰۹	۱۸,۲

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات وزارت راه و شهرسازی کشور، ۱۳۹۴

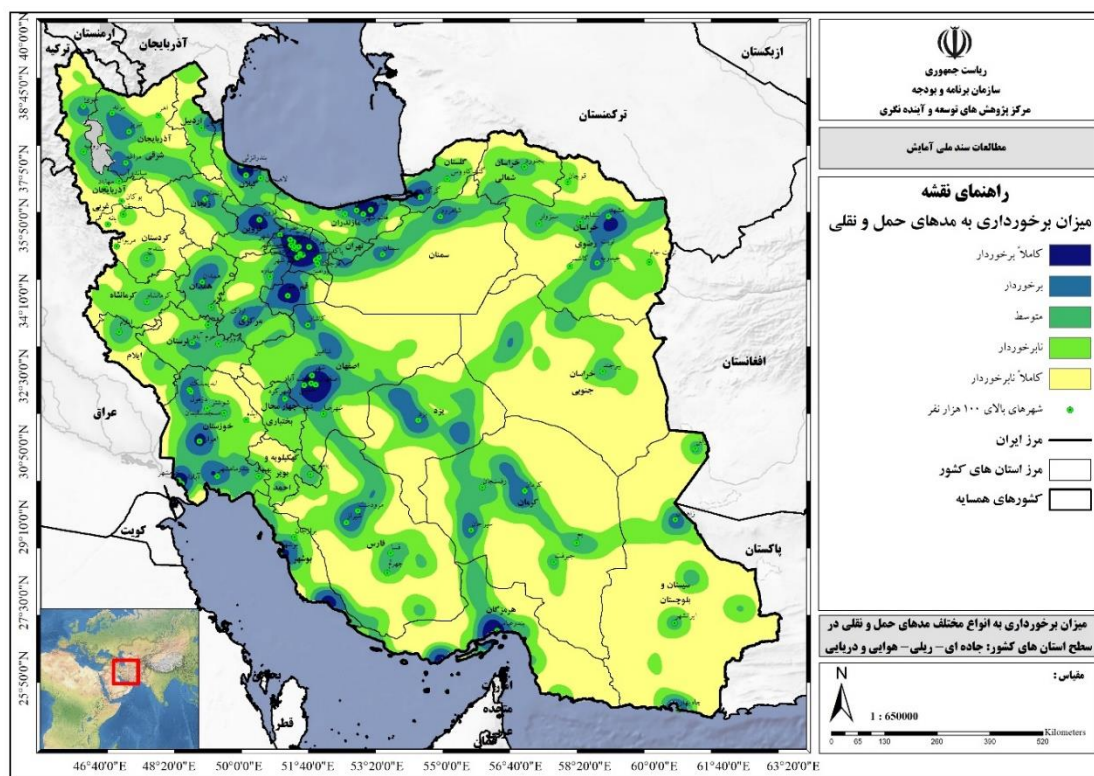


نقشه ۷: موقعیت مکانی بنادر در شمال و جنوب کشور

وضعیت میزان برخورداری به انواع مدهای حمل و نقل

تاکنون به بررسی وضعیت انواع مختلف مدهای حمل و نقلی شامل جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی در سطح کشور و چگونگی دسترسی به هرکدام پرداخته شده است. در این بخش با ترکیب تمامی این مدها وضعیت دسترسی کشور به تمام یا حداقل یکی از مدهای حمل و نقلی مورد بررسی و شهرهای تهران، اصفهان، مشهد، شیراز، اهواز و بندرعباس به‌عنوان نواحی با بیشترین دسترسی به انواع مختلف مدهای حمل و نقلی مشخص و در نقشه ۸ ارائه شده‌اند. همین‌طور نیمه شرقی و جنوب شرقی کشور از نظر دسترسی به مدهای حمل و نقلی در شرایط مساعدی قرار ندارد و نیاز به توسعه خطوط ریلی، تجهیز و توسعه فرودگاه، بهبود راه‌های شریانی به‌صورت فراوان احساس می‌شود.

نقشه زیر به کمک روی هم‌گذاری میزان دسترسی انواع مختلف مدهای حمل و نقل (راه‌های بین شهری، ریلی، فرودگاه و بنادر) از طریق روش Kernel Density و Fuzzy Gis به دست آمده است.



نقشه ۸: میزان برخورداری به انواع مختلف مدهای حمل و نقلی در کشور (جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی)

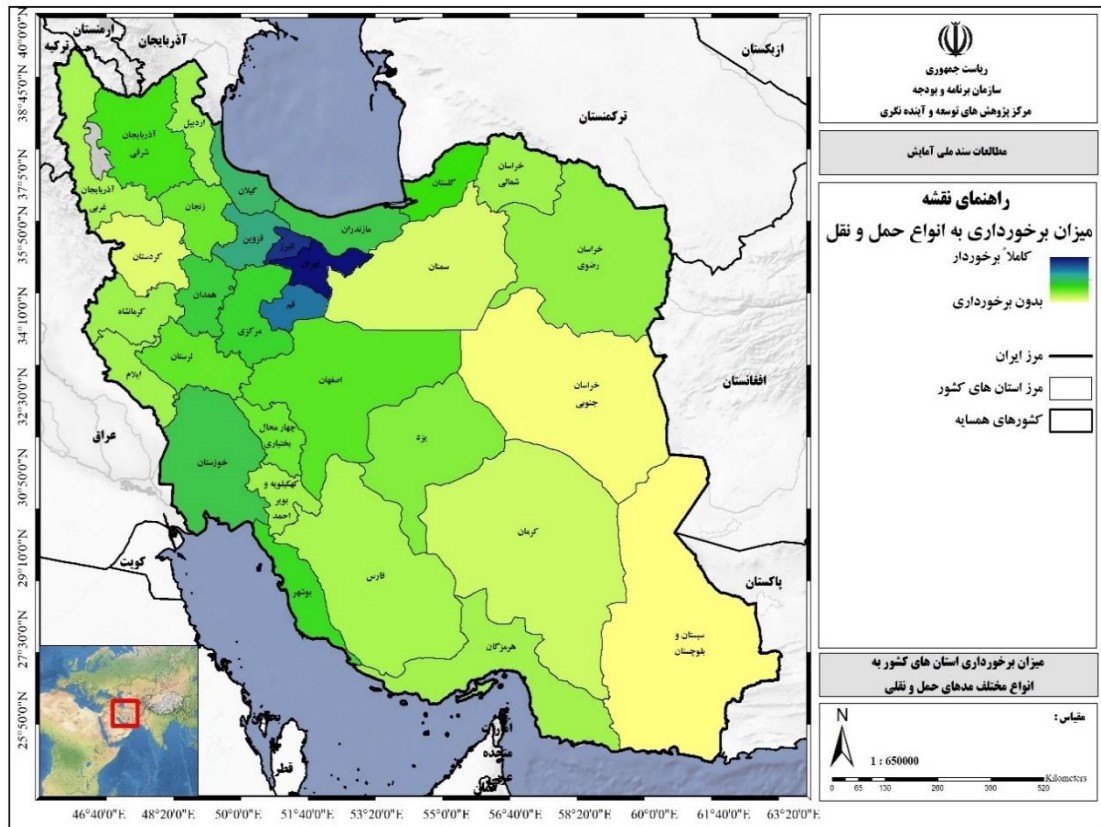
در ادامه میزان میانگین امتیاز هرکدام از استان‌های کشور به مدهای حمل و نقل ارائه شده است. همان‌گونه که مشاهده می‌شود استان‌های تهران، البرز و قم بالاترین امتیازات را کسب کرده و در سطح اول از نظر برخورداری به مدهای حمل و نقلی قرار گرفته‌اند. همین‌طور استان‌های قزوین، گیلان، خوزستان، مازندران و همدان در سطح بعدی از نظر میزان برخورداری به حمل و نقل قرار دارند. همین‌طور استان‌های کرمان، سمنان،

کردستان، خراسان جنوبی و سیستان و بلوچستان در شرایط بسیار نامناسبی از نظر برخورداری به مدهای مختلف حمل و نقل قرار دارند.

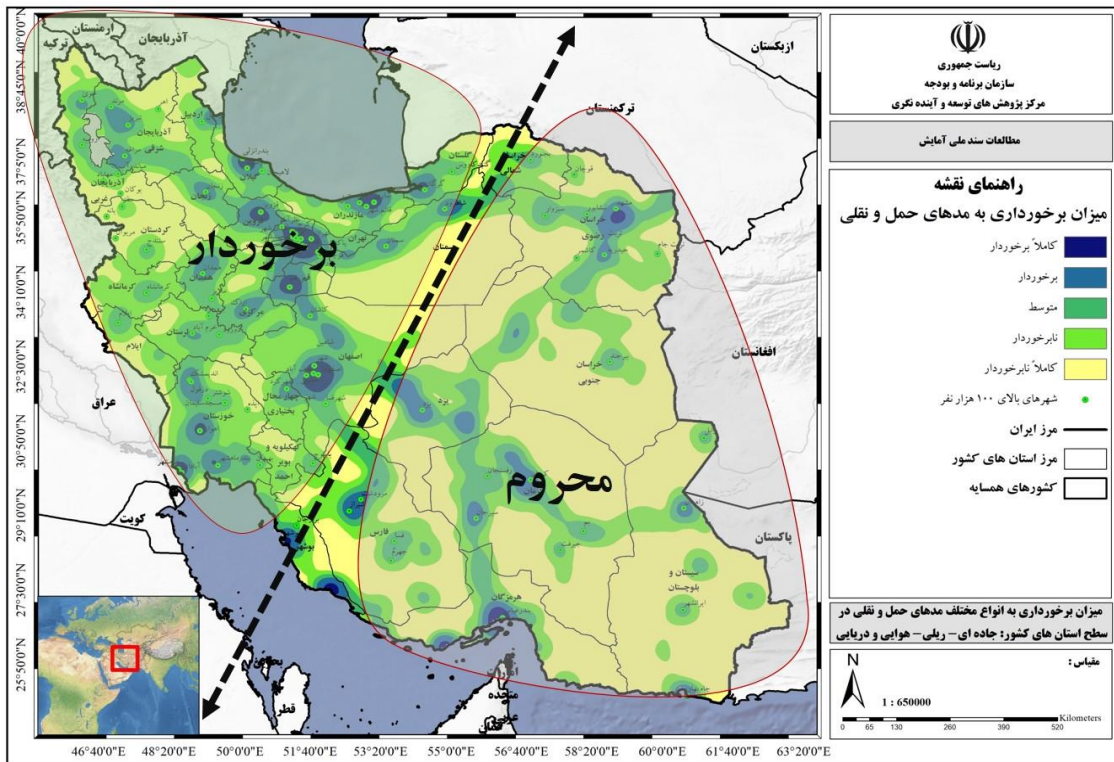
جدول ۱۴: میانگین امتیاز برخورداری به انواع حمل و نقل در سطح کل استان‌های کشور

رتبه	نام استان	میانگین امتیاز میزان برخورداری	سطح برخورداری
۱	تهران	۱,۰۷	سطح ۱
۲	البرز	۰,۹۷	سطح ۱
۳	قم	۰,۸۲	سطح ۱
۴	قزوین	۰,۶۶	سطح ۲
۵	گیلان	۰,۶۱	سطح ۲
۶	خوزستان	۰,۵۴	سطح ۲
۷	مازندران	۰,۵۴	سطح ۲
۸	همدان	۰,۵۱	سطح ۲
۹	مرکزی	۰,۴۹	سطح ۳
۱۰	بوشهر	۰,۴۷	سطح ۳
۱۱	گلستان	۰,۴۵	سطح ۳
۱۲	آذربایجان شرقی	۰,۴۳	سطح ۳
۱۳	اصفهان	۰,۴۰	سطح ۳
۱۴	لرستان	۰,۳۹	سطح ۳
۱۵	زنجان	۰,۳۸	سطح ۳
۱۶	چهارمحال بختیاری	۰,۳۷	سطح ۳
۱۷	یزد	۰,۳۴	سطح ۴
۱۸	خراسان رضوی	۰,۳۱	سطح ۴
۱۹	کرمانشاه	۰,۳۰	سطح ۴
۲۰	اردبیل	۰,۲۹	سطح ۴
۲۱	خراسان شمالی	۰,۲۹	سطح ۴
۲۲	کهگیلویه و بویراحمد	۰,۲۹	سطح ۴
۲۳	ایلام	۰,۲۹	سطح ۴
۲۴	هرمزگان	۰,۲۸	سطح ۴
۲۵	فارس	۰,۲۸	سطح ۴
۲۶	آذربایجان غربی	۰,۲۸	سطح ۴
۲۷	کرمان	۰,۲۲	سطح ۵
۲۸	سمنان	۰,۲۰	سطح ۵
۲۹	کردستان	۰,۱۹	سطح ۵
۳۰	خراسان جنوبی	۰,۱۵	سطح ۵
۳۱	سیستان و بلوچستان	۰,۱۴	سطح ۵

منبع: مطالعات حاضر به کمک تحلیل‌های Kernal Density, Fuzzy در محیط GIS. ۱۳۹۸



نقشه ۹: میزان برخورداری استان‌های کشور به انواع مختلف مدهای حمل و نقلی



نقشه ۱۰: پهنه‌های برخورداری استان‌های کشور به انواع مختلف مدهای حمل و نقلی

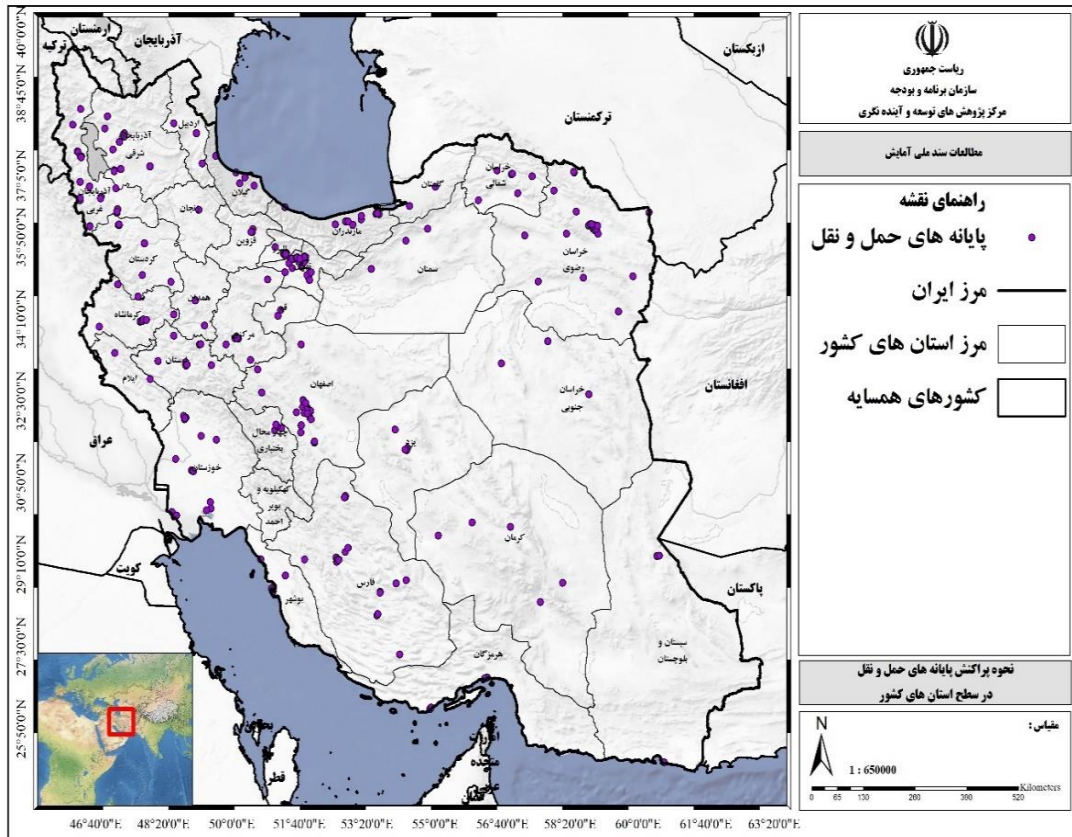
امکانات و زیرساخت‌های جانبی حمل و نقل در کشور

کشور در سال ۱۳۹۷ دارای ۹۵۵ پایانه عمومی و اختصاصی (گاراژ) بوده که از این تعداد، ۲۶۷ پایانه در مالکیت شهرداری، ۳۹ پایانه در مالکیت خصوصی و ۶۴۹ پایانه اختصاصی (گاراژ) هستند. همین‌طور بر اساس آمار سال ۱۳۹۷ تعداد ۱۲ پایانه در حال ساخت وجود داشته‌اند. همان‌گونه که در جدول زیر مشاهده می‌شود استان‌های اصفهان، خوزستان، کرمانشاه، خراسان رضوی، کردستان و لرستان بیشترین تعداد پایانه‌های مسافری در سطح کشور را به خود اختصاص داده‌اند.

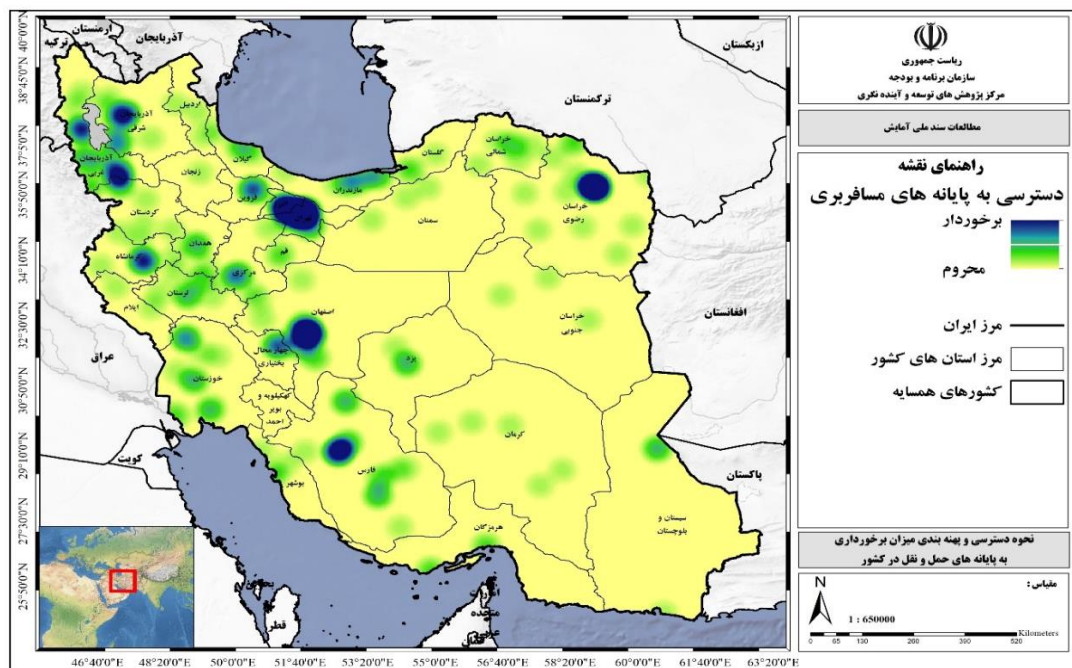
جدول ۱۵: تعداد پایانه‌های مسافری در سطح استان‌های کشور تا پایان سال ۱۳۹۷

در حال ساخت	در حال بهره‌برداری			نام استان
	پایانه اختصاصی (گاراژ)	پایانه‌های عمومی		
		مالکیت خصوصی	مالکیت شهرداری	
	۳۰	۱	۱۳	آذربایجان شرقی
	۵	۱	۱۵	آذربایجان غربی
	۲۱	۱	۶	اردبیل
	۲۷	۱	۲۸	اصفهان
	۳	۰	۳	البرز
۱	۲۱	۱	۴	ایلام
	۱۲	۲	۴	بوشهر
۱	۹	۰	۹	تهران
	۱۵	۰	۵	چهارمحال و بختیاری
	۷	۰	۶	خراسان جنوبی
۱	۱۷	۰	۱۵	خراسان رضوی
	۴	۰	۵	خراسان شمالی
	۱۵	۲	۲۲	خوزستان
۲	۱۵	۰	۶	زنجان
	۸	۱	۴	سمنان
۱	۴۲	۱	۳	سیستان و بلوچستان
۳	۳۰	۱	۲۰	فارس
	۱	۱	۶	قزوین
	۲	۰	۸	قم
	۷	۴	۱۱	کردستان
۱	۷۶	۲	۶	کرمان
	۲	۰	۱۶	کرمانشاه
	۴	۲	۴	کهگیلویه و بویراحمد
	۴۵	۱	۴	گلستان
	۶۲	۴	۶	گیلان
	۲۰	۲	۱۱	لرستان
۱	۹۲	۸	۵	مازندران
	۱۶	۰	۸	مرکزی
۱	۲۰	۱	۲	هرمزگان
	۵	۲	۹	همدان
	۱۶	۰	۳	یزد
۱۲	۶۴۹	۳۹	۲۶۷	مجموع

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۷



نقشه ۱۱: نحوه پراکنش پایانه های حمل و نقل در سطح استان های کشور



نقشه ۱۲: نحوه دسترسی و پهنه بندی میزان بر خورداری به پایانه های حمل و نقل در سطح استان های کشور

۱-۱-۲- بررسی جریان‌ها و پیوندهای فیزیکی (مسافر) در سطح استان‌ها و سکونتگاه‌های کشور

عوامل مؤثر بر جابجایی مسافر را می‌توان به دو دسته تقسیم کرد:

الف) عوامل جذب و تولید

منظور عواملی هستند که منجر به افزایش جابجایی مسافر در بلندمدت می‌شود. این عوامل به شرح زیر مطرح می‌شوند.

- جمعیت: جمعیت یکی از مهم‌ترین عوامل مؤثر در تولید و جذب سفر بوده که به لحاظ نظری رابطه مستقیم با حجم سفر دارند. از شاخص مهم تولید و جذب سفر در یک منطقه می‌توان به چگونگی پراکندگی جمعیت در مناطق مختلف، بافت جمعیت و بعد خانوار اشاره کرد.

- درآمد: درآمد یکی دیگر از متغیرهای مؤثر بر جابجایی مسافر است. در الگوهای تقاضای حمل و نقل، درآمد نه تنها نشانگر قدرت خرید مسافر است بلکه سطح فعالیت‌های اقتصادی که باعث ایجاد سفر می‌شوند را نیز نشان می‌دهد.

- اشتغال: یکی دیگر از عوامل مؤثر بر تولید و جذب سفر اشتغال است. با افزایش اشتغال از یک طرف تعداد سفرهای کاری افزایش می‌یابد و از طرف دیگر، اگر درآمد افراد زیاد شود، انگیزه برای سفر افزایش می‌یابد و در نتیجه آن درآمد افراد زیاد شده و انگیزه برای سفر بیشتر می‌شود. لذا در کل می‌توان نتیجه گرفت که افزایش اشتغال منجر به افزایش تعداد مسافر خواهد شد که این مسئله بر حجم جابجایی مسافر در بلندمدت اثر خواهد گذاشت.

- کیفیت ارائه خدمات: تأمین آسایش، ارائه خدمات با تجهیزات ایمنی و جلب اعتماد مشتریان تأثیر مهمی بر افزایش سطح جابجایی مسافر دارد.

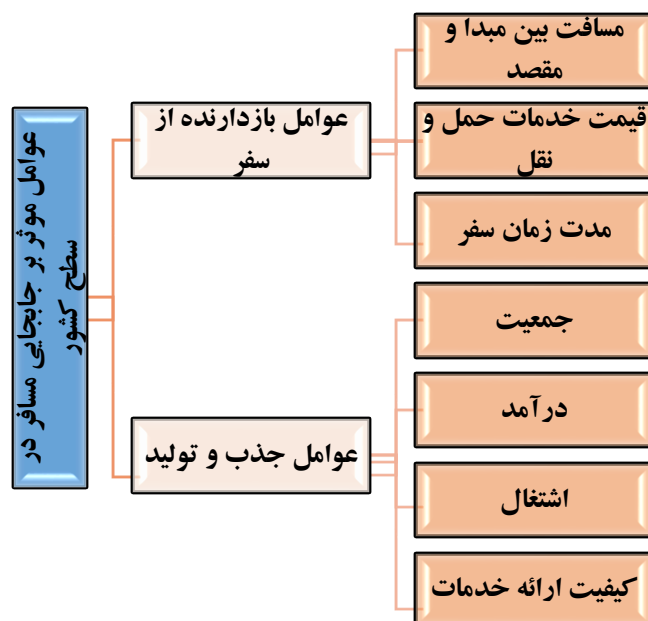
ب) عوامل بازدارند از سفر

منظور عواملی هستند که منجر به کاهش جابجایی مسافر در بلندمدت می‌شوند. این عوامل به شرح زیر هستند:

- قیمت خدمات حمل و نقل: در میان بسیاری از عوامل تأثیرگذار بر جابجایی مسافر قیمت، یک عامل مهم و معنی‌دار به شمار می‌رود. همانند هر تابع تقاضای متعارف، قیمت خدمات حمل و نقل رابطه عکس با تقاضای آن خدمات دارد؛ بنابراین، اگر هدف مسافر حداکثر کردن رضایتمندی با توجه به درآمد محدودش باشد، همزمان با افزایش بهای حمل و نقل ریلی لزوماً باید سفرهای خود را کاهش دهد. همچنین قیمت انواع دیگر سیستم‌های حمل و نقل، می‌تواند بر تقاضای حمل و نقل ریلی اثرگذار باشد؛ چراکه در بسیاری از موارد روش‌های دیگر حمل و نقل مسافر می‌تواند جایگزین این سیستم حمل و نقل شود.

- مسافت بین مبدأ و مقصد: در اقتصاد حمل و نقل، مسافت بین مبدأ و مقصد جزء هزینه‌های سفر محسوب می‌شود و تأثیر منفی بر حجم سفر می‌گذارد.

– مدت زمان سفر: در ادبیات حمل و نقل، کاهش زمان سفر برابر با کاهش هزینه‌های فرصت حمل و نقل است.



شکل ۲: عوامل مؤثر بر جابجایی مسافر در سطح کشور

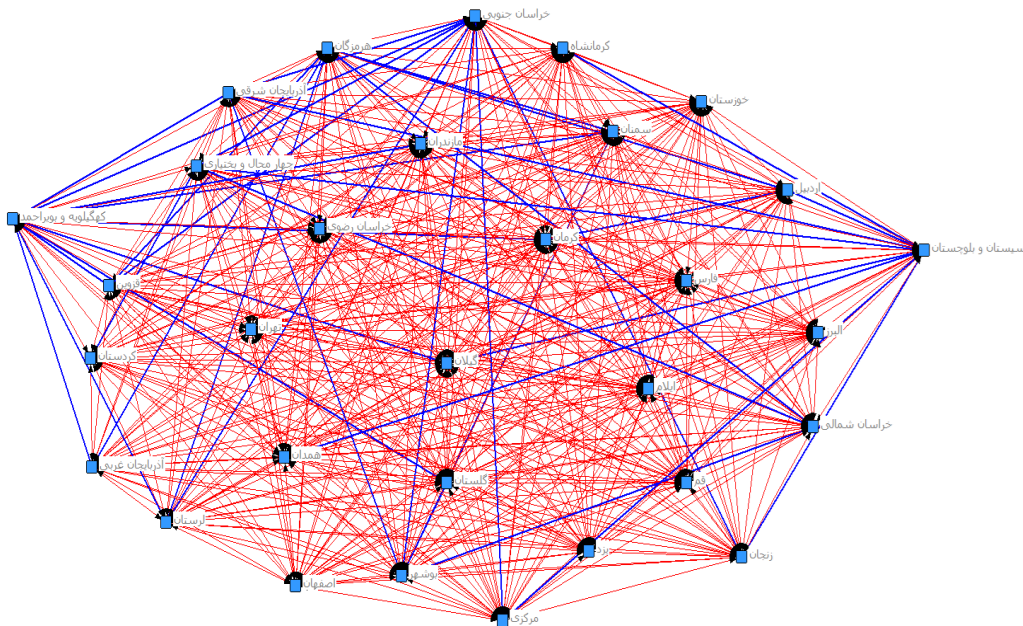
در این بخش از مطالعات با توجه به عوامل ذکر شده به بررسی جریان مسافر بین سکونتگاه‌های شهری کشور در دو مقیاس استان و مراکز شهرهای استان کشور پرداخته خواهد شد. این اطلاعات بر اساس تعداد و حجم سفر بین استان‌های کشور و شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در سطح کشور با کمک نرم‌افزار NetDraw و Ucinet مورد بررسی قرار گرفته و نتایج به دست آمده با کمک عوامل جذب-تولید سفر و بازدارنده سفر مورد تحلیل قرار گرفته‌اند.

بررسی جریانات مسافر در سطح استان‌ها

مجموع مسافران استان‌های کشور در سال ۱۳۹۳ برابر با ۱,۸۹۵,۸۹۲,۰۸۰ نفر بوده که توسط نرم‌افزار Ucinet و Netdraw مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند.

– خروجی مسافر: ۱۱/۳۵ درصد آن از تهران، ۱۰/۸۴ درصد از خراسان رضوی، ۹/۱۷ درصد از اصفهان، ۶/۳۸ درصد از فارس، ۴/۹۲ درصد از خوزستان، ۴/۱۹ درصد از آذربایجان غربی، ۴/۱۷ درصد از آذربایجان شرقی بوده‌اند که بیشترین درصد خروجی مسافر را به خود اختصاص داده‌اند.

– ورودی مسافر: در این میان ۱۱/۰۵ درصد از مسافران به استان تهران، ۱۰/۷۸ درصد به استان خراسان رضوی، ۸/۷۷ درصد به استان اصفهان، ۶/۱۲ درصد به استان فارس، ۵/۳۴ درصد به استان خوزستان بیشترین ورودی را داشته‌اند.



نقشه ۱۳: تحلیل جریان مسافر در بین استان‌های کشور در سال ۱۳۹۳ با کمک نرم‌افزار NetDraw

همان‌گونه که در جدول ۱۶ مشاهده می‌شود به ترتیب استان‌های تهران (۱۱/۳۵ درصد ورودی و ۱۱/۰۵ درصد خروجی)، خراسان رضوی (۱۰/۸۴ درصد خروجی و ۱۰/۷۸ ورودی)، اصفهان (۹/۱۷ درصد خروجی و ۸/۷۷ درصد ورودی)، فارس (۶/۳۸ درصد خروجی و ۶/۱۲ درصد ورودی)، خوزستان (۴/۹۲ درصد خروجی و ۵/۳۴ درصد ورودی)، آذربایجان غربی (۴/۱۹ درصد خروجی و ۴/۲۸ درصد ورودی)، آذربایجان شرقی (۴/۱۷ درصد خروجی و ۴/۱۱ درصد ورودی)، همدان (۴/۱۴ درصد خروجی و ۴/۱۱ درصد ورودی) بیشترین مسافر خروجی و ورودی را داشته‌اند.

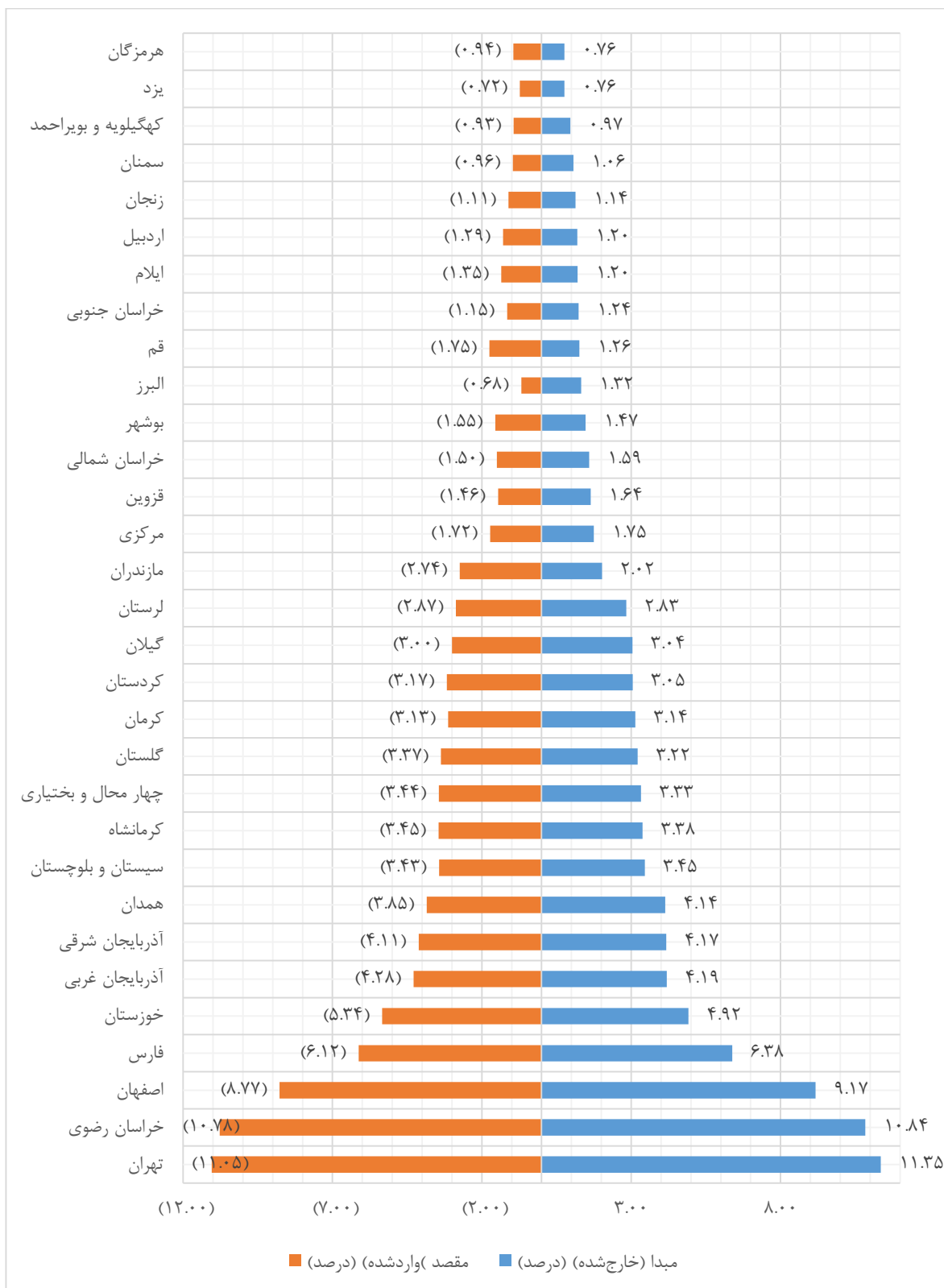
جدول ۱۶: میزان مسافر واردشده و خارج‌شده به تفکیک استان در سطح کشور در سال ۱۳۹۳ (نفر و درصد)

رتبه	واردشده		خارج‌شده		استان
	درصد	تعداد	رتبه	درصد	
۱	۱۱,۰۵	۲۰۹,۴۲۶,۵۹۰	۱	۱۱,۳۵	۲۱۵,۱۸۴,۶۶۰
۲	۱۰,۷۸	۲۰۴,۲۰۷,۲۸۰	۲	۱۰,۸۴	۲۰۵,۵۰۹,۸۸۰
۳	۸,۷۷	۱۶۶,۲۸۸,۲۷۰	۳	۹,۱۷	۱۷۳,۸۸۵,۰۹۰
۴	۶,۱۲	۱۱۶,۰۰۸,۳۲۰	۴	۶,۳۸	۱۲۱,۰۲۷,۵۹۰
۵	۵,۳۴	۱۰۱,۲۴۱,۷۵۰	۵	۴,۹۲	۹۳,۲۴۷,۲۶۰
۶	۴,۲۸	۸۱,۱۸۰,۰۰۰	۶	۴,۱۹	۷۹,۳۹۸,۷۹۰
۷	۴,۱۱	۷۷,۹۴۳,۸۳۰	۷	۴,۱۷	۷۹,۱۴۸,۲۸۰
۸	۳,۸۵	۷۲,۹۵۴,۴۱۰	۸	۴,۱۴	۷۸,۴۸۸,۹۴۰
۱۱	۳,۴۳	۶۵,۰۴۳,۹۳۰	۹	۳,۴۵	۶۵,۴۶۹,۵۹۰
۹	۳,۴۵	۶۵,۳۸۲,۱۲۰	۱۰	۳,۳۸	۶۴,۱۲۸,۶۹۰
۱۰	۳,۴۴	۶۵,۲۴۳,۱۴۰	۱۱	۳,۳۳	۶۳,۰۳۹,۹۳۰
۱۲	۳,۳۷	۶۳,۸۳۸,۰۵۰	۱۲	۳,۲۲	۶۰,۹۸۴,۷۸۰

نظام سکوئهای و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پویزهای اصلی بین سکوئها)

۱۴	۳,۱۳	۵۹,۲۸۹,۰۰۸۰	۱۳	۳,۱۴	۵۹,۴۹۸,۲۱۰	کرمان
۱۳	۳,۱۷	۶۰,۰۷۶,۵۳۰	۱۴	۳,۰۵	۵۷,۷۷۵,۴۱۰	کردستان
۱۵	۳,۰۰	۵۶,۸۲۸,۲۱۰	۱۵	۳,۰۴	۵۷,۶۹۲,۱۹۰	گیلان
۱۶	۲,۸۷	۵۴,۳۹۸,۴۹۰	۱۶	۲,۸۳	۵۳,۷۲۵,۷۶۰	لرستان
۱۷	۲,۷۴	۵۱,۹۸۸,۲۸۰	۱۷	۲,۰۲	۳۸,۳۶۰,۱۰۰	مازندران
۱۹	۱,۷۲	۳۲,۶۷۶,۷۸۰	۱۸	۱,۷۵	۳۳,۱۹۹,۱۳۰	مرکزی
۲۲	۱,۴۶	۲۷,۶۰۲,۹۷۰	۱۹	۱,۶۴	۳۱,۱۶۶,۲۲۰	قزوین
۲۱	۱,۵۰	۲۸,۳۴۶,۷۶۰	۲۰	۱,۵۹	۳۰,۱۳۳,۶۹۰	خراسان شمالی
۲۰	۱,۵۵	۲۹,۳۹۱,۳۹۰	۲۱	۱,۴۷	۲۷,۹۱۰,۱۷۰	بوشهر
۳۱	۰,۶۸	۱۲,۸۷۲,۰۳۰	۲۲	۱,۳۲	۲۵,۰۴۸,۱۹۰	البرز
۱۸	۱,۷۵	۳۳,۱۳۰,۹۱۰	۲۳	۱,۲۶	۲۳,۹۳۷,۵۱۰	قم
۲۵	۱,۱۵	۲۱,۸۸۱,۹۹۰	۲۴	۱,۲۴	۲۳,۵۲۴,۰۳۰	خراسان جنوبی
۲۳	۱,۳۵	۲۵,۵۸۷,۲۸۰	۲۵	۱,۲۰	۲۲,۷۷۴,۱۸۰	ایلام
۲۴	۱,۲۹	۲۴,۵۱۴,۱۷۰	۲۶	۱,۲۰	۲۲,۷۴۱,۰۴۰	اردبیل
۲۶	۱,۱۱	۲۰,۹۹۸,۶۳۰	۲۷	۱,۱۴	۲۱,۵۲۵,۲۲۰	زنجان
۲۷	۰,۹۶	۱۸,۱۸۲,۹۰۰	۲۸	۱,۰۶	۲۰,۱۸۱,۲۱۰	سمنان
۲۹	۰,۹۳	۱۷,۶۹۵,۴۷۰	۲۹	۰,۹۷	۱۸,۳۰۵,۳۱۰	کهگیلویه و بویراحمد
۳۰	۰,۷۲	۱۳,۷۴۴,۱۰۰	۳۰	۰,۷۶	۱۴,۴۴۴,۷۳۰	یزد
۲۸	۰,۹۴	۱۷,۸۲۸,۴۲۰	۳۱	۰,۷۶	۱۴,۴۳۶,۳۰۰	هرمزگان
	۱۰۰,۰۰	۱,۸۹۵,۸۹۲,۰۰۸۰		۱۰۰,۰۰	۱,۸۹۵,۸۹۲,۰۰۸۰	مجموع

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳



نمودار ۱۱: وضعیت جریان مسافر به استان‌های کشور (وارد شده و خارج شده) در سال ۱۳۹۳

وضعیت شدت جریان مسافر برون استانی در سطح کشور

جدول ۱۷ ضریب آنتروپی و شدت جریان میزان مسافر وارد شده و خارج شده به تفکیک استان در سطح کشور در سال ۱۳۹۳ را نشان می‌دهد.

– این ضریب عددی بین ۰ و ۱ بوده و هرچه به یک نزدیک‌تر باشد نشان از شرایط چندقطبی سکونتگاه‌های کشور دارد.

– میزان آنتروپی و شاخص همبستگی شبکه در سطح کشور برابر با ۶۹/۳ درصد بوده که این عدد نشان‌دهنده شرایط چندمرکزی جریان مسافر در کشور است.

– استان تهران با میزان آنتروپی و شدت جریان ۸/۹ درصد به‌عنوان قطب و مرکز اصلی در جابجایی مسافر محسوب می‌شود، به‌طوری که ۱۱ درصد از مجموع حجم مسافران داخلی و خارجی را به خود اختصاص داده است.

– دو استان خراسان رضوی (۵/۵ درصد) و اصفهان (۵/۵ درصد) دو قطب دیگر در کشور هستند که حجم جابجایی مسافر را به خود اختصاص داده‌اند.

– استان‌های فارس (۳/۹ درصد)، خوزستان (۳ درصد)، آذربایجان شرقی (۲/۷ درصد)، آذربایجان غربی (۲/۶ درصد) و همدان (۲/۸ درصد) در سطح بعدی به‌عنوان قطب جابجایی مسافر در کشور به‌حساب می‌آید.

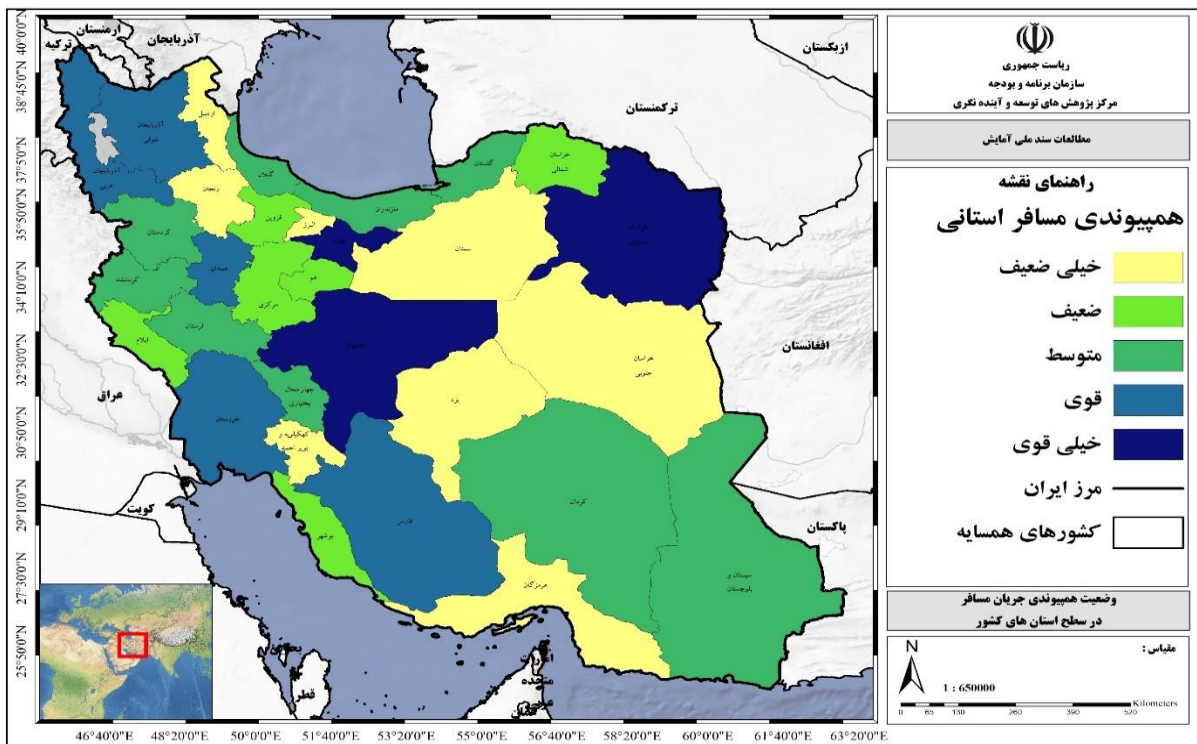
– در این میان استان‌های ایلام، خراسان شمالی، البرز، اردبیل، خراسان جنوبی، زنجان، سمنان، هرمزگان، کهگیلویه و بویراحمد و یزد جزء استان‌هایی هستند که کمترین میزان ضریب آنتروپی (کمتر از ۱/۱ درصد) را به دست آوردند و در ارسال و جذب مسافر، نامناسب عمل کرده‌اند.

جدول ۱۷: ضریب آنتروپی میزان مسافر وارد شده و خارج شده به تفکیک استان در سطح کشور در سال ۱۳۹۳

استان	مبدأ (خارج شده)	مقصد (خارج شده)	مجموع امتیاز (مبدأ و مقصد)	رتبه	وضعیت هم‌پیوندی
تهران	۰,۰۸۹	۰,۰۸۶	۰,۱۷۵	۱	کاملاً قوی
خراسان رضوی	۰,۰۵۵	۰,۰۵۴	۰,۱۰۹	۲	کاملاً قوی
اصفهان	۰,۰۵۵	۰,۰۵۲	۰,۱۰۶	۳	کاملاً قوی
فارس	۰,۰۳۹	۰,۰۳۶	۰,۰۷۵	۴	قوی
خوزستان	۰,۰۳۰	۰,۰۳۴	۰,۰۶۴	۵	قوی
آذربایجان شرقی	۰,۰۲۷	۰,۰۲۷	۰,۰۵۵	۶	قوی
آذربایجان غربی	۰,۰۲۶	۰,۰۲۷	۰,۰۵۴	۷	قوی
همدان	۰,۰۲۸	۰,۰۲۵	۰,۰۵۳	۸	قوی
کرمانشاه	۰,۰۲۳	۰,۰۲۴	۰,۰۴۷	۹	متوسط
گلستان	۰,۰۲۲	۰,۰۲۳	۰,۰۴۵	۱۰	متوسط
گیلان	۰,۰۲۲	۰,۰۲۲	۰,۰۴۴	۱۱	متوسط
کردستان	۰,۰۲۱	۰,۰۲۲	۰,۰۴۴	۱۲	متوسط
چهارمحال و بختیاری	۰,۰۲۱	۰,۰۲۲	۰,۰۴۳	۱۳	متوسط
سیستان و بلوچستان	۰,۰۲۱	۰,۰۲۱	۰,۰۴۳	۱۴	متوسط

استان	مبدأ (خارج شده)	مقصد (خارج شده)	مجموع امتیاز (مبدأ و مقصد)	رتبه	وضعیت هم‌پیوندی
لرستان	۰,۰۲۱	۰,۰۲۱	۰,۰۴۲	۱۵	متوسط
کرمان	۰,۰۲۰	۰,۰۲۰	۰,۰۴۱	۱۶	متوسط
مازندران	۰,۰۱۶	۰,۰۲۳	۰,۰۳۹	۱۷	متوسط
مرکزی	۰,۰۱۵	۰,۰۱۴	۰,۰۲۹	۱۸	ضعیف
قم	۰,۰۱۲	۰,۰۱۷	۰,۰۲۹	۱۹	ضعیف
قزوین	۰,۰۱۴	۰,۰۱۲	۰,۰۲۶	۲۰	ضعیف
بوشهر	۰,۰۱۲	۰,۰۱۳	۰,۰۲۵	۲۱	ضعیف
ایلام	۰,۰۱۱	۰,۰۱۳	۰,۰۲۴	۲۲	ضعیف
خراسان شمالی	۰,۰۱۲	۰,۰۱۱	۰,۰۲۳	۲۳	ضعیف
البرز	۰,۰۱۴	۰,۰۰۸	۰,۰۲۲	۲۴	خیلی ضعیف
اردبیل	۰,۰۱۰	۰,۰۱۱	۰,۰۲۱	۲۵	خیلی ضعیف
خراسان جنوبی	۰,۰۱۱	۰,۰۱۰	۰,۰۲۰	۲۶	خیلی ضعیف
زنجان	۰,۰۱۰	۰,۰۱۰	۰,۰۲۰	۲۷	خیلی ضعیف
سمنان	۰,۰۰۹	۰,۰۰۸	۰,۰۱۸	۲۸	خیلی ضعیف
هرمزگان	۰,۰۰۸	۰,۰۰۹	۰,۰۱۷	۲۹	خیلی ضعیف
کهگیلویه و بویراحمد	۰,۰۰۸	۰,۰۰۸	۰,۰۱۶	۳۰	خیلی ضعیف
یزد	۰,۰۰۸	۰,۰۰۸	۰,۰۱۶	۳۱	خیلی ضعیف
مجموع	۰,۶۹۳	۰,۶۹۳	-	-	-

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳

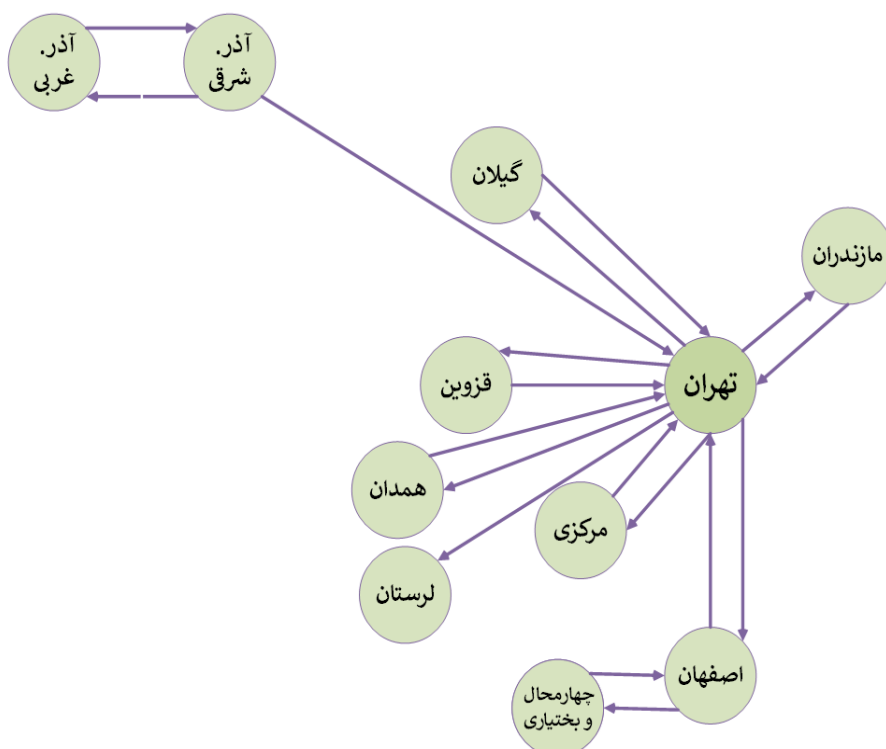


نقشه ۱۴: وضعیت هم‌پیوندی جریان مسافر در سطح استان‌های کشور

مهم‌ترین پیوندهای جریان مسافر برون استانی در سطح کشور

بر اساس آمار به دست آمده از تحلیل پیوندهای جریان مسافر برون-استانی در سطح کشور مهم‌ترین جریانات مسافر برون استانی در جدول ۱۸ ارائه شده است.

- تهران ← اصفهان (درصد جریان از کل مسافرین کشور: ۱/۰۷ درصد).
- اصفهان ← تهران (درصد جریان از کل مسافرین کشور: ۱/۰۶ درصد).
- قزوین ← تهران (درصد جریان از کل مسافرین کشور: ۰/۸۴ درصد).
- اصفهان ← چهارمحال و بختیاری (درصد جریان از کل مسافرین کشور: ۰/۸۴ درصد).
- تهران ← مازندران (درصد جریان از کل مسافرین کشور: ۰/۸۳ درصد).
- گیلان ← تهران (درصد جریان از کل مسافرین کشور: ۰/۷۶ درصد).
- مازندران ← تهران (درصد جریان از کل مسافرین کشور: ۰/۷۴ درصد).
- چهارمحال و بختیاری ← اصفهان (درصد جریان از کل مسافرین کشور: ۰/۷۳ درصد).
- تهران ← گیلان (درصد جریان از کل مسافرین کشور: ۰/۶۷ درصد).
- مرکزی ← تهران (درصد جریان از کل مسافرین کشور: ۰/۶۶ درصد).



شکل ۳: مهم‌ترین پیوندهای جریان مسافر برون استانی در سطح کشور

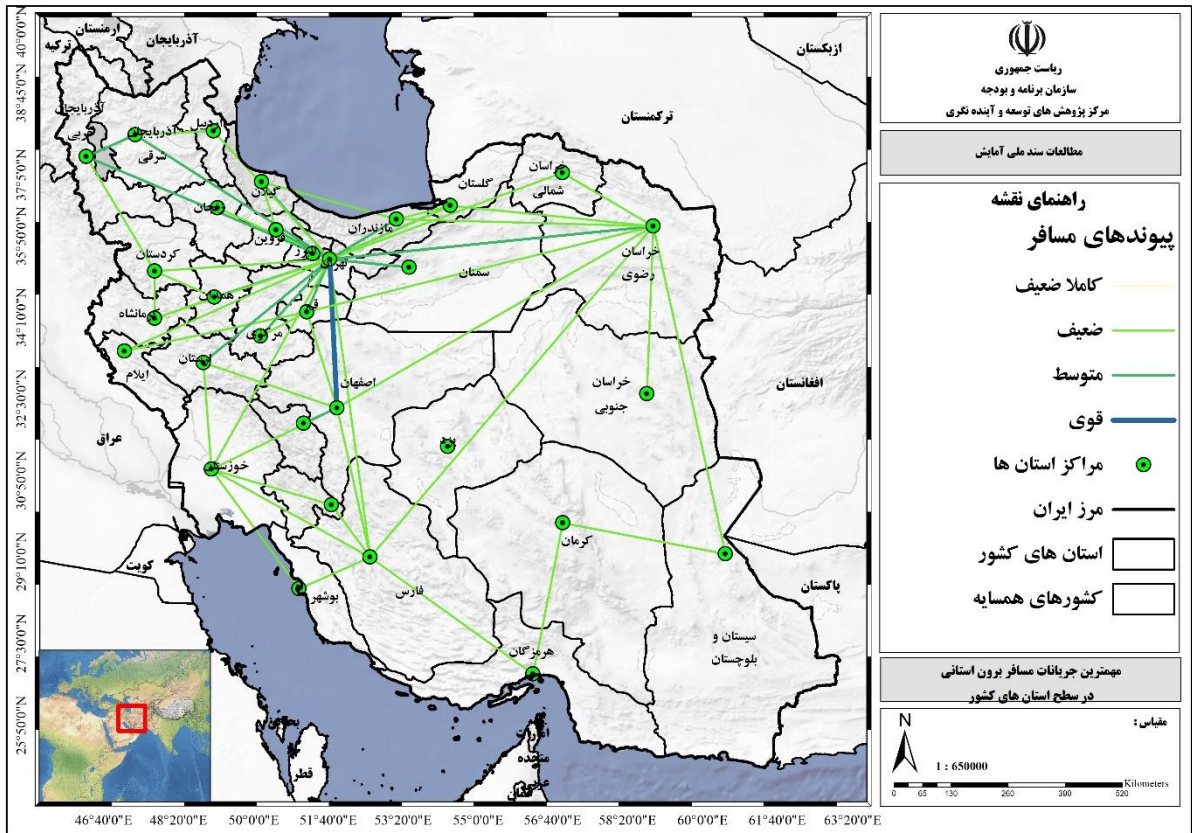
جدول ۱۸: مهم‌ترین پیوندهای جریان مسافر برون استانی در سطح کشور

رتبه	درصد از کل مسافران کشور	تعداد مسافر	استان مقصد	استان مبدأ
۱	۱,۰۷	۲۰,۳۱۲,۲۴۰	اصفهان	تهران
۲	۱,۰۶	۲۰,۰۵۹,۷۸۰	تهران	اصفهان
۳	۰,۸۴	۱۵,۹۲۳,۳۵۰	تهران	قزوین
۴	۰,۸۴	۱۵,۸۸۲,۳۳۰	چهارمحال و بختیاری	اصفهان
۵	۰,۸۳	۱۵,۷۰۱,۷۳۰	مازندران	تهران
۶	۰,۷۶	۱۴,۴۴۴,۵۱۰	تهران	گیلان
۷	۰,۷۴	۱۴,۰۵۰,۳۳۰	تهران	مازندران
۸	۰,۷۳	۱۳,۹۰۴,۳۴۰	اصفهان	چهارمحال و بختیاری
۹	۰,۶۷	۱۲,۷۴۶,۲۷۰	گیلان	تهران
۱۰	۰,۶۶	۱۲,۴۶۱,۱۴۰	تهران	مرکزی
۱۱	۰,۶۳	۱۱,۹۴۰,۳۵۰	مرکزی	تهران
۱۲	۰,۶۲	۱۱,۷۲۵,۴۶۰	قزوین	تهران
۱۳	۰,۶۰	۱۱,۲۹۷,۴۳۰	آذربایجان شرقی	آذربایجان غربی
۱۴	۰,۵۸	۱۰,۹۳۰,۵۲۰	تهران	همدان
۱۵	۰,۵۶	۱۰,۶۹۱,۲۸۰	آذربایجان غربی	آذربایجان شرقی
۱۶	۰,۵۶	۱۰,۵۴۳,۹۰۰	لرستان	تهران
۱۷	۰,۵۴	۱۰,۳۲۹,۷۱۰	تهران	آذربایجان شرقی
۱۸	۰,۵۱	۹,۵۹۰,۹۶۰	همدان	تهران
۱۹	۰,۵۱	۹,۵۸۱,۰۵۰	آذربایجان شرقی	تهران
۲۰	۰,۵۱	۹,۵۷۷,۲۰۰	خراسان رضوی	تهران
۲۱	۰,۵۰	۹,۵۴۸,۱۴۰	گلستان	تهران
۲۲	۰,۴۹	۹,۳۵۵,۸۸۰	تهران	سمنان
۲۳	۰,۴۸	۹,۱۵۹,۲۴۰	تهران	لرستان
۲۴	۰,۴۷	۸,۹۴۷,۶۹۰	قم	تهران
۲۵	۰,۴۷	۸,۸۷۰,۷۶۰	آذربایجان غربی	تهران
۲۶	۰,۴۳	۸,۱۲۸,۴۶۰	تهران	آذربایجان غربی
۲۷	۰,۴۲	۸,۰۱۴,۶۸۰	تهران	خراسان رضوی
۲۸	۰,۴۲	۷,۹۸۶,۹۸۰	سمنان	تهران
۲۹	۰,۴۱	۷,۶۹۰,۶۴۰	زنجان	تهران
۳۰	۰,۴۰	۷,۶۲۵,۹۴۰	تهران	زنجان
۳۱	۰,۳۷	۷,۰۱۶,۳۹۰	بوشهر	فارس
۳۲	۰,۳۷	۶,۹۵۰,۷۵۰	تهران	قم
۳۳	۰,۳۵	۶,۶۰۴,۶۰۰	تهران	کرمانشاه
۳۴	۰,۳۴	۶,۵۲۵,۳۶۰	اردبیل	تهران
۳۵	۰,۳۳	۶,۳۳۱,۰۸۰	تهران	اردبیل
۳۶	۰,۳۲	۶,۱۴۳,۳۵۰	خراسان رضوی	خراسان شمالی
۳۷	۰,۳۲	۵,۹۸۵,۱۱۰	کرمانشاه	تهران

نظام سکوئهای و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پویزهای اصلی بین سکوئها)

رتبه	درصد از کل مسافران کشور	تعداد مسافر	استان مقصد	استان مبدأ
۳۸	۰٫۲۸	۵٫۳۴۶٫۰۶۰	فارس	بوشهر
۳۹	۰٫۲۸	۵٫۳۳۰٫۲۱۰	کردستان	تهران
۴۰	۰٫۲۸	۵٫۳۲۷٫۷۱۰	فارس	تهران
۴۱	۰٫۲۸	۵٫۲۸۲٫۶۳۰	تهران	کردستان
۴۲	۰٫۲۷	۵٫۱۳۰٫۱۵۰	خراسان جنوبی	خراسان رضوی
۴۳	۰٫۲۶	۴٫۹۴۸٫۰۸۰	تهران	فارس
۴۴	۰٫۲۶	۴٫۸۸۹٫۷۹۰	مازندران	خراسان رضوی
۴۵	۰٫۲۶	۴٫۸۴۴٫۵۵۰	خراسان رضوی	اصفهان
۴۶	۰٫۲۶	۴٫۸۴۲٫۸۱۰	خوزستان	اصفهان
۴۷	۰٫۲۵	۴٫۸۲۸٫۰۹۰	اصفهان	خراسان رضوی
۴۸	۰٫۲۵	۴٫۷۷۹٫۸۵۰	کردستان	همدان
۴۹	۰٫۲۵	۴٫۷۰۹٫۴۲۰	ایلام	تهران
۵۰	۰٫۲۵	۴٫۷۰۷٫۵۹۰	خراسان رضوی	خراسان جنوبی
۵۱	۰٫۲۵	۴٫۶۵۳٫۵۳۰	آذربایجان غربی	کردستان
۵۲	۰٫۲۴	۴٫۵۱۶٫۷۶۰	مازندران	گلستان
۵۳	۰٫۲۳	۴٫۳۲۳٫۳۰۰	هرمزگان	فارس
۵۴	۰٫۲۳	۴٫۳۰۵٫۲۱۰	تهران	گلستان
۵۵	۰٫۲۳	۴٫۲۶۸٫۳۰۰	خوزستان	تهران
۵۶	۰٫۲۲	۴٫۲۶۲٫۵۲۰	مازندران	گیلان
۵۷	۰٫۲۲	۴٫۱۹۰٫۰۱۰	خراسان شمالی	خراسان رضوی
۵۸	۰٫۲۰	۳٫۸۳۰٫۲۱۰	اصفهان	خوزستان
۵۹	۰٫۲۰	۳٫۷۵۲٫۵۰۰	تهران	ایلام
۶۰	۰٫۲۰	۳٫۷۵۰٫۴۴۰	قم	مرکزی
۶۱	۰٫۱۹	۳٫۶۶۴٫۷۳۰	خوزستان	فارس
۶۲	۰٫۱۹	۳٫۶۰۸٫۷۱۰	قم	اصفهان
۶۳	۰٫۱۹	۳٫۶۰۷٫۰۶۰	کردستان	آذربایجان غربی
۶۴	۰٫۱۹	۳٫۵۶۸٫۱۹۰	فارس	اصفهان
۶۵	۰٫۱۹	۳٫۵۵۸٫۳۸۰	قزوین	البرز
۶۶	۰٫۱۸	۳٫۵۰۴٫۹۱۰	مرکزی	قم
۶۷	۰٫۱۸	۳٫۴۸۶٫۷۷۰	اردبیل	آذربایجان شرقی
۶۸	۰٫۱۸	۳٫۴۰۷٫۷۹۰	تهران	خوزستان
۶۹	۰٫۱۷	۳٫۲۷۹٫۷۰۰	خوزستان	کهگیلویه و بویراحمد
۷۰	۰٫۱۷	۳٫۲۱۰٫۲۸۰	اصفهان	فارس

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳



نقشه ۱۵: مهم‌ترین جریان‌های مسافر برون‌استانی در سطح کشور

نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاهها)

جدول ۱۹: جریان مسافر بین استان‌های کشور (درصد ستونی - درصد مسافران وارد شده از استان‌های کشور به استان)

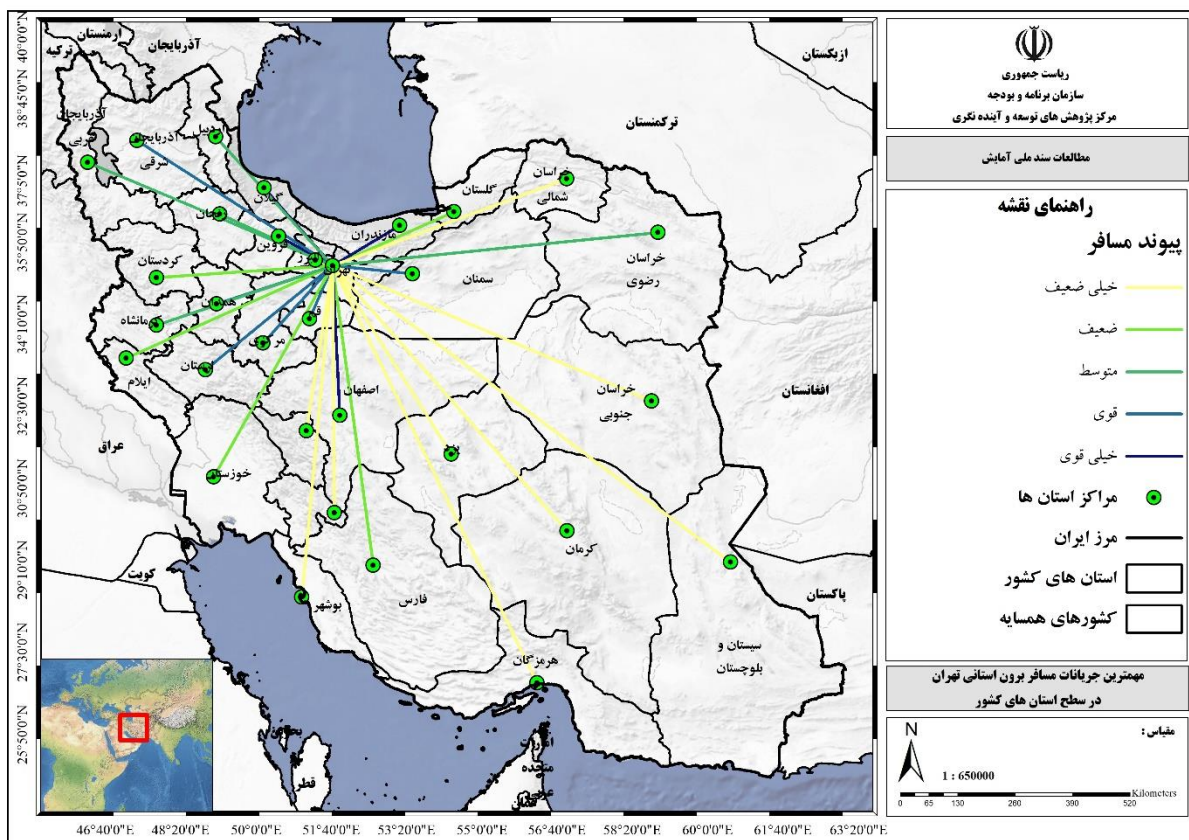
استان	اردبیل	اصفهان	البرز	ایلام	آذربایجان شرقی	آذربایجان غربی	بوشهر	تهران	چهارمحال و بختیاری	خراسان جنوبی	خراسان رضوی	خراسان شمالی	خوزستان	زنجان	سمنان	سیستان و بلوچستان	فارس	قزوین	قم	کردستان	کرمان	کرمانشاه	کهگیلویه و بویراحمد	گلستان	مجموع
اردبیل	۴۷.۱	۱.۱	۱.۱	۰.۵	۱۴.۲	۰.۲	۰.۶	۲۶.۶	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۱.۲	
اصفهان	۶۲.۰	۱.۱	۱.۱	۰.۵	۱۴.۲	۰.۲	۰.۶	۲۶.۶	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۹.۲
البرز	۱.۱	۱.۱	۱.۱	۰.۵	۱۴.۲	۰.۲	۰.۶	۲۶.۶	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۱.۳
ایلام	۰.۵	۰.۵	۰.۵	۰.۵	۱۴.۲	۰.۲	۰.۶	۲۶.۶	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۱.۲
آذربایجان شرقی	۰.۲	۰.۲	۰.۲	۰.۲	۱۳.۲	۰.۲	۰.۲	۲۶.۶	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۴.۲
آذربایجان غربی	۰.۲	۰.۲	۰.۲	۰.۲	۱۴.۵	۰.۲	۰.۲	۲۶.۶	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۴.۲
بوشهر	۰.۶	۰.۶	۰.۶	۰.۶	۵۱.۶	۰.۰	۰.۰	۲۶.۶	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۱.۵
تهران	۲۶.۶	۱۲.۲	۷.۳	۱۲.۲	۱۸.۴	۱۰.۹	۷.۴	۲۶.۶	۳.۰	۴.۷	۴.۲	۹.۶	۴.۲	۲۶.۶	۲۳.۹	۱.۶	۴.۶	۲۷.۰	۲۷.۰	۸.۹	۲.۶	۹.۲	۲.۶	۲.۶	۱۱.۴
چهارمحال و بختیاری	۰.۰	۸.۴	۱.۳	۰.۱	۰.۰	۰.۰	۱.۳	۶۸.۴	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۳.۳
خراسان جنوبی	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۱.۲
خراسان رضوی	۲.۲	۲.۹	۹.۰	۲.۹	۲.۲	۰.۷	۰.۷	۲۳.۴	۰.۶	۳.۸	۳.۸	۷۶.۳	۱.۴	۱.۴	۱.۰	۴.۵	۱.۶	۹.۱	۹.۱	۳.۱	۳.۱	۰.۷	۰.۷	۰.۷	۱۰.۸
خراسان شمالی	۰.۰	۰.۰	۵.۵	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۱.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۱.۶
خوزستان	۰.۰	۲.۳	۴.۱	۲.۳	۵.۲	۰.۲	۸.۸	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۶۹.۵	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۲.۵	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۴.۹
زنجان	۰.۴	۰.۱	۰.۱	۰.۱	۰.۵	۰.۷	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۴۵.۳	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۲.۲	۲.۵	۱.۱	۱.۱	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۱.۱
سمنان	۰.۰	۰.۰	۱.۸	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۴.۵	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۲۶.۵	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۱.۱
سیستان و بلوچستان	-	۰.۵	۰.۰	۰.۰	-	-	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۸۲.۲	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۳.۸	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۳.۵
فارس	۰.۰	۱.۹	۵.۱	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۲.۴	۲۳.۹	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۷۳.۳	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۶.۴
قزوین	۰.۱	۰.۲	۵.۵	۰.۰	۰.۱	۰.۱	۷.۶	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۳.۰۸	۲.۶	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۱.۶
قم	۰.۰	۰.۶	۵.۴	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۱.۳
کردستان	۰.۰	۰.۲	۰.۴	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۳.۱
کرمان	۰.۰	۰.۵	۰.۵	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۳.۱
کرمانشاه	۰.۰	۰.۴	۰.۱	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۳.۴
کهگیلویه و بویراحمد	-	۰.۳	-	-	-	-	۱.۲	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۱.۰
گلستان	۰.۰	۰.۲	۴.۸	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۳.۲

استان	اردبیل	اصفهان	البرز	ایلام	آذربایجان شرقی	آذربایجان غربی	بوشهر	تهران	چهارمحال و بختیاری	خراسان جنوبی	خراسان رضوی	خراسان شمالی	خوزستان	زنجان	سمنان	سیستان و بلوچستان	فارس	قزوین	قم	کودستان	کرمان	کرمانشاه	کهگیلویه و بویراحیه	گلستان	گیلان	لرستان	مازندران	مرکزی	هرمزگان	همدان	یزد	مجموع
گیلان	۴.۷	۰.۴	۰.۱	۰.۶	۰.۴	۰.۴	۰.۰	۶.۹	۰.۰	۰.۰	۰.۵	۰.۰	۰.۴	۱.۶	۰.۰	۰.۰	۰.۲	۳.۸	۱.۱	۰.۴	۰.۱	۰.۴	۰.۰	۵۵.۶	۰.۰	۸.۲	۰.۵	۰.۹	۰.۱	۰.۶	۳.۰	
لرستان	۰.۰	۱.۰	۱۳.۶	۲.۷	۰.۰	۰.۱	۰.۷	۴.۴	۰.۰	-	۰.۱	۰.۶	۲.۹	۰.۰	۰.۰	-	۰.۲	۰.۰	۰.۲	۰.۰	۰.۱	۲.۱	-	۰.۱	۶۰.۰	۰.۰	۱.۹	۰.۰	۲.۵	۰.۵	۲.۸	
مازندران	۱.۳	۰.۳	۳.۰	۰.۲	۰.۲	۰.۱	۰.۰	۶.۷	۰.۰	۰.۲	۱.۲	۰.۰	۰.۱	۰.۰	۳.۸	۰.۰	۰.۱	۰.۶	۰.۶	۰.۱	۰.۰	۰.۲	-	۲.۸	۰.۰	۲۸.۸	۰.۲	۰.۱	۰.۲	۰.۲	۲.۰	
مرکزی	۰.۰	۰.۸	۶.۱	۱.۱	۰.۱	۰.۱	۰.۳	۶.۰	۰.۰	-	۰.۲	۰.۰	۰.۲	۰.۰	۰.۰	-	۰.۱	۰.۴	۱۱.۳	۰.۱	۰.۰	۰.۳	۰.۰	۰.۴	۰.۹	۳۷.۳	۰.۰	۰.۵	۰.۰	۱.۸		
هرمزگان	۰.۰	۰.۵	۰.۰	۰.۱	۰.۰	۰.۰	۱.۱	۰.۴	۰.۲	۰.۰	۰.۲	-	۰.۷	-	-	۲.۱	۲.۴	-	۰.۰	۰.۰	۲.۹	۰.۲	۰.۰	۰.۲	-	۰.۰	۰.۰	۲.۷	۰.۱	۰.۸		
همدان	۰.۱	۰.۳	۹.۶	۲.۱	۰.۲	۰.۰	۲.۰	۵.۲	۰.۰	۰.۰	۰.۴	۰.۰	۰.۵	۰.۶	۰.۰	-	۰.۲	۱.۹	۴.۵	۸.۰	۰.۰	۴.۴	۰.۰	۰.۲	۳.۵	۲.۳	۰.۲	۰.۰	۰.۰	۴.۱		
یزد	۰.۰	۱.۱	۳.۷	۰.۲	۰.۱	۰.۱	۰.۳	۰.۶	۰.۴	۱.۴	۰.۸	۰.۰	۰.۴	۰.۱	۰.۰	۰.۸	۱.۲	۰.۷	۰.۲	۰.۰	۱.۴	۰.۱	۰.۳	۰.۱	۰.۲	۰.۰	۰.۰	۳.۹	۰.۰	۲۷.۵	۰.۸	
مجموع	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰		

وضعیت پیوند جریان مسافر برون استانی در استان تهران

مسافران واردشده: استان‌های که بیشترین مسافر را به استان تهران داشته‌اند شامل استان‌های اصفهان (۹/۵۸ درصد کل مسافران واردشده به استان تهران)، قزوین (۷/۶۰ درصد)، گیلان (۶/۹۰ درصد)، مازندران (۶/۷۱ درصد)، مرکزی (۵/۹۵ درصد)، همدان (۵/۲۲ درصد)، آذربایجان شرقی (۶/۳۹ درصد)، سمنان (۴/۴۷ درصد) و لرستان (۴/۳۷ درصد) است.

مسافران خارج‌شده: از استان تهران به ترتیب به استان‌های اصفهان با ۹/۴۴ درصد از کل مسافران، مازندران با ۷/۳۰ درصد، گیلان با ۵/۹۲ درصد، مرکزی با ۵/۵۵ درصد، قزوین با ۵/۴۵ درصد، لرستان با ۴/۹۰ درصد، همدان با ۴/۴۶ درصد، آذربایجان شرقی با ۴/۴۵ درصد و خراسان رضوی با ۴/۴۵ درصد بیشترین میزان مسافرت داشته‌اند.

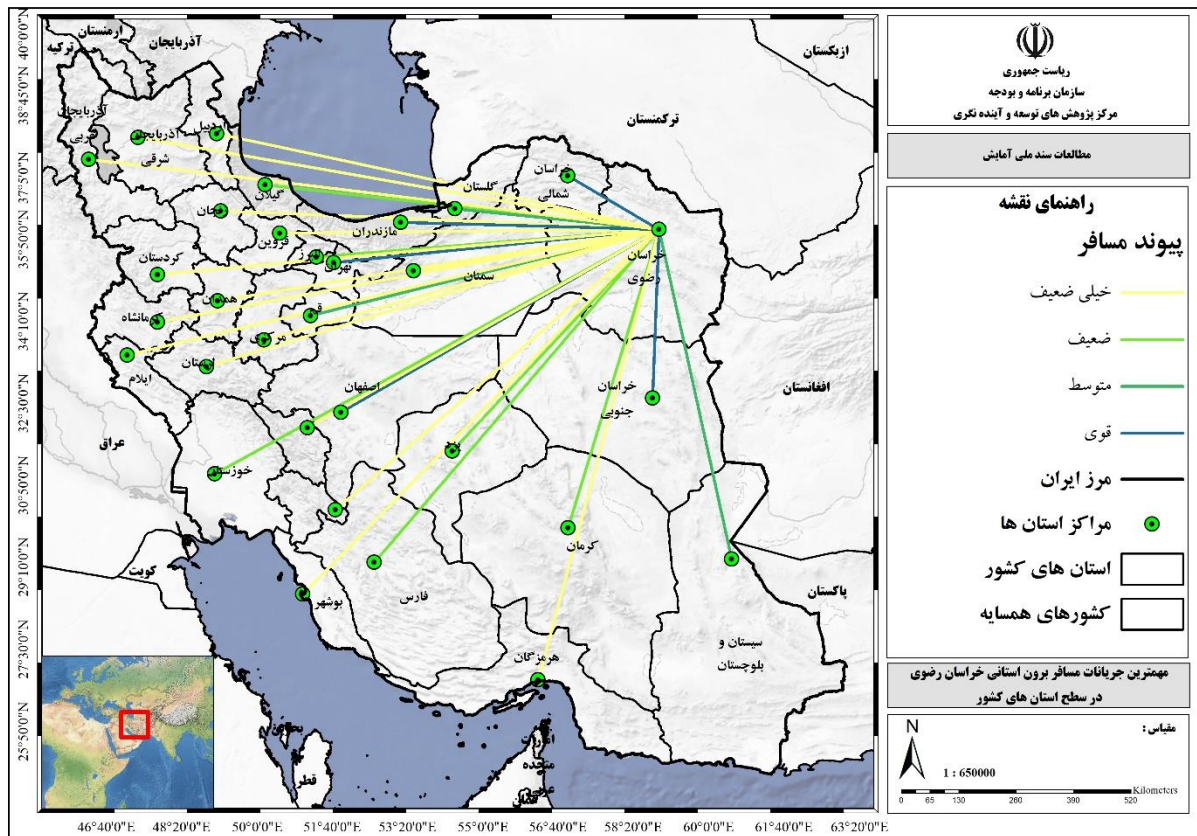


نقشه ۱۶: جریانات مسافر برون استانی تهران در سطح کشور

وضعیت پیوند جریان مسافر برون استانی در استان خراسان رضوی

مسافران واردشده: بیشترین حجم مسافر واردشده به استان خراسان رضوی از استان تهران با ۴/۶۹ درصد، خراسان شمالی با ۳/۰۱ درصد، اصفهان با ۲/۳۷ درصد، خراسان جنوبی با ۲/۳۰ درصد بیشترین مسافران خراسان رضوی را به خود اختصاص داده‌اند.

مسافران خارج‌شده: از استان خراسان رضوی به ترتیب به استان‌های تهران با ۳/۹۰ درصد، خراسان جنوبی با ۲/۵۰ درصد، مازندران با ۲/۳۸ درصد، اصفهان با ۲/۳۵ درصد، خراسان شمالی با ۲/۰۴ درصد، قم با ۱/۴۶ درصد، سیستان و بلوچستان با ۱/۴۲ درصد، گلستان با ۱/۱۴ درصد، فارس با ۰/۹۱ درصد بیشترین میزان مسافرت را داشته‌اند.

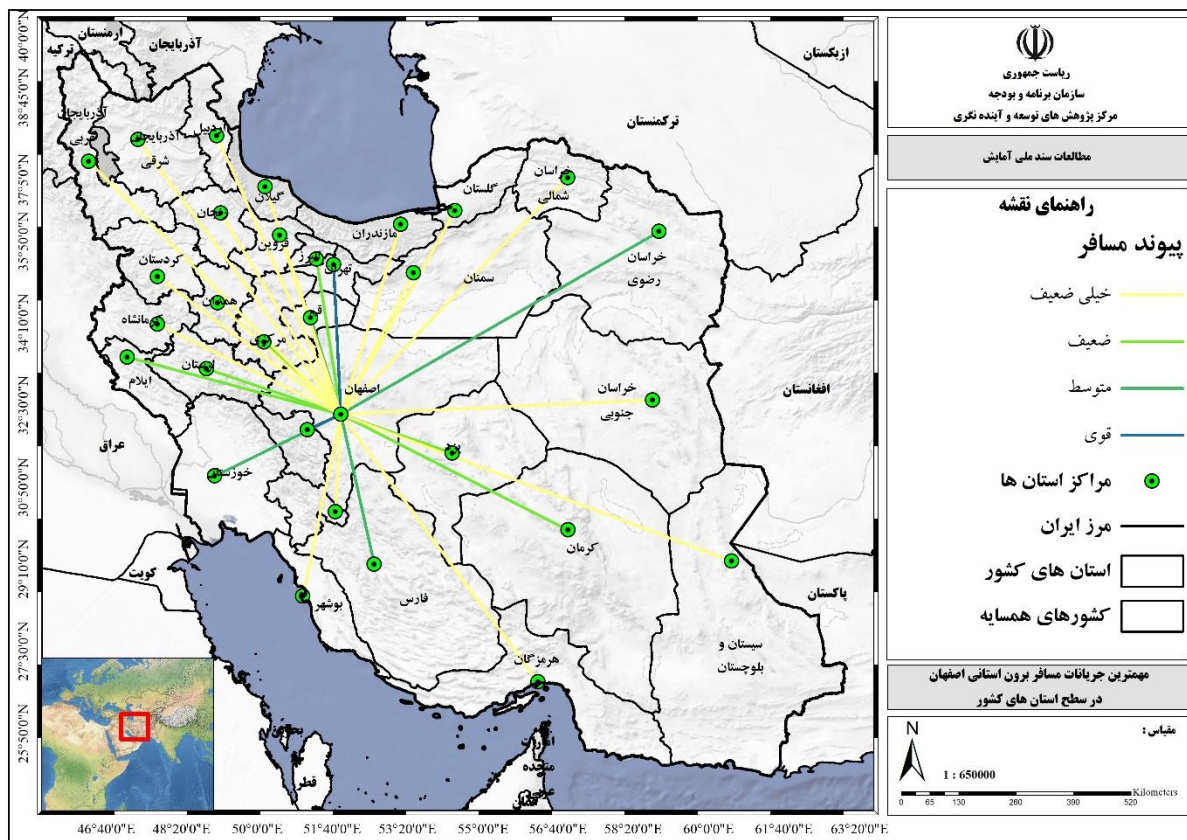


نقشه ۱۷: جریانات مسافر برون استانی استان خراسان رضوی در سطح کشور

وضعیت پیوند جریان مسافر برون استانی در استان اصفهان

مسافران واردشده: بیشترین حجم مسافر واردشده به استان اصفهان از استان تهران با ۱۲/۲۲ درصد، چهارمحال و بختیاری با ۸/۳۶ درصد، خراسان رضوی با ۲/۹۰ درصد، خوزستان با ۲/۳۰ درصد، فارس با ۱/۹۳ درصد بیشترین درصد مسافران اصفهان را به خود اختصاص داده‌اند.

مسافران خارج‌شده: از استان اصفهان به ترتیب به استان‌های تهران با ۱۱/۵۴ درصد، چهارمحال و بختیاری با ۹/۱۳ درصد، خراسان رضوی و خوزستان با ۲/۷۹ درصد، قم با ۲/۰۸ درصد، فارس با ۲/۰۵ درصد بیشترین مقدار مسافرت را داشته‌اند.

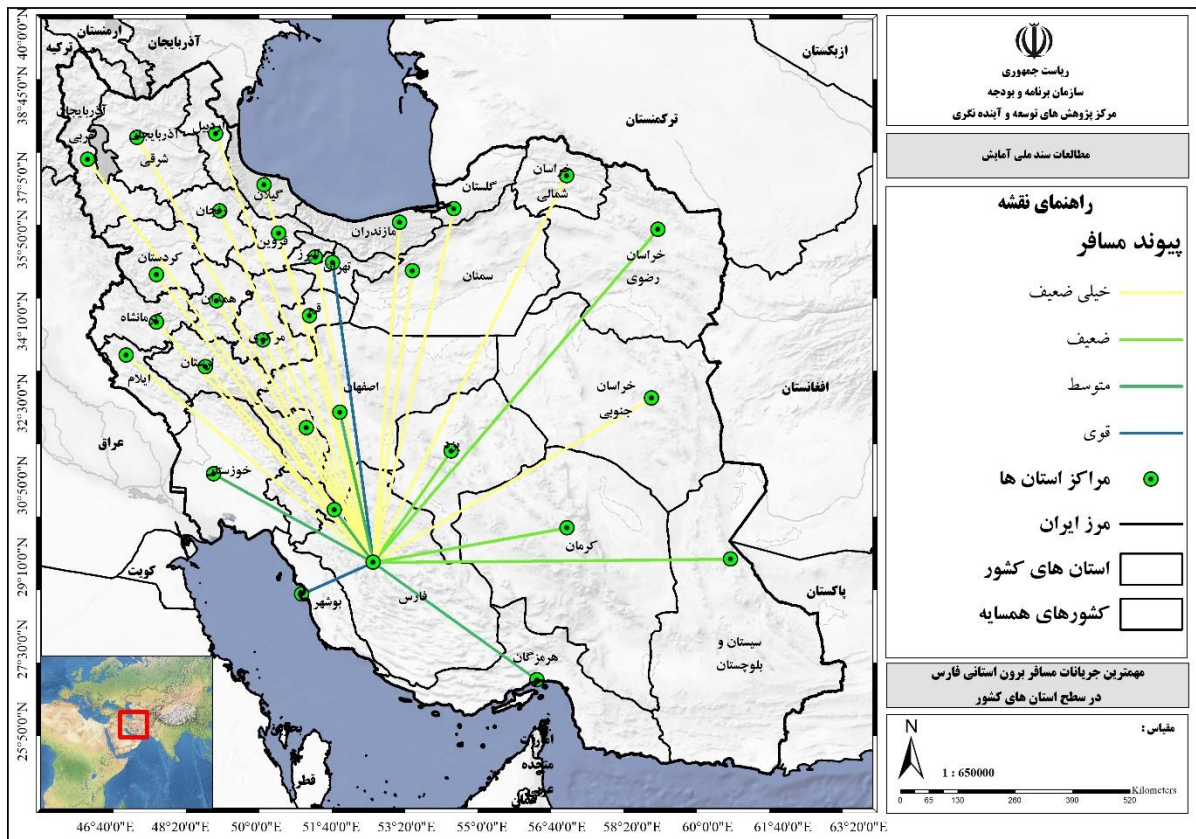


نقشه ۱۸: جریان‌ات مسافر برون استانی استان اصفهان در سطح کشور

وضعیت پیوند جریان مسافر برون استانی در استان فارس

مسافران واردشده: بیشترین حجم مسافر واردشده به استان فارس از استان بوشهر با ۴/۶۱ درصد، تهران با ۴/۵۹ درصد، اصفهان با ۳/۰۸ درصد، خوزستان با ۲/۴۶ درصد، هرمزگان با ۲/۳۹ درصد و کهگیلویه و بویراحمد با ۲/۲۹ درصد بیشترین درصد مسافران استان فارس را به خود اختصاص داده‌اند.

مسافران خارج‌شده: از استان فارس در حدود ۵/۸۰ درصد به استان بوشهر، ۴/۰۹ درصد به تهران، ۳/۷۵ درصد به استان هرمزگان، ۳/۰۳ درصد به استان خوزستان، ۲/۶۵ درصد به استان اصفهان، ۲/۵۸ درصد به کهگیلویه و بویراحمد، ۱/۷۲ درصد به خراسان رضوی، ۱/۱۵ درصد به یزد، ۱/۱۴ درصد به سیستان و بلوچستان بوده است.

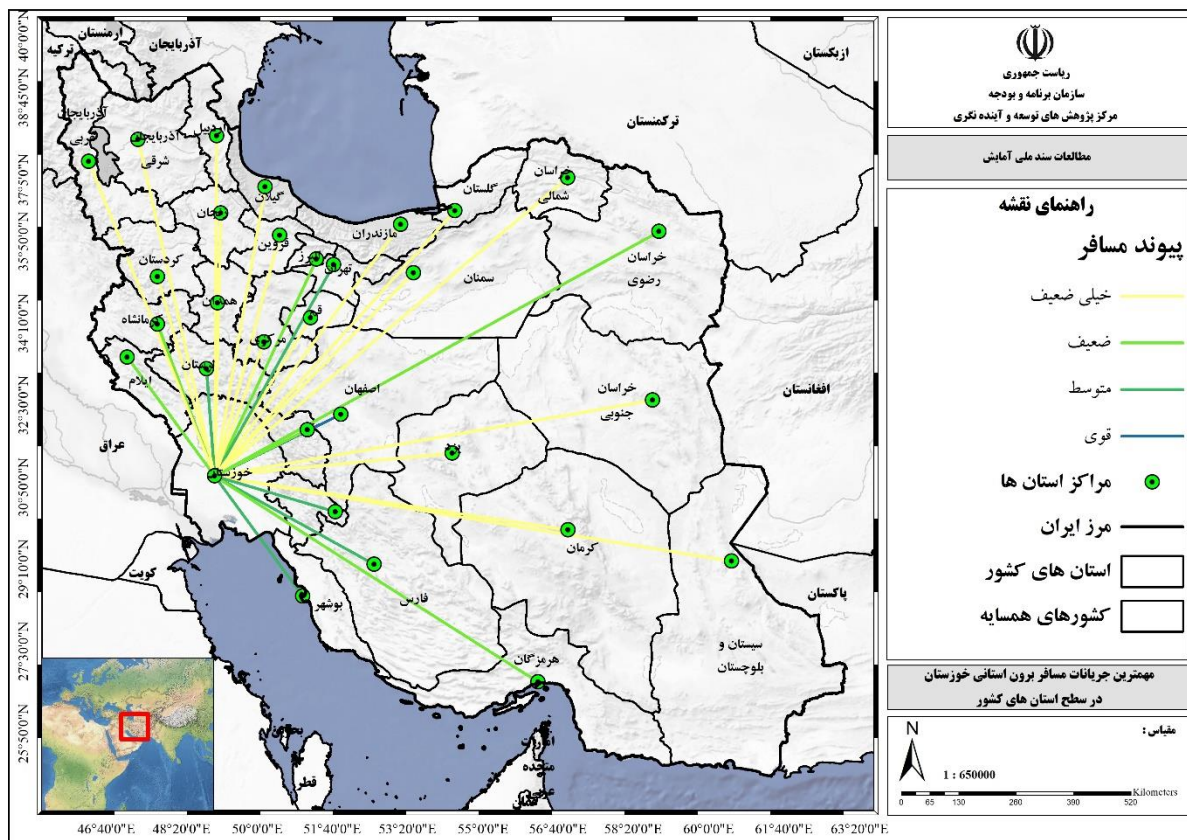


نقشه ۱۹: جریانات مسافر برون استانی استان فارس در سطح کشور

وضعیت پیوند جریان مسافر در استان خوزستان

مسافران واردشده: بیشترین مسافران واردشده به استان خوزستان از استان اصفهان با ۴/۷۸ درصد، تهران با ۴/۲۲ درصد، فارس با ۳/۶۲ درصد، کهگیلویه و بویراحمد با ۳/۲۴ درصد، لرستان با ۲/۹۰ درصد و بوشهر با ۲/۷۱ درصد بیشترین مسافران را به خود اختصاص داده‌اند.

مسافران خارج‌شده: از استان خوزستان ۴/۱۱ درصد به استان اصفهان، ۳/۶۵ درصد به استان تهران، ۳/۰۷ درصد به استان فارس، ۲/۷ درصد به بوشهر، ۲/۴۸ درصد به کهگیلویه و بویراحمد، ۲/۳۳ درصد به لرستان، ۱/۴۲ درصد به ایلام و ۰/۸۲ درصد به هرمزگان بوده است.

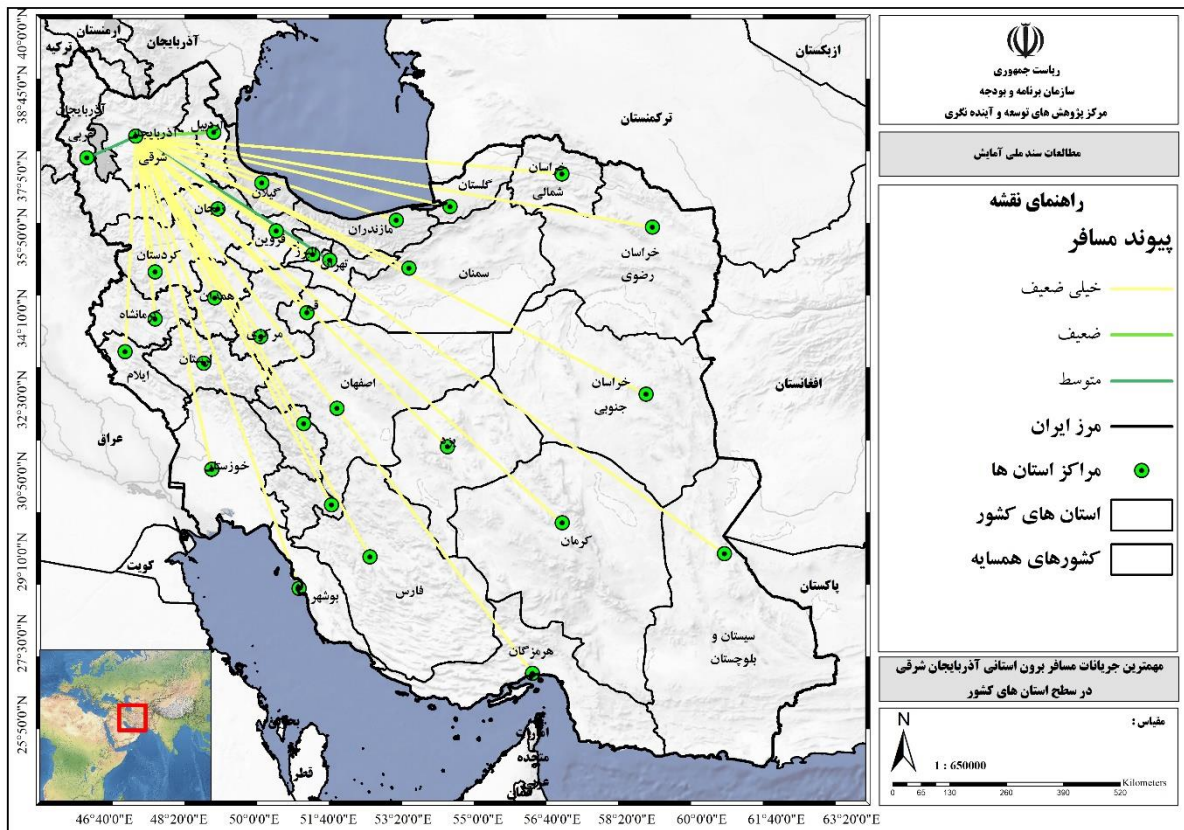


نقشه ۲۰: جریانات مسافر برون استانی استان خوزستان در سطح کشور

وضعیت پیوند جریان مسافر در استان آذربایجان شرقی

مسافران وارد شده: بیشترین حجم مسافران وارد شده به استان آذربایجان شرقی از استان‌های آذربایجان غربی، تهران، اردبیل، کردستان، البرز، اصفهان، خراسان رضوی، قم، زنجان، فارس، گلستان، گیلان و ایلام است.

مسافران خارج شده: بیشترین حجم مسافر خارج شده از استان آذربایجان شرقی به استان‌های آذربایجان غربی، تهران، اردبیل، کردستان، قم، گیلان، خراسان رضوی، مازندران و اصفهان بوده است.

