

جغرافیا (فصلنامه علمی - پژوهشی انجمن جغرافیای ایران)
دوره جدید، سال هشتم، شماره ۲۶، پاییز ۱۳۸۹

تحلیل علل و عوامل نابرابری در نقاط شهری استان آذربایجان شرقی

دکتر ابوالفضل قنبری^۱

چکیده

اهداف مقاله حاضر، تحلیل سطوح توسعه در سال ۱۳۸۵ و بررسی علل و عوامل مؤثر بر نابرابری در نقاط شهری استان آذربایجان شرقی است. روش پژوهش توصیفی - تحلیلی است. ابتدا با استفاده از روش تحلیل عاملی و شاخص ترکیبی توسعه انسانی، درجه توسعه‌یافتگی نواحی محاسبه و رتبه هر یک از نواحی در شاخص‌های بخش‌های مورد مطالعه در محدوده زمانی مورد مطالعه مشخص گردید. با استفاده از روش تحلیل خوشه‌ای، نقاط شهری استان آذربایجان شرقی، در سه سطح توسعه‌یافته، نیمه توسعه‌یافته و محروم طبقه‌بندی شده‌اند. با بهره‌گیری از ضریب پراکنندگی شکاف و نابرابری‌های ناحیه‌ای مشخص شده است. سپس به ارزیابی رابطه‌ی رگرسیونی جهت پیش‌بینی سهم عوامل تأثیرگذار بر توسعه نواحی و اولویت‌بندی نواحی جهت سرمایه‌گذاری و تعدیل نابرابری‌های ناحیه‌ای پرداخته شده است. در نهایت علل و عوامل نابرابری و عوامل مهمی که در تکوین، تشدید یا کاهش نابرابری در نقاط شهری استان آذربایجان شرقی دخیل هستند به صورت اجمالی تشریح شده است. با بررسی عوامل تأثیرگذار در نابرابری در محدوده مکانی و زمانی مورد مطالعه این نتیجه حاصل می‌شود که تقریباً همه عوامل در نابرابری‌ها تأثیرگذار بوده‌اند، اما نسبت به شرایط زمانی - مکانی و انسانی، تأثیر یک عامل یا برخی از عوامل بیشتر از سایر عوامل خود را نشان می‌دهد. بنابراین، در بررسی و تحلیل مسایل نابرابری همانند دیگر مسایل انسانی که ماهیت پیچیده‌ای دارند باید به صورت سیستمی عمل کرد و همه عوامل را مورد بررسی قرار داد. همچنین به علت این که نابرابری مفهومی نسبی، پویا و هنجاری است، از این رو نابرابری باید با توجه به شرایط زمانی - مکانی، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی، ایدئولوژیکی و یا به عبارت دیگر در چهارچوب ساختار همان نظام تفسیر شود.

کلید واژگان: توسعه، علل و عوامل، نابرابری، نقاط شهری، استان آذربایجان شرقی.

۱. استادیار گروه پژوهش‌های جغرافیایی، دانشگاه تبریز

مقدمه

نابرابری‌های ناحیه‌ای از مسایل عمده و نگران‌کننده در بیشتر بخش‌های جهان است (Dupont, 193: 2007). در واقع می‌توان گفت که نابرابری‌های ناحیه‌ای، تداوم چالش‌های توسعه در بیشتر کشورها را نشان می‌دهد (Shankar & Shah, 1421: 2003). امروزه در ادبیات اقتصاد ناحیه‌ای، تمایل به بررسی علل و پیامدهای نابرابری‌های ناحیه‌ای افزایش یافته است (Bono, 44: 2007). چنانکه نابرابری ناحیه‌ای به موضوع محوری در تحقیقات جغرافی دانان و دانشمندان علوم ناحیه‌ای تبدیل شده است (Yu & Wei, 514: 2003). توجه به نابرابری‌های فضایی و بی‌عدالتی فضایی در مطالعات جغرافیایی در طول دهه ی ۱۹۷۰ نمایان شد. (Smith, 1994).

بحث نابرابری توسعه ی نواحی از موضوعاتی است که اخیراً یعنی پس از دهه ی ۱۹۶۰ در فرهنگ برنامه‌ریزی ناحیه‌ای مطرح شده است و جایگاه آن هنوز در کشور ما مبهم است. مطالعه در زمینه ی نابرابری‌های ناحیه‌ای در سطح دنیا به صورت آکادمیک با کار محققانی نظیر ویلیامسون^۱ (۱۹۶۵)؛ فولمیر^۲ (۱۹۷۹)؛ سوجا^۳ (۱۹۸۰)؛ اسمیت^۴ (۱۹۹۴)؛ اسمیت (۱۹۸۴)؛ لی^۵ (۲۰۰۰)؛ وای^۶ و فان^۷ (۲۰۰۰)؛ یو^۸ و وای (۲۰۰۳)؛ وای و یی^۹ (۲۰۰۴)؛ غلام حسن^{۱۰} (۲۰۰۴)؛ لیو^{۱۱} (۲۰۰۶)؛ فرزیر^{۱۲} (۲۰۰۶)؛ هلد^{۱۳} و کایا^{۱۴} (۲۰۰۷)؛ سن^{۱۵} (۱۳۷۹) و محققان دیگر شدت گرفت. در مورد ایران نیز مطالعاتی توسط محققان از جمله امیراحمدی (۱۹۸۶، ۱۹۸۷ و ۱۹۹۰)؛ شربت اوغلی (۱۹۹۱)؛ کلانتری (۱۹۹۶) و

-
1. Williamson
 2. Folmer
 3. Soja
 4. Smith
 5. Lee
 6. Wei
 7. Fan
 8. Yu
 9. Ye
 10. Golam Hassan
 11. Liu
 12. Fraser
 13. Held
 14. Kaya
 15. Sen

(۱۹۹۶)؛ زیاری (۱۳۷۹، ۱۳۸۱)؛ نوربخش (۱۳۸۲)؛ قنبری هفت چشمه و حسین زاده دلیر (۱۳۸۴)؛ یاسوری (۱۳۸۴)؛ قنبری (۱۳۸۸) و محققان دیگر صورت گرفته است.

نابرابری در ابعاد و مقیاس‌های مختلف نظیر نابرابری در سطح جهانی، ملی، ناحیه‌ای، شهری، روستایی و جزو آن، ظهور می‌کند. این امر هم در کشورهای توسعه یافته و هم در حال توسعه در تمامی ابعاد تداوم داشته و دارد. «نابرابری‌های ناحیه‌ای در تمام اشکال و سطوح آن می‌تواند پیامدهای ناگواری را به همراه داشته باشد، (Pacione 2005: 291). نابرابری‌های ناحیه‌ای که به دلایل و عوامل متعددی نظیر عوامل طبیعی، تاریخی، اجتماعی و فرهنگی، اقتصادی، سیاسی، اقتصاد سیاسی و جزو آن ایجاد می‌شوند، سبب رشد ناهمگون و نامتعادل میان نواحی می‌شوند.

در ایران، نظیر دیگر کشورهای جهان سوم، علاوه بر محدودیت‌های عوامل طبیعی، اقتصاد سیاسی، مسایل قومی، نژادی، مذهبی، فرهنگی، عامل استعمار، جهانی شدن، ضعف استراتژی‌ها و راهبردهای توسعه، نقصان و ضعف در اجرای چنین استراتژی‌ها، ضعف مدیریت کلان و خرد و سیاست‌های غیر اصولی گذشته در مکانیابی‌های صنعتی، خدماتی در قطب‌های رشد و روند تمرکزگرایی در نخست شهر و مادر شهر ناحیه‌ای موجبات اصلی نابرابری ناحیه‌ای بوده است. استان آذربایجان شرقی نیز به همین شیوه با تمرکز امکانات و خدمات در نخست شهر ناحیه یعنی کلانشهر تبریز و به دنبال آن سیل عظیم مهاجرت، جریان سرمایه و نیروی انسانی ماهر و متخصص به این شهر سرازیر شده و منجر به نابرابری، عدم تعادل و واگرایی بین نواحی شده است. با افزایش شکاف توسعه بین نواحی، همگرایی بین نواحی روز به روز جای خود را به واگرایی ناحیه‌ای داده است. در حالی که جمعیت کلانشهر تبریز از دومین شهر استان یعنی مراغه بیش از ۱۰ برابر بوده است و تسهیلات، زیرساخت‌ها، امکانات رفاهی، بهداشتی، مراکز آموزشی و بویژه آموزش عالی و جزو آن با هیچکدام از شهرستان‌ها و نقاط شهری استان قابل مقایسه نیست. به همین منظور، شناسایی توان‌های مختلف نواحی محروم و روش‌های بهره‌برداری از آن و توسعه ظرفیت‌های رشد و توسعه نواحی محروم می‌تواند نقش بسزایی در ایجاد تعادل

