

جغرافیا و توسعه شماره ۳۹ تابستان ۱۳۹۴

وصول مقاله: ۱۳۹۱/۱۱/۱۴

تأیید نهایی: ۱۳۹۳/۰۸/۲۶

صفحات: ۱۴۶-۱۲۷

بررسی تحولات و الگوی سلسه مراتب شهری در نظام شهری گیلان

دکتر اسماعیل آقائی زاده^۱، دکتر احمدزنگانه^۲، ابوالفضل زنگانه^۳، الهام امیرحاجلو^۴

چکیده

شهرها با توجه به علت وجودی خود، نقش‌ها و عملکردهای متفاوتی را پذیرا می‌گردند و از این رو، قدرت و نفوذ متفاوتی را از خود بروز می‌دهند. در این بین، تعدادی از شهرها به دلایل مختلفی مورد توجه بیشتری قرار می‌گیرند و با کسب توان بیشتر، زمینه‌ی کاهش اهمیت شهرهای پایین دست خود را فراهم می‌آورند و بدین‌سان پدیده‌ی نخست شهری را به وجود می‌آورند. هدف از این مقاله، بررسی شبکه شهری شهرهای استان گیلان می‌باشد. برای دستیابی به این هدف، از مدل‌های اندازه مرتبه، ضریب تفاوت‌ها و الگوهای نخست شهری جفرسون و دیویدسون استفاده شده است. روش مورد استفاده در این پژوهش توصیفی-تحلیلی و تاریخی-مقایسه‌ای بوده است. نتایج بررسی شبکه‌ی شهری در محدوده‌ی استان گیلان، حاکی از وجود روابط نامطلوب در بین شهرهاست. شهر رشت در استان گیلان، با توجه به نفوذ خود به عنوان مرکز استان، نسبت به شهرهای دیگر استان، توان مضاعفی را کسب نموده است، به نحوی که حتی شهر بندرانزلی نیز به عنوان یکی دیگر از مهمترین شهرهای استان، در ارتباط با این شهر از نفوذ بسیار کمتری برخوردار است. مطالعه‌ی نظام شهری در استان، علاوه بر تأیید وجود ویژگی نخست شهری در این استان، حاکی از شکل‌گیری الگوی ویژه‌ای در سطح شهرهای آن است که می‌توان آن را نظام پلکانی سلسله مراتب شهری نامید. در این نظام، شهرها قابل دسته‌بندی بوده و گروه‌های مختلف شهری، نظام سلسله مراتب همگن‌تری را نسبت به کل نظام شهری به وجود آورده‌اند. بررسی این نظام و ساز و کار عملکرد آن در سطح استان‌های دیگر و همچنین کشور می‌تواند به شناسایی ابعاد جدیدی از نظام سلسله مراتبی شهر بیانجامد. کلیدواژه‌ها: نظام شهری، سلسله مراتب شهری، نخست شهری، نظام پلکانی، گیلان.

1- استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه گیلان (نویسنده مسؤل)

2- استادیار علوم جغرافیایی، دانشگاه خوارزمی

3- دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه خوارزمی

4- دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه خوارزمی

1- استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه گیلان (نویسنده مسؤل)

2- استادیار علوم جغرافیایی، دانشگاه خوارزمی

3- دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه خوارزمی

4- دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه خوارزمی

مقدمه

شهرها در ارتباط با نوع عملکرد خود طیف گسترده‌ای از برتری^۱ را بروز می‌دهند و گسترش سریع آنها از نظر جمعیت و تعداد و تبدیل شدن برخی از آنها به شهرهای بزرگ، از جمله پدیده‌های مهم چند دهه‌ی اخیر در مطالعات شهری به حساب می‌آید، چنانکه "توزیع و به ویژه پویایی اندازه‌ی شهر توجه ویژه‌ای را طی سال‌های اخیر در اقتصاد شهری کسب نموده است." (Bosker et al, 2008: 330).

اندازه شهر زمانی نمودی ویژه به خود می‌گیرد که برخی از شهرها در یک محدوده‌ی معین و با مدیریت واحد، به دلایل مختلف و متفاوت با جذب جمعیت و خدمات از سایر شهرها پیشی گرفته و در اثر برنامه‌ریزی‌های نامطلوب و گاه جهت دار، به برتری‌هایی در مقایسه با سایر شهرها دست می‌یابند، بطوری‌که می‌توان ادعا نمود که "رشد سریع شهرنشینی در دنیا در همه شهرها، بطور متعادل صورت نگرفته است، بلکه عمدتاً در شهرهای بزرگ و پایتخت‌ها بوده است" (نظریان، ۱۳۷۹: ۱۵۱). نظام شهری در ایران نیز طی چند دهه‌ی اخیر از این قاعده مستثنی نبوده است. "اصولاً در ایران و در گذشته شهرستان‌های هر منطقه، هرکدام به صورت یک ناحیه‌ی مستقل عمل می‌کردند. در مرکز شهرستان تنها شهر مرکزی و منطقه‌ی شهری بدون سلسله مراتب جوامع انسانی را در حوزه‌ی نفوذ خود نگه داشته و یک پولاریزاسیون قوی بر فضای پیرامون خود پدید می‌آورد که در ارتباط با هریک از شهرها و حوزه‌ی نفوذ، اهمیت و ارزش آنها تعیین می‌شد" (نظریان، ۱۳۸۸: ۲۱۵). این امر با دخالت دولت در برنامه‌ریزی شهری که بطور رسمی و در مقیاس وسیعی از دوره‌ی پهلوی شروع گردید، تشدید شد و با تزریق درآمدهای حاصل از نفت در شهرها و به ویژه

شهرهای بزرگ و مراکز استان‌ها و ایجاد نظام‌عریض و طولیل‌اداری در این شهرها، خواسته یا ناخواسته زمینه بروز نظام نامطلوب شهری فراهم گردید. "ورود در مقوله‌ی سیستماتیک این شهرها و به ویژه نقش و اهمیت آنها، تحقیق در مقایسه آنها را ایجاب می‌کند که نتیجه‌ی منطقی آن به یک طبقه‌بندی منجر می‌گردد. این طبقه‌بندی می‌تواند بر مبنای نقش آنها با مشخص کردن بعضی از شهرها بر مبنای سطوحی از ویژگی‌های اقتصادی-اجتماعی و خدمات عمومی استوار باشد. از این‌رو یک شبکه‌ی شهری که به تبع شرایط جغرافیایی با نظم فضایی خاصی شکل گرفته است، می‌تواند از نظر کمی (تعداد جمعیت) و یا از نظر کیفی (اهمیت و نقش آنها) طبقه‌بندی شده و در نظمی از یک پایه و ارتفاع در ردیف یا مرتبه‌ای پشت سرهم قرار گیرند و اصطلاحاً به نام سلسله مراتب شهری نامیده شود" (نظریان، ۱۳۷۲: ۱۰۵). "به نظر پیر ژرژ سلسله مراتب شهری لزوماً بیانگر شبکه‌ی شهری نیست، ولی شکل بسیار ساده آن در سلسله‌ی مراتبی از شهرها دیده می‌شود" (فرید، ۱۳۷۵: ۴۸۳). نحوه‌ی شکل‌گیری این سلسله مراتب از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است. در صورتی‌که این سلسله مراتب به صورت مطلوب و با رعایت عدالت شکل گیرد و همه‌ی شهرها در یک مجموعه‌ی شهری از میزان جمعیت و خدماتی که مورد نیازشان است برخوردار باشند، بسیاری از مشکلات اجتماعی و اقتصادی که دامنگیر شهرهاست، از بین رفته و یا حداقل تعدیل خواهد شد و می‌توان به ایجاد یک جامعه‌ی شهری همگن و پویا امیدوار بود.

در مقاله‌ی حاضر قصد بر این است که پدیده‌ی نخست شهری، نه در مقیاس کشور، بلکه در مقیاسی خردتر یعنی استان بررسی شود. برای دستیابی به این هدف، استان گیلان به عنوان یکی از استان‌های شمالی کشور که دارای سابقه‌ی دیرین سکونت است، به عنوان نمونه‌ی مورد مطالعه انتخاب گردیده است.

مبانی نظری

توسعه نامنظم شهری، می‌تواند تغییرات گسترده‌ای را در شرایط محیطی کاربری‌ها ایجاد کرده و اثرات مخربی بر شهرها و محیط اطراف آنها گذارد (قرخلو و دیگران، ۱۳۹۰: ۱۰۰). این امر در کنار رشد بی‌رویه و شتابان کلان‌شهرها و شهرهای میانی، نارسایی سیستم‌های مدیریتی پیشین و عدم تأمین نیازهای پایه ساکنان شهری، به عنوان بخشی از مهمترین مسائل شهرها (ر.ک: فنی و صارمی، ۱۳۹۲: ۳۶)، در ابعاد مختلفی شهرها را متأثر کرده است.

از جمله مواردی که در ارتباط با موارد فوق قابل بررسی است، نظام شهری حاصل از آن است. اصطلاح نظام شهری، در عمومی‌ترین حالت خود، به عنوان شبکه‌ای از مکان‌های شهری به هم وابسته تعریف می‌شود. رخداد هرگونه تغییر مهم در یک شهر، برای شهرهای دیگر در این نظام شهری پیامدهایی در بردارد. این عبارت توسط برایان جی. ال. بری در مقاله‌ای که در اوایل دهه ۱۹۶۰ تحت عنوان "شهرها به عنوان سیستم‌هایی درون سیستم شهرها" نوشته معرفی شده است (Brian J.L. Berry, 1964). دیدگاه‌های جدید در مورد نظام شهری بیش از توجه به سکونتگاه‌های شهری، به نحوه ارتباط بین این سکونتگاهها و تلاش جهت اندازه‌گیری آنها به صورت توأمان معطوف شده است، بطوری که هر شهری در ارتباط با شهرهای دیگر از جریانات تخصصی بهره ببرد، دارای مرکزیت بیشتری است (رهنمایی، منوچهری و ابراهیم‌پور، ۱۳۹۰: ۹). در کوششی بلندپروازانه برای خلاصه کردن انواع جدید تحقیقات انجام شده در یک دهه توسط متخصصین مختلف، بری^۱ عنوان می‌کند که تکنولوژی محاسباتی و منابع داده‌ای جدید، این امکان را برای اولین بار برای شهرشناسان فراهم ساخته است تا بطور واقعی

نظریه‌های علمی متشکل از دو بخش متفاوت را توسعه دهند که عبارتند از:

الف- تعمیم‌های قیاسی ساده حاصل از حقایق قابل مشاهده در مورد جهان؛ ب- سازه‌های منطقی انتزاعی. ده سال پیش، مطالعات شهری هم در شکل تعمیم‌های قیاسی و هم به شکل سازه‌های منطقی انجام شده که اولی به احتمال زیاد توسط جغرافیدانان و دومی توسط اقتصاددانان شهری صورت گرفته است. اهمیت دهه‌ی اخیر بدین دلیل است که این دو بخش در حد میانه علوم منطقه‌ای قرار دارند (Wyly, 2012: 2). به علاوه، نقطه التقاط آنها هنگامی است که روش‌های کمی تحلیل (که توسط پیشرفت‌های سریع در تکنولوژی کامپیوتری تسهیل شده است)، انقلابی تکنیکی را آغاز کرده که خیلی عمیق در بین علوم رسوخ کرده است (Berry, 1964: 147). در دهه‌ی ۱۹۴۰ جورج زیپف (George K. Zipf, 1941) نظم دقیقی را در توزیع شهرها با اندازه‌های متفاوت مشخص کرد. بر این اساس، اگر شهرها بر اساس جمعیت از بزرگترین به کوچکترین طبقه‌بندی شوند، می‌توان گفت که شهر با طبقه (r) جمعیتی برابر با حاصل تقسیم جمعیت بزرگترین شهر بر طبقه r دارد. از طرف دیگر جفرسون معتقد است که شهرهای پرجمعیت نظام شهری، غالباً با هیچ مدلی سازگار نیستند. معمولاً اندازه‌ی شهر اول تا هشتم کشور، بیشتر از مقدار مورد انتظار است (Jefferson, 1993: 48).

