

تحلیل الگوی پراکنش فضایی شهرها در سواحل شمالی و جنوبی ایران

پروانه شاه‌حسینی*

دانشیار پژوهشکده تحقیق و توسعه سمت

(دریافت: ۱۳۹۹/۰۴/۰۷ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۸/۲۷)

Analysis of the Spatial Distribution Pattern of Cities on the Northern and Southern Coasts of Iran

Parvaneh Shahhosseini*

Associate Professor of Samt Research and Development Institute

(Received: 28/June/2020 Accepted: 18/Nov/2020)

Abstract

Human and natural factors are effective in the distribution of cities and urbanization. In Iran, the role of the human factor is greater, and this has been due to the implementation of development policies and programs. This factor has led to regional inequality and geographical imbalances, including on the north and south coasts which is well reflected in the distribution pattern of cities. In the present article, we try to compare the distribution patterns of cities on the north and south coasts, which have a common feature, being adjacent to the sea. So, the question is what is the pattern of spatial distribution of cities on the north and south coasts of the country? The research method is descriptive-inferential and using the model of the nearest neighborhood and Moran coefficient, the location of the studied cities have been compared with each other. The results show that the spatial distribution of cities in the northern coastal basin is more concentrated than the spatial distribution of cities in the southern coastal basin except Khuzestan plain. Northern cities have favorable natural conditions, traction poles, transit routes, and anti-deprivation policies, and therefore they are more spatially correlated with each other. The spatial distribution of cities in the southern coastal basin is clustered in the western part and the spatial auto-correlation is positive, but to the east, the density of cities and their spatial cohesion is reduced. For this reason, the density and spatial cohesion of cities on the east of the southern coast is minimized.

Keywords: Spatial Distribution of Cities, North Coastal Area, South Coastal Area, Nearest Neighbor Model, Moran Coefficient.

چکیده

با اینکه در توزیع شهر و شهرنشینی عوامل انسانی و طبیعی مؤثرند، در کشور ما، نقش عامل انسانی با اجرای سیاست‌ها و برنامه‌های توسعه‌ای بیشتر بوده، که به نابرابری ناحیه‌ای و عدم تعادل‌های جغرافیایی از جمله در سواحل شمالی و جنوبی منجر شده است. این موضوع به خوبی در الگوی پراکنش شهرها منعکس است. در مقاله حاضر سعی بر مقایسه الگوهای پراکنش شهرهای سواحل شمالی و جنوبی است، که وجه مشترک آن‌ها، همجواری با دریا است. بنابراین، سؤال این است که الگوی پراکنش فضایی شهرهای سواحل شمالی و جنوبی کشور چگونه است؟ روش تحقیق توصیفی-استنباطی است و با بهره‌گیری از مدل نزدیکترین همسایگی و ضریب موران، وضعیت قرارگیری شهرهای حوزه‌های مورد بررسی با یکدیگر مقایسه شده‌اند. نتایج یافته‌ها نشان می‌دهد که پراکنش فضایی شهرهای حوزه ساحل شمالی به دلیل شرایط طبیعی مساعد، قطب‌های کشش، راه‌های ترانزیتی و سیاست‌های محرومیت‌زدایی متمرکزتر از پراکنش فضایی شهرهای حوزه ساحلی جنوبی به جز جلگه خوزستان است و شهرها همبستگی فضایی بیشتری با یکدیگر دارند. پراکنش فضایی شهرهای حوزه ساحلی جنوبی، در بخش غربی به صورت خوشه‌ای و خود همبستگی فضایی مثبت ولی به سمت شرق از تراکم شهرها و انسجام فضایی آن‌ها کاسته می‌شود. به طوری که در شرق سواحل جنوبی تراکم و انسجام فضایی شهرها به حداقل می‌رسد.

واژه‌های کلیدی: پراکنش فضایی شهرها، حوزه ساحلی شمالی، حوزه ساحلی جنوبی، مدل نزدیک‌ترین همسایگی، ضریب موران.

مقدمه

در ایجاد و توسعه شهرها و ساختارهای آن عوامل ایدئولوژیک، اجتماعی-فرهنگی، طبیعی و اقتصادی مؤثرند، اما به نظر جغرافیدانان رادیکال، نقش عوامل اقتصادی بنابر سه مزیت پررنگ‌تر است. اولین مزیت نسبی که باعث ایجاد انگیزه تجارت بین افراد و مناطق شده، تجارت را سودمند می‌کند. دومین مزیت، صرفه جویی‌های ناشی از مقیاس که سبب تولید کالاها به جای دست‌ساز، به صورت کارخانه‌ای و انبوه شود. سومین مزیت، صرفه جویی‌های برخاسته از تجمیع است که سبب می‌شود تا فعالیت‌های اقتصادی در منطقه‌ای خاص متمرکز شده و آن منطقه رشد و توسعه یابد. این نوع صرفه جویی به دو دسته کلی تقسیم می‌شود: الف) صرفه جویی‌های برخاسته از تجمیع محلی شامل صرفه جویی‌های تولید در مواد واسطه‌ای، صرفه جویی‌های برخاسته از نیروی کار و صرفه جویی‌های برخاسته از ارتباطات. ب) صرفه جویی‌های برخاسته از تجمیع شهری (صباغ کرمانی، ۱۳۹۸: ۱۷ و ۲۶-۲۷). بنابراین سیاست‌ها و برنامه‌ها در نظام سرمایه‌داری به گونه‌ای تدوین می‌شوند که فعالیت‌ها در مکانی‌هایی با بیشترین منفعت، یعنی شهرها به خصوص شهرهای بزرگ و کلان شهرها متمرکز شوند. هرچند که به عدم تعادل در اندازه شهرها و نابرابری در توزیع جمعیت در نظام شهری بینجامد. به تعبیری دیگر، بر اثر برنامه‌ریزی‌های نامطلوب و گاه جهت‌دار بعضی از شهرها به برتری‌هایی در مقایسه با سایر شهرها دست یافته و شهرهای یک کشور یا یک منطقه به صورت نامنظم توسعه می‌یابند. در این نوع توسعه، مطابق الگوی ماشین رشد، ائتلاف‌های صاحبان مستغلات و دیگر صاحبان منافع شهری (سازندگان، مهندسان، وکلا، نهادهای تأمین منابع مالی، رسانه‌ها و نهادهای عمومی و دولتی) سبب می‌شود که جمعیت، ثروت و زیرساخت‌ها در شهرهای بزرگ افزایش یابد (Stevenson, 2002). مطابق این الگو، شهر به سرعت سیاست‌هایی را تولید می‌کند و رشد می‌دهد که برای آن مطلوب است (توکلی نیا و شمس پویا، ۱۳۹۵: ۱۴۲). در این میان شهرهایی که قدرت اقتصادی، اجتماعی و سیاسی بیشتری دارند، توسعه بیشتری می‌یابند و در نبود توزیع عادلانه امکانات و خدمات، نابرابری و شکاف بین مناطق کشور پدید می‌آید. با اینکه سیاست قطب‌های رشد مانع تحقق عدالت اجتماعی در چگونگی فرصت‌های دسترسی به زیرساخت‌های اجتماعی، کالبدی و مجازی است (Martenz, Rawls, 2007: 390)، در کشورهای در حال توسعه همچنان روندی رو

به افزایش دارد (Roehner, pumain, 2003: 22). (1991: 30).