ناحیه‌ای داشته باشد. اگر چه برنامه‌های قبل و پس از انقلاب جهت کاهش نابرابری بوده است؛ اما براساس مطالعات انجام شده عملکرد این برنامه‌ها نیز نتوانسته است از شدت نابرابری‌های نواحی بکاهد. دلیل اصلی این مسأله ناشی از عدم شناسایی دقیق ابعاد مختلف نابرابری‌ها و سیاست‌های اجرایی نامتناسب برای رسیدن به اهداف مذکور بوده است. بنابراین اهمیت مقاله حاضر در این است که با شناخت دقیق علل و عوامل، ابعاد و زوایای گوناگون وضعیت موجود و شناسایی نواحی عقب مانده و محروم در استان آذربایجان شرقی توجه برنامه‌ریزان و طراحان توسعه را به اتخاذ سیاست‌ها و راهبردهایی جهت کاهش نابرابری‌های ناحیه‌ای معطوف کند.

روش پژوهش

روش پژوهش مورد استفاده در این تحقیق «توصیفی - تحلیلی» و رویکرد حاکم بر آن، کاربردی است. محدوده مورد مطالعه، نقاط شهری استان آذربایجان شرقی در سال ۱۳۸۵ بر اساس تقسیمات سیاسی - اداری است. شاخص‌های مورد بررسی ۳۹ شاخص است که شاخص‌های اقتصادی، زیربنایی و مسکن، فرهنگی و آموزشی، بهداشتی و درمانی، ورزشی و تفریحی را دربر می‌گیرد. اطلاعات مورد نیاز از سرشماری عمومی نفوس و مسکن و سالنامه آماری، مراجعه حضوری به ادارات و سازمان‌های ذیربط جمع‌آوری شده است. ابتدا از طریق مدل تحلیل عاملی ۳۹ شاخص انتخابی به عوامل معنی‌دار تبدیل شده است، به طوری که سهم هر عامل در توسعه انسانی و نابرابری مشخص شده است. با استفاده از شاخص ترکیبی توسعه انسانی (زیاری، ۱۳۷۸: ۱۳۴-۱۳۲ و UNDP، ۱۹۹۱)، درجه توسعه یافتگی نواحی محاسبه و با استفاده از روش تحلیل خوشه‌ای^۱ و بر مبنای درجه برخورداری حاصل از روش HDI، نقاط شهری استان آذربایجان شرقی در سال ۱۳۸۵، در سه سطح توسعه یافته، نیمه توسعه یافته و محروم طبقه بندی شده‌اند. سپس به ارزیابی رابطه رگرسیونی جهت پیش بینی سهم عوامل تأثیرگذار بر توسعه نواحی پرداخته شده است. در نهایت تحلیل علل و عوامل نابرابری و عوامل مهمی که در تکوین، تشدید یا کاهش نابرابری در نقاط شهری استان آذربایجان شرقی دخیل هستند به صورت اجمالی تشریح شده است.

شاخص‌های تحقیق

تعیین شاخص‌ها، مهمترین قدم در مطالعات توسعه ناحیه‌ای است و در واقع بیان آماری پدیده‌های موجود در ناحیه است (کلانتری، ۱۳۸۰: ۱۱۱). شاخص‌ها ارقامی هستند که برای اندازه‌گیری و سنجش نوسان‌های عوامل متغیر در طول زمان به کار می‌روند (آسایش، ۱۳۷۴: ۲۹). انتخاب شاخص مناسب برای هر جامعه بستگی به دسترسی به آمارها، ماهیت

^۱. Cluster Analysis Method

و ترکیب جمعیتی و درآمدی آن جامعه، هدف برنامه‌ریزی و سیاستگذاری و بالاخره انتخاب محقق دارد (رئیس دانا، ۱۳۸۴: ۱). بستر^۱ بر قابلیت کاربردی بودن شاخص‌ها تأکید می‌کند (Baster، 1972) و سیرز^۲ معتقد است که مهمترین کاربرد شاخص‌ها، ارایه اهداف برنامه‌ریزی است (Seers 1972:3)، در این پژوهش به علت محدودیت در دسترسی به شاخص‌ها، سعی شده است شاخص‌هایی مورد استفاده قرار گیرد که بتواند اهداف محقق را در سنجش توسعه و میزان نابرابری‌های ناحیه‌ای به نمایش بگذارد. تعداد شاخص‌های مورد استفاده در این تحقیق ۳۹ شاخص می‌باشد که عبارتند از:

- ۱) **شاخص‌های اقتصادی:** درصد کل شاغلان ناحیه نسبت به جمعیت فعال ناحیه، معکوس نرخ بیکاری، درصد شاغلان بخش صنعت به کل شاغلان، درصد شاغلان بخش معدن به کل شاغلان، درصد شاغلان حمل و نقل و ارتباطات به کل شاغلان، درصد شاغلان دارای تحصیلات عالی نسبت به کل شاغلان، درصد شاغلان دارای تحصیلات عالی ی زن به کل شاغلان زن، میزان فعالیت یعنی نرخ مشارکت زنان در فعالیت‌های اقتصادی، درصد قانونگذاران و مقامات عالی رتبه نسبت به کل شاغلان.
- ۲) **شاخص‌های فرهنگی و آموزشی:** ضریب باسوادی ناحیه، ضریب باسوادی زنان، نرخ پوشش تحصیلی، درصد محصلان مرد، درصد محصلان زن، درصد فارغ التحصیلان عالی در ازای هزار نفر جمعیت، درصد فارغ التحصیلان عالی زن در ازای هزار نفر جمعیت زن، تعداد دانشجویان به ازای هزار نفر جمعیت، تعداد دانشجویان زن به ازای هزار نفر جمعیت زن، تعداد آموزشگاه در ازای هزار نفر دانش آموز، معکوس نسبت دانش آموز به کلاس، کارکنان آموزشی و اداری در ازای هزار نفر دانش آموز.
- ۳) **شاخص‌های جمعیتی:** معکوس بار تکفل، معکوس خانوار به مسکن، تعداد اتاق به خانوار (۴ اتاق و بیشتر)، تعداد نفر در اتاق (۳ نفر و کمتر).

1. Baster
2. Seers

- ۴) شاخص‌های زیربنایی و مسکن: درصد واحدهای مسکونی دارای برق، درصد واحدهای مسکونی دارای تلفن، درصد واحدهای مسکونی دارای آب لوله‌کشی، درصد واحدهای مسکونی دارای گاز، درصد مساکن با دوام (اسکلت فلزی و بتون آرمه)، نسبت برق مصرفی صنعتی ناحیه به کل برق مصرفی ناحیه.
- ۵) شاخص‌های بهداشتی و درمانی: تعداد پزشک عمومی به ازای هزار نفر جمعیت، تعداد تخت مؤسسات درمانی به ازای هزار نفر جمعیت، تعداد داروخانه به ازای هزار نفر جمعیت، تعداد پزشکان متخصص به ازای هزار نفر جمعیت، تعداد دندانپزشک به ازای هزار نفر جمعیت، تعداد آزمایشگاه به ازای هزار نفر جمعیت.
- ۶) شاخص‌های ورزشی: سرانه ورزشی کل ناحیه، سرانه ورزشی زنان ناحیه.

تعیین سطوح توسعه‌ی نقاط شهری استان آذربایجان شرقی

سطح‌بندی نقاط شهری استان آذربایجان شرقی بر اساس شاخص ترکیبی توسعه انسانی یکی از اهداف اصلی پژوهشگر بوده است. برای دستیابی به این هدف، با استفاده از روش تحلیل خوشه‌ای، نقاط شهری استان آذربایجان شرقی به سه گروه توسعه یافته، نیمه توسعه یافته و محروم تقسیم شده است (جدول ۴). با نگاه به جدول (۴) و شکل (۱) مشخص می‌شود که تقریباً بیشتر نقاط شهری توسعه یافته استان در محور غرب استان قرار گرفته‌اند. این امر بیانگر تجمع و تراکم امکانات در این ناحیه است. اما در عوض در محور شرق استان بیشتر نقاط شهری دارای ماهیت روستا-شهری با امکانات زیربنایی و ارتباطی ضعیف و محروم می‌باشند که این امر عدم تعادل بین نقاط شهری استان آذربایجان شرقی را تشدید می‌کند. این امر از چند عامل ناشی می‌شود که از آن جمله می‌توان به افزایش تعداد نقاط شهری از ۳۰ نقطه‌ی شهری به ۵۷ نقطه‌ی شهری در سال ۸۵ نسبت به سال ۷۵، ماهیت روستا-شهری بیشتر شهرهای محروم، قرار گرفتن بیشتر شهرها در سطوح نیمه توسعه یافته و محروم اشاره کرد.

استان آذربایجان شرقی به دلیل موقعیت خاص ژئوپولیتیکی و ویژگی‌های فرهنگی و زبانی خاص خود در طول یک سده اخیر و بویژه پس از انقلاب مشروطه، کانون بحران‌های

سیاسی با آرمان‌های ملی و گاهی محلی بوده است. از این رو رفع نابرابری‌های ناحیه‌ای از این ناحیه به دلیل وجود کشورهای مستقل ترک زبان مستقل در مجاورت آن که دارای اشتراکات فرهنگی، قومی و مخصوصاً زبانی با آنها هستند اهمیت ویژه‌ای می‌یابد.

عوامل طبیعی و نابرابری در نقاط شهری استان آذربایجان شرقی

عامل ارتفاع و شیب

با توجه به این که استان آذربایجان شرقی در یک منطقه کوهستانی قرار گرفته است به طور طبیعی اختلاف ارتفاع یکی از ویژگی‌های بارز این منطقه می‌باشد. به طوری که مرتفع‌ترین نقطه در استان، قله سهند با ارتفاع ۳۷۰۷ متر و پست‌ترین نقطه آن در کنار رودخانه ارس، یعنی زمین‌های ساحلی رودخانه در شهرستان کلیبر با ارتفاع ۱۶۰ متر می‌باشد، بنابراین اختلاف ارتفاع در این محدوده جغرافیایی بالغ بر ۳۵۰۰ متر می‌باشد که این اختلاف ارتفاع نقش مهمی در شکل‌گیری شرایط اقلیمی، پوشش گیاهی و در نهایت توزیع و استقرار سکونتگاه‌های انسانی دارد.

از خصوصیات بارز استان آذربایجان شرقی به دلیل واقع شدن در منطقه کوهستانی وجود دامنه‌های با شیب زیاد می‌باشد. با وجود این که حدود ۴۵ درصد از مساحت استان از نظر شیب در کلاس ۰-۲ درجه قرار می‌گیرد، ولی به علت وجود رشته کوه‌های متعدد در منطقه، مناطقی که بیش از ۱۵ درجه شیب داشته باشند وسعت قابل ملاحظه‌ای دارند و حدود ۱۰٪ از مساحت استان را شامل می‌شوند. ارتفاع و شیب زیاد می‌توانند به عنوان عوامل محدود کننده در استقرار فعالیت‌های انسانی و توسعه ی آنها داشته باشند که اهم آنها به شرح زیر می‌باشد (پورمحمدی و همکاران، ۱۳۸۴: ۱۱-۱۳):

- زمستان‌های سخت توأم با بارش برف و کولاک؛
- پرهزینه بودن احداث سکونتگاه‌ها و تأسیسات عمومی؛
- بسته شدن راه‌های ارتباطی در بخشی از طول سال؛

- محدود بودن زمین‌های مستعد کشاورزی در اراضی مرتفع به دلیل کم عمق بودن ضخامت قشر سطحی؛
- وجود خطر زمین لغزش و سنگ ریزش.

جدول ۱: رتبه‌بندی نقاط شهری استان آذربایجان شرقی در شاخص‌های توسعه در سال ۱۳۸۵

نام شهر	بهداشتی و درمانی		فرهنگی و آموزشی		اقتصادی		مسکن و زیربنایی		ورزشی		تلفیقی	
	رتبه	امتیاز عاملی	رتبه	امتیاز عاملی	رتبه	امتیاز عاملی	رتبه	امتیاز عاملی	رتبه	امتیاز عاملی	رتبه	امتیاز عاملی
اهر	۱۴	۵/۵۹	۳۵	۱۴/۳۹	۴۷	۱۸/۳۲	۳۴	۱۴/۷۱	۵۳	۴/۵۰	۴۱	۵۷/۵۰
هوراند	۳۰	۴/۵۲	۴۹	۱۳/۳۳	۵۳	۱۷/۵۱	۵۳	۱۲/۵۳	۳۹	۴/۸۲	۵۳	۵۲/۷۱
باسمنج	۴۴	۴/۳۱	۵۳	۱۲/۷۷	۴۶	۱۸/۴۱	۴۲	۱۳/۷۸	۳۷	۴/۸۶	۴۸	۵۴/۱۴
تبریز	۶	۶/۳۱	۲۰	۱۵/۷۹	۱۱	۲۱/۵۹	۲۴	۱۵/۵۵	۴۸	۴/۷۱	۹	۶۳/۹۵
سردود	۳۶	۴/۴۵	۴۸	۱۳/۴۶	۵۰	۱۷/۷۱	۴۵	۱۳/۶۳	۴۰	۴/۸۲	۴۹	۵۴/۰۶
خسروشهر	۲۶	۴/۶۴	۲۸	۱۴/۷۵	۸	۲۱/۹۴	۱۴	۱۶/۲۵	۲۷	۴/۹۲	۱۹	۶۲/۵۱
سراب	۵	۶/۶۱	۹	۱۶/۴۸	۴۱	۱۸/۹۵	۳۳	۱۴/۸۹	۵۴	۳/۹۵	۲۷	۶۰/۸۹
مهربان	۳۷	۴/۴۵	۴۲	۱۳/۹۴	۴۲	۱۸/۸۶	۲۸	۱۵/۲۲	۲۳	۴/۹۶	۴۲	۵۷/۴۳
شربیان	۳۱	۴/۵۰	۳۲	۱۴/۴۹	۱۸	۲۰/۸۰	۴۶	۱۳/۶۳	۴۵	۴/۷۸	۴۰	۵۸/۱۹
دوزدوزان	۲۷	۴/۵۹	۵۴	۱۲/۰۴	۳	۲۳/۲۱	۴۸	۱۳/۴۰	۱۸	۵/۰۷	۳۹	۵۸/۳۰
مراغه	۱۱	۵/۸۱	۸	۱۶/۵۶	۲۸	۲۰/۱۶	۳۲	۱۴/۹۴	۴۹	۴/۶۷	۲۲	۶۲/۱۵
خرابجو	۴۷	۴/۲۷	۳۶	۱۴/۳۱	۲۶	۲۰/۲۴	۴۷	۱۳/۴۴	۳	۶/۵۷	۳۴	۵۸/۸۴
زنوز	۲۳	۴/۶۸	۱۱	۱۶/۳۴	۲۲	۲۰/۵۴	۴۹	۱۲/۹۳	۱۰	۵/۴۷	۳۰	۵۹/۹۶
مرند	۱۵	۵/۵۲	۱۷	۱۶/۱۷	۲۴	۲۰/۴۷	۲۱	۱۵/۷۷	۵۰	۴/۵۷	۲۰	۶۲/۵۰
کشکسرای	۴۳	۴/۳۴	۴۵	۱۳/۶۷	۳۴	۱۹/۷۱	۲۲	۱۵/۷۵	۲۸	۴/۹۲	۳۸	۵۸/۳۸
بناب جدید	۱۸	۴/۲۱	۵۲	۱۲/۸۰	۵۴	۱۷/۵۱	۴۰	۱۴/۰۷	۱۷	۵/۰۸	۵۱	۵۳/۶۷
یامچی	۴۶	۴/۲۹	۳۹	۱۴/۲۶	۱۰	۲۱/۶۵	۲۹	۱۵/۰۳	۱۶	۵/۰۹	۲۹	۶۰/۳۱
ترکمنچای	۴۲	۴/۳۷	۱۵	۱۶/۲۴	۳۳	۱۹/۸۱	۱۱	۱۶/۷۹	۴۲	۴/۸۰	۲۳	۶۲/۰۱
آقکند	۵۱	۴/۱۱	۳۳	۱۴/۴۴	۵۶	۱۶/۳۸	۵۵	۱۲/۰۷	۴۶	۴/۷۷	۵۵	۵۱/۷۷
ترک	۵۲	۴/۱۱	۴۳	۱۳/۸۸	۳۹	۱۹/۳۰	۵۴	۱۲/۱۴	۱۳	۵/۳۸	۴۷	۵۴/۸۱
میانه	۱۳	۵/۷۷	۶	۱۷/۰۹	۲۵	۲۰/۲۶	۳	۱۷/۳۱	۵۲	۴/۵۲	۷	۶۴/۹۶
هشترود	۷	۶/۲۴	۱۸	۱۶/۱۷	۳۵	۱۹/۶۶	۲۰	۱۵/۷۹	۱۹	۵/۰۷	۱۵	۶۲/۹۳
نظرکهریزی	۵۳	۴/۱۱	۴۷	۱۳/۵۲	۳۲	۱۹/۸۷	۴۴	۱۳/۶۹	۷	۵/۵۸	۴۳	۵۶/۷۷
بناب	۱۶	۵/۵۲	۷	۱۶/۶۳	۱۷	۲۰/۸۱	۳۹	۱۴/۱۲	۵۱	۴/۵۵	۲۵	۶۱/۶۳
تیکمه داش	۵۴	۴/۱۱	۳۰	۱۴/۵۶	۵۵	۱۷/۰۸	۵۶	۱۱/۵۴	۳۵	۴/۸۸	۵۴	۵۲/۱۷
بستانچای	۱۰	۵/۹۹	۴۰	۱۴/۲۶	۳۶	۱۹/۴۹	۳۷	۱۴/۲۳	۲۹	۴/۹۲	۳۳	۵۸/۸۸
صوفیان	۲۸	۴/۵۹	۲۹	۱۴/۶۷	۷	۲۱/۹۶	۷	۱۷	۳۳	۴/۹۰	۱۲	۶۳/۱۲
خامنه	۲۴	۴/۶۵	۲	۱۸/۴۶	۵	۲۲/۴۶	۱	۱۸/۷۲	۱	۸/۹۵	۱	۷۳/۲۳
شهبستر	۱	۸/۷۹	۱	۱۹/۸۶	۱۵	۲۱/۰۳	۹	۱۶/۹۴	۵۷	/۴۹	۵	۶۷/۱۲