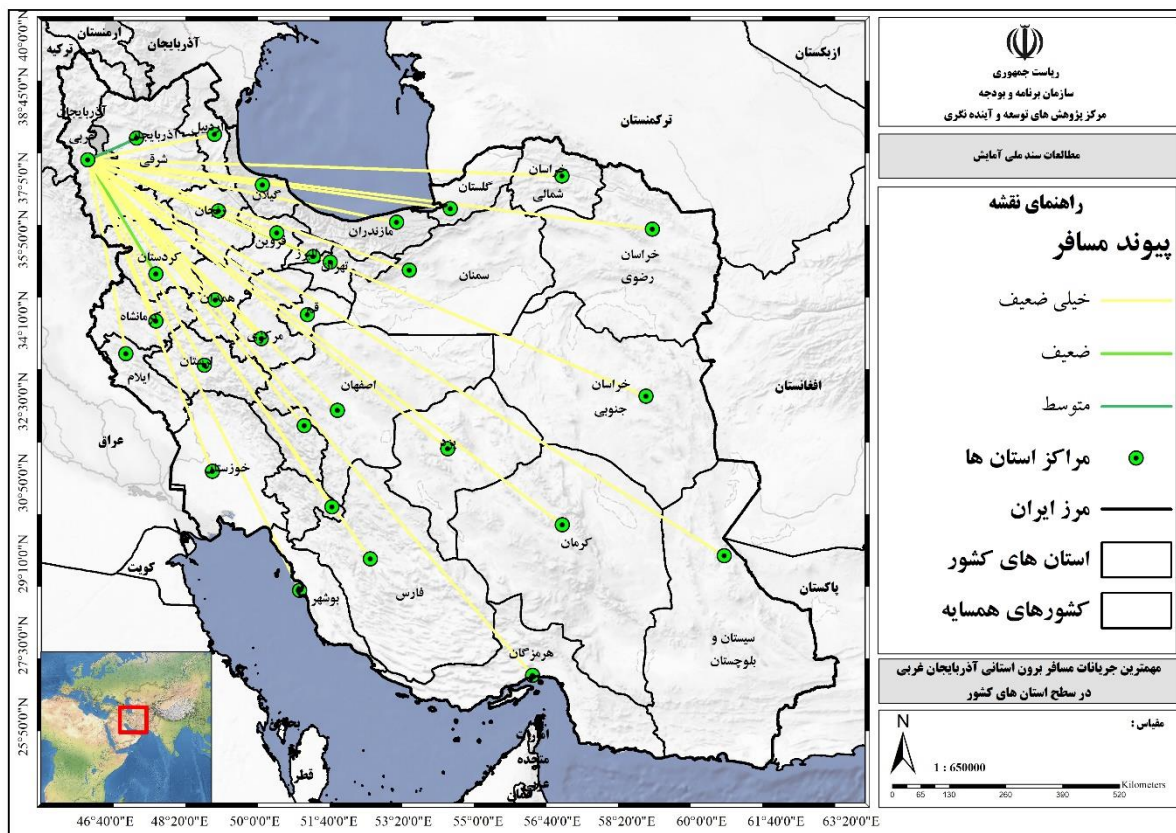


نقشه ۲۱: جریان‌ات مسافر برون استانی استان آذربایجان شرقی در سطح کشور

وضعیت پیوند جریان مسافر در استان آذربایجان غربی

مسافران وارد شده: بیشترین حجم پیوند استان آذربایجان غربی به منظور ورود مسافر از استان‌های آذربایجان شرقی، تهران، کردستان، زنجان، اصفهان، خوزستان، خراسان رضوی، کرمانشاه، قم و گیلان بوده است.

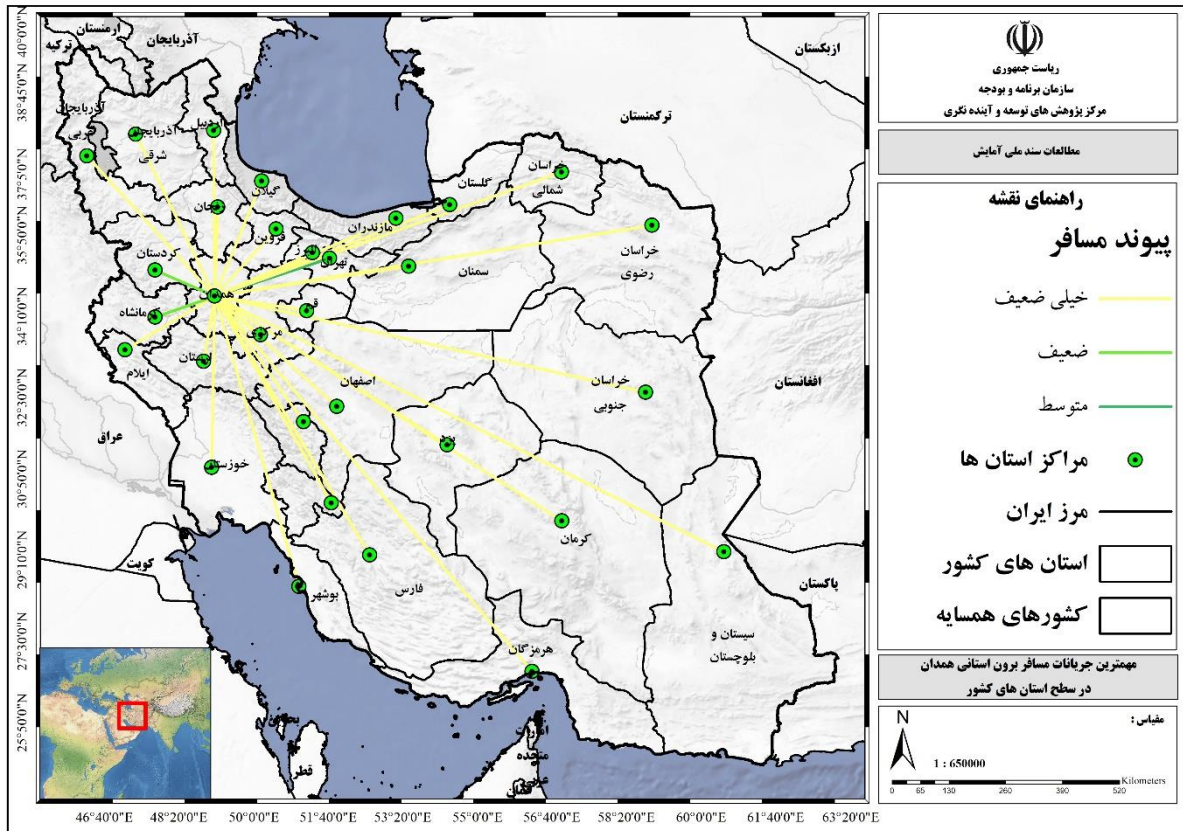
مسافران خارج شده: بیشترین حجم پیوند استان آذربایجان غربی به منظور خروج مسافر به استان‌های آذربایجان شرقی، تهران، کردستان، اصفهان، کرمانشاه، زنجان، خراسان رضوی، خوزستان، گیلان و قم بوده است.



نقشه ۲۲: جریانات مسافر برون استانی استان آذربایجان غربی در سطح کشور

وضعیت پیوند جریان مسافر در استان همدان

مسافران واردشده: بر اساس آمار و اطلاعات تحلیل شده به ترتیب از استان‌های تهران، کردستان، کرمانشاه، لرستان، البرز، قم، اصفهان، خراسان رضوی، خوزستان و مرکزی به استان همدان ورود مسافر انجام شده است. مسافران خارج‌شده: مسافران استان همدان به ترتیب به استان‌های تهران، کردستان، کرمانشاه، لرستان، قم، البرز، مرکزی، بوشهر، اصفهان و خراسان رضوی، بیشترین حجم سفر را داشته‌اند.



نقشه ۲۳: جریانات مسافر برون‌استانی استان همدان در سطح کشور

پیوندهای جریان مسافر درون و برون استانی در سطح کشور

بر اساس آمار جریان مسافر در سطح استان‌های کشور و همان‌گونه که در جدول زیر مشاهده می‌شود استان‌های سیستان و بلوچستان با ۸۱/۶۹ درصد از کل مسافر استان، کرمان با ۸۰/۰۹ درصد، خراسان رضوی با ۷۵/۸۵ درصد، خوزستان با ۷۵/۴۹ درصد، گلستان با ۷۲/۳۷ درصد، چهارمحال و بختیاری با ۷۰/۷۵ درصد، فارس با ۷۰/۲۱ درصد بیشترین پیوند مسافر درون استانی را نسبت به سایر استان‌های کشور دارند.

همچنین استان‌های البرز با ۰/۳۱ درصد مسافر درون استانی، تهران با ۷/۱۹ درصد، قم با ۱۵/۰۴ درصد، یزد با ۲۶/۱۹ درصد، قزوین با ۲۷/۲۶ درصد، سمنان با ۳۲/۹۱ درصد، هرمزگان با ۳۳/۵۶ درصد، مرکزی با ۳۶/۷۲ درصد و مازندران با ۳۹/۰۶ درصد کمترین جریان درون استانی را نسبت به مسافران کل استان به خود اختصاص داده‌اند و این استان دارای جریان مسافر فرااستانی هستند.

- پیوند مسافر درون استانی: سیستان و بلوچستان، کرمان، خراسان رضوی، خوزستان، گلستان، چهارمحال و بختیاری، فارس، کرمانشاه، کردستان، خراسان شمالی، آذربایجان غربی، همدان، آذربایجان شرقی، لرستان.
- پیوند مسافر درون و برون استانی (حد وسط): اصفهان، خراسان جنوبی، کهگیلویه و بویراحمد، گیلان، بوشهر، اردبیل، زنجان، ایلام.

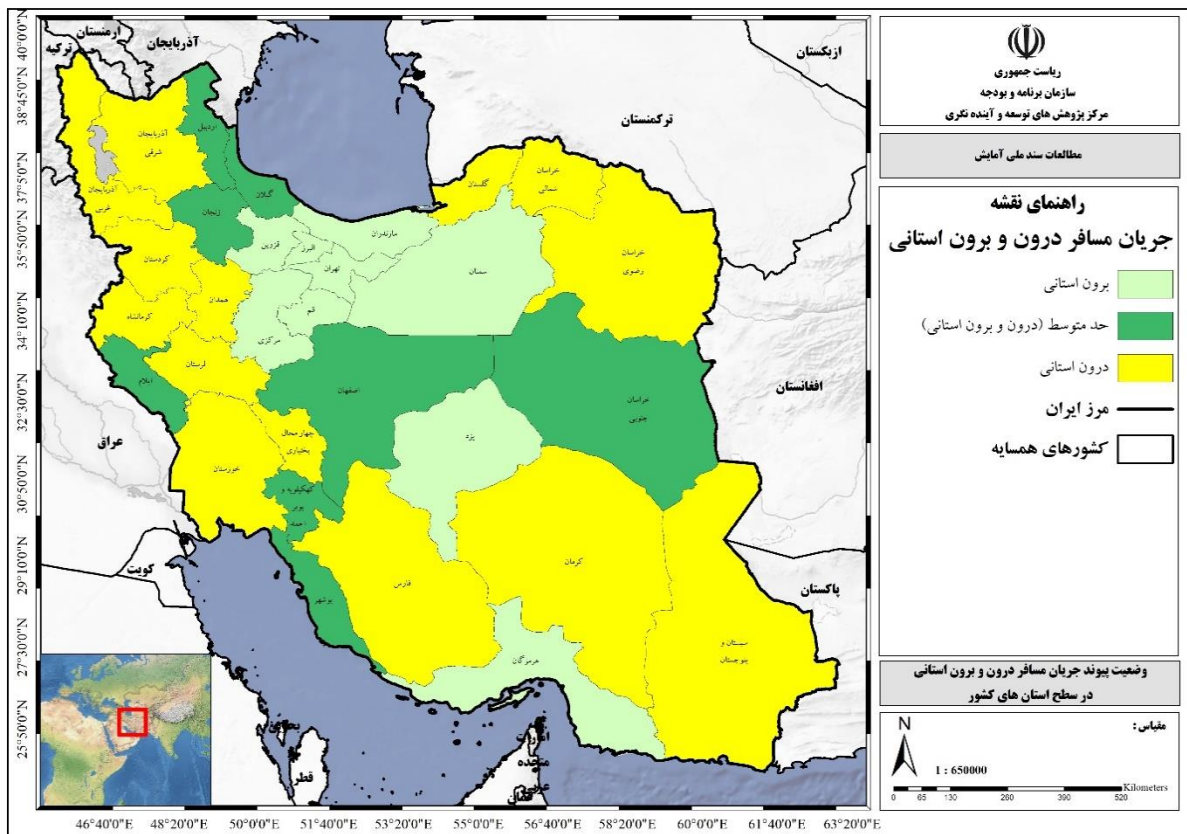
– پیوند مسافر برون استانی: مازندران، مرکزی، هرمزگان، سمنان، قزوین، یزد، قم، تهران، البرز. نقشه ۲۴ وضعیت پیوند جریان مسافر درون و برون استانی در سطح استانهای کشور را نشان می‌دهد. همان‌گونه که مشاهده می‌شود استان‌های تهران و البرز و استان‌های همسایه آنها شامل مازندران، سمنان، قزوین، قم و مرکزی به همراه دو استان یزد و هرمزگان دارای پیوند جریان مسافر برون استانی و فرااستانی است. در مقابل، استان‌های مرزی کشور شامل گلستان، خراسان شمالی، خراسان رضوی، سیستان و بلوچستان، کرمان، فارس، خوزستان، اردبیل، کردستان و... به دلیل فاصله زیاد نسبت به مرکز کشور دارای پیوند درون استانی هستند و با سایر استان‌ها، ارتباط کمتری دارند. در کل هرچه از مرکز کشور (استان تهران) فاصله گرفته می‌شود، جریان مسافر از برون استانی به درون استانی تبدیل پیدا می‌کند. لازم به ذکر است استان یزد به دلیل دسترسی مناسب ارتباطی (ریلی و جاده‌ای و هوایی) دارای ارتباط و پیوند فرااستانی است و با شهر و استان تهران ارتباط مناسبی دارد.

جدول ۲۰: وضعیت جریان مسافر درون استانی (هم‌پیوندی درون استانی) و برون استانی در سطح استان‌های کشور

استان	جریان مسافر درون استانی	کل مسافر استان	درصد از کل مسافر استان	درصد از کل مسافر کشور	وضعیت پیوند مسافر
سیستان و بلوچستان	۵۳,۴۸۱,۶۶۰	۶۵,۴۶۹,۵۹۰	۸۱,۶۹	۲,۸۲	درون استانی
کرمان	۴۷,۶۵۳,۸۱۰	۵۹,۴۹۸,۲۱۰	۸۰,۰۹	۲,۵۱	درون استانی
خراسان رضوی	۱۵۵,۸۸۲,۷۷۰	۲۰۵,۵۰۹,۸۸۰	۷۵,۸۵	۸,۲۲	درون استانی
خوزستان	۷۰,۳۹۱,۶۶۰	۹۳,۲۴۷,۲۶۰	۷۵,۴۹	۳,۷۱	درون استانی
گلستان	۴۴,۱۳۵,۸۷۰	۶۰,۹۸۴,۷۸۰	۷۲,۳۷	۲,۳۳	درون استانی
چهارمحال و بختیاری	۴۴,۶۰۱,۴۷۰	۶۳,۰۳۹,۹۳۰	۷۰,۷۵	۲,۳۵	درون استانی
فارس	۸۴,۹۷۳,۱۱۰	۱۲۱,۰۲۷,۵۹۰	۷۰,۲۱	۴,۴۸	درون استانی
کرمانشاه	۴۴,۷۲۷,۸۳۰	۶۴,۱۲۸,۶۹۰	۶۹,۷۵	۲,۳۶	درون استانی
کردستان	۳۹,۳۱۳,۰۱۰	۵۷,۷۷۵,۴۱۰	۶۸,۰۴	۲,۰۷	درون استانی
خراسان شمالی	۲۰,۳۷۸,۱۱۰	۳۰,۱۳۳,۶۹۰	۶۷,۶۳	۱,۰۷	درون استانی
آذربایجان غربی	۵۳,۵۰۷,۵۲۰	۷۹,۳۹۸,۷۹۰	۶۷,۳۹	۲,۸۲	درون استانی
همدان	۵۰,۳۰۷,۸۵۰	۷۸,۴۸۸,۹۴۰	۶۴,۱۰	۲,۶۵	درون استانی
آذربایجان شرقی	۴۹,۵۶۷,۳۳۰	۷۹,۱۴۸,۲۸۰	۶۲,۶۳	۲,۶۱	درون استانی
لرستان	۳۲,۶۱۵,۴۶۰	۵۳,۷۲۵,۷۶۰	۶۰,۷۱	۱,۷۲	درون استانی
اصفهان	۱۰۳,۰۳۹,۹۱۰	۱۷۳,۸۸۵,۰۹۰	۵۹,۲۶	۵,۴۳	درون و برون استانی
خراسان جنوبی	۱۳,۸۵۹,۱۸۰	۲۳,۵۲۴,۰۳۰	۵۸,۹۱	۰,۷۳	درون و برون استانی
کهگیلویه و بویراحمد	۱۰,۶۷۸,۲۶۰	۱۸,۳۰۵,۳۱۰	۵۸,۳۳	۰,۵۶	درون و برون استانی
گیلان	۳۱,۵۹۵,۹۰۰	۵۷,۶۹۲,۱۹۰	۵۴,۷۷	۱,۶۷	درون و برون استانی
بوشهر	۱۵,۱۶۱,۰۵۰	۲۷,۹۱۰,۱۷۰	۵۴,۳۲	۰,۸۰	درون و برون استانی
اردبیل	۱۱,۵۵۵,۵۰۰	۲۲,۷۴۱,۰۴۰	۵۰,۸۱	۰,۶۱	درون و برون استانی
زنجان	۹,۵۱۹,۷۱۰	۲۱,۵۲۵,۲۲۰	۴۴,۲۳	۰,۵۰	درون و برون استانی
ایلام	۹,۹۴۹,۸۲۰	۲۲,۷۷۴,۱۸۰	۴۳,۶۹	۰,۵۲	درون و برون استانی
مازندران	۱۴,۹۸۴,۳۲۰	۳۸,۳۶۰,۱۰۰	۳۹,۰۶	۰,۷۹	برون استانی

استان	جریان مسافر درون استانی	کل مسافر استان	درصد از کل مسافر کشور	درصد از کل مسافر استان	وضعیت پیوند مسافر
مرکزی	۱۲,۱۸۹,۴۳۰	۳۳,۱۹۹,۱۳۰	۰,۶۴	۳۶,۷۲	برون استانی
هرمزگان	۴,۸۴۴,۹۷۰	۱۴,۴۳۶,۳۰۰	۰,۲۶	۳۳,۵۶	برون استانی
سمنان	۶,۶۴۲,۳۸۰	۲۰,۱۸۱,۲۱۰	۰,۳۵	۳۲,۹۱	برون استانی
قزوین	۸,۴۹۶,۵۰۰	۳۱,۱۶۶,۲۲۰	۰,۴۵	۲۷,۲۶	برون استانی
یزد	۳,۷۸۳,۰۷۰	۱۴,۴۴۴,۷۳۰	۰,۲۰	۲۶,۱۹	برون استانی
قم	۳,۵۹۹,۶۷۰	۲۳,۹۳۷,۵۱۰	۰,۱۹	۱۵,۰۴	برون استانی
تهران	۱۵,۴۸۱,۱۲۰	۲۱۵,۱۸۴,۶۶۰	۰,۸۲	۷,۱۹	برون استانی
البرز	۷۶,۵۵۰	۲۵,۰۴۸,۱۹۰	۰,۰۰	۰,۳۱	برون استانی
مجموع جریان درون استانی	۱,۰۶۶,۹۹۴,۸۰۰	۱۸,۹۵۸,۹۲۲,۰۸۰	۵۶,۲۸	۵۶,۲۸	برون استانی
کل جریان مسافر کشور	۱,۸۹۵,۸۹۲,۰۸۰	-	۱۰۰,۰۰	-	-

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳



نقشه ۲۴: وضعیت پیوند جریان مسافر درون و برون استانی در سطح استان‌های کشور

بررسی جریانات مسافر در سطح سکونتگاه‌های شهری (شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر)

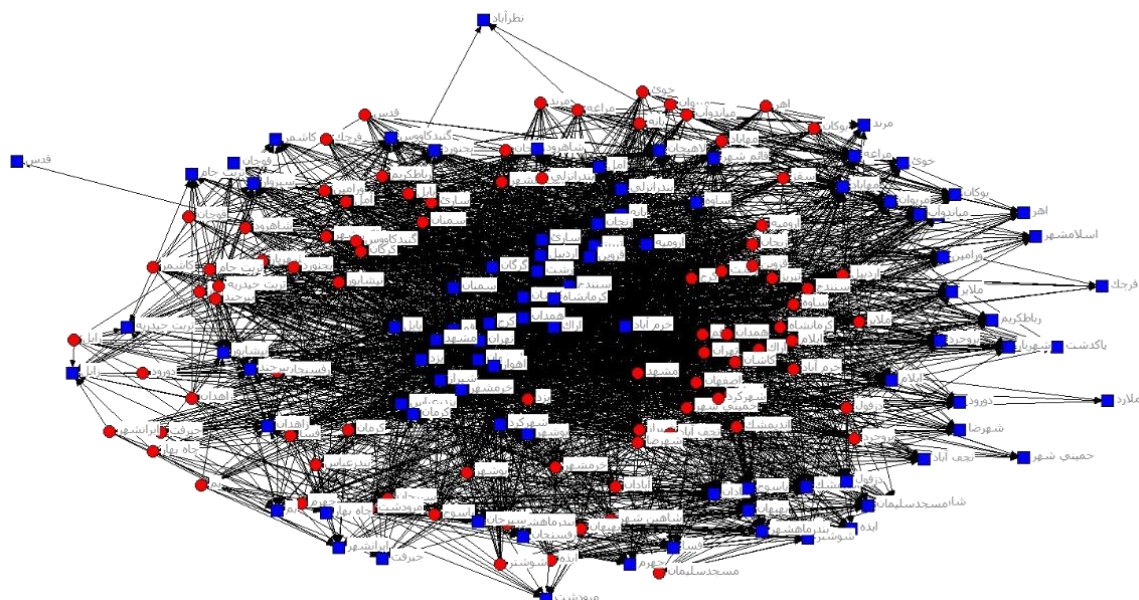
به منظور بررسی دقیق‌تر جریان مسافر در سطح کشور در این بخش به بررسی جریانات مسافر بین شهرهای کشور با جمعیت بالای ۱۰۰ هزار نفر بررسی شده است.

– مجموع مسافران وارد شده و خارج شده شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در سال ۱۳۹۳ برابر با ۸۸۵،۵۴۰،۰۵۰ نفر بوده است.

– خروجی مسافر: ۱۵/۳۱ درصد از شهر تهران، ۶/۷۵ درصد از شهر مشهد، ۶/۵۴ درصد از شهر اصفهان، ۵/۵۲ درصد از شهر شیراز، ۳/۲۲ درصد از شهر تبریز، ۲/۹۱ درصد از شهر اهواز، ۲/۳۷ درصد از شهر همدان، ۲/۰۷ درصد از شهر قم و ۱/۸۹ درصد از شهر کرج بوده‌اند که بیشترین درصد خروجی مسافر را به خود اختصاص داده‌اند.

– ورودی مسافر: ۱۴/۹۴ درصد از مسافران به شهر تهران، ۷/۱۶ درصد به شهر مشهد، ۵/۶۹ درصد به شهر اصفهان، ۴/۸۷ درصد به شهر شیراز، ۳/۰۹ درصد به شهر اهواز، ۳/۰۳ درصد به شهر قم، ۲/۹۶ درصد به شهر تبریز، ۲/۱۶ درصد به شهر کرمان، ۲/۰۸ درصد به شهر کرمانشاه، ۲/۰۱ درصد به شهر همدان، ۱/۹۷ درصد به شهر گرگان، ۱/۹۳ درصد به شهر سنندج، ۱/۸۰ درصد به چابهار، ۱/۷۵ درصد به شهر کرد بیشترین ورودی را داشته‌اند.

– میزان شدت و آنتروپی سفر در شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر برابر با ۰/۷۲ بوده که نشانه چندقطبی بودن جریان سفر بین شهری در سطح کشور دارد. قطب‌ها و پیوندهای اصلی سفر در کشور، شامل شهرهای تهران (۱۰/۴۸ درصد خارج شده و ۱۰/۱۸ درصد وارد شده)، مشهد (۵/۰۸ درصد خارج شده و ۵/۵۹ درصد وارد شده)، اصفهان (۵/۰۲ درصد خارج شده و ۴/۴۲ درصد وارد شده)، شیراز (۴/۰۳ درصد خارج شده و ۳/۴۷ درصد وارد شده)، تبریز (۲/۵ درصد خارج شده و ۲/۰۲ درصد وارد شده) و همدان (۲/۳۱ درصد خارج شده و ۲/۰۳ درصد وارد شده) است.



نقشه ۲۵: تحلیل جریان مسافر در بین شهرهای کشور در سال ۱۳۹۳ با کمک نرم‌افزار NetDraw

میزان شدت جریان سفر در سطح شهرهای بالا ۱۰۰ هزار نفر

همان‌گونه که در جدول زیر مشاهده می‌شود کلان‌شهر تهران با ضریب شدت جریان سفر ۰/۱۰۱۳ با شدت بسیار زیاد نسبت به سایر شهرهای کشور، پیوند کاملاً قوی دارد. در ادامه شهرهای مشهد، اصفهان، شیراز با اختلاف فراوان نسبت به شهر تهران در سطح دوم (پیوند قوی) قرار گرفته‌اند. همین‌طور شهرهای تبریز، اهواز، همدان، کرج، قم، کرمان و کرمانشاه در سطح سوم از نظر میزان هم‌پیوندی جریان مسافر در سطح کشور قرار دارند.

جدول ۲۱: میزان هم‌پیوند و شدت جریان سفر و سطح‌بندی شهرهای مورد مطالعه

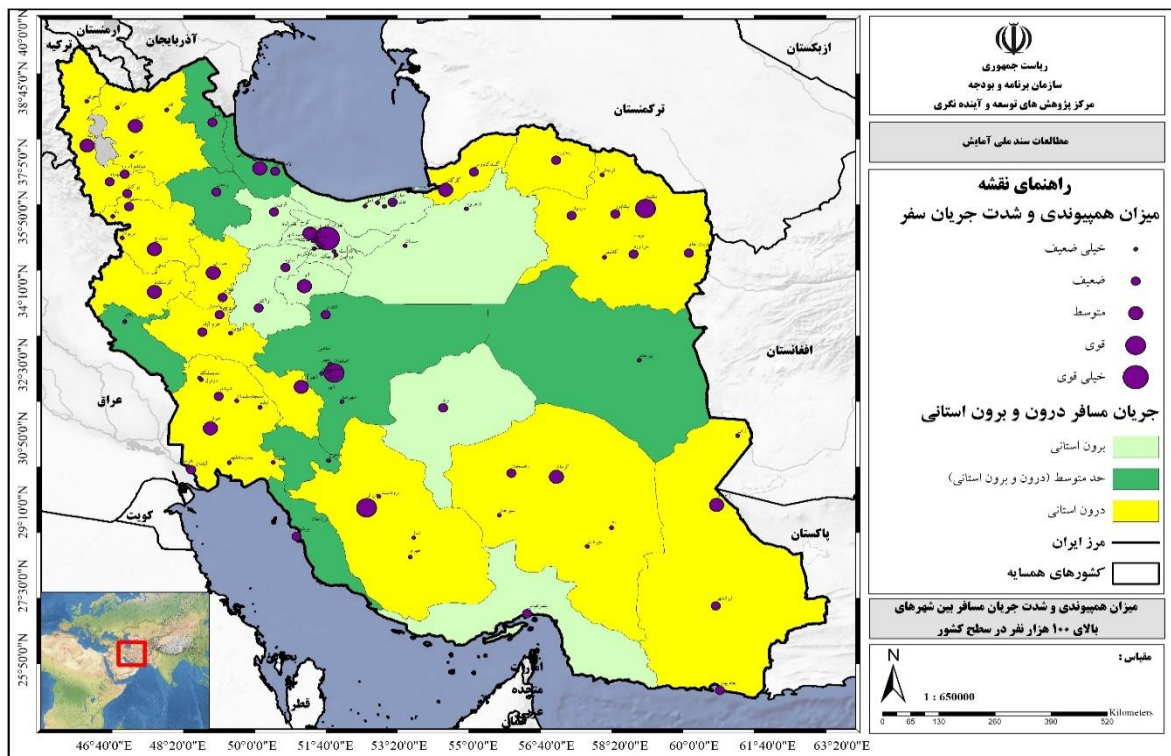
رتبه	نام استان	نام شهرستان	نام شهر	مرکز استان	میزان جمعیت	میزان آنتروپی	سطح‌بندی
۱	تهران	تهران	تهران	بلی	۸,۶۹۳,۷۰۶	۰,۱۰۱۳	کاملاً قوی
۲	خراسان رضوی	مشهد	مشهد	بلی	۳,۰۰۱,۱۸۴	۰,۰۴۷۸	قوی
۳	اصفهان	اصفهان	اصفهان	بلی	۱,۹۶۱,۲۶۰	۰,۰۴۳۴	قوی
۴	فارس	شیراز	شیراز	بلی	۱,۵۶۵,۵۷۲	۰,۰۳۶۸	قوی
۵	آذربایجان شرقی	تبریز	تبریز	بلی	۱,۵۵۸,۶۹۳	۰,۰۲۳۱	متوسط
۶	خوزستان	اهواز	اهواز	بلی	۱,۱۸۴,۷۸۸	۰,۰۲۱۹	متوسط
۷	همدان	همدان	همدان	بلی	۵۵۴,۴۰۶	۰,۰۱۶۴	متوسط
۸	البرز	کرج	کرج	بلی	۱,۵۹۲,۴۹۲	۰,۰۱۶۰	متوسط
۹	قم	قم	قم	بلی	۱,۰۲۰,۱۵۸	۰,۰۱۴۹	متوسط
۱۰	کرمان	کرمان	کرمان	بلی	۵۳۷,۷۱۸	۰,۰۱۴۳	متوسط
۱۱	کرمانشاه	کرمانشاه	کرمانشاه	بلی	۹۴۶,۶۵۱	۰,۰۱۳۸	متوسط
۱۲	گیلان	رشت	رشت	بلی	۶۷۹,۹۹۵	۰,۰۱۳۰	ضعیف
۱۳	گلستان	گرگان	گرگان	بلی	۳۵۰,۶۷۶	۰,۰۱۲۹	ضعیف
۱۴	کردستان	سنندج	سنندج	بلی	۴۱۲,۷۶۷	۰,۰۱۲۲	ضعیف
۱۵	سیستان و بلوچستان	زاهدان	زاهدان	بلی	۵۸۷,۷۳۰	۰,۰۱۱۹	ضعیف
۱۶	چهارمحال و بختیاری	شهرکرد	شهرکرد	بلی	۱۹۰,۴۴۱	۰,۰۱۱۷	ضعیف
۱۷	آذربایجان غربی	ارومیه	ارومیه	بلی	۷۳۶,۲۲۴	۰,۰۱۰۷	ضعیف
۱۸	قزوین	قزوین	قزوین	بلی	۴۰۲,۷۴۸	۰,۰۱۰۳	ضعیف
۱۹	لرستان	خرم‌آباد	خرم‌آباد	بلی	۳۷۳,۴۱۶	۰,۰۰۸۷	ضعیف
۲۰	خوزستان	آبادان	آبادان	خیر	۲۳۱,۴۷۶	۰,۰۰۸۲	ضعیف
۲۱	مرکزی	اراک	اراک	بلی	۵۲۰,۹۴۴	۰,۰۰۷۹	ضعیف
۲۲	گلستان	گنبدکاووس	گنبدکاووس	خیر	۱۵۱,۹۱۰	۰,۰۰۷۹	ضعیف
۲۳	یزد	یزد	یزد	بلی	۵۲۹,۶۷۳	۰,۰۰۷۶	ضعیف
۲۴	مرکزی	ساوه	ساوه	خیر	۲۲۰,۷۶۲	۰,۰۰۷۳	ضعیف
۲۵	هرمزگان	بندرعباس	بندرعباس	بلی	۵۲۶,۶۴۸	۰,۰۰۷۱	ضعیف
۲۶	کردستان	سقز	سقز	خیر	۱۶۵,۲۵۸	۰,۰۰۷۱	ضعیف
۲۷	لرستان	بروجرد	بروجرد	خیر	۲۳۴,۹۹۷	۰,۰۰۷۰	ضعیف
۲۸	خراسان رضوی	نیشابور	نیشابور	خیر	۲۶۴,۳۷۵	۰,۰۰۶۹	ضعیف
۲۹	سیستان و بلوچستان	چابهار	چابهار	خیر	۱۰۶,۷۳۹	۰,۰۰۶۹	ضعیف
۳۰	مازندران	ساری	ساری	بلی	۳۰۹,۸۲۰	۰,۰۰۶۳	ضعیف

نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاه‌ها)

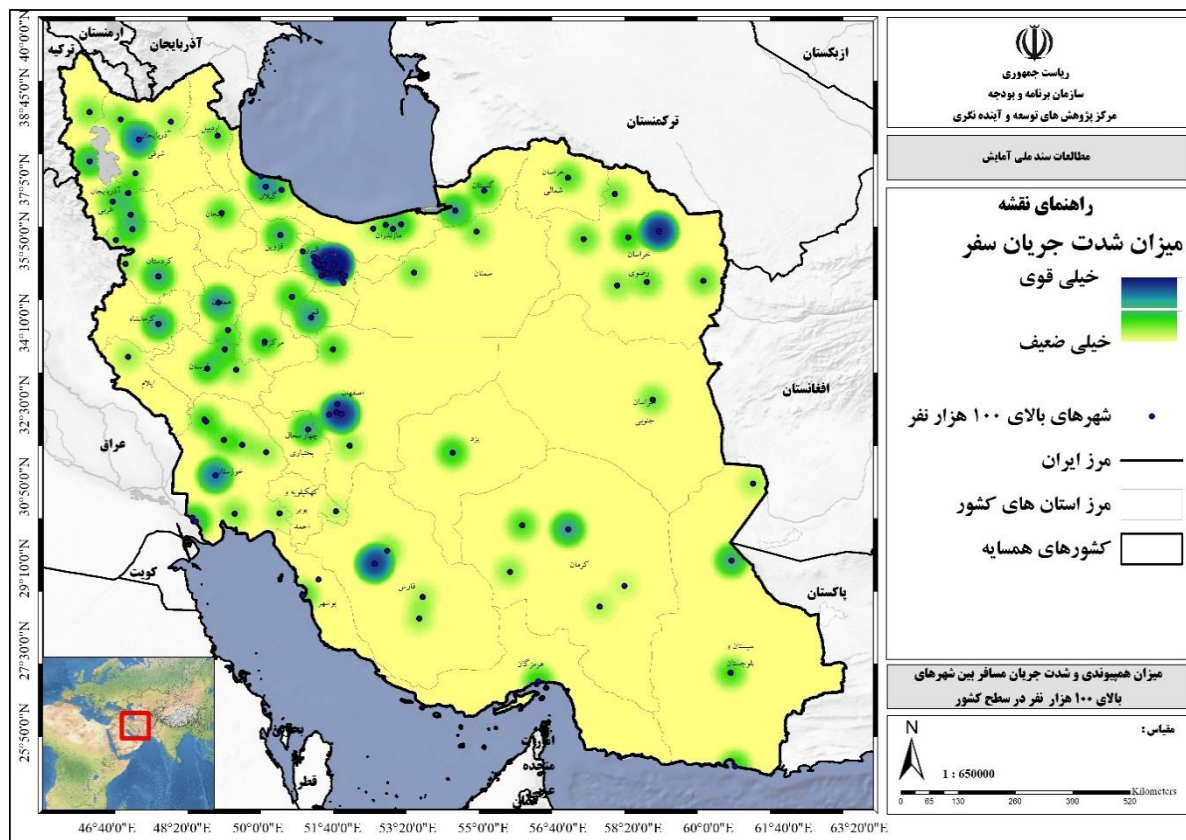
رتبه	نام استان	نام شهرستان	نام شهر	مرکز استان	میزان جمعیت	میزان آنتروپی	سطح بندی
۳۱	آذربایجان غربی	بوکان	بوکان	خیر	۱۹۳،۵۰۱	۰،۰۰۶۲	ضعیف
۳۲	سیستان و بلوچستان	ایرانشهر	ایرانشهر	خیر	۱۱۳،۷۵۰	۰،۰۰۶۱	ضعیف
۳۳	زنجان	زنجان	زنجان	بلی	۴۳۰،۸۷۱	۰،۰۰۵۹	ضعیف
۳۴	آذربایجان غربی	مهاباد	مهاباد	خیر	۱۶۸،۳۹۳	۰،۰۰۵۹	ضعیف
۳۵	اصفهان	کاشان	کاشان	خیر	۳۰۴،۴۸۷	۰،۰۰۵۸	ضعیف
۳۶	کرمان	رفسنجان	رفسنجان	خیر	۱۶۱،۹۰۹	۰،۰۰۵۸	ضعیف
۳۷	آذربایجان غربی	میاندوآب	میاندوآب	خیر	۱۳۴،۴۲۵	۰،۰۰۵۶	ضعیف
۳۸	خراسان شمالی	بجنورد	بجنورد	بلی	۲۲۸،۹۳۱	۰،۰۰۵۵	ضعیف
۳۹	بوشهر	بوشهر	بوشهر	بلی	۲۲۳،۵۰۴	۰،۰۰۵۴	ضعیف
۴۰	خوزستان	شوشتر	شوشتر	خیر	۱۰۱،۸۷۸	۰،۰۰۵۳	ضعیف
۴۱	اردبیل	اردبیل	اردبیل	بلی	۵۲۹،۳۷۴	۰،۰۰۵۱	ضعیف
۴۲	خراسان رضوی	سبزوار	سبزوار	خیر	۲۴۳،۷۰۰	۰،۰۰۴۹	ضعیف
۴۳	خراسان رضوی	تربت حیدریه	تربت حیدریه	خیر	۱۴۰،۰۱۹	۰،۰۰۴۸	ضعیف
۴۴	خراسان رضوی	تربت جام	تربت جام	خیر	۱۰۰،۴۴۹	۰،۰۰۴۸	ضعیف
۴۵	همدان	ملایر	ملایر	خیر	۱۷۰،۲۲۷	۰،۰۰۴۸	ضعیف
۴۶	گیلان	لاهیجان	لاهیجان	خیر	۱۰۱،۰۷۳	۰،۰۰۴۶	ضعیف
۴۷	آذربایجان شرقی	مرند	مرند	خیر	۱۳۰،۸۲۵	۰،۰۰۴۵	خیلی ضعیف
۴۸	خراسان جنوبی	بیرجند	بیرجند	بلی	۲۰۳،۶۳۶	۰،۰۰۴۴	خیلی ضعیف
۴۹	سمنان	سمنان	سمنان	بلی	۱۸۵،۱۲۹	۰،۰۰۴۳	خیلی ضعیف
۵۰	خراسان رضوی	قوچان	قوچان	خیر	۱۰۱،۶۰۴	۰،۰۰۴۳	خیلی ضعیف
۵۱	آذربایجان غربی	خوی	خوی	خیر	۱۹۸،۸۴۵	۰،۰۰۴۲	خیلی ضعیف
۵۲	سمنان	شاهرود	شاهرود	خیر	۱۵۰،۱۲۹	۰،۰۰۴۲	خیلی ضعیف
۵۳	خوزستان	دزفول	دزفول	خیر	۲۶۴،۷۰۹	۰،۰۰۴۰	خیلی ضعیف
۵۴	فارس	مرودشت	مرودشت	خیر	۱۴۸،۸۵۸	۰،۰۰۴۰	خیلی ضعیف
۵۵	خوزستان	بندر ماهشهر	بندر ماهشهر	خیر	۱۶۲،۷۹۷	۰،۰۰۳۹	خیلی ضعیف
۵۶	گیلان	بندر انزلی	بندر انزلی	خیر	۱۱۸،۵۶۴	۰،۰۰۳۸	خیلی ضعیف
۵۷	خراسان رضوی	کاشمر	کاشمر	خیر	۱۰۲،۲۸۲	۰،۰۰۳۶	خیلی ضعیف
۵۸	خوزستان	مسجد سلیمان	مسجد سلیمان	خیر	۱۰۰،۴۹۷	۰،۰۰۳۵	خیلی ضعیف
۵۹	آذربایجان شرقی	مراغه	مراغه	خیر	۱۷۵،۲۵۵	۰،۰۰۳۴	خیلی ضعیف
۶۰	کردستان	مریوان	مریوان	خیر	۱۳۶،۶۵۴	۰،۰۰۳۴	خیلی ضعیف
۶۱	کرمان	سیرجان	سیرجان	خیر	۱۹۹،۷۰۴	۰،۰۰۳۴	خیلی ضعیف
۶۲	اصفهان	شهرضا	شهرضا	خیر	۱۳۴،۹۵۲	۰،۰۰۳۳	خیلی ضعیف
۶۳	لرستان	دورود	دورود	خیر	۱۲۱،۶۳۸	۰،۰۰۳۳	خیلی ضعیف
۶۴	آذربایجان شرقی	اهر	اهر	خیر	۱۰۰،۶۴۱	۰،۰۰۳۰	خیلی ضعیف
۶۵	کردستان	بانه	بانه	خیر	۱۱۰،۲۱۸	۰،۰۰۳۰	خیلی ضعیف
۶۶	تهران	اسلامشهر	اسلامشهر	خیر	۴۴۸،۱۲۹	۰،۰۰۲۹	خیلی ضعیف
۶۷	ایلام	ایلام	ایلام	بلی	۱۹۴،۰۳۰	۰،۰۰۲۸	خیلی ضعیف
۶۸	خوزستان	بهبهان	بهبهان	خیر	۱۲۲،۶۰۴	۰،۰۰۲۸	خیلی ضعیف
۶۹	خوزستان	ایذه	ایذه	خیر	۱۱۹،۳۹۹	۰،۰۰۲۸	خیلی ضعیف
۷۰	فارس	چهرم	چهرم	خیر	۱۴۱،۶۳۴	۰،۰۰۲۸	خیلی ضعیف
۷۱	اصفهان	نجف‌آباد	نجف‌آباد	خیر	۲۳۵،۲۸۱	۰،۰۰۲۸	خیلی ضعیف

رتبه	نام استان	نام شهرستان	نام شهر	مرکز استان	میزان جمعیت	میزان آنتروپی	سطح‌بندی
۷۲	مازندران	قائم‌شهر	قائم‌شهر	خیر	۲۰۴,۹۵۳	۰,۰۰۲۷	خیلی ضعیف
۷۳	خوزستان	اندیمشک	اندیمشک	خیر	۱۳۵,۱۱۶	۰,۰۰۲۷	خیلی ضعیف
۷۴	فارس	فسا	فسا	خیر	۱۱۰,۸۲۵	۰,۰۰۲۵	خیلی ضعیف
۷۵	سیستان و بلوچستان	زابل	زابل	خیر	۱۳۴,۹۵۰	۰,۰۰۲۵	خیلی ضعیف
۷۶	کرمان	جیرفت	جیرفت	خیر	۱۳۰,۴۲۹	۰,۰۰۲۳	خیلی ضعیف
۷۷	کهگیلویه و بویراحمد	بویراحمد	یاسوج	بلی	۱۳۴,۵۳۲	۰,۰۰۲۰	خیلی ضعیف
۷۸	مازندران	بابل	بابل	خیر	۲۵۰,۲۱۷	۰,۰۰۱۹	خیلی ضعیف
۷۹	مازندران	آمل	آمل	خیر	۲۳۷,۵۲۸	۰,۰۰۱۹	خیلی ضعیف
۸۰	خوزستان	خرمشهر	خرمشهر	خیر	۱۳۳,۰۹۷	۰,۰۰۱۹	خیلی ضعیف
۸۱	اصفهان	خمینی‌شهر	خمینی‌شهر	خیر	۲۴۷,۱۲۸	۰,۰۰۱۷	خیلی ضعیف
۸۲	کرمان	بم	بم	خیر	۱۲۷,۳۹۶	۰,۰۰۱۷	خیلی ضعیف
۸۳	تهران	شهریار	شهریار	خیر	۳۰۹,۶۰۷	۰,۰۰۱۲	خیلی ضعیف
۸۴	اصفهان	شاهین‌شهر و میمه	شاهین‌شهر	خیر	۱۷۳,۳۲۹	۰,۰۰۱۱	خیلی ضعیف
۸۵	تهران	ورامین	ورامین	خیر	۲۲۵,۶۲۸	۰,۰۰۰۸	خیلی ضعیف
۸۶	تهران	رباط‌کریم	رباط‌کریم	خیر	۱۰۵,۳۹۳	۰,۰۰۰۴	خیلی ضعیف
۸۷	تهران	قرچک	قرچک	خیر	۲۳۱,۰۷۵	۰,۰۰۰۲	خیلی ضعیف
۸۸	تهران	قدس	قدس	خیر	۳۰۹,۶۰۵	۰,۰۰۰۱	خیلی ضعیف

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳



نقشه ۲۶: میزان هم‌پیوندی و شدت جریان مسافر بین شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در سطح کشور



نقشه ۲۷: میزان هم‌پیوندی و شدت جریان مسافر بین شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در سطح کشور (بر اساس روش IDW در GIS)

مهم‌ترین جریانات مسافر در سطح شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر کشور جدول ۲۳ جریان مسافر وارد شده و خارج شده در ۲۵ شهر برتر کشور را نشان می‌دهد. همان‌طور که مشاهده می‌شود شهرهای تهران، مشهد، اصفهان، شیراز، تبریز، همدان، کرمانشاه، شهرکرد، اهواز و رشت در سطح کشور جزء شهرهای مبدأ با بیشترین درصد مسافر ارسال‌کننده به سایر شهرهای کشور بوده‌اند و شهرهای تهران، مشهد، اصفهان، شیراز، همدان، تبریز، کرمانشاه، اهواز، شهرکرد و قم نیز جزء شهرهای برتر مقصد مسافران بوده‌اند. در جدول زیر ۲۵ شهر برتر از نظر مسافر وارد شده و خارج شده در سطح کشور بر اساس آمار سال ۱۳۹۳ است.

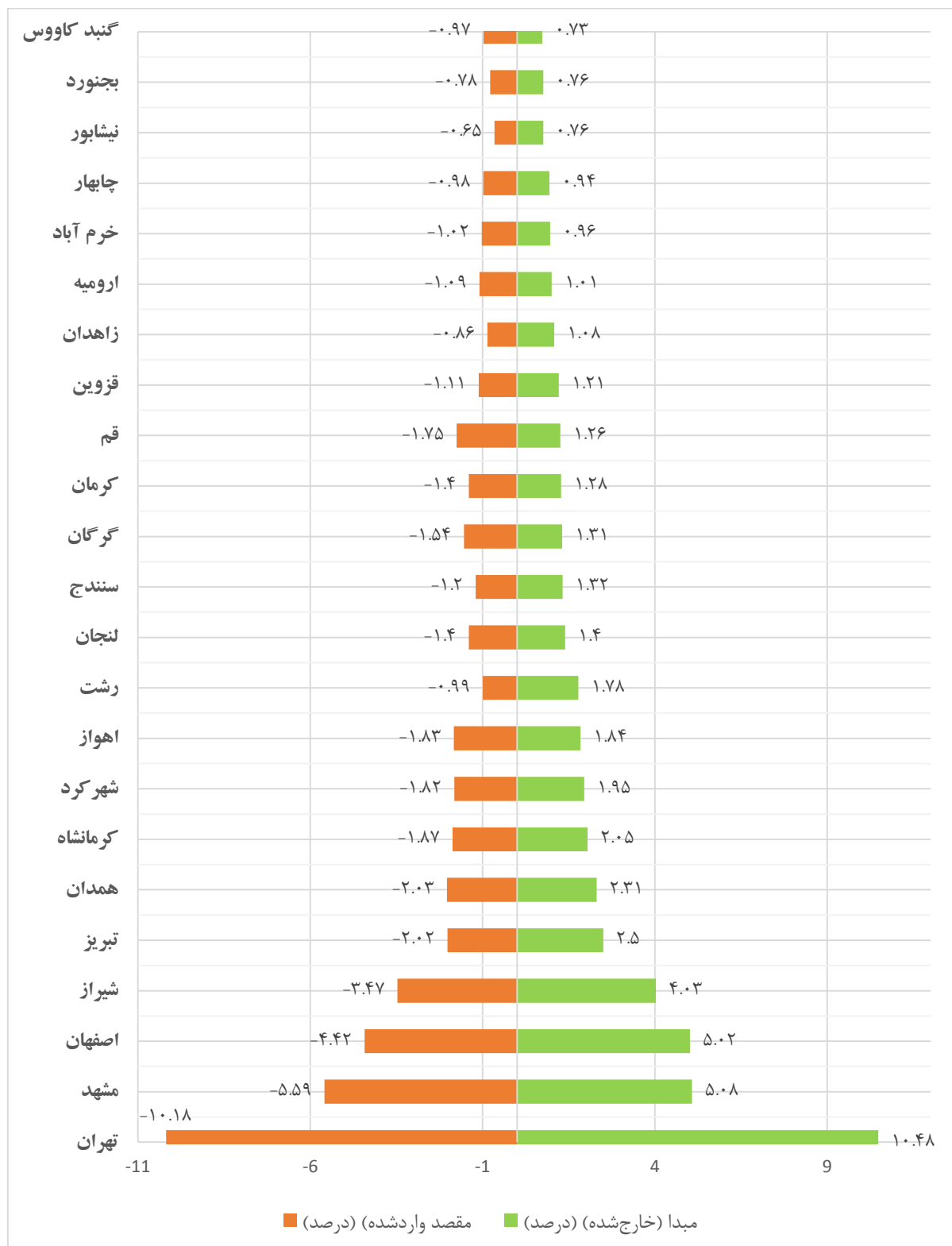
نمودار ۱۲، درصد مسافران شهرهای برتر از نظر مسافر وارد شده و خارج شده در سطح کشور در سال ۱۳۹۳ را نشان می‌دهد.

جدول ۲۲: شهرهای برتر از نظر مسافر وارد شده و خارج شده در سطح کشور در سال ۱۳۹۳

شماره	مبدأ	مبدأ (خارج شده) (درصد)	مقصد	مقصد (وارد شده) (درصد)
۱	تهران	۱۰,۴۸	تهران	۱۰,۱۸
۲	مشهد	۵,۰۸	مشهد	۵,۵۹
۳	اصفهان	۵,۰۲	اصفهان	۴,۴۲
۴	شیراز	۴,۰۳	شیراز	۳,۴۷
۵	تبریز	۲,۵۰	همدان	۲,۰۳
۶	همدان	۲,۳۱	تبریز	۲,۰۲
۷	کرمانشاه	۲,۰۵	کرمانشاه	۱,۸۷
۸	شهرکرد	۱,۹۵	اهواز	۱,۸۳
۹	اهواز	۱,۸۴	شهرکرد	۱,۸۲
۱۰	رشت	۱,۷۸	قم	۱,۷۵
۱۱	لنجان	۱,۴۰	گرگان	۱,۵۴
۱۲	سنندج	۱,۳۲	لنجان	۱,۴۰
۱۳	گرگان	۱,۳۱	کرمان	۱,۴۰
۱۴	کرمان	۱,۲۸	سنندج	۱,۲۰
۱۵	قم	۱,۲۶	قزوین	۱,۱۱
۱۶	کرج	۱,۲۲	ارومیه	۱,۰۹
۱۷	قزوین	۱,۲۱	خرم‌آباد	۱,۰۲
۱۸	زاهدان	۱,۰۸	رشت	۰,۹۹
۱۹	ارومیه	۱,۰۱	چابهار	۰,۹۸
۲۰	خرم‌آباد	۰,۹۶	گنبدکاووس	۰,۹۷
۲۱	چابهار	۰,۹۴	زاهدان	۰,۸۶
۲۲	نیشابور	۰,۷۶	بجنورد	۰,۷۸
۲۳	بجنورد	۰,۷۶	ساری	۰,۷۰
۲۴	اراک	۰,۷۵	اردبیل	۰,۶۹
۲۵	گنبدکاووس	۰,۷۳	نیشابور	۰,۶۵

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳

نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاهها)



نمودار ۱۲: درصد مسافران شهرهای برتر از نظر مسافر وارد شده و خارج شده در سطح کشور در سال ۱۳۹۳

جدول ۲۳-۲۷ مهم‌ترین جریانات مسافر در سطح شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در کشور را نشان می‌دهد. همان‌گونه که مشاهده می‌شود جریان سفر بین قزوین- اصفهان، اصفهان- تهران، تهران- قزوین، تهران- اصفهان، شهرکرد- اصفهان، اصفهان- شهرکرد، گرگان- گنبدکاووس، نیشابور- مشهد، شیراز- مرودشت، اصفهان- شهرضا و تهران- قم جزء مهم‌ترین جریانات مسافر در سطح کشور به حساب می‌آیند. میزان هم‌پیوندی و شدت جریان مسافر بین شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در سطح کشور در نقشه‌های ۲۸ و ۲۹ نشان داده شده است.

جدول ۲۳: جریانات مسافر با هم‌پیوندی خیلی قوی در سطح شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در کشور

ردیف	مبدأ	مقصد	حجم مسافر (میلیون نفر)	درصد از کل جریان مسافر	سطح‌بندی
۱	قزوین	تهران	۱۳,۱۸	۱,۴۸۹	خیلی قوی
۲	اصفهان	تهران	۱۱,۶۴	۱,۳۱۴	خیلی قوی
۳	تهران	قزوین	۱۱,۲۲	۱,۲۶۷	خیلی قوی
۴	تهران	اصفهان	۱۰,۰۵	۱,۱۳۵	خیلی قوی

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳

جدول ۲۴: جریانات مسافر با هم‌پیوندی قوی در سطح شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در کشور

ردیف	مبدأ	مقصد	حجم مسافر (میلیون نفر)	درصد از کل جریان مسافر	سطح‌بندی
۱	شهرکرد	اصفهان	۹,۴۱	۱,۰۶۳	قوی
۲	اصفهان	شهرکرد	۹,۰۶	۱,۰۲۳	قوی
۳	گرگان	گنبدکاووس	۸,۶۶	۰,۹۷۸	قوی
۴	نیشابور	مشهد	۸,۴۲	۰,۹۵۱	قوی
۵	شیراز	مرودشت	۸,۲۱	۰,۹۲۷	قوی
۶	اصفهان	شهرضا	۷,۸۳	۰,۸۸۴	قوی
۷	تهران	قم	۷,۴۳	۰,۸۳۹	قوی

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳

جدول ۲۵: جریانات مسافر با هم‌پیوندی متوسط در سطح شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در کشور

ردیف	مبدأ	مقصد	حجم مسافر (میلیون نفر)	درصد از کل جریان مسافر	سطح‌بندی
۱	مشهد	نیشابور	۶,۷۵	۰,۷۶۲	متوسط
۲	همدان	تهران	۶,۴۰	۰,۷۲۳	متوسط
۳	گنبدکاووس	گرگان	۶,۳۸	۰,۷۲۱	متوسط
۴	رشت	تهران	۶,۳۸	۰,۷۲۱	متوسط
۵	قم	تهران	۵,۹۳	۰,۶۶۹	متوسط
۶	رشت	لاهیجان	۵,۵۱	۰,۶۲۲	متوسط
۷	همدان	همدان	۵,۴۷	۰,۶۱۷	متوسط
۸	تهران	کاشان	۵,۴۵	۰,۶۱۶	متوسط
۹	تهران	همدان	۵,۴۱	۰,۶۱۱	متوسط
۱۰	تبریز	تهران	۵,۲۳	۰,۵۹۰	متوسط
۱۱	اراک	تهران	۵,۱۱	۰,۵۷۷	متوسط

نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاه‌ها)

متوسط	۰,۵۷۵	۵,۰۰۹	شیراز	مرودشت	۱۲
-------	-------	-------	-------	--------	----

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳

جدول ۲۶: جریانات مسافر با هم‌پیوندی ضعیف در سطح شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در کشور

ردیف	مبدأ	مقصد	حجم مسافر (میلیون نفر)	درصد از کل جریان مسافر	سطح‌بندی
۱	تهران	مشهد	۴,۹۳	۰,۵۵۷	ضعیف
۲	کرمانشاه	تهران	۴,۸۷	۰,۵۵۰	ضعیف
۳	تهران	تبریز	۴,۸۱	۰,۵۴۳	ضعیف
۴	اصفهان	اصفهان	۴,۶۶	۰,۵۲۷	ضعیف
۵	سندج	سندج	۴,۵۶	۰,۵۱۵	ضعیف
۶	آبادان	اهواز	۴,۵۱	۰,۵۰۹	ضعیف
۷	تهران	کرمانشاه	۴,۴۸	۰,۵۰۶	ضعیف
۸	تهران	شیراز	۴,۴۵	۰,۵۰۲	ضعیف
۹	مشهد	تهران	۴,۴۳	۰,۵۰۰	ضعیف
۱۰	تهران	اراک	۴,۳۶	۰,۴۹۳	ضعیف
۱۱	تهران	زنجان	۴,۳۶	۰,۴۹۲	ضعیف
۱۲	قوچان	مشهد	۴,۲۲	۰,۴۷۷	ضعیف
۱۳	تهران	گرگان	۴,۱۴	۰,۴۶۷	ضعیف
۱۴	مرند	تبریز	۴,۱۲	۰,۴۶۵	ضعیف
۱۵	اهواز	آبادان	۳,۹۸	۰,۴۵۰	ضعیف
۱۶	شیراز	تهران	۳,۹۸	۰,۴۵۰	ضعیف
۱۷	زنجان	تهران	۳,۹۷	۰,۴۴۸	ضعیف
۱۸	تهران	ساری	۳,۹۱	۰,۴۴۱	ضعیف
۱۹	تربت‌جام	مشهد	۳,۸۷	۰,۴۳۷	ضعیف
۲۰	تبریز	اهر	۳,۷۴	۰,۴۲۲	ضعیف
۲۱	ساوه	تهران	۳,۷۱	۰,۴۱۹	ضعیف
۲۲	کرمانشاه	کرمانشاه	۳,۷۰	۰,۴۱۸	ضعیف
۲۳	قم	قم	۳,۶۰	۰,۴۰۶	ضعیف
۲۴	زاهدان	زابل	۳,۵۱	۰,۳۹۶	ضعیف
۲۵	اهواز	شوشتر	۳,۴۹	۰,۳۹۴	ضعیف
۲۶	تبریز	مرند	۳,۴۴	۰,۳۸۸	ضعیف
۲۷	تبریز	مراغه	۳,۴۲	۰,۳۸۷	ضعیف
۲۸	تربت‌حیدریه	مشهد	۳,۳۹	۰,۳۸۳	ضعیف
۲۹	شیراز	جهرم	۳,۳۴	۰,۳۷۸	ضعیف
۳۰	سمنان	تهران	۳,۲۶	۰,۳۶۸	ضعیف
۳۱	اهر	تبریز	۳,۲۴	۰,۳۶۶	ضعیف
۳۲	شوشتر	اهواز	۳,۲۱	۰,۳۶۳	ضعیف
۳۳	رفسنجان	کرمان	۳,۱۵	۰,۳۵۶	ضعیف
۳۴	تهران	اردبیل	۳,۱۵	۰,۳۵۶	ضعیف
۳۵	تهران	سندج	۳,۱۴	۰,۳۵۴	ضعیف
۳۶	بجنورد	بجنورد	۳,۰۳	۰,۳۴۲	ضعیف
۳۷	شهرضا	اصفهان	۳,۰۰	۰,۳۳۹	ضعیف

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳

جدول ۲۷: جریانات مسافر با هم‌پیوندی خیلی ضعیف در سطح شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در کشور

ردیف	مبدأ	مقصد	حجم مسافر (میلیون نفر)	درصد از کل جریان مسافر	سطح‌بندی
۱	تهران	گنبد کاووس	۲,۹۶	۰,۳۳۴	خیلی ضعیف
۲	مشهد	تربت حیدریه	۲,۹۶	۰,۳۳۴	خیلی ضعیف
۳	تهران	خرم‌آباد	۲,۹۵	۰,۳۳۳	خیلی ضعیف
۴	کرمان	کرمان	۲,۹۱	۰,۳۲۸	خیلی ضعیف
۵	مشهد	قم	۲,۸۶	۰,۳۲۳	خیلی ضعیف
۶	شیراز	بوشهر	۲,۸۴	۰,۳۲۰	خیلی ضعیف
۷	تهران	ساوه	۲,۸۲	۰,۳۱۹	خیلی ضعیف
۸	سقز	بوکان	۲,۸۲	۰,۳۱۹	خیلی ضعیف
۹	تبریز	ارومیه	۲,۸۱	۰,۳۱۸	خیلی ضعیف
۱۰	خرم‌آباد	تهران	۲,۷۹	۰,۳۱۵	خیلی ضعیف
۱۱	مشهد	اصفهان	۲,۷۴	۰,۳۱۰	خیلی ضعیف
۱۲	اهواز	مسجد سلیمان	۲,۷۲	۰,۳۰۷	خیلی ضعیف
۱۳	اصفهان	کاشان	۲,۷۰	۰,۳۰۵	خیلی ضعیف
۱۴	مشهد	تربت‌جام	۲,۷۰	۰,۳۰۵	خیلی ضعیف
۱۵	سنندج	مریوان	۲,۷۰	۰,۳۰۵	خیلی ضعیف
۱۶	مشهد	سبزوار	۲,۶۹	۰,۳۰۴	خیلی ضعیف
۱۷	اردبیل	تهران	۲,۶۵	۰,۳۰۰	خیلی ضعیف
۱۸	تهران	بروجرد	۲,۶۱	۰,۲۹۵	خیلی ضعیف
۱۹	ساوه	قم	۲,۵۹	۰,۲۹۲	خیلی ضعیف
۲۰	اصفهان	شیراز	۲,۵۹	۰,۲۹۲	خیلی ضعیف
۲۱	مشهد	بیرجند	۲,۵۶	۰,۲۹۰	خیلی ضعیف
۲۲	تهران	رشت	۲,۵۶	۰,۲۸۹	خیلی ضعیف
۲۳	کاشمر	مشهد	۲,۵۵	۰,۲۸۸	خیلی ضعیف
۲۴	لاهیجان	رشت	۲,۵۵	۰,۲۸۸	خیلی ضعیف
۲۵	دزفول	اهواز	۲,۵۳	۰,۲۸۶	خیلی ضعیف
۲۶	ارومیه	تبریز	۲,۵۲	۰,۲۸۴	خیلی ضعیف
۲۷	بیرجند	مشهد	۲,۵۱	۰,۲۸۳	خیلی ضعیف
۲۸	اهواز	دزفول	۲,۵۰	۰,۲۸۲	خیلی ضعیف
۲۹	مریوان	سنندج	۲,۴۸	۰,۲۸۰	خیلی ضعیف
۳۰	اصفهان	مشهد	۲,۴۴	۰,۲۷۵	خیلی ضعیف
۳۱	بجنورد	مشهد	۲,۴۱	۰,۲۷۲	خیلی ضعیف
۳۲	ساوه	ساوه	۲,۳۹	۰,۲۷۰	خیلی ضعیف
۳۳	کاشان	تهران	۲,۳۹	۰,۲۷۰	خیلی ضعیف
۳۴	قم	مشهد	۲,۳۸	۰,۲۶۹	خیلی ضعیف
۳۵	سیرجان	کرمان	۲,۳۵	۰,۲۶۵	خیلی ضعیف
۳۶	کاشان	اصفهان	۲,۳۴	۰,۲۶۴	خیلی ضعیف
۳۷	بندر انزلی	رشت	۲,۳۲	۰,۲۶۲	خیلی ضعیف
۳۸	کرج	قزوین	۲,۳۰	۰,۲۶۰	خیلی ضعیف
۳۹	همدان	سنندج	۲,۲۹	۰,۲۵۹	خیلی ضعیف
۴۰	ایرانشهر	ایرانشهر	۲,۲۹	۰,۲۵۸	خیلی ضعیف
۴۱	شهرکرد	شهرکرد	۲,۲۸	۰,۲۵۷	خیلی ضعیف
۴۲	سبزوار	مشهد	۲,۲۱	۰,۲۵۰	خیلی ضعیف
۴۳	تهران	بندر انزلی	۲,۲۱	۰,۲۴۹	خیلی ضعیف
۴۴	زاهدان	چاه‌بهار	۲,۱۹	۰,۲۴۸	خیلی ضعیف

نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاهها)

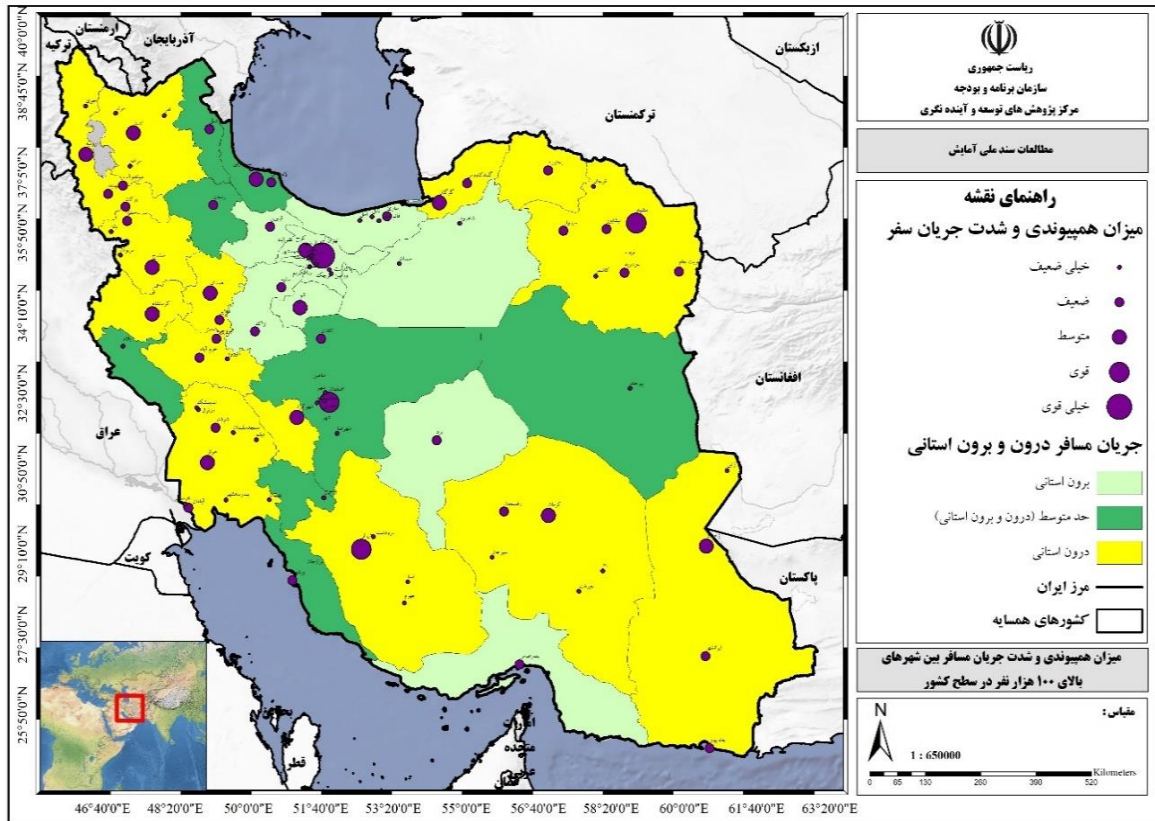
ردیف	مبدأ	مقصد	حجم مسافر (میلیون نفر)	درصد از کل جریان مسافر	سطح بندی
۴۵	مراغه	تبریز	۲,۱۹	۰,۲۴۷	خیلی ضعیف
۴۶	تبریز	اردبیل	۲,۱۸	۰,۲۴۷	خیلی ضعیف
۴۷	سنندج	تهران	۲,۱۸	۰,۲۴۶	خیلی ضعیف
۴۸	مشهد	کاشمر	۲,۱۸	۰,۲۴۶	خیلی ضعیف
۴۹	شیراز	اصفهان	۲,۱۷	۰,۲۴۵	خیلی ضعیف
۵۰	مشهد	قوچان	۲,۱۷	۰,۲۴۵	خیلی ضعیف
۵۱	بوکان	سقز	۲,۱۵	۰,۲۴۲	خیلی ضعیف
۵۲	مشهد	بجنورد	۲,۱۴	۰,۲۴۲	خیلی ضعیف
۵۳	تهران	شاهرود	۲,۱۳	۰,۲۴۰	خیلی ضعیف
۵۴	تهران	ارومیه	۲,۱۰	۰,۲۳۷	خیلی ضعیف
۵۵	کرمان	سیرجان	۲,۰۸	۰,۲۳۵	خیلی ضعیف
۵۶	مسجدسلیمان	اهواز	۲,۰۸	۰,۲۳۵	خیلی ضعیف
۵۷	بروجرد	تهران	۲,۰۸	۰,۲۳۵	خیلی ضعیف
۵۸	تهران	تهران	۲,۰۸	۰,۲۳۵	خیلی ضعیف
۵۹	بروجرد	خرم آباد	۲,۰۸	۰,۲۳۴	خیلی ضعیف
۶۰	قم	ساوه	۲,۰۷	۰,۲۳۴	خیلی ضعیف
۶۱	تهران	سمنان	۲,۰۴	۰,۲۳۰	خیلی ضعیف
۶۲	ملایر	تهران	۲,۰۰	۰,۲۲۶	خیلی ضعیف
۶۳	فسا	شیراز	۲,۰۰	۰,۲۲۶	خیلی ضعیف
۶۴	چهرم	شیراز	۲,۰۰	۰,۲۲۶	خیلی ضعیف
۶۵	بوشهر	شیراز	۱,۹۹	۰,۲۲۵	خیلی ضعیف
۶۶	ارومیه	خوی	۱,۹۸	۰,۲۲۴	خیلی ضعیف
۶۷	شیراز	فسا	۱,۹۸	۰,۲۲۴	خیلی ضعیف
۶۸	تهران	ایلام	۱,۹۷	۰,۲۲۳	خیلی ضعیف
۶۹	همدان	ملایر	۱,۹۷	۰,۲۲۲	خیلی ضعیف
۷۰	کرج	قم	۱,۹۵	۰,۲۲۰	خیلی ضعیف
۷۱	ارومیه	تهران	۱,۹۴	۰,۲۱۹	خیلی ضعیف
۷۲	سنندج	کرمانشاه	۱,۹۲	۰,۲۱۷	خیلی ضعیف
۷۳	رفسنجان	رفسنجان	۱,۹۰	۰,۲۱۵	خیلی ضعیف
۷۴	تربت حیدریه	تربت حیدریه	۱,۸۵	۰,۲۰۹	خیلی ضعیف
۷۵	خوی	ارومیه	۱,۸۵	۰,۲۰۹	خیلی ضعیف
۷۶	آبادان	بندر ماهشهر	۱,۸۳	۰,۲۰۷	خیلی ضعیف
۷۷	زاهدان	مشهد	۱,۸۳	۰,۲۰۶	خیلی ضعیف
۷۸	میاندوآب	مراغه	۱,۸۳	۰,۲۰۶	خیلی ضعیف
۷۹	تهران	ملایر	۱,۸۱	۰,۲۰۵	خیلی ضعیف
۸۰	سارئ	تهران	۱,۸۱	۰,۲۰۴	خیلی ضعیف
۸۱	جیرفت	کرمان	۱,۷۹	۰,۲۰۲	خیلی ضعیف
۸۲	کرمانشاه	سنندج	۱,۷۵	۰,۱۹۷	خیلی ضعیف
۸۳	تهران	شهرکرد	۱,۷۴	۰,۱۹۶	خیلی ضعیف
۸۴	یزد	اصفهان	۱,۷۲	۰,۱۹۴	خیلی ضعیف
۸۵	مهاباد	ارومیه	۱,۷۲	۰,۱۹۴	خیلی ضعیف
۸۶	مشهد	گرگان	۱,۷۱	۰,۱۹۴	خیلی ضعیف
۸۷	کرمان	رفسنجان	۱,۷۰	۰,۱۹۲	خیلی ضعیف
۸۸	لاهیجان	تهران	۱,۶۹	۰,۱۹۱	خیلی ضعیف
۸۹	مسجدسلیمان	شوشتر	۱,۶۸	۰,۱۹۰	خیلی ضعیف

ردیف	مبدأ	مقصد	حجم مسافر (میلیون نفر)	درصد از کل جریان مسافر	سطح‌بندی
۹۰	چاه‌بهار	زاهدان	۱,۶۷	۰,۱۸۸	خیلی ضعیف
۹۱	شیراز	بندرعباس	۱,۶۶	۰,۱۸۸	خیلی ضعیف
۹۲	کرج	کرمانشاه	۱,۶۶	۰,۱۸۸	خیلی ضعیف
۹۳	شاهرود	تهران	۱,۶۶	۰,۱۸۷	خیلی ضعیف
۹۴	دورود	بروجرد	۱,۶۵	۰,۱۸۷	خیلی ضعیف
۹۵	بندر انزلی	تهران	۱,۶۴	۰,۱۸۵	خیلی ضعیف
۹۶	تهران	اهواز	۱,۶۳	۰,۱۸۴	خیلی ضعیف
۹۷	اصفهان	اهواز	۱,۶۲	۰,۱۸۳	خیلی ضعیف
۹۸	اصفهان	یزد	۱,۶۲	۰,۱۸۳	خیلی ضعیف
۹۹	اهواز	اصفهان	۱,۵۹	۰,۱۷۹	خیلی ضعیف
۱۰۰	کرمان	جیرفت	۱,۵۸	۰,۱۷۹	خیلی ضعیف
۱۰۱	گرگان	مشهد	۱,۵۷	۰,۱۷۷	خیلی ضعیف
۱۰۲	ملایر	همدان	۱,۵۵	۰,۱۷۵	خیلی ضعیف
۱۰۳	مهاباد	بوکان	۱,۵۳	۰,۱۷۳	خیلی ضعیف
۱۰۴	زابل	زاهدان	۱,۵۳	۰,۱۷۳	خیلی ضعیف
۱۰۵	ساری	ساری	۱,۵۳	۰,۱۷۳	خیلی ضعیف
۱۰۶	مشهد	شیراز	۱,۵۳	۰,۱۷۳	خیلی ضعیف
۱۰۷	بندر ماهشهر	آبادان	۱,۵۲	۰,۱۷۲	خیلی ضعیف
۱۰۸	مشهد	زاهدان	۱,۵۰	۰,۱۷۰	خیلی ضعیف
۱۰۹	شیراز	مشهد	۱,۵۰	۰,۱۷۰	خیلی ضعیف
۱۱۰	ایلام	تهران	۱,۵۰	۰,۱۶۹	خیلی ضعیف
۱۱۱	گرگان	تهران	۱,۴۹	۰,۱۶۸	خیلی ضعیف
۱۱۲	خرم‌آباد	بروجرد	۱,۴۸	۰,۱۶۷	خیلی ضعیف
۱۱۳	بندرعباس	شیراز	۱,۴۷	۰,۱۶۶	خیلی ضعیف
۱۱۴	شوشتر	دزفول	۱,۴۷	۰,۱۶۶	خیلی ضعیف
۱۱۵	خرم‌آباد	اندیمشک	۱,۴۵	۰,۱۶۴	خیلی ضعیف
۱۱۶	شوشتر	مسجد سلیمان	۱,۴۵	۰,۱۶۴	خیلی ضعیف
۱۱۷	اهواز	تهران	۱,۴۵	۰,۱۶۳	خیلی ضعیف
۱۱۸	ایرانشهر	زاهدان	۱,۴۲	۰,۱۶۱	خیلی ضعیف
۱۱۹	تهران	بجنورد	۱,۴۲	۰,۱۶۱	خیلی ضعیف
۱۲۰	شیراز	ياسوج	۱,۴۱	۰,۱۶۰	خیلی ضعیف
۱۲۱	ارومیه	مهاباد	۱,۴۱	۰,۱۵۹	خیلی ضعیف
۱۲۲	بوکان	مهاباد	۱,۴۰	۰,۱۵۸	خیلی ضعیف
۱۲۳	اهواز	خرمشهر	۱,۳۸	۰,۱۵۵	خیلی ضعیف
۱۲۴	خوی	تبریز	۱,۳۶	۰,۱۵۳	خیلی ضعیف
۱۲۵	دورود	خرم‌آباد	۱,۳۶	۰,۱۵۳	خیلی ضعیف
۱۲۶	بروجرد	دورود	۱,۳۶	۰,۱۵۳	خیلی ضعیف
۱۲۷	تبریز	خوی	۱,۳۴	۰,۱۵۲	خیلی ضعیف
۱۲۸	رفسنجان	سیرجان	۱,۳۴	۰,۱۵۱	خیلی ضعیف
۱۲۹	ایذه	اهواز	۱,۳۳	۰,۱۵۰	خیلی ضعیف
۱۳۰	بانه	سقز	۱,۳۰	۰,۱۴۷	خیلی ضعیف
۱۳۱	قائم‌شهر	تهران	۱,۳۰	۰,۱۴۷	خیلی ضعیف
۱۳۲	تهران	خوی	۱,۲۹	۰,۱۴۵	خیلی ضعیف
۱۳۳	کرمان	بم	۱,۲۸	۰,۱۴۵	خیلی ضعیف
۱۳۴	دزفول	شوشتر	۱,۲۴	۰,۱۴۰	خیلی ضعیف

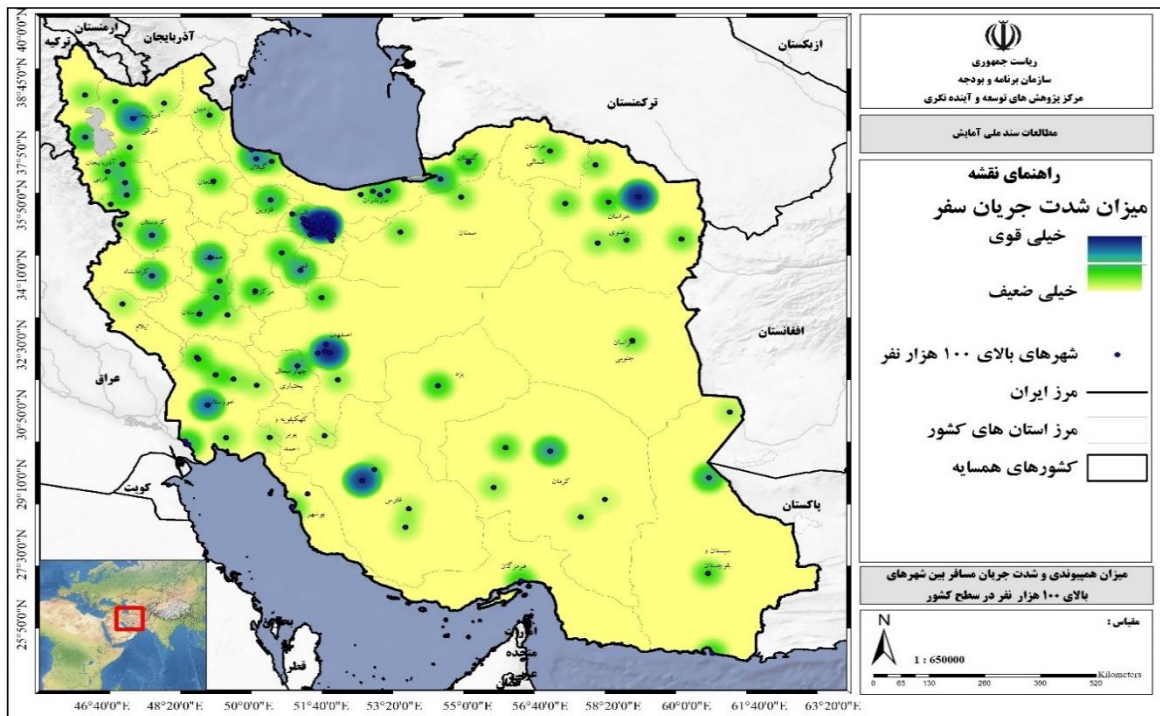
نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاه‌ها)

ردیف	مبدأ	مقصد	حجم مسافر (میلیون نفر)	درصد از کل جریان مسافر	سطح بندی
۱۳۵	میاندوآب	تبریز	۱,۲۴	۰,۱۴۰	خیلی ضعیف
۱۳۶	گنبد کاووس	تهران	۱,۲۴	۰,۱۴۰	خیلی ضعیف
۱۳۷	سقز	سنندج	۱,۲۳	۰,۱۳۹	خیلی ضعیف
۱۳۸	اهواز	ایذه	۱,۲۲	۰,۱۳۸	خیلی ضعیف
۱۳۹	سنندج	سقز	۱,۲۱	۰,۱۳۶	خیلی ضعیف
۱۴۰	سبزوار	سبزوار	۱,۲۰	۰,۱۳۶	خیلی ضعیف
۱۴۱	زنجان	زنجان	۱,۲۰	۰,۱۳۵	خیلی ضعیف
۱۴۲	تبریز	میاندوآب	۱,۱۹	۰,۱۳۴	خیلی ضعیف
۱۴۳	کرمانشاه	ایلام	۱,۱۸	۰,۱۳۴	خیلی ضعیف
۱۴۴	ارومیه	میاندوآب	۱,۱۸	۰,۱۳۳	خیلی ضعیف
۱۴۵	یاسوج	شیراز	۱,۱۷	۰,۱۳۲	خیلی ضعیف
۱۴۶	بم	کرمان	۱,۱۷	۰,۱۳۲	خیلی ضعیف
۱۴۷	اندیمشک	خرم‌آباد	۱,۱۷	۰,۱۳۲	خیلی ضعیف
۱۴۸	تهران	کرمان	۱,۱۷	۰,۱۳۲	خیلی ضعیف
۱۴۹	سبزوار	تهران	۱,۱۵	۰,۱۳۰	خیلی ضعیف
۱۵۰	کرج	اصفهان	۱,۱۴	۰,۱۲۹	خیلی ضعیف
۱۵۱	آمل	تهران	۱,۱۴	۰,۱۲۸	خیلی ضعیف
۱۵۲	تهران	نجف‌آباد	۱,۱۳	۰,۱۲۸	خیلی ضعیف
۱۵۳	اهواز	بندر ماهشهر	۱,۱۲	۰,۱۲۷	خیلی ضعیف
۱۵۴	مشهد	یزد	۱,۱۲	۰,۱۲۷	خیلی ضعیف
۱۵۵	خوی	تهران	۱,۱۲	۰,۱۲۶	خیلی ضعیف
۱۵۶	یزد	مشهد	۱,۱۰	۰,۱۲۵	خیلی ضعیف
۱۵۷	مشهد	آمل	۱,۱۰	۰,۱۲۴	خیلی ضعیف
۱۵۸	شیراز	اهواز	۱,۰۸	۰,۱۲۲	خیلی ضعیف
۱۵۹	ترت‌جام	ترت‌جام	۱,۰۷	۰,۱۲۱	خیلی ضعیف
۱۶۰	بندر ماهشهر	اهواز	۱,۰۶	۰,۱۲۰	خیلی ضعیف
۱۶۱	زاهدان	ایرانشهر	۱,۰۶	۰,۱۲۰	خیلی ضعیف
۱۶۲	اسلامشهر	ساوه	۱,۰۶	۰,۱۲۰	خیلی ضعیف
۱۶۳	تهران	سبزوار	۱,۰۵	۰,۱۱۸	خیلی ضعیف
۱۶۴	کرمان	تهران	۱,۰۵	۰,۱۱۸	خیلی ضعیف
۱۶۵	زاهدان	کرمان	۱,۰۴	۰,۱۱۸	خیلی ضعیف
۱۶۶	بهبهان	اهواز	۱,۰۴	۰,۱۱۷	خیلی ضعیف
۱۶۷	میاندوآب	مهاباد	۱,۰۳	۰,۱۱۶	خیلی ضعیف
۱۶۸	اصفهان	کرج	۱,۰۲	۰,۱۱۵	خیلی ضعیف

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳



نقشه ۲۸: میزان هم‌پیوندی و شدت جریان مسافر بین شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در سطح کشور



نقشه ۲۹: میزان هم‌پیوندی و شدت جریان مسافر بین شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در سطح کشور (بر اساس روش IDW)

در GIS

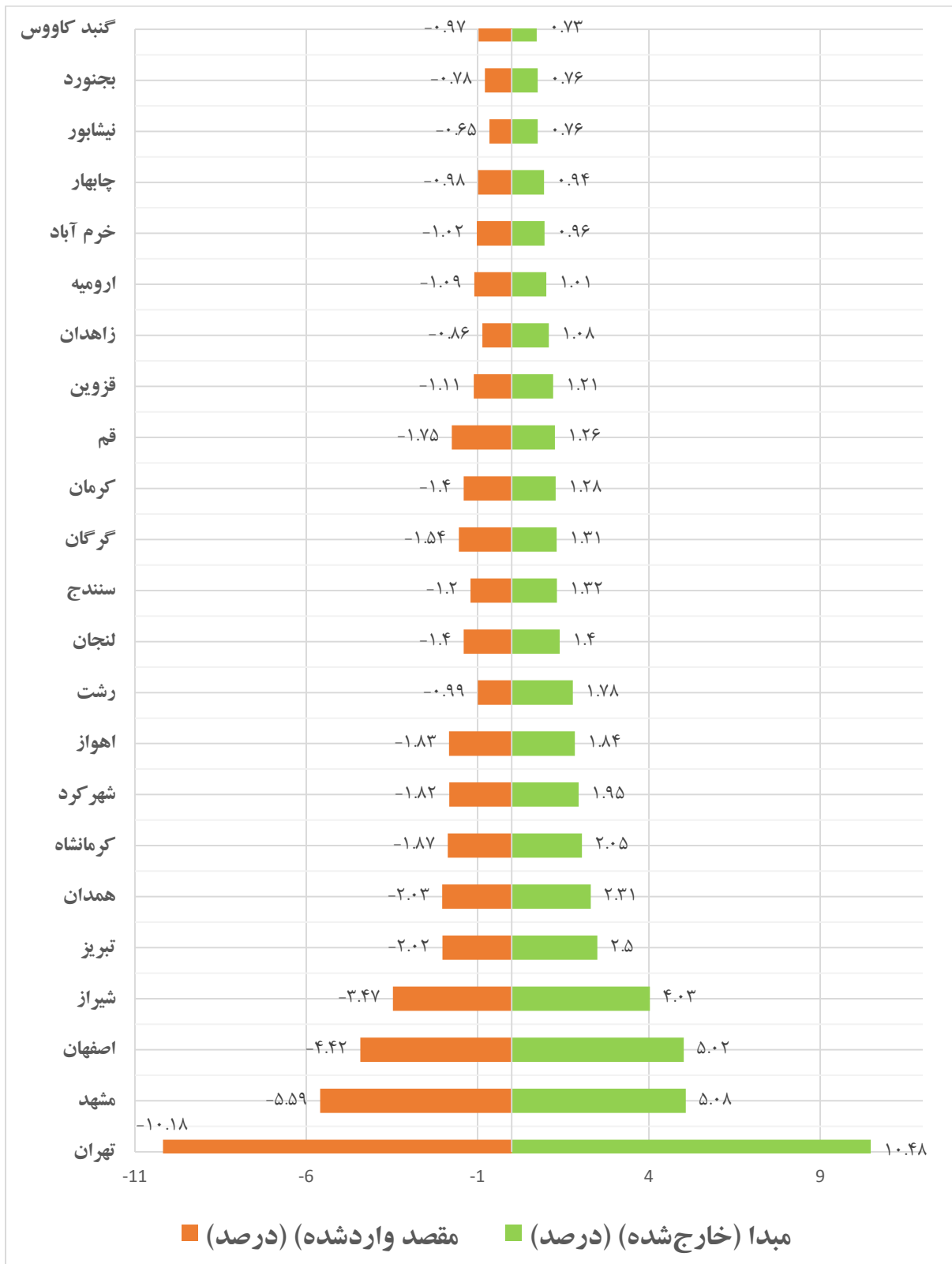
مهم‌ترین جریانات مسافر در سطح شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر کشور جدول ۲۸ جریان مسافر وارد شده و خارج شده در ۲۵ شهر برتر کشور را نشان می‌دهد. همان‌طور که مشاهده می‌شود شهرهای تهران، مشهد، اصفهان، شیراز، تبریز، همدان، کرمانشاه، شهرکرد، اهواز و رشت در سطح کشور جزء شهرهای مبدأ با بیشترین درصد مسافر ارسال‌کننده به سایر شهرهای کشور و شهرهای تهران، مشهد، اصفهان، شیراز، همدان، تبریز، کرمانشاه، اهواز، شهرکرد و قم نیز جزء شهرهای برتر مقصد مسافران بوده‌اند. در جدول زیر، ۲۵ شهر برتر از نظر مسافر وارد شده و خارج شده در سطح کشور بر اساس آمار سال ۱۳۹۳ است.

نمودار ۱۳ درصد مسافران شهرهای برتر از نظر مسافر وارد شده و خارج شده در سطح کشور در سال ۱۳۹۳ را نشان می‌دهد.

جدول ۲۸: شهرهای برتر از نظر مسافر وارد شده و خارج شده در سطح کشور در سال ۱۳۹۳

شماره	مبدأ	مبدأ (خارج شده) (درصد)	مقصد	مقصد (وارد شده) (درصد)
۱	تهران	۱۰,۴۸	تهران	۱۰,۱۸
۲	مشهد	۵,۰۸	مشهد	۵,۵۹
۳	اصفهان	۵,۰۲	اصفهان	۴,۴۲
۴	شیراز	۴,۰۳	شیراز	۳,۴۷
۵	تبریز	۲,۵۰	همدان	۲,۰۳
۶	همدان	۲,۳۱	تبریز	۲,۰۲
۷	کرمانشاه	۲,۰۵	کرمانشاه	۱,۸۷
۸	شهرکرد	۱,۹۵	اهواز	۱,۸۳
۹	اهواز	۱,۸۴	شهرکرد	۱,۸۲
۱۰	رشت	۱,۷۸	قم	۱,۷۵
۱۱	لنجان	۱,۴۰	گرگان	۱,۵۴
۱۲	سنندج	۱,۳۲	لنجان	۱,۴۰
۱۳	گرگان	۱,۳۱	کرمان	۱,۴۰
۱۴	کرمان	۱,۲۸	سنندج	۱,۲۰
۱۵	قم	۱,۲۶	قزوین	۱,۱۱
۱۶	کرج	۱,۲۲	ارومیه	۱,۰۹
۱۷	قزوین	۱,۲۱	خرم‌آباد	۱,۰۲
۱۸	زاهدان	۱,۰۸	رشت	۰,۹۹
۱۹	ارومیه	۱,۰۱	چابهار	۰,۹۸
۲۰	خرم‌آباد	۰,۹۶	گنبد کاووس	۰,۹۷
۲۱	چابهار	۰,۹۴	زاهدان	۰,۸۶
۲۲	نیشابور	۰,۷۶	بجنورد	۰,۷۸
۲۳	بجنورد	۰,۷۶	ساری	۰,۷۰
۲۴	ازاک	۰,۷۵	اردبیل	۰,۶۹
۲۵	گنبد کاووس	۰,۷۳	نیشابور	۰,۶۵

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳



نمودار ۱۳: درصد مسافران شهرهای برتر از نظر مسافر وارد شده و خارج شده در سطح کشور در سال ۱۳۹۳

جدول ۲۹-۳۳، مهم‌ترین جریانات مسافر در سطح شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در کشور را نشان می‌دهد. همان‌گونه که مشاهده می‌شود جریان سفر بین قزوین- اصفهان، اصفهان- تهران، تهران- قزوین، تهران- اصفهان، شهرکرد- اصفهان، اصفهان- شهرکرد، گرگان- گنبد کاووس، نیشابور- مشهد، شیراز- مرودشت، اصفهان- شهرضا و تهران- قم جزء مهم‌ترین جریانات مسافر در سطح کشور به حساب می‌آیند.