مسئله نابرابری چالش اصلی در مسیر توسعه متعادل و متوازن مناطق در هر کشوری است و دستیابی به وحدت و یکپارچگی ملی را با مشکل مواجه می‌کند. به خصوص در کشورهایی مانند ایران که قلمرو جغرافیایی وسیعی دارند (ملکی و همکاران، ۱۳۹۳: ۷). منشأ این نابرابری‌ها که به عوامل تاریخی، اقتصادی، جغرافیایی، سیاسی، اجتماعی و جمعیتی مربوط است که در چشم‌اندازهای جغرافیایی شهرها و رشد ناهمگون آن‌ها بازتاب می‌یابد (فرید، ۱۳۶۸: ۳۰). در حالی که می‌توان این رشد ناهمگون را با توسعه متعادل و هماهنگ بین مناطق مختلف، متناسب با امکانات انسانی و طبیعی آن‌ها به رشدی همگون تبدیل کرد و به پایداری اقتصادی و پیشرفت یکپارچه دست یافت. از این رو، رشد جمعیتی و تبدیل برخی از شهرها به شهرهای بزرگ از جمله پدیده‌های مهم مطالعات شهری در دهه‌های اخیر است (Buyantuyev and et al, 2010).

در ایران، در برنامه‌های عمرانی و توسعه‌ای و نیز سیاست‌های زمین شهری با پشتوانه درآمدهای نفتی، در چارچوب برنامه قطب رشد و سپس قطب‌های رشد، به شهر و شهرنشینی به طور نامتعادل و نامتوازن و بدون توجه به ویژگی‌های محیطی هر منطقه اهتمام ورزیده شده است (قنبری، ۱۳۹۰؛ ابراهیم‌زاده و همکاران، ۱۳۸۹؛ بابایی اقدام و همکاران، ۱۳۹۵؛ آهنگری و سعادت‌مهر، ۱۳۸۶؛ حکمت‌نیا و موسوی، ۱۳۸۳). پیامدهای این شیوه مدیریت عبارتند از: رشد جمعیت شهری، تمرکز جغرافیایی فعالیت (مهرگان و تیموری، ۱۳۹۱، داداش‌پور و همکاران، ۱۳۹۳، منصوریان و همکاران، ۱۳۹۴)، ایجاد رشد ناهمگون و نامتعادل میان نواحی (فتحی‌پور و عاشوری، ۱۳۸۹)، اختلاف و نابرابری بین استان‌ها و شهرستان‌ها (ابراهیم‌زاده و همکاران، ۱۳۸۹، قنبری، ۱۳۹۰، رضایی و عطار، ۱۳۹۰، اطاعت و شجاعی نسب، ۱۳۹۲، داداش‌پور و همکاران، ۱۳۹۳، منصوریان و همکاران، ۱۳۹۴، کیانی و همکاران، ۱۳۹۵)، به هم خوردن تعادل در شبکه شهری، تسلط ابر شهر تهران بر کل کشور و در سطحی پایین‌تر وجود مادرشهرهای منطقه‌ای، غیررقابتی بودن شهرها حتی کلان شهرها با یکدیگر و با شهرهای جهانی، زوال تدریجی زیست تولید شهری در برابر اقتصاد جهانی، به هم خوردن تعادل بین شهر و روستا، توسعه بخش خدمات و زیرساخت‌ها و تمرکز امکانات و تسهیلات در تعداد کمی از نقاط سکونت، عدم وجود شبکه کامل و کارآمد پیوند دهنده نظام سکونتی استان با یکدیگر

دلیل موقعیت جغرافیایی ایران که بین تمدن‌های مهم قرار داشته، ایرانیان به تجارت و صنعت کارگاهی روی آوردند. فعالیتی که حکومتی قدرتمند با برقراری امنیت و توسعه راه‌ها و خدمات جاده‌ای آن را تقویت می‌کرد. از این رو ایرانیان آگاهانه به حکومت یا زورمداران برای بقای وابسته شدند و طی زمان آن را باز تولید کرده‌اند (پیران، ۱۳۸۴).

به هر حال، در چگونگی پیدایش و رشد شهرهای کشور از سال ۱۳۳۰ به بعد عامل انسانی، یعنی برنامه و سیاست‌های توسعه‌ای نقش بسیار مؤثری داشته و سبب اختلاف بین سطوح جمعیتی و توسعه‌ای در سطح مناطق جغرافیایی و شهرهای کشور با یکدیگر شده است. از این رو چگونگی مکان‌گزینی شهرهای واقع در حوزه‌های ساحلی شمالی و جنوبی با وجود مشابهت در هم‌جواری با دریا، بسیار با هم متفاوت است و سطوح متفاوتی از تمرکز شهر، جمعیت و توسعه دارند.

از آنجا که در پژوهش‌های انجام شده، کمتر به مقایسه مناطق جغرافیایی مشابه با یکدیگر پرداخته شده، هدف پژوهش حاضر تحلیل الگوی پراکنش شهرها در دو حوزه ساحلی شمالی و جنوبی است و سؤال این است که الگوی پراکنش فضایی شهرهای سواحل شمالی و جنوبی کشور چگونه است؟

(شکور و شکری، ۱۳۸۵) و سرانجام عدم توزیع متعادل جمعیت در سطح کشور و تمرکز آن در بخش‌های شمالی و غربی بدون توجه به شرایط طبیعی و سطح تاب‌آوری است.