ادامه جدول ۲: رتبه بندی نقاط شهری استان آذربایجان شرقی در شاخص‌های توسعه در سال ۱۳۸۵

نام شهر	بهداشتی و درمانی		فرهنگی و آموزشی		اقتصادی		مسکن و زیربنایی		ورزشی		تلفیقی	
	رتبه	امتیاز عاملی	رتبه	امتیاز عاملی	رتبه	امتیاز عاملی	رتبه	امتیاز عاملی	رتبه	امتیاز عاملی	رتبه	امتیاز عاملی
شرفخانه	۴۸	۴/۲۳	۲۷	۱۴/۸۰	۹	۲۱/۷۹	۱۷/۲۲	۶	۴/۷۷	۴۷	۶۲/۸۱	۱۸
شندآباد	۴۵	۴/۳۰	۵۰	۱۳/۲۳	۲۹	۲۰/۱۲	۱۶/۳۶	۱۳	۴/۷۹	۴۳	۵۸/۷۹	۳۵
سیس	۳۸	۴/۴۴	۵۱	۱۳/۱۸	۱۳	۲۱/۴۱	۱۵/۲۴	۲۷	۴/۷۹	۴۴	۵۹/۰۶	۳۲
وایقان	۴۹	۴/۲۲	۴۱	۱۴/۲۳	۲	۲۳/۶۳	۱۶/۹۵	۸	۵/۰۳	۲۰	۶۴/۰۶	۸
کوزه کنان	۳۳	۴/۴۶	۳۱	۱۴/۵۰	۵۷	۱۴/۰۵	۱۶/۱۲	۱۶	۴/۸۱	۴۱	۵۳/۹۵	۵۰
تسوج	۲۲	۴/۶۹	۱۴	۱۶/۳۰	۲۷	۲۰/۲۰	۱۶/۹۰	۱۰	۴/۹۱	۳۲	۶۳	۱۴
خمارلو	۵۵	۴/۱۱	۱۹	۱۵/۸۲	۴۸	۱۸/۳۲	۱۴/۲۶	۳۶	۶/۲۵	۴	۵۸/۷۶	۳۶
کلپیر	۷/۵۲	۷/۵۲	۲	۱۷/۴۷	۱۴	۲۱/۲۵	۱۶/۶۵	۱۲	۵/۱۱	۱۵	۶۸/۰۱	۴
آبش احمد	۲۵	۴/۶۵	۳۷	۱۴/۲۹	۴۵	۱۸/۵۳	۱۲/۸۷	۵۰	۶/۲۳	۵	۵۶/۵۷	۴۵
خواجه	۳۲	۴/۵۰	۴۶	۱۳/۵۳	۲۱	۲۰/۵۸	۱۷/۲۸	۵	۵/۱۴	۱۴	۶۱/۰۲	۲۶
هریس	۳	۶/۹۵	۲۶	۱۵/۲۴	۳۷	۱۹/۳۵	۱۴/۹۵	۳۱	۵/۴۱	۱۲	۶۱/۹۰	۲۴
زرنق	۳۴	۴/۴۶	۵۶	۱۱/۹۲	۴۴	۱۸/۶۶	۱۵/۰۳	۳۰	۵/۰۲	۲۱	۵۵/۰۹	۴۶
بخشایش	۳۹	۴/۴۰	۵۷	۱۱/۳۰	۴۹	۱۸/۰۷	۱۲/۸۰	۵۱	۴/۹۶	۲۴	۵۱/۵۳	۵۶
کلوانق	۴۱	۴/۳۸	۵۵	۱۱/۹۹	۵۲	۱۷/۵۷	۱۰/۹۹	۵۷	۴/۹۲	۳۰	۴۹/۸۴	۵۷
سیه رود	۵۶	۴/۱۱	۳۸	۱۴/۲۷	۴۳	۱۸/۷۴	۱۳/۹۵	۴۱	۵/۵۶	۸	۵۶/۶۳	۴۴
چلغا	۱۸	۵/۲۱	۳	۱۸/۱۷	۴	۲۲/۵۰	۱۸/۴۷	۲	۵/۵۷	۶	۷۰/۰۹	۲
هادیشهر	۹	۶/۱۷	۲۲	۱۵/۶۰	۴۰	۱۹/۱۱	۱۷/۳۱	۴	۴/۸۵	۳۸	۶۳/۰۵	۱۳
لیلان	۴۰	۴/۳۹	۴۴	۱۳/۷۵	۵۱	۱۷/۶۷	۱۲/۷۷	۵۲	۴/۹۵	۲۵	۵۳/۵۳	۵۲
ملکان	۸	۶/۲۳	۲۱	۱۵/۷۴	۲۰	۲۰/۶۱	۱۵/۲۷	۲۶	۴/۹۹	۲۲	۶۲/۸۵	۱۶
گوگان	۲۰	۵/۰۳	۱۳	۱۶/۳۳	۲۳	۲۰/۴۸	۱۶/۰۷	۱۸	۴/۹۲	۳۱	۶۲/۸۳	۱۷
ممقان	۲۹	۴/۵۳	۲۴	۱۵/۵۷	۶	۲۲/۴۳	۱۵/۸۶	۱۹	۴/۸۸	۳۶	۶۳/۲۷	۱۱
آذرشهر	۱۲	۵/۷۸	۲۳	۱۵/۶۰	۱۶	۲۰/۹۲	۱۴/۲۲	۳۵	۳/۶۸	۵۵	۶۰/۴۱	۲۸
ایلخچی	۲۱	۴/۷۸	۲۵	۱۵/۴۱	۳۰	۱۹/۹۷	۱۴/۱۴	۳۸	۴/۹۵	۲۶	۵۹/۲۵	۳۱
اسکو	۴	۶/۹۳	۴	۱۷/۹۹	۱۲	۲۱/۵۳	۱۵/۶۲	۲۳	۲/۹۵	۵۶	۶۵/۰۲	۶
قره آغاج	۳۵	۴/۴۶	۱۰	۱۶/۴۴	۳۱	۱۹/۹۷	۱۵/۵۳	۲۵	۶/۹۲	۲	۶۳/۳۱	۱۰
خاروانا	۵۷	۴/۱۱	۳۴	۱۴/۴۴	۱۹	۲۰/۷۳	۱۳/۷۷	۴۳	۵/۴۲	۱۱	۵۸/۴۷	۳۷
ورزقان	۱۹	۵/۱۱	۱۶	۱۶/۲۲	۱	۲۶/۸۲	۱۶/۰۹	۱۷	۵/۵۵	۹	۶۹/۷۹	۳
عجب شیر	۱۷	۵/۴۴	۱۲	۱۶/۳۴	۳۸	۱۹/۳۳	۱۶/۲۵	۱۵	۴/۸۹	۳۴	۶۲/۲۴	۲۱
ضریب پراکنندگی	-	/۲	-	/۱۲	-	/۱	-	/۱۲	-	/۲	-	/۰۸