جدول ۲۹: جریانات مسافر با هم‌پیوندی خیلی قوی در سطح شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در کشور

ردیف	مبدأ	مقصد	حجم مسافر (میلیون نفر)	درصد از کل جریان مسافر	سطح‌بندی
۱	قزوین	تهران	۱۳,۱۸	۱,۴۸۹	خیلی قوی
۲	اصفهان	تهران	۱۱,۶۴	۱,۳۱۴	خیلی قوی
۳	تهران	قزوین	۱۱,۲۲	۱,۲۶۷	خیلی قوی
۴	تهران	اصفهان	۱۰,۰۵	۱,۱۳۵	خیلی قوی

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳

جدول ۳۰: جریانات مسافر با هم‌پیوندی قوی در سطح شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در کشور

ردیف	مبدأ	مقصد	حجم مسافر (میلیون نفر)	درصد از کل جریان مسافر	سطح‌بندی
۱	شهرکرد	اصفهان	۹,۴۱	۱,۰۶۳	قوی
۲	اصفهان	شهرکرد	۹,۰۶	۱,۰۲۳	قوی
۳	گرگان	گنبد کاووس	۸,۶۶	۰,۹۷۸	قوی
۴	نیشابور	مشهد	۸,۴۲	۰,۹۵۱	قوی
۵	شیراز	مرودشت	۸,۲۱	۰,۹۲۷	قوی
۶	اصفهان	شهرضا	۷,۸۳	۰,۸۸۴	قوی
۷	تهران	قم	۷,۴۳	۰,۸۳۹	قوی

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳

جدول ۳۱: جریانات مسافر با هم‌پیوندی متوسط در سطح شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در کشور

ردیف	مبدأ	مقصد	حجم مسافر (میلیون نفر)	درصد از کل جریان مسافر	سطح‌بندی
۱	مشهد	نیشابور	۶,۷۵	۰,۷۶۲	متوسط
۲	همدان	تهران	۶,۴۰	۰,۷۲۳	متوسط
۳	گنبد کاووس	گرگان	۶,۳۸	۰,۷۲۱	متوسط
۴	رشت	تهران	۶,۳۸	۰,۷۲۱	متوسط
۵	قم	تهران	۵,۹۳	۰,۶۶۹	متوسط
۶	رشت	لاهیجان	۵,۵۱	۰,۶۲۲	متوسط
۷	همدان	همدان	۵,۴۷	۰,۶۱۷	متوسط
۸	تهران	کاشان	۵,۴۵	۰,۶۱۶	متوسط
۹	تهران	همدان	۵,۴۱	۰,۶۱۱	متوسط
۱۰	تبریز	تهران	۵,۲۳	۰,۵۹۰	متوسط
۱۱	اراک	تهران	۵,۱۱	۰,۵۷۷	متوسط
۱۲	مرودشت	شیراز	۵,۰۹	۰,۵۷۵	متوسط

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳

جدول ۳۲: جریانات مسافر با هم‌پیوندی ضعیف در سطح شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در کشور

ردیف	مبدأ	مقصد	حجم مسافر (میلیون نفر)	درصد از کل جریان مسافر	سطح‌بندی
۱	تهران	مشهد	۴,۹۳	۰,۵۵۷	ضعیف
۲	کرمانشاه	تهران	۴,۸۷	۰,۵۵۰	ضعیف
۳	تهران	تبریز	۴,۸۱	۰,۵۴۳	ضعیف
۴	اصفهان	اصفهان	۴,۶۶	۰,۵۲۷	ضعیف
۵	سنندج	سنندج	۴,۵۶	۰,۵۱۵	ضعیف
۶	آبادان	اهواز	۴,۵۱	۰,۵۰۹	ضعیف
۷	تهران	کرمانشاه	۴,۴۸	۰,۵۰۶	ضعیف
۸	تهران	شیراز	۴,۴۵	۰,۵۰۲	ضعیف
۹	مشهد	تهران	۴,۴۳	۰,۵۰۰	ضعیف
۱۰	تهران	اراک	۴,۳۶	۰,۴۹۳	ضعیف
۱۱	تهران	زنجان	۴,۳۶	۰,۴۹۲	ضعیف
۱۲	قوچان	مشهد	۴,۲۲	۰,۴۷۷	ضعیف
۱۳	تهران	گرگان	۴,۱۴	۰,۴۶۷	ضعیف
۱۴	مرند	تبریز	۴,۱۲	۰,۴۶۵	ضعیف
۱۵	اهواز	آبادان	۳,۹۸	۰,۴۵۰	ضعیف
۱۶	شیراز	تهران	۳,۹۸	۰,۴۵۰	ضعیف
۱۷	زنجان	تهران	۳,۹۷	۰,۴۴۸	ضعیف
۱۸	تهران	ساری	۳,۹۱	۰,۴۴۱	ضعیف
۱۹	تربت‌جام	مشهد	۳,۸۷	۰,۴۳۷	ضعیف
۲۰	تبریز	اهر	۳,۷۴	۰,۴۲۲	ضعیف
۲۱	ساوه	تهران	۳,۷۱	۰,۴۱۹	ضعیف
۲۲	کرمانشاه	کرمانشاه	۳,۷۰	۰,۴۱۸	ضعیف
۲۳	قم	قم	۳,۶۰	۰,۴۰۶	ضعیف
۲۴	زاهدان	زابل	۳,۵۱	۰,۳۹۶	ضعیف
۲۵	اهواز	شوشتر	۳,۴۹	۰,۳۹۴	ضعیف
۲۶	تبریز	مرند	۳,۴۴	۰,۳۸۸	ضعیف
۲۷	تبریز	مراغه	۳,۴۲	۰,۳۸۷	ضعیف
۲۸	تربت‌حیدریه	مشهد	۳,۳۹	۰,۳۸۳	ضعیف
۲۹	شیراز	چهرم	۳,۳۴	۰,۳۷۸	ضعیف
۳۰	سمنان	تهران	۳,۲۶	۰,۳۶۸	ضعیف
۳۱	اهر	تبریز	۳,۲۴	۰,۳۶۶	ضعیف
۳۲	شوشتر	اهواز	۳,۲۱	۰,۳۶۳	ضعیف
۳۳	رفسنجان	کرمان	۳,۱۵	۰,۳۵۶	ضعیف
۳۴	تهران	اردبیل	۳,۱۵	۰,۳۵۶	ضعیف
۳۵	تهران	سنندج	۳,۱۴	۰,۳۵۴	ضعیف
۳۶	بجنورد	بجنورد	۳,۰۳	۰,۳۴۲	ضعیف
۳۷	شهرضا	اصفهان	۳,۰۰	۰,۳۳۹	ضعیف

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳

نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاهها)

جدول ۳۳: جریانات مسافر با هم‌پیوندی خیلی ضعیف در سطح شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در کشور

ردیف	مبدأ	مقصد	حجم مسافر (میلیون نفر)	درصد از کل جریان مسافر	سطح‌بندی
۱	تهران	گنبدکاووس	۲,۹۶	۰,۳۳۴	خیلی ضعیف
۲	مشهد	ترت حیدریه	۲,۹۶	۰,۳۳۴	خیلی ضعیف
۳	تهران	خرم‌آباد	۲,۹۵	۰,۳۳۳	خیلی ضعیف
۴	کرمان	کرمان	۲,۹۱	۰,۳۲۸	خیلی ضعیف
۵	مشهد	قم	۲,۸۶	۰,۳۲۳	خیلی ضعیف
۶	شیراز	بوشهر	۲,۸۴	۰,۳۲۰	خیلی ضعیف
۷	تهران	ساوه	۲,۸۲	۰,۳۱۹	خیلی ضعیف
۸	سقز	بوکان	۲,۸۲	۰,۳۱۹	خیلی ضعیف
۹	تبریز	ارومیه	۲,۸۱	۰,۳۱۸	خیلی ضعیف
۱۰	خرم‌آباد	تهران	۲,۷۹	۰,۳۱۵	خیلی ضعیف
۱۱	مشهد	اصفهان	۲,۷۴	۰,۳۱۰	خیلی ضعیف
۱۲	اهواز	مسجدسلیمان	۲,۷۲	۰,۳۰۷	خیلی ضعیف
۱۳	اصفهان	کاشان	۲,۷۰	۰,۳۰۵	خیلی ضعیف
۱۴	مشهد	ترت جام	۲,۷۰	۰,۳۰۵	خیلی ضعیف
۱۵	سنندج	مریوان	۲,۷۰	۰,۳۰۵	خیلی ضعیف
۱۶	مشهد	سبزوار	۲,۶۹	۰,۳۰۴	خیلی ضعیف
۱۷	اردبیل	تهران	۲,۶۵	۰,۳۰۰	خیلی ضعیف
۱۸	تهران	بروجرد	۲,۶۱	۰,۲۹۵	خیلی ضعیف
۱۹	ساوه	قم	۲,۵۹	۰,۲۹۲	خیلی ضعیف
۲۰	اصفهان	شیراز	۲,۵۹	۰,۲۹۲	خیلی ضعیف
۲۱	مشهد	بیرجند	۲,۵۶	۰,۲۹۰	خیلی ضعیف
۲۲	تهران	رشت	۲,۵۶	۰,۲۸۹	خیلی ضعیف
۲۳	کاشمر	مشهد	۲,۵۵	۰,۲۸۸	خیلی ضعیف
۲۴	لاهیجان	رشت	۲,۵۵	۰,۲۸۸	خیلی ضعیف
۲۵	دزفول	اهواز	۲,۵۳	۰,۲۸۶	خیلی ضعیف
۲۶	ارومیه	تبریز	۲,۵۲	۰,۲۸۴	خیلی ضعیف
۲۷	بیرجند	مشهد	۲,۵۱	۰,۲۸۳	خیلی ضعیف
۲۸	اهواز	دزفول	۲,۵۰	۰,۲۸۲	خیلی ضعیف
۲۹	مریوان	سنندج	۲,۴۸	۰,۲۸۰	خیلی ضعیف
۳۰	اصفهان	مشهد	۲,۴۴	۰,۲۷۵	خیلی ضعیف
۳۱	بجنورد	مشهد	۲,۴۱	۰,۲۷۲	خیلی ضعیف
۳۲	ساوه	ساوه	۲,۳۹	۰,۲۷۰	خیلی ضعیف
۳۳	کاشان	تهران	۲,۳۹	۰,۲۷۰	خیلی ضعیف
۳۴	قم	مشهد	۲,۳۸	۰,۲۶۹	خیلی ضعیف
۳۵	سیرجان	کرمان	۲,۳۵	۰,۲۶۵	خیلی ضعیف
۳۶	کاشان	اصفهان	۲,۳۴	۰,۲۶۴	خیلی ضعیف
۳۷	بندر انزلی	رشت	۲,۳۲	۰,۲۶۲	خیلی ضعیف
۳۸	کرج	قزوین	۲,۳۰	۰,۲۶۰	خیلی ضعیف
۳۹	همدان	سنندج	۲,۲۹	۰,۲۵۹	خیلی ضعیف
۴۰	ایرانشهر	ایرانشهر	۲,۲۹	۰,۲۵۸	خیلی ضعیف
۴۱	شهرکرد	شهرکرد	۲,۲۸	۰,۲۵۷	خیلی ضعیف
۴۲	سبزوار	مشهد	۲,۲۱	۰,۲۵۰	خیلی ضعیف
۴۳	تهران	بندر انزلی	۲,۲۱	۰,۲۴۹	خیلی ضعیف
۴۴	زاهدان	چابهار	۲,۱۹	۰,۲۴۸	خیلی ضعیف

ردیف	مبدأ	مقصد	حجم مسافر (میلیون نفر)	درصد از کل جریان مسافر	سطح‌بندی
۴۵	مراغه	تبریز	۲,۱۹	۰,۲۴۷	خیلی ضعیف
۴۶	تبریز	اردبیل	۲,۱۸	۰,۲۴۷	خیلی ضعیف
۴۷	سنندج	تهران	۲,۱۸	۰,۲۴۶	خیلی ضعیف
۴۸	مشهد	کاشمر	۲,۱۸	۰,۲۴۶	خیلی ضعیف
۴۹	شیراز	اصفهان	۲,۱۷	۰,۲۴۵	خیلی ضعیف
۵۰	مشهد	قوچان	۲,۱۷	۰,۲۴۵	خیلی ضعیف
۵۱	بوکان	سقز	۲,۱۵	۰,۲۴۲	خیلی ضعیف
۵۲	مشهد	بجنورد	۲,۱۴	۰,۲۴۲	خیلی ضعیف
۵۳	تهران	شاهرود	۲,۱۳	۰,۲۴۰	خیلی ضعیف
۵۴	تهران	ارومیه	۲,۱۰	۰,۲۳۷	خیلی ضعیف
۵۵	کرمان	سیرجان	۲,۰۸	۰,۲۳۵	خیلی ضعیف
۵۶	مسجدسلیمان	اهواز	۲,۰۸	۰,۲۳۵	خیلی ضعیف
۵۷	بروجرد	تهران	۲,۰۸	۰,۲۳۵	خیلی ضعیف
۵۸	تهران	تهران	۲,۰۸	۰,۲۳۵	خیلی ضعیف
۵۹	بروجرد	خرم‌آباد	۲,۰۸	۰,۲۳۴	خیلی ضعیف
۶۰	قم	ساوه	۲,۰۷	۰,۲۳۴	خیلی ضعیف
۶۱	تهران	سمنان	۲,۰۴	۰,۲۳۰	خیلی ضعیف
۶۲	ملایر	تهران	۲,۰۰	۰,۲۲۶	خیلی ضعیف
۶۳	فسا	شیراز	۲,۰۰	۰,۲۲۶	خیلی ضعیف
۶۴	چهرم	شیراز	۲,۰۰	۰,۲۲۶	خیلی ضعیف
۶۵	بوشهر	شیراز	۱,۹۹	۰,۲۲۵	خیلی ضعیف
۶۶	ارومیه	خوی	۱,۹۸	۰,۲۲۴	خیلی ضعیف
۶۷	شیراز	فسا	۱,۹۸	۰,۲۲۴	خیلی ضعیف
۶۸	تهران	ایلام	۱,۹۷	۰,۲۲۳	خیلی ضعیف
۶۹	همدان	ملایر	۱,۹۷	۰,۲۲۲	خیلی ضعیف
۷۰	کرج	قم	۱,۹۵	۰,۲۲۰	خیلی ضعیف
۷۱	ارومیه	تهران	۱,۹۴	۰,۲۱۹	خیلی ضعیف
۷۲	سنندج	کرمانشاه	۱,۹۲	۰,۲۱۷	خیلی ضعیف
۷۳	رفسنجان	رفسنجان	۱,۹۰	۰,۲۱۵	خیلی ضعیف
۷۴	تربت حیدریه	تربت حیدریه	۱,۸۵	۰,۲۰۹	خیلی ضعیف
۷۵	خوی	ارومیه	۱,۸۵	۰,۲۰۹	خیلی ضعیف
۷۶	آبادان	بندر ماهشهر	۱,۸۳	۰,۲۰۷	خیلی ضعیف
۷۷	زاهدان	مشهد	۱,۸۳	۰,۲۰۶	خیلی ضعیف
۷۸	میاندوآب	مراغه	۱,۸۳	۰,۲۰۶	خیلی ضعیف
۷۹	تهران	ملایر	۱,۸۱	۰,۲۰۵	خیلی ضعیف
۸۰	ساری	تهران	۱,۸۱	۰,۲۰۴	خیلی ضعیف
۸۱	جیرفت	کرمان	۱,۷۹	۰,۲۰۲	خیلی ضعیف
۸۲	کرمانشاه	سنندج	۱,۷۵	۰,۱۹۷	خیلی ضعیف
۸۳	تهران	شهرکرد	۱,۷۴	۰,۱۹۶	خیلی ضعیف
۸۴	یزد	اصفهان	۱,۷۲	۰,۱۹۴	خیلی ضعیف
۸۵	مهاباد	ارومیه	۱,۷۲	۰,۱۹۴	خیلی ضعیف
۸۶	مشهد	گرگان	۱,۷۱	۰,۱۹۴	خیلی ضعیف
۸۷	کرمان	رفسنجان	۱,۷۰	۰,۱۹۲	خیلی ضعیف
۸۸	لاهیجان	تهران	۱,۶۹	۰,۱۹۱	خیلی ضعیف
۸۹	مسجدسلیمان	شوشتر	۱,۶۸	۰,۱۹۰	خیلی ضعیف

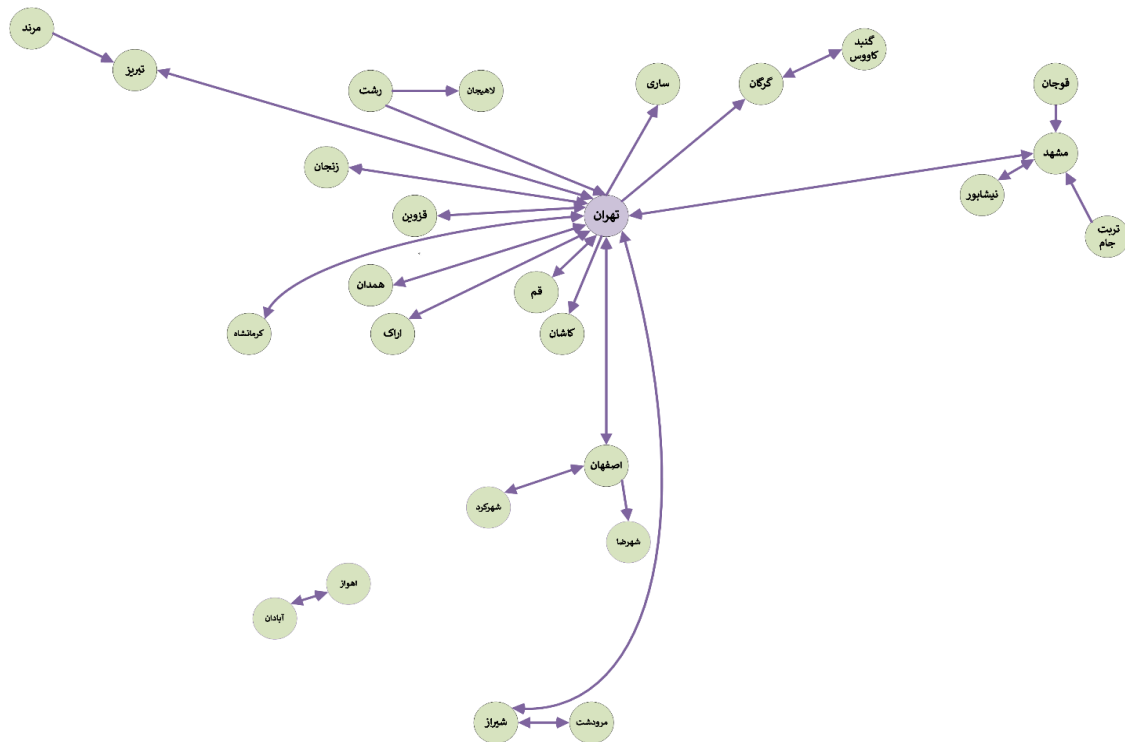
نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاه‌ها)

ردیف	مبدأ	مقصد	حجم مسافر (میلیون نفر)	درصد از کل جریان مسافر	سطح بندی
۹۰	چاه‌بهار	زاهدان	۱,۶۷	۰,۱۸۸	خیلی ضعیف
۹۱	شیراز	بندرعباس	۱,۶۶	۰,۱۸۸	خیلی ضعیف
۹۲	کرج	کرمانشاه	۱,۶۶	۰,۱۸۸	خیلی ضعیف
۹۳	شاهرود	تهران	۱,۶۶	۰,۱۸۷	خیلی ضعیف
۹۴	دورود	بروجرد	۱,۶۵	۰,۱۸۷	خیلی ضعیف
۹۵	بندر انزلی	تهران	۱,۶۴	۰,۱۸۵	خیلی ضعیف
۹۶	تهران	اهواز	۱,۶۳	۰,۱۸۴	خیلی ضعیف
۹۷	اصفهان	اهواز	۱,۶۲	۰,۱۸۳	خیلی ضعیف
۹۸	اصفهان	یزد	۱,۶۲	۰,۱۸۳	خیلی ضعیف
۹۹	اهواز	اصفهان	۱,۵۹	۰,۱۷۹	خیلی ضعیف
۱۰۰	کرمان	جیرفت	۱,۵۸	۰,۱۷۹	خیلی ضعیف
۱۰۱	گرگان	مشهد	۱,۵۷	۰,۱۷۷	خیلی ضعیف
۱۰۲	ملایر	همدان	۱,۵۵	۰,۱۷۵	خیلی ضعیف
۱۰۳	مهاباد	بوکان	۱,۵۳	۰,۱۷۳	خیلی ضعیف
۱۰۴	زابل	زاهدان	۱,۵۳	۰,۱۷۳	خیلی ضعیف
۱۰۵	ساری	ساری	۱,۵۳	۰,۱۷۳	خیلی ضعیف
۱۰۶	مشهد	شیراز	۱,۵۳	۰,۱۷۳	خیلی ضعیف
۱۰۷	بندر ماهشهر	آبادان	۱,۵۲	۰,۱۷۲	خیلی ضعیف
۱۰۸	مشهد	زاهدان	۱,۵۰	۰,۱۷۰	خیلی ضعیف
۱۰۹	شیراز	مشهد	۱,۵۰	۰,۱۷۰	خیلی ضعیف
۱۱۰	ایلام	تهران	۱,۵۰	۰,۱۶۹	خیلی ضعیف
۱۱۱	گرگان	تهران	۱,۴۹	۰,۱۶۸	خیلی ضعیف
۱۱۲	خرم‌آباد	بروجرد	۱,۴۸	۰,۱۶۷	خیلی ضعیف
۱۱۳	بندرعباس	شیراز	۱,۴۷	۰,۱۶۶	خیلی ضعیف
۱۱۴	شوشتر	دزفول	۱,۴۷	۰,۱۶۶	خیلی ضعیف
۱۱۵	خرم‌آباد	اندیمشک	۱,۴۵	۰,۱۶۴	خیلی ضعیف
۱۱۶	شوشتر	مسجد سلیمان	۱,۴۵	۰,۱۶۴	خیلی ضعیف
۱۱۷	اهواز	تهران	۱,۴۵	۰,۱۶۳	خیلی ضعیف
۱۱۸	ایرانشهر	زاهدان	۱,۴۲	۰,۱۶۱	خیلی ضعیف
۱۱۹	تهران	بجنورد	۱,۴۲	۰,۱۶۱	خیلی ضعیف
۱۲۰	شیراز	یاسوج	۱,۴۱	۰,۱۶۰	خیلی ضعیف
۱۲۱	ارومیه	مهاباد	۱,۴۱	۰,۱۵۹	خیلی ضعیف
۱۲۲	بوکان	مهاباد	۱,۴۰	۰,۱۵۸	خیلی ضعیف
۱۲۳	اهواز	خرمشهر	۱,۳۸	۰,۱۵۵	خیلی ضعیف
۱۲۴	خوی	تبریز	۱,۳۶	۰,۱۵۳	خیلی ضعیف
۱۲۵	دورود	خرم‌آباد	۱,۳۶	۰,۱۵۳	خیلی ضعیف
۱۲۶	بروجرد	دورود	۱,۳۶	۰,۱۵۳	خیلی ضعیف
۱۲۷	تبریز	خوی	۱,۳۴	۰,۱۵۲	خیلی ضعیف
۱۲۸	رفسنجان	سیرجان	۱,۳۴	۰,۱۵۱	خیلی ضعیف
۱۲۹	ایذه	اهواز	۱,۳۳	۰,۱۵۰	خیلی ضعیف
۱۳۰	بانه	سقز	۱,۳۰	۰,۱۴۷	خیلی ضعیف
۱۳۱	قائم‌شهر	تهران	۱,۳۰	۰,۱۴۷	خیلی ضعیف
۱۳۲	تهران	خوی	۱,۲۹	۰,۱۴۵	خیلی ضعیف
۱۳۳	کرمان	بم	۱,۲۸	۰,۱۴۵	خیلی ضعیف
۱۳۴	دزفول	شوشتر	۱,۲۴	۰,۱۴۰	خیلی ضعیف

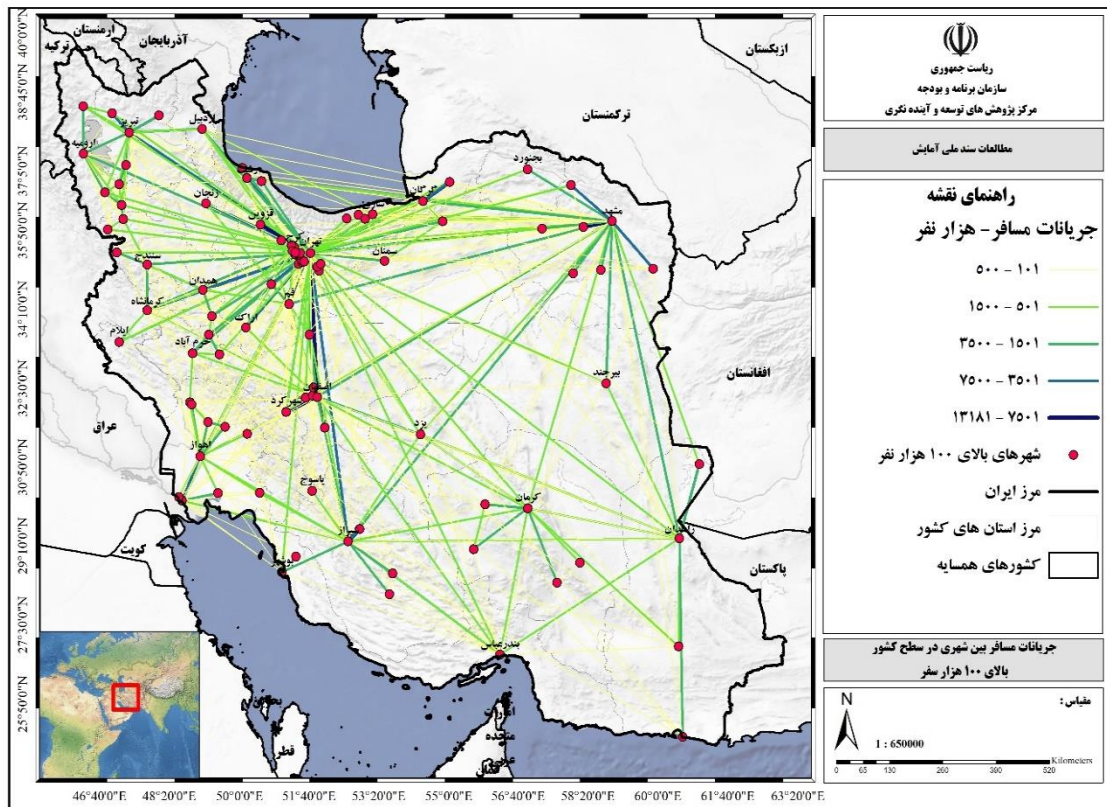
ردیف	مبدأ	مقصد	حجم مسافر (میلیون نفر)	درصد از کل جریان مسافر	سطح‌بندی
۱۳۵	میاندوآب	تبریز	۱,۲۴	۰,۱۴۰	خیلی ضعیف
۱۳۶	گنبد کاووس	تهران	۱,۲۴	۰,۱۴۰	خیلی ضعیف
۱۳۷	سقز	سنندج	۱,۲۳	۰,۱۳۹	خیلی ضعیف
۱۳۸	اهواز	ایذه	۱,۲۲	۰,۱۳۸	خیلی ضعیف
۱۳۹	سنندج	سقز	۱,۲۱	۰,۱۳۶	خیلی ضعیف
۱۴۰	سبزوار	سبزوار	۱,۲۰	۰,۱۳۶	خیلی ضعیف
۱۴۱	زنجان	زنجان	۱,۲۰	۰,۱۳۵	خیلی ضعیف
۱۴۲	تبریز	میاندوآب	۱,۱۹	۰,۱۳۴	خیلی ضعیف
۱۴۳	کرمانشاه	ایلام	۱,۱۸	۰,۱۳۴	خیلی ضعیف
۱۴۴	ارومیه	میاندوآب	۱,۱۸	۰,۱۳۳	خیلی ضعیف
۱۴۵	یاسوج	شیراز	۱,۱۷	۰,۱۳۲	خیلی ضعیف
۱۴۶	بم	کرمان	۱,۱۷	۰,۱۳۲	خیلی ضعیف
۱۴۷	اندیمشک	خرم‌آباد	۱,۱۷	۰,۱۳۲	خیلی ضعیف
۱۴۸	تهران	کرمان	۱,۱۷	۰,۱۳۲	خیلی ضعیف
۱۴۹	سبزوار	تهران	۱,۱۵	۰,۱۳۰	خیلی ضعیف
۱۵۰	کرج	اصفهان	۱,۱۴	۰,۱۲۹	خیلی ضعیف
۱۵۱	امل	تهران	۱,۱۴	۰,۱۲۸	خیلی ضعیف
۱۵۲	تهران	نجف‌آباد	۱,۱۳	۰,۱۲۸	خیلی ضعیف
۱۵۳	اهواز	بندر ماهشهر	۱,۱۲	۰,۱۲۷	خیلی ضعیف
۱۵۴	مشهد	یزد	۱,۱۲	۰,۱۲۷	خیلی ضعیف
۱۵۵	خوی	تهران	۱,۱۲	۰,۱۲۶	خیلی ضعیف
۱۵۶	یزد	مشهد	۱,۱۰	۰,۱۲۵	خیلی ضعیف
۱۵۷	مشهد	امل	۱,۱۰	۰,۱۲۴	خیلی ضعیف
۱۵۸	شیراز	اهواز	۱,۰۸	۰,۱۲۲	خیلی ضعیف
۱۵۹	تربت‌جام	تربت‌جام	۱,۰۷	۰,۱۲۱	خیلی ضعیف
۱۶۰	بندر ماهشهر	اهواز	۱,۰۶	۰,۱۲۰	خیلی ضعیف
۱۶۱	زاهدان	ایرانشهر	۱,۰۶	۰,۱۲۰	خیلی ضعیف
۱۶۲	اسلامشهر	ساوه	۱,۰۶	۰,۱۲۰	خیلی ضعیف
۱۶۳	تهران	سبزوار	۱,۰۵	۰,۱۱۸	خیلی ضعیف
۱۶۴	کرمان	تهران	۱,۰۵	۰,۱۱۸	خیلی ضعیف
۱۶۵	زاهدان	کرمان	۱,۰۴	۰,۱۱۸	خیلی ضعیف
۱۶۶	بهبهان	اهواز	۱,۰۴	۰,۱۱۷	خیلی ضعیف
۱۶۷	میاندوآب	مهاباد	۱,۰۳	۰,۱۱۶	خیلی ضعیف
۱۶۸	اصفهان	کرج	۱,۰۲	۰,۱۱۵	خیلی ضعیف

منبع: مجری طرح بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳

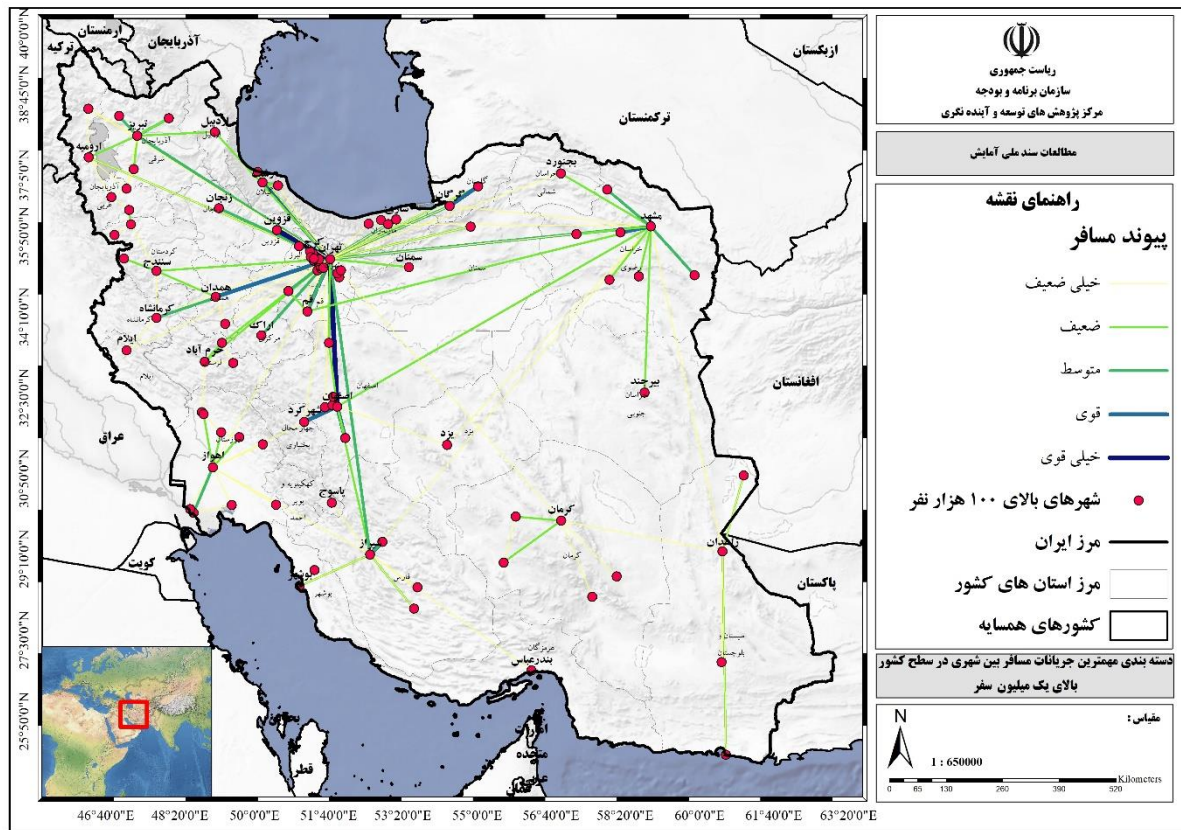
نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاه‌ها)



شکل ۴: مهم‌ترین جریانات مسافر در سطح شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در کشور



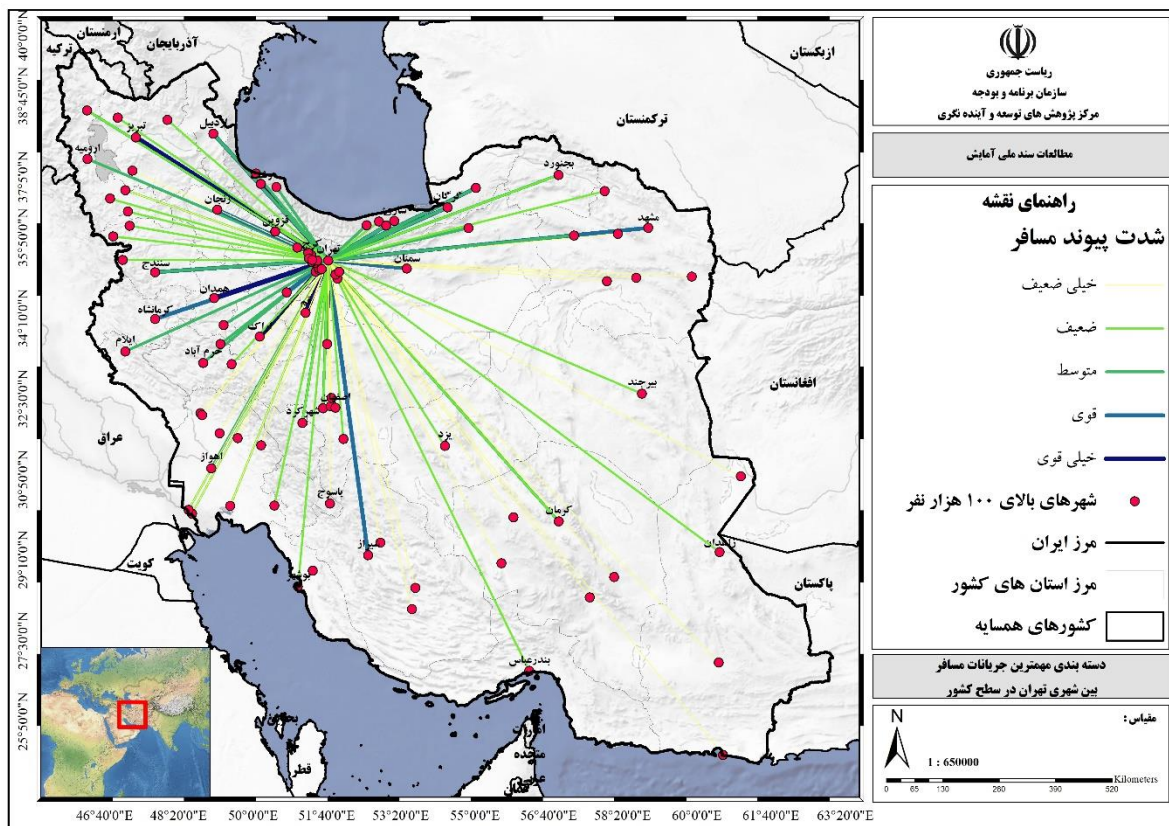
نقشه ۳۰: جریانات مسافر بین شهری در سطح کشور



نقشه ۳۱: مهم‌ترین پیوندهای جریانات مسافر بین شهری در سطح کشور

بررسی جریان سفر شهر تهران از/ به شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در سطح کشور
مسافران واردشده: کل مسافران واردشده به شهر تهران برابر با ۱۳۲،۳۴۰،۴۱۰ نفر (۱۴/۹۴ درصد از کل مسافران بین شهرهای با جمعیت بیشتر از ۱۰۰ هزار نفر) بوده است. بیشترین حجم مسافر واردشده به شهر تهران به ترتیب از شهرهای قزوین، اصفهان، همدان، رشت، قم، تبریز، اراک، کرمانشاه، مشهد، شیراز، زنجان و ساوه است.

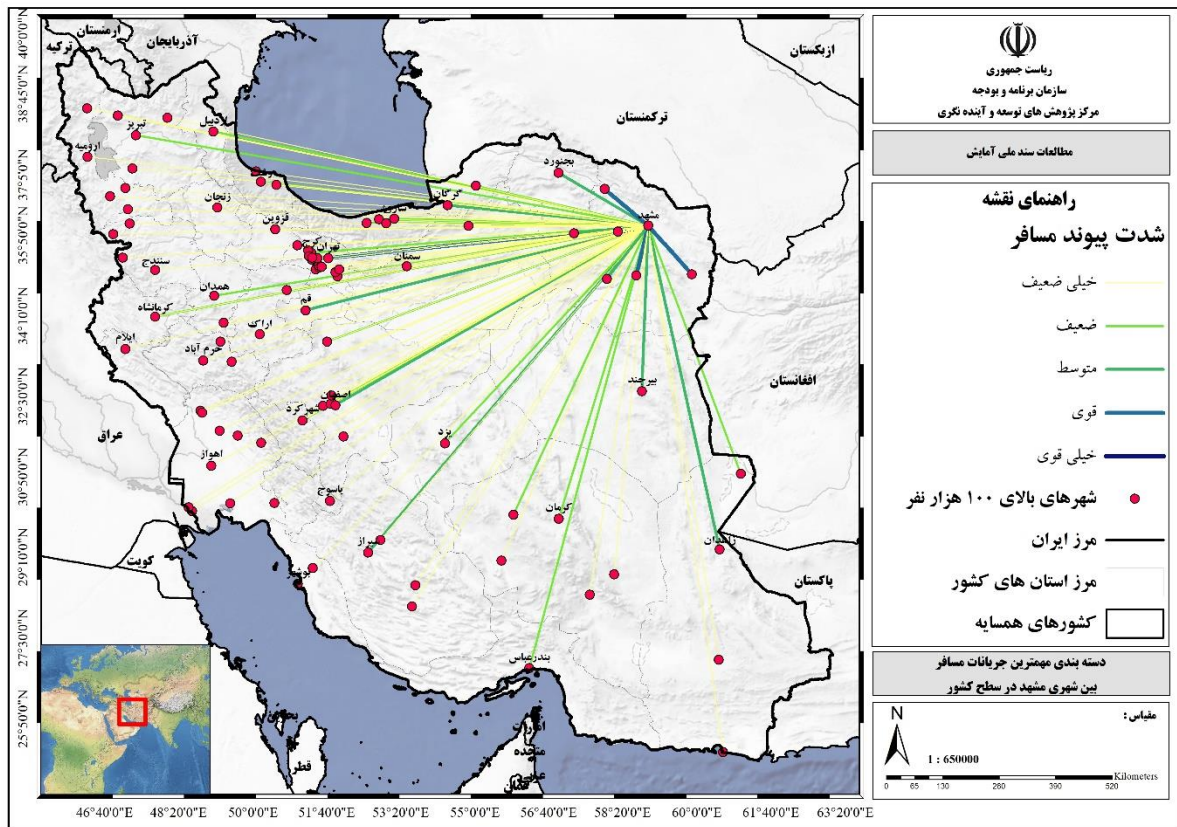
مسافران خارج‌شده: کل مسافران خارج‌شده از شهر تهران برابر با ۱۳۵،۶۱۰،۱۴۰ نفر (۱۵/۳۱ درصد از کل مسافران بین شهرهای با جمعیت بیشتر از ۱۰۰ هزار نفر) بوده است که به ترتیب اولویت، بیشترین درصد مربوط به شهرهای قزوین، اصفهان، قم، کاشان، همدان، مشهد و تبریز بوده‌اند.



نقشه ۳۲: مهم ترین پیوندهای جریانات مسافر بین شهری در سطح کشور (شهر تهران)

بررسی جریان سفر شهر مشهد از/ به شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در سطح کشور
مسافران واردشده: کل مسافران واردشده به شهر مشهد برابر با ۶۳،۳۹۴،۸۶۰ نفر (۷/۱۶ درصد از کل مسافران بین شهرهای با جمعیت بیشتر از ۱۰۰ هزار نفر) بوده است. بیشترین حجم مسافر واردشده به شهر مشهد به ترتیب از شهرهای نیشابور، تهران، قوچان، تربت جام، تربت حیدریه، کاشمر، بیرجند، اصفهان، بجنورد و قم است.

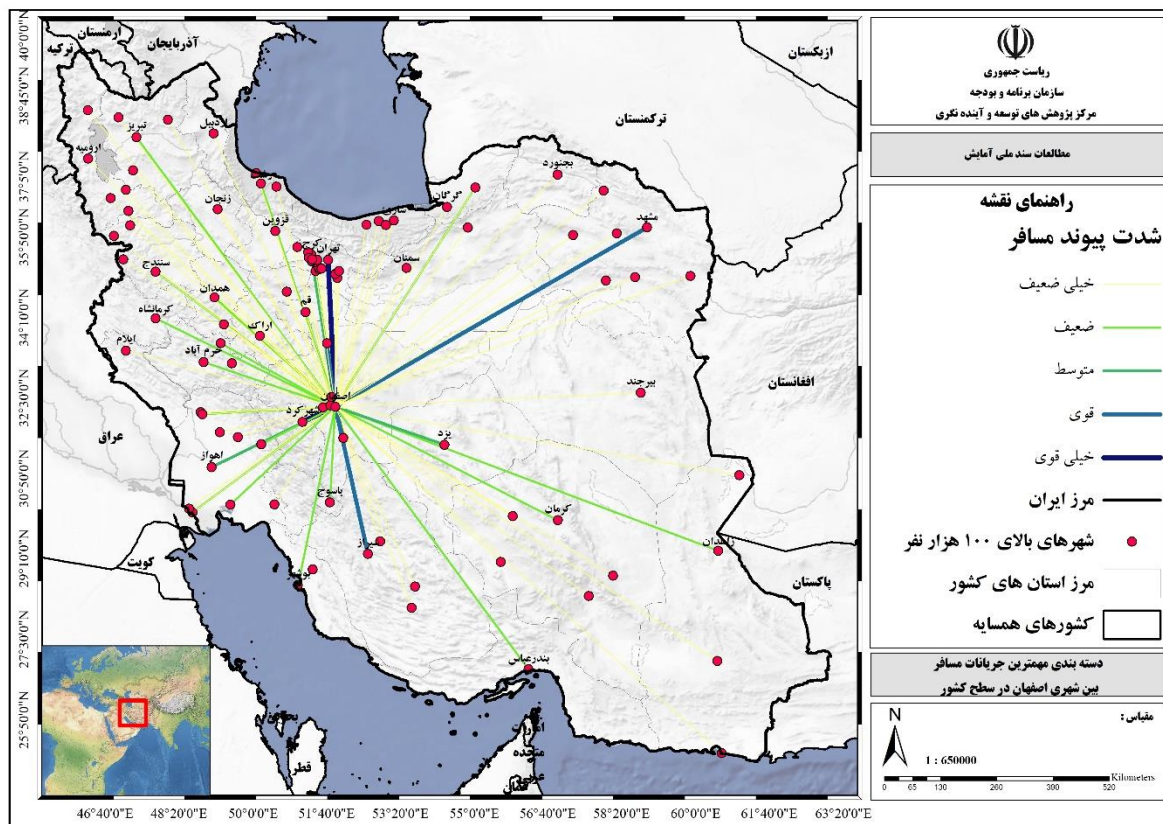
مسافران خارج شده: کل مسافران خارج شده از شهر مشهد برابر با ۵۹،۸۰۰،۵۵۰ نفر (۶/۷۵ درصد از کل مسافران) بوده است که به ترتیب مهم ترین شدت سفر مربوط به شهرهای نیشابور، تهران، تربت حیدریه، قم، اصفهان، تربت جام، سبزوار، بیرجند، کاشمر، قوچان و بجنورد بوده اند.



نقشه ۳۳: مهم‌ترین پیوندهای جریانات مسافر بین شهری در سطح کشور (شهر مشهد)

بررسی جریان سفر شهر اصفهان از / به شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در سطح کشور
مسافران واردشده: کل مسافران واردشده به شهر اصفهان برابر با ۵۰،۳۷۳،۴۷۰ نفر (۵/۶۹ درصد از کل مسافران بین شهرهای با جمعیت بیشتر از ۱۰۰ هزار نفر) بوده است. بیشترین حجم مسافر واردشده به شهر اصفهان به ترتیب از شهرهای تهران، شهرکرد، شهرضا، مشهد، کاشان، شیراز، یزد، اهواز، کرج، بندرعباس، اراک و کرمان است.

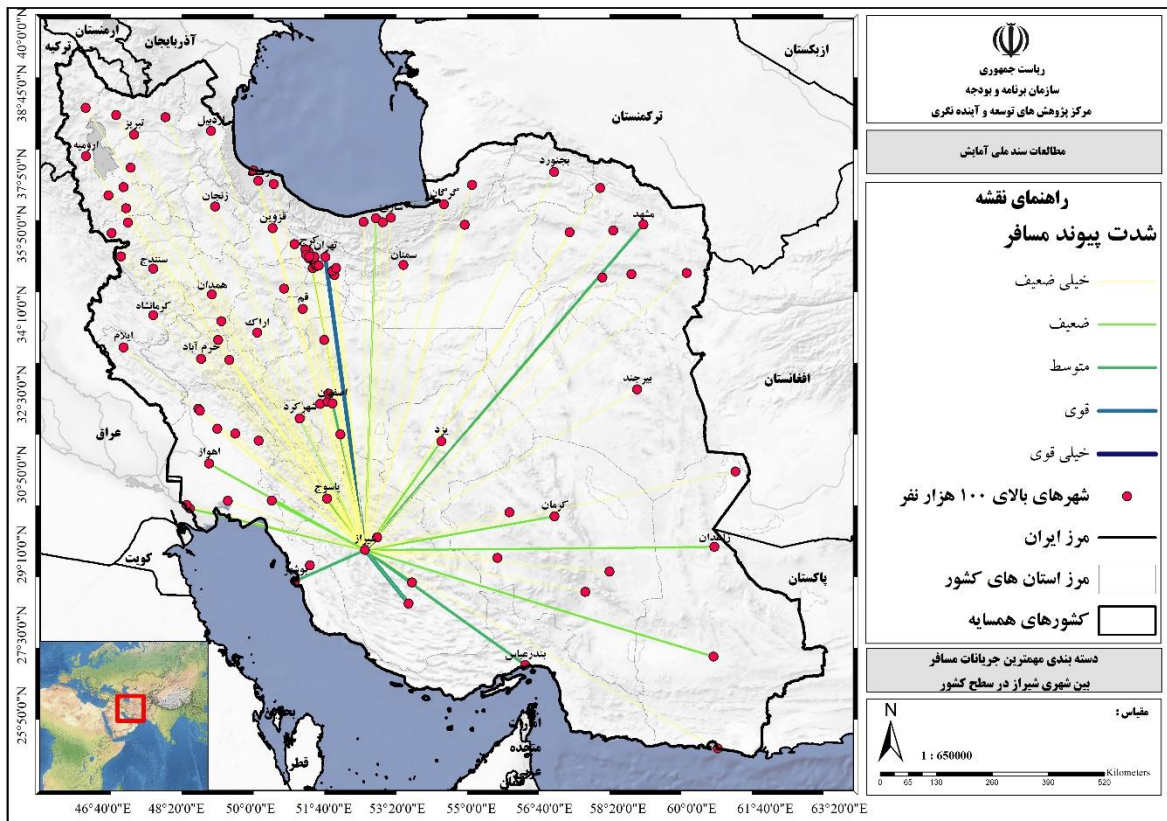
مسافران خارج‌شده: کل مسافران خارج‌شده از شهر اصفهان برابر با ۵۷،۹۸۷،۰۱۰ نفر (۶/۵۴ درصد از کل مسافران بین شهرهای با جمعیت بیشتر از ۱۰۰ هزار نفر) بوده است که به ترتیب مهم‌ترین شدت سفر مربوط به شهرهای تهران، شهرکرد، شهرضا، کاشان، شیراز، مشهد، اهواز، یزد، کرج، کرمان، نجف‌آباد، قم، خرم‌آباد، کرمانشاه و بندرعباس است.



نقشه ۳۴: مهم‌ترین پیوندهای جریان‌های مسافر بین شهری در سطح کشور (شهر اصفهان)

بررسی جریان سفر شهر شیراز از/ به شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در سطح کشور
مسافران واردشده: کل مسافران واردشده به شهر شیراز برابر با ۴۳،۱۲۶،۶۴۰ نفر (۴/۸۷ درصد از کل مسافران بین شهرهای با جمعیت بیشتر از ۱۰۰ هزار نفر) بوده است. بیشترین حجم مسافر واردشده به شهر شیراز به ترتیب از شهرهای مرودشت، تهران، اصفهان، فسا، جهرم، بوشهر، مشهد، بندرعباس، یاسوج، یزد، اهواز، کرمان و کرج است.

مسافران خارج‌شده: کل مسافران خارج‌شده از شهر شیراز برابر با ۴۸،۹۲۴،۷۹۰ نفر (۵/۵۲ درصد از کل مسافران بین شهرهای با جمعیت بیشتر از ۱۰۰ هزار نفر) بوده است که به ترتیب مهم‌ترین شدت سفر مربوط به شهرهای شیراز، مرودشت، تهران، جهرم، بوشهر، اصفهان، فسا، بندرعباس، مشهد، یاسوج، اهواز، کرمان، آبادان و یزد است.

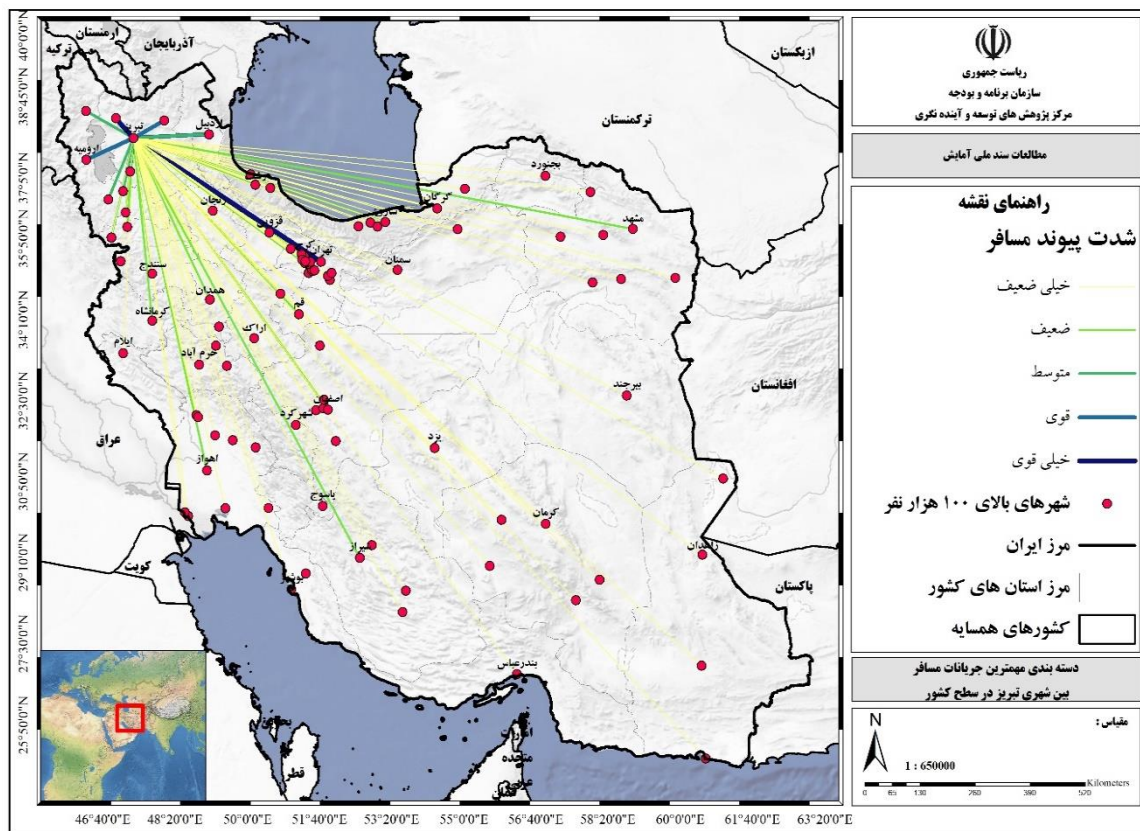


نقشه ۳۵: مهم‌ترین پیوندهای جریانات مسافر بین شهری در سطح کشور (شهر شیراز)

بررسی جریان سفر شهر تبریز از / به شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در سطح کشور

مسافران واردشده: کل مسافران واردشده به شهر تبریز برابر با ۲۶،۱۹۶،۲۴۰ نفر (۲/۹۶ درصد از کل مسافران بین شهرهای با جمعیت بیشتر از ۱۰۰ هزار نفر) بوده است. بیشترین حجم مسافر واردشده به شهر تبریز به ترتیب از شهرهای تهران، مرنده، اهر، ارومیه، مراغه، خوی، میاندوآب، اردبیل، مهاباد، بوکان، مشهد، کرج و اصفهان است.

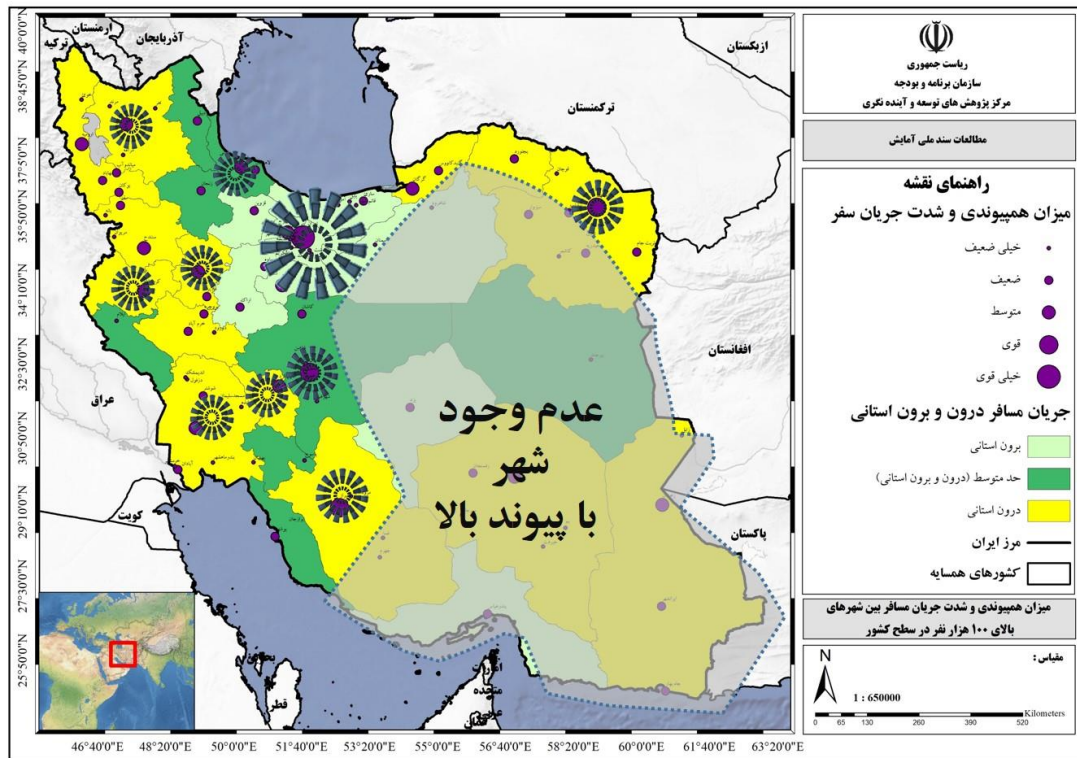
مسافران خارج‌شده: کل مسافران خارج‌شده از شهر شیراز برابر با ۲۸،۵۷۵،۳۲۰ نفر (۳/۲۳ درصد از کل مسافران بین شهرهای با جمعیت بیشتر از ۱۰۰ هزار نفر) بوده است که به ترتیب مهم‌ترین شدت سفر مربوط به شهرهای تهران، اهر، مرنده، مراغه، ارومیه، اردبیل، خوی، میاندوآب، مهاباد، سقز، قم، مشهد، اصفهان و شیراز است.



نقشه ۳۶: مهم‌ترین پیوندهای جریان‌های مسافر بین شهری در سطح کشور (شهر تبریز)

مهم‌ترین نتایج تجزیه و تحلیل جریان مسافر در سطح استان‌ها و شهرهای کشور

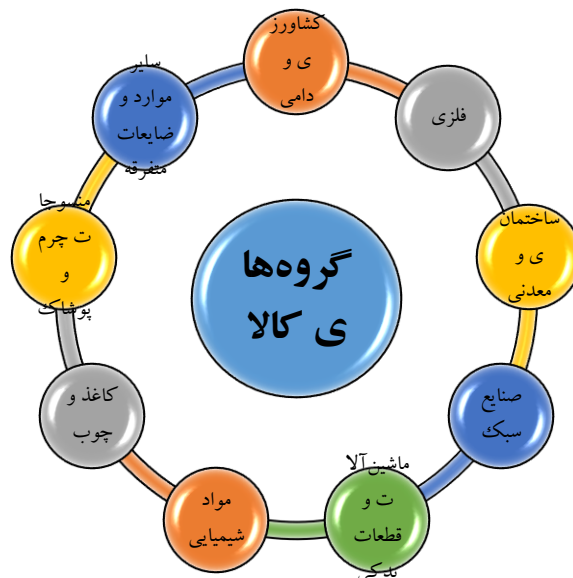
- ۱- قطب اصلی و مبدأ و مقصد اصلی جریان سفر در کشور: تهران؛
- ۲- قطب دوم جریان مسافر در کشور (پس از تهران): مشهد، اصفهان، شیراز؛
- ۳- قطب سوم جریان مسافر در کشور: تبریز، همدان، کرمانشاه، شهرکرد، اهواز، رشت؛
- ۴- مهم‌ترین جریان مسافر: مسیرهای قزوین- تهران؛ اصفهان- تهران؛ شهرکرد- اصفهان؛ گرگان- گنبد کاووس؛ نیشابور- مشهد؛ شیراز- مرودشت؛ اصفهان- شهرضا؛ تهران- قم؛ همدان- تهران؛ رشت- تهران؛ رشت- لاهیجان؛ تهران- کاشان جزء مسیرهای پر سفر است و نیاز به بهبود و ارتقای زیرساخت و تجهیزات این مسیرهای پر رفت و آمد وجود دارد.
- ۵- نبود پیوند مناسب مسافر و سفر در نیمه شرقی و جنوبی کشور، به خصوص در استان‌های بو شهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان؛
- ۶- نبود دسترسی به حمل و نقل مناسب در نیمه شرقی و جنوبی کشور.



نقشه ۳۷: نواحی با کمترین هم پیوند مسافر با سایر شهرهای کشور

۱-۱-۳- بررسی جریان‌ات و پیوندهای کالایی

به منظور بررسی جریان‌ات و پیوندهای کالایی از آمار و اطلاعات جابجایی کالا بین سکونتگاه‌های شهری و روستایی استان‌های کشور به تفکیک نه‌گانه کالا پرداخته شده است.



شکل ۵: گروه‌های کالایی مورد مطالعه در بررسی جریان‌ات کالا در سطح سکونتگاه‌های شهری و روستایی استان‌های کشور

نظام سکوتهای و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکوتهای)

بر اساس آمار به دست آمده در سال ۱۳۹۳، مجموع بار جابجا شده برابر با ۲۵۲،۴۵۵،۰۸۷ تن بوده است که استان‌های اصفهان با ۱۱/۱۴ درصد، خوزستان با ۱۰/۱۹ درصد، خراسان رضوی با ۷/۷۰ درصد، تهران با ۷/۴۶ درصد، فارس با ۵/۸۷ درصد، یزد با ۵/۶۰ درصد، هرمزگان با ۵/۵۵ درصد، کرمان با ۴/۴۲ درصد، مرکزی با ۴/۱۵ درصد و آذربایجان شرقی با ۳/۹۷ درصد در رتبه‌های اول تا دهم از نظر میزان بار خارج شده از استان‌های کشور قرار گرفته‌اند (جدول ۳۴).

در جدول ۳۵، میزان بار وارد شده به استان‌های کشور در سال ۱۳۹۳ ارائه شده است. استان‌های تهران با ۱۲/۳۲ درصد، اصفهان با ۹/۸۷ درصد، خوزستان با ۸/۵۰ درصد، هرمزگان با ۷/۳۵ درصد، خراسان رضوی با ۶/۱۹ درصد، فارس با ۵/۵۸ درصد، مازندران با ۴/۹۸ درصد، آذربایجان شرقی با ۴/۲۱ درصد، کرمانشاه با ۳/۳۲ درصد و کرمان با ۳/۲۳ بیشترین درصد بار وارد شده به استان‌های کشور را به خود اختصاص داده‌اند (جدول ۳۵).

جدول ۳۶، وضعیت کلی و مجموع جابجایی بار و کالا در سطح استان‌های کشور (مجموع بار وارد شده و خارج شده) را نشان می‌دهد که به ترتیب استان‌های اصفهان، تهران، خوزستان، خراسان رضوی، هرمزگان، فارس، مازندران، آذربایجان شرقی، یزد و کرمان بیشترین شدت جریان کالا در سطح کشور را دارند.

جدول ۳۴: میزان بار خارج شده از استان‌های کشور در سال ۱۳۹۳ (تناژ و درصد)

رتبه	نام استان	بار خارج شده از استان (تن)	درصد
۱	اصفهان	۲۸،۱۲۲،۰۸۹	۱۱،۱۴
۲	خوزستان	۲۵،۷۳۵،۹۱۷	۱۰،۱۹
۳	خراسان رضوی	۱۹،۴۳۵،۳۰۰	۷،۷۰
۴	تهران	۱۸،۸۴۲،۱۶۷	۷،۴۶
۵	فارس	۱۴،۵۹۷،۵۴۰	۵،۷۸
۶	یزد	۱۴،۱۳۵،۲۸۹	۵،۶۰
۷	هرمزگان	۱۴،۰۰۱،۶۷۸	۵،۵۵
۸	کرمان	۱۱،۱۶۷،۷۱۳	۴،۴۲
۹	مرکزی	۱۰،۴۷۷،۰۵۰	۴،۱۵
۱۰	آذربایجان شرقی	۱۰،۰۲۹،۲۸۶	۳،۹۷
۱۱	مازندران	۹،۵۹۴،۵۹۱	۳،۸۰
۱۲	آذربایجان غربی	۶،۸۴۸،۸۲۰	۲،۷۱
۱۳	همدان	۶،۴۱۶،۴۵۴	۲،۵۴
۱۴	سمنان	۶،۰۲۷،۷۵۶	۲،۳۹
۱۵	قزوین	۵،۳۰۳،۶۷۰	۲،۱۰
۱۶	کرمانشاه	۵،۱۳۷،۶۵۲	۲،۰۴
۱۷	بوشهر	۴،۹۰۶،۷۴۶	۱،۹۴
۱۸	گیلان	۴،۷۵۸،۸۳۶	۱،۸۹
۱۹	سیستان و بلوچستان	۴،۵۸۱،۰۰۸	۱،۸۱
۲۰	البرز	۴،۰۵۰،۵۹۶	۱،۶۰

رتبه	نام استان	بار خارج شده از استان (تن)	درصد
۲۱	کردستان	۴۰۳۴۰۵۵۹	۱,۶۰
۲۲	قم	۳,۳۹۸,۱۹۶	۱,۳۵
۲۳	گلستان	۳,۲۹۳,۸۶۴	۱,۳۰
۲۴	لرستان	۳,۱۸۵,۱۵۲	۱,۲۶
۲۵	زنجان	۳,۱۱۱,۸۶۱	۱,۲۳
۲۶	خراسان جنوبی	۲,۴۳۱,۷۴۳	۰,۹۶
۲۷	خراسان شمالی	۲,۳۱۲,۷۳۶	۰,۹۲
۲۸	چهارمحال و بختیاری	۲,۰۶۹,۳۹۸	۰,۸۲
۲۹	ایلام	۲,۰۶۱,۰۶۴	۰,۸۲
۳۰	اردبیل	۲,۰۲۲,۳۲۳	۰,۸۰
۳۱	کهگیلویه و بویراحمد	۳۶۴,۰۲۵	۰,۱۴
	مجموع	۲۵۲,۴۵۵,۰۸۷	۱۰۰,۰۰

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳

جدول ۳۵: میزان بار وارد شده به استان‌های کشور در سال ۱۳۹۳ (تناژ و درصد)

رتبه	نام استان	بار وارد شده به استان	درصد
۱	تهران	۳۱,۰۹۵,۷۴۶	۱۲,۳۲
۲	اصفهان	۲۴,۹۱۳,۲۲۵	۹,۸۷
۳	خوزستان	۲۱,۴۵۹,۱۳۱	۸,۵۰
۴	هرمزگان	۱۸,۵۵۴,۵۰۳	۷,۳۵
۵	خراسان رضوی	۱۵,۶۱۴,۵۰۶	۶,۱۹
۶	فارس	۱۴,۰۹۰,۳۴۶	۵,۵۸
۷	مازندران	۱۲,۵۷۲,۱۰۹	۴,۹۸
۸	آذربایجان شرقی	۱۰,۶۳۲,۲۴۳	۴,۲۱
۹	کرمانشاه	۸,۳۷۷,۸۰۵	۳,۳۲
۱۰	کرمان	۸,۱۵۳,۳۶۲	۳,۲۳
۱۱	البرز	۷,۲۰۱,۶۶۴	۲,۸۵
۱۲	آذربایجان غربی	۶,۹۷۸,۵۱۵	۲,۷۶
۱۳	سیستان و بلوچستان	۶,۸۵۵,۳۶۳	۲,۷۲
۱۴	یزد	۶,۵۱۹,۷۹۴	۲,۵۸
۱۵	گیلان	۶,۰۶۳,۹۲۵	۲,۴۰
۱۶	قزوین	۵,۹۹۸,۰۱۳	۲,۳۸
۱۷	مرکزی	۵,۴۳۵,۵۵۳	۲,۱۵
۱۸	همدان	۴,۵۹۹,۲۵۲	۱,۸۲
۱۹	بوشهر	۴,۱۸۴,۴۳۶	۱,۶۶
۲۰	قم	۴,۰۷۹,۱۹۶	۱,۶۲
۲۱	کردستان	۴,۰۷۱,۰۷۷	۱,۶۱
۲۲	گلستان	۳,۶۲۱,۲۳۰	۱,۴۳
۲۳	زنجان	۳,۰۱۱,۶۱۷	۱,۱۹
۲۴	ایلام	۲,۹۸۸,۱۷۰	۱,۱۸
۲۵	سمنان	۲,۸۷۱,۴۸۰	۱,۱۴

نظام سکو متجابی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکو متجاهه)

رتبه	نام استان	بار وارد شده به استان	درصد
۲۶	خراسان جنوبی	۲,۸۱۸,۱۹۶	۱,۱۲
۲۷	لرستان	۲,۶۴۴,۶۱۲	۱,۰۵
۲۸	اردبیل	۲,۲۷۲,۵۳۹	۰,۹۰
۲۹	خراسان شمالی	۲,۰۲۰,۹۱۴	۰,۸۰
۳۰	چهارمحال و بختیاری	۱,۸۱۲,۹۳۱	۰,۷۲
۳۱	کهگیلویه و بویراحمد	۹۴۲,۶۳۶	۰,۳۷
	مجموع	۲۵۲,۴۵۵,۰۸۷	۱۰۰,۰۰

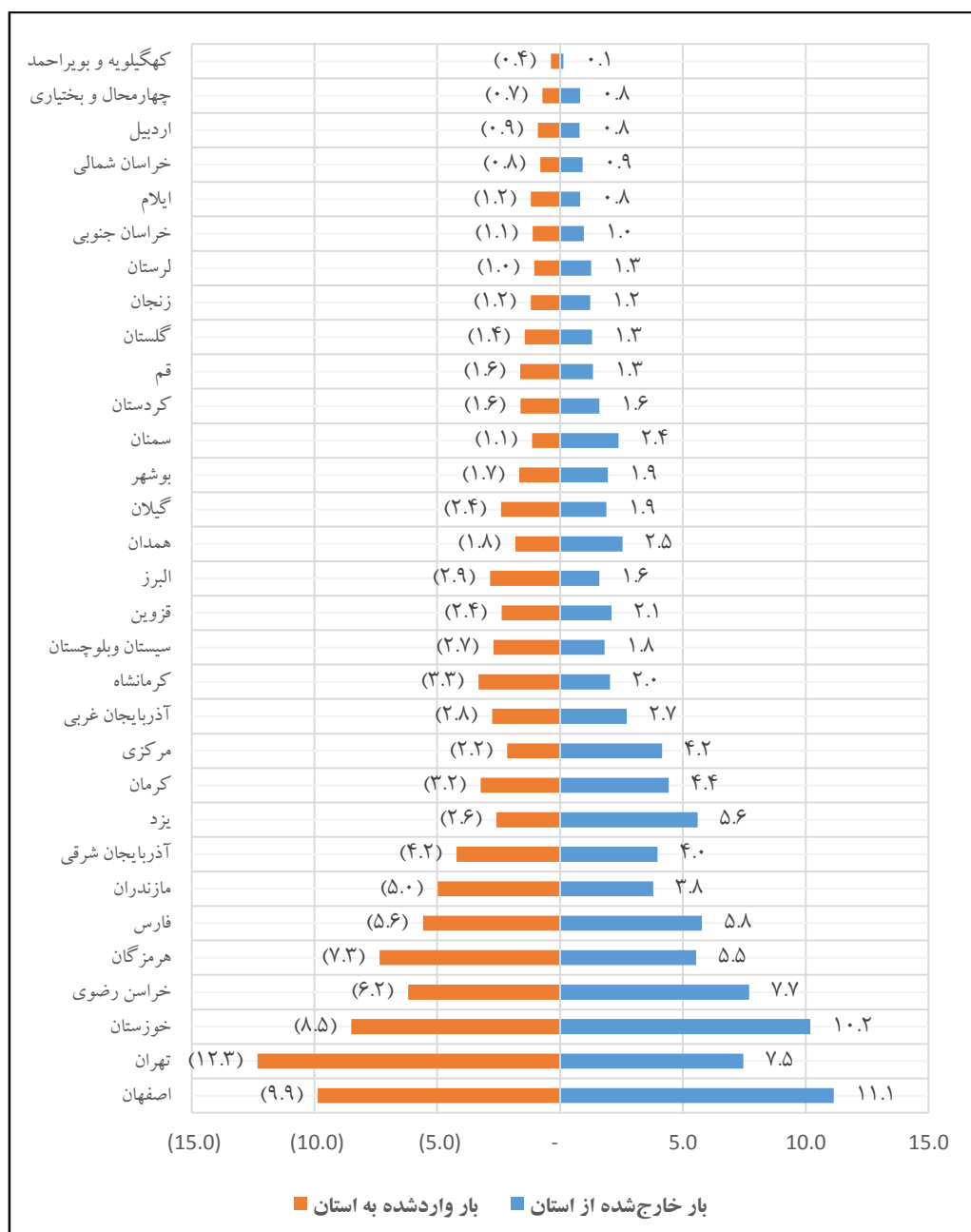
منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳

جدول ۳۶: وضعیت جابجایی بار و کالا در سطح استان‌های کشور (بار وارد شده و خارج شده و مجموع)

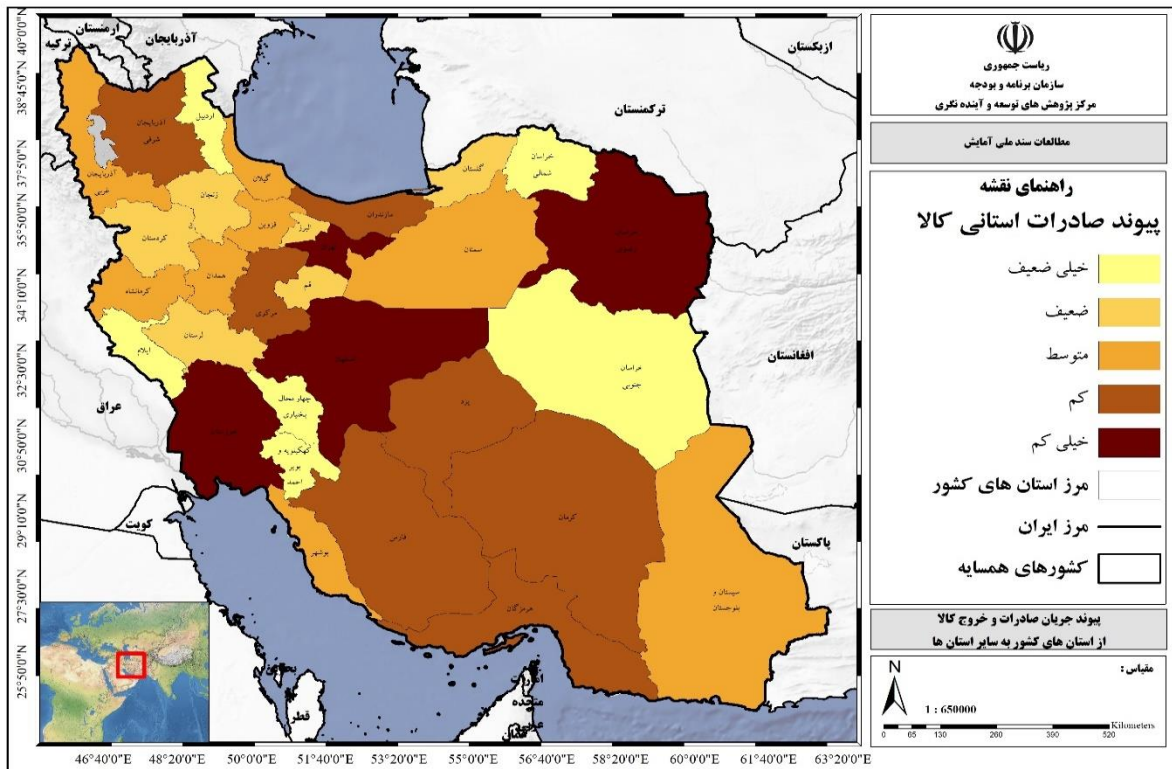
نام استان	بار خارج شده از استان			بار وارد شده به استان			مجموع بار وارد شده و خارج شده		
	رتبه	درصد	تناژ	رتبه	درصد	تناژ	رتبه	درصد	تناژ
اصفهان	۱	۱۱,۱۴	۲۸,۱۲۲,۰۸۹	۲	۹,۸۷	۲۴,۹۱۳,۲۲۵	۱	۱۰,۵۰	۵۳,۰۳۵,۳۱۳
تهران	۴	۷,۴۶	۱۸,۸۴۲,۱۶۷	۱	۱۲,۳۲	۳۱,۰۹۵,۷۴۶	۲	۹,۸۹	۴۹,۹۳۷,۹۱۳
خوزستان	۲	۱۰,۱۹	۲۵,۷۳۵,۹۱۷	۳	۸,۵۰	۲۱,۴۵۹,۱۳۱	۳	۹,۳۵	۴۷,۱۹۵,۰۴۸
خراسان رضوی	۳	۷,۷۰	۱۹,۴۳۵,۳۰۰	۵	۶,۱۹	۱۵,۶۱۴,۵۰۶	۴	۶,۹۴	۳۵,۰۴۹,۸۰۶
هرمزگان	۷	۵,۵۵	۱۴,۰۰۱,۶۷۸	۴	۷,۳۵	۱۸,۵۵۴,۵۰۳	۵	۶,۴۵	۳۲,۵۵۶,۱۸۱
فارس	۵	۵,۷۸	۱۴,۵۹۷,۵۴۰	۶	۵,۵۸	۱۴,۰۹۰,۳۴۶	۶	۵,۶۸	۲۸,۶۸۷,۸۸۶
مازندران	۱۱	۳,۸۰	۹,۵۹۴,۵۹۱	۷	۴,۹۸	۱۲,۵۷۲,۱۰۹	۷	۴,۳۹	۲۲,۱۶۶,۷۰۰
آذربایجان شرقی	۱۰	۳,۹۷	۱۰,۰۲۹,۲۸۶	۸	۴,۲۱	۱۰,۶۳۳,۲۴۳	۸	۴,۰۹	۲۰,۶۶۲,۵۲۸
یزد	۶	۵,۶۰	۱۴,۱۳۵,۲۸۹	۱۴	۲,۵۸	۶,۵۱۹,۷۹۴	۹	۴,۰۹	۲۰,۶۵۵,۰۸۳
کرمان	۸	۴,۴۲	۱۱,۱۶۷,۷۱۳	۱۰	۳,۲۳	۸,۱۵۳,۳۶۲	۱۰	۳,۸۳	۱۹,۳۲۱,۰۷۵
مرکزی	۹	۴,۱۵	۱۰,۴۷۷,۰۵۰	۱۷	۲,۱۵	۵,۴۳۵,۵۵۳	۱۱	۳,۱۵	۱۵,۹۱۲,۶۰۲
آذربایجان غربی	۱۲	۲,۷۱	۶,۸۴۸,۸۲۰	۱۲	۲,۷۶	۶,۹۷۸,۵۱۵	۱۲	۲,۷۴	۱۳,۸۲۷,۳۳۵
کرمانشاه	۱۶	۲,۰۴	۵,۱۳۷,۶۵۲	۹	۳,۳۲	۸,۳۷۷,۸۰۵	۱۳	۲,۶۸	۱۳,۵۱۵,۴۵۷
سیستان و بلوچستان	۱۹	۱,۸۱	۴,۵۸۱,۰۰۸	۱۳	۲,۷۲	۶,۸۵۵,۳۶۳	۱۴	۲,۲۷	۱۱,۴۳۶,۳۷۱
قزوین	۱۵	۲,۱۰	۵,۳۰۳,۶۷۰	۱۶	۲,۳۸	۵,۹۹۸,۰۱۳	۱۵	۲,۲۴	۱۱,۳۰۱,۶۸۳
البرز	۲۰	۱,۶۰	۴,۰۵۰,۵۹۶	۱۱	۲,۸۵	۷,۲۰۱,۶۶۴	۱۶	۲,۲۳	۱۱,۲۵۲,۲۶۰
همدان	۱۳	۲,۵۴	۶,۴۱۶,۴۵۴	۱۸	۱,۸۲	۴,۵۹۹,۲۵۲	۱۷	۲,۱۸	۱۱,۰۱۵,۷۰۶
گیلان	۱۸	۱,۸۹	۴,۷۵۸,۸۳۶	۱۵	۲,۴۰	۶,۰۶۳,۹۲۵	۱۸	۲,۱۴	۱۰,۸۲۲,۷۶۱
بوشهر	۱۷	۱,۹۴	۴,۹۰۶,۷۴۶	۱۹	۱,۶۶	۴,۱۸۴,۴۳۶	۱۹	۱,۸۰	۹,۰۹۱,۱۸۲
سمنان	۱۴	۲,۳۹	۶,۰۲۷,۷۵۶	۲۵	۱,۱۴	۲,۸۷۱,۴۸۰	۲۰	۱,۷۶	۸,۸۹۹,۲۳۵
کردستان	۲۱	۱,۶۰	۴,۰۳۴,۵۵۹	۲۱	۱,۶۱	۴,۰۷۱,۰۷۷	۲۱	۱,۶۱	۸,۱۰۵,۶۳۶
قم	۲۲	۱,۳۵	۳,۳۹۸,۱۹۶	۲۰	۱,۶۲	۴,۰۷۹,۱۹۶	۲۲	۱,۴۸	۷,۴۷۷,۳۹۱
گلستان	۲۳	۱,۳۰	۳,۲۹۳,۸۶۴	۲۲	۱,۴۳	۳,۶۲۱,۲۳۰	۲۳	۱,۳۷	۶,۹۱۵,۰۹۴
زنجان	۲۵	۱,۲۳	۳,۱۱۱,۸۶۱	۲۳	۱,۱۹	۳,۰۱۱,۶۱۷	۲۴	۱,۲۱	۶,۱۲۳,۴۷۷
لرستان	۲۴	۱,۲۶	۳,۱۸۵,۱۵۲	۲۷	۱,۰۵	۲,۶۴۴,۶۱۲	۲۵	۱,۱۵	۵,۸۲۹,۷۶۴
خراسان جنوبی	۲۶	۰,۹۶	۲,۴۳۱,۷۴۳	۲۶	۱,۱۲	۲,۸۱۸,۱۹۶	۲۶	۱,۰۴	۵,۲۴۹,۹۳۹
ایلام	۲۹	۰,۸۲	۲,۰۶۱,۰۶۴	۲۴	۱,۱۸	۲,۹۸۸,۱۷۰	۲۷	۱,۰۰	۵,۰۴۹,۲۳۴
خراسان شمالی	۲۷	۰,۹۲	۲,۳۱۲,۷۳۶	۲۷	۰,۸۰	۲,۰۲۰,۹۱۴	۲۸	۰,۸۶	۴,۳۳۳,۶۵۰
اردبیل	۳۰	۰,۸۰	۲,۰۲۲,۳۲۳	۲۸	۰,۹۰	۲,۲۷۲,۵۳۹	۲۹	۰,۸۵	۴,۲۹۴,۸۶۲

نام استان	بار وارد شده به استان			بار خارج شده از استان		
	رتبه	درصد	تناژ	رتبه	درصد	تناژ
چهارمحال و بختیاری	۳۰	۰,۷۷	۳,۸۸۲,۳۲۹	۳۰	۰,۷۲	۱,۸۱۲,۹۳۱
کهگیلویه و بویراحمد	۳۱	۰,۲۶	۱,۳۰۶,۶۷۱	۳۱	۰,۳۷	۹۴۲,۶۳۶
مجموع	-	۱۰۰,۰۰	۵۰۴,۹۱۰,۱۷۳	-	۱۰۰,۰۰	۲۵۲,۴۵۵,۰۸۷

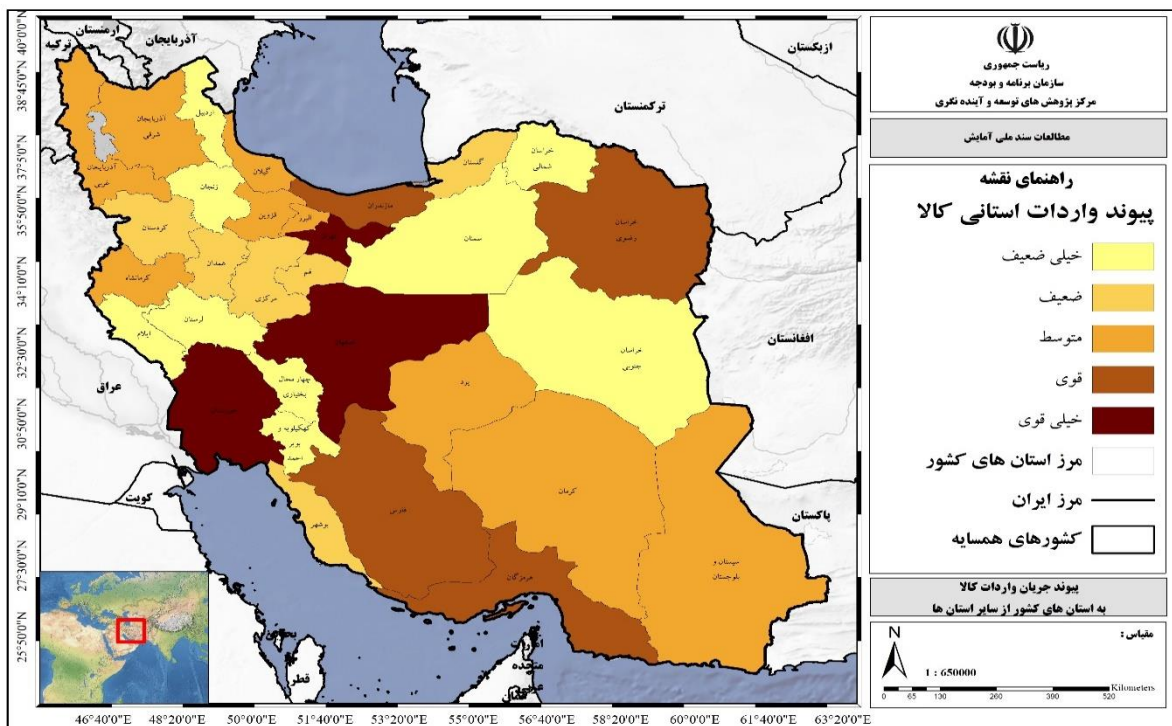
منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳



نمودار ۱۴: میزان درصد بار وارد شده و خارج شده از استان‌های کشور



نقشه ۳۸: پیوند جریان صادرات و خروج کالا از استان‌های کشور به سایر استان‌ها



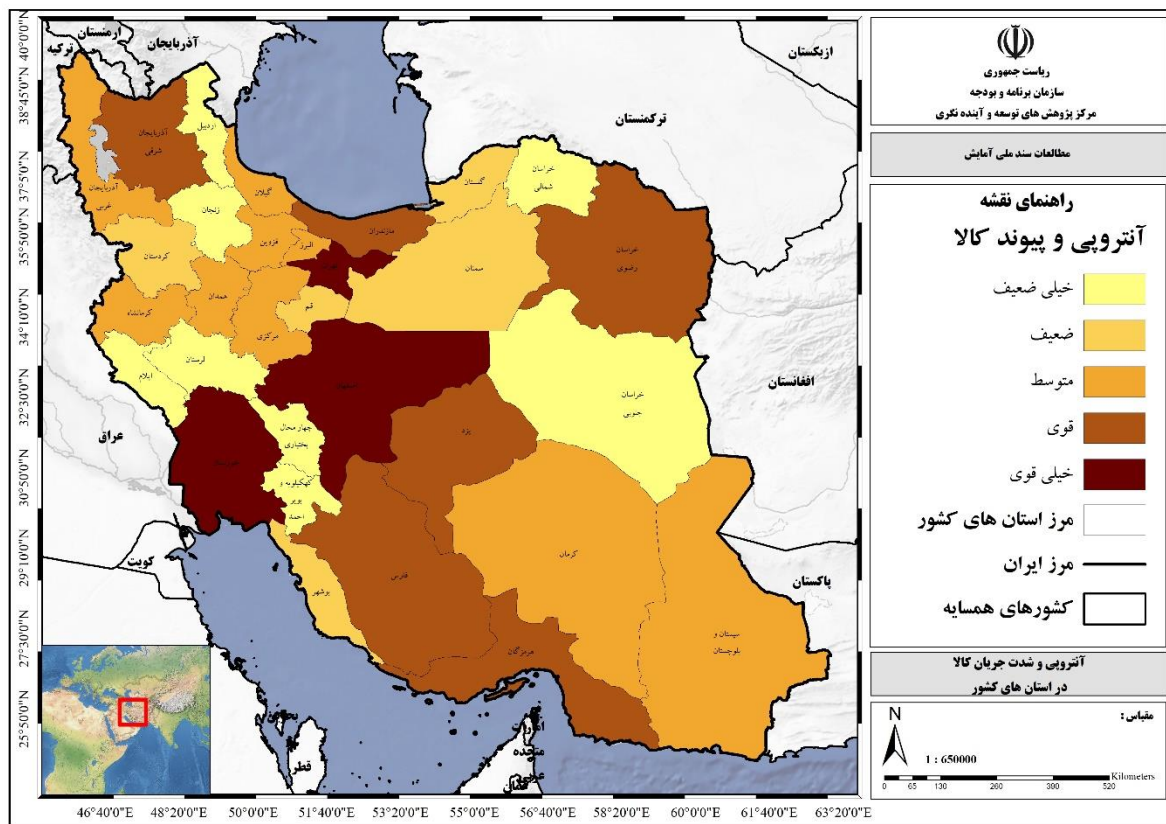
نقشه ۳۹: پیوند جریان واردات کالا به استان‌های کشور از سایر استان‌ها

در ادامه به بررسی میزان شدت جریان کالا در سطح استان‌های کشور به کمک تعداد جریان کالا بین استان‌ها مورد بررسی قرار می‌گیرد. بر اساس نتایج به دست آمده از مجموعه زیادی از جابجایی‌های کالا بین ۳۱ استان کشور، میزان آنتروپی و شدت جریان کالا در سطح استان‌های کشور برابر با $0/815$ است که استان‌های تهران با $0/075$ ، اصفهان با $0/075$ و خوزستان با $0/070$ سه قطب اصلی جریان کالا و بیشترین میزان شدت جریان کالا را در کل کشور به خود اختصاص داده‌اند. همین‌طور استان‌های خراسان رضوی، هرمزگان، فارس، یزد، مازندران و آذربایجان شرقی قطب‌های بعدی پیوند کالا در سطح کشور هستند.

جدول ۳۷: آنتروپی و شدت جریان کالا در سطح‌های استان‌های کشور

استان	آنتروپی صادرکننده کالا	آنتروپی واردکننده کالا	آنتروپی کلی	سطح‌بندی
تهران	۰,۰۶۱	۰,۰۹۰	۰,۰۷۵۴۴	خیلی قوی
اصفهان	۰,۰۷۹	۰,۰۷۰	۰,۰۷۴۵۰	خیلی قوی
خوزستان	۰,۰۷۷	۰,۰۶۴	۰,۰۷۰۱۰	خیلی قوی
خراسان رضوی	۰,۰۵۳	۰,۰۴۶	۰,۰۴۹۶۰	قوی
هرمزگان	۰,۰۴۵	۰,۰۵۳	۰,۰۴۸۸۴	قوی
فارس	۰,۰۴۳	۰,۰۴۱	۰,۰۴۲۰۴	قوی
یزد	۰,۰۴۵	۰,۰۲۳	۰,۰۳۳۸۸	قوی
مازندران	۰,۰۲۹	۰,۰۳۸	۰,۰۳۳۵۸	قوی
آذربایجان شرقی	۰,۰۳۲	۰,۰۳۵	۰,۰۳۳۴۹	قوی
کرمان	۰,۰۳۵	۰,۰۲۷	۰,۰۳۰۷۸	متوسط
مرکزی	۰,۰۳۶	۰,۰۲۰	۰,۰۲۸۲۸	متوسط
کرمانشاه	۰,۰۱۷	۰,۰۲۹	۰,۰۲۲۹۳	متوسط
آذربایجان غربی	۰,۰۲۳	۰,۰۲۳	۰,۰۲۲۶۲	متوسط
قزوین	۰,۰۲۱	۰,۰۲۳	۰,۰۲۱۶۶	متوسط
البرز	۰,۰۱۵	۰,۰۲۶	۰,۰۲۰۴۷	متوسط
همدان	۰,۰۲۳	۰,۰۱۷	۰,۰۲۰۳۰	متوسط
گیلان	۰,۰۱۷	۰,۰۲۳	۰,۰۲۰۰۱	متوسط
سیستان و بلوچستان	۰,۰۱۴	۰,۰۲۲	۰,۰۱۷۸۷	ضعیف
سمنان	۰,۰۲۳	۰,۰۱۲	۰,۰۱۷۱۷	ضعیف
بوشهر	۰,۰۱۸	۰,۰۱۵	۰,۰۱۶۲۹	ضعیف
کردستان	۰,۰۱۵	۰,۰۱۵	۰,۰۱۵۰۶	ضعیف
قم	۰,۰۱۴	۰,۰۱۶	۰,۰۱۴۸۶	ضعیف
گلستان	۰,۰۱۳	۰,۰۱۴	۰,۰۱۳۴۴	ضعیف
زنجان	۰,۰۱۳	۰,۰۱۲	۰,۰۱۲۴۷	ضعیف
لرستان	۰,۰۱۲	۰,۰۱۰	۰,۰۱۱۳۹	خیلی ضعیف
خراسان جنوبی	۰,۰۰۹	۰,۰۱۱	۰,۰۱۰۲۰	خیلی ضعیف
ایلام	۰,۰۰۷	۰,۰۱۲	۰,۰۰۹۵۶	خیلی ضعیف
اردبیل	۰,۰۰۸	۰,۰۰۹	۰,۰۰۸۷۴	خیلی ضعیف
خراسان شمالی	۰,۰۰۹	۰,۰۰۸	۰,۰۰۸۶۴	خیلی ضعیف
چهارمحال و بختیاری	۰,۰۰۹	۰,۰۰۷	۰,۰۰۸۰۲	خیلی ضعیف
کهگیلویه و بویراحمد	۰,۰۰۲	۰,۰۰۴	۰,۰۰۳۰۵	خیلی ضعیف
مجموع	۰,۸۱۵	۰,۸۱۵	۰,۸۱۵	

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳



نقشه ۴۰: آنتروپی و شدت جریان کالا در استان های کشور

پیوندهای تعداد جریان کالای درون و برون استانی در سطح کشور

بر اساس آمار تعداد جریان کالا در سطح استان های کشور و همان گونه که در جدول زیر مشاهده می شود. کل تعداد جریان کالای درون استانی در سطح کشور برابر با ۵،۱۹۷،۰۳۳ سفر است که ۲۹ درصد از کل جریانات کالای کشور را به خود اختصاص داده است. استان های سیستان و بلوچستان با ۷۴/۴ درصد از کل مسافر استان بیشترین درصد مسافر درون استانی در سطح کشور را به خود اختصاص داده است. همین طور استان های لرستان با ۲۹/۹ درصد مسافر درون استانی، البرز با ۲۷/۳ درصد، البرز با ۲۷/۲ درصد، کرمان با ۲۷/۱ درصد، اصفهان با ۲۶/۴ درصد، بوشهر با ۲۵/۸ درصد، همدان با ۲۳/۵ درصد، هرمزگان با ۲۳/۴ درصد، کهگیلویه و بویراحمد با ۲۳ درصد، گلستان با ۲۲/۹ درصد، چهارمحال و بختیاری با ۲۰/۵ درصد، سمنان با ۱۷/۲ درصد، یزد با ۱۴/۴ درصد، تهران با ۱۳/۴ درصد، قم با ۱۲/۲ درصد، مرکزی با ۱۱ درصد و قزوین با ۸/۳ درصد کمترین درصد جابجایی کالای درون استانی را به خود اختصاص داده اند و دارای جریان کالای برون استانی هستند.

پیوند مسافر درون استانی: سیستان و بلوچستان؛

پیوند مسافر درون و برون استانی (حد وسط): ایلام، کرمانشاه، مازندران، آذربایجان غربی، خراسان رضوی، فارس، کردستان، خراسان جنوبی، آذربایجان شرقی، اردبیل، خراسان شمالی، زنجان؛
 پیوند مسافر برون استانی: گیلان، لرستان، البرز، کرمان، اصفهان، بوشهر، همدان، هرمزگان، کهگیلویه و بویراحمد، خوزستان، گلستان، چهارمحال و بختیاری، سمنان، یزد، تهران، قم، مرکزی، قزوین.

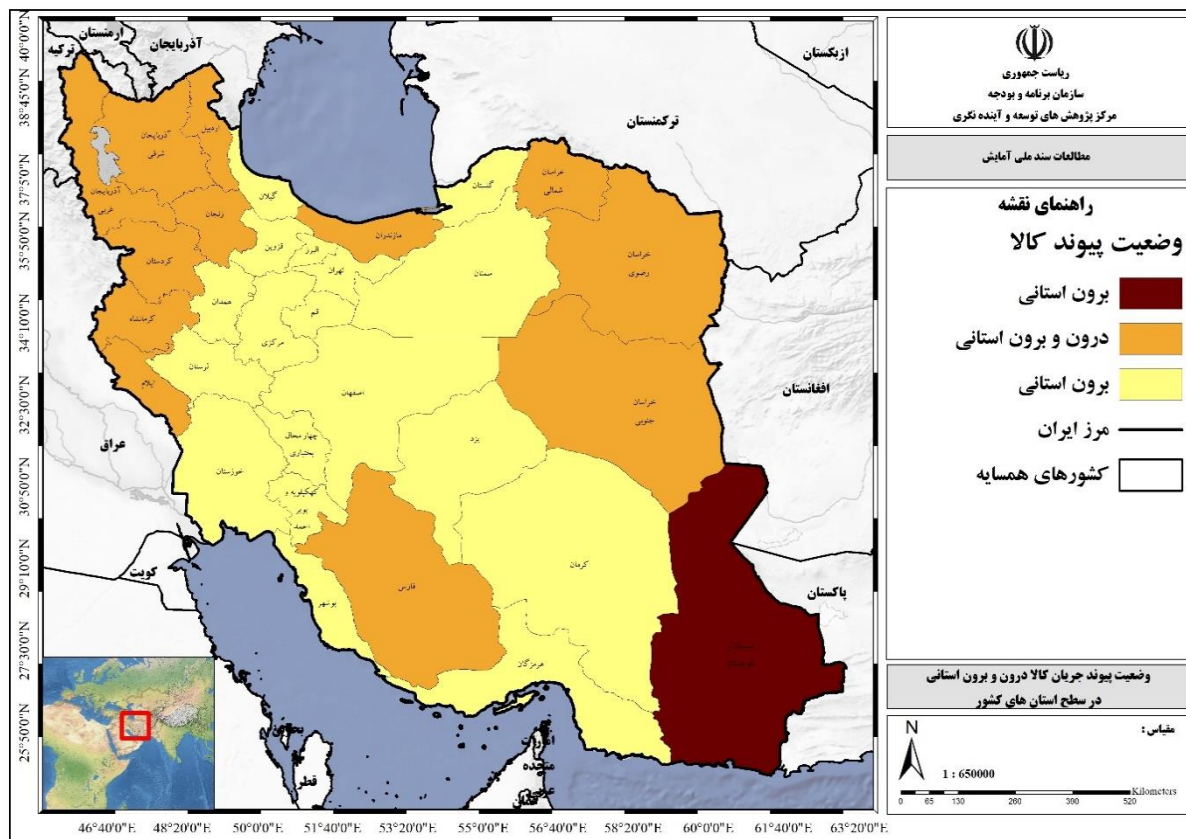
جدول ۳۸: وضعیت جریان کالای درون استانی (هم‌پیوندی درون استانی) و برون استانی در سطح استان‌های کشور

استان مبدأ	تعداد جریان کالا درون استانی	تعداد کل جریان کالای استان	درصد از کل مسافر استان	درصد از کل مسافر کشور	وضعیت پیوند کالا
سیستان و بلوچستان	۲۳۴،۴۲۶	۳۱۵،۱۰۱	۷۴،۴	۱،۳	درون استانی
ایلام	۶۸،۶۶۱	۱۲۶،۴۹۷	۵۴،۳	۰،۴	درون و برون استانی
کرمانشاه	۱۸۳،۱۴۴	۳۴۱،۸۳۸	۵۳،۶	۱،۰	درون و برون استانی
مازندران	۳۷۲،۹۰۹	۷۵۶،۵۶۹	۴۹،۳	۲،۱	درون و برون استانی
آذربایجان غربی	۲۵۴،۸۷۰	۵۱۹،۹۰۵	۴۹،۰	۱،۴	درون و برون استانی
خراسان رضوی	۵۹۵،۱۵۰	۱،۴۰۶،۳۵۹	۴۲،۳	۳،۳	درون و برون استانی
فارس	۵۲۷،۸۱۳	۱،۲۵۴،۰۷۵	۴۲،۱	۲،۹	درون و برون استانی
کردستان	۱۱۲،۳۹۹	۲۸۶،۸۷۹	۳۹،۲	۰،۶	درون و برون استانی
خراسان جنوبی	۶۵،۰۴۱	۱۷۸،۵۶۷	۳۶،۴	۰،۴	درون و برون استانی
آذربایجان شرقی	۲۹۴،۴۵۰	۸۲۰،۵۸۹	۳۵،۹	۱،۶	درون و برون استانی
اردبیل	۵۹،۱۳۴	۱۷۵،۵۶۷	۳۳،۷	۰،۳	درون و برون استانی
خراسان شمالی	۵۳،۹۹۲	۱۶۱،۱۲۶	۳۳،۵	۰،۳	درون و برون استانی
زنجان	۷۲،۸۳۸	۲۳۰،۸۰۰	۳۱،۶	۰،۴	درون و برون استانی
گیلان	۱۰۹،۷۱۸	۳۶۷،۴۸۷	۲۹،۹	۰،۶	برون استانی
لرستان	۶۸،۹۲۸	۲۵۱،۶۹۳	۲۷،۴	۰،۴	برون استانی
البرز	۱۰۲،۷۹۱	۳۷۷،۵۵۶	۲۷،۲	۰،۶	برون استانی
کرمان	۱۷۵،۵۳۳	۶۴۷،۵۱۶	۲۷،۱	۱،۰	برون استانی
اصفهان	۴۶۱،۴۵۹	۱،۷۴۸،۱۰۸	۲۶،۴	۲،۶	برون استانی
بوشهر	۸۲،۶۵۳	۳۲۰،۶۶۳	۲۵،۸	۰،۵	برون استانی
همدان	۹۹،۵۵۷	۴۲۴،۱۲۹	۲۳،۵	۰،۶	برون استانی
هرمزگان	۱۹۴،۲۲۲	۸۲۹،۱۷۷	۲۳،۴	۱،۱	برون استانی
کهگیلویه و بویراحمد	۷،۲۲۳	۳۱،۴۲۳	۲۳،۰	۰،۰	برون استانی
خوزستان	۳۲۵،۱۸۹	۱،۴۲۰،۷۱۶	۲۲،۹	۱،۸	برون استانی
گلستان	۶۳،۲۶۶	۲۷۶،۷۴۳	۲۲،۹	۰،۴	برون استانی
چهارمحال و بختیاری	۳۱،۹۸۶	۱۵۵،۷۵۸	۲۰،۵	۰،۲	برون استانی
سمنان	۶۵،۰۲۹	۳۷۸،۳۲۱	۱۷،۲	۰،۴	برون استانی
یزد	۱۰۷،۲۵۱	۷۴۶،۹۵۶	۱۴،۴	۰،۶	برون استانی
تهران	۲۶۱،۴۵۱	۱،۹۵۲،۹۹۴	۱۳،۴	۱،۵	برون استانی

نظام سکونگهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونگاهها)

قم	۳۳,۴۰۸	۲۷۳,۴۳۳	۱۲,۲	۰,۲	برون استانی
مرکزی	۷۷,۲۹۲	۷۰۱,۹۱۴	۱۱,۰	۰,۴	برون استانی
قزوین	۳۵,۲۵۰	۴۲۲,۷۵۱	۸,۳	۰,۲	برون استانی
مجموع درون استانی	۵,۱۹۷,۰۳۳	۱۷,۹۰۱,۲۱۰	۲۹,۰	۲۹,۰	-

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳



نقشه ۴۱: وضعیت پیوند جریان کالای درون و برون استانی در سطح استان‌های کشور

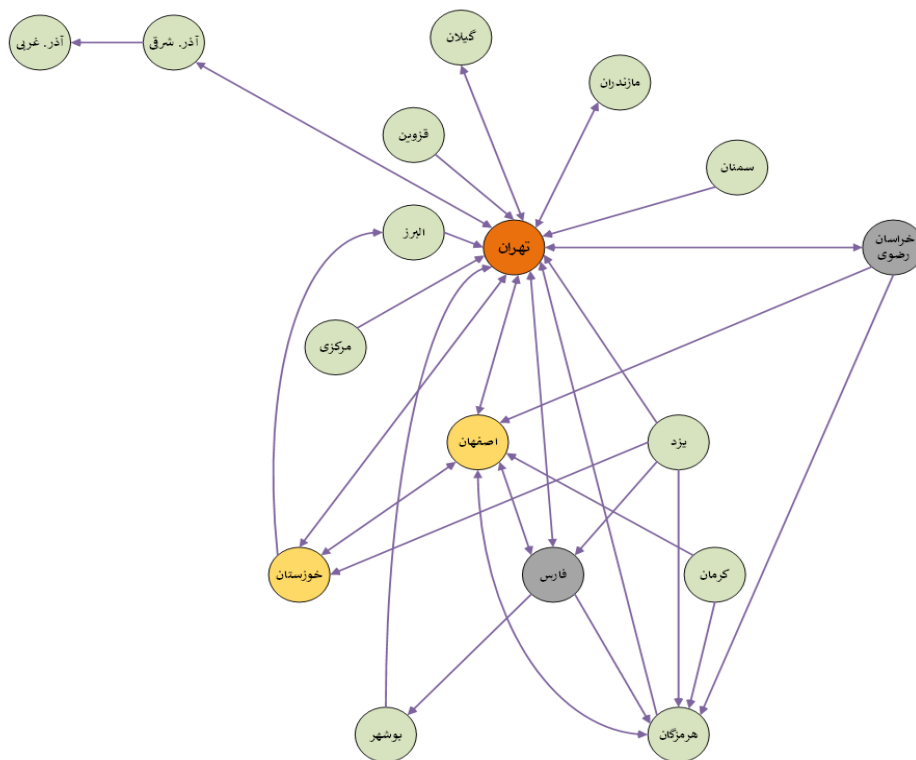
مهم‌ترین جریان کالای برون استانی در سطح کشور

بر اساس آمار تجزیه و تحلیل شده جریان کالای اصفهان به تهران با تعداد ۲۶۹,۲۲۵ سفر و ۱/۵۰ درصد از کل جریان کالا، بیشترین هم پیوندی کالایی را در سطح کشور به خود اختصاص داده است. در ادامه جریانات کالای خراسان رضوی به هرمزگان با ۱/۰۵ درصد، هرمزگان به تهران با ۱/۰۱ درصد، مرکزی به تهران با ۰/۹۸ درصد، خوزستان به تهران با ۰/۹۸ درصد، تهران به اصفهان با ۰/۹۷ درصد، تهران مازندران با ۰/۸۶ درصد، خوزستان به اصفهان با ۰/۸۴ درصد، تهران به خراسان رضوی با ۰/۸ درصد، خراسان رضوی به تهران با ۰/۷۸ درصد، آذربایجان شرقی به تهران با ۰/۷۶ درصد و اصفهان به خوزستان با ۰/۷۵ درصد مهم‌ترین جریانات کالای برون استانی را به خود اختصاص داده‌اند.