برخی از پژوهشگران، نخست شهری را ماکروسفالی تعبیر کرده و برخی دیگر از بزرگی سر نحیف کشورها سخن گفته‌اند (توفیق، ۱۳۷۶: ۲). قانون نخست شهری اشاره به موقعیتی می‌کند که در آن یک شهر به تنهایی تعداد زیاد نامتناسبی از جمعیت یک کشور را در خود جای می‌دهد که در برخی از مواقع، توزیع ابعادی شهر اصلی، محصول نفوذ خارجی روی الگوی سکونت است (رهنمایی و دیگران، ۱۳۹۰: ۱۵).

اسمیت، نخست شهری را تسلط جمعیتی، اقتصادی، اجتماعی و سیاسی شهر بر تمامی شهرهای دیگر داخل یک نظام شهری می‌داند (اسمیت، ۱۳۷۷: ۵۱)، که می‌تواند ناشی از ناکارآمدی نظام برنامه‌ریزی ملی و همچنین مدیریت شهری باشد. در واقع می‌توان، نارسایی مدیریت شهری در پاسخ‌گویی به نیاز شهروندان، که به کاهش عدالت اجتماعی نیز منجر می‌شود (رهنما و نبیچی، ۱۳۹۰: ۶)، را در بروز این پدیده مؤثر دانست. هر چند که صاحب‌نظران در بازشناسی میزان نابرابری‌های منطقه‌ای در کشورهای در حال توسعه، غالباً بحث را به سمت خاصی از نابرابری فضایی می‌کشند که از آن تحت عنوان نخست‌شهری یاد می‌کنند ("پاتر و ایونز، ۱۳۸۴: ۹۴) اما به‌رغم این نظر، "هندرسون" دید کاملاً بدبینانه به نخست شهری ندارد و معتقد است که هر چند نخست شهری در ابتدا افزایش می‌یابد، اما پس از مدتی با رشد سطح درآمد، روند کاهشی را آغاز می‌کند (پوراحمد و دیگران، ۱۳۹۱: ۱۱).

مطالعات انجام شده نشان می‌دهند که اغلب کشورهای در حال توسعه، از روند توسعه‌ی فضایی سکونتگاهها و نحوه‌ی توزیع منطقه‌ای جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی خود ناراضی هستند. به ویژه تمرکز بیش از حد فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و جمعیت، در بزرگترین شهر این کشورها (نخست‌شهرها)، نه تنها باعث جذب بخش عمده‌ای از پتانسیل‌های توسعه‌ای این کشورها به شهرها شده است، بلکه خود این نخست شهرها با مسائل و مشکلات عدیده‌ای مواجه شده‌اند (زبردست، ۱۳۸۶: ۳۰).

روش پژوهش

روش‌های کمی و پوزیتیویستی، در اوایل دهه ۶۵-۱۹۵۵، پیش از روش‌های دیگر، در جغرافیای شهری و جغرافیای اقتصادی به کار گرفته شد. این کار ابتدا از طرف گروه جغرافیای دانشگاه واشنگتن (شمال غرب

آمریکا)، در سیاتل، تحت نظارت و سرپرستی دکتر ویلیام گریسون آغاز گردید (شکویی، ۱۳۷۹: ۵۴). از این‌رو می‌توان ادعا نمود که "روش‌های کمی، بیش از دیگر بخش‌ها و رشته‌ها، مطالعات شهری و جغرافیای شهری را تحت تأثیر قرار داد" (شکویی، ۱۳۷۹: ۵۴). در چنین روش‌هایی از متغیرها و پارامترهای ملموس و قابل اندازه‌گیری سود جست و از آنها برای شناسایی ویژگی‌های موضوع مورد مطالعه استفاده می‌نمایند. در مطالعات شهری نیز چنین پارامترهایی وجود دارد که جمعیت از جمله مهمترین آنها به شمار می‌رود، چنانکه ورث معتقد است که شهرهای بزرگ با اندازه، تراکم و عدم تجانس جمعیت‌هایشان شناخته می‌شوند (Mulligan & Crampton, 2005:364). "آنچه مسلم است اینکه در مسأله توزیع جمعیت شهری در حد مطلوب در یک نظام سلسله مراتبی، مهمتر و منطقی‌تر از حد مطلوب و اندازه بهینه شهر است. مدل‌های کمی در بسیاری از موارد در تبیین نظام اکولوژیک انسانی و در تحلیل روابط و مناسبات گروه‌های انسانی با فضاهای جغرافیایی و حتی برنامه‌ریزی فضایی- مکانی جهت دستیابی به شرایط مطلوب مؤثر می‌افتد. قدر مسلم آنکه هر یک از مدل‌های کمی در ارتباط با نوع تحقیق، سنخ موضوع و پارامترهای مورد نظر دارای مزیت‌ها و تنگناهایی خواهند بود" (حاتمی‌نژاد، ۱۳۷۳: ۶۴-۶۳). در این تحقیق نیز با توجه به در دست بودن اطلاعات جمعیتی شهرهای استان گیلان براساس سرشماری‌های صورت گرفته طی دهه‌های ۹۰-۳۵، سعی گردیده است که تحولات صورت گرفته در سلسله مراتب شهری، با رویکرد کمی و با به کارگیری مدل‌های اندازه - مرتبه، نخست شهری جفرسون، نخست شهری دیویدسن و ضریب تفاوت‌ها، بررسی شود. برای این منظور، ابتدا براساس آمارهای موجود درصد و نوع تغییرات بررسی شد و سپس با استفاده از مدل‌های فوق، نظام شبکه‌ی شهری در استان گیلان با روش توصیفی- تحلیلی مورد

سلسله مراتب شهرهای مورد مطالعه با تقسیم کردن جمعیت نخست شهر آن به جمعیت دومین شهر آن به دست می‌آید. اگر این نسبت معادل ۲ و کمتر از آن باشد معرف الگوی منظم در سلسله مراتب شهری آن منطقه است. اما شاخص‌های بالاتر از عدد ۲ نشان‌دهنده الگوی نخست شهری و عدم تعادل در پراکندگی جمعیت در آن حوزه جغرافیایی است.

الگوی نخست شهری دیویدسن

این الگو توسط دیویدسن ارائه شده است. نحوه محاسبه نسبت یا شاخص "نخست شهری" در میان سلسله مراتب شهرهای مورد مطالعه با تقسیم نمودن جمعیت نخست شهر آن به مجموع جمعیت شهرهای دوم، سوم، چهارم آن منطقه به دست می‌آید. اگر این نسبت معادل ۲ و کمتر از آن باشد معرف الگوی منظم در سلسله مراتب شهری آن منطقه است، اما شاخص‌های بالاتر از عدد ۲ نشان‌دهنده الگوی نخست شهری و عدم تعادل در پراکندگی جمعیت در آن حوزه جغرافیایی است.

مدل ضریب تفاوت‌ها

مقدار این مدل از تقسیم انحراف معیار جمعیت شهرها به میانگین آنها به دست می‌آید. مقدار پاسخ هرچه در طی زمان افزایش یابد نشانگر تمرکزگرایی در منطقه و عدم وجود سلسله مراتب موزون است و بالعکس.

داده‌های پژوهش

جهت مشخص شدن وضعیت سلسله مراتب شهری در استان گیلان، جمعیت شهرهای این استان، طی سرشماری‌های سال‌های ۹۰-۱۳۳۵ مورد بررسی قرار گرفته است (جدول شماره ۱). تعداد شهرهای استان گیلان به مانند اکثر استان‌های کشور، در همه دوره‌های سرشماری دارای روند افزایشی بوده است.

تجزیه و تحلیل قرار گرفت. برای بررسی سیر تکامل نظام شهری نیز از روش تاریخی، چند مقطعی و مقایسه‌ای استفاده شده است.

معرفی مدل‌ها

مدل اندازه-مرتبه^۱

نزدیک به یک قرن است که اوئر باخ (۱۹۱۳) ارتباط اندازه شهرها را با مرتبه یا ردیف آنها مورد بحث قرارداد است. به دنبال این دانشمند موضوع روابط اندازه و مرتبه شهری در سال ۱۹۲۶ توسط لوتکا مورد استفاده قرار گرفت و بالاخره در سال‌های ۱۹۴۱ تا ۱۹۴۹ این نوع بررسی در شهرها، توسط ژرژ کینگسلی زیف بطور کامل فرمول‌بندی و مورد عمل واقع شده است. " به نظر می‌رسد که مشهورترین قانون مقیاس‌گذاری اندازه شهر، قانون زیف بوده که به قانون اندازه مرتبه معروف است و در شکل کلی خود، بیان می‌دارد که اندازه شهر متناسب با رتبه‌ی آن است" (Andersson et al, 2005: 228). این قانون همواره مبین یک رابطه است که اغلب در تجزیه و تحلیل موضوعات گوناگونی نظیر جمعیت شهر، کلمات در متن، مقیاس شرکت‌ها و نظایر آن مشاهده می‌گردد (Konishi & Nishiyama, 2009: 2870).

بر اساس قانون اندازه-مرتبه، سکونتگاه مرتبه‌ی دوم باید نصف رتبه‌ی سکونتگاه اول و سکونتگاه مرتبه‌ی سوم، باید یک سوم رتبه‌ی سکونتگاه مرتبه‌ی اول را دارا باشد و این روند ادامه خواهد داشت (Drennan & Peterson, 2004: 533).

این فرمول‌رامی توان به صورت $P_n = P_1(N)^{-1}$ یا $P_n = P_1 \times \frac{1}{N}$ یا بطور خیلی ساده $P_1 = P_2 \times 2 = P_3 \times 3 = P_4 \times 4 = P_n \times n$ معرفی کرد (نظریان، ۱۳۷۹: ۱۵۸).