در این فرایند، بعضی نقش دولت را به عنوان «کارفرما، کارگزار، حاکم و دولت» مهمترین عامل می‌دانند. طرفداران نظریه «دولت و شهرنشینی در ایران» معتقدند، از دهه ۱۳۴۰ به بعد، دولت با در اختیار داشتن درآمدهای نفتی و هزینه آن‌ها در شهرها در چارچوب اعتبارات عمرانی و جاری، از موقعیت کارگزاری به موقعیت کارفرمایی بزرگ و کلانی رسیده است. بدین ترتیب دولت با تجاری‌سازی پول و سرمایه در شهرها از طریق نظام بانکی گسترده‌ای که در اختیار دارد، عملاً در توسعه شهر و شهرنشینی دخالت می‌کند (رهنمایی، ۱۳۷۳ و ۱۳۸۸).

همچنین طرفداران نظریه «راهبرد و سیاست سرزمینی جامعه ایران» یا نظریه «ژئواستراتژیک و ژئوپولیتیک جامعه ایران» از جهت دیگری وابستگی مردم به حکومت را مطرح می‌کند. پیران معتقد است در ادوار گذشته شرایط آب و هوایی ایران امکان تولید مازاد محصولات کشاورزی که به ایجاد و توسعه شهرها منجر شود را فراهم نمی‌کرد. از این رو ایرانیان بیشتر دامدار و کوچ نشین بوده‌اند. اما پس از رونق اقتصاد جهانی، به



مدل مفهومی تحقیق

آمارهای مورد نیاز شامل اندازه تعداد جمعیت شهری، تعداد شهر، فواصل شهرها و تعداد شاغلان، به صورت اسنادی و کتابخانه‌ای جمع‌آوری شده است. برای سنجش وضعیت

داده‌ها و روش کار

مقاله حاضر با روش توصیفی-تحلیلی چگونگی مکان‌گزینی تمام شهرهای سواحل شمالی و جنوبی بررسی خواهد کرد.

هر چه مقدار آن کاهش یابد، الگوی رشد شهر نیز به سمت چند قطبی بودن پیش خواهد رفت. هنگامی که مقدار آن به صفر برسد بیانگر الگوی تصادفی بوده و عدم همبستگی فضایی را نشان می‌دهد. مقدار ۱- نیز الگوی شطرنجی شهر را نشان داده و خود همبستگی فضایی منفی را بیان می‌کند. (رهنما و عباس‌زاده، ۱۳۸۷، ۱۰۷).

متغیرها و شاخص‌های پژوهش: متغیر وابسته شامل پراکنش شهرها و متغیر مستقل شامل عوامل طبیعی و انسانی است. شاخص‌ها عبارتند از: شهر و جمعیت شهر و گویه‌ها شامل تعداد شهر، فواصل شهرها، تعداد جمعیت شهرها و تعداد شاغلان است.

شرح و تفسیر نتایج

ایران دارای دو محیط دریایی، دریای خزر در شمال و خلیج فارس و دریای عمان در جنوب است. حوزه ساحلی دریای خزر از مرداب انزلی در غرب تا خلیج گرگان در شرق امتداد دارد. حوزه ساحلی خلیج فارس و دریای عمان از اروندرود در خوزستان تا بندر گواتر در مرز پاکستان کشیده شده است. سه استان گیلان، مازندران و گلستان در طول ساحل شمالی و چهار استان خوزستان، هرمزگان، بوشهر و سیستان و بلوچستان در طول ساحل جنوبی واقع‌اند. این دو محدوده ساحلی، دارای وجوه افتراق و اشتراک متعددی هستند.

وجه افتراق این دو محدوده، شرایط اقلیمی، کمیت و کیفیت منابع آب، نوع خاک و پوشش گیاهی است که در سواحل شمالی نسبت به سواحل جنوبی این شرایط طبیعی مساعدتر است. سواحل شمالی واقع در عرض جغرافیایی بالا و فاصله کم با ارتفاعات البرز، دارای آب و هوای سرد و مرطوب، بیشترین میزان بارندگی سالانه کشور، رودخانه‌های دائمی با آب شیرین (تجن، اترک، چالوس، سفیدرود، بابلرود، هراز) و خاک مرغوب است. سواحل جنوبی واقع در عرض جغرافیایی پایین همجواری با آب‌های گرم خلیج فارس و دریای عمان و نزدیکی به اقیانوس هند و نبود ارتفاعات مهم، دارای آب و هوای گرم و خشک، میزان بارندگی کم، فقدان رودخانه‌های دائمی و شیرین، آب شور و آلوده و کمبود اراضی کشاورزی است. همجواری با دریای عمان و نزدیکی به اقیانوس هند، سبب شده تا این سواحل با تهدیدات اقلیمی چون کمی بارش، گرمی هوا، بارش‌های سنگین و طوفان‌های حاره‌ای مواجه باشد (حجازی‌زاده و همکاران، ۱۳۹۴: ۷۸-۷۹). همچنین خشکسالی‌های مکرری در این حوزه رخ دهد که دافع سکونت

اقتصادی از ضریب مکانی و برای تعیین الگوی پراکنندگی سکونتگاه‌ها از مدل تحلیل نزدیکترین همسایگی و برای اندازه‌گیری مقدار تجمع یا خود همبستگی فضایی از ضریب موران استفاده شده است.

ضریب مکانی، از رابطه زیر به دست می‌آید:

$$LQ = e_i / \Sigma e / E_i / \Sigma E$$

LQ ضریب مکانی، e_i تعداد نیروی کار موجود در بخش i در مناطق شهری استان، Σe تعداد کل نیروی کار موجود در بخش i در مناطق شهری استان، E_i تعداد نیروی کار موجود در بخش i در مناطق شهری کشور و ΣE تعداد کل نیروی کار موجود در بخش i در مناطق شهری کشور است. اگر $LO=1$ باشد، تولید سرانه منطقه با تولید سرانه ملی برابر است و تولیدات منطقه جوابگوی نیازها است، پس منطقه خود کفاست. اگر $LO>1$ باشد، منطقه صادرکننده کالا و خدمات است و میزان آن فعالیت پایه‌ای یا اقتصاد پایه‌ای را بیان می‌کند. اگر $LO<=1$ باشد، فعالیت اقتصادی منطقه غیر پایه‌ای، تولیدات اندک و برای مصارف داخلی و واردکننده کالا به شمار می‌آید (زیاری، ۱۳۹۴: ۱۱۹-۱۱۸؛ حکمت‌نیا و موسوی، ۱۳۹۶: ۶۱-۶۰).