جدول ۳۹: مهم‌ترین جریان‌های کالای برون استانی در سطح کشور

رتبه	استان مبدأ	استان مقصد	تعداد جریان کالا	درصد از کل جریان کالا	وضعیت پیوند کالا
۱	اصفهان	تهران	۲۶۹,۲۲۵	۱,۵۰	خیلی قوی
۲	خراسان رضوی	هرمزگان	۱۸۷,۵۲۱	۱,۰۵	قوی
۳	هرمزگان	تهران	۱۸۰,۴۸۶	۱,۰۱	قوی
۴	مرکزی	تهران	۱۷۵,۵۵۴	۰,۹۸	قوی
۵	خوزستان	تهران	۱۷۴,۷۷۸	۰,۹۸	قوی
۶	تهران	اصفهان	۱۷۳,۵۹۸	۰,۹۷	قوی
۷	تهران	مازندران	۱۵۴,۳۵۵	۰,۸۶	قوی
۸	خوزستان	اصفهان	۱۵۰,۸۵۲	۰,۸۴	قوی
۹	تهران	خراسان رضوی	۱۴۳,۰۵۱	۰,۸۰	قوی
۱۰	خراسان رضوی	تهران	۱۳۹,۵۲۰	۰,۷۸	قوی
۱۱	آذربایجان شرقی	تهران	۱۳۵,۲۶۴	۰,۷۶	قوی
۱۲	اصفهان	خوزستان	۱۳۴,۵۳۳	۰,۷۵	قوی
۱۳	تهران	آذربایجان شرقی	۱۱۰,۶۵۴	۰,۶۲	متوسط
۱۴	فارس	تهران	۱۰۹,۷۷۸	۰,۶۱	متوسط
۱۵	یزد	هرمزگان	۱۰۸,۳۴۸	۰,۶۱	متوسط
۱۶	اصفهان	هرمزگان	۱۰۵,۷۶۰	۰,۵۹	متوسط
۱۷	فارس	هرمزگان	۱۰۴,۲۳۸	۰,۵۸	متوسط
۱۸	قزوین	تهران	۱۰۳,۶۹۲	۰,۵۷	متوسط
۱۹	تهران	فارس	۱۰۲,۴۴۶	۰,۵۷	متوسط
۲۰	مازندران	تهران	۹۵,۹۶۵	۰,۵۴	متوسط
۲۱	اصفهان	فارس	۹۳,۷۸۶	۰,۵۲	متوسط
۲۲	تهران	خوزستان	۹۲,۷۰۵	۰,۵۲	متوسط
۲۳	البرز	تهران	۹۱,۷۸۹	۰,۵۱	متوسط
۲۴	فارس	اصفهان	۸۹,۶۴۲	۰,۵۰	متوسط
۲۵	یزد	خوزستان	۸۸,۸۵۲	۰,۵۰	متوسط
۲۶	کرمان	هرمزگان	۸۵,۹۲۰	۰,۴۸	متوسط
۲۷	کرمان	اصفهان	۸۳,۸۴۱	۰,۴۷	متوسط
۲۸	آذربایجان شرقی	آذربایجان غربی	۸۳,۱۷۲	۰,۴۶	متوسط
۲۹	سمنان	تهران	۸۲,۱۶۳	۰,۴۶	متوسط
۳۰	فارس	بوشهر	۸۰,۹۵۷	۰,۴۵	متوسط
۳۱	تهران	گیلان	۸۰,۸۲۵	۰,۴۵	متوسط
۳۲	بوشهر	تهران	۷۸,۹۳۶	۰,۴۴	متوسط
۳۳	خراسان رضوی	اصفهان	۷۸,۰۲۵	۰,۴۴	متوسط
۳۴	یزد	اصفهان	۷۶,۷۷۵	۰,۴۳	متوسط
۳۵	گیلان	تهران	۷۲,۶۹۱	۰,۴۱	متوسط
۳۶	یزد	فارس	۷۲,۵۵۶	۰,۴۱	متوسط
۳۷	هرمزگان	اصفهان	۷۲,۴۶۶	۰,۴۰	متوسط
۳۸	خوزستان	البرز	۷۲,۰۳۲	۰,۴۰	متوسط

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳



شکل ۶: مهم‌ترین جریان‌های کالا در سطح استان‌های کشور

حجم جریان کالا به تفکیک گروه‌های کالایی نه‌گانه

جدول زیر حجم تعداد جریان کالا به تفکیک گروه‌های کالایی نه‌گانه را نشان می‌دهد که گروه کالایی کشاورزی و دامی با ۳۰/۵۰ درصد، صنایع سبک با ۱۶/۰۱ درصد، ساختمانی و معدنی با ۱۳/۲۸ درصد و ماشین‌آلات و قطعات یدکی با ۱۱/۶۳ درصد بیشترین درصد جریان کالا را به خود اختصاص داده‌اند.

جدول ۴۰: حجم جریان کالا به تفکیک گروه‌های کالایی نه‌گانه در سطح استان‌های کشور

گروه کالایی	شماره کد کالا	مجموع تعداد جریان کالا	درصد
کشاورزی و دامی	۱	۵,۴۵۹,۷۵۸	۳۰,۵۰
فلزی	۲	۱,۶۶۹,۲۲۰	۹,۳۲
ساختمانی و معدنی	۳	۲,۳۷۷,۷۵۹	۱۳,۲۸
صنایع سبک	۴	۲,۸۶۶,۵۳۱	۱۶,۰۱
ماشین‌آلات و قطعات یدکی	۵	۲,۰۸۱,۰۷۶	۱۱,۶۳
موارد شیمیایی	۶	۱,۴۸۲,۱۷۵	۸,۲۸
کاغذ و چوب	۷	۸۲۸,۸۲۹	۴,۶۳
چرم و پوشاک	۸	۴۴۳,۶۶۹	۲,۴۸
سایر کالاها و متفرقه	۹	۶۹۲,۱۹۳	۳,۸۷
مجموع	-	۱۷,۹۰۱,۲۱۰	۱۰۰,۰۰

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳

جریان‌ات گروه‌های کالاهای کشاورزی و دامی

همان‌گونه که در جدول زیر مشاهده می‌شود استان‌های تهران، خراسان رضوی، خوزستان، اصفهان، فارس، آذربایجان شرقی از مهم‌ترین استان‌های صادرکننده کالاهای کشاورزی و دامی به سایر استان‌ها به حساب می‌آیند و همچنین استان‌های تهران، اصفهان، خراسان رضوی، خوزستان، فارس و هرمزگان نیز جزء استان‌های واردکننده گروه کالایی کشاورزی و دامی از سایر استان‌ها هستند.

جدول ۴۱: وضعیت جریان گروه کالایی کشاورزی و دامی در سطح استان‌های کشور

واردکننده گروه کشاورزی و دامی			صادرکننده گروه کشاورزی و دامی			استان
رتبه	درصد	تعداد جریان ورودی کالا	رتبه	درصد	تعداد جریان خروجی کالا	
۱	۱۲,۷۷	۶۹۷,۰۲۶	۱	۱۰,۵۵	۵۷۵,۸۶۸	تهران
۲	۹,۱۳	۴۹۸,۲۶۳	۴	۷,۶۱	۴۱۵,۶۶۲	اصفهان
۳	۷,۰۵	۳۸۵,۱۰۷	۲	۸,۹۳	۴۸۷,۷۵۸	خراسان رضوی
۴	۶,۶۲	۳۶۱,۳۳۱	۳	۸,۸۷	۴۸۴,۵۰۶	خوزستان
۵	۶,۱۹	۳۳۷,۸۴۰	۵	۷,۰۳	۳۸۳,۸۲۳	فارس
۶	۶,۰۳	۳۲۹,۳۸۷	۹	۴,۱۷	۲۲۷,۸۲۶	هرمزگان
۷	۵,۴۴	۲۹۷,۲۲۵	۷	۴,۵۰	۲۴۵,۹۵۰	مازندران
۸	۴,۴۶	۲۴۳,۲۹۴	۶	۴,۵۷	۲۴۹,۲۴۵	آذربایجان شرقی
۹	۳,۵۱	۱۹۱,۹۰۲	۱۱	۳,۶۲	۱۹۷,۵۰۴	آذربایجان غربی
۱۰	۳,۳۳	۱۸۱,۶۸۰	۱۷	۲,۰۰	۱۰۹,۳۴۹	البرز
۱۱	۲,۹۸	۱۶۲,۹۲۷	۱۲	۳,۵۰	۱۹۰,۸۵۱	کرمان
۱۲	۲,۸۳	۱۵۴,۵۵۴	۲۱	۱,۵۵	۸۴,۳۸۱	کرمانشاه
۱۳	۲,۳۹	۱۳۰,۶۹۵	۱۶	۲,۱۹	۱۱۹,۳۹۷	گیلان
۱۴	۲,۳۳	۱۲۷,۳۷۶	۲۲	۱,۵۱	۸۲,۶۵۸	سیستان و بلوچستان
۱۵	۲,۲۵	۱۲۲,۹۹۱	۱۰	۳,۸۵	۲۱۰,۳۰۲	مرکزی
۱۶	۲,۱۴	۱۱۶,۸۱۷	۱۳	۲,۵۴	۱۳۸,۸۸۸	قزوین
۱۷	۲,۰۶	۱۱۲,۵۰۳	۱۴	۲,۳۷	۱۲۹,۶۰۰	همدان
۱۸	۱,۸۶	۱۰۱,۵۶۳	۲۴	۱,۳۹	۷۵,۷۷۰	قم
۱۹	۱,۸۵	۱۰۰,۸۱۷	۸	۴,۲۱	۲۲۹,۶۵۴	یزد
۲۰	۱,۸۴	۱۰۰,۳۶۷	۱۹	۱,۷۱	۹۳,۲۶۲	زنجان
۲۱	۱,۷۷	۹۶,۶۵۵	۲۵	۱,۳۴	۷۳,۲۸۱	کردستان
۲۲	۱,۶۹	۹۲,۲۵۱	۱۸	۱,۷۸	۹۷,۱۲۷	بوشهر
۲۳	۱,۵۱	۸۲,۲۱۵	۲۰	۱,۶۴	۸۹,۴۳۱	گلستان
۲۴	۱,۳۱	۷۱,۵۶۸	۲۷	۱,۱۵	۶۲,۶۴۴	خراسان جنوبی
۲۵	۱,۲۸	۶۹,۷۳۴	۲۳	۱,۴۲	۷۷,۶۲۳	لرستان
۲۶	۱,۱۷	۶۳,۸۶۳	۲۶	۱,۲۱	۶۵,۹۷۳	اردبیل
۲۷	۱,۱۳	۶۱,۷۸۲	۳۰	۰,۵۷	۳۱,۰۸۳	ایلام
۲۸	۰,۹۹	۵۴,۳۰۸	۱۵	۲,۲۰	۱۲۰,۱۳۱	سمنان
۲۹	۰,۸۲	۴۴,۹۶۵	۲۹	۰,۹۲	۵۰,۳۱۸	چهارمحال و بختیاری
۳۰	۰,۸۱	۴۴,۳۵۰	۲۸	۰,۹۵	۵۱,۶۰۲	خراسان شمالی
۳۱	۰,۴۵	۲۴,۴۰۲	۳۱	۰,۱۵	۸,۲۹۱	کهگیلویه و بویراحمد

نظام سکونتهای و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتهای)

واردکننده گروه کشاورزی و دامی			صادرکننده گروه کشاورزی و دامی			استان
رتبه	درصد	تعداد جریان ورودی کالا	رتبه	درصد	تعداد جریان خروجی کالا	
-	۱۰۰,۰۰	۵,۴۵۹,۷۵۸	-	۱۰۰,۰۰	۵,۴۵۹,۷۵۸	مجموع

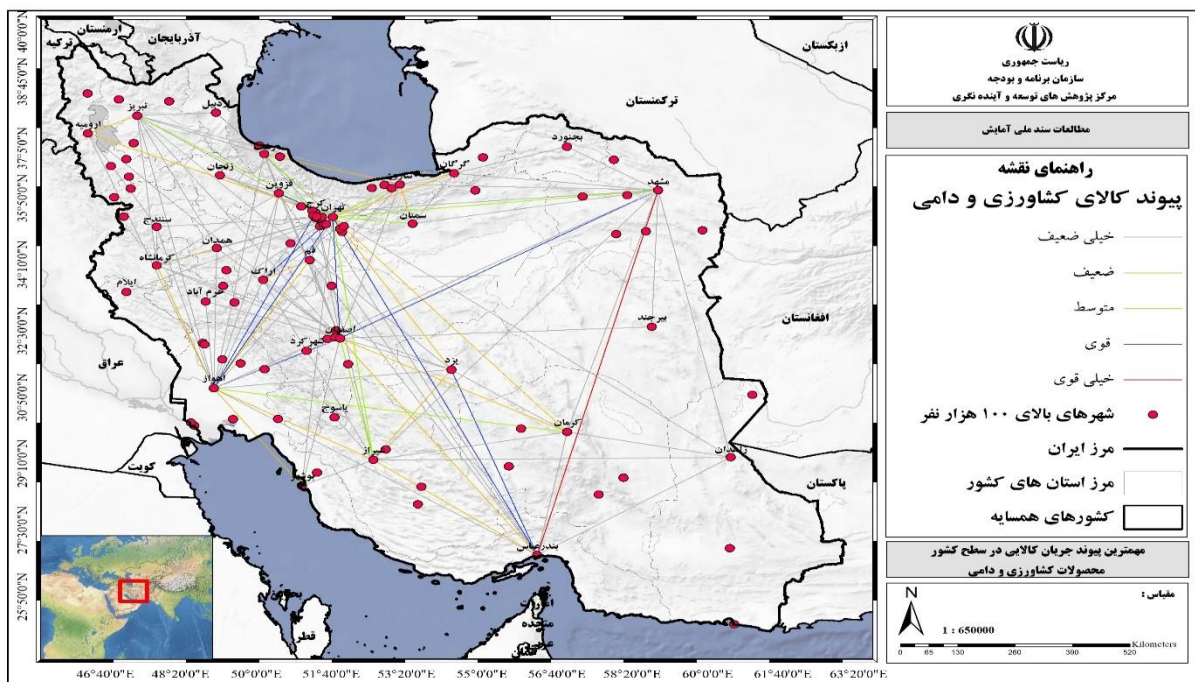
منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳

جدول ۴۲ و نقشه ۴۲ مهم‌ترین جریانات گروه کالایی کشاورزی و دامی در سطح استان‌های کشور را نشان می‌دهد.

جدول ۴۲: مهم‌ترین جریانات گروه کالایی کشاورزی و دامی در سطح استان‌های کشور

استان مبدأ	استان مقصد	تعداد	درصد
خراسان رضوی	هرمزگان	۹۶,۰۳۲	۰.۵۴
هرمزگان	تهران	۶۱,۴۵۶	۰.۳۴
خراسان رضوی	اصفهان	۵۴,۸۱۶	۰.۳۱
خوزستان	اصفهان	۵۴,۴۶۵	۰.۳
یزد	هرمزگان	۵۲,۸۱۷	۰.۳
تهران	اصفهان	۵۲,۶۵۳	۰.۲۹
تهران	خراسان رضوی	۵۱,۵۳۷	۰.۲۹
قزوین	تهران	۴۷,۹۶۵	۰.۲۷
خوزستان	تهران	۴۷,۴۰۸	۰.۲۶
خوزستان	البرز	۴۵,۹۳۸	۰.۲۶
مرکزی	تهران	۴۵,۸۸۸	۰.۲۶
اصفهان	تهران	۴۳,۵۴۸	۰.۲۴
تهران	مازندران	۴۳,۳۳۱	۰.۲۴

منبع: مجری طرح بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳



نقشه ۴۲: مهم‌ترین پیوند جریان کالایی محصولات کشاورزی و دامی در سطح کشور

جریان‌های گروه‌های کالاهای فلزی

همان‌گونه که در جدول ۴۳ مشاهده می‌شود استان‌های تهران، اصفهان، فارس، خوزستان، خراسان رضوی جزء مهم‌ترین استان‌های صادرکننده کالاهای فلزی به سایر استان‌ها به حساب می‌آیند. همچنین استان‌های تهران، خوزستان، اصفهان، فارس، خراسان رضوی و هرمزگان نیز جزء استان‌های واردکننده گروه کالایی فلزی از سایر استان‌ها هستند.

جدول ۴۳: وضعیت جریان گروه کالایی فلزی در سطح استان‌های کشور

رتبه	واردکننده گروه محصولات فلزی		رتبه	صادرکننده گروه محصولات فلزی		استان
	درصد	تعداد جریان ورودی کالا		درصد	تعداد جریان خروجی کالا	
۱	۱۲٫۹۱	۲۱۵٫۴۶۰	۱	۱۰٫۸۶	۱۸۱٫۲۸۷	تهران
۲	۸٫۰۴	۱۳۴٫۱۳۹	۴	۶٫۷۵	۱۱۲٫۶۷۷	خوزستان
۳	۷٫۲۷	۱۲۱٫۳۸۴	۲	۱۰٫۱۱	۱۶۸٫۸۲۸	اصفهان
۴	۷٫۱۸	۱۱۹٫۷۷۶	۳	۷٫۴۵	۱۲۴٫۳۸۴	فارس
۵	۶٫۴۰	۱۰۶٫۸۷۲	۵	۶٫۳۲	۱۰۵٫۵۵۵	خراسان رضوی
۶	۵٫۳۴	۸۹٫۱۳۰	۱۱	۳٫۵۸	۵۹٫۷۶۵	هرمزگان
۷	۴٫۶۵	۷۷٫۵۴۲	۱۰	۴٫۲۰	۷۰٫۱۶۴	مازندران
۸	۴٫۴۵	۷۴٫۲۰۶	۸	۴٫۳۹	۷۳٫۲۵۰	آذربایجان شرقی
۹	۳٫۵۰	۵۸٫۴۴۱	۱۹	۱٫۹۰	۳۱٫۷۵۹	کرمانشاه
۱۰	۳٫۳۰	۵۵٫۰۲۹	۹	۴٫۳۱	۷۱٫۹۳۰	کرمان
۱۱	۲٫۹۹	۴۹٫۹۱۶	۶	۶٫۰۷	۱۰۱٫۲۴۸	یزد
۱۲	۲٫۸۳	۴۷٫۳۱۸	۱۶	۲٫۱۵	۳۵٫۹۶۷	سیستان و بلوچستان
۱۳	۲٫۸۱	۴۶٫۹۶۷	۱۴	۲٫۳۰	۳۸٫۴۱۵	گیلان
۱۴	۲٫۷۴	۴۵٫۷۷۳	۱۳	۲٫۴۸	۴۱٫۴۱۶	آذربایجان غربی
۱۵	۲٫۵۲	۴۲٫۰۱۲	۱۲	۲٫۹۳	۴۸٫۸۷۹	همدان
۱۶	۲٫۴۰	۴۰٫۰۱۲	۲۰	۱٫۸۴	۳۰٫۷۸۴	کردستان
۱۷	۲٫۳۱	۳۸٫۴۹۴	۲۱	۱٫۷۸	۲۹٫۷۲۴	البرز
۱۸	۲٫۰۹	۳۴٫۹۳۰	۱۵	۲٫۲۴	۳۷٫۴۶۲	قزوین
۱۹	۱٫۹۴	۳۲٫۴۱۵	۲۲	۱٫۶۰	۲۶٫۶۴۴	بوشهر
۲۰	۱٫۸۹	۳۱٫۵۳۶	۲۳	۱٫۳۹	۲۳٫۱۹۱	گلستان
۲۱	۱٫۷۶	۲۹٫۳۳۶	۷	۴٫۵۲	۷۵٫۴۰۳	مرکزی
۲۲	۱٫۵۴	۲۵٫۶۵۰	۱۸	۱٫۹۶	۳۲٫۷۷۱	قم
۲۳	۱٫۳۱	۲۱٫۸۶۰	۲۸	۰٫۸۷	۱۴٫۵۴۰	زنجان
۲۴	۱٫۲۸	۲۱٫۴۳۷	۳۰	۰٫۸۴	۱۳٫۹۶۶	خراسان شمالی
۲۵	۱٫۲۱	۲۰٫۱۲۰	۲۹	۰٫۸۵	۱۴٫۱۹۵	ایلام
۲۶	۱٫۰۹	۱۸٫۲۰۵	۲۴	۱٫۲۵	۲۰٫۸۸۹	لرستان
۲۷	۱٫۰۶	۱۷٫۷۳۷	۲۵	۱٫۱۴	۱۸٫۹۷۳	خراسان جنوبی
۲۸	۱٫۰۵	۱۷٫۴۴۶	۲۷	۰٫۸۹	۱۴٫۷۸۲	اردبیل
۲۹	۱٫۰۱	۱۶٫۸۰۷	۱۷	۱٫۹۹	۳۳٫۱۷۳	سمنان
۳۰	۰٫۸۱	۱۳٫۵۱۹	۲۶	۰٫۸۹	۱۴٫۸۴۴	چهارمحال و بختیاری
۳۱	۰٫۳۵	۵٫۷۶۱	۳۱	۰٫۱۴	۲٫۳۵۵	کهگیلویه و بویراحمد
-	۱۰۰٫۰۰	۱٫۶۶۹٫۲۲۰	-	۱۰۰٫۰۰	۱٫۶۶۹٫۲۲۰	مجموع

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳

جدول ۴۴ مهم‌ترین جریانات گروه کالایی فلزی در سطح استان‌های کشور را نشان می‌دهد.

جدول ۴۴: مهم‌ترین جریان گروه کالایی فلزی در سطح استان‌های کشور

استان مبدأ	استان مقصد	تعداد	درصد
اصفهان	تهران	۳۹,۴۹۶	۰.۲۲
یزد	خوزستان	۳۲,۵۵۷	۰.۱۸
مرکزی	تهران	۳۱,۹۴۲	۰.۱۸
اصفهان	هرمزگان	۳۰,۶۸۳	۰.۱۷
تهران	اصفهان	۲۷,۳۱۴	۰.۱۵
کرمان	اصفهان	۱۸,۴۴۳	۰.۱
تهران	خراسان رضوی	۱۳,۴۰۶	۰.۰۷
تهران	آذربایجان شرقی	۱۱,۲۰۹	۰.۰۶
تهران	فارس	۱۰,۹۶۰	۰.۰۶
البرز	تهران	۱۰,۷۸۱	۰.۰۶

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳

جریانات گروه‌های کالاهای ساختمانی و معدنی

همان‌گونه که در جدول ۴۵ مشاهده می‌شود استان‌های اصفهان، تهران، هرمزگان، خوزستان، فارس و خراسان رضوی مهم‌ترین استان‌های صادرکننده کالاهای ساختمانی و معدنی به سایر استان‌ها به حساب می‌آیند و همین‌طور استان‌های تهران، اصفهان، خراسان رضوی، فارس، خوزستان، هرمزگان و مازندران نیز جزء استان‌های واردکننده گروه کالایی ساختمانی و معدنی از سایر استان‌ها هستند.

جدول ۴۵: وضعیت جریان گروه کالایی ساختمانی و معدنی در سطح استان‌های کشور

استان	صادرکننده گروه ساختمانی و معدنی		واردکننده گروه ساختمانی و معدنی	
	تعداد جریان خروجی کالا	درصد	رتبه	رتبه
تهران	۲۳۵,۳۱۳	۹,۹۰	۲	۱
اصفهان	۲۵۸,۸۹۱	۱۰,۸۹	۱	۲
خراسان رضوی	۱۵۴,۰۴۳	۶,۴۸	۶	۳
فارس	۱۶۸,۶۱۸	۷,۰۹	۵	۴
خوزستان	۱۷۵,۳۹۲	۷,۳۸	۴	۵
هرمزگان	۱۷۹,۱۱۶	۷,۵۳	۳	۶
مازندران	۱۱۸,۹۱۸	۵,۰۰	۸	۷
آذربایجان شرقی	۱۲۰,۹۷۶	۵,۰۹	۷	۸
کرمان	۷۴,۱۸۸	۳,۱۲	۱۰	۹
کرمانشاه	۵۵,۲۱۹	۲,۳۲	۱۴	۱۰
آذربایجان غربی	۶۹,۴۵۷	۲,۹۲	۱۲	۱۱
گیلان	۴۱,۰۹۵	۱,۷۳	۲۰	۱۲
البرز	۴۳,۲۱۳	۱,۸۲	۱۸	۱۳
کردستان	۴۵,۳۶۰	۱,۹۱	۱۷	۱۴
سیستان و بلوچستان	۳۳,۳۴۳	۱,۴۰	۲۲	۱۵
همدان	۵۷,۸۹۸	۲,۴۳	۱۳	۱۶
مرکزی	۷۱,۳۷۸	۳,۰۰	۱۱	۱۷

واردکننده گروه ساختمانی و معدنی			صادرکننده گروه ساختمانی و معدنی			استان
رتبه	درصد	تعداد جریان ورودی کالا	رتبه	درصد	تعداد جریان خروجی کالا	
۱۸	۱,۸۸	۴۴,۶۷۵	۹	۴,۱۷	۹۹,۰۴۲	یزد
۱۹	۱,۷۸	۴۲,۲۱۶	۱۵	۲,۱۸	۵۱,۸۵۷	قزوین
۲۰	۱,۶۳	۳۸,۷۷۹	۱۶	۲,۱۷	۵۱,۵۸۳	سمنان
۲۱	۱,۶۲	۳۸,۴۱۰	۲۴	۱,۳۰	۳۰,۸۰۸	بوشهر
۲۲	۱,۴۳	۳۴,۰۳۸	۱۹	۱,۷۴	۴۱,۴۸۳	گلستان
۲۳	۱,۴۳	۳۴,۰۲۸	۲۱	۱,۵۳	۳۶,۳۴۸	قم
۲۴	۱,۳۳	۳۱,۶۸۴	۲۷	۰,۸۹	۲۱,۱۱۴	ایلام
۲۵	۱,۳۲	۳۱,۵۰۵	۲۳	۱,۳۹	۳۳,۰۰۹	لرستان
۲۶	۱,۰۸	۲۵,۶۸۲	۲۵	۱,۰۰	۲۳,۸۱۱	زنجان
۲۷	۱,۰۷	۲۵,۵۰۸	۲۸	۰,۸۷	۲۰,۷۸۵	خراسان شمالی
۲۸	۱,۰۷	۲۵,۴۴۵	۲۹	۰,۸۷	۲۰,۶۶۰	خراسان جنوبی
۲۹	۰,۹۴	۲۲,۲۸۹	۲۶	۰,۹۲	۲۱,۷۶۸	اردبیل
۳۰	۰,۹۳	۲۲,۱۰۱	۳۰	۰,۸۱	۱۹,۱۶۳	چهارمحال و بختیاری
۳۱	۰,۳۷	۸,۷۷۵	۳۱	۰,۱۶	۳,۹۱۰	کهگیلویه و بویراحمد
-	۱۰۰,۰۰	۲,۳۷۷,۷۵۹	-	۱۰۰,۰۰	۲,۳۷۷,۷۵۹	مجموع

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳

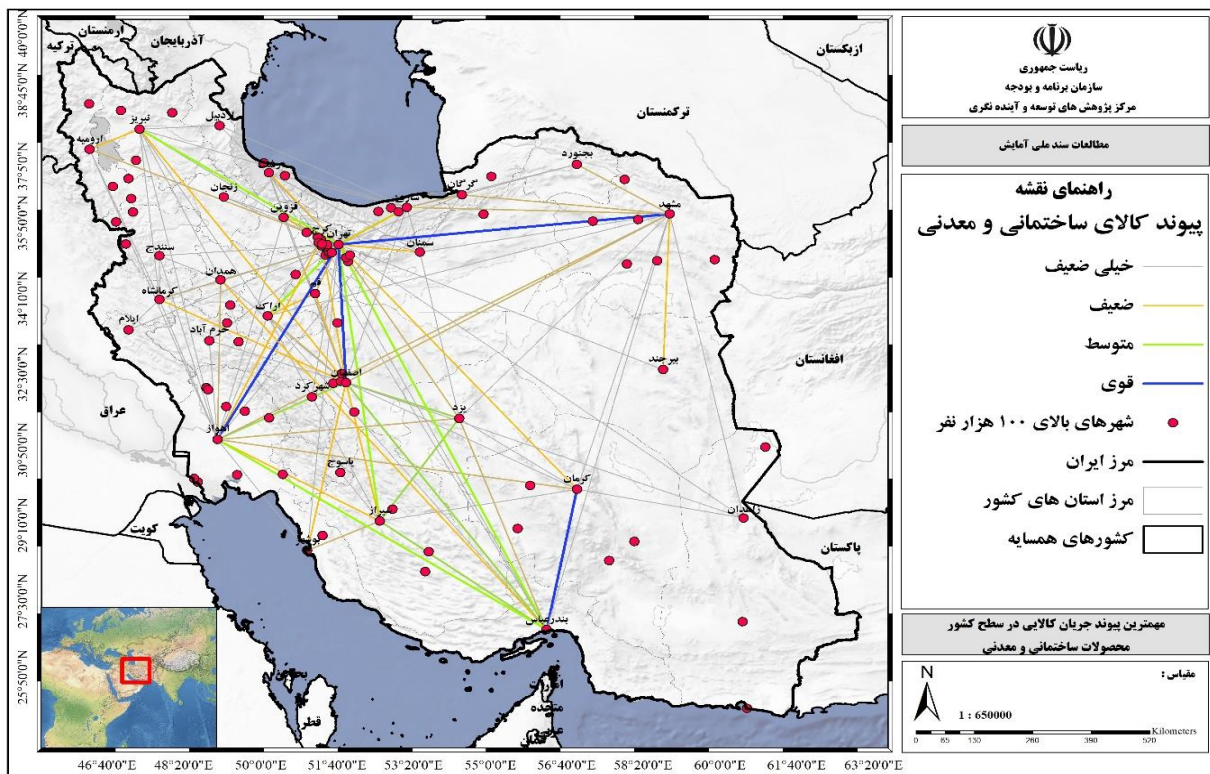
جدول ۴۶ و نقشه ۴۳ مهم‌ترین جریان‌های گروه کالایی ساختمانی و معدنی در سطح استان‌های کشور را نشان می‌دهد.

جدول ۴۶: مهم‌ترین جریان‌های گروه کالایی ساختمانی و معدنی در سطح استان‌های کشور

درصد	تعداد	استان مقصد	استان مبدأ
۰,۲	۳۶,۰۳۶	تهران	اصفهان
۰,۲	۳۵,۹۹۲	تهران	خوزستان
۰,۱۹	۳۳,۵۳۷	کرمان	هرمزگان
۰,۱۵	۲۷,۴۸۶	تهران	خراسان رضوی
۰,۱۴	۲۴,۲۸۶	اصفهان	یزد
۰,۱۴	۲۴,۲۰۹	هرمزگان	فارس
۰,۱۲	۲۱,۹۶۰	آذربایجان شرقی	تهران
۰,۱۲	۲۱,۴۰۳	اصفهان	تهران
۰,۱۲	۲۱,۱۳۴	خوزستان	هرمزگان
۰,۱۲	۲۰,۹۵۸	اصفهان	خوزستان
۰,۱۲	۲۰,۸۴۴	هرمزگان	اصفهان
۰,۱۲	۲۰,۷۴۷	خوزستان	اصفهان
۰,۱۱	۱۹,۹۳۴	تهران	آذربایجان شرقی

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳

نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاه‌ها)



نقشه ۴۳: مهم‌ترین پیوند جریان کالایی محصولات ساختمانی و معدنی در سطح کشور

جریان‌ات گروه‌های کالاهای صنایع سبک

همان‌گونه که در جدول ۴۷ و جدول ۴۸ و نقشه ۴۴ مشاهده می‌شود استان‌های تهران، اصفهان، خوزستان، خراسان رضوی، فارس و آذربایجان شرقی جزء مهم‌ترین استان‌های صادرکننده کالاهای صنایع سبک به سایر استان‌ها به حساب می‌آید و همین‌طور استان‌های تهران، اصفهان، خراسان رضوی، فارس، مازندران نیز جزء استان‌های واردکننده گروه کالایی صنایع سبک از سایر استان‌ها هستند.

جدول ۴۷: وضعیت جریان گروه کالایی صنایع سبک در سطح استان‌های کشور

واردکننده گروه کالایی صنایع سبک			صادرکننده گروه کالایی صنایع سبک			استان
رتبه	درصد	تعداد جریان ورودی کالا	رتبه	درصد	تعداد جریان خروجی کالا	
۱	۱۵,۰۹	۴۳۲,۵۷۳	۱	۱۱,۷۸	۳۳۷,۶۵۶	تهران
۲	۸,۶۸	۲۴۸,۶۹۸	۲	۱۱,۲۵	۳۲۲,۴۰۰	اصفهان
۳	۷,۵۱	۲۱۵,۱۵۱	۴	۶,۶۱	۱۸۹,۵۸۸	خراسان رضوی
۴	۷,۱۹	۲۰۶,۲۰۹	۳	۹,۰۱	۲۵۸,۱۸۸	خوزستان
۵	۶,۲۳	۱۷۸,۵۸۷	۵	۶,۲۶	۱۷۹,۳۵۳	فارس
۶	۵,۳۴	۱۵۳,۰۱۳	۸	۴,۱۷	۱۱۹,۶۱۰	مازندران
۷	۴,۷۳	۱۳۵,۶۴۰	۶	۴,۳۷	۱۲۵,۱۳۶	آذربایجان شرقی
۸	۳,۴۰	۹۷,۳۶۲	۱۰	۳,۶۸	۱۰۵,۵۶۴	هرمزگان
۹	۳,۳۰	۹۴,۷۱۴	۷	۴,۲۸	۱۲۲,۶۲۳	یزد
۱۰	۳,۰۹	۸۸,۶۴۷	۱۱	۳,۱۳	۸۹,۸۶۱	کرمان
۱۱	۲,۸۸	۸۲,۵۶۹	۱۷	۲,۰۲	۵۷,۸۶۷	گیلان

واردکننده گروه کالایی صنایع سبک			صادرکننده گروه کالایی صنایع سبک			استان
رتبه	درصد	تعداد جریان ورودی کالا	رتبه	درصد	تعداد جریان خروجی کالا	
۱۲	۲.۸۶	۸۱.۹۸۳	۲۳	۱.۵۱	۴۳.۱۹۱	کرمانشاه
۱۳	۲.۷۹	۷۹.۹۴۲	۱۶	۲.۲۱	۶۳.۳۹۰	قزوین
۱۴	۲.۶۷	۷۶.۵۰۱	۱۳	۲.۲۹	۶۵.۷۶۳	آذربایجان غربی
۱۵	۲.۵۱	۷۱.۹۶۵	۱۸	۱.۸۷	۵۳.۴۸۵	البرز
۱۶	۲.۴۶	۷۰.۵۰۱	۱۹	۱.۶۷	۴۷.۷۶۰	سیستان و بلوچستان
۱۷	۲.۱۸	۶۲.۴۸۳	۹	۳.۷۷	۱۰۸.۱۰۵	مرکزی
۱۸	۱.۷۴	۴۹.۹۰۴	۱۲	۳.۰۲	۸۶.۵۰۹	همدان
۱۹	۱.۶۹	۴۸.۴۳۹	۲۴	۱.۴۲	۴۰.۶۱۴	قم
۲۰	۱.۶۷	۴۷.۹۰۹	۱۵	۲.۲۴	۶۴.۲۲۲	بوشهر
۲۱	۱.۵۶	۴۴.۷۴۵	۲۱	۱.۶۱	۴۶.۰۸۳	کردستان
۲۲	۱.۵۵	۴۴.۵۲۰	۲۲	۱.۵۵	۴۴.۴۸۵	گلستان
۲۳	۱.۲۹	۳۶.۸۹۶	۲۶	۱.۲۲	۳۴.۸۲۹	ایلام
۲۴	۱.۲۵	۳۵.۹۶۰	۱۴	۲.۲۴	۶۴.۳۲۸	سمنان
۲۵	۱.۱۶	۳۳.۳۵۶	۲۵	۱.۴۰	۴۰.۲۴۶	لرستان
۲۶	۱.۱۱	۳۱.۸۲۹	۲۰	۱.۶۲	۴۶.۵۶۷	زنجان
۲۷	۱.۰۶	۳۰.۳۱۲	۲۷	۱.۰۷	۳۰.۵۹۳	خراسان جنوبی
۲۸	۰.۹۵	۲۷.۱۲۵	۲۹	۰.۸۱	۲۳.۱۳۲	اردبیل
۲۹	۰.۸۴	۲۴.۰۰۹	۲۸	۰.۹۰	۲۵.۹۱۷	خراسان شمالی
۳۰	۰.۷۴	۲۱.۱۴۸	۳۰	۰.۷۶	۲۱.۷۲۸	چهارمحال و بختیاری
۳۱	۰.۴۸	۱۳.۸۴۱	۳۱	۰.۲۷	۷.۷۳۸	کهگیلویه و بویراحمد
-	۱۰۰.۰۰	۲۸۶۶.۵۳۱	-	۱۰۰.۰۰	۲۸۶۶.۵۳۱	مجموع

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳

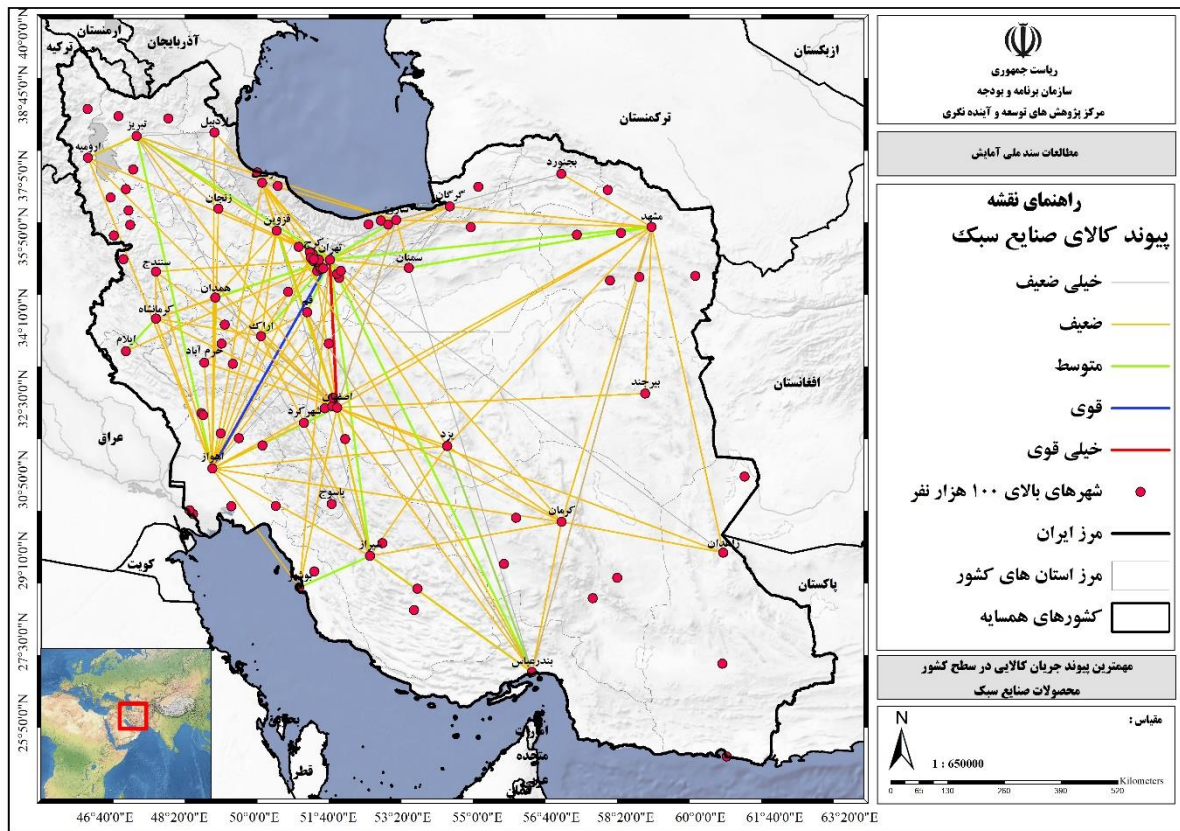
جدول ۴۸ مهم‌ترین جریان‌های گروه کالایی صنایع سبک در سطح استان‌های کشور را نشان می‌دهد.

جدول ۴۸: مهم‌ترین جریان‌های گروه کالایی صنایع سبک در سطح استان‌های کشور

درصد	تعداد	استان مقصد	استان مبدأ
۰.۳۶	۶۵،۱۰۸	تهران	اصفهان
۰.۲۸	۵۰،۵۲۹	تهران	خوزستان
۰.۱۶	۲۹،۲۸۱	اصفهان	تهران
۰.۱۵	۲۶،۲۵۷	تهران	مرکزی
۰.۱۴	۲۵،۳۸۳	مازندران	تهران
۰.۱۴	۲۴،۶۹۸	تهران	فارس
۰.۱۲	۲۰،۷۲۲	خراسان رضوی	تهران
۰.۱۱	۱۹،۸۹۱	فارس	بوشهر
۰.۱۱	۱۹،۸۴۷	خوزستان	همدان
۰.۱۱	۱۹،۴۱۸	تهران	آذربایجان شرقی
۰.۱۱	۱۹،۲۹۴	تهران	خراسان رضوی

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳

نظام سکونگهای و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونگاهها)



نقشه ۴۴: مهم‌ترین پیوند جریان کالایی محصولات صنایع سبک در سطح کشور

جریان‌های گروه‌های کالاهای ماشین‌آلات و قطعات یدکی

همان‌گونه که در جدول ۴۹ مشاهده می‌شود استان‌های تهران، اصفهان، خراسان رضوی، فارس، خوزستان، هرمزگان، آذربایجان شرقی و مرکزی جزء مهم‌ترین استان‌های صادرکننده کالاهای ماشین‌آلات و قطعات یدکی به سایر استان‌ها به حساب می‌آیند و همین‌طور استان‌های تهران، اصفهان، فارس، خراسان رضوی و خوزستان نیز جزء استان‌های واردکننده گروه کالایی ماشین‌آلات و قطعات یدکی از سایر استان‌ها هستند.

جدول ۴۹: وضعیت جریان گروه کالایی ماشین‌آلات و قطعات یدکی در سطح استان‌های کشور

واردکننده گروه ماشین‌آلات و قطعات یدکی			صادرکننده گروه ماشین‌آلات و قطعات یدکی			استان
رتبه	درصد	تعداد جریان ورودی کالا	رتبه	درصد	تعداد جریان خروجی کالا	
۱	۱۶٫۴۷	۳۴۲٫۷۷۶	۱	۱۲٫۴۳	۲۵۸٫۷۴۱	تهران
۲	۹٫۶۲	۲۰۰٫۲۵۸	۲	۱۱٫۱۸	۲۳۲٫۷۰۸	اصفهان
۳	۷٫۳۱	۱۵۲٫۱۸۷	۴	۷٫۲۷	۱۵۱٫۳۹۰	فارس
۴	۷٫۰۷	۱۴۷٫۱۹۶	۳	۷٫۸۲	۱۶۲٫۷۱۷	خراسان رضوی
۵	۶٫۱۷	۱۲۸٫۳۶۸	۵	۶٫۲۰	۱۲۹٫۰۰۶	خوزستان
۶	۵٫۱۲	۱۰۶٫۵۳۰	۱۰	۳٫۴۸	۷۲٫۳۶۲	مازندران
۷	۴٫۶۲	۹۶٫۱۳۲	۶	۵٫۰۹	۱۰۵٫۹۶۱	هرمزگان
۸	۴٫۲۲	۸۷٫۸۰۳	۷	۴٫۷۲	۹۸٫۲۵۶	آذربایجان شرقی

واردکننده گروه ماشین‌آلات و قطعات یدکی			صادرکننده گروه ماشین‌آلات و قطعات یدکی			استان
رتبه	درصد	تعداد جریان ورودی کالا	رتبه	درصد	تعداد جریان خروجی کالا	
۹	۳,۳۱	۶۸,۸۳۱	۱۲	۲,۸۶	۵۹,۵۷۷	آذربایجان غربی
۱۰	۲,۶۷	۵۵,۵۸۴	۱۷	۲,۰۸	۴۳,۲۶۰	سیستان و بلوچستان
۱۱	۲,۶۵	۵۵,۱۰۷	۱۹	۱,۷۰	۳۵,۴۴۹	کرمانشاه
۱۲	۲,۶۱	۵۴,۳۳۶	۱۸	۱,۹۶	۴۰,۸۶۹	گیلان
۱۳	۲,۴۸	۵۱,۶۱۶	۱۱	۳,۳۳	۶۹,۲۹۱	کرمان
۱۴	۲,۴۱	۵۰,۲۴۴	۱۶	۲,۰۸	۴۳,۲۸۵	البرز
۱۵	۲,۲۱	۴۶,۰۷۸	۹	۳,۶۸	۷۶,۵۱۵	یزد
۱۶	۲,۱۸	۴۵,۳۳۶	۱۴	۲,۳۹	۴۹,۷۱۹	قزوین
۱۷	۱,۹۱	۳۹,۶۹۹	۲۰	۱,۷۰	۳۵,۳۰۵	همدان
۱۸	۱,۸۵	۳۸,۵۶۵	۸	۴,۳۰	۸۹,۵۶۶	مرکزی
۱۹	۱,۷۵	۳۶,۴۰۴	۲۴	۱,۲۸	۲۶,۵۶۶	گلستان
۲۰	۱,۷۱	۳۵,۶۰۷	۲۱	۱,۶۵	۳۴,۳۹۹	کردستان
۲۱	۱,۶۵	۳۴,۳۱۷	۱۵	۲,۱۳	۴۴,۴۲۱	قم
۲۲	۱,۵۵	۳۲,۱۷۹	۱۳	۲,۴۰	۵۰,۰۴۲	بوشهر
۲۳	۱,۳۰	۲۶,۹۸۶	۲۸	۰,۹۰	۱۸,۶۹۸	خراسان جنوبی
۲۴	۱,۱۹	۲۴,۷۵۸	۲۳	۱,۴۱	۲۹,۲۴۳	لرستان
۲۵	۱,۱۳	۲۳,۴۵۲	۲۲	۱,۶۰	۳۳,۳۸۹	سمنان
۲۶	۱,۰۸	۲۲,۳۷۷	۲۶	۰,۹۵	۱۹,۸۷۱	اردبیل
۲۷	۰,۹۴	۱۹,۴۹۸	۳۰	۰,۴۶	۹,۶۷۴	ایلام
۲۸	۰,۸۷	۱۸,۰۶۳	۲۵	۱,۰۱	۲۱,۰۲۰	زنجان
۲۹	۰,۸۶	۱۷,۸۸۴	۲۷	۰,۹۳	۱۹,۳۷۴	خراسان شمالی
۳۰	۰,۷۱	۱۴,۸۴۳	۲۹	۰,۷۸	۱۶,۲۹۲	چهارمحال و بختیاری
۳۱	۰,۳۹	۸,۰۶۲	۳۱	۰,۲۰	۴,۱۱۰	کهگیلویه و بویراحمد
-	۱۰۰,۰۰	۲,۰۸۱,۰۷۶	-	۱۰۰,۰۰	۲,۰۸۱,۰۷۶	مجموع

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳

جدول ۵۰ و نقشه ۴۵ مهم‌ترین جریان‌ات گروه کالایی ماشین‌آلات و قطعات یدکی در سطح استان‌های کشور را نشان می‌دهد.

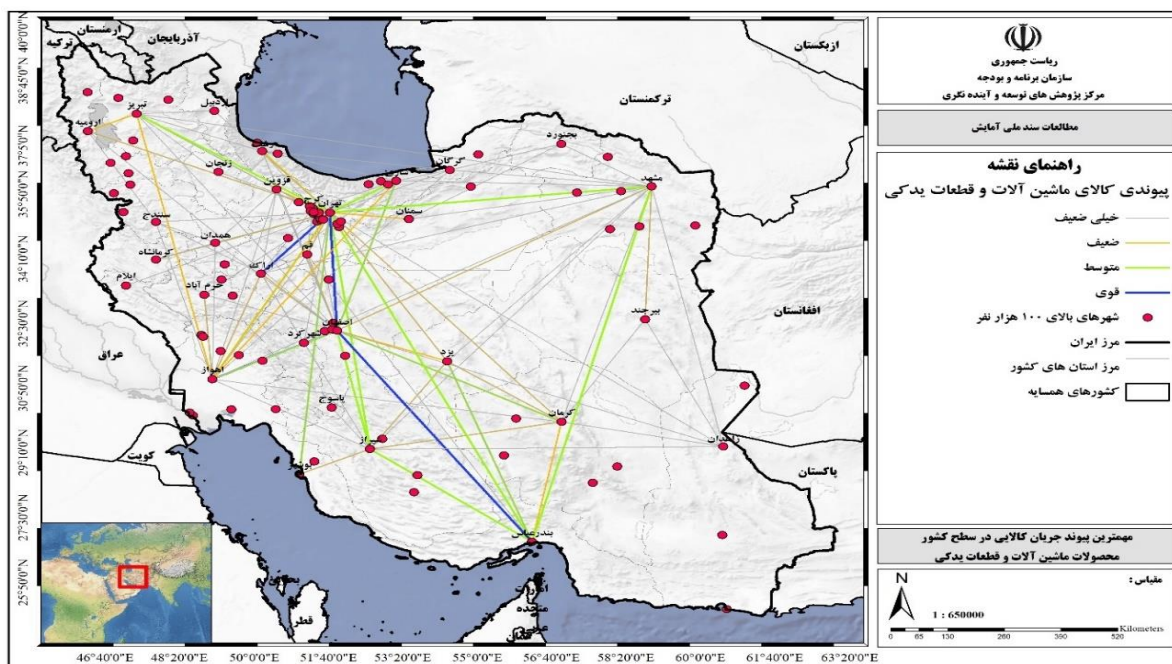
جدول ۵۰: مهم‌ترین جریان‌ات گروه کالایی ماشین‌آلات و قطعات یدکی در سطح استان‌های کشور

درصد	تعداد	استان مقصد	استان مبدا
۰,۲۲	۳۹,۲۴۶	تهران	اصفهان
۰,۱۷	۳۰,۷۳۷	خوزستان	اصفهان
۰,۱۵	۲۷,۶۹۵	تهران	مرکزی
۰,۱۵	۲۶,۰۹۶	اصفهان	هرمزگان
۰,۱۲	۲۱,۴۷۹	تهران	بوشهر
۰,۱۲	۲۰,۹۵۴	هرمزگان	خراسان رضوی
۰,۱۱	۲۰,۲۶۹	تهران	هرمزگان
۰,۱۱	۱۹,۸۴۱	اصفهان	کرمان
۰,۱۱	۱۹,۰۱۱	مازندران	اصفهان

نظام سکونتهای و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتهای)

استان مبدا	استان مقصد	تعداد	درصد
فارس	تهران	۱۸,۶۹۰	۰.۱
تهران	مازندران	۱۷,۹۲۴	۰.۱
خراسان رضوی	تهران	۱۷,۵۴۰	۰.۱
خوزستان	اصفهان	۱۷,۱۷۱	۰.۱

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳



نقشه ۴۵: مهم‌ترین پیوند جریان کالایی محصولات ماشین‌آلات و قطعات یدکی در سطح کشور

جریان‌های گروه‌های کالاهای مواد شیمیایی

همانگونه که در جدول ۵۱ مشاهده می‌شود استان‌های تهران، اصفهان، فارس، خوزستان، خراسان رضوی و هرمزگان جزء مهم‌ترین استان‌های صادرکننده کالاهای مواد شیمیایی به سایر استان‌ها به حساب می‌آیند و همینطور استان‌های تهران، خراسان رضوی، اصفهان، هرمزگان، خوزستان و فارس نیز جزء استان‌های واردکننده گروه کالایی مواد شیمیایی از سایر استان‌ها هستند.

جدول ۵۱: وضعیت جریان گروه کالایی مواد شیمیایی در سطح استان‌های کشور

استان	صادرکننده گروه کالایی مواد شیمیایی			واردکننده گروه کالایی مواد شیمیایی		
	تعداد جریان خروجی کالا	درصد	رتبه	تعداد جریان ورودی کالا	درصد	رتبه
تهران	۱۶۳,۹۰۵	۱۱,۰۶	۱	۱۹۴,۴۷۰	۱۳,۱۲	۱
خراسان رضوی	۱۰۴,۸۸۵	۷,۰۸	۵	۱۰۷,۲۳۵	۷,۲۳	۲
اصفهان	۱۲۹,۳۷۸	۸,۷۳	۲	۱۰۶,۲۰۸	۷,۱۷	۳
هرمزگان	۶۷,۵۲۶	۴,۵۶	۶	۱۰۰,۴۳۱	۶,۷۸	۴
خوزستان	۱۱۰,۲۵۵	۷,۴۴	۴	۸۹,۹۳۱	۶,۰۷	۵
فارس	۱۲۲,۹۱۵	۸,۲۹	۳	۸۸,۸۹۲	۶,۰۰	۶

واردکننده گروه کالایی مواد شیمیایی			صادرکننده گروه کالایی مواد شیمیایی			استان
رتبه	درصد	تعداد جریان ورودی کالا	رتبه	درصد	تعداد جریان خروجی کالا	
۷	۴,۸۲	۷۱,۴۳۴	۱۱	۴,۰۴	۵۹,۸۹۵	مازندران
۸	۴,۷۶	۷۰,۴۹۲	۸	۴,۱۹	۶۲,۱۶۸	البرز
۹	۳,۹۹	۵۹,۱۶۰	۱۰	۴,۰۶	۶۰,۲۳۴	آذربایجان شرقی
۱۰	۳,۵۰	۵۱,۸۰۴	۱۷	۱,۹۴	۲۸,۷۴۸	کرمانشاه
۱۱	۳,۳۰	۴۸,۹۰۱	۱۵	۲,۴۷	۳۶,۵۶۶	سیستان و بلوچستان
۱۲	۲,۹۳	۴۳,۵۰۱	۷	۴,۴۰	۶۵,۱۵۳	کرمان
۱۳	۲,۵۱	۳۷,۲۴۰	۱۶	۲,۰۴	۳۰,۲۸۶	گیلان
۱۴	۲,۵۰	۳۷,۰۵۷	۱۴	۲,۷۲	۴۰,۲۷۱	آذربایجان غربی
۱۵	۲,۴۲	۳۵,۸۱۵	۹	۴,۱۷	۶۱,۸۱۵	مرکزی
۱۶	۲,۲۶	۳۳,۴۷۶	۱۲	۳,۴۵	۵۱,۱۹۷	یزد
۱۷	۲,۲۵	۳۳,۳۱۲	۲۰	۱,۷۱	۲۵,۳۳۵	همدان
۱۸	۲,۲۴	۳۳,۲۴۳	۱۹	۱,۷۱	۲۵,۳۵۴	بوشهر
۱۹	۱,۸۰	۲۶,۷۴۲	۲۲	۱,۶۳	۲۴,۱۳۳	قم
۲۰	۱,۷۴	۲۵,۸۵۴	۱۳	۲,۸۸	۴۲,۶۴۱	قزوین
۲۱	۱,۶۴	۲۴,۳۰۴	۲۸	۰,۷۵	۱۱,۱۱۳	زنجان
۲۲	۱,۵۸	۲۳,۳۸۹	۲۳	۱,۶۰	۲۳,۶۹۱	گلستان
۲۳	۱,۵۵	۲۲,۹۸۷	۱۸	۱,۷۲	۲۵,۴۵۷	کردستان
۲۴	۱,۳۳	۱۹,۷۷۲	۲۴	۱,۵۷	۲۳,۲۶۲	لرستان
۲۵	۱,۱۷	۱۷,۳۸۳	۲۷	۰,۸۰	۱۱,۸۸۴	چهارمحال و بختیاری
۲۶	۱,۰۸	۱۵,۹۷۰	۲۹	۰,۶۶	۹,۷۴۲	خراسان جنوبی
۲۷	۱,۰۶	۱۵,۷۷۸	۲۵	۱,۱۱	۱۶,۴۵۲	اردبیل
۲۸	۰,۹۷	۱۴,۴۰۴	۳۰	۰,۵۵	۸,۱۲۶	ایلام
۲۹	۰,۹۴	۱۳,۸۶۰	۲۱	۱,۶۸	۲۴,۹۳۷	سمنان
۳۰	۰,۸۱	۱۲,۰۴۶	۲۶	۰,۸۲	۱۲,۲۱۹	خراسان شمالی
۳۱	۰,۴۸	۷,۰۸۴	۳۱	۰,۱۸	۲,۶۳۲	کهگیلویه و بویراحمد
-	۱۰۰,۰۰	۱,۴۸۲,۱۷۵	-	۱۰۰,۰۰	۱,۴۸۲,۱۷۵	مجموع

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳

جدول ۵۲ و نقشه ۴۶ مهم‌ترین جریان‌های گروه کالایی مواد شیمیایی در سطح استان‌های کشور را نشان می‌دهد.

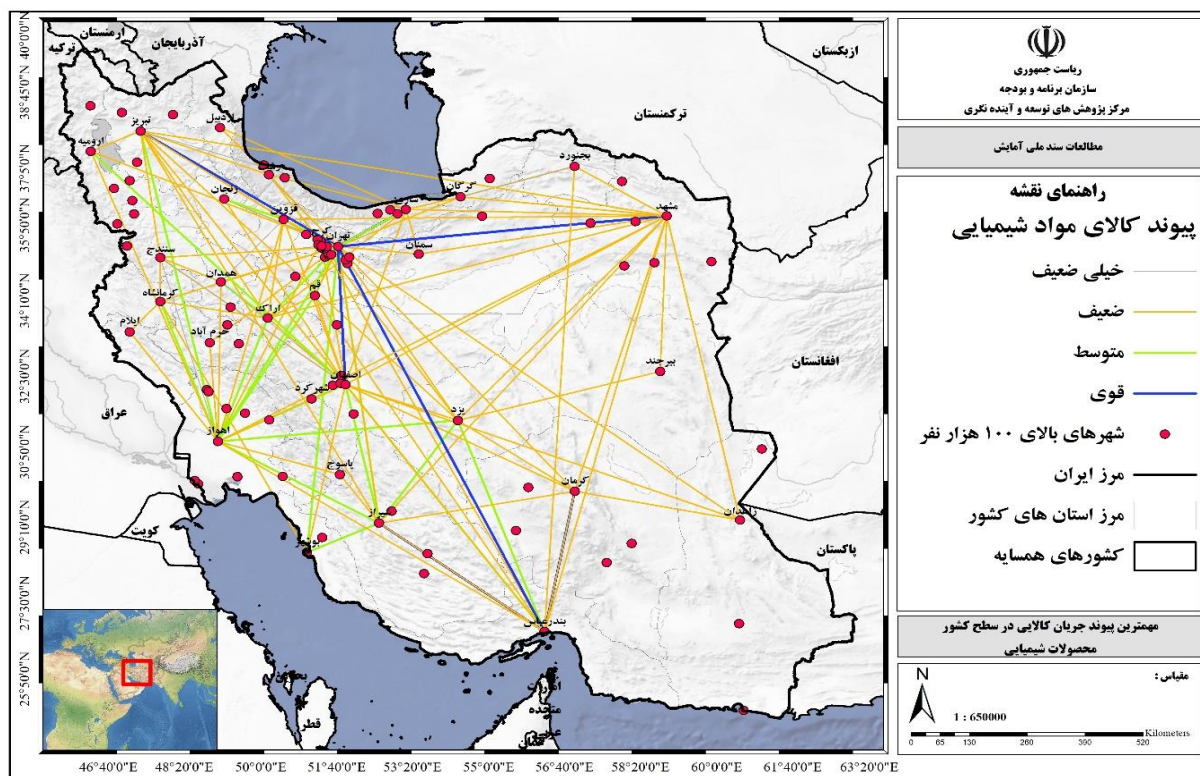
جدول ۵۲: مهم‌ترین جریان‌های گروه کالایی مواد شیمیایی در سطح استان‌های کشور

درصد	تعداد	استان مقصد	استان مبدا
۰.۱۵	۲۷,۱۹۹	هرمزگان	کرمان
۰.۱۲	۲۱,۸۷۹	تهران	هرمزگان
۰.۱۱	۱۹,۶۷۲	هرمزگان	فارس
۰.۱۱	۱۹,۰۲۶	تهران	خراسان رضوی
۰.۱	۱۸,۳۴۱	اصفهان	تهران
۰.۱	۱۷,۶۴۷	تهران	اصفهان
۰.۰۹	۱۵,۳۹۷	مازندران	تهران
۰.۰۹	۱۵,۳۳۹	تهران	آذربایجان شرقی

نظام سکونتهای و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتهای)

۰.۰۷	۱۲,۷۲۳	بوشهر	فارس
۰.۰۷	۱۱,۹۸۷	فارس	اصفهان

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳



نقشه ۴۶: مهم‌ترین پیوند جریان کالایی محصولات شیمیایی در سطح کشور

مهمترین جریانات گروه‌های کالاهای کاغذ و چوب

همانگونه که در جدول ۵۳ مشاهده می‌شود استان‌های تهران، اصفهان، خراسان رضوی، فارس، خوزستان و آذربایجان شرقی جزء مهم‌ترین استان‌های صادرکننده کالاهای کاغذ و چوب به سایر استان‌ها به حساب می‌آیند و همینطور استان‌های تهران، خوزستان، خراسان رضوی، اصفهان، فارس و مازندران نیز جزء استان‌های واردکننده گروه کالایی کاغذ و چوب از سایر استان‌ها هستند.

جدول ۵۳: وضعیت جریان گروه کالایی کاغذ و چوب در سطح استان‌های کشور

واردکننده گروه کالایی کاغذ و چوب			صادرکننده گروه کالایی کاغذ و چوب			استان
رتبه	درصد	تعداد جریان ورودی کالا	رتبه	درصد	تعداد جریان خروجی کالا	
۱	۱۵,۳۶	۱۲۷,۳۴۴	۱	۱۱,۳۱	۹۳,۷۷۵	تهران
۲	۸,۴۳	۶۹,۹۱۰	۵	۵,۹۱	۴۹,۰۱۸	خوزستان
۳	۸,۲۷	۶۸,۵۶۸	۳	۸,۶۷	۷۱,۸۸۱	خراسان رضوی
۴	۷,۹۶	۶۶,۰۱۲	۲	۸,۷۷	۷۲,۷۰۱	اصفهان
۵	۵,۵۸	۴۶,۲۷۰	۴	۶,۳۹	۵۲,۹۳۶	فارس
۶	۵,۵۱	۴۵,۷۰۲	۱۱	۳,۵۶	۲۹,۴۸۰	مازندران

۷	۵,۳۶	۴۴,۴۲۰	۱۰	۳,۷۳	۳۰,۹۲۵	کرمانشاه
۸	۴,۳۷	۳۶,۲۵۱	۶	۵,۸۱	۴۸,۱۶۵	آذربایجان شرقی
۹	۳,۱۱	۲۵,۷۵۷	۱۸	۱,۸۹	۱۵,۶۹۰	البرز
۱۰	۳,۰۷	۲۵,۴۵۲	۹	۴,۸۳	۴۰,۰۶۸	کرمان
۱۱	۲,۸۵	۲۳,۵۸۸	۱۹	۱,۷۶	۱۴,۵۵۵	گیلان
۱۲	۲,۸۴	۲۳,۵۳۲	۱۵	۲,۴۵	۲۰,۲۹۵	آذربایجان غربی
۱۳	۲,۶۶	۲۲,۰۶۰	۲۱	۱,۶۱	۱۳,۳۸۲	قزوین
۱۴	۲,۵۰	۲۰,۶۸۶	۱۷	۱,۹۵	۱۶,۱۴۵	سیستان و بلوچستان
۱۵	۲,۲۰	۱۸,۲۵۷	۸	۵,۱۰	۴۲,۲۳۰	هرمزگان
۱۶	۲,۰۳	۱۶,۸۵۵	۲۵	۱,۰۸	۸,۹۶۴	قم
۱۷	۱,۹۵	۱۶,۱۲۵	۷	۵,۱۲	۴۲,۴۳۲	مرکزی
۱۸	۱,۸۶	۱۵,۴۵۶	۱۲	۳,۳۴	۲۷,۶۸۲	یزد
۱۹	۱,۶۶	۱۳,۷۷۵	۲۰	۱,۶۷	۱۳,۸۷۷	بوشهر
۲۰	۱,۶۴	۱۳,۶۱۴	۱۶	۲,۱۳	۱۷,۶۲۴	کردستان
۲۱	۱,۵۲	۱۲,۷۰۵	۱۳	۲,۸۴	۲۳,۵۸۰	سمنان
۲۲	۱,۳۴	۱۱,۰۷۲	۲۴	۱,۲۵	۱۰,۳۶۴	گلستان
۲۳	۱,۳۲	۱۰,۱۱۵	۱۴	۲,۴۷	۲۰,۴۷۳	همدان
۲۴	۱,۱۰	۹,۱۳۲	۲۳	۱,۲۷	۱۰,۴۹۷	لرستان
۲۵	۱,۰۵	۸,۶۶۶	۳۰	۰,۴۵	۳,۷۴۸	ایلام
۲۶	۰,۹۳	۷,۷۱۷	۲۸	۰,۷۶	۶,۳۳۹	زنجان
۲۷	۰,۸۹	۷,۳۹۸	۲۷	۰,۸۳	۶,۸۶۹	خراسان جنوبی
۲۸	۰,۸۱	۶,۷۱۶	۲۹	۰,۶۰	۵,۰۰۷	اردبیل
۲۹	۰,۷۳	۶,۰۲۹	۲۲	۱,۳۵	۱۱,۱۴۸	چهارمحال و بختیاری
۳۰	۰,۷۰	۵,۷۶۴	۲۶	۰,۹۶	۷,۹۳۸	خراسان شمالی
۳۱	۰,۴۷	۳,۸۸۱	۳۱	۰,۱۳	۱,۰۴۱	کهگیلویه و بویراحمد
-	۱۰۰,۰۰	۸۲۸,۸۲۹	-	۱۰۰,۰۰	۸۲۸,۸۲۹	مجموع

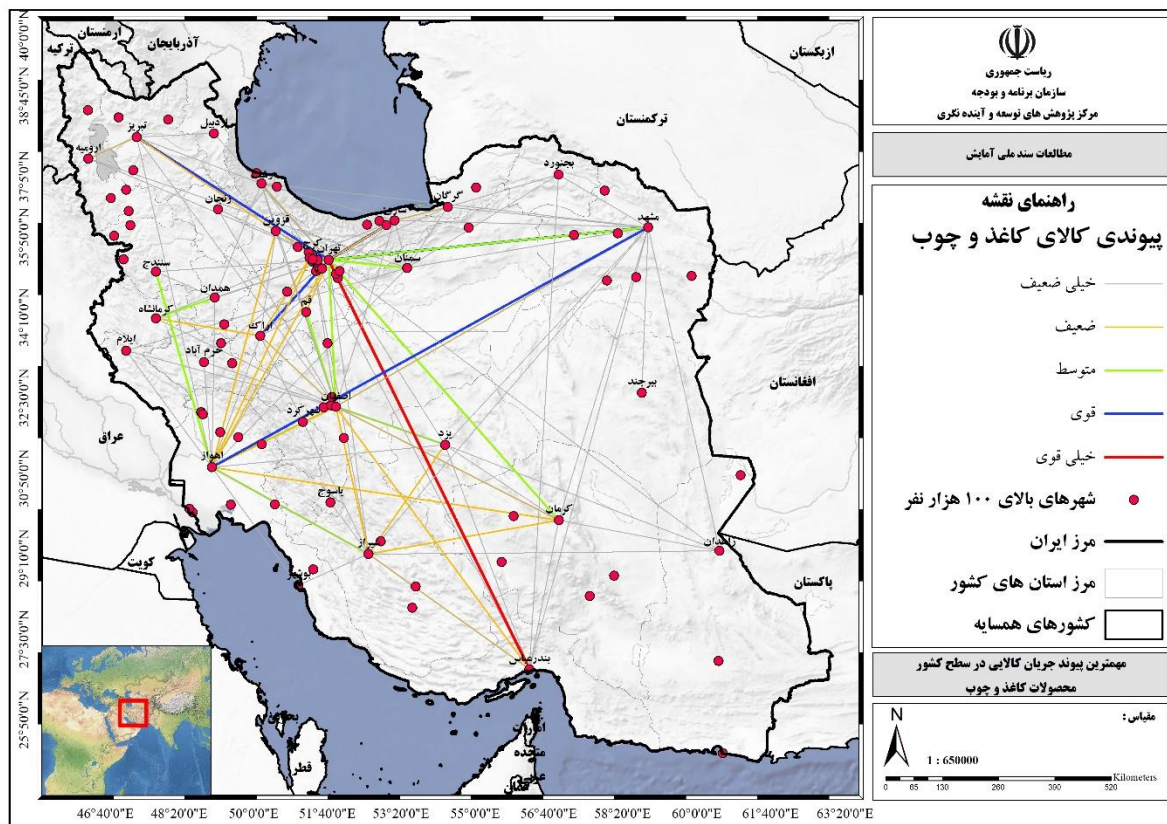
منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳

جدول ۵۴ و نقشه ۴۷ مهم‌ترین جریان‌های کالای کاغذ و چوب در سطح استان‌های کشور را نشان می‌دهد.

جدول ۵۴: مهم‌ترین جریان‌های گروه کالایی کاغذ و چوب در سطح استان‌های کشور

درصد	تعداد	استان مقصد	استان مبدا
۰,۱۳	۲۲,۹۸۷	تهران	هرمزگان
۰,۰۸	۱۳,۴۴۵	تهران	مرکزی
۰,۰۷	۱۲,۹۷۴	مازندران	تهران
۰,۰۷	۱۱,۸۶۶	خراسان رضوی	تهران
۰,۰۶	۱۱,۴۶۵	خوزستان	خراسان رضوی
۰,۰۶	۱۱,۳۹۴	تهران	آذربایجان شرقی
۰,۰۵	۹,۱۷۶	تهران	خراسان رضوی
۰,۰۵	۹,۰۷۵	تهران	اصفهان
۰,۰۵	۸,۷۶۷	خوزستان	اصفهان
۰,۰۵	۸,۴۴۶	اصفهان	یزد
۰,۰۵	۸,۱۸۰	خوزستان	فارس

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳



نقشه ۴۷: مهم‌ترین پیوند جریان کالایی محصولات کاغذ و چوب در سطح کشور

مهم‌ترین جریانات گروه‌های کالاهای منسوجات چرم و پوشاک همانگونه که در جدول ۵۵ مشاهده می‌شود استان‌های اصفهان، تهران، خراسان رضوی، خوزستان، فارس و یزد جزء مهم‌ترین استان‌های صادرکننده کالاهای منسوجات چرم و پوشاک به سایر استان‌ها به حساب می‌آیند و همینطور استان‌های اصفهان، تهران، خراسان رضوی، هرمزگان، فارس، خوزستان و مازندران نیز جزو استان‌های واردکننده گروه کالایی منسوجات چرم و پوشاک از سایر استان‌ها هستند.

جدول ۵۵: وضعیت جریان گروه کالایی منسوجات چرم و پوشاک در سطح استان‌های کشور

واردکننده گروه کالایی منسوجات چرم و پوشاک			صادرکننده گروه کالایی منسوجات چرم و پوشاک			استان
رتبه	درصد	تعداد جریان ورودی کالا	رتبه	درصد	تعداد جریان خروجی کالا	
۱	۱۴,۱۶	۶۲,۸۱۹	۱	۱۷,۸۷	۷۹,۲۶۴	اصفهان
۲	۹,۲۴	۴۱,۰۱۶	۲	۸,۶۶	۳۸,۴۱۵	تهران
۳	۷,۱۶	۳۱,۷۸۶	۳	۸,۳۵	۳۷,۰۴۶	خراسان رضوی
۴	۶,۸۳	۳۰,۳۲۱	۹	۳,۲۰	۱۴,۲۰۸	هرمزگان
۵	۶,۳۰	۲۷,۹۳۳	۵	۶,۵۶	۲۹,۱۱۰	فارس
۶	۶,۲۰	۲۷,۵۲۸	۴	۷,۰۸	۳۱,۳۹۱	خوزستان
۷	۴,۳۸	۱۹,۴۵۳	۱۰	۲,۹۴	۱۳,۰۵۱	مازندران
۸	۴,۱۹	۱۸,۵۷۲	۷	۴,۵۱	۲۰,۰۰۹	آذربایجان شرقی

۹	۴,۱۱	۱۸,۲۴۵	۱۲	۲,۷۲	۱۲,۰۵۰	کرمان
۱۰	۳,۶۷	۱۶,۲۷۰	۱۴	۲,۴۴	۱۰,۸۳۷	گیلان
۱۱	۳,۲۱	۱۴,۲۲۷	۱۵	۲,۴۱	۱۰,۷۰۱	سیستان و بلوچستان
۱۲	۲,۹۳	۱۲,۹۸۱	۱۸	۱,۸۱	۸,۰۱۶	البرز
۱۳	۲,۷۷	۱۲,۲۷۸	۱۱	۲,۷۶	۱۲,۲۳۱	آذربایجان غربی
۱۴	۲,۷۳	۱۲,۱۲۵	۱۳	۲,۴۷	۱۰,۹۴۷	کرمانشاه
۱۵	۲,۲۶	۱۰,۰۳۷	۱۷	۱,۹۵	۸,۶۵۱	قزوین
۱۶	۱,۹۷	۸,۷۵۳	۲۰	۱,۵۷	۶,۹۸۶	همدان
۱۷	۱,۶۸	۷,۴۵۲	۲۴	۱,۲۷	۵,۶۱۴	بوشهر
۱۸	۱,۵۹	۷,۰۳۵	۸	۳,۵۶	۱۵,۸۱۲	مرکزی
۱۹	۱,۵۵	۶,۸۹۰	۶	۵,۰۳	۲۲,۳۲۸	یزد
۲۰	۱,۴۲	۶,۳۱۶	۲۸	۰,۸۵	۳,۷۷۵	خراسان شمالی
۲۱	۱,۳۵	۵,۹۷۷	۱۹	۱,۶۶	۷,۳۶۷	لرستان
۲۲	۱,۲۸	۵,۶۷۹	۲۱	۱,۴۹	۶,۶۰۱	گلستان
۲۳	۱,۲۸	۵,۶۶۷	۲۲	۱,۴۸	۶,۵۴۶	کردستان
۲۴	۱,۲۷	۵,۶۲۵	۲۳	۱,۲۷	۵,۶۴۳	خراسان جنوبی
۲۵	۱,۲۶	۵,۵۸۵	۱۶	۲,۱۲	۹,۴۱۴	سمنان
۲۶	۱,۲۱	۵,۳۶۴	۳۱	۰,۱۰	۴۴۶	کهگیلویه و بویراحمد
۲۷	۱,۱۲	۴,۹۸۹	۲۷	۰,۸۶	۳,۷۹۴	قم
۲۸	۰,۸۳	۳,۶۹۶	۲۹	۰,۷۶	۳,۳۶۵	اردبیل
۲۹	۰,۷۵	۳,۳۱۳	۳۰	۰,۳۸	۱,۶۷۳	ایلام
۳۰	۰,۶۶	۲,۹۴۴	۲۵	۱,۰۱	۴,۴۸۸	زنجان
۳۱	۰,۶۳	۲,۷۹۳	۲۶	۰,۸۸	۳,۸۹۰	چهارمحال و بختیاری
-	۱۰۰,۰۰	۴۴۳,۶۶۹	-	۱۰۰,۰۰	۴۴۳,۶۶۹	مجموع

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳

جدول ۵۶ و نقشه ۴۸ مهم‌ترین جریان‌های کالای منسوجات چرم و پوشاک در سطح استان‌های کشور را نشان می‌دهد.

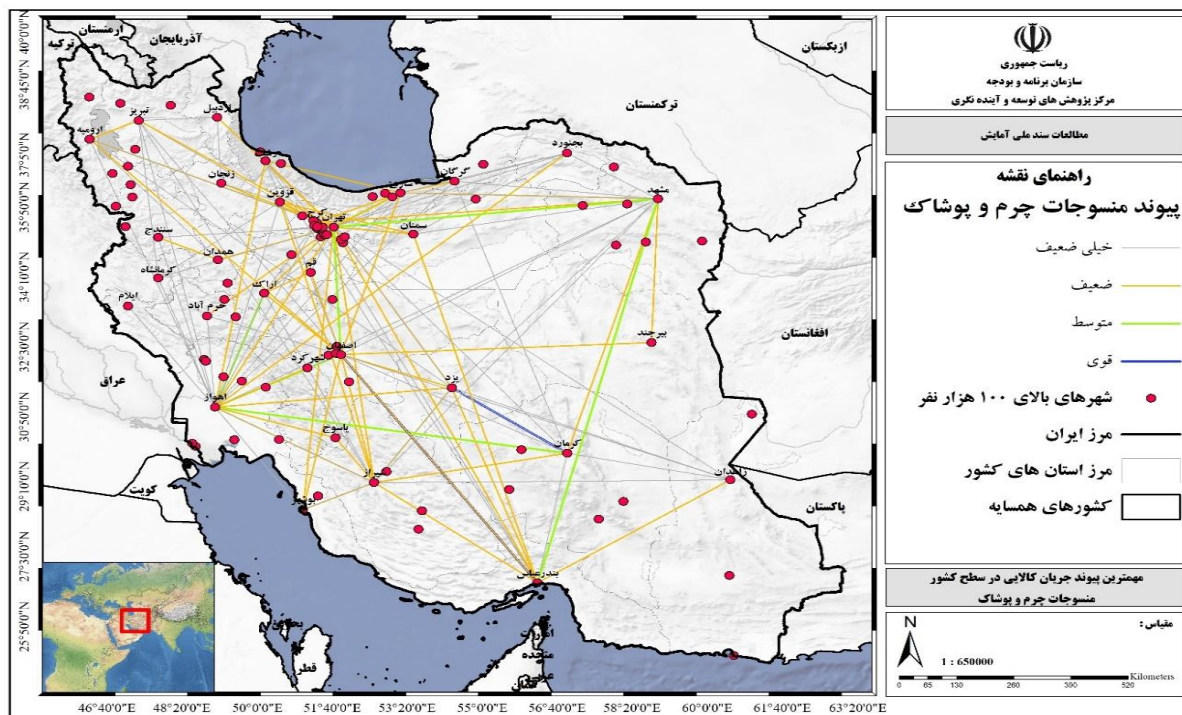
جدول ۵۶: مهم‌ترین جریان‌های گروه کالایی منسوجات چرم و پوشاک در سطح استان‌های کشور

استان مبدأ	استان مقصد	تعداد	درصد
اصفهان	هرمزگان	۱۵,۱۵۰	۰.۰۸
یزد	کرمان	۱۰,۳۹۲	۰.۰۶
خراسان رضوی	هرمزگان	۵,۴۷۸	۰.۰۳
مرکزی	خوزستان	۵,۳۱۳	۰.۰۳
تهران	مازندران	۵,۱۷۳	۰.۰۳
اصفهان	تهران	۴,۴۳۶	۰.۰۲
خوزستان	اصفهان	۴,۰۰۶	۰.۰۲
خراسان رضوی	تهران	۳,۹۷۳	۰.۰۲
کرمان	خوزستان	۳,۹۳۲	۰.۰۲
آذربایجان شرقی	تهران	۳,۶۱۶	۰.۰۲
تهران	فارس	۳,۳۷۲	۰.۰۲

نظام سکونتهای و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتهای)

۰.۰۲	۳,۲۱۱	فارس	یزد
۰.۰۲	۳,۰۳۴	خراسان رضوی	تهران
۰.۰۲	۲,۹۱۷	تهران	خوزستان

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳



نقشه ۴۸: مهم‌ترین پیوند جریان کالایی منسوجات چرم و پوشاک در سطح کشور

مهم‌ترین جریانات گروه‌های کالاها و ضایعات متفرقه

همان‌گونه که در جدول ۵۷ مشاهده می‌شود استان‌های خراسان رضوی، خوزستان، اصفهان، تهران، فارس و کرمان جزء مهم‌ترین استان‌های صادرکننده سایر کالاها و ضایعات متفرقه به سایر استان‌ها به حساب می‌آیند و همین‌طور استان‌های تهران، اصفهان، هرمزگان، خوزستان، خراسان رضوی و مازندران نیز جزء استان‌های واردکننده سایر کالا و ضایعات متفرقه از سایر استان‌ها هستند.

جدول ۵۷: وضعیت جریان گروه کالایی سایر و متفرقه در سطح استان‌های کشور

استان	صادرکننده گروه کالایی سایر و متفرقه		واردکننده گروه کالایی سایر و متفرقه	
	تعداد جریان خروجی کالا	درصد	رتبه	تعداد جریان ورودی کالا
تهران	۶۸,۰۳۴	۸,۲۱	۴	۸۴,۷۱۲
اصفهان	۶۸,۲۷۶	۸,۲۴	۳	۷۹,۰۲۰
هرمزگان	۲۶,۹۸۱	۳,۲۶	۹	۷۱,۲۳۰
خوزستان	۷۰,۲۸۳	۸,۴۸	۲	۵۷,۶۸۱
خراسان رضوی	۹۲,۸۸۶	۱۱,۲۱	۱	۴۲,۲۶۷
مازندران	۲۷,۱۳۹	۳,۲۷	۷	۳۴,۱۹۹
فارس	۴۱,۵۴۶	۵,۰۱	۵	۳۱,۵۰۱

واردکننده گروه کالایی سایر و متفرقه			صادرکننده گروه کالایی سایر و متفرقه			استان
رتبه	درصد	تعداد جریان ورودی کالا	رتبه	درصد	تعداد جریان خروجی کالا	
۸	۳٫۴۰	۲۸٫۲۱۹	۱۱	۲٫۵۶	۲۱٫۲۱۹	کرمانشاه
۹	۲٫۹۴	۲۴٫۳۶۳	۱۰	۳٫۰۵	۲۵٫۳۱۸	آذربایجان شرقی
۱۰	۲٫۴۵	۲۰٫۲۸۷	۱۶	۱٫۶۲	۱۳٫۳۹۱	آذربایجان غربی
۱۱	۲٫۲۵	۱۸٫۶۳۶	۲۲	۱٫۰۵	۸٫۷۰۱	سیستان و بلوچستان
۱۲	۲٫۲۱	۱۸٫۲۸۴	۱۳	۲٫۰۲	۱۶٫۷۶۱	قزوین
۱۳	۲٫۰۹	۱۷٫۳۱۱	۶	۴٫۱۲	۳۴٫۱۲۴	کرمان
۱۴	۲٫۰۳	۱۶٫۸۵۶	۱۸	۱٫۵۲	۱۲٫۶۲۶	البرز
۱۵	۱٫۹۳	۱۵٫۹۶۸	۱۵	۱٫۷۱	۱۴٫۱۶۶	گیلان
۱۶	۱٫۸۴	۱۵٫۲۳۰	۱۷	۱٫۵۹	۱۳٫۱۴۴	همدان
۱۷	۱٫۶۳	۱۳٫۵۳۴	۸	۳٫۲۷	۲۷٫۱۰۱	مرکزی
۱۸	۱٫۴۶	۱۲٫۱۲۸	۱۴	۲٫۰۱	۱۶٫۶۶۷	یزد
۱۹	۱٫۳۱	۱۰٫۸۹۷	۲۰	۱٫۱۷	۹٫۶۶۰	زنجان
۲۰	۱٫۲۱	۱۰٫۰۰۴	۱۹	۱٫۳۲	۱۰٫۹۳۱	گلستان
۲۱	۱٫۰۷	۸٫۸۸۱	۲۴	۰٫۸۴	۶٫۹۷۵	بوشهر
۲۲	۱٫۰۴	۸٫۶۳۳	۲۸	۰٫۶۳	۵٫۲۱۷	اردبیل
۲۳	۰٫۹۹	۸٫۲۳۱	۲۱	۱٫۱۵	۹٫۵۵۷	لرستان
۲۴	۰٫۹۴	۷٫۸۲۸	۲۳	۰٫۸۹	۷٫۳۴۵	کردستان
۲۵	۰٫۸۲	۶٫۷۶۴	۲۵	۰٫۸۰	۶٫۶۱۸	قم
۲۶	۰٫۸۱	۶٫۶۸۸	۱۲	۲٫۱۵	۱۷٫۷۸۶	سمنان
۲۷	۰٫۷۳	۶٫۰۶۰	۲۷	۰٫۶۷	۵٫۵۵۰	خراسان شمالی
۲۸	۰٫۷۰	۵٫۸۳۶	۳۰	۰٫۲۵	۲٫۰۵۵	ایلام
۲۹	۰٫۶۶	۵٫۴۷۲	۲۹	۰٫۵۷	۴٫۷۴۵	خراسان جنوبی
۳۰	۰٫۴۳	۳٫۵۳۱	۲۶	۰٫۷۸	۶٫۴۹۱	چهارمحال و بختیاری
۳۱	۰٫۲۳	۱٫۹۴۲	۳۱	۰٫۱۱	۹۰۰	کهگیلویه و بویراحمد
-	۸۳٫۵۱	۶۹۲٫۱۹۳	-	۸۳٫۵۱	۶۹۲٫۱۹۳	مجموع

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳

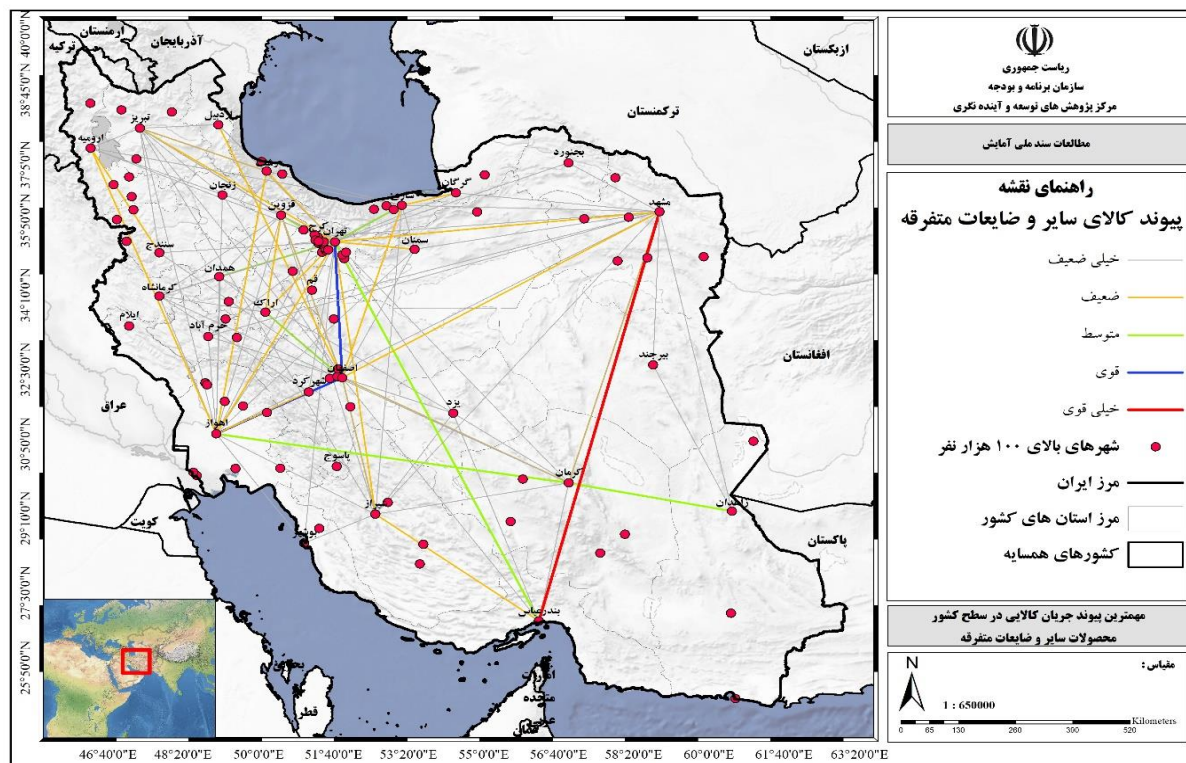
جدول ۵۸ و نقشه ۴۹ مهم‌ترین جریان‌های سایر کالاها و متفرقه در سطح استان‌های کشور را نشان می‌دهد.

جدول ۵۸: مهم‌ترین جریان‌های گروه کالایی سایر و متفرقه در سطح استان‌های کشور

درصد	تعداد	استان مقصد	استان مبدأ
۰٫۲۹	۵۲٫۸۰۳	هرمزگان	خراسان رضوی
۰٫۰۹	۱۶٫۷۰۲	اصفهان	خوزستان
۰٫۰۸	۱۴٫۶۳۳	تهران	اصفهان
۰٫۰۵	۹٫۰۷۳	تهران	هرمزگان
۰٫۰۴	۸٫۰۰۹	سیستان و بلوچستان	کرمان
۰٫۰۴	۷٫۸۵۷	اصفهان	مرکزی
۰٫۰۴	۶٫۷۲۱	مازندران	تهران
۰٫۰۴	۶٫۳۲۲	خوزستان	کرمان
۰٫۰۳	۶٫۰۳۳	همدان	تهران
۰٫۰۳	۵٫۵۳۵	خوزستان	اصفهان
۰٫۰۳	۵٫۲۵۱	البرز	قزوین
۰٫۰۳	۴٫۹۸۱	تهران	آذربایجان شرقی
۰٫۰۳	۴٫۷۵۳	تهران	فارس

استان مبدأ	استان مقصد	تعداد	درصد
مرکزی	تهران	۴,۷۱۵	۰.۰۳
سمنان	تهران	۴,۶۷۰	۰.۰۳
فارس	هرمزگان	۴,۶۶۱	۰.۰۳
فارس	اصفهان	۴,۶۳۲	۰.۰۳

منبع: مطالعات حاضر بر اساس داده‌ها و اطلاعات سازمان حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۳



نقشه ۴۹: مهم‌ترین پیوند جریان کالایی سایر و متفرقه در سطح کشور

۱-۱-۴ - بررسی جریان‌های فیزیکی و کالایی در سطح فراملی

کریدورها و محورهای ترانزیت بین‌المللی

در سطح جهان مسیرهای ترانزیتی گوناگونی تعریف شده که کریدور جاده ابریشم (چین، قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان، ایران، ترکیه، غرب و اروپا)، کریدور شمال جنوب (فنلاند، روسیه، انزلی - امیرآباد، بندرعباس - بندر امام، هند) و کریدور جنوبی اسکاپ (چین، هند، بنگلادش، پاکستان، ایران، ترکیه، بلغارستان و اروپای شرقی) از جمهوری اسلامی ایران عبور می‌کند.

کشور ما به دلیل موقعیت خاص در سطح بین‌المللی از اهمیت بالایی برای ترانزیت کالا برخوردار است که می‌تواند با گسترش شبکه حمل و نقل از این فرصت‌ها و مزایا جهت افزایش درآمد ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه استفاده کند، زیرا در مقوله ترانزیت، امنیت و اقتدار سیاسی و اقتصادی، افزایش

درآمد ملی، اشتغال‌زایی، توسعه پایدار، جذب سرمایه‌گذاری و ... به‌عنوان صنعتی کاملاً بین‌المللی و در تعامل با دیگر کشورها متبلور می‌شود. بدیهی است بهره‌مندی از فرصت‌های موجود مستلزم وجود عناصر لازم در یک حمل و نقل مناسب بین‌المللی همچون سرمایه‌گذاری‌های کارآمد در توسعه زیربنای، اقتصادی بودن مسیر، خدمات‌دهی بهینه در مسیر، تعرفه قابل رقابت با سایر مسیرهای موجود و تسهیل مقررات و امکانات در مرزها است و هماهنگی با کشورهای مختلف در امور فنی، تجاری و گمرکی اجتناب‌ناپذیر خواهد بود.

موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب جمهوری اسلامی ایران، مزایای ترانزیتی قابل توجهی را برای کشور به ارمغان آورده است، به‌طوری که بهره‌برداری از آن از طریق گسترش مناسب زیرساختی و نرم‌افزاری شبکه حمل و نقل با هدف ایجاد ارتباط مطمئن و کارآمد، افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک در منطقه را در پی خواهد داشت. جمهوری اسلامی ایران با ۱۵ کشور جهان از طریق مرزهای آبی و خاکی ارتباط دارد. این کشورها جمعیت بزرگی را در خود جای داده، بازار مصرف قابل توجهی برای تولیدکنندگان محسوب می‌شود و به دلیل در اختیار داشتن منابع بزرگ ملی، از درآمد بالایی نیز برخوردارند. این موضوع نیاز رو به رشد توسعه تجارت و ترانزیت را در منطقه روشن می‌سازد. در چنین شرایطی، خلیج فارس در جنوب ایران و اتصال به کشورهای عمده تولیدکننده نفت جهان از یکسو و دریای خزر در شمال ایران و ارتباط با کشورهای روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان از سوی دیگر، ایران را به پل ارتباطی تجاری میان این کشورها و همچنین کشورهای این منطقه با سایر مناطق جهان تبدیل کرده است.

مزیت‌هایی که به لحاظ استراتژیک در ترانزیت کالا از طریق ایران نهفته و در قالب موارد زیر قابل دسته‌بندی شده است، عبارتند از:

- کریدور ترانزیتی شمال- جنوب و در نتیجه برقراری ارتباط ترانزیتی بین کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای مرکزی، جنوب شرقی، خاور دور، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس از سوی دیگر؛
- کریدور ترانزیتی تراسیکا با هدف ایجاد امکان برقراری ارتباط ترانزیتی اروپا با کشورهای قفقاز، آسیای مرکزی و چین؛
- طرح ایجاد کریدور حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیتی شرق- غرب با هدف ایجاد ارتباط بین کشورهای واقع در شبه قاره هند، کشورهای آسیای مرکزی، قفقاز به کشورهای حوزه دریای مدیترانه و کشورهای شمال آفریقا و اروپا؛
- طرح توسعه شبکه زیربنای حمل و نقل زمینی آسیا (آلتید) و همچنین بزرگراه‌های آسیایی؛
- طرح توسعه ترانزیت در محور شرق کشور با هدف ایجاد راه ارتباطی کوتاه و مقرون به صرفه بین کشورهای شمال و جنوب ایران.

کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب^۱

اعضای مؤسس این کریدور شامل جمهوری اسلامی ایران، فدراسیون روسیه و جمهوری هندوستان است که دارای کشورهای عضوی مانند قزاقستان، بلاروس، تاجیکستان، ارمنستان، آذربایجان، سوریه، عمان، اوکراین، ترکیه، قرقیزستان و بلغارستان (عضو ناظر) است. هدف اصلی طراحی این کریدور ایجاد یک ارتباط تجاری - ترانزیتی بین بازارهای آسیای جنوب شرقی، حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس از یک سو و مناطق واقع در آسیای میانه، حوزه قفقاز و روسیه و کلیه کشورهای پیرامونی آن، به‌ویژه حوزه اسکاندیناوی از دیگر سوی دیگر بوده است.

توسعه این کریدور باعث توسعه مناسبات حمل و نقلی به‌منظور ساماندهی حمل و نقل کالا و مسافر، افزایش دسترسی طرف‌های متعاقد به بازارهای جهانی، کوتاه شدن مسیر برای کشورهای عضو به‌منظور دسترسی به اقیانوس هند (نقشه ۴۹) خواهد شد.



نقشه ۵۰: کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب (روسیه، آذربایجان، ایران، هند)

کریدور حمل و نقل اروپا - قفقاز - آسیا (تراسیکا)^۲

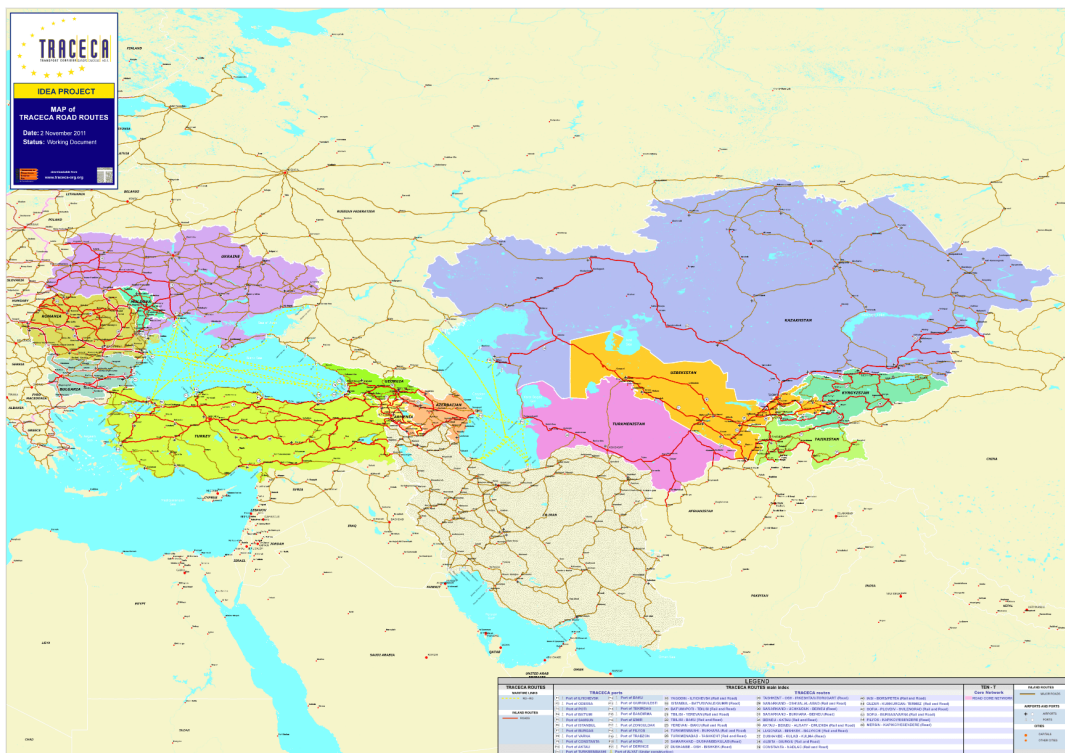
برنامه کریدور تراسیکا در ماه می ۱۹۹۳ میلادی در نشست وزرای حمل و نقل و تجارت هشت کشور عضو (پنج کشور جمهوری آسیای میانه و سه جمهوری قفقاز) در بروکسل ارائه شد که طی آن یک کریدور حمل و

1. International North - South Transport Corridor (INSTC)
2. Transport Corridor Europe Caucasus Asia (TRACECA)

نقل شرق- غرب از طریق دریای سیاه- جمهوری قفقاز- دریای خزر و آسیای میانه، میان اروپا و آسیای میانه
تعریف گردید. اهداف اصلی اتحادیه اروپا در کریدور تراسیکا به شرح ذیل است:

- حمایت سیاسی و اقتصادی از استقلال جمهوری‌ها و افزایش ظرفیت‌های آنها از طریق دسترسی به بازارهای اروپایی و جهانی به کمک مسیرهای متعدد حمل و نقل؛
- افزایش همکاری‌های منطقه‌ای میان کشورهای عضو؛
- استفاده از تراسیکا به‌عنوان کاتالیزوری برای جذب حمایت سازمان‌های مالی بین‌المللی و بخش‌های خصوصی؛
- اتصال تراسیکا به شبکه ترانس-اروپا.

تراسیکا به‌عنوان مسیری که کمترین هزینه و زمان را برای اتصال جمهوری‌های آسیای میانه به بازارهای جهانی و بنادر اروپایی دارد، معرفی شده است. اعضای تراسیکا شامل کشورهای آذربایجان، ایران، ارمنستان، گرجستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان، بلغارستان، مولداوی، رومانی، ترکیه و اوکراین است.



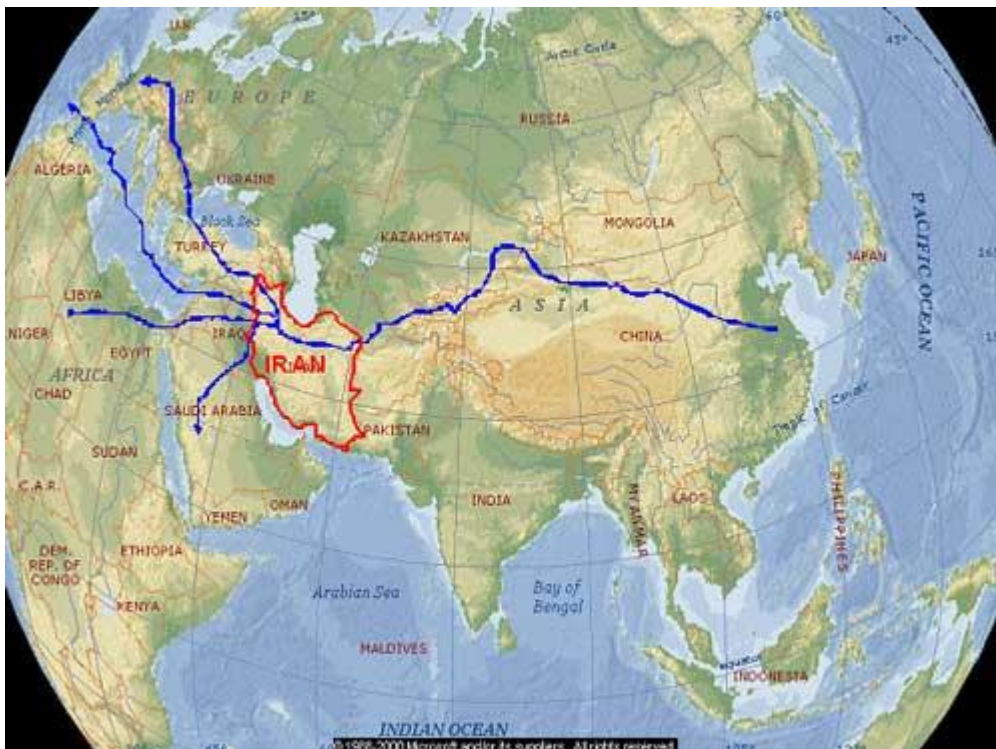
نقشه ۵۱: کریدور حمل و نقلی تراسیکا (TRACECA)

کریدور حمل و نقل بین‌المللی شرق- غرب^۱

این کریدور که همان جاده باستانی ابریشم است، می‌تواند کالاهای ترانزیتی چین و آسیای میانه در شرق و شمال شرقی را از طریق قلمرو ایران به حوزه‌های قفقاز، آسیای غربی، حوزه دریای مدیترانه منتقل کرده و

1. International East- West Transport Corridor

متقابلاً کالاهای تولیدی در این نواحی را نیز به بازارهای آسیای میانه و چین ترانزیت کند. مسیر ایرانی کریدور شرق - غرب از مرزهای شمال شرقی ایران شامل دوغارون، سرخس، باجگیران، لطف‌آباد، اینچه‌برون به مرزهای خروجی غربی و شمال غربی شامل جلفا، بازرگان، سرو، رازی، تمرچین، باشماق، خسروی و برعکس است. این مسیر دارای دسترسی ریلی در محور سرخس - رازی به طول ۲۰۰۸ کیلومتر و با ظرفیت حمل و نقل دو میلیون تن بار است.



نقشه ۵۲: کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شرق - غرب

کریدور جنوبی آسیا

مسیر با شروع از آسیای جنوب شرقی و گذر از شبه قاره هند از طریق میرجاوه در مرز جنوب شرقی ایران وارد قلمرو کشور شده و در نهایت از طریق مرزهای شمال غربی شامل بازرگان، رازی و خسروی در مرز کشورهای ترکیه و عراق از قلمرو ایران خارج شده و به سمت حوزه‌های اروپا و دریای مدیترانه امتداد می‌یابد. طول این مسیر در محور میرجاوه - رازی، ۲۴۹۶ کیلومتر بوده و ظرفیت حمل و نقل سه میلیون تن بار را دارا است. همچنین در راستای توسعه ارتباط ریلی - ترانزیتی کشور و جهت برقراری ارتباط ریلی ایران با عراق و حوزه دریای مدیترانه ۶۲۰ کیلومتر راه‌آهن در محور اراک - خسروی احداث خواهد شد که این امر توسعه ترانزیت در کریدورهای ترانزیتی شرق - غرب و کریدور جنوبی آسیا به سمت کشورهای آسیای غربی و حوزه دریای مدیترانه را در پی خواهد داشت.



نقشه ۵۳: کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی جنوبی آسیا

مسیرهای اصلی و بنادر ترانزیتی در ایران

مسیرهای ترانزیتی شمال - جنوب: کریدور شمال - جنوب با محوریت مسیر بندرعباس تا امیرآباد و بندر انزلی که برخی بنادر از جمله بنادر چابهار، لنگه، بوشهر و امام خمینی نیز در این مسیر از پتانسیل‌های نقش‌آفرینی لازم برخوردارند.

مسیر ترانزیتی شرق - غرب: این مسیر ترانزیتی از سرخس واقع در مرز ترکمنستان شروع شده و تا بازرگان و جلفا در مرز کشورهای ترکیه و آذربایجان امتداد می‌یابد. بدیهی است این مسیر جایگزین مسیر باستانی جاده ابریشم بوده و نقش اتصال شرق دور با اروپا را از طریق آسیای میانه و ایران و ترکیه بر عهده دارد.

مسیر ترانزیتی سرخس - بندر لاذقیه در سوریه: در صورت ایجاد زیرساخت‌ها و اتخاذ تمهیدات مناسب و جلب همکاری کشورهای ذی‌نفع در چارچوب موافقت‌نامه‌های ترانزیت و تجارت می‌توان از این مسیر به‌عنوان یکی از گزینه‌های ارتباط ترانزیتی آسیای میانه به دریای مدیترانه و در نهایت شمال آفریقا و اروپای جنوبی و قاره آمریکا، به‌ویژه آمریکای شمالی و کانادا یاد کرد. برخی شهرهای عمده در مسیر ترانزیتی مزبور عبارتند از: سرخس - خسروی - خانقین - بغداد - القائم - دیرالزور - حلب - بندر لاذقیه.

مسیر ترانزیتی شبه قاره هند به دریای مدیترانه و اروپا: مسیر ترانزیتی دیگری نیز از قابلیت طرح به‌منظور توسعه تجارت و ترانزیت در کشور برخوردار است که آسیای جنوب شرقی - هند و پاکستان را از طریق ایران به دریای مدیترانه و اروپا متصل می‌کند.

مسیر ترانزیتی بندر امام خمینی (ره) - شلمچه - عراق: در این مسیر به دلیل مشکلات موجود در بنادر عراق، کالاهای مورد نیاز آن کشور پس از تخلیه در بنادر ایران (از جمله بنادر امام خمینی و خرمشهر) از طریق مرز شلمچه به مقصد عراق ترانزیت می‌شود. علاوه بر مرز شلمچه، مرز خسروی نیز از قابلیت‌های لازم برای ترانزیت کالاهای مورد نیاز کشور عراق (که در بندر امام خمینی و حتی بندرعباس تخلیه شده) برخوردار است. مسیر ترانزیتی محور شرق (بندر چابهار - میلک - فراه - قندهار - کابل - کندز - ترمذ (ازبکستان) - آسیای میانه): این مسیر از پتانسیل و قابلیت بالایی برای ترانزیت کالاهای مورد نیاز افغانستان برخوردار بوده و علاوه بر کشور افغانستان می‌تواند نیازهای ترانزیتی کشورهای آسیای میانه را نیز از طریق مسیر چابهار - میلک - افغانستان یا چابهار - سرخس - ترکمنستان برآورده سازد.

جریان‌های فیزیکی و کالایی ایران در سطح فراملی

جریان مسافر در سطح بین‌المللی

الف - جابجایی مسافر از طریق مرزهای جاده‌ای

مرزهای جاده‌ای ایران برای عبور و مرور مسافر در سال ۱۳۹۷ شامل مرزهای اینچه‌برون، آستارا، بازرگان، باشماق، بيله‌سوار، پرویزخان، تمرچین، جلفا، خسروی، دوغارون، رازی، سرو، شلمچه، لطف‌آباد، مهران، میرجاوه، میلک و نوردوز است که ملیت‌های ایرانی، افغانستانی، پاکستانی، عراقی، ترکیه، آذربایجان، گرجستان، روسیه بیشترین سهم ورودی به کشور را داشته‌اند و ملیت‌های ایرانی، افغانستان، عراق، ترکیه، آذربایجان، پاکستان، گرجستان، روسیه نیز مسافران خارج‌شده از مرزهای کشور بوده‌اند.

بر اساس آمار ارائه‌شده توسط سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای از مرزهای جاده‌ای ایران در سال ۱۳۹۷ با وسایل نقلیه مختلفی همچون اتوبوس، مینی‌بوس، سواری کرایه، ون و تعداد ۵۲۵۶۴۸ نفر مسافر وارد و ۵۴۰۷۷۴ مسافر خارج شده‌اند. مسافران واردشده دارای ملیت‌های مختلفی شامل ایران، افغانستان، پاکستان، عراق، ترکیه، آذربایجان، گرجستان و روسیه است. مسافران خارج‌شده دارای ملیت‌های ایران، افغانستان، عراق، ترکیه، آذربایجان، پاکستان، گرجستان و روسیه است.

تعداد کل سفرهای ورودی به ایران برابر با ۶۸،۴۶۱ سفر است که ۲۹/۸۶ درصد دارای وسیله نقلیه ایرانی، ۳۱/۷۵ درصد افغانستانی، ۱/۸۶ درصد پاکستانی، ۴/۲۳ درصد عراقی، ۲۸/۰۸ درصد از ترکیه، ۳/۶۳ درصد آذربایجانی و ۰/۳۶ درصد متعلق به گرجستان بوده است. همین‌طور در میان وسایل نقلیه خروجی از مرزهای جاده‌ای کشور ۳۹/۸۵ درصد از آنها دارای ملیت ایرانی، ۲۹/۳۵ درصد افغانستانی، ۰/۲۶ درصد پاکستانی، ۳/۷۷ درصد عراقی، ۲۲/۵۷ درصد ترکیه‌ای، ۳/۵۵ درصد آذربایجانی، ۰/۴۲ درصد گرجستانی و ۰/۱۴ درصد روسیه‌ای هستند.

همان‌گونه که در جدول ۵۹ مشاهده می‌شود تعداد سفر و مسافران خروجی با ملیت ایرانی نسبت به مسافران ورودی به مراتب مقدار بیشتری است به طوری که اختلاف مسافران ورودی از خروجی با ملیت ایرانی برابر با ۷۷۲۸- سفر و ۱۰۳۴۰۴- نفر مسافر است. کشورهای افغانستان و ترکیه دو کشور با بیشترین ورودی و خروجی در سال ۱۳۹۷ بوده‌اند.

جدول ۵۹: تعداد سفر و مسافران ورودی و خروجی به تفکیک نوع ملیت وسیله مورد استفاده در سال ۱۳۹۷ (سفر و نفر)

ملیت وسیله	مسافران ورودی		مسافران خروجی		اختلاف مسافران ورودی از خروجی	
	تعداد سفر	تعداد مسافر	تعداد سفر	تعداد مسافر	تعداد سفر	تعداد مسافر
ایران	۲۰,۴۴۳	۲۴۲,۰۲۷	۲۸,۱۷۱	۳۴۵,۴۳۱	(۷,۷۲۸)	(۱۰۳,۴۰۴)
افغانستان	۲۱,۷۳۷	۱۰۳,۶۶۶	۲۰,۷۴۴	۸۷,۳۲۶	۹۹۳	۱۶,۳۴۰
پاکستان	۱,۲۷۶	۵۴,۹۷۹	۱۸۳	۷,۰۳۶	۱,۰۹۳	۴۷,۹۴۳
عراق	۲,۸۹۹	۳۳,۰۱۰	۲,۶۶۶	۳۱,۷۷۴	۲۳۳	۱,۲۳۶
ترکیه	۱۹,۲۲۳	۸۱,۶۷۹	۱۵,۹۵۲	۵۸,۷۰۸	۳,۲۷۱	۲۲,۹۷۱
آذربایجان	۲,۴۸۴	۹,۱۱۷	۲,۵۰۷	۹,۲۳۰	(۲۳)	(۱۱۳)
گرجستان	۲۴۵	۸۳۷	۲۹۸	۹۱۱	(۵۳)	(۷۴)
روسیه	۲	۶	۹۶	۲۱۵	(۹۴)	(۲۰۹)
سایر	۱۵۲	۳۲۷	۶۷	۱۴۳	۸۵	۱۸۴
مجموع	۶۸,۴۶۱	۵۲۵,۶۴۸	۷۰,۶۸۴	۵۴۰,۷۷۴	(۲,۲۲۳)	(۱۵,۱۲۶)

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۷

مسافرینی که به صورت متفرقه (پیاده، ترانزیت و...) تردد نموده‌اند، در آمار فوق دیده نشده است. بر این اساس، مسافرین اربعین حسینی که هر ساله میلیون‌ها نفر شامل می‌شود در آمار به صورت کامل وجود ندارد.

جدول ۶۰: تعداد سفر و مسافران ورودی و خروجی به تفکیک نوع ملیت وسیله مورد استفاده در سال ۱۳۹۷ (درصد)

ملیت وسیله	مسافران ورودی		مسافران خروجی	
	تعداد سفر	تعداد مسافر	تعداد سفر	تعداد مسافر
ایران	۲۹,۸۶	۴۶,۰۴	۳۹,۸۵	۶۳,۸۸
افغانستان	۳۱,۷۵	۱۹,۷۲	۲۹,۳۵	۱۶,۱۵
پاکستان	۱,۸۶	۱۰,۴۶	۰,۲۶	۱,۳۰
عراق	۴,۲۳	۶,۲۸	۳,۷۷	۵,۸۸
ترکیه	۲۸,۰۸	۱۵,۵۴	۲۲,۵۷	۱۰,۸۶
آذربایجان	۳,۶۳	۱,۷۳	۳,۵۵	۱,۷۱
گرجستان	۰,۳۶	۰,۱۶	۰,۴۲	۰,۱۷
روسیه	۰,۰۰	۰,۰۰	۰,۱۴	۰,۰۴
سایر	۰,۲۲	۰,۰۶	۰,۰۹	۰,۰۳
مجموع	۱۰۰,۰۰	۱۰۰,۰۰	۱۰۰,۰۰	۱۰۰,۰۰

منبع: سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۷

مسافرینی که به صورت متفرقه (پیاده، ترانزیت و...) تردد کرده‌اند، در آمار فوق دیده نشده است. بر این اساس، مسافران اربعین حسینی که هر ساله میلیون‌ها نفر شامل می‌شود در آمار به صورت کامل وجود ندارد.

ب- جابجایی مسافر از طریق فرودگاههای بین‌المللی کشور

در بررسی آمار پروازهای بین‌المللی در سال ۱۳۹۴ تعداد ۳،۱۶۰،۸۷۷ نفر مسافر ورودی و ۳،۱۶۶،۸۸۸ نفر مسافر خروجی عملکرد شرکت‌های هواپیمایی داخلی از فرودگاههای بین‌المللی بوده است. جدول زیر عملکرد شرکت‌های داخلی در پروازهای بین‌المللی را نشان می‌دهد.

جدول ۶۱: عملکرد شرکت‌های داخلی در پروازهای بین‌المللی

خروجی		ورودی		شرکت هواپیمایی داخلی
درصد	تعداد مسافر	درصد	تعداد مسافر	
۳۲،۳۹	۱،۰۲۵،۸۲۵	۳۲،۴۱	۱،۰۲۴،۵۵۵	ماهان ایر
۲۵،۵۷	۸۰۹،۷۴۶	۲۵،۱۱	۷۹۳،۸۳۸	ایران ایر
۱۲،۵۱	۳۹۶،۱۴۹	۱۲،۵۷	۳۹۷،۱۹۹	قشم ایر
۸،۸۶	۲۸۰،۶۶۸	۸،۶۹	۲۷۴،۷۵۵	تابان
۴،۶۸	۱۴۸،۰۶۱	۵،۳۴	۱۶۸،۶۸۸	آسمان
۵،۰۱	۱۵۸،۸۰۳	۵،۱۱	۱۶۱،۴۶۳	کیش ایر
۳،۴۱	۱۰۷،۸۵۸	۳،۲۸	۱۰۶،۸۶۹	زاگرس
۲،۷۷	۸۷،۷۸۶	۲،۷۴	۸۶،۶۴۸	کاسپین
۲،۳۳	۷۳،۷۸۹	۲،۳۰	۷۲،۵۹۲	معراج
۱،۹۶	۶۲،۰۷۵	۱،۸۶	۵۸،۷۸۶	آتا
۰،۳۲	۱۰،۰۴۳	۰،۳۰	۹،۵۸۳	نفت ایران
۰،۱۷	۵،۳۵۵	۰،۱۷	۵،۳۶۰	ایران ایرتور
۰،۰۲	۷۳۰	۰،۰۲	۵۴۱	پویا ایر
۱۰۰،۰۰	۳،۱۶۶،۸۸۸	۱۰۰،۰۰	۳،۱۶۰،۸۷۷	مجموع

منبع: سازمان هواپیمایی کشوری ایران، ۱۳۹۴

شرکت‌های هواپیمایی خارجی در سال ۱۳۹۴ تعداد ۲۱۳۳۳۲۳ نفر مسافر ورودی و ۲۱۶۵۱۱۶ نفر مسافر خروجی از فرودگاههای بین‌المللی کشور داشته‌اند. در جدول ۶۲ عملکرد شرکت‌های هواپیمایی در جابجایی به مسافر ارائه شده است که شرکت‌های ترکیش ایر، امارات، قطر ایرویز، ایرعربیا، فلای دبی و اطلس جت بیشترین حجم مسافر ورودی و خروجی را به خود اختصاص داده‌اند.

جدول ۶۲: عملکرد شرکت‌های هواپیمایی خارجی در پروازهای بین‌المللی در سال ۱۳۹۴

خروجی		ورودی		شرکت هواپیمایی خارجی
درصد	تعداد مسافر	درصد	تعداد مسافر	
۲۷،۱۳	۴۹۸،۶۷۲	۲۷،۰۴	۴۸۷،۰۲۷	ترکیش ایر
۱۵،۸۵	۲۹۱،۳۵۳	۱۵،۹۰	۲۸۶،۴۴۷	امارات
۹،۶۶	۱۷۷،۴۸۶	۹،۵۷	۱۷۲،۳۱۵	قطر ایرویز
۹،۰۵	۱۶۶،۳۵۲	۸،۸۶	۱۵۹،۶۱۲	ایرعربیا
۶،۳۹	۱۱۵،۵۴۵	۷،۱۱	۱۲۸،۰۳۵	فلای دبی
۶،۳۲	۱۱۶،۱۶۰	۶،۶۰	۱۱۸،۸۰۷	اطلس جت
۵،۱۳	۹۴،۳۵۶	۵،۳۴	۹۶،۱۱۷	لوفت هانزا

خروجی		ورودی		شرکت هواپیمایی خارجی
درصد	تعداد مسافر	درصد	تعداد مسافر	
۵,۲۲	۹۵,۹۴۰	۴,۵۰	۸۱,۰۷۸	عراقی
۳,۷۹	۶۹,۶۱۸	۴,۱۱	۷۳,۹۴۹	عربستان سعودی
۳,۴۷	۶۳,۸۱۸	۳,۲۸	۵۹,۰۵۰	فلای بغداد
۲,۷۳	۵۰,۱۶۶	۲,۸۶	۵۱,۴۵۵	پگاسوس
۲,۸۹	۵۳,۱۴۳	۲,۴۷	۴۴,۵۵۷	گلف ایر
۲,۴۸	۴۵,۵۱۵	۲,۳۸	۴۲,۹۴۲	کرندون
۱۰۰,۰۰	۱,۸۳۸,۱۲۴	۱۰۰,۰۰	۱,۸۰۱,۳۹۱	مجموع

منبع: سازمان هواپیمایی کشوری ایران، ۱۳۹۴

بر اساس آمار و اطلاعات سازمان هواپیمایی کشور در سال ۱۳۹۷ تعداد ۶۸,۶۲۳ فرود هواپیما با ۱۰,۱۴۴,۲۰۰ نفر مسافر از طریق فرودگاه‌های بین‌المللی کشور اعزام و پذیرش شده‌اند که فرودگاه بین‌المللی امام خمینی با ۶۷/۹۳۸ درصد از فرود هواپیما و ۷۱/۴۸۷ درصد از تعداد مسافر بیشترین هم‌پیوندی را از نظر اعزام و پذیرش مسافر با کشورهای خارج از ایران داشته است. در ادامه فرودگاه بین‌المللی مشهد با ۱۵/۴۵۷ درصد از کل فرود هواپیما و ۱۵/۴۹۵ درصد از مسافر جابه‌جاشده در رتبه دوم قرار گرفته است. فرودگاه‌های شیراز، تبریز و لارستان از نظر جریان سفر برون‌مرزی در رتبه‌های بعدی قرار گرفته‌اند.

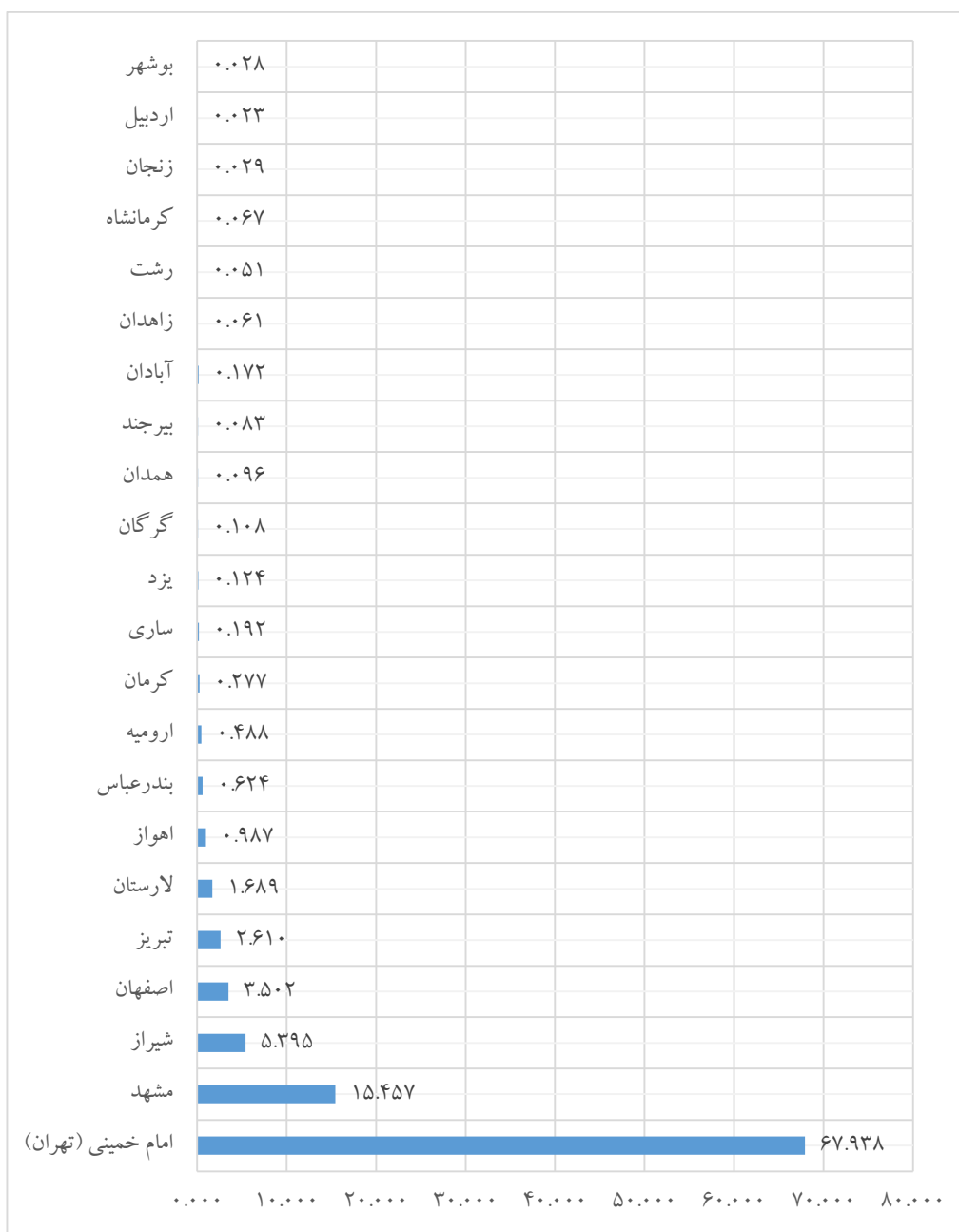
جدول ۶۳: جریان مسافر بین‌المللی (اعزام و پذیرش شده) از طریق فرودگاه‌های بین‌المللی کشور در سال ۱۳۹۷

فرودگاه	تعداد نشست و برخاست (فرود)	درصد نشست و برخاست (فرود)	اعزام و پذیرش مسافر (نفر)	درصد تعداد مسافر
امام خمینی (تهران)	۴۶,۶۲۱	۶۷,۹۴	۷,۲۵۱,۸۲۶	۷۱,۴۵
مشهد	۱۰,۶۰۷	۱۵,۴۶	۱,۵۷۱,۸۰۹	۱۵,۵۰
شیراز	۳,۷۰۲	۵,۴	۴۴۴,۰۵۰	۴,۳۸
اصفهان	۲,۴۰۳	۳,۵۰	۲۶۷,۴۵	۲,۶۴
تبریز	۱,۷۹۱	۲,۶۱	۲۳۳,۱۴	۲,۳۰
لارستان	۱,۱۵۹	۱,۶۹	۱۰۹,۷۹۲	۱,۰۸۸
اهواز	۶۷۷	۰,۹۸۷	۶۱,۳۳۰	۰,۶۰۵
بندرعباس	۴۲۸	۰,۶۲۴	۴۵,۳۹۷	۰,۴۴۸
ارومیه	۳۳۵	۰,۴۸۸	۳۴,۵۹۱	۰,۳۴۱
کرمان	۱۹۰	۰,۲۷۷	۳۰,۸۶۴	۰,۳۰۴
ساری	۱۳۲	۰,۱۹۲	۲۰,۵۱۰	۰,۲۰۲
یزد	۸۵	۰,۱۲۴	۱۴,۸۲۸	۰,۱۴۶
گرگان	۷۴	۰,۱۰۸	۱۰,۷۱۶	۰,۱۰۶
همدان	۶۶	۰,۰۹۶	۸,۴۳۲	۰,۰۸۳
بیرجند	۵۷	۰,۰۸۳	۷,۴۶۰	۰,۰۷۴
آبادان	۱۱۸	۰,۱۷۲	۷,۳۱۴	۰,۰۷۲
زاهدان	۴۲	۰,۰۶۱	۶,۲۲۰	۰,۰۶۱
رشت	۳۵	۰,۰۵۱	۶,۲۰۱	۰,۰۶۱
کرمانشاه	۴۶	۰,۰۶۷	۴,۰۹۱	۰,۰۴۰

نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاهها)

فرودگاه	تعداد نشست و برخاست (فروند)	درصد تعداد نشست و برخاست (فروند)	اعزام و پذیرش مسافر (نفر)	درصد تعداد مسافر
زنجان	۲۰	۰,۰۲۹	۲,۹۶۲	۰,۰۲۹
اردبیل	۱۶	۰,۰۲۳	۲,۷۰۹	۰,۰۲۷
بوشهر	۱۹	۰,۰۲۸	۲,۵۰۵	۰,۰۲۵
مجموع	۶۸,۶۲۳	۱۰۰,۰۰۰	۱۰,۱۴۴,۲۰۰	۱۰۰,۰۰۰

منبع: سازمان هواپیمایی کشوری ایران، ۱۳۹۷

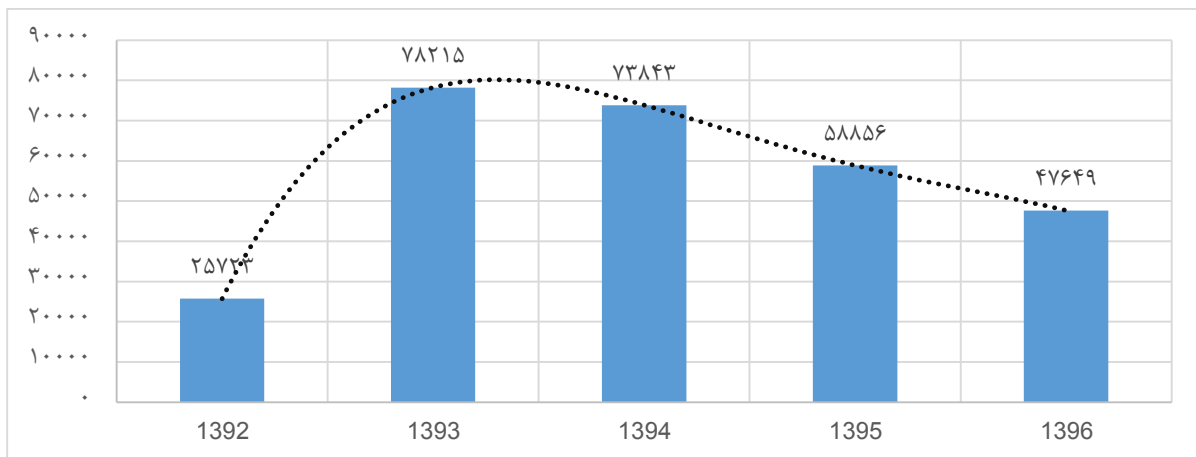


نمودار ۱۵: درصد تعداد نشست و برخاست (فروند) بین‌المللی در سطح فرودگاه‌ها کشور

همان‌طور که در نمودار ۱۵ نیز مشاهده می‌شود قطب اصلی جابه‌جایی مسافر در سطح بین‌المللی از طریق فرودگاه‌های کشور، فرودگاه بین‌المللی کشور است که حدود ۶۸ درصد از حجم نشست و برخاست هواپیماهای بین‌المللی را به خود اختصاص داده است. فرودگاه‌های مشهد، شیراز، اصفهان، تبریز و لارستان با اختلاف بسیار زیادی نسبت به فرودگاه امام خمینی در رتبه‌های بعدی قرار می‌گیرد. این امر به‌خوبی نقش فراملی کلان‌شهر تهران را در سطح پیوندهای بین‌المللی نشان می‌دهد.

ج- جابه‌جایی مسافر از طریق بنادر حاشیه خلیج فارس

نمودار ۱۶ آمار و اطلاعات تعداد سفر بین بنادر ایران و حاشیه خلیج فارس را نشان می‌دهد. همان‌گونه که مشاهده می‌شود تعداد سفر بین بنادر جنوب ایران با کشورهای حاشیه خلیج فارس در سال ۱۳۹۳ برابر با ۷۸۲۱۵ سفر بوده که در سال‌های اخیر روند کاهشی داشته است و در سال ۱۳۹۶ به ۴۷۶۴۹ سفر کاهش یافته است. این امر به دلیل از بین رفتن روابط سیاسی بین ایران و کشورهای مذکور است که پیوندهای مسافری و همین‌طور کالایی را تحت تأثیر قرار داده است.



نمودار ۱۶: روند تغییر جریان تعداد سفر بین بنادر ایرانی و کشورهای حاشیه خلیج فارس و برعکس

بر اساس آمار سازمان بنادر و دریانوردی، مهم‌ترین جریانات پیوند مسافر بین بنادر جنوب ایران با کشورهای حاشیه خلیج فارس عبارت است از شارجه به شهید باهنر، شهید باهنر به شارجه، خرمشهر به کویت و بندر لنگه به دبی است که در جدول زیر جریان سفر بین بنادر ایرانی و کشورهای حاشیه خلیج فارس ارائه شده است.

جدول ۶۴: جریانات تعداد سفر بین بنادر جنوب ایران و کشورهای حاشیه خلیج فارس (تعداد سفر)

مبدأ	مقصد	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶
بصره	خرمشهر	۴۷۷	۱۵۳۰	۳۲۷	۹
جبل علی	کیش	-	-	-	۱
حمریه	کیش	-	-	-	۸

نظام سکوتهای و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکوتهای)

مبدأ	مقصد	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶
شارجه	شهید باهنر	۱۸۹۵۲	۱۵۹۴۹	۱۶۳۱۹	۱۴۹۲۸
شارجه	کیش	-	-	-	۶
مسقط	چابهار	-	۸۳	۳۷۷	۹۲
چابهار	مسقط	-	۷۹	۴۴۱	۶۹
خرمشهر	بصره	۱۱۰۵۷	۱۹۹۴۹	۸۵۹۹	۵۳۲
خرمشهر	کویت	۱۵۶۷۶	۱۰۳۴۸	۸۶۶۳	۸۴۳۵
شهید باهنر	شارجه	۱۸۵۱۳	۱۵۱۲۴	۱۴۷۸۲	۱۲۸۲۷
شهید باهنر	مسقط	-	-	-	۱۴
عسلویه	دوبی	۶۰	-	-	۱۲
عسلویه	شارجه	۲۰۹	۱۰۸	-	-
کیش	ابوظبی	-	-	-	۲۰
کیش	حمریه	-	-	-	۴۴
کیش	دبی	-	-	-	۶
کیش	رأس الخیمه	-	-	-	۱
کیش	عجمان	-	-	-	۱۱
لنگه	دبی	۱۳۲۷۱	۱۰۶۷۳	۹۳۴۸	۱۰۶۳۴
مجموع		۷۸۲۱۵	۷۲۸۴۳	۵۸۸۵۶	۴۷۶۴۹

منبع: سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۹۶

جریان صادرات کالا در سطح بین‌المللی از گمرکات ایران

الف- وضعیت پیوند صادرات کالا از گمرکات ایرانی به کشورهای خارجی

بر اساس آمار به دست آمده در سطح کشور، مجموع صادرات کالاهای ایرانی به کشورهای خارجی از طریق ۱۱۲ پایانه گمرکی با حجم دلاری ۴۴/۳ میلیارد دلار انجام گرفته است. در جدول ۶۵ میزان ارزش دلاری کالاهای جابه‌جاشده به کشورهای خارجی در سال ۱۳۹۷ ارائه شده است. همان‌گونه که مشاهده می‌شود از مجموع ۴۴/۳ میلیارد دلار صادرشده، مناطق ویژه اقتصادی پارس (۲۶/۷۱ درصد)، شهید رجایی (۱۴/۱۵ درصد) و بندر امام خمینی (۴/۴۸ درصد) بیشترین پیوند در صادرات کالا را به سایر کشورهای جهان دارد. پایانه‌های گمرکی مشهد، منطقه ویژه بوشهر ۱، غرب تهران، منطقه ویژه معادن و فلزات، خسروی، بازرگان، کرمانشاه، بندر امام خمینی و تبریز در رتبه‌های بعدی از نظر صادرات کالا قرار دارند.

پیوند خیلی قوی (سطح ۱): منطقه ویژه اقتصادی پارس، منطقه ویژه شهید رجایی و منطقه ویژه پتروشیمی بندر امام خمینی؛

پیوند قوی (سطح ۲): مشهد، منطقه ویژه بوشهر ۱، غرب تهران، منطقه ویژه معادن و فلزات، خسروی، بازرگان، کرمانشاه، بندر امام خمینی، تبریز، مهران، پرویزخان، قزوین، باشماق، اصفهان، پیرانشهر؛

پیوند متوسط (سطح ۳): اراک، یزد، زنجان، فرودگاه امام خمینی (ره)، شهید باهنر، آستارا، شلمچه، منطقه ویژه اقتصادی نوشهر، منطقه ویژه اقتصادی کاوه، بندر لنگه، منطقه ویژه اقتصادی سهلان، اینچه‌برون، ارزیابی گمرک اصفهان در کاشان، بازارچه میرجاوه؛

پیوند ضعیف (سطح ۴): ساوه، منطقه ویژه اقتصادی رفسنجان، قم، سنندج، ارومیه، منطقه ویژه اقتصادی شیراز، چذابه- مرزبستان، منطقه آزاد تجاری اروند- خرمشهر، سمنان، دوغارون، میلک، جلفا، منطقه آزاد تجاری انزلی، لطف‌آباد، بازارچه میلک، زاهدان؛

پیوند خیلی ضعیف (سطح ۵): سایر پایانه‌های گمرکی که میزان و ارزش صادرات کالاها در آنها کمتر از ۱۰۰ میلیون دلار است در این دسته قرار می‌گیرد که در جدول زیر ارائه شده‌اند.

جدول ۶۵: میزان کالای صادر شده از پایانه‌های گمرکی کشور بر اساس ارزش دلاری، درصد و سطح همپیوندی در سال ۱۳۹۷

ردیف	پایانه‌های جابجایی کالا	مجموع کالای جابجاشده (دلار)	درصد	سطح پیوند صادرات کالا
۱	منطقه ویژه اقتصادی پارس	۱۱.۸۳۳.۲۲۴.۴۶۰	۲۶,۷۱	خیلی قوی (سطح ۱)
۲	منطقه ویژه شهید رجایی	۶.۲۶۶.۶۱۰.۹۵۳	۱۴,۱۵	خیلی قوی (سطح ۱)
۳	منطقه ویژه پتروشیمی بندر امام خمینی	۳.۷۵۵.۰۳۳.۹۷۲	۸,۴۸	خیلی قوی (سطح ۱)
۴	مشهد	۱.۸۷۴.۰۸۶.۱۳۳	۴,۲۳	قوی (سطح ۲)
۵	منطقه ویژه بوشهر ۱	۱.۵۷۵.۱۶۲.۰۴۳	۳,۵۶	قوی (سطح ۲)
۶	غرب تهران	۱.۴۷۱.۹۰۸.۵۴۴	۳,۳۲	قوی (سطح ۲)
۷	منطقه ویژه معادن و فلزات	۱.۱۳۶.۰۹۷.۳۴۲	۲,۵۶	قوی (سطح ۲)
۸	خسروی	۱.۰۳۳.۹۴۲.۲۸۶	۲,۳۳	قوی (سطح ۲)
۹	بازرگان	۹۳۳.۴۷۸.۵۶۲	۲,۱۱	قوی (سطح ۲)
۱۰	کرمانشاه	۸۸۷.۷۱۱.۹۶۰	۲,۰۰	قوی (سطح ۲)
۱۱	بندر امام خمینی	۸۴۱.۳۴۴.۷۲۱	۱,۹۰	قوی (سطح ۲)
۱۲	تبریز	۸۴۰.۴۵۶.۹۱۸	۱,۹۰	قوی (سطح ۲)
۱۳	مهران	۷۰۸.۰۹۷.۵۶۲	۱,۶۰	قوی (سطح ۲)
۱۴	پرویزخان	۶۵۵.۰۶۲.۷۵۸	۱,۴۸	قوی (سطح ۲)
۱۵	قزوین	۵۵۲.۰۴۹.۵۳۹	۱,۲۵	قوی (سطح ۲)
۱۶	باشماق	۵۴۴.۷۴۵.۱۱۳	۱,۲۳	قوی (سطح ۲)
۱۷	اصفهان	۵۲۰.۷۱۳.۷۵۱	۱,۱۸	قوی (سطح ۲)
۱۸	پیرانشهر	۵۰۴.۰۹۱.۳۱۰	۱,۱۴	قوی (سطح ۲)
۱۹	اراک	۴۳۶.۳۳۳.۱۵۴	۰,۹۸	متوسط (سطح ۳)
۲۰	یزد	۴۲۷.۳۱۶.۹۱۰	۰,۹۶	متوسط (سطح ۳)
۲۱	زنجان	۳۸۷.۸۵۲.۳۵۷	۰,۸۸	متوسط (سطح ۳)
۲۲	فرودگاه امام خمینی (ره)	۳۸۲.۷۹۶.۶۰۷	۰,۸۶	متوسط (سطح ۳)
۲۳	شهید باهنر	۳۳۷.۹۲۵.۱۴۶	۰,۷۶	متوسط (سطح ۳)
۲۴	آستارا	۳۳۶.۶۲۵.۴۱۱	۰,۷۶	متوسط (سطح ۳)
۲۵	شلمچه	۳۱۰.۷۲۰.۲۵۲	۰,۷۰	متوسط (سطح ۳)
۲۶	منطقه ویژه اقتصادی نوشهر	۲۹۷.۵۴۱.۵۸۳	۰,۶۷	متوسط (سطح ۳)
۲۷	منطقه ویژه اقتصادی کاوه	۲۷۹.۳۷۰.۶۲۰	۰,۶۳	متوسط (سطح ۳)

نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاه‌ها)

ردیف	پایانه‌های جابجایی کالا	مجموع کالای جابجا شده (دلار)	درصد	سطح پیوند صادرات کالا
۲۸	بندرلنگه	۲۶۸.۷۰۸.۴۸۹	۰.۶۱	متوسط (سطح ۳)
۲۹	منطقه ویژه اقتصادی سهلان	۲۶۸.۳۳۲.۰۵۴	۰.۶۱	متوسط (سطح ۳)
۳۰	اینچه‌برون	۲۴۶.۵۹۰.۲۸۷	۰.۵۶	متوسط (سطح ۳)
۳۱	ارزیابی گمرک اصفهان درکاشان	۲۲۱.۳۰۳.۲۳۴	۰.۵۰	متوسط (سطح ۳)
۳۲	بازارچه میرجاوه	۲۱۵.۴۶۷.۸۹۳	۰.۴۹	متوسط (سطح ۳)
۳۳	ساوه	۱۹۴.۴۱۶.۴۷۶	۰.۴۴	ضعیف (سطح ۴)
۳۴	منطقه ویژه اقتصادی رفسنجان	۱۹۳.۰۸۱.۵۳۳	۰.۴۴	ضعیف (سطح ۴)
۳۵	قم	۱۸۷.۵۳۲.۷۳۵	۰.۴۲	ضعیف (سطح ۴)
۳۶	سندج	۱۸۲.۹۷۱.۱۱۸	۰.۴۱	ضعیف (سطح ۴)
۳۷	ارومیه	۱۵۸.۰۷۳.۱۴۴	۰.۳۶	ضعیف (سطح ۴)
۳۸	منطقه ویژه اقتصادی شیراز	۱۵۰.۲۳۳.۴۱۰	۰.۳۴	ضعیف (سطح ۴)
۳۹	چذابه - مرزبان	۱۳۸.۶۱۰.۸۰۹	۰.۳۱	ضعیف (سطح ۴)
۴۰	منطقه آزاد تجاری اروند - خرمشهر	۱۳۸.۴۵۷.۶۸۱	۰.۳۱	ضعیف (سطح ۴)
۴۱	سمنان	۱۲۸.۰۱۰.۶۴۷	۰.۲۹	ضعیف (سطح ۴)
۴۲	دوغارون	۱۱۹.۷۳۹.۳۳۸	۰.۲۷	ضعیف (سطح ۴)
۴۳	میلک	۱۱۶.۴۸۴.۱۱۹	۰.۲۶	ضعیف (سطح ۴)
۴۴	جلفا	۱۱۴.۶۳۳.۴۴۶	۰.۲۶	ضعیف (سطح ۴)
۴۵	منطقه آزاد تجاری انزلی	۱۱۴.۰۶۷.۸۷۱	۰.۲۶	ضعیف (سطح ۴)
۴۶	لطف‌آباد	۱۰۶.۱۷۵.۲۵۹	۰.۲۴	ضعیف (سطح ۴)
۴۷	بازارچه میلک	۱۰۴.۲۰۱.۳۷۷	۰.۲۴	ضعیف (سطح ۴)
۴۸	زاهدان	۱۰۱.۵۳۲.۹۰۲	۰.۲۳	ضعیف (سطح ۴)
۴۹	ذوب‌آهن اصفهان	۹۳.۹۰۰.۸۶۶	۰.۲۱	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۵۰	بناب	۷۹.۸۱۵.۵۴۶	۰.۱۸	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۵۱	منطقه ویژه ایرانیان - زندیه	۷۵.۱۰۹.۷۹۸	۰.۱۷	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۵۲	البرز (فرودگاه پیام)	۷۴.۹۳۹.۳۲۰	۰.۱۷	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۵۳	همدان	۷۳.۲۷۹.۴۹۳	۰.۱۷	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۵۴	کرمان	۷۱.۰۷۱.۴۶۳	۰.۱۶	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۵۵	شهرکرد	۶۸.۶۶۰.۲۵۲	۰.۱۵	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۵۶	کرمان	۶۷.۹۹۴.۵۶۱	۰.۱۵	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۵۷	بازارچه کیله سردشت	۶۰.۷۱۴.۶۱۰	۰.۱۴	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۵۸	منطقه ویژه اقتصادی سیرجان	۵۵.۵۱۶.۱۵۷	۰.۱۳	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۵۹	منطقه ویژه دوغارون	۵۴.۷۴۰.۳۶۲	۰.۱۲	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۶۰	بيله سوار	۵۲.۰۸۹.۵۱۰	۰.۱۲	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۶۱	فرودگاه شیراز	۵۱.۴۳۴.۷۱۶	۰.۱۲	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۶۲	بیرجند	۴۵.۹۳۵.۶۶۰	۰.۱۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۶۳	اهواز	۴۳.۸۵۵.۷۵۵	۰.۱۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۶۴	ساری	۴۳.۷۱۳.۸۲۲	۰.۱۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۶۵	ملایر	۴۱.۷۳۱.۵۳۰	۰.۰۹	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۶۶	نوردوز	۳۸.۸۵۰.۸۹۶	۰.۰۹	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۶۷	ماهیرود	۳۸.۳۴۶.۱۷۹	۰.۰۹	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۶۸	آبادان	۳۷.۵۴۳.۶۱۰	۰.۰۸	خیلی ضعیف (سطح ۵)

ردیف	پایانه‌های جابجایی کالا	مجموع کالای جابجاشده (دلار)	درصد	سطح پیوند صادرات کالا
۶۹	بازارچه کوهک-سراوان	۳۷,۳۸۰,۲۵۹	۰,۰۸	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۷۰	بجنورد	۳۶,۹۳۴,۶۶۸	۰,۰۸	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۷۱	چوئبده	۳۱,۹۴۹,۶۸۶	۰,۰۷	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۷۲	فولاد مبارکه اصفهان	۳۱,۷۴۰,۹۵۱	۰,۰۷	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۷۳	بازارچه ماهیرود	۲۹,۶۷۶,۲۸۹	۰,۰۷	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۷۴	منطقه ویژه اقتصادی یزد	۲۷,۵۳۸,۰۸۸	۰,۰۶	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۷۵	خوی	۲۶,۱۹۱,۶۳۴	۰,۰۶	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۷۶	خرم‌آباد	۲۴,۳۴۱,۱۷۳	۰,۰۵	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۷۷	پلدشت	۲۳,۷۰۶,۰۵۱	۰,۰۵	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۷۸	سرخس	۲۱,۷۸۲,۵۵۳	۰,۰۵	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۷۹	مهایاد	۲۰,۳۱۲,۷۱۵	۰,۰۵	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۸۰	مراغه	۱۹,۵۹۱,۸۴۰	۰,۰۴	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۸۱	منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان	۱۹,۲۹۷,۴۱۰	۰,۰۴	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۸۲	اردبیل	۱۸,۷۶۹,۶۹۰	۰,۰۴	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۸۳	منطقه ویژه اقتصادی لرستان (ازنا)	۱۸,۲۹۰,۶۰۲	۰,۰۴	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۸۴	بازارچه پیشین	۱۴,۳۵۱,۹۲۴	۰,۰۳	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۸۵	بندر امیرآباد	۱۲,۴۹۳,۳۰۶	۰,۰۳	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۸۶	چابهار	۱۰,۶۷۲,۱۱۹	۰,۰۲	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۸۷	امیرآباد	۱۰,۵۸۲,۵۴۶	۰,۰۲	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۸۸	منطقه ویژه اقتصادی سرخس	۹,۷۰۶,۲۴۹	۰,۰۲	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۸۹	منطقه ویژه اقتصادی بم	۹,۴۸۷,۲۷۷	۰,۰۲	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۹۰	بازارچه مرزی ریمدان	۸,۷۸۳,۳۲۹	۰,۰۲	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۹۱	باجگیران	۸,۶۰۲,۲۱۲	۰,۰۲	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۹۲	منطقه ویژه اقتصادی سرخس	۷,۱۸۵,۲۸۳	۰,۰۲	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۹۳	منطقه آزاد تجاری چابهار	۷,۱۶۶,۳۹۱	۰,۰۲	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۹۴	منطقه ویژه اقتصادی بوشهر ۲	۶,۵۵۵,۱۳۱	۰,۰۱	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۹۵	منطقه آزاد تجاری حسن رود انزلی	۵,۵۷۰,۰۵۴	۰,۰۱	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۹۶	رازی	۴,۴۳۱,۸۹۵	۰,۰۱	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۹۷	اروندکنار	۴,۲۹۸,۴۲۶	۰,۰۱	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۹۸	فرودگاه لار	۳,۶۹۹,۰۲۹	۰,۰۱	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۹۹	ياسوج	۳,۵۳۶,۲۲۴	۰,۰۱	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۰	فریدون‌کنار	۲,۹۱۵,۱۷۸	۰,۰۱	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۱	فریدون‌کنار	۲,۷۰۶,۲۳۵	۰,۰۱	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۲	قشم	۲,۵۷۲,۰۰۵	۰,۰۱	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۳	گناوه	۲,۴۵۵,۴۳۹	۰,۰۱	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۴	فرودگاه اصفهان	۲,۲۵۵,۹۱۱	۰,۰۱	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۵	دیلم	۱,۵۷۰,۸۹۶	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۶	پیشین	۱,۳۹۲,۵۱۹	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۷	سرو	۸۰۲,۹۴۲	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۸	بندر ریگ	۵۱۶,۱۰۴	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۹	میرجاوه	۳۷۸,۴۳۰	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)

نظام سکو متگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکو متگاهها)

ردیف	پایانه‌های جابجایی کالا	مجموع کالای جابجا شده (دلار)	درصد	سطح پیوند صادرات کالا
۱۱۰	تهران امور واردات	۱۸۴,۳۸۲	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۱۱	کیش	۳۵,۰۰۰	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۱۲	سجافی	۱۵,۱۱۴	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
	مجموع	۴۴,۳۰۰,۵۹۳,۶۰۴	۱۰۰,۰۰	-

منبع: وزارت صنعت، معدن و تجارت، ۱۳۹۷

ب- کشورهای واردکننده کالاهای ایران

در ادامه کشورهایی که صادرات کالا از گمرکات ایران انجام شده است، بررسی می‌شود. ۴۴/۳ میلیارد دلار کالا از گمرکات کشور در سال ۱۳۹۷ به بیش از ۱۵۰ کشور مختلف صادر می‌شود که کشورهای چین با ۲۰/۸۱ درصد، عراق با ۲۰/۲۳ درصد، امارات متحده عربی با ۱۳/۴۳ درصد بیشترین پیوند را از نظر صادرات کالای ایرانی با گمرکات داشته‌اند. همین‌طور کشورهای افغانستان با ۶/۶۱ درصد، جمهوری کره با ۵/۸۰ درصد، ترکیه با ۵/۳۴ درصد، هند با ۴/۶۱ درصد، پاکستان با ۲/۸۲ درصد، اندونزی با ۱/۷۸ درصد، عمان با ۱/۶۴ درصد و تایلند با ۱/۶۰ درصد در رتبه‌های بعدی قرار گرفته‌اند.

پیوند خیلی قوی (سطح ۱): چین، عراق و امارات متحده عربی؛

پیوند قوی (سطح ۲): افغانستان، جمهوری کره، ترکیه، هند، پاکستان، اندونزی، عمان و تایلند؛

پیوند متوسط (سطح ۳): آذربایجان، ترکمنستان، فدراسیون روسیه، تایوان، ایتالیا، آلمان، کویت، مالزی، ژاپن، قطر، مصر، هنگ‌کنگ، ویتنام، گرجستان، ارمنستان، جمهوری عربی سوریه، ازبکستان، قزاقستان، اسپانیا، میانمار؛

پیوند ضعیف (سطح ۴): کنیا، بنگلادش، تاجیکستان، بلغارستان، بلژیک، لبنان، سودان، سریلانکا، رومانی، ایالات متحده آمریکا، هلند، سنگاپور، آفریقای جنوبی، قرقیزستان، کانادا، مراکش، استرالیا، اوکراین، الجزایر، بریتانیا، جمهوری متحده تانزانیا، یونان، فرانسه، جیبوتی، غنا، اردن، لهستان، تونس، سومالی، فیلیپین، اتریش، صربستان، برزیل، موزامبیک، سوئد، نپال، بحرین، مالت، ساحل عاج، اسلوانی، دانمارک، اسلواکی، سوئیس، آلبانی، نیجریه، جمهوری مقدونیه یوگسلاوی سابق، پرتغال، مکزیک، کامرون، مجارستان، سنگال، بوسنی و هرزگوین، کرواسی، اتیوپی، جماهیر عربی لیبی، زلاندنو، بلاروس، جمهوری چک، بولیوی، توگو، لیتوانی، قبرس، نروژ، اوگاندا، نیجر، یمن؛

پیوند خیلی ضعیف (سطح ۵): سایر کشورهایی که میزان و ارزش صادرات کالا در آنها کمتر از یک میلیون دلار است در این دسته قرار می‌گیرند که در جدول زیر ارائه شده‌اند.

جدول ۶۶: کشورهای واردکننده کالا از گمرکات ایرانی بر اساس ارزش دلاری و درصد و میزان هم‌پیوندی در سال ۱۳۹۷

ردیف	کشور صادر شده کالا از گمرکات ایرانی	مجموع کالای جابجا شده (دلار)	درصد	سطح پیوند صادرات کالا
۱	چین	۹,۲۱۷,۷۰۲,۱۳۸	۲۰,۸۱	خیلی قوی (سطح ۱)
۲	عراق	۸,۹۶۰,۶۹۴,۴۱۹	۲۰,۲۳	خیلی قوی (سطح ۱)

ردیف	کشور صادر شده کالا از گمرکات ایرانی	مجموع کالای جابجا شده (دلار)	درصد	سطح پیوند صادرات کالا
۳	امارات متحده عربی	۵,۹۴۹,۲۱۹,۷۴۵	۱۳,۴۳	خیلی قوی (سطح ۱)
۴	افغانستان	۲,۹۲۶,۶۶۱,۵۷۸	۶,۶۱	قوی (سطح ۲)
۵	جمهوری کره	۲,۵۶۷,۷۶۹,۶۳۶	۵,۸۰	قوی (سطح ۲)
۶	ترکیه	۲,۳۶۷,۲۵۱,۲۵۷	۵,۳۴	قوی (سطح ۲)
۷	هند	۲,۰۴۲,۹۲۲,۲۰۷	۴,۶۱	قوی (سطح ۲)
۸	پاکستان	۱,۲۴۷,۲۳۴,۲۷۹	۲,۸۲	قوی (سطح ۲)
۹	اندونزی	۷۸۶,۸۶۱,۶۱۰	۱,۷۸	قوی (سطح ۲)
۱۰	عمان	۷۲۸,۵۶۹,۴۲۰	۱,۶۴	قوی (سطح ۲)
۱۱	تایلند	۷۰۹,۹۲۶,۴۵۱	۱,۶۰	قوی (سطح ۲)
۱۲	آذربایجان	۴۱۰,۵۳۰,۳۳۸	۰,۹۳	متوسط (سطح ۳)
۱۳	ترکمنستان	۳۹۹,۸۰۴,۸۹۲	۰,۹۰	متوسط (سطح ۳)
۱۴	فدراسیون روسیه	۲۸۰,۵۱۰,۲۱۲	۰,۶۳	متوسط (سطح ۳)
۱۵	تایوان	۲۷۸,۹۳۰,۱۱۷	۰,۶۳	متوسط (سطح ۳)
۱۶	ایتالیا	۲۷۶,۳۶۶,۱۹۲	۰,۶۲	متوسط (سطح ۳)
۱۷	آلمان	۲۵۴,۴۷۷,۶۲۹	۰,۵۷	متوسط (سطح ۳)
۱۸	کویت	۲۵۳,۱۲۰,۶۷۷	۰,۵۷	متوسط (سطح ۳)
۱۹	مالزی	۲۴۶,۹۳۵,۴۴۹	۰,۵۶	متوسط (سطح ۳)
۲۰	ژاپن	۲۴۱,۲۸۳,۸۸۶	۰,۵۴	متوسط (سطح ۳)
۲۱	قطر	۲۲۵,۲۵۰,۰۵۲	۰,۵۱	متوسط (سطح ۳)
۲۲	مصر	۲۱۷,۷۵۸,۶۲۷	۰,۴۹	متوسط (سطح ۳)
۲۳	هنگ کنگ	۲۰۲,۵۷۳,۱۰۰	۰,۴۶	متوسط (سطح ۳)
۲۴	ویتنام	۱۸۶,۰۴۶,۳۱۴	۰,۴۲	متوسط (سطح ۳)
۲۵	گرجستان	۱۶۱,۵۲۳,۸۲۸	۰,۳۶	متوسط (سطح ۳)
۲۶	ارمنستان	۱۵۸,۹۹۰,۰۶۹	۰,۳۶	متوسط (سطح ۳)
۲۷	جمهوری عربی سوریه	۱۵۸,۸۰۷,۷۰۲	۰,۳۶	متوسط (سطح ۳)
۲۸	ازبکستان	۱۴۰,۹۴۹,۹۹۲	۰,۳۲	متوسط (سطح ۳)
۲۹	قزاقستان	۱۳۱,۴۰۲,۶۷۸	۰,۳۰	متوسط (سطح ۳)
۳۰	اسپانیا	۱۱۷,۸۳۰,۲۸۳	۰,۲۷	متوسط (سطح ۳)
۳۱	میانمار	۱۱۵,۱۳۸,۲۰۳	۰,۲۶	متوسط (سطح ۳)
۳۲	کنیا	۸۶,۶۲۴,۹۸۵	۰,۲۰	ضعیف (سطح ۴)
۳۳	بنگلادش	۸۶,۳۳۸,۰۷۷	۰,۱۹	ضعیف (سطح ۴)
۳۴	تاجیکستان	۷۸,۳۱۴,۵۱۶	۰,۱۸	ضعیف (سطح ۴)
۳۵	بلغارستان	۷۰,۰۸۶,۰۳۱	۰,۱۶	ضعیف (سطح ۴)
۳۶	بلژیک	۶۹,۷۶۸,۷۴۴	۰,۱۶	ضعیف (سطح ۴)
۳۷	لبنان	۶۶,۴۳۴,۲۸۰	۰,۱۵	ضعیف (سطح ۴)
۳۸	سودان	۵۹,۰۳۹,۰۴۶	۰,۱۳	ضعیف (سطح ۴)
۳۹	سری لانکا	۵۱,۱۱۴,۶۵۲	۰,۱۲	ضعیف (سطح ۴)
۴۰	رومانی	۴۹,۱۰۸,۰۱۸	۰,۱۱	ضعیف (سطح ۴)
۴۱	ایالات متحده آمریکا	۴۵,۱۸۵,۷۶۹	۰,۱۰	ضعیف (سطح ۴)
۴۲	هلند	۴۱,۰۴۱,۴۲۱	۰,۰۹	ضعیف (سطح ۴)
۴۳	سنگاپور	۳۷,۶۱۸,۰۴۴	۰,۰۸	ضعیف (سطح ۴)

نظام سکو متجہبی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندہای اصلی بین سکو متجہبہ)

ردیف	کشور صادر شدہ کالا از گمرکات ایرانی	مجموع کالای جابجا شدہ (دلار)	درصد	سطح پیوند صادرات کالا
۴۴	آفریقای جنوبی	۳۵,۹۲۱,۷۱۴	۰,۰۸	ضعیف (سطح ۴)
۴۵	قرقیزستان	۳۳,۷۳۸,۶۰۰	۰,۰۸	ضعیف (سطح ۴)
۴۶	کانادا	۳۳,۳۸۲,۱۰۷	۰,۰۸	ضعیف (سطح ۴)
۴۷	مراکش	۳۳,۱۲۲,۱۵۲	۰,۰۷	ضعیف (سطح ۴)
۴۸	استرالیا	۳۱,۸۱۵,۲۹۴	۰,۰۷	ضعیف (سطح ۴)
۴۹	اکراین	۳۱,۴۵۵,۰۸۲	۰,۰۷	ضعیف (سطح ۴)
۵۰	الجزایر	۲۹,۱۹۰,۷۲۰	۰,۰۷	ضعیف (سطح ۴)
۵۱	بریتانیا	۲۸,۸۸۰,۵۹۰	۰,۰۷	ضعیف (سطح ۴)
۵۲	جمهوری متحدہ تانزانیا	۲۸,۶۴۷,۰۳۹	۰,۰۶	ضعیف (سطح ۴)
۵۳	یونان	۲۸,۲۹۰,۸۵۸	۰,۰۶	ضعیف (سطح ۴)
۵۴	فرانسہ	۲۷,۶۱۳,۵۹۹	۰,۰۶	ضعیف (سطح ۴)
۵۵	جیبوتی	۲۷,۴۰۶,۰۵۲	۰,۰۶	ضعیف (سطح ۴)
۵۶	غنا	۲۶,۱۲۱,۳۵۰	۰,۰۶	ضعیف (سطح ۴)
۵۷	اردن	۲۶,۰۲۳,۵۱۷	۰,۰۶	ضعیف (سطح ۴)
۵۸	لہستان	۲۵,۸۰۴,۷۶۵	۰,۰۶	ضعیف (سطح ۴)
۵۹	تونس	۲۳,۷۵۹,۳۴۸	۰,۰۵	ضعیف (سطح ۴)
۶۰	سومالی	۲۰,۹۳۳,۳۹۲	۰,۰۵	ضعیف (سطح ۴)
۶۱	فیلیپین	۲۰,۸۵۹,۲۹۰	۰,۰۵	ضعیف (سطح ۴)
۶۲	اتریش	۱۹,۷۰۴,۸۶۷	۰,۰۴	ضعیف (سطح ۴)
۶۳	صربستان	۱۸,۷۸۷,۱۷۰	۰,۰۴	ضعیف (سطح ۴)
۶۴	برزیل	۱۷,۳۰۸,۳۳۵	۰,۰۴	ضعیف (سطح ۴)
۶۵	موزامبیک	۱۵,۲۵۴,۴۰۹	۰,۰۳	ضعیف (سطح ۴)
۶۶	سوئد	۱۳,۰۳۲,۳۵۴	۰,۰۳	ضعیف (سطح ۴)
۶۷	نپال	۱۲,۷۷۲,۳۲۸	۰,۰۳	ضعیف (سطح ۴)
۶۸	بحرین	۱۱,۸۰۶,۴۶۴	۰,۰۳	ضعیف (سطح ۴)
۶۹	مالت	۸,۶۳۳,۴۰۵	۰,۰۲	ضعیف (سطح ۴)
۷۰	ساحل عاج	۸,۱۸۸,۶۵۹	۰,۰۲	ضعیف (سطح ۴)
۷۱	اسلونی	۷,۴۲۹,۸۳۸	۰,۰۲	ضعیف (سطح ۴)
۷۲	دانمارک	۷,۲۸۹,۰۱۲	۰,۰۲	ضعیف (سطح ۴)
۷۳	اسلواکی	۶,۶۳۸,۴۱۰	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)
۷۴	سوئیس	۵,۸۴۴,۰۴۹	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)
۷۵	آلبانی	۴,۹۴۷,۷۷۹	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)
۷۶	نیجریہ	۴,۷۹۰,۳۷۴	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)
۷۷	جمهوری مقدونیه یوگسلاوی سابق	۴,۷۸۷,۴۰۲	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)
۷۸	پرتغال	۴,۷۵۰,۵۹۷	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)
۷۹	مکزیک	۴,۷۲۷,۱۶۸	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)
۸۰	کامرون	۴,۴۳۳,۱۹۰	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)
۸۱	مجارستان	۴,۲۲۲,۵۶۳	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)
۸۲	سنگال	۴,۲۱۹,۴۰۳	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)
۸۳	یوسنی و ہرزگوین	۴,۰۲۳,۱۳۰	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)
۸۴	کرواسی	۳,۶۵۷,۳۵۰	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)

ردیف	کشور صادر شده کالا از گمرکات ایرانی	مجموع کالای جابجا شده (دلار)	درصد	سطح پیوند صادرات کالا
۸۵	اتیوپی	۳,۶۵۶,۰۳۳	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)
۸۶	جماهیر عربی لیبی	۳,۴۷۱,۱۰۵	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)
۸۷	زلدندو	۳,۰۰۵,۲۲۹	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)
۸۸	بلاروس	۲,۷۶۱,۵۰۵	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)
۸۹	جمهوری چک	۲,۷۵۷,۳۶۲	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)
۹۰	بولیوی	۲,۳۴۴,۹۷۷	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)
۹۱	توگو	۲,۳۲۶,۰۲۰	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)
۹۲	لیتوانی	۲,۱۸۰,۱۳۳	۰,۰۰	ضعیف (سطح ۴)
۹۳	قبرس	۱,۹۰۸,۴۸۵	۰,۰۰	ضعیف (سطح ۴)
۹۴	نروژ	۱,۲۵۶,۶۷۶	۰,۰۰	ضعیف (سطح ۴)
۹۵	اوگاندا	۱,۲۳۰,۱۹۱	۰,۰۰	ضعیف (سطح ۴)
۹۶	نیجر	۱,۱۵۷,۳۲۱	۰,۰۰	ضعیف (سطح ۴)
۹۷	یمن	۱,۰۰۱,۶۴۵	۰,۰۰	ضعیف (سطح ۴)
۹۸	کلمبیا	۹۴۴,۴۹۷	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۹۹	جمهوری مولداوی	۷۰۰,۳۰۶	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۰	بنین	۶۵۱,۰۵۱	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۱	مالی	۶۴۷,۸۱۲	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۲	لیبریا	۶۴۷,۲۵۵	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۳	کنگو	۶۳۴,۷۶۹	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۴	فنلاند	۶۲۷,۵۹۰	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۵	شیلی	۵۹۶,۳۲۱	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۶	ونزوئلا	۴۹۱,۶۵۰	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۷	کوموروس	۴۴۵,۰۹۶	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۸	بورکینافاسو	۴۴۱,۶۳۹	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۹	رواندا	۴۱۳,۷۲۲	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۱۰	استونی	۳۷۱,۵۴۷	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۱۱	یوگسلاوی	۳۱۳,۴۰۵	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۱۲	ماداگاسکار	۳۰۷,۰۰۰	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۱۳	مغولستان	۲۵۳,۷۱۲	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۱۴	سیرالئون	۲۳۷,۳۴۵	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۱۵	گابن	۲۳۰,۰۱۸	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۱۶	زیمبابوه	۲۲۱,۷۰۰	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۱۷	آنگولا	۲۱۵,۴۰۰	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۱۸	اکوادور	۲۰۴,۵۱۰	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۱۹	موریتانی	۱۹۴,۸۲۴	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۲۰	گینه	۱۸۲,۵۱۳	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۲۱	ایرلند	۱۷۰,۸۷۲	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۲۲	لاتوی	۱۶۹,۷۳۹	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۲۳	مالدیو	۱۵۷,۶۰۹	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۲۴	اسکاتلند	۱۴۰,۸۲۲	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۲۵	آرژانتین	۱۳۹,۱۷۰	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)

نظام سکو متجہی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندہای اصلی بین سکو متجہا)

ردیف	کشور صادر شده کالا از گمرکات ایرانی	مجموع کالای جابجا شده (دلار)	درصد	سطح پیوند صادرات کالا
۱۲۶	موریس	۱۳۰،۲۱۰	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۲۷	گواتمالا	۱۲۲،۱۱۸	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۲۸	چاد	۱۲۱،۲۰۰	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۲۹	عربستان سعودی	۱۰۹،۰۶۳	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۳۰	تیمور شرقی	۱۰۸،۰۸۶	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۳۱	اروگوئه	۷۰،۹۹۱	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۳۲	زامبیا	۶۸،۸۶۸	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۳۳	کوبا	۶۰،۰۰۷	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۳۴	سیشل	۵۷،۶۷۹	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۳۵	جمهوری دومینیکن	۵۵،۸۷۴	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۳۶	پرو	۵۱،۱۹۰	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۳۷	کامبوج	۴۲،۴۹۷	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۳۸	گامبیا	۳۳،۷۹۴	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۳۹	مالاوی	۲۸،۰۵۴	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۴۰	ایسلند	۲۷،۶۷۰	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۴۱	جمهوری دموکراتیک خلق کره	۲۱،۱۸۳	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۴۲	پاناما	۲۰،۹۴۳	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۴۳	پاراگوئه	۱۵،۵۴۸	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۴۴	لوکزامبورگ	۱۱،۵۲۹	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۴۵	لیختن اشتاین	۸،۸۰۰	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۴۶	هندوراس	۷،۸۷۲	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۴۷	ترینیداد و توباگو	۷،۴۲۵	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۴۸	جمهوری آفریقای مرکزی	۱،۹۹۸	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۴۹	سوازیلند	۱،۱۷۲	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۵۰	سایر کشورها	۸۴۵،۹۲۰،۹۶۹	۱،۹۱	خیلی ضعیف (سطح ۵)
	مجموع	۴۴،۳۰۰،۵۹۳،۶۰۴	۱۰۰،۰۰	-

منبع: وزارت صنعت، معدن و تجارت، ۱۳۹۷

ج- مهم ترین جریانات صادرات کالا از گمرکات ایرانی به کشورهای خارجی

بر اساس آمار و اطلاعات استخراج شده، جریان کالای بین المللی از منطقه ویژه اقتصادی پارس به کشور چین با حدود ۴/۹ میلیارد دلار (۱۱/۰۸ درصد از کل جریان کالای صادر شده) قوی ترین پیوند کالایی گمرکات ایرانی به منظور صادرات کالا است. در ادامه پیوند کالایی منطقه ویژه اقتصادی پارس به امارات متحده عربی با ۲/۸ میلیارد دلار ارزش کالایی (۶/۳۵ درصد)، منطقه ویژه اقتصادی پارس به جمهوری کره با ۲/۴ میلیارد دلار (۵/۳۳ درصد)، منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی به چین با ۲/۲۸ میلیارد دلار (۵/۱۶ درصد)، منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی بندر امام خمینی به چین با ۱/۵ میلیارد دلار (۳/۳۷ درصد)، منطقه ویژه شهید رجایی به امارات متحده عربی با ۱/۲۹ میلیارد دلار (۲/۹۱ درصد)، گمرک خسروی به عراق با ۱/۰۳ میلیارد دلار (۲/۳۳ درصد)، گمرک مشهد به افغانستان با ۹۷۷ میلیون دلار (۲/۲۱ درصد)، گمرک بازرگان به ترکیه با ۹۱۲

میلیون دلار (۲/۰۶ درصد) و گمرک کرمانشاه به عراق با ۸۳۸ میلیون دلار (۲ درصد) بیشترین حجم پیوند کالایی در سطح قوی را به دست آورده‌اند.

جدول ۶۷: مهم‌ترین جریانات صادرات کالا از گمرکات ایرانی به کشورهای خارجی در سال ۱۳۹۷

ردیف	نام گمرک	نام کشور	ارزش (دلار)	درصد	وضعیت شدت جریان
۱	منطقه ویژه اقتصادی پارس	چین	۴,۹۰۶,۹۱۰,۶۹۸	۱۱,۰۸	خیلی قوی
۲	منطقه ویژه اقتصادی پارس	امارات متحده عربی	۲,۸۱۳,۲۳۳,۳۷۲	۶,۳۵	قوی
۳	منطقه ویژه اقتصادی پارس	جمهوری کره	۲,۳۶۱,۰۲۷,۲۴۵	۵,۳۳	قوی
۴	منطقه ویژه شهید رجایی	چین	۲,۲۸۳,۸۲۰,۶۳۹	۵,۱۶	قوی
۵	منطقه ویژه پتروشیمی بندر امام خمینی	چین	۱,۴۹۱,۳۴۲,۲۰۷	۳,۳۷	قوی
۶	منطقه ویژه شهید رجایی	امارات متحده عربی	۱,۲۸۷,۲۹۰,۴۴۸	۲,۹۱	قوی
۷	خسروی	عراق	۱,۰۳۳,۷۷۴,۹۹۳	۲,۳۳	قوی
۸	مشهد	افغانستان	۹۷۷,۳۳۱,۹۰۱	۲,۲۱	قوی
۹	بازرگان	ترکیه	۹۱۱,۷۹۰,۶۳۲	۲,۰۶	قوی
۱۰	کرمانشاه	عراق	۸۳۸,۱۵۸,۲۶۶	۲	قوی
۱۱	مهران	عراق	۶۷۴,۶۲۹,۴۲۱	۱,۵۲	متوسط
۱۲	غرب تهران	عراق	۵۹۶,۱۶۱,۷۵۳	۱,۳۵	متوسط
۱۳	منطقه ویژه پتروشیمی بندر امام خمینی	امارات متحده عربی	۵۹۰,۵۲۶,۳۶۹	۱,۳۳	متوسط
۱۴	منطقه ویژه شهید رجایی	هند	۵۸۶,۷۷۵,۵۳۷	۱,۳۲	متوسط
۱۵	باشماق	عراق	۵۴۴,۵۵۳,۱۱۳	۱,۲۳	متوسط
۱۶	پرویزخان	عراق	۵۳۰,۳۷۳,۵۴۲	۱,۲۰	متوسط
۱۷	منطقه ویژه پتروشیمی بندر امام خمینی	هند	۵۲۲,۸۸۱,۹۹۲	۱,۱۸	متوسط
۱۸	پیرانشهر	عراق	۵۰۴,۰۳۲,۲۲۰	۱,۱۴	متوسط
۱۹	منطقه ویژه اقتصادی پارس	هند	۴۸۷,۴۱۸,۸۸۸	۱,۱۰	متوسط
۲۰	قزوین	عراق	۳۵۹,۱۷۵,۶۵۲	۰,۸۱	متوسط

منبع: وزارت صنعت، معدن و تجارت، ۱۳۹۷

همان‌گونه که در نقشه ۵۴ ارائه شده است کشور ایران از نظر هم‌پیوندی صادرات کالا با کشورهای آسیای شرقی، روسیه، حوزه خلیج فارس و... در ارتباط کامل قرار دارد و با کشورهای آفریقایی، آمریکایی و تا حدودی اروپا ارتباط چندان زیادی ندارد. جریان واردات کالا به ایران در سطح بین‌المللی به شرح زیر است.

الف- کشورهای واردکننده کالا به ایران

بر اساس آمار به دست آمده از واردات کالا به گمرکات ایرانی در سال ۱۳۹۷ بیش از ۱۲۰ کشور با ارزش صادرات ۴۱/۲ میلیارد دلار به گمرکات ایران واردات داشته‌اند که کشور چین با مجموع ارزش واردات ۱۰/۲۴ میلیارد دلار (۲۴/۸۵ درصد از کل ارزش واردات به ایران) و امارات متحده عربی با ۵/۷ میلیارد دلار (۱۳/۸۴ درصد) بیشترین پیوند کالایی را با کشور داشته‌اند. همین‌طور کشورهای هند با ۶/۴۳ درصد، ترکیه با ۶/۲۶ درصد، آلمان با ۵/۹۵ درصد، سوئیس با ۵/۰۸ درصد، جمهوری کره با ۴/۹۷ درصد، فدراسیون روسیه با ۳/۲۶

درصد، ایتالیا با ۲/۷۸ درصد، هلند با ۲/۵۶ درصد، فرانسه با ۲/۵۳ درصد، بریتانیا با ۲/۴۸ درصد و سنگاپور با ۲/۰۵ درصد در رتبه‌های بعدی قرار گرفته‌اند.

پیوند خیلی قوی (سطح ۱): چین، امارات متحده عربی؛

پیوند قوی (سطح ۲): هند، ترکیه، آلمان، سوئیس، جمهوری کره، فدراسیون روسیه، ایتالیا، هلند، فرانسه، بریتانیا، سنگاپور؛

پیوند متوسط (سطح ۳): اتریش، برزیل، ژاپن، اسپانیا، بلژیک، سوئد، پاکستان، تایوان، مالزی، عمان، دانمارک، تایلند، استرالیا، ایالات متحده آمریکا، هنگ کنگ، اندونزی، آرژانتین، فیلیپین، فنلاند، ایرلند، اروگوئه، سریلانکا، قزاقستان، اکراین؛

پیوند ضعیف (سطح ۴): کانادا، اسکاتلند، گرجستان، عراق، لوکزامبورگ، اکوادور، ازبکستان، ویتنام، جمهوری چک، قبرس، لهستان، رومانی، زلاندنو، بنگلادش، تاجیکستان، یونان، اسلونی، سوازیلند، بلاروس، ارمنستان، آفریقای جنوبی، مجارستان، اتیوپی، آذربایجان، نروژ، صربستان، بلغارستان، لبنان، پرتقال، کویت، کنیا، قرقیزستان، مغولستان، اسلواکی، افغانستان، غنا، قطر، ترکمنستان، پاراگوئه، اردن، لیختن‌اشتاین، جمهوری عربی سوریه، زیمبابوه، جمهوری متحده تانزانیا، نیجریه، سودان، لاتوی، شیلی، کرواسی، مصر، استونی، لیتوانی؛ پیوند خیلی ضعیف (سطح ۵): سایر کشورهایی که میزان و ارزش واردات کالاها در آنها کمتر از دو میلیون دلار است در این دسته قرار می‌گیرند که در جدول ۶۸ ارائه شده‌اند.

جدول ۶۸: کشورهای واردکننده کالا به ایران بر اساس ارزش دلاری، درصد و میزان هم‌پیوندی در سال ۱۳۹۷

ردیف	کشور واردکننده کالا	مجموع کالای جایگاشده (دلار)	درصد	سطح پیوند واردات کالا
۱	چین	۱۰,۲۴۸,۵۶۲,۳۸۲	۲۴,۸۵	خیلی قوی (سطح ۱)
۲	امارات متحده عربی	۵,۷۰۶,۴۶۸,۴۱۲	۱۳,۸۴	خیلی قوی (سطح ۱)
۳	هند	۲,۶۵۰,۲۰۰,۴۵۲	۶,۴۳	قوی (سطح ۲)
۴	ترکیه	۲,۵۸۰,۴۲۴,۳۱۱	۶,۲۶	قوی (سطح ۲)
۵	آلمان	۲,۴۵۱,۷۶۶,۰۳۲	۵,۹۵	قوی (سطح ۲)
۶	سوئیس	۲,۰۹۶,۶۵۱,۵۷۱	۵,۰۸	قوی (سطح ۲)
۷	جمهوری کره	۲,۰۴۹,۴۷۳,۶۵۶	۴,۹۷	قوی (سطح ۲)
۸	فدراسیون روسیه	۱,۳۴۲,۶۵۴,۰۷۵	۳,۲۶	قوی (سطح ۲)
۹	ایتالیا	۱,۱۴۴,۵۳۴,۶۰۵	۲,۷۸	قوی (سطح ۲)
۱۰	هلند	۱,۰۵۷,۳۶۸,۸۰۴	۲,۵۶	قوی (سطح ۲)
۱۱	فرانسه	۱,۰۴۵,۱۰۲,۷۶۳	۲,۵۳	قوی (سطح ۲)
۱۲	بریتانیا	۱,۰۲۰,۸۶۰,۳۸۴	۲,۴۸	قوی (سطح ۲)
۱۳	سنگاپور	۸۴۵,۰۰۱,۱۸۶	۲,۰۵	قوی (سطح ۲)
۱۴	اتریش	۵۵۳,۴۵۸,۸۳۵	۱,۳۴	متوسط (سطح ۳)
۱۵	برزیل	۴۸۹,۳۱۲,۸۲۲	۱,۱۹	متوسط (سطح ۳)
۱۶	ژاپن	۴۳۱,۸۴۰,۱۷۰	۱,۰۵	متوسط (سطح ۳)
۱۷	اسپانیا	۴۱۶,۱۵۵,۴۸۷	۱,۰۱	متوسط (سطح ۳)
۱۸	بلژیک	۳۹۴,۱۴۳,۳۹۴	۰,۹۶	متوسط (سطح ۳)
۱۹	سوئد	۳۴۰,۰۵۶,۶۷۹	۰,۸۲	متوسط (سطح ۳)

ردیف	کشور واردکننده کالا	مجموع کالای جایاشده (دلار)	درصد	سطح پیوند واردات کالا
۲۰	پاکستان	۳۳۰.۲۳۷.۴۱۹	۰.۸۰	متوسط (سطح ۳)
۲۱	تایوان	۳۲۱.۹۴۸.۰۳۰	۰.۷۸	متوسط (سطح ۳)
۲۲	مالزی	۳۰۷.۸۲۵.۷۴۳	۰.۷۵	متوسط (سطح ۳)
۲۳	عمان	۲۶۷.۷۵۹.۰۵۴	۰.۶۵	متوسط (سطح ۳)
۲۴	دانمارک	۲۳۸.۳۷۸.۷۵۸	۰.۵۸	متوسط (سطح ۳)
۲۵	تایلند	۲۳۲.۳۴۴.۴۱۹	۰.۵۶	متوسط (سطح ۳)
۲۶	استرالیا	۱۴۴.۳۰۶.۱۶۵	۰.۳۵	متوسط (سطح ۳)
۲۷	ایالات متحده آمریکا	۱۴۲.۳۳۶.۰۰۲	۰.۳۵	متوسط (سطح ۳)
۲۸	هنگ‌کنگ	۱۴۱.۱۷۹.۹۵۷	۰.۳۴	متوسط (سطح ۳)
۲۹	اندونزی	۱۳۰.۹۳۷.۹۲۶	۰.۳۲	متوسط (سطح ۳)
۳۰	آرژانتین	۱۲۸.۰۳۹.۸۸۰	۰.۳۱	متوسط (سطح ۳)
۳۱	فیلیپین	۱۲۶.۷۹۹.۰۴۶	۰.۳۱	متوسط (سطح ۳)
۳۲	فنلاند	۱۲۶.۴۴۴.۲۷۹	۰.۳۱	متوسط (سطح ۳)
۳۳	ایرلند	۱۱۳.۰۲۱.۵۳۹	۰.۲۷	متوسط (سطح ۳)
۳۴	اروگوئه	۱۰۸.۰۳۷.۳۴۷	۰.۲۶	متوسط (سطح ۳)
۳۵	سری‌لانکا	۹۰.۶۹۵.۵۲۳	۰.۲۲	متوسط (سطح ۳)
۳۶	قزاقستان	۸۷.۰۶۸.۰۱۱	۰.۲۱	متوسط (سطح ۳)
۳۷	اکراین	۸۱.۵۴۸.۸۲۱	۰.۲۰	متوسط (سطح ۳)
۳۸	کانادا	۷۹.۵۵۵.۱۸۶	۰.۱۹	ضعیف (سطح ۴)
۳۹	اسکاتلند	۶۹.۲۴۵.۵۳۷	۰.۱۷	ضعیف (سطح ۴)
۴۰	گرجستان	۶۸.۹۰۴.۶۹۱	۰.۱۷	ضعیف (سطح ۴)
۴۱	عراق	۵۸.۶۹۱.۳۸۰	۰.۱۴	ضعیف (سطح ۴)
۴۲	لوکزامبورگ	۵۲.۸۵۸.۴۱۷	۰.۱۳	ضعیف (سطح ۴)
۴۳	اکوادور	۴۷.۱۲۲.۵۱۵	۰.۱۱	ضعیف (سطح ۴)
۴۴	ازبکستان	۴۶.۹۹۸.۶۸۹	۰.۱۱	ضعیف (سطح ۴)
۴۵	ویتنام	۴۵.۷۴۰.۴۳۳	۰.۱۱	ضعیف (سطح ۴)
۴۶	جمهوری چک	۴۵.۵۲۸.۴۱۶	۰.۱۱	ضعیف (سطح ۴)
۴۷	قبرس	۴۵.۱۹۳.۴۰۳	۰.۱۱	ضعیف (سطح ۴)
۴۸	لهستان	۳۷.۸۵۷.۹۱۹	۰.۰۹	ضعیف (سطح ۴)
۴۹	رومانی	۳۷.۳۰۰.۱۷۶	۰.۰۹	ضعیف (سطح ۴)
۵۰	زلاتندو	۳۶.۷۴۲.۳۱۷	۰.۰۹	ضعیف (سطح ۴)
۵۱	بنگلادش	۳۱.۸۲۶.۰۳۵	۰.۰۸	ضعیف (سطح ۴)
۵۲	تاجیکستان	۲۶.۰۹۶.۵۸۲	۰.۰۶	ضعیف (سطح ۴)
۵۳	یونان	۲۵.۶۹۷.۷۵۰	۰.۰۶	ضعیف (سطح ۴)
۵۴	اسلونی	۲۴.۶۰۶.۸۲۳	۰.۰۶	ضعیف (سطح ۴)
۵۵	سوازیلند	۲۴.۴۳۷.۳۵۸	۰.۰۶	ضعیف (سطح ۴)
۵۶	بلاروس	۲۳.۹۴۲.۸۴۷	۰.۰۶	ضعیف (سطح ۴)
۵۷	ارمنستان	۲۲.۲۸۱.۲۴۳	۰.۰۵	ضعیف (سطح ۴)
۵۸	آفریقای جنوبی	۲۲.۱۲۲.۵۰۷	۰.۰۵	ضعیف (سطح ۴)
۵۹	مجارستان	۲۲.۰۹۴.۵۷۴	۰.۰۵	ضعیف (سطح ۴)
۶۰	اتیوپی	۲۲.۰۸۱.۲۲۲	۰.۰۵	ضعیف (سطح ۴)
۶۱	آذربایجان	۲۰.۵۸۵.۲۶۴	۰.۰۵	ضعیف (سطح ۴)
۶۲	نروژ	۱۵.۲۷۷.۳۱۳	۰.۰۴	ضعیف (سطح ۴)
۶۳	صربستان	۱۴.۳۱۷.۲۹۶	۰.۰۳	ضعیف (سطح ۴)
۶۴	بلغارستان	۱۴.۲۶۲.۳۳۳	۰.۰۳	ضعیف (سطح ۴)

نظام سکو متجہبی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندہای اصلی بین سکو متجہبہ)

ردیف	کشور واردکننده کالا	مجموع کالای جایجاشده (دلار)	درصد	سطح پیوند واردات کالا
۶۵	لبنان	۱۲,۵۳۶,۹۵۴	۰,۰۳	ضعیف (سطح ۴)
۶۶	پرتقال	۱۲,۱۸۲,۷۷۹	۰,۰۳	ضعیف (سطح ۴)
۶۷	کویت	۱۲,۱۶۹,۷۷۴	۰,۰۳	ضعیف (سطح ۴)
۶۸	کنیا	۱۱,۵۲۳,۰۰۴	۰,۰۳	ضعیف (سطح ۴)
۶۹	قرقیزستان	۱۱,۳۷۴,۶۲۰	۰,۰۳	ضعیف (سطح ۴)
۷۰	مغولستان	۱۱,۱۸۶,۷۴۶	۰,۰۳	ضعیف (سطح ۴)
۷۱	اسلواکی	۱۱,۱۱۳,۶۸۳	۰,۰۳	ضعیف (سطح ۴)
۷۲	افغانستان	۱۰,۹۳۰,۸۶۳	۰,۰۳	ضعیف (سطح ۴)
۷۳	سیشل	۹,۶۲۲,۷۶۶	۰,۰۲	ضعیف (سطح ۴)
۷۴	غنا	۹,۵۲۱,۵۸۶	۰,۰۲	ضعیف (سطح ۴)
۷۵	قطر	۹,۴۹۰,۵۳۷	۰,۰۲	ضعیف (سطح ۴)
۷۶	ترکمنستان	۹,۴۹۹,۱۶۷	۰,۰۲	ضعیف (سطح ۴)
۷۷	پاراگوئه	۹,۱۹۱,۵۱۳	۰,۰۲	ضعیف (سطح ۴)
۷۸	اردن	۸,۹۲۱,۷۵۷	۰,۰۲	ضعیف (سطح ۴)
۷۹	لیختن اشتاین	۷,۲۴۵,۴۷۸	۰,۰۲	ضعیف (سطح ۴)
۸۰	جمهوری عربی سوریه	۶,۷۰۸,۵۴۱	۰,۰۲	ضعیف (سطح ۴)
۸۱	زیمبابوه	۶,۴۲۹,۲۵۵	۰,۰۲	ضعیف (سطح ۴)
۸۲	جمهوری متحده تانزانیا	۵,۱۲۹,۳۵۰	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)
۸۳	نیجریه	۴,۱۸۲,۹۳۴	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)
۸۴	سودان	۴,۰۰۴,۹۹۰	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)
۸۵	لاتوی	۳,۶۷۳,۵۶۰	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)
۸۶	شیلی	۳,۴۴۹,۰۹۱	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)
۸۷	کرواسی	۳,۰۷۸,۷۵۲	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)
۸۸	مصر	۳,۰۶۵,۷۴۳	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)
۸۹	استونی	۲,۶۰۰,۳۳۷	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)
۹۰	لیتوانی	۲,۰۹۴,۷۶۹	۰,۰۱	ضعیف (سطح ۴)
۹۱	تونس	۱,۹۶۲,۸۶۶	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۹۲	زامبیا	۱,۷۰۳,۶۹۹	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۹۳	پرو	۱,۵۷۳,۰۸۱	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۹۴	کلمبیا	۱,۲۶۶,۶۸۴	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۹۵	موناکو	۱,۱۹۴,۴۹۷	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۹۶	مکزیک	۱,۱۳۳,۲۰۶	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۹۷	مراکش	۱,۰۵۶,۳۸۶	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۹۸	بحرین	۸۵۳,۹۹۱	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۹۹	جمهوری مقدونیه یوگسلاوی سابق	۷۳۴,۱۶۵	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۰	رواندا	۷۱۸,۵۲۲	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۱	موریس	۷۰۶,۹۷۴	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۲	ساحل عاج	۶۳۳,۲۳۶	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۳	سن مارینو	۴۴۷,۸۹۲	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۴	اوگاندا	۳۷۱,۰۴۳	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۵	موزامبیک	۳۳۹,۰۴۴	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۶	تیمور شرقی	۲۵۹,۰۶۵	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۷	عربستان سعودی	۲۵۱,۳۳۴	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۸	جمهوری آفریقای مرکزی	۲۳۵,۹۰۷	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۰۹	چاد	۱۹۴,۳۰۳	۰,۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)

ردیف	کشور واردکننده کالا	مجموع کالای جایجاشده (دلار)	درصد	سطح پیوند واردات کالا
۱۱۰	ایسلند	۱۷۲،۱۸۹	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۱۱	گواتمالا	۱۳۹،۹۱۱	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۱۲	رئونیون	۱۱۸،۲۱۲	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۱۳	کاستاریکا	۱۱۰،۰۲۵	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۱۴	مالت	۱۰۵،۴۷۷	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۱۵	کوبا	۹۶،۹۵۳	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۱۶	مالی	۹۴،۳۱۹	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۱۷	میانمار	۸۹،۲۶۰	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۱۸	بوسنی هرزگوین	۷۵،۶۳۵	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۱۹	هندوراس	۵۸،۴۹۷	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۲۰	نیکاراگوئه	۴۸،۹۴۱	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۲۱	بنین	۴۵،۷۸۹	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۲۲	ترینیداد و توباگو	۱۹،۲۹۴	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۲۳	سیرالئون	۹،۸۵۱	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۲۴	جمهوری دومینیکن	۲،۷۰۵	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۲۵	یمن	۱،۲۱۰	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۲۶	الجزایر	۳۰۰	۰،۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۱۲۷	سایر	۵۴،۵۹۸،۲۷۰	۰،۱۳	خیلی ضعیف (سطح ۵)
-	مجموع	۴۱،۲۳۶،۱۶۸،۴۴۷	۱۰۰	-

منبع: وزارت صنعت، معدن و تجارت، ۱۳۹۷

ب- گمرکات و پایانه‌های واردکننده کالا از کشورهای خارجی

در سال ۱۳۹۷ تعداد ۹۲ گمرک و پایانه ورود کالا از کشورهای خارجی فعال بوده‌اند که حجم کالایی به ارزش ۴۱/۲ میلیارد دلار از بیش از ۱۲۰ کشور در سطح جهان وارد ایران کرده‌اند. منطقه ویژه شهید رجایی با واردات حجم کالایی به ارزش ۱۴/۴ میلیارد دلار و ۳۴/۹۲۹ درصد دارای سطح هم‌پیوندی خیلی قوی با کشورهای خارجی به‌منظور واردات کالا به کشور دارد. در ادامه بندر امام خمینی با ارزش واردات ۶/۱۸ میلیارد دلار و ۱۴/۹۹۰ درصد از کل واردات به کشور، فرودگاه امام خمینی با ۴/۱۵ میلیارد دلار و ۱۰/۰۷۶ درصد، گمرک تهران امور واردات با ۳/۶۰ میلیارد دلار و ۸/۷۳۵ درصد و منطقه ویژه بوشهر ۱ با ارزش واردات ۱/۵۲ میلیارد دلار و ۳/۶۹۲ درصد پس از منطقه ویژه شهید رجایی در رتبه‌های بعدی قرار می‌گیرند و بیشترین جریان واردات کالا به ایران را هدایت کرده است.