مأخذ: نگارنده

جدول ۳: رتبه بندی نقاط شهری استان آذربایجان شرقی بر اساس HDI در شاخص های توسعه در سال ۱۳۸۵

رتبه	نام شهر	HDI	میزان برخورداری	رتبه	نام شهر	HDI	میزان برخورداری
۱	شبستر	۰/۶۴	توسعه یافته	۳۰	وایقان	۰/۳۵	نیمه توسعه یافته
۲	اسکو	۰/۵۹		۳۱	کوزه کنان	۰/۳۵	
۳	خامنه	۰/۵۴		۳۲	ایلخچی	۰/۳۵	
۴	تبریز	۰/۵۳		۳۳	یامچی	۰/۳۴	
۵	میانه	۰/۵		۳۴	خواجه	۰/۳۴	
۶	کلپیر	۰/۴۹	نیمه توسعه یافته	۳۵	مهربان	۰/۳۱	محروم
۷	جلفا	۰/۴۹		۳۶	سیس	۰/۳۰	
۸	مراغه	۰/۴۶		۳۷	شربیان	۰/۲۹	
۹	سراب	۰/۴۵		۳۸	کشکسرای	۰/۲۹	
۱۰	بناب	۰/۴۴		۳۹	خمارلو	۰/۲۹	
۱۱	مرند	۰/۴۳		۴۰	شندآباد	۰/۲۸	
۱۲	هادیشهر	۰/۴۳		۴۱	باسمنج	۰/۲۷	
۱۳	گوگان	۰/۴۳		۴۲	سردرود	۰/۲۷	
۱۴	عجب شیر	۰/۴۳		۴۳	زرنق	۰/۲۷	
۱۵	هشترود	۰/۴۲		۴۴	خاروانا	۰/۲۵	
۱۶	ملکان	۰/۴۲		۴۵	هوراند	۰/۲۴	
۱۷	آذرشهر	۰/۴۱		۴۶	دوزدوزان	۰/۲۴	
۱۸	ورزقان	۰/۴۱		۴۷	خراجو	۰/۲۴	
۱۹	صوفیان	۰/۴۰		۴۸	بناب جدید	۰/۲۴	
۲۰	تسوج	۰/۴۰		۴۹	نظرکهریزی	۰/۲۴	
۲۱	هریس	۰/۴۰		۵۰	آبش احمد	۰/۲۴	
۲۲	خسروشهر	۰/۳۹		۵۱	آفکند	۰/۲۳	
۲۳	زنوز	۰/۳۹		۵۲	ترک	۰/۲۳	
۲۴	ممقان	۰/۳۸		۵۳	سیه رود	۰/۲۳	
۲۵	شرفخانه	۰/۳۷		۵۴	لیلان	۰/۲۳	
۲۶	اهر	۰/۳۶	۵۵	تیکمه داش	۰/۲۲		
۲۷	ترکمنچای	۰/۳۶	۵۶	بخشایش	۰/۱۹		
۲۸	قره آغاج	۰/۳۶	۵۷	کلوانق	۰/۱۸		
۲۹	بستان آباد	۰/۳۵	۵۸	ضریب پراکندگی	۰/۲۹		

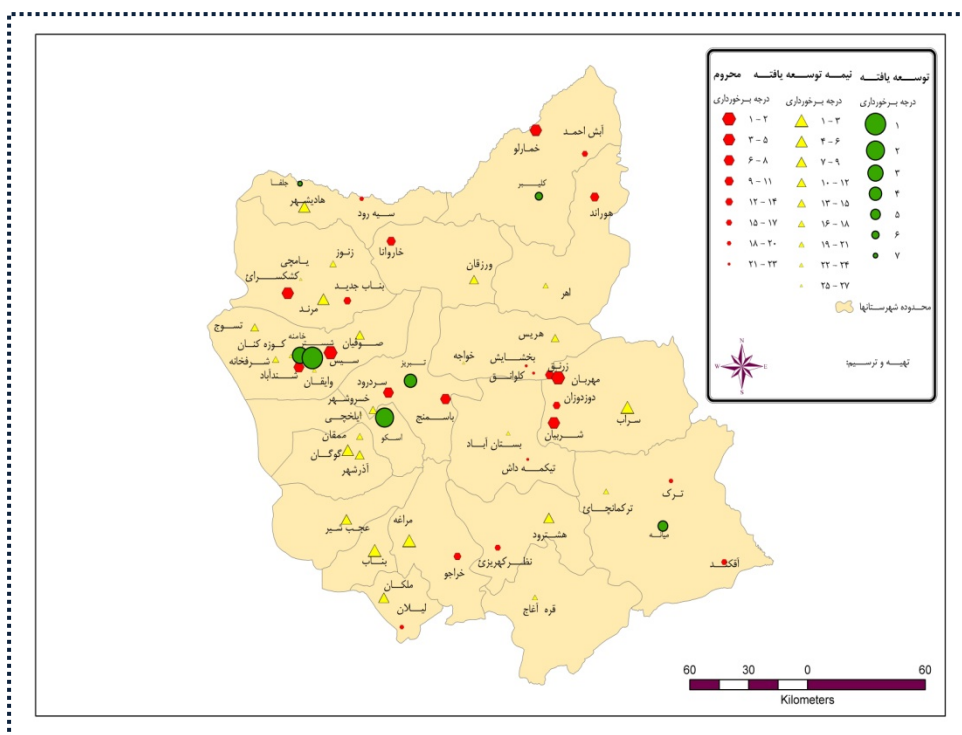
جدول ۴: سطوح توسعه نقاط شهری استان آذربایجان شرقی بر اساس HDI در سال ۱۳۸۵

میزان برخورداری	نام شهرها
توسعه یافته	شبستر، اسکو، خامنه، تبریز، میانه، کلیبر، جلفا.
نیمه توسعه یافته	مراغه، سراب، بناب، مرند، هادی شهر، گوغان، عجب شیر، هشترود، ملکان، آذرشهر، ورزقان، صوفیان، تسوج، هریس، خسروشهر، زنوز، ممقان، شرفخانه، اهر، ترکمنچای، قره آغاج، بستان آباد، وایقان، کوزه کنان، ایلخچی، یامچی، خواجه.
محروم	مهربان، سیس، شربیان، کشکسرای، خمارلو، شندآباد، باسمنج، سردرود، زرتق، خاروانا، هوراند، دوزدوزان، خراجو، بناب جدید، نظرکهریزی، آبخ احمد، آقکند، ترک، سیه رود، لیلان، تیکمه داش، بخشایش، کلوانق.