مدل تحلیل نزدیکترین همسایگی (Rn) یا میزان مجاورت از رابطه زیر به دست می‌آید:

$$Rn = Dobs / Ddran$$

$Dobs$ میانگین فواصل، $Ddran$ مقدار متوسط توزیع تصادفی است. دامنه این شاخص بین صفر تا $2/15$ است. هرچه مقدار Rn به صفر نزدیک باشد، نشان‌دهنده الگوی توزیع متراکم و خوشه‌ای و هرچه به $2/15$ نزدیک باشد، نشان‌دهنده الگوی توزیع منظم است. عدد ۱ نشان‌دهنده الگوی تصادفی توزیع سکونتگاه‌ها است (حکمت‌نیا و موسوی، ۱۳۹۶: ۲۷۴-۲۷۵).

ضریب موران: این ضریب تمرکز را از پراکنندگی متمایز می‌کند و معادله آن عبارت است از:

$$I = \frac{n \sum_j^n \sum_j^n W_{ij} (x_j - \bar{x})(x_i - \bar{x})}{(\sum_j^n \sum_j^n W_{ij}) \sum_j^n (x_i - \bar{x})^2}$$

I شاخص موران، n تعداد مناطق (نواحی)، X_i جمعیت منطقه i ، X_j جمعیت منطقه j ، W_{ij} اندازه مجاورت‌های فضایی بین i و j . ضریب موران بین مقادیر -1 تا $+1$ محاسبه می‌شود. مقدار $+1$ بیانگر تجمع زیاد نواحی با تراکم بالا و الگوی کاملاً متمرکز یا الگوی تک قطبی شهر است. از این حالت به عنوان خود همبستگی فضایی مثبت تعبیر می‌شود.

انقلاب، تخریب‌های ناشی از جنگ، تحریم‌ها، آب و هوای نامناسب، استهلاک بالای صنایع، عدم گرایش بانک‌ها به وام‌دهی توسعه صنعتی، ناقص بودن قوانین و مقررات و آثار منفی نرخ تورم و نرخ ارز، صنعت به جز پالایشگاه‌های نفت و گاز و صنایع پتروشیمی، در شهرهای این حوزه فعالیت عمده-ای محسوب نمی‌شود. مهمترین شهرهای صنعتی حوزه ساحلی جنوبی شهرهای آبادان، ماهشهر، بندرعباس، بوشهر و کنگان هستند. تولیدات نفتی، گازی، پتروشیمی، سیمان صنایع این شهرها، جنبه صادراتی دارد، اما چون ارز حاصل از فروش آن‌ها وارد بودجه عمرانی و جاری کل کشور می‌شود و منابع مالی واردات صنعتی این حوزه از درآمدهای صادرات آن تأمین نمی‌شود، ضریب مکانی (LQ) صنعتی سواحل جنوبی پایین است و واردکننده تولیدات صنعتی به شمار می‌آید.

صنایع شهرهای سواحل شمالی عمدتاً وابسته به تولیدات کشاورزی است؛ مانند صنایع چوب و محصولات چوبی، انتشار و چاپ و تکثیر کتاب و مبلمان. این تولیدات صنعتی مصرفی بوده و به علاوه تحریم‌ها و آثار منفی نرخ تورم و نرخ ارز، موانع اقلیمی (میزان رطوبت بالا) و نوع خاک، در حوزه شمالی سبب شده تا ضریب مکانی (LQ) صنعتی در این حوزه نیز پایین بوده و واردکننده کالاهای صنعتی باشد (جدول ۱).

بنابراین، فعالیت صنعتی به عنوان یکی از فعالیت‌های مهم شهرها، چون در مناطق مورد بررسی ناتوان از ایجاد تجارت درون صنعت بوده است، اثر مثبتی بر روند شهر و شهرنشینی ندارد.

و عامل مهاجرت از آن است (جان پرور و همکاران، ۱۳۹۶: ۱۹۷).

این شرایط طبیعی سبب شده تا ضریب مکانی (LQ) کشاورزی در حوزه شمالی بالا و صادرکننده تولیدات کشاورزی باشد. در حالی که این ضریب برای شهرهای ساحلی جنوبی پایین بوده و واردکننده محصولات کشاورزی است (جدول ۱). شهرهای این حوزه عمدتاً در زمینه ماهیگیری فعال هستند، که عمدتاً جنبه مصرف داخل حوزه دارند. تعداد بسیار اندکی از شهرهای ساحل جنوبی، مانند بندر دیر، بزرگترین بندر صیادی کشور، تأمین‌کننده ماهی و میگو داخل و خارج کشور هستند، کشاورزی آن نیز بسیار کم و عمدتاً شامل کاشت درخت خرما و صیفی‌جات در بعضی از شهرها مانند خرمشهر است.

سواحل شمالی با توجه به ویژگی‌های مساعد طبیعی، در جذب گردشگر موفق‌تر از سواحل جنوبی است. سواحل خلیج فارس در ماه‌های مارس و نوامبر و سواحل دریای عمان در ماه‌های ژانویه، فوریه و دسامبر آسایش حرارتی دارند و شرایط آب و هوایی مساعدی برای گردشگر فراهم می‌شود (کریمی و همکاران، ۱۳۹۶: ۲۱).

وجه افتراق دیگر، تفاوت در میزان وجود ذخایر معدنی چون نفت و گاز، فلزات و سنگ است که تنوع و میزان آن در حوزه ساحلی جنوبی نسبت به حوزه ساحلی شمالی بیشتر است، اما به دلیل موانعی چون خروج سرمایه‌ها در بعد از

جدول ۱. ضریب مکانی شاغلان بخش‌های عمده اقتصادی در حوزه‌های مورد بررسی ۱۳۹۵

بخش‌های عمده اقتصادی	حوزه		
	کشاورزی	صنعتی	خدماتی
سواحل شمالی	۱/۲۵	۰/۶۶	۱/۵
سواحل جنوبی	۹/۱	۰/۶۷	۱/۳

منبع: نگارنده

اطلس است، به عنوان مهمترین مرکز ارتباطی میان سه قاره امکان ارتباطات آبی وسیعتری را به دست می‌دهد. این درحالی است که تیپ سواحل خلیج فارس و دریای عمان به دلیل ماسه‌ای و صخره‌ای بودن، امکان موقعیت بندرگاهی بیشتری نسبت به سواحل دریای خزر که از نوع ماسه‌ای باتلاقی، قله سنگی و گلی است، فراهم آورده است. مهمترین بنادر صدور و ورود کالاهای کشور، بنادر سواحل خلیج فارس شامل بندر شهید رجایی، امام خمینی، بوشهر، شهید باهنر، آبادان،

وجه مشترک سواحل شمالی و جنوبی در موقعیت ترابری و ارتباطی و منابع عظیم نفت و گاز موجود در آن‌ها است، اما موقعیت خاص جغرافیایی خلیج فارس و دریای عمان به بنادر سواحل جنوبی جایگاه برتری نسبت به بنادر سواحل خزر داده است. دریای خزر به عنوان بزرگترین دریاچه جهان امکان ارتباط ایران را از طریق دریای سیاه با سایر نقاط جهان فراهم می‌آورد، اما خلیج فارس که بخشی از سیستم ارتباطی دریای مدیترانه، دریای سرخ، اقیانوس هند، اقیانوس کبیر و اقیانوس

بارگیری کشتی‌های اقیانوس پیمای، احداث راه‌آهن به سوی آسیای میانه و احداث فرودگاه بین‌المللی در تنها بندر اقیانوسی کشور، یعنی چابهار در این زمینه است.

بندر سواحل شمالی نیز مانند سواحل عمان/مکران، از لحاظ حجم و وزن صادرات و واردات، در سطح محلی تا ناحیه‌ای قرار دارند (جدول ۲). شاخص‌ترین بندر این بخش، بندرانزلی است.

با توجه به مطالب گفته شده، کارکرد اصلی شهرهای سواحل شمالی، کشاورزی و گردشگری، شهرهای خلیج فارس، نفتی، گازی، بازرگانی و ماهیگیری و سواحل عمان بازرگانی و ماهیگیری است.

خرمشهر، بندرعباس و لنگه است. حجم و وزن بیشتر صادرات و واردات بندر خلیج فارس یعنی بنادر استان‌های خوزستان و هرمزگان، به آن‌ها نقش ملی و بین‌المللی داده است. بندر دریای عمان (چابهار، شهید کلاتری و شهید بهشتی)، از نظر حجم و وزن صادرات و واردات نقش محلی و ناحیه‌ای دارند (کریمی‌پور و همکاران، ۱۳۹۶: ۷-۹). با توجه به اهمیت یافتن اقتصاد به عنوان قدرت قاهره سیاسی در نظام جهانی و دیدگاه سیستمی، طراحی‌هایی برای ناحیه ایکومینیک چابهار-کوادر یا چهارراه کریدور شمال-جنوب به عنوان کانون تعامل محور کریدورهای اقتصادی جهانی و جاده ابریشم در نظر گرفته شده است (همان، ۱۱). ساخت اسکله و افزایش گنجایش

جدول ۲. کالاهای تخصیص یافته به بندر ۱۳۹۴ (برحسب میلیون تن)

حوزه	صادرات و واردات	ترانزیت	ترانشیب	کابوتاژ	جمع
بندر مهم سواحل شمالی	۱۰/۷	۱۱/۵			۲۲/۳
بندر مهم سواحل جنوبی	۱۰۵/۱	۱۴/۷	۵/۳	۷	۱۳۳/۳
سایر	۱/۱			۲	۳/۱
کل	۱۱۶/۵	۲۶/۲	۵/۳	۹	۱۵۸/۷

منبع: مستخرج از: کریمی‌پور و همکاران، ۱۳۹۶: ۹.

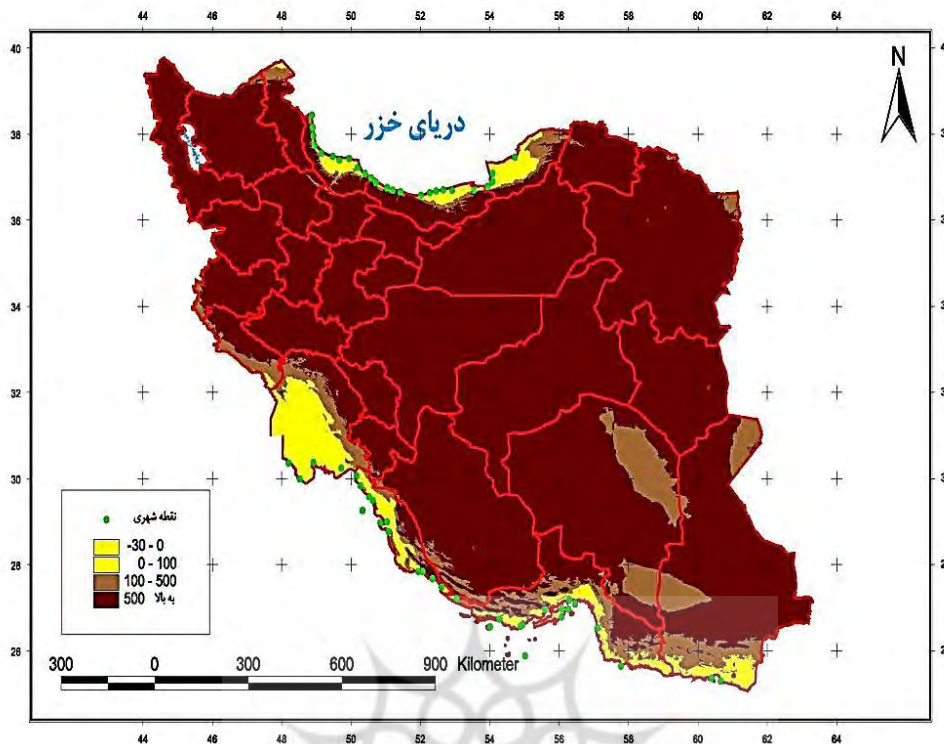
رشد و توسعه یک شهر بزرگ یعنی بندرعباس (۵۲۶۴۴۸ نفر) و چند شهر متوسط یعنی شهرهای بوشهر (۲۲۳۵۰۴ نفر)، آبادان (۲۳۱۴۷۶ نفر)، بندرماهشهر (۱۶۲۷۹۷ نفر)، خرمشهر (۱۳۳۰۹۷ نفر) و چابهار (۱۰۶۷۳۹ نفر) شده است. به هر حال ۲۷ شهر با بیش از ۸۰۰ هزار نفر جمعیت در طول ۸۹۰ کیلومتر ساحل شمالی و ۲۵ شهر با حدود یک میلیون و ۸۵۰ هزار نفر جمعیت در طول ۴۹۰۰ کیلومتر ساحل جنوبی قرار دارند (جدول ۳ و شکل ۱).