پیوند خیلی قوی (سطح ۱): منطقه ویژه شهید رجایی؛

پیوند قوی (سطح ۲): بندر امام خمینی (ره)، فرودگاه امام خمینی (ره)، تهران امور واردات، منطقه ویژه بوشهر؛

پیوند متوسط (سطح ۳): منطقه ویژه اقتصادی بزم، منطقه آزاد تجاری چابهار، غرب تهران، بندر امیرآباد، قزوین، منطقه ویژه اقتصادی بزم، منطقه ویژه اقتصادی سهلان، منطقه آزاد تجاری انزلی، جلفا، بازرگان، منطقه

نظام سکوتهای و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکوتهای)

آزاد تجاری اروند - خرمشهر، شهید باهنر، البرز (فرودگاه پیام)، منطقه ویژه اقتصادی سیرجان، امیرآباد، منطقه ویژه اقتصادی کاوه، اصفهان، آستارا، زنجان؛

پیوند ضعیف (سطح ۴): قشم، منطقه ویژه اقتصادی نوشهر، منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان، سرخس، مشهد، یزد، بندر لنگه، شهرکرد، فولاد مبارکه اصفهان، زاهدان، قم، منطقه آزاد تجاری حسن رود انزلی، منطقه ویژه اقتصادی شیراز، منطقه ویژه اقتصادی پارس، اراک، چابهار، ساوه، آبادان، گناوه؛

پیوند خیلی ضعیف (سطح ۵): سایر پایانه‌های گمرکی که میزان و ارزش واردات کالاها در آنها کمتر از ۵۰ میلیون دلار است و در این دسته قرار می‌گیرند که در جدول ۶۹ ارائه شده‌اند.

جدول ۶۹: میزان کالای وارد شده به پایانه‌های گمرکی کشور بر اساس ارزش دلاری، درصد و سطح هم‌پیوندی در سال ۱۳۹۷

ردیف	گمرکات واردکننده کالا	مجموع کالای جایجاشده (دلار)	درصد	سطح پیوند واردات کالا
۱	منطقه ویژه شهید رجایی	۱۴,۴۰۳,۴۷۳,۲۴۶	۳۴,۹۲۹	خیلی قوی (سطح ۱)
۲	بندر امام خمینی (ره)	۶,۱۸۱,۴۲۰,۷۹۸	۱۴,۹۹۰	قوی (سطح ۲)
۳	فرودگاه امام خمینی (ره)	۴,۱۵۴,۸۴۸,۵۵۰	۱۰,۰۷۶	قوی (سطح ۲)
۴	تهران امور واردات	۳,۶۰۲,۱۰۷,۷۹۶	۸,۷۳۵	قوی (سطح ۲)
۵	منطقه ویژه بوشهر ۱	۱,۵۲۲,۶۲۴,۰۲۷	۳,۶۹۲	قوی (سطح ۲)
۶	منطقه ویژه اقتصادی بم	۸۵۷,۴۱۳,۴۴۳	۲,۰۷۹	متوسط (سطح ۳)
۷	منطقه آزاد تجاری چابهار	۷۹۷,۳۰۴,۳۰۸	۱,۹۳۴	متوسط (سطح ۳)
۸	غرب تهران	۷۹۰,۷۲۵,۴۹۲	۱,۹۱۸	متوسط (سطح ۳)
۹	بندر امیرآباد	۶۵۵,۰۹۰,۵۹۷	۱,۵۸۹	متوسط (سطح ۳)
۱۰	قزوین	۶۱۹,۷۲۹,۰۷۶	۱,۵۰۳	متوسط (سطح ۳)
۱۱	منطقه ویژه اقتصادی بم	۵۵۱,۰۹۸,۱۱۶	۱,۳۳۶	متوسط (سطح ۳)
۱۲	منطقه ویژه اقتصادی سهلان	۴۸۲,۸۷۸,۱۸۶	۱,۱۷۱	متوسط (سطح ۳)
۱۳	منطقه آزاد تجاری انزلی	۴۷۶,۱۴۸,۰۱۱	۱,۱۵۵	متوسط (سطح ۳)
۱۴	جلفا	۴۵۷,۱۴۳,۴۶۲	۱,۱۰۹	متوسط (سطح ۳)
۱۵	بازرگان	۴۴۰,۳۹۷,۲۳۵	۱,۰۶۸	متوسط (سطح ۳)
۱۶	منطقه آزاد تجاری اروند - خرمشهر	۳۴۹,۱۳۴,۵۲۷	۰,۸۴۷	متوسط (سطح ۳)
۱۷	شهید باهنر	۳۴۰,۰۳۳,۸۵۴	۰,۸۲۵	متوسط (سطح ۳)
۱۸	البرز (فرودگاه پیام)	۳۰۲,۸۲۰,۳۷۳	۰,۷۳۴	متوسط (سطح ۳)
۱۹	منطقه ویژه اقتصادی سیرجان	۲۸۶,۷۲۸,۰۰۸	۰,۶۹۵	متوسط (سطح ۳)
۲۰	امیرآباد	۲۸۴,۰۳۱,۸۴۸	۰,۶۸۹	متوسط (سطح ۳)
۲۱	منطقه ویژه اقتصادی کاوه	۲۵۱,۵۶۴,۲۰۱	۰,۶۱۰	متوسط (سطح ۳)
۲۲	اصفهان	۲۲۳,۴۳۴,۷۰۱	۰,۵۴۲	متوسط (سطح ۳)
۲۳	آستارا	۲۱۱,۷۹۱,۶۵۶	۰,۵۱۴	متوسط (سطح ۳)
۲۴	زنجان	۲۱۰,۱۹۹,۸۵۵	۰,۵۱۰	متوسط (سطح ۳)
۲۵	قشم	۱۸۴,۵۵۷,۵۹۷	۰,۴۴۸	ضعیف (سطح ۴)
۲۶	منطقه ویژه اقتصادی نوشهر	۱۷۰,۶۲۰,۹۵۱	۰,۴۱۴	ضعیف (سطح ۴)
۲۷	منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان	۱۶۸,۶۷۰,۱۰۴	۰,۴۰۹	ضعیف (سطح ۴)
۲۸	سرخس	۱۵۳,۲۱۷,۹۸۲	۰,۳۷۲	ضعیف (سطح ۴)

ردیف	گمرکات واردکننده کالا	مجموع کالای جایگاشده (دلار)	درصد	سطح پیوند واردات کالا
۲۹	مشهد	۱۵۰,۶۹۹,۸۵۳	۰,۳۶۵	ضعیف (سطح ۴)
۳۰	یزد	۱۴۳,۱۷۳,۲۴۱	۰,۳۴۷	ضعیف (سطح ۴)
۳۱	بندر لنگه	۱۳۶,۵۹۸,۲۶۱	۰,۳۳۱	ضعیف (سطح ۴)
۳۲	شهرکرد	۱۲۹,۶۳۷,۸۰۹	۰,۳۱۴	ضعیف (سطح ۴)
۳۳	فولاد مبارکه اصفهان	۱۱۷,۵۲۲,۱۵۲	۰,۲۸۵	ضعیف (سطح ۴)
۳۴	زاهدان	۱۰۳,۹۹۶,۴۲۹	۰,۲۵۲	ضعیف (سطح ۴)
۳۵	قم	۱۰۱,۵۴۹,۰۸۸	۰,۲۴۶	ضعیف (سطح ۴)
۳۶	منطقه آزاد تجاری حسن رود انزلی	۹۵,۴۶۴,۴۵۲	۰,۲۳۲	ضعیف (سطح ۴)
۳۷	منطقه ویژه اقتصادی شیراز	۹۵,۳۰۱,۵۷۳	۰,۲۳۱	ضعیف (سطح ۴)
۳۸	منطقه ویژه اقتصادی پارس	۸۱,۳۵۲,۹۶۰	۰,۱۹۷	ضعیف (سطح ۴)
۳۹	اراک	۷۹,۰۱۶,۱۸۶	۰,۱۹۲	ضعیف (سطح ۴)
۴۰	چابهار	۷۷,۲۳۰,۷۲۹	۰,۱۸۷	ضعیف (سطح ۴)
۴۱	ساوه	۶۴,۴۷۰,۳۱۲	۰,۱۵۶	ضعیف (سطح ۴)
۴۲	آبادان	۵۷,۵۲۳,۱۱۱	۰,۱۳۹	ضعیف (سطح ۴)
۴۳	گناوه	۵۰,۴۵۴,۱۰۹	۰,۱۲۲	ضعیف (سطح ۴)
۴۴	ارومیه	۴۲,۸۷۱,۳۵۰	۰,۱۰۴	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۴۵	اینچه برون	۴۱,۳۶۷,۳۱۸	۰,۱۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۴۶	سمنان	۳۵,۹۶۵,۷۳۱	۰,۰۸۷	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۴۷	منطقه ویژه اقتصادی یزد	۳۴,۲۱۲,۳۱۳	۰,۰۸۳	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۴۸	سنندج	۳۰,۹۵۱,۳۶۸	۰,۰۷۵	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۴۹	فریدون کنار	۳۰,۸۹۴,۰۳۷	۰,۰۷۵	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۵۰	خوی	۲۹,۵۶۱,۴۰۶	۰,۰۷۲	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۵۱	کیش	۲۷,۲۸۶,۰۸۱	۰,۰۶۶	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۵۲	بجنورد	۲۵,۹۱۴,۳۶۷	۰,۰۶۳	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۵۳	ذوب آهن اصفهان	۲۵,۲۲۴,۴۴۴	۰,۰۶۱	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۵۴	کرمانشاه	۲۴,۶۶۴,۷۱۵	۰,۰۶۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۵۵	اردبیل	۲۲,۷۸۸,۳۵۸	۰,۰۵۵	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۵۶	همدان	۲۲,۵۵۴,۸۲۹	۰,۰۵۵	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۵۷	منطقه آزاد تجاری کیش	۱۹,۸۹۲,۹۲۹	۰,۰۴۸	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۵۸	نوردوز	۱۶,۴۰۵,۰۲۴	۰,۰۴۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۵۹	کرمان	۱۶,۳۸۴,۳۵۸	۰,۰۴۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۶۰	منطقه ویژه اقتصادی سرخس	۱۶,۰۳۰,۸۱۴	۰,۰۳۹	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۶۱	بيله سوار	۱۴,۰۰۷,۰۰۷	۰,۰۳۴	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۶۲	میرجاوه	۱۲,۹۸۵,۸۴۵	۰,۰۳۱	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۶۳	خرم آباد	۱۲,۲۴۵,۹۷۰	۰,۰۳۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۶۴	بازار چه کوهک- سراوان	۱۱,۶۹۴,۳۲۷	۰,۰۲۸	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۶۵	منطقه ویژه دوغارون	۱۱,۳۶۵,۴۱۹	۰,۰۲۸	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۶۶	اهواز	۱۱,۲۵۸,۸۸۲	۰,۰۲۷	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۶۷	رازی	۱۱,۰۱۵,۳۵۱	۰,۰۲۷	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۶۸	باشماق	۱۰,۹۳۹,۴۰۸	۰,۰۲۷	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۶۹	پرویزخان	۹,۰۷۱,۴۲۷	۰,۰۲۲	خیلی ضعیف (سطح ۵)

نظام سکوتهای و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکوتهای)

ردیف	گمرکات واردکننده کالا	مجموع کالای جایاشده (دلار)	درصد	سطح پیوند واردات کالا
۷۰	کرمان	۸,۱۰۶,۱۲۳	۰,۰۲۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۷۱	سرو	۵,۹۶۹,۲۱۵	۰,۰۱۴	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۷۲	فرودگاه شیراز	۵,۹۵۶,۴۳۷	۰,۰۱۴	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۷۳	منطقه ویژه اقتصادی سرخس	۵,۲۷۸,۸۵۳	۰,۰۱۳	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۷۴	پیرانشهر	۴,۲۶۵,۰۷۵	۰,۰۱۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۷۵	تبریز	۴,۲۲۰,۳۹۶	۰,۰۱۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۷۶	بیرجند	۳,۵۶۷,۲۱۷	۰,۰۰۹	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۷۷	بازارچه میرجاوه	۳,۰۵۹,۳۸۹	۰,۰۰۷	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۷۸	مهران	۲,۵۱۱,۵۵۱	۰,۰۰۶	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۷۹	دوغارون	۲,۲۱۶,۱۹۶	۰,۰۰۵	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۸۰	منطقه ویژه اقتصادی رفسنجان	۱,۸۳۹,۰۴۷	۰,۰۰۴	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۸۱	میلک	۱,۶۸۷,۰۷۱	۰,۰۰۴	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۸۲	منطقه ویژه اقتصادی بوشهر ۲	۱,۶۰۶,۹۵۵	۰,۰۰۴	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۸۳	بندر ریگ	۱,۴۸۴,۵۴۷	۰,۰۰۴	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۸۴	لطف آباد	۱,۱۹۳,۰۵۸	۰,۰۰۳	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۸۵	پلدشت	۹۷۶,۰۷۴	۰,۰۰۲	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۸۶	دبلم	۷۳۴,۸۰۲	۰,۰۰۲	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۸۷	منطقه ویژه اقتصادی لرستان (ازنا)	۳۰۶,۴۷۲	۰,۰۰۱	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۸۸	پیشین	۲۱۳,۵۷۲	۰,۰۰۱	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۸۹	سجافی	۸۷,۰۲۶	۰,۰۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۹۰	بازارچه ماهیرود	۸۵,۴۹۴	۰,۰۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۹۱	ماهیرود	۴۴,۹۰۰	۰,۰۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
۹۲	حوزه ۳ امانات پستی	۷,۶۳۴	۰,۰۰۰	خیلی ضعیف (سطح ۵)
-	مجموع	۴۱,۲۳۶,۱۶۸,۴۴۷	۱۰۰,۰۰۰	-

منبع: وزارت صنعت، معدن و تجارت، ۱۳۹۷

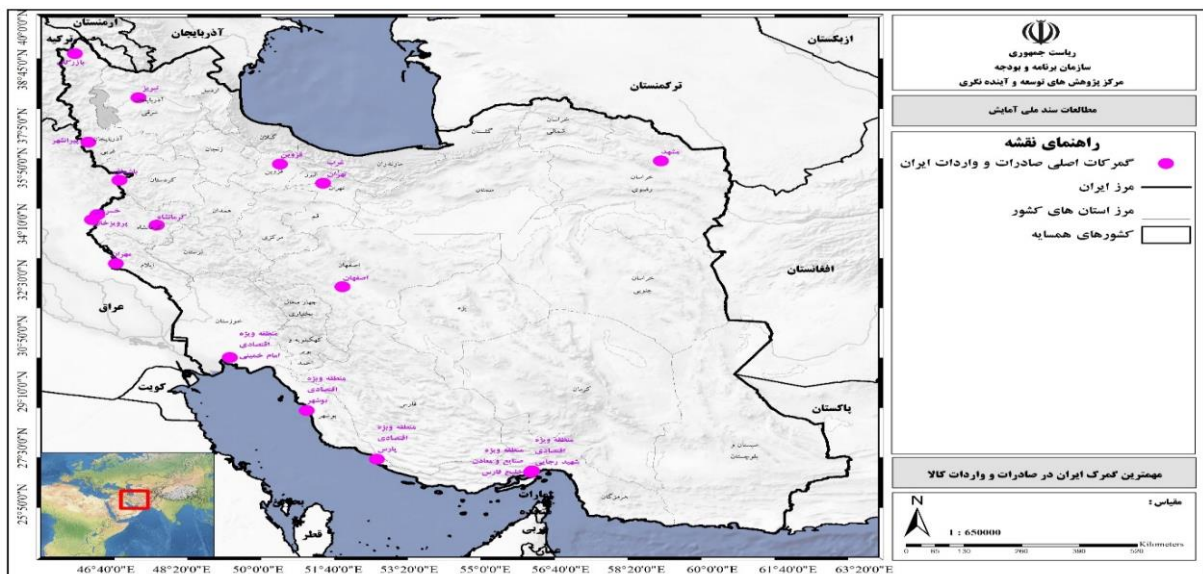
ج- مهم ترین جریانات واردات کالا به گمرکات ایرانی از کشورهای خارجی

بر اساس آمار و اطلاعات استخراج شده، جریان کالا از کشور چین به منطقه ویژه شهید رجایی با حجم ۵/۲۸ میلیارد دلار (۱۲/۸۰۱ درصد از کل واردات ایران) بیشترین و قوی ترین هم پیوندی و شدت جریان انجام شده است. در ادامه از امارات متحده عربی، هند و جمهوری کره به منطقه ویژه شهید رجایی به ترتیب ۱/۸۵ میلیارد دلار، ۱/۵۶ میلیارد دلار، ۱/۳۵ میلیارد دلار واردات کالا انجام گرفته است که باعث ایجاد پیوندهای قوی کالایی از این کشورها به گمرک مذکور شده است. همین طور جریان کالایی از سوئیس و بریتانیا و چین به بندر امام خمینی به ترتیب با ارزش واردات ۱/۲۹ میلیارد دلار، ۷۵۶ میلیون دلار و ۷۵۳ میلیون دلار جزء پیوندهای قوی واردات کالا در سال ۱۳۹۷ بوده است.

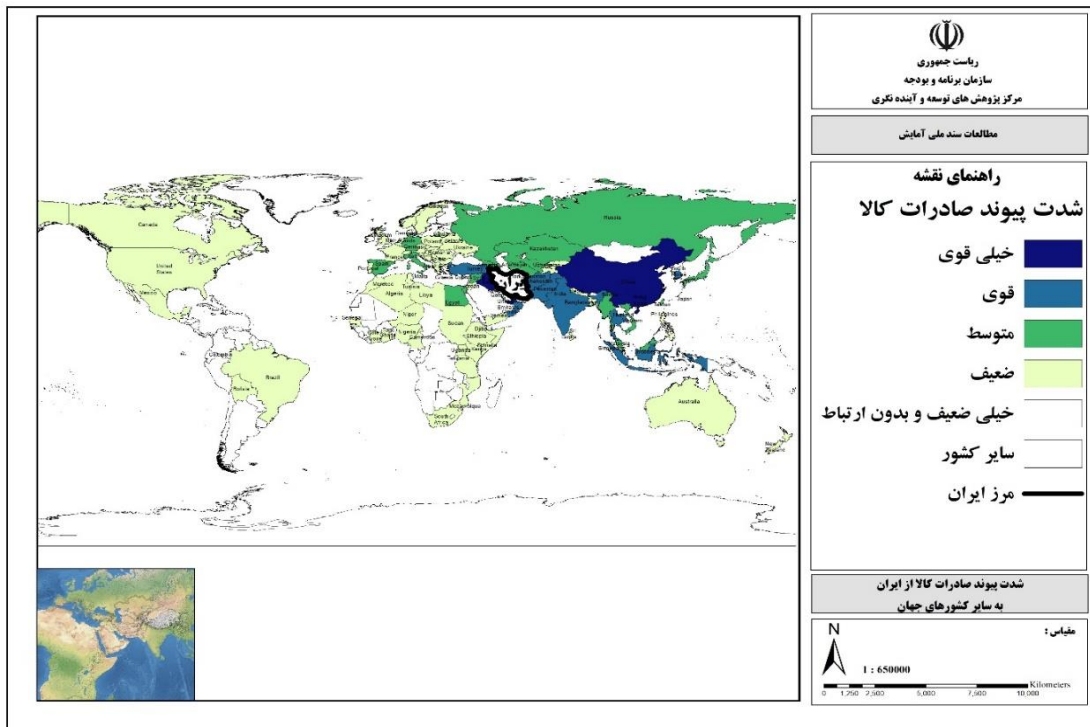
جدول ۷۰: مهم‌ترین جریان‌های واردات کالا از کشورهای خارجی به گمرکات ایرانی در سال ۱۳۹۷

ردیف	نام کشور	نام گمرک	ارزش (دلار)	درصد	وضعیت شدت جریان
۱	چین	منطقه ویژه شهید رجایی	۵,۲۷۸,۴۸۲,۵۵۷	۱۲,۸۰۱	خیلی قوی
۲	امارات متحده عربی	منطقه ویژه شهید رجایی	۱,۸۴۷,۴۷۳,۶۸۵	۴,۴۸۰	قوی
۳	هند	منطقه ویژه شهید رجایی	۱,۵۶۲,۱۹۷,۵۹۲	۳,۷۸۸	قوی
۴	جمهوری کره	منطقه ویژه شهید رجایی	۱,۳۴۶,۳۱۸,۷۱۹	۳,۲۶۵	قوی
۵	سوئیس	بندر امام خمینی (ره)	۱,۲۹۳,۸۰۴,۶۶۶	۳,۱۳۸	قوی
۶	بریتانیا	بندر امام خمینی (ره)	۷۵۶,۲۶۳,۳۱۷	۱,۸۳۴	متوسط
۷	چین	بندر امام خمینی (ره)	۷۵۳,۴۶۳,۱۵۹	۱,۸۲۷	متوسط
۸	آلمان	منطقه ویژه شهید رجایی	۷۲۴,۷۰۱,۳۱۳	۱,۷۵۷	متوسط
۹	چین	منطقه ویژه اقتصادی بم	۶۷۷,۰۰۲۲,۲۱۰	۱,۶۴۲	متوسط
۱۰	هلند	بندر امام خمینی (ره)	۶۶۴,۹۳۵,۳۴۷	۱,۶۱۳	متوسط
۱۱	سنگاپور	بندر امام خمینی (ره)	۶۴۹,۲۵۰,۸۰۹	۱,۵۷۴	متوسط
۱۲	امارات متحده عربی	فرودگاه امام خمینی (ره)	۶۳۱,۱۳۷,۳۹۴	۱,۵۳۱	متوسط
۱۳	امارات متحده عربی	بندر امام خمینی (ره)	۶۰۶,۱۲۷,۷۳۳	۱,۴۷۰	متوسط
۱۴	ترکیه	تهران امور واردات	۵۸۱,۶۱۶,۶۳۸	۱,۴۱۰	متوسط
۱۵	آلمان	تهران امور واردات	۵۷۷,۰۶۱,۵۶۵	۱,۳۹۹	متوسط
۱۶	چین	منطقه ویژه اقتصادی بم	۴۹۴,۲۸۶,۸۶۵	۱,۱۹۹	متوسط
۱۷	امارات متحده عربی	تهران امور واردات	۴۸۸,۵۸۷,۲۸۱	۱,۱۸۵	متوسط
۱۸	امارات متحده عربی	فرودگاه امام خمینی (ره)	۴۴۲,۷۷۶,۴۳۹	۱,۰۷۴	متوسط
۱۹	هند	منطقه آزاد تجاری چابهار	۴۳۵,۲۶۳,۹۹۹	۱,۰۵۶	متوسط
۲۰	فرانسه	تهران امور واردات	۳۷۱,۳۷۹,۹۴۴	۰,۹۰۱	متوسط
۲۱	فدراسیون روسیه	بندر امیرآباد	۳۵۷,۴۱۵,۹۲۳	۰,۸۶۷	متوسط
۲۲	ترکیه	بازرگان	۳۴۸,۷۹۰,۵۰۰	۰,۸۴۶	متوسط
۲۳	برزیل	منطقه ویژه شهید رجایی	۳۳۸,۱۰۳,۷۰۸	۰,۸۲۰	متوسط
۲۴	ایتالیا	منطقه ویژه شهید رجایی	۳۳۵,۵۷۳,۶۸۵	۰,۸۱۴	متوسط
۲۵	چین	فرودگاه امام خمینی (ره)	۳۱۹,۹۶۵,۲۲۶	۰,۷۷۶	متوسط

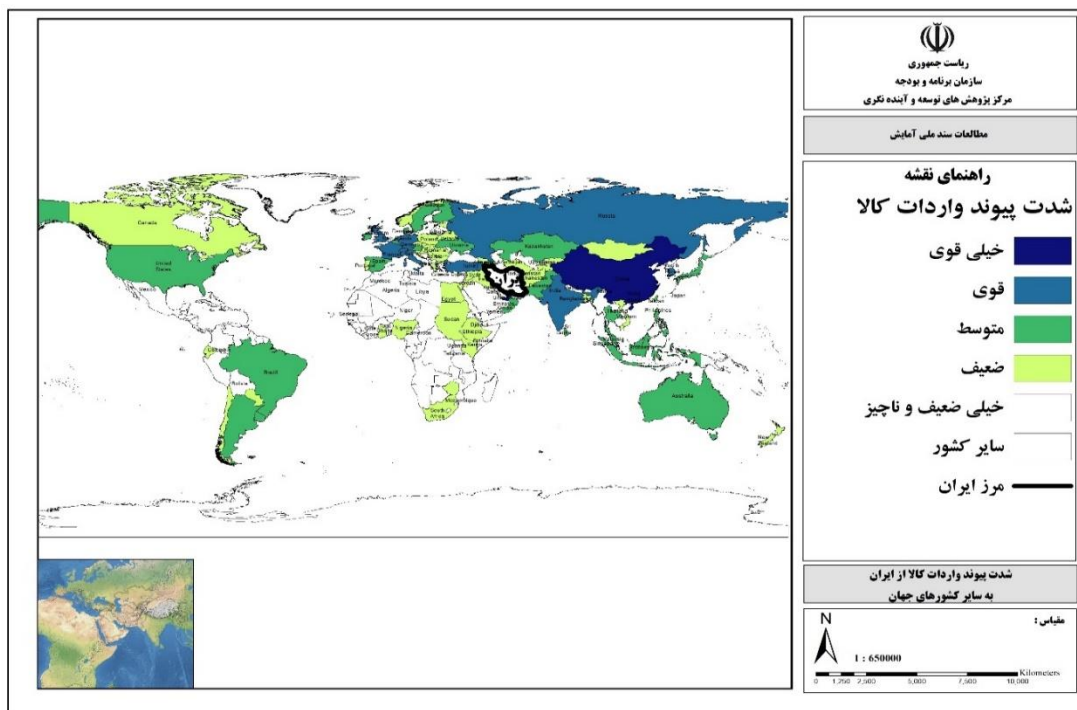
منبع: وزارت صنعت، معدن و تجارت، ۱۳۹۷



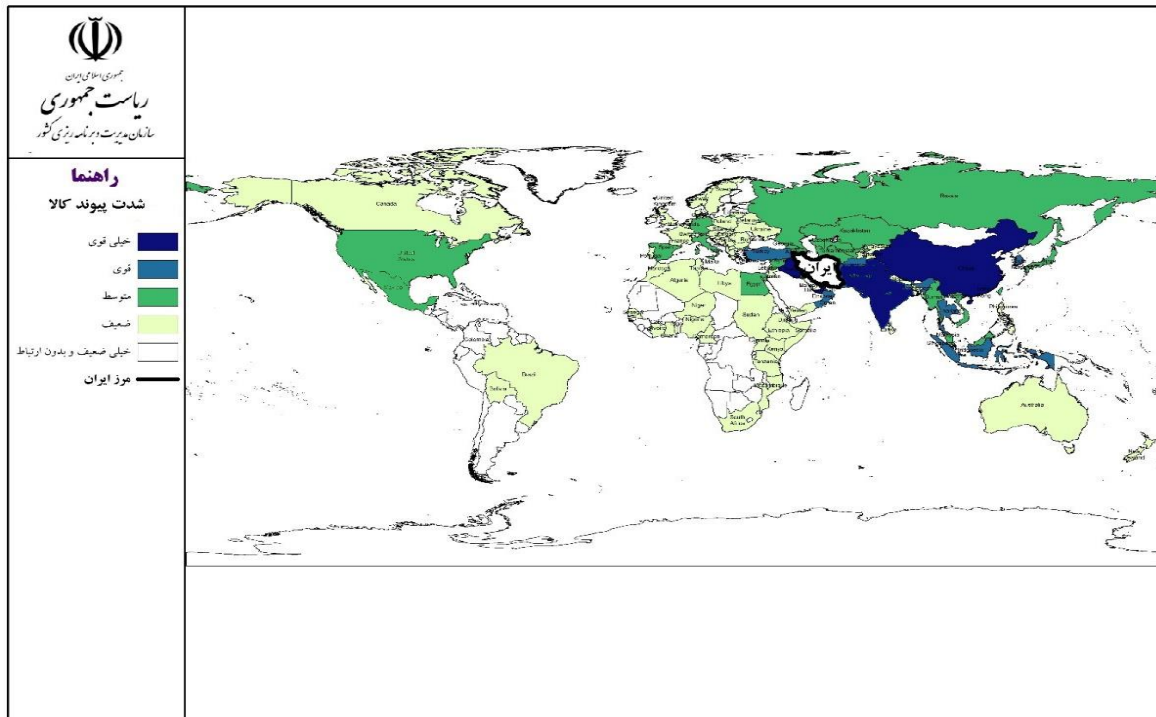
نقشه ۵۴: مهم‌ترین گمرکات صادرات و وارداتی ایران



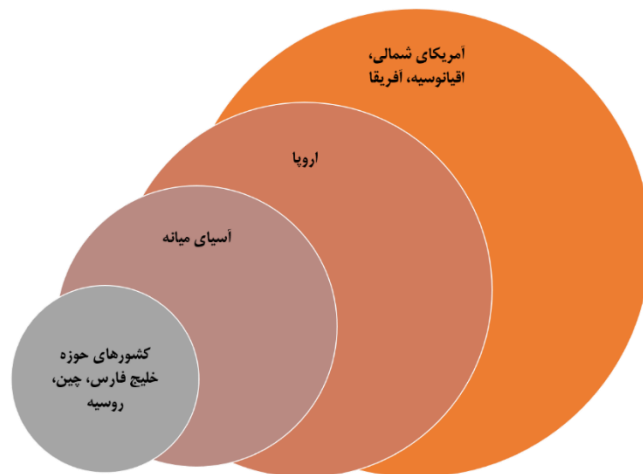
نقشه ۵۵: جریانات صادرات کالا در سطح بین‌المللی



نقشه ۵۶: جریانات واردات کالا در سطح بین‌المللی



نقشه ۵۷: پیوندهای فیزیکی بین‌المللی



شکل ۷: پیوندهای فیزیکی بین‌المللی

۱-۲- پیوندهای مالی

در بخش پیوندهای مالی تلاش شد تا وابستگی‌ها و تعاملات مالی و سرمایه‌ای میان سکونتگاه‌ها مورد شناسایی قرار گیرد. لازم به توضیح است این بخش فارغ از علل وجود سرمایه در کانون‌های شهری و ساختار اقتصادی استان‌ها تنها به بررسی پیوندهای مالی میان سکونتگاه‌ها از طریق مبادلات وجوه بانکی می‌پردازد. از این طریق می‌توان شبکه جریان‌ات سرمایه‌ای و مالی را شناسایی کرد.

روش شبیه‌سازی جریان‌ها در گراف کامل شبکه:

در این روش فرض اساسی بر این است که جریان میان نقاط در «گرافی کامل» اتفاق می‌افتد و از هر نقطه به تمام نقاط شبکه جریان فرستاده می‌شود و برعکس هر نقطه در شبکه از سایر نقاط جریان دریافت می‌کند. شدت جریان ارسالی (دریافتی) هر شهر از نقطه دیگر متناسب با سهم آن شهر از کل جریان ارسالی (دریافتی) شبکه و سهم آن نقطه از کل جریان دریافتی (ارسالی) شبکه است. شکل ۱۲ بیانی شماتیک از این روش را نشان می‌دهد. در این شکل قدرت جریان وارد شده و خارج شده هر نقطه (در روش پیشنهادی این مطالعه حجم حوالجات بانکی مد نظر بوده است) ملاک برآورد شدت جریان میان نقطه B و سایر نقاط بوده است. بیان ریاضی این روش بدین شرح است:

$$A_{ij} = O_i \times I_j \div (\sum_{j=1}^L I_j - I_i)$$

که در آن

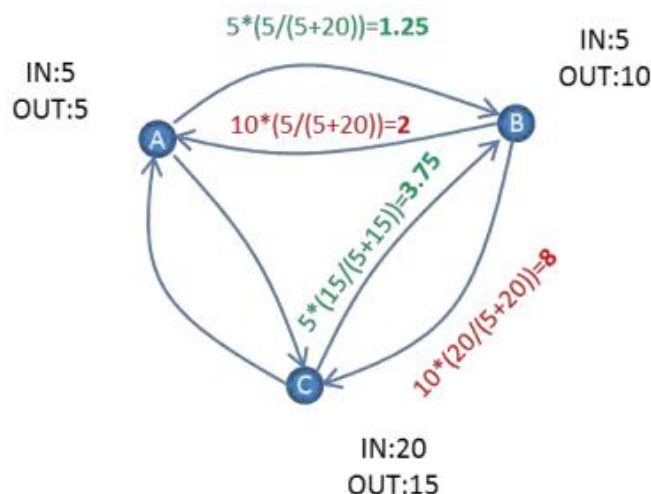
A_{ij} : شدت پیوند از نقطه i به نقطه j

I_i : تعداد جریان‌های وارد شده به نقطه i

I_j : تعداد جریان‌های وارد شده به نقطه i

O_i : تعداد جریان‌های خارج شده از نقطه i

L : پیوند موجود در شبکه $L = 1, 2, 3 \dots L$



شکل ۸: روش شبیه‌سازی جریان‌ها در گراف کامل شبکه

برای بررسی پیوندهای مالی استان‌های کشور از شاخص‌های تعداد واحد بانکی و حجم سپرده بانکی استفاده شده است. بدین شرح که شدت ارتباطات بر اساس حجم سپرده تعیین شده است و ماتریس ضرایب جذب جریان مالی استان‌ها بر اساس تعداد شعب بانکی استخراج شده است. در نهایت حاصل ضرب شدت ارتباطات

هر استان در ماتریس ضرایب جذب، ماتریس جریان مالی کشور را به دست می‌دهد. علت این امر عدم دسترسی به اطلاعات مکفی در مورد سایر شاخص‌های مورد بحث است. در نهایت قدرت پیوندهای استان‌ها در زمینه قدرت پیوندهای مالی بر اساس روش مذکور ارائه شده است.

۱-۲-۱- جریان میزان سپرده‌های صادره بانکی از مراکز اصلی جمعیتی

در این بخش به بررسی پیوندهای مالی استان‌ها و جایگاه هریک از آن‌ها پرداخته شده است. به این منظور بر اساس اطلاعات مستخرج از مرکز آمار ایران در سال ۱۳۹۷ جریان سرمایه میان استان‌های به دست آمده و ماتریس ارتباطات مالی میان استان‌های کشور استخراج شده است. جداول ۷۱ و ۷۲ فراوانی تعداد شعب بانکی برحسب نوع بانک و برحسب استان‌های کشور را نشان می‌دهند.

جدول ۷۱: تعداد شعب بانکی داخل کشور به تفکیک نوع

تعداد شعب داخل کشور						بانک
شهری	روستایی	ریالی	ارزی	ریالی - ارزی	باجه	
۴،۹۶۷	۷۹	۳،۱۰۸	۰	۱،۹۳۸	۳۴۹	بانک‌های تجاری
۳،۱۷۲	۴۶۳	۳،۴۱۲	۰	۲۲۳	۱۵۴	بانک‌های تخصصی
۸،۱۳۹	۵۴۲	۶،۵۲۰	۰	۲،۱۶۱	۵۰۳	بانک‌های دولتی (بانک‌های تجاری + بانک‌های تخصصی)
۶،۱۵۰	۳۱۱	۶،۰۲۲	۴۱	۳۹۸	۱،۵۰۵	بانک‌های خصوصی شده
۵،۴۴۶	۱۰	۴،۲۲۸	۰	۱،۲۲۸	۲۶۶	بانک‌های خصوصی و مؤسسات اعتباری
۱۱،۵۹۶	۳۲۱	۱۰،۲۵۰	۴۱	۱،۶۲۶	۱،۷۷۱	بانک‌های غیردولتی (بانک‌های خصوصی شده + بانک‌های خصوصی و مؤسسات اعتباری توسعه، کوثر و ملل)
۱۹،۷۳۵	۸۶۳	۱۶،۷۷۰	۴۱	۳،۷۸۷	۲،۲۷۴	شبکه بانکی (بانک‌های دولتی + بانک‌های غیردولتی)

منبع: بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران

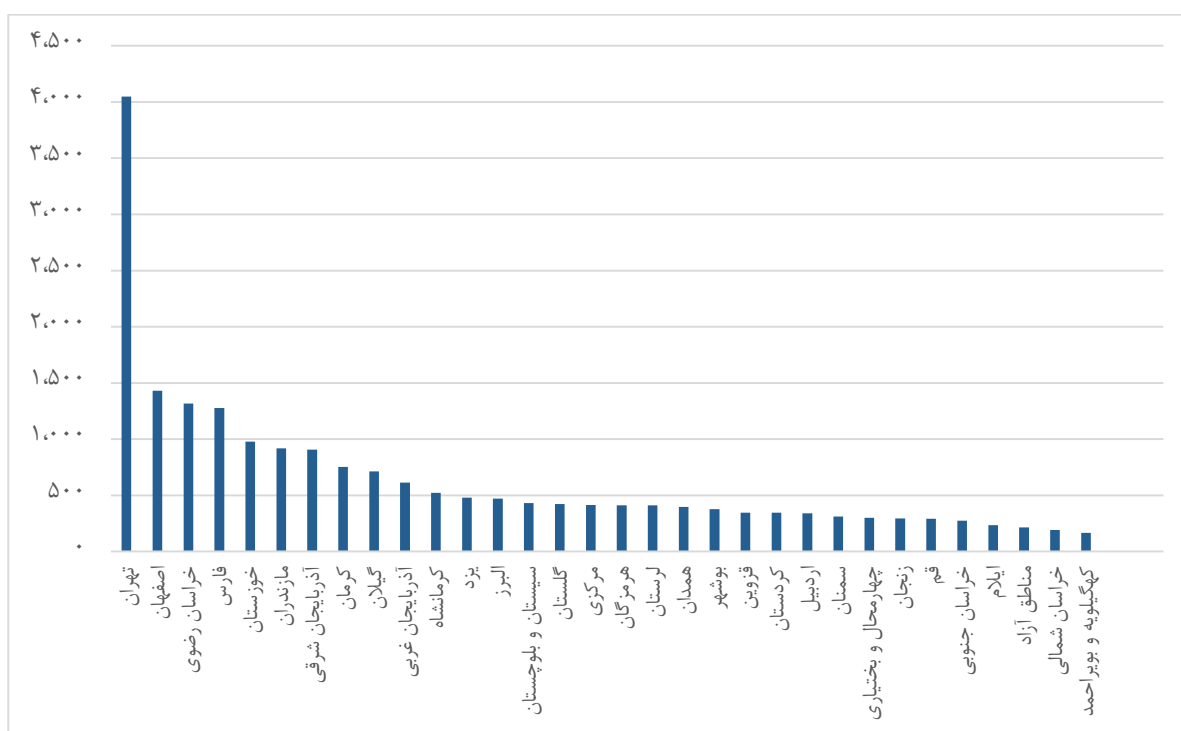
نظام سکو متجاری و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکو متجاریها)

جدول ۷۲: تعداد شعب داخل کشور بانکها و مؤسسات اعتباری به تفکیک استانی در پایان خرداد ماه سال ۱۳۹۷

ردیف	استان	بانکهای تجاری	بانکهای تخصصی	بانکهای دولتی (بانکهای تجاری + بانکهای تخصصی)	بانکهای خصوصی شده	مؤسسات اعتباری توسعه، کوثر و ملل	بانکهای خصوصی و مؤسسات اعتباری توسعه، کوثر و ملل	بانکهای غیر دولتی (بانکهای دولتی + بانکهای غیر دولتی)	شبکه بانکی (بانکهای دولتی + بانکهای غیر دولتی)
۱	آذربایجان شرقی	۲۴۲	۱۷۴	۴۱۶	۲۶۴	۲۲۷	۴۹۱	۹۰۷	
۲	آذربایجان غربی	۱۴۲	۱۱۷	۲۵۹	۱۹۸	۱۵۷	۳۵۵	۶۱۴	
۳	اردبیل	۸۹	۷۹	۱۶۸	۹۱	۸۰	۱۷۱	۳۳۹	
۴	اصفهان	۳۸۰	۲۵۴	۶۳۴	۵۱۴	۲۸۳	۷۹۷	۱۰۴۳۱	
۵	البرز	۱۱۷	۶۸	۱۸۵	۱۴۱	۱۴۴	۲۸۵	۴۷۰	
۶	ایلام	۶۲	۵۹	۱۲۱	۶۵	۴۹	۱۱۴	۲۳۵	
۷	بوشهر	۹۳	۷۰	۱۶۳	۱۳۴	۸۱	۲۱۵	۳۷۸	
۸	تهران	۸۴۷	۳۹۹	۱۰۲۴۶	۱۰۱۷۲	۱۰۶۳۱	۲۰۸۰۳	۴۰۰۴۹	
۹	چهارمحال و بختیاری	۷۴	۵۹	۱۳۳	۱۰۳	۶۴	۱۶۷	۳۰۰	
۱۰	خراسان جنوبی	۶۵	۶۶	۱۳۱	۷۹	۶۴	۱۴۳	۲۷۴	
۱۱	خراسان رضوی	۳۱۰	۲۳۵	۵۴۵	۴۳۱	۳۴۲	۷۷۳	۱۰۳۱۸	
۱۲	خراسان شمالی	۴۵	۴۴	۸۹	۵۷	۴۷	۱۰۴	۱۹۳	
۱۳	خوزستان	۲۲۷	۱۷۷	۴۰۴	۳۴۹	۲۲۴	۵۷۳	۹۷۷	
۱۴	زنجان	۷۴	۶۱	۱۳۵	۹۳	۶۶	۱۵۹	۲۹۴	
۱۵	سمنان	۶۹	۷۵	۱۴۴	۹۱	۷۵	۱۶۶	۳۱۰	
۱۶	سیستان و بلوچستان	۱۲۰	۸۴	۲۰۴	۱۴۸	۷۸	۲۲۶	۴۳۰	
۱۷	فارس	۳۲۱	۲۵۷	۵۷۸	۴۲۱	۲۷۹	۷۰۰	۱۰۲۷۸	
۱۸	قزوین	۸۹	۶۳	۱۵۲	۱۲۰	۷۳	۱۹۳	۳۴۵	
۱۹	قم	۷۸	۴۶	۱۲۴	۹۳	۷۵	۱۶۸	۲۹۲	
۲۰	کردستان	۸۲	۷۷	۱۵۹	۱۰۷	۷۹	۱۸۶	۳۴۵	
۲۱	کرمان	۱۹۲	۱۶۶	۳۵۸	۲۳۷	۱۵۷	۳۹۴	۷۵۲	
۲۲	کرمانشاه	۱۳۳	۱۰۴	۲۳۷	۱۵۶	۱۲۹	۲۸۵	۵۲۲	
۲۳	کهگیلویه و بویراحمد	۳۶	۳۹	۷۵	۴۹	۴۲	۹۱	۱۶۶	
۲۴	گلستان	۹۶	۸۵	۱۸۱	۱۳۲	۱۰۹	۲۴۱	۴۲۲	
۲۵	گیلان	۱۸۸	۱۳۲	۳۲۰	۲۱۹	۱۷۳	۳۹۲	۷۱۲	
۲۶	لرستان	۱۱۸	۸۵	۲۰۳	۱۰۶	۱۰۱	۲۰۷	۴۱۰	
۲۷	مازندران	۲۲۳	۱۷۴	۳۹۷	۲۹۴	۲۲۸	۵۲۲	۹۱۹	
۲۸	مرکزی	۱۱۱	۹۶	۲۰۷	۱۲۱	۸۷	۲۰۸	۴۱۵	
۲۹	هرمزگان	۱۱۰	۶۸	۱۷۸	۱۴۶	۸۷	۲۳۳	۴۱۱	
۳۰	همدان	۱۰۸	۹۶	۲۰۴	۱۰۹	۸۵	۱۹۴	۳۹۸	
۳۱	یزد	۱۴۰	۸۳	۲۲۳	۱۶۰	۹۶	۲۵۶	۴۷۹	

ردیف	استان	بانک‌های تجاری	بانک‌های تخصصی	بانک‌های دولتی + بانک‌های تجاری + بانک‌های تخصصی	بانک‌های خصوصی شده	بانک‌های خصوصی و مؤسسات اعتباری توسعه، کوثر و ملل	بانک‌های غیر دولتی + بانک‌های خصوصی شده + بانک‌های خصوصی و مؤسسات اعتباری توسعه، کوثر و ملل	بانک‌های غیر دولتی (بانک‌های دولتی + بانک‌های خصوصی)	شبهه بانکی (بانک‌های دولتی + بانک‌های خصوصی)
۳۲	مناطق آزاد	۶۵	۴۳	۱۰۸	۶۱	۴۴	۱۰۵	۲۱۳	
	جمع کل	۵,۰۴۶	۳,۶۳۵	۸,۶۸۱	۶,۴۶۱	۵,۴۵۶	۱۱,۹۱۷	۲۰,۵۹۸	

منبع: بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران



نمودار ۱۷: شبکه بانکی به تفکیک استان‌های کشور در پایان سال ۱۳۹۷

نمودار ۱۷ و جدول ۷۲، توزیع شعب بانکی در سطح استان‌های کشور را نشان می‌دهد. بر اساس آنچه از این نمودار استنباط می‌شود، بیشترین میزان شعب بانکی با اختلاف فاحش نسبت به سایر استان‌ها در سطح استان تهران واقع شده است. در ادامه حجم سپرده‌ها و تسهیلات نیز بر اساس آمار موجود سال ۱۳۹۷ در جدول ۷۳ ارائه شده است.

جدول ۷۳: حجم سپرده‌ها و تسهیلات کشور به تفکیک استان در سال ۱۳۹۷

ردیف	نام استان	سپرده‌ها	سپرده‌ها بعد از کسر سپرده قانونی	سپرده‌ها درصد
۱	تهران	۱۱,۳۱۸,۷۱۶	۱۰,۲۷۱,۲۳۹	۵۵.۳۲
۲	اصفهان	۱,۰۷۹,۱۹۷	۹۵۶,۳۶۹	۵.۱۵
۳	خراسان رضوی	۹۵۰,۹۳۸	۸۴۲,۰۴۷	۴.۵۳
۴	مازندران	۵۰۰,۶۳۱	۴۴۳,۴۸۶	۲.۳۹

نظام سکوتهایی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکوتهای)

ردیف	نام استان	سپرده‌ها	سپرده‌ها بعد از کسر سپرده قانونی	سپرده‌ها درصد
۵	فارس	۸۷۱،۹۸۰	۷۷۲،۳۳۷	۴،۱۶
۶	خوزستان	۶۷۸،۶۳۵	۶۰۱،۵۵۵	۳،۲۴
۷	آذربایجان شرقی	۵۶۹،۶۷۷	۵۰۴،۴۶۶	۲،۷۲
۸	گیلان	۳۳۲،۸۸۷	۲۹۵،۰۷۸	۱،۵۹
۹	کرمان	۳۷۹،۸۹۴	۳۳۷،۳۶۴	۱،۸۲
۱۰	آذربایجان غربی	۲۸۷،۸۵۶	۲۵۴،۹۷۲	۱،۳۷
۱۱	کرمانشاه	۲۲۰،۰۳۰	۱۹۴،۹۴۳	۱،۰۵
۱۲	یزد	۲۳۸،۲۳۳	۲۱۱،۳۹۰	۱،۱۴
۱۳	گلستان	۱۶۶،۳۳۳	۱۴۷،۵۱۰	۰،۷۹
۱۴	همدان	۱۸۸،۸۶۴	۱۶۷،۵۰۷	۰،۹۰
۱۵	مرکزی	۲۱۵،۵۹۴	۱۹۱،۲۳۵	۱،۰۳
۱۶	سمنان	۱۲۱،۷۱۰	۱۰۸،۰۷۶	۰،۵۸
۱۷	لرستان	۱۴۷،۶۰۷	۱۳۰،۷۶۸	۰،۷۰
۱۸	اردبیل	۱۱۹،۰۲۶	۱۰۵،۵۷۵	۰،۵۷
۱۹	قزوین	۱۷۰،۵۴۹	۱۵۱،۲۳۲	۰،۸۱
۲۰	هرمزگان	۱۸۸،۴۲۳	۱۶۷،۴۹۷	۰،۹۰
۲۱	بوشهر	۲۱۸،۶۶۲	۱۹۳،۸۴۱	۱،۰۴
۲۲	کردستان	۱۱۵،۶۰۵	۱۰۲،۶۶۲	۰،۵۵
۲۳	زنجان	۱۳۳،۲۳۹	۱۱۸،۲۷۴	۰،۶۴
۲۴	قم	۲۲۴،۷۲۷	۱۹۹،۲۲۲	۱،۰۷
۲۵	سیستان و بلوچستان	۱۶۰،۰۳۷	۱۴۲،۲۲۲	۰،۷۷
۲۶	چهارمحال و بختیاری	۱۱۴،۹۹۷	۱۰۱،۸۹۸	۰،۵۵
۲۷	ایلام	۶۴،۰۹۱	۵۶،۸۶۰	۰،۳۱
۲۸	کهگیلویه و بویراحمد	۵۵،۲۳۴	۴۹،۰۲۲	۰،۲۶
۲۹	خراسان شمالی	۷۱،۲۴۶	۶۳،۱۸۵	۰،۳۴
۳۰	خراسان جنوبی	۸۷،۹۱۳	۷۷،۹۲۲	۰،۴۲
۳۱	البرز	۴۴۱،۱۳۳	۳۹۰،۶۶۵	۲،۱۰
۳۲	مناطق آزاد تجاری	۲۳۹،۷۰۱	۲۱۷،۹۲۷	۱،۱۷
	جمع کل	۲۰۶۷۳۳۶۷	۱۸۵۶۸۳۴۷	۱۰۰،۰۰

منبع: بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران

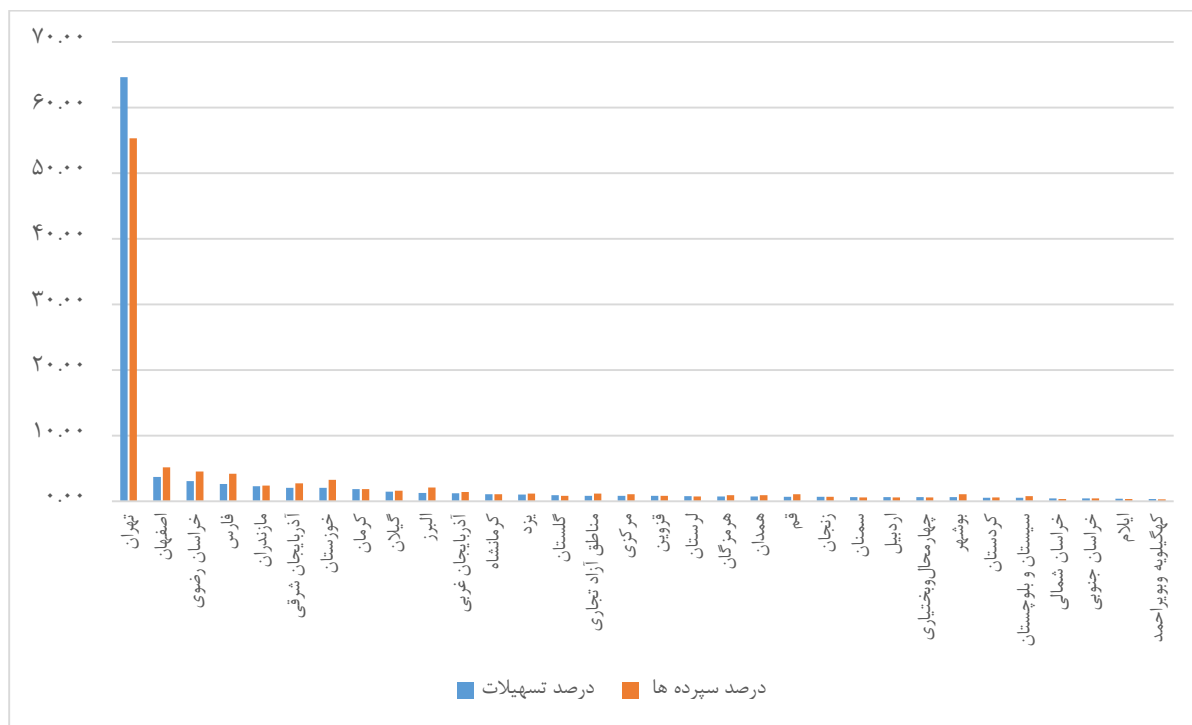
در سال ۱۳۹۷، مناطق آزاد تجاری به علت اهمیت بالای فعالیت‌های اقتصادی، در آماری جداگانه منتشر شده‌اند و نکته حائز اهمیت در مورد مناطق آزاد تجاری، بالا بودن میزان سپرده در حدود ۱،۱۷ درصد به نسبت استان‌ها است. در بخش سپرده‌گذاری نیز بیش از ۵۰ درصد سپرده‌ها متعلق به استان تهران است و پس از آن، استان‌های اصفهان، خراسان رضوی، مازندران و فارس در رتبه‌های بعدی قرار دارند.

جدول ۷۴: میزان تسهیلات جاری و غیر جاری هر یک از استان‌ها

ردیف	نام استان	تسهیلات (جاری و غیر جاری)	درصد
۱	تهران	۹,۷۵۲,۱۴۰	۶۴,۶۳
۲	اصفهان	۵۵۹,۱۸۶	۳,۷۱
۳	خراسان رضوی	۴۵۹,۹۹۳	۳,۰۵
۴	مازندران	۳۴۲,۹۰۶	۲,۲۷
۵	فارس	۳۹۳,۳۹۴	۲,۶۱
۶	خوزستان	۳۰۵,۱۵۰	۲,۰۲
۷	آذربایجان شرقی	۳۰۸,۷۳۴	۲,۰۵
۸	گیلان	۲۲۰,۶۴۳	۱,۴۶
۹	کرمان	۲۷۲,۸۷۸	۱,۸۱
۱۰	آذربایجان غربی	۱۸۳,۴۹۴	۱,۲۲
۱۱	کرمانشاه	۱۵۹,۸۹۳	۱,۰۶
۱۲	یزد	۱۵۴,۴۶۶	۱,۰۲
۱۳	گلستان	۱۳۹,۰۹۲	۰,۹۲
۱۴	همدان	۱۰۸,۵۳۴	۰,۷۲
۱۵	مرکزی	۱۲۳,۱۱۷	۰,۸۲
۱۶	سمنان	۹۳,۰۰۳	۰,۶۲
۱۷	لرستان	۱۱۳,۵۶۱	۰,۷۵
۱۸	اردبیل	۸۹,۸۶۱	۰,۶۰
۱۹	قزوین	۱۲۰,۹۴۸	۰,۸۰
۲۰	هرمزگان	۱۱۰,۷۹۷	۰,۷۳
۲۱	بوشهر	۸۹,۳۱۲	۰,۵۹
۲۲	کردستان	۸۰,۹۳۰	۰,۵۴
۲۳	زنجان	۹۶,۱۲۸	۰,۶۴
۲۴	قم	۱۰۱,۶۴۰	۰,۶۷
۲۵	سیستان و بلوچستان	۷۵,۵۸۸	۰,۵۰
۲۶	چهارمحال	۸۹,۷۰۷	۰,۵۹
۲۷	ایلام	۵۷,۱۲۲	۰,۳۸
۲۸	کهگیلویه و بویراحمد	۵۱,۷۷۲	۰,۳۴
۲۹	خراسان شمالی	۶۳,۵۰۸	۰,۴۲
۳۰	خراسان جنوبی	۶۰,۴۳۰	۰,۴۰
۳۱	البرز	۱۸۷,۶۲۰	۱,۲۴
۳۲	مناطق آزاد تجاری	۱۲۴,۶۵۸	۰,۸۳
	جمع کل	۱۵,۰۹۰,۲۰۷	۱۰۰,۰۰

منبع: بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران

نظام سکوتهای و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکوتهای)



نمودار ۱۸: مقایسه درصد سپرده و تسهیلات بانکی به تفکیک استانها

یکی از علل مهم بالا بودن رقم تسهیلات و سپرده‌ها در استان تهران، استقرار دفاتر مرکزی بسیاری از شرکت‌ها و مؤسسات تولیدی سایر استان‌ها در استان تهران بوده و عمده فعالیت‌های بانکی آنها از طریق شعب بانک‌ها و مؤسسات اعتباری استان مذکور انجام می‌شود. سپرده‌ها شامل سپرده‌های ریالی و ارزی بوده که سپرده‌های ارزی فاقد سپرده قانونی است. بر اساس اطلاعات دریافتی از بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران و بر اساس روش شبیه‌سازی جریان‌ها، قدرت پیوندهای استانی در بخش پیوندهای مالی در این بخش محاسبه شده است. قدرت پیوندهای مالی هر یک از استان‌ها بر اساس جدول ۷۵ تعیین می‌شود.

جدول ۷۵: قدرت پیوندهای مالی استان‌های کشور

ردیف	استان	قدرت پیوند
۱	تهران	۷۰.۰۳۲
۲	اصفهان	۶.۳۵۳
۳	آذربایجان شرقی	۴.۱۱۸
۴	خراسان رضوی	۴.۰۴۵
۵	فارس	۳.۱۰۹
۶	کرمان	۲.۲
۷	مازندران	۱.۷
۸	خوزستان	۱.۶
۹	گیلان	۰.۸۷۳
۱۰	بوشهر	۰.۶۵

قدرت پیوند	استان	ردیف
۰.۵۴	یزد	۱۱
۰.۵۲	سیستان و بلوچستان	۱۲
۰.۴۵	مرکزی	۱۳
۰.۴۴	کرمانشاه	۱۴
۰.۳۸	هرمزگان	۱۵
۰.۳۶	البرز	۱۶
۰.۳۵	گلستان	۱۷
۰.۳۳	قزوین	۱۸
۰.۲۹	قم	۱۹
۰.۲۷	لرستان	۲۰
۰.۲۵	چهارمحال و بختیاری	۲۱
۰.۲۱	اردبیل	۲۲
۰.۱۷	زنجان	۲۳
۰.۱۶	آذربایجان غربی	۲۴
۰.۱۳	خراسان جنوبی	۲۵
۰.۱۰۶	کردستان	۲۶
۰.۰۹۷	ایلام	۲۷
۰.۰۸۷	همدان	۲۸
۰.۰۷۶	خراسان شمالی	۲۹
۰.۰۴۷	سمنان	۳۰
۰.۰۴۳	کهگیلویه و بویراحمد	۳۱

منبع: بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران

مهم‌ترین پیوندهای شکل گرفته در بخش مالی به شرح زیر است:

پیوندهای بسیار قوی: استان تهران.

پیوندهای قوی: استان‌های اصفهان، آذربایجان شرقی، خراسان رضوی، فارس، مازندران، کرمان.

پیوند های متوسط: خوزستان، گیلان، بوشهر، یزد، سیستان و بلوچستان.

پیوندهای ضعیف: مرکزی، کرمانشاه، هرمزگان، البرز، گلستان، قزوین، قم، چهارمحال و بختیاری، اردبیل.

پیوندهای بسیار ضعیف: زنجان، آذربایجان غربی، خراسان جنوبی، کردستان، ایلام، همدان، خراسان شمالی،

کهگیلویه و بویر احمد و سمنان.

۱-۳- پیوندهای جمعیتی

مهاجرت به‌عنوان حرکتی فردی یا گروهی، آن هم به‌صورت موقت یا دائم از یک نقطه جغرافیایی به نقطه‌ای دیگر، از بدو خلقت همزاد بشر بوده است. اگرچه جمعیت‌شناسان معمولاً باروری، مرگ‌ومیر و مهاجرت را همچون سه زمینه‌ی مطالعاتی می‌شناسند، اما در حالی که در سال‌های دور مطالعات باروری و مرگ‌ومیر در

تحلیل‌های جمعیتی مسلط بوده‌اند، در دهه‌های اخیر، پژوهش‌ها بر روی مهاجرت و تحرک افزایش پیدا کرده است (Clarke, 1986: 9). در همبستگی بین مهاجرت و عوامل مختلف می‌توان به مهم‌ترین یافته‌های مطالعات مهاجرتی اشاره کرد که نقش سن را مبنی بر شکل‌گیری عمده مهاجرت‌ها در سنین ۶۰ تا ۳۵ سال، گوشزد کرد. دومین عامل مؤثر در مهاجرت، دستیابی به آموزش است و لذا سطوح بالای تحصیلات فرد یا خانوار، منجر به مهاجرت می‌شود. احتمال مهاجرت در بین کسانی که تحصیلات دانشگاهی دارند، سه برابر بیشتر از کسانی است که از تحصیلات ابتدایی برخوردارند. مهاجرت همچنین با وضعیت مالکیت هم تغییر پیدا می‌کند. مهاجرت در میان کسانی که اجاره‌نشین‌اند، سه یا چهار برابر بیشتر از مهاجرینی است که خودشان مالک هستند. البته در کنار همه این عوامل نباید از یاد برد که شهرنشینی به‌عنوان یک فرایند متناهی برای همه ملت‌ها که از طریق آن از جامعه کشاورزی به جامعه صنعتی گذر می‌کنند، از عوامل تشدیدکننده مهاجرت‌هاست (Robbers, 1985: 25) و مهاجرت به‌عنوان یکی از عوامل مؤثر در تغییرات جمعیتی، از نخستین نیروهای نهان تغییرات تکنولوژیکی و اجتماعی در سرتاسر جهان است. همان‌طور که ترکیب جمعیت در یک ناحیه تغییر پیدا می‌کند (افزایش یا کاهش)، تغییرات بی‌شماری در کارکردهای اجتماعی حاصل می‌شود (Weeks, 2008: 5). در مورد آثار مهاجرت بر روی تغییر الگوی فضایی و تغییر در ساختارهای سیاسی و اجتماعی پژوهش‌های بسیار کمی انجام شده است. پرواضح است که در سطح ملی و منطقه‌ای حرکت مردم بازنمی‌ایستد و مهاجرفرستی به‌سوی شهرهای بزرگ‌تر جهان در حال تداوم است. شواهد موجود در کشورهای در حال توسعه دلالت‌های مهمی برای تغییر فضایی، فرایندهای سیاسی و توانایی جوامع برای مهیا کردن یک استاندارد مناسب زندگی برای جمعیتشان دارد.

مهاجرت از جمله عوامل مؤثر بر تغییرات و تحولات جمعیتی است که از مهم‌ترین عوامل خارجی، تغییر تعداد و ساختار جمعیت است. پدیده مهاجرت موضوع جدیدی نبوده و از زمان حضور انسان بر کره زمین مطرح بوده است. این موضوع سابقه‌ای کهن در تاریخ زندگی بشر دارد. انسان‌های مستقر در یک مکان جغرافیایی خاص، بعد از کسب آگاهی و شناخت نسبی نسبت به نیازهای خود همواره بر آن بوده‌اند که در جهت رفع آن‌ها برآیند. یکی از بهترین شیوه‌های دستیابی به خواسته‌های بشر در طول تاریخ، مهاجرت افراد از محل سکونت خود به مکان‌های دیگر بوده است.

از اوایل قرن نوزدهم، مهاجرت و به‌خصوص مهاجرت از روستا به شهر به‌عنوان یک پدیده اجتماعی مهم نمایان شد و لذا به طرز جدیدی مورد توجه صاحب‌نظران و اندیشمندان قرار گرفت. بروز تغییرات سریع در جامعه شهری، جاذبه شهرها، رفاه‌طلبی و افزون‌خواهی انسان عصر جدید سبب پیدایش نوع جدیدی از مهاجرت شد

و به دنبال آن اصطلاح ترک روستا و روستاگریزی در سه دهه اول قرن بیستم رایج گردید. البته مهاجرت و جابه‌جایی انسان‌ها در جوامع پیشرفته و صنعتی با کشورهای در حال توسعه تمایز آشکاری دارد، چون علت و ماهیت این مهاجرت‌ها متفاوت بوده است و در نتیجه پیامدها و تأثیرات متفاوتی را بر جای گذاشته است. مهاجرت در معنای مورد نظر در ایران نیز بعد از اصلاحات ارضی دهه ۱۳۴۰ آغاز و تأثیرات آن نیز تشدید شده است (جمشیدی‌ها و علی بابایی، ۱۳۸۱: ۷۲).

پیوندهای جمعیتی چه از طریق مهاجرت دائمی و چه از طریق آمودشدهای روزانه بین محل کار و زندگی باعث شکل‌گیری ارتباط بین مکان‌های مرکزی با مناطق پیرامونی می‌شود. مهاجرین ورودی و خروجی نشان می‌دهند، چه تعداد جمعیت از یک نقطه به نقطه دیگری عزیمت و سکونتگاه‌ها را به هم مرتبط می‌کند. در واقع ضمن در دست داشتن اطلاعات مهاجرت‌های بین استان می‌توان به درکی از پیوندهای جمعیتی شکل گرفته میان استان‌های کشور و پیوندهای شکل گرفته و همچنین ساختار فضایی حاصل از جابه‌جایی‌های جمعیتی دست یافت. از جمله عوامل مؤثر بر تغییرات و تحولات جمعیتی مهاجرت است؛ که از مهم‌ترین عوامل خارجی تغییر تعدد و جمعیت‌ساخت است. پدیده مهاجرت موضوع جدیدی نبوده بلکه سابقه‌ای کهن در تاریخ زندگی بشر دارد. انسان‌های مستقر در یک مکان جغرافیایی خاص بعد از کسب آگاهی و شناخت نسبی نسبت به نیازهای خود همواره بر آن بوده‌اند که در جهت رفع آنها برآیند. یکی از بهترین شیوه‌های دست‌یابی به خواسته‌های بشر در طول تاریخ، مهاجرت افراد از محل سکونت خود به مکان‌های دیگر بوده است. این تحرک باید به تغییر محل اقامت معمولی فرد از مبدأ یا محل اقامت قبل از مهاجرت وی به مقصد جدید یا محل اقامت بینجامد. به نظر برخی، مهاجرت نوعی انتخاب است که از طرف مهاجر انجام می‌گیرد. علل و انگیزه‌های این انتخاب هرچه باشد، نتیجه ملموس آن، تغییر محل اقامت معمولی فرد از یک محدوده جغرافیایی به محدوده دیگر است. اگرچه نمی‌توان مهاجرت را همواره اقدامی انتخابی تلقی کرد و این وضع درباره مهاجرت‌های اضطراری بر اثر عواملی رخ می‌دهد که خارج از خواست و اراده فرد بوده و بر وی تحمیل می‌شود. در اغلب موارد می‌توان مهاجرت را نوعی انتخاب از طرف مهاجر اصلی دانست.

مهاجرت و چگونگی توزیع مجدد جمعیت در هر منطقه یکی از اساسی‌ترین عواملی است که توجه سیاستگذاران و برنامه‌ریزان اقتصادی اجتماعی را به‌منظور کنترل جمعیت، جهت دادن به جابجایی‌های جمعیتی و نیز هدایت جمعیت به سوی قطب‌های اقتصادی به خود معطوف کرده است. لذا مطالعه تغییرات حاصل از مهاجرت، به ویژه از طریق مقایسه مهاجران وارد شده با مهاجران خارج شده از هر منطقه، در اکثر برنامه‌ریزی‌ها، کاربردی ارزشمند خواهد داشت. اصولاً مهاجرت جمعیت ابعاد مختلفی دارد؛ مهاجرت ممکن است در داخل یک کشور

یا بین کشورهای مختلف باشد. چنانچه جابه‌جایی جمعیت در داخل مرزهای سیاسی یک کشور انجام شود آن را مهاجرت داخلی می‌نامند و اگر مبدأ و مقصد مهاجرت فراتر از مرزهای سیاسی یک کشور باشد، آن را مهاجرت خارجی می‌نامند.

عوامل بسیاری در مهاجرت و نرخ آن در مناطق مختلف تأثیر می‌گذارد. از جمله مهم‌ترین عواملی که بر روند مهاجرت بین دو نقطه اثرات مستقیمی می‌گذارد، بعد فاصله است. فاصله مکانی بین دو نقطه دارای دافعه و جاذبه، بر روند مهاجرت و انتقال جمعیت اثرگذار است. به‌طوری که بیشترین مهاجران ورودی به یک مکان از نزدیک‌ترین نقاط به این مکان وارد می‌شوند.

در این بخش از مطالعات، ابتدا روند تغییرات و جابجایی جمعیت بین استان‌های کشور و پیوندهای بین استان‌های کشور و در مرحله بعد، شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر آن با یکدیگر بررسی می‌شود. در واقع هدف از این بخش، درک پیوندهای جمعیتی شکل گرفته بین استان‌ها و سکونت‌گاه‌های شهری و ساختار فضایی حاصل از جابجایی‌های جمعیتی است.

یکی از مهم‌ترین مباحث جمعیت‌شناختی که نقش انکارناپذیری در تحولات و پویایی‌های جمعیتی شهر یا منطقه دارد، مهاجرت است که به معنای جابه‌جایی مردم از مکانی به مکانی دیگر به‌منظور کار یا زندگی است. به‌طور کلی هر منطقه جغرافیایی را از منظر حرکات و جابه‌جایی‌های جمعیت در آن می‌توان به سه دسته تقسیم کرد: مناطق مهاجرپذیر، مهاجرفرست و به دور از جریانات عمده مهاجرتی. به‌منظور شناخت چنین حرکات و جابجایی‌هایی جمعیت‌شناسان ناگزیر به بررسی منشأ و مقصد حرکت مهاجران و ارائه رقم خالص مهاجرت هستیم. اما پیش از پرداختن به آن، باید نظریه‌های مربوط به مهاجرت و عوامل مؤثر بر آن مورد بررسی قرار گیرد تا چارچوب نظری مناسبی برای تحلیل پدیده مهاجرت در یک شهر، منطقه یا کشور به دست آید. بر این اساس، پیش از پرداختن به پدیده مهاجرت در استان گیلان به مرور ادبیات جهانی در خصوص مهاجرت پرداخته شده است.

نظریه‌های مهاجرت می‌توانند بر اساس سطحی که بر آن تمرکز می‌کنند بر سطوح خرد، میانی و کلان تقسیم شوند. نظریه‌های سطح خرد بر تصمیمات فردی مهاجرت تمرکز می‌کنند و نظریه‌های سطح کلان بر روندهای انبوه مهاجرت تأکید دارند. سطح میانی نیز بین سطح خرد و کلان قرار می‌گیرند و می‌توانند دلایل و دائمی شدن مهاجرت را شرح دهند. در جدول ۷۶ خلاصه‌ای از نظریه‌های مهاجرت به همراه سطوح آن‌ها و همچنین نظریه‌های دلایل مهاجرت و دائمی شدن آن، آورده شده است.

جدول ۷۶: نظریه‌های مهاجرت بر اساس سطح تحلیل

شرح		سطح
ارزش‌ها و آرمان‌ها، آرزوهای فردی	علت	خرد
برای نمونه: بهبود معیشت و سلامت و غیره	مثال	

شرح		سطح
کششی-رانشی لی نظریه نئوکلاسیک مهاجرت خرد مدل‌های رفتاری نظریه سیستم‌های اجتماعی	نظریه‌ها	
جمعی و شبکه‌های اجتماعی برای نمونه: گره‌های اجتماعی	علت مثال	میانی
نظریه سرمایه اجتماعی نظریه نهادی نظریه شبکه علیت تجمعی اقتصاد نوین مهاجرت نیروی کار	نظریه‌ها	
ساختار فرصت سطح کلان برای نمونه: ساختار اقتصادی (تفاوت در فرصت‌های اشتغال و درآمد)	علت مثال	کلان
نظریه نئوکلاسیک مهاجرت کلان مهاجرت به عنوان سیستم نظریه بازار کار دوگانه نظریه سیستم‌های جهان گذار جابجایی	نظریه‌ها	

منبع: (Faist, 2000)^۱

جدول ۷۷: نظریه‌های مهاجرت بر اساس شروع و دائمی شدن مهاجرت

دائمی شدن مهاجرت	آغاز مهاجرت
مهاجرت به‌عنوان سیستم نظریه سیستم‌های جهان نظریه سرمایه اجتماعی نظریه نهادی نظریه شبکه علیت تجمعی	نظریه نئوکلاسیک مهاجرت کلان مهاجرت به عنوان یک سیستم نظریه بازار کار دوگانه گذار مهاجرت عوامل جاذبه دافعه لی نظریه نئوکلاسیک مهاجرت خرد مدل‌های رفتاری نظریه سیستم‌های اجتماعی اقتصادهای نوین مهاجرت نیروی کار

نظریه‌های کلان مهاجرت

نظریه‌های نئوکلاسیک مهاجرت کلان، مهاجرت را به‌عنوان بخشی از توسعه اقتصادی تلقی می‌کنند. مهاجرت زمانی رخ می‌دهد که تفاوت‌های جغرافیایی در عرضه و تقاضای نیروی کار، به‌ویژه بین بخش کشاورزی سنتی روستایی و بخش صنعتی مدرن شهری وجود دارد. بر اساس این نظریه، مازاد نیروی کار توسط بخش مدرن جذب می‌شود. بخش مدرن از طریق انباشت سرمایه و جذب نیروی کار بخش سنتی رشد می‌کند. کارگران روستایی به دلیل تفاوت درآمدها جذب شهرها می‌شوند و در واقع آن‌ها به‌سوی مهاجرت سوق داده می‌شوند.

1. Faist, T., & Faist, T. (2000). The volume and dynamics of international migration and transnational social spaces (No. 304.8 F3).

برخی از محققان^۱ معتقدند که این مدل، مسئول بسیاری از بیکاری‌ها در کشورهای کمتر توسعه یافته است. مهاجرت عاری از ریسک نیست؛ زیرا مهاجرت لزوماً به معنای یافتن شغل به هنگام رسیدن به شهر نیست. مهاجرت‌های روستایی رخ خواهد داد تا زمانی که انتظار تفاوت حقوق شهری و روستایی وجود دارد. برخی محققان نشان می‌دهند که علی‌رغم وجود بیکاری شهری این نوع مهاجرت‌ها عقلانی است؛ زیرا تفاوت‌های درآمدی وجود دارد.

نظریه بازار کار دوگانه^۲ مهاجرت را نتیجه عامل جاذبه؛ یعنی تقاضای نیروی کار در کشورهای توسعه یافته می‌داند. این نظریه کاملاً رویکرد اقتصادی ندارد و معتقد است که دوگانگی بازار کار کشورهای توسعه یافته و همچنین دستمزدها بازتاب‌کننده وضعیت و وجهه است. یک بخش اولیه با حقوق‌های بالا و یک بخش با شغل‌ها یا کارهای فاقد مهارت مانند تولید (کارگر) وجود دارد. تقاضا برای مهاجرت ناشی از چندین عامل است. به دلیل تورم ساختاری حقوق در بخش اولیه به‌طور دائمی افزایش می‌یابد و به نسبت همان در بخش دوم نیز حقوق‌ها افزایش می‌یابد و به این ترتیب، بخش ثانویه برای کارگران بومی غیرجذاب می‌شود. منابع سنتی نیروی کار در بخش دوم، یعنی زنان و کم‌سن و سال‌ها به دلیل تغییرات جمعیتی وجود ندارند. بنابراین مهاجران برانگیخته می‌شوند که در این کارهای سطح پایین استخدام شوند، زیرا خود را بخشی از جامعه مقصد نمی‌دانند. بر اساس چرخه اقتصادی، اشتغال در بخش دوم نوسان پیدا می‌کند و این بخش ناپایا و عدم قطعیت پیدا می‌کند و مجدداً نیروی کار بومی به آن جذب نمی‌شوند. بنابراین، تقاضای نیرومند برای کار مهاجر موقتی پیدا می‌شود و به‌عنوان عامل جذب مهاجر عمل می‌کند. این نظریه بسیار مهم است، زیرا بسیاری از روندهای مهاجرتی بعد از جنگ جهانی به اروپا و آمریکا را تشریح می‌کند.

نظریه سیستم‌های جهان^۳ از رویکرد ساختاری تاریخی بهره می‌گیرد بر نقش اختلالات و به هم ریختگی‌ها در بخش‌هایی از جهان تأکید دارد که ناشی از استعمارگرایی و گسترش سرمایه‌داری دولت‌ها و چندملیتی‌های نئوکلاسیک است. نظریه عوامل ساختاری که در دیگر نظریه‌ها مورد غفلت واقع شده است را مد نظر قرار می‌دهد.^۴ گسترش سرمایه‌داری اثرات بسیاری بر مهاجرت داشته است. این اثرات نه تنها به خاطر شیوه تولید سرمایه‌داری بوده بلکه فرهنگ و نحوه حمل و نقل، ارتباطات و پیوندهای نظامی کشورهای پیرامون را تحت تأثیر قرار داده است. یکپارچه شدن اراضی، شیوه‌های کشت سرمایه‌داری انسان‌هایی بدون ریشه‌های اجتماعی خلق کرده که دل‌بستگی کمی به زمین دارند و بیشتر مستعد مهاجرت هستند. تقاضای نیرومند نیروی کار مهاجر در شهرهای جهانی به‌عنوان نیروی جاذبه برای مهاجرت عمل می‌کند.

1. Harris, J., & Todaro, M. (1970). Migration, Unemployment and Development: A Two-Sector Analysis. The American Economic Review, 60, 126-142. Todaro, M. P. (1969). A model of labor migration and urban unemployment in less developed countries. The American economic review, 59(1), 138-148.

2. dual labour market theory

3. world systems theory

4. Wallerstein, I. (1974). The Modern World-system: Academic Press New York.

نظریه دیگری که مهاجرت‌های روستا شهری را در کشورهای در حال توسعه تشریح می‌کند، نظریه سیستمی به مهاجرت‌های روستا شهری است که توسط موبوگانج^۱ ارائه شده است و مهاجرت را به‌عنوان فرایندهای پویای فضایی تشریح می‌کند. جریان‌ها و کنش‌های متقابل انبوه مهاجرت توسط مجموعه از مهاجران روستایی که تحت تأثیر عوامل مختلف مهاجرتی است، مدل‌سازی شده‌اند. خرده سیستم روستایی کنترل، جریان‌های خروجی (برای مثال خانواده و هنجارهای اجتماع) را کنترل می‌کند و خرده سیستم شهری کنترل، جریان‌های ورودی (برای نمونه از طریق کارگزاران اشتغال) را کنترل می‌کند. محیط و خرده سیستم‌ها به‌طور دائمی در حال تغییر هستند و سیستم را باز و پویا می‌سازند.

بستر سیاسی نیز فاکتور ساختاری مهمی در تصمیمات مهاجرت است. به بیانی، پولتیک‌ها در نظریه مهاجرت نیز مهم هستند، زیرا قوانین و حق قانونی خروج؛ مستقیماً جریان‌های مهاجرت را تحت تأثیر قرار می‌دهد. قوانین کشورها نتیجه قدرت نسبی گروه‌های ذی‌نفع مختلف است. آن‌ها تحت تأثیر سودها، هویت ملی، امنیت ملی و گستره تکثرگرایی فرهنگی در کشورهاست. جهانی شدن نه‌تنها تقاضا برای نیروی کار را تحت تأثیر قرار داده بلکه منجر به کاهش کنترل مرزها شده است.

نظریه دیگر، نظریه گذار تحرک زلینسکی^۲ است که مهاجرت را به‌عنوان بخشی از تغییرات اجتماعی-اقتصادی ذاتی در فرایند مدرنیزاسیون می‌داند. او معتقد است که الگوها و میزان مهاجرت پیوند نزدیکی با مدرنیزاسیون دارد.

نظریه‌های خرد مهاجرت

لی در سال ۱۹۶۶، مهاجرت را در چارچوب کششی-رانشی^۳ و در سطح فردی، فرمول‌بندی کرد و بر هر دو جنبه عرضه و تقاضای مهاجرت توجه نمود. مجموعه عوامل رانشی و کششی مؤثر بر مهاجرت را می‌توان به‌صورت ذیل بیان کرد.

جدول ۷۸: عوامل کششی و رانشی در مهاجرت

نوع عامل	عوامل رانشی	عوامل کششی
اقتصادی	فقدان کار کافی فرصت‌های اندک برده‌داری یا کار اجباری بحران اقتصادی خدمات درمانی ضعیف نداشتن ثروت و فقر	چشم‌انداز شغلی بهتر شرایط زندگی بهتر صنعت حمایت مالی: بورسیه خدمات درمانی بهتر
عوامل اجتماعی-فرهنگی	شانس کم ازدواج شرایط قدیمی اقلیت مذهبی	شانس بهتر ازدواج لذت بردن تجربه زندگی در خارج از کشور

1. Mabogunje
2. Zelinsky's
3. push-pull framework

نوع عامل	عوامل رانشی	عوامل کششی
	ظلم و زورگویی بحران دانشگاه (ضعف دانشگاه)	آشنا شدن با فرهنگ‌های خارجی سطح بالای آموزش نسبت‌های خانوادگی پیوندهای دوستی شبکه‌های اجتماعی جذب در دانشگاه‌های سطح عالی
عوامل سیاسی	ترس یا شکنجه سیاسی بحران سیاسی بی‌ثباتی سیاسی خطر مرگ جنگ فساد کودتای نظامی	آزادی سیاسی و مذهبی زندگی در جوامع با آستانه تحمل بالا نسبت به دیگران و جهان‌وطنی اندیش امنیت
عوامل متفرقه	مسکن نامناسب تبعیض تهاجم خارجی قحطی یا خشکسالی بی‌ثباتی اجتماعی مخاطرات طبیعی آلودگی	اقلیم مناسب ماجرای خوبی و تجربه دسترسی به مسکن مناسب دسترسی به ایمنی منابع آب‌و‌خاک حاصلخیز

نظریه دیگری که در سطح خرد مطرح است نظریه نئوکلاسیک مهاجرت سطح خرد بوده که در سال ۱۹۶۲ توسط سیاست‌دانه^۱ ارائه شده و به پدیده مهاجرت به‌عنوان تصمیم فردی برای افزایش سرمایه انسانی می‌نگرد و بنابراین، مجدداً بر بازار نیروی کار تمرکز می‌کند ضمن آنکه گزینش پذیری مهاجران ناهمگن را شرح می‌دهد. افراد یک محاسبه هزینه فایده کرده و مهاجرت می‌کنند. این مدل معتقد است که مهاجرت ممکن است منجر به ترفیع وضعیت شغلی ایجاد می‌کند.

مدل دیگر سطح خرد، مدل فشار- آستانه وولپرت^۲ بوده که در سال ۱۹۶۵ ارائه شده است. این مدل مشابه با تحلیل هزینه- فایده است با این تفاوت که تصور مهاجران در خصوص اینکه گرایش به برنامه‌ریزی عقلانی دارند، لزوماً به وقوع نمی‌پیوندد. افراد سطح آستانه بهره‌مندی از امکانات را انتظار دارند. آن‌ها امکانات مکان‌ها را بر اساس آیین آستانه می‌سنجند و بر اساس آن برای مهاجرت تصمیم می‌گیرند.

نظریه دیگر، سیستم‌های اجتماعی است و مهاجران امیدوارند که به خواسته‌های خود در کشور مقصد دست یابند، اما اغلب نگرانی‌ها تغییر یافته تا اینکه کاهش یابند. موفقیت آن‌ها بر توزیع جهانی کشورهای مختلف به خط پایگاه اجتماعی وابسته است.

تصمیمات خانواده و اقتصادهای نوین مهاجرت نیروی کار

رویکردهای سنتی‌تر به مهاجرت جابجایی انبوه مهاجران و یا تصمیم‌گیری مهاجرت افراد تمرکز می‌کنند. فرض آن‌ها بر این است که افراد مستقلاً تصمیم می‌گیرند که مهاجرت کنند. وقتی که از دید جنسیتی نگریسته

1. Sjaastad, L. (1962). The Costs and Returns of Human Migration. *Journal of Political Economy*, 70(5), 80-93.

2. Wolpert

می‌شود ساختار خانواده می‌تواند تصمیمات مهاجرت زنان را تحت تأثیر قرار دهد. برای نمونه زنان نه تنها به خاطر محرک‌های اقتصادی بلکه همچنین به دلیل ازدواج مهاجرت می‌کنند. برخی دیگر از محققان مهاجرت را به‌عنوان تصمیم خانواده می‌نگرند. اگر در مقصد چیزی سودمندی باشد خانواده به‌عنوان کل مهاجرت می‌کند. اقتصادهای نوین مهاجرت نیروی کار^۱ قدم فراتر می‌گذارد. بر اساس این رویکرد، تصمیمات اغلب توسط اعضای خانواده گرفته می‌شود و به دلیل بهروزی کل خانواده به‌عنوان کل است. خانواده‌ها اغلب تمامی اعضای خانواده خود را نمی‌فرستند و تنها یک یا چند عضو خانواده مهاجرت می‌کند.

۱-۳-۱- بررسی جریانات و پیوندهای جمعیتی در سطح استان‌ها و سکونتگاه‌های کشور

بررسی روند مهاجرت و میزان مهاجرت استان‌های کشور به تفکیک سه دوره سرشماری (۱۳۷۵ - ۱۳۹۵)

طی فاصله سال‌های ۸۵-۱۳۷۵، مجموعاً ۱۲۱۴۸۱۴۸ نفر محل سکونت خود را ترک کرده و در محلی غیر از محل اقامت قبلی خود ساکن شده‌اند. از این تعداد، محل اقامت قبلی ۱۱۷۸۳۷۷۲ نفر (۹۷/۰۰ درصد) داخل کشور و ۲۶۰۴۹۵ نفر (۲/۱۴ درصد) خارج از کشور بوده است و ۱۰۳۸۸۱ نفر (۰/۸۶ درصد) نیز محل اقامت قبلی خود را اظهار نکرده‌اند. بررسی مهاجران برحسب منشأ شهری یا روستایی نشان می‌دهد، از مجموع ۱۱۷۸۳۷۷۲ نفر که طی سال‌های ۱۳۷۵ تا ۱۳۸۵ محل اقامت خود را در داخل کشور تغییر داده‌اند، محل اقامت قبلی ۸۹۹۹۷۱۰ نفر (۷۴/۱ درصد) نقاط شهری (منشأ شهری) و ۳۱۴۸۴۴۰ نفر (۲۵/۹ درصد) نقاط روستایی (منشأ روستایی) بوده است. همچنین بررسی جریان‌های مهاجرت نشان می‌دهد که از مجموع مهاجران داخلی که در این دوره در داخل کشور جابه‌جا شده‌اند، ۶۳۸۵۶۶۵ نفر (۵۴/۲ درصد) از شهر به شهر، ۲۳۳۰۰۵۴ نفر (۱۹/۸ درصد) از روستا به شهر، ۱۰۶۴۰۴۳ نفر (۹/۰ درصد) از روستا به روستا، ۲۰۰۴۰۱۲ نفر (۱۷/۰ درصد) از شهر به روستا مهاجرت کرده‌اند.

برای فاصله سال‌های ۹۰-۱۳۸۵ مجموعاً ۵۵۳۴۶۶۶ نفر وارد کشور شده یا در داخل کشور جابه‌جا شده‌اند. از این تعداد، محل اقامت قبلی ۵۰۳۸۵۴۵ نفر (۹۱/۰۳ درصد) داخل کشور، ۱۰۲۵۱۹ نفر (۱/۹ درصد) خارج از کشور بوده و ۳۹۳۶۰۲ نفر (۶/۲ درصد) نیز محل اقامت قبلی خود را اظهار نکرده‌اند. همچنین از مجموع کل مهاجران، ۴۳۰۲۰۸۶ نفر (۷۷/۷ درصد) به نقاط شهری و ۱۲۳۲۵۸۰ نفر (۲۲/۳) به نقاط روستایی وارد شده‌اند. مقایسه اعداد خام این دوره، نسبت به دوره ۱۳۸۵ نادرست است؛ چون فاصله زمانی این دو دوره یکسان نیست؛ اما با مقایسه درصدها می‌توان گفت درصد قابل توجهی از مهاجران دوره ۹۰-۱۳۸۵ محل اقامت خود را اظهار نکرده‌اند. همچنین از مجموع مهاجران داخلی این دوره، ۳۲۵۹۰۴۰ نفر (۶۴/۷ درصد) از شهر به شهر، ۶۵۵۲۵۱

1. The New Economics of Labour Migration (NELM)

نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاهها)

نفر (۱۳/۰ درصد) از روستا به شهر، ۳۶۸۷۰۸ نفر (۷/۳ درصد) از روستا به روستا، ۷۵۵۵۴۶ نفر (۱۵/۰ درصد) از شهر به روستا مهاجرت کرده‌اند.

در فاصله سال‌های ۹۵-۱۳۹۰ مجموعاً ۴۳۰۰۹۸۸ نفر وارد کشور شده یا در داخل کشور جابه‌جا شده‌اند. از این تعداد، محل اقامت قبلی ۴۱۷۷۶۷۹ نفر (۹۷ درصد) داخل کشور، ۱۱۰۸۲۹ نفر (۲/۶ درصد) خارج از کشور بوده و ۱۲۴۸۰ نفر (۰/۳ درصد) نیز محل اقامت قبلی خود را اظهار نکرده‌اند. همچنین از مجموع کل مهاجران، ۳۵۶۴۷۳۵ نفر (۸۲/۹ درصد) به نقاط شهری و ۷۳۶۲۵۳ نفر (۱۷/۱) به نقاط روستایی وارد شده‌اند. از مجموع مهاجران داخلی این دوره ۲۸۵۲۳۴۹ نفر (۶۸/۳ درصد) از شهر به شهر، ۶۰۸۰۳۱ نفر (۱۴/۶ درصد) از روستا به شهر، ۲۱۰۳۸۳ نفر (۵ درصد) از روستا به روستا و ۵۰۶۹۱۶ نفر (۱۲/۱ درصد) از شهر به روستا مهاجرت کرده‌اند.

در فاصله سال‌های ۱۳۵۵ تا ۱۳۹۵ مجموع ۳۶،۴۴۷،۲۶۱ نفر در داخل کشور جابه‌جا شده‌اند که از این تعداد، محل اقامت قبلی ۳۴۲۵۲۵۶۵ نفر (۹۴ درصد) داخل کشور، ۱،۴۱۲،۱۵۲ نفر (۳/۹ درصد) خارج از کشور بوده و ۷۸۲،۵۴۴ نفر (۲/۱ درصد) نیز محل اقامت قبلی خود را اظهار نکرده‌اند. همچنین از مجموع کل مهاجران، ۲۶،۹۷۳،۴۳۰ نفر (۷۴ درصد) به نقاط شهری و ۹،۴۷۳،۸۳۱ نفر (۲۶ درصد) به نقاط روستایی وارد شده‌اند.

بررسی جریان‌های مهاجرت نشان می‌دهد که از مجموع مهاجران داخلی که در این دوره در داخل کشور جابه‌جا شده‌اند، ۱۸،۴۷۱،۴۶۵ نفر (۵۴ درصد) از شهر به شهر، ۷،۰۱۸،۷۶۸ نفر (۲۵/۵ درصد) از روستا به شهر، ۳،۲۷۶،۴۴۷ نفر (۹/۶ درصد) از روستا به روستا، ۵،۴۸۵،۸۸۵ نفر (۱۶ درصد) از شهر به روستا مهاجرت کرده‌اند.