مأخذ: پیشین

شکل ۱: سطوح توسعه نقاط شهری استان آذربایجان شرقی

بر اساس شاخص ترکیبی توسعه انسانی در سال ۱۳۸۵



شبکه‌های ارتباطی

شبکه‌های حمل و نقل در روند توسعه اقتصادی و اجتماعی مناطق از جایگاه خاصی برخوردار بوده و به عنوان یک قابلیت برای مناطق مطرح می‌باشند. شبکه‌های حمل و نقل مانند شریان‌های انتقال خون در بدن انسان وظیفه انتقال و جابجایی را در مراکز مختلف به عهده دارند. شبکه‌های ارتباطی در سطح استان آذربایجان شرقی به سه دسته تقسیم می‌شوند (پورمحمدی و همکاران، ۱۳۸۴: ۴۴-۴۸):

الف) شبکه‌ی ارتباطی جاده‌ای استان آذربایجان شرقی:

شبکه حمل و نقل جاده‌ای استان شامل: آزادراه‌ها، بزرگراه‌ها و راه‌های اصلی و فرعی در مجموع $2753/9$ کیلومتر می‌باشد که $4/2$ درصد کل راه‌های کشور را شامل می‌شود. این شبکه شامل $28/7$ کیلومتر آزاد راه معادل 1 درصد کیلومتر معادل 34 درصد راه اصلی و $1682/3$ کیلومتر معادل $61/1$ درصد راه فرعی می‌باشد. در مقایسه با کشور، شبکه‌ی حمل و نقل جاده‌ای استان شامل آزادراه، بزرگراه، راه اصلی و راه فرعی به ترتیب $3/2$ ، $2/8$ ، $4/1$ و $4/5$ درصد از کل راه‌های مذکور در کشور را به خود اختصاص داده است. همچنین استان آذربایجان شرقی با بیش از 3 هزار روستا از رومی نزدیک به 5000 کیلومتر راه روستایی برخوردار بوده که شبکه عظیمی از راه‌های روستایی در سطح استان را تشکیل می‌دهد. توزیع فضایی شبکه‌های حمل و نقل جاده‌ای استان به شرح جدول (۶) است:

جدول ۶: توزیع فضایی شبکه‌های حمل و نقل جاده‌ای در سطح استان در سال ۱۳۸۱ (کیلومتر)

منطقه	آزاد راه	اصلی چهار خطه	اصلی معمولی	فرعی آسفالته	فرعی شنی	روستایی	جمع
منطقه ی شمالی	-	-	۳۰	۴۸۱/۳	۱۹	۱۱۶۰/۸	۱۶۹۱/۱
کرانه ی شرقی و شمالی ارومیه	۲۸/۷	۸۸	۳۸۹/۱	۱۹۸/۴	۹۱	۱۴۲۲/۵	۲۲۱۷/۷
منطقه ی جنوبی	-	-	۱۸۹	۲۸۸/۸	۱۲۶/۵	۱۱۶۳/۱	۱۷۶۷/۴
منطقه ی شمال غربی	-	-	۱۰۶/۱	۲۵۷/۳	۲۷	۳۶۱	۷۵۱/۴
منطقه ی شرق میانی	-	۱۹/۱	۲۲۱/۶	۱۲۸	۵۵	۷۹۴	۱۲۱۷/۷
جمع کل	۲۸/۷	۱۰۷/۱	۹۳۵/۸	۱۳۵۳/۸	۳۱۸/۵	۴۹۰۱/۴	۷۶۴۵/۳

مأخذ: پورمحمدی و همکاران، ۱۳۸۴: ۴۵

تراکم راه‌های اصلی و آزادراه‌ها در کرانه ی شرقی و شمالی دریاچه ارومیه در مقایسه با سایر مناطق استان بسیار بالا بوده و از وضعیت خوبی برخوردار است که بیشتر به دلیل قرارگیری این منطقه در مسیر ترانزیتی تبریز - جلفا و تبریز - میاندوآب می‌باشد.

با توجه به این که بیشترین طول آزادراه و راه‌های اصلی در منطقه کرانه شرقی و شمالی دریاچه ارومیه واقع شده است و همچنین منطقه شمال غربی استان به دلیل قرارگیری در مسیر راه ترانزیتی تبریز - جلفا از وضعیت مناسبی برخوردار است، می‌توان با توجه به جداول (۴ و ۶) به این نتیجه رسید که کریدورهای تبریز - آذرشهر، تبریز - مرند از توسعه یافتگی بیشتری نسبت به سایر مناطق برخوردار بوده است که ناشی از منطبق بودن راه‌های اصلی با توسعه یافتگی و عقب ماندگی این استان می‌باشد.

بررسی وضعیت استقرار واحدهای صنعتی در استان آذربایجان شرقی نشان می‌دهد که بخش عمده‌ای از این فعالیت‌ها در محورهای میانه - تبریز، تبریز - مرند و تبریز - مراغه متمرکز شده و توزیع متعادلی از کارگاه‌های صنعتی در سطح استان شکل نگرفته است. منطقه شرقی و شمالی دریاچه ارومیه با ۸۱ درصد کارگاه‌های صنعتی بزرگترین منطقه صنعتی استان به شمار می‌رود که شامل شهرک‌های صنعتی بزرگ و کارگاه‌های تولیدی بزرگ و کوچک می‌باشد.

همگرایی خطوط زیربنایی به ویژه شبکه‌های ارتباطی مناسب در محور تبریز- میاندوآب با شرایط مساعد جغرافیایی به خصوص توپوگرافیکی، استقرار بیش از نصف نقاط شهری استان در این محور، استقرار فعالیت‌های کشاورزی به صورت آبی، تمرکز دامداری‌های صنعتی و در نهایت مرکزیت سیاسی، تجاری، خدماتی، بهداشتی، آموزشی و جزو آن اهمیت ویژه‌ای به این محور داده است و این محور تبریز- مرند را از نظر اقتصادی و اجتماعی به توسعه یافته‌ترین منطقه استان تبدیل کرده است.

ب - شبکه ارتباطی ریلی:

شبکه راه آهن استان به طول ۴۶۸ کیلومتر از مرز جنوب شرقی استان در شهرستان میانه وارد محدوده استان شده و پس از عبور از شهرهای میانه، هشتروند، مراغه و بناب وارد شهرستان تبریز شده و پس از عبور از مجاورت شهرهای عمده این منطقه در صوفیان دارای دو انشعاب می‌گردد.

- انشعاب اول از صوفیان به طرف غرب شهرستان شبستر منشعب و در نقطه مرزی ایران و ترکیه به شبکه سراسری راه آهن ترکیه متصل می‌گردد و از این طریق با دو انشعاب به بندر سامسون در دریای سیاه و شبکه راه آهن اروپا متصل و از طریق انشعاب دیگر در آنکارا به سایر کشورهای خاورمیانه مرتبط می‌شود.
- انشعاب دوم از صوفیان تا جلفا امتداد یافته و از طریق مبدأ ورودی و خروجی به کشورهای منطقه قفقاز و روسیه متصل می‌گردد. همچنین شبکه راه آهن استان آذربایجان شرقی غیر از ۴۶۸ کیلومتر خط اصلی دارای ۱۸۳ کیلومتر خط فرعی و مانوری و ۳۶ کیلومتر خط صنعتی و تجاری است.

با توجه به ظرفیت بالقوه منطقه آذربایجان از نظر امکان اتصال به شبکه‌های بین‌المللی حمل و نقل ریلی به خصوص کریدور جنوبی تراسیکا که از طریق استان آذربایجان شرقی، کشورهای چین، ترکمنستان، ایران، آذربایجان و اروپا را به همدیگر وصل می‌کند. توجه ویژه به محور مرکز و شرق کشور به دلیل سیاسی و امنیتی و جزو آن خطوط ریلی این

منطقه چندان توسعه نیافته است. در صورت توسعه خطوط ریلی این منطقه، می‌توان چشم‌انداز روشنی در توسعه ترانزیتی منطقه متصور شد. همچنین از آنجایی که کریدور تراسیکا که ایران در سال ۲۰۰۵ به این کریدور ملحق خواهد شد، استخوانبندی شبکه حمل و نقل ایران را در مسیری بین خراسان - تهران و آذربایجان تقویت خواهد کرد. بخش عمده‌ای از این کریدور از منطقه آذربایجان عبور می‌کند و نیاز به احداث خطوط جدید با استانداردهای بین‌المللی کاملاً احساس می‌شود.

ج - فرودگاه

استان آذربایجان شرقی دارای دو فرودگاه با جابجایی سالانه نزدیک به ۶۷۰ هزار نفر مسافر و ۱۲ هزار تن بار می‌باشد. فرودگاه تبریز به عنوان یک فرودگاه بین‌المللی و منطقه‌ای دارای نقش ملی و فراملی است. فرودگاه سهند هم در فاصله ۱۳۰ کیلومتری تبریز و ۸ کیلومتری مراغه احداث و از سال ۱۳۷۳ مورد بهره‌برداری قرار گرفته است.

جمعیت و تحولات نقاط شهری استان آذربایجان شرقی

بنابراین مطالعه‌ی عوامل انسانی بویژه روند تحولات و تغییرات آن در برنامه‌ریزی‌های ملی و ناحیه‌ای نقش بسزایی در محرومیت زدایی یک ناحیه داشته باشد. نگاهی به تحولات جمعیت نقاط شهری استان نشان می‌دهد جمعیت شهری استان در فاصله سال‌های ۱۳۶۵-۱۳۷۵ با نرخ رشد متوسط سالانه ۲/۳۷ درصد از ۸۰۹،۱،۹۹۸ نفر به ۲،۰۰۴،۴۸۴ نفر در سال ۱۳۷۵ رسیده است. در حالی که در سال‌های ۱۳۷۵-۱۳۸۵ نرخ رشد جمعیت شهری استان کاهش یافته و به رقم ۱/۸۳ درصد با ۲،۴۰۲،۵۳۹ نفر رسیده است. در سال ۱۳۶۵ نسبت جمعیت شهرنشین استان به رقم ۴۸/۵۸ در سال ۱۳۷۵ به ۶۰/۲۸ و در سال ۱۳۸۵ به ۶۶/۶۷ رسیده است. شهر تبریز به تنهایی با ۵۷/۳۹ درصد جمعیت شهری، دارای تمرکز شدیدی از جمعیت شهری و به تبع آن فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی بوده است (مرکز آمار ایران، ۱۳۸۶).

استان آذربایجان شرقی در سال ۱۳۶۵ دارای ۳۰ نقطه شهری بوده است که این میزان در سال ۱۳۸۵ به ۵۷ نقطه شهری افزایش یافته است. نکته قابل توجه، روند افزایش تعداد نقاط شهری یعنی تقریباً دو برابر شدن آنها از سال ۱۳۶۵ تا ۱۳۸۵ است. این موضوع بیانگر تحولات شدید در نظام تقسیمات کشوری و رشد فزاینده ی تبدیل روستاها به شهرها با تعداد جمعیت پایین می باشد که ناشی از توجه سیاستگذاران و برنامه ریزان به شهرهای میانی و بالا بردن تعداد شهرهای کوچک جهت جلوگیری از مهاجرت روستاییان به شهرها، ایجاد تعادل در فضای استان و جلوگیری از افزایش بیش از اندازه ی نخست شهر تبریز است.

موقعیت و پراکندگی شهرهای استان نشان می دهد که بیشتر نقاط شهری استان در شهرستان های تبریز، مراغه، آذرشهر، اهر، بناب، مرند و جلفا واقع شده اند و نسبت جمعیت شهرنشین در آنها بالاتر از ۵۰ درصد می باشد. همچنین توزیع و پراکندگی نقاط شهری در شهرستان های مذکور نشان می دهد؛ شهرستان شبستر با ۹ نقطه شهری، هریس با ۵ نقطه شهری و شهرستان های سراب، میانه و تبریز هر کدام با ۴ نقطه شهری، بیشترین تعداد نقاط شهری را به خود اختصاص داده اند. کمترین تعداد شهرها در شهرستان های بناب، چاراویماق، هشترود و عجب شیر هر کدام با یک شهر واقع شده اند (شکل ۱). نکته قابل توجه در نقاط شهری استان این است که بیشتر نقاط شهری که به تازگی تبدیل به شهر شده اند در سلسله مراتب سطوح توسعه در ردیف شهرهای محروم قرار گرفته اند که این امر شاید ناشی از بافت روستا- شهری آنها باشد.

نتیجه گیری

در مقاله حاضر، ۳۹ شاخص انتخابی توسعه در سال ۱۳۸۵ از طریق روش‌های تحلیل عاملی و شاخص ترکیبی توسعه انسانی مورد بررسی قرار گرفت. نتایج به دست آمده از هر دو روش، تفاوت‌هایی را در سلسله مراتب سطوح توسعه نشان می‌دهد. چنانچه در روش تحلیل عاملی، خامنه به عنوان برخوردارترین نقطه ی شهری و کلوانق به عنوان محروم‌ترین شهر در استان شناخته شد. ولی در روش شاخص ترکیبی توسعه انسانی، شبستر به عنوان برخوردارترین و کلوانق به عنوان محروم‌ترین نقاط شهری استان معرفی شده‌اند. بنابراین در کاربرد روش‌های کمی رعایت جانب احتیاط ضرورت دارد. نکات قابل تأمل در سال ۱۳۸۵ این است که بیشتر شهرهای واقع شده در ردیف شهرهای محروم به تازگی تبدیل به شهر شده‌اند و دیگر این که ورزقان در شاخص‌های بخش اقتصادی به عنوان برخوردارترین نقطه شهری استان آذربایجان شرقی در شاخص مذکور شناخته شده است. همچنین با استناد به جدول (۴) مشخص می‌شود که تقریباً الگوی توسعه در استان آذربایجان شرقی از الگوی مرکز- پیرامون پیروی می‌کند. به صورتی که تمرکز اقتصادی، سیاسی، فرهنگی، اداری، خدماتی و جزو آن در تبریز زمینه اشتغال گسترده‌ای را فراهم کرده و همزمان با آن رکود نسبی فعالیت‌ها در دیگر نقاط شهری استان و برخورداری بیش از پیش تبریز از امکانات خدماتی بهتر به این توسعه شتابی خاص بخشیده است. این عوامل، سیر عقب‌ماندگی سایر شهرها را موجب شده و از این رو تبریز به عنوان یک شهر انگلی نمود پیدا کرده است. شهر تبریز ضمن این که فرصت‌های اقتصادی و اجتماعی، امکانات رفاهی و ثروت، نیروی انسانی ماهر و متخصص از شهرهای پیرامونی را در خود انباشت کرده، اثرات انتشاراتی مطلوبی را روی نواحی پیرامونی خود نداشته و خود بر محرومیت نواحی مزید علت گشته است. به صورتی که یک نوع واگرایی و عدم تجانس در نظام فضایی استان قابل مشاهده است. اما در این میان توسعه‌یافتگی شهر خامنه با وجود جمعیت کم آن جالب به نظر می‌رسد که از این میان شاید یکی از عوامل مهم توسعه‌یافتگی شهر خامنه پررنگ بودن نقش عوامل اقتصاد سیاسی در آن باشد.

با مطالعه در زمینه علل و عوامل نابرابری در نقاط شهری استان آذربایجان شرقی می‌توان به این نتیجه رسید که نابرابری در میان نقاط شهری استان آذربایجان شرقی ناشی از عوامل متعدد و پیچیده‌ای است و تنها یک یا چند عامل نمی‌تواند توجیه‌کننده نابرابری در میان نقاط شهری استان باشد. بلکه مجموعه‌ای از عوامل در تکوین یا تشدید آن مؤثر است.

منابع

۱. آسایش، حسین (۱۳۷۴)؛ اصول و روش‌های برنامه‌ریزی روستایی، تهران: دانشگاه پیام نور.
۲. استانداری آذربایجان شرقی، معاونت برنامه‌ریزی، دفتر آمار و اطلاعات (۱۳۸۷)؛ سالنامه استان آذربایجان شرقی، تبریز: لوح فشرده.
۳. بدری، سیدعلی و سعیدرضا اکبریان رونیزی (۱۳۸۵)؛ «مطالعه تطبیقی کاربرد روش‌های سنجش توسعه‌یافتگی در مطالعات ناحیه‌ای»، مجله جغرافیا و توسعه، شماره پیاپی ۷ (بهار و تابستان).
۴. پورمحمدی، محمدرضا و همکاران (۱۳۸۴)؛ طرح پایه آمایش استان آذربایجان شرقی «ویژگی‌های طبیعی و محیطی»، جلد سوم، تبریز: انتشارات سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان آذربایجان شرقی.
۵. جمالی، فیروز؛ پورمحمدی، محمدرضا و قنبری، ابوالفضل، «تحلیلی بر روند تغییرات سطوح توسعه و نابرابری‌های ناحیه‌ای در نقاط شهری استان آذربایجان شرقی در سال‌های ۱۳۶۵، ۱۳۷۵ و ۱۳۸۵»، نشریه جغرافیا و برنامه‌ریزی محیطی، زیرچاپ
۶. رئیس دانا، فریبرز (۱۳۸۴)؛ «اندازه‌گیری شاخص و پویش فقر در ایران»، فصلنامه رفاه اجتماعی، دوره ۴، شماره ۱۷ (تابستان).
۷. زیاری، کرامت‌الله (۱۳۷۸)؛ اصول و روش‌های برنامه‌ریزی منطقه‌ای، یزد: انتشارات دانشگاه یزد.
۸. زیاری، کرامت‌الله (۱۳۷۹)؛ «سنجش درجه توسعه یافتگی فرهنگی استان‌های ایران»، نامه علوم اجتماعی، شماره ۸، پیاپی ۱۶ (پاییز و زمستان).
۹. زیاری، کرامت‌الله (۱۳۸۱)؛ «شناسایی سطوح توسعه در مناطق ایران»، دانشکده ادبیات و علوم انسانی تهران، شماره ۵۱-۵۰، پیاپی ۱۶۲-۱۶۳ (تابستان و پاییز).
۱۰. سازمان برنامه و بودجه استان آذربایجان شرقی، معاونت آمار و اطلاعات (۱۳۷۶)؛ آمارنامه استان آذربایجان شرقی، تبریز: سازمان برنامه و بودجه استان آذربایجان شرقی.
۱۱. سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۸۵، مراجعه حضوری به مرکز آمار ایران و اخذ اطلاعات، ۱۳۸۶ و ۱۳۸۷.
۱۲. سن، آمارتیا (۱۳۷۹)؛ برابری و آزادی، مترجم: حسن فشارکی، تهران: شیرازه.