الگوی نخست شهری جفرسون

این الگو توسط جفرسون ارائه شده است. نحوه محاسبه نسبت یا شاخص "نخست شهری" در میان

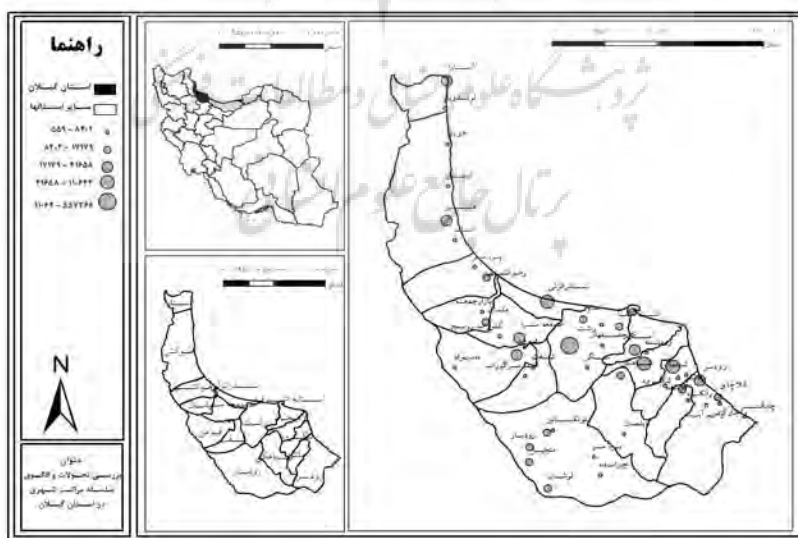
تالش دو عامل مهم در این منطقه محسوب می‌گردند که آب و هوای معتدل به همراه جنگل‌های انبوه و سرسبز با مورفولوژی خاص ناحیه‌ای را پدید آورده است. از نظر جغرافیایی این استان از ناحیه‌ی جلگه‌ای پست، کوهپایه‌ای و کوهستانی تشکیل شده است که ۳۴ درصد از استان جلگه‌ای و کوهستانی و ۵۱ درصد بقیه را کوهستان‌های تالش و البرز تشکیل داده است (طرح جامع استان گیلان، ۱۳۷۵: ۱۹).

این استان از شمال به دریای خزر محدود شده و از سمت شرق با مازندران، از سمت غرب با استان اردبیل، از سمت جنوب با استان قزوین و از سمت جنوب غرب با استان زنجان دارای مرز مشترک می‌باشد. این سرزمین از دیرباز در تماس مستقیم با روسیه و در نتیجه با تمام اروپا بوده است و یکی از دو راه بزرگی که دنیای غرب را به آسیا به ویژه ایران مرتبط می‌ساخته، از گیلان عبور می‌کرده است که از طریق روسیه و بادکوبه عبور کرده و به بندرانزلی می‌رسیده است (فرهنگ مهر، ۱۳۶۹: ۱۱۳).

این افزایش تا سال ۱۳۵۵ روندی نسبتاً متعادل داشته، اما پس از این سال با افت‌وخیزهایی همراه بوده است، چنانکه در دهه ۶۵ به ۱/۵ برابر دهه‌ی ماقبل خود رسیده و پس از آن تا سال ۱۳۷۵ رشد اندکی داشته و در دهه ۸۵-۷۵ بیشترین رشد در تعداد شهرها رخ داده است، بطوری‌که تعداد شهر از ۳۵ به ۴۸ افزایش یافت. در دوره‌ی پنج‌ساله ۹۰-۱۳۸۵ نیز بر تعداد شهرهای استان افزوده شده و تعداد شهرها به ۵۱ شهر رسید. در اینجا، پس از معرفی مختصر استان، تحولات شهرهای آن در دهه‌های مختلف سرشماری بررسی می‌شود.

ناحیه‌ی مورد مطالعه

استان گیلان با مساحتی در حدود ۱۴۸۲۰ کیلومتر مربع، حدود ۰/۹ درصد از مساحت کل کشور را دارا است. این استان در شمال ایران و در جنوب غربی دریای خزر واقع شده است (نقشه شماره ۱). از نظر طبیعی دریای خزر و سلسله جبال البرز و ارتفاعات



شکل ۱: موقعیت محدوده مورد مطالعه

مأخذ: مطالعات میدانی نگارندگان، ۱۳۹۰

سیر تحول سلسله مراتب نظام شهری گیلان

استان گیلان در سال ۱۳۳۵ محدوده‌ی وسیع‌تری را نسبت به وضعیت حاضر شامل می‌شده است، به نحوی که شهرهای زنجان، ابهر، خرمدره و اراک نیز جزو شهرهای ۱۲ گانه استان در این سال بوده‌اند (زنجان‌ی و رحمانی، ۱۳۶۸: ۱۹) که در حال حاضر سه شهر نخست از توابع استان زنجان و شهر چهارم یعنی اراک از توابع استان مرکزی است. از این رو برای ارائه‌ی تصویری صحیح از نظام شهری در استان و امکان مقایسه‌ی تحولات شهرها، این چهار شهر از محاسبات حذف شده و سایر شهرهای این استان که در حال حاضر نیز در محدوده‌ی سیاسی آن قرار دارند و شامل ۸ شهر می‌باشند، مد نظر قرار گرفته‌اند. در بین این شهرها، پرجمعیت و کم‌جمعیت‌ترین آنها به ترتیب شهرهای رشت و هشتپر بوده‌اند. بندرانزلی، لاهیجان، لنگرود و صومعه سرا پس از رشت به ترتیب بیشترین جمعیت را دارا بوده‌اند. در این سال بجز رشت که دارای جمعیتی بیش از ۱۰۰ هزار نفر بوده، شهر بالای ۵۰ هزار نفر در استان وجود نداشته و شهر بندرانزلی به عنوان شهر دوم استان، تنها شهر بالای ۲۵ هزار نفر استان بوده است.

با سپری شدن یک دهه و اضافه شدن ۵ شهر به استان (بدون در نظر گرفتن چهار شهر زنجان، ابهر، خرمدره و اراک)، تعداد شهرهای آن به ۱۳ شهر افزایش یافت. شهر رشت همچنان به عنوان تنها شهر بالای ۵۰ هزار نفر جمعیت استان، رتبه‌ی نخست را به خود اختصاص داده است. شهر صومعه‌سرا که در دهه‌ی قبل در زمره‌ی پنج شهر اول استان بوده به رتبه‌ی نهم تنزل یافته و شهر رودسر که در این دهه به شهرهای استان اضافه شده بود، جایگزین آن گردید. به جز این شهر، مابقی پنج شهر اول استان جایگاه قبلی خود را حفظ نمودند. در این دوره به‌رغم نزدیک شدن شهر بندرانزلی به شهرهای گروه ۵۰ تا ۱۰۰ هزار نفر، همچنان در گروه شهرهای ۲۵ تا ۵۰ هزار نفر باقی

مانده و در عوض شهر لاهیجان با گذشتن از مرز ۲۵ هزار نفر با شهر بندرانزلی هم‌گروه گردید. شهر لنگرود نیز در این دوره، جمعیت‌پذیری خوبی را تجربه نمود. کم‌جمعیت‌ترین شهر استان در این سال شهر رودبار بوده که جزء شهرهای زیر ۵ هزار نفر قرار داشت.

تعداد شهرهای استان بین سال‌های ۴۵ تا ۵۵ به ۱۹ شهر رسید. به مانند دهه پیش، شهر رشت همچنان به عنوان پرجمعیت‌ترین و رودبار نیز کم‌جمعیت‌ترین شهر استان بوده‌اند. با این تفاوت که شهر رشت از مرز ۱۵۰ هزار نفر و جمعیت شهر رودبار از مرز ۵ هزار عبور نمود و برای اولین بار در سطح استان شهر زیر ۵ هزار نفر جمعیت وجود نداشته است. شهر بندرانزلی با افزایش جمعیت خود طی این دهه وارد گروه شهرهای ۵۰ تا ۱۰۰ هزار نفر گردید و شهرهای لاهیجان و لنگرود نیز تنها شهرهای ۲۵ تا ۵۰ هزار نفر جمعیت استان به شمار می‌آمدند. پنجمین شهر استان بازهم در این دوره تغییر کرد و شهر رودسر با تنزل به رتبه نهم، جای خود را به شهر هشتپر داد.

دهه‌ی ۶۵ با افزایش حدود ۶۳ درصدی تعداد شهرها در استان همراه بوده است، به نحوی که تعداد شهرهای استان از ۱۹ شهر در سال ۵۵ با افزایش ۱۲ شهر به ۳۱ شهر رسید. شهر رشت با حفظ رتبه‌ی نخست خود، به جمعیتی بیش از ۲۵۰ هزار نفر دست یافت، شهر بندرانزلی همچنان به عنوان تنها شهر بالای ۵۰ هزار نفر، بدون در نظر گرفتن شهر رشت در استان مطرح بوده و رتبه‌ی دوم خود را حفظ نمود. در عوض رتبه‌ی شهرهای لاهیجان و لنگرود که طی سه دهه‌ی گذشته به ترتیب در رتبه‌ی دوم و سوم قرار داشتند، در این دهه با یکدیگر جابه‌جا شد. مانند دوره‌های گذشته رتبه‌ی پنجم ثابت نمانده و دچار تغییر گردید و شهر هشتپر با تنزل به رتبه‌ی نهم جای خود را به شهر آستانه اشرفیه که در دوره‌های گذشته به ترتیب در رتبه‌های ۸، ۷ و ۸ بوده، داد. شهر رودبار که در دو دوره‌ی پیشین در رتبه‌ی آخر قرار داشت (رتبه ۱۳ در

دهه‌های پیشین در رتبه اول و دوم قرار گرفتند. شهر لاهیجان پس از دو دهه تنزل رتبه، جایگاه سابق خود را به دست آورد و شهر لنگرود به رتبه‌ی چهارم تنزل یافت. رتبه‌ی پنجم باز هم ثابت ماند و شهر هشتمین توانست برای دومین بار این رتبه را کسب نماید. کم‌جمعیت‌ترین شهر استان، شهر ماسوله بود که با توجه به افزایش تعداد شهرها باز هم تنزل یافته و در رتبه ۴۸ قرار گرفت. دو شهر لاهیجان و لنگرود همچنان به عنوان تنها شهرهای ۵۰ تا ۱۰۰ هزار نفر استان بوده و شهرهای آستانه اشرفیه، هشتمین، آستارا، صومعه سرا، آستانه، رودسر و فومن شهرهای ۲۵ تا ۵۰ هزار آن را تشکیل می‌داده‌اند. تعداد شهرهای ۱۰ تا ۲۵ هزار نفر نیز با افزایش ۲ شهر به ۱۲ شهر رسید و همچنین در این دوره تعداد ۱۵ شهر زیر ۵ هزار جمعیت و دو شهر زیر هزار نفر جمعیت وجود داشته است.

در سال ۱۳۹۰ سرشماری از دوره‌ی زمانی ۱۰ ساله به ۵ ساله کاهش یافت. در این دوره‌ی پنج ساله، تعداد ۳ شهر بر شهرهای استان افزوده شد و بدین ترتیب تعداد شهرهای استان، از مرز ۵۰ شهر گذشت و به ۵۱ شهر رسید. با مقایسه جمعیت شهری سال‌های ۸۵ و ۹۰ استان، مشخص می‌شود که در جایگاه ۱۰ شهر نخست استان تغییری ایجاد نشده است. در این دوره نیز همچنان برتری شهر رشت به عنوان شهر نخست استان حفظ شد و پس از آن شهرهای بندرانزلی، لنگرود و لاهیجان، پرجمعیت‌ترین شهرهای استان محسوب می‌شوند. شهر ماسوله، همچنان به عنوان کم‌جمعیت‌ترین شهر استان مطرح بوده و اضافه شدن چند شهر جدید کم‌جمعیت نیز در ارتقای این شهر در سلسله مراتب شهری استان تأثیری نداشته است. در این دوره‌ی شهر بندرانزلی همچنان به عنوان تنها شهر بالای ۱۰۰ هزار نفر جمعیت استان، بدون در نظر گرفتن شهر رشت بوده است که به نظر می‌رسد با افزایش نسبتاً زیاد جمعیت شهر لاهیجان در این دوره،

سال ۴۵ و ۱۹ در سال ۵۵)، به رتبه‌ی ۱۱ ارتقا یافت و شهر ماسوله با رتبه ۳۱ به عنوان کم‌جمعیت‌ترین شهر استان مطرح گردید. شهر بندرانزلی همچنان به عنوان تنها شهر بالای ۵۰ هزار نفر پس از شهر رشت، رتبه‌ی دوم را به خود اختصاص داد. با عبور شهر آستانه اشرفیه از مرز ۲۵ هزار نفر تعداد شهرهای ۲۵ تا ۵۰ هزار نفر استان به سه شهر (لاهیجان، لنگرود و آستانه اشرفیه) رسید. قابل ذکر است که شهرهای فومن، رودسر، آستارا و هشتمین هم در مرز رسیدن به این گروه بوده‌اند.

دهه‌ی ۱۳۷۵ با جمعیت‌پذیری شدید شهر رشت همراه بوده است به نحوی که حدود ۷۰ درصد به جمعیت این شهر افزوده شد و زمینه‌ی ارتقای این شهر را به شهرهای بالای ۵۰۰ هزار نفر مهیا نمود. شهر بندرانزلی با نزدیک شدن به شهرهای ۱۰۰ هزار نفری همچنان در رتبه دوم شهرهای استان قرار داشته و شهرهای لنگرود و لاهیجان جایگاه دهه‌ی پیشین خود را حفظ کردند. اما باز هم شهر پنجم استان تغییر یافته و شهر آستانه به رتبه‌ی هفتم تنزل یافت و شهر رودسر به رتبه‌ی پنجم ارتقا یافت. این شهر به همراه شهرهای هشتمین، آستانه، فومن، آستارا و صومعه‌سرا شهرهای ۲۵ تا ۵۰ هزار نفری استان را تشکیل می‌دادند. در این دهه ۱۰ شهر با جمعیت ۱۰ تا ۲۵ هزار نفر در استان گیلان وجود داشته است. شهر ماسوله مانند دهه‌ی قبل به عنوان آخرین شهر استان بوده که با توجه به افزایش تعداد شهرها از رتبه‌ی ۳۱ به رتبه‌ی ۳۵ تنزل یافت.

دهه‌ی ۱۳۸۵ مانند دهه ۶۵ با یک جهش در تعداد شهرها همراه بوده است. در این دهه، تعداد شهرها با ۱۳ افزایش از ۳۵ شهر به ۴۸ شهر رسید. شهر رشت به عنوان شهر نخست استان از مرز ۵۰۰ هزار نفر جمعیت گذشت و شهر بندرانزلی به جمعیتی بیش از ۱۰۰ هزار نفر دست یافت و این دو شهر به مانند

رتبه	جمعیت مدلی	جمعیت ۱۳۶۵	نام شهر	رتبه	جمعیت مدلی	جمعیت ۱۳۵۵	نام شهر	رتبه	جمعیت مدلی	جمعیت ۱۳۳۵	نام شهر
۲۶	۱۱۱۸۸	۵۸۹۲	واجارگاه	-	-	-	-	-	-	-	-
۲۷	۱۰۷۷۴	۵۳۰۹	سنگر	-	-	-	-	-	-	-	-
۲۸	۱۰۳۸۹	۵۰۳۸	کومله	-	-	-	-	-	-	-	-
۲۹	۱۰۰۳۱	۴۹۹۶	پره سر	-	-	-	-	-	-	-	-
۳۰	۹۶۹۷	۴۴۸۱	شفت	-	-	-	-	-	-	-	-
۳۱	۹۳۸۴	۱۱۳۲	ماسوله	-	-	-	-	-	-	-	-

مأخذ: مطالعات میدانی نگارندگان، ۱۳۹۰

ادامه جدول شماره ۱

رتبه	جمعیت مدلی	جمعیت ۱۳۹۰	نام شهر	رتبه	جمعیت مدلی	جمعیت ۱۳۸۵	نام شهر	رتبه	جمعیت مدلی	جمعیت ۱۳۷۵	نام شهر
۱	۶۳۹۹۵۱	۶۳۹۹۵۱	رشت	۱	۵۵۷۳۶۶	۵۵۷۳۶۶	رشت	۱	۴۱۷۷۴۸	۴۱۷۷۴۸	رشت
۲	۳۱۹۹۷۶	۱۱۶۶۶۴	بندر انزلی	۲	۲۷۸۶۸۳	۱۱۰۶۴۳	بندر انزلی	۲	۲۰۸۸۷۴	۹۸۵۴۴	بندر انزلی
۳	۲۱۳۳۱۷	۹۴۰۵۱	لاهیجان	۳	۱۸۵۷۸۹	۷۲۹۵۰	لاهیجان	۳	۱۳۹۲۴۹	۵۶۶۲۰	لنگرود
۴	۱۵۹۹۸۸	۷۴۴۷۷	لنگرود	۴	۱۳۹۳۴۲	۶۵۶۱۴	لنگرود	۴	۱۰۴۴۳۷	۵۳۱۲۲	لاهیجان
۵	۱۲۷۹۹۰	۵۲۳۴۴	هشتپر (تالش)	۵	۱۱۱۴۷۳	۴۱۶۵۸	هشتپر	۵	۸۳۵۵۰	۳۴۲۰۸	رودسر
۶	۱۰۶۶۵۹	۲۸۴۷۰	آستارا	۶	۹۲۸۹۴	۴۱۰۶۲	آستارا	۶	۶۹۶۲۵	۳۳۶۴۰	هشتپر
۷	۹۱۴۲۲	۴۰۹۷۸	صومعه سرا	۷	۷۹۶۲۴	۳۷۴۳۷	صومعه سرا	۷	۵۹۶۷۸	۳۳۴۵۸	آستانه اشرفیه
۸	۷۹۹۹۴	۴۰۷۲۶	آستانه اشرفیه	۸	۶۹۶۷۱	۳۶۳۶۳	آستانه اشرفیه	۸	۵۲۲۱۹	۳۱۳۴۱	فومن
۹	۷۱۱۰۶	۳۷۵۷۹	رودسر	۹	۶۱۹۳۰	۳۳۹۵۱	رودسر	۹	۴۶۴۱۶	۳۰۶۶۶	آستارا
۱۰	۶۳۹۹۵	۳۰۶۰۸	فومن	۱۰	۵۵۷۳۷	۲۸۰۱۴	فومن	۱۰	۴۱۷۷۵	۲۹۳۹۸	صومعه سرا
۱۱	۵۸۱۷۷	۱۸۱۷۶	سیاهکل	۱۱	۵۰۶۷۰	۱۷۱۷۹	منجیل	۱۱	۳۷۹۷۷	۱۵۷۰۲	ماسال
۱۲	۵۳۳۲۹	۱۷۳۹۶	منجیل	۱۲	۴۶۴۴۷	۱۵۶۵۸	سیاهکل	۱۲	۳۴۸۱۲	۱۴۶۷۹	منجیل
۱۳	۴۹۲۲۷	۱۷۱۰۶	خمام	۱۳	۴۲۸۷۴	۱۵۰۷۹	املش	۱۳	۳۲۱۳۴	۱۴۲۶۰	املش
۱۴	۴۵۷۱۱	۱۵۲۶۷	رضوانشهر	۱۴	۳۹۸۱۲	۱۴۶۰۶	لوشان	۱۴	۲۹۸۳۹	۱۴۱۳۳	کیاشهر
۱۵	۴۲۶۶۳	۱۵۱۹۳	لوشان	۱۵	۳۷۱۵۸	۱۳۷۷۲	کیاشهر	۱۵	۲۷۸۵۰	۱۳۹۲۴	کلاچای
۱۶	۳۹۹۹۷	۱۴۹۱۵	املش	۱۶	۳۴۸۳۵	۱۲۹۰۹	خمام	۱۶	۲۶۱۰۹	۱۳۸۱۶	لوشان
۱۷	۳۷۶۴۴	۱۴۶۸۹	ماسال	۱۷	۳۲۷۸۶	۱۲۴۵۳	رضوانشهر	۱۷	۲۴۵۷۳	۱۳۵۶۲	سیاهکل
۱۸	۳۵۵۵۳	۱۳۷۵۳	کیاشهر	۱۸	۳۰۹۶۵	۱۲۱۱۰	رستم آباد	۱۸	۲۳۲۰۸	۱۱۹۰۳	رودبار
۱۹	۳۳۶۸۲	۱۳۷۴۹	رستم آباد	۱۹	۲۹۳۳۵	۱۱۵۵۸	رودبار	۱۹	۲۱۹۸۷	۱۰۷۸۵	لشت نشاء
۲۰	۳۱۹۹۸	۱۱۹۳۶	کلاچای	۲۰	۲۷۸۶۸	۱۱۳۱۵	کلاچای	۲۰	۲۰۸۸۷	۱۰۶۴۶	چابکسر
۲۱	۳۰۴۷۴	۱۰۹۲۶	رودبار	۲۱	۲۶۵۴۱	۱۱۰۲۱	ماسال	۲۱	۱۹۸۹۳	۹۹۷۷	رستم آباد