جدول ۷۹: تعداد مهاجران برحسب مبدأ و مقصد آخرین مهاجرت طی سال‌های ۹۵-۱۳۵۵

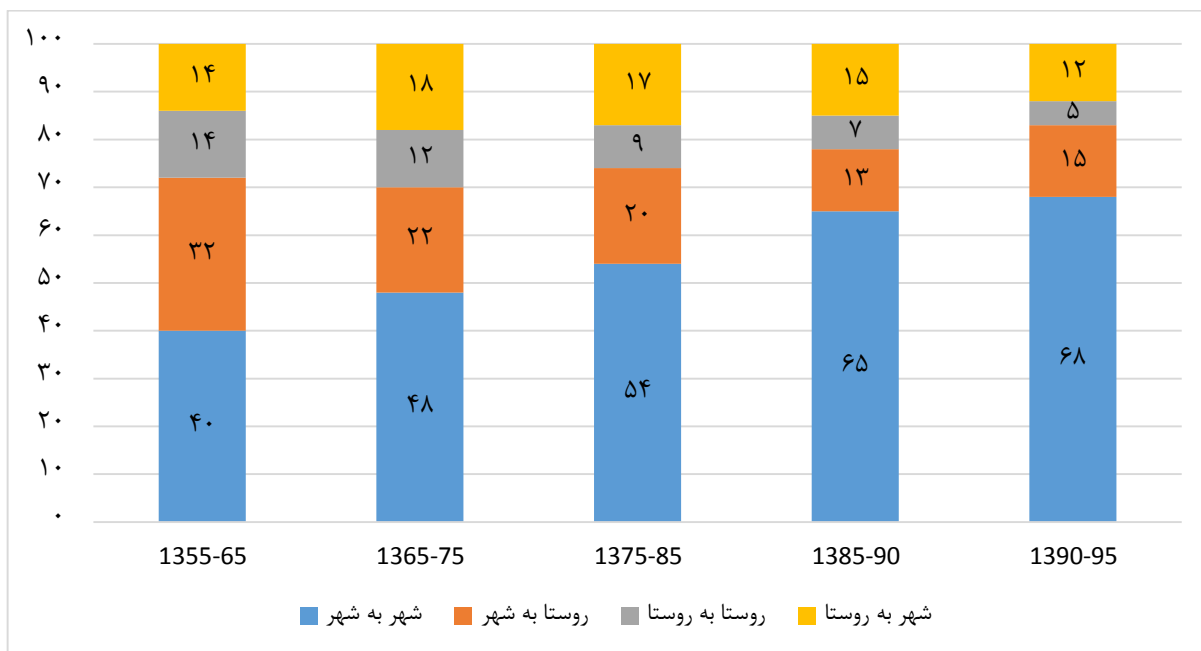
مقصد مبدأ	کل	شهری	روستایی	سهم شهری	سهم روستایی
۱۳۹۰-۹۵ (دوره ۵ ساله)	شهر	۳،۳۵۹،۲۶۵	۲،۸۵۲،۳۴۹	۵۰۶،۹۱۶	۶۶،۳
	آبادی	۸۱۸،۴۱۴	۶۰۸،۰۳۱	۲۱۰،۳۸۳	۱۴،۱
	خارج از کشور	۱۱۰،۸۲۹	۹۴،۴۱۵	۱۶،۴۱۴	۲،۲
	اظهار نشده	۱۲،۴۸۰	۹،۹۴۰	۲،۵۴۰	۰،۲
	جمع کل	۴،۳۰۰،۹۸۸	۳،۵۶۴،۷۳۵	۷۳۶،۲۵۳	۸۲،۹
۱۳۸۵-۹۰ (دوره ۵ ساله)	شهر	۴۰۱۴۵۸۶	۳۲۵۹۰۴۰	۷۵۵۵۴۶	۵۸/۹
	آبادی	۱۰۲۳۹۵۹	۶۵۵۲۵۱	۳۶۸۷۰۸	۱۱/۸

سهم روستایی	سهم شهری	روستایی	شهری	کل	مقصد مبدأ	
۰/۴	۱/۴	۲۳۷۳۰	۷۸۷۸۹	۱۰۲۵۱۹	خارج از کشور	
۱/۵	۵/۶	۸۴۵۹۶	۳۰۹۰۰۶	۳۹۳۶۰۲	اظهار نشده	
۲۲/۳	۷۷/۷	۱۲۳۲۵۸۰	۴۳۰۲۰۸۶	۵۵۳۴۶۶۶	جمع کل	
۱۶/۵	۵۲/۶	۲۰۰۴۰۱۲	۶۳۸۵۶۶۵	۸۳۸۹۶۷۷	شهر	۱۳۷۵-۸۵ (دوره ۱۰ ساله)
۸/۸	۱۹/۲	۱۰۶۴۰۴۳	۲۳۳۰۰۵۴	۳۳۹۴۰۹۷	آبادی	
۰/۵	۱/۶	۶۲۳۳۶	۱۹۸۱۵۹	۲۶۰۴۹۵	خارج از کشور	
۰/۱	۰/۷	۱۸۰۴۹	۸۵۸۳۲	۱۰۳۸۸۱	اظهار نشده	
۲۵/۹	۷۴/۱	۳۱۴۸۴۴۰	۸۹۹۹۷۱۰	۱۲۱۴۸۱۵۰	جمع کل	
۱۷/۷	۴۶/۶	۱۵۴۰۶۹۴	۴۰۶۲۱۷۱	۵۶۰۲۸۶۵	شهر	۱۳۶۵-۷۵ (دوره ۱۰ ساله)
۱۰/۸	۲۱/۷	۹۴۳۰۹۵	۱۸۸۹۹۰۵	۲۸۳۳۰۰۰	آبادی	
۱/۲	۱/۶	۱۰۰۶۱۷	۱۳۷۷۱۴	۲۳۸۳۳۱	خارج از کشور	
۰/۱	۰/۴	۱۱۶۸۹	۳۲۸۸۵	۴۴۵۷۴	اظهار نشده	
۲۹/۸	۷۰/۲	۲۵۹۶۰۹۵	۶۱۲۴۶۷۵	۸۷۱۸۷۷۰	جمع کل	
۳۰/۶	۶۹/۴	۱۷۶۰۴۶۳	۳۹۸۴۲۲۴	۵۷۴۴۶۸۷	جمع کل	

توزیع جریان‌های داخلی مهاجرت طی سال‌های ۱۳۵۵ تا ۱۳۹۵ نشان می‌دهد که درصد مهاجران شهر به شهر همواره در حال افزایش بوده است و از ۴۰ درصد در دوره ۶۵-۱۳۵۵ به ۶۸ درصد در دوره ۹۵-۱۳۹۰ رسیده است. این در حالی است که مهاجرت‌های روستا-روستا روند کاهشی داشته و از ۱۴ درصد در دوره ۶۵-۱۳۵۵ به ۵ درصد در دوره ۹۵-۱۳۹۰ رسیده است. مهاجرت‌های روستا به شهر از دوره ۶۵-۱۳۵۵ تا دوره ۹۰-۱۳۸۵ روند کاهشی داشته ولی مجدداً در سرشماری ۱۳۹۵ افزایش داشته است. مهاجرت‌های شهر به روستا نیز روند منظمی نداشته و در آخرین سرشماری به ۱۲ درصد رسیده است.

جدول ۸۰: توزیع نسبی جریان‌های مهاجرت داخلی سال‌های ۹۵-۱۳۵۵

مبدأ و مقصد	۱۳۵۵-۶۵	۱۳۶۵-۷۵	۱۳۷۵-۸۵	۱۳۸۵-۹۰	۱۳۹۰-۹۵
شهر به شهر	۴۰	۴۸	۵۴	۶۵	۶۸
روستا به شهر	۳۲	۲۲	۲۰	۱۳	۱۵
روستا به روستا	۱۴	۱۲	۹	۷	۵
شهر به روستا	۱۴	۱۸	۱۷	۱۵	۱۲



نمودار ۱۹: مهاجرت به تفکیک روستا و شهر طی ۵ دهه سرشماری

طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۲۰۶۲۹۵۴، ۹۵ (با کسر عدد اظهارنشده، خارج از کشور و جابه‌جایی‌های داخلی) بین استان‌های کشور جابه‌جا شده‌اند. همان‌طور که در جدول ۸۱ مشخص است حدود یک چهارم از این مهاجرت‌ها (۲۵ درصد) به مقصد استان تهران انجام شده است. استان‌های البرز، اصفهان و خراسان رضوی به ترتیب پس از استان تهران قرار می‌گیرند. در زمینه مهاجران خارج شده از استان‌ها طی همین دوره، استان تهران با (۱۷ درصد) در رتبه نخست قرار دارد و پس از این استان، استان‌های خوزستان، خراسان رضوی و البرز قرار دارند. با توجه به تعداد مهاجران وارد شده و خارج شده از هر استان، تعداد خالص مهاجرت استان‌ها محاسبه شده است. بر این اساس، استان‌های تهران و البرز به ترتیب با ۱۶۶۲۹۰+ و ۱۰۴۲۳۲+ نفر بیش‌ترین تعداد خالص مهاجرت (مهاجرپذیری) و استان‌های خوزستان، لرستان و کرمانشاه به ترتیب با ۸۱۸۵۹-، ۶۴۱۲۲- و ۳۴۹۲۸- نفر کمترین تعداد خالص مهاجرت (بیشترین تعداد مهاجرفرستی) را دارا بوده‌اند. میزان کل مهاجرت در جدول ۸۱ و نمودار ۲۱ منعکس شده است. بر اساس محاسبات انجام شده، طی سال‌های ۹۵-۱۳۹۰ استان‌های البرز (۱۲۱ در هزار) و سمنان (۱۱۴ در هزار) بیش‌ترین و استان‌های آذربایجان غربی (۲۶ در هزار) و کرمان (۲۴ در هزار) کمترین میزان کل مهاجرت را داشته‌اند.

طی سال‌های ۱۳۵ تا ۱۹۶۵۴۹۱، ۹۰ (همان‌طور که در جدول ۸۱ مشخص است حدود $\frac{1}{5}$ از این مهاجرت‌ها (۱۹/۳ درصد) به مقصد استان تهران انجام شده است. استان‌های

البرز، اصفهان و خراسان رضوی به ترتیب پس از استان تهران قرار می‌گیرند. در زمینه مهاجران خارج شده از استان‌ها طی همین دوره، استان تهران با (۲۰/۴ درصد) در رتبه نخست قرار دارد و پس از این استان، استان‌های خراسان رضوی، خوزستان و فارس قرار دارند. با توجه به تعداد مهاجران وارد شده و خارج شده از هر استان، تعداد خالص مهاجرت استان‌ها محاسبه شده است. بر این اساس، استان‌های البرز و اصفهان به ترتیب با ۹۲۵۴۲+ و ۴۶۷۱۲+ نفر بیشترین تعداد خالص مهاجرت (مهاجرپذیری) و استان‌های خوزستان، کرمانشاه و لرستان به ترتیب با ۵۳۹۷۲-، ۳۸۱۱۱- و ۳۵۷۴۴- نفر کمترین تعداد خالص مهاجرت (بیشترین تعداد مهاجرفرستی) را دارا بوده‌اند.

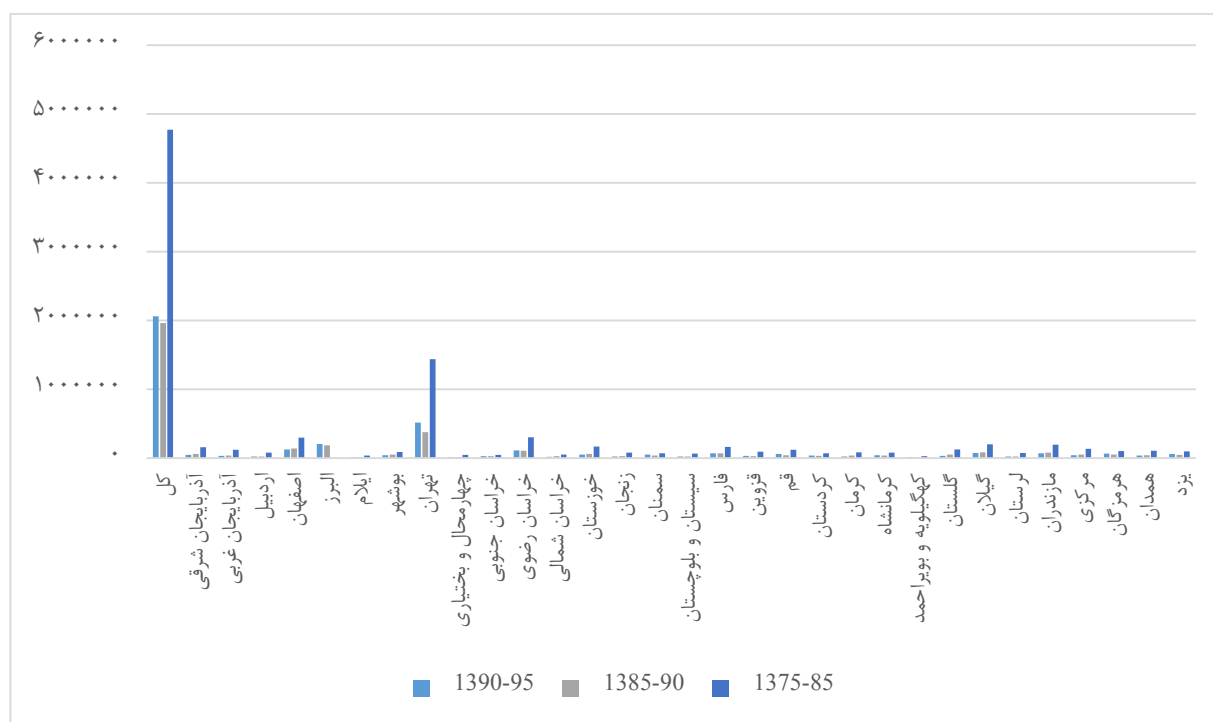
طی سال‌های ۱۳۷۵ تا ۸۵، ۴۷۷۴۰۴۶ بین استان‌های کشور جابه‌جا شده‌اند. استان تهران به ترتیب با ۶۱۵۰۲۷+ نفر بیشترین تعداد خالص مهاجرت (مهاجرپذیری) و استان‌های آذربایجان شرقی و کرمانشاه به ترتیب با ۱۴۳۷۳۳- و ۱۱۹۱۲۸- نفر کمترین تعداد خالص مهاجرت (بیشترین تعداد مهاجرفرستی) را دارا بوده‌اند در رتبه بعد از استان تهران قرار دارد (جداول ۸۱ و ۸۲).

جدول ۸۱: مهاجران وارد شده و خارج شده استان‌ها طی دوره ۹۵-۱۳۷۵

۱۳۷۵-۸۵		۱۳۸۵-۹۰		۱۳۹۰-۹۵		شرح
خارج شده	وارد شده	خارج شده	وارد شده	خارج شده	وارد شده	
۴۷۷۴۰۴۶	۴۷۷۴۰۴۶	۱۹۶۵۴۹۱	۱۹۶۵۴۹۱	۲۰۶۲۹۵۴	۲۰۶۲۹۵۴	کل
۳۰۲۱۵۷	۱۵۸۴۲۴	۷۱۷۲۸	۶۴۳۳۰	۶۷۹۶۸	۴۸۹۰۸	آذربایجان شرقی
۱۴۸۴۴۲	۱۲۱۶۲۳	۵۱۷۳۲	۳۷۸۵۱	۴۸۳۰۹	۳۴۸۰۹	آذربایجان غربی
۱۳۴۷۲۳	۷۹۳۳۱	۳۹۸۲۷	۲۶۲۳۲	۴۴۶۲۵	۲۴۳۸۴	اردبیل
۲۳۱۳۲۰	۲۹۹۹۴۳	۹۲۶۵۶	۱۳۹۳۶۸	۱۰۳۱۴۰	۱۲۷۹۰۳	اصفهان
-	-	۹۷۷۹۹	۱۹۰۳۴۱	۱۰۳۴۳۷	۲۰۷۶۶۹	البرز
۴۸۴۲۸	۳۷۲۹۲	۱۸۵۱۳	۱۵۸۵۸	۲۳۰۶۶	۱۱۷۹۵	ایلام
۷۶۰۱۶	۹۱۵۹۶	۲۷۴۰۵	۵۱۶۱۲	۳۰۸۸۵	۴۳۷۰۵	بوشهر
۸۲۳۳۷۹	۱۴۳۸۴۰۶	۴۰۰۸۲۱	۳۷۹۱۵۸	۳۵۰۶۳۲	۵۱۶۹۲۲	تهران
۶۵۶۳۸	۴۸۷۰۵	۳۱۵۵۱	۱۴۹۶۵	۳۸۸۴۴	۱۷۵۷۷	چهارمحال و بختیاری
۶۰۴۴۹	۵۰۲۴۴	۱۷۴۹۹	۳۱۲۰۱	۳۱۲۶۰	۲۸۷۸۷	خراسان جنوبی
۲۷۴۴۵۱	۳۰۵۳۰۵	۱۱۵۰۲۱	۱۰۸۸۲۷	۱۰۷۷۸۶	۱۱۲۰۲۷	خراسان رضوی
۷۶۸۶۵	۵۱۴۸۴	۳۰۲۳۸	۲۹۸۳۶	۳۷۰۱۱	۲۱۵۴۸	خراسان شمالی
۲۷۸۶۶۲	۱۷۰۴۵۰	۱۱۴۴۹۳	۶۰۵۲۱	۱۳۵۴۹۱	۵۳۶۳۲	خوزستان
۹۶۰۸۷	۸۰۱۳۲	۲۶۸۸۰	۳۰۲۷۷	۳۰۴۹۳	۲۳۹۶۰	زنجان
۶۳۷۱۵	۷۱۷۷۸	۲۳۲۵۶	۴۱۵۰۶	۲۲۶۲۲	۵۳۲۶۸	سمنان
۱۳۸۱۲۴	۶۶۷۹۲	۶۰۴۱۴	۲۷۰۰۰	۵۹۶۲۷	۲۷۳۰۱	سیستان و بلوچستان
۱۹۹۵۴۰	۱۶۵۶۹۴	۹۸۵۸۹	۷۳۱۷۰	۹۲۹۳۴	۷۲۷۴۵	فارس
۹۴۹۳۴	۹۶۷۵۸	۳۷۹۹۸	۳۱۵۹۸	۳۴۹۱۸	۳۶۰۱۰	قزوین
۹۷۲۸۲	۱۲۰۶۸۸	۴۰۹۳۰	۴۵۶۴۴	۴۱۶۰۸	۶۳۸۶۱	قم

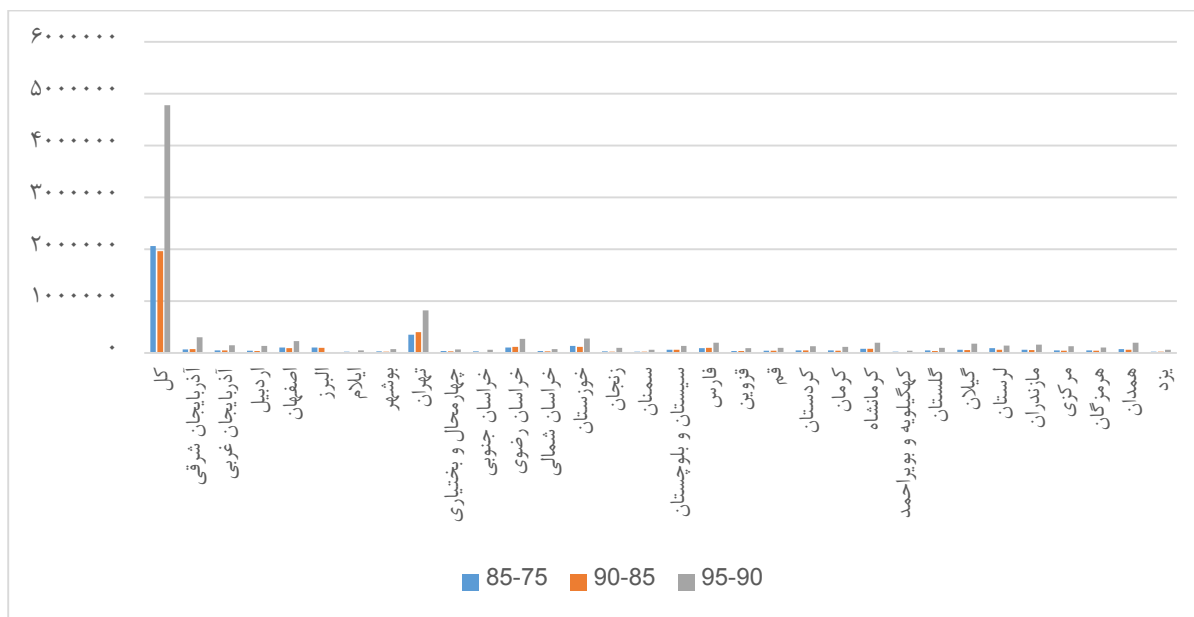
نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاه‌ها)

۱۳۷۵-۸۵		۱۳۸۵-۹۰		۱۳۹۰-۹۵		شرح
خارج شده	وارد شده	خارج شده	وارد شده	خارج شده	وارد شده	
۱۳۰۳۸۲	۷۱۴۹۳	۴۶۹۵۴	۳۶۷۹۳	۴۹۶۱۸	۳۷۷۸۹	کردستان
۱۱۴۰۷۱	۸۷۴۲۷	۴۳۹۳۵	۳۷۷۹۲	۴۸۲۱۷	۲۶۴۷۷	کرمان
۱۹۹۹۴۷	۸۰۸۱۹	۷۷۱۳۱	۳۹۰۲۰	۷۷۵۵۳	۴۲۶۲۵	کرمانشاه
۴۳۷۵۷	۲۸۶۴۷	۱۷۱۹۳	۱۲۹۴۰	۲۶۱۲۳	۱۳۹۳۰	کهگیلویه و بویراحمد
۹۷۶۱۳	۱۲۵۷۴۲	۳۷۱۷۹	۵۱۰۱۷	۵۱۸۴۸	۳۳۶۹۹	گلستان
۱۷۷۷۰۵	۲۰۳۳۸۵	۵۶۱۰۶	۸۵۹۲۴	۶۱۵۵۵	۷۴۸۹۱	گیلان
۱۴۳۹۲۱	۷۵۱۳۱	۶۰۷۳۵	۲۴۹۹۱	۹۱۴۷۲	۲۷۳۵۰	لرستان
۱۶۳۰۷۶	۱۹۸۵۲۰	۵۳۶۶۰	۷۸۹۴۷	۵۹۰۶۳	۶۹۷۱۴	مازندران
۱۳۰۳۵۳	۱۳۶۶۲۱	۴۳۵۳۸	۵۱۳۳۳	۵۰۱۲۶	۴۴۵۷۰	مرکزی
۱۰۴۷۳۵	۱۰۴۴۹۲	۴۳۴۲۷	۵۱۴۳۷	۴۷۵۵۲	۶۵۵۹۹	هرمزگان
۱۹۷۸۴۶	۱۰۸۳۴۲	۶۳۷۲۴	۴۵۵۱۲	۷۱۶۳۶	۳۹۲۱۸	همدان
۶۰۴۲۸	۹۹۷۸۲	۲۴۵۵۹	۵۰۴۹۰	۲۳۵۳۵	۶۰۲۸۱	یزد



نمودار ۲۰: مقایسه مهاجران وارد شده به استان‌های کشور طی ۳ دوره سرشماری

بر اساس نمودار ۲۰، میزان مهاجرین وارد شده به استان‌ها طی دوره ۱۳۷۵ تا ۹۵ نشان‌دهنده کاهش در میزان مهاجرین وارد شده به استان تهران طی بازه ۱۳۸۵ تا ۹۰ است. دلیل این امر را می‌توان در رشد مهاجرت‌ها به سمت استان البرز و گسیل شدن بخشی از مهاجران استان تهران به استان البرز دانست.



نمودار ۲۱: مهاجران خارج شده از استان‌ها طی ۳ دوره سرشماری

جریان‌های مهاجرت‌های دائم

مهاجرت تغییر محل اقامت از مبدأ به مقصد است، چنانچه این امر به صورت دائم انجام پذیرد؛ مهاجرت دائم نامیده می‌شود. بر اساس تعاریف مرکز آمار ایران، مهاجرت‌های دائم به دلایل زیر انجام می‌شود:

- انتقال شغلی

- دسترسی به مسکن مناسب‌تر

- پیروی از خانوار

- جستجوی کار

- جستجوی کار بهتر

بر اساس سرشماری سال ۱۳۹۵ مرکز آمار ایران، درصد مهاجرین وارد شده بین استانی برحسب علت مهاجرت طی ۵ سال گذشته به شرح جدول ۸۲ است. بر اساس اطلاعات سرشماری ۱۳۹۵ مرکز آمار ایران، از مجموع ۱۰۰ درصد مهاجرت بر اساس مهاجرت دائمی و موقتی، ۷۴٫۲ درصد از مهاجرت‌ها دائمی و ۲۶٫۸ درصد از مهاجرت‌ها موقتی است. در این میان، پیروی از خانوار ۴۷٫۳ درصد از مهاجرت‌های دائمی، جستجوی کار، ۱۶٫۳ درصد بیشترین سهم را به خود اختصاص داده‌اند.

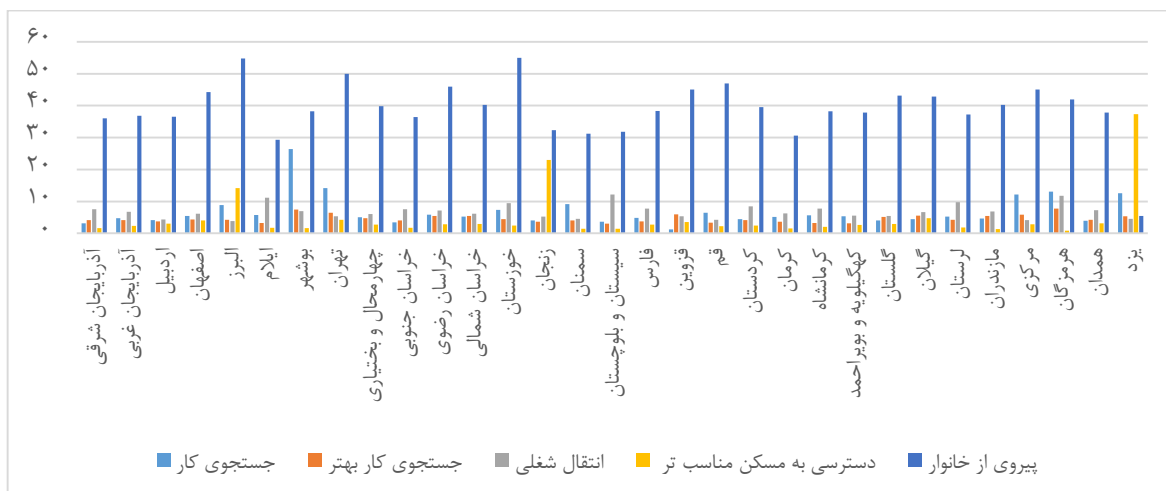
جدول ۸۲: درصد مهاجران وارد شده بین استانی برحسب علت مهاجرت بر اساس سرشماری سال ۱۳۹۵ در طی پنج سال گذشته

پیروی از خانوار	دسترس‌ی به مسکن مناسب‌تر	انتقال شغلی	جستجوی کار بهتر	جستجوی کار	
۳۶	۱۶	۷۶	۴۲	۳۲	آذربایجان شرقی

نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاهها)

پیروی از خانوار	دسترسی به مسکن مناسب‌تر	انتقال شغلی	جستجوی کار بهتر	جستجوی کار	
۳۶.۸	۲.۳	۶.۸	۴.۲	۴.۸	آذربایجان غربی
۳۶.۵	۳.۱	۴.۴	۳.۸	۴.۲	اردبیل
۴۴.۲	۴.۱	۶.۲	۴.۴	۵.۵	اصفهان
۵۴.۸	۱۴.۲	۳.۹	۴.۳	۸.۹	البرز
۲۹.۳	۱.۷	۱۱.۲	۳.۳	۵.۸	ایلام
۳۸.۲	۱.۶	۷	۷.۵	۲۶.۴	بوشهر
۵۰	۴.۳	۵.۴	۶.۵	۱۴.۲	تهران
۳۹.۸	۲.۸	۶.۱	۴.۸	۵.۱	چهارمحال و بختیاری
۳۶.۴	۱.۷	۷.۶	۴.۱	۳.۵	خراسان جنوبی
۴۶	۲.۹	۷.۲	۵.۵	۵.۹	خراسان رضوی
۴۰.۲	۳	۶.۲	۵.۵	۵.۳	خراسان شمالی
۵۵	۲.۵	۹.۵	۴.۵	۷.۴	خوزستان
۳۲.۳	۲۳	۵.۳	۳.۷	۴.۱	زنجان
۳۱.۲	۱.۴	۴.۶	۴.۱	۹.۲	سمنان
۳۱.۸	۱.۴	۱۲.۲	۳.۱	۳.۷	سیستان و بلوچستان
۳۸.۳	۲.۸	۷.۸	۳.۸	۴.۹	فارس
۴۵.۱	۳.۶	۵.۴	۶	۱.۲	قزوین
۴۷	۲.۲	۴.۳	۳.۴	۶.۵	قم
۳۹.۵	۲.۵	۸.۵	۴.۲	۴.۵	کردستان
۳۰.۶	۱.۵	۶.۳	۳.۷	۵.۲	کرمان
۳۸.۲	۲	۷.۸	۳.۳	۵.۷	کرمانشاه
۳۷.۸	۲.۷	۵.۶	۳.۲	۵.۴	کهگیلویه و بویراحمد
۴۳.۱	۳	۵.۵	۵.۲	۴.۱	گلستان
۴۲.۸	۴.۸	۶.۷	۵.۶	۴.۵	گیلان
۳۷.۲	۱.۸	۹.۸	۴.۳	۵.۳	لرستان
۴۰.۲	۱.۳	۶.۹	۵.۵	۴.۷	مازندران
۴۵.۱	۲.۹	۴.۲	۵.۹	۱۲.۲	مرکزی
۴۱.۹	۰.۸	۱۱.۸	۷.۸	۱۳.۱	هرمزگان
۳۷.۸	۳.۲	۷.۳	۴.۳	۴	همدان
۵.۵	۳۷.۳	۴.۶	۵.۴	۱۲.۶	یزد

منبع: مرکز آمار ایران، ۱۳۹۵



نمودار ۲۲: مهاجرت‌های دائمی استان‌ها

منبع: مرکز آمار ایران

جریان‌های مهاجرت‌های موقت

مهاجرت تغییر محل اقامت از مبدأ به مقصد است، چنانچه این امر به صورت موقت انجام پذیرد مهاجرت موقت نامیده می‌شود. بر اساس تعاریف مرکز آمار ایران، مهاجرت‌های موقت به دلایل زیر انجام می‌شود:

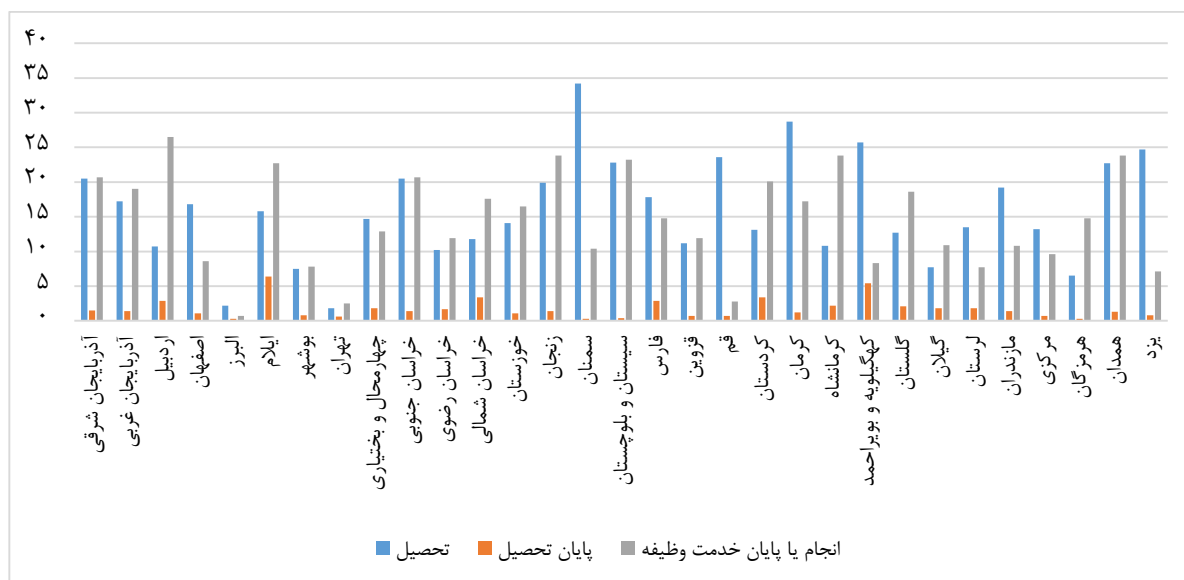
- تحصیل
- پایان تحصیل
- انجام یا پایان خدمت وظیفه

جدول ۸۳: مهاجرت‌های موقت به تفکیک استان‌های کشور

استان	تحصیل	پایان تحصیل	انجام یا پایان خدمت وظیفه
آذربایجان شرقی	۲۰،۵	۱،۵	۲۰،۷
آذربایجان غربی	۱۷،۲	۱،۴	۱۹
اردبیل	۱۰،۷	۲،۹	۲۶،۵
اصفهان	۱۶،۸	۱،۱	۸،۶
البرز	۲،۲	۰،۳	۰،۷
ایلام	۱۵،۸	۶،۴	۲۲،۷
بوشهر	۷،۵	۰،۸	۷،۸
تهران	۱،۸	۰،۶	۲،۵
چهارمحال و بختیاری	۱۴،۷	۱،۸	۱۲،۹
خراسان جنوبی	۲۰،۵	۱،۴	۲۰،۷
خراسان رضوی	۱۰،۲	۱،۷	۱۱،۹
خراسان شمالی	۱۱،۸	۳،۴	۱۷،۶
خوزستان	۱۴،۱	۱،۱	۱۶،۵
زنجان	۱۹،۹	۱،۴	۲۳،۸

نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاه‌ها)

استان	تحصیل	پایان تحصیل	انجام یا پایان خدمت وظیفه
سمنان	۳۴,۲	۰,۳	۱۰,۴
سیستان و بلوچستان	۲۲,۸	۰,۴	۲۳,۲
فارس	۱۷,۸	۲,۹	۱۴,۸
قزوین	۱۱,۲	۰,۷	۱۱,۹
قم	۲۳,۶	۰,۷	۲,۸
کردستان	۱۳,۱	۳,۴	۲۰,۱
کرمان	۲۸,۷	۱,۲	۱۷,۲
کرمانشاه	۱۰,۸	۲,۲	۲۳,۸
کهگیلویه و بویراحمد	۲۵,۷	۵,۴	۸,۳
گلستان	۱۲,۷	۲,۱	۱۸,۶
گیلان	۷,۷	۱,۸	۱۰,۹
لرستان	۱۳,۵	۱,۸	۷,۷
مازندران	۱۹,۲	۱,۴	۱۰,۸
مرکزی	۱۳,۲	۰,۷	۹,۶
هرمزگان	۶,۵	۰,۳	۱۴,۸
همدان	۲۲,۷	۱,۳	۲۳,۸
یزد	۲۴,۷	۰,۸	۷,۱



نمودار ۲۳: مهاجرت‌های موقت به تفکیک استان‌های کشور

در بین دلایل مهاجرت موقت، بیشترین میزان مهاجرت موقت به علت تحصیل است و در این میان، استان‌های سمنان، کرمان و یزد بیشترین میزان مهاجرت موقت بین استان‌ها را دارا هستند. برای یافتن جریان

مهاجرت‌های دائمی و موقتی بین استان‌های کشور در ادامه، بیشترین میزان مهاجران وارد شده و خارج شده از هر یک از استان‌های کشور به تفکیک مبدأ مهاجرت و مقصد مهاجرت در جداول ۸۴ و ۸۵ بررسی شده‌اند.

جدول ۸۴: مهاجران وارد شده به استان‌های کشور به تفکیک مبدأ مهاجرت

مبدأ عمده مهاجرت							مهاجران وارد شده بر اساس سرشماری ۹۵	مقصد مهاجرت	
درصد	استان	درصد	استان	درصد	استان	درصد			
۵,۳	اردبیل	۱۰,۳	البرز	۱۷	آذربایجان غربی	۳۴,۵	تهران	۱۵۴۲۷۸	آذربایجان شرقی
۴,۶	اردبیل	۸,۸	کردستان	۱۷,۵	تهران	۳۴,۷	آذربایجان شرقی	۱۲۵۷۹۱	آذربایجان غربی
۱۵,۹	گیلان	۸,۵	البرز	۱۳	آذربایجان شرقی	۴۱,۱	تهران	۵۶۱۴۱	اردبیل
۷,۱	چهارمحال و بختیاری	۷,۸	فارس	۹,۳	خوزستان	۲۲	تهران	۲۹۹۲۸۴	اصفهان
۴	قزوین	۴,۹	مازندران	۸	گیلان	۴۳	تهران	۲۶۰۴۶۳	البرز
۴,۵	لرستان	۱۳,۶	کرمانشاه	۱۵,۴	خوزستان	۲۴,۳	تهران	۲۹۱۸۴	ایلام
۷,۲	خوزستان	۹,۴	تهران	۱۰,۶	اصفهان	۳۵	فارس	۸۷۳۳۱	بوشهر
۷	خراسان رضوی	۷,۵	مازندران	۸,۶	گیلان	۲۳,۷	البرز	۸۴۴۹۲۵	تهران
۴,۸	تهران	۶,۵	بوشهر	۹,۸	خوزستان	۵۴,۳	اصفهان	۴۷۱۶۱	چهارمحال و بختیاری
۴,۶	یزد	۹,۴	تهران	۱۰,۷	سیستان و بلوچستان	۴۹,۶	خراسان رضوی	۶۲۳۶۵	خراسان جنوبی
۶,۲	سمنان	۱۰,۸	خراسان شمالی	۱۳,۵	خراسان جنوبی	۲۵,۱	تهران	۳۱۴۸۵۹	خراسان رضوی
۵,۵	مازندران	۸,۲	گلستان	۲۴,۶	تهران	۴۰	خراسان رضوی	۴۹۴۹۹	خراسان شمالی
۶,۵	بوشهر	۸,۵	فارس	۱۲,۶	تهران	۲۶	اصفهان	۱۶۱۷۱۵	خوزستان
۵,۵	گیلان	۹,۳	قزوین	۱۹	البرز	۳۲,۵	تهران	۵۵۷۹۶	زنجان
۱۲	مازندران	۱۶,۴	خراسان رضوی	۱۹,۷	گلستان	۲۴,۶	تهران	۷۱۴۶۸	سمنان
۸	کرمان	۹,۵	گلستان	۹,۸	خراسان جنوبی	۲۳,۱	خراسان رضوی	۸۲۷۸۳	سیستان و بلوچستان
۱۰,۵	اصفهان	۱۱	تهران	۱۱,۸	هرمزگان	۲۰,۲	بوشهر	۲۵۳۱۷۵	فارس
۸,۶	زنجان	۱۴,۸	گیلان	۱۸,۳	البرز	۳۰	تهران	۹۶۳۲۰	قزوین
۵,۷	البرز	۱۱,۲	مرکزی	۱۱,۴	اصفهان	۲۵,۹	تهران	۷۷۸۱۳	قم
۸,۵	آذربایجان غربی	۱۲,۸	همدان	۱۳,۷	کرمانشاه	۲۴,۴	تهران	۱۱۲۷۵۱	کردستان
۹,۱	خراسان رضوی	۱۰,۸	تهران	۱۴,۸	یزد	۱۵	هرمزگان	۹۴۹۴۴	کرمان
۷,۸	همدان	۱۰,۱	کردستان	۱۴,۸	البرز	۲۸,۷	تهران	۹۴۶۸۸	کرمانشاه
۱۲,۷	بوشهر	۱۳,۷	اصفهان	۲۲,۱	خوزستان	۲۷,۴	فارس	۵۳۹۰۸	کهگیلویه و بویراحمد
۹,۲	خراسان رضوی	۱۳,۸	سمنان	۱۵,۵	مازندران	۲۵,۸	تهران	۸۹۲۵۲	گلستان
۶,۵	قزوین	۹,۸	مازندران	۱۱,۵	البرز	۳۴,۶	تهران	۱۵۷۸۸۴	گیلان
۷,۵	البرز	۱۱,۱	اصفهان	۱۳,۸	خوزستان	۳۱,۴	تهران	۵۷۹۲۵	لرستان
۷,۵	سمنان	۹,۷	گیلان	۱۰,۶	گلستان	۲۹,۱	تهران	۱۴۸۲۶۹	مازندران
۷,۸	قم	۸,۶	البرز	۸,۹	اصفهان	۴۰,۴	تهران	۸۲۶۸۹	مرکزی
۷,۷	گیلان	۱۰,۷	تهران	۱۱,۱	کرمان	۲۰,۶	فارس	۱۱۶۳۳۸	هرمزگان
۵,۵	کردستان	۵,۷	مرکزی	۱۲,۲	البرز	۴۰,۱	تهران	۷۹۷۸۶	همدان
۱۲,۷	کرمان	۱۳	اصفهان	۱۳,۴	خراسان رضوی	۱۸	تهران	۸۲۲۹۳	یزد

منبع: محاسبات مطالعات حاضر بر اساس اطلاعات مرکز آمار ایران ۱۳۹۵

بررسی پیوندهای استانی مهاجرت‌ها

جهت بررسی پیوندهای بین استان‌ها تحلیل شبکه بر اساس نتایج سرشماری سال ۱۳۹۵ انجام گرفته است. در این راستا پس از شناسایی عناصر شبکه، ماتریس مهاجرت بین استانی تشکیل شده است که این ماتریس حاصل پردازش نتایج سرشماری ۱۳۹۵ است. در مرحله بعدی تحلیل و ترسیم دیاگرام شاخه درختی انجام شده و تحلیل شاخه درختی مهاجرت‌های استانی صورت گرفته است.

هدف از این تحلیل که توسط نرم‌افزارهای آماری مختلف قابل انجام است، تحلیل شدت و نزدیکی مهاجرت استان‌ها همراه با خوشه‌های مهاجرتی استان‌های کشور است. در این نمودار طول شاخه‌ها بیانگر شدت مهاجرت‌ها و در سرشاخه قرار گرفتن یک استان بیانگر وجود مهاجرت بیشتر برای آن استان است. در قسمت‌های پایین‌تر شاخه‌ها نیز استان‌های با شدت کمتر ولی دارای تبادل مهاجر با استان‌های سرشاخه و نیز استان‌های پیوسته به این سرشاخه‌ها نشان داده می‌شود.

در مرحله بعد تحلیل شبکه‌های مهاجرت بین استانی و پیوند های بین آنها توسط نرم‌افزار UCINET انجام گرفته که برخی از آنها عبارتند از:

- تحلیل جدایی‌گزینی

- تحلیل چندگانگی

- تحلیل پیوندهای دوجانبه

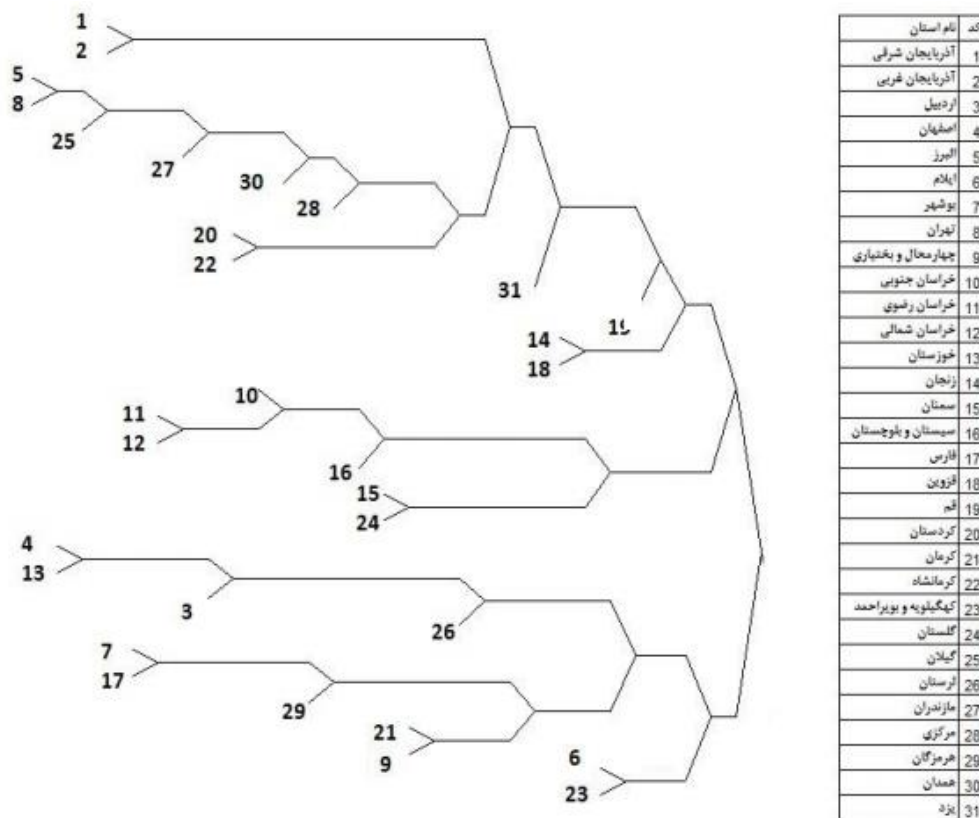
- تحلیل درجه مرکزیت

بر اساس تحلیل شاخه درختی مهاجرت‌های استانی، بیشترین تعداد مهاجران در طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۵ به استان‌های تهران و البرز اختصاص یافته است که با برتری استان تهران، مهم‌ترین شاخه از درخت مهاجرت استانی را طی این دوره تشکیل داده‌اند. این شاخه با این شاخه با پیوستن استان‌های گیلان، مازندران، همدان و مرکزی تقویت شده و سپس شاخه استان‌های کردستان و کرمانشاه و همچنین استان‌های آذربایجان شرقی و آذربایجان غربی ملاحظه می‌شوند که هر دو از شاخه‌های نسبتاً مهم در مبادلات جمعیتی هستند.

در مرحله بعدی شاخه‌های قم و یزد ملاحظه می‌گردند و استان‌های قزوین و زنجان و در نهایت سایر شاخه‌های درخت مهاجرت بین استانی نیز به این شاخه اصلی جذب شده است.

پس از شاخه اصلی، دومین شاخه پراهمیت شاخه شماره استان‌های اصفهان و خوزستان است که در ادامه با استان اردبیل و سپس در شاخه بعدی با استان‌های فارس و بوشهر ارتباط پیدا کرده است.

رتبه سوم در این رتبه‌بندی را شاخه استان‌های فارس و بوشهر و رتبه چهارم را شاخه استان‌های آذربایجان شرقی و آذربایجان غربی به خود اختصاص می‌دهند.



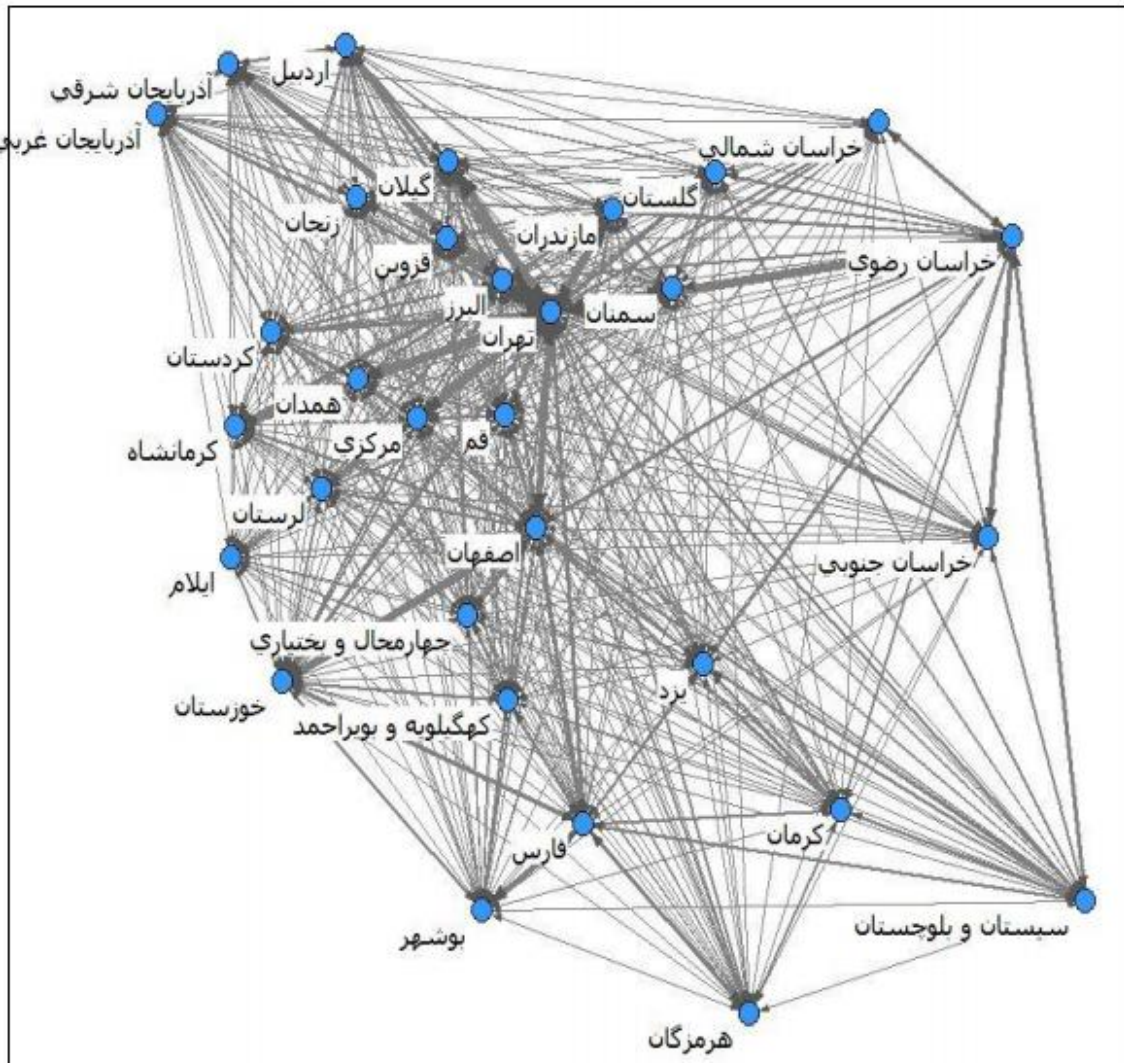
نمودار ۲۴: شبکه جریان‌های مهاجرت استانی

منبع: مجری طرح بر اساس داده‌های سرشماری ۱۳۹۵

شکل زیر نمایش پیوندهای استانی از منظر تبادل مهاجر را نمایش می‌دهد که در این شکل، ۹۳۰ خط ترسیم شده است تا وضعیت مهاجرت‌های بین استانی را نمایش دهد. در این شکل تعداد مهاجرین با ضخامت بین خطوط تعریف شده و نشان‌دهنده این موضوع است که در طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۹۵ تمامی استان‌ها دارای پیوند جمعیتی از نظر تبادل مهاجر بوده‌اند. البته توزیع مهاجرت‌های بین استانی همگن نبوده و دارای نوسان بسیار شدیدی بین استان‌های مختلف کشور است.

بررسی وضعیت نشان می‌دهد که بیشترین میزان مهاجرپذیری در استان‌های تهران و البرز اتفاق افتاده است. پیوندهای مهاجرتی استان تهران، علاوه با استان البرز که با شدت زیادی اتفاق افتاده است، با اغلب استان‌های کشور با شدت نسبتاً کمتری در خصوص مهاجرپذیری برقرار بوده است که عمدتاً از طریق استان‌های آذربایجان شرقی و غربی، خراسان رضوی، همدان، گیلان، فارس و لرستان و کرمانشاه و با شدت کمتری از سایر استان‌های کشور به سمت تهران گسیل شده است. به‌رغم تراکم بسیار زیاد جمعیت در استان تهران و مشکلات عدیده موجود در این استان که چالش‌های متعددی را برای زیست مناسب جمعیت در آن و مخصوصاً شهر تهران فراهم می‌سازد، به دلیل تمرکز شدید کارکردها، فعالیت‌های صنعتی- خدماتی، اداری، زیرساخت‌ها، درآمد و

در رأس آن مرکزیت سیاسی کشور، همچنان استان تهران را به‌عنوان یکی از کانون‌های جاذب مهاجر در سطح کشور تبدیل کرده و تأثیر استان تهران در این مسئله تا حدی زیاد است که مهاجرپذیری استان البرز هم متأثر از نقش بی‌بدیل آن قابل ارزیابی و تحلیل است. در مقابل از نظر مهاجرفرستی نیز استان تهران به‌طور عمده مهاجرین خود را علاوه بر استان البرز، به سمت استان‌های گیلان، مازندران، خراسان رضوی، مرکزی، سمنان و با شدت کمتر به سمت سایر استان‌ها در سطح کشور گسیل داشته است. در مجموع میزان مهاجرپذیری استان تهران بیش از میزان مهاجرفرستی آن بوده و موازنه مثبت مهاجرتی را برای آن رقم می‌زند. هرچند استان‌های البرز و تهران سهم قابل توجهی از مهاجرین مبادله شده در بین استان‌های کشور را به خود اختصاص داده‌اند و مخصوصاً استان تهران در مواجهه با تمامی استان‌ها یکی از مهم‌ترین استان‌های دارای تبادل مهاجر است، اما استان‌های دیگری نیز وجود دارند که در این ارتباط نقش قابل توجهی را مخصوصاً در مناطق پیرامونی خویش ایفا نموده‌اند که در این زمینه می‌توان به استان‌های اصفهان، آذربایجان شرقی، بوشهر، خراسان رضوی، سمنان و ... اشاره کرد. در این بین استان اصفهان توانسته است در جذب جمعیت از استان‌های خوزستان، چهارمحال و بختیاری، لرستان، کهگیلویه و بویراحمد و ... نقش جاذب جمعیت و مهاجرپذیر را برای نواحی جنوب غربی کشور ایفا نماید. مهم‌ترین نمود مهاجرپذیری شکل یافته برای استان اصفهان از استان خوزستان بوده که طبیعتاً در اثر مزیت‌های فضایی موجود و نقش‌آفرینی کارکردهای مختلف توسعه یافته در سطح استان اصفهان است. این کارکردها و مزیت‌ها در استان اصفهان در مقایسه با استان‌های مورد بحث قابل قیاس نبوده و به‌علاوه وجود برخی مشکلات در آنها، قدرت دافعه جمعیت را افزایش و وضعیت حاضر را شکل داده است. با این حال، استان اصفهان خود به‌عنوان یک کانون مهاجرفرستی نیز نقش ایفا کرده و مهاجرین ارسالی خود را که کمتر از مهاجرین دریافتی آن است، به‌طور عمده به استان‌های تهران، خوزستان، فارس، یزد و ... گسیل داشته که سهم قابل توجهی از آن به استان تهران اختصاص دارد. پس از استان اصفهان می‌توان به شاخه سوم از مهاجرت‌های شکل گرفته با تسلط استان آذربایجان شرقی و همراهی استان آذربایجان غربی اشاره کرد. در این گروه، استان آذربایجان شرقی که در طی چند دهه گذشته، نرخ مهاجرت خالص آن منفی بوده، توانسته است این نرخ را تا حدودی بهبود بخشد. بیشترین مهاجرپذیری استان آذربایجان شرقی از استان‌های آذربایجان غربی، اردبیل، کردستان و ... صورت پذیرفته که ناشی از کارکردهای منطقه‌ای و جاذبه‌های مرکزی این استان است.



نمودار ۲۵: جریان‌های مهاجرت بین استان‌های کشور در سال ۱۳۹۵

بر اساس آمار به دست‌آمده از تحلیل پیوندهای جریان مهاجرت برون در سطح کشور مهم‌ترین جریانات مهاجرت برون استانی در سطح کشور به صورت زیر است:

- تهران ← البرز (درصد جریان از کل مهاجرین کشور: ۱/۰۹ درصد).
- اصفهان ← تهران (درصد جریان از کل مهاجرین کشور: ۱/۰۳ درصد).
- خراسان رضوی ← تهران (درصد جریان از کل مهاجرین کشور: ۱,۰۱ درصد).
- خوزستان ← تهران (درصد جریان از کل مهاجرین کشور: ۰/۹۸ درصد).
- لرستان ← تهران (درصد جریان از کل مهاجرین کشور: ۰/۹۱ درصد).
- گیلان ← تهران (درصد جریان از کل مهاجرین کشور: ۰/۸۷ درصد).
- مازندران ← تهران (درصد جریان از کل مهاجرین کشور: ۰/۸۶ درصد).

کرمانشاه ← تهران (درصد جریان از کل مهاجرین کشور: ۰/۸۶ درصد).

آذربایجان غربی ← آذربایجان شرقی (درصد جریان از کل مهاجرین کشور: ۰/۷۶ درصد).

خراسان شمالی ← خراسان رضوی (درصد جریان از کل مهاجرین کشور: ۰/۷۴ درصد).

هرمزگان ← فارس (درصد جریان از کل مسافرین کشور: ۰/۷۳ درصد).

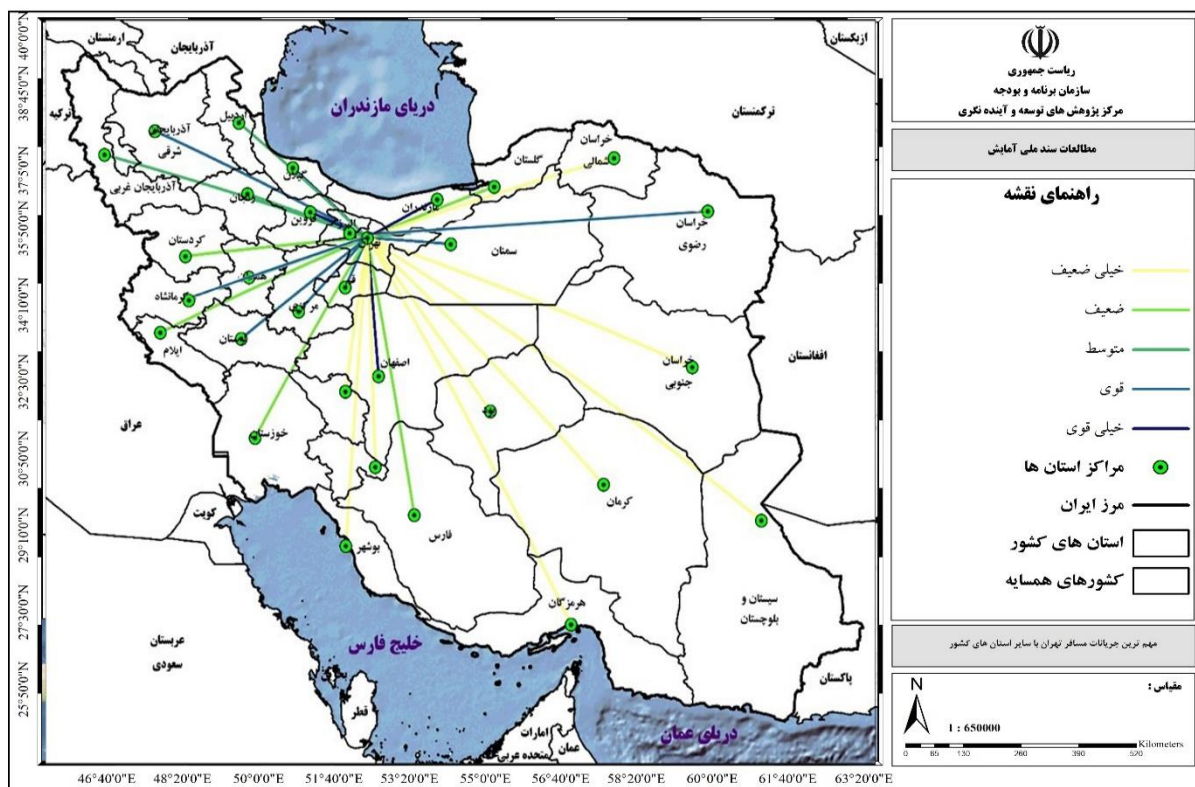
استان تهران

استان تهران به‌عنوان مهاجرپذیرترین استان کشور، طی دوره ۱۳۹۰ تا ۹۵، ۵۱۶۹۲۲ نفر مهاجر وارد شده و ۳۵۰۶۳۲ نفر مهاجر خارج شده گزارش شده است.

بیش از ۵۰ درصد از مهاجرت‌های وارد شده به استان تهران به پیروی از خانوار صورت گرفته است و پس از جستجوی کار دومین دلیل عمده مهاجرت‌های دائمی به این استان است.

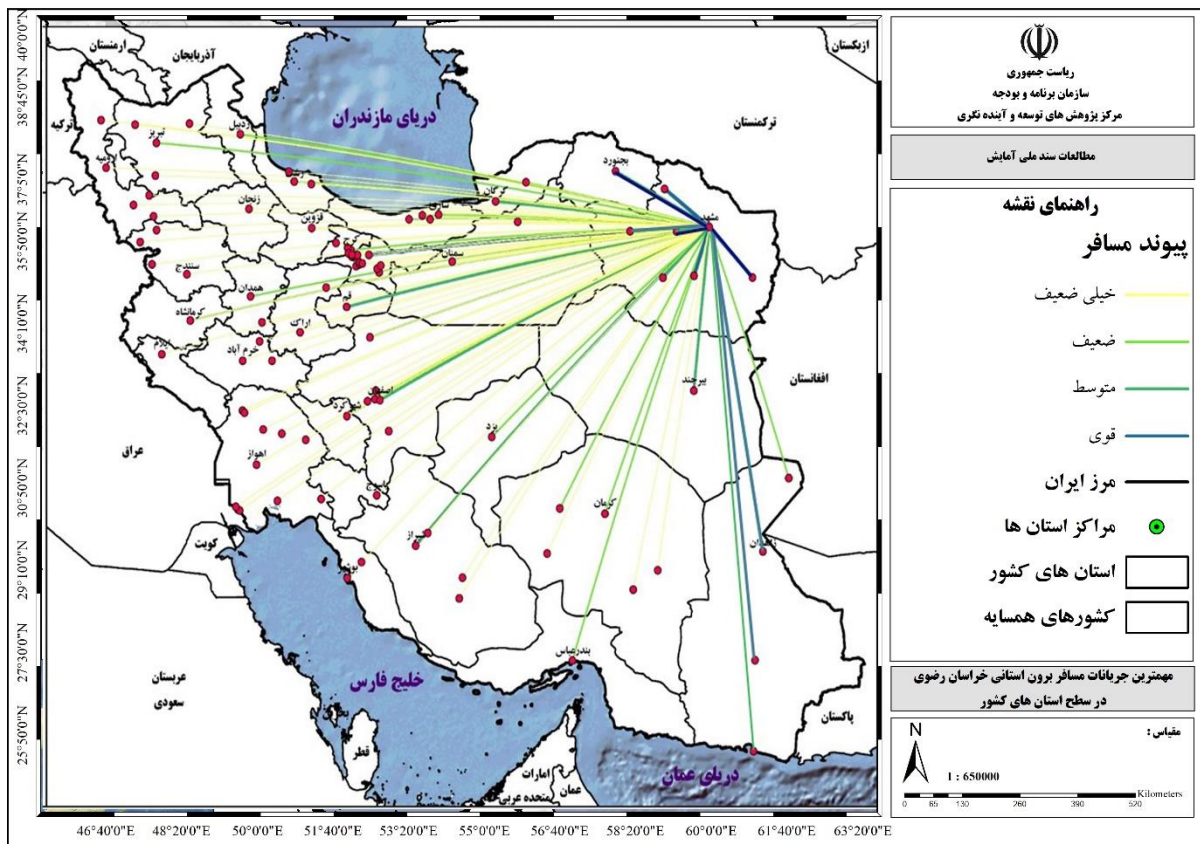
مقاصد اصلی مهاجرت‌های خارج شده از استان تهران به ترتیب استان‌های البرز، گیلان، مازندران و خراسان رضوی است. مبدأ عمده مهاجرت‌های وارد شده به این استان نیز به ترتیب استان‌های البرز، خراسان رضوی، همدان، آذربایجان شرقی و کرمانشاه است.

استان تهران در زمینه پیوندهای جمعیتی بیشترین میزان پیوند را با استان البرز دارا بوده است و پس از آن استان‌های خراسان رضوی، گیلان، مازندران و آذربایجان شرقی در رتبه‌های بعدی قرار دارند.



نقشه ۵۸: جریان‌های جمعیتی استان تهران

عمده مهاجران خارج شده از این استان به ترتیب در استان‌های خراسان شمالی، سیستان و بلوچستان، تهران و یزد ساکن شده‌اند. بیشترین میزان مهاجرت به این استان از استان‌های خراسان رضوی، سیستان و بلوچستان، تهران، خراسان شمالی و یزد است. بیش از ۵۰ درصد از مهاجرت‌های وارد شده به استان تهران به پیروی از خانوار صورت گرفته است و پس از جستجوی کار دومین دلیل عمده مهاجرت‌های دائمی به این استان است. بیشترین پیوندهای جمعیتی این استان با استان‌های سیستان و بلوچستان، تهران و خراسان شمالی است.



نقشه ۵۹: جریانات جمعیتی استان خراسان رضوی

استان اصفهان

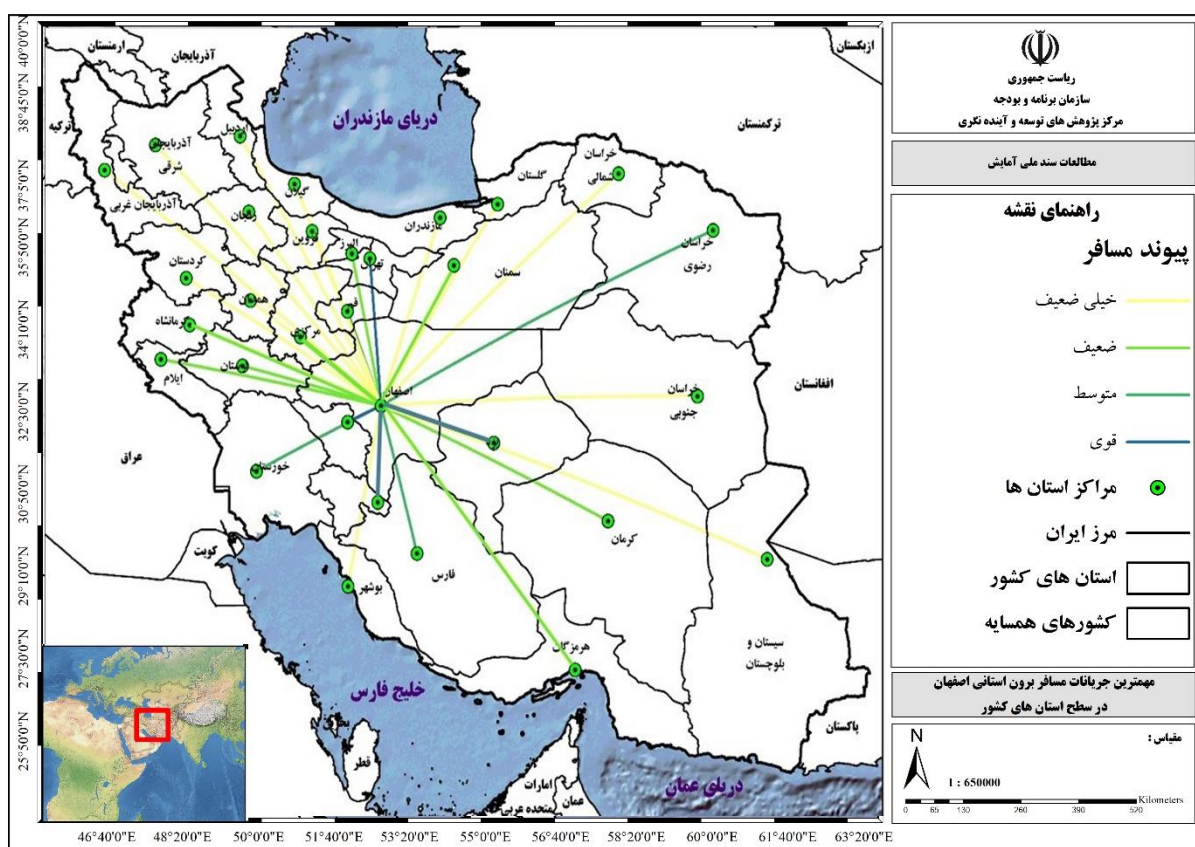
استان اصفهان طی دوره‌های سرشماری ۱۳۷۵ تا ۹۵ همواره به‌عنوان یکی از قطب‌های مهاجرپذیری کشور به حساب آمده است. در طول دوره سرشماری ۱۳۹۰-۹۵ در مجموع ۱۲۷۹۰۳ نفر وارد استان شده‌اند و ۱۰۳۱۴۰ نفر نیز از استان خارج شده‌اند. لازم به ذکر است که بر اساس سرشماری‌های موجود، بیشترین میزان خالص مهاجرت به این استان در دوره ۱۳۸۵-۹۰ بوده است و میزان خالص مهاجرت در دوره ۱۳۹۰-۹۵ به کمترین میزان خود بر اساس سه دوره سرشماری رسیده است. بیشترین میزان مهاجرت دائم در دوره ۱۳۹۰-۹۵ این

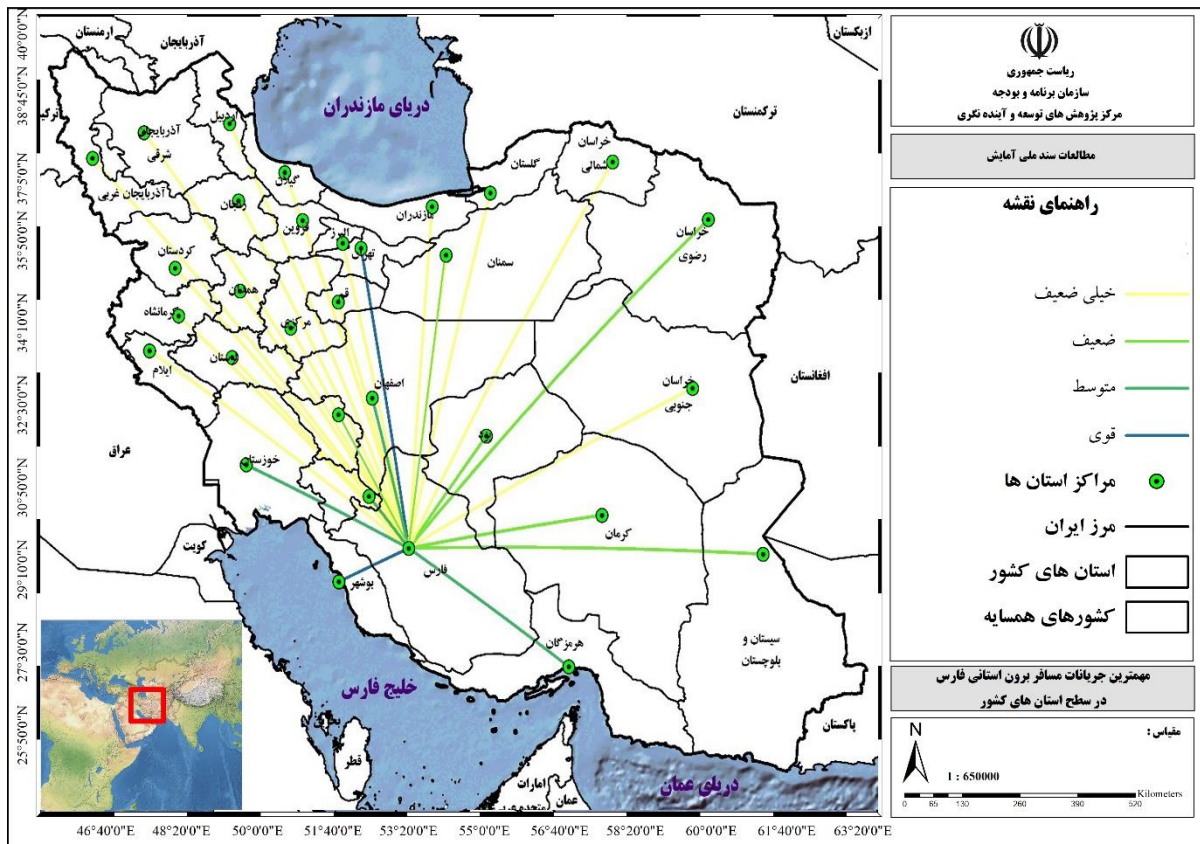
نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاه‌ها)

استان پیروی از خانوار با میزان ۴۴,۲ درصد از کل میزان مهاجرت بوده است و پس از آن انتقال شغلی در رتبه دوم قرار می‌گیرد.

چهار مقصد عمده مهاجرت از استان اصفهان به ترتیب تهران، (۲۱,۵ درصد)، خوزستان، فارس و چهارمحال و بختیاری هستند و مبدأ عمده مهاجرت‌های صورت گرفته به استان اصفهان نیز به ترتیب خوزستان، تهران، چهارمحال و بختیاری، فارس و لرستان هستند.

استان اصفهان دارای پیوند قوی در زمینه جمعیتی با استان‌های خوزستان و تهران و در مرحله بعد با استان‌های چهارمحال و بختیاری و فارس است.





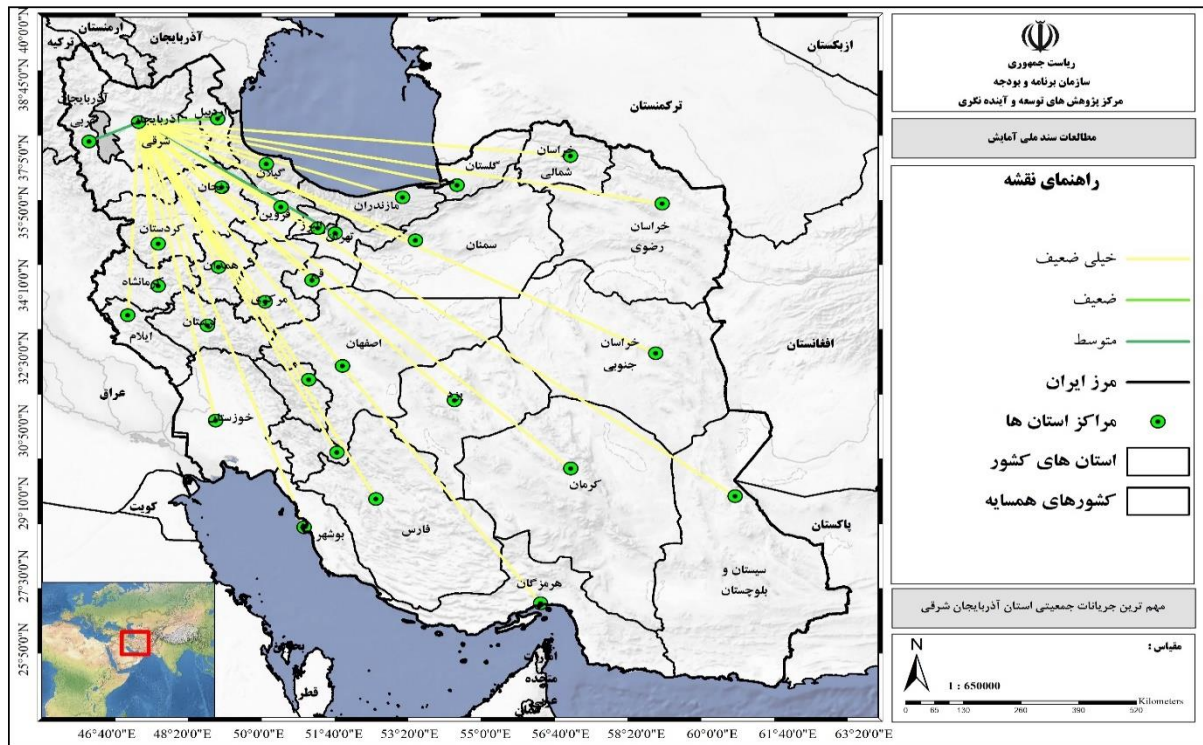
نقشه ۶۱: جریانات جمعیتی استان فارس

استان آذربایجان شرقی

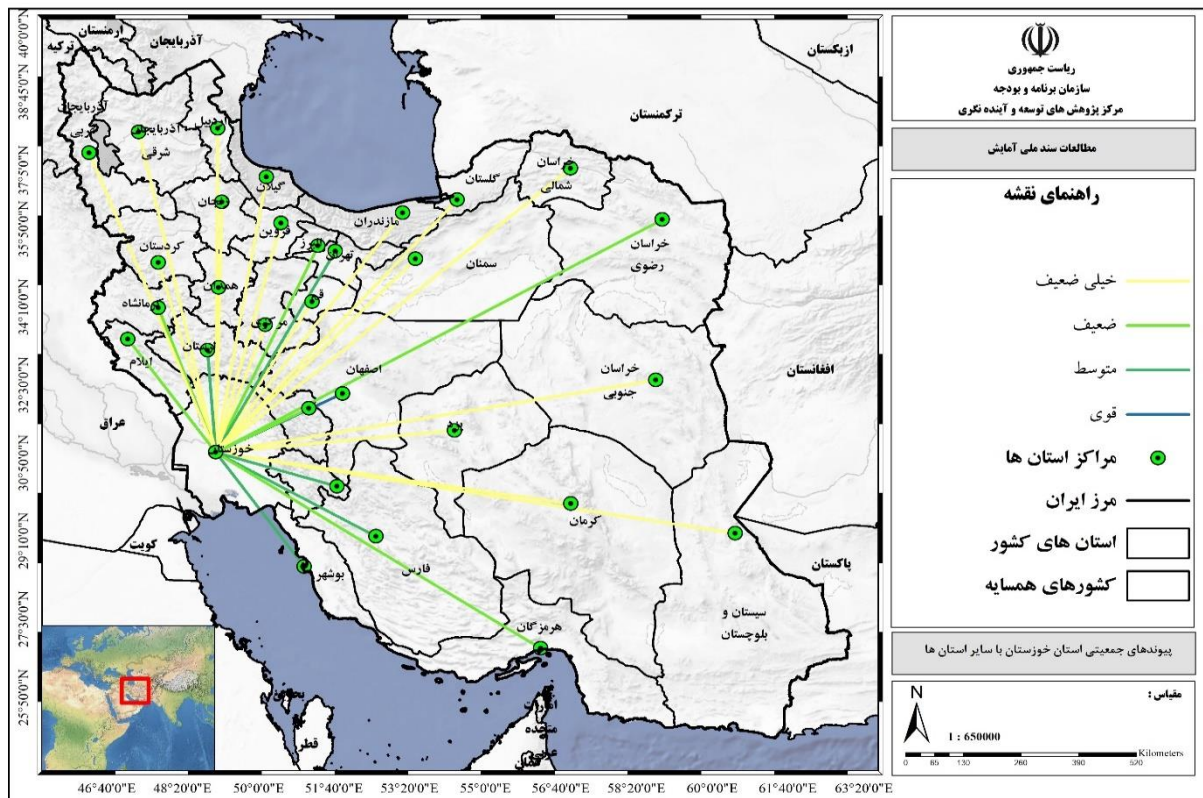
در حد فاصل دو سرشماری ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۵، در استان آذربایجان شرقی به‌طور خالص، ۴۸۹۰۸ نفر وارد شده و ۶۷۹۶۸ نفر نیز از استان خارج شده‌اند. از میان مهاجرت‌های دائمی وارد شده به استان آذربایجان شرقی ۳۶ درصد از مهاجران به علت پیروی از خانوار بیشترین میزان مهاجرت دائمی را داشته‌اند و پس از آن انتقال شغلی با ۷٫۲ درصد در رده دوم قرار دارد.

مقاصد اصلی مهاجران خارج شده از استان آذربایجان شرقی به ترتیب تهران (۳۴٫۸) آذربایجان غربی، البرز و اردبیل بوده است؛ و مبدأ اصلی مهاجرین وارد شده به استان آذربایجان شرقی نیز استان‌های آذربایجان غربی، تهران، اردبیل، کردستان و البرز است. استان آذربایجان شرقی در زمینه پیوندهای جمعیتی دارای پیوند قوی با استان‌های آذربایجان غربی، تهران و در مرحله بعدی با استان‌های اردبیل و البرز است.

نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاهها)



نقشه ۶۲: جریانات جمعیتی استان آذربایجان شرقی



نقشه ۶۳: جریانات جمعیتی استان خوزستان

استان البرز

در سرشماری‌های ۱۳۸۵ تا ۹۵ استان البرز همواره جزء استان‌های مهاجرپذیر بوده است و در بازه سرشماری ۱۳۸۵-۹۰ این استان به‌عنوان مهاجرپذیرترین استان کشور شناسایی شده است. در سرشماری ۱۳۹۰ تا ۹۵ نیز استان البرز پس از استان تهران در رتبه دوم مهاجرپذیری قرار گرفته است. در طی دوره ۱۳۹۰ تا ۹۵، ۲۰۷۶۶۹ نفر خالص مهاجرت وارد شده و ۱۰۳۴۳۷ نفر خالص مهاجرت از این استان گزارش شده است. بیشترین میزان مهاجرت‌های دائم به این استان به علت پیروی از خانوار بوده است و ۵۵ درصد از مهاجرت‌های دائمی استان را شامل می‌شود. عمده مهاجران خارج شده از استان البرز به ترتیب در استان‌های تهران، گیلان، مازندران و قزوین ساکن شده‌اند. مبدأ مهاجرت‌های صورت گرفته به استان البرز به ترتیب استان‌های تهران بیش از ۵۰ درصد، استان‌های کرمانشاه، همدان، آذربایجان شرقی و خوزستان در رتبه‌های بعدی هستند. استان البرز در زمینه پیوندهای جمعیتی دارای پیوند بسیار قوی با استان تهران و در مراحل بعدی با استان‌های کرمانشاه، همدان و گیلان است.

استان ایلام

بر اساس سه دوره سرشماری، استان ایلام در زمره استان‌های مهاجرفرست قرار دارد و در بازه سرشماری‌های ۱۳۹۰ تا ۹۵ این استان در مجموع ۱۱۷۹۵ نفر مهاجرت وارد شده و ۲۳۰۶۶ نفر مهاجرت خارج شده را دارا است. در حدود ۳۰ درصد از مهاجرت دائمی وارد شده به این استان بر اساس پیروی از خانوار و ۱۱ درصد نیز انتقال شغلی است.

مقاصد اصلی مهاجران خارج شده از استان به ترتیب تهران، خوزستان، کرمانشاه و لرستان است و مبدأ عمده مهاجرت‌های وارد شده به این استان به ترتیب خوزستان، تهران، چهارمحال و بختیاری، فارس و لرستان هستند.

استان ایلام دارای پیوند قوی در زمینه جمعیت با استان تهران و خوزستان و سپس استان‌های لرستان و کرمانشاه است.

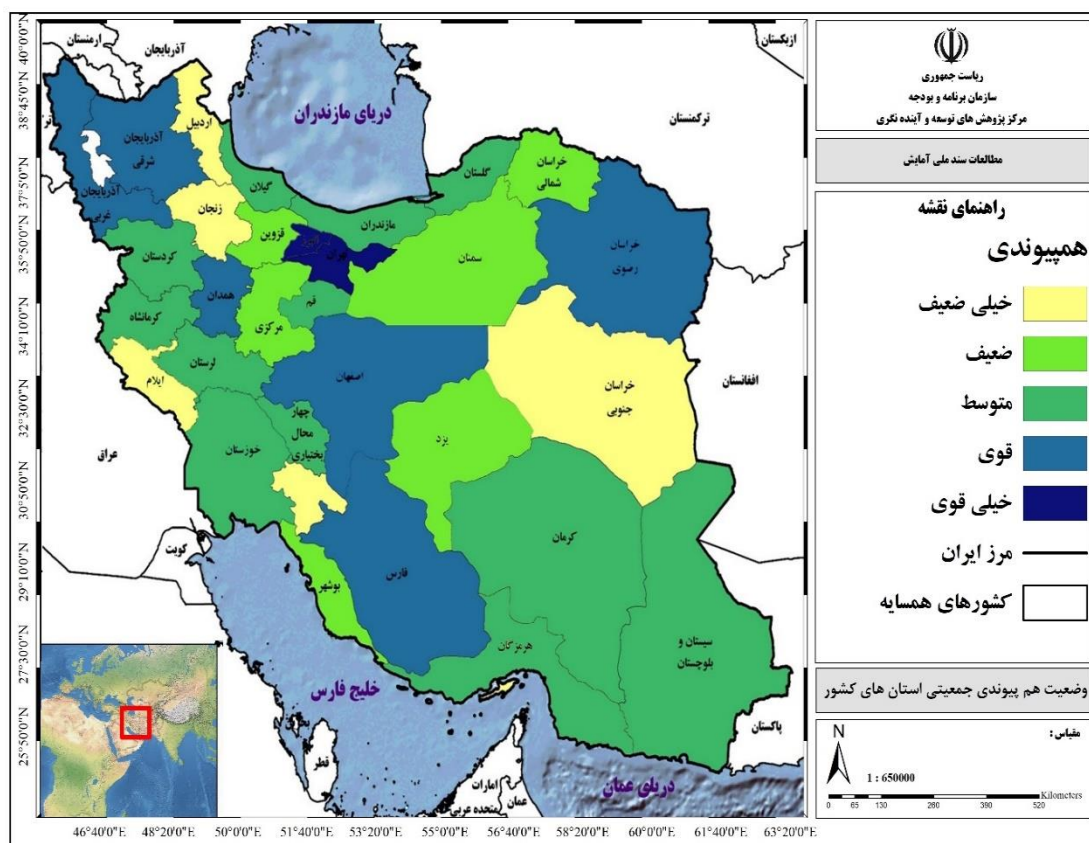
استان بوشهر

استان بوشهر طی دوره‌های مختلف سرشماری همواره جزء استان‌های مهاجرپذیر بوده است و طی بازه سال‌های ۱۳۹۰ تا ۹۵، ۱۲۸۲۰ نفر مهاجر به این استان وارد و ۲۵۶۴ نفر نیز از این استان خارج شده‌اند. دلایل اصلی مهاجرت دائم به استان بوشهر به ترتیب پیروی از خانوار و جستجوی کار است. مقصد عمده مهاجرت از استان بوشهر به ترتیب استان‌های فارس، اصفهان، تهران و خوزستان هستند؛ و مبدأ عمده مهاجرت‌های صورت گرفته به این استان به ترتیب استان‌های فارس، خوزستان، تهران، اصفهان و کهگیلویه و بویراحمد است. استان بوشهر دارای پیوند قوی با استان‌های فارس، تهران و سپس استان‌های خوزستان و اصفهان است.

استان چهارمحال و بختیاری

استان چهارمحال و بختیاری در زمره استان‌های مهاجرفرست کشور در دوره ۱۳۹۰ تا ۹۵، جمعیتی برابر با ۱۷۵۷۷ نفر مهاجرت به این استان صورت گرفته است و در حدود ۳۸۸۴۴ نفر نیز از این استان مهاجرت کرده‌اند. این استان با خالص مهاجرت ۴,۶- یکی از استان‌های با کمترین میزان خالص مهاجرت جمعیت است. عمده مهاجران خارج شده از این استان به ترتیب در استان‌های اصفهان (بیش از ۵۰ درصد)، خوزستان، بوشهر و تهران ساکن شده‌اند و میزان مهاجرت به این استان به ترتیب از استان‌های اصفهان، خوزستان، تهران، فارس و هرمزگان بوده است.

استان چهارمحال و بختیاری بیشترین میزان پیوند در زمینه جمعیتی را با استان‌های اصفهان و پس از آن تهران، خوزستان و بوشهر داراست.



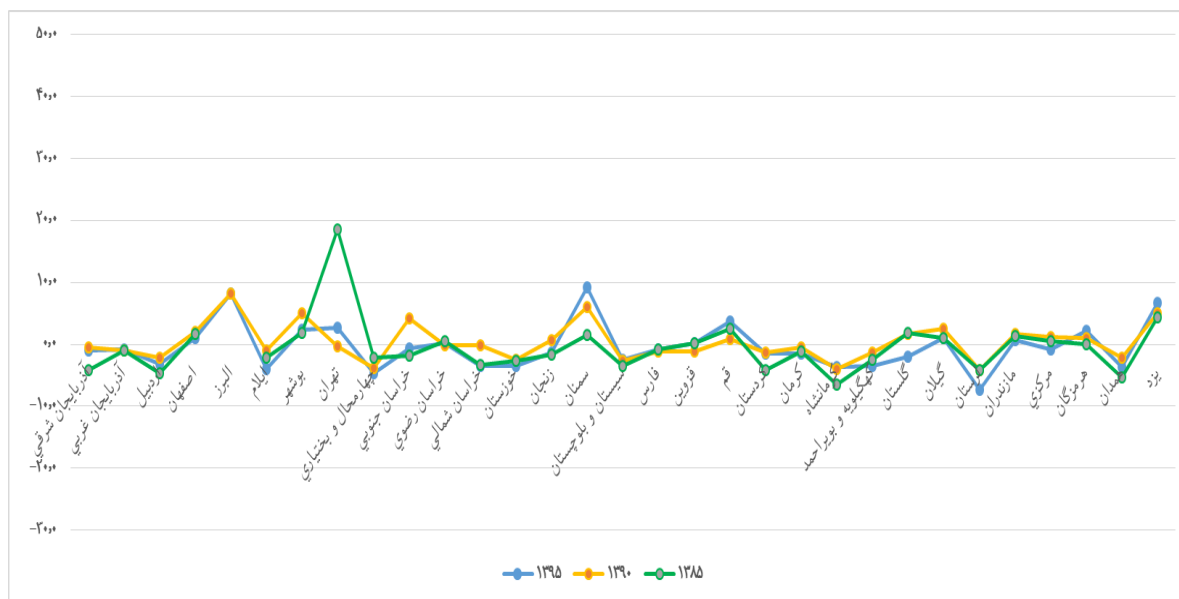
نقشه ۶۴: پیوندهای جمعیتی استان‌ها

در ادامه میزان خالص مهاجرت هر یک از استان‌ها طی دوره ۱۳۷۵ تا ۹۵ و همچنین میزان مهاجرفرستی و مهاجرپذیری بررسی شده است.