برآیند شرایط محیطی و زمینه‌های فعالیتی در دو حوزه مورد بررسی، با توجه به اصل صرفه‌جویی‌های ناشی از تجمیع محلی (شامل صرفه‌جویی‌های تولید در مواد واسطه‌ای، صرفه‌جویی‌های ناشی از نیروی کار و صرفه‌جویی‌های ناشی از ارتباطات) سبب شده تا سواحل شمالی با وجود وسعت کمتر نسبت به سواحل جنوبی بیشتر جاذب شهر و شهرنشینی باشد. هر چند شهرهایی با اندازه‌های متوسط و کوچک در حوزه ساحلی جنوبی صرفه‌جویی‌های ناشی از تجمیع شهری سبب

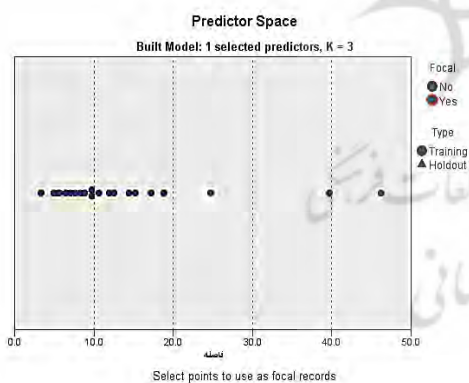
جدول ۳. شهر و شهرنشینی در حوزه‌های مورد بررسی ۱۳۹۵

حوزه	طول ساحل (کیلومتر)	جمعیت	تعداد شهر
ساحل شمالی	۸۹۰	۸۲۷۲۲۰	۲۷
ساحل جنوبی	۴۹۰۰	۱۸۴۴۵۳۲	۲۵

منبع: نگارنده.



شکل ۱. پراکنش فضایی شهرهای حوزه‌های مورد بررسی در واحدهای جغرافیایی



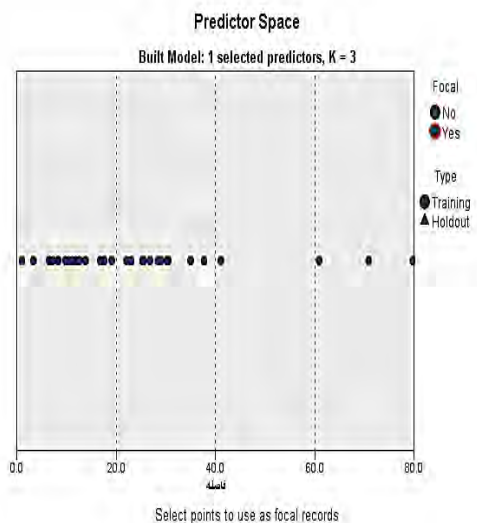
شکل ۲. پراکنش فضایی شهرهای حوزه ساحلی شمالی براساس مدل نزدیک‌ترین واحد همسایگی (حالت خوشه‌ای)

در حلی که الگوی پراکنش شهرهای حوزه ساحل جنوبی، به حالت یکنواخت و به شکل تصادفی است (شکل ۳). بیشترین تراکم تعداد شهر در سمت غربی آن و کمترین تعداد شهر در سمت شرقی آن مشاهده می‌شود. در محدوده جلگه خوزستان تجمع زیاد شهرها در اطراف یک قطب یعنی آبادان به صورت خوشه‌ای با الگوی کاملاً متمرکز یا تک قطبی و خود همبستگی فضایی مثبت را نشان می‌دهد. در طول سواحل خلیج فارس و

براساس مدل نزدیک‌ترین همسایگی (RN) و ضریب موران، الگوی پراکنش شهرهای حوزه شمالی عمدتاً به شکل خوشه‌ای، کاملاً متمرکز و خود همبستگی فضایی، چند قطبی و کمتر تصادفی است (شکل ۲). شهرهای بیش از ۵۰ هزار نفر این محدوده عبارتند از: چالوس، بابلسر، تنکابن، نوشهر و بندر ترکمن (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۵). تراکم شهر و جمعیت بجز در بخش شرقی یعنی کرانه‌های استان گلستان در بقیه مناطق زیاد است (شکل ۴).

خلاصه گزارش موردی

	تعداد	درصد
نمونه	۲۲	۸۲/۱
خنثی شده	۵	۱۷/۹
موثر	۲۷	۱۰۰
معتبر	۰	
استثنا	۲۷	
مجموع		



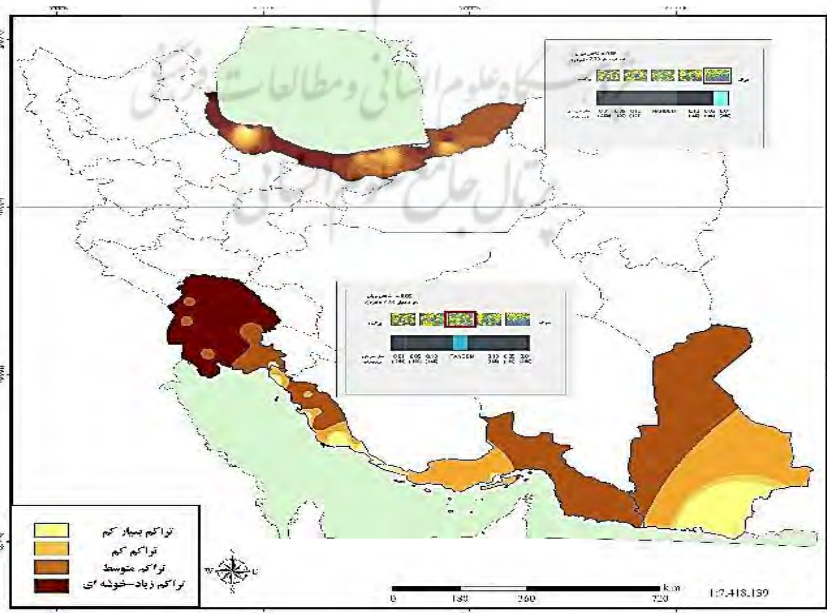
شکل ۳. پراکنش فضایی شهرهای حوزه ساحل جنوبی براساس مدل نزدیک‌ترین واحد همسایگی (حالت یکنواخت)

دریای عمان، به دلیل شکل خطی ساحل، شرایط طبیعی نامساعد چون گرما و شرجی هوا و به خصوص نبود برنامه‌های توسعه‌ای، کمتر جاذب جمعیت بوده و پراکنش شهرها در آن، عمدتاً به صورت کم و خیلی کم است که بیانگر الگوی تصادفی و عدم خود همبستگی فضایی است (شکل ۴). بزرگترین شهر این محدوده، بندرعباس و پس از آن بوشهر است. با اینکه وجود حالت یکنواختی نشان‌دهنده نظم در توزیع شهرها و وجود نظام برنامه ریزی است، در خصوص مناطق مورد بررسی نشان‌دهنده محدودیت‌های طبیعی و عدم توسعه زیرساخت‌ها بنا به دلایلی چون فقدان اینرسی و نیروهای جبری، هزینه‌های بالای تولید و نیروی کار و انرژی، مالیات‌ها، سطح پایین محیط و کیفیت زندگی، نبود کمک و تشویق‌های دولتی و ثبات سیاسی است. از این رو، ضمن اینکه بنگاه‌های تولیدی نتوانسته‌اند در این مناطق شکل گیرند و رشد یابند و موجب رشد شهرهای پیرامونی شوند، شهرها به صورت نقطه‌ای و بدون همبستگی فضایی با یکدیگر در کنار ساحل مستقر شده‌اند.