رتبه	جمعیت مدلی	جمعیت ۱۳۹۰	نام شهر	رتبه	جمعیت مدلی	جمعیت ۱۳۸۵	نام شهر	رتبه	جمعیت مدلی	جمعیت ۱۳۷۵	نام شهر
۲۲	۲۹۰۸۹	۱۰۶۶۲	لشت نشاء	۲۲	۲۵۳۳۵	۱۰۸۷۶	لشت نشاء	۲۲	۱۸۹۸۹	۸۸۷۵	رضوانشهر
۲۳	۲۷۸۲۴	۱۰۶۱۷	لوندویل	۲۳	۲۴۲۳۳	۸۴۰۲	کوچصفهان	۲۳	۱۸۱۶۳	۸۵۸۵	خمام
۲۴	۲۶۶۶۵	۱۰۱۵۴	سنگر	۲۴	۲۳۲۲۴	۷۹۱۵	چابکسر	۲۴	۱۷۴۰۶	۸۵۱۵	کوچصفهان
۲۵	۲۵۵۹۸	۱۰۰۴۰	اسالم	۲۵	۲۲۲۹۵	۷۸۹۳	پره سر	۲۵	۱۶۷۱۰	۸۱۲۷	رحیم آباد
۲۶	۲۴۶۱۴	۹۴۵۰	کوچصفهان	۲۶	۲۱۴۳۷	۷۴۸۵	خشکبیجار	۲۶	۱۶۰۶۷	۷۰۱۷	پره سر
۲۷	۲۳۷۰۲	۸۷۱۹	رحیم آباد	۲۷	۲۰۶۴۳	۷۰۰۷	رحیم آباد	۲۷	۱۵۴۷۲	۶۹۴۳	سنگر
۲۸	۲۲۸۵۵	۷۶۲۶	پره سر	۲۸	۱۹۹۰۶	۶۸۰۴	مرجقل	۲۸	۱۴۹۲۰	۶۷۵۰	خشکبیجار
۲۹	۲۲۰۶۹	۷۱۳۳	خشکبیجار	۲۹	۱۹۲۲۰	۶۴۰۴	سنگر	۲۹	۱۴۴۰۵	۶۳۴۰	شلمان
۳۰	۲۱۳۳۲	۶۹۹۴	چابکسر	۳۰	۱۸۵۷۹	۶۳۷۲	لوندویل	۳۰	۱۳۹۲۵	۶۲۰۷	واجارگاه
۳۱	۲۰۶۴۴	۶۵۳۳	شفت	۳۱	۱۷۹۸۰	۶۱۶۳	شفت	۳۱	۱۳۴۷۶	۶۱۵۶	مرجقل
۳۲	۱۹۹۹۸	۶۴۷۱	مرجقل	۳۲	۱۷۴۱۸	۵۷۱۳	کومله	۳۲	۱۳۰۵۵	۵۷۱۹	کومله
۳۳	۱۹۳۹۲	۶۰۷۸	کومله	۳۳	۱۶۸۹۰	۵۶۵۵	شلمان	۳۳	۱۲۶۵۹	۵۰۳۷	شفت
۳۴	۱۸۸۲۲	۵۵۲۲	چوبر	۳۴	۱۶۳۹۳	۴۹۹۱	گوراب زرمیخ	۳۴	۱۲۲۸۷	۲۹۱۴	جیرنده
۳۵	۱۸۲۸۴	۵۱۸۴	شلمان	۳۵	۱۵۹۲۵	۳۹۷۴	بازار جمعه	۳۵	۱۱۹۳۶	۶۶۳	ماسوله
۳۶	۱۷۷۷۶	۴۵۸۸	گوراب زرمیخ	۳۶	۱۵۴۸۲	۳۵۹۴	رودبنه	-	-	-	-
۳۷	۱۷۲۹۶	۴۵۲۲	واجارگاه	۳۷	۱۵۰۶۴	۳۳۶۰	اسالم	-	-	-	-
۳۸	۱۶۸۴۱	۴۴۹۴	چاف و چمخاله	۳۸	۱۶۸۹۰	۲۹۷۷	واجارگاه	-	-	-	-
۳۹	۱۶۴۰۹	۴۴۳۹	بازار جمعه	۳۹	۱۶۳۹۳	۲۷۹۲	جیرنده	-	-	-	-
۴۰	۱۵۹۹۹	۴۱۴۹	حویق	۴۰	۱۳۹۳۴	۲۶۱۰	لیسار	-	-	-	-
۴۱	۱۵۶۰۹	۳۶۴۶	رودبنه	۴۱	۱۳۵۹۴	۱۶۷۱	توتکابن	-	-	-	-
۴۲	۱۵۲۳۷	۳۵۵۸	لولمان	۴۲	۱۳۲۷۱	۱۶۵۹	بره سر	-	-	-	-
۴۳	۱۴۸۸۳	۳۲۶۲	لیسار	۴۳	۱۲۹۶۲	۱۵۴۲	اطاقور	-	-	-	-
۴۴	۱۴۵۴۴	۲۵۸۴	جیرنده	۴۴	۱۲۶۶۷	۱۴۸۱	چوبر	-	-	-	-
۴۵	۱۴۲۲۱	۲۳۴۶	احمدسر گوراب	۴۵	۱۲۳۸۶	۱۴۵۵	دیلمان	-	-	-	-
۴۶	۱۳۹۱۲	۲۲۲۴	رانکوه	۴۶	۱۲۱۱۷	۱۲۳۷	حویق	-	-	-	-
۴۷	۱۳۶۱۶	۱۸۰۴	اطاقور	۴۷	۱۱۸۵۹	۹۶۴	رانکوه	-	-	-	-
۴۸	۱۳۳۳۲	۱۶۷۸	توتکابن	۴۸	۱۱۶۱۲	۵۵۹	ماسوله	-	-	-	-
۴۹	۱۳۰۶۰	۱۶۵۶	دیلمان	-	-	-	-	-	-	-	-
۵۰	۱۲۷۹۹	۱۴۱۶	بره سر	-	-	-	-	-	-	-	-
۵۱	۱۲۵۴۸	۵۶۸	ماسوله	-	-	-	-	-	-	-	-

یافته‌های پژوهش

بررسی وضعیت سلسله مراتب شهری در استان گیلان بر اساس مدل‌های کمی:

الگوی نخست شهری جفرسون

اساس این الگو را فرمول شماره ۱ تشکیل می‌دهد و شهرهای استان گیلان بر اساس آن مورد بررسی قرار گرفته است. مقادیر محاسبه شده بر اساس الگوی جفرسون، که در جدول شماره ۲ نشان داده شده است، گویای تمرکز و تسلط تک‌شهری در استان گیلان می‌باشد، اما چنانکه ملاحظه می‌گردد، می‌توان روند نخست شهری را به دو دسته تقسیم نمود. به این ترتیب که در چهار دهه‌ی اول یعنی بین سال‌های ۳۵ تا ۶۵ هرچند به میزان بسیار اندک از میزان تمرکز و تسلط شهر رشت به عنوان شهر نخست کاسته شده است اما از دهه‌ی ۱۳۷۵ بطور بسیار شدیدی بر تمرکزگرایی در سطح استان افزوده شده و ضرایب به دست آمده حاکی از ایجاد شکاف عمیقی در سلسله مراتب شهری استان است.

الگوی نخست شهری دیویدسن

این الگو بر اساس فرمول شماره ۲ محاسبه می‌گردد. نتایج حاصله از این الگو که در جدول شماره ۲ نشان

داده شده است، حاکی از آن است که تا سال ۱۳۶۵ در استان گیلان پدیده‌ی نخست شهری به معنی استیلای کامل شهر رشت وجود نداشته است. اما از سال ۱۳۷۵ قدرت شهر رشت به عنوان شهر نخست استان، افزایش چشم‌گیری داشته و پدیده‌ی نخست شهری به ویژه در سال‌های ۱۳۸۵ امکان بروز یافته است. براساس این مدل، در دوره‌ی پنج‌ساله ۹۰-۱۳۸۵، میزان نخست شهری ثابت مانده و افزایش یا کاهش نداشته است.

مدل ضریب تفاوت‌ها

این الگو بر اساس فرمول شماره ۳ محاسبه می‌گردد. چنانچه پیشتر نیز در معرفی مدل ضریب تفاوت‌ها گفته شد، این مدل شاخصی برای تمرکز یا عدم تمرکز نیست و نمی‌توان براساس آن مانند دو الگوی پیشین حکم بر نخست شهری داد، بلکه با بررسی جمعیت منطقه طی چند دوره‌ی زمانی می‌توان ادعا نمود که در یک منطقه تمرکزگرایی حاکم است یا نه. چنانکه در جدول شماره ۳ نشان داده شده است، در منطقه‌ی گیلان در تمام دوره‌ها، همواره میل زیادی به تمرکزگرایی ملاحظه می‌شود و این روند طی دو دهه‌ی اخیر شدت بیشتری یافته است.

جدول ۲: ضرایب محاسبه شده الگوهای مختلف طی سرشماری‌های سال‌های ۹۰-۱۳۳۵

سال	۱۳۳۵	۱۳۴۵	۱۳۵۵	۱۳۶۵	۱۳۷۵	۱۳۸۵	۱۳۹۰
جفرسون	۳/۴۹	۳/۴۴	۳/۴۱	۳/۳۴	۴/۲۴	۵/۰۴	۵/۵
دیویدسن	۱/۶۶	۱/۶۳	۱/۶۳	۱/۶۵	۲/۰۱	۲/۲۴	۲/۲۴
ضریب تفاوت‌ها	۱/۳	۱/۵۵	۱/۶۷	۲/۰۳	۲/۳۱	۲/۹۸	۳/۰۹

مأخذ: مطالعات میدانی نگارندگان، ۱۳۹۰

مدل اندازه - مرتبه

بررسی جمعیت شهرها نشان می‌دهد که شهر رشت در طول سرشماری‌های مختلف همواره در صدر همه شهرهای استان قرار داشته است که با توجه به

دارا بودن نقش مرکز استان امری عادی محسوب می‌گردد، اما چگونگی این صدرنشینی و فاصله‌ای که این شهر با سایر شهرها داشته است، موضوع اصلی بحث را شکل می‌دهد. چرا که این شهر با زهکشی

بندرانزلی، لاهیجان و لنگرود نیز با شدت بیشتری دیده می‌شود، بطوری که این درصد در بندرانزلی ۳۶ درصد و در شهرهای لاهیجان و لنگرود، در این دوره، ترتیب برابر با ۴۴ و ۴۷ درصد بوده است. این امر رابطه‌ی چندانی با بزرگی و کوچکی شهرها نداشته و شهرهایی مثل املش، آستارا، لوشان، هشتپر و غیره نیز از درصدهایی این چنین برخوردار بوده‌اند. حتی شهر صومعه‌سرا در سال ۱۳۶۵ دارای ۷۴ درصد از کل جمعیت مدلی بوده است. جهت مشخص‌تر شدن موضوع، جدول شماره‌ی ۴ تهیه شده که در آن، درصد جمعیت شهرها نسبت به جمعیت شهر اول یعنی رشت مورد بررسی قرار گرفته است. بررسی اعداد بطور کاملاً روشنی فاصله شهرها تا شهر اول را به خوبی نمایان می‌کند. چنانکه شهر بندرانزلی در طول دوره‌های مختلف سرشماری حداکثر حدود ۳۰ درصد از جمعیت شهر اصلی را دارا بوده و سایر شهرها نیز در همین ارتباط وضعیت به مراتب بدتری را تجربه کرده‌اند. شهر لاهیجان حداکثر ۱۸ درصد و شهر لنگرود نیز بیش از ۱۶ درصد از جمعیت شهرنخست را دارا نبوده‌اند و یا به عبارت بهتر، توانایی جذب جمعیتی بیش از این را نداشته‌اند.

سایر شهرها و با جذب خدمات بیشتر، جمعیت بیشتری را به خود جذب نموده و روزه روز بر وسعت خود می‌افزاید. در جدول شماره ۱، اعداد واقعی مربوط به جمعیت شهرهای مختلف استان ارائه گردیده است. در کنار این اعداد، عدد جمعیتی که شهر می‌بایست بر اساس قانون اندازه- مرتبه می‌داشت، تحت عنوان جمعیت مدلی نیز آورده شده و رتبه‌ی شهرها نیز در این جدول گنجانده شده است. وجود شهر رشت در صدر جدول و سه شهر بندرانزلی، لاهیجان و لنگرود در رتبه‌های پس از آن طی سال‌های ۱۳۳۵ تا ۱۳۹۰، حکایت از وجود چهار شهر اصلی در استان دارد. توان جمعیت‌پذیری این چهار شهر حدود ۵۰ سال و اندی محدود بوده و در مقابل شهر رشت، کم‌فروغ گردیده‌اند. برای نشان دادن این موضوع جدول شماره‌ی ۳ تهیه شده و جمعیت شهرها نسبت به جمعیت مورد انتظار مدل اندازه - مرتبه مقایسه گردیده است. چنانکه ملاحظه می‌شود، بالاترین میزان در این جدول در سال ۱۳۹۰ متعلق به شهر آستانه است که حدود ۵۱ درصد از جمعیت مدلی را دارا بوده که به این معنی است که این شهر حدود ۴۹ درصد کمتر از آنچه می‌بایست در ارتباط با شهر اول جمعیت می‌داشت، دارا بوده است. این امر در مورد سه شهر مهم استان یعنی

جدول ۳: درصد جمعیت شهرها نسبت به جمعیت مدلی در استان طی سال‌های ۹۰-۱۳۳۵

نام شهر	سال	۱۳۳۵	۱۳۴۵	۱۳۵۵	۱۳۶۵	۱۳۷۵	۱۳۸۵	۱۳۹۰
احمد نیکوآباد	۱	-	-	-	-	-	-	-
اسلام	۲	-	-	-	-	-	-	-
اطالوز	۳	-	-	-	-	-	-	-
املی	۴	-	-	-	-	-	-	-
آستارا	۵	-	-	-	-	-	-	-
آستانه	۶	-	-	-	-	-	-	-
بازرجمه	۷	-	-	-	-	-	-	-
بانه	۸	-	-	-	-	-	-	-
بندرانزلی	۹	۵۸	۵۷	۵۷	۵۷	۵۷	۵۷	۵۷
بندر گناباد	۱۰	-	-	-	-	-	-	-
بیرجند	۱۱	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۱۲	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده و جویگاه	۱۳	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۱۴	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۱۵	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۱۶	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۱۷	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۱۸	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۱۹	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۲۰	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۲۱	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۲۲	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۲۳	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۲۴	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۲۵	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۲۶	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۲۷	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۲۸	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۲۹	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۳۰	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۳۱	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۳۲	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۳۳	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۳۴	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۳۵	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۳۶	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۳۷	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۳۸	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۳۹	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۴۰	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۴۱	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۴۲	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۴۳	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۴۴	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۴۵	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۴۶	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۴۷	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۴۸	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۴۹	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۵۰	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۵۱	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۵۲	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۵۳	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۵۴	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۵۵	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۵۶	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۵۷	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۵۸	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۵۹	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۶۰	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۶۱	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۶۲	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۶۳	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۶۴	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۶۵	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۶۶	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۶۷	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۶۸	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۶۹	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۷۰	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۷۱	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۷۲	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۷۳	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۷۴	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۷۵	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۷۶	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۷۷	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۷۸	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۷۹	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۸۰	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۸۱	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۸۲	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۸۳	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۸۴	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۸۵	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۸۶	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۸۷	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۸۸	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۸۹	-	-	-	-	-	-	-
چابک‌ده	۹۰	-	-	-	-	-	-	-

مأخذ: مطالعات میدانی نگارندگان، ۱۳۹۰

جدول ۴: درصد جمعیت شهرها نسبت به شهر اول در استان طی سال‌های ۹۰-۱۳۳۵

نام شهر	سال	۱۳۳۵	۱۳۴۵	۱۳۵۵	۱۳۶۵	۱۳۷۵	۱۳۸۵	۱۳۹۰
اهواز	۱	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۲	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصمیر	۳	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۴	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۵	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۶	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۷	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۸	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۹	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۱۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۱۱	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۱۲	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۱۳	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۱۴	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۱۵	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۱۶	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۱۷	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۱۸	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۱۹	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۲۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۲۱	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۲۲	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۲۳	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۲۴	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۲۵	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۲۶	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۲۷	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۲۸	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۲۹	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۳۱	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۳۲	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۳۳	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۳۴	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۳۵	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۳۶	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۳۷	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۳۸	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۳۹	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۴۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۴۱	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۴۲	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۴۳	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۴۴	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۴۵	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۴۶	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۴۷	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۴۸	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۴۹	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۵۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۵۱	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۵۲	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۵۳	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۵۴	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۵۵	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۵۶	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۵۷	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۵۸	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۵۹	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۶۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۶۱	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۶۲	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۶۳	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۶۴	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۶۵	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۶۶	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۶۷	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۶۸	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۶۹	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۷۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۷۱	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۷۲	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۷۳	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۷۴	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۷۵	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۷۶	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۷۷	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۷۸	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۷۹	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۸۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۸۱	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۸۲	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۸۳	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۸۴	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۸۵	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۸۶	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۸۷	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۸۸	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۸۹	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰
اصفهان	۹۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰	۳۰

مأخذ: مطالعات میدانی نگارندگان، ۱۳۹۰

بررسی یافته‌ها

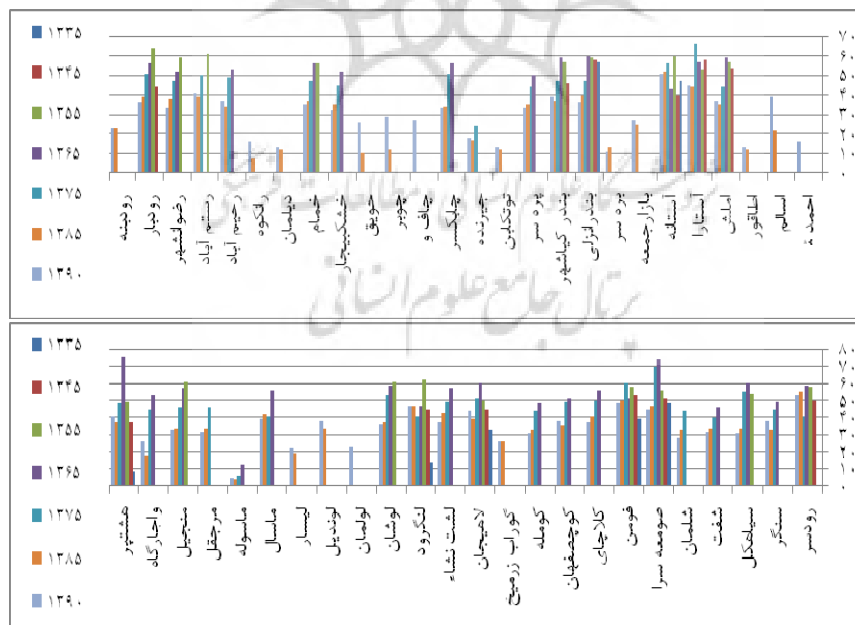
الف- یافته‌های حاصل از مدل‌ها

مطلوب را طی این سال‌ها تجربه کند. حداکثر تطابق این شهر با جمعیت مدلی در سال ۱۳۶۵ دیده می‌شود که توانسته است ۶۰ درصد از جمعیت مدلی را کسب نماید. این مهم در مورد شهر لاهیجان؛ دیگر شهر پراهمیت استان نیز صادق است. این درحالی است که بر اساس یک تحقیق انجام شده در سطح استان گیلان، از دو شهر فوق در کنار شهر رشت، در اولویت‌بندی مکانی سرمایه‌گذاری به عنوان مراکز شهری درجه یک تجهیز شده دارای عملکرد فرامنطقه‌ای یاد شده است (سرگزی، محمدی و شهبازی، ۱۳۹۲: ۸۲). همچنین شهری مثل ماسوله حداکثر ۱۲ درصد از جمعیت مدلی را به دست آورده است. در جدول شماره ۴ نیز این مطلب بطور کاملاً بارزی نمایان است. در این جدول که درصد جمعیت شهرها نسبت به شهر اول بررسی شده است، شهرهایی مانند بندرانزلی، لاهیجان و لنگرود، درصد بسیار پایینی نسبت به شهر اول یعنی رشت داشته‌اند. بررسی داده‌های آماری و استخراج جداول ۲، ۳ و ۴، مؤید وجود الگویی تقریباً یکسان در بین شهرهای استان گیلان در ارتباط با شهر نخست یعنی رشت می‌باشد. به این ترتیب که درصد جمعیت شهرهای واقع در سلسله مراتب شهری بعد از شهر نخست، طی چهار دوره‌ی اول یعنی ۳۵، ۴۵، ۵۵ و ۶۵

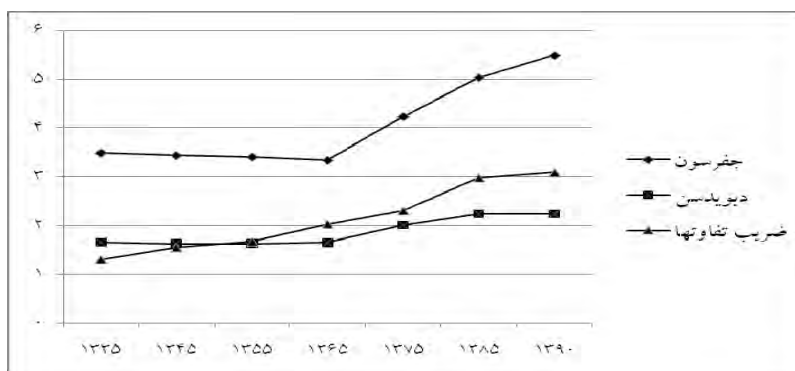
بررسی داده‌های جمعیتی استان گیلان با استفاده از مدل‌های مختلف و در رابطه با الگوهای کمی مورد مطالعه، نشان‌دهنده‌ی وجود و تشدید پدیده نخست شهری به ویژه در سه دهه‌ی اخیر در استان می‌باشد. وجود شهر رشت در صدر شهرهای استان در تمام دوره‌های سرشماری امری لایتنیغیر بوده که با توجه به مرکزیت این شهر امری تقریباً طبیعی است، زیرا در هر حال، داشتن مرکزیت استان معمولاً وجود چنین رتبه‌ای را ایجاد می‌نماید. نکته حائز اهمیت در این زمینه وجود رابطه‌ای نابرابر میان شهرهای استان با شهر نخست آن است. جداول ۲، ۳ و ۴ که بر اساس مدل‌های کمی مختلف تهیه شده‌اند، به روشنی این رابطه را نشان می‌دهند. حضور شهر رشت در رتبه نخست و فاصله زیاد آن حتی از شهر مهم پس از خود، حکایت از نوعی پولاریزاسیون قوی به نفع این شهر دارد. شهر بندرانزلی به عنوان دومین قطب و هسته جمعیتی استان و تنها شهری که پس از رشت در تمامی دوره‌های سرشماری رتبه خود را در رتبه دوم حفظ نموده نیز با شهر رشت فاصله زیادی دارد و به رغم پتانسیل‌های فراوان خود، نتوانسته است روندی

مانده است. در هر حال وجود روند کاهشی در دهه‌ی اخیر در شهرهای استان پدیده‌ای فراگیر می‌باشد. در این بین، تنها شهرهای لنگرود، رودسر و ماسال با این روند، مغایرت‌های اندکی داشته‌اند. این الگو در جدول شماره‌ی ۳ نیز قابل مشاهده است. برای عینی‌تر شدن این روند، شکل شماره‌ی ۱ برای مدل اندازه مرتبه و شکل شماره‌ی ۲ برای مدل‌های جفرسون، دیویدسن و ضریب تفاوت‌ها تهیه گردیده است که به روشنی گویای این حقیقت است. جهت بررسی نمایان‌تر وضعیت سلسله مراتب شهری استان بر اساس روش رتبه- اندازه، جمعیت واقعی و جمعیت مدلی (رتبه- اندازه) دوره‌های مختلف در شکل‌های جداگانه (شکل شماره‌ی ۳) نشان داده شده است. این نمودارها بر اساس جدول شماره‌ی ۱ تهیه گردیده‌اند.

با شدت وضعف‌هایی متفاوت، روندی افزایشی داشته است و پس از آن در سه دهه‌ی اخیر مجدداً کاهش یافته و حتی در برخی موارد به کمتر از درصد آن نسبت به سال ۱۳۳۵ می‌رسند. به تعبیر دیگر سلسله مراتب شهری در این استان که تا دهه‌ی ۱۳۶۵ به صورت هرچند محدود در حال بهبود بوده و شهرها سعی در رسیدن به وضعیت مطلوب داشته‌اند، از دهه‌ی ۷۵ این روند برهم خورده و به صورت معکوس روندی نزولی ایجاد گردیده است. به عنوان مثال درصد جمعیت شهر بندرانزلی طی چهار دوره‌ی اول نسبت به جمعیت مدلی به ترتیب ۵۷، ۵۸، ۵۹ و ۶۰ بوده، ولی طی سه دهه‌ی اخیر با روندی نزولی به ترتیب به ۴۷، ۴۰ و ۳۶ درصد کاهش یافته است. در شهر لنگرود دیگر شهر مهم استان روند افزایش تا سال ۵۵ بوده و از آن پس تا سال ۷۵ روند کاهشی را طی نموده و در دهه‌ی ۸۵ اندکی بهبود یافته و تا سال ۱۳۹۰، ثابت



شکل ۲: درصد جمعیت شهرها نسبت به شهر اول در استان طی سال‌های ۹۰-۱۳۳۵
 مأخذ: مطالعات میدانی نگارندگان، ۱۳۹۰



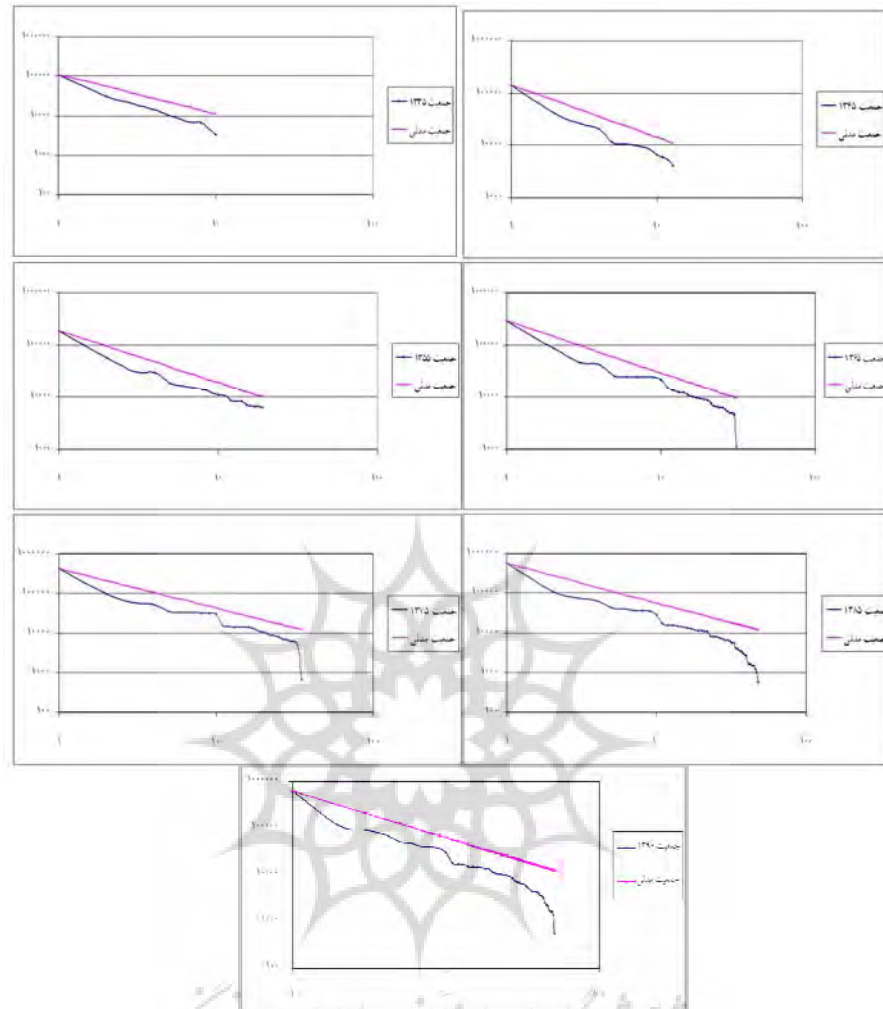
شکل ۳: میزان نخست شهری در استان گیلان طی سال‌های ۹۰-۱۳۳۵

مأخذ: مطالعات میدانی نگارندگان، ۱۳۹۰

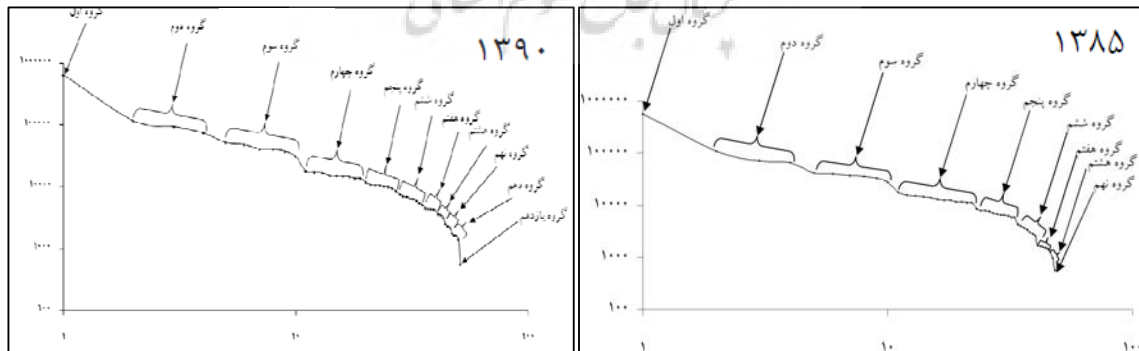
مشاهده است. با ملاحظه نمودار لگاریتمی می‌توان در منحنی جمعیت دوره‌های اخیر نقاط گسستی را ملاحظه کرد. چنانکه در شکل شماره ۵ که متعلق به سال‌های ۸۵ و ۹۰ است دقت شود، بین هر چند شهر یک شکاف ایجاد شده است. نحوه‌ی قرارگیری شهرها در بین هر شکاف تقریباً منظم می‌باشد. با ملاک قراردادن این گسست‌ها می‌توان ۹ دسته از شهرها را در بین ۴۸ شهر موجود در سال ۱۳۸۵ و ۱۱ دسته شهر در بین ۵۱ شهر در سطح استان گیلان در سال ۱۳۹۰ ملاحظه کرد. شهر رشت به دلیل فاصله‌ی بسیار زیاد با سایر شهرها خود تشکیل یک گروه را داده است. پس از این شهر، سه شهر مهم استان یعنی بندرانزلی، لاهیجان و لنگرود که در طول دوره‌های مختلف توانسته جایگاه خود را حفظ نمایند قرار دارند. مابقی شهرها نیز به همین شکل در گروه‌هایی قرار دارند. شهر ماسوله که چند دهه‌ی اخیر در رتبه‌ی آخر قرار داشته، به دلیل فاصله‌ی زیاد خود از سایر شهرها مانند شهر رشت به تنهایی یک گروه به حساب آمده است. قابل ذکر است که فهرست کامل شهرها در گروه‌های مختلف در جدول شماره ۵ ارائه گردیده است.

در این نمودارها جمعیت مدلی به عنوان منحنی معیار و جمعیت واقعی سرشماری‌های مختلف بطور توأمان نشان داده شده است. همانطور که در نمودارها مشخص است بین منحنی نرمال و منحنی واقعی تفاوت زیادی قابل مشاهده است. چنانکه پیشتر نیز توضیح داده شد وضعیت سلسله مراتبی استان تا دهه‌ی ۶۵ اندکی رو به بهبود بوده که این روند در نمودارهای ارائه شده نمایان است. اما از سال ۷۵ مجدداً شهرها از منحنی نرمال فاصله گرفته‌اند که به ویژه این مورد در سال ۱۳۸۵ و ۱۳۹۰ بطور ملموس‌تری قابل مشاهده است. استیلای روزافزون شهر رشت در شبکه شهری استان گیلان و بریده شدن آن از شهرهای مهمی چون بندرانزلی، لاهیجان و لنگرود نمایانگر وجود شبکه‌ی شهری نامطلوبی در این استان است.

ب- تحلیل شبکه شهری استان (سلسله مراتب پلکانی)
بررسی نظام شهری در گیلان، ایجاد دسته‌بندی خاصی از سلسله مراتب شهرهای استان را امکان‌پذیر می‌سازد که می‌توان از آن با عنوان سلسله مراتب پلکانی شهرها یاد کرد. این سلسله مراتب پلکانی از دهه‌ی ۱۳۶۵ در رده‌ی بالا شروع شده و تا سال ۱۳۹۰ در تمامی شهرها، حتی شهرهای کوچک اندامی که جدیداً به شبکه‌ی شهری استان افزوده شده‌اند، قابل



شکل ۴: نمودارهای لگاریتمی سلسله مراتب شهری استان گیلان طی سال‌های ۹۰-۳۵
 مأخذ: مطالعات میدانی نگارندگان، ۱۳۹۰



شکل ۵: گروه‌بندی سلسله مراتب شهری استان گیلان بر اساس جمعیت سال ۱۳۸۵ و ۱۳۹۰
 مأخذ: مطالعات میدانی نگارندگان، ۱۳۹۰

جدول ۵: دسته‌بندی شهرهای استان گیلان بر اساس شکل ۵

سال ۱۳۹۰		سال ۱۳۸۵	
نام شهر	گروه	نام شهر	گروه
رشت	اول	رشت	اول
بندرانزلی، لاهیجان، لنگرود	دوم	بندرانزلی، لاهیجان، لنگرود	دوم
هشتپر، آستارا، صومعه سرا، آستانه اشرفیه، رودسر، فومن	سوم	هشتپر، آستارا، صومعه سرا، آستانه اشرفیه، رودسر، فومن	سوم
سیاهکل، منجیل، خمام، رضوانشهر، لوشان، املش، ماسال، بندرکياشهر، رستم آباد	چهارم	منجیل، سیاهکل، املش، لوشان، بندرکياشهر، خمام، رضوانشهر، رستم آباد، رودبار، کلاچای، ماسال، لشت نشاء	چهارم
کلاچای، رودبار، لشت نشاء، لوندویل، سنگر، اسالم، کوچصفهان، رحیم آباد	پنجم	کوچصفهان، چابکسر، پره سر، خشکبیجار، رحیم آباد، مرجقل، سنگر، لوندویل، شفت، کومله، شلمان	پنجم
پره سر، خشکبیجار، چابکسر، شفت، مرجقل، کومله، چوبر، شلمان	ششم	گوراب زرمیخ، بازارجمعه (شاندرمن)، رودبنه، اسالم، واجارگاه، جیرنده، لیسار	ششم
گوراب زرمیخ، واجارگاه، چاف و چمخاله، بازار جمعه، حویق	هفتم	توتکابن، بره سر، اطاقور، چوبر، دیلمان	هفتم
رودبنه، لولمان، لیسار	هشتم	حویق، رانکوه	هشتم
جیرنده، احمد سرگوراب، رانکوه	نهم	ماسوله	نهم
اطاقور، توتکابن، دیلمان، بره سر	دهم	-	-
ماسوله	یازدهم	-	-

مأخذ: مطالعات میدانی نگارندگان، ۱۳۹۰

شهرهای دوم و سوم و سایر شهرها قرار گرفته و شهرهای کوچکتر در مقابل این شهر به هیچ وجه یارای پرتوافشانی ندارند. شهرهای نخستین استان، همواره از یک ثبات نسبی برخوردار بوده‌اند و جز در موارد اندکی، جابجایی‌های شدید رخ نداده است. ولی این امر در مورد سایر شهرهای استان چندان صدق نکرده و الگوی ثابتی نیز دیده نمی‌شود، چنانکه برخی از شهرها رشد سریعی را تجربه کرده‌اند و برخی دیگر از شهرها نیز رشد تدریجی داشته و به مراتب بالاتری ارتقا یافته‌اند. علاوه بر این، برخی از شهرها نیز همواره به نفع سایر شهرها کنار رفته و جایگاه خود را به دیگر شهرها واگذار نموده‌اند. برخی دیگر از شهرها هم روند نوسانی داشته و در دهه‌های مختلف مراتب پایین و بالا را تجربه کرده‌اند. بنابراین شهرهای استان در حالت‌های مختلف ثبات، ارتقا، نزولی و نوسانی قابل مشاهده‌اند. در مجموع ویژگی‌های این شبکه شهری را بطور خلاصه در موارد ذیل می‌توان خلاصه نمود:

در مجموع ویژگی‌های اصلی این گروه‌بندی به شرح ذیل است:

- ۱- گروه اول و آخر به دلیل فاصله زیاد با سایر شهرها تنها یک عضو دارند
- ۲- شیب بین گروهها رتبه‌های بالا ملایم‌تر بوده و با نزدیک شدن به رتبه‌های پایین‌تر شدیدتر می‌شود، تا جایی در آخرین گروه شیب تقریباً قائمی ایجاد می‌گردد.
- ۳- در این گروه‌بندی تا گروه چهارم بر تعداد شهرها افزوده شده و از فاصله بین آنها کاسته می‌گردد و از گروه پنجم تا هشتم از تراکم تعداد شهرها و فاصله بین آنها همچنان کم می‌شود.

نتیجه

از آنچه آمد، می‌توان نتیجه گرفت که وجود پدیده‌ی نخست شهری در استان غیرقابل انکار است و طی سه دهه‌ی اخیر تقویت نیز شده است. در استان گیلان شهر رشت در مقام نخست با فاصله نسبتاً زیادی با

از حد نظام شهری در این استان دانست. واقعیت این است که وجود پدیده نخست شهری در سطح استان امری غیر قابل انکار است ولی به نظر می‌رسد که با توجه به حضور شهرهای با پتانسیل‌های بالایی چون بندرانزلی و لاهیجان به ترتیب با جاذبه‌های بندری در غرب و کشاورزی و گردشگری در شرق، شکل‌گیری نظام شهری مطلوب در استان گیلان، چندان انتزاعی و بعید نخواهد بود.

منابع

- اسمیت، دیوید (۱۳۷۷). شهرهای جهان سومی، ترجمه فیروز جمالی. تهران. نشر توسعه.
- توفیق، فیروز (۱۳۷۶). شبکه شهرها و خدمات، جلد اول، مبانی نظری و ادبیات موجود، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری. تهران
- پوراحمد، احمد؛ علی مهدی؛ معصومه مهدیان (۱۳۹۱). بررسی و تحلیل وضعیت نخست شهری در استان مازندران طی دوره ۱۳۸۸-۱۳۳۵، فصلنامه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری چشم‌انداز زاگرس. سال چهارم. شماره ۱۳. تهران. صفحات ۲۴-۷.
- حاتمی‌نژاد، حسین (۱۳۷۳). ارزیابی مدل‌های کمی در شبکه‌ی شهری استان خراسان، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی. شماره ۳۳. تهران. صفحات ۹۰-۶۳.
- پاتر، رابرت؛ سلی ایونز (۱۳۸۴). شهر در جهان در حال توسعه، مترجم کیومرث ایراندوست، میترا احمدی و مهدی دهقان‌منشادی. تهران. سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور.
- رهنما، محمدرحیم؛ جواد ذبیحی (۱۳۹۰). تحلیل توزیع تسهیلات عمومی شهری در راستای عدالت فضایی با مدل یکپارچه دسترسی در مشهد، فصلنامه جغرافیا و توسعه. شماره ۲۳. زاهدان. صفحات ۲۶-۵.
- رهنمایی، محمدتقی؛ ایوب منوچهری؛ ابراهیم احدپور (۱۳۹۰). سیر تحولات نخست شهری و نظام شهری منطقه آذربایجان (۱۳۳۵-۱۳۸۵)، فصلنامه آمایش سرزمین. سال سوم. شماره پنجم. تهران. صفحات ۲۳-۵.

۱- تمایل به هماهنگی با مدل در رده‌های پایین سلسله مراتب شهری استان وجود داشته و شهرها در نظم خاصی پشت سر یکدیگر واقع شده‌اند.

۲- با توجه به تبدیل برخی گره‌های روستایی به شهر، بهبود اندکی در سلسله مراتب شهری طی چند دهه‌ی اول قابل ملاحظه بوده است.

۳- درصد جمعیت شهرهای واقع در سلسله مراتب شهری بعد از شهر نخست، طی چهار دوره‌ی اول روندی افزایشی داشته و پس از آن در سه دوره‌ی اخیر مجدداً کاهش یافته است.

۴- توان شهر رشت طی دو دهه‌ی اخیر نسبت به سایر شهرهای استان افزایش قابل توجهی داشته، به نحوی که تبدیل شدن برخی روستاها به شهر نتوانسته است به عنوان کانون جذب جمعیت در مقابل رشت نقش با اهمیتی داشته باشد.

۵- شهرهای استان طی دوره‌های مختلف نمایانگر حالات مختلفی در زمینه‌ی تغییر رتبه بوده‌اند که می‌توان در گروه‌های مختلف ثبات، ارتقا، نزولی و نوسانی دسته‌بندی نمود.

۶- شهر بندر انزلی به عنوان شهر دوم استان توانایی چندان در نقش‌آفرینی در سطح استان در مقایسه با شهر رشت نداشته و در مقابل سایر شهرها نیز از قدرت بالایی برخوردار نیست.

۷- طی چند دهه‌ی اخیر سلسله مراتب شهری استان از حالت خطی به حالت پلکانی تمایل یافته و می‌توان شهرها را گروه‌بندی کرد.

شکل‌گیری منحنی پلکانی در مقابل منحنی خطی مدل در چند دوره‌ی اخیر مشهود و در دو دهه‌ی اخیر به شکل نمایان‌تری قابل رویت است که می‌توان با در نظر گرفتن آن گروه‌بندی ویژه‌ای از شهرهای استان ارائه نمود. هر چند که وجود این گروه‌بندی نشان از ساختار ناهمگون شبکه‌ی شهری گیلان دارد، اما در عین حال می‌توان آن را حاکی از عدم گسیختگی بیش

- رهنمایی، محمدتقی، رحمتا... فرهودی؛ محمدحسن ضیاءتوانا؛ غلامعلی خمر (۱۳۹۰). تحلیل وضعیت نخست شهری در سطوح استانی (سیستان و بلوچستان) و ناحیه ای (زابل)، فصلنامه جغرافیا. دوره جدید. سال نهم. شماره ۲۸. تهران، صفحات ۱۱۰-۸۱.
- زبردست، اسفندیار (۱۳۸۶). بررسی تحولات نخست شهری در ایران، نشریه هنرهای زیبا. شماره ۲۹. تهران. صفحات ۳۸-۲۹.
- زنجانی، حبیب...؛ فریدون رحمانی (۱۳۶۸). راهنمای جمعیت شهرهای ایران از ۷۰-۱۳۳۵، چاپ اول. مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهرسازی. تهران.
- سرگزی، زینب؛ جمال محمدی؛ امیرحمزه شهبازی (۱۳۹۲). تبیین راهبردهای آمایشی در مناطق کشاورزی قدیمی بر اساس رویکرد سیستمی هیلپورست، مورد: منطقه گیلان. فصلنامه جغرافیا و توسعه. شماره ۳۳. زاهدان. صفحات ۸۴-۷۱.
- شکویی، حسین (۱۳۷۹). دیدگاههای نو در جغرافیای شهری، جلد اول. چاپ چهارم. تهران. انتشارات سمت.
- طرح جامع توسعه استان گیلان (۱۳۷۵). مرحله یکم- شناخت و تحلیل وضع موجود.
- فرهنگ مهر، محمد (۱۳۶۹). بررسی جمعیت استان گیلان، پازنگ. تهران.
- فرید، یدا... (۱۳۷۵). جغرافیا و شهرشناسی، چاپ چهارم. تبریز. دانشگاه تبریز.
- فنی، زهره؛ فرید صارمی (۱۳۹۲). رویکرد توسعه پایدار محله‌ای در کلان‌شهر تهران، مورد: محله بهار منطقه ۷، فصلنامه جغرافیا و توسعه. شماره ۳۰. بهار ۹۲. زاهدان صفحات ۵۶-۳۵.
- قرخلو، مهدی؛ محمود داوودی؛ سید مجدالدین زندوی؛ حسنعلی جرجانی (۱۳۹۰). مکان‌یابی مناطق بهینه توسعه‌ی فیزیکی شهر بابل بر مبنای شاخص‌های طبیعی، فصلنامه جغرافیا و توسعه. شماره ۲۳. زاهدان. صفحات ۹۹-۱۲۲.
- نظریان، اصغر (۱۳۷۹). جغرافیای شهری ایران، چاپ سوم. تهران. دانشگاه پیام نور.
- نظریان، اصغر (۱۳۸۸). پویایی نظام شهری در ایران، چاپ اول. تهران. مبتکران.
- نظریان، اصغر (۱۳۷۲). تاریخ و دیدگاههای پیدایش شهر و شهرنشینی، مجله دانشکده ادبیات دانشگاه تربیت معلم تهران. سال اول. شماره ۲ و ۳. تهران. صفحات ۱۳۷-۱۱۷.
- مرکز آمار ایران (۱۳۷۹). جمعیت شهرهای ایران از سال ۱۳۳۵ تا ۱۳۷۵. نشریه شماره ۳۳۷۷. تهران.
- مرکز آمار ایران (۱۳۸۵). سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال.
- Andersson, Claes et al (2005). A spatial network explanation for a hierarchy of urban power laws, *Physica A* 345, 227-244.
- Brian J. L. Berry (1964). "Cities as Systems Within Systems of Cities", *Papers of the Regional Science Association* 13, 147-163.
- Bosker Maarten, Brakman Steven, Garretsen Harry, Schramm Marc (2008). A century of shocks: The evolution of the German city size distribution 1925-1999, *Regional Science and Urban Economics*, 38, 330-347.
- Drennan Robert D, Peterson Christian E (2004). Comparing archaeological settlement systems with rank-size graphs: a measure of shape and statistical confidence, *Journal of Archaeological Science*, 31, 533-549.
- George K. Zipf (1941). *National Unity and Disunity*, Bloomington, IN: Principia Press.
- Konishi Yoko, Nishiyama, Yoshihiko (2009). Hypothesis testing in rank-size rule regression, *mathematics and Computers in Simulation*, 79, 2869-2878
- Mulligan Gordon F, Crampton Jason P (2005). Population growth in the world's largest cities, *cities*, 365-380.
- Jefferson M (1939). The law of the primate city, *Geographical Review*, 29.
- Wyly, Elvin (2012). Theories of Urban System Development, *Geography* 350, Introduction to Urban Geography, September 26, 2012
www.mpo.org.ir