جدول ۸۵: میزان و تعداد خالص مهاجرت استان‌ها طی سال‌های ۹۵-۱۳۷۵

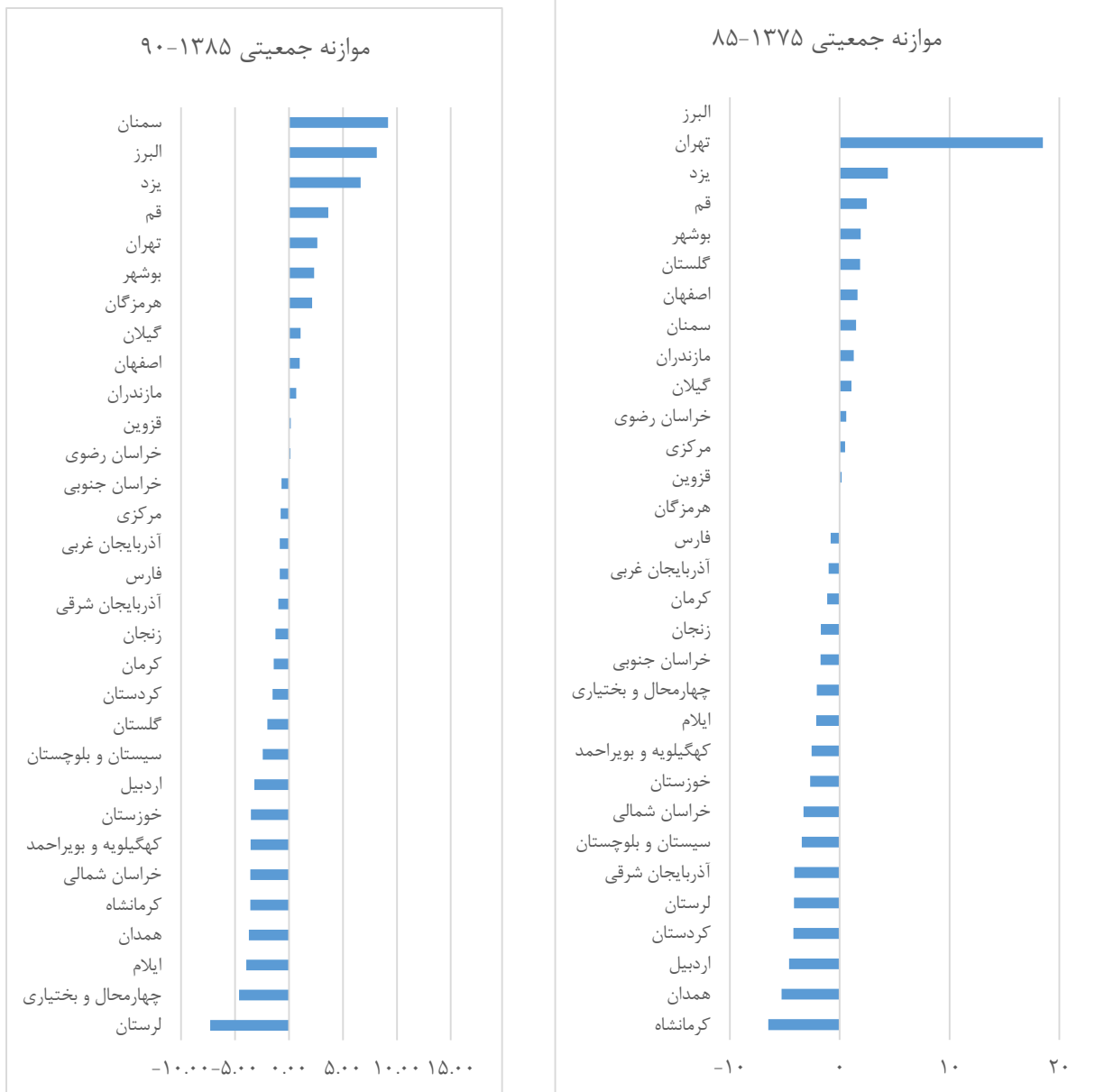
شرح	طی دوره ۹۵-۱۳۹۰		طی دوره ۹۰-۱۳۸۵		طی دوره ۸۵-۱۳۷۵		میزان خالص	میزان خالص	میزان خالص		
	طی دوره	سالانه	میزان خالص	طی دوره	سالانه	میزان خالص				طی دوره	سالانه
کل	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰		
آذربایجان شرقی	-۱۹۰۶۰	-۲۸۱۲	-۱۰	-۷۳۹۸	-۱۴۸۰	-۰۴	-۱۴۳۷۳	-۱۴۳۷۳	-۴۱۵		
آذربایجان غربی	-۱۳۵۰۰	-۲۷۰۰	-۰۹	-۱۳۸۸۱	-۲۷۷۶	-۰۹	-۲۶۸۲	-۲۶۸۱۹	-۱		
اردبیل	-۲۰۲۴۱	-۴۰۴۸۲	-۳۲	-۱۳۵۹۵	-۲۷۱۹	-۲۲	-۵۵۳۹۹	-۵۵۳۹۲	-۴۶۲		
اصفهان	۲۴۷۶۳	۴۹۵۲۶	۱۰	۴۶۷۱۲	۹۳۴۲	۲۰	۶۸۶۲	۶۸۶۲۳	۱۶۲		
البرز	۱۰۴۲۳۲	۲۰۸۴۶۴	۸۱	۹۲۵۴۲	۱۸۵۰۸	۸۲	-	-	-		
ایلام	-۱۱۲۷۱	-۲۲۵۴۲	-۴۰	-۲۶۵۵	-۵۳۱	-۱۰	-۱۱۱۴	-۱۱۱۳۶	-۲۱۵		
بوشهر	۱۲۸۲۰	۲۵۶۴	۲۳	۲۴۲۰۷	۴۸۴۱	۵۰	۱۵۵۸	۱۵۵۸۰	۱۹۱		
تهران	۱۶۶۲۹۰	۳۳۲۵۸	۲۶	-۲۱۶۶۳	-۴۳۳۳	-۰۴	۶۱۵۰۳	۶۱۵۰۲۷	۱۸۵		
چهارمحال و بختیاری	-۲۱۲۶۷	-۴۲۵۳۴	-۴۶	-۱۶۵۸۶	-۳۳۱۷	-۳۸	-۱۶۹۳	-۱۶۹۳۳	-۲۰۹		
خراسان جنوبی	-۲۴۷۳	-۴۹۴۶	-۰۷	۱۳۷۰۲	۲۷۴۰	۴۲	-۱۰۲۱	-۱۰۲۰۵	-۱۷۴		
خراسان رضوی	۴۲۴۱	۸۴۸۲	۰۱	-۶۱۹۴	-۱۲۳۹	-۰۲	۳۰۸۵	۳۰۸۵۴	۰۶		
خراسان شمالی	-۱۵۴۶۳	-۳۰۹۲۶	-۳۶	-۴۰۲	-۸۰	-۰۱	-۲۵۳۸	-۲۵۳۸۱	-۳۲۹		
خوزستان	-۸۱۸۵۹	-۱۶۳۷۱۸	-۳۵	-۵۳۹۷۲	-۱۰۷۹۴	-۲۵	-۱۰۸۲۱	-۱۰۸۲۱۲	-۲۷		
زنجان	-۶۵۳۳	-۱۳۰۶۶	-۱۳	۳۳۹۷	۶۷۹	۰۷	-۱۵۹۶	-۱۵۹۵۵	-۱۷۱		
سمنان	۳۰۶۴۶	۶۱۲۹۲	۹۲	۱۸۲۵۰	۳۶۵۰	۶۰	۸۰۶	۸۰۶۳	۱۴۸		
سیستان و بلوچستان	-۳۲۳۲۶	-۶۴۶۵۲	-۲۴	-۳۳۴۱۴	-۶۶۸۳	-۲۷	-۷۱۳۳	-۷۱۳۳۲	-۳۴۶		
فارس	-۲۰۱۸۹	-۴۰۳۷۸	-۰۹	-۲۵۴۱۹	-۵۰۸۴	-۱۱	-۳۳۸۵	-۳۳۸۴۶	-۰۸۳		
قزوین	۱۰۹۲	۲۱۸۴	۰۲	-۶۴۰۰	-۱۲۸۰	-۱۱	۱۸۲	۱۸۲۴	۰۱۷		
قم	۲۲۲۵۳	۴۴۵۰۶	۳۶	۴۷۱۴	۹۴۳	۰۹	۲۳۴۱	۲۳۴۰۶	۲۴۶		
کردستان	-۱۱۸۲۹	-۲۳۶۵۸	-۱۵	-۱۰۱۶۱	-۲۰۳۲	-۱۴	-۵۸۸۹	-۵۸۸۸۹	-۴۲۳		
کرمان	-۲۱۷۴۰	-۴۳۴۸	-۱۴	-۶۱۴۳	-۱۲۲۹	-۰۴	-۲۶۶۴	-۲۶۶۴۴	-۱۱۴		
کرمانشاه	-۳۴۹۲۸	-۶۹۸۵۶	-۳۶	-۲۸۱۱۱	-۷۶۲۲	-۴۰	-۱۱۹۱۳	-۱۱۹۱۲۸	-۶۵۱		
کهگیلویه و بویراحمد	-۱۲۱۹۳	-۲۴۳۸۶	-۳۶	-۴۲۵۳	-۸۵۱	-۱۳	-۱۵۱۱	-۱۵۱۱۰	-۲۵۶		
گلستان	-۱۸۱۴۹	-۳۶۲۹۸	-۲۰	۱۳۸۳۸	۲۷۶۸	۱۶	۲۸۱۳	۲۸۱۲۹	۱۸۵		
گیلان	۱۳۳۳۶	۲۶۶۷۲	۱۱	۲۹۸۱۸	۵۹۶۴	۲۴	۲۴۶۸	۲۴۶۸۰	۱۰۶		
لرستان	-۶۴۱۲۲	-۱۲۸۲۴۴	-۷۳	-۲۵۷۴۴	-۷۱۴۹	-۴۱	-۶۸۷۹	-۶۸۷۹۰	-۴۱۷		
مازندران	۱۰۶۵۱	۲۱۳۰۲	۰۷	۲۵۲۸۷	۵۰۵۷	۱۷	۳۵۴۴	۳۵۴۴۴	۱۲۸		
مرکزی	-۵۵۵۶	-۱۱۱۱۲	-۰۸	۷۷۹۵	۱۵۵۹	۱۱	۶۲۷	۶۲۶۸	۰۴۹		
هرمزگان	۱۸۰۴۷	۳۶۰۹۴	۲۲	۸۰۱۰	۱۶۰۲	۱۱	-۲۴	-۲۴۳	-۰۰۲		
همدان	-۳۲۴۱۸	-۶۴۸۳۶	-۳۷	-۱۸۲۱۲	-۳۶۴۲	-۲۱	-۸۹۵۰	-۸۹۵۰۴	-۵۲۹		
یزد	۳۶۷۴۶	۷۳۴۹۲	۶۶	۲۵۹۳۱	۵۱۸۶	۵۰	۳۹۳۵	۳۹۳۵۴	۴۳۷		

منبع: محاسبات مطالعات حاضر بر اساس اطلاعات مرکز آمار ایران، ۹۵-۱۳۷۵



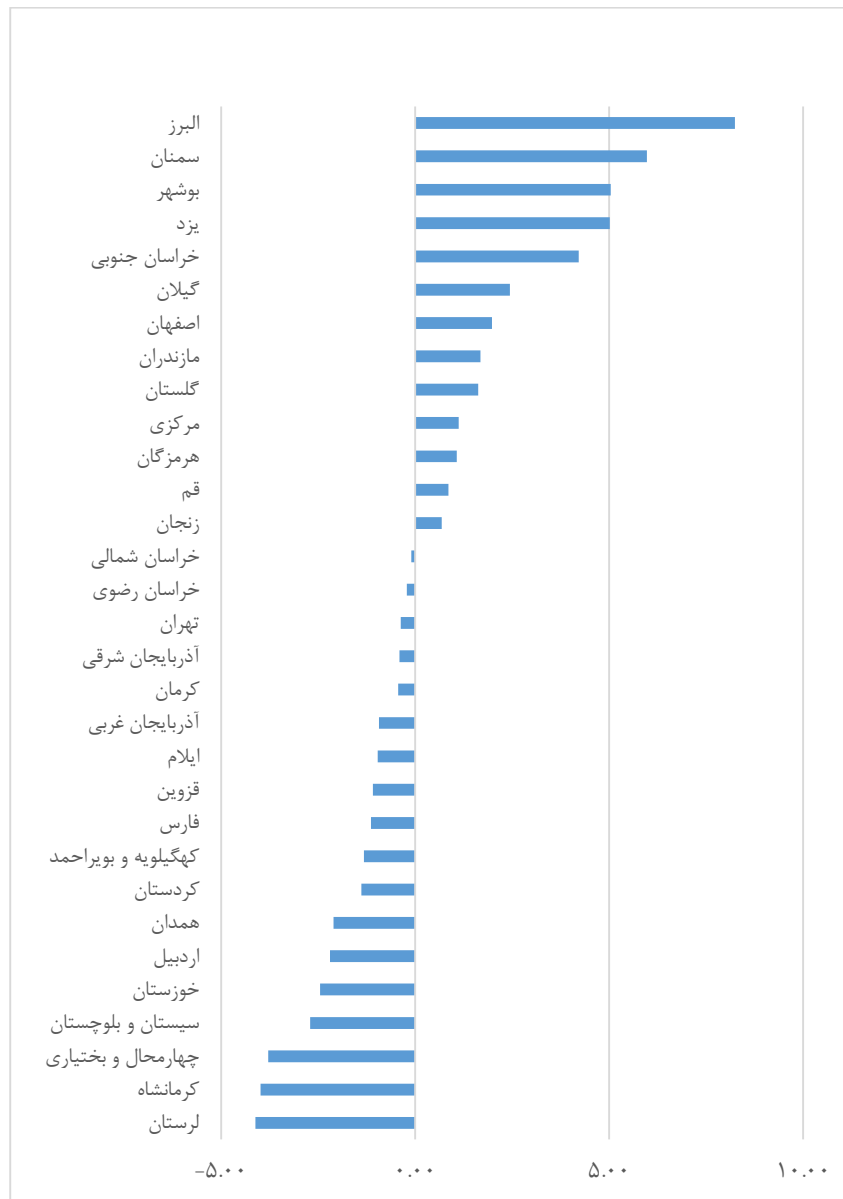
نمودار ۲۶: نرخ خالص مهاجرت استان‌ها طی سال‌های ۹۵-۱۳۷۵

برای تعیین سهم مهاجرت خالص سالانه، متوسط تعداد خالص مهاجران سالانه به جمعیت میانه تقسیم شده است. در نمودار ۲۶ و جدول ۸۲ نرخ خالص مهاجرت استان‌ها طی دوره ۹۵-۱۳۷۵ نمایش داده شده است. بر این اساس، در سرشماری ۱۳۸۵ استان تهران (۱۸/۵+ درصد) بیشترین نرخ خالص مهاجرت را دارا بوده و نسبت به دو سرشماری اخیر تفاوت فاحشی در این نرخ وجود دارد که البته در این دوره کلان‌شهر کرج نیز جزء استان تهران بوده است. استان‌های کرمانشاه (۶/۵- درصد) و همدان (۵/۹- درصد) در این دوره کمترین نرخ خالص مهاجرت را داشته‌اند. در سرشماری ۱۳۹۰ استان‌های البرز (۸/۲+ درصد)، سمنان (۶+ درصد)، بوشهر (۵ درصد) و یزد (۵ درصد) بیشترین نرخ خالص مهاجرت و استان‌های لرستان (۴/۱- درصد) و کرمانشاه (۴- درصد) کمترین نرخ خالص مهاجرت را داشته‌اند. همچنین در سرشماری ۱۳۹۵ استان‌های سمنان (۹/۲+ درصد)، البرز (۸/۱+ درصد) و یزد (۶/۶+ درصد) بیشترین نرخ خالص مهاجرت و استان‌های لرستان (۷/۳- درصد) و چهارمحال و بختیاری (۴/۶- درصد) کمترین نرخ خالص مهاجرت را داشته‌اند.

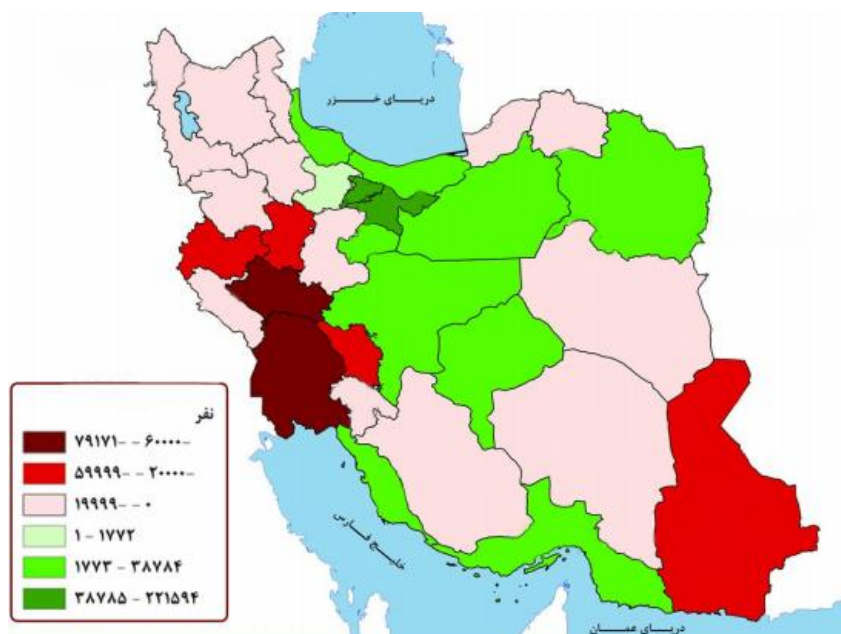


نمودار ۲۷: موازنه جمعیتی طی سرشماری‌های ۸۵-۱۳۷۵ و ۹۰-۱۳۸۵

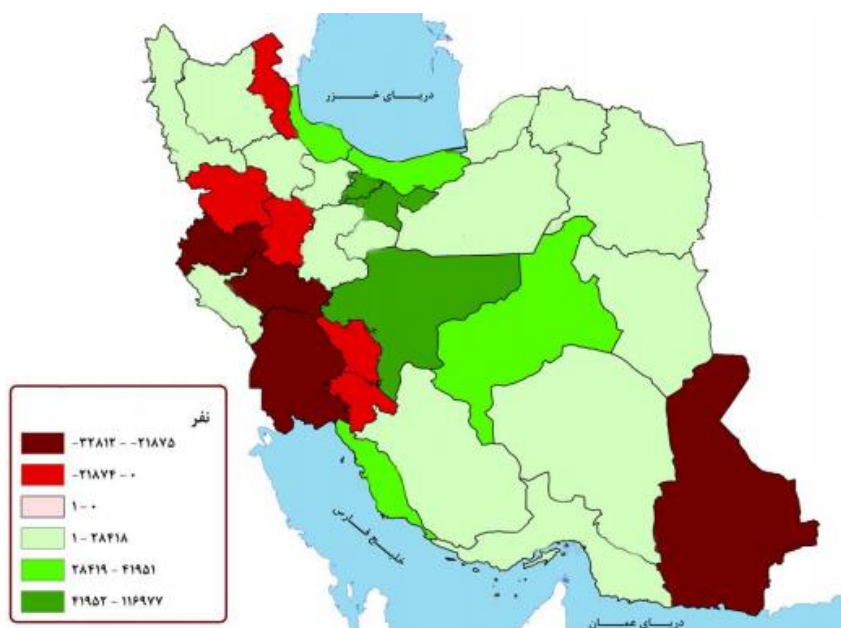
نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاهها)



نمودار ۲۸: موازنه جمعیتی سرشماری ۱۳۹۰-۹۵



شکل ۹: میزان مهاجرپذیری و مهاجر فرستی استان‌ها طی سرشماری ۸۵-۹۰



شکل ۱۰: میزان مهاجرپذیری و مهاجر فرستی استان‌ها طی سرشماری ۱۳۹۰-۹۵

بدین ترتیب با توجه به نتایج حاصل از خالص مهاجرت‌های بین استانی می‌توان ادعان داشت که طی سرشماری‌های ۱۳۷۵ تا ۱۳۹۵ استان‌های تهران، البرز، یزد، اصفهان، سمنان و قم همیشه در رده‌ی استان‌های مهاجرپذیر و استان‌هایی مانند لرستان، کرمانشاه، همدان، سیستان و بلوچستان و چهارمحال و بختیاری همیشه در رده‌ی استان‌های مهاجر فرست بوده‌اند.

بررسی جریان‌های مهاجرت در سطح سکونتگاه‌های شهری (شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر)

به منظور بررسی دقیق‌تر جریان مسافر در سطح کشور در این بخش به بررسی جریان‌های مهاجرت بین شهرهای کشور با جمعیت بالای ۱۰۰ هزار نفر اقدام شده است. در سرشماری سال ۱۳۹۵ برای اولین بار، در تهیه فرم سرشماری، مبدأ مهاجرت تهیه و بر اساس اطلاعات جمع‌آوری شده، ماتریس مهاجرت شهرها نیز تهیه شده است.

بر اساس ماتریس مهاجرت شهرها در این مرحله، مبادلات جمعیتی چند شهر با بیشترین میزان مهاجرت ارائه و در ادامه بر اساس ماتریس مهاجرت پیوند بین سکونتگاه‌ها ارائه شده است.

مبادلات جمعیتی شهر تهران در سال‌های ۱۳۹۰ تا ۹۵

مهاجران واردشده: طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۹۵ تعداد ۴۰۴۹۹۶ نفر از مهاجران به شهر تهران وارد شده‌اند. از این تعداد، مبدأ ۸۳,۱۹ درصد از مهاجران نقاط شهری کشور، ۷,۰۹ درصد مناطق روستایی و ۹,۳ درصد خارج از کشور بوده و مبدأ حرکت ۰,۴۳ درصد از مهاجران نیز اظهار نشده بوده است. مبدأ حرکت مهاجران وارد شده به شهر تهران به ترتیب نزولی فراوانی نسبی، شهرهای کرج (۵,۶ درصد)، اصفهان (۲,۹۸ درصد)، مشهد (۲,۰۷ درصد)، اراک (۱,۰۲ درصد)، اهواز (۱,۳۹ درصد)، قم (۱,۸۵ درصد)، کرمانشاه (۱,۸۱ درصد)، شیراز (۱,۷۳)، تبریز (۱,۵۸ درصد) و اسلامشهر (۱,۴۶ درصد) بوده است.

جدول ۸۶: مهاجران وارد شده به شهر تهران برحسب مبدأ مهاجرت: ۱۳۹۰-۹۵

درصد	تعداد	جمع کل
۵,۶	۲۲۶۷۸	کرج
۲,۹۸	۱۲۰۶۸	اصفهان
۲,۷	۱۰۹۳۴	مشهد
۲,۰۱	۸۱۴۰	اراک
۱,۹۳	۷۸۱۶	اهواز
۱,۸۵	۷۴۹۲	قم
۱,۸۱	۷۳۳۰	کرمانشاه
۱,۷۳	۷۰۰۶	شیراز
۱,۵۸	۶۳۹۹	تبریز
۱,۴۶	۵۹۱۳	اسلامشهر

مهاجران خارج شده

در طی این دوره زمانی، تعداد ۳۶۹۲۸۸ نفر از مهاجران تهران را ترک کرده و در یکی از نقاط داخل کشور ساکن شده‌اند. از این تعداد مقصد ۸۷،۴۴ درصد یکی از نقاط شهری و ۱۲،۵۶ درصد نیز یکی از نقاط روستایی کشور را به‌عنوان مقصد خود انتخاب کرده‌اند. مقصد حرکت مهاجران خارج شده از شهر تهران به ترتیب نزولی فراوانی نسبی، شهرهای کرج (۱۱،۶۹ درصد) پردیس (۴،۶۸ درصد) شهریار (۲،۷۹ درصد) مشهد (۲،۵۷ درصد) قم (۲،۳۸ درصد) رشت (۱،۹۷ درصد) اسلامشهر (۱،۸۹ درصد) سمنان (۱،۸۸ درصد) و پاکدشت (۱،۸۱) بوده است. همچنین ۵۱،۶ درصد از مهاجران خارج شده از تهران به سایر شهرهای کشور مهاجرت کرده‌اند.

جدول ۸۷: مهاجران خارج شده از شهر تهران برحسب مقصد مهاجرت: ۹۵-۱۳۹۰

جمع کل	تعداد	درصد
کرج	۴۳۱۵۳	۱۱،۶۹
پردیس	۱۷۲۹۹	۴،۶۸
پرنده	۱۵۴۲۲	۴،۱۸
شهریار	۱۰۳۰۲	۲،۷۹
مشهد	۹۴۹۴	۲،۵۷
قم	۸۸۰۶	۲،۳۸
رشت	۷۲۶۸	۱،۹۷
اسلامشهر	۶۹۹۳	۱،۸۹
سمنان	۶۹۲۵	۱،۸۸
پاکدشت	۶۶۹۷	۱،۸۱
سایر شهرها	۱۹۰۵۶۱	۵۱،۶
نقاط روستایی	۴۶۳۷۰	۱۲،۵۶

بررسی جریان مهاجرت شهر مشهد از/ به شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در سطح کشور مهاجران وارد شده

در طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۵ تعداد ۱۳۶۹۲۶ نفر از مهاجران به شهر مشهد وارد شده‌اند. از این تعداد، مبدأ ۸۱،۲۳ درصد از مهاجران نقاط شهری کشور، ۱۳،۳۶ درصد مناطق روستایی و ۵،۲۵ درصد خارج از کشور بوده و مبدأ حرکت ۰،۱۵ درصد از مهاجران نیز اظهار نشده است. مبدأ حرکت مهاجران وارد شده به شهر مشهد به ترتیب نزولی فراوانی نسبی، شهرهای تهران (۶،۹۳ درصد) زاهدان (۳،۸ درصد) قوچان (۳،۷۴ درصد)، تربت‌حیدریه (۳،۵۷ درصد) بیرجند (۲،۷ درصد)، بجنورد (۲،۵۸ درصد) تربت‌جام (۲،۵۱ درصد، نیشابور (۲،۴۱ درصد)، کاشمر (۲،۲۲ درصد) و سبزوار (۲ و ۰۲ درصد) بوده است. همچنین ۴۸،۲۵ درصد از مهاجران وارد شده، از سایر شهرهای کشور به مشهد آمده و نام شهر مبدأ حرکت برای ۰،۴۸ درصد از مهاجران نیز نامشخص است.

نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاهها)

جدول ۸۸: مهاجران وارد شده به مشهد برحسب مبدأ مهاجرت: ۹۵-۱۳۹۰

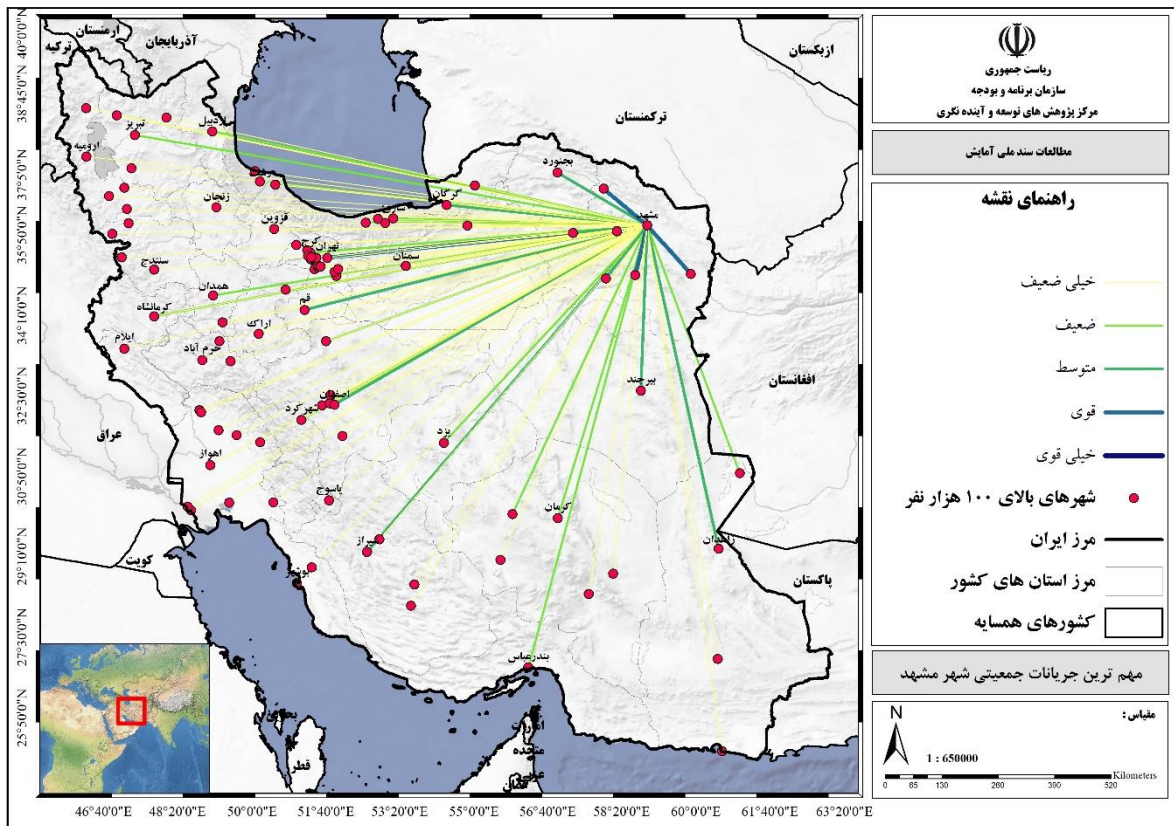
شرح	تعداد	درصد
نقاط شهری	۱۱۱۲۲۹	۸۱.۲۳
تهران	۹۴۹۴	۶.۹۳
زاهدان	۵۱۹۸	۳.۸
قوچان	۵۱۲۷	۳.۷۴
ترت حیدریه	۴۸۸۶	۳.۵۷
بیرجند	۳۷۱۶	۲.۷۱
بجنورد	۳۵۳۶	۲.۵۸
ترت جام	۳۴۳۶	۲.۵۱
نیشابور	۳۳۰۴	۲.۴۱
کاشمر	۳۰۳۷	۲.۲۲
سبزوار	۲۷۶۹	۲.۰۲

مهاجران خارج شده

بر اساس آمار موجود مهاجران خارج شده از شهر مشهد برحسب مبدأ مهاجرت ۱۱۳۹۹۷ نفر بوده است. از این میزان، ۷۰٫۵ درصد مهاجران به نقاط شهری مهاجرت کرده‌اند که از این مهاجران ۹٫۵ درصد به تهران، ۸٫۲ درصد گلپه‌هار و ۲٫۷ درصد نیز به بیرجند مهاجرت کرده‌اند.

جدول ۸۹: مهاجران وارد شده به مشهد برحسب مبدأ مهاجرت: ۹۵-۱۳۹۰

مهاجران خارج شده از مشهد		
جمع کل	۱۱۳۹۹۷	۱۰۰
نقاط شهری	۸۰۴۶۲	۷۰٫۵
تهران	۱۰۹۲۰	۹٫۵
گلپه‌هار	۹۴۴۱	۸٫۲
بیرجند	۳۰۷۵	۲٫۷
نیشابور	۳۰۱۳	۲٫۶
سبزوار	۲۴۰۶	۲٫۱
بجنورد	۲۳۷۳	۲٫۰۸
کاشمر	۲۰۲۲	۱٫۷
ترت حیدریه	۱۸۳۲	۱٫۶
زاهدان	۱۷۸۱	۱٫۵
کرج	۱۵۵۱	۱٫۳



نقشه ۶۵: مهم‌ترین پیوندهای جریان‌های مهاجرت بین شهری در سطح کشور (شهر مشهد)

بررسی جریان مهاجرت شهر اصفهان از/ به شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در سطح کشور مهاجران وارد شده:

کل مهاجران وارد شده به شهر اصفهان طی بازه ۱۳۹۰-۹۵، ۸۴۴۸۸ نفر است که از این تعداد ۶۹۴۱۱ نفر از نقاط شهری به اصفهان مهاجرت کرده‌اند. بیشترین میزان مهاجرت به اصفهان از شهر تهران با جمعیت ۵۶۸۵ و ۶٫۷ درصد است و در مرحله بعدی، اهواز، شهرکرد، نجف‌آباد، شاهین‌شهر، شهرضا، خمینی‌شهر و فولادشهر، شیراز و داران قرار دارند.

جدول ۹۰: مهاجران وارد شده به شهر اصفهان

مهاجران وارد شده به اصفهان		
۱۰۰	۸۴۴۸۸	جمع کل
۸۲.۱۵	۶۹۴۱۱	نقاط شهری
۶.۷	۵۶۵۸	تهران
۳.۵	۲۹۹۰	اهواز
۳.۳	۲۸۴۲	شهرکرد
۲.۷	۲۲۹۶	نجف‌آباد

نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاهها)

شاهین شهر	۲۰۷۷	۲.۴
شهرضا	۱۸۸۴	۲.۲
خمینی شهر	۱۸۲۰	۲.۱
فولادشهر	۱۶۵۵	۱.۹
شیراز	۱۵۶۲	۱.۸
داران	۱۳۰۵	۱.۵

مهاجران خارج شده

کل مهاجران خارج شده از شهر اصفهان در بازه ۱۳۹۰-۹۵ برابر با ۱۰۲۷۷۰ نفر است که از این تعداد ۹۲۰۹۳ نفر (۸۹,۶ درصد) به نقاط شهری مهاجرت کرده‌اند. از این تعداد ۱۲۱۶۷ نفر ساکن شاهین شهر شده و در رتبه بعدی شهر تهران با ۱۲۰۸۱ نفر است.

در این بین شهرهای بهارستان، فولادشهر، شهرکرد، یزد، کاشان، شیراز و قم نیز در رتبه‌های بعدی قرار دارند.

جدول ۹۱: مهاجران خارج شده از شهر اصفهان

مهاجران خارج شده از اصفهان		
جمع کل	۱۰۲۷۷۰	۱۰۰
نقاط شهری	۹۲۰۹۳	۸۹.۶
شاهین شهر	۱۲۱۶۷	۱۱.۸
تهران	۱۲۰۸۱	۱۱.۷
بهارستان	۷۱۳۴	۶.۹
فولادشهر	۴۰۵۳	۳.۹
شهرکرد	۲۶۴۲	۲.۵
خورزوق	۲۶۲۲	۲.۵
یزد	۲۰۹۳	۲.۰۴
کاشان	۲۰۵۵	۲
شیراز	۱۹۶۶	۱.۹
قم	۱۸۳۲	۱.۷

بررسی جریان مهاجرت شهر شیراز از / به شهرهای بالای ۱۰۰ هزار نفر در سطح کشور

مهاجران وارد شده

کل مهاجران وارد شده به شهر شیراز طی سال‌های ۱۳۹۰-۹۵، ۱۰۳۲۱۴ نفر بوده است که از این تعداد ۸۴۴۸۹ نفر از نقاط شهری به شیراز مهاجرت کرده‌اند. از این تعداد شهر مرودشت با جمعیت ۴۳۳۶ نفر و ۴,۲ درصد به عنوان اولین مبدأ مهاجرین وارد شده به شیراز است و شهرهای تهران، کازرون، فسا، بوشهر، بندرعباس، فیروزآباد، جهرم، اصفهان و اهواز در رتبه‌های بعدی قرار گرفته‌اند.

جدول ۹۲: مهاجران وارد شده به شهر شیراز

مهاجران وارد شده به شیراز		
۱۰۰	۱۰۳۲۱۴	جمع کل
۸۱.۸۶	۸۴۴۸۹	نقاط شهری
۴.۲	۴۳۳۶	مرودشت
۴.۱۴	۴۲۷۴	تهران
۳.۲۷	۳۳۷۵	کازرون
۲.۸۱	۲۸۹۶	فسا
۲.۶۸	۲۷۶۷	بوشهر
۲.۴۷	۲۵۵۱	بندرعباس
۲.۱۳	۲۱۹۷	فیروزآباد
۱.۹۸	۲۰۴۷	چهرم
۱.۹	۱۹۶۶	اصفهان
۱.۸۹	۱۹۵۰	اهواز

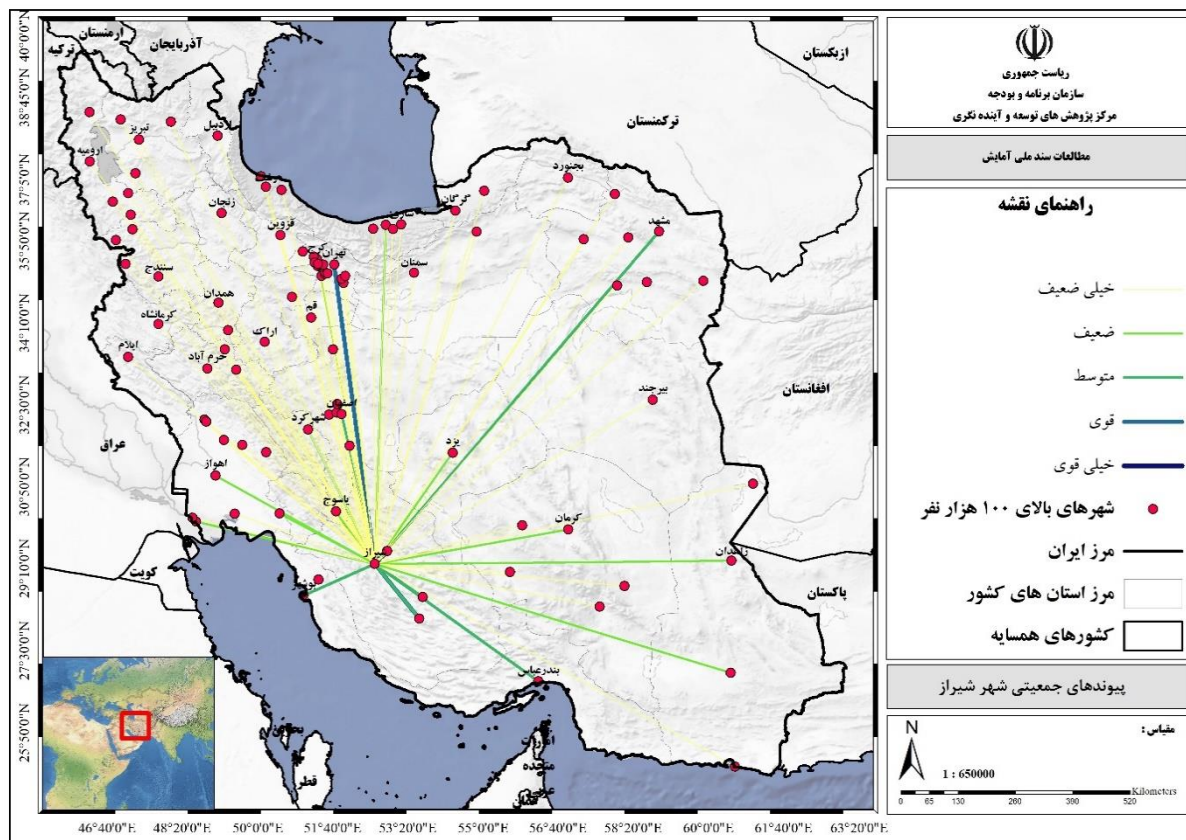
مهاجران خارج شده

کل مهاجران خارج شده از شیراز در بازه ۹۰-۹۵، ۷۲۳۰۹ نفر است که ۶۳۳۲۳ نفر مقصد نقاط شهری را انتخاب نموده‌اند. از این تعداد شهر جدید صدرا با ۱۲۰۴۳ نفر اولین مقصد و تهران با ۷۰۲۵ نفر، دومین مقصد مهاجران خارج شده از شیراز است. شهرهای بندرعباس، بوشهر، یزد، اصفهان، فسا، یاسوج، لپویی و کرج در رتبه‌های سوم تا دهم قرار دارند.

جدول ۹۳: مهاجران خارج شده از شهر شیراز

مهاجران خارج شده از شیراز		
۱۰۰	۷۲۳۰۹	جمع کل
۸۷.۵۷	۶۳۳۲۳	نقاط شهری
۱۶.۶۵	۱۲۰۴۳	شهر صدرا
۹.۷۲	۷۰۲۵	تهران
۳.۳۸	۲۴۴۲	بندرعباس
۳.۱۱	۲۲۴۸	بوشهر
۲.۱۷	۱۵۶۹	یزد
۲.۱۶	۱۵۶۲	اصفهان
۱.۹	۱۳۷۶	فسا
۱.۷۲	۱۲۴۵	یاسوج
۱.۵۸	۱۱۴۶	لپویی
۱.۵۴	۱۱۱۵	کرج

نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاهها)



نقشه ۶۶: مهم ترین پیوندهای جریانات مهاجرت بین شهری در سطح کشور (شهر شیراز)

در ادامه قدرت پیوند و سطح بندی قدرت پیوند جمعیتی بین سکونت گاه های شهری در جدول ۹۴ ارائه شده است.

جدول ۹۴: سطح بندی پیوند جمعیتی سکونت گاه های شهری

ردیف	نام استان	نام شهرستان	نام شهر	مرکز استان	میزان جمعیت	قدرت پیوند	سطح بندی
۱	تهران	تهران	تهران	بلی	۸۶۹۳۷۰۶	۰,۱۰۰۸	کاملاً قوی
۲	البرز	کرج	کرج	بلی	۱۵۹۲۴۹۲	۰,۰۹۸۸	کاملاً قوی
۳	خراسان رضوی	مشهد	مشهد	بلی	۳۰۰۱۱۸۴	۰,۰۸۷۸	قوی
۴	اصفهان	اصفهان	اصفهان	بلی	۱۹۶۱۲۶۰	۰,۰۶۲۴	قوی
۵	قم	قم	قم	بلی	۱۲۰۱۱۵۸	۰,۰۳۴۹	قوی
۶	آذربایجان شرقی	تبریز	تبریز	بلی	۱۵۵۸۶۹۳	۰,۰۳۳۱	قوی
۷	خوزستان	اهواز	اهواز	بلی	۱۱۸۴۷۸۸	۰,۰۲۱۷	قوی
۸	گیلان	رشت	رشت	بلی	۶۷۹۹۹۵	۰,۰۲۰۴	قوی
۹	فارس	شیراز	شیراز	بلی	۱۵۶۵۵۷۲	۰,۰۱۵۸	قوی
۱۰	لرستان	خرم آباد	خرم آباد	بلی	۳۷۳۴۱۶	۰,۰۱۴۵	قوی
۱۱	کردستان	سنندج	سنندج	بلی	۴۱۲۷۶۷	۰,۰۱۳۸	متوسط

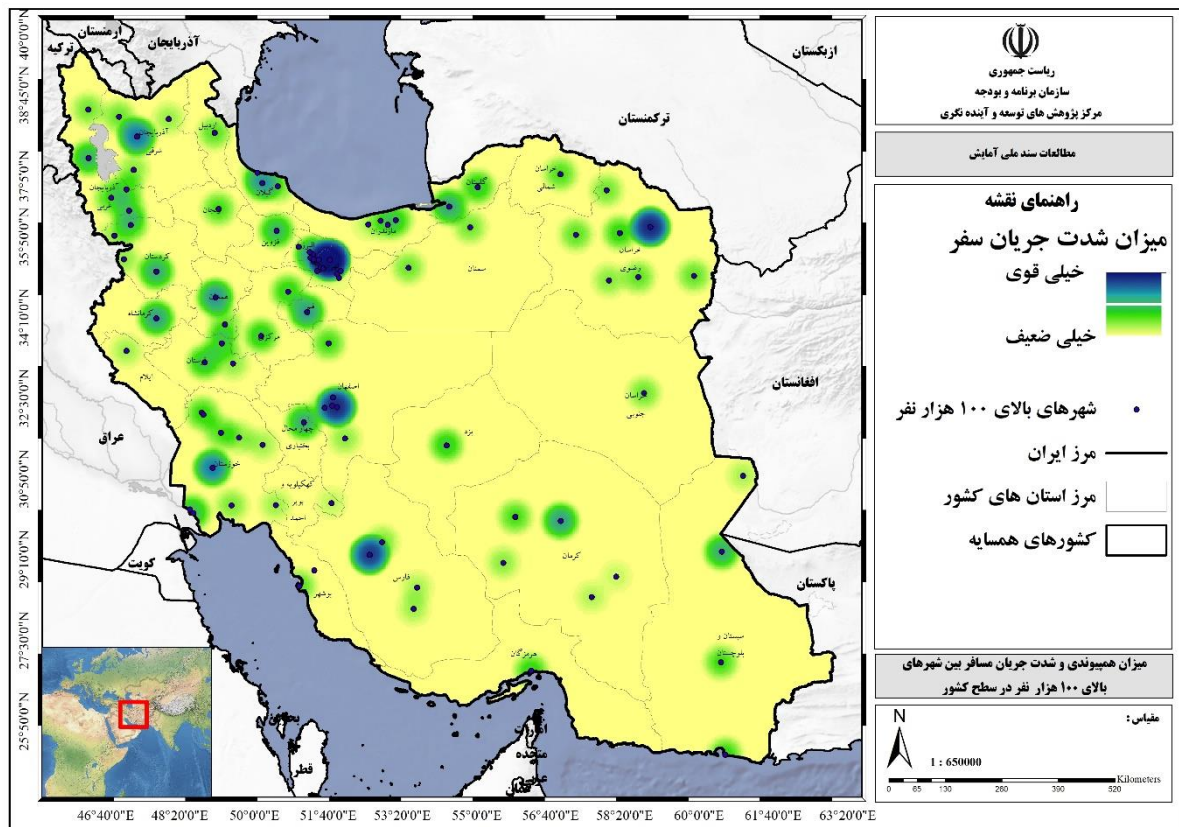
ردیف	نام استان	نام شهرستان	نام شهر	مرکز استان	میزان جمعیت	قدرت پیوند	سطح بندی
۱۲	همدان	همدان	همدان	بلی	۵۵۴۴۰۶	۰,۰۱۲۹	متوسط
۱۳	کرمان	کرمان	کرمان	بلی	۵۳۷۷۱۸	۰,۰۱۲۹	متوسط
۱۴	کرمانشاه	کرمانشاه	کرمانشاه	بلی	۹۴۶۶۵۱	۰,۰۱۲	متوسط
۱۵	گلستان	گرگان	گرگان	بلی	۳۵۰۶۷۶	۰,۰۱۲۹	متوسط
۱۶	سیستان و بلوچستان	زاهدان	زاهدان	بلی	۵۸۷۷۳۰	۰,۰۱۱۹	متوسط
۱۷	چهارمحال و بختیاری	شهرکرد	شهرکرد	بلی	۱۹۰۴۴۱	۰,۰۱۱۷	متوسط
۱۸	آذربایجان غربی	ارومیه	ارومیه	بلی	۷۳۶۲۲۴	۰,۰۱۰۷	متوسط
۱۹	قزوین	قزوین	قزوین	بلی	۴۰۲۷۴۸	۰,۰۱۰۳	متوسط
۲۰	مرکزی	اراک	اراک	بلی	۵۲۰۹۴۴	۰,۰۰۷۹	ضعیف
۲۱	گلستان	گنبد کاووس	گنبد کاووس	خیر	۱۵۱۹۱۰	۰,۰۰۷۹	ضعیف
۲۲	یزد	یزد	یزد	بلی	۵۲۹۶۷۳	۰,۰۰۷۲	ضعیف
۲۳	مرکزی	ساوه	ساوه	خیر	۲۲۰۷۶۲	۰,۰۰۷۳	ضعیف
۲۴	هرمزگان	بندرعباس	بندرعباس	بلی	۵۲۶۶۴۸	۰,۰۰۷۱	ضعیف
۲۵	لرستان	بروجرد	بروجرد	خیر	۲۳۴۹۹۷	۰,۰۰۰۷	ضعیف
۲۶	خراسان رضوی	نیشابور	نیشابور	خیر	۲۶۴۳۷۵	۰,۰۰۶۹	ضعیف
۲۷	سیستان و بلوچستان	چابهار	چابهار	خیر	۱۰۶۷۳۹	۰,۰۰۶۹	ضعیف
۲۸	مازندران	ساری	ساری	بلی	۳۰۹۸۲۰	۰,۰۰۶۳	ضعیف
۲۹	سیستان و بلوچستان	ایرانشهر	ایرانشهر	خیر	۱۱۳۷۵۰	۰,۰۰۶۱	ضعیف
۳۰	زنجان	زنجان	زنجان	بلی	۴۳۰۸۷۱	۰,۰۰۵۹	ضعیف
۳۱	آذربایجان غربی	مهاباد	مهاباد	خیر	۱۶۸۳۹۳	۰,۰۰۵۹	ضعیف
۳۲	اصفهان	کاشان	کاشان	خیر	۳۰۴۴۸۷	۰,۰۰۵۸	ضعیف
۳۳	کرمان	رفسنجان	رفسنجان	خیر	۱۶۱۹۰۹	۰,۰۰۵۸	ضعیف
۳۴	آذربایجان غربی	میاندوآب	میاندوآب	خیر	۱۳۴۴۲۵	۰,۰۰۵۶	ضعیف
۳۵	خراسان شمالی	بجنورد	بجنورد	بلی	۲۲۸۹۳۱	۰,۰۰۵۵	ضعیف
۳۶	بوشهر	بوشهر	بوشهر	بلی	۲۲۳۵۰۴	۰,۰۰۵۴	ضعیف
۳۷	خوزستان	شوشتر	شوشتر	خیر	۱۰۱۸۷۸	۰,۰۰۵۳	ضعیف
۳۸	اردبیل	اردبیل	اردبیل	بلی	۵۲۹۳۷۴	۰,۰۰۵۱	ضعیف
۳۹	خراسان رضوی	سبزوار	سبزوار	خیر	۲۴۳۷۰۰	۰,۰۰۴۹	ضعیف
۴۰	خراسان رضوی	تربت حیدریه	تربت حیدریه	خیر	۱۴۰۰۱۹	۰,۰۰۴۸	ضعیف
۴۱	خراسان رضوی	تربت جام	تربت جام	خیر	۱۰۰۴۴۹	۰,۰۰۴۸	ضعیف
۴۲	تهران	اسلامشهر	اسلامشهر	خیر	۴۴۸۱۲۹	۰,۰۰۴۸	ضعیف

نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاه‌ها)

ردیف	نام استان	نام شهرستان	نام شهر	مرکز استان	میزان جمعیت	قدرت پیوند	سطح بندی
۴۳	همدان	ملایر	ملایر	خیر	۱۷۰۲۳۷	۰,۰۰۴۸	ضعیف
۴۴	گیلان	لاهیجان	لاهیجان	خیر	۱۰۱۰۷۳	۰,۰۰۴۶	ضعیف
۴۵	آذربایجان شرقی	مرند	مرند	خیر	۱۳۰۸۲۵	۰,۰۰۴۵	خیلی ضعیف
۴۶	خراسان جنوبی	بیرجند	بیرجند	بلی	۲۰۳۶۳۶	۰,۰۰۴۴	خیلی ضعیف
۴۷	سمنان	سمنان	سمنان	بلی	۱۸۵۱۲۹	۰,۰۰۴۳	خیلی ضعیف
۴۸	آذربایجان غربی	خوی	خوی	خیر	۱۹۸۸۴۵	۰,۰۰۴۲	خیلی ضعیف
۴۹	سمنان	شاهرود	شاهرود	خیر	۱۵۰۱۲۹	۰,۰۰۴۲	خیلی ضعیف
۵۰	فارس	مرودشت	مرودشت	خیر	۱۴۸۸۵۸	۰,۰۰۴	خیلی ضعیف
۵۱	گیلان	بندر انزلی	بندر انزلی	خیر	۱۱۸۵۶۴	۰,۰۰۳۸	خیلی ضعیف
۵۲	خراسان رضوی	کاشمر	کاشمر	خیر	۱۰۲۲۸۲	۰,۰۰۳۶	خیلی ضعیف
۵۳	تهران	رباط کریم	رباط کریم	خیر	۱۰۵۳۹۳	۰,۰۰۰۴	خیلی ضعیف
۵۴	تهران	قرچک	قرچک	خیر	۲۳۱۰۷۵	۰,۰۰۰۲	خیلی ضعیف
۵۵	تهران	قدس	قدس	خیر	۳۰۹۶۰۵	۰,۰۰۰۱	خیلی ضعیف
۵۶	آذربایجان شرقی	مراغه	مراغه	خیر	۱۷۵۲۵۵	۰,۰۰۳۴	خیلی ضعیف
۵۷	کردستان	مریوان	مریوان	خیر	۱۳۶۶۵۴	۰,۰۰۳۴	خیلی ضعیف
۵۸	کرمان	سیرجان	سیرجان	خیر	۱۹۹۷۰۴	۰,۰۰۳۴	خیلی ضعیف
۵۹	اصفهان	شهرضا	شهرضا	خیر	۱۳۴۹۵۲	۰,۰۰۳۳	خیلی ضعیف
۶۰	آذربایجان شرقی	اهر	اهر	خیر	۱۰۰۶۴۱	۰,۰۰۰۳	خیلی ضعیف
۶۱	ایلام	ایلام	ایلام	بلی	۱۹۴۰۳۰	۰,۰۰۲۸	خیلی ضعیف
۶۲	فارس	چهرم	چهرم	خیر	۱۴۱۶۳۴	۰,۰۰۲۸	خیلی ضعیف
۶۳	اصفهان	نجف آباد	نجف آباد	خیر	۲۳۵۲۸۱	۰,۰۰۲۸	خیلی ضعیف
۶۴	خوزستان	آبادان	آبادان	خیر	۲۳۱۴۷۶	۰,۰۰۸۲	خیلی ضعیف
۶۵	فارس	فسا	فسا	خیر	۱۱۰۸۲۵	۰,۰۰۲۵	خیلی ضعیف
۶۶	سیستان و بلوچستان	زابل	زابل	خیر	۱۳۴۹۵۰	۰,۰۰۲۵	خیلی ضعیف
۶۷	کرمان	جیرفت	جیرفت	خیر	۱۳۰۴۲۹	۰,۰۰۲۳	خیلی ضعیف
۶۸	خوزستان	خرمشهر	خرمشهر	خیر	۱۳۳۰۹۷	۰,۰۰۱۹	خیلی ضعیف
۶۹	اصفهان	خمینی شهر	خمینی شهر	خیر	۲۴۷۱۲۸	۰,۰۰۱۷	خیلی ضعیف
۷۰	کرمان	بم	بم	خیر	۱۲۷۳۹۶	۰,۰۰۱۷	خیلی ضعیف
۷۱	تهران	شهریار	شهریار	خیر	۳۰۹۶۰۷	۰,۰۰۱۲	خیلی ضعیف
۷۲	اصفهان	شاهین شهر و میمه	شاهین شهر	خیر	۱۷۳۳۲۹	۰,۰۰۱۱	خیلی ضعیف
۷۳	تهران	ورامین	ورامین	خیر	۲۲۵۶۲۸	۰,۰۰۰۸	خیلی ضعیف

ردیف	نام استان	نام شهرستان	نام شهر	مرکز استان	میزان جمعیت	قدرت پیوند	سطح‌بندی
۷۴	کهگیلویه و بویراحمد	بویراحمد	یاسوج	بلی	۱۳۴۵۳۲	۰,۰۰۲	خیلی ضعیف

منبع: محاسبات مطالعات حاضر



نقشه ۶۷: شدت پیوندهای جمعیتی سکونتگاه‌های شهری بالای ۱۰۰ هزار نفر

۱-۴- جمع‌بندی نهایی و طبقه‌بندی سکونتگاه‌ها برحسب قدرت پیوندها

در تعیین قدرت بین سکونتگاه‌ها و تعیین پیوند آنها هر یک از سکونتگاه‌ها از نظر قدرت پیوندها بررسی و تعیین می‌شود. قدرت پیوندهای بین سکونتگاه‌ها همان‌طور که در هر یک از بخش‌های قبلی محاسبه شد متأثر از دو عامل تنوع پیوندها و شدت پیوندها می‌باشد. جهت طبقه‌بندی سکونتگاه‌ها برحسب قدرت پیوندهای میان سکونتگاه‌ها، شاخص استاندارد قدرت پیوندهای شناسایی شده برای متغیرهای زیر ملاک عمل بوده است.

- قدرت پیوند فیزیکی
- قدرت پیوند مسافر
- قدرت پیوند کالایی

- قدرت پیوند مالی

- قدرت پیوند جمعیتی

در این مرحله، فارغ از نوع پیوند (استانی، ملی، بین‌المللی)، قدرت پیوندها محاسبه شده است. این محاسبات یکبار بر اساس پیوندهای استان‌ها و سپس بر اساس سکونت‌گاه‌های شهری بالای ۱۰۰ هزار نفر بررسی گردیده است.

در محاسبه قدرت پیوند بین استان‌ها، با استفاده از نرم‌افزار spss تحلیل خوشه‌ای انجام گرفته است. در این مطالعات، استان تهران به علت اختلاف فاحش با سایر استان‌ها به‌عنوان داده پرت از محاسبات کنار گذاشته شده است و بر اساس میزان پیوندهای فیزیکی، مالی و جمعیتی بررسی شده، استان تهران به‌عنوان قطب اصلی (کانون اصلی) و دارای قوی‌ترین پیوند در نظر گرفته شده است. سایر استان‌ها نیز بر اساس جدول ۹۶ طبقه‌بندی شده‌اند.

جدول ۹۵: محاسبه قدرت پیوند به تفکیک استان‌ها

ردیف	نام استان	حمل و نقل	مسافر	کالا	مالی	جمعیتی	قدرت پیوند
۱	تهران	۱	۱	۱	۱	۱	۱
۲	اصفهان	۰,۰۴	۰,۰۹۹	۰,۰۷۴۵	۰,۰۸۷	۰,۰۵۶	۰,۰۶۴۹
۳	خراسان رضوی	۰,۰۲۱	۰,۰۸۷	۰,۰۴۹۶	۰,۰۶۵	۰,۰۵۴	۰,۰۵۲۳۶
۴	آذربایجان شرقی	۰,۰۴۳	۰,۰۶۵	۰,۰۳۳۴۹	۰,۰۵۳	۰,۰۴۷	۰,۰۴۱۴۱۸
۵	فارس	۰,۰۴۸	۰,۰۷۵	۰,۰۴۲۰۴	۰,۰۴۷	۰,۰۳۶	۰,۰۴۱۹۲۸
۶	البرز	۰,۰۷۷	۰,۰۲۲	۰,۰۲۰۴۷	۰,۰۳۶	۰,۰۸۱	۰,۰۳۴۹۷۴
۷	خوزستان	۰,۰۵۴	۰,۰۶۴	۰,۰۷۰۱	۰,۰۲	۰,۰۱۲	۰,۰۳۵۳۸
۸	قزوین	۰,۰۶۶	۰,۰۲۶	۰,۰۲۱۶۶	۰,۰۲۳	۰,۰۹	۰,۰۳۴۷۷۲
۹	مازندران	۰,۰۵۴	۰,۰۳۹	۰,۰۳۳۵۸	۰,۰۵۴	۰,۰۲۶	۰,۰۳۲۶۷۶
۱۰	بوشهر	۰,۰۴۷	۰,۰۲۵	۰,۰۱۶۲۹	۰,۰۶۵	۰,۰۴۲	۰,۰۳۱۵۳۸
۱۱	گیلان	۰,۰۶۱	۰,۰۴۴	۰,۰۲۰۰۱	۰,۰۴۵	۰,۰۲۷	۰,۰۲۹۶۴۲
۱۲	خراسان شمالی	۰,۰۲۹	۰,۰۲۳	۰,۰۰۸۶۴	۰,۰۷۶	۰,۰۳	۰,۰۲۸۶۸۸
۱۳	کرمانشاه	۰,۰۳	۰,۰۴۷	۰,۰۲۲۹۳	۰,۰۴۴	۰,۰۱۹	۰,۰۲۷۷۸۶
۱۴	هرمزگان	۰,۰۲۸	۰,۰۱۷	۰,۰۴۸۸۴	۰,۰۳۸	۰,۰۲۱	۰,۰۲۶۰۸۸
۱۵	آذربایجان غربی	۰,۰۲۸	۰,۰۵۴	۰,۰۲۲۶۲	۰,۰۱۶	۰,۰۳۲	۰,۰۲۶۰۴۴
۱۶	مرکزی	۰,۰۲۸	۰,۰۲۹	۰,۰۲۸۲۸	۰,۰۴۵	۰,۰۲۱	۰,۰۲۵۷۷۶
۱۷	یزد	۰,۰۳۴	۰,۰۱۶	۰,۰۳۳۸۸	۰,۰۵۴	۰,۰۱۸	۰,۰۲۵۷۳۶
۱۸	چهارمحال و بختیاری	۰,۰۳۷	۰,۰۴۳	۰,۰۰۸۰۲	۰,۰۲۵	۰,۰۴۴	۰,۰۲۵۴۸۴
۱۹	همدان	۰,۰۴۱	۰,۰۳۴	۰,۰۲۰۳	۰,۰۴۷	۰,۰۱۷	۰,۰۲۵۳
۲۰	گلستان	۰,۰۴۵	۰,۰۴۵	۰,۰۱۳۴۴	۰,۰۳۵	۰,۰۲۱	۰,۰۲۴۶۸۸
۲۱	کرمان	۰,۰۳۲	۰,۰۴۱	۰,۰۳۰۷۸	۰,۰۳۴	۰,۰۳۱	۰,۰۲۸۶۳۶
۲۲	سیستان و بلوچستان	۰,۰۱۴	۰,۰۳۸	۰,۰۱۷۸۷	۰,۰۴۲	۰,۰۲	۰,۰۲۴۱۳۴

شکل ۱۵ سلسله مراتب استان‌های کشور را بر اساس پیوندهای شکل گرفته نمایش می‌دهد. بر اساس شکل ۱۵، استان‌های موجود در دایره اول، قوی‌ترین میزان پیوندهای ملی و فراملی را دارا هستند. استان‌هایی که با دایره قهوه‌ای مشخص شده‌اند، در هر یک از ۴ طبقه‌بندی، استان‌هایی با پیوندهای بین‌المللی هستند. برای مثال، استان اردبیل در چهارمین طبقه‌بندی استانی با میزان پیوندهای ضعیف، اما با سطح پیوند ملی و فراملی است. بر اساس شکل ترسیم شده، استان‌های موجود در دسته سوم و چهارم اغلب پیوندهای ضعیف و بسیار ضعیف و همچنین دارای پیوندهای درون استانی است. در ادامه طبقه‌بندی سلسله‌مراتبی بر اساس پیوندهای صورت گرفته ارائه می‌شود.

۱-۴-۱- سکونت‌گاه‌های دارای پیوند بسیار قوی

استان تهران به‌عنوان قوی‌ترین پیوند از نظر تمام پیوندهای مطالعه شده در رتبه اول جای گرفته است. این استان با برخورداری از انواع شبکه‌های حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، هوایی، خدمات برتر به‌عنوان مهم‌ترین قطب انتخاب شده است. از نظر پیوندهای ملی، فراملی و برون استانی نیز، استان تهران مبدأ و مقصد انواع جریان‌ات میان استان‌های مختلف و روابط فرامرزی است.

۱-۴-۲- سکونت‌گاه‌های دارای پیوند قوی

تفکیک استان تهران از گروه سکونت‌گاه‌های دارای پیوند قوی، همان‌طور که پیش‌تر ذکر شده، به علت وجود اختلاف فاحش بین داده‌ها منجر به ایجاد طبقه‌بندی دیگری تحت عنوان پیوند بسیار قوی شده است. در گروه سکونت‌گاه‌های با پیوند قوی بر اساس آنچه مطالعه شد، استان‌های اصفهان، خراسان رضوی، آذربایجان شرقی و فارس و خوزستان با توجه به برخورداری از پیوندهای قوی در شبکه جریان‌ها در این گروه قرار می‌گیرند.

استان اصفهان با پیوندهای قوی کالایی، مسافر و همچنین مالی، در حالی که از نظر برخورداری از انواع شبکه‌های حمل و نقل در مقایسه با استانی مانند البرز بهره‌مندی کمتری دارد، همچنان در گروه استان‌های با شبکه پیوندی قوی واقع شده است. استان فارس با پیوند کالایی قوی، برخورداری از شبکه‌های حمل و نقل و همچنین پیوندهای جمعیتی قوی با سکونت‌گاه‌های پیرامون خود نیز در این دسته قرار می‌گیرد. استان‌های ذکر شده در این دسته در سطح بین استانی، ملی و فراملی عمل می‌کنند.

۱-۴-۳- سکونت‌گاه‌های دارای پیوند متوسط

استان البرز اگرچه در زمینه پیوندهای جمعیتی، رتبه بسیار بالایی را برخوردار و از مهاجرپذیرترین استان‌ها در طی ۲ سرشماری اخیر بوده است. همچنین میزان برخورداری از شبکه حمل و نقل این استان نیز از وضعیت مطلوبی برخوردار است. در زمینه پیوند کالایی و همچنین مسافر در مقایسه با سایر استان‌های این

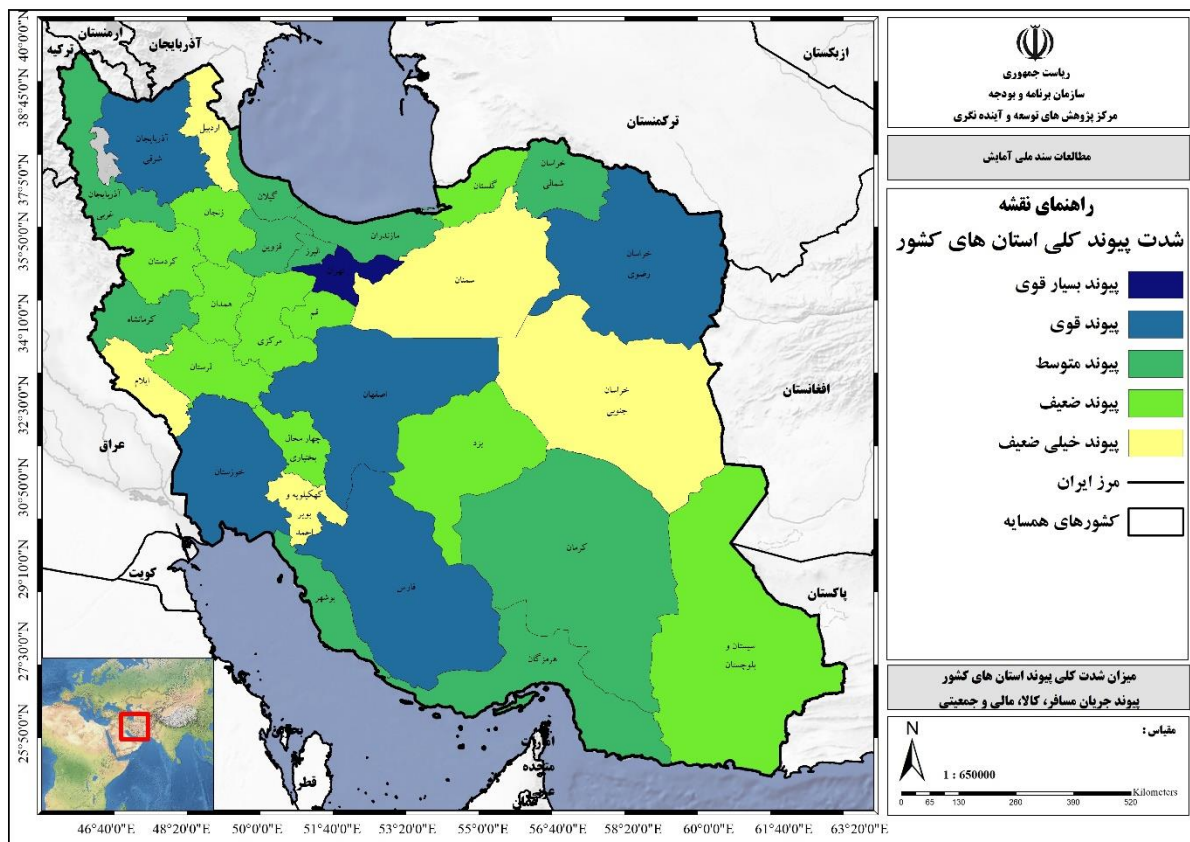
دسته در وضعیت پایین‌تری قرار گرفته است و از این رو در مجموع مقایسه در دسته سکونت‌گاه‌های دارای پیوند متوسط قرار می‌گیرد. استان مازندران، با دارا بودن پیوندهای مالی قوی و همچنین برخورداری از شبکه حمل و نقل و پیوندهای مهاجرتی متوسط نیز در این زمره قرار می‌گیرند. استان‌های موجود در این دسته شامل البرز، قزوین، مازندران و بوشهر، گیلان، خراسان شمالی، کرمانشاه، هرمزگان و آذربایجان غربی و کرمان هستند.

۱-۴-۴- سکونت‌گاه‌های دارای پیوند ضعیف

بر اساس جدول ۹۶ استان‌های مرکزی، یزد، چهارمحال و بختیاری، همدان، گلستان، سیستان و بلوچستان، لرستان، سمنان، قم و کردستان نیز در این دسته‌بندی قرار گرفته‌اند. استان مرکزی با دارا بودن پیوندهای مالی و کالای بالا، با توجه به پیوندهای جمعیتی ضعیف در سطح ملی و همچنین جریان سفر درون استانی، در مجموع در مقایسه با استان‌های دیگر در این گروه قرار گرفته است. استان یزد، با جریانات سفر و مهاجرت ضعیف خود در مقایسه با جریانات کالایی قوی در این گروه جای گرفته است. استان‌های لرستان و گلستان، با جریانات سفر متوسط و جریانات کالایی و مالی ضعیف در این گروه قرار گرفته‌اند.

۱-۴-۵- سکونت‌گاه‌های دارای پیوند بسیار ضعیف

استان‌های اردبیل، کهگیلویه و بویراحمد، ایلام، زنجان و خراسان جنوبی نیز به ترتیب در زمره سکونت‌گاه‌های دارای پیوند بسیار ضعیف قرار گرفته‌اند. استان اردبیل با پیوندهای کالایی بسیار ضعیف و همچنین برخورداری از شبکه حمل و نقل ضعیف و جریان مسافر برون استانی متوسط، استان کهگیلویه و بویراحمد، با جریانات کالایی بسیار ضعیف، استان ایلام با پیوندهای مالی بسیار ضعیف، پیوندهای مهاجرتی ضعیف در این گروه واقع شده‌اند. استان‌های زنجان و خراسان جنوبی نیز با داشتن پیوندهای کالایی و جمعیتی بسیار ضعیف در مقایسه با سایر پیوندها در این گروه قرار گرفته‌اند.



نقشه ۶۸: طبقه‌بندی پیوندی سکونتگاهها

جدول ۹۶: رتبه‌بندی سکونتگاهها بر اساس نوع پیوند (استانها)

استان	رتبه‌بندی سکونتگاهها
تهران	سکونت‌گاه‌های دارای پیوند بسیار قوی
اصفهان، خراسان رضوی، آذربایجان شرقی و فارس و خوزستان	سکونت‌گاه‌های دارای پیوند قوی
البرز، قزوین، مازندران و بوشهر، گیلان، خراسان شمالی، کرمانشاه، هرمزگان و آذربایجان غربی و کرمان، همدان	سکونت‌گاه‌های دارای پیوند متوسط
مرکزی، یزد، چهارمحال و بختیاری، گلستان، سیستان و بلوچستان، لرستان، زنجان، قم و کردستان	سکونت‌گاه‌های دارای پیوند ضعیف
اردبیل، کهگیلویه و بویر احمد، ایلام، سمنان و خراسان جنوبی	سکونت‌گاه‌های دارای پیوند بسیار ضعیف

تعیین قدرت پیوند سکونت‌گاه‌های بالای ۱۰۰ هزار نفر

جهت تعیین سطح‌بندی قدرت پیوند بین سکونتگاهها، ابتدا قدرت سکونتگاهها از دو روش استفاده شده است. با استفاده از تحلیل خوشه‌ای با نرم‌افزار SPSS سکونت‌گاه‌های بالای ۱۰۰ هزار نفر در چهار دسته قرار می‌گیرند. لازم به ذکر است که با توجه به اینکه شهر تهران، دارای اختلاف فاحشی با سایر سکونت‌گاه‌ها

مورد مطالعه است به‌عنوان داده پرت از محاسبات کنار گذاشته شده است و سپس تحلیل خوشه‌بندی صورت می‌گیرد. بر این اساس، به‌جز تهران که به‌عنوان یک خوشه مجزا در نظر گرفته شده است، شهرهای مشهد، اصفهان، شیراز، تبریز، اهواز، کرج نیز در یک خوشه مجزا قرار می‌گیرند. در واقع این دسته‌بندی بهترین دسته‌بندی توجیه شده شباهت بین سکونت‌گاه‌های مورد مطالعه از منظر توانمندی‌شان در برقراری قدرت پیوندهای موجود است. شهر تهران به‌عنوان مرکز اصلی ساختار شبکه‌های جریان در سطح ملی معرفی می‌شود و پس از آن شهرهای شیراز، تبریز، اصفهان، مشهد، کرج به‌عنوان مراکز اصلی در سطح ملی و بین‌استانی نیز در همین رتبه قرار می‌گیرند.

جدول ۹۷: قدرت پیوندهای بین سکونت‌گاه‌های بالای ۱۰۰ هزار نفر

ردیف	استان	شهر	جمعیت	قدرت پیوند
۱	تهران	تهران	۸۶۹۳۷۰۶	۱
۲	خراسان رضوی	مشهد	۳۰۰۱۱۸۴	۰.۰۵۸۶
۳	اصفهان	اصفهان	۱۹۶۱۲۶۰	۰.۰۵۳۴
۴	فارس	شیراز	۱۵۶۵۵۷۲	۰.۰۴۷۸
۵	آذربایجان شرقی	تبریز	۱۵۵۸۶۹۳	۰.۰۴۳۴
۶	خوزستان	اهواز	۱۱۸۴۷۸۸	۰.۰۴۲۷
۷	البرز	کرج	۱۵۹۲۴۹۲	۰.۰۳۵۴
۸	کرمانشاه	کرمانشاه	۹۴۶۶۵۱	۰.۰۲۳۶
۹	قزوین	قزوین	۴۰۲۷۴۸	۰.۰۲۳۱
۱۰	گیلان	رشت	۶۷۹۹۹۵	۰.۰۲۳۱
۱۱	مازندران	ساری	۳۰۹۸۲۰	۰.۰۲۲۹
۱۲	آذربایجان غربی	ارومیه	۷۳۶۲۲۴	۰.۰۲۲۷
۱۳	گلستان	گرگان	۳۵۰۶۷۶	۰.۰۲۲۴
۱۴	مازندران	بابل	۲۵۰۲۱۷	۰.۰۲۱۹
۱۵	سیستان و بلوچستان	زاهدان	۵۸۷۷۳۰	۰.۰۲۱۹
۱۶	یزد	یزد	۵۲۹۶۷۳	۰.۰۲۱۹
۱۷	قم	قم	۱۲۰۱۱۵۸	۰.۰۲۱۹
۱۸	کرمان	کرمان	۵۳۷۷۱۸	۰.۰۲۱۳
۱۹	همدان	همدان	۵۵۴۴۰۶	۰.۰۲۰۳
۲۰	اردبیل	اردبیل	۵۲۹۳۷۴	۰.۰۱۹۶
۲۱	خراسان شمالی	بجنورد	۲۲۸۹۳۱	۰.۰۱۹۶
۲۲	بوشهر	بوشهر	۲۲۳۵۰۴	۰.۰۱۹
۲۳	ایلام	ایلام	۱۹۴۰۳۰	۰.۰۱۷۶
۲۴	مرکزی	اراک	۵۲۰۹۴۴	۰.۰۱۶۴
۲۵	آذربایجان غربی	مهاباد	۱۶۸۳۹۳	۰.۰۱۶۴
۲۶	اصفهان	کاشان	۳۰۴۴۸۷	۰.۰۱۶۴
۲۷	کردستان	سنندج	۴۱۲۷۶۷	۰.۰۱۶۴
۲۸	چهارمحال و بختیاری	شهرکرد	۱۹۰۴۴۱	۰.۰۱۶۴

نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاهها)

ردیف	استان	شهر	جمعیت	قدرت پیوند
۲۹	لرستان	خرم‌آباد	۳۷۳۴۱۶	۰.۰۱۶۴
۳۰	هرمزگان	بندرعباس	۵۲۶۶۴۸	۰.۰۱۶۴
۳۱	لرستان	بروجرد	۲۳۴۹۹۷	۰.۰۱۶
۳۲	آذربایجان غربی	بوکان	۱۹۳۵۰۱	۰.۰۱۴۴
۳۳	زنجان	زنجان	۴۳۰۸۷۱	۰.۰۱۲۴
۳۴	آذربایجان غربی	میاندوآب	۱۳۴۴۲۵	۰.۰۱۱۷
۳۵	خراسان رضوی	نیشابور	۲۶۴۳۷۵	۰.۰۱۱۷
۳۶	سیستان و بلوچستان	چابهار	۱۰۶۷۳۹	۰.۰۱۱۷
۳۷	آذربایجان شرقی	اهر	۱۰۰۶۴۱	۰.۰۱۰۹
۳۸	کهگیلویه و بویراحمد	یاسوج	۱۳۴۵۳۲	۰.۰۱۰۹
۳۹	مرکزی	ساوه	۲۲۰۷۶۲	۰.۰۱۰۳
۴۰	خوزستان	آبادان	۲۳۱۴۷۶	۰.۰۱۰۳
۴۱	کردستان	سقز	۱۶۵۲۵۸	۰.۰۱۰۳
۴۲	گلستان	گنبدکاووس	۱۵۱۹۱۰	۰.۰۱
۴۳	کردستان	بانه	۱۱۰۲۱۸	۰.۰۰۹۹
۴۴	کردستان	مریوان	۱۳۶۶۵۴	۰.۰۰۹۹
۴۵	فارس	فسا	۱۱۰۸۲۵	۰.۰۰۸۸
۴۶	کرمان	سیرجان	۱۹۹۷۰۴	۰.۰۰۸۷
۴۷	خوزستان	بندر ماهشهر	۱۶۳۷۹۷	۰.۰۰۷۹
۴۸	خراسان رضوی	قوچان	۱۰۱۶۰۴	۰.۰۰۷۹
۴۹	مازندران	قائم‌شهر	۲۰۴۹۵۳	۰.۰۰۶۹
۵۰	خوزستان	اندیمشک	۱۳۵۱۱۶	۰.۰۰۶۹
۵۱	سیستان و بلوچستان	زابلی	۱۳۴۹۵۰	۰.۰۰۶۹
۵۲	مازندران	آمل	۲۳۷۵۲۸	۰.۰۰۶۲
۵۳	کرمان	جیرفت	۱۳۰۴۲۹	۰.۰۰۶۱
۵۴	خوزستان	خرمشهر	۱۳۳۰۹۷	۰.۰۰۵۴
۵۵	کرمان	رفسنجان	۱۶۱۹۰۹	۰.۰۰۴۹
۵۶	سیستان و بلوچستان	ایرانشهر	۱۱۳۷۵۰	۰.۰۰۴۸
۵۷	خراسان رضوی	تربت‌جام	۱۰۰۴۴۹	۰.۰۰۴۳
۵۸	آذربایجان شرقی	مراغه	۱۷۵۲۵۵	۰.۰۰۴۲
۵۹	خراسان رضوی	کاشمر	۱۰۲۲۸۲	۰.۰۰۴۲
۶۰	گیلان	بندر انزلی	۱۱۸۵۶۴	۰.۰۰۴۲
۶۱	خوزستان	بهبهان	۱۲۲۶۰۴	۰.۰۰۳۹
۶۲	خوزستان	ایذه	۱۱۹۳۹۹	۰.۰۰۳۹
۶۳	فارس	چهرم	۱۴۱۶۳۴	۰.۰۰۳۹
۶۴	اصفهان	نجف‌آباد	۲۳۵۲۸۱	۰.۰۰۳۹
۶۵	اصفهان	خمینی‌شهر	۲۴۷۱۲۸	۰.۰۰۳۴
۶۶	تهران	نسیم شهر	۲۰۰۳۹۳	۰.۰۰۳۴
۶۷	تهران	شهریار	۳۰۹۶۰۷	۰.۰۰۳۴
۶۸	تهران	ملارد	۲۸۱۰۲۷	۰.۰۰۳۴

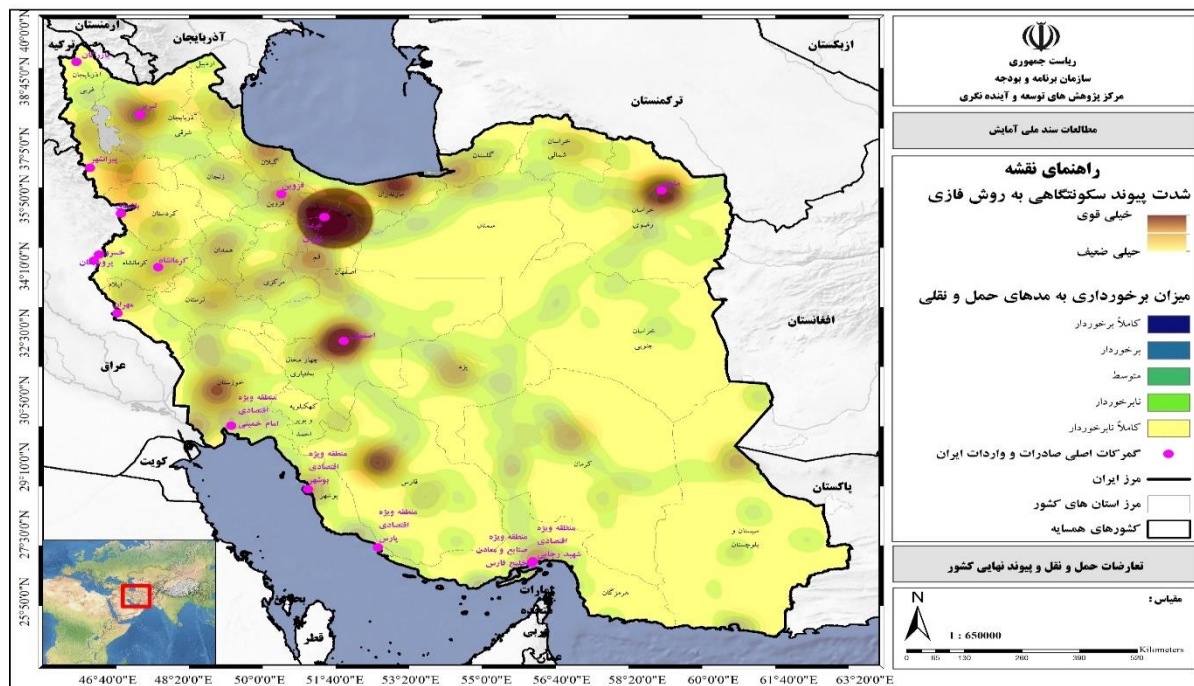
ردیف	استان	شهر	جمعیت	قدرت پیوند
۶۹	تهران	اندیشه	۱۱۶۰۶۲	۰.۰۰۳۴
۷۰	تهران	قدس	۳۰۹۶۰۵	۰.۰۰۳۴
۷۱	کرمان	بم	۱۲۷۳۹۶	۰.۰۰۳۴
۷۲	خوزستان	شوشتر	۱۰۱۸۷۸	۰.۰۰۰۳
۷۳	خراسان رضوی	سیزوار	۲۴۳۷۰۰	۰.۰۰۰۳
۷۴	خراسان رضوی	ترت حیدریه	۱۴۰۰۱۹	۰.۰۰۰۳
۷۵	آذربایجان شرقی	مرند	۱۳۰۸۲۵	۰.۰۰۰۲۸
۷۶	آذربایجان غربی	خوی	۱۹۸۸۴۵	۰.۰۰۰۲۸
۷۷	خوزستان	دزفول	۲۶۴۷۰۹	۰.۰۰۰۲۸
۷۸	فارس	مرودشت	۱۴۸۸۵۸	۰.۰۰۰۲۸
۷۹	سمنان	سمنان	۱۸۵۱۲۹	۰.۰۰۰۲۸
۸۰	سمنان	شاهرود	۱۵۰۱۲۹	۰.۰۰۰۲۸
۸۱	تهران	پاکدشت	۲۳۶۳۱۹	۰.۰۰۰۲۸
۸۲	خراسان جنوبی	بیرجند	۲۰۳۶۳۶	۰.۰۰۰۲۸
۸۳	البرز	نظرآباد	۱۱۹۵۱۲	۰.۰۰۰۲۸
۸۴	البرز	کمال شهر	۱۴۱۶۶۹	۰.۰۰۰۲۸
۸۵	البرز	محمدشهر	۱۱۹۴۱۸	۰.۰۰۰۲۸
۸۶	البرز	فردیس	۱۸۱۱۷۴	۰.۰۰۰۲۸
۸۷	اصفهان	شاهین شهر	۱۷۳۳۲۹	۰.۰۰۰۲۷
۸۸	تهران	رباط کریم	۱۰۵۳۹۳	۰.۰۰۰۲۷
۸۹	تهران	ورامین	۲۲۵۶۲۸	۰.۰۰۰۲۷
۹۰	تهران	قرچک	۲۳۱۰۷۵	۰.۰۰۰۲۷
۹۱	همدان	ملایر	۱۷۰۲۳۷	۰.۰۰۰۲۳
۹۲	گیلان	لاهیجان	۱۰۱۰۷۳	۰.۰۰۰۲۳
۹۳	اصفهان	شهرضا	۱۳۴۹۵۲	۰.۰۰۰۱۷
۹۴	خوزستان	مسجد سلیمان	۱۰۰۴۹۷	۰.۰۰۰۱۲
۹۵	لرستان	دورود	۱۲۱۶۳۸	۰.۰۰۰۱۱
۹۶	تهران	اسلامشهر	۴۴۸۱۲۹	۰.۰۰۰۱۱
۹۷	بوشهر	برازجان	۱۱۰۵۶۷	۰.۰۰۰۰۹
۹۸	تهران	گلستان	۲۳۹۵۵۶	۰.۰۰۰۰۹

منبع: محاسبات مجری طرح

برآورد قدرت بین پیوندهای جمعیتی نشان‌دهنده مهاجر فرست بودن کلان‌شهرهایی مانند اصفهان، تهران، اهواز به سکونت‌گاه‌های میانی پیرامون را دارد. از طرف دیگر، پیوندهای بسیار قوی در سایر بخش‌ها به خصوص در بخش جریان سفر و همچنین کالا نشان‌دهنده قوی بودن پیوندهای این شهرهاست.

بررسی‌ها نشان می‌دهد که شهرهای رشت، بابل، ساری، گرگان، قزوین، زاهدان بجنورد، چابهار و ارومیه، بندرعباس و بوشهر، قم، کرمان، یزد با توجه به نوع پیوندهای شکل گرفته، در خوشه دیگری تحت عنوان مرکز ثانویه شبکه در رتبه بعدی قرار گرفته‌اند. این سکونت‌گاه‌های شهری، دارای پیوندهای نسبتاً قوی در

بخش مهاجرتی، پیوندهای متوسط در بخش پیوندهای فیزیکی و همچنین از برخورداری قوی در پیوندهای حمل و نقلی و متوسطی در پیوندهای مالی برخوردارند. نکته حائز اهمیت در این دسته‌بندی، ارتباطات بین استانی این شهرها است.



نقشه ۶۹: ارتباط میان حمل و نقل و پیوندهای میان سکونتگاهها

در این میان شهرهایی مانند بانه، مریوان، رفسنجان، جیرفت، بندر ماهشهر، ایلام، آبادان به فراخور توانمندی‌شان و تنوع پیوندهایشان در یک خوشه قرار می‌گیرند. این شهرها از نظر موقعیت خود و همچنین نقشی که در شبکه ایفا می‌کنند به‌عنوان مفصل در شبکه ایفای نقش می‌کنند. این شهرها می‌توانند کانون بالقوه مبادلات ترانزیتی و همچنین مرکز پیوندهای فیزیکی باشند.

شهرهای سنندج، شهرکرد، یاسوج، زابل، کاشمر، سمنان، خرم‌آباد، اردبیل، اراک به فراخور توانمندی و تنوع پیوندهایشان در یک خوشه قرار می‌گیرند. این شهرها بدون اینکه نقش مرکزی ایفا کنند، در زمره بازیگران اصلی شبکه جریانات سکونتگاهها قرار می‌گیرند.

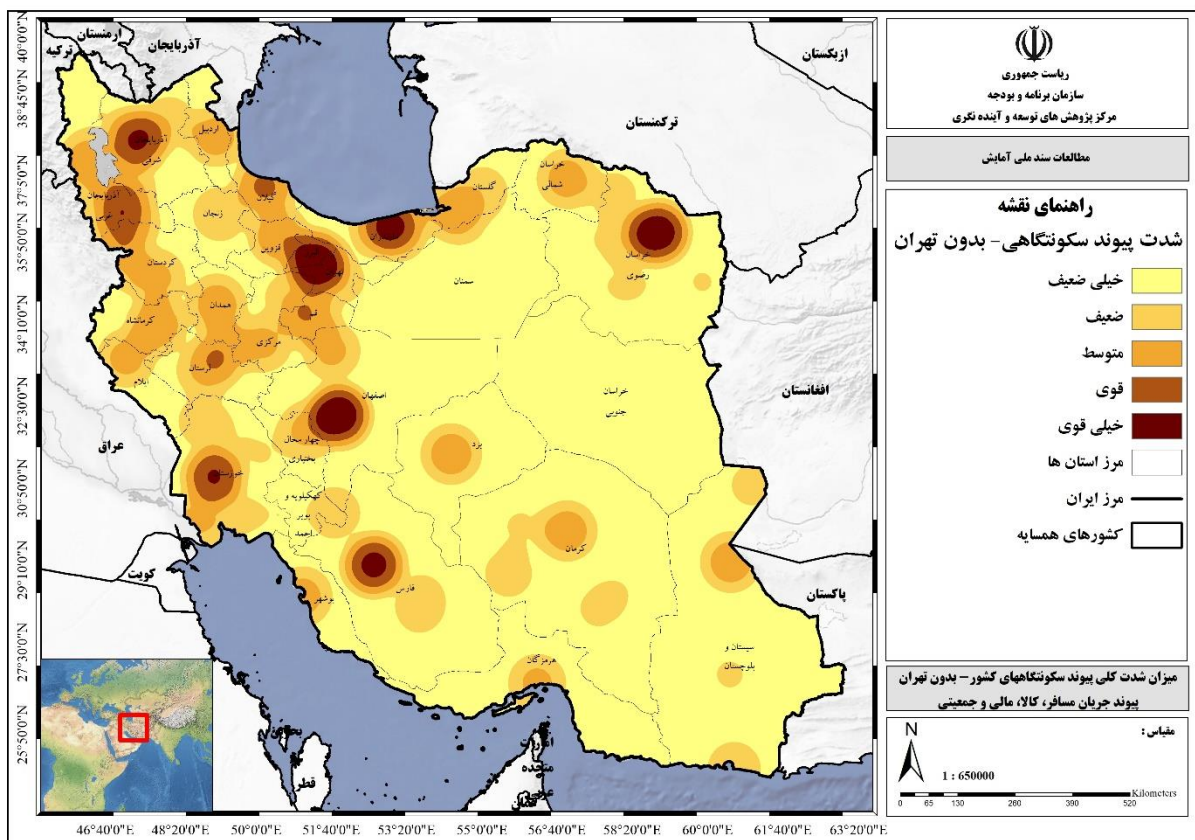
سایر شهرها در زمره شهرهایی هستند که در شبکه نقش فعال کمتری دارند، مشخصات این شهرها نشان می‌دهد که در شبکه بار و مسافر برون استانی نقش ضعیف و گاهی عملاً نقشی ندارند و عمده جریانات این سکونتگاهها درون استانی است. قرارگیری آنها در خوشه چهارم به علت رشد پیوندهای جمعیتی و مسافر درون استانی آنهاست که البته از این حیث، قدرت پیوند بین آنها کمتر از میانگین است؛ بنابراین، این شهرها به‌عنوان کانون‌های ایزوله معرفی می‌شوند.

جدول ۹۸: نقش سکونتگاه‌ها در طبقه‌بندی کانون‌های موجود

نقش	سکونت‌گاه
مرکز اصلی شبکه	تهران، شیراز، تبریز، اصفهان، مشهد
مرکز ثانویه شبکه	کرج، رشت، بابل، ساری، گرگان، قزوین، زاهدان، بجنورد، چابهار و ارومیه، بندرعباس و بوشهر، کرمان، یزد
سایر بازیگران کلیدی شبکه	سنندج، شهرکرد، یاسوج، زابل، کاشمر، سمنان، خرم‌آباد، اردبیل، قم، اراک، زاهدان، زابل، همدان، بانه
کانون‌های مفصلی	مریوان، رفسنجان، جیرفت، بندر ماهشهر، ایلام، آبادان، لنجان، گنبدکاووس، بروجرد، سقز، ساوه، کاشان
کانون‌های ایزوله	سایر سکونت‌گاه‌های بالای صد هزار نفر

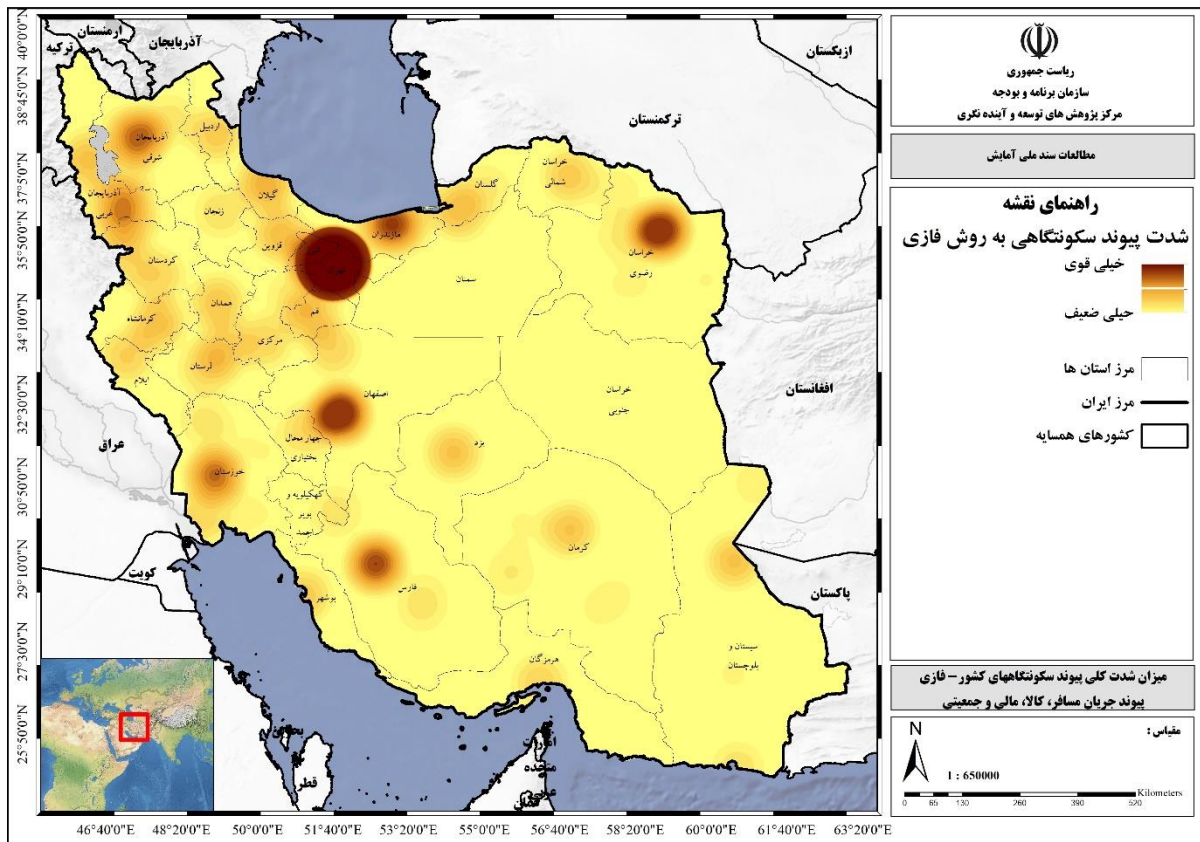
منبع: محاسبات مطالعات حاضر

در نهایت به سطح‌بندی سکونتگاه‌ها بر اساس قدرت پیوندشان اقدام می‌شود. برای این منظور استاندارد قدرت پیوند در هریک از انواع پیوندهای مورد مطالعه بررسی و ماتریس به دست آمده از تحلیل شدت تمامی تعاملات میان این سکونتگاه‌ها را نشان می‌دهد. سپس بر اساس نسبت مجموع قدرت پیوندهای مختلف در پنج دسته سکونت‌گاه‌های دارای پیوند بسیار قوی، قوی، متوسط، ضعیف و سکونت‌گاه‌های دارای پیوند بسیار ضعیف در تعاملات میان شهرها طبقه‌بندی می‌شوند. هدف از ارائه طبقه‌بندی نهایی در دو سطح با انتخاب تهران به‌عنوان سطح اول و با کنارگذاری تهران، نمایش اختلاف میان پیوندهای بین تهران با سایر سکونت‌گاه‌های شهری بوده است.



نقشه ۷۰: طبقه‌بندی پهنه‌ها بر اساس پیوندهای بین سکونتگاه‌ها

نظام سکونتگاهی و توزیع فضایی جمعیت (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاهها)



نقشه ۷۱: طبقه‌بندی پهنه‌ها بر اساس پیوندهای بین سکونتگاه‌ها با در نظر گرفتن تهران به عنوان سطح اول

هدف از ارائه طبقه‌بندی نهایی در دو سطح با انتخاب تهران به عنوان سطح اول و با کنارگذاری تهران، نمایش اختلاف میان پیوندهای بین تهران با سایر سکونت‌گاه‌های شهری بوده است. در ادامه این مطالعات و در بند ششم، سکونت‌گاه‌های شهری با در نظر گرفتن هر دو نوع، مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته‌اند.

منابع

- مرکز آمار ایران، ۱۳۹۵
- سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور، ۱۳۹۷
- وزارت راه و شهرسازی کشور، ۱۳۹۵
- شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۵
- سازمان هواپیمایی کشوری جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۷
- شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران، ۱۳۹۷
- سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۹۷
- وزارت صنعت، معدن و تجارت، ۱۳۹۷
- بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۵
- Faist, T., & Faist, T. (2000). The volume and dynamics of international migration and transnational social spaces (No. 304.8 F3).
- Harris, J., & Todaro, M. (1970). Migration, Unemployment and Development: A Two-Sector Analysis. *The American Economic Review*, 60, 126-142. Todaro, M. P. (1969). A model of labor migration and urban unemployment in less developed countries. *The American economic review*, Vol.59, No.1, 138-148.
- Sjaastad, L. (1962). The Costs and Returns of Human Migration. *Journal of Political Economy*, Vol.70, No.5, 80-93.
- Wallerstein, I. (1974). *The Modern World-system*: Academic Press New York.

مجموعه مطالعات پشتیبان تدوین سند ملی آمایش سرزمین

شماره	عنوان
۱	تلفیق مطالعات سند ملی آمایش سرزمین
۲	پیوست ۱: ساختار، تعاریف و انتظارات از سند ملی آمایش سرزمین
۳	پیوست ۲: مدل و فرآیند تلفیق و فرآیند اجرایی مطالعات سند ملی آمایش سرزمین
۴	پیوست ۳: الگوی استقرار مطلوب فعالیت و زیرساخت ها
۵	پیوست ۴: حساسیت اکولوژیکی سرزمین و توازن بهره برداری از آن
۶	پیوست ۵: الگوی نظام سکونتگاهی شبکه‌ای چند سطحی - چند مرکزی - چند عملکردی در افق ۱۴۲۴
۷	بررسی تطبیقی برنامه ریزی فضایی (آمایش سرزمین) در کشورهای منتخب
۸	روند گذشته، وضعیت فعلی و آینده‌نگری جمعیت ایران تا افق ۱۴۲۵
۹	مطالعات ژئوپلیتیک
۱۰	ملاحظات پدافند غیرعامل، امنیتی و دفاعی
۱۱	اطلس نقشه های مخاطرات زمین شناختی
۱۲	ارزیابی توان اکولوژیکی
۱۳	تغییرات اقلیمی (جلد اول - ارزیابی تاثیرات تغییرات اقلیمی)
۱۴	تغییرات اقلیمی (جلد دوم - ارزیابی روند و پیش‌نگری اثرات تغییرات اقلیم در ایران)
۱۵	آینده پیش رو: کلان روندهای حوزه انرژی
۱۶	آینده پیش رو: انقلاب صنعتی چهارم و تحولات فناوری
۱۷	آینده پیش رو: چالش های حکمرانی
۱۸	آینده پیش رو: کلان روند گسترش شهرنشینی و شهرهای آینده
۱۹	آینده پیش رو: کلان روندهای منتخب برای ارزیابی توسعه منطقه ای ایران
۲۰	آینده پیش رو: تولید و اشتغال در افق ۱۴۲۴
۲۱	آینده نگاری موقعیت راهبردی ایران در منطقه و جهان؛ حکمرانی در فضای رقابت جهانی و چشم انداز آن
۲۲	آینده نگاری سرزمین (جلد اول - اهداف بنیادین و چشم انداز)
۲۳	آینده نگاری سرزمین (جلد دوم - سناریونگاری)
۲۴	مروری بر تحولات منطقه بندی فضایی و سیاسی در ایران
۲۵	ارزیابی تغییرات کاربری-پوشش اراضی ایران (۲۰۱۵-۱۹۹۳)
۲۶	محیط زیست و منابع طبیعی
۲۷	مطالعه بخش آب (جلد اول - تحلیل اسناد فرادست)
۲۸	مطالعه بخش آب (جلد دوم - تحلیل وضع موجود)
۲۹	مطالعه بخش آب (جلد سوم - برنامه ریزی و سیاست‌گذاری)
۳۰	اقتصاد کلان
۳۱	صنعت، معدن و بازرگانی (جلد اول - تحلیل اسناد فرادست)
۳۲	صنعت، معدن و بازرگانی (جلد دوم - صنعت و معدن)
۳۳	صنعت، معدن و بازرگانی (جلد سوم - بازرگانی)
۳۴	صنعت، معدن و بازرگانی (جلد چهارم - برنامه ریزی و سیاست‌گذاری)
۳۵	تدوین و تحلیل الگوی داده - ستانده به منظور شناسایی فعالیت های کلیدی وضع موجود استانی
۳۶	مطالعه بخش کشاورزی
۳۷	مطالعه بخش انرژی (جلد اول - تحلیل اسناد فرادست)

مطالعه بخش انرژی (جلد دوم - مطالعه وضع موجود)	۳۸
مطالعه بخش انرژی (جلد سوم - برنامه ریزی و سیاست گذاری)	۳۹
مطالعه بخش حمل و نقل (جلد اول - تحلیل اسناد فرادست)	۴۰
مطالعه بخش حمل و نقل (جلد دوم - مطالعه وضع موجود)	۴۱
مطالعه بخش حمل و نقل (جلد سوم - برنامه ریزی و سیاست گذاری)	۴۲
مطالعه بخش میراث فرهنگی و گردشگری	۴۳
توسعه در ترازوی فرهنگ	۴۴
بخش نظام سکونتگاهی (جلد اول - تحلیل اسناد فرادست)	۴۵
بخش نظام سکونتگاهی (جلد دوم - مطالعه وضع موجود)	۴۶
بخش نظام سکونتگاهی (جلد سوم - توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاه ها)	۴۷
بخش نظام سکونتگاهی (جلد چهارم - برنامه ریزی و سیاست گذاری)	۴۸
مطالعه بخش فناوری اطلاعات و ارتباطات	۴۹
مطالعه بخش بهداشت و درمان	۵۰
مطالعه بخش علم و فناوری	۵۱
سرمایه اجتماعی	۵۲
اطلس نقشه های سند ملی آمایش سرزمین	۵۳
آمایش سرزمین؛ رویکردی در تحقق جهش تولید در ایران	۵۴