خلاصه گزارش موردی

	تعداد	درصد
نمونه خنثی شده	۱۸	۷۲
مؤثر	۷	۲۸
معتبر	۰	۱۰۰
استثنا	۲۵	
مجموع		

با توجه به یافته‌های به دست آمده، در پاسخ به سؤال پژوهش، یعنی پراکنش الگوی فضایی شهرها در سواحل شمالی و جنوبی کشور چگونه است؟ می‌توان گفت که شهرهای حوزه‌های مورد مطالعه متأثر از شرایط طبیعی و انسانی بسیار متفاوت از یکدیگر در سطح ساحل مستقر شده‌اند. الگوی پراکنش فضایی این شهرهای خودجوش و نیمه هدایت شده هیچ مشابهتی با یکدیگر ندارد.



شکل ۴. پراکنش فضایی شهرها در دو حوزه مورد بررسی براساس ضریب موران

بحث و نتیجه‌گیری

الگوی پراکنش شهرهای حوزه ساحلی شمالی و جلگه خوزستان به حالت خوشه‌ای و متمرکز و بقیه سواحل جنوبی به حالت یکنواخت، تصادفی و بدون خود همبستگی فضایی هستند. شهرهایی کوچک و با فاصله زیاد از یکدیگر، که عدم انسجام فضایی آن‌ها در انتهای شرقی ساحل، به حداکثر می‌رسد، با اینکه اندازه شهرهای سواحل شمالی کمتر از اندازه جمعیت شهرهای جنوبی است (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۵)، اما به دلیل عوامل طبیعی و انسانی، فواصل بین آن‌ها کم و به صورت خوشه‌ای است.

الگوی نظم فضایی شهرها در هر دو حوزه مورد بررسی نه بر پایه آمایش سرزمین، بلکه به شکل خودجوش و نیمه هدایت شده متأثر از قابلیت‌ها و امکانات محیطی است. موضوعی که به عدم تعادل جمعیت و فعالیت در سطح شهرهای سواحل شمالی و جنوبی انجامیده است. جمعیت و فعالیت در سواحل شمالی فشار زیادی بر بستر جغرافیایی وارد می‌کند، اما سواحل جنوبی با وجود داشتن قابلیت مناسب بندرگاهی، معادن غنی و توان‌های گردشگری مانند جنگل‌های حرا، گل‌فشان‌ها و اقلیم مساعد زمستانی و غیره شهر و شهرنشینی پر رونقی ندارد. به جز در محدوده شهرهای بندرعباس و بوشهر، بقیه ساحل به دلیل شرایط نامساعد اقلیمی، ضعف بنیادی در شبکه حمل و نقل و عقب افتادگی تاریخی تنگ و خالی از شهر است.

از آنجا که این شکل از توزیع جمعیت و فعالیت، آسیب‌های اجتماعی، اقتصادی، کالبدی و زیست محیطی متعددی به همراه دارد، و مانع تحقق عدالت فضایی است، به نظر می‌رسد بازنگری اساسی در طرح‌های توسعه و تقسیمات سیاسی بر پایه توسعه پایدار ضروری باشد. تقسیمات سیاسی-اداری جدید می‌تواند براساس نظریه زیست منطقه‌گرایی با تأکید بر عوامل بوم شناختی یعنی حوضه‌های آبریز و ارتباط آن با اجتماعات در تعیین مناطق زیستی (شهرها و روستاها) انجام شود.

منابع

ابراهیم‌زاده، عیسی، اسکندرثانی، محمد و اسمعیل‌نژاد، مرتضی (۱۳۸۹). کاربرد تحلیل عاملی در تبیین الگوی فضایی توسعه و توسعه نیافتگی شهری - منطقه ای در ایران. *فصلنامه جغرافیا و توسعه*، ۸(۱۷)، ۷-۲۸.

اطاعت، جواد و شجاعی‌نسب، علیرضا (۱۳۹۲). سنجش شاخص های توسعه یافتگی در استان‌های کشور طی سال های

۱۳۸۳ تا ۱۳۸۸. *فصلنامه برنامه‌ریزی منطقه ای*، ۳(۱۲)، ۱۱-۲۰.

برزگر، صادق، شیخ‌اعظمی، علی و یازلو، علیرضا (۱۳۹۷). تحلیل و بررسی الگوی سلسله مراتب شهری در نظام شهری استان مازندران. *فصلنامه برنامه‌ریزی منطقه ای*، ۸(۳۰)، ۷۷-۸۸.

پیران، پرویز (۱۳۸۴). نظریه شهر در ایران: سخنرانی دکتر پرویز پیران در خانه هنرمندان. *جستارهای شهرسازی*، گزارشگر مریم پاسری، (۱۲)، ۱۱۸-۱۲۱.

توکلی‌نیا، جمیله و شمس‌پویا، محمداظم (۱۳۹۵). قدرت و حکمروایی شهری. تهران: دانشگاه شهید بهشتی.

جان‌پرور، محسن، صالح‌آبادی، ریحانه و زرگری، مطهره (۱۳۹۶). پیامدهای بحران مهاجرت ناشی از خشکسالی‌های کوتاه مدت در استان سیستان و بلوچستان. *مجله جغرافیا*، ۱۵(۵۲)، ۲۰۰-۱۸۳.

حجازی‌زاده، زهرا، علیجانی، بهلول، سلیقه، محمد، دانایی‌فرد، حسن و احمدی، اسماعیل (۱۳۹۴). محاسبه شاخص آسیب پذیری اقلیمی مبتنی بر مدل ضربی-نمایی استان سیستان و بلوچستان. *نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی*، ۱۵(۳۶)، ۷۳-۹۶.

حکمت‌نیا، حسن و موسوی، میرنجف (۱۳۹۶). کاربرد مدل در جغرافیا با تأکید بر برنامه ریزی شهری و ناحیه ای. تهران: آزاده پیمان.

داداش‌پور، هاشم (۱۳۹۳). سازمان فضایی در نظام شهری ایران با استفاده از تحلیل جریان هوایی افراد. *مجله پژوهش‌های جغرافیایی انسانی*، ۴۶(۱)، ۱۲۵-۱۵۰.

رضایی، محمدرضا و عطار، محمدامین (۱۳۹۰). سطح‌بندی میزان برخورداری شهرستان‌های استان فارس به لحاظ شاخص‌های توسعه با استفاده از مدل HDI. *فصلنامه برنامه‌ریزی منطقه‌ای*، ۱(۴)، ۵۵-۶۸.

رهنما، محمدرحیم و عباس‌زادگان، غلامرضا (۱۳۸۷). *اصول، مبانی و مدل‌های سنجش فرم کالبدی شهر*. مشهد: جهاد دانشگاهی دانشگاه مشهد.

رهنمایی، محمدتقی (۱۳۷۳). دولت و شهرنشینی: نقدی بر نظریه عناصر شهری قدیم و سرمایه‌داری به رهبری هانس بوبک. *فصلنامه تحقیقات جغرافیایی*، ۹(۳۷)، ۱۷-۲۴.

رهنمایی، محمدتقی (۱۳۸۸). دولت و شهرنشینی در ایران بیان اصول کلی نظریه دولت و شهرنشینی در ایران. *فصلنامه تحقیقات جغرافیایی*، ۲۵ (پیش شماره پاییز و زمستان)،

- ۱۴۳-۱۶۵. پایه اطلاعات اقلیمی گردشگری. *مجله جغرافیا و برنامه ریزی محیطی*، ۲۸(۶۵)، ۲۱-۳۴.
- کریمی‌پور، یدالله و سلیم‌نژاد، ندیمه (۱۳۹۵). تفاوت‌های راهبردی سواحل ایران. *مجله ژئوپولیتیک*، ۱۲(۱)، ۱-۲۳.
- کیانی، اکبر، پاسبان‌عیسی‌لو، وحید، بدلی، احمد و کانونی، رضا (۱۳۹۵). کاربرد سیستم استنتاج فازی در زمینه سنجش توسعه انسانی مورد شناسی: شهرستان پارس‌آباد. *فصلنامه جغرافیا و آمایش شهری-منطقه‌ای*، ۶(۱۹)، ۱-۱۶.
- مرکز آمار ایران، سرشماری‌های نفوس و مسکن ۱۳۳۵-۱۳۹۵. مرکز مطالعات و تحقیقات معماری و شهرسازی ایران (۱۳۷۰). *طرح کالبدی ملی*. تهران: مؤلف.
- ملکی، سعید، احمدی، رضا و داودی‌منجری، انیس (۱۳۹۳). بررسی توزیع فضایی و رتبه‌بندی توسعه اقتصادی شهرستان‌های استان خوزستان. *مجله سیاست‌های مالی و اقتصادی*، ۲(۶)، ۵-۲۲.
- منصوریان، فاطمه، خزایی، سعید، شریعت‌پناهی، سیدپیمان و مشفق، محمود. (۱۳۹۴). عوامل اثرگذار بر افزایش جمعیت کلان شهرها از دیدگاه متخصصان، مورد مطالعه: شهر تهران. *فصلنامه میان رشته‌ای در علوم انسانی*، ۸(۱)، ۲۱-۴۴.
- مهرگان، نادر و تیموری، یونس (۱۳۹۱). ارزیابی تمرکز جغرافیایی استانی صنعت و عوامل مؤثر بر میزان آن در ایران. *فصلنامه جغرافیا و آمایش شهری-منطقه‌ای*، ۳(۵)، ۱۲۰-۱۰۵.
- زیاری، کرامت‌الله (۱۳۹۴). *اصول و روش‌های برنامه‌ریزی منطقه‌ای*. تهران: دانشگاه تهران.
- سازمان برنامه و بودجه (۱۳۷۸). *مطالعات طرح پایه آمایش سرزمین، کتاب چهارم، نظام اسکان و خدمات برتر، جلد دوم، سلسله مراتب شبکه شهری و مراکز خدمات برتر*. تهران: مؤلف.
- شکور، علی و شکری، رفعت (۱۳۸۵). تأثیر عوامل طبیعی بر جایگاه اقتصادی و اجتماعی شهر لار در سلسله مراتب شهری استان فارس. *فصلنامه اطلاعات جغرافیایی*، ۱(۲)، ۹۱-۱۱۴.
- صباغ‌کرمانی، مجید (۱۳۹۸). *اقتصاد منطقه‌ای (تئوری‌ها و مدل‌ها)*. تهران: انتشارات سمت.
- فتحی، سروش و نوابخش، مهرداد (۱۳۸۷). رشد و توسعه شهرنشینی در ایران با تأکید بر فعالیت‌های اجتماعی و اقتصادی، مدیریت و برنامه‌ریزی شهر (۲). تهران: پژوهشکده تحقیقات استراتژیک مجمع تشخیص نظام.
- فرید، یدالله (۱۳۶۸). *جغرافیا و شهرشناسی*. تبریز: دانشگاه تبریز.
- قنبری، ابوالفضل (۱۳۹۰). تحلیل عوامل مؤثر بر نابرابری در نقاط شهری استان‌های ایران. *فصلنامه آمایش محیط*، ۱۲(۱۳)، ۱۳۷-۱۶۹.
- کریمی، زهرا، نظری‌پور، حمید و خسروی، محمود (۱۳۹۶). تأثیرات بالقوه تغییر اقلیم در توریسم سواحل جنوبی ایران بر
- Buyantuyev Alexander, Wu (2010), Liangua and Corina Gries, Multiscale analysis of theurbanizationpattern of the Phoenix metropolitan landscape of USA: Time, space and thematicresolution. *Landscape and Urban Planning*, 2(94), 206-217.
- Googlemap.
- Martenz, Javier (2003), The Ues of GIS and Indicatirs to Monitor Lintra Urban Ineqalities, A Case Study in Rosario, Argentina. *Habitat, International*, 33(1), 387-396.
- Rawls, J (2007), Justic, Fairness and Decision-Marking, Cambridge.
- Roehner, B. M. (1995), Evolution of urban Systems in the Pareto Plan. *Journal of Regional Science*, 35(18), 234-268.
- Pumain, Dennise (2003), *Scaling Laws and Urban Systems*. Massachusetts.
- Stevenson, Andrew R. (2007), Elites, Regimes, and Growth Machines: The Politics of Parks Deveipment in Chicago and London” A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirement for the Degree of Bachelor of Arts with Honors in Environmental Studies, Williams College.



پروہشگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی