

Research Article

Dor: 20.1001.1.25385968.1402.18.2.15.4

Solutions Provide for Space Organizing in Regional Planning and Development (Case Study: Cities of Guilan Province)

Ahmad Ghadimi¹, Hossein Nazmfar^{2*}, Nader Zali³ & Mohammad Taghi Masoumi⁴

1. Ph.D Candidate, Geography & Urban Planning, Ardabil Branch, Islamic Azad University, Ardabil, Iran

2. Associate Professor, Department of Geography, Mohaghegh Ardabili University, Ardabil, Iran

3. Associate Professor, Department of Geography, University of Guilan, Rasht, Iran

4. Assistant Professor, Department of Geography, Ardabil Branch, Islamic Azad University, Ardabil, Iran

* Corresponding author: Email: nazmfar@uma.ac.ir

Receive Date: 10 November 2020

Accept Date: 08 February 2021

ABSTRACT

Introduction: The situation of Guilan province indicates duality and regional imbalances. It seems that there is a need to complete and sufficient knowledge of the factors that play a role in the balanced spatial development of the cities in the Guilan province.

Research aim: The main purpose of this study is to identify and prioritize the effective factors on the balanced spatial development of cities in this province.

Methodology: This research has used the questionnaire and Delphi method to collect data. In the first step, 60 effective factors on the balanced spatial development of cities in Guilan province were identified in three dimensions of population, activity, and space. Then, the significance of these factors was evaluated using the One-Sample T-Test, and 28 high important factors were identified. Next, using Exploratory Factor Analysis (EFA) identified the main factors..

Studied Areas: The geographical area of this research is cities in the Guilan province.

Results: Research results demonstrated that three main factors play a key role in the balanced development of Guilanian cities; and in the field of transportation, 41.74% of the variances could explain all the research variables. Geographical location and tourism and services also explained 26.18 and 18.51% of the variance of all research variables, respectively. Totally, these three factors explained 86.04% of the total variances.

Conclusion: The results also showed that Gilan province has different types of transportation patterns, and its proximity to the Caspian Sea and its littoral countries has made it possible development of port commercial activities and tourism for the province. Therefore, the favorable future of the province will be achieved relying on three factors of transportation, environmental and geographical potentials, and strengthening the tourism infrastructure.

KEYWORDS: Development, Regional Development, Balanced Development, Spatial Development, Guilan



فصلنامه علمی مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی
دوره ۱۸، شماره ۲ (پیاپی ۶۳)، تابستان ۱۴۰۲
شاپای چاپی ۵۹۶۸-۲۵۳۸ شاپای الکترونیکی ۵۹۵۵-۲۵۳۸
<http://jshsp.iaurasht.ac.ir>
صص. ۱۴۷-۱۳۱

Dor: 20.1001.1.25385968.1402.18.2.15.4

مقاله پژوهشی

ارائه راهکارهای سازماندهی فضا در برنامه‌ریزی و توسعه منطقه‌ای (مطالعه موردی: شهرهای استان گیلان)

احمد قدیمی^۱، حسین نظم فر^{۲*}، نادر زالی^۳ و محمدتقی معصومی^۴

۱. دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، واحد اردبیل، دانشگاه آزاد اسلامی، اردبیل، ایران
 ۲. استاد گروه جغرافیا، دانشگاه محقق اردبیلی، اردبیل، ایران
 ۳. دانشیار گروه شهرسازی، دانشگاه گیلان، رشت، ایران
 ۴. استادیار گروه جغرافیا، واحد اردبیل، دانشگاه آزاد اسلامی، اردبیل، ایران
- * نویسنده مسئول: Email: nazmfar@uma.ac.ir

تاریخ دریافت: ۲۰ آبان ۱۳۹۹

تاریخ پذیرش: ۲۰ بهمن ۱۳۹۹

چکیده

مقدمه: وضعیت استان گیلان حاکی از دوگانگی و عدم تعادل‌های منطقه‌ای است. به نظر می‌رسد باید نسبت به عواملی که در توسعه متعادل فضایی شهرهای استان گیلان نقش دارند، شناخت کامل و کافی ایجاد شود.

هدف: هدف اصلی از انجام این پژوهش، شناسایی و اولویت بندی عوامل مؤثر بر توسعه متعادل فضایی شهرهای استان گیلان است.

روش‌شناسی تحقیق: در این پژوهش از تکنیک پرسشنامه و روش دلفی برای گردآوری اطلاعات استفاده شد. در گام اول تعداد ۶۰ عامل مؤثر بر توسعه متعادل فضایی شهرهای استان گیلان در سه بعد جمعیت، فعالیت و فضا شناسایی شد. سپس با استفاده از آزمون تی‌تک نمونه‌ای میزان اهمیت این عوامل مورد ارزیابی قرار گرفت و ۲۸ عامل با اهمیت خیلی زیاد شناسایی شد. سپس با استفاده از روش تحلیل عاملی-اکتشافی، عوامل اصلی شناسایی شد.

قلمرو جغرافیایی پژوهش: قلمرو جغرافیایی این پژوهش، شهرهای استان گیلان می‌باشد.

یافته‌ها: یافته‌های پژوهش نشان داد که سه عامل اصلی در توسعه متعادل شهرهای استان گیلان نقش اساسی دارند. در حوزه حمل و نقل توانست ۴۱/۷۴ درصد از واریانس‌ها تمامی متغیرهای پژوهش را تبیین کند. موقعیت جغرافیایی و گردشگری و خدمات نیز به ترتیب ۲۶/۱۸، ۱۸/۵۱ درصد از واریانس تمامی متغیرهای پژوهش را تبیین کردند. در مجموع این سه عامل ۸۶/۴۳ درصد کل واریانس‌ها را تبیین کردند.

نتایج: این تحقیق نشان می‌دهد استان گیلان از انواع مختلف الگوهای حمل و نقلی برخوردار بوده و مجاورت با دریا و کشورهای حاشیه دریای خزر امکان توسعه فعالیت‌های بازرگانی بندری و گردشگری را برای استان به ارمغان آورده‌است. لذا آینده مطلوب استان با تکیه بر سه عامل حمل و نقل، پتانسیل‌های محیطی و جغرافیایی و تقویت زیرساخت‌های گردشگری حاصل خواهد شد.

کلیدواژه‌ها: سازماندهی فضا، برنامه‌ریزی منطقه‌ای، توسعه منطقه‌ای، گیلان

مقدمه

تمرکز نامعقول و نامتناسب در عرصه‌های زیستی، توسعه اقتصادی - اجتماعی نابرابر نواحی جغرافیایی را در پی خواهد داشت. موضوعی که بازتاب آن را در چشم انداز شهرها و رشد ناهمگون آن‌ها نیز می‌توان یافت (زنگی‌آبادی و همکاران، ۱۳۹۳: ۸۴). وجود نابرابری و ابعاد مختلف آن، از نشانه‌های مهم توسعه نیافتگی است چرا که نابرابری‌های منطقه‌ای در تمام اشکال و سطوح آن‌ها می‌تواند پیامدهای ناگواری را به همراه داشته باشد (Pacion, 2003: 291). برای سازماندهی فضایی در کشورهای در حال توسعه، الگویی از توسعه فضایی مورد نیاز است که منجر به عدم تمرکز شهرنشینی شود و با به وجود آوردن نظامی از شهرها و شهرک‌ها و یکپارچه کردن نواحی روستایی با نواحی شهری، موجبات گسترش شبکه‌ای از مراکز توسعه متعادل در پیوند با یکدیگر را فراهم آورد (کریمی و همکاران، ۱۳۹۶: ۳۲).

در جهان امروز، نابرابری‌های منطقه‌ای پدیده‌ای فراگیر و رو به گسترش است (Lees, 2010: 1). در کشورهای در حال توسعه رشد سریع شهرنشینی و عدم هماهنگی آن با مراحل توسعه صنعتی، مشکلات جدیدی در نظام شهری این کشورها به وجود آورده است (نیک‌پور و حسن‌علیزاده، ۱۳۹۹: ۸۷۰). لذا توجه به برنامه‌ریزی فضایی به منظور کاهش نابرابری‌ها و عدم تعادل منطقه‌ای مورد توجه فراوان قرار گرفته است. در برنامه‌ریزی فضایی، میزان توسعه مناطق توسعه نیافته برای دستیابی به توسعه متعادل و برابر ارزیابی می‌شود. بنابراین شناخت صحیح امکانات اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و غیره به عنوان اولین گام در برنامه‌ریزی توسعه فضایی، می‌تواند به بهبود خدمات رسانی و افزایش تعادل و برابری بین مناطق کمک نماید. بدین صورت که با شناسایی مناطق برخوردار و هدایت امکانات و خدمات به سمت مناطق محروم، توسعه به صورت هماهنگ و برابر امکان پذیر می‌گردد (پریزادی و میرزازاده، ۱۳۹۷: ۱۷۹).

نابرابری و عدم تعادل فضایی زمانی بروز می‌نماید که ساختار فضایی نواحی مختلف یک منطقه دارای تفاوت‌های بارز و آشکار باشند. تفاوت‌هایی که نیاز به تدوین راه‌حل‌های برنامه‌ریزی متفاوتی در مورد نواحی مختلف داشته و جوابگوی هدف والای ایجاد تعادل فضایی در یک منطقه باشد (بزرگ‌نژاد، ۱۳۹۳). در جهان امروز امکانات و خدمات در سطح مناطق شهرها به صورت عادلانه و متوازن پخش نشده‌اند (Fedorov, 2002: 443). توزیع نامتعادل امکانات و خدمات اقتصادی، اجتماعی و غیره بین مناطق، ضرورت توجه به برنامه‌ریزی توسعه فضایی و متعادل نمودن ساختار فضایی کشور را اجتناب ناپذیر نموده است (پریزادی و میرزازاده، ۱۳۹۷: ۱۷۹). این نابرابری‌ها، تهدیدی جدی برای حصول توسعه متعادل و متوازن مناطق است و دستیابی به وحدت و یکپارچگی ملی را دشوار می‌نماید (Shankar & Shah, 2001: 1422). با وجود اینکه نابرابری و عدم تعادل از ویژگی‌های جهانی است، اما تلاش‌های بسیاری برای کم کردن این نابرابری‌ها به عنوان آرمان برنامه‌ریزی در مقیاس جهانی صورت گرفته است (Martínez-Martin, 2005: 13).

ناسامانی در سازمان فضایی کشورهای جهان سوم که در اثر عوامل گوناگون تحت تأثیر مکانیسم‌های حاکم بر ساختارهای اقتصادی - اجتماعی و سیاسی پدید آمده است، موجب گسستگی روابط بین شهرها شده و عدم تعادل‌های منطقه‌ای را به وجود آورده است (کریمی و همکاران، ۱۳۹۶: ۳۲). در کشورهای در حال توسعه، کیفیت زندگی مردم دستخوش نابرابری‌های عظیمی است که در بسیاری از موارد به سرعت در حال افزایش است. بررسی نابرابری و وجوه آن در محدوده‌های جغرافیایی مختلف در سال‌های اخیر مورد توجه برنامه‌ریزان و سیاست‌مداران قرار گرفته است (نظم‌فر و علی‌بخشی، ۱۳۹۳: ۱۰۰) در ایران نیز تفاوت‌ها و نابرابری‌های ناحیه‌ای با نرخ نگران‌کننده‌ای در حال افزایش بوده است. این وضعیت به بروز مشکلات جدی نظیر مهاجرت از مناطق محروم به نواحی برخوردار و توسعه یافته‌تر منجر شده است. از مشکلات اساسی توسعه فضایی و منطقه‌ای در استان گیلان، گسیختگی سازمان فضایی و عدم سلسله مراتب مبتنی بر رابطه تعاملی میان سکونتگاه‌ها است. سازمان فضای شهرهای استان گیلان نیز از این قاعده مستثنا نیست.