۱۳. قنبری هفت چشمه، ابوالفضل و کریم حسین‌زاده دلیر (۱۳۸۴)؛ «تعیین درجه توسعه یافتگی شهرستان‌های استان آذربایجان شرقی (۱۳۷۵)»، مجله جغرافیا و توسعه ناحیه‌ای، شماره ۵ (پاییز و زمستان).
۱۴. قنبری، ابوالفضل (۱۳۸۸). «تحلیلی بر نابرابری‌های ناحیه‌ای در ایران با تأکید بر نقاط شهری استان آذربایجان شرقی»، پایان نامه دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تبریز.
۱۵. کلاتری، خلیل (۱۳۸۰)؛ برنامه‌ریزی و توسعه منطقه‌ای، تئوری‌ها و تکنیک‌ها، تهران: انتشارات خوشبین و انوار دانش.
۱۶. مراجعه حضوری به معاونت درمان، مرکز بهداشت، اداره کل تربیت بدنی، اداره کل آب و فاضلاب استان آذربایجان شرقی و تبریز، سازمان برق منطقه‌ای آذربایجان، شرکت توزیع نیروی برق تبریز، شرکت مخابرات استان آذربایجان شرقی، شرکت گاز استان آذربایجان شرقی، ۱۳۸۶ و ۱۳۸۷.
۱۷. مرکز آمار ایران (۱۳۸۶)؛ گزیده‌ی نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۸۵، تهران: مرکز آمار ایران، دفتر نشر و اطلاع‌رسانی.
۱۸. نوربخش، فرهاد (۱۳۸۲)؛ «توسعه‌ی انسانی و نابرابری‌های منطقه‌ای در ایران: الگویی برای سیاست‌گذاری»، اقتصاد سیاسی، شماره ۲ (تابستان).
۱۹. وزارت آموزش و پرورش - دفتر آمار، برنامه‌ریزی و بودجه (۱۳۸۵)؛ آمار آموزش و پرورش - سال تحصیلی ۸۶-۱۳۸۵، تهران: وزارت آموزش و پرورش - دفتر آمار، برنامه‌ریزی و بودجه.
۲۰. یاسوری، مجید (۱۳۸۴)؛ «سیاست‌گذاری منطقه‌ای و چگونگی نابرابری‌ها در کشور»، اطلاعات سیاسی - اقتصادی، شماره ۲۱۱-۲۱۲ (فروردین و اردیبهشت).

21. Amirahmadi, Hooshang & Farhad Atash (1987); "Dynamics of Provincial Development and Display in Iran 1956-1984", TWPR, Vol. 9. Issue. 2, PP:156-185.

22. [http:// www.amirahmadi.com](http://www.amirahmadi.com).

23. Amirahmadi. Hooshang (1986); "Regional Planning in Iran: A Survey of Problems and Policies". *The Journal of Developing Areas*. Vol. 20 (July). [http:// www.amirahmadi.com](http://www.amirahmadi.com).
24. Amirahmadi. Hooshang (1990); "Incongruities Between the Theory and Perception of Regional Development in less Development Countries: Toward Bridging the Gap". In: *Breaking the Boundaries: A One – World Approach to Planning Education*. Bishwapria Sanyal (eds), New York: Pilenum Press. PP: 211-230. [http:// www.amirahmadi.com](http://www.amirahmadi.com).
25. Baster. N (1972); "Development indicators: an introduction". *Journal of Development Studies*. Vol. 8. No. 3.
26. Bono. Fillipa & et al (2007); "Regional Inequalities in Consumption Patterns: A Multilevel Approach to the Case of Italy". *International Statistical Review*. Vol. 75. No. 1 (April). <http://www.blackwell-synergy.com/>.
27. Dupont. Vincent (2007); "Do Geographical Agglomeration, Growth and Equity Conflict?" *Regional Science*. Vol. 86. No. 2 (June).
28. Folmer. Hendrik & Jan Oosterhaven (1979); "Spatial Inequalities and Regional Development: A Framework". In Hendrik Folmer (eds). *Spatial Inequalities and Regional Development*. Boston: Kluwer. PP: 1-19.
29. Frazer. Garth (2006); "Inequality and Development Across and Within Countries". *World Development*. Vol. 34. Issue. 9 (September).

30. Golam Hassan. Asan Ali (2004); *Growth, Structural Change and Regional Inequality in Malaysia*, Hampshire: Ashgate.
31. Held, David & Ayse Kaya (2007); *Global Inequality*, Cambridge: Polity Press.
32. Kalantari, Khalil (1996); "Identification of Backward Regions in Iran". *Quarterly Journal of Geographical Research*, Vol.13, No.1, PP: 120-131.
33. Kalantari, Khalil (1996); "Intra Provincial Disparities in the Dewelopment Process in Iran". *Annals of the National Association of Geographers*, Vol. XVI, No.2, PP: 67-79.
34. Lee, Jongchul (2000); "Changes in The Source of China Regional Inequality". *China Economic Review*, Volume 11, Issue. 3 (Winter).
35. Liu, Hui (2006); "Changing Regional Rural Inequality in China 1980-2002". *Journal Area*, Vol. 38, Issue. 4 (December).
36. Pacione, M (2005); *Urban Geography, A Global Perspective*, 2th, London: Routledge.
37. Seers, D (1972); "What are we trying to messure?". *Journal of Development Studies*, Vol. 8, No. 3.
38. Shankar, Raja & Anwar Shah (2003); "Bridging the Economic Divide Within Countries: A Scorecard on the Performance of Regional Policies in Reducing Regional Income Disparities". *World Development*, Vol. 31, No. 8, PP: 1421-1441.

39. Sharbatoghlie. Ahmad (1991); **Urbanization and Regional Disparities in Post – Revolutionary Iran**. Boulder: Westview Press.
40. Smith. D. M (1994); **Geography and Social justice**. Oxford: Blackwell.
41. Smith. Neil (1984); **Uneven Development**. London: Basil Blackwell.
42. Soja. Edward (1980);“The Socio – Spatial Dialectic”. *Annals of the Association of American Geographers*. Vol.70. No.2. PP: 207-225.
43. **United Nations Development Program (1991); Human Development Report 1991**. Oxford: Oxford University Press.
44. Wei. Yehua Dennis & C. Cindy Fan (2000); “Regional Inequality in China: A Case Study of Jiangsu Province”. *Professional Geographer*. Vol. 52. No. 3 (August).
45. Wei. Yehua Dennis & Xinyue Ye (2004); “Regional Inequality in China: A Case Study of Zhejiang Province”. *Tijdschrift voor Economische en Social Geografie*. Vol. 95. No. 1 (February).
46. Williamson. Jeffery G (1965);“Regional Inequality and the Process of National Development”. *Economic Development and Cultural Change*. Vol.13. No.4. PP: 3-45.
47. Yu. Danlin & Yehua Dennis Wei (2003); “Analyzing Regional Inequality in Post–Mao China in GIS Environment”. *Eurasian Geography and Economics*. Vol. 44. No. 7. PP: 514- 534. www.geog.utah.edu/.