استان گیلان به لحاظ شرایط جغرافیایی، اقلیمی و دسترسی به منابع و جاذبه‌های طبیعی، از موقعیت خاصی در سطح کشور برخوردار است. همچنین مجاورت با دریا سبب گردیده تا این استان بتواند با سایر کشورهای حاشیه‌ی دریای خزر مراودات بازرگانی داشته باشد که علاوه بر سطح استانی، در سطح ملی نیز حائز اهمیت است. بنابراین با برخورداری از بستر مکانی مناسب، زمینه تحقق اهداف توسعه متعادل فضایی شهرها در سطح استان فراهم می‌باشد. وضعیت استان گیلان حاکی از دوگانگی و عدم تعادل‌های منطقه‌ای است، بررسی چگونگی استقرار جمعیت در درون حوزه‌های اکولوژیکی (ساحل، جلگه، کوهپایه و کوهستان)

شهرستان‌های استان، حاکی از عدم تعادل فضایی در توزیع جمعیت آنان است (مهدوی و همکاران، ۱۳۸۴: ۴۳). در خصوص پراکنش فعالیت‌ها و نحوه استقرار صنایع در استان گیلان نیز باید عنوان کرد که دارای توزیع فضایی نامتعادل است. بنحوی که کانون‌های فعالیت‌های خدماتی استان در نقاط شهری آن قرار دارد، بنابراین سطح خدمات، به فراخور سطح شهرها در نظام سلسله مراتب عملکردی آن تفاوت خواهد داشت (پوررمضان و مهدوی، ۱۳۹۱: ۱۰۰). برای رهایی از این مسائل و برنامه‌ریزی برای آینده بهتر، باید نسبت به عواملی که در توسعه متعادل فضایی شهرها در استان گیلان نقش دارند، شناخت کامل و کافی ایجاد شود. از این رو، هدف اصلی پژوهش حاضر شناسایی و اولویت‌بندی عوامل مؤثر بر توسعه متعادل فضایی در شهرهای استان گیلان با استفاده از نظرات کارشناسان و نخبگان این استان است.

از آنجایی که توسعه روندی است فراگیر در جهت افزایش تواناهای انسانی- اجتماعی برای پاسخگویی به نیازهای انسانی- اجتماعی، ضمن آن که نیازها پیوسته در پرتو ارزش‌های فرهنگی جامعه و بینش‌های پایداری جهان پالایش یابند. توسعه منطقه‌ای عبارت از مفهوم گفته شده برای مردم در محدوده فضایی موردنظر است (زیاری، ۱۳۸۳: ۸). توسعه بر خلاف رشد که جنبه کمی دارد، حاوی هم جنبه‌های کمی و هم کیفی است. توسعه جریانی چند بعدی است که در خود، تجدید سازمان و سمت‌گیری متفاوت کل نظام اقتصادی - اجتماعی را به همراه دارد (پاپلی یزدی و ابراهیمی، ۱۳۹۰: ۳۲). در تعریف توسعه نکاتی را باید مدنظر داشت که مهم‌ترین آن‌ها عبارتند از اینکه نخست توسعه را مقوله ارزشی تلقی کنیم، دوم آن را جریانی چند بعدی و پیچیده بدانیم، و سوم به ارتباط و نزدیکی آن با مفهوم بهبود توجه داشته باشیم.



شکل ۱. مفاهیم اصلی توسعه (Source: Writers' Studies, 2019)

فضا و بعد فضایی عناصر کلیدی تحقیقات نوین جغرافیایی به شمار می‌روند (رکن‌الدین افتخاری و همکاران، ۱۳۹۸: ۱۲۶). از نقطه نظر جغرافیا، فضا جایی است که پدیده‌ها با هم کنش متقابل دارند و فعالیت‌های انسان در آن شکل می‌گیرند (بزرگ‌نژاد، ۱۳۹۳: ۴). فضا عبارت است از نظم و آرایش فضایی درونی و برونی که دنیای اطراف ما را می‌سازد. فضا شامل کیفیت و کمیت فضای اطراف و روابط هندسی مثل فاصله است (O'Toole & Were, 2008: 617). فضا مجموعه‌ای از محیط طبیعی، انسان و فعالیت است. به بیان دیگر فضا، محدود به ابعاد فیزیکی نیست و آنچه را در خود داشته، اعم از فیزیکی و غیر فیزیکی، ایستا و پویا را شامل می‌شود و دارای بعد زمان است.

نیل به عدالت و تعادل در نظام سکونتگاه‌های کشور مستلزم بررسی و شناخت منابع و امکانات این سکونتگاه‌ها است. تحلیل فضایی توسعه، نابرابری و میزان محرومیت نواحی مختلف و اولویت اقدامات را برای ارتقای سطح زندگی مشخص می‌کند (صیدایی و همکاران، ۱۳۹۶: ۲۱). عدالت فضایی یعنی توزیع عادلانه نیازهای اساسی، امکانات، تسهیلات و خدمات در میان همه مناطق به طوری که هیچ منطقه‌ای نسبت به منطقه دیگر به لحاظ برخورداری از مزیت‌های فضای، برتری نداشته باشد. بر اساس این تعریف، معنی "عدالت" یعنی رعایت حقوق یکسان برای همه شهروندان در برخورداری از امکانات، تسهیلات و خدمات شهری و نیز منظور از عدالت اجتماعی همان عدالت توزیعی نسبت به شغل، درآمد، مسکن و فضاهای عمومی در شهر می‌باشد (بزرگ‌نژاد، ۱۳۹۳: ۵).

توسعه فضایی به چگونگی و کیفیت قرارگیری اجزا منطقه- خطوط، سطوح و نقاط شکل دهنده سازمان فضایی می‌پردازد. بر اساس مستندات موجود توسعه فضایی یکی از بازوان قوی و قدرتمند جهت بروز و ظهور قابلیت‌های هر منطقه است. استراتژی توسعه منطقه‌ای منظور از بین بردن اختلاف ساختاری منطقه‌ای و ایجاد فرصت برابر برای تمامی مناطق و اصلاح سازمان فضایی طرح گردیده است (یاسوری و سجودی، ۱۳۹۸: ۱۵۴) و اینکه توسعه متعادل و هماهنگ مناطق، یک پیش نیاز بسیار مهم برای حصول پایداری اقتصادی و پیشرفت یکپارچه کشور به شمار می‌رود (Martic & Savic, 2001: 344).

از جمله مفهیمی که در ارتباط با برنامه‌ریزی منطقه‌ای و مفهوم منطقه مطرح می‌شود، نوعی از برنامه‌ریزی با عنوان برنامه‌ریزی فضایی می‌باشد. در این زمینه برای برنامه‌ریزی فضایی در نقاط مختلف دنیا تعریف گوناگونی ارائه شده است. در این میان نگاه بین بخشی و درگیری سیاست‌های توسعه اقتصادی، اجتماعی، استراتژی‌های زیست محیطی، ساماندهی سکونتگاه‌ها و فعالیت‌ها از ویژگی‌های اساسی برنامه‌ریزی فضایی در نقاط مختلف دنیا می‌باشد (United Nation, 2008: 5).

وجود نابرابری و ابعاد مختلف آن، از نشانه‌های مهم توسعه نیافتگی است، زیرا در حقیقت کشورهای توسعه یافته شناخته می‌شوند که علاوه بر این که از شاخص‌های اقتصادی و اجتماعی بالا برخوردارند، توزیع درآمدها و امکانات نیز در آن جوامع نسبتاً عادلانه است (لطفی و شعبانی، ۱۳۹۲: ۸). یکی از مهم‌ترین موارد نابرابری‌ها، نابرابری فضایی است. منظور از نابرابری فضایی توزیع نابرابر فرصت‌ها و امکانات اقتصادی، اجتماعی در فضا است. نابرابری فضایی می‌تواند شامل نابرابری‌های شهر و روستا، شهرهای کوچک و بزرگ، مناطق محروم و برخوردار و غیره باشد (نظم‌فر و علی‌بخشی، ۱۳۹۳: ۱۰۰). توجه به نابرابری‌های فضایی و بی‌عدالتی فضایی در مطالعات جغرافیایی در طول دهه ۱۹۷۰ نمایان شد (Smith, 1994: 251). نابرابری فضایی موجب می‌شود تا از فضا استفاده بهینه به عمل نیاید، موجب تراکم جغرافیایی فقر و تشدید محرومیت برخی از مناطق را فراهم کند، باعث تضعیف انسجام ملی و جامعه شود، تخصیص بهینه و داوطلبانه نیروی انسانی به ویژه نیروی انسانی متخصص را در مناطق ناممکن می‌سازد. به طور خلاصه نابرابری فضایی امکان بروز فقر، بیکاری، حاشیه نشینی، مهاجرت و بی‌عدالتی را افزایش می‌دهد. همچنین نابرابری‌های فضایی می‌تواند به اساس وحدت ملی آسیب رسانده و پیشرفت عمومی اقتصاد را نیز متوقف سازد (نظم‌فر و علی‌بخشی، ۱۳۹۳: ۱۰۰).

گسترش جمعیت جهانی در شرایط فعلی عمدتاً در نواحی و سکونتگاه‌های شهری اتفاق می‌افتد (Farrell, 2017: 2) در واقع شهرها به دلیل افزایش جمعیت شهرنشینی که از اساسی‌ترین جنبه‌های تغییر جهانی است رشد و توسعه گسترده خود را فراهم آورده است (Liu et al., 2007: 598)؛ لذا امروزه یکی از مشکلات اساسی توسعه فضایی و ناحیه‌ای، گسیختگی سازمان فضایی و عدم سلسله مراتب مبتنی بر رابطه تعاملی میان سکونتگاه‌ها است (رفیعیان و همکاران، ۱۳۹۶: ۶). در یک تقسیم بندی کلی می‌توان دو نوع نگرش را در سازماندهی فضایی از یکدیگر بازشناخت. نگرش اول توزیع جغرافیایی و سازماندهی فضایی است که در آن توزیع جمعیت و توزیع متناسب فعالیت‌ها با هزینه و فایده اجتماعی مدنظر قرار می‌گیرد. نگرش دوم که بر اساس مفاهیم جدید ارائه شده است، آمایش سرزمین را از یک سازماندهی فضایی ساده فعالیت‌ها فراتر برده و آن را شامل سازماندهی، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و زیست محیطی به منظور تحقق آینده‌ای مطلوب و مبتنی بر توسعه پایدار می‌داند. به همین دلیل در ادبیات برنامه‌ریزی از برنامه‌ریزی فضایی به عنوان مکمل برنامه‌ریزی توسعه منطقه‌ای یاد می‌شود (کریمی و همکاران، ۱۳۹۶: ۳۲).

به بیان روشن‌تر برنامه‌ریزی فضایی با هدف بهره‌وری بهینه از سرزمین انجام می‌شود و شناسایی منابع سرزمین و تعیین نحوه بهره‌برداری از این منابع به منظور توسعه متوازن، متعادل، منعطف و مطلوب اقتصادی، اجتماعی؛ کالبدی و زیست محیطی از اهداف عمده این نوع از برنامه‌ریزی است (Todes, 2012: 159). در مجموع برنامه‌ریزی فضایی فرایندی است برای بهره‌ورسازی و آرایش منطقی، حفظ تعادل، توازن و هماهنگی بین جمعیت و تأسیسات اقتصادی و اجتماعی ایجاد شده توسط آن در فضای (ملی و منطقه‌ای) کشور و همچنین جلوگیری از بروز عدم تعادل و بازتاب‌های تخریبی و منفی در فضای سرزمین، مأموریت اصلی برنامه‌ریزی فضایی می‌باشد (معصومی اشکوری، ۱۳۸۸: ۱۸).

تمرکز جمعیت و فعالیت‌ها و عدم تعادل فضایی در برخورداری از امکانات اجتماعی یکی از ویژگی‌های بارز کشورهای جهان سوم است. که در ایران، این ویژگی را می‌توان در قبل از انقلاب و آثار و بقایای آن را نیز در بعد از انقلاب دید. برطبق این ویژگی بخش عمده‌ای از امکانات و جمعیت در یک یا چند نقطه تمرکز می‌یابد و سایر مناطق بصورت حاشیه‌ای عمل کرده و باعث بروز نابرابری‌های منطقه‌ای می‌شود (پورمحمدی و زالی، ۱۳۸۸: ۳۰). اصولاً نابرابری‌های منطقه‌ای ۱ از دو زمینه اصلی نشأت می‌گیرد: نخست شرایط طبیعی هر منطقه جغرافیایی و دوم تصمیمات مدیران و برنامه‌ریزان (یاسوری، ۱۳۸۸: ۲۰۴). به عبارتی یک منطقه ممکن است براساس موقعیت قرارگیری و دوری از مرکز و شرایط مکانی از پیشرفت و توسعه باز بماند و یا اینکه تصمیمات نادرست مسئولان و برنامه‌ریزان ممکن است منطقه‌ای مانع پیشرفت و توسعه منطقه باشد. نابرابری‌های منطقه‌ای را می‌توان به وسیله شاخص‌های ذهنی و عینی اندازه‌گیری نمود. شاخص‌های عینی باید قابل سنجش و اندازه‌گیری مانند: درآمد، بهداشت، آموزش،

زندگی، تعداد ماشین، تلفن، تلویزیون یا پزشک در هر هزار نفر جمعیت باشد. شاخص‌های عینی به وسیله پرسش از مردم به دست می‌آید، به عنوان مثال: به طرز تفکر آن‌ها در مورد وضعیت خود یا چگونگی توصیف سطح رضایت آن‌ها از زندگی شان (Kutscherauer et al., 2010: 18). نظریه‌های توسعه منطقه‌ای به طور عموم، بعد از جنگ جهانی دوم به عنوان نگرش‌هایی جهت نیل به عدالت اقتصادی- اجتماعی، توزیع بهینه و کاراتر منابع و کاهش نابرابری‌های ناحیه‌ای مطرح شد. در ادامه به بررسی برخی از مهمترین نظریه‌های توسعه منطقه‌ای می‌پردازیم (جدول ۱). بررسی نابرابری و وجود آن در محدوده‌های جغرافیایی مختلف در سال‌های اخیر مورد توجه برنامه‌ریزان و سیاستمداران قرار گرفته و پژوهش‌های زیادی در سطوح ملی، منطقه‌ای، ناحیه‌ای و محلی با استفاده از روش‌های متفاوت صورت گرفته است که در اینجا به مختصر به برخی از آن‌ها اشاره می‌شود.

تقوایی و همکاران (۱۳۹۸) به شناسایی عوامل کلیدی مؤثر بر نابرابری‌های منطقه‌ای در استان گیلان پرداختند. نتایج نشان داد توسعه تک بعدی از منظر فضایی، همگرایی و واگرایی قومی، قابلیت‌های محیطی و مهاجرت عوامل کلیدی در عدم تعادل‌های فضایی استان گلستان هستند (تقوایی و همکاران، ۱۳۹۸). پژوهش پریزادی و میرزازاده با عنوان توسعه منطقه‌ای در ایران با رویکرد عدالت توزیعی، به منظور تعیین سطح توسعه یافتگی استان‌های کشور ایران در سال (۱۳۹۷) و رتبه بندی آن‌ها براساس میزان توسعه یافتگی، همچنین مقایسه سطوح توسعه کشور از ۱۳۴۵ تا کنون انجام گرفته است. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهند که بین استان‌های کشور از نظر توسعه یافتگی، تفاوت‌ها دارای نابرابری‌هایی می‌باشد؛ به طوری که استان تهران به تنهایی در طول چند دهه بالاترین سطح توسعه یافتگی و استان سیستان و بلوچستان پایین‌ترین سطح در بین استان‌های دیگر را دارا می‌باشد. همچنین مقایسه استان‌ها در طول دوره‌های مختلف نشان از نابرابری توسعه مرکز نسبت به پیرامون دارد (پریزادی و میرزازاده، ۱۳۹۷). ایمانی و همکاران (۱۳۹۶) نیز موضوع نابرابری‌های ناحیه‌ای را در استان اردبیل مورد بررسی قرار دادند. نتایج پژوهش ایشان نشان داد که شهرستان اردبیل نسبت به سایر شهرستان‌ها از توسعه یافتگی بالاتری برخوردار است. این نابرابری بازتاب و برآیند عوامل محیطی، اقتصاد سیاسی، نارسایی‌های نظام برنامه‌ریزی فضایی به ویژه قطب رشد شهر اردبیل می‌باشد (ایمانی و همکاران، ۱۳۹۶). ملکی و همکاران (۱۳۹۶) در تحلیل عدم تعادل‌های فضایی استان خراسان رضوی به این نتیجه رسیدند که شهرستان مشهد با فاصله قابل توجهی نسبت به سایر شهرستان‌ها در سطح اول توسعه قرار دارد. لذا شناخت قابلیت‌ها و پتانسیل‌های توسعه هر یک از شهرستان‌ها می‌تواند در جهت رفع عدم تعادل‌ها مورد استفاده برنامه‌ریزان آمایشی استان قرار گیرد (ملکی و همکاران، ۱۳۹۶). صادقی و سعیدی اقدم (۱۳۹۴) در مقاله‌ای با عنوان شناسایی و رتبه‌بندی عوامل مؤثر بر توسعه نیافتگی اقتصاد ایران با روش تلفیقی ANP - DEMATEL فازی، که با روش توصیفی از نوع پیمایشی بوده است به این نتیجه رسیدند که از میان عوامل پنج گانه مؤثر بر توسعه نیافتگی اقتصاد، عوامل مدیریتی و انسانی، بیشترین تأثیر را بر توسعه نیافتگی دارد و شاخص‌های عوامل فرهنگی، عوامل سیاسی، عوامل جامعه و عوامل مالی و اقتصادی که در اولویت‌های بعدی قرار دارند بیشترین تأثیر را دارد (صادقی و سعیدی اقدم، ۱۳۹۴).

در ارزیابی توسعه منطقه‌ای، ناگیمو^۱ و همکاران (۲۰۱۸) عوامل مؤثر بر توسعه پایدار منطقه‌ای را با تجربیاتی از کشور روسیه مورد بررسی قرار دادند و به این نتیجه رسیدند که در سیستم‌های مدیریتی نوین در راستای ارتقاء پایداری به کارگیری روش‌های آینده نگاری اجتناب ناپذیر است و با استفاده از این روش‌ها باید "نقشه راه آینده منطقه" ترسیم شود (Nagimov et al., 2018). که از نوآوری‌های این پژوهش نیز همین استفاده از رویکرد آینده نگاری است. مهمترین تجربه‌ای که درخصوص توسعه منطقه‌ای در دنیا موجود است، مربوط به منطقه کاتالونیا^۲ در اسپانیا است که به برنامه Catalonia Horizon 2010 معروف است. اهداف این پروژه در ۶ بخش تحولات جمعیتی، برنامه‌ریزی محیطی، زیرساخت‌ها و ارتباطات، سیستم تولیدی و نیروی کار، پویایی جامعه کاتالونیا و چارچوب نهادی و ژئوپلیتیکی تدوین شده است. در این برنامه از روش‌های دلفی، پیمایش و کارگاه‌ها و سمینارها استفاده گردید است (Gavigan, 2001: 128).

1. Nagimov
2. Catalonia (Spain)

جدول ۱. نظریه‌های توسعه منطقه‌ای

نظریه	شرح
قطب رشد	نظریه قطب رشد پویا بر دو اصل استوار است: یکی اثرات تمرکز و دیگری اثرات پخش. بدین صورت که رشد همزمان در همه جا اتفاق نمی‌افتد. بلکه در نقاط یا قطب‌های توسعه اتفاق می‌افتد که از قدرت جاذبه بالایی برخوردارند (اثر تمرکز). این نقاط توسعه را در کانال‌هایی پخش می‌کنند که کل اقتصاد را تحت تأثیر قرار می‌دهد (اثر پخش) (زیاری و همکاران، ۱۳۹۱: ۴).
مرکز پیرامون	هر نظام جغرافیایی شامل دو زیر نظام فضایی است، یکی مرکز که قلب پیشتاز و پویای نظام است و یکی پیرامون که می‌توان آنرا بقیه نظام به حساب آورد که در حالت وابستگی و سلطه پذیری نسبت به مرکز قرار دارد (اجالی، ۱۳۷۳: ۳۲).
مکان مرکزی	هدف اصلی نظریه مکان مرکزی، شرح و تبیین سازمان فضایی سکونتگاه‌ها و حوزه نفوذ آن‌هاست. در نظریه مکان مرکزی کریستالر فرض بر این است سرزمین مورد مطالعه دشت مسطحی است که در آن منابع طبیعی، جمعیت و درآمد به طور یکنواخت توزیع شده‌اند، به طوری که فعالیت عمده مربوط به منابعی است که به مکان وابسته نیستند (زالی، ۱۳۷۹: ۴۰، ۳۹).
میسرا	میسرا یکی از صاحب نظران توسعه منطقه‌ای به ویژه برای روش‌های پایین به بالا است که در آن توسعه سطوح پایین سلسله مراتب فضایی یعنی مراکز شهری متوسط، کوچک، روستا شهرها و نقاط روستایی مورد توجه قرار دارند (جمعه‌پور و همکاران، ۱۳۹۱: ۵).
راهبرد توسعه روستا-شهری	این استراتژی تجسم ایجاد شهرها در سطح کشتزارها بود. یعنی روستا شهرهایی که از برخی عناصر کلیدی شهرگرایی در نواحی کوچک و پرتراکم روستایی خود، برخوردار باشند. به این ترتیب ناحیه روستا شهری به صورت واحد مناسبی برای طراحی یک برنامه توسعه آمایشی، از طریق برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری نامتمرکز، از سوی فریدمن و داگلاس مطرح شد (جمعه‌پور و همکاران، ۱۳۹۱: ۵).
توسعه فضایی هیلپورست	یکی از مهمترین تئوری‌ها در زمینه توسعه منطقه‌ای تئوری توسعه فضایی ژوزف هیلپورست ^۱ است (زیاری و رحمانیان، ۲۰۱۹) وی چهار استراتژی متفاوت را مطرح می‌کند: ۱- استراتژی انسجام متمرکز؛ ۲- استراتژی انسجام پراکنده ^۲ ؛ ۳- استراتژی گسترش متمرکز؛ ^۳ و ۴- استراتژی گسترش پراکنده ^۴ .
نظریه سیستم‌ها	نظریه سیستم‌ها به عنوان نوعی روش شناسی علمی و نگرش به جهان می‌باشد که بر پایه بکارگیری رویکرد سیستمی انجام می‌گیرد. این نظریه به ما می‌گوید که فعالیت هر جزء از سازمان بر فعالیت سایر اجزاء آن اثر می‌گذارد. ایده اصلی این موضوع اولین بار با کار جانسون و فائل آغاز و مطرح گردید (شیخی و شاهوندی، ۱۳۹۱: ۲۵).
آلبرت هریشمن	هریشمن یکی از نظریه پردازان اقتصادی است که به استراتژی توسعه نامتعادل تأکید می‌کند و معتقد به توسعه کل از طریق ایجاد بخش‌ها و مراکز پیشرو و توسعه یافته می‌باشد. وی برای انتقال توسعه از مناطق پیشرفته به مناطق فقیر از دو اثر استفاده می‌کند: اثر نشتی و اثر قطب‌گرایی (باقریان و همکاران، ۱۳۹۵: ۷۳).
گونار میردال	از نظر میردال عدم توازن و عدم تعادل‌های منطقه‌ای در ابتدای فرایند توسعه تضمین‌کننده توسعه منطقه‌ای است. او علت اصلی نابرابری‌های منطقه‌ای را نحوه عمل و فعالیت عوامل غیر اقتصادی می‌داند. بر این باور است که وقتی توسعه اقتصادی به سطح معینی برسد این تفاوت‌ها برابر خواهد شد. در این فرایند دو مکانیزم اساسی به نام‌های اثرات پخش و اثرات واپس روی مطرح می‌کند (باقریان و همکاران، ۱۳۹۵: ۷۴).
مدل رتبه-اندازه در نظام شهری و منطقه‌ای	در هر سلسله مراتب شهری، اندازه شهر به سطح مرتبه‌ای بستگی دارد که آن شهر در آن قرار دارد. زیرا فعالیت‌هایی که در شهر انجام می‌گیرد، به موقعیت مکانی آن نسبت به سایر شهرهای هم مرتبه و بزرگتر از آن بستگی دارد. به عبارتی طبقه هر شهر با تعداد و تنوع فعالیت‌هایی که عرضه می‌کند، تعیین می‌شود و رابطه مستقیم بین تعداد و تنوع فعالیت‌ها و جمعیت شهر دارد (توکلی نیا و همکاران، ۱۳۹۳: ۸۲).
رشد متعادل	از نظریه پردازان معروف رشد متعادل، نورکس و روزن اشتاین است. رشد متعادل بر دو محور اصلی: اعتقاد به وابستگی متقابل بین بخش‌ها و زیربخش‌ها، در ایجاد بازار برای یکدیگر است که نتیجه آن از بین رفتن کمبود تقاضا، بدون اتکاء به بازارهای خارجی است، و اعتقاد به وجود صرفه‌جویی‌های خارجی، حاصل از ایجاد یا تقویت یک فعالیت اقتصاد است.
توسعه شهرهای درجه ۲	توسعه شهرهای درجه دو (که گاهی شهرهای میانی یا متوسط نیز نامیده می‌شوند) به سمت گیری غالب در سیاست‌گذاری‌های توزیع جمعیت تبدیل شده است. نظریه شهرهای درجه دو بیشتر بر توسعه درون‌زا در مقابل جذب فعالیت‌های اقتصادی برونی تأکید دارد و در نتیجه تقویت ارتباط شهر-روستا، اهمیت یکسان به زیربنای اقتصادی و توسعه مراکز متعدد را شامل می‌شود (زالی، ۱۳۷۹: ۱۷۸).
توسعه پایدار منطقه‌ای	یکی از ابعاد مهم توسعه انسانی و توسعه پایدار به مفهوم امروزی توسعه، توسعه پایدار منطقه‌ای است که به معنی امکان دسترسی نسبتاً برابر مردم یک جامعه به امکانات و خدمات اجتماعی است و امروزه به شدت مورد توجه برنامه‌ریزان و مدیران مسئول توسعه نیز قرار گرفته است (پردازی مقدم، ۱۳۸۶: ۴۲).
توسعه متعادل فضایی	ابعاد سه‌گانه توسعه متعادل فضایی عبارتند از: انسان، فضا و فعالیت. توسعه متعادل فضایی با هدف توسعه و کاهش نابرابری منطقه‌ای، از موضوعات مهم در کشورهای در حال توسعه محسوب می‌شود. ضرورت شناسایی جایگاه مناطق در پخش مربوطه و رتبه بندی سطوح برخورداری از مواهب توسعه می‌تواند ما را در نحوه تخصیص اعتبارات و منابع میان آن مناطق یاری کند. (پادروندی و نظم فر، ۱۳۹۲: ۱۰۳).

روش پژوهش

روش انجام این پژوهش توصیفی - تحلیلی است. در این پژوهش برای گردآوری اطلاعات از پرسشنامه محقق ساخته استفاده شد. در واقع پس از شناسایی عوامل مؤثر بر توسعه متعادل فضایی شهرهای استان گیلان که در جدول (۲) ارائه شده‌است، پرسشنامه پژوهش طراحی شد. در واقع در این پرسشنامه از کارشناسان خواسته شد تا میزان اهمیت هر یک از این عوامل را در

1. J. Hilhorst
2. Concentrate Consolidation
3. Dispersed Consolidation
4. Concentrate Expansion
5. Dispersed Expansion

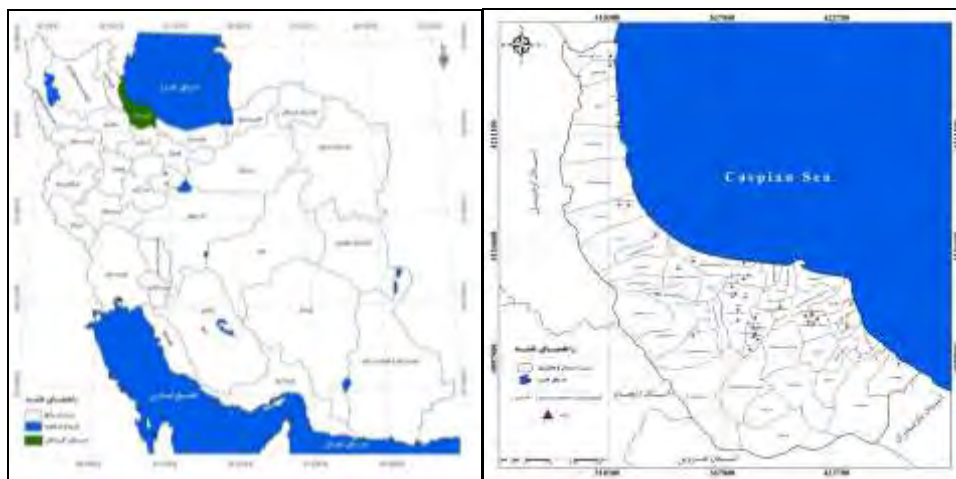
توسعه متعادل فضایی شهرهای استان گیلان مورد مطالعه، در قالب طیف لیکرت ارزیابی نمایند. در این فرایند ۵۰ نفر از کارشناسان در تکمیل پرسشنامه‌ها همکاری کردند. برای تجزیه و تحلیل اطلاعات نیز از آزمون آماری t تک نمونه‌ای و تحلیل عاملی اکتشافی استفاده شد.

جدول ۲. عوامل مؤثر بر توسعه متعادل فضایی شهرهای استان گیلان

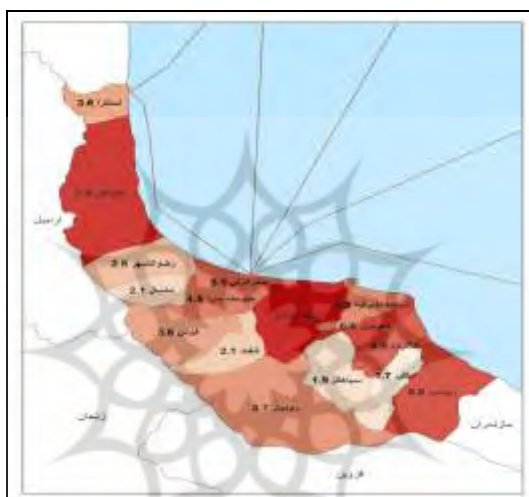
فضا	فعالیت	جمعیت
بهره‌گیری از موقعیت مرزی و استراتژیک	افزایش توانایی در تولید محصولات کشاورزی مانند برنج و چای با رویکرد صادراتی	سیاست تمرکز زدایی جمعیت از مرکز استان
قرار گیری در کریدو بین‌المللی شمال - جنوب	تجهیز، تسطیح و یکپارچه‌سازی شالیزارها	هدایت جمعیت به سمت شهرهای درجه دوم استان
دسترسی به بازارهای حوزه دریای خزر	توسعه و اصلاح باغ‌های زیتون، توتون، میوه، مرکبات و کیوی	ثبات و ماندگاری جمعیت در روستاها
توسعه فرودگاه بین‌المللی رشت	توسعه و ارتقای بهره‌وری بنادر صیادی استان گیلان	تجمع و یکپارچه سازی روستاها
تسریع در بهره‌برداری از حمل و نقل ریلی	تقویت صنایع کوچک و متوسط در پیوند با تولیدات کشاورزی	ضریب شهرنشینی
راه اندازی مسیرهای آبی به بندرهای نوشهر و آستارا	تحول الگو و نظام کشت به کشاورزی بازارگرا و مکانیزه	تراکم جمعیت شهری
توسعه و استفاده بهینه از ظرفیت حمل و نقل دریایی	تقویت زیرساخت‌های گردشگری	تراکم جمعیت روستایی
بهره‌گیری از مدهای متنوع حمل و نقل یکپارچه (ریلی - آبی - جاده‌ای - هوایی)	ساماندهی کانون‌های گردشگری دریا در کرانه‌های دریای خزر	نرخ رشد جمعیت شهری
گسترش آبخیزداری و مدیریت رودخانه‌ها	توسعه منطقه آزاد تجاری - صنعتی بندرانزلی	نرخ رشد جمعیت روستایی
استفاده مناسب از فضا با لحاظ توان اکولوژیک استان	توسعه منطقه ویژه اقتصادی بندرآستارا	تبدیل روستاهای بزرگ به شهرهای کوچک
تقویت پیوندهای درون استانی	ساخت بندر جدید کاسپین	افزایش امید به زندگی
تقویت پیوندهای برون استانی	توسعه بندر صیادی کیشهر	افزایش شاخص رفاه اجتماعی
حفاظت بهینه از مناطق چهارگانه	توسعه فعالیت‌های دانش بنیان	افزایش نقش سمن‌ها در توسعه استان
تقویت مکان‌های مرکزی	ایجاد رشته‌های جدید دانشگاهی متناسب با نیازهای استان	بهبود وضعیت معیشتی مردم
تقویت محورهای توسعه	گسترش مراکز تحقیق و توسعه	افزایش اعتماد اجتماعی
تقویت ارتباطات عملکردی شهرها و روستاها	احداث شهرک‌های ویژه و تخصصی برای استقرار صنایع با فن آوری برتر	افزایش نرخ اشتغال
مدیریت بهینه منابع آب استان	گسترش خدمات اجتماعی و فرهنگی در کانون‌های مهم شهری	افزایش نرخ باروری جمعیت
یکپارچه سازی زمین‌های کشاورزی	گسترش کارکرد های بازرگانی خارجی	جا به جایی های درون استانی
بهره‌گیری از ظرفیت تنوع اقلیمی	تقویت نقش بخش خصوصی در فعالیت‌های اقتصادی	جا به جایی‌های برون استانی

قلمرو جغرافیایی پژوهش

استان گیلان، یکی از استان‌های شمالی کشور است که در حدود ۱۴ هزار کیلومترمربع مساحت دارد. این استان در محدوده جغرافیایی عرض شمالی ۳۶ درجه و ۳۴ دقیقه تا ۳۸ درجه و ۲۷ دقیقه و طول شرقی ۴۸ درجه و ۵۳ دقیقه تا ۵۰ درجه و ۳۴ دقیقه واقع شده است. رشته کوه‌های البرز، همانند دیواری در باختر و جنوب گیلان کشیده شده و این منطقه جزء از راه دره منجیل، راه جاده ای دیگری به فلات ایران ندارد. این استان از سمت غرب و از طریق جاده کوهستانی به استان‌های اردبیل و آذربایجان ارتباط دارد. استان گیلان از شمال به دریای خزر و کشور جمهوری آذربایجان، از غرب به استان اردبیل، از جنوب به استان زنجان و قزوین و از شرق به استان مازندران محدود می‌گردد. طول سواحل در این استان حدود ۲۶۸ کیلومتری باشد. استان گیلان به ۱۶ شهرستان به نام های آستارا، آستانه اشرفیه، املش، بندر انزلی، رشت، رضوان شهر، رودبار، رودسر، سیاهکل، شفت، صومعه سرا، طولش، فومن، لاهیجان، لنگرود و ماسال به اسم مرکزیت شهر به غیر شهرستان طالش که مرکز شهرستان شهر هشتپر می باشد نامگذاری شده است. شهرستان رودبار واقع در جنوب استان گیلان با مساحت بالغ بر ۲۵۰۸ کیلومترمربع بزرگ ترین شهرستان و شهرستان املش واقع در شرق استان گیلان با مساحت ۴۰۶ کیلومترمربع کوچکترین شهرستان استان می‌باشد (طرح آمایش استان گیلان، ۱۳۹۸).



شکل ۲. موقعیت جغرافیایی استان گیلان



شکل ۳. سهم جمعیتی شهرستان‌های استان گیلان در سال ۱۳۹۵

(منبع: محاسبات نگارندگان براساس سالنامه آماری ۱۳۹۵ گیلان)

توزیع جمعیت در شهرستان‌ها حکایت از عدم تعادل دارد. شهرستان رشت که مرکز استان است با ۹۱۸۴۴۵ نفر جمعیت مانند دهه‌های گذشته همچنان پر جمعیت‌ترین شهرستان استان است و به تنهایی ۳۷/۸ درصد از جمعیت استان را در خود جای داده است. شهرستان تالش واقع در غرب گیلان ۱۸۹۹۳۳ نفر زندگی می‌کنند و این شهرستان با فاصله ۲۹/۳ درصد از مرکز استان در رتبه دوم استان قرار دارد و ۷/۷ درصد جمعیت استان را در خود جای داده است. سومین شهرستان پر جمعیت استان شهرستان لاهیجان است که با ۱۶۸۸۲۹ نفر و ۶/۸ درصد جمعیت در شرق استان قرار دارد. چهارمین و پنجمین شهرستان‌های استان از نظر تعداد و درصد جمعیت شهرستان‌های رودسر و انزلی هستند که به ترتیب دارای ۱۴۴۳۶۶ نفر و ۵/۸ درصد، ۱۳۸۰۰۴ نفر و ۵/۶ درصد جمعیت استان هستند.

یافته‌ها و بحث

تحلیل میزان اهمیت عوامل

در گام اول از یافته‌های پژوهش، با استفاده از آزمون t تک نمونه‌ای، میزان اهمیت هر یک از عوامل در توسعه متعادل فضایی شهرهای استان گیلان در سه بعد جمعیتی، فعالیتی و فضایی ارزیابی شد. آزمون t تک نمونه‌ای زمانی مورد استفاده قرار می‌گیرد که یک نمونه از جامعه داریم و می‌خواهیم میانگین آن را با یک حالت معمول و رایج استاندارد و یا حتی یک عدد مورد انتظار مقایسه کنیم. در مطالعه حاضر با استفاده از این آزمون، دو فرضیه به شرح زیر را مورد بررسی قرار دادیم.

H0: میزان اهمیت عوامل در توسعه متعادل فضایی شهرهای استان گیلان برابر با حد متوسط است.
 H1: میزان اهمیت عوامل در توسعه متعادل فضایی شهرهای استان گیلان برابر با حد متوسط نیست.
 براساس خروجی‌های نرم افزار SPSS، در تحلیل نتایج آزمون t تک نمونه‌ای باید، مقدار سطح معنی داری (Sig.) مورد تفسیر قرار گیرد. در شرایطی که مقدار سطح معنی داری بیشتر از ۰/۰۵ باشد، فرضیه صفر تأیید می‌شود. در طرف مقابل اگر سطح معنی داری کمتر از ۰/۰۵ شد، فرضیه صفر رد می‌شود. در این شرایط براساس اختلاف میانگین با آماره آزمون، در مورد میزان اهمیت عوامل تصمیم گیری می‌شود.

اولین بعد از توسعه متعادل فضایی جمعیت است. در واقع یکی از پیش شرط‌های اصلی برای توسعه هر منطقه‌ای، تعیین عوامل جمعیتی است. برای ارزیابی عوامل جمعیتی ۲۰ عامل انتخاب گردید. براساس اطلاعات مندرج در جدول (۲)، سطح معنی داری برای دو عامل ضریب شهرنشینی، ضریب روستا نشینی، افزایش نرخ اشتغال و افزایش نرخ باروری جمعیت بالاتر از ۰/۰۵ است. بنابراین میزان اهمیت چهار عامل مذکور برابر با حد متوسط است. در رابطه با سایر عوامل نتایج نظر خواهی از کارشناسان نشان داد که عوامل افزایش شاخص رفاه اجتماعی، سیاست تمرکز زدایی جمعیت از مرکز استان و جابجایی‌های درون استانی به ترتیب با نمرات میانگین ۴/۸۱، ۴/۴۸ و ۴/۳۱ با سطح اهمیت خیلی زیاد رتبه‌های اول تا سوم را دارند. کمترین نمرات میانگین نیز به عوامل تبدیل روستاهای بزرگ به شهرهای کوچک، بهبود وضعیت معیشتی مردم و جا به جایی‌های برون استانی اختصاص دارد. در جدول (۳)، نتایج ارزیابی عوامل جمعیتی به تفصیل بیان شده است. در مجموع سه عامل اصلی در این بعد برای تحلیل عاملی انتخاب شدند:
 ۱. سیاست تمرکز زدایی جمعیت از مرکز استان، ۲) افزایش شاخص رفاه اجتماعی و ۳) جا به جایی‌های درون استانی.

جدول ۳. نتایج آزمون t تک نمونه‌ای برای عوامل جمعیتی

آماره آزمون = ۳				
عوامل	Sig.	میانگین	اختلاف میانگین با آماره آزمون	سطح اهمیت
سیاست تمرکز زدایی جمعیت از مرکز استان	۰/۰۰۰	۴/۴۸	۱/۴۸	خیلی زیاد
هدایت جمعیت به سمت شهرهای درجه دوم استان	۰/۰۰۰	۳/۲۶	۰/۲۶	زیاد
ثبات و ماندگاری جمعیت در روستاها	۰/۰۰۰	۳/۳۹	۰/۳۹	زیاد
تجمع و یکپارچه سازی روستاها	۰/۰۰۰	۳/۲۶	۰/۲۶	زیاد
ضریب شهرنشینی	۰/۱۸۴	۳/۱۸	۰/۱۸	متوسط
ضریب روستا نشینی	۰/۴۱۸	۳/۱۲	۰/۱۲	متوسط
تراکم جمعیت شهری	۰/۰۰۰	۳/۷۸	۰/۷۸	زیاد
تراکم جمعیت روستایی	۰/۰۰۰	۳/۹۶	۰/۹۶	زیاد
نرخ رشد جمعیت شهری	۰/۰۰۰	۳/۴۸	۰/۴۸	زیاد
نرخ رشد جمعیت روستایی	۰/۰۰۰	۳/۲۹	۰/۲۹	زیاد
تبدیل روستاهای بزرگ به شهرهای کوچک	۰/۰۰۰	۲/۶۵	-۰/۳۵	کم
افزایش امید به زندگی	۰/۰۰۰	۳/۵۶	۰/۵۶	زیاد
افزایش شاخص رفاه اجتماعی	۰/۰۰۰	۴/۸۱	۱/۸۱	خیلی زیاد
افزایش نقش سمن‌ها در توسعه استان	۰/۰۰۰	۳/۳۶	۰/۳۶	زیاد
بهبود وضعیت معیشتی مردم	۰/۰۰۰	۲/۵۳	-۰/۴۷	کم
افزایش اعتماد اجتماعی	۰/۰۰۰	۳/۲۶	۰/۲۶	زیاد
افزایش نرخ اشتغال	۰/۰۹۷	۳/۰۹	۰/۱۸	متوسط
افزایش نرخ باروری جمعیت	۰/۴۱۱	۳/۱۰	۰/۱۰	متوسط
جا به جایی‌های درون استانی	۰/۰۰۰	۴/۳۱	۱/۳۱	خیلی زیاد
جا به جایی‌های برون استانی	۰/۰۰۰	۲/۱۸	-۰/۷۲	کم

دومین بعد از توسعه متعادل فضایی، نظام فعالیت‌های استان گیلان است. نظام فعالیت‌های و همچنین فعالیت‌های موجود در یک منطقه، در ارتباط با جمعیتی که با این فعالیت‌ها سر و کار دارند، باعث رشد و پویایی منطقه می‌شوند. در این چارچوب، نیز همچون بعد جمعیتی، ۲۰ عامل اولیه شناسایی شد. براساس نتایج آزمون تی تک نمونه‌ای، سه عامل تجهیز، تسطیح و یکپارچه‌سازی شالیزارها، تقویت منابع و قابلیت‌های زراعت، باغداری و شیلات و گسترش مراکز تحقیق و توسعه با سطح معنی داری بالاتر از ۰/۰۵ در سطح متوسط در توسعه متعادل فضایی شهرهای استان گیلان تأثیر دارند. نتایج ارزیابی کارشناسان و نخبگان حاکی از آن

است که، عامل تقویت نقش بخش خصوصی در فعالیت‌های اقتصادی با نمره میانگین ۴/۸۶ رتبه اول و بیشترین اهمیت را در توسعه متعادل فضایی شهرهای استان گیلان دارد. مطابق با نتایج بدست آمده، عوامل تقویت زیرساخت‌های گردشگری و گسترش کارکردهای بازرگانی خارجی به ترتیب با نمره‌های میانگین ۴/۷۷ و ۴/۷۳ رتبه‌های دوم و سوم را از لحاظ اهمیت در توسعه متعادل فضایی شهرهای استان گیلان دارند. کمترین اهمیت را نیز عامل ایجاد رشته‌های جدید دانشگاهی متناسب با نیازهای استان با نمره میانگین ۲/۷۱ به خود اختصاص داده است. جدول (۳) نتایج ارزیابی عوامل فعالیتی را به تفصیل نشان می‌دهد. در نهایت تعداد ۱۲ عامل در این بعد برای تحلیل عاملی انتخاب گردید.

۱. توسعه و ارتقای بهره‌وری بندر صیادی استان گیلان
۲. تقویت صنایع کوچک و متوسط در پیوند با تولیدات کشاورزی
۳. تقویت زیرساخت‌های گردشگری
۴. ساماندهی کانون‌های گردشگری دریا در کرانه‌های دریای خزر
۵. توسعه منطقه آزاد تجاری- صنعتی بندرانزلی
۶. توسعه منطقه ویژه اقتصادی بندرآستارا
۷. ساخت بندر جدید کاسپین
۸. توسعه فعالیت‌های دانش بنیان
۹. احداث شهرک‌های ویژه و تخصصی برای استقرار صنایع با فن آوری برتر
۱۰. گسترش خدمات اجتماعی و فرهنگی در کانون‌های مهم شهری
۱۱. گسترش کارکرد های بازرگانی خارجی
۱۲. تقویت نقش بخش خصوصی در فعالیت‌های اقتصادی

جدول ۴. نتایج آزمون t تک نمونه‌ای برای عوامل فعالیتی

آماره آزمون = ۳				
عوامل	Sig.	میانگین	اختلاف میانگین با آماره آزمون	سطح اهمیت
افزایش توانایی در تولید محصولات کشاورزی مانند برنج و چای با رویکرد صادراتی	۰/۰۰۰	۳/۲۹	۰/۲۹	زیاد
تجهیز، تسطیح و یکپارچه‌سازی شالیزارها	۰/۰۸۸	۳/۱۲	۰/۱۲	متوسط
توسعه و اصلاح باغ‌های زیتون، توتون، میوه، مرکبات و کیوی	۰/۰۰۰	۳/۵۹	۰/۵۹	زیاد
توسعه و ارتقای بهره‌وری بندر صیادی استان گیلان	۰/۰۰۰	۴/۶۷	۱/۶۷	خیلی زیاد
تقویت صنایع کوچک و متوسط در پیوند با تولیدات کشاورزی	۰/۰۰۰	۴/۵۲	۱/۵۲	خیلی زیاد
تقویت منابع و قابلیت‌های زراعت، باغداری و شیلات	۰/۲۸۷	۳/۰۷	۰/۰۷	متوسط
تحول الگو و نظام کشت به کشاورزی بازارگرا و مکانیزه	۰/۰۰۰	۳/۱۹	۰/۱۹	زیاد
تقویت زیرساخت‌های گردشگری	۰/۰۰۰	۴/۷۷	۱/۷۷	خیلی زیاد
ساماندهی کانون‌های گردشگری دریا در کرانه‌های دریای خزر	۰/۰۰۰	۴/۵۷	۱/۵۷	خیلی زیاد
توسعه منطقه آزاد تجاری- صنعتی بندرانزلی	۰/۰۰۰	۴/۳۵	۱/۳۵	خیلی زیاد
توسعه منطقه ویژه اقتصادی بندرآستارا	۰/۰۰۰	۴/۲۰	۱/۲۰	خیلی زیاد
ساخت بندر جدید کاسپین	۰/۰۰۰	۴/۳۱	۱/۳۱	خیلی زیاد
توسعه بندر صیادی کپاشهر	۰/۰۰۰	۳/۱۷	۰/۱۷	زیاد
توسعه فعالیت‌های دانش بنیان	۰/۰۰۰	۴/۱۲	۱/۱۲	خیلی زیاد
ایجاد رشته‌های جدید دانشگاهی متناسب با نیازهای استان	۰/۰۰۰	۲/۷۱	۰/۲۹	کم
گسترش مراکز تحقیق و توسعه	۰/۴۵۴	۳/۰۳	۰/۰۳	متوسط
احداث شهرک‌های ویژه و تخصصی برای استقرار صنایع با فن آوری برتر	۰/۰۰۰	۴/۱۶	۱/۱۶	خیلی زیاد
گسترش خدمات اجتماعی و فرهنگی در کانون‌های مهم شهری	۰/۰۰۰	۴/۱۰	۱/۱۰	خیلی زیاد
گسترش کارکردهای بازرگانی خارجی	۰/۰۰۰	۴/۷۳	۱/۷۳	خیلی زیاد
تقویت نقش بخش خصوصی در فعالیت‌های اقتصادی	۰/۰۰۰	۴/۸۶	۱/۸۶	خیلی زیاد

در برنامه‌ریزی منطقه‌ای، فضا بستر توسعه است. به عبارتی تعاملاتی که میان فعالیت و جمعیت وجود دارد در صورتی باعث توسعه متعادل خواهد شد که در بستر و فضای مناسب خود صورت گیرد. در این زمینه نیز، همچون دو بعد قبلی ۲۰ عامل اولیه در بعد فضایی شهرهای استان گیلان انتخاب گردید. براساس نتایج آزمون t تک نمونه‌ای، سطح معنی‌داری برای هر ۲۰ عامل فضایی پایین‌تر از ۰/۰۵ است. لذا اهمیت هیچ کدام از عوامل در سطح متوسط نیست. بررسی نمرات میانگین و نتایج ارزیابی نظرات کارشنان نشان داد که عامل راه اندازی مسیرهای آبی به بندرهای نوشهر و آستارا با نمره میانگین ۴/۸۹ رتبه اول را از لحاظ اهمیت در توسعه متعادل فضایی شهرهای استان گیلان دارد. عوامل توسعه و استفاده بهینه از ظرفیت حمل و نقل دریایی، قرارگیری در کریدو بین‌المللی شمال - جنوب و مدیریت بهینه منابع آب استان نیز به ترتیب در رتبه‌های دوم تا چهارم قرار دارند. کمترین اهمیت را نیز عوامل تقویت ارتباطات عملکردی شهرها و روستاها و تقویت پیوندهای درون استانی دارند. جدول (۵) نتایج ارزیابی عوامل بعد فضایی را نشان می‌دهد. نهایتاً در این بعد ۱۳ عامل به شرح زیر برای تحلیل عاملی انتخاب شدند.

۱. بهره‌گیری از موقعیت مرزی و استراتژیک
۲. قرارگیری در کریدو بین‌المللی شمال - جنوب
۳. دسترسی به بازارهای حوزه دریای خزر
۴. توسعه فرودگاه بین‌المللی رشت
۵. تسریع در بهره‌برداری از حمل و نقل ریلی
۶. توسعه زیرساخت‌های پیشرفته حمل و نقل درون و برون شهری
۷. راه اندازی مسیرهای آبی به بندرهای نوشهر و آستارا
۸. توسعه و استفاده بهینه از ظرفیت حمل و نقل دریایی
۹. بهره‌گیری از مدهای متنوع حمل و نقل یکپارچه (ریلی - آبی - جاده‌ای - هوایی)
۱۰. استفاده مناسب از فضا با لحاظ توان اکولوژیک استان
۱۱. تقویت محورهای توسعه
۱۲. مدیریت بهینه منابع آب استان
۱۳. بهره‌گیری از ظرفیت تنوع اقلیمی

جدول ۵. نتایج آزمون t تک نمونه‌ای برای عوامل فضایی

آماره آزمون = ۳			
عوامل	Sig.	میانگین	اختلاف میانگین با آماره آزمون
بهره‌گیری از موقعیت مرزی و استراتژیک	۰/۰۰۰	۴/۳۹	۱/۳۹
قرارگیری در کریدو بین‌المللی شمال - جنوب	۰/۰۰۰	۴/۷۸	۱/۷۸
دسترسی به بازارهای حوزه دریای خزر	۰/۰۰۰	۴/۵۵	۱/۵۵
توسعه فرودگاه بین‌المللی رشت	۰/۰۰۰	۴/۱۹	۱/۱۹
تسریع در بهره‌برداری از حمل و نقل ریلی	۰/۰۰۰	۴/۴۲	۱/۴۲
توسعه زیرساخت‌های پیشرفته حمل و نقل درون و برون شهری	۰/۰۰۰	۴/۰۱	۱/۰۱
راه اندازی مسیرهای آبی به بندرهای نوشهر و آستارا	۰/۰۰۰	۴/۸۹	۱/۸۹
توسعه و استفاده بهینه از ظرفیت حمل و نقل دریایی	۰/۰۰۰	۴/۸۵	۱/۸۵
بهره‌گیری از مدهای متنوع حمل و نقل یکپارچه (ریلی - آبی - جاده‌ای - هوایی)	۰/۰۰۰	۴/۵۳	۱/۵۳
گسترش آبخیزداری و مدیریت رودخانه‌ها	۰/۰۰۰	۳/۳۴	-۰/۳۴
استفاده مناسب از فضا با لحاظ توان اکولوژیک استان	۰/۰۰۰	۴/۱۲	۱/۱۲
تقویت پیوندهای درون استانی	۰/۰۰۰	۳/۱۷	-۰/۱۷
تقویت پیوندهای برون استانی	۰/۰۰۰	۳/۸۱	-۰/۸۱
حفاظت بهینه از مناطق چهارگانه	۰/۰۰۰	۳/۴۶	-۰/۴۶
تقویت مکان‌های مرکزی	۰/۰۰۰	۳/۲۸	-۰/۲۸
تقویت محورهای توسعه	۰/۰۰۰	۴/۴۱	۱/۴۱
تقویت ارتباطات عملکردی شهرها و روستاها	۰/۰۰۰	۳/۲۳	-۰/۲۳
مدیریت بهینه منابع آب استان	۰/۰۰۰	۴/۶۳	۱/۶۳
یکپارچه سازی زمین‌های کشاورزی	۰/۰۰۰	۳/۳۶	-۰/۳۶
بهره‌گیری از ظرفیت تنوع اقلیمی	۰/۰۰۰	۴/۱۱	۱/۱۱

نتایج آزمون t در مقایسه عوامل جمعیتی، فعالیت و فضایی نشان داد که عوامل فضایی با نمره میانگین ۴/۰۷ نسبت به دو بعد دیگر از اهمیت بیشتری در توسعه متعادل فضایی شهرهای استان گیلان برخوردار هستند. در رتبه دوم عوامل فعالیت قرار دارند که نمره میانگین ۳/۹۲ را به خود اختصاص داده‌اند. نهایتاً عوامل جمعیتی کمترین میزان اهمیت را دارند.

جدول ۶. نتایج آزمون t تک نمونه‌ای برای مجموعه عوامل جمعیتی، فعالیت و فضایی

آماره آزمون = ۳				
عوامل	Sig.	میانگین	اختلاف میانگین با آماره آزمون	سطح اهمیت
جمعیتی	۰/۰۰۰	۳/۴۰	۰/۴۰	زیاد
فعالیتی	۰/۰۰۰	۳/۹۲	۰/۹۲	زیاد
فضایی	۰/۰۰۰	۴/۰۷	۱/۰۷	خیلی زیاد

شناسایی عوامل اصلی در توسعه متعادل فضایی شهرهای استان گیلان

در بخش قبلی، میزان اهمیت ۶۰ عامل در توسعه متعادل فضایی شهرهای استان گیلان با استفاده از آزمون t تک نمونه‌ای بررسی و در هر بعد عواملی که اهمیت خیلی زیاد داشتند (۲۸ عامل در سه بعد) شناسایی شد. در این بخش با استفاده از تحلیل عاملی اکتشافی به شناسایی عوامل اصلی پرداخته شد. برای انجام این تحلیل ابتدا باید توانایی عاملی شدن متغیرها و یا به عبارتی امکان پذیری انجام تحلیل عاملی بر روی متغیرها بررسی شود. برای تعیین این امکان پذیری مقدار آماره KMO و همچنین از آزمون بارتلت استفاده شد. براساس نتایج آزمون‌های مذکور، مقدار آماره KMO برابر با ۰/۷۱۱ و آزمون بارتلت در سطح معنی‌داری کمتر از ۰/۰۵ قرار گرفت. بنابراین می‌توان گفت که انجام تحلیل عاملی بر روی متغیرها امکان پذیر است.

در ادامه بررسی‌های انجام شده جدول واریانس تبیین شده کل ارائه شد (جدول ۷). از این جدول برای تعیین تعداد عامل‌های استخراج شده استفاده شد. همچنین درصد واریانس کل متغیرهای پژوهش که توسط هر عامل تبیین می‌شود، گزارش گردید. برای تعیین تعداد عامل‌ها از مقدار ویژه کمک می‌گیریم. در این چارچوب حداقل مقدار ویژه برای انتخاب عامل‌های نهایی مقدار یک است و عامل‌هایی که مقدار ویژه بیشتر از یک داشته باشند، جزء عامل‌های نهایی محسوب می‌شوند. نتایج نشان می‌دهد که سه عامل مقدار ویژه بیشتر از یک دارند، بنابراین تعداد عامل‌های اصلی استخراج شده، سه عامل است. درصد واریانس تبیین شده توسط هر عامل در جدول (۷)، نشان می‌دهد که عامل اول توانسته است، ۴۱/۷۴ درصد از واریانس‌ها تمامی متغیرهای پژوهش را تبیین کند. عامل دوم و سوم نیز به ترتیب ۲۶/۱۸، ۱۸/۵۱ درصد از واریانس تمامی متغیرهای پژوهش را تبیین می‌کنند. در مجموع ۸۶/۴۳ درصد کل واریانس‌ها را تبیین کرده و نشان دهنده میزان قدرت این عوامل در تحلیل موضوع مورد نظر است.

جدول ۷. واریانس تبیین شده کل

عامل‌های استخراج شده	مقدار ویژه	درصد واریانس تبیین شده
عامل اول	۴/۱۸	۴۱/۷۴
عامل دوم	۳/۱۴۷	۲۶/۱۸
عامل سوم	۱/۰۵۷	۱۸/۵۱
جمع		۸۶/۴۳

در نهایت بارهای عاملی مربوط به هر یک از عوامل بعد از چرخش واریانس مشخص شده است. این جدول که جدول عناصر چرخش یافته نام دارد، جدول اصلی در ارتباط با متغیرهایی است که متعلق به هر عامل هستند. (جدول ۸). میزان بار عاملی هر متغیر در این جدول گزارش شده است. در وضعیت عادی، هر متغیر با تمامی عامل‌ها، همبستگی دارد و بار عاملی هر متغیر در تمامی عامل‌ها، در جدول ارائه می‌شود، اما با توجه به دستوری که هنگام اجرای دستور تحلیل عاملی به برنامه SPSS دادیم، مقادیر بار عاملی کمتر از ۰/۳۰ در خروجی نشان داده نشده است و تنها مقادیر بارهای عاملی قابل قبول (۰/۳۰ و بیشتر) نمایش داده شده‌اند. براساس جدول (۸) که از نرم‌افزار SPSS استخراج شده است، ۲۸ عامل مورد مطالعه همانگونه که قبلاً نیز اشاره شد در سه عامل خلاصه شده است. براساس عامل‌های استخراج شده، عامل اول بیشترین تأثیر را بر روی عوامل توسعه و ارتقای بهره‌وری بنادر صیادی استان گیلان، توسعه منطقه آزاد تجاری-صنعتی بندرانزلی، توسعه منطقه ویژه اقتصادی بندرآستارا، ساخت بندر جدید کاسپین، گسترش کارکردهای بازرگانی خارجی، دسترسی به بازارهای حوزه دریای خزر، تسریع در بهره‌برداری از حمل و

نقل ریلی، توسعه و استفاده بهینه از ظرفیت حمل و نقل دریایی و بهره‌گیری از مدهای متنوع حمل و نقل یکپارچه (ریلی-آبی-جاده‌ای - هوایی) دارد لذا تحت عنوان "حمل و نقل" نامیده می‌شود. عامل دوم بر روی شاخص‌های بهره‌گیری از موقعیت مرزی و استراتژیک، قرارگیری در کریدو بین‌المللی شمال - جنوب، استفاده مناسب از فضا با لحاظ توان اکولوژیک استان، مدیریت بهینه منابع آب استان، بهره‌گیری از ظرفیت تنوع اقلیمی داشته است. این شاخص‌ها عمدتاً به موقعیت مکانی استان وابسته هستند. از این رو عامل دوم، عنوان "موقعیت جغرافیایی" به خود می‌گیرد. نهایتاً عامل سوم تأثیر خود را بر روی شاخص‌های افزایش شاخص رفاه اجتماعی، تقویت زیرساخت‌های گردشگری، ساماندهی کانون‌های گردشگری دریا در کرانه‌های دریای خزر، توسعه فعالیت‌های دانش بنیان، احداث شهرک‌های ویژه و تخصصی برای استقرار صنایع با فن آوری برتر و گسترش خدمات اجتماعی و فرهنگی در کانون‌های مهم شهری دارد. براساس ماهین این عوامل، عامل سوم عامل سوم به عنوان "گردشگری و خدمات" نامیده می‌شود.

جدول ۸. متغیرهای مربوط به هر عامل

نام عامل	متغیرهای عامل	بار عاملی
عامل اول: حمل و نقل	توسعه و ارتقای بهره‌وری بنادر صیادی استان گیلان	۰/۷۴۱
	توسعه منطقه آزاد تجاری- صنعتی بندرانزلی	۰/۷۳۹
	توسعه منطقه ویژه اقتصادی بندراستارا	۰/۷۲۵
	ساخت بندر جدید کاسپین	۰/۷۲۱
	گسترش کارکرد های بازرگانی خارجی	۰/۷۱۰
	دسترسی به بازار های حوزه دریای خزر	۰/۶۸۹
	تسریع در بهره‌برداری از حمل و نقل ریلی	۰/۶۵۹
	توسعه و استفاده بهینه از ظرفیت حمل و نقل دریایی	۰/۶۳۴
	بهره‌گیری از مدهای متنوع حمل و نقل یکپارچه (ریلی-آبی-جاده‌ای - هوایی)	۰/۶۱۸
	موقعیت مرزی و استراتژیک	۰/۶۴۸
عامل دوم: موقعیت جغرافیایی	قرار گیری در کریدو بین‌المللی شمال - جنوب	۰/۶۳۱
	استفاده مناسب از فضا با لحاظ توان اکولوژیک استان	۰/۶۱۹
	مدیریت بهینه منابع آب استان	۰/۶۱۳
	بهره‌گیری از ظرفیت تنوع اقلیمی	۰/۵۹۱
	تقویت زیرساخت‌های گردشگری	۰/۵۶۹
عامل سوم: گردشگری و خدمات	ساماندهی کانون‌های گردشگری دریا در کرانه‌های دریای خزر	۰/۵۴۸
	توسعه فعالیت‌های دانش بنیان	۰/۵۴۴
	شهرک های ویژه و تخصصی برای استقرار صنایع با فن آوری برتر	۰/۵۴۱
	گسترش خدمات اجتماعی و فرهنگی در کانون‌های مهم شهری	۰/۵۳۱

نتیجه گیری

در این پژوهش موضوع توسعه متعادل فضایی شهرهای استان گیلان و عواملی که در این زمینه نقش دارند، بررسی شد. نهایتاً سه عامل اصلی شامل "حمل و نقل"، "موقعیت جغرافیایی" و "گردشگری و خدمات" شناسایی شد. در این بخش، به بحث و تفسیر وضعیت استان براساس سه عامل مذکور می‌پردازیم. براساس نتایج پژوهش، عوامل و شاخص‌های حوزه بازرگانی و حمل و نقل نسبت به سایر عوامل در توسعه متعادل شهرهای استان گیلان نقش بیشتری دارند. در این زمینه می‌توان گفت، استان گیلان از انواع مختلف الگوهای حمل و نقل شامل دریایی، ریلی، زمینی و هوایی برخوردار است. همچنین موقعیت مرزی استان با دریا و قابلیت انجام کارهای بازرگانی و تجارت با سایر کشورهای منطقه نقش چشم‌گیری دارد. نتایج مطالعات در سایر پژوهش‌های مرتبط نیز بر موضوع حمل و نقل در توسعه متعادل استان تأکید دارد. ملکی و همکاران (۲۰۲۰) در پژوهش خود بر تنوع الگوهای حمل و نقلی استان گیلان و همچنین لزوم یکپارچگی این الگوها (ریلی، هوایی، دریایی و جاده‌ای) تأکید کردند (ملکی و همکاران، ۱۳۹۹). استان گیلان با قرارگیری در مسیر کریدور بین‌المللی شمال - جنوب (نوستراک) و نیز با وجود پتانسیل‌های طبیعی همچون دریای خزر و مرز دریایی، دارای جایگاه ویژه‌ای در شبکه حمل‌ونقل کشور است و می‌تواند در اتصال بنادر شمالی (دریای خزر) به بنادر جنوبی (خلیج فارس) و در پی آن کشورهای آسیای میانه به اقیانوس هند نقش عمده‌ای را بازی کند. بندرهای مهم و استراتژیک انزلی و آستارا، کانون‌های حساس در حمل‌ونقل بین‌المللی کالای استان هستند که نقش بسزایی در دست یافتن آن به

جایگاه سوم واردات کالا داشته‌اند. دو عامل طبیعی دریای خزر در شمال و کوه‌های البرز در جنوب، علی‌رغم اینکه پهنه مساعد اکولوژیک منحصر به فردی را در طول تاریخ به‌وجود آورده است، قلمروی بالنسبه بسته و صعب‌العبوری را در پی داشته‌اند که فقدان شبکه حمل‌ونقل ریلی و محدودیت در شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای فرمانطقه‌ای به‌ویژه به سوی جنوب از جمله پیامدهای آن است. با وجود موقعیت استراتژیک استان، وجود خطوط راه‌آهن یکی از مهم‌ترین نقاط قوت شبکه حمل‌ونقلی آن است که در صورت بهره‌برداری کامل از آن، اتصال دو کریدور شمال - جنوب (نوستراک) و غرب - شرق (تراسیکا) امکان‌پذیر خواهد بود. استان گیلان علی‌رغم برخورداری از انواع متفاوت شبکه جاده‌ای، از نظر امکانات حمل‌ونقل و ارتباطات به‌دلیل عواملی هم‌چون تکمیل نبودن زیرساخت‌های مناسب حمل‌ونقل (جاده‌ای، هوایی، دریایی و ریلی)، نبود تناسب ظرفیت حمل‌ونقل زمینی استان با حجم ترافیک عبوری، تراکم جمعیت در مرکز استان، شرایط اقلیمی و بارندگی‌های موسمی و تأثیر آن بر شبکه ارتباطی، دارای چالش‌های اساسی در ساختار حمل‌ونقلی است.

نتایج پژوهش نشان داد، موقعیت جغرافیایی استان و عوامل وابسته به آن همچون موقعیت مرزی و استراتژیک، قرار گیری در کریدور بین‌المللی شمال - جنوب، توان اکولوژیک استان، منابع آب استان و تنوع اقلیمی استان در سطح دوم از تأثیرگذاری بر توسعه متعادل شهرهای استان گیلان قرار دارند. در واقع استان گیلان که از نظر امکانات و قابلیت‌های توسعه‌ای از منابع ارزشمندی برخوردار است اما تا کنون بهره‌برداری مناسبی از آنها صورت نگرفته است. از نظر منابع طبیعی و جغرافیایی می‌توان به وضعیت آب و هوایی مناسب آن (برخورداری از اقلیم معتدل و مرطوب با بارندگی سالیانه بیش از ۲۰۰۰ میلی‌متر) و وجود رودخانه‌های دائمی متعدد و خاک مساعد زراعی و نیز مراتع و جنگل‌های وسیع و داشتن نواحی جلگه‌ای، کوهپایه‌ای، کوهستانی و دریا، اشاره کرد که متاسفانه آن گونه که شایسته است در جهت رشد و توسعه منطقه و رسیدن به تعادل و توازن فضایی که لازمه هر توسعه‌ای است، اقدامی صورت نگرفته است. استان گیلان به دلیل قرار گرفتن در مسیر کریدور شمال - جنوب (نوستراک) از موقعیتی ممتاز در حوزه واردات و صادرات کالا (تجارت) برخوردار است. از دیگر ابعاد جغرافیایی می‌توان به داشتن ۳۰۰ کیلومتر نوار ساحلی و هجواری از طریق دریا و خشکی با برخی کشورها، نزدیکی به ذخایر انرژی نفت و گاز دریای کاسپین اشاره کرد که این استان را به عنوان یکی از استانهای مهم شمالی کشور مطرح کرده است.

سومین عامل تأثیرگذار بر توسعه متعادل فضایی شهرهای استان گیلان، در حوزه گردشگری و خدمات مطرح شد. در این رابطه می‌توان به عواملی همچون زیرساخت‌های گردشگری، کانون‌های گردشگری دریا در کرانه‌های دریای خزر، فعالیت‌های دانش بنیان، شهرک‌های ویژه و تخصصی برای استقرار صنایع با فن‌آوری برتر و خدمات اجتماعی و فرهنگی در کانون‌های مهم شهری اشاره کرد. در این چارچوب نقش فعالیت‌های دانش بنیان و استقرار صنایع با فن‌آوری برتر حائز اهمیت است. مرکز رشد واحدهای فناور گیلان در سال ۱۳۸۲ با هدف ایجاد زمینه مناسب برای فعالیت متخصصین، ایجاد اشتغال و استفاده از فرصت‌های موجود در زمینه‌های فناوری اطلاعات و ارتباطات شروع بکار نموده و از سال ۱۳۸۴ به فعالیت‌های خود در راستای اطلاع رسانی و جذب صاحبان ایده‌های فناورانه در سایر محورهای فنی با توجه به پتانسیل منطقه و ارائه خدمات به آنها ادامه داده است. تعداد شرکت‌های فناور مستقر در پارک علم و فناوری گیلان، ۳۱۲ شرکت است. در مجموع هفت درصد شرکت‌های فناور کل کشور در پارک علم و فناوری استان گیلان استقرار دارند. در حال حاضر در استان گیلان، ۴۰ شرکت دانش بنیان داریم که ۳۰ شرکت در پارک فناوری و مراکز رشد و ۱۰ شرکت در خارج از پارک مستقر هستند. براساس این آمار پارک علم و فناوری استان گیلان جایگاه شانزدهم را در بین استان‌ها از لحاظ شرکت‌های دانش بنیان دارد. جمعیت گیلان دو و نیم درصد جمعیت کشور را شامل می‌شود و بر اساس این جمعیت باید ۱۰۰ شرکت دانش بنیان در این استان وجود داشته باشد. لذا بالغ بر ۶۰ شرکت دانش بنیان نیز در استان احداث شود. در حوزه خدمات برتر می‌توان از وجود شهرک‌های ویژه و تخصصی برای استقرار صنایع با فن‌آوری برتر در استان گیلان یاد کرد. بر این اساس، یکی از وجوه تمایز بین اقتصاد دانش محور و اقتصاد تولید محور در نوع و سهم صنایع و خدمات براساس دانش و فناوری آنها است. سهم صنایع و خدمات با فناوری برتر در هر اقتصاد، یکی از شاخص‌های سنجش درجه نیل به اقتصاد دانش محور است. در این راستا استان دارای چهار شهرک صنعتی شامل مرکز رشد واحدهای فناور پارک علم و فناوری گیلان و دانشگاه آزاد اسلامی واحد رشت، مرکز رشد واحدهای فناور گردشگری و صنایع وابسته، مرکز رشد واحدهای فناور کشاورزی و منابع طبیعی و مرکز رشد واحدهای فناور بیوتکنولوژی شمال کشور است.

استان گیلان به عنوان یکی از مهم‌ترین قطب‌های گردشگری کشور، واجد شرایط جاذبه‌ای گردشگری در سطح بین‌المللی، ملی، منطقه‌ای و محلی است و به صراحت می‌توان گفت که همه جای آن این امکان را دارد که مسافران با گرایش‌های مختلف را

به سوی خود جذب می‌کند. این استان سالانه گردشگران زیادی را به خود جذب می‌کند که قرار داشتن پنج شهر رشت، بندر انزلی، لاهیجان، آستارا و فومن در بیست شهر نخست کشور در زمینه تعداد سفر و نیز بیشترین تعداد سفر انجام شده به استان گیلان در میان سایر استان‌های کشور حاکی از اهمیت موضوع گردشگری در این استان است. علاوه بر وجود جاذبه‌های گردشگری طبیعی فراوان همچون تالاب انزلی که در سطح بین‌الملل نیز شناخته شده است، استان گیلان از جاذبه‌های تاریخی و فرهنگی مانند شهر تاریخی ماسوله، موزه میراث روستایی گیلان، قلعه رودخان و غیره نیز بهره‌مند است که جزء پربازدیدکننده‌ترین جاذبه‌های گردشگری ایران محسوب می‌شوند. گسترده‌ترین و بکرترین جنگل‌های ایران با تنوع گیاهی بسیار گسترده، سطح وسیعی از استان را به خود اختصاص داده است. با وجود پخشایش متوازن جاذبه‌های گردشگری طبیعی و تاریخی در گستره استان، توزیع خدمات و تسهیلات گردشگری در سطح شهرها متوازن نیست. بی‌توجهی مسئولان به برخی از جاذبه‌های تاریخی و طبیعی موجود و نگهداری نامناسب از آن‌ها سبب شده است که بسیاری از این آثار ارزشمند تخریب شوند. همچنین یکی از محدودیت‌هایی که بر روند تخریب این آثار افزوده است، بودجه‌های کم تعیین شده برای نگهداری از این آثار و نیز آگاهی اندک ساکنان و گردشگران در مورد این فضاهاست. این در حالی است که با توجه به افزایش علاقمندان به گردشگری طبیعی در ایران، سفر به منظور استفاده از این جاذبه‌های طبیعی در محدوده استان در حال افزایش است. با توجه به نتایج بدست آمده از پژوهش حاضر، پیشنهادهای زیر را می‌توان به منظور ساماندهی بهتر فضا در برنامه‌ریزی توسعه منطقه‌ای استان گیلان ارایه نمود:

- نوسازی صنایع مهم و ریشه دار استان؛
- احیاء و تجهیز محورهای ارتباطی گردشگری متناسب با جاذبه‌های طبیعی؛
- توسعه کیفی و کمی کشاورزی بر مبنای ظرفیت‌های محیطی با توجه به وجود خاک حاصلخیز در پهنه استان؛
- گسترش نقش بازرگانی استان در زمینه‌های بازرگانی داخلی و برون منطقه‌ای؛
- تسریع در یکپارچه سازی، تجهیز و نوسازی اراضی کشاورزی استان و فراهم آوردن تمهیدات لازم جهت کشت مجدد؛
- زمینه سازی برای ایجاد مجموعه‌های تفریحی گردشگری منطقه ای و ایجاد پارک دریایی در قالب طرح جامع گردشگری استان؛
- ایجاد بانک زمین‌های کشاورزی و جلوگیری از تخریب این اراضی؛
- طراحی و احداث راههای ارتباطی با در نظر گرفتن کاربری‌های زراعی و باغی؛
- تأکید بر ایجاد صنایع مهم با بهره‌وری بالا در استان؛
- بهره‌گیری از شیوه‌های نوین تولید در راستای کاهش هزینه‌های تولید؛
- آمایش شهری - منطقه‌ای در راستای توسعه متوازن شهرها؛
- توسعه صنایع با اولویت در صنایع تبدیلی و تکمیلی کشاورزی؛
- گسترش فعالیت‌های بازرگانی با تأکید ترانزیت، حمل و نقل و بازرگانی خارجی با بهره‌گیری از موقعیت جغرافیایی؛
- ایجاد خوشه‌های صنعتی و خدماتی با رویکرد افزایش نرخ اشتغال؛
- استفاده بهینه از توان و قابلیت‌های زیست محیطی و اقلیم استان در راستای تولید انرژی های نو؛
- بهبود عملکرد و توسعه دستگاه‌های اجرایی از طریق آسیب شناسی های مدیریتی؛
- تقویت و ساماندهی امکانات و زیرساخت‌های گردشگری؛
- استفاده بهینه از زمین و اولویت بندی اصولی کاربری ها با توجه به ضرورت‌های توسعه استان؛
- حفاظت از زمین های دارای کاربری زراعی و باغی و استفاده بهینه از خاکهای مستعد؛
- محدود نمودن رشد شهرها جهت حفظ منابع طبیعی؛
- تمرکز زدایی از شهر رشت و تقویت شهرهای میانه؛

تقدیر و تشکر

این مقاله مستخرج از رساله دکتری احمد قدیمی به راهنمایی دکتر حسین نظم فر و دکتر نادر زالی و مشاور دکتر محمدتقی معصومی بوده که در گروه جغرافیا، دانشگاه آزاد اسلامی واحد اردبیل از آن دفاع شده است. انجام شده است.

منابع

- اجلالی، پرویز. (۱۳۷۳). *تحلیل منطقه‌ای و سطح‌بندی سکونتگاه‌ها*. معاونت امور مناطق و مجلس، دفتر برنامه‌ریزی منطقه‌ای.
- باقریان، مصطفی، قربان‌پور، زهرا و جوادی‌نیا، علی. (۱۳۹۵). بررسی اثرات اقتصادی - اجتماعی شهرک‌های صنعتی در توسعه مناطق روستایی. *مشارکت و توسعه اجتماعی*، ۲(۳)، ۶۹-۹۱.
- ایمانی، بهرام؛ فرش، رقیه و هاشمی معصوم آباد، رضا. (۱۳۹۶). بررسی و تحلیل نابرابری‌های ناحیه‌ای در شهرستان‌های استان اردبیل طی دوره‌های ۱۳۹۰-۱۳۸۵. *تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی*، ۱۷(۴۶)، ۹۳-۱۱۷.
- بزرگ نژاد، کامیار. (۱۳۹۳). تحلیل نابرابری‌های فضایی میان نواحی منطقه تهران و ارائه راهکارهای توسعه متعادل فضایی. *اولین کنفرانس ملی شهرسازی، مدیریت شهری و توسعه پایدار*، مؤسسه ایرانیان، دانشگاه تهران، تهران.
- پاپلی یزدی، محمد حسین و ابراهیمی، محمد امیر. (۱۳۹۰). *نظریه‌های توسعه روستایی*. چاپ ششم، تهران: انتشارات سمت،
- پادروندی، بهزاد و نظم‌فر، حسین. (۱۳۹۲). بررسی و تحلیل سطح برخورداری شهرستان‌های استان چهارمحال و بختیاری از شاخص‌های توسعه با استفاده از مدل تاپسیس فازی. *پژوهش و برنامه‌ریزی شهری*، ۴(۱۴)، ۱۲۲-۱۰۳.
- پریزادی، طاهر و میرزازاده، حجت. (۱۳۹۷). توسعه منطقه‌ای در ایران با رویکرد عدالت توزیعی. *تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی*، ۱۸(۵۰)، ۱۷۹-۱۹۸.
- پردازي مقدم، سعیده. (۱۳۸۶). *روش‌های تحلیل چند متغیره و کاربرد آن در سطح بندی استان‌های کشور*. تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.
- پورمحمدی، محمدرضا و زالی، نادر. (۱۳۸۸). تحلیل نابرابری‌های منطقه‌ای و آینده‌نگاری توسعه. *مجله جغرافیا و برنامه‌ریزی*، ۱۵(۳۲)، ۶۴-۲۹.
- پوررمضان، عیسی و مهدوی، رضا. (۱۳۹۰). تحلیل سازمان فضایی فعالیت‌ها در استان گیلان. *مجله چشم‌انداز جغرافیایی (مطالعات انسانی)*، ۱۷(۳)، ۱۱۷-۱۰۰.
- توکلی‌نیا، جمیله، کانونی، رضا و شریفی، امیر. (۱۳۹۳). ارزیابی نظام‌های شهری مناطق نه گانه کشور براساس روش تصمیم‌گیری چند معیاره. *مطالعات برنامه‌ریزی شهری*، ۲(۵)، ۷۷-۹۹.
- جمعه‌پور، محمود، رشودی، بهزاد، و امیری، رقیه. (۱۳۹۱). نقش شهرهای کوچک در توسعه مناطق روستایی با تأکید بر عوامل اقتصادی- اجتماعی (مورد مطالعه: دهستان فیروز آباد شهرستان سلسله)، *همایش ملی توسعه روستایی*.
- رکن‌الدین افتخاری، عبدالرضا، درویشی، هدایت، رحمانی، بیژن و صرافی، مظفر. (۱۳۹۸). تحلیل عوامل مؤثر در طراحی سناریوهای توسعه فضایی مبتنی بر مناطق روستایی. *برنامه‌ریزی و آمایش فضا*، ۲۳(۳)، ۱۴۶-۱۲۵.
- رفعیان، مجتبی، پیری، اسماعیل، کریمی، آرام و حیدری، سامان. (۱۳۹۶). تعیین سطح توسعه یافتگی شهرستان‌های استان مرزی کردستان با تأکید بر شاخص‌های توسعه شهری. *مطالعات محیطی هفت حصار*، ۶(۲۲)، ۱۶-۵.
- زالی، نادر. (۱۳۷۹). سطح‌بندی توسعه منطقه‌ای (نمونه موردی: استان آذربایجان شرقی). پایان نامه کارشناسی ارشد به راهنمایی دکتر فرانکیف‌الدینی، گروه شهرسازی دانشگاه شیراز.
- زنگی آبادی، علی، احمدیان، مهدی و کریمی، محمد. (۱۳۹۳). تحلیل فضایی شاخص‌های توسعه منطقه‌ای با بهره‌گیری تلفیقی از تکنیک‌های تصمیم‌گیری چند شاخصه، *پژوهش‌های بوم‌شناسی شهری*، ۵(۱)، ۹۶-۸۳.
- زیاری، کرامت‌الله. (۱۳۸۳). *مکتب‌ها و نظریه‌ها و مدل‌های برنامه و برنامه‌ریزی منطقه‌ای*. انتشارات دانشگاه یزد.
- زیاری، کرامت‌الله، سرخ‌کمالی، کبری، زنجیرچی، سید محمود و کریمی، محمد. (۱۳۹۱). نگرشی تحلیلی بر نظریه قطب رشد در توسعه منطقه‌ای، *فصلنامه آمایش محیط*، ۵(۱۷)، ۲۴-۱.
- شیخی، حجت و شاهبوندی، احمد. (۱۳۹۱). تحلیل بر توسعه منطقه‌ای و سطح‌بندی نظام شهری در منطقه زاگرس. *برنامه‌ریزی فضایی*، ۲(۲)، ۴۰-۲۱.
- صادقی، احمد و سعیدی اقدم، مهران. (۱۳۹۴). شناسایی و رتبه بندی عوامل مؤثر بر توسعه نیافتگی اقتصاد ایران از دیدگاه خبرگان با استفاده از روش تلفیقی آزمون و خطا و فرایند تحلیل شبکه‌ای فازی. *سیاست‌گذاری پیشرفت اقتصادی*، ۲(۴)، ۱۱۷-۱۵۶.
- صیدایی، سید اسکندر، الفتی، هادی، غلامی، علیرضا و کریمی، مهرداد. (۱۳۹۶). تحلیل نابرابری فضایی توسعه روستایی در شهرستان صحنه. *برنامه‌ریزی فضایی*، ۷(۲)، ۳۸-۲۱.
- کریمی، آرام، پورطاهری، مهدی و احمدی، حسن. (۱۳۹۶). تحلیل سازمان فضایی و سطح بندی نظام شهری استان کردستان. *مطالعات محیطی هفت حصار*، ۶(۱۹)، ۵۲-۳۱.
- لطفی، صدیقه و شهبانی، مرتضی. (۱۳۹۲). ارائه مدلی تلفیقی جهت رتبه بندی توسعه منطقه‌ای. *تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی*، ۱۳(۲۸)، ۷-۳۰.

- مهدوی، رضا، رحمانیان، روزبه، درویش رحیم آبادی، ابراهیم. (۱۳۸۴). بررسی سازمان فضایی استان گیلان. رشت: انتشارات سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان گیلان.
- ملکی، سعید؛ ثابت تیموری، مژگان؛ امیرفخریان، مصطفی و توانگر، معصومه. (۱۳۹۶). تحلیل عدم تعادل‌های فضایی استان خراسان رضوی. *مجله آمایش جغرافیایی فضا*، ۷(۲۴)، ۳۵-۴۶.
- معصومی اشکوری، سید حسن. (۱۳۸۸). *اصول و مبانی برنامه‌ریزی توسعه منطقه‌ای*. چاپ پنجم، تهران: انتشارات پیام.
- نظم‌فر، حسین و علی بخشی، آمنه. (۱۳۹۳). سنجش نابرابری فضایی توسعه‌یافتگی ناحیه‌ای. *برنامه‌ریزی فضایی*، ۴(۳)، ۹۹-۱۱۴.
- یاسوری، مجید. (۱۳۸۸). بررسی وضعیت نابرابری منطقه‌ای در استان خراسان رضوی. *جغرافیا و توسعه ناحیه‌ای*، ۷(۱۲)، ۲۰۱-۲۲۳.
- یاسوری؛ مجید، و سجودی، مریم. (۱۳۹۸). تدوین وضعیت توسعه فضایی در شهرستان رشت با تأکید بر الگوی راهبرد توسعه منطقه‌ای. راهبرد توسعه، ۵۷، ۱۸۲-۱۵۴.
- Fedorov, L. (2002). Regional inequality and regional polarization in Russia 1990-99. *World Development*, 30(3), 443-456.
- Farrell, K. (2017). The rapid urban growth triad: a new conceptual framework for examining the urban transition in developing countries. *Sustainability*, 9(8), 1407, 1-19.
- Gavigan, J. P. (Ed.). (2001). *A practical guide to regional foresight*. FOREN.
- Kutscherauer, A., Fachinelli, H., Hučka, M., Skokan, K., Sucháček, J., Tománek, P., & Tulej, P. (2010). Regional Disparities: Disparities in country regional development concept, theory, identification and assessment. *uuuuutooannnnnnn cc BBB-Technical University of Ostrava*.
- Lees, N. (2010). *Inequality as an Obstacle to World Political Community and Global Social Justice*, Oxford University, Paper to be Presented at the SGIR 7th Annual Conference on International Relations, Sweden.
- Liu.c.xu.m, Chen.s.an.jm and Yan.pl. (2007). assessing the impact of Urbanization on regional net primary productivity in Jiangyin County, China, *Journal of Environmental Management*, 85(3), 597-606.
- Martić, M., & Savić, G. (2001). An application of DEA for comparative analysis and ranking of regions in Serbia with regards to social-economic development. *European Journal of Operational Research*, 132(2), 343-356.
- Martínez-Martin, J. A. (2005). *Monitoring intra-urban inequalities with GIS-based indicators: with a case study in Rosario, Argentina* (Doctoral dissertation, Utrecht University).
- Nagimov, A. R., Akhmetshin, E. M., Slanov, V. P., Shpakova, R. N., Solomonov, M. P., & Il'yaschenko, D. P. (2018). Foresight technologies in the formation of a sustainable regional development strategy. *European Research Studies Journal*, 21(2), 741-752.
- O'Toole, P., & Were, P. (2008). Observing places: using space and material culture in qualitative research. *Qualitative Research*, SAGE Publications.
- Pacione, M. (2003). *Urban Geography, a Global Perspective*. 2th, London: Routledge.
- Shankar, R., & Shah, A. (2003). Bridging the Economic Divide within Countries: A Scorecard on the Performance of Regional Policies in Reducing Regional Income Disparities. *World Development*, 31(8), 1421-1441.
- Smith, D.M. (1994). *Geography and Social justice*. oxford: Blackwell.
- Todes, A. (2012). Urban growth and strategic spatial planning in Johannesburg, South, Africa. *Cities*, 29, 158-165.
- United Nation (2008). *Spatial Planning Printed at United Nations*. Geneva, Switzerland, 1-46.

How to cite this article:

Ghadimi, A., Nazmfar, H., Zali, N., & Masoumi, M.T. (2023). Solutions Provide for Space Organizing in Regional Planning and Development (Case Study: Cities of Guilan Province). *Journal of Studies of Human Settlements Planning*, 18(2), 131-147.

ارجاع به این مقاله:

قدیمی، احمد؛ نظم‌فر، حسین؛ زالی، نادر و معصومی، محمدتقی. (۱۴۰۲). ارائه راهکارهای سازماندهی فضا در برنامه‌ریزی و توسعه منطقه‌ای (مطالعه موردی: شهرهای استان گیلان). *فصلنامه مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی*، ۱۸(۲)، ۱۴۷-۱۳۱.

فصلنامه علمی

مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی