



ریاست جمهوری
سازمان برنامه و بودجه کشور
سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان خراسان رضوی



سازمان جهاد دانشگاهی
استان خراسان رضوی

طرح پژوهشی

بازنگری مطالعات و سند آمایش استان خراسان رضوی

کارفرما: سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان خراسان رضوی

مجری: سازمان جهاد دانشگاهی خراسان رضوی

۸- توصیف و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاه‌ها

تابستان ۱۴۰۱

فهرست مطالب

صفحه	عنوان
۲	۱-۸- پیوندهای فیزیکی
۲	مقدمه
۵	۱-۱-۸- جریان های فیزیکی در سطح ملی و درون استانی
۵	۱-۱-۸- وضعیت حمل و نقل فراملی خراسان رضوی
۵	۱-۱-۸- ۲- حمل و نقل هوایی
۷	۱-۱-۸- ۳- حمل و نقل ریلی
۷	۱-۱-۸- ۴- حمل و نقل جادهای
۹	۱-۱-۸- ۵- پایانه های مرزی استان خراسان رضوی
۱۴	۱-۱-۸- ۶- مسیرهای ترانزیتی بین المللی و جایگاه استان خراسان رضوی
۱۶	۱-۸- ۲- حمل و نقل بین المللی مسافر و کالا
۱۶	۱-۸- ۱-۲- حمل و نقل بین المللی مسافر
۱۷	۱-۸- ۲-۲- حمل و نقل بین المللی بار و کالا
۱۷	۱-۸- ۳-۲- میزان ترانزیت ورودی و خروجی کالا
۱۹	۱-۸- ۴-۲- میزان صادرات و واردات کالا
۲۰	۱-۸- ۵-۲- پیوندهای منطقهای شبکه حمل و نقل استان
۲۱	۱-۸- ۶-۲- بررسی وضعیت شبکه حمل و نقل منطقهای استان
۲۱	۱-۸- ۷-۲- پیوند منطقهای شبکه حمل و نقل هوایی استان
۲۳	۱-۸- ۸-۲- تعداد پروازها در فرودگاه های استان
۲۳	۱-۸- ۹-۲- میزان مسافر جابهجا شده از طریق خطوط هوایی
۲۴	۱-۸- ۱۰-۲- میزان بار جابهجا شده از طریق خطوط هوایی
۲۴	۱-۸- ۱۱-۲- پیوند منطقهای شبکه حمل و نقل ریلی استان
۲۵	۱-۸- ۱۲-۲- میزان مسافر جابهجا شده از طریق خطوط راه آهن
۲۶	۱-۸- ۱۳-۲- میزان بار جابهجا شده از طریق خطوط راه آهن
۲۶	۱-۸- ۱۴-۲- پیوند منطقهای شبکه حمل و نقل جادهای استان
۲۸	۸- ۲- پیوندهای کالایی و مسافری
۲۸	۸- ۱-۲- مدل مفهومی تحلیل
۳۰	۸- ۲-۲- نتایج تحلیل مسافری و کالایی
۶۴	۸- ۳-۲- سهم نسبی شیوه های حمل و نقل مسافر استان
۶۶	۸- ۴-۲- بررسی جایگاه مرکز استان در سطح استان

- ۷۴..... ۸-۲-۴- تحلیل حمل و نقل کالا و مسافر در داخل استان
- ۷۴..... ۸-۲-۴-۱- حمل و نقل مسافر داخلی
- ۷۷..... ۸-۳-۳- پیوند مالی
- ۷۷..... ۸-۳-۱- تحلیل پیوندهای شبکه‌های اعتباری و مالی
- ۷۷..... ۸-۳-۲- بانک‌ها
- ۸۱..... ۸-۳-۳- سپرده های بانکی
- ۹۰..... ۸-۳-۴- تسهیلات بانکی
- ۹۲..... ۸-۴-۴- پیوندهای جمعیتی
- ۹۲..... ۸-۴-۱- وضعیت مهاجرت در استان خراسان رضوی
- ۹۲..... ۸-۴-۲- بررسی کل مهاجرت در استان به تفکیک مهاجران وارد شده استانی و برون استانی
- ۹۶..... ۸-۴-۳- بررسی روندهای کلی مهاجرتی
- ۹۸..... ۸-۴-۴- بررسی مهاجرت در نقاط روستایی استان به تفکیک مهاجران وارد شده استانی و برون استانی
- ۱۰۲..... ۸-۴-۵- مهاجرت‌های داخلی استان خراسان رضوی
- ۱۲۰..... ۸-۵-۵- جمع بندی نهایی و طبقه بندی سکونتگاه ها بر حسب قدرت پیوندها
- ۱۲۰..... مقدمه
- ۱۲۱..... ۸-۵-۱- پیوند های مرزی و منطقه ای
- ۱۲۵..... ۸-۵-۲- پیوند های مسافری و کالایی
- ۱۵۵..... ۸-۵-۳- پیوند های مالی
- ۱۶۳..... ۸-۵-۴- پیوند های جمعیتی

فهرست جداول

صفحه	عنوان
۶	جدول ۱. مسیر پروازهای خارجی فرودگاه بین‌المللی مشهد
۸	جدول ۲. فاصله مراکز شهرستان‌های استان خراسان رضوی با شهرهای کشورهای منطقه (کیلومتر)
۹	جدول ۳. حجم تجارت توسط کامیون در مرزهای جاده ای در سال ۱۳۹۹
۱۱	جدول ۴. فاصله مراکز شهرستان‌های استان با پایانه‌های مرزی (کیلومتر)
۱۲	جدول ۵. فاصله زمانی مراکز شهرستان‌های استان با پایانه‌های مرزی
۱۶	جدول ۶. تعداد تردد پیاده ورودی و خروجی از پایانه‌های استان در سال ۱۳۹۹ به تفکیک نقاط مرزی
۱۶	جدول ۷. تعداد تردد کل مسافرین جا به جا شده به تفکیک وسایل نقلیه مسافری و پیاده در پایانه مرزی
۱۷	جدول ۸. میزان ترانزیت ورودی و خروجی کالا از پایانه‌های استان خراسان رضوی در سال ۱۳۸۷
۱۷	جدول ۹. میزان ترانزیت ورودی و خروجی کالا از پایانه‌های استان خراسان رضوی در سال ۱۳۹۹
۱۸	جدول ۱۰. میزان ترانزیت ورودی و خروجی کالا از پایانه‌های استان در سال ۱۳۸۷ به تفکیک نقاط مرزی
۱۹	جدول ۱۱. میزان صادرات و واردات کالا از پایانه‌های استان در سال ۱۳۸۷ به تفکیک نقاط مرزی
۲۰	جدول ۱۲. میزان صادرات و واردات کالا از پایانه‌های استان بر حسب تعداد و حجم تردد
۲۲	جدول ۱۳. مسیر پروازهای داخلی فرودگاه مشهد
۲۳	جدول ۱۴. تعداد پروازها از فرودگاه‌های استان طی سالهای ۱۳۹۸-۱۳۹۶ به تفکیک نوع پرواز
۲۴	جدول ۱۵. میزان بار جابه‌جا شده از فرودگاه‌های استان در سالهای ۱۳۹۸-۱۳۹۶
۲۵	جدول ۱۶. طول خطوط راه‌آهن استان خراسان رضوی بر حسب کیلومتر ۱۳۹۸-۱۳۸۰
۲۵	جدول ۱۷. تعداد مسافر جابه‌جا شده از ایستگاه‌های استان
۲۶	جدول ۱۸. میزان بار جابه‌جا شده از ایستگاه‌های استان در سالهای ۱۳۹۸-۱۳۹۵ به تفکیک نوع بار
۲۷	جدول ۱۹. فاصله مراکز شهرستان‌های استان با استان‌های همسایه (پیوند منطقه ای)
۳۹	جدول ۲۰. پیوندهای مسافری
۶۰	جدول ۲۱. نتایج تحلیل مرزی تصادفی در بخش مسافری
۶۰	جدول ۲۲. نتایج تحلیل مرزی تصادفی در بخش کالایی
۶۴	جدول ۲۳. سهم نسبی شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل مسافر در خراسان رضوی
۶۴	جدول ۲۴. سهم نسبی شیوه‌های مختلف حمل و نقل بار در استان خراسان رضوی
۶۷	جدول ۲۵. ماتریس فاصله‌های بین مراکز شهرستان‌ها و شهر مشهد در استان خراسان رضوی
۶۹	جدول ۲۶. فاصله زمانی بین مرکز استان با مراکز شهرستان‌های استان خراسان رضوی
۷۰	جدول ۲۷. طول راه‌های استان خراسان رضوی بین در سال ۱۳۹۹ به تفکیک نوع جاده
۷۱	جدول ۲۸. تراکم راه‌های استان خراسان رضوی در سال ۱۳۹۹ به تفکیک شهرستان‌ها
۷۲	جدول ۲۹. طبقه‌بندی راه‌های استان به لحاظ توپوگرافی

- جدول ۳۰. طول انواع راهها در طبقات ارتفاعی ۷۳
- جدول ۳۱. درصد طول انواع راهها در طبقات ارتفاعی ۷۳
- جدول ۳۲. تعداد سفرهای انجام شده در استان خراسان رضوی بین سالهای ۱۳۹۸-۱۳۹۶ ۷۴
- جدول ۳۳. تعداد سفرهای انجام شده در استان در سال ۱۳۹۸ به تفکیک شهرستانها و نوع سفر ۷۶
- جدول ۳۴. درصد، نسبت تعداد واحدهای بانکی به جمعیت (۱۳۹۸) ۷۸
- جدول ۳۵. مانده انواع سپرده نزد بانک ها در پایان سال ۱۳۹۸ بر حسب شهرستان (میلیون ریال) ۸۴
- جدول ۳۶. مانده انواع سپرده نزد بانک ها به تفکیک بانکها در سال ۱۳۹۸ (میلیون ریال) ۸۶
- جدول ۳۷. درصد سهم وجوه هر بانک از کل در شهرستان های استان خراسان رضوی (۱۳۹۸) ۸۸
- جدول ۳۸. سری زمانی تسهیلات اعطایی بانک های منتخب بر حسب محل اعطای تسهیلات ۹۱
- جدول ۳۹. کل مهاجران وارد شده به استان خراسان رضوی بر حسب جنس و محل اقامت فعلی ۹۵-۱۳۹۰ ۹۲
- جدول ۴۰. کل مهاجران وارد شده طی ۵ سال گذشته بر حسب وضع سکونت قبلی و استان محل بررسی ۹۴
- جدول ۴۱. خالص مهاجرت شهرستان های استان (با کسر مهاجرت های درون استانی) ۹۷
- جدول ۴۲. وضعیت کلی شهر و روستائیشینی استان خراسان رضوی و کشور ۱۰۰
- جدول ۴۳. تغییرات مهاجرت های شهری و روستایی شهرستان های استان طی سال ۹۵-۱۳۹۰ ۱۰۱
- جدول ۴۴. مهاجرت داخلی استان خراسان رضوی در سال ۱۳۹۵ ۱۰۳
- جدول ۴۵. میزان کل مهاجرپذیری درون استان و برون استانی شهرستان های استان خراسان رضوی ۱۱۰
- جدول ۴۶. مهاجرت شهرستانی استان خراسان رضوی طی دوره ۹۰-۱۳۸۵ ۱۱۲
- جدول ۴۷. ترازنامه ی مهاجرتی شهرهای کشور: ۹۵ - ۱۳۹۰ ۱۱۳
- جدول ۴۸. تغییرات الگوهای مهاجرتی استان در سال های ۹۰-۱۳۶۵ ۱۱۷
- جدول ۴۹. تغییرات تعداد و نسبت الگوهای مهاجرتی شهرستان های استان در سال ۱۳۹۵ ۱۱۸
- جدول ۵۰. پیوند میان شهرستان ها و پایانه های مرزی استان (پیوند مرزی) ۱۲۲
- جدول ۵۱. پیوند میان شهرستان ها و استان های مجاور (پیوند منطقه ای) ۱۲۳
- جدول ۵۲. پیوند مسافری شهرستان ها بر اساس میانگین تردد ۱۲۶
- جدول ۵۳. پیوند مسافری شهرستان ها بر اساس میانگین تردد (بدون در نظر گرفتن مشهد) ۱۲۷
- جدول ۵۴. پیوند مسافری شهرستان ها بر اساس میانگین امتیاز محورها ۱۲۸
- جدول ۵۵. پیوند مسافری بین شهرستانی بر اساس میانگین امتیاز محورها ۱۲۹
- جدول ۵۶. پیوند کالایی شهرستان ها بر اساس میانگین تردد ۱۳۳
- جدول ۵۷. پیوند کالایی شهرستان ها بر اساس میانگین امتیاز محورها ۱۳۴
- جدول ۵۸. پیوند کالایی بین شهرستانی بر اساس میانگین امتیاز محورها ۱۳۶
- جدول ۵۹. پیوند محورهای استان در بخش مسافری ۱۴۲
- جدول ۶۰. پیوند محورهای استان در بخش کالایی ۱۴۵
- جدول ۶۱. پیوند مالی شهرستان ها (به لحاظ تعداد شعب بانکی) ۱۵۶
- جدول ۶۲. پیوند مالی شهرستان ها (به لحاظ مانده سپرده ها) ۱۵۷
- جدول ۶۳. پیوند مالی شهرستان ها (بر حسب مانده انواع سپرده ها و به تفکیک بانک های مطرح) ۱۵۹

جدول ۶۴. پیوند مهاجرتی (داخل استانی).....	۱۶۴
جدول ۶۵. پیوند مهاجرتی (خارج استانی).....	۱۶۵
جدول ۶۶. پیوند مهاجرتی (با لحاظ شهرستان مبداء).....	۱۶۹
جدول ۶۷. پیوند مهاجرتی (بین استانی).....	۱۷۴
جدول ۶۸. پیوند الگوی مهاجرتی شهرستان ها بر اساس اطلاعات سال ۱۳۹۵.....	۱۷۶

غیر فایبل استناد و انتشار

فهرست اشکال

صفحه	عنوان
۱۸	شکل ۱. میزان ترانزیت ورودی و خروجی کالا از پایانه‌های استان خراسان رضوی در سال ۱۳۸۷
۱۹	شکل ۲. میزان ترانزیت ورودی و خروجی کالا از پایانه‌های استان خراسان رضوی در سال ۱۳۹۹
۲۴	شکل ۳. سری زمانی تعداد مسافر جابه‌جا شده بین سال‌های ۱۳۹۸-۱۳۹۴ از فرودگاه‌های استان
۲۹	شکل ۴. مدل مفهومی تحلیل پوششی داده
۲۹	شکل ۵. مدل مفهومی تحلیل مرزی تصادفی
۳۱	شکل ۶. میانگین تردد خودروهای حامل مسافر
۳۲	شکل ۷. میانگین تردد خودروهای حامل کالا
۳۲	شکل ۸. میانگین امتیاز محورهای شهرستانی در بخش مسافر
۳۳	شکل ۹. میانگین امتیاز محورهای شهرستانی در بخش کالا
۳۵	شکل ۱۰. میانگین امتیاز به تفکیک محورهای استان خراسان رضوی در بخش مسافری
۳۶	شکل ۱۱. میانگین رتبه به تفکیک محورهای استان خراسان رضوی در بخش مسافر
۳۷	شکل ۱۲. میانگین امتیاز به تفکیک محورهای استان خراسان رضوی در بخش کالا
۳۸	شکل ۱۳. میانگین رتبه به تفکیک محورهای استان خراسان رضوی در بخش کالا
۶۲	شکل ۱۴. میانگین کارایی محورهای استان بر حسب تحلیل مرزی تصادفی در بخش مسافری
۶۳	شکل ۱۵. میانگین کارایی محورهای استان بر حسب تحلیل مرزی تصادفی در بخش کالا
۷۵	شکل ۱۶. مقایسه تعداد سفر انجام شده بین سال‌های ۱۳۹۰-۱۳۹۸ به تفکیک نوع سفر
۷۵	شکل ۱۷. سری زمانی تعداد مسافران بین سال‌های ۱۳۹۰-۱۳۹۸ به تفکیک نوع سفر
۷۹	شکل ۱۸. سری زمانی تعداد شعب بانکی استان
۸۰	شکل ۱۹. سری زمانی تعداد شعب استان به غیر از مشهد
۸۰	شکل ۲۰. سری زمانی تعداد شعب بانکی مشهد
۸۲	شکل ۲۱. سری زمانی تعداد کل سپرده‌های نزد بانک‌ها
۸۲	شکل ۲۲. سری زمانی مبلغ کل سپرده‌ها نزد بانک‌ها
۸۳	شکل ۲۳. سری زمانی تعداد انواع سپرده‌ها نزد بانک‌ها
۸۳	شکل ۲۴. سری زمانی مبلغ کل انواع سپرده‌ها نزد بانک‌ها
۹۰	شکل ۲۵. سری زمانی تعداد تسهیلات پرداختی بانک‌ها به بخش غیر دولتی
۹۳	شکل ۲۶. هرم سنی-جنسی مهاجران وارد شده به استان در ۹۵-۱۳۹۰
۹۶	شکل ۲۷. روند ورود و خروج مهاجر به استان و شهرستان مشهد

فهرست نقشه ها

صفحه	عنوان
۱۴	نقشه ۱. مسیرهای اصلی و بنادر ترانزیتی در ایران (شمال- جنوب، شرق- غرب)
۱۵	نقشه ۲. کریدور شرق - غرب (جاده ابریشم)
۱۴۸	نقشه ۳. میانگین تردد مسافری در سطح شهرستان
۱۴۹	نقشه ۴. میانگین تردد کالایی در سطح شهرستان
۱۴۹	نقشه ۵. میانگین امتیاز محورهای شهرستان در بخش مسافری (در سطح شهرستان)
۱۵۰	نقشه ۶. میانگین امتیاز محورهای شهرستان در بخش کالایی (در سطح شهرستان)
۱۵۰	نقشه ۷. قدرت پیوند مسافری در محورهای استان
۱۵۱	نقشه ۸. قدرت پیوند کالایی در محورهای استان
۱۵۱	نقشه ۹. میانگین امتیاز محورهای در بخش مسافری (مسیر رفت)
۱۵۲	نقشه ۱۰. میانگین امتیاز محورهای در بخش مسافری (مسیر برگشت)
۱۵۲	نقشه ۱۱. میانگین امتیاز محورهای در بخش کالایی (مسیر رفت)
۱۵۳	نقشه ۱۲. میانگین امتیاز محورهای در بخش کالایی (مسیر برگشت)
۱۵۳	نقشه ۱۳. میانگین رتبه محورهای در بخش مسافری (مسیر رفت)
۱۵۴	نقشه ۱۴. میانگین رتبه محورهای در بخش مسافری (مسیر برگشت)
۱۵۴	نقشه ۱۵. میانگین رتبه محورهای در بخش کالایی (مسیر رفت)
۱۵۵	نقشه ۱۶. میانگین رتبه محورهای در بخش کالایی (مسیر برگشت)

۸-۱- پیوندهای فیزیکی

مقدمه

استان خراسان رضوی به دلیل وجود بارگاه مقدس رضوی، قرار گرفتن در چند کریدور بین‌المللی از جمله مسیر ترانزیتی شرق به غرب و مسیر ترانزیتی شرقی کشور و همسایگی با کشورهای ترکمنستان و افغانستان نقش بسیار مهمی در منطقه دارد و یکی از پر ترددترین استان‌های کشور محسوب می‌شود. تحولات سال‌های اخیر و ارتباط با آسیای میانه، موقعیت‌ها و فرصت‌های زیادی را برای توسعه اقتصادی استان به خصوص در بخش حمل‌ونقل فراهم نموده است. از ویژگی‌ها و پتانسیل‌های استان در بخش حمل‌ونقل می‌توان به نکات زیر اشاره نمود:

- قرار گرفتن در مسیر جاده ابریشم و مسیر ترانزیتی کالا به کشورهای آسیای میانه؛
- وجود جاذبه‌های زیارتی و سیاحتی بسیار؛
- وجود معادن غنی از جمله سنگ آهن، گاز طبیعی، زغال سنگ، منیزیت، سنگ گچ و ...
- وجود کارخانجات و قطب‌های صنعتی مهم در استان از جمله کارخانجات تولید سیمان، فولاد خراسان، ایران خودرو بینالود، کارخانجات تولید مواد غذایی و آشامیدنی و ...
- وسعت استان و شرایط اقلیمی خاص آن در تولید انواع محصولات کشاورزی و جایگاه استان در صنعت کشاورزی کشور؛
- وجود شبکه ریلی مرتبط با کشورهای آسیای میانه جهت ترانزیت و جابه‌جایی بار و مسافر؛
- همسایگی با دو کشور افغانستان و ترکمنستان و امکان دسترسی به بازار کشورهای آسیای میانه و صادرات کالا و خدمات و تأمین نیاز بازارهای آن‌ها.

موقعیت جغرافیایی ایران، به‌ویژه استان خراسان به دلیل همجواری با کشورهایی که به آب‌های آزاد راهی ندارند، از طرفی نیز قرارگیری در مسیر ترانزیتی جاده ابریشم به‌عنوان مهم‌ترین حلقه اتصال کشورهای آسیای میانه تا کشورهای اروپایی و هم‌چنین برقرارکننده ارتباط کشورهای CIS با کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس اهمیت بالای بررسی پیوندهای فراملی سکونت‌گاه‌های استان خراسان رضوی را نشان می‌دهد.

استان خراسان رضوی دارای مساحتی برابر با ۱۱۸۸۵۱ کیلومتر مربع از شمال و شمال شرقی به طول ۵۳۹ کیلومتر با کشور ترکمنستان و از شرق به طول ۳۰۲ کیلومتر دارای مرز مشترک با کشور افغانستان می‌باشد و با چهار استان خراسان شمالی، خراسان جنوبی، سمنان و یزد مجاورت دارد.

جاذبه‌های زیارتی و گردشگری استان خراسان رضوی، به‌ویژه شهر مقدس مشهد به دلیل وجود بارگاه ملکوتی حضرت ثامن‌الحجج (ع) همه ساله خیل عظیم مسافران و زائران را از اقصی نقاط کشور به این استان روانه می‌کند. در غالب مناطق در سال‌های اخیر استان خراسان رضوی بعد از استان تهران بیشترین جابه‌جایی مسافر کشور را به خود اختصاص داده است. به گزارش شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران محور راه آهن خراسان رضوی یکی از محورهای ریلی استراتژیک کشور می‌باشد به نحوی که حدود نیمی از ظرفیت قطارهای مسافری ریلی کشور در

این مسیر و منتهی به مشهد مقدس در حال تردد می باشد. حمل و نقل بین‌المللی طی سال‌های اخیر با توجه به استقلال کشورهای CIS (Commonwealth of Independent States)، فعالیت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران با کشورهای ترکمنستان، ازبکستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان و همچنین افغانستان رو به تزاید بوده است. همجواری استان خراسان با کشورهای افغانستان و ترکمنستان، وجود اشتراکات فرهنگی و ارتباطات قومی مردم شهرهای مرزی خراسان رضوی با استان‌های مرزی این دو کشور موجب افزایش ارتباطات گردیده است.

در حال حاضر عمده‌ترین جریان حمل و نقل جاده‌ای کشورهای آسیای میانه به سوی آب‌های آزاد از قلمرو جمهوری اسلامی ایران، به‌ویژه از طریق مرزهای این استان می‌باشد، از طرفی به دلیل انحصاری بودن مسیر تردد ناوگان ایرانی جهت دسترسی به کشورهای آسیای میانه از طریق کشور ترکمنستان، موقعیت ویژه‌ای در حمل و نقل بین‌المللی استان ایجاد شده است. این استان در سه نقطه سرخس، لطف‌آباد، باجگیران با کشور ترکمنستان و در مرز دوغارون با کشور افغانستان دارای گذرگاه مرزی است.

نگاهی به تاریخچه راه‌های تجاری که از خراسان می‌گذرند، نشان می‌دهد که راه ابریشم از قدیمی‌ترین مسیرهای مبادله کالاهای تجاری، دانش و فرهنگ بشری بین تمدن‌های یونانی و لاتین با آسیای شرقی، هندوستان و چین بوده که بخش عمده‌ای از این راه از قلمرو ایران و خراسان عبور می‌کرده است. مبدأ این راه در ایالت «چان‌آن» در شرق چین بوده و از طریق دو مسیر شمالی و جنوبی به غرب چین و کاشغر متصل می‌شده است. راه ابریشم از کاشغر به سمرقند و بخارا و سپس مرو در ترکمنستان امروزی می‌رسید و در آن‌جا از طریق عبور از خطه خراسان و گرگان به ری و سپس همدان می‌رفت و از آن‌جا به دو شاخه تقسیم می‌شد، یک شاخه از طریق تبریز و ایروان به ترابوزان و سواحل دریای سیاه و شاخه‌ای دیگر با عبور از دجله و در امتداد رود فرات تا انطاکیه در آسیای صغیر ادامه یافت و به سواحل دریای مدیترانه می‌رسید.

مطالعات تاریخی نشان می‌دهد که هم‌زمان با گسترش روابط بازرگانی میان تمدن‌های شرق و غرب جهان در سده دوم قبل از میلاد، راه ابریشم نیز از به هم پیوستن راه‌های فرعی و محلی آن زمان به وجود آمده و تقریباً حدود ۱۸۰۰ سال، یعنی تا سده شانزدهم دایر و از اعتبار تجاری و بازرگانی گسترده برخوردار بوده است. همواره قسمت‌های طولانی و مهمی از راه ابریشم در قلمرو ایران قرار داشته، به‌ویژه در دوران حکومت پارتیان و اشکانیان و ساسانیان درآمدهای سرشاری نصیب ایرانیان می‌کرده است. مسیر کاروان‌رو ۱۲ هزار کیلومتری راه ابریشم پس از قرن‌ها بهره‌برداری و رونق تجاری و طی فراز و نشیب‌های بسیار از اواخر قرن ۱۴ میلادی و به دنبال بسط و گسترش راه‌ها و حمل و نقل دریایی به تدریج اهمیت خود را از دست داد و به دنبال انقلاب صنعتی و استفاده از کشتی‌های بخار تجاری متروکه شد.

دهه‌ی ۸۰ قرن بیستم میلادی را می‌توان نقطه عطفی در حیات حمل و نقل و تجارت زمینی پس از چند قرن رکود تلقی کرد که بار دیگر توسعه تجارت زمینی آسیا - اروپا در دستور کار بین‌المللی قرار گرفت.

وقایع سیاسی و اقتصادی دهه‌ی ۸۰ از قبیل فروپاشی نظام‌های متمرکز سوسیالیستی و بازگشایی مرزهای تجاری آنان و بهبود روابط بین کشورهای آسیایی، تجدیدنظر در برخی سیاست‌های بنیادی اقتصادی و بازرگانی از قبیل

عدم حمایت از تولید داخلی و تفکر آزاد سازی تجارت جهانی و نیز جهش‌های اقتصادی کشورهای آسیایی، به‌ویژه در شرق و جنوب‌شرق آسیا و ایجاد کانون‌های جدید تجارت بین‌المللی در آسیا مورد توجه و بررسی جدی محافل جهانی قرار می‌گرفت و استفاده از مسیرهای زمینی (جاده‌ای-ریلی) به جای راه‌های دریایی در تجارت آسیا-اروپا دوباره مطرح گردید.

با توجه به این ویژگی‌ها سازمان ملل و کمیسیون اسکاپ (کمیسیون اقتصادی و اجتماعی برای آسیا و پاسفیک) در چهل و هشتمین نشست خود در سال ۱۹۹۲ برنامه‌ای کلان و یکپارچه را برای سازمان‌دهی و هدایت چگونگی رشد شبکه‌ها و حمل‌ونقل زمینی در آسیا تصویب کرد که به نام طرح آلتید یا توسعه شبکه‌ی زیربنایی حمل‌ونقل زمینی آسیا شناخته می‌شود. در طرح تجدید نظر شده‌ی آلتید حداکثر استفاده از شبکه موجود و بهینه‌سازی آن همراه با موافقت‌نامه‌های همکاری درون منطقه‌ای، مورد تأکید قرار گرفته است و در صورت بهره‌برداری صحیح و به‌موقع ایران از نتایج بررسی‌های انجام شده این طرح موقعیت تجاری و حمل‌ونقلی بسیار متمایزی برای کشور ایجاد خواهد شد که استان خراسان به‌جهت مجاورت با کشورهای آسیای میانه و افغانستان و عبور قسمت عمده‌ای از شبکه جاده‌ای و ریلی از داخل آن جایگاه مهمی دارد.^۱

در این جا با توجه به نقش و اهمیت پیوندهای فراملی استان خراسان رضوی، هم‌چنین ارتباط استان با کشورهای مشترک‌المنافع (CIS) به معرفی این کشورها و روابط تجاری با آن‌ها اشاره می‌شود. مجموعه کشورهای مستقل مشترک‌المنافع (CIS) شامل کشورهای ارمنستان، آذربایجان، بلاروس، قزاقستان، قرقیزستان، مولداوی، روسیه، تاجیکستان، ترکمنستان، و ازبکستان و دارای اعضای ناظر افغانستان و مغولستان است که حدود ۲۸۰ میلیون نفر جمعیت (۳/۶ درصد جمعیت جهان) را در خود جای داده‌اند. بزرگ‌ترین کشور، روسیه دارای ۱۴۴ میلیون جمعیت و کوچک‌ترین آن، ارمنستان دارای ۲/۹ میلیون نفر می‌باشد.

به‌علت برخورداری از مزیت‌های جغرافیایی، برنامه‌های وسیع و مناسب اقتصادی در دهه‌های آتی و با توجه به امکانات بالقوه و بالفعلی که این کشورها برای گسترش روابط تجاری دارند، گروه‌های کشورهای یاد شده به‌عنوان یکی از مهم‌ترین بازارهای اولویت‌دار ایران در منطقه به شمار می‌روند. نفت، گاز، زغال سنگ، مس، نیکل، سرب، آلومینیوم، روی، منگنز، طلا، نقره، آهن و اورانیوم از منابع معدنی و سنگ‌های قیمتی است که در کشورهای مشترک‌المنافع وجود دارد و می‌توان گفت اکثر عناصر موجود در جدول مندلیف در این کشورها یافت می‌شود.

بر اساس گزارش مرکز تجارت بین‌المللی سازمان ملل^۲ (ICT) میزان واردات کشور های مشترک المنافع (CIS) در سال ۲۰۱۸ معادل ۴۲۵ میلیارد دلار بوده است اما سهم ایران از این مقدار تنها ۰.۵٪ برآورد شده است. این در حالیست که بر اساس اطلاعات مرکز آمار ایران این مقدار معادل ۶۵٪ صادرات ایران به کشورهای خارجی می‌باشد، که بیانگر اهمیت توجه بیشتر به این بخش می‌باشد. در میان کشورهای مشترک المنافع روسیه بیشترین سهم در تجارت خارجی ایران را دارد هرچند که سهم صادرات ایران به این کشور از ۱.۵۹ درصد در سال ۲۰۰۲ به ۰.۶۴ درصد در سال ۲۰۱۸ کاهش یافته و سهم واردات ایران از ۳.۹۲ درصد به ۳.۱۴ درصد در مدت مشابه کاهش

1 <http://www.kheu.ir/news/detail.asp?id=۲۰۰۸>

2 UN international trade center

فرودگاه سبزواری

در خصوص حمل و نقل بین‌المللی فرودگاه سبزواری نیز به‌عنوان مرز مجاز هوایی شناخته شده است و در نتیجه اولین پرواز بین‌المللی از فرودگاه سبزواری به کشور سوریه برقرار گردیده است. تعداد پرواز بین‌المللی سبزواری از یک پرواز در ماه به یک پرواز در هفته با توجه به قابلیت‌های منطقه قابل تغییر می‌باشد. فرودگاه سبزواری توان دارد با انجام ۱۱۲۰ پرواز قریب به ۸۰ هزار مسافر و بیش از ۴۵۰ تن بار را جابه‌جا نماید.

فرودگاه سرخس

احداث فرودگاه سرخس در سال ۱۳۷۳ شروع و در سال ۱۳۷۵ به‌طور محدود در جریان افتتاح راه‌آهن سرخس مورد بهره‌برداری قرار گرفت و هم‌اکنون توسعه باند و پایانه آن در دست اجراست که پس از اتمام آمادگی پذیرش تمامی پروازهای بدنه متوسط و سنگین را خواهد داشت. از این فرودگاه در صورت شکوفا شدن منطقه آزاد تجاری سرخس برای برقراری ارتباط استان با کشورهای آسیای میانه و سایر نقاط کشور بهره‌برداری خواهد شد.

جدول ۱. مسیر پروازهای خارجی فرودگاه بین‌المللی مشهد

ردیف	مسیرهای خارجی	کشور
۱	جده	عربستان
۲	مدینه	عربستان
۳	کویت	کویت
۴	بحرین	بحرین
۵	دوحه	قطر
۶	دمشق	سوریه
۷	دبی	امارات
۸	بیشکک	قرقیزستان
۹	دوشنبه	تاجیکستان
۱۰	کابل	افغانستان
۱۱	دمام	عربستان
۱۲	استانبول	ترکیه
۱۳	نجف	عراق
۱۴	بغداد	عراق
۱۵	کوالالمپور	مالزی
۱۶	فرانکفورت	آلمان
۱۷	مزار شریف	افغانستان
۱۸	بیروت	لبنان
۱۹	هرات	افغانستان

کشور	مسیرهای خارجی	ردیف
افغانستان	قندهار	۲۰
پاکستان	لاهور	۲۱
تایلند	بانکوک	۲۲
ترکیه	قاضی انتپ	۲۳
ترکیه	آدنا	۲۴
هند	حیدرآباد	۲۵

مأخذ: فرودگاه شهید هاشمی نژاد مشهد

بر اساس آمار پرواز های داخلی و خارجی فرودگاه هاشمی نژاد مشهد در سال ۱۳۹۹ متوسط تعداد مسافران ورودی و خروجی روزانه در پرواز های داخلی به ترتیب ۴۰۵۱ و ۴۰۶۹ نفر از ۳۸ پرواز بوده است. همچنین این مقدار برای پرواز های خارجی به ترتیب ۱۴۱ و ۱۰۷ نفر از ۲ پرواز خارجی ورودی و خروجی روزانه بوده است. اگر تاثیرات همه گیری کرونا را از تحلیل روندهای رشد خارج کنیم، شاهد رشد پروازهای این بخش خواهیم بود.

۸-۱-۱-۳- حمل و نقل ریلی

در استان خراسان رضوی بیش از ۱۴۰۰ کیلومتر خطوط ریلی وجود دارد که ۱۴ درصد از کل شبکه ریلی کشور می باشد. در خصوص ترانزیت ریلی بیش از ۹۰ درصد ترانزیت ریلی کشور سهم حمل و نقل ریلی محور سرخس در راه آهن خراسان می باشد.

در نقشه های زیر موقعیت شبکه ریلی استان خراسان رضوی در ارتباط با کشورهای همسایه و کشورهای عضو ECO، همچنین در سطح ملی و در نقشه های موقعیت شبکه ریلی در سطح استان خراسان، همچنین موقعیت ایستگاه های راه آهن ناوگان حمل و نقل ریلی استان خراسان رضوی نشان داده شده است.

بر اساس اطلاعات جغرافیایی برخی از مراکز شهرستان های استان مانند نیشابور، مشهد، سرخس و ... به طور مستقیم و به وسیله شبکه ریلی بین المللی با کشورهای عضو ECO ارتباط دارند. این ارتباط از شهر سرخس با سایر کشورها امکان پذیر می باشد که لزوم گسترش و توجه بیشتر را به لحاظ توسعه زیر ساخت های این شهر را می طلبد.

۸-۱-۱-۴- حمل و نقل جاده ای

در سند توسعه استان به قابلیت های استان نظیر استقرار در کریدورهای بین المللی، دروازه آسیای مرکزی، برخورداری از شبکه های زیربنایی مناسب جهت جذب سرمایه گذاری داخلی و خارجی، وجود کلان شهر مشهد و ... اشاره شده است که توسعه شبکه راه ها به خصوص آزادراه ها ارتباط مستقیمی با این قابلیت ها دارد. سیستم حمل و نقل جاده ای یکی از مهم ترین سیستم های حمل و نقل در جابه جایی کالا و مسافر می باشد و سهم بسیار بالایی از جابه جایی ها در کشورهای در حال توسعه توسط این سیستم انجام می گیرد. با نگرش به این موضوع، توجه به حمل و نقل جاده ای در بخش کالا و مسافر در برنامه ریزی های اقتصادی حایز اهمیت است که در استان با توجه به نیاز بالای

سرمایه‌گذاری در آزادراه‌ها هیچ توجهی به توسعه این بخش نشده است و علاوه بر آن توسعه‌ی راه‌های فرعی نیز که به سرمایه‌گذاری کم‌تری نیاز دارند، مورد غفلت قرار گرفته‌اند.

جدول ۲. فاصله مراکز شهرستان‌های استان خراسان رضوی با شهرهای کشورهای منطقه (کیلومتر)^۱

ردیف	مرکز شهرستان	عشق‌آباد	هرات
۱	بجستان	۵۴۱	۴۷۳
۲	بردسکن	۳۹۳	۴۵۷
۳	تایباد	۴۷۶	۱۶۱
۴	تربت‌جام	۴۱۷	۲۲۲
۵	تربت‌حیدریه	۴۰۰	۳۳۱
۶	جغتای	۴۲۸	۶۷۸
۷	چناران	۱۹۲	۴۵۳
۸	خلیل‌آباد	۴۰۱	۴۲۹
۹	خواف	۵۱۸	۲۴۸
۱۰	درگز	۱۷۸	۶۶۹
۱۱	دولت‌آباد	۴۲۷	۳۰۴
۱۲	رشتخوار	۴۵۱	۳۱۶
۱۳	سبزوار	۲۶۶	۵۶۵
۱۴	سرخس	۴۳۷	۴۲۶
۱۵	طرقبه	۲۷۱	۴۱۶
۱۶	فریمان	۳۲۹	۳۱۳
۱۷	فیروزه	۲۳۳	۴۷۲
۱۸	فیض‌آباد	۴۵۵	۳۸۷
۱۹	قوچان	۱۲۱	۵۳۸
۲۰	کاشمر	۳۸۴	۴۱۲
۲۱	کلات	۴۰۰	۵۴۳
۲۲	گناباد	۵۵۳	۴۵۹

۱. برای دستیابی به آمار و اطلاعات مورد نیاز از آمار سازمان حمل‌ونقل و پایانه‌های کشور در سال ۱۳۸۵ استفاده شده است که با توجه به اضافه شدن شهرستان‌های تازه تأسیس در برخی از جداول و اشکال، آمار مربوطه صفر می‌باشد که با شهرستان مادر محاسبه شده است.

هرات	عشق آباد	مرکز شهرستان	ردیف
۳۹۱	۲۶۸	مشهد	۲۳
۶۳۸	۳۹۲	نقاب	۲۴
۴۵۱	۲۵۶	نیشابور	۲۵

به دلیل موقعیت ویژه‌ای که خواف و سرخس به دلیل مرزهای مشترک دارند، توجه به زیر ساخت‌های راه برای افزایش ترانزیت کالا از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، اما در بین شهرستان‌های استان شهرستان‌های خواف، رشتخوار و سرخس به ترتیب با تراکم ۰.۰۸، ۰.۱۰ و ۰.۱۳ کم‌ترین میزان تراکم جاده‌ای را در استان دارا هستند. هم‌چنین کلان‌شهر مشهد نیز با تراکم ۰.۲۱ در مقایسه با شهرهایی نظیر نیشابور، چناران یا فریمان در وضعیت مناسبی قرار ندارد. بنابراین با توجه به موقعیت شهرهای مختلف و اهمیت آن‌ها در شبکه حمل‌ونقل، توزیع مناسبی در تراکم راه‌های استان دیده نمی‌شود.

با توجه به وجود مرز مشترک میان استان خراسان رضوی و کشورهای همسایه و برقراری ارتباطات و پیوند فراملی استان چندین بازارچه مرزی در مرزهای استان احداث گردیده است که برای آشنایی بیشتر با فعالیت آن‌ها در زیر معرفی می‌شوند:

۸-۱-۱-۵- پایانه‌های مرزی استان خراسان رضوی

بر اساس سالنامه آماری ۱۳۹۹ استان خراسان رضوی، تصویر کلی ای از حجم تجارت پایانه‌های مهم خراسان رضوی در جدول زیر آمده است.

جدول ۳. حجم تجارت توسط کامیون در مرزهای جاده‌ای در سال ۱۳۹۹

نام مرز	صادرات			واردات		
	کامیون حامل کالا	درصد	تناژ حمل شده	کامیون حامل کالا	درصد	تناژ حمل شده
باجگیران	۰	۰	۰	۰	۰	۰
لطف آباد	۶۶	۲۸	۱۵۵۱	۳۷۰۲	۲۸	۱۵۵۱
سرخس	۳۶	۱۵	۶۸۲	۱۶۹۸	۱۲	۶۸۲
دوغارون	۱۳۵	۵۷	۳۳۷۹	۳۵۰۲۸	۶۰	۳۳۷۹
جمع کل	۲۳۷	۱۰۰	۵۶۱۲	۴۰۴۲۸	۱۰۰	۵۶۱۲

مرز باجگیران در سال مورد بررسی بنا به دلایلی عمدتاً مرتبط با ویروس کرونا بسته بوده است. بر اساس داده‌های جدول فوق می‌توان به اهمیت مرز غارون در تجارت خراسان رضوی پی برد.

پایانه مرزی دوغارون

پایانه مرزی دوغارون در سال ۱۳۷۲ با انعقاد موافقت‌نامه رسمی بین معاونین وزرای امور خارجه ایران و افغانستان در مرز شهرستان تایباد با کشور افغانستان تأسیس و شروع به کار نموده و تاکنون در خصوص رونق بازارچه مذکور پروتکل‌های زیادی با کشور افغانستان به امضا رسیده است.

این پایانه در معبر رسمی بین دو کشور ایران و افغانستان و به صورت یک‌طرفه ایجاد شده است و فاصله آن از شهر تایباد ۱۵ کیلومتر و از شهر هرات افغانستان ۱۳۵ کیلومتر می‌باشد. در زمان حکومت طالبان در افغانستان فعالیت بازارچه مرزی دوغارون تقریباً با رکود مواجه شده بود، لیکن پس از خروج طالبان عملکرد بازارچه مرزی رشد بسیاری داشته است.

در سال‌های اخیر عملکرد بازارچه‌های مرزی استان‌های خراسان از رشد قابل توجهی برخوردار بوده است. از عمده دلایل آن می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:

- سهل بودن مبادله کالا در بازارچه‌ها و امکان حضور تجار دو کشور همسایه در آن‌ها؛
- توسعه زیرساخت‌های صادراتی بازارچه‌ها مثل جاده آسفالتی، انبار، سردخانه، غرفه‌های تجاری مناسب و ...
- نزدیکی فرهنگ تجار و غرفه‌داران بازارچه‌های مرزی با تجار کشور همسایه.
- عمده اقلام صادراتی از بازارچه مرزی دوغارون در سال ۱۳۸۴
- مواد غذایی شامل ماکارونی، کیک و کلوچه، نوشابه، رب گوجه فرنگی و ...
- تولیدات صنعتی شامل موتورسیکلت، ادوات کشاورزی و ...
- مصنوعات فلزی شامل پروفیل و درب و پنجره و اشیای آهنی و ...
- مصالح ساختمانی شامل آجر، گچ، سیمان و ...
- مصنوعات پلاستیکی شامل کفش و دمپایی، ظروف و صندلی پلاستیکی و ...
- مواد شوینده شامل صابون، شامپو، سفیدکننده و ...
- مواد و محصولات شیمیایی شامل رنگ و ضد زنگ و ...
- انواع لوله شامل لوله پلیکا، خرطومی و ...
- لوازم خانگی شامل زود پز، یخچال، فر گاز، کولر و ...
- لوازم بهداشتی و آرایشی شامل کرم، پودر و ...

پایانه مرزی باجگیران

پایانه مرزی باجگیران در ۸۲ کیلومتری شهر قوچان و در فاصله ۲۱۱ کیلومتری شهر مشهد احداث شده است. این پایانه حدود ۵۰ کیلومتر با شهر عشق‌آباد پایتخت کشور ترکمنستان واقع شده است.

پس از استقلال جمهوری ترکمنستان، تردد مسافر و کالا از تنها معبر نیمه رسمی باجگیران و با پروانه‌های گذر بین مرزی دو کشور ایران و ترکمنستان آغاز شد. به واسطه نزدیکی شهر باجگیران تا پایتخت ترکمنستان حجم زیادی از صادرات و واردات بین دو کشور از طریق این مرز صورت می‌پذیرد. به طوری که کشور ترکمنستان یکی از مبادی و مقاصد مهم کالاهای ترانزیتی به‌شمار می‌رود. با توجه به وجود بازارچه مرزی در منطقه باجگیران و به لحاظ کوتاه بودن مرز باجگیران تا شهر عشق‌آباد - پایتخت ترکمنستان - در بین مبادی مرزی دو کشور و نیز مناسب بودن مسیر مرز باجگیران-عشق‌آباد صادرات عمده‌ی شهرستان‌های استان خراسان رضوی به کشور ترکمنستان از طریق این پایانه مرزی صورت می‌پذیرد.

پایانه مرزی سرخس

پایانه مرزی سرخس در منطقه ویژه‌ی اقتصادی سرخس و در فاصله ۱۸۶ کیلومتری شهر مشهد و ۲۰ کیلومتری منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی سرخس قرار دارد که به‌عنوان حلقه واسط میان چند کشور عضو کریدور شمال - جنوب می‌باشد. با توجه به عضویت کشورهای تاجیکستان، قرقیزستان، در موافقت‌نامه کریدور شمال - جنوب، این پایانه مرزی به‌عنوان پل ارتباطی کشورهای یاد شده با کشور ایران، هندوستان و روسیه تلقی می‌شود و عمده محصولات صادراتی و ترانزیتی به مقصد جمهوری‌های ازبکستان، قزاقستان، قرقیزستان و تاجیکستان و از مبدأ آن‌ها و توسط ناوگان جاده‌ای ایران از طریق این پایانه مرزی حمل می‌شود که دلیل عمده آن کوتاه بودن مسیر یاد شده است. علاوه بر این وجود منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی سرخس در نزدیکی پایانه‌ی مرزی و نیز خط آهن سراسری مشهد - سرخس - تاجن که در نهایت این مسیر ریلی را به کشورهای آسیای مرکزی و عضو CIS، متصل می‌کند، از دیگر مواردی است که اهمیت پایانه سرخس را دوچندان می‌کند. این پایانه از سال ۱۳۸۱ به بهره‌برداری رسیده است.

پایانه مرزی لطف‌آباد

پایانه مرزی لطف‌آباد در ۹۰ کیلومتری شهر عشق‌آباد پایتخت کشور ترکمنستان و ۲۸۰ کیلومتری شهر مشهد مرکز استان خراسان رضوی و در مرز مشترک استان با کشور ترکمنستان قرار دارد. با توجه به این‌که بیش از ۷۵ درصد تردد جاده‌ای خارجی ترکمنستان به سایر جمهوری‌های آسیای مرکزی و بالعکس از طریق پایانه مرزی لطف‌آباد انجام می‌شود، بنابراین اهمیت این پایانه به خوبی مشهود است.

پس از استقلال جمهوری‌های آسیای مرکزی و برقراری مناسبات سیاسی و اقتصادی جمهوری اسلامی ایران با کشورهای مذکور از جمله کشور ترکمنستان، احداث این پایانه به‌عنوان یکی از مهم‌ترین نقاط ترانزیت کالا و تردد مسافر اهمیت ویژه‌ای یافته است.

جدول ۴. فاصله مراکز شهرستان‌های استان با پایانه‌های مرزی (کیلومتر)

مرکز شهرستان	پایانه‌های مرزی استان		
	لطف‌آباد	سرخس	دوغارون
بجستان	۶۰۳	۴۳۷	۳۲۳

پایانه‌های مرزی استان				مرکز شهرستان
لطف آباد	سرخس	دوغارون	باجگیران	
۴۳۴	۴۲۱	۳۰۷	۳۴۸	بردسکن
۵۳۴	۲۶۵	۱۱	۴۳۱	تایباد
۴۷۵	۲۰۵	۷۲	۳۷۲	ترت جام
۴۶۲	۲۹۶	۱۸۱	۳۵۵	ترت حیدریه
۴۶۹	۴۹۷	۵۲۸	۳۸۳	جغتای
۲۴۲	۲۵۰	۳۰۳	۱۴۷	چناران
۴۶۰	۳۹۶	۲۷۹	۳۵۶	خلیل آباد
۵۸۱	۳۵۱	۹۸	۴۷۳	خواف
۲۶	۴۶۷	۵۱۹	۱۳۳	درگز
۴۸۹	۳۲۳	۱۵۴	۳۸۲	دولت آباد
۵۱۳	۳۴۷	۱۶۶	۴۰۶	رشتخوار
۳۰۸	۳۸۴	۴۱۵	۲۲۱	سبزوار
۴۹۳	۰	۲۷۶	۳۹۲	سرخس
۳۲۸	۲۱۴	۲۶۶	۲۲۶	طرقبه
۳۸۵	۲۰۶	۱۶۳	۲۸۴	فریمان
۲۶۷	۲۹۱	۳۲۲	۱۸۸	فیروزه
۵۱۷	۳۵۱	۲۳۷	۴۱۰	فیض آباد
۱۵۸	۳۳۵	۳۸۸	۷۶	قوچان
۴۲۹	۳۷۶	۲۶۲	۳۳۹	کاشمر
۴۵۶	۲۰۹	۳۹۳	۳۵۵	کلات
۵۸۹	۴۲۳	۳۰۹	۵۰۸	گناباد
۳۰۴	۱۸۸	۲۴۱	۲۲۳	مشهد
۴۲۸	۴۵۶	۴۸۸	۳۴۷	نقاب
۲۹۲	۲۷۰	۳۰۱	۲۱۱	نیشابور

جدول ۵. فاصله زمانی مراکز شهرستان‌های استان با پایانه‌های مرزی

پایانه‌های مرزی استان				مرکز شهرستان
لطف آباد	سرخس	دوغارون	باجگیران	
۶:۳۱۰	۵:۰۰	۳:۵۶۰	۵:۵۱۰	بجستان

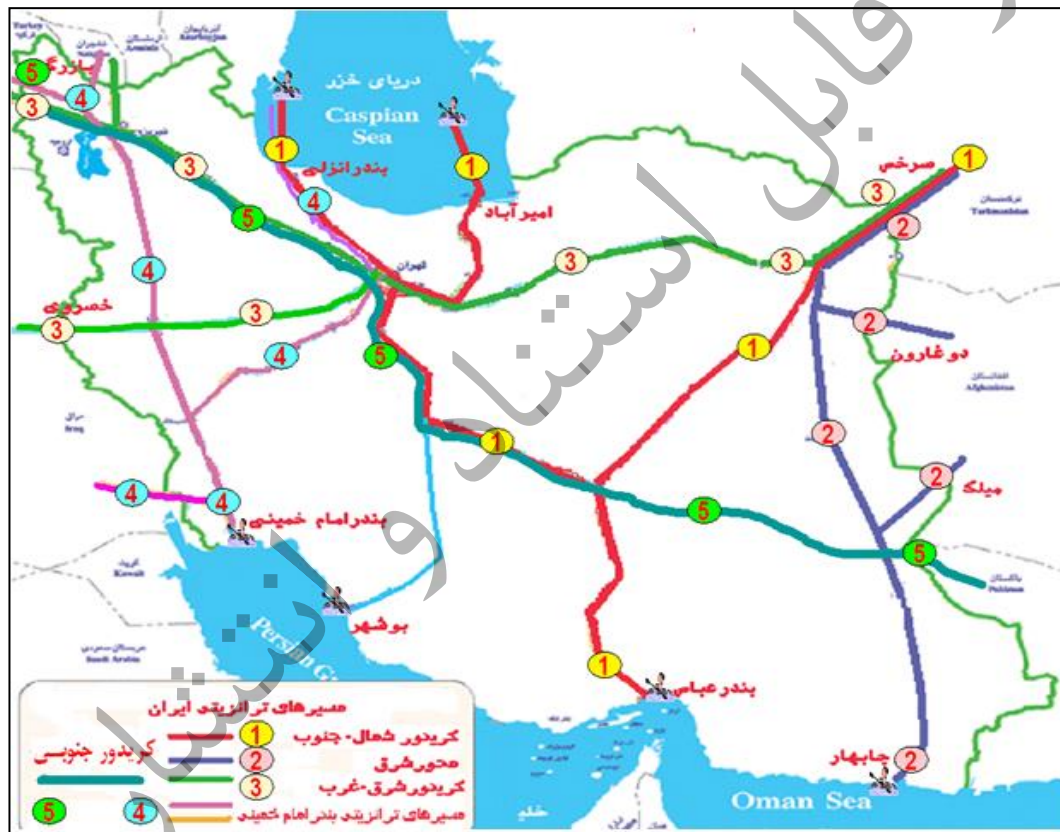
پایانه‌های مرزی استان				مرکز شهرستان
لطف آباد	سرخس	دوغارون	باجگیران	
۴:۴۳۰	۴:۴۲۰	۳:۳۸۰	۴:۱۰	بردسکن
۵:۵۵۰	۳:۹۰	۱۰	۵:۱۸۰	تایباد
۵:۳۰۰	۲:۳۰	۰:۴۶۰	۴:۱۳۰	تربت جام
۵:۱۴۰	۳:۳۰	۲:۱۳۰	۴:۹۰	تربت حیدریه
۴:۳۲۰	۵:۲۷۰	۶:۲۴۰	۴:۲۴۰	جغتای
۲:۳۵۰	۲:۵۲۰	۳:۱۳۰	۱:۳۸۰	چناران
۵:۰۰	۴:۲۸۰	۳:۳۴۰	۴:۲۳۰	خلیل آباد
۶:۶۰	۴:۵۰	۱:۲۱۰	۵:۰۰	خواف
۰:۱۵۰	۴:۵۳۰	۵:۴۹۰	۱:۱۷۰	درگز
۵:۳۱۰	۳:۴۶۰	۱:۵۳۰	۴:۱۲۰	دولت آباد
۵:۳۱۰	۴:۰۰	۱:۵۷۰	۴:۲۶۰	رشتخوار
۳:۱۳۰	۴:۰۰	۴:۳۳۰	۳:۵۰	سبزوار
۵:۸۰	۰	۳:۱۹۰	۴:۱۰۰	سرخس
۳:۵۰۰	۲:۳۷۰	۳:۳۳۰	۲:۵۱۰	طرقبه
۲:۲۴۰	۲:۸۰	۲:۱۴۰	۲:۵۴۰	فریمان
۳:۲۴۰	۳:۱۱۰	۳:۴۳۰	۱:۴۸۰	فیروزه
۵:۴۸۰	۴:۱۸۰	۲:۴۹۰	۴:۴۳۰	فیض آباد
۱:۲۳۰	۳:۵۸۰	۳:۵۶۰	۱:۱۷۰	قوچان
۵:۲۰	۴:۱۷۰	۳:۲۸۰	۴:۱۶۰	کاشمر
۵:۳۰۰	۳:۲۳۰	۵:۹۰	۴:۳۹۰	کلات
۶:۴۰۰	۴:۴۵۰	۳:۱۵۰	۵:۴۰۰	گناباد
۴:۳۰	۴:۵۸۰	۵:۲۸۰	۳:۵۵۰	نقاب
۳:۲۵۰	۱:۴۸۰	۲:۵۳۰	۲:۳۵۰	مشهد
۳:۲۴۰	۳:۰۰	۳:۳۱۰	۲:۳۱۰	نیشابور

جداول ۴ و ۵ فواصل مکانی و زمانی مراکز شهرستان‌های استان با پایانه‌های مرزی که گذرگاه‌های پیوند بین-المللی می باشند، آورده شده است. این فواصل یکی از عوامل اصلی انتخاب نوع سیستم حمل و نقل و تحلیل‌های هزینه-فایده در بحث لجستیک می باشد.

با توجه به جداول بالا می‌توان عنوان کرد که به لحاظ فاصله و در نتیجه فاصله زمانی میان مراکز شهرستان‌های استان و پایانه‌های مرزی استان که به‌عنوان مبدأ و مقصد خروج و ورود مسافر و کالای مراکز شهرستان‌های استان با کشورهای همسایه ترکمنستان و افغانستان می‌باشند، شهرهای گناباد و بجستان با پایانه مرزی باجگیران، شهرهای جغتای و نقاب با پایانه مرزی دوغارون و سرخس، شهرهای بجستان و گناباد با پایانه مرزی لطف‌آباد دارای بیشترین فاصله می‌باشند. این شهرها نیز ضعیف‌ترین پیوندهای فراملی را دارند.

۸-۱-۱-۶- مسیرهای ترانزیتی بین‌المللی و جایگاه استان خراسان رضوی

در نقشه زیر مسیرهای ترانزیتی بین‌المللی و جایگاه استان خراسان رضوی در نقشه ترانزیتی ایران در سطح منطقه نشان داده شده است که موقعیت گمرکات دوغارون و سرخس برجسته می‌باشد.



نقشه ۱. مسیرهای اصلی و بنادر ترانزیتی در ایران (شمال - جنوب، شرق - غرب)

مسیرهای ترانزیتی واقع شده در استان خراسان رضوی عبارتند از:

- مسیر ترانزیتی شرق- غرب: این کریدور که همان جاده باستانی ابریشم می‌باشد، می‌تواند کالاهای ترانزیتی چین و آسیای میانه در شرق و شمال شرقی را از طریق قلمرو ایران به حوزه‌های قفقاز، آسیای

غربی، حوزه دریای مدیترانه منتقل نموده و در مقابل کالاهای تولیدی در این نواحی را نیز به بازارهای آسیای میانه و چین ترانزیت نماید.

- مسیر ایرانی کریدور شرق-غرب، مرزهای شمال شرقی ایران شامل دوغارون، سرخس، باجگیران، لطف-آباد، اینجه‌برون را به مرزهای خروجی غربی و شمال غربی شامل جلفا، بازرگان، سرو، رازی، تمرچین، باشماق، خسروی و بالعکس متصل می‌کند.

این مسیر دارای دسترسی ریلی در محور سرخس-رازی به طول ۲۰۰۸ کیلومتر و با ظرفیت حمل‌ونقل دو میلیون تن بار می‌باشد.



نقشه ۲. کریدور شرق - غرب (جاده ابریشم)

- مسیر ترانزیتی سرخس- بندر لاذقیه در سوریه شهرهای عمده در مسیر ترانزیتی مزبور عبارتند از سرخس، خسروی، خانقین، بغداد، القائم، دیرالزوار، حلب و بندر لاذقیه.
- مسیر ترانزیتی محور شرق (بندر چابهار، میلک، فراه، قندهار، کابل، کندوز، ترمذ (ازبکستان)، آسیای میانه): این مسیر از پتانسیل و قابلیت بالایی برای ترانزیت کالاهای مورد نیاز افغانستان برخوردار بوده و

علاوه بر کشور افغانستان می‌تواند نیازهای ترانزیتی کشورهای آسیای میانه را نیز از طریق مسیر چابهار-میلک-افغانستان یا چابهار- سرخس- ترکمنستان برآورده سازد.

۸-۱-۲- حمل و نقل بین‌المللی مسافر و کالا

۸-۱-۲-۱- حمل و نقل بین‌المللی مسافر

مسافرائی که قصد ورود و یا خارج شدن از کشور را از طریق مرزهای زمینی استان خراسان رضوی داشته باشند، باید از یکی از مرزهای باجگیران، سرخس، لطف‌آباد و دوغارون به سفر خود ادامه دهند. به دلیل همجواری مرز دوغارون به کشور افغانستان و نزدیکی به هرات و سیاست‌های دولت جمهوری اسلامی ایران در طی سال‌های اخیر بیشتر سفرهای مسافری از این مرز انجام گرفته است، به طوری که در سال ۱۳۸۷ از تعداد ۵۲۰۶۲۳ نفر مسافر ورودی و خروجی بیش از ۶۴ درصد از آن‌ها مرز دوغارون را برای سفر خود انتخاب نموده‌اند. در سال ۱۳۸۷ تنها ۵.۵ درصد از مسافران از طریق مرز سرخس به کشور وارد و یا از آن خارج شده‌اند. مرز دوغارون در ایام بحران جهانی ناشی از ویروس کرونا و تحولات سیاسی منطقه ای هم عمق اهمیت استراتژیک خود را نشان داده است، به نحوی که در سال ۱۳۹۹ از مجموع ۶۳۵۴۶۵ تردد کلی که از مرزهای کشور گذر کرده اند حدود ۹۳.۵ درصد آنها از مرز دوغارون عبور کرده اند. همچنین از منظر استقبال اتباع بیگانه در بخش مسافری مرز دوغارون دارای اهمیت بسیاری است و بعد از آن مرز سرخس در جایگاه دوم قرار دارد. البته باید خاطر نشان کرد که بخش اعظم تفاوت‌های آماری این درگاه‌های پذیرش مسافر به دلیل بروز همه‌گیری کرونا در سال مورد بررسی و بهتر بودن امکانات متمرکز جهت کنترل عبور و مرور و سلامت افراد در این مرز می‌باشد، ولی همچنان شاهد نسبت‌های کمابیش مشابه در سال‌های عادی دیگر نیز هستیم.

جدول ۶. تعداد تردد پیاده ورودی و خروجی از پایانه‌های استان در سال ۱۳۹۹ به تفکیک نقاط مرزی

نام مرز	اتباع ایرانی		اتباع خارجی		جمع	
	ورودی	خروجی	ورودی	خروجی	ورودی	خروجی
باجگیران	۰	۱	۱۱	۸	۱۱	۹
سرخس	۱۰۳۹۷	۱۲۴۵۷	۱۹۷۵	۱۹۴۴	۱۲۳۷۲	۱۴۴۰۱
لطف‌آباد	۵۴۹۴	۵۵۱۲	۶۰۵	۵۸۸	۶۰۹۹	۶۱۰۰
دوغارون	۲۹۰۴۵	۲۹۳۲۵	۲۶۵۱۴۲	۲۷۰۸۰۴	۲۹۴۱۸۷	۳۰۰۱۲۹
جمع	۴۴۹۳۶	۴۷۲۹۵	۲۶۷۷۳۳	۲۷۳۳۴۴	۳۱۴۶۶۹	۳۲۰۶۳۹

مأخذ: سالنامه آماری حمل و نقل جاده‌ای ۱۳۹۹

جدول ۷. تعداد تردد کل مسافرین جا به جا شده به تفکیک وسایل نقلیه مسافری و پیاده در پایانه مرزی در سال ۱۳۹۹

ورودی	باجگیران	سرخس	لطف‌آباد	دوغارون	جمع کل
ایرانی	۰	۱۲۵۴۵	۵۴۷۱	۲۹۱۴۵	۴۷۱۶۱
خارجی	۱۱	۱۹۲۱	۶۰۲	۲۶۵۱۴۸	۲۶۷۶۸۲

ورودی	باجگیران	سرخس	لطف آباد	دوغارون	جمع کل
جمع	۱۱	۱۴۴۶۶	۶۰۷۳	۲۹۴۲۹۳	۳۱۴۸۴۳
خروجی	باجگیران	سرخس	لطف آباد	دوغارون	جمع کل
ایرانی	۱	۱۲۴۵۷	۵۵۱۴	۲۹۳۳۴	۴۷۲۹۶
خارجی	۸	۱۹۲۶	۵۸۸	۲۷۰۸۰۴	۲۷۳۳۲۶
جمع	۹	۱۴۳۸۳	۶۱۰۲	۳۰۰۱۲۸	۳۲۰۶۲۲
کلی	۲۰	۲۸۸۴۹	۱۲۱۷۵	۵۹۴۴۲۱	۶۳۵۴۶۵

مأخذ: سالنامه آماری حمل و نقل جاده‌های استان خراسان رضوی، ۱۳۹۹

۸-۱-۲-۲- حمل و نقل بین‌المللی بار و کالا

۸-۱-۲-۳- میزان ترانزیت ورودی و خروجی کالا

با توجه به آمار اخذ شده از سالنامه آماری حمل و نقل جاده‌های استان خراسان رضوی در سال ۱۳۸۷، و ۱۳۹۹ می‌توان گفت که پیش از بروز همه‌گیری کرونا فعال‌ترین پایانه مرزی کشور در خصوص ترانزیت ورودی و خروجی کالا، پایانه مرزی لطف‌آباد می‌باشد که در مجموع، ۴۱.۴ درصد کل ترانزیت ورودی و خروجی استان را به خود اختصاص داده است. پس از پایانه مرزی لطف‌آباد، دوغارون با ۲۷.۵ درصد، سرخس با ۱۹ درصد و باجگیران با ۱۲.۱ درصد در رتبه‌های بعدی قرار دارند. اما پس از تجربه بحران کرونا پایانه باجگیران به کلی مسدود شد و پایانه لطف‌آباد با مجموع تناژ ورودی و خروجی ۳۸۳۹۳ تنها ۴.۶۲ درصد تجارت استان در این بخش را به خود اختصاص داده است. در این دوره پایانه دوغارون با ۸۶.۸ درصد جایگاه نخست و پایانه سرخس با ۱۴.۵۱ درصد جایگاه دوم را دارد.

جدول ۸. میزان ترانزیت ورودی و خروجی کالا از پایانه‌های استان خراسان رضوی در سال ۱۳۸۷

جمع تناژ	دوغارون		لطف‌آباد		سرخس		باجگیران		پایانه مرزی
	درصد	تناژ	درصد	تناژ	درصد	تناژ	درصد	تناژ	
۴۱۲۵۱۹	۵.۵	۲۲۶۹۹	۶۳.۳	۲۶۱۱۹۹	۲۹.۷	۱۲۲۴۳۲	۱.۵	۶۱۸۹	ترانزیت ورودی
۱۵۵۱۷۵۲	۳۳.۴	۵۱۷۷۷۶	۳۵.۵	۵۵۱۵۵۹	۱۶.۱	۲۵۰۲۵۷	۱۵.۰	۲۳۲۱۶۰	ترانزیت خروجی
۱۹۶۴۲۷۱	۲۷.۵	۵۴۰۴۷۵	۴۱.۴	۸۱۲۷۵۸	۱۹.۰	۳۷۲۶۸۹	۱۲.۱	۲۳۸۳۴۹	جمع

جدول ۹. میزان ترانزیت ورودی و خروجی کالا از پایانه‌های استان خراسان رضوی در سال ۱۳۹۹

جمع تناژ	دوغارون		لطف‌آباد		سرخس		باجگیران		پایانه مرزی
	درصد	تناژ	درصد	تناژ	درصد	تناژ	درصد	تناژ	
۱۰۹۰۲۹	۶۳	۶۸۳۱۷	۱۷	۱۸۴۰۹	۲۰	۲۲۳۰۳	۰	۰	ترانزیت ورودی
۷۲۰۸۵۱	۸۴	۶۰۲۷۲۷	۳	۱۹۹۸۴	۱۴	۹۸۱۴۰	۰	۰	ترانزیت خروجی

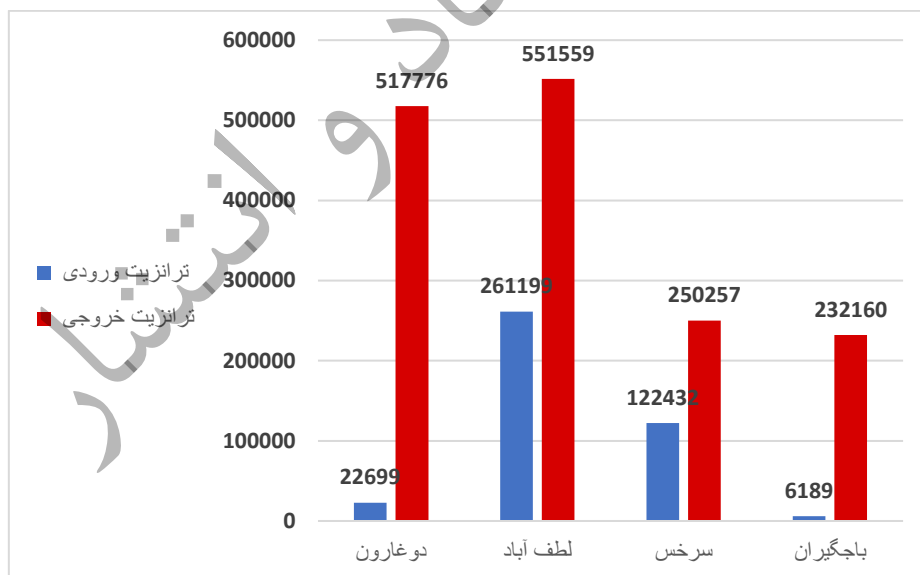
جمع تناژ	دوغارون		لطف آباد		سرخس		باجگیران		پایانه مرزی
	درصد	تناژ	درصد	تناژ	درصد	تناژ	درصد	تناژ	
۸۲۹۸۸۰	۸۶.۸۰	۶۷۱۰۴۴	۴.۶۲	۳۸۳۹۳	۱۴.۵۱	۱۲۰۴۴۳	۰	۰	جمع

به منظور درکی بهتر از میزان تجارت در پایانه های مرزی خراسان رضوی می توان به یک دوره مرجع در شرایط عادی همانند سال ۱۳۸۷ مطابق جدول ذیل نگریست.

جدول ۱۰. میزان ترانزیت ورودی و خروجی کالا از پایانه های استان در سال ۱۳۸۷ به تفکیک نقاط مرزی

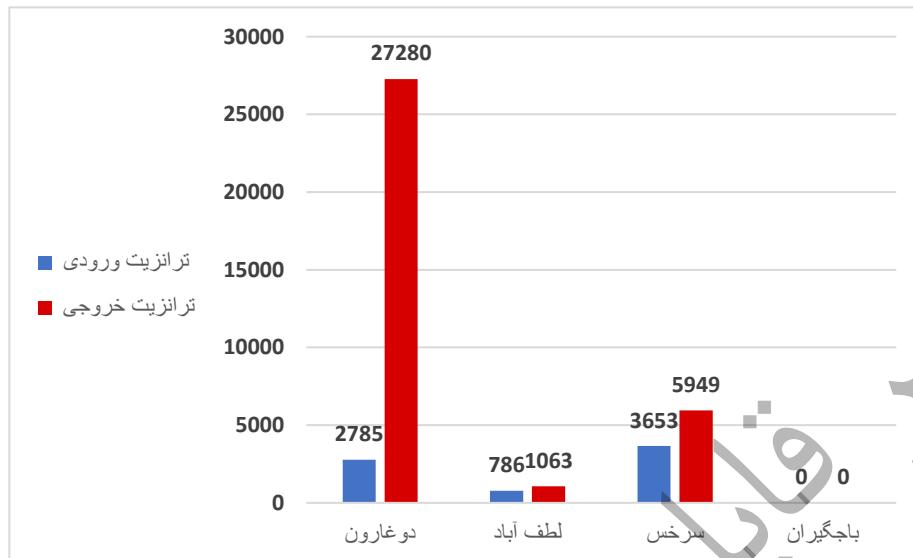
جمع کل	جمع		دوغارون		لطف آباد		سرخس		باجگیران		نام مرز	وسیله نقلیه
	خارجی	ایرانی	خارجی	ایرانی	خارجی	ایرانی	خارجی	ایرانی	خارجی	ایرانی		
۱۹۹۷۸	۱۴۲۳۴	۵۷۴۴	۶۰۳	۵۷۹	۱۲۲۳۸	۲۱۸	۱۳۸۹	۴۶۳۰	۴	۳۱۷	دستگاه	ترانزیت
۴۱۲۵۱۹	۳۹۹۵۱۲	۱۱۳۰۰۷	۱۳۳۶۶	۹۴۳۳	۲۵۶۶۲۳	۴۵۷۶	۲۹۵۸۷	۹۲۸۴۵	۳۶	۶۱۵۳	تناژ	ورودی
۸۹۹۵۷	۳۴۶۴۷	۵۵۳۱۰	۵۲۳۹	۱۷۰۳۲	۲۴۷۸۵	۴۰۳۰	۳۲۷۰	۱۸۳۵۴	۱۳۵۲	۱۵۸۹۴	دستگاه	ترانزیت
۱۵۵۱۷۵۲	۶۵۷۱۶۴	۸۹۴۵۸۸	۱۲۳۳۶۸	۳۹۴۴۰۸	۴۷۶۱۶۹	۷۵۳۹۰	۴۳۶۱۵	۲۰۶۶۴۲	۱۴۰۱۲	۲۱۸۱۴۸	تناژ	خروجی
۱۰۹۹۳۵	۴۸۸۸۱	۶۱۰۵۴	۵۸۴۲	۱۷۶۱۱	۳۷۰۲۳	۴۲۴۸	۴۶۵۹	۲۲۹۸۴	۱۳۵۷	۱۶۲۱۱	دستگاه	جمع
۱۹۶۴۲۷۱	۹۵۶۶۶۶	۱۰۰۷۵۹۵	۱۳۶۶۳۴	۴۰۳۸۴۱	۷۳۲۷۹۲	۷۹۹۶۶	۷۳۸۰۲	۲۹۹۴۸۷	۱۴۰۴۸	۲۲۴۳۰۱	تناژ	

مأخذ: سالنامه آماری حمل و نقل جاده های استان خراسان رضوی، ۱۳۸۷



شکل ۱. میزان ترانزیت ورودی و خروجی کالا از پایانه های استان خراسان رضوی در سال ۱۳۸۷

مأخذ: سالنامه آماری حمل و نقل جاده های استان خراسان رضوی، ۱۳۸۷



شکل ۲. میزان ترانزیت ورودی و خروجی کالا از پایانه‌های استان خراسان رضوی در سال ۱۳۹۹

مأخذ: سالنامه آماری حمل و نقل جاده‌ای استان خراسان رضوی، ۱۳۹۹

۸-۱-۲-۴- میزان صادرات و واردات کالا

در سالهای پیش از بروز ویروس کرونا با توجه به موقعیت مرز سرخس و منطقه‌ی ویژه‌ی سرخس بیشترین میزان واردات مربوط به این مرز بوده است، به طوری که هر ساله به صورت میانگین حدود ۸۵ درصد از واردات استان از طریق سرخس انجام می‌گرفت.

جدول ۱۱. میزان صادرات و واردات کالا از پایانه‌های استان در سال ۱۳۸۷ به تفکیک نقاط مرزی

وسيله نقلیه	نام مرز	باجگیران		سرخس		لطف آباد		دوغارون		جمع		جمع کل
		ایرانی	خارجی	ایرانی	خارجی	ایرانی	خارجی	ایرانی	خارجی	ایرانی	خارجی	
واردات	دستگاه	۶۹	۷۴	۲۴۷۲	۱۵۲۳	۷۵	۶۸۳	۰	۴۵۱	۲۶۱۶	۲۷۳۱	۵۳۴۷
	تناژ	۱۱۹۱	۱۱۳۴	۴۱۱۳۳	۲۹۲۹۲	۱۰۲۰	۱۴۸۹۵	۰	۹۳۱۸	۴۳۳۴۴	۵۴۶۳۹	۹۷۹۸۳
صادرات	دستگاه	۸۱۳۷	۷۰۶	۵۱۶۹	۴۱۱	۱۴۵۴	۴۴۲	۷۰۰۳	۵۳۴۷	۲۱۷۶۳	۶۸۹۶	۲۸۶۵۹
	تناژ	۱۶۷۱۴۳	۱۷۱۶۴	۸۷۴۹۲	۷۹۳۹	۳۱۵۴۰	۱۰۳۷۳	۱۶۰۲۰۰	۱۲۷۲۷۳	۴۴۶۳۷۵	۱۶۲۷۴۹	۶۰۹۱۲۴
جمع	دستگاه	۸۲۰۶	۷۸۰	۷۶۴۱	۱۹۳۴	۱۵۲۹	۱۱۱۵	۷۰۰۳	۵۷۹۸	۲۴۴۷۹	۹۶۲۷	۳۴۰۰۶
	تناژ	۱۶۸۳۳۴	۱۸۲۹۸	۱۲۸۶۲۵	۳۷۳۳۱	۳۲۵۶۰	۲۵۲۶۸	۱۶۰۲۰۰	۱۳۶۵۹۱	۴۸۹۷۱۹	۲۱۷۳۸۸	۷۰۷۱۰۷

مأخذ: سالنامه آماری حمل و نقل جاده‌ای استان خراسان رضوی، ۱۳۸۷

اما در این بخش نیز تمهیدات مقابله با ویروس کرونا مختصات تجاری این پایانه ها را نیز تغییر داده است. به نحوی که پایانه سرخس چه از لحاظ حجم صادرات و چه واردات جای خود را به پایانه دوغارون داده است. در جدول زیر تعداد و حجم واردات و صادرات در پایانه های استان در سال ۱۳۹۹ ذکر شده اند.

جدول ۱۲. میزان صادرات و واردات کالا از پایانه های استان بر حسب تعداد و حجم تردد در سال ۱۳۹۹ به تفکیک نقاط

مرزی

صادرات				واردات				نوع تردد
درصد	تناژ حمل شده	درصد	کامیون حمل کالا	درصد	تناژ حمل شده	درصد	کامیون حمل کالا	نام مرز
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	باجگیران
۸	۸۶۷۹۱	۹	۳۷۰۲	۲۸	۱۵۵۱	۲۸	۶۶	لطف آباد
۳	۳۵۳۹۶	۴	۱۶۹۸	۱۲	۶۸۲	۱۵	۳۶	سرخس
۸۸	۹۳۲۱۲۶	۸۷	۳۵۰۲۸	۶۰	۳۳۷۹	۵۷	۱۳۵	دوغارون
۱۰۰	۱۰۵۴۳۱۳	۱۰۰	۴۰۴۲۸	۱۰۰	۵۶۱۲	۱۰۰	۲۳۷	جمع کل

مأخذ: سالنامه آماری حمل و نقل جاده‌ای استان خراسان رضوی، ۱۳۹۹

ایجاد یک بهبود و تحول در زیرساخت‌ها می‌تواند تفاوت زیادی در هزینه‌ها و تجارت از خود بر جای گذارد. مطالعات انجام شده در این زمینه نشان می‌دهد که افزایش ۱۰ درصدی در هزینه‌های حمل و نقل (به‌علت وجود زیرساخت‌های ضعیف و ناکارآمد) باعث کاهش ۲۰ درصدی جریان تجاری شده است. مطالعه‌ی تأثیر زیرساخت‌های حمل و نقل زمینی بر تجارت ایران با کشورهای اگو نشان داده است که افزایش هزینه‌های حمل و نقل حجم تجارت را کاهش داده و وجود زیرساخت‌های حمل و نقلی مناسب باعث افزایش جریان تجاری می‌گردد. همچنین می‌بایست بر حجم امکانات متمرکز بر پایانه های استاد جهت مقابله با شرایط اضطراری با توجه به نقش استراتژیک آنها تاکید کرد.

۸-۱-۲-۵- پیوندهای منطقه‌ای شبکه حمل و نقل استان

حمل و نقل به‌عنوان اصلی‌ترین مؤلفه‌ی توسعه همه‌جانبه، نه تنها به‌عنوان بخش زیرساختی در سطح استان محسوب شده، بلکه موتور حرکت اقتصادی، اجتماعی و بخش‌هایی از جمله صنعت، کشاورزی، گردشگری در جوامع مختلف در سطح منطقه‌ای به حساب می‌آید.

موقعیت ویژه کشورمان در سطح منطقه در مقوله حمل و نقل منطقه‌ای از دیر باز به‌عنوان یک فرصت ویژه و موقعیت برتر در آسیا به‌شمار می‌رفته است. پس از پیروزی انقلاب اسلامی این نقش پر رنگ‌تر و فعال‌تر به کسب دستاوردهای عظیمی در امر جابه‌جایی منطقه‌ای بار و مسافر، ترانزیت و ترانشیت کالا بین کشورهای منطقه و آسیای میانه منجر شده است.

استان خراسان رضوی به دلیل وجود بارگاه مقدس رضوی و شرایط ویژه که در عرصه ترانزیت کالا و مسافر و گردشگری دارد، سالانه حدود ۱/۳ جمعیت کشور را به سوی خود جذب می‌نماید که حضور این تعداد مسافر امکانات ترابری گسترده‌ای را در استان می‌طلبد. قسمتی از اهداف برنامه‌ی چهارم توسعه در زمینه حمل‌ونقل عبارتند از:

- کمک به گسترش و بهبود کیفیت حمل‌ونقل عمومی (راه‌آهن و جاده‌ای)؛
- حذف کامل نقاط سانحه‌خیز شناسایی شده در آزادراه‌ها، بزرگراه‌ها و راه‌های اصلی کشور؛
- تکمیل حداقل ۵۰ درصد شبکه آزادراه و بزرگراه مرتبط کننده مراکز استان‌ها؛
- تکمیل ۱۰۰ درصد شبکه گذرگاه‌های شمال - جنوب، شرق - غرب و بزرگراه‌های آسیایی در محدوده کشور؛
- تکمیل حداقل ۵۰ درصد شبکه راه‌های اصلی مرتبط کننده مراکز شهرستان‌ها؛
- نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای (بار و مسافر) به نحوی که در پایان برنامه، متوسط سن ناوگان حداکثر به ۱۰ سال برسد.
- پوشش کامل آزادراه‌های کشور به سامانه کنترل هوشمند I.T.S؛
- اتمام شبکه راه‌آهن آسیایی واقع در محدوده کشور؛
- تجهیز کامل شبکه راه‌آهن کشور به سیستم علائم و ارتباطات.

۸-۱-۲-۶- بررسی وضعیت شبکه حمل‌ونقل منطقه‌ای استان

۸-۱-۲-۷- پیوند منطقه‌ای شبکه حمل‌ونقل هوایی استان

در خصوص پیوندهای منطقه‌ای شبکه حمل‌ونقل هوایی استان می‌توان گفت که استان خراسان رضوی در حال حاضر دارای سه فرودگاه بین‌المللی مشهد، سبزوار و سرخس می‌باشد. فرودگاه‌های سبزوار و سرخس به‌عنوان مرز هوایی شناخته می‌شود. مالکیت فرودگاه سرخس غیردولتی است.

در فرودگاه‌های استان تمامی خدمات زمینی برای سرویس‌دهی به هواپیما (هندلینگ)، خدمات مسافری و کترینگ، خدمات چارتری و هتل‌داری به وسیله شرکت‌های داخلی انجام می‌پذیرد. برای ارائه خدمات فروش بلیت علاوه بر دفاتر فروش شرکت‌های حمل‌ونقل هوایی، دفاتر خدمات حمل‌ونقل مسافرت هوایی نیز فعال‌اند. ظرفیت فرودگاه‌های در حال بهره‌برداری استان جابه‌جایی ۴/۵ میلیون مسافر می‌باشد.

به لحاظ پذیرش نوع هواپیما فرودگاه مشهد قابلیت پذیرش هواپیمای پهن‌پیکر، فرودگاه سبزوار و سرخس با قابلیت پذیرش هواپیمای بدنه متوسط می‌باشند. فرودگاه بین‌المللی شهید هاشمی‌نژاد مشهد از نظر عملکرد بعد از فرودگاه مهرآباد و امام بزرگ‌ترین فرودگاه کشور است که تقریباً تمامی حمل‌ونقل بین‌المللی و منطقه‌ای سکونت-گاه‌های استان خراسان رضوی به‌وسیله این فرودگاه صورت می‌پذیرد. فرودگاه سبزوار نیز در حال حاضر دارای عملکرد منطقه‌ای می‌باشد، به‌طوری‌که ورود و خروج مسافر و بار شهر سبزوار با خارج استان تنها به استان تهران می‌باشد.

در حال حاضر در هفته دو پرواز به صورت رفت و برگشت از شهر سبزوار به استان تهران (شهر تهران) صورت می گیرد.

در خصوص آمار حمل و نقل مسافر و کالا فرودگاه سبزوار به صورت سالیانه اطلاعاتی در دسترس نبوده، لیکن به طور کلی می توان گفت فرودگاه سبزوار توان دارد با انجام ۱۱۲۰ پرواز قریب به ۸۰ هزار مسافر و بیش از ۴۵۰ تن بار را جابه جا نماید.

جدول ۱۳. مسیر پروازهای داخلی فرودگاه مشهد^۱

ردیف	مسیرهای داخلی	استان
۱	تهران	تهران
۲	اصفهان	اصفهان
۳	رشت	گیلان
۴	آبادان	خوزستان
۵	شیراز	فارس
۶	اهواز	خوزستان
۷	کیش	هرمزگان
۸	زاهدان	سیستان و بلوچستان
۹	ساری	مازندران
۱۰	بندرعباس	هرمزگان
۱۱	نوشهر	مازندران
۱۲	بوشهر	بوشهر
۱۳	ماهشهر	خوزستان
۱۴	زابل	سیستان و بلوچستان
۱۵	بیرجند	خراسان جنوبی
۱۶	تبریز	آذربایجان شرقی
۱۷	عسلویه	بوشهر
۱۸	کرمان	کرمان
۱۹	یزد	یزد
۲۰	کرمانشاه	کرمانشاه
۲۱	همدان	همدان
۲۲	چابهار	سیستان و بلوچستان
۲۳	گرگان	گلستان
۲۴	ارومیه	آذربایجان غربی
۲۵	اردبیل	اردبیل

1 <http://mashhad.airport.ir/HomePage.aspx?TabID=6699&Site=mashhad.airport&Lang=en-US>

ردیف	مسیرهای داخلی	استان
۲۶	زنجان	زنجان
۲۷	لارستان	فارس
۲۸	شهرکرد	کهگیلویه و بویر احمد
۲۹	قشم	هرمزگان
۳۰	اراک	مرکزی

مأخذ: فرودگاه بین المللی شهید هاشمی نژاد

۸-۱-۲-۸- تعداد پروازها در فرودگاه‌های استان

تعداد پروازها در سال ۱۳۹۶ در استان خراسان رضوی ۷۴,۲۲۰ پرواز بوده است که از این تعداد، حدود ۸۵ درصد پروازهای داخلی و حدود ۱۵ درصد پروازهای بین‌المللی بوده است. تعداد پروازها از فرودگاه‌های استان در سال ۱۳۹۷ افت نموده، و به ۵۰,۰۷۷ پرواز داخلی و ۱۰,۴۴۸ پرواز خارجی رسیده است که این کاهش در سال بعد از آن یعنی سال ۱۳۹۸ حتی کاهش بیشتری نیز پیدا کرده و به تعداد ۴۹,۰۰۳ پرواز داخلی ۹۱۸۰ پرواز خارجی کاهش پیدا کرده است که بر این اساس حدود ۸۴ درصد پروازها داخلی و ۱۶ درصد آنها بین‌المللی بوده اند.

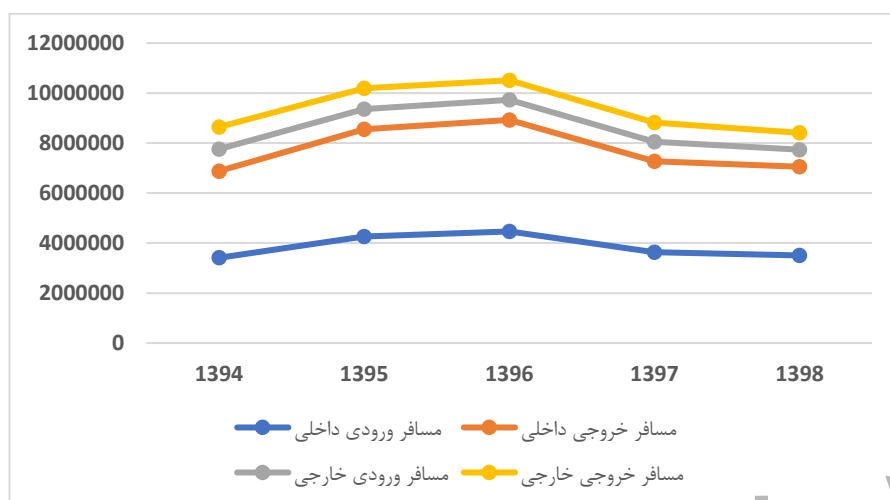
جدول ۱۴. تعداد پروازها از فرودگاه‌های استان طی سال‌های ۱۳۹۸ - ۱۳۹۶ به تفکیک نوع پرواز

سال	تعداد پروازهای داخلی			تعداد پروازهای خارجی		
	ورودی	خروجی	کل	ورودی	خروجی	کل
۱۳۹۶	۳۱۴۷۲	۳۱۴۶۰	۶۲۹۳۲	۵۶۴۳	۵۶۴۵	۱۱۲۸۸
۱۳۹۷	۲۵۰۳۶	۲۵۰۴۱	۵۰۰۷۷	۵۲۲۹	۵۲۱۹	۱۰۴۴۸
۱۳۹۸	۲۴۵۰۴	۲۴۴۹۹	۴۹۰۰۳	۴۵۹۳	۴۵۸۷	۹۱۸۰

مأخذ: سالنامه آماری استان

۸-۱-۲-۹- میزان مسافر جابه‌جا شده از طریق خطوط هوایی

براساس اطلاعات به‌دست آمده تعداد مسافران جابه‌جا شده از فرودگاه‌های استان در پایان سال ۱۳۹۸ تعداد ۸۴۱۱۵۳۹ نفر بوده است. از این تعداد حدود ۸۴ درصد مسافری در داخل مرزهای کشور جابه‌جا شده اند و مابقی مسافری پروازهای بین‌المللی بوده اند. لازم به ذکر است که علی‌رغم سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در این صنعت، موضوع تحریم‌های اقتصادی در بخش تأمین برخی نیازهای ناوگان حمل‌ونقل هوایی و قطعات یدکی مورد نیاز هواپیماهای موجود یکی از علل اساسی در عدم توسعه چشمگیر این بخش می‌باشد.



شکل ۳. سری زمانی تعداد مسافر جابه‌جا شده بین سال‌های ۱۳۹۴-۱۳۹۸ از فرودگاه‌های استان

۸-۱-۲-۱۰- میزان بار جابه‌جا شده از طریق خطوط هوایی

میزان جابه‌جایی بار از خطوط هوایی استان تا سال ۱۳۹۷ رشد خوبی داشته است، اما در سال ۱۳۹۸ این رشد منفی شده است که بخش از آن می‌تواند به دلیل بروز همه‌گیری ویروس کرونا در سه ماهه پایانی این سال باشد. به طوری که در سال ۱۳۹۷ میزان بار جابه‌جا شده داخلی از خطوط هوایی در استان خراسان رضوی به ۸۴۴۷۶ تن رسید و این میزان در سال ۱۳۹۸ معادل ۵۴۴۲۲ تن بود که حتی از مقادیر ثبت شده سال ۹۵ هم کمتر بوده است. در بخش حمل بار بین المللی نیز همانند بخش داخلی شاهد کاهشی در روند رشد جا به جایی بار بوده ایم به نحوی که در سال ۱۳۹۷ شاهد جابه‌جایی ۲۶۷۳۲ تن محموله خارجی از طریق هوایی بوده ایم اما این میزان در سال ۱۳۹۸ به ۲۲۹۱۶ تن کاهش یافته است.

جدول ۱۵. میزان بار جابه‌جا شده از فرودگاه‌های استان در سال‌های ۱۳۹۶-۱۳۹۸

سال	وزن بار (تن) داخلی		وزن بار (تن) خارجی	
	ورودی	خروجی	ورودی	خروجی
۱۳۹۶	۳۱۷۸۳	۳۴۸۸۰	۱۲۳۸۷	۱۳۸۵۰
۱۳۹۷	۳۶۹۱۱	۴۷۵۶۵	۱۰۶۷۳	۱۶۰۵۹
۱۳۹۸	۲۵۳۳۰	۲۹۰۹۲	۹۲۳۸	۱۳۶۷۸

مأخذ: سالنامه آماری استان و کشور

۸-۱-۲-۱۱- پیوند منطقه‌ای شبکه حمل و نقل ریلی استان

شبکه‌ی راه‌آهن کشور در پایان سال ۱۳۹۸ دارای ۷۳۱ کیلومتر خط اصلی و ۲۱۷ کیلومتر خط فرو مانور و ۷۴ کیلومتر خط مخصوص صنعتی و تجاری می‌باشد. به نظر می‌رسد از سال ۱۳۹۶ تاکید بیشتر بر روی خطوط فرعی

و مانوری و همچنین صنعتی و تجاری بوده است و میزان خطوط اصلی استان ثابت مانده اند. این خطوط نسبت سال ۱۳۸۰ تا ۱۳۹۸ رشد و توسعه چشمگیری را تجربه کرده اند اما تغییر متوسطی را در خطوط اصلی شاهد بوده ایم.

جدول ۱۶. طول خطوط راه آهن استان خراسان رضوی بر حسب کیلومتر ۱۳۸۰-۱۳۹۸

تعداد ایستگاه	طول خطوط			سال
	صنعتی و تجاری	فرعی و مانور	اصلی	
۲۲	۳۱	۸۰	۷۲۸	۱۳۸۰
۲۲	۳۹	۱۴۹	۷۲۸	۱۳۸۵
۲۲	۶۲	۱۹۲	۷۳۱	۱۳۹۰
۲۳	۶۸	۱۹۲	۷۳۵	۱۳۹۴
۲۴	۶۸	۱۹۲	۷۳۵	۱۳۹۵
۲۴	۶۷	۲۰۷	۷۳۱	۱۳۹۶
۲۴	۶۷	۲۰۷	۷۳۱	۱۳۹۷
۲۴	۷۴	۲۱۷	۷۳۱	۱۳۹۸

مأخذ: سالنامه آماری استان و کشور

۸-۱-۲-۱۲- میزان مسافر جابه جاشده از طریق خطوط راه آهن

میزان جابه جایی مسافر استان در سال ۱۳۹۸ برابر با ۷۱۲۱۲۹۶ نفر می باشد. که این مقدار نسبت به سال قبل رشدی ۰.۴ درصدی و نسبت به سال ۱۳۹۰ رشدی معادل ۱.۹ درصدی داشته است. بخش ریلی خراسان رضوی توانسته است در سال ۱۳۹۸ نسبت به سال ۱۳۹۶ حدود یک میلیون مسافر بیشتر را توسط خطوط ریلی استان جابه جا کند.

جدول ۱۷. تعداد مسافر جابه جا شده از ایستگاه های استان

سال	مسافر	
	تعداد	نفر کیلومتر
۱۳۸۰	۲۳۳۳۲۵۲	۱۹۲۹۱۵۳۰۰۰
۱۳۸۵	۴۲۳۹۸۱۹	۳۳۶۶۲۳۸۰۰۰
۱۳۹۰	۶۹۸۹۵۴۴	۵۴۳۰۹۴۲۰۰۰
۱۳۹۴	۶۳۷۵۹۲۳	۴۹۰۶۶۲۴۰۷۱
۱۳۹۶	۶۰۰۲۶۹۰	۴۲۹۷۷۸۶۸۹۶
۱۳۹۷	۷۰۹۲۵۴۳	۵۰۹۴۶۳۰۷۴۷
۱۳۹۸	۷۱۲۱۲۹۶	۵۲۹۸۳۳۵۳۳۲

مأخذ: سالنامه آماری استان

۸-۱-۲-۱۳- میزان بار جابه‌جا شده از طریق خطوط راه‌آهن

جابه‌جایی بار از اصلی‌ترین شاخص‌های عملکرد حمل‌ونقل ریلی محسوب می‌شود. در سال ۱۳۹۸ بالغ بر ۱۵۲۸۲۶۱ تن بار توسط راه‌آهن خراسان جابه‌جا شده است. از لحاظ نوع بار جابه‌جا شده در استان این نکته قابل توجه است که بیشترین حجم بار جابه‌جا شده متعلق به مواد معدنی با میزان ۶۷۰۰۷۰ تن در سال ۱۳۹۸ می‌باشد. مواد نفتی از این لحاظ در جایگاه دوم هستند و بعد از آن مواد کشاورزی قرار دارند.

جدول ۱۸. میزان بار جابه‌جا شده از ایستگاه‌های استان در سال‌های ۱۳۹۵-۱۳۹۸ به تفکیک نوع بار

سال	جمع	مواد نفتی	مواد معدنی	مواد کشاورزی	مواد غذایی	مواد صنعتی	سایر
۱۳۹۵	۱۷۶۲۱۳۵	۵۷۰۸۷۲	۱۷۷۲۷۶	۸۶۴۲۵۶	۳۳۹۳	۱۱۹۷۴۶	۲۶۵۹۲
۱۳۹۶	۲۲۱۰۰۸۸	۱۱۸۱۹۱۷	۱۵۱۴۰۸	۷۰۴۰۱۶	۳۶۳۵	۱۳۰۶۴۴	۳۸۴۶۸
۱۳۹۷	۲۱۶۲۱۵۸	۱۰۴۷۴۹۳	۴۵۶۴۲۲	۴۷۷۹۹۹	۱۵۲۵۹	۱۳۲۵۹۴	۳۲۳۹۱
۱۳۹۸	۱۵۲۸۲۶۱	۳۶۱۸۴۹	۶۷۰۰۷۰	۲۵۸۵۸۴	۲۲۸۶	۱۶۵۹۰۰	۶۹۵۷۲

مأخذ: سالنامه آماری استان خراسان رضوی

به هر حال در وضعیت کنونی سرعت توسعه در بخش حمل‌ونقل ریلی بار در حد قابل قبولی نبوده و نیازمند کنکاش و شناسایی موانع و یا محرک‌های این صنعت در سطح منطقه است.

۸-۱-۲-۱۴- پیوند منطقه‌ای شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای استان

یکی از راهبردهای توسعه استان در بخش حمل‌ونقل، توسعه و اصلاح شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای، حمل مسافر و کالا در راستای دستیابی بهتر به منابع اقتصادی، زیارتی، گردشگری و استفاده مناسب از ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های استان برای افزایش نقش و سهم آن در توسعه منطقه‌ای است.

سرعت تکامل شیوه‌های بهره‌برداری از حمل‌ونقل زمینی، هوایی و دریایی در سطح جهان و لزوم تطبیق شرایط و وضعیت فعلی راه‌های استان برای اتصال به شبکه حمل‌ونقل منطقه‌ای از موارد دارای اهمیت در توسعه شبکه حمل‌ونقل منطقه‌ای می‌باشد.

احداث بزرگراه‌های استان، احداث و توسعه خطوط جدید راه‌آهن سریع‌السیر، گسترش حمل‌ونقل جاده‌ای در سطح استان، توسعه فرودگاه‌های استان (مشهد، سبزوار و سرخس) از جمله مهم‌ترین دستاوردهای سال‌های اخیر در امر توسعه حمل‌ونقل منطقه استان می‌باشد.

در جدول ۱۹ فاصله فیزیکی مراکز شهرستان‌های استان خراسان رضوی با مراکز استان‌های همجوار و همسایه که تحت عنوان پیوندهای منطقه‌ای مراکز شهرستان‌های استان تعریف شده، نشان داده شده است.

با توجه به جدول فاصله مراکز شهرستان‌های استان با استان‌های همسایه (پیوند منطقه‌ای) می‌توان چنین عنوان نمود که شهر درگز با شهر بیرجند، شهر تایباد با شهر سمنان، شهر درگز با شهر یزد و شهر خواف با شهر بجنورد

دارای بیشترین فاصله مکانی از طریق راههای ارتباطی استان و استان‌های منطقه می‌باشند. همچنین شهر گناباد با شهر بیرجند، شهر جغتای با شهر سمنان، شهر نقاب باشهر بجنورد نیز کم‌ترین فاصله مکانی از طریق راههای ارتباطی داخل و خارج استان در سطح منطقه‌ای را شامل می‌شوند.

جدول ۱۹. فاصله مراکز شهرستان‌های استان با استان‌های همسایه (پیوند منطقه‌ای)

مرکز شهرستان	بیرجند (خراسان جنوبی)	سمنان (سمنان)	یزد (یزد)	بجنورد (خراسان شمالی)
بجستان	۲۷۰/۶۱	۶۸۰/۲۲	۶۶۵/۱۲	۴۰۹/۸۶
بردسکن	۳۶۶/۳۷	۶۰۶/۱۲	۶۷۴/۴۳	۳۵۵/۶۸
تایباد	۳۱۹/۹۳	۸۳۳/۹۲	۹۰۳/۲	۴۹۹/۴۴
ترت‌جام	۳۸۵/۱۹	۷۶۷/۶۳	۹۸۴/۰۵	۴۳۷/۲۱
ترت‌حیدریه	۳۳۱/۸۲	۷۱۰/۱۷	۷۵۲/۷	۴۶۸/۰۱
جغتای	۵۵۱/۳۱	۳۵۵/۰۳	۷۹۵/۴۶	۲۵۱/۷۱
چناران	۵۶۳/۶۹	۷۳۷/۹۸	۹۷۴/۲۸	۲۰۴/۰۷
خلیل‌آباد	۳۸۷/۹۹	۵۸۱/۵۶	۳۶۷/۲۷	۳۲۸/۲۳
خواف	۲۶۲/۷۲	۸۳۰/۲۷	۸۷۸/۲۳	۵۴۴/۴۸
درگز	۷۸۹/۵۸	۷۱۸/۵۳	۱۰۴۲/۶۳	۲۶۱/۲۹
دولت‌آباد	۴۲۵/۶۱	۲/۷۵۰	۳۲۳/۱۲	۴/۴۸۰
رشتخوار	۳۲۸/۴۸	۷۵۸/۱۴	۸۱۰/۴۹	۵۱۱/۳۳
سبزوار	۴۸۲/۸۷	۴۳۷/۵۳	۷۶۰/۵۴	۱۸۳/۷۹
سرخس	۵۸۵/۱۳	۸۱۱/۳۶	۱۰۵۴/۹۵	۴۶۰/۸۱
طرقبه	۵۲۰/۵۵	۶۹۹/۶۵	۹۴۳/۰۴	۲۶۸/۵۳
فریمان	۴۷۳/۳۴	۶۸۳/۹	۹۲۱/۸۳	۴۵۴/۹۶
فیروزه	۵۲۹/۸	۵۵۳/۲۴	۸۰۰/۵۵	۲۹۸/۹۲
فیض‌آباد	۲۸۹/۴۱	۶۸۵/۲۷	۴۴۳/۳۲	۴۳۳/۳۹
قوچان	۶۳۹/۴۹	۵۹۲/۲۲	۸۶۰/۶۹	۱۷۵/۲
کاشمر	۳۵۹/۶۶	۶۶۶/۳۹	۷۸۲/۸۱	۴۸۴/۰۲
کلات	۵۷۶/۰۸	۷۵۰/۸۱	۹۹۱/۷۴	۳۵۸/۴۳
گناباد	۲۱۶/۶۴	۶۷۹/۲۱	۶۲۰/۲۴	۴۴۲/۰۶
مشهد	۵۰۳/۳۹	۶۷۹/۶۹	۹۱۴/۸۸	۲۶۵/۸۴
نقاب	۵۵۵/۶۵	۵۰۱/۶۸	۵۱۰/۲۱	۱۴۰/۷
نیشابور	۵۰۷/۳۶	۵۴۰/۳۵	۸۱۰/۳۲	۳۱۳/۳۹

۸-۲- پیوندهای کالایی و مسافری

مقدمه

وجود یا عدم وجود یک جریان معنادار و پیوند میان مراکز شهرستان‌های استان با سایر شهرستانها نشان‌دهنده درجات اهمیت آن مرکز در توسعه خوشه ای و هم افزا میان چند گره مکانی می‌باشد. چرا که هرچه تعداد ارتباطات یک شهر با شهرهای دیگر بیشتر باشد، نقش آن شهر در خارج استان و اهمیت پیوند سکونت‌گاهی آن بیشتر قابل مشاهده است. علاوه بر تعداد نقاط اتصال، کیفیت این نقاط نیز حائز اهمیت است. میزان بار تحمیل شده بر شریان‌های بین شهری چه در بخش مسافری و چه در بخش حمل و نقل کالا بیانگر اهمیت منطقه مورد بررسی چه به لحاظ لجستیک و چه به لحاظ ارتباط میان شهرستان‌های همسایه می‌باشد. امکانات زیرساختی همچون جاده‌های پیوند دهنده شهرها، پل‌ها تسهیلات بین راهی، برق، و همچنین مراکز خدماتی بین راهی به علاوه مراکز مهم جمعیتی درون شهری از جمله جاذب‌های لجستیکی هستند که علاوه بر نمایش پیوند شهرها عامل رونق و توسعه نیز می‌باشند. در بررسی حاضر مطالعه گسترده‌ای در زمینه بدیل‌های لجستیکی و تاثیر آنها بر پیوند‌های بین شهری در میان منابع معتبر داخلی و خارجی لجستیکی و اقتصاد فضایی صورت گرفته است. بر اساس جمع‌بندی ادبیات موضوع به لحاظ فنی و نظری مدل‌های SFA^1 و DEA^2 که به ترتیب به تحلیل مرزی تصادفی و تحلیل پوششی داده معروفند، کاربردی‌ترین مدل‌های فنی جهت تحلیل داده‌های اقتصاد فضایی و لجستیکی است.

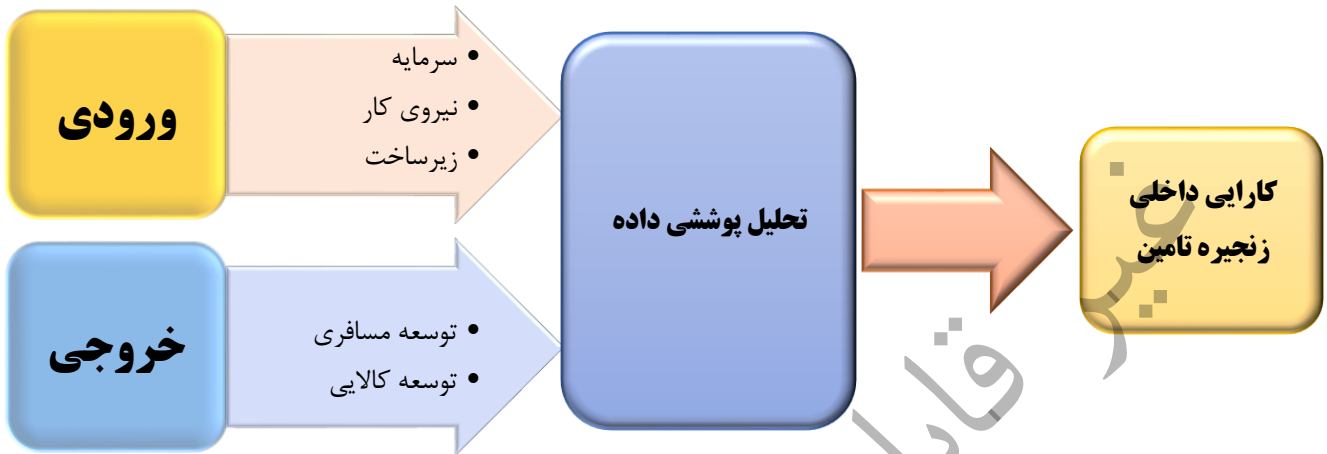
۸-۲-۱- مدل مفهومی تحلیل

شکل‌های ۴ و ۵ به ترتیب مدل‌های مفهومی تحلیل پوششی داده و تحلیل مرزی تصادفی را نشان می‌دهند. به طور کلی هر دوی این مدل‌ها به دنبال تبیین میزان کارایی در استفاده از منابع موجود و رسیدن به بهترین رهیافت هستند. این دو مدل تفاوت‌های جزئی‌ای دارند که به طور کلی می‌توان به توانایی مدل تحلیل پوششی داده در تعیین سطوح کارایی، رتبه‌بندی آنها و مشخص کردن میزان کارایی مورد استفاده از منابع اشاره کرد، که البته برخی از این ویژگی‌ها با مدل SFA نیز مشترک است حال آنکه مدل تحلیل مرزی تصادفی قابلیت آزمون سطوح معناداری را نیز دارد. در مطالعه حاضر از هر دوی این مدل‌ها جهت دستیابی به نتایجی قابل اتکا استفاده گردیده است، که بر اساس نتایج در کنار تعیین نقاط کارا معناداری کلی مدل نیز تایید گردیده است. در هر دوی این مدل‌ها متغیرهایی تحت عنوان ورودی به مدل که عمدتاً بیانگر هزینه، زیرساخت و نیروی کار است که درگیر توسعه یک منطقه می‌باشد، و همچنین متغیرهایی تحت عنوان متغیرهای خروجی به عنوان رهیافت توسعه‌ای مطلوب تعیین گردیده است. در مطالعه حاضر متغیرهای ورودی عبارتند از زیرساخت‌های ارتباطی و جاده‌ای، سطوح اشتغال، شاخص‌های خدماتی، برق مصرفی در بخش‌های مختلف و ... همچنین از تعداد تردد‌های مسافری و کالایی به عنوان متغیرهای خروجی نمایانگر سطوح کارایی منابع شهری استفاده شده است. تمامی متغیرها به

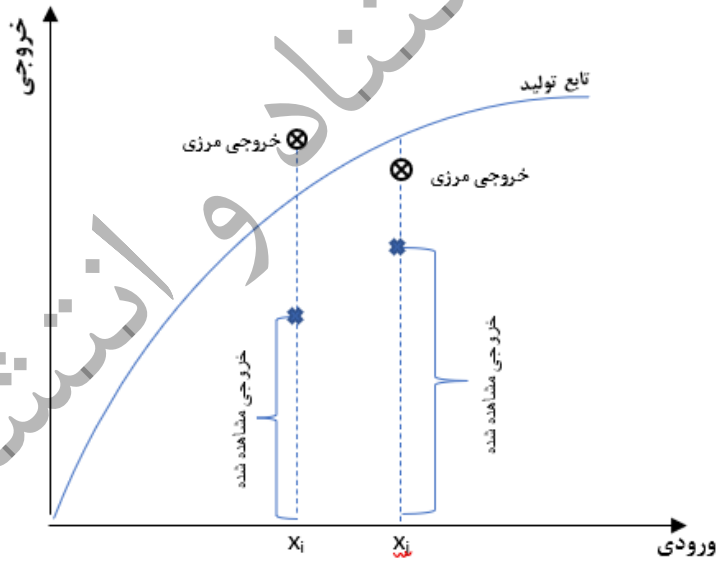
1 Stochastic frontier analysis

2 Data envelopment analysis

دقت و بنا به مدل های مرسوم در ادبیات موضوع برگزیده شده اند که معناداری آنها نیز مورد بررسی قرار گرفته است.



شکل ۴. مدل مفهومی تحلیل پوششی داده



شکل ۵. مدل مفهومی تحلیل مرزی تصادفی

همانطور که در شکل ۴ نشان داده شده است مدل تحلیل پوششی داده سعی دارد بهترین ترکیب ورودی ها جهت دستیابی به بالاترین حد خروجی مطلوب را کشف کند. بدین جهت دو رهیافت حداقل ورودی و یا حداکثر

خروجی استفاده می شود. در مطالعه موجود برخی زیرساخت ها مورد بررسی قرار گرفته اند که ماهیتاً قابل کاهش نیستند. لذا رهیافت حداکثر خروجی برای مدل برگزیده شده است. در این مدل محورهای استان به لحاظ کارایی مورد تحلیل قرار گرفته اند که نهایتاً علاوه امتیازدهی رتبه بندی نیز گردیده اند. مدل مشابه تحلیل مرزی داده ها نیز همانطور که در شکل ۵ نشان داده شده است به کار گرفته شده است. در این مدل تابعی از بهترین پیامد ترسیم می شود و نقاط داده ای بر اساس فاصله ی از آن بررسی می شوند. این مدل نیز علاوه بر بیان نکات مهم در مبحث مورد بررسی، به عنوان آزمونی برای مدلسازی به کار گرفته شده در این بررسی نیز قلمداد می گردد.

به منظور تحلیل آماری پیوند میان شهرهای استان خراسان رضوی این دو مدل تحلیلی به کار گرفته شد. همچنین از داده های لحظه ای تردد شمار ضبط شده توسط دوربین های راهداری منتشر شده توسط سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای استان خراسان رضوی استفاده گردید. داده های ذکر شده بازه زمانی بین سال های ۱۳۹۵ تا ۱۳۹۸ را به صورت تجمیع شده سالانه پوشش می دهند. به منظور خارج کردن اثرات ناخواسته بیماری کووید-۱۹ از نتایج تحلیل آماری بازه همه گیری ویروس کرونا در سالهای ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۱ از تحلیل ها کنار گذاشته شد. همچنین به جهت دستیابی به پیوندهای مسافری و کالایی بین شهر های استان خراسان رضوی از کلاس خودرویی سواری و اتوبوس به صورت تجمیعی برای پیوند مسافری و گردشگری و از مجموع کلاس های خودرویی کامیونهای معمولی کمتر از ۱۰ متر و سه محور و همچنین تریلر ها و باربرهای بالاتر از سه محور به منظور ترسیم اثرات پیوند های کالایی استفاده شد. همچنین اطلاعات زیرساختی و مرتبط دیگر از جمله طول راه ها، تسهیلات جاده ای، تسهیلات شهری و ... به عنوان متغیرهای ورودی مدل از درگاه آمار نامه استان خراسان رضوی برای بازه مذکور جمع آوری و تحلیل گردید. در بررسی های به عمل آمده شاه راه های اصلی بین شهری در قالب محورهای جاده ای وارد مدل شدند. نهایتاً امتیازات در بازه صفر تا یک لحاظ شده اند که صفر بدترین تخصیص منابع و یک بهترین حالت در دستیابی به خروجی های مطلوب می باشد. همچنین رتبه بندی محورهای هر شهرستان به صورت جداگانه و بر اساس تعداد و عملکرد محورهای هر شهرستان محاسبه گردیده اند که رتبه های یک و نزدیک یک بهترین و رتبه های بالاتر ناکارآمدترین محورها را نشان می دهند.

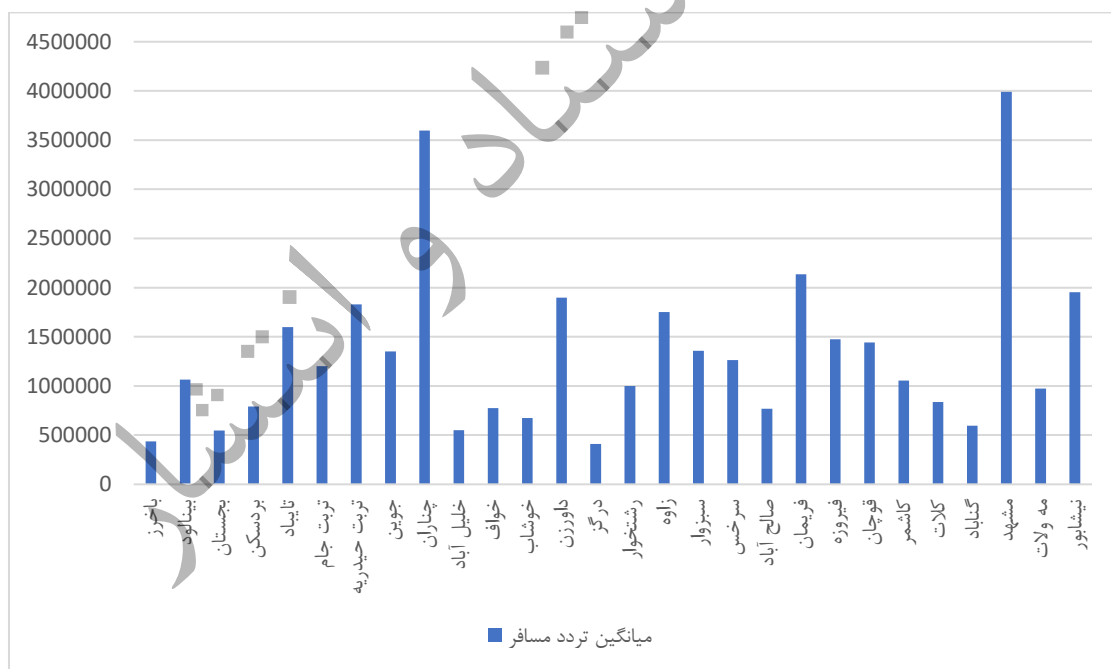
۸-۲-۲- نتایج تحلیل مسافری و کالایی

شکل های ۶ و ۷ خلاصه ای از اطلاعات بدست آمده در تحلیل پوششی داده بخش مسافری و کالایی شهرستان های استان خراسان رضوی را ارائه می دهد. طبق شکل ۶ بر اساس یک میانگین ۴ ساله از ۱۳۹۵ تا ۱۳۹۸ بیشترین حجم تردد مسافری متعلق به مشهد و عمدتاً از طریق محور چناران- مشهد بوده است. پس از آن چناران بیشترین حجم تردد را داشته است که بیانگر پیوند قوی مسافری بین مشهد و چناران از طریق محور ترانزیتی بین این دو شهر است. همچنین در بخش کالایی نیز طبق شکل ۷ بیشترین تردد در شهرستان داورزن رخ داده است که از طریق محور داورزن- سبزوار و به دنبال آن سبزوار- نیشابور انجام گردیده است.

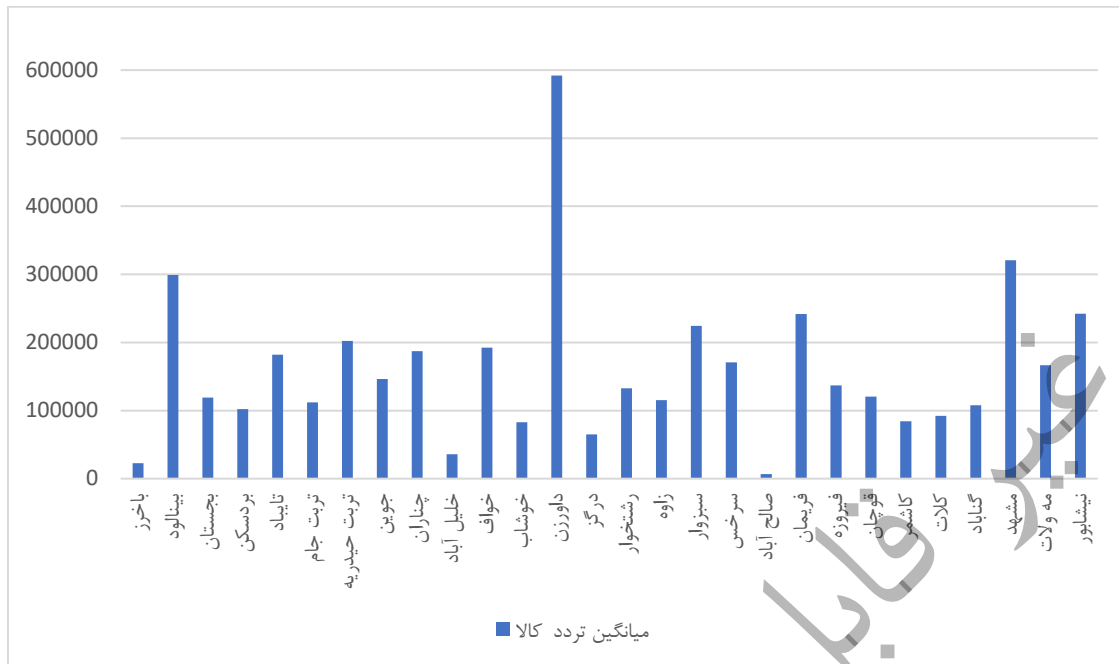
شکل ۶ به میانگین کارایی محور های شهرستان های استان خراسان رضوی در بخش مسافری امتیازی بین صفر و یک تخصیص داده است. که بر این اساس زاوه، صالح آباد، درگز جزء سه شهرستان با محورهای کارا هستند. در

این بخش زاوه بیشترین ارتباط را با تربت حیدریه و صالح آباد نیز بیشترین پیوند را با تربت جام و نهایتاً درگز بیشترین پیوند را با قوچان داراست. کارایی این محورها بر اساس امکانات و زیرساخت های شبکه ای به عنوان ورودی های سیستم و بازده خروجی در قالب حجم تردد محاسبه گردیده است. لذا نتایج فارغ از جمعیت و وسعت شهرستان به کارایی محورهای ارتباطی بر اساس منابع به کار رفته دلالت دارد. بدین ترتیب معیار مناسبی از کارایی منابع فارغ از وسعت و ابعاد فیزیکی شهرستان ها خواهیم داشت، که این خود تصویری جدید نسبت به تحلیل های کمی مرسوم در این بخش را به دنبال دارد.

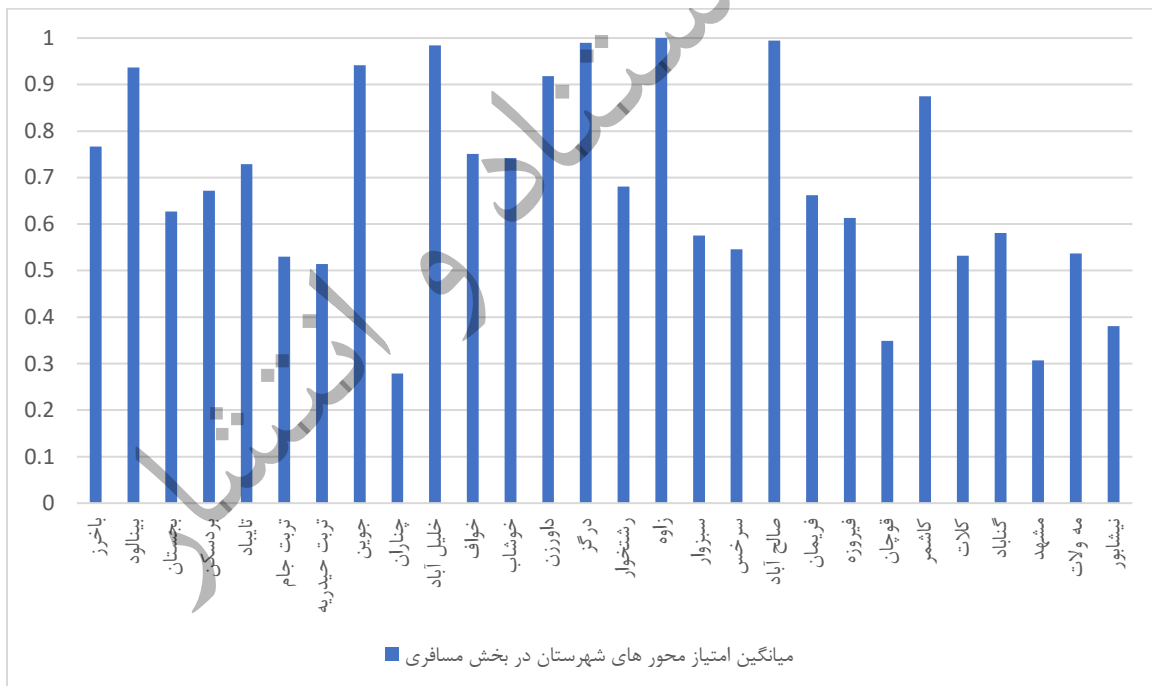
همانطور که گفته شد در بخش پیوند های کالایی نیز داورزن از طریق محور سبزوار-داورزن بیشترین حجم تردد میانگین و همچنین یکی از بالاترین امتیازهای محور را در بازه زمانی ۱۳۹۵-۱۳۹۸ به خود اختصاص داده است. پیوند کالایی دو شهر سبزوار و داورزن بیشترین تاثیر مثبت را برای شهر داورزن گذاشته است که ناشی از اهمیت ارتباط بین شهری این دو شهر همسایه است. بر اساس مطالعات اثبات شده علمی، جریان بار و مسافر وارد شده به یک حوزه چه به صورت مقصد نهایی و چه ترانزیتی، اثرات مثبتی بر اقتصاد محلی دارد که این خود معیار مناسبی از پیوند های بین شهری و اثرپذیری آنها از یکدیگر است. اما به لحاظ تردد کالایی بالاترین امتیاز را بینالود از طریق ارتباطش با مشهد اخذ کرده است که بیانگر ارتباط ترانزیتی قوی این شهر با شهر بزرگ مجاورش علیرغم امکانات زیرساختی نه چندان بالاست.



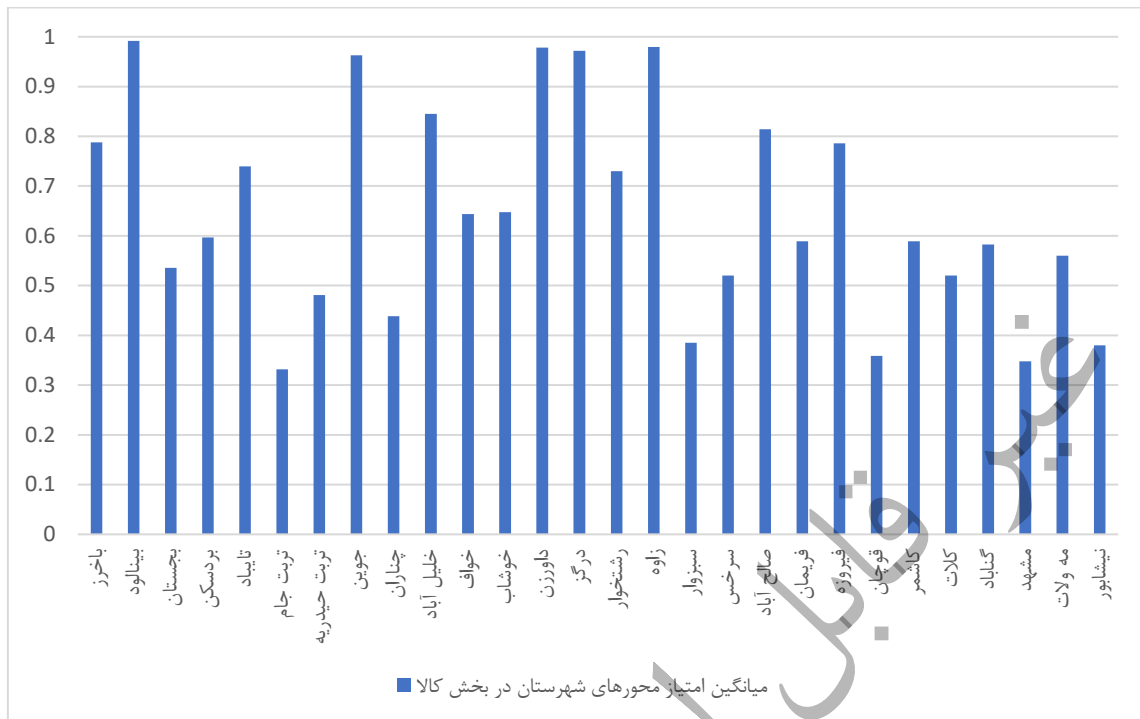
شکل ۶. میانگین تردد خودروهای حامل مسافر



شکل ۷. میانگین تردد خودروهای حامل کالا



شکل ۸. میانگین امتیاز محورهای شهرستانی در بخش مسافر

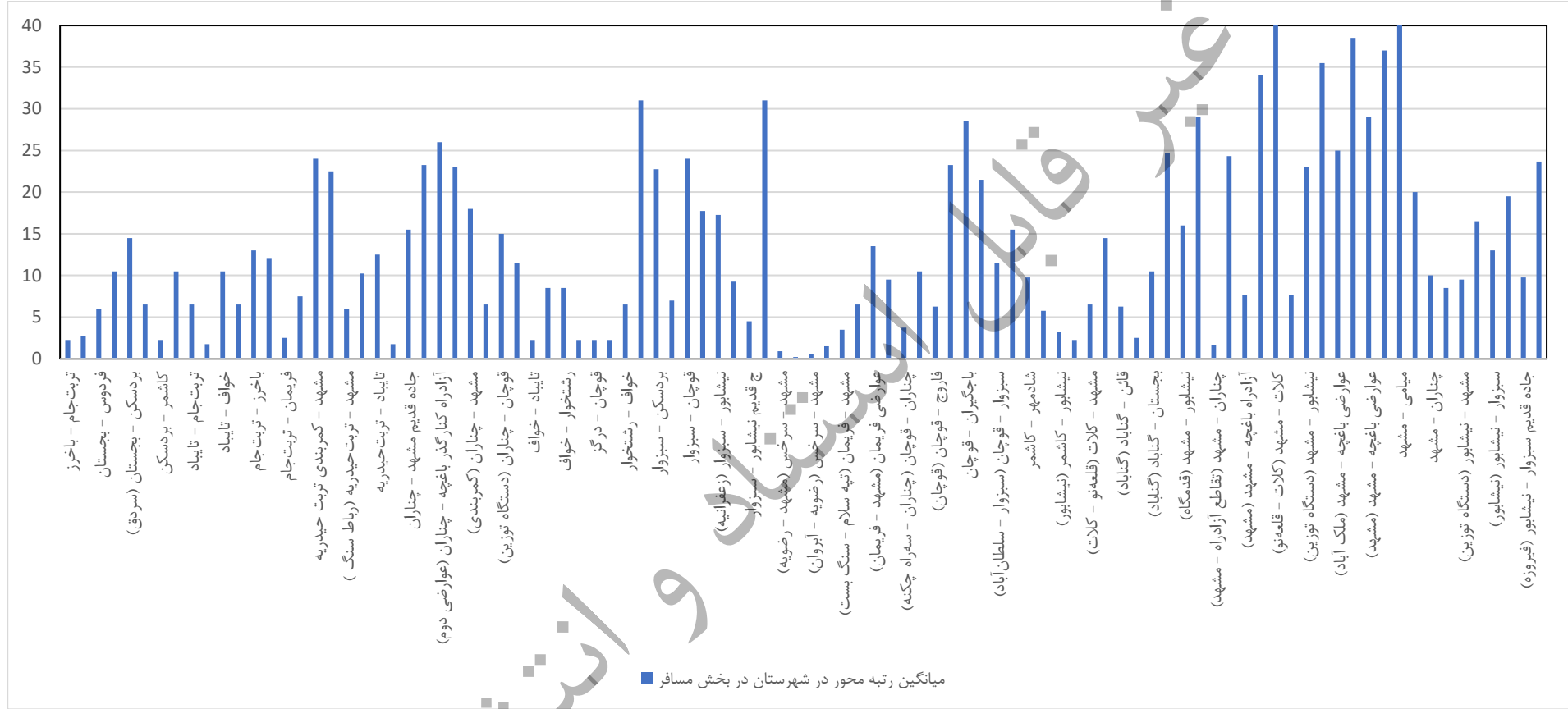


شکل ۹. میانگین امتیاز محورهای شهرستانی در بخش کالا

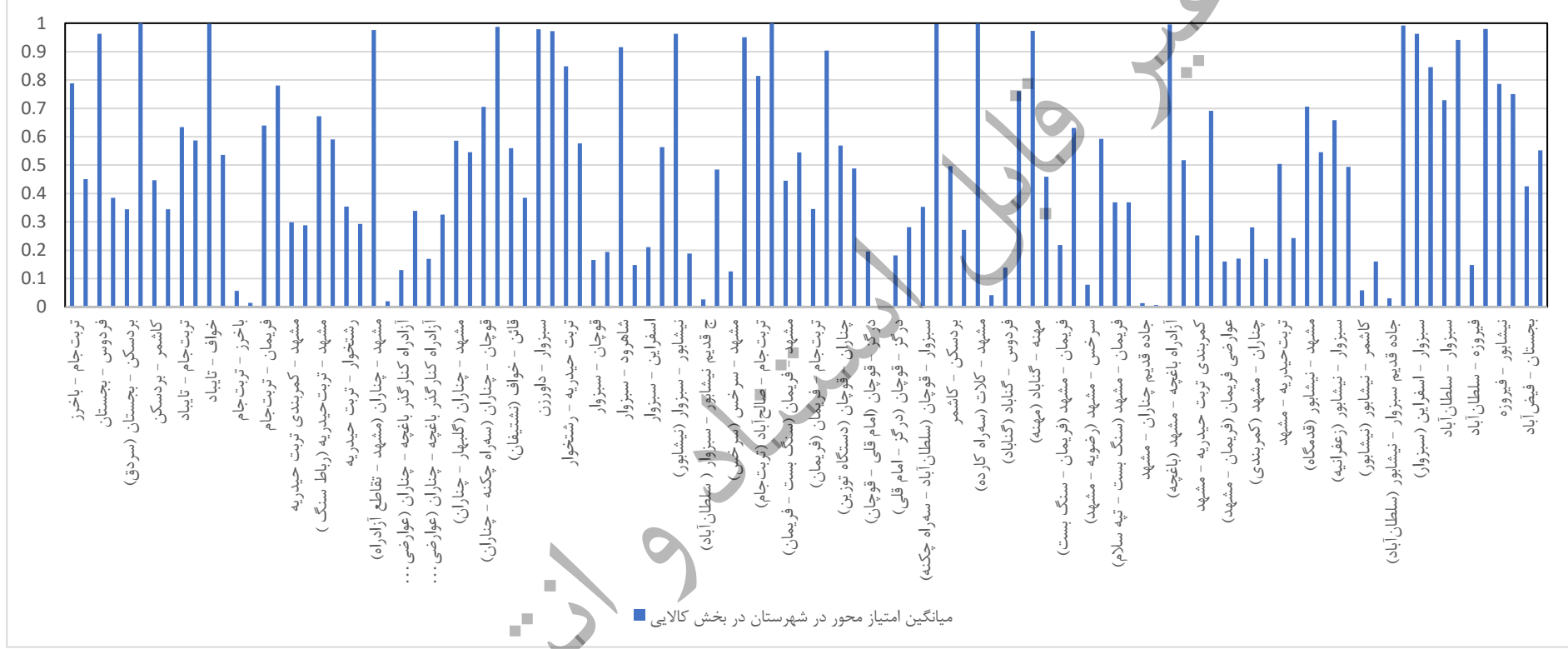
اما به جهت ترسیم تصویری دقیق تر از آنچه در محورهای ارتباطی استان می گذرد، اشکال ۱۰ تا ۱۳ و جداول ۲۰ و ۲۱ جزئیات تحلیل های پوششی داده را بر حسب محور های بین شهری استان بیان می کنند. اطلاعات ارائه شده در این بخش علاوه بر حالت میانگین به صورت جزء به جزء در بازه زمانی ۱۳۹۵ تا ۱۳۹۸ بیان گردیده اند تا روند های پیشرفت و یا پسرفت این پیوند های ارتباطی چه به لحاظ کارایی و چه به لحاظ موقعیت محور نه تنها در قیاس با سایر محورها بلکه با خود محور در دیگر دوره ها نیز دیده شود. منظور از امتیاز بندی و رتبه بندی های نمایش داده شده در این بخش جایگاه محور های منتهی به یک منطقه خاص در طول دوره مورد بررسی برای همان شهرستان است و نه قیاس یک محور با محوری دیگر در شهرستانی متفاوت. چرا که قیاس کلی ممکن است به جهت تفاوت جمعیتی، کاربری و جاذبه ای گوناگون شهرستان های مختلف دارای تورش باشد. لذا به طور مثال محور سبزوار - بردسکن در سال ۱۳۹۸ امتیاز ۰.۷ از یک و رتبه ۸ را میان اولاً عملکرد خود این محور در بازه زمانی ۱۳۹۵ تا ۱۳۹۸ و ثانیاً میان محورهای کاشمر - بردسکن و بجستان - بردسکن را در بازه فوق الذکر به خود اختصاص داده است. با نگاه کردن به اطلاعات محور ها در این بخش به راحتی می توان محورهای کارا در هر شهرستان را بر اساس نزدیکی امتیازش به یک و یا پایین بودن عدد رتبه بندی آن تشخیص داد. امتیاز هر محور بین دو شهرستان یک معیار دوسویه از تاثیرپذیری یک شهر نسبت به شهر دیگر و همچنین تاثیرگذاری آن بر روی شهر مقابل را مطرح می کند. این اثرات وقتی به صورت مفرد در نظر گرفته شوند بیانگر اهمیت پیوند برای شهر

مقصد و در صورت در نظر گرفتن ارتباط رفت و برگشتی بیانگر قدرت پیوند بین شهری می باشند. در مقایسه میان امتیازات شهر های کوچک و بزرگ باید این مسئله در نظر گرفته شود که همانقدر که میزان امکانات زیرساختی در شهرهای بزرگ بالاتر از شهرهای کوچکتر است، میزان توقعات کارایی نیز بالاتر است. لذا تفاوت های بین بخشی در امتیازات به این خاطر است که جنبه ای متناسب با فروض حداکثرسازی عایدات مخارج و ورودی ها دارد. لذا چه به صورت بین بخشی و چه به صورت درون بخشی می توان از اطلاعات این بخش بهره برد.

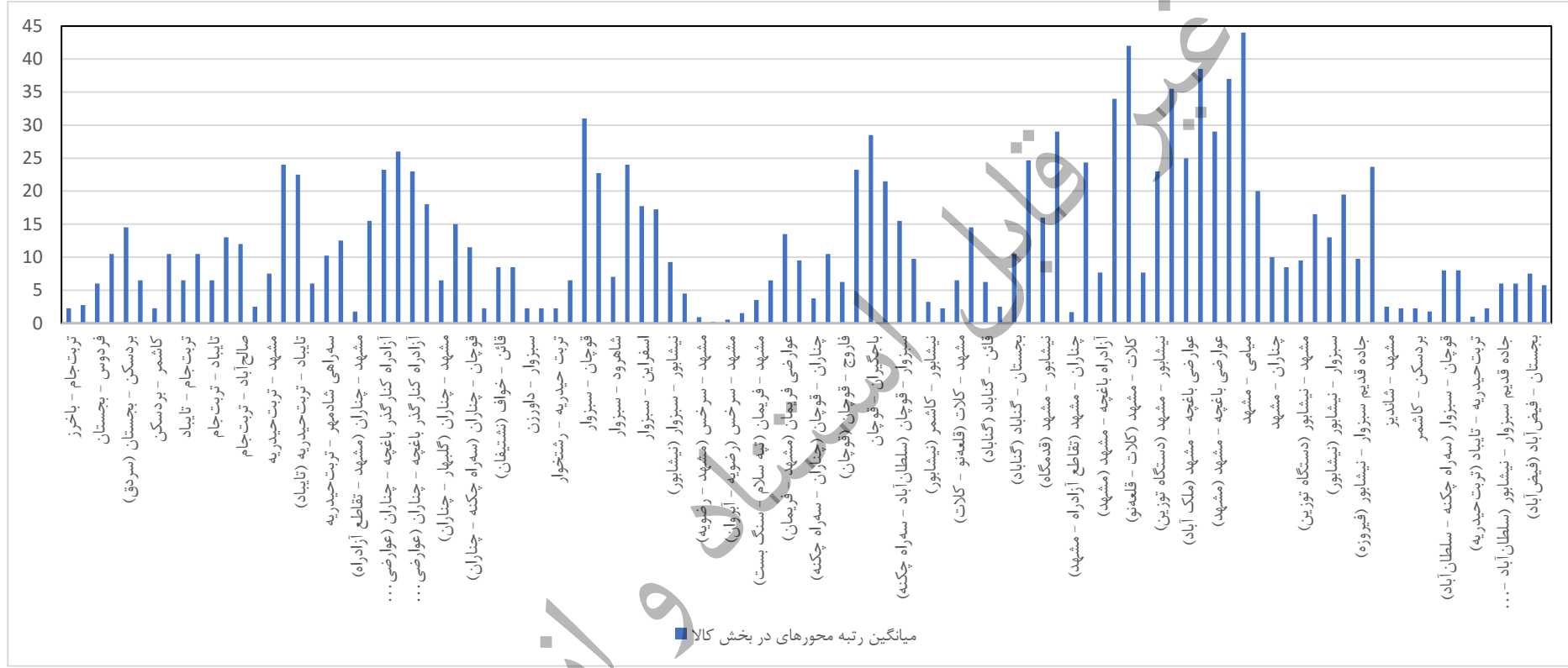
عبیر فابیل استناد و انتشار



شکل ۱۱. میانگین رتبه به تفکیک محورهای استان خراسان رضوی در بخش مسافر



شکل ۱۲. میانگین امتیاز به تفکیک محورهای استان خراسان رضوی در بخش کالایی



شکل ۱۳. میانگین رتبه به تفکیک محورهای استان خراسان رضوی در بخش کالا

جدول ۲۰. پیوندهای مسافری

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار مسافر ورودی	شهرستان / محور
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
۰.۷۶۷									۴۳۷۸۱۱.۵	باخرز تربت جام - باخرز
۰.۹۳۶۴	۲	۳	۱	۴	۰.۹۶۱	۰.۹۴۲۴	۱	۰.۸۴۲۳	۱۰۶۶۰۰۳.۴۷	بینالود مشهد - شاندیز
۰.۶۲۷									۵۴۷۴۰۴.۴۳	بجستان فیض آباد - بجستان فردوس - بجستان گناباد - بجستان بردسکن - بجستان (سردق)
	۶	۱	۳	۱	۰.۸۴۳۳	۱	۰.۹۲۷۹	۱		
	۷	۸	۵	۴	۰.۸۴۰۳	۰.۷۶۱۱	۰.۸۷۵۹	۰.۹۰۸۲		
	۱۲	۱۱	۹	۱۰	۰.۴۰۲۵	۰.۴۴۵۴	۰.۴۷۶۶	۰.۴۶۳۹		
	۱۶	۱۴	۱۳	۱۵	۰.۲۴۶۶	۰.۲۷۵۸	۰.۲۸۹۸	۰.۲۷۴۲		
۰.۶۷۱۷									۷۹۲۲۵۱.۲۵	بردسکن سبزوار - بردسکن کاشمر - بردسکن بجستان - بردسکن (سردق)
	۷	۶	۵	۸	۰.۸۴۹۸	۰.۸۶۸۵	۰.۹۲۷۴	۰.۷۰۹۹		
	۴	۳	۱	۱	۰.۹۶۱۴	۰.۹۷۹۹	۱	۱		
	۱۲	۹	۱۰	۱۱	۰.۱۷۲۱	۰.۲۰۰۱	۰.۱۹۸۵	۰.۱۹۳		
۰.۷۲۸۸									۱۵۹۹۱۳۱.۰۸۳	تایباد تربت جام - تایباد
	۸	۷	۵	۶	۰.۷۰۳۹	۰.۷۳۹	۰.۷۶۱۳	۰.۷۵۳۱		

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار مسافر ورودی	شهرستان / محور
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
۰.۵۳۰۱	۱	۴	۱	۱	۱	۰.۹۹۱۸	۱	۱	۱۲۰۰۹۷۳.۴۳	ترتیب حیدریه - تایباد
	۱۲	۱۰	۹	۱۱	۰.۳۸۰۴	۰.۴۶۳۵	۰.۵۰۱۸	۰.۴۵۰۴		خواف - تایباد
	۸	۷	۵	۶	۰.۶۳۵۶	۰.۷۰۰۴	۰.۷۷۴۳	۰.۷۶۶۷		ترتیب جام
	۱۶	۱۳	۱۱	۱۲	۰.۰۳۴۷	۰.۲۳۱۷	۰.۲۵۸۶	۰.۲۴۷۲		تایباد - ترتیب جام
	۱۵	۱۴	۹	۱۰	۰.۲۰۳	۰.۲۰۳۲	۰.۳۴۸۶	۰.۳۳۹۹		باخرز - ترتیب جام
	۴	۲	۳	۱	۰.۸۵۴۱	۰.۹۴۴۹	۰.۹۳۸	۱		صالح آباد - ترتیب جام
										فریمان - ترتیب جام

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار مسافر ورودی	شهرستان / محور
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
۰.۵۱۴۳									۱۸۳۰۸۹۵.۷۱۴	ترتیب حیدریه
	۲۵	۳	۱	۱	۰.۱۳۹	۰.۹۶۹۳	۱	۱		مشهد - ترتیب حیدریه
	۲۷	۲۶	۲۸	۱۵	۰.۰۶۹۷	۰.۰۷۰۴	۰.۰۶۳۵	۰.۵۰۳۳		مشهد - کمر بندی ترتیب حیدریه
	۲۳	۲۲	۲۴	۲۱	۰.۱۵۰۳	۰.۱۵۳۵	۰.۱۴۴۵	۰.۱۵۷۶		تایباد - ترتیب حیدریه (تایباد)
	۹	۶	۵	۴	۰.۷۳۷۱	۰.۸۳۰۹	۰.۹۰۲۳	۰.۹۲		مشهد - ترتیب حیدریه (رباط سنگ)
	۱۶	۱۰	۷	۸	۰.۴۷۷۶	۰.۶۵۸۷	۰.۷۷۹۳	۰.۷۴۹۹		سراهی شادمهر - ترتیب حیدریه
	۲۰	۱۹	۱۸	۱۷	۰.۳۰۰۱	۰.۳۱۰۹	۰.۴۰۴۲	۰.۴۱۳۶		رشتخوار - ترتیب حیدریه
	۱۲	۱۳	۱۴	۱۱	۰.۶۲۹۲	۰.۶۱۷۷	۰.۶۰۱۲	۰.۶۴۶۳		تایباد - ترتیب حیدریه

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار مسافر ورودی	شهرستان / محور
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
۰.۹۴۱۶									۱۳۵۰۴۶۵.۷۵	جوین سبزوار - اسفراین
۰.۲۷۸۷									۳۵۹۷۱۳۱.۶۷	چناران مشهد - چناران (مشهد - تقاطع آزادراه) جاده قدیم مشهد - چناران آزادراه کنارگذر باغچه - چناران (عوارضی شرقی) آزادراه کنارگذر باغچه - چناران (عوارضی دوم) آزادراه کنارگذر باغچه - چناران (عوارضی غربی) مشهد - چناران (کمربندی) مشهد - چناران (گلبهار - چناران) قوچان - چناران (دستگاه توزین) قوچان - چناران (سراه چکنه - چناران)
	۳	۱	۴	۱	۰.۹۱۴۶	۱	۰.۸۵۱۶	۱		
	۴	۱	۱	۱	۰.۷۹۴۱	۱	۱	۱		
	۱۷	۱۶	۱۵	۱۴	۰.۰۷۳۱	۰.۰۷۵۹	۰.۰۸۱۴	۰.۰۸۳۲		
	۲۸	۲۴	۱۹	۲۲	۰.۰۰۱۶	۰.۰۱۹۵	۰.۰۳۲۹	۰.۰۴۰۷		
			۲۷	۲۵			۰.۰۱۵۵	۰.۰۱۵۵		
		۲۶	۲۳	۲۰		۰.۰۰۸۳	۰.۰۲۰۳	۰.۰۲۵۷		
				۱۸				۰.۰۶۹۲		
	۷	۸	۶	۵	۰.۴۴۸۷	۰.۴۴۵۲	۰.۴۷۰۹	۰.۶۱۲۵		
			۲۱	۹			۰.۰۲۵۴	۰.۳۶۱۲		
	۱۳	۱۲	۱۱	۱۰	۰.۲۴۶۴	۰.۲۵۲۹	۰.۲۹۰۷	۰.۳۲۱۹		

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار مسافر ورودی	شهرستان / محور
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
۰.۷۵۰۷									۷۷۶۲۹۸.۶۶	خواف تایباد - خواف قائن - خواف (نشتیفان) رشتخوار - خواف
	۴	۳	۱	۱	۰.۸۶۷۵	۰.۹۸۳۶	۱	۱		
	۱۲	۹	۷	۶	۰.۵۸۲	۰.۶۴۹۱	۰.۶۸۰۹	۰.۶۸۴۳		
	۱۰	۵	۸	۱۱	۰.۵۹۹۸	۰.۷۰۵۸	۰.۶۶۱۲	۰.۵۹۴۵		
۰.۹۸۴۳									۵۴۹۴۰۱.۳۷۵	خلیل آباد بردسکن - کاشمر
	۴	۳	۱	۱	۰.۹۳۹۶	۰.۹۹۷۵	۱	۱		
۰.۷۴۱۸									۶۷۲۸۲۷.۱۸	خوشاب سبزوار - سلطان آباد سه راه چکنه - سلطان آباد فیروزه - سلطان آباد
	۱	۱	۴	۱	۱	۱	۰.۹۹۴۹	۱		
	۱۱	۹	۷	۵	۰.۴۴۶۳	۰.۵۷۲۴	۰.۶۱۸۷	۰.۷۴۱۸		
		۱۰	۶	۸		۰.۵۲۷۳	۰.۶۵۰۲	۰.۶۰۷۹		
۰.۹۱۸۱									۱۸۹۸۷۴۱.۷۵	داورزن سبزوار - داورزن
	۴	۳	۱	۱	۰.۸۰۷۸	۰.۸۶۴۶	۱	۱		
۰.۹۸۹۷									۴۰۹۶۶۴.۷۵	درگز قوچان - درگز
	۱	۳	۴	۱	۱	۰.۹۹۳۶	۰.۹۶۵۲	۱		
۰.۶۸۰۹									۹۹۸۸۱۱.۲۵	رشتخوار ترت حیدریه - رشتخوار
	۴	۳	۱	۱	۰.۷۳۸۴	۰.۷۴	۱	۱		

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار مسافر ورودی	شهرستان / محور
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
	۸	۷	۵	۶	۰.۴۱۳۶	۰.۴۸۳۹	۰.۵۳۹۷	۰.۵۳۱۸		خواف - رشتخوار

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار مسافر ورودی	شهرستان / محور
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
۱									۱۷۵۰۲۷۷.۲۵	زاوه ترت-حیدریه - تایباد
۰.۵۷۵									۱۳۵۶۷۹۹.۰۵۷	سبزوار قوچان - سبزوار بردسکن - سبزوار شاهروود - سبزوار قوچان - سبزوار اسفراین - سبزوار نیشابور - سبزوار (زعفرانیه) نیشابور - سبزوار (نیشابور) ج قدیم نیشابور - سبزوار ج قدیم نیشابور - سبزوار (سلطان آباد)
	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱		
	۳۴	۳۱	۲۹	۳۰	۰.۱۸۴۸	۰.۲۳۸۸	۰.۲۴۴۲	۰.۲۴۲۵		
	۲۱	۱۹	۲۴	۲۷	۰.۴۳۶۴	۰.۴۵۷۹	۰.۳۹۱	۰.۳۴۷۶		
	۶	۵	۷	۱۰	۰.۸۹۹	۰.۹۰۵۸	۰.۸۷۹۸	۰.۸۶۶۷		
	۲۲	۲۳	۲۶	۲۵	۰.۴۰۰۳	۰.۳۹۶۲	۰.۳۵۷۳	۰.۳۷۱۹		
	۲۰	۱۶	۱۷	۱۸	۰.۴۴۲۶	۰.۵۹۵۶	۰.۵۱۵۸	۰.۴۸۰۵		
	۳۵	۱۴	۹	۱۱	۰.۹۳۴	۰.۸۰۴۷	۰.۸۷۸۷	۰.۸۵۴۱		
	۸	۱۳	۴	۱۲	۰.۸۷۹۲	۰.۸۱۸۸	۰.۹۸۱۷	۰.۸۲۰۴		
	۱۵	۱	۱	۱	۰.۶۶۴۳	۱	۱	۱		
		۳۲	۲۸	۳۳		۰.۲۲	۰.۲۵۶۶	۰.۱۹۸۷		

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار مسافر ورودی	شهرستان / محور
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
۰.۵۴۶	۰.۷۸۳۳	۰.۸۵۶۳	۱	۱	۰.۷۸۳۳	۰.۸۵۶۳	۱	۱	۱۲۶۲۳۴۵.۲۵	سرخس مشهد - سرخس (مشهد - رضویه) مشهد - سرخس (سرخس) مشهد - سرخس (رضویه - آبروان)
۰.۹۹۴۶	۰.۱۴۵۶	۰.۱۷۴۴	۰.۲۷۵۲	۰.۲۲۱۲	۰.۱۴۵۶	۰.۱۷۴۴	۰.۲۷۵۲	۰.۲۲۱۲	۷۶۹۲۹۷.۵	صالح آباد ترتت-جام - صالح آباد (ترتت-جام)
	۰.۵۱۲۵	۰.۵۳۵۹	۰.۴۸۷۴	۰.۵۶۰۵	۰.۵۱۲۵	۰.۵۳۵۹	۰.۴۸۷۴	۰.۵۶۰۵		
			۲	۱			۰.۹۸۹۱	۱		

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار مسافر ورودی	شهرستان / محور
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
۰.۶۶۲۲	۱۳۹	۱۳۹	۱۳۹	۱۳۹	۰.۷۷۵	۰.۸۷۳	۰.۹۷۳۶	۱	۲۱۳۴۶۷۶.۰۷۱	فریمان مشهد - فریمان (تپه سلام - سنگ بست) مشهد - فریمان (سنگ بست - فریمان) عوارضی فریمان (مشهد - فریمان) ترتت-جام - فریمان (فریمان)
۰.۶۱۳۱	۵	۶	۷	۸	۰.۷۳۰	۰.۸۵۸	۰.۹۷۵	۰.۲۶۵۴	۱۴۷۴۳۴۷.۴۲	فیروزه
	۶	۴	۳	۱	۵	۲	۴	۰.۲۲۳		
	۷	۵	۲	۱۲	۱	۲	۰.۱۲۴	۰.۲۲۳		
			۱۴	۱۳			۳	۹		
	۱۱	۹	۸	۱۰	۰.۵۶۰۵	۰.۶۵۳۷	۰.۶۵۵۴	۰.۶۰۲۳		
	۴	۳	۱	۱	۰.۶۳۴۳	۰.۹۷۱	۱	۱		
						۷				

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار مسافر ورودی	شهرستان / محور
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
۰.۳۴۸۸									۱۴۴۱۵۸۲.۴۶۷	نیشابور - فیروزه
										سلطان آباد - فیروزه
										قوچان
										چناران - قوچان (چناران - سهره چکنه)
										چناران - قوچان (دستگاه توزین)
										فاروج - قوچان (قوچان)
										درگز - قوچان (امام قلی - قوچان)
										باجگیران - قوچان
										درگز - قوچان (درگز - امام قلی)
										سبزوار - قوچان (سبزوار - سلطان آباد)
								سبزوار - قوچان (سلطان آباد - سهره چکنه)		

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار مسافر ورودی	شهرستان / محور
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
۰.۸۷۴۵									۱۰۵۵۷۹۷.۷۵	کاشمر شادمهر - کاشمر بردسکن - کاشمر نیشابور - کاشمر (نیشابور)
	۱۲	۱۰	۸	۹	۰.۷۲۱۷	۰.۷۳۶۶	۰.۷۶۲۸	۰.۷۳۷		
	۶	۵	۱	۱۱	۰.۹۴۱۹	۰.۹۷۸۴	۱	۰.۷۲۶۵		
	۷	۱	۴	۱	۰.۸۹۵۵	۱	۰.۹۹۳۳	۱		
۰.۵۳۱۷									۸۳۶۲۱۸.۳۷۵	کلات مشهد - کلات (سره راه کارده) مشهد - کلات (قلعه نو - کلات)
	۳	۱	۴	۱	۰.۸۷۰۱	۱	۰.۸۴۲۹	۱		
	۸	۷	۶	۵	۰.۱۲۳۵	۰.۱۳۱	۰.۱۳۸۴	۰.۱۴۷۹		
۰.۵۸۰۶									۵۹۷۲۳۱.۱۸۷۵	گناباد فردوس - گناباد (گناباد) قائن - گناباد (گناباد) مهنة - گناباد (مهنة) بجستان - گناباد (گناباد)
	۱۶	۱۵	۱۴	۱۳	۰.۲۴۸	۰.۲۶۴۲	۰.۲۸۸۹	۰.۲۸۹۹		
	۸	۷	۶	۴	۰.۶۲۲۶	۰.۷۱۷۱	۰.۷۷۷۷	۰.۸۴۰۷		
	۵	۳	۱	۱	۰.۷۸۳۶	۰.۹۲۵۸	۱	۱		
	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۰.۳۲۸۹	۰.۳۷۱۲	۰.۳۸۴۸	۰.۴۴۶۹		
۰.۳۰۶۶									۳۹۹۰۰۴۳.۸	مشهد فریمان - مشهد (فریمان - سنگ بست) نیشابور - مشهد (قدمگاه) سرخس - مشهد (رضویه - مشهد)
	.	۲۶	۲۵	۲۳	.	۰.۲۱۳۴	۰.۲۳۳۳	۰.۲۳۷۱		
	.	۱۶	۱۵	۱۷	.	۰.۳۵۱۶	۰.۳۷۰۵	۰.۳۴۳۶		
	.	۳۰	۲۹	۲۸	.	۰.۱۵۴	۰.۱۷۰۲	۰.۱۷۰۴		

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار مسافر ورودی	شهرستان / محور
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
	.	۳	۱	۱	.	۰.۹۸۲۶	۱	۱		چناران - مشهد (تقاطع آزادراه - مشهد)
	.	۲۷	۲۴	۲۲	.	۰.۲۰۰۸	۰.۲۳۴۷	۰.۲۵۵۶		فریمان - مشهد (سنگ بست - تپه سلام)
	.	۴	۵	۱۴	.	۰.۶۶۴۱	۰.۶۰۵۸	۰.۴۳۳		آزادراه باغچه - مشهد (مشهد)
	.	۳۳	۳۴	۳۵	.	۰.۱۰۲۲	۰.۰۹۳۹	۰.۰۸۶۴		جاده قدیم چناران - مشهد

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار مسافر ورودی	شهرستان / محور
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
			۳۶	۱۰			۰.۰۶۷۲	۰.۵۱۱۹		نیشابور - مشهد (دستگاه توزین)
			۴۰	۳۱			۰.۰۱۷۷	۰.۱۴۹		کمربندی تربت حیدریه - مشهد
			۳۲	۱۸			۰.۱۴۲۳	۰.۳۲۷۳		عوارضی باغچه - مشهد (ملک آباد)
			۳۸	۳۹			۰.۰۳۶۹	۰.۰۳۲۱		عوارضی فریمان (فریمان - مشهد)
			۴۵	۱۳			۰.۰۰۵۹	۰.۴۳۹۴		عوارضی باغچه - مشهد (مشهد)
				۳۷				۰.۰۵۵۵		چناران - مشهد (کمربندی)
				۴۴				۰.۰۱۱۲		میامی - مشهد
		۱۹	۳	۲۱		۰.۲۸۶۲	۰.۲۸۳	۰.۲۷۴۸		تربت حیدریه - مشهد
		۱۲	۷	۱۱		۰.۴۸۲۸	۰.۵۵۳۲	۰.۴۸۹۱		چناران - مشهد

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار مسافر ورودی	شهرستان / محور
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
۰.۵۳۶۸	۱۰	۱۲	۱	۱	۰.۴۴۹۸	۰.۱۶۹۴	۱	۱	۹۷۳۶۹۹.۲۰	مه ولات شادمهر - مهنة بجستان - فیض آباد (فیض آباد) گناباد - مهنة (مهنة)
۰.۳۸۰۴	۸	۵	۳	۷	۰.۴۶۱۸	۰.۴۹۳۱	۰.۵۵۲۲	۰.۴۶۴۴	۱۹۵۴۸۲۱.۱۴۸	نیشابور مشهد - نیشابور (قدمگاه) مشهد - نیشابور (دستگاه توزین) سبزوار - نیشابور (زعفرانیه) سبزوار - نیشابور (نیشابور) کاشمر - نیشابور (نیشابور) جاده قدیم سبزوار - نیشابور (فیروزه) جاده قدیم سبزوار - نیشابور (سلطان آباد)
	۲۵	۳	۲	۴	۰.۰۹۸۳	۰.۷۵۶۷	۰.۸۱۸۱	۰.۷۲۴		
	۵	۸	۲۴	۱	۰.۵۰۶۲	۰.۴۶۶۸	۰.۱۰۰۹	۱		
	۲۷	۱۳	۱۲	۱۴	۰.۰۵۷۲	۰.۴۱۲۵	۰.۴۲۹۲	۰.۳۹۶۸		
	۹	۱۵	۱۱	۱۷	۰.۴۵۸۳	۰.۳۲۳۷	۰.۴۳۷۸	۰.۲۹۴۳		
	۲۰	۱۸	۱۹	۲۱	۰.۲۳۱۴	۰.۲۴۴۸	۰.۲۳۱۹	۰.۲۲۱۸		
	۱۶	۶	۷	۱۰	۰.۳۲۳۱	۰.۴۸۶۴	۰.۴۷۷۳	۰.۴۵۳۴		
	۲۳	۲۲	۲۶		۰.۱۰۳	۰.۱۲۳۵		۰.۰۹۲۱		

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار کالای ورودی	شهرستان / محور
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
۰.۷۸۸۱									۲۲۸۲۲	باخرز تربت جام - باخرز
۰.۹۹۱۵	۴	۱	۱	۱	۰.۱۵۲۳	۱	۱	۱	۲۹۹۲۴۰.۲۵	بینالود مشهد - شاندیز
۰.۵۳۵۸	۴	۱	۱	۱	۰.۹۶۶	۱	۱	۱	۱۱۹۱۰۷.۲۵	بجستان فیض آباد - بجستان
	۵	۱۵	۷	۶	۰.۵۵۳۳	۰.۲۹۶۷	۰.۴۴۶۴	۰.۵۰۷۱		فردوس - بجستان
	۱	۳	۴	۱	۱	۰.۹۸۶۶	۰.۸۶۳۹	۱		گناباد - بجستان
	۱۰	۹	۸	۱۴	۰.۳۹۴۸	۰.۴۰۸۱	۰.۴۰۹۴	۰.۳۲۷۸		بردسکن - بجستان (سردق)
	۱۶	۱۲	۱۱	۱۳	۰.۲۸۰۵	۰.۳۵۵۶	۰.۳۹۲۸	۰.۳۴۹۸		
۰.۵۹۶۹									۱۰۲۰۲۴۰۸۳۳	بردسکن سبزوار - بردسکن
	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱		کاشمر - بردسکن
	۸	۱۲	۷	۵	۰.۳۵۷۶	۰.۲۳۸۷	۰.۵۱۰۵	۰.۶۷۹۷		بجستان - بردسکن (سردق)
	۱۱	۱۰	۹	۶	۰.۲۶۸۸	۰.۲۷۶۵	۰.۲۹۸۲	۰.۵۳۲۸		
۰.۷۳۹۵									۱۸۲۱۲۳.۸۳۳۳	تایباد تربت جام - تایباد
	۷	۵	۸	۹	۰.۶۳۳۶	۰.۶۶۷۲	۰.۶۲۶۸	۰.۶۰۶۴		

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار کالای ورودی	شهرستان / محور	
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸			
۰.۳۳۱۸	۶	۱۰	۱۲	۱۱	۰.۶۵۰۱	۰.۶۰۲۸	۰.۵۲۴۷	۰.۵۶۹	۱۱۱۹۷۷.۲۶۶۷	ترت حیدریه - تایباد	
	۱	۴	۱	۱	۱	۰.۹۹۳۳	۱	۱		خواف - تایباد	
	۵	۲	۴	۷	۰.۵۴۲۸	۰.۵۵۹۷	۰.۵۴۳۹	۰.۴۹۹۶		ترت جام	
	۱۴	۱۰	۹	۱۱	۰.۰۱۲۴	۰.۰۷۰۹	۰.۰۷۵۴	۰.۰۷		تایباد - ترت جام	
			۱۵	۱۳			۰.۰۱۰۸	۰.۰۱۲۵		۰.۰۲۱۲	باخرز - ترت جام
			۳	۱	۰.۴۷۴۱	۰.۵۳۳۴	۰.۵۵۱	۱		۰.۰۲۱۲	صالح آباد - ترت جام
	۸	۶							فریمان - ترت جام		

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار کالای ورودی	شهرستان / محور
	۱۳۹	۱۳۹	۱۳۹	۱۳۹	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
۰.۴۸۱۲	۵	۶	۷	۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۲۰۲۱۰۰.۴۲	ترت حیدریه
	۲۰	۱	۵	۶	۰.۱۹۲	۱	۰.۹۸۲	۰.۹۴۶۲		مشهد - ترت حیدریه
	۲۴	۲۳	۲۱	۴	۰.۰۲۲	۰.۰۲۹	۰.۱۴۲	۰.۹۹۷		مشهد - کمربندی ترت حیدریه
	۱۱	۹	۲۵	۲۶	۰.۵۱۷	۰.۵۹۵	۰.۰۲۰	۰.۰۱۷		تایباد - ترت حیدریه (تایباد)
	۲۲	۱۰	۱	۱	۰.۱۲۱	۰.۵۶۶۲	۱	۱		مشهد - ترت حیدریه (رباط سنگ)
					۵					

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار کالای ورودی	شهرستان / محور
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
۰.۹۶۲۶	۱۷	۱۸	۸	۷	۰.۲۸۹۳	۰.۲۸۶۱	۰.۸۸۶	۰.۹۰۰۸	۱۴۶۱۸۲.۲۵	سهراهی شادمهر - تربت حیدریه
	۱۴	۱۶	۱۲	۱۳	۰.۳۲۸	۰.۳۲۳	۰.۳۸۸	۰.۳۷۳		رشتخوار - تربت حیدریه
			۱۹	۱۵			۰.۲۵۷	۰.۳۲۷		تایباد - تربت حیدریه
۰.۴۳۸۲	۱	۱	۴	۱	۱	۱	۰.۸۵۰	۲	۱۸۷۲۶۲.۱۰۷۱	جوین
										سبزوار - اسفراین
	۱	۱	۱	۶	۱	۱	۱	۰.۹۰۴	۱۸۷۲۶۲.۱۰۷۱	چناران
	۲۶	۲۷	۲۴	۲۵	۰.۰۱۸	۰.۰۱۳	۰.۰۳۶۵	۰.۰۲۲		مشهد - چناران (مشهد - تقاطع آزادراه)
					۷	۲		۱		جاده قدیم مشهد - چناران
	۲۸	۲۱	۱۷	۱۹	۰.۰۰۱	۰.۱۱۰	۰.۲۰۹	۰.۱۹۷		آزادراه کنارگذر باغچه - چناران (عوارضی شرقی)
			۱۸	۱۴			۰.۲۰۰	۱		آزادراه کنارگذر باغچه - چناران (عوارضی دوم)
		۲۳	۲۰	۱۶		۰.۰۵۶۷	۰.۱۶۷۴	۰.۲۸۴		آزادراه کنارگذر باغچه - چناران (عوارضی غربی)
		۱۵					۰.۳۲۵	مشهد - چناران (کمربندی)		
۱۳	۱۱	۱۰	۸	۰.۴۹۲	۰.۵۸۹	۰.۵۹۶۶	۰.۶۶۳۷	مشهد - چناران (گلپهوار - چناران)		

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار کالای ورودی	شهرستان / محور
	۱۳۹	۱۳۹	۱۳۹	۱۳۹	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
	۵	۶	۷	۸			۰.۰۹۱ ۲	۱	قوچان - چناران (دستگاه توزین)	
	۱۲	۹	۷	۵	۰.۵۳۴ ۱	۰.۶۳۶۹	۰.۶۹۲۵	۰.۹۵۹ ۲	قوچان - چناران (سهره چکنه - چناران)	

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار کالای ورودی	ستان / محور
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
۰.۸۴۵۱									۳۵۶۲۸.۷۵	خلیل آباد
	۱	۴	۱	۱	۰.۸۵۳۴	۰.۵۲۸۱	۱	۱		بردسکن - کاشمر
۰.۶۴۳۶									۱۹۲۳۵۰.۷۵	خواف
	۴	۱	۱	۱	۰.۹۴۸۴	۱	۱	۱		تایباد - خواف
	۶	۵	۸	۷	۰.۵۶۱۷	۰.۵۹۵	۰.۵۳۴۲	۰.۵۴۵۹		قائن - خواف (نشتیفان)
	۹	۱۲	۱۰	۱۱	۰.۳۹۹۵	۰.۳۷۵۱	۰.۳۸۲۴	۰.۳۸۱۵		رشتخوار - خواف
۰.۶۴۷۷									۸۳۰۰۹.۴۵	خوشاب
	۴	۶	۷	۸	۰.۸۵۲۹	۰.۷۴۱	۰.۶۷۶۹	۰.۶۴۵۴		سبزوار - سلطان آباد
	۱	۱	۵	۱	۱	۱	۰.۷۶۳۳	۱		سهره چکنه - سلطان آباد
			۱۰	۹		۰.۰۹۵	۰.۱۴۰۹	۰.۲۰۸۹		فیروزه - سلطان آباد

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار کالای ورودی	استان / محور
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
۰.۹۷۸۵	۱	۱	۴	۱	۱	۱	۰.۹۱۴۱	۱	۵۹۲۱۴۴.۲۵	داورزن سبزوار - داورزن
۰.۹۷۱۷	۱	۴	۱	۱	۱	۰.۸۸۶۷	۱	۱	۶۵۰۸۴.۷۵	درگز قوچان - درگز
۰.۷۲۹۷	۰.۸۷۶۲	۰.۷۸۵۲	۱	۰.۷۲۹۷	۰.۸۷۶۲	۰.۷۸۵۲	۱	۰.۷۲۹۷	۱۳۲۷۱۳.۵	رشتخوار ترت حیدریه - رشتخوار خواف - رشتخوار
	۰.۴۴۲	۰.۵۰۵۶	۰.۶۲۹۸	۰.۷۲۹۷	۰.۴۴۲	۰.۵۰۵۶	۰.۶۲۹۸	۰.۷۲۹۷		

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار کالای ورودی	شهرستان / محور
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
۰.۹۷۹۶	۱	۱	۴	۱	۱	۱	۰.۹۱۸۳	۱	۱۱۵۲۴۴	زاوه ترت حیدریه - تایباد
۰.۳۸۵									۲۲۴۳۹۶.۱۱	سبزوار

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار کالای ورودی	شهرستان / محور
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
۰.۵۲۰۱	۲۵	۲۰	۳۰	۲۱	۰.۱۶۴	۰.۱۸۲۶	۰.۱۳۹۷	۰.۱۷۶۶	قوچان - سبزوار	
	۱۴	۱۸	۲۴	۲۲	۰.۲۲۶۷	۰.۲۰۹۵	۰.۱۶۷	۰.۱۷۳۶	بردسکن - سبزوار	
	۸	۵	۶	۱	۰.۸۶۳۱	۰.۹۱۱۷	۰.۸۸۶۴	۱	شاهرود - سبزوار	
	۲۷	۲۹	۲۸	۲۶	۰.۱۴۵۸	۰.۱۴۱۲	۰.۱۴۲	۰.۱۶۲۸	قوچان - سبزوار	
	۱۶	۱۵	۱۹	۱۷	۰.۲۱۸۹	۰.۲۲۰۸	۰.۱۸۷۸	۰.۲۱۷۸	اسفراین - سبزوار	
	۳۱	۱۰	۹	۱۱	۰.۱۱۵۲	۰.۷۰۷۵	۰.۷۲۵۵	۰.۷۰۳۸	نیشابور - سبزوار (زعفرانیه)	
	۱	۴	۷	۱	۱	۰.۹۸۶۶	۰.۸۶۳۹	۱	نیشابور - سبزوار (نیشابور)	
	۳۲	۲۳	۱۳	۱۲	۰.۰۸۷۴	۰.۱۷۳۳	۰.۲۳۸۲	۰.۲۵۴۴	ج قدیم نیشابور - سبزوار	
		۳۵	۳۴	۳۳		۰.۰۱۷۴	۰.۰۲۵۸	۰.۰۳۶۹	ج قدیم نیشابور - سبزوار (سلطان آباد)	
									سرخس	
	۴	۶	۸	۷	۰.۸۰۹	۰.۶۳۹۵	۰.۲۱۰۲	۰.۲۸۰۱	مشهد - سرخس (مشهد - رضویه)	
	۱۱	۹	۱۰	۱۲	۰.۱۰۶۴	۰.۱۵۵۱	۰.۱۴۵	۰.۰۹۴۲	مشهد - سرخس (سرخس)	
	۵	۱	۱	۱	۰.۸۰۲	۱	۱	۱	مشهد - سرخس (رضویه - آبروان)	
								۱۷۰۷۶۵		

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار کالای ورودی	شهرستان / محور
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
۰.۸۱۴۳									۶۸۲۷	صالح آباد تربت جام - صالح آباد (تربت جام)
۰.۵۸۹۳									۲۴۱۸۴۳.۳۵	فریمان مشهد - فریمان (تپه سلام - سنگ بست) مشهد - فریمان (سنگ بست - فریمان) عوارضی فریمان (مشهد - فریمان) تربت جام - فریمان (فریمان)
۰.۷۸۵۸									۱۳۷۰۱۱.۲۵	فیروزه نیشابور - فیروزه
۰.۳۵۸۹									۱۲۰۴۹۰.۳۳۳۳	قوچان چناران - قوچان (چناران - سهراب چکنه) چناران - قوچان (دستگاه توزین) فاروج - قوچان (قوچان) درگز - قوچان (امام قلی - قوچان) باجگیران - قوچان درگز - قوچان (درگز - امام قلی)

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار کالای ورودی	شهرستان / محور
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
	۱۳	۱۲	۱۶	۱۷	۰.۳۰۵۸	۰.۳۳۱۷	۰.۲۵۶۹	۰.۲۲۹۶	سبزوار - قوچان (سبزوار - سلطان آباد) سبزوار - قوچان (سلطان آباد - سه راه چکنه)	
	۱۱	۹	۱۴	۱۰	۰.۳۴۰۲	۰.۴۱۴۱	۰.۳۰۲۸	۰.۳۵۴۸		

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار کالای ورودی	هرستان / محور
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
۰.۵۸۸۷									۸۴۰۶۷.۸۳	کاشمر شادمهر - کاشمر بردسکن - کاشمر نیشابور - کاشمر (نیشابور)
	۴	۱	۱	۱	۰.۹۸۷۸	۱	۱	۱	۹۲۴۶۰.۶۲۵	کلات مشهد - کلات (سه راه کارده) مشهد - کلات (قلعه نو - کلات)
	۷	۸	۵	۶	۰.۴۹۹۹	۰.۳۲۹۵	۰.۶۳۷۸	۰.۵۱۹۳		
	۹	۱۲	۱۱	۱۰	۰.۲۹۱	۰.۲۵۷۹	۰.۲۶۹	۰.۲۷۱۷		
۰.۵۲۰۴									۱۰۷۹۱۹.۸۷۵	گناباد فردوس - گناباد (گناباد) قائن - گناباد (گناباد) مهته - گناباد (مهته)
	۴	۱	۱	۱	۰.۹۹۵۵	۱	۱	۱		
	۶	۷	۸	۵	۰.۰۴۳	۰.۰۴۲۹	۰.۰۳۵۸	۰.۰۴۶۲		
۰.۵۸۲۷									۱۰۷۹۱۹.۸۷۵	گناباد فردوس - گناباد (گناباد) قائن - گناباد (گناباد) مهته - گناباد (مهته)
	۱۵	۱۴	۱۳	۱۶	۰.۱۰۹	۰.۱۳۳	۰.۲۰۹۸	۰.۱۰۱۹		
	۶	۷	۸	۵	۰.۸۰۹۶	۰.۷۴۵۵	۰.۶۲۴۹	۰.۸۶۱		
	۱	۴	۱	۱	۱	۰.۸۹۱۴	۱	۱		

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار کالای ورودی	هرستان / محور
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
۰.۳۴۷۷	۱۲	۱۱	۹	۱۰	۰.۳۹۴۵	۰.۴۳۵۷	۰.۵۱۴۷	۰.۴۹۲۳	۳۲۰۹۶۵.۶	بجستان - گناباد (گناباد)
	.	۲۷	۲۵	۳۱	.	۰.۲۲۴۱	۰.۲۴۵۳	۰.۱۸۶		فریمان - مشهد (فریمان - سنگ بست)
	.	۷	۸	۹	.	۰.۶۶۱	۰.۶۳۲۴	۰.۵۹۹۶		نیشابور - مشهد (قدمگاه)
	.	۳۳	۳۶	۳۷	.	۰.۱۲	۰.۰۵۸۴	۰.۰۵۶۴		سرخس - مشهد (رضویه - مشهد)
	.	۱۵	۶	۱۱	.	۰.۴۳۷۳	۰.۷۹۳۲	۰.۵۴۶۳		چناران - مشهد (تقاطع آزادراه - مشهد)
	.	۲۰	۲۱	۱۷	.	۰.۳۵۵۴	۰.۳۴۹۶	۰.۴۰۱۱		فریمان - مشهد (سنگ بست - تپه سلام)
	.	۱۹	۱۸	۲۲	.	۰.۳۷۰۸	۰.۳۸۸۷	۰.۳۴۶۵		آزادراه باغچه - مشهد (مشهد)
	.	۴۱	۴۰	۳۹	.	۰.۰۱۰۶	۰.۰۱۵	۰.۰۱۵۸		جاده قدیم چناران - مشهد
	.	۴۳	۴۴	۴۲	.	۰.۰۰۷	۰.۰۰۵۷	۰.۰۰۹۲		کلات - مشهد (کلات - قلعه نو)
	.	۳	۱	۱	.	۰.۹۸۶۳	۱	۱		آزادراه باغچه - مشهد (باغچه)

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار کالای ورودی	شهرستان / محور
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
			۲۹	۴			۰.۱۹۲۳	۰.۸۴۱۸		نیشابور - مشهد (دستگاه توزین)
			۳۵	۱۳			۰.۰۶۱۳	۰.۴۴۲۴		کمربندی تربت حیدریه - مشهد
			۵	۱۰			۰.۸۱۹۹	۰.۵۶۱۸		عوارضی باغچه - مشهد (ملک آباد)

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار کالای ورودی	شهرستان / محور
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
۰.۵۶۰۱			۳۴	۲۸			۰.۱۱۶۹	۰.۲۰۲۷	۱۶۶۵۲۷.۲۷	عوارضی فریمان (فریمان - مشهد)
			۴۵	۲۳			۰.۰۰۲۱	۰.۳۳۹۲		عوارضی باغچه - مشهد (مشهد)
			۱۴	۳۲			۰.۴۳۹۴	۰.۱۲۲		چناران - مشهد (کمربندی)
			۲۴	۳۸			۰.۳۰۶۹	۰.۰۳۲۲		میامی - مشهد
		۰.۴۰۴۸		۱۲				۰.۵۰۴۳		تربت حیدریه - مشهد
		۰.۱۹۱۴		۲۶				۰.۲۴۳۳		چناران - مشهد
۰.۳۷۹۸		۱۱	۱	۱		۰.۲۵۰۶	۱	۱	۲۴۲۱۴۷.۹۶	مه ولات شادمهر - مهنه
	۹	۱۰	۷	۶	۰.۴۵۱۴	۰.۳۰۴۵	۰.۴۶۳۹	۰.۴۸۲۱		بجستان - فیض آباد
	۳	۴	۵	۸	۰.۶۱۲	۰.۶۰۱۵	۰.۵۳۵۵	۰.۴۵۹۶		گناباد - مهنه
	۱۴	۱	۴	۵	۰.۱۶۹۱	۱	۰.۸۵۹۶	۰.۷۹۷۸		نیشابور مشهد - نیشابور (قدمگاه)
			۱۷	۱			۰.۰۹۱۳	۱		مشهد - نیشابور (دستگاه توزین)
	۱۶	۳	۷	۶	۰.۱۴۷	۰.۸۹۷۳	۰.۷۹۳۲	۰.۷۹۶۵		سبزوار - نیشابور (زعفرانیه)
۹	۱۰	۸	۱۱	۰.۵۱۹۷	۰.۴۷۹۷	۰.۶۵۱۳	۰.۳۲۳۷	سبزوار - نیشابور (نیشابور)		
۲۲	۲۱	۱۹	۲۰	۰.۰۵۳۴	۰.۰۵۳۶	۰.۰۶۷۹	۰.۰۶۱۱	کاشمر - نیشابور (نیشابور)		

امتیاز میانگین کل محور های شهرستان	رتبه بندی				امتیاز محور ها				میانگین تردد شمار کالای ورودی	شهرستان / محور
	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸		
	۱۸	۱۵	۱۳	۱۲	۰.۰۷۴۹	۰.۱۴۷۳	۰.۲۰۲۱	۰.۲۱۵۸	جاده قدیم سبزوار - نیشابور (فیروزه)	
		۲۵	۲۴	۲۳		۰.۰۲۰۵	۰.۰۳۴۱	۰.۰۳۶۹	جاده قدیم سبزوار - نیشابور (سلطان آباد)	

فایل استناد و انتشار

جداول زیر نتایج تحلیل مرزی تصادفی استان را در دو بخش مسافری و کالایی را نشان می دهند. بر اساس نتایج حاصله در سطح ۹۵٪ تمامی نماگرهای به کار رفته در تحلیل های آماری تاثیر مثبت معناداری بر کارایی محورهای استان دارند. همچنین اساس آزمون های صورت گرفته مدل حاضر توانایی پیشبینی ضرایب کارایی را داراست. همچنین اشکال ۱۴ و ۱۵ نیز نتایج حاصل از تحلیل مرزی تصادفی محورهای استان در دو بخش به ترتیب مسافری و کالایی را نشان می دهند. بازه کارایی عددیست بین صفر و یک که هرچه مقدار برآورد شده به یک نزدیکتر باشد محور کارتر و هرچه به صفر نزدیکتر باشد بیانگر ناکارایی بیشتر محور است. نتایج این دو جدول به عنوان آزمونگرهای آماری ای در جهت صحت سنجی تحلیل های به کار رفته در مدل اصلی این بخش که در قابل تحلیل پوششی داده تهیه شده بود می باشد که نتیجتاً تاییدی بر کارایی مدل پژوهش می باشد.

مجموعه نتایج حاصله در بخش حاضر و بخش گذشته تماماً در خدمت مدیران و سیاستگذاران محترم کاملاً منطبق با هدف سیاستگذاری آنها می باشد. به نحوی که اگر هدف توسعه محور و به طبع آن منطقه مورد نظر در جهت کسب برابری امکاناتی بیشتر می باشد، مدیر می بایست به نقاط با میانگین امتیاز پایین توجه کند و یا در صورتی که مدیر قصد مدیریت کسب و کار های منطقه جهت سودآوری بیشتر به طور مثال موقعیت یابی یک مرکز تفریحی بین راهی باشد، می بایست به سراغ نقاط با میانگین امتیاز بالا برود. و یا اگر هدف سیاستگذاری تشکیل همکاری های منطقه ای میان شهرستان ها باشد، می بایست قدرت پیوند های میان شهرستانی برجسته شوند.

جدول ۲۱. نتایج تحلیل مرزی تصادفی در بخش مسافری

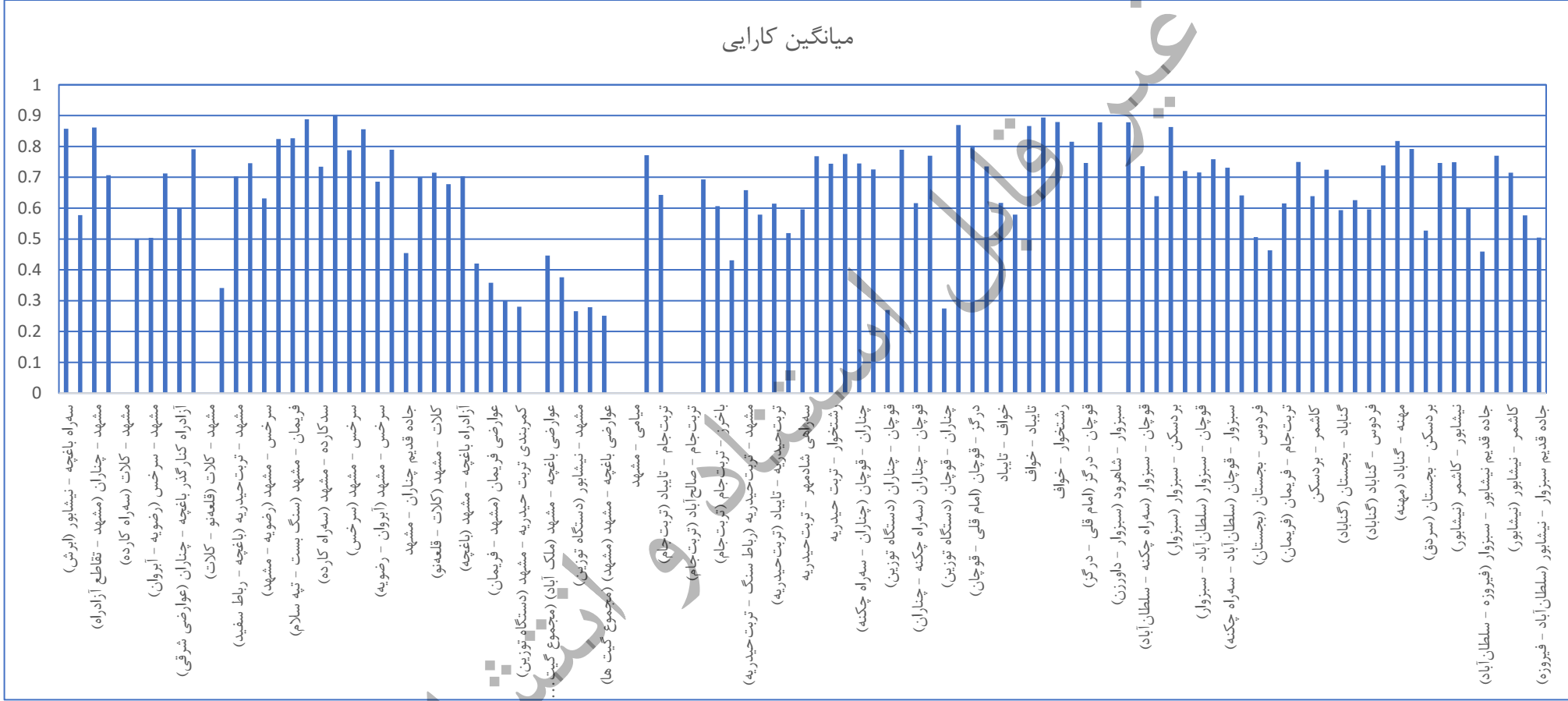
مسافر	ضریب	خطای استاندارد	(P-Value)	فاصله اطمینان	
مرز					
جاده	۰.۲۶۲۶۷۸	۰.۰۴۱۶۵۲	۰.۰۰۰	۰.۱۸۲۰۴۱	۰.۳۴۵۳۱۵
پل و تسهیلات جاده ای	۰.۲۸۵۳۷۲	۰.۰۲۵۹۴۷	۰.۰۰۰	۰.۲۳۴۵۱۸	۰.۳۳۶۲۲۷
نماگر اشتغال	۰.۳۳۳۹۳۴	۰.۰۲۲۴۴۹	۰.۰۰۰	۰.۲۸۹۹۳۴	۰.۳۷۷۹۳۳
نماگر خانوار	۰.۱۷۴۴۶۱	۰.۰۱۵۶۲۸	۰.۰۰۰	۰.۱۰۴۸۵۲	۰.۲۱۵۳۳۱
نماگر خدمات عمومی	۰.۲۳۱۱۰۴	۰.۰۳۶۲۹۲	۰.۰۰۰	۰.۱۵۹۹۷۴	۰.۳۰۲۲۳۵
Mu	-۳۹.۳۳۷۷	۱۳.۸۱۷۳۹	۰.۰۰۴	-۶۶.۴۱۹۳	-۱۲.۲۵۶۱
Usigma	۲.۷۹۶۳۵۸	۰.۳۴۶۶۱	۰.۰۰۰	۲.۱۱۵۰۵۵	۳.۴۷۷۶۶۱
Vsigma	-۳۲.۹۳۲۲	۲۷۸.۹۱۶۷	۰.۰۰۰	-۵۷.۹۵۹۹	۵۱.۳۷۳۴۴

جدول ۲۲. نتایج تحلیل مرزی تصادفی در بخش کالایی

کالا	ضریب	خطای استاندارد	(P-Value)	فاصله اطمینان	
مرز					
جاده	۰.۱۶۷۷۱۸	۰.۰۱۱۳۰۹۹	۰.۰۰۰	۰.۱۴۵۵۵۱	۰.۱۸۹۸۸۵
پل و تسهیلات جاده ای	۰.۲۰۵۱۰۸	۰.۰۰۹۸۲۰۵	۰.۰۰۰	۰.۱۸۵۸۶	۰.۲۲۴۳۵۶

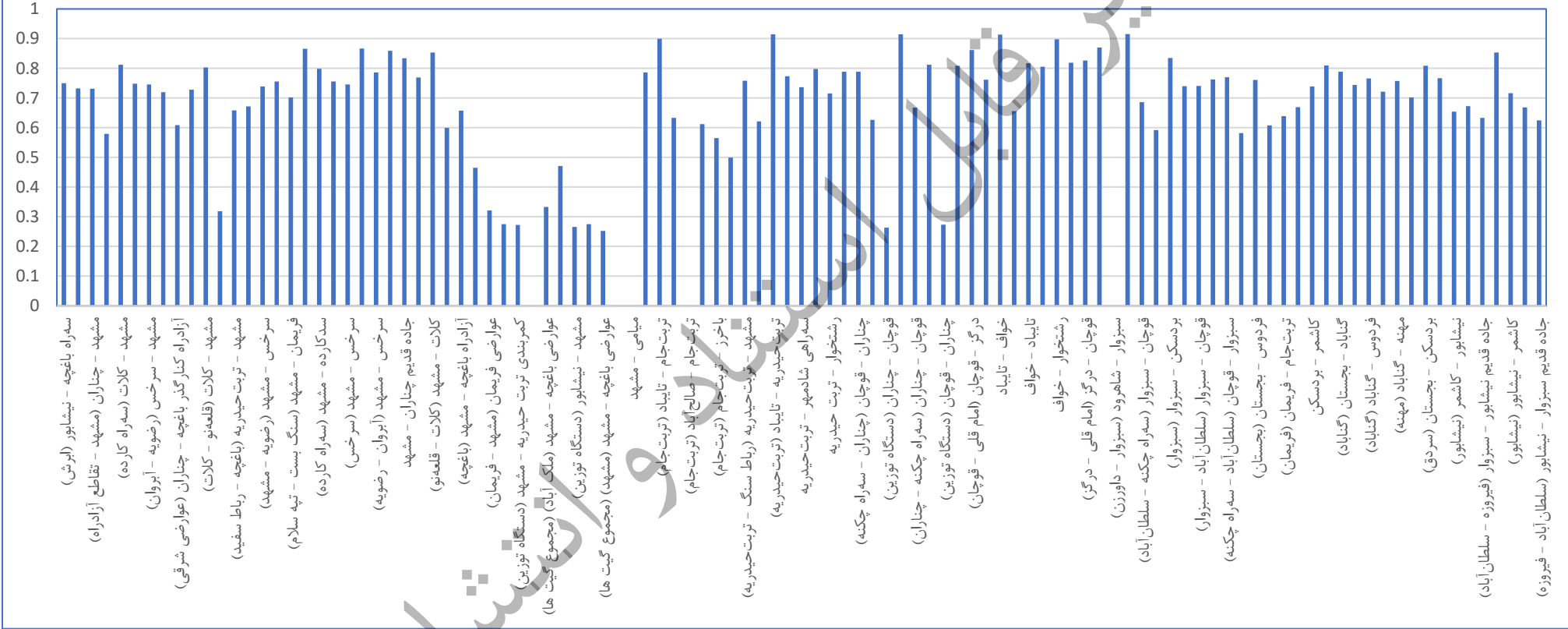
کالا	ضريب	خطای استاندارد	(P-Value)	فاصله اطمینان	
نماگر ارتباطات	۰.۲۰۷۵۷۳	۰.۰۱۳۳۸۷۶	۰.۰۰۰	۰.۱۸۱۳۳۳	۰.۲۳۳۸۱۲
نماگر اشتغال	۰.۱۶۳۶۷۹	۰.۰۰۹۱۳۳	۰.۰۰۰	۰.۱۴۵۷۷۹	۰.۱۸۱۵۸
نماگر کشاورزی	۰.۲۱۰۴۴۷	۰.۰۱۵۱۶۷	۰.۰۰۰	۰.۱۲۵۱۴۶	۰.۲۵۶۹۸۴
نماگر صنعت	۰.۱۸۷۹۶	۰.۰۰۴۰۱۴۳	۰.۰۰۰	۰.۱۸۰۰۹۲	۰.۱۹۵۸۲۸
نماگر خدمات	۰.۲۰۱۷۴۱	۰.۰۰۹۹۵۶۷	۰.۰۰۰	۰.۱۸۲۲۲۷	۰.۲۲۱۲۵۶
Mu	-۳۴.۰۷۱۱	۱۰.۷۰۴۶۱	۰.۰۰۰	-۵۵.۰۵۱۸	-۱۳.۰۹۰۵
Usigma	۲.۷۷۴۲۶۸	۰.۳۰۴۳۹۲	۰.۰۰۰	۲.۱۷۷۶۷۱	۳.۳۷۰۸۶۵
Vsigma	-۳۱.۲۷۹۷	۴.۴۵۵۰۱۸	۰.۰۰۰	-۴۰.۰۱۱۴	-۲۲.۵۴۸

میانگین کارایی



شکل ۱۴. نمایانگین کارایی محورهای استان بر حسب تحلیل مرزی تصادفی در بخش مسافری

میانگین کارایی



شکل ۱۵. میانگین کارایی محورهای استان بر حسب تحلیل مرزی تصادفی در بخش کالا

۸-۲-۳- سهم نسبی شیوه های حمل و نقل مسافر استان

بر اساس جدول زیر به طور متوسط سالانه حدود ۵۲.۵ درصد مسافر در استان از طریق حمل و نقل جاده‌ای، ۱۹.۳ درصد از طریق حمل و نقل ریلی و ۲۸.۲ درصد توسط حمل و نقل هوایی جابه‌جا شده‌اند. کم بودن سهم نسبی راه‌آهن در جابه‌جایی مسافر گرایش مثبتی نبوده و می‌بایست با توجه به ایمنی و امتیازات از طریق قطار و با توسعه امکانات ریلی این سهم طی سال‌های آینده روند صعودی پیدا نماید و سهم بیشتری را به خود اختصاص دهد.

جدول ۲۳. سهم نسبی شیوه‌های مختلف حمل و نقل مسافر در خراسان رضوی

شرح	سال ۱۳۹۶		سال ۱۳۹۷		سال ۱۳۹۸	
	تعداد مسافر	درصد	تعداد مسافر	درصد	تعداد مسافر	درصد
حمل و نقل جاده ای	۱۹,۱۳۵,۷۷۱	۵۳.۶۷٪	۱۸,۴۳۶,۲۳۵	۵۳.۶۷٪	۱۹,۳۶۸,۱۱۵	۵۰.۰۲٪
حمل و نقل ریلی	۶,۰۰۲,۶۹۰	۱۶.۸۳٪	۷,۰۹۲,۵۴۳	۲۰.۶۴٪	۷,۱۲۱,۲۹۶	۲۰.۲۳٪
حمل و نقل هوایی	۱۰,۵۱۳,۳۸۳	۲۹.۴۸٪	۸,۸۲۰,۶۹۴	۲۵.۶۷٪	۸,۷۱۱,۵۳۹	۲۴.۷۴٪
جمع استان	۳۵,۶۵۱,۸۴۴	۱۰۰٪	۳۴,۳۴۹,۴۷۲	۱۰۰٪	۳۵,۲۰۰,۹۵۰	۱۰۰٪

مأخذ: سالنامه آماری استان خراسان رضوی

هم‌چنین در خصوص حمل و نقل کالا با توجه به جدول زیر میزان کالای جابه‌جا شده در سال ۱۳۹۸ از طریق جاده، راه‌آهن و فرودگاه در استان برابر ۳۲,۰۸۱,۵۶۲ تن می‌باشد که سهم حمل و نقل جاده‌ای با ۹۵.۰۶ درصد از همه بیشتر و سهم حمل و نقل هوایی با ۰/۱۸ درصد از همه کمتر است. سهم بسیار ناچیز حمل و نقل کالا توسط خطوط هوایی معلول هزینه بسیار بالای استفاده از این روش است، اما این نکته هم قابل توجه است که مطمئن‌ترین و سریع‌ترین روش حمل و نقل کالا توسط خطوط هوایی است.

جدول ۲۴. سهم نسبی شیوه های مختلف حمل و نقل بار در استان خراسان رضوی

شرح	سال ۱۳۹۶		سال ۱۳۹۷		سال ۱۳۹۸	
	حجم بار (تن)	درصد	حجم بار (تن)	درصد	حجم بار (تن)	درصد
حمل و نقل جاده ای	۲۹,۹۷۵,۳۱۶	۹۲.۹۳٪	۳۰,۲۲۶,۰۷۷	۹۳.۰۷٪	۳۰,۴۹۸,۴۳۶	۹۵.۰۶٪
حمل و نقل ریلی	۲,۲۱۰,۰۸۸	۶.۸۵٪	۲,۱۶۲,۱۵۸	۶.۶۵٪	۱,۵۲۸,۲۶۱	۴.۷۶٪
حمل و نقل هوایی	۶۷,۹۵۸	۰.۲۲٪	۸۶,۰۶۴	۰.۲۸٪	۵۴,۸۶۵	۰.۱۸٪
جمع استان	۳۲,۲۵۳,۳۶۲	۱۰۰٪	۳۲,۴۷۴,۲۹۹	۱۰۰٪	۳۲,۰۸۱,۵۶۲	۱۰۰٪

مأخذ: سالنامه آماری استان خراسان رضوی

در مقایسه حمل و نقل داخلی کالا و مسافر مشاهده می شود که در سال ۱۳۹۸ سهم حمل و نقل های مسافر (۲۴/۷۴ درصد) بسیار بیشتر از سهم حمل و نقل هوایی کالا است (۰/۱۸ درصد) که می توان گفت به دلیل تقاضای بالای حمل و نقل هوایی مسافر در استان، از امکانات موجود در این جهت استفاده شده است و حمل و نقل هوایی بار مورد غفلت قرار گرفته است. در عوض سهم حمل و نقل جاده ای کالا (۹۵.۰۶ درصد)، بیش از سهم حمل و نقل جاده ای مسافر (۵۰.۰۲ درصد) است. در این جا بحث بهره وری سوخت مطرح می شود و لازم است به منظور شناسایی روش های بهینه ای استفاده از وسایل نقلیه در جابه جایی کالا و مسافر صورت گیرد و در حمل و نقل کالا از روش هایی با بهره وری بالاتر در جهت ایجاد ارزش افزوده بیشتر استفاده شود. کشتن نهاده انرژی در بخش حمل و نقل زمینی در ایران بزرگ تر از یک است و بدین معناست که در بخش حمل و نقل زمینی از نهاده انرژی به طور اقتصادی استفاده نمی شود. با توجه به افزایش روزافزون مصرف سوخت در بخش حمل و نقل جاده ای، حمل و نقل ریلی به عنوان یک سیستم مطمئن، اقتصادی و کارآمد در توسعه اقتصادی کشور محسوب می گردد (صفرزاده و همکاران). اتخاذ سیاست های مناسب، می تواند زمینه را برای دستیابی به هدف صرفه جویی در مصرف سوخت در بخش حمل و نقل جاده ای فراهم سازد تا از مصرف بیهوده و بالای سوخت در این بخش پرهیز گردد.

به طور کلی می توان ارزیابی عملکرد فراملی، ملی و منطقه ای شبکه حمل و نقل استان را چنین بیان نمود: موقعیت جغرافیایی استان از لحاظ همجواری با کشورهای آسیای میانه به این کشورها کمک می کند تا به سادگی از طریق ایران به بازارهای بین المللی دسترسی یابند، به طوری که هم اکنون عمده ترین جریان حمل و نقل جاده ای و راه آهن کشورهای شمالی از طریق قلمرو خراسان برقرار می گردد. عمده ترین محورهایی که در توسعه منطقه ای استان به کار گرفته شده اند، عبارتند از:

قوچان - سبزوار

این مسیر از مهم ترین محورهای ارتباطی استان می باشد. به دلیل این که این محور، حمل و نقل استان را با پایتخت کشور (تهران) برقرار ساخته و سبب ارتباط استان خراسان رضوی با استان های شمالی، مرکزی و غربی کشور است، به طور کلی اکثر پیوندهای فر استانیه شهر مشهد و استان از طریق این محور صورت می پذیرد. بنابراین می توان گفت این محور مهم ترین نقش را در پیوندهای منطقه ای مراکز شهرستان های استان خراسان رضوی بر عهده داشته و با توجه به وضعیت توپوگرافی، دو بانده بودن و اتصال با شهرهای مهم منطقه از اهمیت و شدت پیوند بسیار بالایی در جریان پیوندهای منطقه ای استان با شهر تهران و سایر استان ها برخوردار می باشد.

لطف آباد، باجگیران و قوچان

محورهای مرتبط به اسکله های بندرعباس که در قلمرو استان علاوه بر عبور از راه اصلی موجود به طور عمده از گذرگاه های با مشخصات فرعی و فرعی دسترسی عبور می گذرد. راه ارتباطی از طریق شهر مرزی سرخس.

۸-۲-۴- بررسی جایگاه مرکز استان در سطح استان

شهر مشهد به‌عنوان مرکز استان خراسان رضوی با جمعیتی برابر با ۶۵ درصد کل جمعیت شهری استان، در دوره‌های مختلف سرشماری نسبت قابل توجهی از جمعیت شهری استان را به خود اختصاص داده است و همین امر سبب بروز مشکلاتی در کلان‌شهر مشهد و سایر شهرهای استان گردیده است.

در سال ۱۳۸۵ افزایش جمعیت شهر مشهد سبب شده است که فاصله بین آن و شهر سبزوار به‌عنوان دومین شهر استان به بیشترین حد خود (۱۱/۷ برابر) نسبت به سایر دوره‌های سرشماری برسد. در مجموع می‌توان گفت که هم در این دوره و هم در سایر دوره‌های سرشماری (۱۳۷۵، ۱۳۶۵، ۱۳۵۵، ۱۳۴۵) شبکه سلسله مراتب شهری استان از نظم و تعادل خاصی برخوردار نیست و در تمامی دوره‌ها شهر مشهد به‌عنوان نخست شهر یا شهر مسلط مطرح می‌باشد.

سهم شهر مشهد طی دوره‌ی ۳۰ ساله ۱۳۸۵-۱۳۵۵ از کل جمعیت شهری استان افزایش یافته است، به‌طوری‌که طی سال‌های ۱۳۵۵، ۱۳۶۵، ۱۳۷۵ و ۱۳۸۵ به ترتیب، ۶۲/۷ درصد، ۶۷/۲ درصد، ۶۵/۵ درصد و ۶۴/۳۸ درصد از کل جمعیت شهری استان را به خود تخصیص داده است.

با توجه به این‌که رابطه مستقیمی میان جمعیت و ارتباطات فیزیکی وجود دارد، برای شناخت پیوندهای مراکز شهری استان با شهر مشهد وضعیت راه‌های استان و مراکز شهرستان‌ها در مقایسه با شهر مشهد، بررسی میزان فاصله میان شهر مشهد و سایر مراکز شهرستان‌های استان و سایر ویژگی‌های شبکه حمل‌ونقل استان به‌عنوان پیش درآمدی برای تحلیل پیوندهای میان شهر مشهد (مرکز استان خراسان رضوی) و سایر مراکز شهرستان‌ها بررسی شده است.

به‌منظور دسترسی مراکز شهرستان‌های مهم استان به یکدیگر و با شهر مشهد به‌عنوان مرکز استان، باید از ماتریس فاصله‌ای و هم‌ماتریس زمانی بین ناحیه‌های مورد نظر استفاده نمود. چه بسا که ماتریس زمانی تابعی از شبکه ارتباطی باشد و تغییر و بهبود شبکه ارتباطی، زمان دسترسی را بهبود بخشد.

به‌منظور به دست آوردن ماتریس زمانی بین مراکز سکونت‌گاهی مهم استان و شهر مشهد ابتدا ماتریس فاصله‌ای مراکز سکونت‌گاهی استان تهیه و با توجه به نوع منطقه (کوهستانی، تپه ماهور، هموار) که محور مورد نظر در آن واقع شده است) و نوع راه (آزادراه، بزرگراه، راه اصلی، راه فرعی و ...) ماتریس زمانی محاسبه می‌شود. ماتریس فاصله‌ای مراکز شهرستان‌های استان و شهر مشهد به‌صورت ذیل می‌باشد:

جدول ۲۵. ماتریس فاصله‌ای بین مراکز شهرستان‌ها و شهر مشهد در استان خراسان رضوی

مرکز شهرستان	بجستان	بردسکن	تایباد	تربت جام	تربت حیدریه	جغتای	چناران	خلیل آباد	خواف	درگز	دولت آباد	رشتخوار	سبزوار	سرخس	طرقبه	فریمان	فیروزه	فیض آباد	فوجان	کاشمر	کلات	گناباد	مشهد	نقاب	نیشابور
بجستان	۰	۲۱۹	۳۱۲	۳۰۳	۱۴۲	۴۵۸	۳۵۵	۱۹۰	۲۵۸	۵۷۷	۱۶۹	۱۹۰	۳۴۵	۴۳۷	۳۱۹	۳۰۸	۳۲۶	۸۶	۴۴۵	۱۷۳	۴۴۵	۵۳	۲۹۳	۴۱۸	۳۰۶
بردسکن	۲۱۹	۰	۲۹۶	۲۸۷	۱۲۶	۴۵۸	۳۳۹	۲۹	۲۴۲	۴۰۸	۱۵۳	۱۷۴	۱۳۲	۴۲۱	۳۰۳	۲۹۳	۲۰۳	۱۳۳	۲۷۷	۴۶	۴۲۹	۲۰۵	۲۷۸	۲۰۴	۱۸۲
تایباد	۳۱۲	۲۹۶	۰	۶۱	۱۷۰	۵۱۷	۲۹۲	۲۶۸	۸۷	۵۰۸	۱۴۳	۱۵۵	۴۰۴	۲۶۵	۲۵۵	۱۵۲	۳۱۱	۲۲۶	۳۷۷	۲۵۱	۳۸۲	۲۹۸	۴۷۷	۲۹۰	
تربت جام	۳۰۳	۲۸۷	۶۱	۰	۱۶۱	۴۵۸	۲۳۲	۲۵۸	۱۴۷	۴۴۸	۱۳۴	۲۱۳	۳۴۴	۲۰۵	۱۹۶	۹۲	۲۵۱	۲۱۷	۳۱۷	۲۴۱	۳۲۲	۲۸۹	۱۷۰	۴۱۷	
تربت حیدریه	۱۴۲	۱۲۶	۱۷۰	۱۶۱	۰	۳۶۶	۲۱۴	۹۸	۱۲۲	۴۳۶	۳۰	۵۳	۲۵۲	۲۹۶	۱۷۷	۱۶۷	۱۹۱	۵۶	۳۰۴	۸۱	۳۰۴	۱۲۸	۳۲۵	۱۷۰	
جغتای	۴۵۸	۴۵۸	۵۱۷	۴۵۸	۳۶۶	۰	۳۰۵	۵۴۶	۴۸۲	۴۴۳	۳۳۹	۴۱۴	۱۱۶	۴۹۷	۳۷۷	۳۶۸	۲۰۹	۳۷۲	۳۱۱	۲۸۵	۵۰۳	۴۴۵	۳۵۲	۲۲۸	
چناران	۳۵۵	۳۳۹	۲۹۲	۲۳۲	۲۱۴	۳۰۵	۰	۳۱۱	۳۳۳	۲۱۶	۲۴۱	۲۶۵	۱۸۷	۲۵۰	۱۸۷	۱۴۳	۱۶۵	۲۶۹	۸۵	۲۹۴	۲۱۳	۳۴۱	۶۲	۲۶۴	۱۸۶
خلیل آباد	۱۹۰	۲۹	۲۶۸	۲۵۸	۹۸	۵۴۶	۳۱۱	۰	۲۱۷	۴۲۳	۱۲۵	۱۴۸	۱۵۸	۳۹۶	۲۷۷	۲۶۷	۱۷۶	۱۰۷	۳۰۳	۲۰	۴۰۴	۱۸۰	۲۵۲	۲۳۰	۱۵۷
خواف	۲۵۸	۲۴۲	۸۷	۱۴۷	۱۲۲	۴۸۲	۳۳۳	۲۱۷	۰	۵۵۵	۱۴۹	۶۸	۳۶۸	۳۵۱	۲۹۷	۲۳۸	۳۱۰	۱۷۲	۴۲۴	۱۹۷	۴۲۳	۲۴۴	۲۷۲	۴۴۱	۲۸۹
درگز	۵۷۷	۴۰۸	۴۰۸	۴۴۸	۴۳۶	۴۴۳	۲۱۶	۴۲۳	۵۵۹	۰	۴۶۳	۴۸۷	۲۸۲	۴۶۷	۳۰۲	۳۵۹	۲۴۵	۱۶۵	۱۳۲	۴۰۳	۴۳۰	۵۶۳	۲۷۸	۴۰۲	۲۶۶
دولت آباد	۱۶۹	۱۵۳	۱۴۳	۱۳۴	۱۴۹	۳۳۹	۲۴۱	۱۲۵	۱۴۹	۴۶۳	۰	۸۰	۲۷۹	۳۲۳	۲۷۹	۹۶	۲۱۸	۸۳	۳۳۱	۱۰۸	۳۳۱	۱۵۵	۱۷۹	۳۵۲	۱۹۷
رشتخوار	۱۹۰	۱۷۴	۱۵۵	۲۱۳	۵۳	۴۱۴	۲۶۵	۱۴۸	۶۸	۴۸۷	۸۰	۰	۳۰۰	۳۴۷	۲۲۹	۲۱۸	۲۴۲	۱۰۴	۳۵۵	۱۲۸	۳۵۵	۱۷۶	۲۰۳	۳۷۳	۲۲۱
سبزوار	۳۴۵	۱۳۲	۳۳۹	۳۴۴	۲۵۲	۱۱۶	۱۸۷	۱۵۸	۳۶۸	۲۸۲	۲۷۹	۳۰۰	۰	۳۸۴	۲۶۳	۲۵۵	۲۵۹	۲۵۹	۱۵۰	۱۷۲	۳۹۰	۳۳۱	۲۳۸	۷۵	۱۱۴
سرخس	۴۳۷	۴۲۱	۲۶۵	۲۰۵	۲۹۶	۴۹۷	۲۵۰	۳۹۶	۳۵۱	۴۶۷	۳۲۳	۳۴۷	۳۸۴	۰	۲۱۴	۲۰۶	۲۹۱	۳۵۱	۳۳۵	۳۷۶	۲۰۹	۴۲۳	۱۸۸	۴۵۶	۲۷۰
طرقبه	۳۱۹	۲۹۳	۲۹۶	۲۸۷	۱۲۶	۳۶۶	۲۱۴	۲۷۷	۲۹۷	۳۰۲	۲۰۴	۲۲۹	۲۶۳	۲۱۴	۰	۱۰۶	۱۵۴	۲۳۳	۱۷۰	۲۵۷	۱۷۷	۱۷۷	۲۵	۳۳۶	۱۴۹
فریمان	۳۰۸	۲۹۳	۳۱۲	۳۰۳	۱۶۱	۴۵۸	۲۳۲	۲۶۸	۲۱۷	۴۲۳	۱۲۵	۱۴۸	۱۵۸	۳۸۴	۲۱۴	۰	۱۰۶	۲۲۲	۲۲۷	۲۴۷	۲۳۳	۲۹۴	۸۱	۳۲۷	۱۴۱

مرکز شهرستان	بجستان	بردسکن	تایباد	تربت جام	تربت حیدریه	جغتای	چناران	خلیل آباد	خواف	درگز	دولت آباد	رشتخوار	سبزوار	سرخس	طرقبه	فریمان	فیروزه	فیض آباد	قوچان	کاشمر	کلات	گناباد	مشهد	نقاب	نیشابور
فیروزه	۳۲۶	۲۰۳	۳۱۱	۲۵۱	۱۹۱	۲۰۹	۱۶۵	۱۷۶	۲۱۰	۲۴۵	۲۱۸	۲۴۲	۹۱	۲۹۱	۱۵۴	۱۶۲	۰	۲۴۵	۱۰۹	۱۶۲	۳۰۱	۳۱۷	۱۴۹	۱۶۲	۲۵

مرکز شهرستان	بجستان	بردسکن	تایباد	تربت جام	تربت حیدریه	جغتای	چناران	خلیل آباد	خواف	درگز	دولت آباد	رشتخوار	سبزوار	سرخس	طرقبه	فریمان	فیروزه	فیض آباد	قوچان	کاشمر	کلات	گناباد	مشهد	نقاب	نیشابور
فیض آباد	۸۶	۱۳۳	۲۲۶	۲۱۷	۵۶	۳۷۲	۲۶۹	۱۰۷	۱۷۲	۴۹۱	۸۳	۱۰۴	۲۵۹	۳۵۱	۲۳۳	۲۲۲	۲۴۵	۰	۳۵۹	۸۷	۳۵۹	۸۳	۲۰۷	۳۳۲	۲۲۰
قوچان	۴۴۵	۲۷۷	۳۷۷	۳۱۷	۳۰۴	۳۱۱	۸۵	۲۰۳	۴۲۴	۱۳۲	۳۳۱	۳۵۵	۱۵۰	۳۳۵	۱۷۰	۲۲۷	۱۰۹	۳۵۹	۰	۲۷۱	۲۹۸	۴۳۲	۱۴۶	۲۷۰	۱۳۴
کاشمر	۱۷۳	۴۶	۲۵۱	۲۴۱	۸۱	۲۸۵	۲۹۴	۲۰	۱۹۷	۴۰۳	۱۰۸	۱۲۸	۱۷۲	۳۷۶	۲۵۷	۲۴۷	۱۶۲	۸۷	۰	۲۷۱	۳۸۴	۱۶۰	۲۳۲	۲۴۴	۱۳۷
کلات	۴۴۵	۴۲۹	۳۸۲	۳۲۲	۳۰۴	۵۰۳	۲۱۳	۴۰۴	۴۲۳	۴۳۰	۳۳۱	۳۵۵	۳۹۰	۲۰۹	۱۷۷	۲۳۳	۳۰۱	۳۵۹	۲۸۴	۰	۲۹۸	۴۳۱	۱۵۲	۴۶۲	۲۷۶
گناباد	۵۳	۲۰۵	۲۹۸	۲۸۹	۱۲۸	۴۴۵	۳۴۱	۱۸۰	۲۴۴	۵۶۳	۱۵۵	۱۷۶	۲۳۱	۴۲۳	۳۰۵	۲۹۴	۳۱۷	۸۳	۱۶۰	۴۳۲	۴۳۱	۰	۲۸۰	۴۰۴	۲۹۲
مشهد	۲۹۳	۲۷۸	۲۳۰	۱۷۰	۱۵۲	۳۵۲	۶۲	۲۵۲	۲۷۲	۲۷۸	۱۷۹	۲۰۳	۲۳۸	۱۸۸	۲۵	۸۱	۱۴۹	۲۰۷	۲۳۲	۱۵۲	۲۸۰	۰	۳۱۱	۱۲۴	
نقاب	۴۱۸	۲۰۴	۴۷۷	۴۱۷	۳۲۵	۴۱	۲۶۴	۲۳۰	۴۴۱	۴۰۲	۳۵۲	۳۷۳	۷۵	۴۵۶	۳۳۶	۳۲۷	۱۶۲	۳۳۲	۲۴۴	۴۶۲	۴۰۴	۳۱۱	۰	۱۸۷	
نیشابور	۳۰۶	۱۸۲	۲۹۰	۲۳۰	۱۷۰	۲۲۸	۱۸۶	۱۵۷	۲۸۹	۲۶۶	۱۹۷	۲۲۱	۱۱۴	۲۷۰	۱۴۹	۱۴۱	۲۵	۲۲۰	۱۳۷	۲۷۶	۲۹۲	۱۲۴	۱۸۷	۰	

براساس نوع راه و وضعیت توپوگرافی جاده‌ها ماتریس زمانی بین مراکز شهرستان‌های استان و شهر مشهد محاسبه شده است.

با مقایسه ماتریس فواصل و ماتریس زمانی فوق، می‌توان دریافت هرکجا تناسبی بین زمان و فاصله وجود ندارد، وجود شبکه ارتباطی نامناسب باعث شده است که زمانی بیش از زمان متعارف برای جابه‌جایی صرف شود. بهبود شبکه ارتباطی و ایجاد جاده‌ها و راه‌های استاندارد در حوزه‌ی استحفاظی استان خراسان رضوی می‌تواند موجب افزایش کیفیت و کمیت سفرهای جاده‌ای و افزایش سرعت انتقال کالا و مسافر بین نقاط مختلف استان شود.

به‌عنوان مثال دو بانده شدن مسیر گناباد، تربت حیدریه، مشهد، سرخس و مشهد، فریمان، تایباد باعث کوتاه‌تر شدن زمان سفر و افزایش اطمینان و راحتی سفرهای مسافری و باری می‌شود که با توجه به ترانزیتی بودن مسیرهای فوق این امر تأثیر مثبتی بر اقتصاد استان خواهد گذاشت. در سال‌های اخیر توجه ویژه‌ای بر دو بانده شدن مسیر گناباد- تربت حیدریه - مشهد شده است.

جدول ۲۶. فاصله زمانی بین مرکز استان با مراکز شهرستان‌های استان خراسان رضوی

ردیف	مرکز شهرستان	فاصله زمانی
۱	بجستان	۳:۱۳۰
۲	بردسکن	۲:۴۸۰
۳	تایباد	۲:۴۳۰
۴	تربت جام	۲:۱۶۰
۵	تربت حیدریه	۱:۵۶۰
۶	جغتای	۴:۱۹۰
۷	چناران	۰:۲۷۰
۸	خلیل آباد	۳:۸۰
۹	خواف	۲:۴۸۰
۱۰	درگز	۲:۴۸۰
۱۱	رشتخوار	۲:۱۲۰
۱۲	سبزوار	۲:۵۲۰
۱۳	سرخس	۱:۴۸۰
۱۴	شاندیز	۰:۱۵۰
۱۵	طرقبه	۰:۵۰
۱۶	فریمان	۰:۴۲۰
۱۷	فیروزه	۱:۵۳۰
۱۸	فیض آباد	۲:۱۸۰
۱۹	قوچان	۱:۱۹۰
۲۰	کاشمر	۲:۴۵۰

فاصله زمانی	مرکز شهرستان	ردیف
۱:۴۹۰	کلات	۲۱
۳:۰۰	گناباد	۲۲
۳:۳۳۰	نقاب	۲۳
۱:۳۷۰	نیشابور	۲۴

با توجه به تحلیل وضعیت راه‌های استان، هم‌چنین تحلیل پیوندهای فاصله‌ای و زمانی میان مرکز استان و مراکز شهرستان‌های استان وضعیت جریان حمل‌ونقل بار و مسافر شهر مشهد با سایر مراکز شهرستان‌های استان، هم‌چنین با استان‌های کشور و با کشورهای منطقه مورد بررسی قرار می‌گیرد.

وجود یا عدم یک جریان و پیوند میان مرکز استان (شهر مشهد) با سایر مراکز شهرستان‌های استان نشان‌دهنده اهمیت آن شهر در ارتباط با سایر مراکز می‌باشد. به‌طور مسلم شهر مشهد با توجه به این که قطب جمعیتی، اقتصادی استان بوده و بیشترین سهم را در پیوندهای دورن و برون استانی دارد، دارای بیشترین پیوند با مراکز شهرستان‌های استان می‌باشد. لذا از سوی دیگر می‌توان به شناخت مراکز شهرستان‌هایی که بعد از شهر مشهد در داخل استان دارای قوی‌ترین پیوند با شهر مشهد می‌باشند، دست یافت. با توجه به این که هرچه تعداد ارتباط یک شهر با شهرهای دیگر بیشتر باشد، نقش آن شهر در داخل استان و اهمیت پیوند سکونت‌گاهی آن بیشتر قابل مشاهده است.

در بخش قبل پیوندهای میان شهرستان‌های استان مورد بررسی قرار گرفت. اما نکته ای که وجود دارد این است که به طور کلی جایگاه استان به لحاظ زیرساخت جاده ای چگونه است؟ جداول زیر سعی دارند به این پرسش پاسخ دهند.

جدول ۲۷. طول راه‌های استان خراسان رضوی بین در سال ۱۳۹۹ به تفکیک نوع جاده

اختلاف شاخص تراکم استان با کشور	تراکم		مقایسه طول نسبت به کشور (درصد)	طول		شرح
	کشور ۹۹	استان		کشور ۹۹	استان	
-۰.۱٪	۰.۱۷٪	۰.۰۹٪	۴.۱٪	۲۷۲۶	۱۱۱	آزاد راه
-۰.۲٪	۱.۱۷٪	۰.۹۸٪	۵.۹٪	۱۹۲۸۲	۱۱۳۶	بزرگراه
-۰.۵٪	۱.۵۳٪	۱.۰۸٪	۵٪	۲۵۱۹۳	۱۲۵۴	راه های اصلی
۱.۱٪	۲.۲۸٪	۳.۳۷٪	۱۰.۵٪	۳۷۶۰۱	۳۹۳۱	راه های فرعی (با احتساب راه های مرزی)
۰.۴٪	۵.۱۵٪	۵.۵۲٪	۷.۶٪	۸۴۸۰۲	۶۴۳۲	کل راه های بین شهری
-۰.۲٪	۶.۸۵٪	۶.۶۴٪	۶.۸٪	۱۱۲۹۶۸	۷۷۳۴	راه های روستایی آسفالته

مأخذ: سالنامه آماری استان

میانگین تراکم راه‌ها در کل استان در انتهای سال ۱۳۹۹ برابر با ۲.۵ می‌باشد. این عدد در ابتدای برنامه‌ی چهارم توسعه یعنی انتهای سال ۱۳۸۳ برابر با ۰/۱۴ بوده که طی برنامه‌ی چهارم توسعه در انتهای سال ۱۳۸۸ باید تراکم راه‌های استان به ۰/۵۳ برسد.

در جدول بالا تراکم راه‌های استان خراسان رضوی به تفکیک شهرستان‌ها نشان داده شده است. بر این اساس بیشترین حجم آزادراه، بزرگراه و راه‌های آسفالت‌ه اصلی متعلق به مشهد است. همچنین با ۲۸۴.۶۲ کیلومتر بیشترین حجم راه‌های فرعی در کلات می‌باشد. بیشترین راه‌های اصلی در خواف با ۱۶۳.۳۱ کیلومتر می‌باشد. نهایتاً بیشترین طول راه‌های شنی و دستی در سبزوار با ۶۰۶.۶۵ کیلومتر واقع شده است.

جدول ۲۸. تراکم راه‌های استان خراسان رضوی در سال ۱۳۹۹ به تفکیک شهرستان‌ها

ردیف	شهرستان	آزاد راه	آسفالت اصلی	شنی و دستی	بزرگراه	اصلی	فرعی
۱	باخرز	۰	۱۲۲.۳۵	۶۰.۴	۰	۳۰.۷۳	۶۷.۹۵
۲	بجستان	۰	۱۷۱.۲	۱۶۶.۱۸	۶۸.۳۳	۷۷.۴۹	۸۷.۱۴
۳	بردسکن	۰	۲۰۳.۸	۳۷۱.۶۶	۰	۳۴.۹۲	۱۵۳.۵۹
۴	تایباد	۰	۱۲۴.۷۵	۱۱۲.۱	۲۹.۶۲	۷۱.۷۷	۲۷۵.۵۳
۵	تربت حیدریه	۰	۳۲۰.۸	۱۶۷.۶۲	۸۴.۸۲	۶۵.۵۳	۱۲۵.۱
۶	تربت جام	۰	۳۵۹.۲	۲۷۱.۱۴	۵۵.۳۹	۶۴.۱۴	۱۷۲.۷۶
۷	جغتای	۰	۱۳۷.۳۵	۱۱۳.۴۸	۰	۰	۷۸.۰۶
۸	جوین	۰	۱۶۹.۹	۳۰.۷۷	۰	۴۴.۶۹	۵۱.۶۹
۹	چناران	۰	۳۹۳.۳۵	۲۸۶.۳۹	۵۴.۲۲	۲۳.۶۳	۳۹.۷۶
۱۰	خلیل‌آباد	۰	۹۸.۵	۲۱.۳۳	۴.۹۴	۴۱.۵۸	۷.۰۶
۱۱	خواف	۰	۳۱۳.۴	۱۸۳.۶۳	۵	۱۶۳.۳۱	۲۱۸.۴۳
۱۲	خوشاب	۰	۱۶۸.۹	۱۲۷.۲	۰	۳.۷۶	۸۷.۰۳
۱۳	داورزن	۰	۱۳۴.۱۵	۸۶.۳۵	۶۶.۳	۱۸.۲۷	۰
۱۴	درگز	۰	۲۶۱.۷	۳۰۰.۹۶	۰	۴۶.۶	۲۳۴.۰۷
۱۵	رشتخوار	۰	۲۳۷.۵	۹۸.۹۲	۰	۵۸.۳۷	۰
۱۶	زاوه	۰	۲۱۰.۶	۷۲.۱۸	۰	۲۴.۰۸	۷۶.۳۶
۱۷	سرخس	۰	۳۵۱.۶۵	۱۷۵.۸۴	۲۶.۶۷	۴۰.۰۵	۱۹۵.۸۱
۱۸	سبزوار	۰	۲۴۶.۹۵	۶۰۶.۶۵	۷۷.۹۹	۵۱.۵۷	۸۸.۴۸
۱۹	فریمان	۰	۱۸۰.۹	۵۱۰.۶۴	۶۲.۳۲	۶.۲۳	۱۸۹.۳۲

ردیف	شهرستان	آزاد راه	آسفالت اصلی	شنی و دستی	بزرگراه	اصلی	فرعی
۲۰	فیروزه	۰	۱۸۰	۸۵.۲۳	۱۷.۳۶	۱.۵	۵۸.۴۲
۲۱	قوچان	۰	۳۵۴.۳۶	۲۵۳.۵۷	۶۶.۰۲	۷۳.۰۳	۲۵۲.۵۲
۲۲	کاشمر	۰	۷۰.۵	۷۶.۶۲	۲۳.۲۹	۲۲.۷۶	۳۱.۴۵
۲۳	کلات	۰	۱۳۸	۲۲.۲۸	۰	۰	۲۸۴.۶۲
۲۴	گناباد	۰	۳۳۴.۳	۲۵۸.۸۲	۵۶.۹۱	۴۶.۰۳	۱۹۴.۷۱
۲۵	مهولات	۰	۱۳۴.۷	۱۳۹.۷۸	۹۲.۵۳	۴۸.۰۴	۸۲.۹۹
۲۶	مشهد	۱۱۰.۶۲	۸۰۹.۴	۵۵۱.۸۷	۲۱۴.۵۶	۱۵۶.۲۷	۲۳۹.۳۳
۲۷	نیشابور	۰	۶۷۵.۵۵	۵۷۷.۰۷	۷۶.۰۹	۲۷.۲	۱۶۳.۱۶
	استان	۱۱۰.۶۲	۷۷۳۴	۶۴۱۸	۱۱۳۶	۱۲۵۴	۳۹۳۱

جدول ۲۹. طبقه‌بندی راه‌های استان به لحاظ توپوگرافی

نوع راه	طول (کیلومتر)	درصد	سهم کل در توپوگرافی
کوه	آزادراه	۰/۸	۵۸/۲
	بزرگراه	۰/۵	۲/۳
	آسفالت اصلی	۱۸/۵	۲۳/۶
	آسفالت فرعی	۳۶/۸	۲۱/۴
	راه آسفالته فرعی	۰/۰	۱/۰
	راه آهن	۶/۱	۱۷/۰
	راه فرعی	۳۷/۳	۱۹/۴
دشت	آزادراه	۰/۱	۴۱/۸
	بزرگراه	۵/۴	۹۷/۷
	آسفالت اصلی	۱۴/۹	۷۶/۴
	آسفالت فرعی	۳۳/۶	۷۸/۶
	راه آسفالته فرعی	۰/۱	۹۹/۰
	راه آهن	۷/۴	۸۳/۰
	راه فرعی	۳۸/۴	۸۰/۶

با توجه به جدول طبقه‌بندی راه‌های استان به لحاظ توپوگرافی حدود ۵۸/۲ درصد آزادراه‌های استان در کوه، ۷۶/۴ درصد آسفالت اصلی در دشت، ۷۸/۶ درصد آسفالت فرعی در دشت و ۹۷/۷ درصد بزرگراه‌های استان در دشت واقع شده‌اند.

در جدول زیر نیز طول انواع راه‌ها در طبقات ارتفاعی در سطح استان خراسان رضوی نشان داده شده است که عمده تراکم راه‌های استان در طبقه ارتفاعی ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ متر واقع شده است.

جدول ۳۰. طول انواع راه‌ها در طبقات ارتفاعی

طبقه	آزادراه	آسفالت اصلی	آسفالت فرعی	بزرگراه	راه آسفالته فرعی	راه آهن	راه فرعی
کم‌تر از ۵۰۰ متر	۰	۵۸۳۶۱/۱	۱۹۶۴۶۰	۰	۰	۴۲۸۹۶/۳	۱۳۲۱۲۵
۵۰۰ تا ۱۰۰۰	۷۷۱/۶	۷۵۶۱۸۵	۱۵۸۳۱۳۱	۱۹۹۹۰۶	۹۹۹۶/۸	۲۵۵۱۰۶	۱۶۱۶۵۲۱
۱۰۰۰ تا ۱۲۵۰	۲۵۸۳۹/۹	۵۲۳۴۴۷	۱۱۷۹۵۷۲	۲۴۷۷۷۷	۰	۴۱۹۰۰۵	۱۸۶۵۳۳۱
۱۲۵۰ تا ۱۵۰۰	۶۴۶۶/۰۸	۳۶۱۱۰۲	۸۶۱۷۹۰	۹۹۱۸۷/۳	۰	۱۲۹۸۶۲	۸۷۹۱۵۱
۱۵۰۰ تا ۱۷۵۰	۰	۱۹۱۱۰۶	۳۱۷۶۲۸	۷۶۷۳/۰۳	۰	۴۹۸۴۱/۱	۲۶۰۴۵۷
۱۷۵۰ تا ۲۰۰۰	۰	۵۴۴۰۶/۸	۱۰۴۶۶۷	۰	۰	۶۵۲۸/۳۶	۸۲۷۸۷/۴
بیش از ۲۰۰۰ متر	۰	۱۳۹۴۶/۷	۱۷۳۷۱/۳	۰	۰	۰	۲۰۱۳۱/۹

هم‌چنین در جدول زیر درصد طول انواع راه‌های استان در طبقات مختلف ارتفاعی در سطح استان نشان داده شده که ۷۸/۱ درصد آزادراه‌ها، ۴۴/۷ درصد بزرگراه‌ها و ۲۶/۷ درصد راه‌های آسفالت اصلی استان در طبقه ارتفاعی ۱۰۰۰ تا ۱۲۵۰ متر واقع شده‌اند.

جدول ۳۱. درصد طول انواع راه‌ها در طبقات ارتفاعی

طبقه	آزادراه	آسفالت اصلی	آسفالت فرعی	بزرگراه	راه آسفالته فرعی	راه آهن	راه فرعی
کم‌تر از ۵۰۰ متر	۰٫۰	۳٫۰	۴٫۶	۰٫۰	۰٫۰	۴٫۷	۲٫۷
۵۰۰ تا ۱۰۰۰	۲٫۳	۳۸٫۶	۳۷٫۲	۳۶٫۰	۱۰۰٫۰	۲۸٫۲	۳۳٫۳
۱۰۰۰ تا ۱۲۵۰	۷۸٫۱	۲۶٫۷	۲۷٫۷	۴۴٫۷	۰٫۰	۴۶٫۴	۳۸٫۴
۱۲۵۰ تا ۱۵۰۰	۱۹٫۵	۱۸٫۴	۲۰٫۲	۱۷٫۹	۰٫۰	۱۴٫۴	۱۸٫۱
۱۵۰۰ تا ۱۷۵۰	۰٫۰	۹٫۸	۷٫۵	۱٫۴	۰٫۰	۵٫۵	۵٫۴
۱۷۵۰ تا ۲۰۰۰	۰٫۰	۲٫۸	۲٫۵	۰٫۰	۰٫۰	۰٫۷	۱٫۷
بیش از ۲۰۰۰ متر	۰٫۰	۰٫۷	۰٫۴	۰٫۰	۰٫۰	۰٫۰	۰٫۴

۸-۲-۴- تحلیل حمل و نقل کالا و مسافر در داخل استان

جابه‌جایی بار و مسافر از اصلی‌ترین شاخص‌های عملکرد حمل و نقل جاده‌ای محسوب می‌شوند. حمل و نقل جاده‌ای به دلیل خصوصیات ویژه از جمله انعطاف‌پذیری در انتخاب مسیر، مقدار بار، زمان سفر و کنترل دائمی بررسی کالا در طی مسیر و سهولت دسترسی به مراکز تولید و مصرف و ... به‌عنوان متداول‌ترین شیوه حمل و نقل در کشورهای مختلف جهان، به‌ویژه کشور جمهوری اسلامی ایران مطرح است. علاوه بر این موقعیت ویژه جغرافیایی مانند نبود راه‌های آبی و کوهستانی بودن قسمت عمده کشور و ... دلایلی مانند بالا بودن هزینه حمل و نقل هوایی، عدم پوشش شبکه راه‌آهن در سطح کشور موجب شده تا درصد بسیار بالایی از حمل و نقل کالا و مسافر توسط این زیربخش انجام شود. در بخش‌های قبل با نگاهی تازه بر پیوندهای مسافری و کالایی استان نگریسته شد. حال در این بخش به بررسی آمار و ارقام ثبت شده در این دو بخش در سطح استان می‌پردازیم.

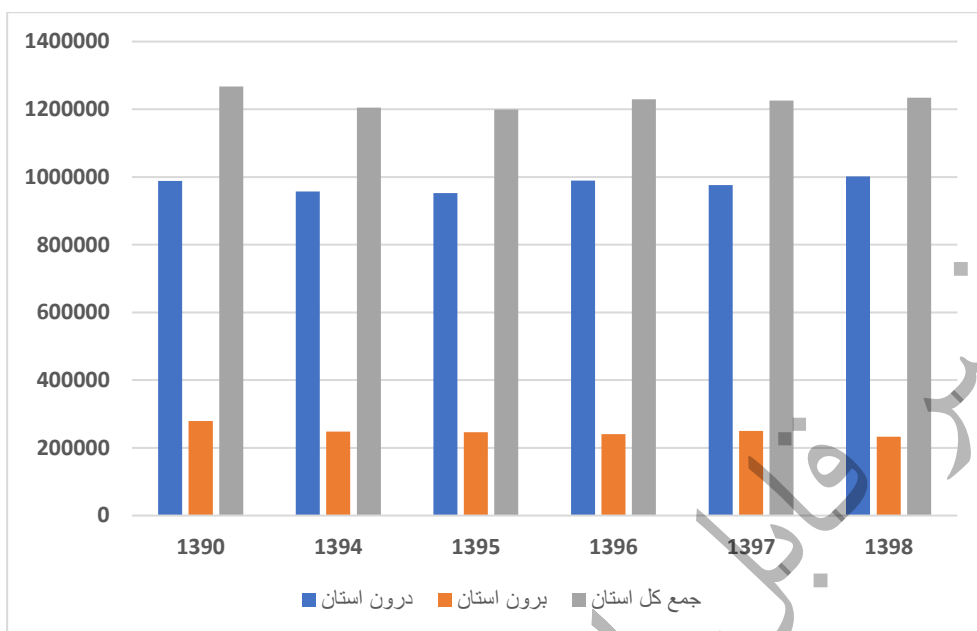
۸-۲-۴-۱- حمل و نقل مسافر داخلی

در جابه‌جایی حمل و نقل داخلی مسافر در طول سال‌های اخیر دارای رشد قابل قبولی بوده است به‌طوری‌که در سال ۱۳۹۸ تعداد سفرهایی که در استان خراسان رضوی انجام شده است. برابر با ۱,۲۳۴,۰۰۷ سفر بوده که از این تعداد ۸۱.۱۳٪ درصد سفرهای درون استانی و ۱۸.۸۷٪ درصد سفرهای برون استانی بوده است. در مجموع ۱۹,۳۶۸,۱۱۵ مسافر در این سفرها جا به جا شده اند که نسبت به سال قبل ۳۵.۴٪ رشد داشته است. بنابراین طی سال‌های اخیر تعداد کل سفرهای انجام‌شده‌ی استان رشد داشته است در حالی که نسبت سفرهای درون استانی و برون استانی تغییری نداشته است. این مسأله می‌تواند بیانگر رشد یکنواخت شبکه حمل و نقل درون و برون استانی باشد. هر چند که به دلیل قابلیت‌های بالای جذب مسافر در استان و هم‌چنین نیاز جمعیت زیاد استان به دسترسی آسان به سفرهای برون استانی و جاذبه‌های گردشگری کشور، توسعه شبکه حمل و نقل برون استانی، حایز اهمیت است.

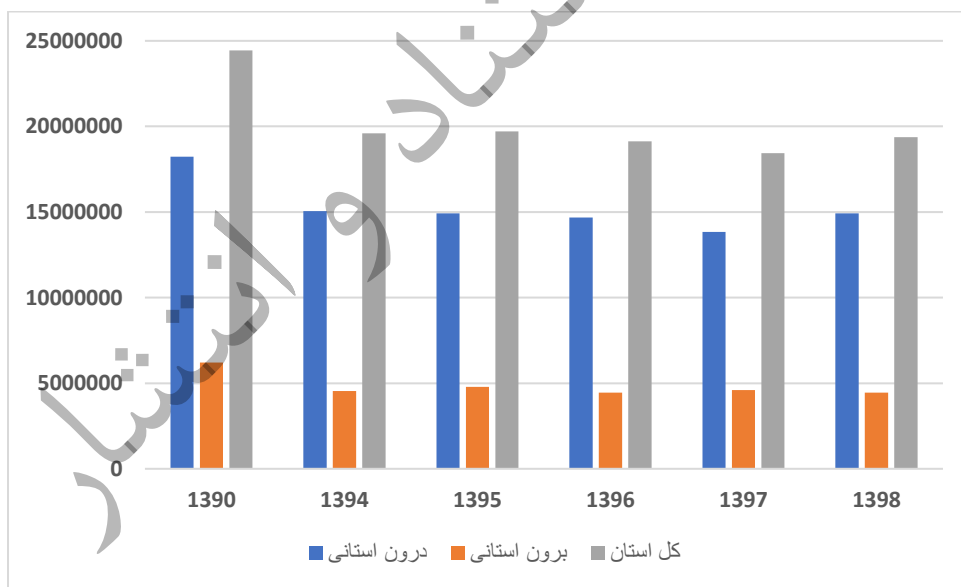
جدول ۳۲. تعداد سفرهای انجام شده در استان خراسان رضوی بین سال‌های ۱۳۹۶-۱۳۹۸

نوع سفر	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸
درون استان	۹۸۸۹۶۱	۹۷۵۶۴۵	۱۰۰۱۲۴۷
برون استان	۲۴۰۴۷۴	۲۴۹۹۳۳	۲۳۲۷۶۰
جمع کل استان	۱۲۲۹۴۳۵	۱۲۲۵۵۷۸	۱۲۳۴۰۰۷

ماخذ: منبع سالنامه آماری استان



شکل ۱۶. مقایسه تعداد سفر انجام شده بین سال‌های ۱۳۹۰-۱۳۹۸ به تفکیک نوع سفر



شکل ۱۷. سری زمانی تعداد مسافران بین سال‌های ۱۳۹۰-۱۳۹۸ به تفکیک نوع سفر

اما براساس آنچه در جدول زیر نمایش داده شده است، در بین شهرستان‌های استان خراسان رضوی بیشترین تعداد سفرهای درون استانی به ترتیب مربوط به شهرستان مشهد، چناران و نیشابور می‌باشد. این سه شهرستان بیش از ۶۰ درصد جابه‌جایی‌ها را به خود اختصاص داده‌اند، همچنین از منظر سفرهای برون استانی بیشترین آمار به شهرستان‌های مشهد، سبزوار و نیشابور تعلق دارد. در بین این شهرستان‌ها، وضعیت شهرستان مشهد با سایر نقاط تفاوت چشمگیری دارد. با توجه به رشد سفر توجه به زیرساخت‌هایی مانند ظرفیت پایانه‌ها، بهبود امکانات رفاهی - خدماتی و... این شهرستان‌ها به‌ویژه مشهد در استان اهمیت ویژه‌ای دارد.

جدول ۳۳. تعداد سفرهای انجام شده در استان در سال ۱۳۹۸ به تفکیک شهرستان‌ها و نوع سفر

ردیف	شهرستان	درون استانی	درصد از استان	برون استانی	درصد از استان
۱	باخرز	۸۷۴	۰.۰۸۹۲۷۹۱۴۷	۲۶۰	۰.۱۱۱۷۱۲۶
۲	بجستان	۲۷۵۲	۰.۲۸۱۱۱۶۹۵	۶۳۰	۰.۲۷۰۶۸۸۳
۳	پردسکن	۱۰۹۸۴	۱.۱۲۲۰۱۶۱۹۷	۶۰۰	۰.۲۵۷۷۹۸۴
۴	تایباد	۱۶۵۹۵	۱.۶۹۵۱۸۰۱۵۲	۳۸۶۰	۱.۶۵۸۵۰۳۱
۵	ترت حیدریه	۴۷۷۲۴	۴.۸۷۵۰۰۹۱۹۴	۱۵۳۰	۰.۶۵۷۳۸۵۹
۶	ترت جام	۴۷۷۲۴	۴.۸۷۵۰۰۹۱۹۴	۱۷۷۰	۰.۷۶۰۵۰۵۳
۷	جغتای	۶۹۶۸	۰.۷۱۱۷۸۱۵۷۹	۳۶۰	۰.۱۵۴۶۷۹
۸	جوین	۵۲۹۲	۰.۵۴۰۵۷۸۰۸۸	۱۰۰	۰.۰۴۲۹۶۶۴
۹	چناران	۹۶۹۷۸	۹.۹۰۶۳۰۷۹۷	۲۰۷۰	۰.۸۸۹۴۰۴۵
۱۰	خلیل‌آباد	۱۴۳۵	۰.۱۴۶۵۸۵۳۲۸	۶۰	۰.۰۲۵۷۷۹۸
۱۱	خواف	۵۷۵۷۰	۵.۸۸۰۷۷۸۶۲۹	۱۲۷۰	۰.۵۴۵۶۷۳۳
۱۲	خوشاب	۸۴۴۳	۰.۸۶۲۴۵۲۹۰۹	۲۲۰	۰.۰۹۴۵۲۶۱
۱۳	داورزن	۱۹۵۴	۰.۱۹۹۶۰۱۲۰۶	۲۰	۰.۰۰۸۵۹۳۳
۱۴	درگز	۷۹۶۵	۰.۸۱۳۶۲۵۱۸۳	۵۷۰	۰.۲۴۴۹۰۸۵
۱۵	رشتخوار	۶۵۸	۰.۰۶۷۲۱۴۷۳۶	۲۰	۰.۰۰۸۵۹۳۳
۱۶	زاوه	۱۶۰	۰.۰۱۶۳۴۴۰۰۹	۰	۰
۱۷	سرخس	۳۳۴۴۵	۳.۴۱۶۴۰۸۵۶۸	۸۷۰	۰.۳۷۳۸۰۷۷
۱۸	سبزوار	۵۷۸۶۹	۵.۹۱۱۳۲۱۴۹۵	۱۸۳۵۰	۷.۸۸۴۳۳۴۵
۱۹	فریمان	۵۱۲۷۹	۵.۲۳۸۱۵۲۶۳۷	۵۰	۰.۰۲۱۴۸۳۲
۲۰	فیروزه	۱۱۰۷	۰.۱۱۳۰۸۰۱۱	۰	۰

ردیف	شهرستان	درون استانی	درصد از استان	برون استانی	درصد از استان
۲۱	قوچان	۲۲۵۱۵	۲.۲۹۹۹۰۸۴۷۴	۵۱۴۰	۲.۲۰۸۴۷۳
۲۲	کاشمر	۲۸۵۱۶	۲.۹۱۲۹۱۰۹۵	۴۱۰۰	۱.۷۶۱۶۲۲۴
۲۳	کلات	۷۰۸۴	۰.۷۲۳۶۳۰۹۸۵	۰	۰
۲۴	گناباد	۷۱۷۰	۰.۷۳۲۴۱۵۸۹	۱۶۸۰	۰.۷۲۱۸۳۵۵
۲۵	مهولات	۳۱	۰.۰۰۳۱۶۶۶۵۲	۰	۰
۲۶	مشهد	۳۸۸۷۷۳	۳۹.۷۱۳۱۸۳۰۸	۱۸۳۴۶۰	۷۸.۸۲۶۱۵۸
۲۷	نیشابور	۶۷۰۸۷	۶.۸۵۲۹۴۰۶۹۶	۵۷۵۰	۲.۴۷۰۵۶۸
	استان	۹۷۸۹۵۲	۱۰۰	۲۳۲۷۴۰	۱۰۰

مأخذ: سالنامه آماری پاپانه حمل و نقل استان

۸-۳- پیوند مالی

۸-۳-۱- تحلیل پیوندهای شبکه‌های اعتباری و مالی

یکی از مهم‌ترین شبکه‌های خدماتی، شبکه‌های اعتباری و مالی هستند که نمود اصلی آن بانک‌ها می‌باشند. در این بخش از گزارش به بررسی و تحلیل پیوندهای شبکه‌های اعتباری و مالی پرداخته شده است. در ابتدا وضعیت فعلی شبکه‌های اعتباری و مالی در شهرستان‌های مختلف استان از نظر تعداد واحدهای بانکی و نسبت این واحدها به جمعیت، مبالغ سپرده‌ها به تفکیک بانک‌های مختلف و رشد این مبالغ مورد بررسی قرار گرفته است.

۸-۳-۲- بانک‌ها

در جدول ۳۴ تعداد و درصد واحدهای بانکی در شهرستان‌های استان خراسان رضوی نشان داده شده است. در سال ۱۳۹۰ تعداد کل واحدهای بانکی در استان خراسان رضوی ۱۲۹۹ واحد بوده، که این تعداد در سال ۱۳۹۸ به ۸۳۱ واحد رسیده است، که بدین معناست که در این سال‌ها تعداد واحدهای بانکی ۳۶.۰۲ درصد کاهش داشته است. هم‌چنین حدود ۵۷.۴ درصد بانک‌های استان (۴۷۷ واحد) در شهر مشهد متمرکز بوده است، و بعد از آن سبزوار با ۶.۸۶ درصد و نیشابور با ۵.۵۴ درصد در مرتبه‌های بعدی قرار دارند. هم‌چنین تعداد بیشترین واحد بانکی به ازای هر ۱۰۰۰ نفر که در واقع نشان‌دهنده‌ی دسترسی مردم به واحدهای بانکی است، مربوط به خوشاب می‌باشد که حدود ۱.۶۹ بوده است، سپس به ترتیب در شهرستان‌های گناباد، سبزوار و بجستان مردم دسترسی بهتری به واحدهای بانکی دارند. این شاخص برای شهر مشهد معادل ۰.۴۷ و برای کل استان ۰.۴۳ می‌باشد. در مورد شهرستان خوشاب تعداد کم جمعیت این شهرستان نسبت به سایر شهرستان‌هاست که منجر به بالا رفتن شاخص دسترسی به سیستم بانکی در این شهرستان شده است اما در سه شهرستان دیگر ذکر شده نتایج بیانگر گسترش

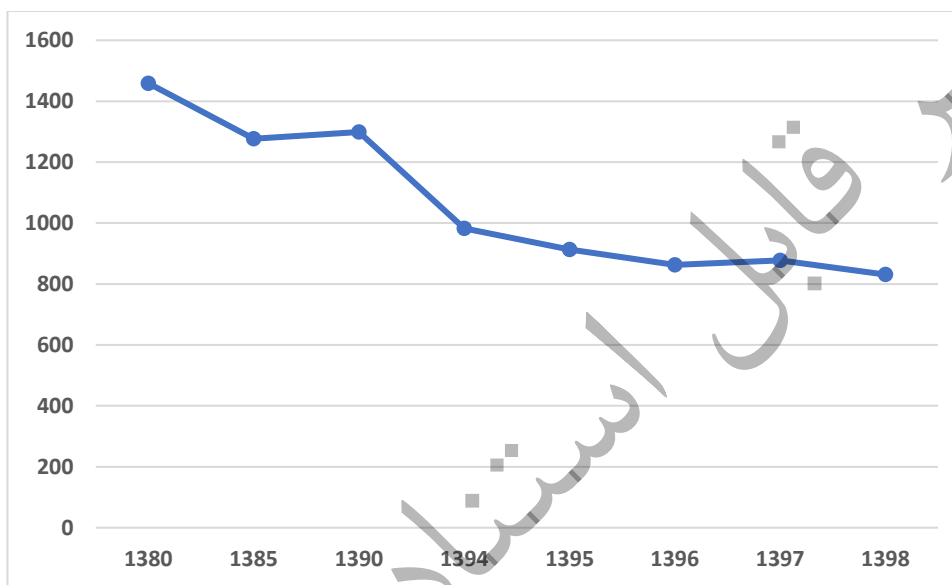
سيستم هاي مالي در سطح شهرستان مي باشد. از جمله دلایل اصلي تمرکز واحدهای بانکی در مشهد، جمعیت بالای آن، وجود سازمانها و نهادهای اصلي استان در این شهرستان، ویژگی کلان شهر بودن آن و تأمین و توزیع کننده بودن کالاها در استان می باشد که سبب تمرکز واحدهای بانکی در این شهرستان شده است. سری زمانی تحولات تعداد شعب بانک های استان در شکل ۱۸ آمده است. بر این اساس شاهد کاهشی تقریباً پیوسته در تعداد شعب بانکی هستیم که ناشی از سیاست های افزایش کارایی از طریق ادغام شعب کم بازده و همچنین بحران های مالی بخش بانکی و موسسات مالی می باشد.

جدول ۳۴. درصد، نسبت تعداد واحدهای بانکی به جمعیت (۱۳۹۸)

ردیف	نام شهرستان	تعداد واحدهای بانکی	درصد از کل	تعداد واحدهای بانکی به ازای ۱۰۰۰ نفر
۱	باخرز	۲	۰.۲۴	۰.۱۳
۲	بجستان	۶	۰.۷۲	۰.۶۰
۳	بردسکن	۹	۱.۰۸	۰.۳۸
۴	پینالود	۶	۰.۷۲	۰.۲۷
۵	تایباد	۱۴	۱.۶۸	۰.۴۶
۶	ترت جام	۲۰	۲.۴۱	۰.۲۸
۷	ترت حیدریه	۳۸	۴.۵۷	۰.۵۵
۸	جغتای	۷	۰.۸۴	۰.۴۷
۹	جوین	۵	۰.۶۰	۰.۳۰
۱۰	چناران	۱۲	۱.۴۴	۰.۲۷
۱۱	خلیل آباد	۸	۰.۹۶	۰.۴۸
۱۲	خواف	۱۷	۲.۰۵	۰.۴۷
۱۳	خوشاب	۲	۰.۲۴	۱.۶۹
۱۴	داورزن	۱	۰.۱۲	۰.۱۳
۱۵	درگز	۱۰	۱.۲۰	۰.۴۴
۱۶	رشتخوار	۴	۰.۴۸	۰.۲۳
۱۷	زاوه	۴	۰.۴۸	۰.۲۰
۱۸	سبزوار	۵۷	۶.۸۶	۰.۶۰
۱۹	سرخس	۱۱	۱.۳۲	۰.۴۱
۲۰	فریمان	۱۲	۱.۴۴	۰.۴۲
۲۱	فیروزه	۱	۰.۱۲	۰.۰۸
۲۲	قوچان	۱۶	۱.۹۳	۰.۳۰
۲۳	کاشمر	۱۵	۱.۸۱	۰.۲۸
۲۴	کلات	۲	۰.۲۴	۰.۱۹
۲۵	گناباد	۲۰	۲.۴۱	۰.۷۲

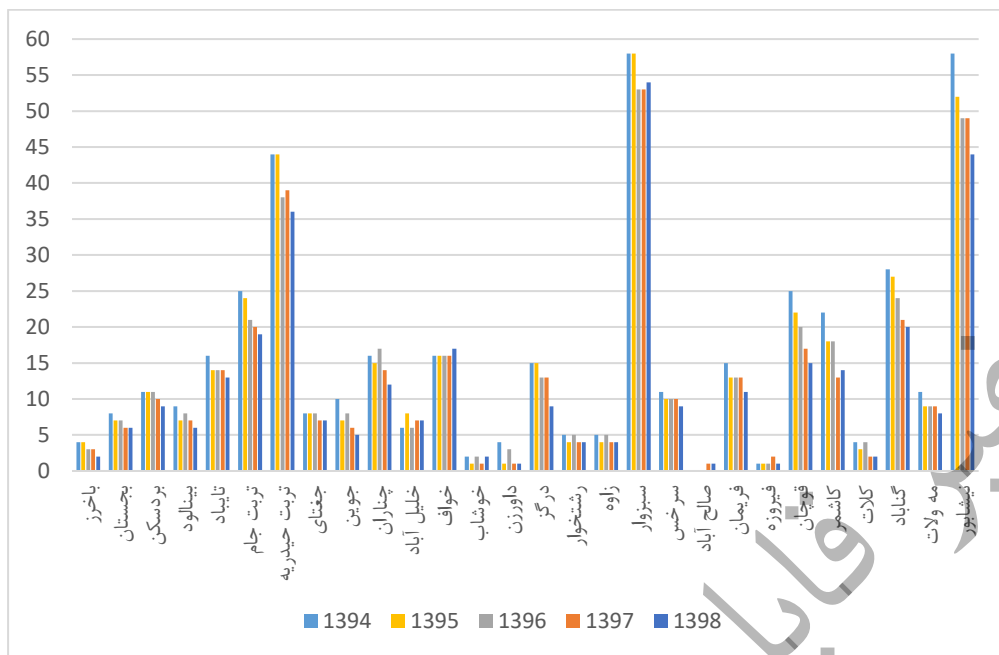
ردیف	نام شهرستان	تعداد واحدهای بانکی	درصد از کل	تعداد واحدهای بانکی به ازای ۱۰۰۰ نفر
۲۶	مشهد	۴۷۷	۵۷.۴۰	۰.۴۷
۲۷	مهولات	۹	۱.۰۸	۰.۵۷
۲۸	نیشابور	۴۶	۵.۵۴	۰.۳۲
	کل استان	۸۳۱	۱۰۰	۰.۴۳

منبع: سالنامه آماری استان

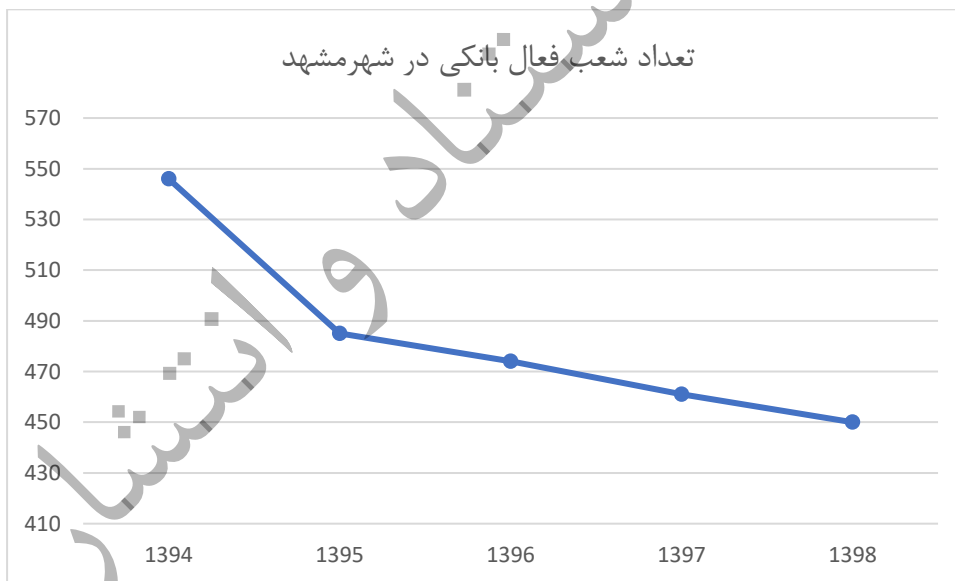


شکل ۱۸. سری زمانی تعداد شعب بانکی استان (منبع: سالنامه آماری استان)

اما با نگاهی دقیقتر به آمارهای مذکور در سطح شهرستان همانطور که شکل ۱۹ که بیانگر سری زمانی پنج ساله تعداد شعب بانکی شهرستان های استان خراسان رضوی در بازه زمانی ۱۳۹۴ تا ۱۳۹۸ که دوره زمانی ای بسیار نزدیک به شروع همه گیری ویروس کرونا در کشور نشان داده شده می توان دریافت که سیاست کاهش شعب بانکی کم بازده و تمرکزگرایی در کنار بحران های مالی گریبانگیر موسسات مالی خرد در یک دهه گذشته، سبب ایجاد رشدی منفی در در این حوزه در اکثر شهرستان های خراسان رضوی گردیده است. همچنین بر اساس شکل ۲۰ در شهر مشهد نیز پس از یک کاهش چشمگیر تقریباً ۴۰ واحدی در تعداد شعب بانکی در سال ۱۳۹۵ نسبت به سال ۱۳۹۴، شاهد روند کاهشی حدوداً ثابتی در سال های بعدی بوده ایم.



شکل ۱۹. سری زمانی تعداد شعب استان به غیر از مشهد (منبع: سالنامه آماری استان)



شکل ۲۰. سری زمانی تعداد شعب بانکی مشهد (منبع: سالنامه آماری استان)

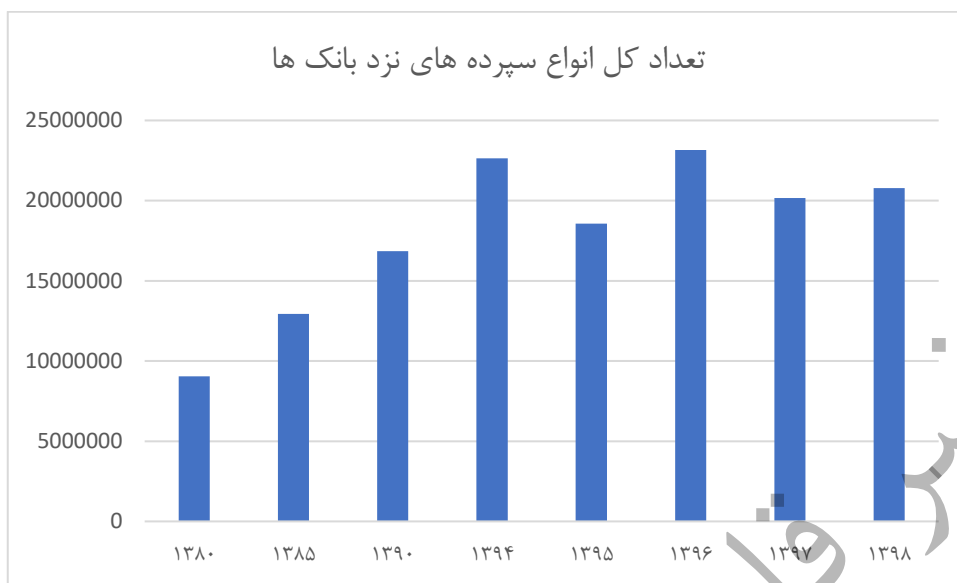
جدول ۳۵ تصویری کامل از مانده انواع سپرده نزد بانک ها بر حسب شهرستان های استان خراسان رضوی را در پایان سال ۱۳۹۸ نشان می دهد. این سپرده ها بخشی از توان اعطای تسهیلات توسط بانک ها را شکل می دهند.

بر این اساس شهر مشهد با تخصیص بیش از ۷۴ درصد مجموع مانده سپرده های نزد بانک ها به مبلغ ۵۸۷،۰۹۶،۲۷۴ میلیون ریال جایگاه نخست را دارد و بعد از آن نیشابور، سبزوار و تربت حیدریه با مانده به ترتیب ۴،۵۲، ۴،۱۰ و ۲،۸۰ درصد مجموع کل مانده سپرده های نزد بانکی در استان قرار گرفته اند. همچنین در کل استان میزان کل مانده این سپرده در سال ۱۳۹۸ برابر با ۱۵۳،۸۲۷،۷۸۴ میلیون ریال گزارش شده است.

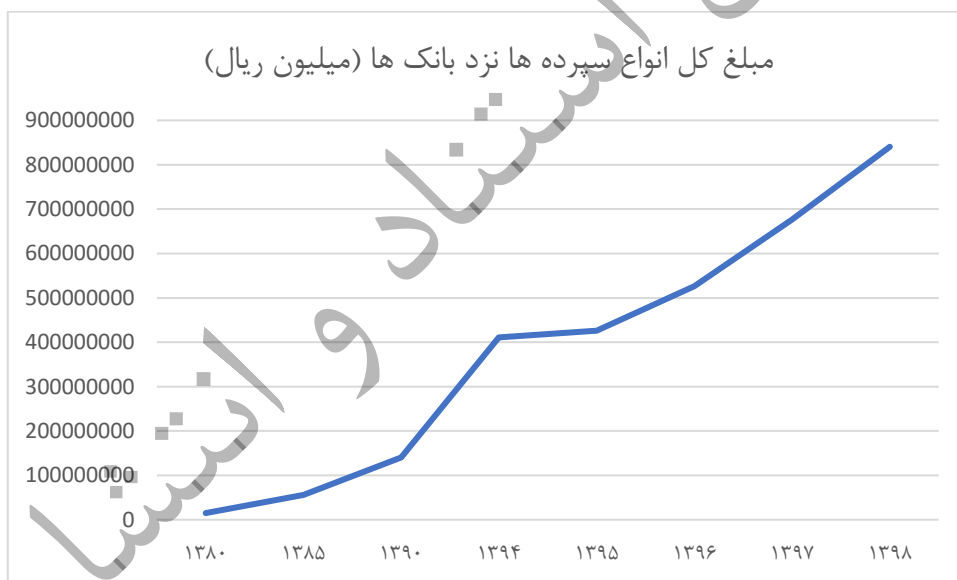
با توجه به این که پراکندگی واحدهای بانکی به ازای هر ۱۰۰۰ نفر در مشهد، سبزوار، تربت حیدریه، بجستان و مهولات تقریباً در یک سطح قرار دارد، اما حجم مبالغی که در مشهد سپرده گذاری شده بسیار بیشتر از شهرستان های دیگر است، می توان گفت که گرچه دسترسی مردم در هر سه شهرستان در یک سطح است، اما مبالغ سپرده گذاری در مشهد بیشتر از شهرستان های مذکور است که علت آن توضیح داده شد و این امر نشان می دهد که حجم نقدینگی در مشهد بسیار بالاتر از سایر شهرستان ها بوده و سبب تغییر سطح عمومی قیمت ها در این شهرستان و افزایش آن نیز می شود.

۸-۳-۳- سپرده های بانکی

در کنار تعداد واحد های مالی که سطوح توسعه شبکه های مالی را نشان می دهد، حجم سپرده های نزد این موسسات می تواند عمق این شبکه ها را نمایان کند. حجم سپرده های نزد موسسات مالی مخصوصاً بانک ها آینه تمام نمایی از ماهیت و وضع موجود اقتصاد است. نوسانات قابل توجه این سپرده ها علاوه بر نشان دادن سرعت خلق پول بیانگر جریان بین بخشی سرمایه نیز می تواند باشد. همچنین نوع انتخاب این سپرده ها توسط افراد می تواند بیانگر جهت گیری کلی جریان های اصلی مالی در اقتصاد کشور باشد. لذا توجه به حجم و نوع سپرده های بانکی می تواند به منظور اخذ سیاست های پولی و مالی بهتر به کمک اقتصاددانان و سیاستمداران بیاید. اشکال ۲۱ و ۲۲ به ترتیب تعداد کل و مبلغ انواع سپرده ها نزد بانک های استان را در بازه زمانی بین ۱۳۸۰ تا ۱۳۹۸ را نشان می دهند. بر این اساس هر چند تعداد و مبلغ سپرده ها به طور کلی در این بازه زمانی افزایش داشته است، اما نکته قابل تامل آن است که هر چند که تعداد سپرده های بانکی در بازه زمانی بین ۱۳۹۵ تا ۱۳۹۸ تغییر چشمگیری نداشته است، اما حجم ریال این سپرده ها به میزان زیادی رشد داشته است که بیانگر تعمیق بخش مالی در استان بوده است.



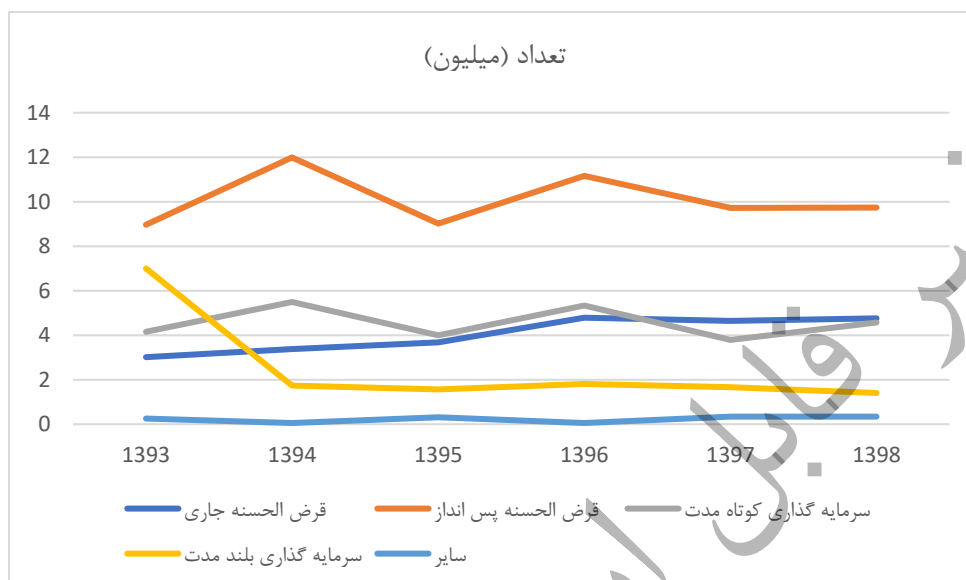
شکل ۲۱. سری زمانی تعداد کل سپرده های نزد بانک ها (منبع: سالنامه آماری استان)



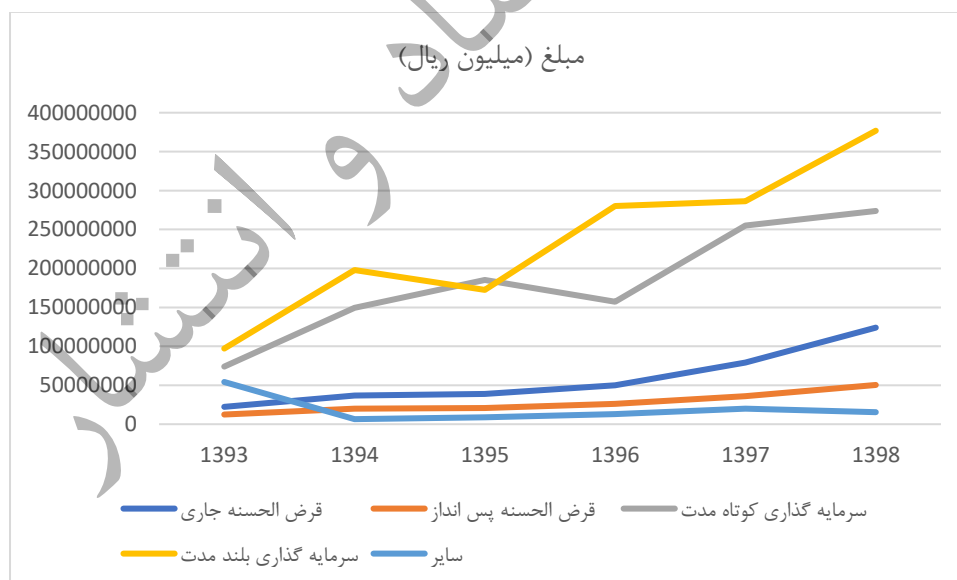
شکل ۲۲. سری زمانی مبلغ کل سپرده ها نزد بانک ها (منبع: سالنامه آماری استان)

پراکنش ریالی و عددی این سپرده ها را بر حسب نوع سپرده بانکی می توان در اشکال ۲۳ و ۲۴ خلاصه کرد. بر این اساس بیشترین تعداد سپرده های استان متوجه سپرده های قرض الحسنه پس انداز است، اما بیشترین نرخ رشد در چند سال اخیر به لحاظ مبلغ ریالی به سپرده های سرمایه گذاری بلند مدت و کوتاه مدت اختصاص یافته

است. حال آنکه شاهد کاهشی چشمگیر در تعداد این سپرده ها به خصوص در حوزه سپرده های بلند مدت بوده ایم، که این امر تا حدی به برنامه های تشویقی و رویکردهای حاکم در نظام بانکی بازمیگردد.



شکل ۲۳. سری زمانی تعداد انواع سپرده ها نزد بانک ها (منبع: سالنامه آماری استان)



شکل ۲۴. سری زمانی مبلغ کل انواع سپرده ها نزد بانک ها (منبع: سالنامه آماری استان)

جدول زیر میزان مانده سپرده های شهرستان ها نزد بانک های مختلف را نشان می دهد. بر اساس اطلاعات کسب شده مانده این حساب ها در تمامی بانک ها در شهر مشهد نسبت به سایر شهرستان ها بیشتر است، سپس سبزوار بیشترین مانده را نزد بانک های تجارت، توسعه تعاون، توسعه صادرات، رفاه کارگران، صادرات، صنعت و معدن و ملی دارد اما بیشترین مانده سپرده ها در بانک کشاورزی و ملت بعد از مشهد متعلق به نیشابور و در بانک مسکن متعلق به قوچان می باشد. اما به طور کلی پس از مشهد به لحاظ مجموع سپرده های بانکی و به صورت تجمیع بین بانکی نیشابور، سبزوار و تربت حیدریه به ترتیب رتبه های دوم تا چهارم را دارا هستند.

جدول ۳۵. مانده انواع سپرده نزد بانک ها در پایان سال ۱۳۹۸ بر حسب شهرستان (میلیون ریال)

ردیف	نام شهرستان	مجموع مبالغ مانده سپرده ها (میلیون ریال)	درصد از کل	رتبه در استان
۱	باخرز	۱۲۶۵۶۳۷	۰.۱۶	۲۴
۲	بجستان	۲۳۴۷۲۳۶	۰.۳۰	۲۰
۳	بردسکن	۴۶۸۶۱۵۶	۰.۶۰	۱۳
۴	بینالود	۲۵۴۹۹۳۰	۰.۳۲	۱۹
۵	تایباد	۵۸۴۵۶۵۲	۰.۷۴	۱۱
۶	تربت جام	۱۱۰۴۸۵۱۳	۱.۴۱	۵
۷	تربت حیدریه	۲۱۹۴۹۷۳۸	۲.۸۰	۴
۸	جغتای	۲۱۰۶۹۹۹	۰.۲۷	۲۱
۹	جوین	۲۸۹۲۶۸۷	۰.۳۷	۱۸
۱۰	چناران	۸۳۶۶۹۶۳	۱.۰۷	۹
۱۱	خلیل آباد	۳۸۵۲۷۹۸	۰.۴۹	۱۷
۱۲	خواف	۷۶۸۱۱۰۲	۰.۹۸	۱۰
۱۳	خوشاب	۷۱۹۵۴۹	۰.۰۹	۲۶
۱۴	داورزن	۲۹۵۰۰۹	۰.۰۴	۲۸
۱۵	درگز	۴۰۴۸۴۰۶	۰.۵۲	۱۶
۱۶	رشتخوار	۱۹۹۰۸۱۴	۰.۲۵	۲۳
۱۷	زاوه	۲۱۰۶۰۵۰	۰.۲۷	۲۲
۱۸	سبزوار	۳۲۱۶۵۸۰۸	۴.۱۰	۳
۱۹	سرخس	۴۱۸۳۴۸۷	۰.۵۳	۱۵
۲۰	فریمان	۵۲۴۵۷۳۹	۰.۶۷	۱۲
۲۱	فیروزه	۵۳۵۲۹۰	۰.۰۷	۲۷
۲۲	قوچان	۱۰۳۷۱۲۶۲	۱.۳۲	۸
۲۳	کاشمر	۱۰۶۵۷۵۴۰	۱.۳۶	۶
۲۴	کلات	۷۵۸۷۰۳	۰.۱۰	۲۵
۲۵	گناباد	۱۰۴۰۱۲۸۳	۱.۳۳	۷

ردیف	نام شهرستان	مجموع مبالغ مانده سپرده‌ها (میلیون ریال)	درصد از کل	رتبه در استان
۲۶	مشهد	۵۸۷۰۹۶۲۷۴	۷۴.۸۱	۱
۲۷	مه‌ولایت	۴۲۰۵۶۹۲	۰.۵۴	۱۴
۲۸	نیشابور	۳۵۴۵۲۸۳۶	۴.۵۲	۲
	کل استان	۷۸۴۸۲۷۱۵۳	-	-

منبع سالنامه آماری ۱۳۹۸

همچنین جدول ۳۶ سهم سپرده های هر شهرستان در بانک های مختلف را نشان می دهد. بر اساس گزارشات ذکر شده بیشترین سهم مانده سپرده های شهر مشهد متعلق به بانک ملی است و بعد از بیشترین سپرده ها به ترتیب در بانک های صادرات، ملت، تجارت، رفاه کارگران، مسکن، کشاورزی، صنعت و معدن، توسعه تجارت و توسعه صادرات قرار دارند. همچنین به لحاظ سهم سپرده های داخل یک شهرستان در بانک ها مختلف می توان مشاهده کرد که بیشترین سهم سپرده های مردم سبزوار در بانک صادرات و بعد از آن ملی بوده است این ترکیب در نیشابور بین بانک های صادرات و تجارت تقسیم شده است. همچنین جدول ۳۷ بیانگر سهم هر بانک هر شهرستان از وجوه سپرده همان بانک در سطح استان است. بر این اساس بعد از مشهد به عنوان تاثیرگذارترین شهرستان استان خراسان رضوی در سه بانک اصلی ملی، ملت و صادرات، سبزوار در بانک ملی و نیشابور در دو بانک دیگر بیشترین حجم سپرده ها نسبت به استان را به خود اختصاص داده اند.

جدول ۳۶. مانده انواع سپرده نزد بانک ها به تفكيك بانكها در سال ۱۳۹۸ (ميليون ريال)

شهرستان	تجارت	توسعه تعاون	توسعه صادرات	رفاه كارگران	صادرات	صنعت و معدن	كشاورزي	مسكن	ملت	ملي	كل
باخرز	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۶۸۱۵۱۱	۰	۰	۵۸۴۱۲۶	۱۲۶۵۶۳۷
بجستان	۳۴۳۲۲۵	۰	۰	۰	۴۲۱۲۴۹	۰	۴۸۰۹۶۰	۱۶۵۲۳۷	۳۹۰۹۱۴	۵۴۵۶۵۱	۲۳۴۷۲۳۶
بردسكن	۳۱۸۲۸۲	۱۵۴۹۹۶	۰	۷۲۳۸۵۶	۷۸۸۳۱۶	۰	۹۱۲۲۴۱	۱۶۳۹۵۴	۴۲۹۰۱۸	۱۱۹۵۴۹۳	۴۶۸۶۱۵۶
بينالود	۰	۰	۰	۰	۱۲۱۴۶۰۵	۰	۹۶۴۶۸۹	۳۷۰۶۳۶	۰	۰	۲۵۴۹۹۳۰
تايباد	۰	۵۷۴۲۹	۰	۳۶۱۹۰۶	۱۷۰۱۹۳۹	۰	۱۲۲۵۱۵۷	۲۹۰۴۶۰	۹۵۴۸۴۳	۱۲۵۳۹۱۸	۵۸۴۵۶۵۲
تربت جام	۴۹۰۴۷۶	۱۱۴۴۹۶	۰	۳۴۰۹۴۵	۲۱۵۳۲۰۸	۰	۲۳۹۴۱۶۳	۳۹۷۰۴۱	۱۵۵۵۵۹۸	۳۶۰۲۵۸۷	۱۱۰۴۸۵۱۴
تربت حيدريه	۱۶۹۵۱۵۴	۲۷۸۰۸۶	۰	۱۹۶۱۵۶۹	۵۲۱۸۰۹۱	۰	۳۵۸۶۲۶۴	۸۷۲۰۲۶	۱۵۹۵۹۶۷	۶۷۴۲۵۸۱	۲۱۹۴۹۷۳۸
جغتاي	۰	۰	۰	۰	۳۵۴۲۴۱	۰	۹۷۳۶۳۹	۲۵۵۱۶۷	۰	۵۲۳۹۵۲	۲۱۰۶۹۹۹
جوين	۰	۰	۰	۳۸۳۵۴۱	۵۶۱۰۴۵	۰	۹۸۰۴۹۵	۱۸۴۸۰۵	۰	۷۸۲۸۰۱	۲۸۹۲۶۸۷
چناران	۶۱۰۰۲۹	۱۵۳۰۳۶	۰	۵۲۵۸۸۷	۳۰۸۷۹۹۸	۰	۱۴۷۰۲۴۵	۷۶۳۲۶۳	۱۲۱۶۸۵۰	۱۵۳۹۶۵۵	۸۳۶۶۹۶۳
خليل آباد	۰	۰	۰	۴۱۶۷۵۸	۱۳۱۵۰۷۶	۰	۱۳۷۵۸۷۶	۰	۰	۷۶۵۰۸۸	۳۸۷۲۷۹۸
خواف	۶۰۸۲۷۶	۲۰۴۶۹۶	۰	۳۹۰۶۴۰	۱۵۹۶۴۴۷	۰	۱۰۷۰۹۷۰	۳۵۶۶۵۷	۱۶۲۶۰۷۶	۱۸۲۷۳۴۰	۷۶۸۱۱۰۲
خوشاب	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۷۱۹۵۴۹	۰	۰	۰	۷۱۹۵۴۹
داورزن	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۲۹۵۰۰۹	۰	۰	۰	۲۹۵۰۰۹
درگز	۰	۰	۰	۴۴۶۰۵۳	۱۰۰۴۷۲۸	۰	۷۸۵۹۸۹	۲۲۹۶۳۵	۴۵۲۹۴۰	۱۱۲۹۰۶۱	۴۰۴۸۴۰۶
رشتخوار	۰	۰	۰	۰	۷۰۲۸۹۲	۰	۷۴۹۳۹۹	۰	۰	۵۳۸۵۲۳	۱۹۹۰۸۱۴
زاوه	۰	۰	۰	۰	۴۶۲۸۸۲	۰	۱۱۴۳۴۱۸	۰	۰	۴۹۹۷۵۰	۲۱۰۶۰۵۰
سبزوار	۵۵۵۵۳۵۱	۳۲۵۰۸۲	۰	۲۹۸۶۲۷۴	۸۰۷۲۰۱۲	۲۰۴۷۸۹	۲۹۸۱۶۷۴	۱۳۵۳۲۷۸	۱۲۵۷۳۴۳	۹۴۳۰۰۰۵	۳۲۱۶۵۸۰۸
سرخس	۳۲۳۸۱۱	۰	۰	۴۴۲۹۹۱	۷۸۱۰۲۷	۰	۱۳۳۱۳۷۵	۱۶۰۸۹۹	۳۹۴۸۳۱	۷۴۸۵۵۳	۴۱۸۳۴۸۷

شهرستان	تجارت	توسعه تعاون	توسعه صادرات	رفاه کارگران	صادرات	صنعت و معدن	کشاورزی	مسکن	ملت	ملی	کل
فریمان	۲۷۴۸۵۱	۱۰۷۸۹۲	۰	۴۹۷۹۱۰	۷۴۷۲۳۵	۰	۱۶۹۸۳۲۲	۱۸۱۴۰۵	۷۸۱۸۶۳	۹۵۶۲۶۱	۵۲۴۵۷۳۹
فیروزه	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۸۳۵۲۹۰	۰	۰	۰	۸۳۵۲۹۰
قوچان	۶۹۱۵۶۱	۱۷۰۸۷۸	۰	۶۳۲۱۴۳	۲۶۰۶۴۲۱	۰	۱۰۷۶۵۵۴	۱۶۰۴۹۱۷	۸۷۰۳۳۲	۲۷۱۸۴۵۶	۱۰۳۷۱۲۶۲
کاشمر	۵۳۳۰۸۱	۱۴۳۹۱۳	۰	۱۱۸۰۶۴۱	۲۶۰۳۸۱۰	۰	۱۳۶۷۴۴۴	۳۶۳۱۲۰	۱۳۸۵۱۵۶	۳۰۸۰۳۷۵	۱۰۶۵۷۵۴۰
کلات	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۴۱۹۵۹۷	۰	۰	۳۳۹۱۰۶	۷۵۸۷۰۳
گناباد	۳۹۶۵۰۲	۲۵۳۱۶۷	۰	۵۷۹۰۳۶	۱۶۸۸۰۹۹	۰	۲۵۱۲۵۶۶	۵۰۸۲۸۱	۹۷۵۶۲۹	۳۴۸۸۰۱۳	۱۰۴۰۱۲۹۳
مشهد	۵۱۹۸۴۵۸۳	۵۵۲۲۸۰۲	۶۰۳۰۴۳	۴۵۷۶۶۶۷۵	۱۳۱۱۹۸۵۰۰	۴۰۳۲۳۴۲	۲۹۶۵۱۸۳۳	۳۰۶۱۱۲۵۸	۱۱۴۸۵۶۳۸۷	۱۷۲۸۶۸۸۵۱	۵۸۷۶۰۰۸
مهولات	۰	۰	۰	۹۶۶۴۳۸	۸۳۳۰۴۸	۰	۹۳۵۲۵۸	۴۲۲۸۴۳	۰	۱۰۴۶۹۲۵	۴۲۰۵۶۹۲
نیشابور	۴۲۷۱۵۵۸	۲۱۵۲۶۵	۰	۳۲۰۴۰۵۶	۸۹۷۸۰۷۰	۰	۴۱۴۲۵۶۵	۱۱۴۹۳۰۹	۲۴۹۰۲۶۴	۱۱۰۴۷۴۹	۲۵۵۵۵۸۳۶
استان	۶۸۰۹۶۷۴۰	۷۷۰۱۷۳۸	۶۰۳۰۴۳	۶۱۸۰۷۵۱۹	۱۷۷۰۹۰۹۱۹	۴۲۳۷۱۳۱	۶۶۷۶۲۰۵۲	۴۰۴۰۵۱۹۱	۱۳۱۲۳۴۰۱۱	۲۱۷۳۱۱۸۲۰	۷۰۷۱۵۳۴۲۴

منبع سالنامه آماری ۱۳۹۸

جدول ۳۷. درصد سهم وجوه هر بانک از کل در شهرستان های استان خراسان رضوی (۱۳۹۸)

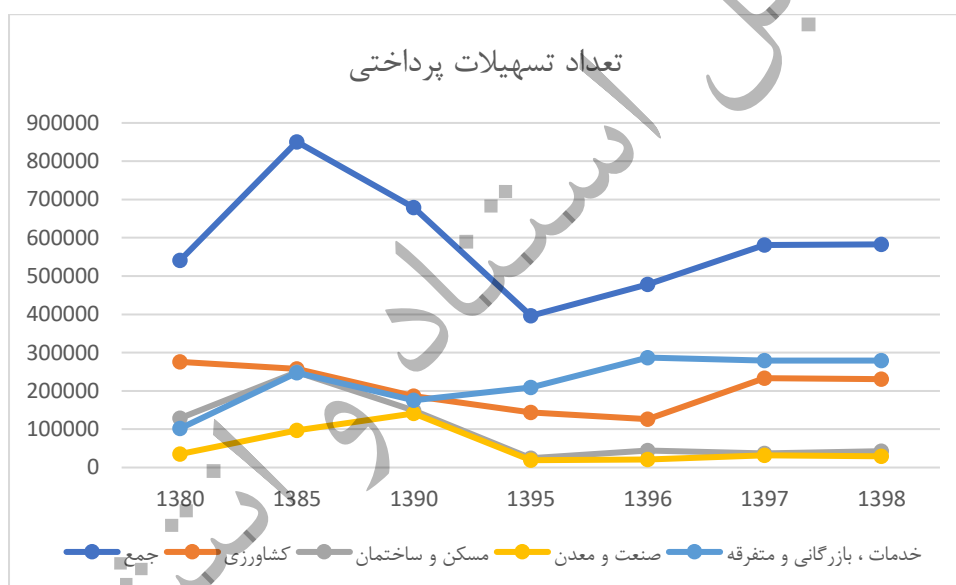
شهرستان	تجارت	توسعه تعاون	توسعه صادرات	رفاه کارگران	صادرات	صنعت و معدن	کشاورزی	مسکن	ملت	ملی
باخرز	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۱۰۲۰۸۰۶	۰	۰	۰۲۶۸۷۹۶
بجستان	۰۵۰۴۰۲۶	۰	۰	۰	۰۲۳۷۸۷۲	۰	۰۷۲۰۴۰۹	۰۴۰۸۹۵	۰۲۹۷۸۷۶	۰۲۵۱۰۹۱
بردسکن	۰۴۶۷۳۹۷	۲۰۱۲۴۸۱	۰	۱۰۱۷۱۱۴۶	۰۴۴۵۱۴۸	۰	۱۳۶۶۴۰۶	۰۴۰۵۷۷۵	۰۳۲۶۹۱۱	۰۵۵۰۱۲۸
بینالود	۰	۰	۰	۰	۰۶۸۵۸۶۵	۰	۱۴۴۴۹۶۶	۰۹۱۷۲۹۸	۰	۰
تایباد	۰	۰۷۴۵۶۶۳	۰	۰۵۸۵۵۳۷	۰۹۶۱۰۵۴	۰	۱۸۳۵۱۱	۰۷۱۸۸۶۸	۰۷۲۷۵۸۸	۰۵۷۷۰۱۳
تربت جام	۰۷۲۰۲۶۴	۱۴۸۶۶۲۵	۰	۰۵۵۱۶۲۴	۱۲۱۵۸۷۷	۰	۳۵۸۶۱۱۴	۰۹۸۲۶۴۸	۱۰۱۸۵۳۶۲	۱۶۵۷۷۹۶
تربت حیدریه	۲۴۸۹۳۳۲	۳۶۱۰۶۹۲	۰	۳۰۱۷۳۶۷۴	۲۹۴۶۵۶	۰	۵۳۷۱۷۱	۲۰۱۵۸۲۰۳	۱۰۲۱۶۱۲۳	۳۰۱۰۲۷۲۲
جغتای	۰	۰	۰	۰	۰۲۰۰۰۳۳	۰	۱۴۵۸۳۷۲	۰۶۳۱۵۲	۰	۰۲۴۱۱۰۶
جوین	۰	۰	۰	۰۶۲۰۵۴۱	۰۳۱۶۸۱۲	۰	۱۴۶۸۶۴۱	۰۴۵۷۳۷۹	۰	۰۳۶۰۲۲
چناران	۰۸۹۵۸۲۷	۱۰۹۸۷۰۳۲	۰	۰۸۵۰۸۴۶	۱۰۱۷۹۰۵۴	۰	۲۲۰۲۲۱۷	۱۰۸۸۹۰۲۲	۰۹۲۷۲۳۷	۰۷۰۸۵
خلیل آباد	۰	۰	۰	۰۶۷۴۲۸۴	۰۷۴۲۵۹۹	۰	۲۰۶۰۸۶۵	۰	۰	۰۳۵۲۰۶۹
خواف	۰۸۹۳۲۵۳	۲۶۵۷۷۹	۰	۰۶۳۲۰۲۷	۰۹۰۱۴۸۴	۰	۱۶۰۴۱۶	۰۸۸۲۷۰۱	۱۰۲۳۹۰۶۶	۰۸۴۰۸۸۴
خوشاب	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۱۰۰۷۷۷۸۱	۰	۰	۰
داورزن	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰۴۴۱۸۸۱	۰	۰	۰
درگز	۰	۰	۰	۰۷۲۱۶۸۱	۰۵۶۷۳۵۲	۰	۱۰۱۷۷۲۹۹	۰۵۶۸۳۳	۰۳۴۵۱۳۹	۰۵۱۹۵۵۸
رشتخوار	۰	۰	۰	۰	۰۳۹۶۹۱	۰	۱۰۱۲۲۴۹۲	۰	۰	۰۲۴۷۸۱۱
زاوه	۰	۰	۰	۰	۰۲۶۱۳۸۱	۰	۱۰۱۷۱۲۶۷۷	۰	۰	۰۲۲۹۹۶۹
سبزوار	۸۰۱۵۸۰۲۸	۴۲۲۰۸۹۱	۰	۴۸۳۱۵۷۱	۴۵۵۸۱۱۷	۴۸۳۳۲	۴۴۶۶۱۲۱	۳۳۴۹۲۶۸	۰۹۵۸۰۹۲	۴۳۳۹۳۸۹

شهرستان	تجارت	توسعه تعاون	توسعه صادرات	رفاه کارگران	صادرات	صنعت و معدن	کشاورزی	مسکن	ملت	ملی
سرخس	۰.۴۷۵۵۱۶	۰	۰	۰.۷۱۶۷۲۷	۰.۴۴۱۰۳۲	۰	۱.۹۹۴۲۰۹	۰.۳۹۸۲۱۴	۰.۳۰۰۸۶	۰.۳۴۴۴۶
فریمان	۰.۴۰۳۶۱۸	۱.۴۰۰۸۷۹	۰	۰.۸۰۵۵۸۲	۰.۴۲۱۹۵	۰	۲.۵۴۳۸۴۳	۰.۴۴۸۹۶۵	۰.۵۹۵۷۷۸	۰.۴۴۰۰۴۱
فیروزه	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۱.۲۵۱۱۴۵	۰	۰	۰
قوچان	۱.۰۱۵۵۵۷	۲.۲۱۸۶۹۴	۰	۱.۰۲۲۷۶۱	۱.۴۷۱۷۹۸	۰	۱.۶۱۲۵۲۴	۳.۹۷۲۰۵۶	۰.۶۶۳۱۹۱	۱.۲۵۰۹۴۷
کاشمر	۰.۷۸۲۸۲۹	۱.۸۶۸۵۷۸	۰	۱.۹۱۰۱۹	۱.۴۷۰۳۲۴	۰	۲.۰۴۸۲۳۵	۰.۸۹۸۶۹۶	۱.۰۵۵۴۸۶	۱.۴۱۷۴۹۱
کلات	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰.۶۲۸۴۹۶	۰	۰	۰.۱۵۶۰۴۶
گناباد	۰.۵۸۲۲۶۳	۳.۲۸۷۱۴۱	۰	۰.۹۳۶۸۳۷	۰.۹۵۳۲۳۹	۰	۳.۷۶۳۴۶۴	۱.۲۵۷۹۶	۰.۷۴۳۴۲۷	۱.۶۰۵۰۷۳
مشهد	۷۶.۳۳۹۳۱	۷۱.۷۰۸۵۲	۱۰۰	۷۴.۰۴۷۱	۷۴.۰۸۵۳۹	۹۵.۱۶۶۸	۴۴.۴۱۴۲	۷۵.۷۶۰۷۱	۸۷.۵۲۰۲۹	۷۹.۵۴۸۷۶
مهولات	۰	۰	۰	۱.۵۶۳۹۴۹	۰.۴۷۰۳۹۶	۰	۱.۴۰۰۸۸۳	۱.۰۴۸۹۸۲	۰	۰.۴۸۱۷۶۲
نیشابور	۶.۲۷۲۷۷۹	۲.۷۹۵۰۱۸	۰	۵.۱۸۳۹۲۶	۵.۰۶۹۷۵۲	۰	۶.۲۰۴۹۷	۲.۸۴۴۴۵۹	۱.۸۹۷۵۷۵	۰.۵۰۸۳۷
استان	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰

منبع سالنامه آماری ۱۳۹۸

۸-۳-۴- تسهیلات بانکی

یکی دیگر از عوامل مهم در تحلیل ابعاد مالی شهرها حجم تسهیلات بانکی و محل مصرف آنهاست. تسهیلات بانکی علاوه بر کاربری خلق پولی که دارند می‌توانند موجب تحرک موتور تولید در صورت به کارگیری مناسب و به هنگام بگردند. البته نباید فراموش کرد که لزوماً همیشه رشد تسهیلات اعطایی عامل مثبتی تلقی نمی‌شود. مخصوصاً در شرایط افسار گسیخته رکود تورمی که خلق پول بیشتر تنها منجر به افزایش بدهی نامولد می‌گردد. با این حال بررسی روند اعطای وام‌های بانکی در طول زمان می‌تواند به سیاستگذاران یاری برساند. شکل زیر تعداد تسهیلات اعطایی در سر فصل‌های مختلف را در بازه زمانی ۱۳۸۰ تا ۱۳۹۸ را نشان می‌دهد. براین اساس تسهیلات اعطایی بانک‌ها در مجموع سر فصل‌ها از حدود ۴۰۰ هزار تسهیلات اعطا شده در سال ۱۳۹۵ به ۵۹۰ هزار عدد در سال ۱۳۹۷ رسیده است و پس از آن روند ثابتی در پیش گرفته است. این افزایش در تعداد وام‌ها بیشتر از جانب وام‌های کشاورزی، خدماتی و بازرگانی بوده است. حال آنکه از سال ۱۳۹۰ تا پایان دوره مورد بررسی میزان وام‌های اهدایی به بخش صنعت و معدن و مسکن و ساختمان کاهش یافته است.



شکل ۲۵. سری زمانی تعداد تسهیلات پرداختی بانک‌ها به بخش غیر دولتی بر حسب بخش‌های عمده اقتصادی در پایان سال (منبع: سالنامه آماری استان)

جدول ۳۸ نیز تسهیلات اعطایی برخی بانک‌های منتخب به سرفصل‌های مهم شبکه تسهیلاتی را در بازه زمانی ۱۳۹۴ تا ۱۳۹۸ را نشان می‌دهد. در اکثر بانک‌ها به جز بانک مسکن و کشاورزی به عنوان بانک‌های تخصصی بیشتر وام‌ها متعلق به زیرگروه خدمات و بازرگانی است و بعد از آن بیشترین وام‌ها در این بانک‌های نسبتاً عمومی تر به کشاورزی اهدا شده است.

جدول ۳۸. سری زمانی تسهیلات اعطایی بانک های منتخب بر حسب محل اعطای تسهیلات

بانک / نوع تسهیلات					دوره زمانی
ملی					□
۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	
۱۲۵۶۷۰	۱۱۴۲۱۰	۱۱۵۶۵۱	۱۲۴۸۲۴	۱۱۵۷۲۲	جمع
۴۰۲۷	۴۰۵۷	۳۹۵۵	۴۵۶۹	۷۰۹۴	کشاورزی
۴۷۸۶	۲۰۸۰	۲۷۱۷	۲۵۴۰	۲۲۵۷	مسکن و ساختمان
۲۲۹۳	۲۲۸۲	۲۴۹۳	۳۸۹۴	۵۱۹۷	صنعت و معدن
۱۱۴۵۶۴	۱۰۵۷۹۱	۱۰۶۴۸۶	۱۱۳۸۲۱	۱۰۱۱۷۴	خدمات ، بازرگانی و متفرقه
ملت					
...	...	۳۸۵۸۶۵۹۳	۵۲۳۳۲	۶۹۴۸۹	جمع
...	...	۲۰۶۹۰۷۵	۲۷۲۷	۳۵۱۳	کشاورزی
...	...	۲۰۷۶۹۹۹	۱۷۴۰	۳۱۳۹	مسکن و ساختمان
...	...	۶۷۰۹۵۷۳	۲۱۲۸	۲۵۱۷	صنعت و معدن
...	...	۲۷۷۳۰۹۴۶	۴۵۷۳۷	۶۰۳۲۰	خدمات ، بازرگانی و متفرقه
مسکن					
۶۱۱۹۲۲۹۴	۱۸۵۷۳	۳۳۶۳۲	۲۵۵۱۹	۳۱۴۱۸	جمع
۰	۰	۰	۰	۰	کشاورزی
۶۰۵۶۵۹۵۶	۱۰۷۶۹	۲۴۳۵۰	۱۹۲۷۵	۲۴۸۶۸	مسکن و ساختمان
۳۳۳۵۱	۰	۱	۰	۰	صنعت و معدن
۵۹۲۹۸۷	۷۸۰۴	۹۲۸۱	۶۲۴۴	۶۵۵۰	خدمات ، بازرگانی و متفرقه
کشاورزی					
۹۵۸۳۰	۹۷۷۸۶	۱۰۲۴۴۷	۲۰۷۰۲۳	۲۰۱۲۹۴	جمع
۷۶۱۳۶	۹۶۷۱۴	۹۴۴۹۴	۲۰۲۷۳۵	۱۹۸۵۳۷	کشاورزی
۱۹۰۶	۷۶۱	۳۳۳	۳۱۴۰	۱۷۵۶	مسکن و ساختمان
۰	۰	۰	۰	۰	صنعت و معدن
۱۷۷۸۸	۳۱۱	۷۶۲۰	۱۱۴۸	۱۰۰۱	خدمات ، بازرگانی و متفرقه
صادرات					
۸۹۷۸۸	۹۶۰۶۰	۱۰۴۵۴۳	۹۸۲۱۲	۸۶۳۸۲	جمع
۱۹۳۶۰	۲۲۸۳۰	۲۲۰۲۴	۱۸۴۲۰	۱۷۱۸۱	کشاورزی
۵۵۶۱	۶۷۵۰	۱۱۲۲۰	۶۸۴۴	۴۷۶۹	مسکن و ساختمان
۱۰۰۷۴	۱۱۶۱۳	۱۱۹۶۷	۱۲۶۴۱	۱۲۹۷۷	صنعت و معدن
۵۴۷۹۳	۵۴۸۶۷	۵۹۳۳۲	۶۰۳۰۷	۵۱۴۵۵	خدمات ، بازرگانی و متفرقه

منبع: سالنامه آماری استان

۸-۴- پیوندهای جمعیتی

۸-۴-۱- وضعیت مهاجرت در استان خراسان رضوی

در این بخش ابتدا به بررسی روند مهاجرت های عمده در سطح استان می پردازیم، تا نهایتاً به پیوند های جمعیتی و سکونت گاهی استان دست یابیم.

۸-۴-۲- بررسی کل مهاجرت در استان به تفکیک مهاجران وارد شده استانی و برون استانی

بر اساس اطلاعات سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵، تعداد ۳۱۴۸۵۹ نفر در درون استان جابه جا، یا از خارج استان به آن وارد شده اند. از این رقم ۱۶۰۷۵۳ نفر مرد (۵۱ درصد) و ۱۵۴۱۰۶ نفر زن (۴۹ درصد) می باشند. از این تعداد ۱۹۳۶۸۱ نفر (۶۱.۵۱ درصد) درون استان جابه جا و ۱۱۱۹۵۳ نفر (۴۸ درصد) از خارج استان و ۷۷۶۰ نفر (۲.۴۶ درصد) نیز از خارج کشور به این استان وارد شده اند. ضمن این که ۸۳۵ نفر (۰.۲۶ درصد) محل اقامت فعلی خود را اظهار ننموده اند.

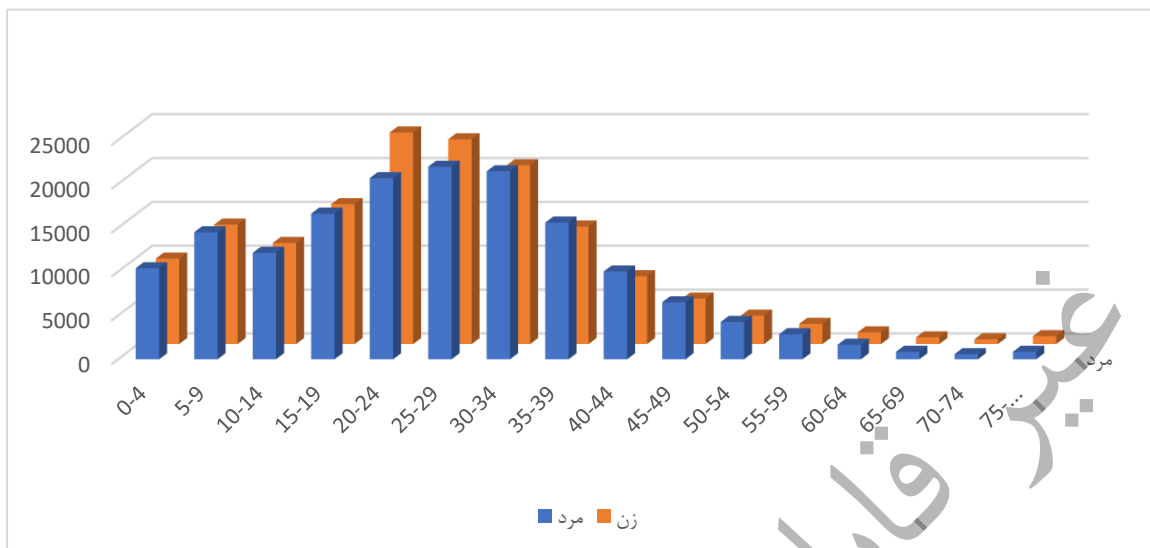
جدول ۳۹. کل مهاجران وارد شده به استان خراسان رضوی بر حسب جنس و محل اقامت فعلی ۹۵-۱۳۹۰

جنسیت	جمع	استانی				خارج از کشور	اظهار نشده
		شهرستان محل سرشماری		برون استانی			
		شهر	آبادی	شهر	آبادی		
مرد و زن	۳۱۴۸۵۹	۲۱۰۷۳	۳۲۰۲۵	۱۰۳۸۷۱	۸۰۸۲	۷۷۶۰	۸۳۵
مرد	۱۶۰۷۵۳	۱۰۴۷۸	۱۶۴۲۸	۵۳۶۱۳	۴۱۱۷	۴۱۶۳	۴۰۷
زن	۱۵۴۱۰۶	۵۳۷۸۷	۱۵۵۹۷	۵۰۲۵۸	۳۹۶۵	۳۵۹۷	۴۲۸

مأخذ: سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۹۵

با توجه به این که بیشترین رقم مهاجرت در سطح استان به مهاجرت های درون استانی و بین شهرستان ها (۴۱.۳۶ درصد) تعلق دارد، مشخص می شود که بیشترین مهاجرت های درون استانی بیشتر با انگیزه به دست آوردن کار و درآمد بالاتر به نقاط پرجمعیت تر استان، به ویژه به نواحی حاشیه ای شهرهای بزرگ درجه ۱ و ۲ صورت گرفته است. چنان چه در آمار مربوط به توزیع مهاجران بر حسب علت مهاجرت نیز، بالاترین رقم مهاجرت ها مربوط به پیروی از خانوار و جستجوی کار بوده است.

شکل ۲۶ ترکیب سنی استان خراسان رضوی را بر حسب جنسیت به تصویر کشیده است. بر این اساس بیشترین جمعیت زنان را در استان سن ۲۰ تا ۲۴ سال تشکیل می دهد، همچنین بیشترین جمعیت مردان بین ۲۵ تا ۲۹ سال است که بیانگر جوانی جمعیت استان در هر دو جنس می باشد. با بررسی روند کلی ترکیب سنی استان می توان دریافت که در اکثر موارد به جز سنین ۲۰ تا ۲۹ سال که زنان جمعیت بیشتری نسبت به مردان دارند، روند توزیع جمعیت تقریباً یکسان است.



شکل ۲۶. هرم سنی - جنسی مهاجران وارد شده به استان در ۱۳۹۵-۱۳۹۰

در جدول ۴۰ وضعیت مهاجرت از سایر استان‌های کشور به استان خراسان رضوی بر حسب استان محل سرشماری در دهه دوره زمانی ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۵ مشخص شده است. بر این اساس ۵۴.۸۵ درصد از مهاجرت‌های صورت گرفته در این دوره زمانی، به مهاجرت‌های درون استانی وارد شده به شهر مشهد تعلق داشته است و پس از آن نیشابور با ۶.۰۲ درصد جایگاه دوم را دارد. بعد از این شهرستان‌ها نیز به ترتیب چناران و سبزوار قرار دارند که به ترتیب ۵.۶ و ۵.۱۷ درصد کل مهاجرت‌ها را در استان به خود اختصاص داده‌اند همچنین بر اساس آمار مهاجرت استان را بر حسب مهاجرت از سایر استان‌ها در بازه زمانی ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۵ بعد از مشهد با ۷۱۱۳۲ مهاجر برون استانی سبزوار با ۶۸۳۱ و نیشابور با ۶۱۸۶ نفر مهاجر قرار دارد.

عوامل بسیاری در مهاجرت و نرخ آن در مناطق مختلف تأثیر می‌گذارد. از جمله مهم‌ترین عواملی که بر روند مهاجرت بین دو نقطه اثرات مستقیمی می‌گذارد، بعد فاصله است. فاصله مکانی بین دو نقطه دارای دافعه و جاذبه، بر روند مهاجرت و انتقال جمعیت اثرگذار است. به طوری که بیشترین مهاجران ورودی به یک مکان از نزدیک‌ترین نقاط به این مکان وارد می‌شوند. براساس مطالعاتی که در این بخش از پژوهش صورت گرفته است، یک رابطه معکوس بین مهاجرپذیری و فاصله مرکز استان خراسان رضوی تا مراکز سایر استان‌ها وجود دارد. ضریب همبستگی بین تعداد مهاجر وارد شده به استان و فاصله مشهد تا مراکز استان‌ها ۰.۵- است. بدین معنی که هر چه فاصله از مرکز استان بیشتر می‌شود، مهاجرپذیری استان از سایر استان‌ها نیز کاهش می‌یابد (ضریب همبستگی هر چه به ۱- نزدیک‌تر باشد، کاهش و هر چه به ۱ نزدیک‌تر باشد، شدت رابطه را نشان می‌دهد).

جدول ۴۰. کل مهاجران وارد شده طی ۵ سال گذشته بر حسب وضع سکونت قبلي و استان محل بررسی ۹۰-۱۳۹۵

استان محل سرشماری					
سایر شهرستان ها		شهرستان محل بررسی		جمع (شامل اظهار نشده)	شهرستان
آبادی	شهری	آبادی	شهری		
۵۲	۵۲۶	۱۷۸	۷۵	۹۷۰	باخرز
۳۴	۴۳۷	۱۸۰	۱۴۵	۱۰۴۱	بجستان
۱۲۳	۹۵۷	۷۶۶	۳۸۰	۳۱۴۰	بردسکن
۱۵۸۳	۵۳۴۱	۲۱۸	۷۵۲	۴۱۵۶	بینالود
۲۴۹	۱۵۹۵	۶۴۰	۱۳۱۴	۱۱۰۵۲	تایباد
۳۷۸	۲۶۴۲	۱۲۰۲	۸۲	۶۲۲۴	ترت جام
۹۸۴	۴۹۱۹	۱۱۳۵	۶۵	۱۱۰۵۲	ترت حیدریه
۶۳	۴۴۷	۴۴۶	۱۱۲۳	۱۴۹۸	جغتای
۸۴	۷۳۹	۴۵۲	۱۲۱	۲۰۲۵	جوین
۵۰۲	۱۲۰۴۳	۸۸۸	۱۱۲۳	۱۷۸۰۷	چناران
۱۰۸	۵۲۵	۳۷۸	۱۲۱	۱۳۸۶	خلیل آباد
۲۰۲	۱۲۷۴	۶۰۸	۲۵۵	۳۰۷۶	خواف
۱۸	۳۵۸	۳۳۴	۴	۹۹۱	خوشاب
۱۹	۳۴۳	۱۲۱	۲۵	۶۷۹	داورزن
۲۲۳	۱۵۷۶	۱۶۰۳	۵۵۳	۴۶۴۶	درگز
۸۰	۵۸۵	۴۶۴	۶۲	۱۲۶۵	رشتخوار
۴۶	۴۰۹	۱۰	۱۰	۶۷۶	زاوه
۷۹۱	۵۵۹۲	۹۰۶	۹۰۶	۱۶۴۳۶	سبزوار
۵۷	۱۶۱۷	۱۲۲	۱۲۲	۲۷۸۹	سرخس
۱۴۰	۱۶۱۹	۳۰۵	۳۰۵	۲۶۳۳	فریمان
۷۵	۴۷۸	۶۴	۶۴	۱۵۶۴	فیروزه
۹۳	۳۰۲۳	۶۳۱	۶۳۱	۷۴۱۹	قوچان
۷۸۹	۴۷۴۶	۱۰۹۶	۱۰۹۶	۱۱۱۷۰	کاشمر
۲۳	۵۹۳	۶۵	۶۵	۱۴۹۸	کلات
۲۴۳	۲۸۹۸	۱۲۴۴	۱۲۴۴	۷۶۹۵	گناباد
۱۳۴۲۶	۴۶۹۶۶	۱۹۵۱۵	۱۹۵۱۵	۱۷۴۲۶۲	مشهد
۶۵	۶۹۰	۱۲۰	۱۲۰	۱۳۷۹	مهولات
۶۱۳	۶۳۴۶	۲۰۶۹	۲۰۶۹	۱۹۱۳۴	نیشابور

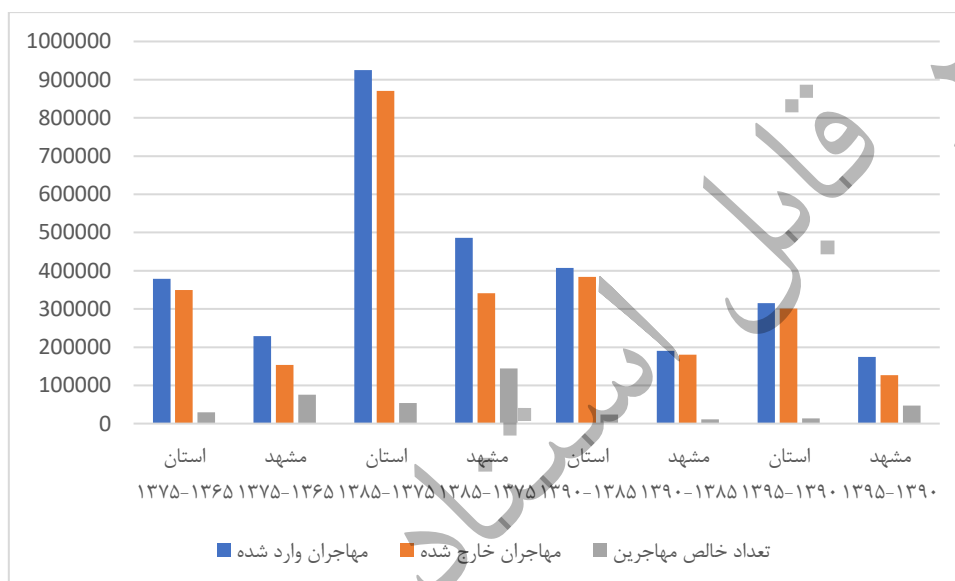
مأخذ: سرشماری عمومی نفوس و مسکن، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای ۱۳۹۵

برون استانی					
خارج از کشور	اظهار نشده استان و شهرستان		شهرستان محل بررسی		شهرستان
	آبادی	شهری	آبادی	شهری	
۱	۰	۱	۱۵	۱۱۵	باخرز
۰	۰	۰	۷	۲۲۷	بجستان
۶	۰	۰	۷۴	۸۳۴	بردسکن
۲۳	۰	۰	۲۱۵	۶۶۰	بینالود
۱۰	۰	۰	۸۲	۸۵۷	تایباد
۱۱	۰	۰	۱۱۰	۱۱۱۸	تربت جام
۲۷	۱	۱۰	۶۳	۲۵۷۳	تربت حیدریه
۹	۰	۰	۳۱	۴۱۸	جغتای
۱	۰	۰	۴۶	۶۲۴	جوین
۶	۲۰	۲۹۲	۱۹۵	۲۲۸۱	چناران
۱	۰	۰	۲۶	۲۲۴	خلیل آباد
۵	۰	۰	۹۸	۶۱۸	خواف
۱	۰	۰	۱۴	۲۴۸	خوشاب
۱	۰	۰	۹	۲۵۸	داورزن
۳	۰	۰	۸۶	۵۹۲	درگز
۵	۰	۰	۱۲	۵۶	رشتخوار
۰	۳	۰	۳	۱۲۴	زاوه
۵۸	۲	۱	۲۱۵	۶۸۳۱	سبزوار
۲	۰	۰	۲۰	۵۲۸	سرخس
۳	۰	۰	۱۴	۲۷۶	فریمان
۱	۰	۰	۱۱	۳۳۸	فیروزه
۱۰	۰	۰	۱۳۳	۲۴۳۸	قوچان
۴	۰	۰	۱۲۶	۲۲۷۳	کاشمر
۰	۰	۰	۲	۷۲	کلات
۹	۰	۰	۲۲۶	۱۷۰۲	گناباد
۷۴۸۶	۴	۲۲	۶۰۲۱	۷۱۱۳۲	مشهد
۱	۰	۰	۷۱	۱۴۸	مهولات
۷۶	۴	۹	۱۴۶	۶۱۸۶	نیشابور

مأخذ: سرشماری عمومی نفوس و مسکن، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای ۱۳۹۵

۸-۴-۳- بررسی روندهای کلی مهاجرتی

بررسی روند مهاجرین وارد و خارج شده استان نشان می دهد که به طور کلی همواره تعداد مهاجرین ورودی به استان از تعداد مهاجرهای خارج شده از استان بیشتر بوده است. این روند در شهر مشهد به عنوان یکی از مراکز اصلی اقتصادی و جمعیتی استان نیز به چشم می خورد. شکل زیر این روندهای کلی را بین سالهای ۱۳۶۵ تا ۱۳۹۵ نشان می دهد. به طور کلی هرچند که شاهد روندهای مهاجرپذیری در استان هستیم، اما در اکثر مواقع اختلاف ورودی ها و خروجی های مهاجرتی استان اندک است.



شکل ۲۷. روند ورود و خروج مهاجر به استان و شهرستان مشهد

اما به طور کلی اگر مهاجرت های درون استانی را از مقدار مهاجرت های هر شهرستان کسر کنیم، خالص مهاجرین وارد و خارج شده از شهرستان های استان حاصل می شود که در جدول ۴۱ نتایج نشان داده شده اند. همان طور که در جدول مشخص است، در صورتی که از مهاجرت های درون استانی صرف نظر کنیم، خواهیم دید که در اکثر موارد روند مهاجرپذیری منفی است. لذا سطوح مثبت مهاجرپذیری استان را می توان به شهرستان های جاذب غالب مثل مشهد نسبت داد. این خود حاکی از لزوم توجه بیشتر به سایر شهرستان های کوچکتر می باشد.

جدول ۴۱. خالص مهاجرت شهرستان های استان (با كسر مهاجرت های درون استانی)

میزان خالص مهاجرت (در هر هزار نفر)	تعداد خالص مهاجرت	۹۰-۱۳۸۵		۸۵-۱۳۷۵		۷۵-۱۳۶۵		شهرستان / بخش / دهستان
		میزان خالص مهاجرت (در هر هزار نفر)	تعداد خالص مهاجرت	میزان خالص مهاجرت (در هر هزار نفر)	تعداد خالص مهاجرت	میزان خالص مهاجرت (در هر هزار نفر)	تعداد خالص مهاجرت	
۲/۱۲	۱۳.۶۲۷	۵/۶۳	۲۳.۸۰۵	۹/۶۳	۵۳.۸۹۰	۱۱/۱	۲۹.۳۶۸	استان
-۱۸/۸	-۱.۴۲۲	-۹/۴	-۶۸۶	۳۶/۲	۲.۵۱۸	۱۳/۲	۸۴۸	بردسکن
-۱۴/۲	-۱.۶۶۸	۵-۱	-۱.۱۳۷	-۳۶/۸	-۵.۳۷۶	-۲۴/۹	۳.۱۸۲-	تایباد
-۳۰/۷	-۸.۲۰۶	۱۶/۳	-۴.۲۹۲	-۳۷/۵	-۹.۱۶۵	۷/۷	۱.۶۱۵	ترت جام
-۲۱/۴	-۴.۸۱۰	-۲۴/۳	-۵.۱۱۸	-۸۵/۵	-۲۲.۸۸۱	-۳۲/۴	۱۰.۹۹۸-	ترت حیدریه
۵۹/۹	۹.۲۸۰	۴۶	۵.۰۹۴	۳۱/۲	۳.۴۶۲	-۲۷/۷	۲.۹۶۸-	چناران
-۱۴/۶	-۲.۰۲۹	-۵/۵	-۶۶۸	۱۸/۹	۲.۰۸۶	۴	۳۷۳	خواف
-۲۶/۹	-۲.۶۷۲	-۳۶	-۲.۲۷۱	-۴۴/۱	-۳.۳۴۷	-۵۵/۷	۴.۳۷۵-	درگز
-۱۴/۸	-۴.۵۴۴	-۱۸	-۵.۷۵۷	-۳۰	-۱۳.۲۰۷	-۲۷/۳	۱۱.۴۶۹-	سبزوار
-۴۲/۰	-۴.۱۰۰	-۱۸/۲	-۱.۶۴۵	-۴۶	-۴.۰۲۴	۱۰/۴	۷۶۶	سرخس
-۲۱/۸	-۲.۱۵۴	۵/۲	۴۸۶	-۶۴	-۵۶۲	-۴۴	۳.۴۱۶-	فریمان
-۴۰/۰	-۶.۹۸۸	-۳۶/۵	-۶.۵۵۳	-۱۲۵/۵	-۲۳.۳۴۸	-۵۵/۸	۱۳.۲۱۲-	قوچان
-۱۱/۴	-۱.۹۲۸	۱۰	۱۵۵	-۶۸/۶	-۱۰.۲۴۲	۲۶/۵	۸.۸۸۶	کاشمر
۸/۵	۷۵۱	-۳/۵	-۲۸۴	-۷/۵	-۸۲۹	-۵/۳	۵۵۴-	گناباد
۱۱/۱	۳۷.۴۳۱	۲/۱	۶.۵۶۲	۴۲/۷	۱۲۵.۲۵۴	۳۳/۶	۷۵.۶۰۱	مشهد
-۳/۶	-۱.۶۱۸	۳	-۱.۳۱۳	-۲۱/۸	-۹.۷۷۸	-۲۰/۷	۸.۵۴۷-	نیشابور
-۲۰/۶	-۱.۲۵۱	۹/۳	۵۶۲	۱۸/۵	۱۰.۷۳	تابعه شهرستان تربت حیدریه		رشتخوار
-۸/۶	-۴۴۴	۱۴/۳	۷۰۳	۲۱/۲	۹۵۵	تابعه شهرستان مشهد		خلیل آباد
-۷۵/۲	-۲.۷۲۶	-۱۸/۱	-۶۹۳	-۳۲/۶	-۱.۳۲۵	تابعه شهرستان کاشمر		کلات
-۱۲/۲	-۶۲۸	۲۵/۲	۱.۲۳۳	۲۹	۱.۳۹۱	تابعه شهرستان تربت حیدریه		مه ولات
-۹/۷	-۵۲۹	۲۳/۲	۱.۲۴۲	تابعه شهرستان گناباد				باخرز
-۲۴/۳	-۱.۰۶۹	-۶/۸	-۲۰۸	تابعه شهرستان مشهد				بجستان
۱۰/۹	۷۰۰۹۷	۷۴	۴.۳۲۷	تابعه شهرستان نیشابور				بینالود
-۱۶/۳	-۸۰۳	۱/۹	۹۱	تابعه شهرستان سبزوار				جغتای

۹۵-۱۳۹۰		۹۰-۱۳۸۵		۸۵-۱۳۷۵		۷۵-۱۳۶۵		استان خراسان
میزان خالص مهاجرت (در هر هزار نفر)	تعداد خالص مهاجرت	میزان خالص مهاجرت (در هر هزار نفر)	تعداد خالص مهاجرت	میزان خالص مهاجرت (در هر هزار نفر)	تعداد خالص مهاجرت	میزان خالص مهاجرت (در هر هزار نفر)	تعداد خالص مهاجرت	
-۷/۱	-۳۸۷	۲۴	۱,۳۰۰	تابعه شهرستان تربت حیدریه		جوبین		
-۲/۲	-۸۲	۲۴/۸	۹۴۲	تابعه شهرستان سبزوار		خوشاب		
-۳/۲	-۲۱۹	۱۵/۹	۱,۱۳۹	تابعه شهرستان تایباد		زاوه		
۲	۷۶	۲۴/۷	۱,۰۵۴	تابعه شهرستان سبزوار		فیروزه		
۲	۴۴	تابعه شهرستان سبزوار		داورزن				

با کسر مهاجرت‌های درون شهرستانی

۸-۴-۴- بررسی مهاجرت در نقاط روستایی استان به تفکیک مهاجران وارد شده استانی و برونی استانی

مهاجرت از روستا به شهر و تبعات آن همواره یکی از دغدغه‌های اصلی سیاست‌گذاران کلان بوده و هست. برنامه‌های توسعه روستایی متنوعی در سراسر دنیا در حال اجرا هستند که همگی یک هدف دارند و آن هم کند کردن روند مهاجرت از روستا به شهر و ایجاد زمینه‌های مهاجرت معکوس در آن می‌باشند. اما قبل از انجام هر اقدامی باید تصویری واقعی از شرایط موجود داشته باشیم. جدول ۴۲ روند کلی جمعیت شهر نشین و روستانشین را از سال ۱۳۶۵ تا ۱۳۹۵ نشان می‌دهد. در آمارگیری‌ای که در سال ۶۵ صورت گرفته ۵۴.۳ درصد جمعیت کشور را شهرنشینان تشکیل داده است که این رقم برای استان خراسان رضوی ۵۳ درصد گزارش شده است. اما ده سال بعد در سال ۱۳۷۵ این شاخص به ۶۱.۳ درصد در کشور و ۶۰.۶ درصد در استان افزایش یافت. هرچند که در این دوره جمعیت روستایی کشور ۰.۲۸ درصد رشد را نشان داده بود اما استان شاهد ۰.۳ درصد کاهش در جمعیت روستانشین بوده است. این رشد منفی در استان در ۱۵ سال بعد هم ادامه داشته به نحوی که در سال ۱۳۸۵ استان خراسان رضوی شاهد ۰.۵۶ درصد کاهش در جمعیت روستایی بوده که این مقدار به ۱.۱۳ درصد رشد منفی در سال ۱۳۹۰ رسیده است. این روند کاهشی در نرخ رشد جمعیت روستایی برای کشور هم وجود داشته است به نحوی که در سال‌های ۸۵، ۹۰، و ۹۵ شاهد به ترتیب ۰.۴۴، ۰.۶۷، و ۰.۶۸ درصد کاهش در جمعیت روستایی در کشور بوده ایم. نهایتاً در سال ۱۳۹۵ نرخ رشد جمعیت روستایی استان مثبت و معادل ۰.۵۹ درصد گردیده است. علی‌رغم این رشد مثبت در سال ۹۵ نسبت به سال ۶۵ ما شاهد کاهش کلی در نسبت‌های میان جمعیت روستایی و شهری بوده ایم به نحوی که در سال ۶۵ معادل ۴۷ درصد جمعیت استان روستانشین بوده اند حال آنکه تنها ۲۶.۹ درصد جمعیت استان در سال ۱۳۹۵ در روستاها ساکن بوده اند. بخشی از این تغییرات به دلیل رشد سریعتر جمعیت شهری می‌باشد، اما نباید فراموش کرد که به هر حال در این سالها شاهد کوچ روستانشینان به شهرهای

مجاور دارای موقعیت های کاری بهتر و یا امکانات زندگی راحت تر بوده ایم. این نکته را می توان در کاهش حدود ۲۰۰ هزار نفری جمعیت روستانشین در سال ۱۳۹۵ نسبت به ۱۳۶۵ مشاهده کرد.

عبید
فایز
استناد و انتشار

جدول ۴۲. وضعیت کلی شهر و روستانشینی استان خراسان رضوی و کشور

۱۳۹۵		۱۳۹۰			۱۳۸۵			۱۳۷۵			۱۳۶۵		کسور	استان	
نرخ رشد	درصد	مقدار	نرخ رشد	درصد	مقدار	نرخ رشد	درصد	مقدار	نرخ رشد	درصد	مقدار	درصد			مقدار
۱.۹۷	۷۴	۵۹۱۴۶۸۴۷	۲.۱۴	۷۱.۴	۵۳۶۴۶۶۶۱	۲.۷۴	۶۸.۵	۴۶۲۵۹۹۶۴	۳.۲۱	۶۱.۳	۳۶۸۱۷۷۸۹	۵۴.۳	۲۶۸۴۴۵۶۱	جمعیت شهرنشین	کشور
-۰.۶۸	۲۶	۲۷۷۹۴۲۳	-۰.۶۷	۲۸.۶	۲۱۵۰۳۰۰۸	-۰.۴۴	۳۱.۵	۲۲۲۳۵۸۱۸	۰.۲۸	۳۸.۷	۲۳۲۳۷۶۹۹	۴۵.۷	۲۲۶۰۰۴۴۹	جمعیت روستانشین		استان
۱.۷۵	۷۳.۱	۴۷۰۰۹۲۴	۲.۴۹	۷۱.۹	۴۳۱۱۲۱۰	۲.۷۹	۶۸.۲	۳۸۱۱۹۰۰	۲.۸	۶۰.۶	۲۹۰۳۲۹۰	۵۳	۲۱۹۴۵۳۲	جمعیت شهرنشین	استان
-۰.۵۹	۲۶.۹	۱۷۳۳۵۷۷	-۱.۱۳	۲۸.۱	۱۶۸۳۱۹۲	-۰.۵۶	۳۱.۸	۱۷۸۱۱۷۹	-۰.۳	۳۹.۴	۱۹۱۸۰۱۷	۴۷	۱۹۴۲۴۸۰	جمعیت روستانشین		استان

مأخذ: سرشماری های عمومی نفوس و مسکن

بر اساس داده های سرشماری، در شهرستان های استان نیز غالب مهاجرت ها شهر به شهر است. همچنین مهاجرت روستا به روستا نیز کمترین علاقه مندان رو به خود در غالب شهرستان ها اختصاص داده. دو نوع دیگر مهاجرت یعنی مهاجرت شهر به روستا و روستا به شهر نیز در شهرستان های مختلف بسته به پتانسیل های موجود متفاوت بوده است. به طور کلی در بیش از ۸۰ درصد از شهرستان ها به جز کلات، باخرز، جوبین، خوشاب، زاوه و فیروزه و داورزن مهاجرت های شهر به شهر دارای رتبه اول مهاجرتی بوده. جدول ۴۳ خلاصه ای از آنچه بیان شد را ارائه کرده است.

جدول ۴۳. تغییرات مهاجرت های شهری و روستایی شهرستان های استان طی سال ۹۵-۱۳۹۰

شهر به شهر	شهر به روستا	روستا به روستا	روستا به شهر
استان	۶۱/۵	۱۶/۵	۱۲/۹
بردسکن	۴۲/۵	۲۶/۷	۲۰/۴
تایباد	۵۱/۳	۲۵/۷	۱۵/۰
تربت جام	۶۱/۰	۱۱/۰	۱۷/۹
تربت حیدریه	۶۴/۰	۱۵/۹	۱۳/۰
چناران	۷۹/۸	۹/۶	۶/۲
خواف	۴۹/۹	۱۹/۹	۱۹/۰
درگز	۳۳/۷	۲۴/۹	۲۹/۴
سبزوار	۷۴/۱	۷/۱	۱۵/۹
سرخس	۷۰/۰	۱۱/۳	۱۳/۶
فریمان	۶۹/۹	۱۳/۶	۱۲/۳
قوچان	۵۴/۱	۲۸/۰	۱۲/۰
کاشمر	۵۹/۳	۱۴/۳	۲۱/۷
گناباد	۵۰/۴	۲۵/۵	۱۵/۷
مشهد	۶۴/۳	۱۴/۷	۱۰/۸
نیشابور	۵۹/۴	۱۷/۰	۱۵/۸
رشتخوار	۳۳/۶	۲۲/۰	۲۷/۷
خلیل آباد	۳۸/۱	۲۴/۷	۲۲/۷
کلات	۳۱/۱	۱۷/۶	۳۵/۲
مه ولات	۴۳/۱	۲۶/۳	۱۸/۴
باخرز	۲۷/۸	۴۶/۱	۶/۴
بجستان	۵۴/۶	۲۴/۱	۱۵/۷
بینالود	۴۰/۴	۳۴/۸	۱۴/۶

روستا به شهر	روستا به روستا	شهر به روستا	شهر به شهر	
۱۸/۰	۱۸/۰	۳۱/۶	۳۱/۶	جفتای
۱۴/۷	۱۴/۱	۴۶/۱	۲۴/۹	جوین
۸/۸	۲۸/۲	۴۴/۴	۱۷/۴	خوشاب
۲/۸	۱۶/۱	۵۶/۵	۲۳/۸	زاوه
۳۵/۲	۸/۲	۲۹/۰	۲۷/۲	فیروزه
۴/۴	۱۷/۵	۵۷/۴	۲۰/۰	داورزن

۸-۴-۵- مهاجرت‌های داخلی استان خراسان رضوی

براساس آمار مندرج در جدول ذیل تعداد ۳۱۴۸۵۹ (با احتساب آمار اظهار نشده و خارج از کشور معادل ۳۲۴۰۸۴ نفر می‌باشد) نفر در استان خراسان رضوی جابه‌جا شده‌اند. تعداد دقیق مهاجران جابه‌جا شده بین شهرستان‌ها در جدول زیر قابل مشاهده است.

در ماتریس زیر تمامی جابه‌جایی‌های جمعیت درون شهرستان‌ها و بین آن‌ها استان مشخص شده است. براساس اطلاعات جدول ۴۴ خالص مهاجرت شهرستان‌های استان با در نظر گرفتن رقم مهاجرت‌های داخلی محاسبه شده است. لازم به ذکر است مجموع جابه‌جایی‌های داخلی جمعیت استان معادل ۵۹۸۳۴۲ نفر است که حدود ۵۲۴۸ نفر آن شامل آمار اظهار نشده و خارج از کشور می‌باشد.

جدول ۴۴. مهاجرت داخلی استان خراسان رضوی در سال ۱۳۹۵

ترتیب	نام محل اقامت قبلی	نام استان و شهرستان	کل کشور	خراسان رضوی	تایباد	تربت حیدریه	تربت جام
۱	داورزن		۶۷۹	۴۰۸	۰	۷	۱
۰	خوشاب		۹۹۱	۷۱۴	۰	۰	۰
۱۵۱	باخرز		۹۷۰	۸۳۱	۱۱۹	۳۸	۱۵۱
۱	جویین		۲۰۲۵	۱۳۴۰	۳	۶	۱
۸	زاوه		۶۷۶	۵۴۱	۱۲	۱۸۱	۸
۰	جغتای		۱۰۴۹۸	۱۰۰۳۸	۰	۳	۰
۰	فیروزه		۱۰۵۶۴	۱۰۲۱۱	۰	۱	۰
۲۲۶	بینالود		۸۰۲۴۸	۷۳۴۴۲	۵۷	۹۶	۲۲۶
۴	بجستان		۱۰۰۴۱	۷۹۶	۸	۲۷	۴
۹	مه ولات		۱۰۳۷۹	۱۰۱۵۵	۹	۱۵۴	۹
۰	خلیل آباد		۱۰۳۸۶	۱۰۱۳۲	۸	۲۴	۰
۶	کلات		۱۰۴۹۸	۱۰۴۲۳	۳	۱۰	۶
۲۲	رشتخوار		۱۰۲۶۵	۱۰۱۹۱	۱۲	۱۴۹	۲۲
۱۵	بردسکن		۳۰۱۴۰	۲۰۲۲۶	۱۱	۳۹	۱۵
۲۶۰	فریمان		۲۰۶۳۳	۲۰۳۲۵	۴۷	۴۶	۲۶۰
۹۵	سرخس		۲۰۷۸۹	۲۰۲۲۰	۵۷	۵۵	۹۵
۱۶۶	خواف		۳۰۰۷۶	۲۰۳۳۹	۱۵۸	۱۸۰	۱۶۶
۱۹۳	چناران		۱۷۸۰۷	۱۴۰۵۵۶	۲۸	۹۷	۱۹۳
۱۲۶	نیشابور		۱۹۰۱۳۴	۱۲۰۶۰۷	۷۶	۲۰۱	۱۲۶
۶۰۶۸۲	مشهد		۱۷۴۰۲۶۲	۸۹۰۳۱۶	۱۶۴۹	۷۳۳۹	۶۰۶۸۲
۴۸	گناباد		۷۶۹۹۵	۵۰۷۵۶	۳۷	۳۰۷	۴۸
۱۰۰	کاشمر		۱۱۰۱۷۰	۸۶۵۰	۹۳	۲۸۹	۱۰۰
۱۱۶	قوچان		۷۰۴۱۹	۴۰۷۸۵	۳۶	۵۰	۱۱۶
۱۸۶	سبزوار		۱۶۰۴۳۶	۹۰۳۱۲	۷۴	۱۳۱	۱۸۶
۲۰	درگز		۴۰۶۴۶	۳۰۹۶۵	۵	۱۳	۲۰
۱۰۹۲۴	تربت جام		۶۰۲۲۴	۴۰۹۴۴	۳۸۱	۱۲۰	۱۰۹۲۴
۲۱۷	تربت حیدریه		۱۱۰۰۵۲	۸۰۳۵۲	۱۵۳	۲۰۴۴۹	۲۱۷
۳۸۸	تایباد		۴۰۱۵۶	۲۰۲۰۶	۱۳۶۲	۸۹	۳۸۸
۱۰۰۹۶۴	خراسان رضوی		۳۱۴۰۸۵۹	۱۹۳۰۶۸۱	۴۰۳۹۸	۱۲۰۰۹۱	۱۰۰۹۶۴
۱۴۰۳۷۸	کل کشور		۴۰۳۰۰۰۹۸۸	۳۰۱۰۲۳۲	۵۸۱۴	۱۵۰۷۹۸	۱۴۰۳۷۸

ردیف	کاشی	م	کاشی	ن	فوق	م	زوار	م	در	نام استان و شهرستان
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۱۸۲	۴	۴	داورزن
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۲۴۰	۰	۰	خوشاب
۴	۴	۴	۰	۰	۰	۵	۵	۶	۶	باخرز
۰	۰	۲۱	۱۷	۱۷	۳۲۸	۴	۴	۴	۴	جوین
۰	۰	۶	۰	۰	۰	۰	۰	۳	۳	زاوه
۳	۶	۶	۳	۳	۲۰۹	۰	۲۰۹	۰	۰	جغتای
۰	۸	۸	۵	۵	۱۸	۰	۱۸	۰	۰	فیروزه
۱۶	۱۱۳	۶۴	۶۴	۳۰	۶۳	۶۳	۳۰	۶۳	۶۳	بینالود
۷۹	۴۰	۴۰	۲	۲	۱	۲	۱	۲	۲	بجستان
۳۵	۸۵	۱۳	۱۳	۲	۲	۲	۲	۲	۲	مه ولات
۱	۲۸۱	۰	۰	۰	۲۳	۵	۲۳	۵	۵	خلیل آباد
۵	۶	۲۲	۲۲	۰	۰	۴۴	۰	۴۴	۴۴	کلات
۲۹	۱۱	۳	۳	۱	۱	۱	۱	۱	۱	رشتخوار
۲۱	۲۲۵	۱۲	۱۲	۱۳۱	۷	۷	۱۳۱	۷	۷	بردسکن
۷	۱۳	۲	۲	۶	۶	۶	۶	۶	۶	فریمان
۲۴	۹۴	۲۲	۲۲	۳۶	۱۹	۱۹	۳۶	۱۹	۱۹	سرخس
۱۷	۴۲	۱۵	۱۵	۴۸	۴	۴	۴۸	۴	۴	خواف
۱۵	۷۳	۳۶۸	۳۶۸	۵۴	۱۹۳	۱۹۳	۵۴	۱۹۳	۱۹۳	چناران
۲۱	۳۵۶	۱۴۰	۱۴۰	۴۵۳	۴۱	۴۱	۴۵۳	۴۱	۴۱	نیشابور
۱۰۹۱۸	۳۰۸۷۲	۶۰۶۹۶	۶۰۶۹۶	۳۰۳۹۲	۲۰۹۶۴	۲۰۹۶۴	۳۰۳۹۲	۲۰۹۶۴	۲۰۹۶۴	مشهد
۲۰۶۱۵	۱۶۲	۲۰	۲۰	۴۶	۲۵	۲۵	۴۶	۲۵	۲۵	گناباد
۷۱	۳۰۱۱۵	۴۱	۴۱	۱۴۶	۲۸	۲۸	۱۴۶	۲۸	۲۸	کاشمر
۲۶	۲۵	۱۰۶۶۹	۱۰۶۶۹	۹۳	۲۸۵	۲۸۵	۹۳	۲۸۵	۲۸۵	قوچان
۵۹	۲۷۸	۱۹۲	۱۹۲	۲۰۹۲۹	۱۱۰	۱۱۰	۲۰۹۲۹	۱۱۰	۱۱۰	سبزوار
۳	۱۵	۲۴۱	۲۴۱	۵۱	۲۰۱۵۶	۲۰۱۵۶	۵۱	۲۰۱۵۶	۲۰۱۵۶	درگز
۱۶	۴۳	۴۰	۴۰	۳۴	۲۷	۲۷	۳۴	۲۷	۲۷	تربت جام
۱۸۲	۳۲۳	۴۹	۴۹	۵۸	۸	۸	۵۸	۸	۸	تربت حیدریه
۱۶	۳۸	۳۵	۳۵	۲۲	۱۱	۱۱	۲۲	۱۱	۱۱	تایباد
۵۰۱۸۴	۹۰۲۵۵	۹۰۶۷۱	۹۰۶۷۱	۸۰۵۳۸	۶۰۱۸	۶۰۱۸	۸۰۵۳۸	۶۰۱۸	۶۰۱۸	خراسان رضوی
۶۰۹۳۳	۱۳۰۸۷	۱۴۰۳۴۴	۱۴۰۳۴۴	۲۰۹۰۲	۷۰۳۱۵	۷۰۳۱۵	۲۰۹۰۲	۷۰۳۱۵	۷۰۳۱۵	کل کشور

ردیف	نوع	مقدار	مجموعه	تعداد	مجموعه	نام استان و شهرستان
۰	۰	۰	۰	۷	۲۳	داورزن
۰	۰	۰	۰	۲۷	۹۶	خوشاب
۱۰	۱۸	۰	۰	۱	۱۹۳	باخرز
۱	۰	۱۰	۱۹	۳۲۲		جویین
۰	۱۶	۱	۳	۱۸۴		زاوه
۱۱	۱	۵	۲۶	۱۶۷		جغتای
۵	۳	۶	۳۴۸	۱۴۱		فیروزه
۱۰۶	۲۴	۸۸	۸۷	۵۱۷۶۲		بینالود
۵	۲۱	۴	۷	۱۹۷		بجستان
۷	۱۲	۵	۸	۳۴۲		مه ولات
۰	۰	۳	۱۰	۱۵۵		خلیل آباد
۱۲	۵	۴	۱۰	۴۷۹		کلات
۴	۵۶	۲	۳	۳۳۸		رشتخوار
۹	۳۹	۵	۱۳	۴۴۷		بردسکن
۵۸	۳۴	۱۰	۳۶	۱۰۱۷۰		فریمان
۵۲۶	۱۹	۲۱۰	۷۷	۱۰۰۲۹		سرخس
۲۴	۸۶۳	۱۱	۵۵	۶۲۲		خواف
۱۳۵	۱۰	۲۰۱۱	۱۱۰	۱۱۰۶۲		چناران
۱۰۴	۷۱	۳۴	۵۶۴۸	۴۰۳۶۶		نیشابور
۴۰۲۱۷	۱۰۴۵۶	۴۰۱۲۹	۵۰۹۶۱	۲۸۰۹۲۴		مشهد
۴۶	۱۵۶	۲۶	۵۵	۱۰۵۷۴		گناباد
۵۵	۸۲	۱۱	۱۹۳	۲۰۴۵۱		کاشمر
۵۳	۱۰	۱۹۸	۱۸۴	۱۰۹۲۷		قوچان
۷۹	۹۲	۱۰۰	۷۴۹	۲۰۵۰۴		سبزوار
۱۲	۲	۷۹	۵۵	۱۰۱۷۵		درگز
۷۵	۱۵۱	۴۰	۹۲	۱۰۶۳۵		تربت جام
۶۸	۴۴۵	۳۲	۱۴۶	۲۰۴۴۶		تربت حیدریه
۴۳	۲۰۰	۲۶	۲۶	۶۶۴		تایباد
۵۰۶۸۵	۳۰۷۸۶	۶۰۸۶۱	۱۳۰۹۵۶	۷۰۰۳۹۵		خراسان رضوی
۶۰۸۶۸	۵۰۰۸۴	۷۰۷۵۲	۲۰۰۵۵۷	۱۲۹۰۰۳۸		کل کشور
مجموعه	مجموعه	مجموعه	مجموعه	مجموعه	مجموعه	نام استان و شهرستان

نام استان و شهرستان محل اقامت قبلی	ن. ک.	پرتی	رشته	کلاس	خوابگاه	نام استان و شهرستان محل اقامت قبلی
داورزن	۰	۱۲	۰	۰	۰	۰
خوشاب	۰	۰	۰	۴	۰	۰
باخرز	۶	۰	۳	۰	۰	۰
جویین	۰	۴	۴	۰	۱۰	۰
زاوه	۱۵	۵	۹	۰	۱	۰
جغتای	۰	۵	۰	۱	۴	۰
فیروزه	۱	۱	۰	۰	۰	۰
بینالود	۷۲	۱۳	۶	۶۴	۰	۰
بجستان	۱۰	۱۱	۸	۳	۵	۰
مه ولات	۰	۱۳	۱۵	۰	۵	۰
خلیل آباد	۰	۸۶	۱۰	۴	۴۹۹	۰
کلات	۰	۵	۱	۸۰۷	۰	۰
رشتخوار	۴	۵	۵۲۶	۰	۰	۰
پردسکن	۴	۱۰۱۴۶	۴	۰	۵۶	۰
فریمان	۵۶۶	۱	۱۶	۶	۱	۰
سرخس	۲۸	۱۱	۳	۲۶	۶	۰
خواف	۶	۶	۶۱	۰	۲	۰
چناران	۵۱	۲۵	۲۹	۴۲	۰	۰
نیشابور	۷۵	۴۱	۱۸	۲۸	۱۷	۰
مشهد	۲۰۹۳۲	۸۱۲	۵۴۵	۲۰۷۶۶	۱۹۹	۰
گناباد	۳۴	۵۵	۱۳۵	۱۱	۹	۰
کاشمر	۳۶	۹۳۱	۲۲	۱۵	۷۱۰	۰
قوچان	۲۳	۳	۷	۳۳	۱	۰
سبزوار	۵۹	۲۲۹	۲۲	۴۹	۳۴	۰
درگز	۱۵	۷	۳	۸۲	۴	۰
تربت جام	۱۰۲	۱۹	۴	۱۰	۶	۰
تربت حیدریه	۷۷	۴۸	۷۵۵	۰	۱۲	۰
تایباد	۴۷	۸	۹	۰	۴	۰
خراسان رضوی	۴۰۱۶۳	۳۰۵۰۲	۲۰۲۱۵	۳۰۹۵۱	۱۵۸۵	۰
کل کشور	۴۰۷۶۹	۴۰۵۵۶	۲۰۵۱۰	۴۰۲۲۳	۱۰۸۲۶	۰

داورزن	۰	۰	۴	۰	۰	۰	۰	۰	۰
خوشاب	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰
باخرز	۶	۵	۳	۵	۳	۳	۳	۳	۳
جوین	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰
زاوه	۲	۵	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰
جغتای	۹	۴	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰
فیروزه	۳	۰	۰	۶۵۸	۰	۰	۰	۰	۰
بینالود	۳	۲	۴۱۸	۵	۰	۰	۰	۰	۰
بجستان	۳۳	۳۲۵	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰
مه ولات	۴۰۰	۱۸	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰
خلیل آباد	۶	۱۵	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰
کلات	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰
رشتنخوار	۱۵	۱	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰
پردسکن	۱۷	۹	۳	۰	۰	۰	۰	۰	۰
فریمان	۱۴	۳	۱۱	۰	۰	۰	۰	۰	۰
سرخس	۱۵	۱۳	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰
خواف	۱۷	۴	۰	۲	۲	۲	۲	۲	۲
چناران	۷	۲	۲۷	۳	۳	۳	۳	۳	۳
نیشابور	۸	۲۳	۴۰	۵۵۶	۰	۰	۰	۰	۰
مشهد	۵۷۰	۴۵۳	۴۷۳	۵۶	۰	۰	۰	۰	۰
گناباد	۱۰۱	۲۴۹	۴	۰	۰	۰	۰	۰	۰
کاشمر	۱۴۵	۵۹	۰	۵	۵	۵	۵	۵	۵
قوچان	۶	۹	۰	۸	۸	۸	۸	۸	۸
سبزوار	۱۳	۶۸	۱	۲۶	۲۶	۲۶	۲۶	۲۶	۲۶
درگز	۰	۰	۴	۰	۰	۰	۰	۰	۰
تربت جام	۴	۷	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱
تربت حیدریه	۳۴۱	۴۷	۹	۳	۳	۳	۳	۳	۳
تایباد	۰	۱۰	۳	۰	۰	۰	۰	۰	۰
خراسان رضوی	۱،۷۳۵	۱،۳۳۱	۱،۰۰۱	۱،۳۳۳	۱،۳۳۳	۱،۳۳۳	۱،۳۳۳	۱،۳۳۳	۱،۳۳۳
کل کشور	۲،۰۰۲	۲،۱۰۹	۱،۱۲۰	۱،۴۸۴	۱،۴۸۴	۱،۴۸۴	۱،۴۸۴	۱،۴۸۴	۱،۴۸۴
نام استان و شهرستان	۵	۵	۵	۵	۵	۵	۵	۵	۵

شماره	تعداد	چوبی	زاویه	تعداد	نام استان و شهرستان
۵	۰	۷	۰	۱۰	داورزن
۳۳۸	۰	۴	۰	۵	خوشاب
۰	۲۵۳	۰	۱	۰	باخرز
۱۱	۰	۵۱۷	۰	۵۶	جوین
۰	۲	۰	۸۶	۲	زاوه
۱	۰	۴۸	۰	۵۲۸	جغتای
۹	۰	۴	۰	۰	فیروزه
۱	۱۰	۱۲	۴	۰	بینالود
۰	۰	۰	۰	۴	بجستان
۰	۶	۴	۸	۳	مه ولات
۰	۰	۰	۱	۰	خلیل آباد
۰	۰	۰	۰	۴	کلات
۰	۱	۰	۸	۰	رشتخوار
۰	۰	۵	۱۰	۵	بردسکن
۰	۳	۴	۱	۴	فریمان
۱	۱۲	۰	۰	۹	سرخس
۰	۳۲	۰	۲	۱	خواف
۰	۰	۱۹	۰	۲	چناران
۳۴	۱۴	۶۲	۱	۴۸	نیشابور
۱۲۱	۳۵۸	۳۷۶	۱۴۸	۲۹۱	مشهد
۳	۱۳	۱۲	۷	۶	گناباد
۳	۲	۱۲	۱۱	۱۳	کاشمر
۰	۱۲	۳	۱	۷	قوچان
۳۷۳	۲۷	۴۴۳	۹	۴۰۳	سبزوار
۰	۶	۱	۶	۹	درگز
۰	۱۹۹	۳	۱۰	۰	تربت جام
۳	۲۴	۳	۴۴۶	۷	تربت حیدریه
۰	۱۹۹	۱	۱	۴	تایباد
۸۰۳	۱۰۱۷۳	۱۵۴۰	۷۶۱	۱،۴۲۱	خراسان رضوی
۱۰۰۵۸	۱،۴۹۰	۲،۴۰۷	۸۸۷	۲،۲۹۰	کل کشور

داورزن	۱۴۶	۱	۳	۰	۰
خوشاب	۰	۱	۱۲	۰	۲
باخرز	۰	۱	۷	۱	۰
جوین	۳	۱	۴	۰	۰
زاوه	۰	۰	۵	۳	۰
جغتای	۴	۹	۲	۰	۰
فیروزه	۰	۱	۳	۰	۰
بینالود	۰	۲۳	۵	۰	۳
بجستان	۰	۰	۱	۰	۰
مه ولات	۰	۱	۴	۰	۰
خلیل آباد	۱	۱	۲	۰	۱
کلات	۰	۰	۱	۰	۰
رشتخوار	۰	۵	۱	۰	۰
بردسکن	۳	۶	۰	۰	۰
فریمان	۰	۳	۱۵	۰	۰
سرخس	۰	۲	۱۹	۰	۰
خواف	۱	۵	۱۶	۰	۰
چناران	۰	۶	۲۷۱	۳۱۲	۱۸۶
نیشابور	۵	۷۶	۹۴	۱۳	۱۲
مشهد	۱۷	۷,۴۸۶	۲۳۵	۲۶	۴۶
گناباد	۰	۹	۲	۰	۰
کاشمر	۱۱	۴	۵	۰	۲
قوچان	۰	۱۰	۵۳	۰	۰
سبزوار	۱۷۳	۵۸	۱۶	۳	۱
هرگز	۱	۳	۰	۰	۰
تربت جام	۰	۱۱	۴۱	۰	۰
تربت حیدریه	۰	۲۷	۱۸	۱۱	۸
تایباد	۰	۱۰	۰	۰	۰
خراسان رضوی	۳۶۵	۷,۷۶۰	۸۳۵	۳۶۹	۲۶۱
کل کشور	۶۳۱	۱۱۰,۸۲۹	۱۲,۴۸۰	۳,۶۵۶	۷,۵۹۰
نام استان وشهرستان محل اقامت قبلی	داورزن	خارج از کشور	اظهاری نشده محل اقامت فعلی	اظهاری نشده استان	اظهاری نشده شهرستان

مأخذ: سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۹۵

جدول ۴۵. ميزان كل مهاجرپذيري درون استان و برون استاني شهرستان‌هاي استان خراسان رضوي

مقصد مبدا	تايباد	تربيت حيدريه	تربيت جام	درگز	سبزوار	قوچان	كاشمر	گناباد	مشهد	نيشابور	چناران	خواف	سرخس	فریمان	بزدسكن	رشتخوار	كلات	خليل آباد	مه ولات
مرکزی	۰	۶	۳	۴	۳۰	۱۲	۹	۴	۴۴۷	۳۴	۱۳	۰	۶	۱۶	۶	۶	۱	۰	۰
مازندران	۴۷	۷۰	۹۰	۷۴	۲۵۱	۱۲۵	۷۹	۴۴	۲۶۰۲	۱۳۳	۷۸	۱۵	۳۲	۱۶	۱۱	۳	۰	۰	۸
آذربايجان شرقي	۲	۲۴	۱۲	۱۳	۵۱	۲۸	۹	۲۳	۸۵۳	۲۶	۲۴	۱۱	۷	۴	۱	۱	۰	۰	۰
آذربايجان غربي	۱۳	۲۹	۷	۳	۳۷	۲۷	۱۱	۱۸	۳۶۹	۲۰	۶	۳	۱	۳	۵	۰	۰	۰	۰
كرمانشاه	۰	۸	۱۴	۳	۴۶	۱۲	۲۰	۱۲	۵۹۹	۱۵	۴	۵	۰	۱	۰	۰	۰	۰	۰
خوزستان	۱	۸۶	۴۰	۱۳	۱۲۹	۹۷	۴۳	۵۷	۴۶۰۸	۱۲۴	۹۶	۱۷	۱۹	۶	۱۱	۰	۱	۰	۳
فارس	۱	۶۴	۴۶	۵	۱۴۵	۴۵	۴۴	۱۰۰	۱۰۴۰۴	۵۸	۳۸	۲۹	۷	۷	۴	۰	۰	۰	۱
خراسان رضوي	۲۰۰۶	۸۰۵۲	۴۰۹۴۴	۲۰۹۶۵	۹۰۳۱۲	۴۰۷۸۵	۸۰۶۵۰	۵۰۷۵۶	۸۹۰۳۱۶	۱۲۰۶۰۷	۱۴۰۵۵۶	۲۰۳۲۹	۲۰۲۲۰	۲۰۲۲۵	۲۰۲۲۶	۱۰۱۹۱	۱۰۴۲۳	۱۰۱۲۲	۱۰۱۵۵
اصفهان	۱۴	۸۵	۸۷	۱۱	۲۳۶	۸۳	۶۳	۷۹	۲۰۵۶۳	۱۵۰	۸۰	۳۱	۷	۱۵	۱۲	۱۰	۱	۱۰	۳
سيستان و بلوچستان	۱۸۰	۶۷۰	۲۱۷	۱۰۷	۳۱۶	۲۷۲	۲۳۸	۱۱۸	۱۱۰۹۵۹	۵۲۵	۹۳۷	۱۰۶	۱۸۳	۳۹	۹۸	۵	۱۱	۱	۳۸
کردستان	۳۰	۳۱	۱۲	۰	۲۷	۱۴	۱۰	۱۳	۲۱۷	۹	۳	۵	۰	۱	۰	۰	۰	۴	۲
همدان	۰	۱۵	۱	۱۰	۲۰	۳	۱۴	۸	۴۱۹	۱۹	۳	۰	۴	۱	۴	۰	۱	۱	۰
چهارمحال و بختياري	۰	۴	۷	۲	۵۸	۱۱	۶	۱۹	۲۲۵	۱۲	۸	۱	۱	۰	۶	۱	۰	۰	۰
لرستان	۰	۱۲	۱۰	۲	۴۰	۷	۱۷	۳	۴۲۷	۳۳	۴	۱۱	۱	۰	۱	۰	۰	۱	۱
ايلام	۰	۵	۱	۱	۱۶	۵	۲	۷	۱۱۹	۲۰	۴	۰	۰	۱	۰	۰	۰	۰	۳
كهگيلويه و بويرا احمد	۴	۱	۳	۰	۲۴	۱	۱۱	۴	۸۰	۶	۰	۱	۰	۳	۱	۰	۰	۰	۰
بوشهر	۱	۱۰	۱۱	۴	۴۰	۸	۱۶	۷	۵۷۹	۲۱	۲۸	۴	۱۲	۳	۰	۰	۰	۰	۰

مقصد مبداء	تایباد	تربت جیدریه	تربت جام	درگز	سبزوار	قوچان	کاشمر	گناباد	مشهد	نیشابور	چناران	خرواف	سرخس	فریمان	بردسکن	رشتخوار	کلات	خلیل آباد	مه ولات
زنجان	۴	۱۳	۲۹	۰	۲۱	۶	۱۰	۱	۱۹۵	۳۴	۱۰	۷	۲	۵	۰	۰	۰	۰	۰
سمنان	۱۳۱	۱۰۵	۷۵	۱۳	۴۰۱	۱۰۴	۱۰۹	۹	۱،۹۶۷	۱۶۷	۲۶	۳۲	۶	۱۷	۱۹	۰	۱۰	۱۱	۳
یزد	۴	۵۲	۱۲	۲	۷۸	۱۵	۳۸۹	۲۳	۱،۱۸۹	۶۳	۲۹	۹	۱۰	۴	۴۱	۰	۰	۷	۴
هرمزگان	۶۸	۷۱	۲۰	۲۴	۱۱۵	۲۹	۵۶	۲۳	۲،۰۰۵	۹۴	۳۵	۷	۸	۵	۱۰	۴	۰	۵	۲
تهران	۱۳۴	۳۶۱	۱۹۷	۱۴۱	۲،۷۵۳	۵۳۴	۵۶۶	۳۶۲	۱۲،۵۰۱	۱،۵۴۴	۲۴۵	۱۰۹	۲۳	۳۸	۳۴۷	۱۴	۷	۵۲	۲۴
اردبیل	۰	۱۳	۹	۱	۱۷	۸	۶	۴	۱۹۷	۵	۹	۳	۰	۰	۲	۰	۰	۰	۰
قم	۴	۴۰	۱	۰	۱۴۸	۲۰	۳۷	۱۶	۱،۳۵۰	۶۱	۲۶	۰	۷	۱۳	۸	۳	۰	۱۱	۶
قزوین	۴	۱۸	۶	۰	۲۶	۲۲	۴	۱	۳۹۷	۳۹	۱۰	۸	۲	۳	۰	۰	۴	۰	۰
گلستان	۳۸	۸۶	۷۱	۷۹	۴۰۲	۲۳۶	۱۴۰	۵۰	۳،۲۷۲	۲۱۵	۱۰۷	۳۵	۷۱	۸	۸۵	۰	۰	۴۸	۱۰
خراسان شمالی	۲۰	۸۳	۳۲	۹۲	۷۸۸	۵۴۵	۹۴	۴۳	۱۰،۰۴۰	۲۷۱	۲۸۶	۷۵	۴۶	۱۴	۸	۲	۹	۱۴	۱۱
خراسان جنوبی	۱۸۹	۵۳۲	۱۴۲	۴۲	۴۱۱	۱۰۰	۳۷۰	۷۸۳	۱۱،۱۸۸	۲،۱۵۹	۱۹۱	۱۶۰	۶۴	۵۲	۱۸۸	۱۰	۳۰	۷۵	۹۳

مأخذ: سرشماری عمومی نفوس و مسکن، ۱۳۹۵

بر اساس نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۹۰، در دوره ی زمانی ۹۰-۱۳۸۵، در مجموع تعداد ۱۱۰۳۶۶ نفر از سایر استان های کشور به استان خراسان رضوی مهاجرت کرده اند. در سالهای ۹۰-۱۳۸۵ تعداد ۱۱۶۱۰۱ نفر نیز از استان خراسان رضوی خارج شده و به استان های دیگر کشور مهاجرت کرده اند. بر اساس اطلاعات فوق تعداد خالص مهاجران استان در دوره ی زمانی مورد بحث، بدون در نظر گرفتن مهاجرانی که از خارج کشور آمده یا به خارج کشور رفته اند و نیز مهاجرانی که استان محل اقامت قبلی آنان نامعلوم است، ۵۷۳۵- نفر بوده است. تعداد کل مهاجران استان در این دوره ی زمانی ۵۲۳۷۸۱ نفر بوده است. در مجموع استان خراسان رضوی از ۲۷ شهرستان تشکیل شده که ۱۳ شهرستان آن مهاجر فرست و ۱۴ شهرستان دیگر مهاجرپذیر هستند. شهرستان مشهد با تعداد خالص مهاجرت ۶۵۶۲ نفر، مهاجرپذیرترین شهرستان استان می باشد. شهرستان قوچان با تعداد خالص مهاجرت ۶۵۵۳- نفر، مهاجرفرست ترین شهرستان استان تلقی می شود.

جدول ۴۶. مهاجرت شهرستانی استان خراسان رضوی طی دوره ۹۰-۱۳۸۵

شهرستان	جمع مهاجران وارد شده	مهاجران خارج شده	تعداد خالص مهاجران
بردسکن	۱۸۹۲	۲۵۷۵	-۶۸۶
تایباد	۳۴۵۲	۴۵۸۰	-۱۱۲۷
ترت جام	۶۶۵۷	۱۰۹۳۵	-۴۲۹۲
ترت حیدریه	۸۳۲۸	۱۳۴۳۳	-۵۱۱۸
چناران	۸۸۶۸	۳۷۶۴	۵۰۹۴
خلیل آباد	۱۴۹۸	۷۹۵	۷۰۳
خواف	۲۷۷۵	۳۴۳۷	-۶۶۸
درگز	۲۳۴۷	۴۶۱۸	-۲۲۷۱
سبزوار	۱۳۵۸۱	۱۹۲۶۱	-۵۷۵۷
سرخس	۳۳۳۴	۴۹۷۴	-۱۶۴۵
فریمان	۳۸۳۷	۳۳۴۳	۴۸۶
قوچان	۷۳۸۴	۱۳۹۲۱	-۶۵۵۳
کاشمر	۹۳۷۷	۹۲۰۷	۱۵۵
کلات	۱۳۷۶	۲۰۶۴	-۶۹۳
مشهد	۱۲۱۷۳۰	۱۱۰۵۵۴	۶۵۶۲
مه ولات	۱۹۱۴	۶۷۷	۱۲۳۳
نیشابور	۱۶۹۰۹	۱۸۰۲۹	-۱۳۱۳
رشتخوار	۴۲۷۳	۴،۵۹۰	۰
گناباد	۱۵۵۵۴	۷۱،۶۱۷	-۵۶

مأخذ: سرشماری عمومی نفوس و مسکن، ۱۳۹۰

در جدول ۴۶ میزان خالص مهاجرت شهرستان‌های استان خراسان رضوی براساس مهاجرت‌های داخلی و خارجی استان در سال ۱۳۹۵ محاسبه و مشخص شده است. همان‌طور که در جدول زیر نیز مشخص است به طور کلی خالص مهاجرت در استان خراسان رضوی در دوره مورد بررسی مثبت بوده که حاکی از مهاجرپذیری استان است. البته نظر به اینکه اکثر شهرستان‌های استان روند مهاجر فرستی را در خود نشان می‌دهند، می‌توان نتیجه گرفت که روند مثبت استان وابسته به عملکرد شهرستان‌های غالب همانند مشهد و نیشابور و مناطق تازه در حال توسعه طرقله، شاندیز و گلپهار است. بالاترین نرخ مهاجرپذیری متعلق به شهرستان‌های مشهد، گلپهار، و نیشابور است و بیشترین نرخ مهاجرفرستی نیز متعلق به قوچان، تربت جام، و تربت حیدریه است.

اما برای محاسبه ی خالص مهاجرتی که در بالا بیان شد از رابطه زیر استفاده شده است.

می‌بایست، تفاوت بین مهاجران وارد شده و مهاجران خارج شده یک مکان جغرافیایی به‌عنوان خالص مهاجرت تعریف شود. چنان‌چه در این مکان تعداد مهاجران خارج شده بیش از مهاجران وارد شده باشد، خالص مهاجرت با علامت منفی نشان داده می‌شود.

$$E - I = \text{خالص مهاجرت}$$

در این رابطه:

E: مهاجران وارد شده؛

I: مهاجران خارج شده

بر این اساس جدول ۴۷ علاوه بر نشان دادن وضعیت کلی مهاجرت استان، شاخص خالص مهاجرت را نیز به تصویر کشیده است.

جدول ۴۷. ترازنامه‌ی مهاجرتی شهرهای کشور: ۹۵ - ۱۳۹۰

خالص مهاجران داخلی	مهاجران خارج شده	مهاجران وارد شده			شرح	
		اظهار نشده	از خارج کشور	از داخل کشور		
۵۲۱۹	۲۳۷۱۱۷	۶۱۴	۷۴۳۱	۲۳۴۲۹۱	۲۴۲۳۳۶	خراسان رضوی
-۸۷	۱۷۵	۰	۰	۸۸	۸۸	احمدآبادصولت
-۲۲۷	۳۱۸	۰	۰	۹۱	۹۱	انابد
-۱۰۱	۱۸۰	۰	۰	۷۹	۷۹	باجگیران
-۵۷۴	۹۰۸	۲	۰	۳۳۲	۳۳۴	باخرز
-۱۱۶	۱۳۸	۰	۰	۲۲	۲۲	بار

خالص مهاجران داخلی	مهاجران خارج شده	مهاجران وارد شده				شرح
		اظهار نشده	از خارج کشور	از داخل کشور	کل	
-۲۱۴	۲۶۲	۰	۰	۴۸	۴۸	بايك
-۷۷۲	۱۴۴۹	۰	۰	۶۷۷	۶۷۷	بجستان
-۷۹۱	۲۶۳۱	۰	۵	۱۸۳۵	۱۸۴۰	بردسكن
۱۰۲	۲۷۵	۰	۰	۳۷۷	۳۷۷	بيدخت
-۱۸۵۴	۴۱۰۶	۰	۹	۲۲۴۳	۲۲۵۲	تايباد
-۳۸۶۰	۸۲۵۴	۲۶	۸	۴۳۶۰	۴۳۹۴	تربت جام
-۳۲۱۵	۱۱۲۷۷	۱۵	۲۷	۸۰۲۰	۸۰۶۲	تربت حيدریه
-۵۰۷	۱۲۵۶	۰	۵	۷۴۴	۷۴۹	جغتای
-۲۴۹	۲۹۵	۰	۰	۴۶	۴۶	جنگل
۳۳	۱۶۰	۰	۱	۱۹۲	۱۹۳	چاپشلو
-۱۲۲	۳۱۳	۰	۰	۱۹۱	۱۹۱	چکنه
-۱۶۸۶	۳۷۸۱	۲۹	۰	۲۰۶۶	۲۰۹۵	چناران
-۲۳	۲۵۷	۰	۱	۲۳۳	۲۳۴	خرو
-۲۳	۸۱۴	۲	۱	۷۸۸	۷۹۱	خليل آباد
-۱۱۷۳	۲۷۱۳	۱	۳	۱۵۳۶	۱۵۴۰	خواف
-۱۴۸	۳۱۵	۰	۱	۱۶۶	۱۶۷	داورزن
-۲۰۸۶	۴۲۸۷	۰	۰	۲۲۰۱	۲۲۰۱	درگز
-۸۶	۲۶۶	۰	۱	۱۷۹	۱۸۰	درود
-۲۷۹	۴۶۰	۱	۰	۱۸۰	۱۸۱	دولت آباد
-۳۹۹	۵۷۱	۰	۰	۱۷۲	۱۷۲	رباط سنگ
-۲۰۱	۹۳۱	۰	۰	۷۳۰	۷۳۰	رشتخوار

خالص مهاجران داخلی	مهاجران خارج شده	مهاجران وارد شده				شرح
		اظهار نشده	از خارج کشور	از داخل کشور	کل	
۳۰۴	۷۸۳	۰	۰	۱۰۸۷	۱۰۸۷	رضویه
-۵۲	۲۴۲	۰	۰	۱۹۰	۱۹۰	روداب
-۱۹۱	۶۶۷	۰	۰	۴۷۶	۴۷۶	ریوش
-۱۵۹۴	۱۵۸۳۱	۱۴	۵۸	۱۴۱۶۵	۱۴۲۳۷	سبزوار
-۲۴۴۷	۴۶۵۹	۱۸	۱	۲۱۹۳	۲۲۱۲	سرخس
-۸۴	۱۴۶	۰	۰	۶۲	۶۲	سفیدسنگ
-۱۹۵	۲۶۶	۱	۰	۷۰	۷۱	سلامی
-۷۹	۳۳۸	۰	۰	۲۵۹	۲۵۹	سلطان آباد
-۲	۳۰۳	۴	۱	۲۹۶	۳۰۱	سنگان
-۵۱	۱۲۲	۱	۰	۷۰	۷۱	شادمهر
۲۱۸۱	۲۵۷	۰	۱	۲۴۳۷	۲۴۳۸	شاندیز
۱	۴۳۳	۰	۰	۴۳۴	۴۳۴	ششتمد
-۱۱۳	۱۶۱	۰	۰	۴۸	۴۸	شهرآباد
-۶۵	۱۸۹	۰	۰	۱۲۴	۱۲۴	شهرزو
-۱۰۱۴	۱۳۵۴	۱	۰	۳۳۹	۳۴۰	صالح آباد
۱۸۰۶	۳۰۹	۴	۱۴	۲۰۹۷	۲۱۱۵	طرقبه
-۲۵۷	۳۳۵	۰	۰	۷۸	۷۸	عشق آباد
-۱۱۳	۱۵۸	۰	۰	۴۵	۴۵	فرهادگرد
-۱۰۰۱	۳۰۴۳	۸	۳	۲۰۳۱	۲۰۴۲	فریمان
۲۶۶	۴۸۱	۰	۰	۷۴۷	۷۴۷	فیروزه
-۴۳۲	۱۲۱۲	۱	۰	۷۷۹	۷۸۰	فیض آباد
-۶۷	۲۲۰	۱	۰	۱۵۲	۱۵۳	قاسم آباد
-۱۶۹	۴۷۹	۰	۰	۳۱۰	۳۱۰	قدمگاه
-۱۷۰	۱۹۸	۰	۰	۲۸	۲۸	قلندرآباد
-۶۱۹۴	۱۱۰۷۰	۴۶	۹	۴۸۲۱	۴۸۷۶	قوچان

خالص مهاجران داخلی	مهاجران خارج شده	مهاجران وارد شده				شرح
		اظهار نشده	از خارج کشور	از داخل کشور	کل	
۸۷	۳۱۳	۰	۰	۴۰۰	۴۰۰	کاخک
۶۰	۳۰۵	۰	۱	۳۶۴	۳۶۵	کاريز
-۴۳۴	۹۰۰۶	۰	۴	۸۵۶۸	۸۵۷۲	کاشمر
-۳۳	۳۰۰	۰	۰	۲۶۷	۲۶۷	کدکن
-۹۸۷	۱۸۵۶	۰	۰	۸۶۹	۸۶۹	کلات
-۹۷	۱۵۱	۰	۰	۵۴	۵۴	کندر
۱۱۶۰۸	۱۶۷۷	۱۷۳	۶	۱۳۱۰۶	۱۳۲۸۵	گلبهار
-۴۵	۱۹۴	۰	۰	۱۴۹	۱۴۹	گلمکان
-۱۷۱	۴۴۸۸	۰	۷	۴۳۱۰	۴۳۱۷	گناباد
۸۶	۲۱۳	۰	۰	۲۹۹	۲۹۹	لطف آباد
-۱۳۸	۲۷۸	۰	۰	۱۴۰	۱۴۰	مزدآوند
۲۲۹۲۹	۱۱۳۹۹۷	۲۱۲	۷۱۹۳	۱۲۹۵۳۱	۱۳۶۹۲۶	مشهد
-۳۲	۱۸۴	۰	۰	۱۵۲	۱۵۲	مشهدريزه
-۲۷۴	۵۳۲	۰	۰	۲۵۸	۲۵۸	ملك آباد
-۷۳	۱۴۰	۱	۰	۶۶	۶۷	نشتيفان
-۵۳۴	۶۰۸	۰	۰	۷۴	۷۴	نصرآباد
-۵۱۷	۱۳۱۹	۰	۰	۸۰۲	۸۰۲	نقاب
-۲۲	۲۵۹	۰	۰	۲۳۷	۲۳۷	نوخذنان
۲۲۶۷	۱۱۲۳۹	۵۳	۶۹	۱۳۳۸۴	۱۳۵۰۶	نیشابور
-۱۱۵	۱۷۰	۰	۲	۵۳	۵۵	نيل شهر
۱۷۰	۶۰	۰	۰	۲۳۰	۲۳۰	همت آباد
-۱۲۶	۱۸۰	۰	۰	۵۴	۵۴	يونسى
-	۴۶۲۰۵	۰	۰	۰	۰	اظهار نشده

مأخذ: سر شماری عمومی نفوس و مسکن، ۱۳۹۵

اما به جهت درکی وسیع تر از الگوهای کلی مهاجرتی استان (بر اساس نتایج حاصله در بخش اجتماعی، جمعیتی آمایش) می توان به جدول ۴۸ مراجعه کرد. نتایج در سه دوره زمانی ۱۳۶۵-۷۵، ۱۳۷۵-۸۵ و ۱۳۸۵-۹۰ تبیین شده اند. در دهه ۶۵ تا ۷۵ بیشتر روند مهاجرت در استان از نوع درون استانی بوده است اما در دهه ۷۵ تا ۸۵ این روند به نفع گسترش مهاجرت برون استانی تغییر کرده است. اما در دوره ۸۵ تا ۹۰ بار دیگر الگوهای مهاجرت درون استانی شکل گرفتند که بر اساس جداول گذشته این روند در سال های ۹۰ تا ۹۵ هم کمابیش ادامه یافته است (جدول ۴۹). این امر دلیلی بر شکل گیری پیوندهای درون استانی بین شهرستان های جاذب استان به لحاظ مهاجرتی و شهرستان های مجاور مراکز اصلی و یا شهرستان های کمتر برخوردار می باشد. همان طور که در بخش پیوندهای شهری اشاره شد شکل گیری مراکز جاذب و گسترش زیرساخت های لجیستیک گام بزرگی در ایجاد جریان های بار و مسافر استان داشته که این تاثیرات از کانال شاه راه های ارتباطی استان در مراحل اولیه به صورت موقت و به مرور زمان در قالب پیوند مستمر و بیلندمدت تر سکونتگاهی باعث شکل گیری الگوهای مهاجرتی گردیده است. لذا بار دیگر شناخت و توجه به پیوندهای این بخش مهم و کلیدی تلقی می شوند.

جدول ۴۸. تغییرات الگوهای مهاجرتی استان در سال های ۱۳۶۵-۹۰

	۱۳۸۵-۹۰			۱۳۷۵-۸۵			۱۳۶۵-۷۵		
	برون استانی	درون استانی	درون شهرستانی	برون استانی	درون استانی	درون شهرستانی	برون استانی	درون استانی	درون شهرستانی
استان	۲۸/۸	۳۱/۴	۳۸/۴	۳۳/۱	۳۳/۲	۳۱/۷	۲۱/۹	۳۴/۲	۴۲/۶
بردسکن	۱۴/۳	۲۶/۳	۵۴/۱	۲۱/۹	۲۸/۸	۴۹/۱	۱۱/۸	۲۷/۹	۵۹/۷
تایباد	۱۷/۷	۳۶/۹	۴۰/۱	۱۸/۸	۳۶/۷	۴۴/۲	۱۳/۱	۲۷/۷	۵۷/۹
ترت جام	۱۴/۵	۲۹/۹	۴۵/۶	۱۸/۱	۳۱/۹	۴۸/۷	۹/۹	۴۰/۹	۴۸/۴
ترت حیدریه	۱۵/۷	۳۵/۲	۴۱/۶	۱۷/۰	۳۷/۳	۴۵/۱	۱۴/۷	۳۶/۶	۴۷/۶
چناران	۱۱/۷	۴۶/۸	۳۵/۵	۱۳/۳	۵۰/۸	۳۵/۸	۷/۲	۴۱/۵	۴۹/۴
خواف	۱۰/۵	۳۳/۸	۵۰/۶	۲۲/۳	۳۹/۶	۳۷/۷	۱۳/۲	۳۹/۴	۴۶/۸
درگز	۹/۱	۲۵/۵	۵۸/۸	۲۱/۱	۳۴/۴	۴۴/۲	۱۰/۹	۲۳/۶	۶۵/۰
سبزوار	۳۴/۳	۲۴/۵	۳۴/۹	۳۲/۷	۲۰/۰	۴۶/۹	۱۷/۷	۱۶/۶	۶۵/۲
سرخس	۱۹/۳	۳۷/۵	۳۸/۸	۱۸/۴	۴۴/۸	۳۶/۵	۱۹/۳	۴۰/۰	۴۰/۴
فریمان	۱۲/۹	۴۹/۶	۲۷/۷	۲۱/۳	۳۸/۱	۴۰/۰	۲۳/۷	۲۷/۰	۴۹/۰
قوچان	۲۳/۹	۳۱/۲	۳۸/۵	۳۴/۵	۳۸/۴	۲۶/۴	۸/۹	۳۸/۸	۵۱/۲
کاشمر	۲۴/۴	۳۸/۹	۳۱/۵	۲۰/۷	۳۹/۱	۴۰/۱	۹/۵	۲۰/۳	۶۹/۷
گناباد	۱۴/۷	۳۱/۱	۴۹/۸	۲۵/۰	۳۱/۳	۴۳/۱	۱۴/۱	۳۶/۴	۴۸/۹
مشهد	۳۶/۳	۲۵/۱	۳۰/۲	۴۲/۰	۳۳/۳	۲۰/۸	۲۷/۹	۳۸/۸	۳۰/۳
نیشابور	۲۱/۱	۲۶/۸	۴۶/۷	۲۲/۴	۲۶/۹	۵۰/۳	۱۹/۶	۲۰/۵	۵۹/۲

۱۳۸۵-۹۰			۱۳۷۵-۸۵			۱۳۶۵-۷۵			
برون استانی	درون استانی	درون شهرستانی	برون استانی	درون استانی	درون شهرستانی	برون استانی	درون استانی	درون شهرستانی	
۱۹/۴	۳۷/۷	۳۹/۴	۲۴/۹	۴۰/۳	۳۳/۴	تابعه شهرستان تربت حیدریه			رشتخوار
۱۵/۴	۴۲/۴	۳۳/۵	۱۸/۰	۴۸/۲	۳۳/۵	تابعه شهرستان مشهد			خلیل آباد
۶/۱	۳۶/۹	۵۲/۵	۱۴/۷	۴۱/۶	۴۳/۴	تابعه شهرستان کاشمر			کلات
۱۷/۳	۳۷/۲	۴۱/۳	۲۱/۶	۴۱/۰	۳۷/۴	تابعه شهرستان تربت حیدریه			مه ولات
۲۰/۹	۳۱/۶	۴۰/۷	تابعه شهرستان گناباد						باخرز
۱۹/۲	۴۱/۸	۳۰/۰	تابعه شهرستان مشهد						بجستان
۸/۷	۶۰/۱	۲۴/۶	تابعه شهرستان نیشابور						بینالود
۱۲/۳	۱۷/۹	۶۳/۲	تابعه شهرستان سبزوار						جغتای
۲۲/۵	۳۰/۲	۴۲/۲	تابعه شهرستان تربت حیدریه						جوین
۲۷/۵	۲۹/۷	۳۸/۵	تابعه شهرستان سبزوار						خوشاب
۱۸/۲	۲۸/۹	۴۸/۱	تابعه شهرستان تایباد						زاوه
۱۴/۵	۳۵/۱	۴۵/۲	تابعه شهرستان سبزوار						فیروزه
تابعه شهرستان سبزوار									داورزن

جدول ۴۹. تغییرات تعداد و نسبت الگوهای مهاجرتی شهرستان‌های استان در سال ۱۳۹۵

	نسبت				تعداد			
	مهاجرین خارجی	مهاجرین برون استانی	مهاجرین درون استانی	مهاجرین درون شهرستانی	مهاجرین خارجی	مهاجرین برون استانی	مهاجرین درون استانی	مهاجرین درون شهرستانی
استان	۲/۵	۳۵/۷	۴۱/۶	۲۰/۲	۷۶۶۰	۱۱۱۶۶۵	۱۵۴۱۳۹	۳۶۵۷۷
بردسکن	۰/۲	۲۸/۹	۳۴/۴	۳۶/۵	۶	۹۰۸	۱۰۰۸۰	۱۰۱۴۶
تایباد	۰/۲	۲۲/۶	۴۴/۴	۳۲/۸	۱۰	۹۴۰	۱۸۴۴	۱۰۳۶۲
تربت جام	۰/۲	۱۹/۷	۴۸/۵	۳۰/۹	۱۱	۱۰۲۲۸	۳۰۰۲۰	۱۰۹۲۴
تربت حیدریه	۰/۲	۲۳/۹	۵۳/۵	۲۲/۲	۲۷	۲۰۳۳۹	۵۰۹۰۸	۲۰۴۴۹
چناران	۰/۰	۱۴/۰	۷۱/۴	۱۱/۳	۶	۲۰۴۹۹	۱۲۰۷۰۸	۲۰۰۱۱
خواف	۰/۲	۲۳/۳	۴۸/۰	۲۸/۱	۵	۷۱۶	۱۰۴۷۶	۸۶۳
درگز	۰/۱	۱۴/۶	۳۸/۹	۴۶/۴	۳	۶۷۸	۱۰۸۰۹	۲۰۱۵۶
سبزوار	۰/۴	۴۲/۹	۳۸/۸	۱۷/۸	۵۸	۷۰۴۷	۶۰۳۸۳	۲۰۹۲۹
سرخس	۰/۱	۱۹/۶	۶۰/۰	۱۹/۶	۲	۵۴۸	۱۰۶۷۴	۵۴۶
فریمان	۰/۱	۱۱/۰	۶۶/۸	۲۱/۵	۳	۲۹۰	۱۰۷۵۹	۵۶۶

مهاجرین خارجی	نسبت			تعداد				مهاجرین شهرستانی
	مهاجرین برون استانی	مهاجرین درون استانی	مهاجرین درون شهرستانی	مهاجرین خارجی	مهاجرین برون استانی	مهاجرین درون استانی	مهاجرین درون شهرستانی	
۰/۱	۳۴/۷	۴۲/۰	۲۲/۵	۱۰	۲،۵۷۱	۳،۱۱۶	۱،۶۶۹	قوچان
۰/۰	۲۲/۵	۴۹/۶	۲۷/۹	۴	۲،۵۰۹	۵،۵۳۷	۳،۱۱۵	کاشمر
۰/۱	۲۵/۱	۴۰/۸	۳۴/۰	۹	۱،۹۲۸	۳،۱۴۱	۲،۶۱۵	گناباد
۴/۳	۴۴/۳	۳۴/۷	۱۶/۶	۷،۴۸۶	۷۷،۱۹۱	۶۰،۴۰۰	۲۸،۹۲۴	مشهد
۰/۴	۳۳/۱	۳۶/۴	۲۹/۵	۷۶	۶،۳۳۸	۶،۹۶۵	۵،۶۴۸	نیشابور
۰/۴	۵/۴	۵۲/۶	۴۱/۶	۵	۶۸	۶۶۵	۵۲۶	رشتخوار
۰/۱	۱۸/۰	۴۵/۷	۳۶/۰	۱	۲۵۰	۶۳۴	۴۹۹	خلیل آباد
۰/۰	۴/۹	۴۱/۱	۵۳/۹	۰	۷۴	۶۱۶	۸۰۷	کلات
۰/۱	۱۵/۹	۵۴/۷	۲۹/۰	۱	۲۱۹	۷۵۵	۴۰۰	مه ولات
۰/۱	۱۳/۴	۵۹/۶	۲۶/۱	۱	۱۳۰	۵۷۸	۲۵۳	باخرز
۰/۰	۲۳/۴	۴۵/۲	۳۱/۲	۰	۲۴۴	۴۷۱	۳۲۵	بجستان
۰/۳	۱۰/۶	۸۴/۰	۵/۱	۲۳	۸۷۶	۶،۹۲۶	۴۱۸	بینالود
۰/۶	۳۰/۰	۳۴/۰	۳۵/۲	۹	۴۴۹	۵۱۰	۵۲۸	جغتای
۰/۰	۳۳/۶	۴۰/۶	۲۵/۵	۱	۶۸۰	۸۲۳	۵۱۷	جوین
۰/۱	۲۶/۶	۳۷/۹	۳۴/۱	۱	۲۶۴	۳۷۶	۳۳۸	خوشاب
۰/۰	۱۸/۸	۶۷/۳	۱۲/۷	۰	۱۲۷	۴۵۵	۸۶	زاوه
۰/۱	۲۲/۳	۳۵/۴	۴۲/۱	۱	۳۴۹	۵۵۳	۶۵۸	فیروزه
۰/۱	۳۹/۳	۳۸/۶	۲۱/۵	۱	۲۶۷	۲۶۲	۱۴۶	داورزن

۸-۵- جمع بندی نهایی و طبقه بندی سکونتگاه ها بر حسب قدرت پیوندها

مقدمه

یکی از اولویت های مهم سیاست گذاری شناسایی، اولویت بندی و تلفیق پیوند های بخش های مهم مورد توجه برنامه ریزان است. هر بخش ماهیت خاص خود را دارد که منجر به نامتجانس شدن مقایسه آمارها و نتایج می گردد. اما مکانیزم رتبه بندی در کنار چارچوب های اولویت بندی به ما کمک می کند که ساختاری کمتر پراکنده برای کمک به تصمیم گیری های کلان داشته باشیم. در این بخش جمع بندی ای کلی از آنچه در بخش های گذشته ذکر شد ارائه گردیده است تا راه را برای تحلیل های بعدی و شکل گیری برنامه ریزی های درست و به هنگام در استان هموار کند.

به جهت رتبه بندی قدرت پیوند در هر کجا که ساختار مدل رتبه/امتیاز محور باشد از امتیازات حاصله از تحلیل های فنی و آماری خود مدل استفاده گردیده، اما در مواردی که گزارشات فاقد مکانیزم رتبه بندی است از روش میان گیری رتبه ها استفاده شده است. بر این اساس ابتدا شهرستان های مورد بررسی از نظر قدرت و نوع پیوند آن رتبه بندی شده و پس از آن از رتبه های موجود میانگین گرفته و ماتریس میانگین رتبه های هر شهرستان در تمامی انواع پیوندهای مورد بررسی تهیه شده است.

در بررسی غالب پیوندهای بین شهرستان های استان شهر مشهد به دلیل اختلاف و فاصله فراوان از سایر شهرستان ها به عنوان قوی ترین برقرار کننده ی پیوند در نظر گرفته شده و دارای رتبه قوی می باشد، سایر شهرستان ها نیز در سه دسته متوسط، ضعیف و بسیار ضعیف رتبه بندی شده اند.

قدرت پیوند در سطح قوی با رتبه ۴، متوسط با رتبه ۳، ضعیف با رتبه ۲ و بسیار ضعیف با رتبه ۱ مشخص شده است.

به منظور تعیین رتبه هر شهرستان در طبقه بندی مربوطه در یک مثال فرضی از فرمول زیر استفاده شده است:

	رتبه	تعداد مسافر	شهرستان
C	۴	۱۵۰۰	مشهد
B	۳	۱۰۰۰	سبزوار
	۲	۷۰۰	نیشابور
A	۲	۴۰۰	تربت حیدریه
	۱	۱۶۶	تربت جام
	۱	۹۸	قوچان
	۱	۹۷	خواف
	۱	۹۵	کاشمر
	۱	۹۰	تایباد

براساس جدول فوق ابتدا شهرستان مشهد به عنوان بالاترین برقرار کننده ی پیوند تعیین و رتبه ۴ را برای آن در نظر گرفته می شود. برای بازه‌های بعدی به شکل زیر عمل می‌شود .

$(1000 - 90) / 3 = 303$	←	X
$90 + 303 = 393$	←	A
$393 + 303 = 696$	←	B
$696 + 303 = 999$	←	C

ابتدا تفاضل حد بالا و پایین داده‌ها محاسبه و بر تعداد طبقات مورد نظر (در اینجا ۳ طبقه) تقسیم می‌شود. عدد به دست آمده (X) با حد پایین داده‌ها جمع می‌شود تا دامنه بازه اول (A) به دست آید. بازه‌های بعدی به صورت زیر محاسبه می‌شود:

$$A + X = B$$

$$B + X = C$$

بازه A دارای رتبه ۱، بازه B دارای رتبه ۲ و بازه C دارای رتبه ۳ می‌باشد.

۸-۵-۱- پیوند های مرزی و منطقه ای

در این بخش پیوند هریک از شهرستان های استان با چهار پایانه مرزی استان ارزیابی شده است. همانند توضیحات بخش قبل عدد ۴ به معنای قوی ترین پیوند، و همچنین اعداد ۳ تا ۱ به ترتیب بیانگر پیوند متوسط، ضعیف و بسیار ضعیف می باشد. در مدل مورد محاسبه فرض شده است که هرچه فاصله میان یک نقطه جغرافیایی با پایانه مرزی کمتر باشد بیانگر پیوند قوی تری می باشد. جدول ۵۰ نتایج حاصل از تحلیل پیوند در این بخش را نشان می دهد که در پایانه های باجگیران، دوغارون، سرخس و لطف آباد به ترتیب قوچان، تایباد، سرخس و درگز بیشترین پیوند را دارا هستند.

همچنین به جهت پیوندهای منطقه ای با استان های همجوار خراسان شمالی، یزد، سمنان و خراسان جنوبی به ترتیب نقاب، دولت آباد، جغتای و گناباد بیشترین پیوند را دارا هستند. در این بخش به طور میانگین سرخس کمترین پیوند را با شهرستان های مجاور داراست. نتایج این بخش در جدول زیر قابل مشاهده است.

جدول ۵۰. پیوند میان شهرستان ها و پایانه های مرزی استان (پیوند مرزی)

شماره	سرخس		دوغارون		باجگیران		شماره
	پیوند	امتیاز	پیوند	امتیاز	پیوند	امتیاز	
۱	متوسط	۴	ضعیف	۲	متوسط	۲	نیشابور
۲	بسیار ضعیف	۱	بسیار ضعیف	۱	ضعیف	۲	تقاب
۳	متوسط	۴	ضعیف	۲	ضعیف	۲	مشهد
۴	بسیار ضعیف	۱	ضعیف	۲	بسیار ضعیف	۱	گناباد
۵	متوسط	۴	بسیار ضعیف	۱	ضعیف	۲	کلات
۶	بسیار ضعیف	۱	ضعیف	۲	ضعیف	۲	کاشمر
۷	ضعیف	۲	بسیار ضعیف	۱	قوی	۴	قوچان
۸	ضعیف	۲	ضعیف	۲	بسیار ضعیف	۱	فیض آباد
۹	ضعیف	۲	ضعیف	۲	متوسط	۲	فیروزه
۱۰	متوسط	۴	متوسط	۴	ضعیف	۲	فریمان
۱۱	متوسط	۴	ضعیف	۲	ضعیف	۲	طرقبه
۱۲	قوی	۴	ضعیف	۲	بسیار ضعیف	۱	سرخس
۱۳	بسیار ضعیف	۱	بسیار ضعیف	۱	ضعیف	۲	سبزوار
۱۴	ضعیف	۲	متوسط	۲	بسیار ضعیف	۱	رشتخوار
۱۵	ضعیف	۲	متوسط	۲	بسیار ضعیف	۱	دولت آباد
۱۶	بسیار ضعیف	۱	بسیار ضعیف	۱	متوسط	۲	درگز
۱۷	ضعیف	۲	متوسط	۲	بسیار ضعیف	۱	خواف
۱۸	بسیار ضعیف	۱	ضعیف	۲	بسیار ضعیف	۱	خلیل آباد
۱۹	متوسط	۴	ضعیف	۲	متوسط	۲	چناران
۲۰	بسیار ضعیف	۱	بسیار ضعیف	۱	بسیار ضعیف	۱	جغتای
۲۱	ضعیف	۲	ضعیف	۲	ضعیف	۲	تربت حیدریه
۲۲	متوسط	۴	متوسط	۴	بسیار ضعیف	۱	تربت جام
۲۳	متوسط	۴	قوی	۴	بسیار ضعیف	۱	تایباد
۲۴	بسیار ضعیف	۱	ضعیف	۲	ضعیف	۲	بردسکن
۲۵	بسیار ضعیف	۱	ضعیف	۲	بسیار ضعیف	۱	بجستان
۲۶	امتیاز		پیوند		امتیاز		شاخص
آباد لطف							

نیشابور	ضعیف	۲.۲۵
نقاب	بسیار ضعیف	۱.۲۵
مشهد	ضعیف	۲
گناباد	بسیار ضعیف	۱.۲۵
کلات	بسیار ضعیف	۱.۵
کاشمر	بسیار ضعیف	۱.۵
قوچان	متوسط	۲.۲۵
فیض آباد	بسیار ضعیف	۱.۲۵
فیروزه	ضعیف	۲.۲۵
فریمان	ضعیف	۲.۲۵
طرقبه	ضعیف	۲
سرخس	بسیار ضعیف	۲
سبزوار	ضعیف	۱.۵
رشتخوار	بسیار ضعیف	۱.۵
دولت آباد	بسیار ضعیف	۱.۵
درگز	قوی	۲.۲۵
خواف	بسیار ضعیف	۱.۵
خلیل آباد	بسیار ضعیف	۱.۲۵
چناران	ضعیف	۲.۲۵
جغتای	بسیار ضعیف	۱
تربت حیدریه	بسیار ضعیف	۱.۷۵
تربت جام	بسیار ضعیف	۱.۷۵
تایباد	بسیار ضعیف	۲
بردسکن	بسیار ضعیف	۱.۵
بجستان	بسیار ضعیف	۱.۲۵
شاخص	پیوند	امتیاز
		میانگین

جدول ۵۱. پیوند میان شهرستان ها و استان های مجاور (پیوند منطقه ای)

نیشابور	ضعیف	۳
نقاب	قوی	۴
مشهد	ضعیف	۳
گناباد	بسیار ضعیف	۱
کلات	ضعیف	۳
کاشمر	بسیار ضعیف	۱
قوچان	متوسط	۳
فیض آباد	بسیار ضعیف	۱
فیروزه	ضعیف	۳
فریمان	بسیار ضعیف	۱
طرقبه	ضعیف	۳
سرخس	بسیار ضعیف	۱
سبزوار	متوسط	۳
رشتخوار	بسیار ضعیف	۱
دولت آباد	بسیار ضعیف	۱
درگز	متوسط	۳
خواف	بسیار ضعیف	۱
خلیل آباد	ضعیف	۳
چناران	متوسط	۳
جغتای	متوسط	۳
تربت حیدریه	بسیار ضعیف	۱
تربت جام	بسیار ضعیف	۱
تایباد	بسیار ضعیف	۱
بردسکن	ضعیف	۳
بجستان	بسیار ضعیف	۱
شاخص	پیوند	امتیاز
		خراسان شمالی

میانگین	امتیاز	خراسان جنوبی	امتیاز	سمنان	امتیاز	یزد	امتیاز	شاخص
۱.۸	متوسط	ضعیف	۲	بسیار ضعیف	۱	ضعیف	۲	بجستان
۲.۰	ضعیف	ضعیف	۲	ضعیف	۲	ضعیف	۲	بردسکن
۱.۵	متوسط	ضعیف	۲	بسیار ضعیف	۱	بسیار ضعیف	۱	تایباد
۱.۴	ضعیف	ضعیف	۲	بسیار ضعیف	۱	بسیار ضعیف	۱	تربت جام
۱.۸	متوسط	بسیار ضعیف	۲	بسیار ضعیف	۱	ضعیف	۲	تربت حیدریه
۲.۵	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	۱	قوی	۲	ضعیف	۲	جغتای
۱.۵	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	۱	بسیار ضعیف	۱	بسیار ضعیف	۱	چناران
۲.۴	ضعیف	ضعیف	۲	ضعیف	۲	متوسط	۲	خلیل آباد
۱.۵	متوسط	متوسط	۲	بسیار ضعیف	۱	بسیار ضعیف	۱	خواف
۱.۵	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	۱	بسیار ضعیف	۱	بسیار ضعیف	۱	درگز
۲.۰	ضعیف	ضعیف	۲	بسیار ضعیف	۱	قوی	۲	دولت آباد
۱.۵	متوسط	متوسط	۲	بسیار ضعیف	۱	بسیار ضعیف	۱	رشتخوار
۲.۴	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	۱	متوسط	۲	ضعیف	۲	سبزوار
۱.۰	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	۱	بسیار ضعیف	۱	بسیار ضعیف	۱	سرخس
۱.۴	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	۱	بسیار ضعیف	۱	بسیار ضعیف	۱	طرقبه
۱.۴	ضعیف	ضعیف	۲	بسیار ضعیف	۱	بسیار ضعیف	۱	فریمان
۱.۸	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	۱	ضعیف	۲	ضعیف	۲	فیروزه
۲.۰	متوسط	متوسط	۲	بسیار ضعیف	۱	متوسط	۲	فیض آباد
۱.۸	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	۱	ضعیف	۲	بسیار ضعیف	۱	قوچان
۱.۸	ضعیف	ضعیف	۲	ضعیف	۲	ضعیف	۲	کاشمر
۱.۴	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	۱	بسیار ضعیف	۱	بسیار ضعیف	۱	کلات
۲.۰	قوی	قوی	۲	بسیار ضعیف	۱	ضعیف	۲	گناباد
۱.۴	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	۱	بسیار ضعیف	۱	بسیار ضعیف	۱	مشهد
۲.۸	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	۱	متوسط	۲	متوسط	۲	نقاب
۱.۵	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	۱	ضعیف	۲	بسیار ضعیف	۱	نیشابور

۸-۵-۲- پیوند های مسافری و کالایی

همانطور که در بخش های قبل بیان شد، برای تشخیص پیوندهای مسافری و کالایی از مدل های فنی DEA و SFA استفاده گردید که هر یک از این مدل ها قادر به رتبه بندی دقیق تمامی شهرستان ها می باشند. با این حال جهت مقایسه ای کلی میان رویکرد های کمی مرسوم و این مدل های آماری در جداول ذیل از روش میان گیری برای هم میانگین های ساده ترددی در بخش مسافر و کالا و هم داده های حاصل از مدل استفاده شده است. تفاوت در تشخیص قدرت پیوند در این جداول اساساً به دلیل فروض متفاوتی است که هر یک از رویکرد ها دارا هستند.

جداول ۵۲ تا ۵۵ پیوندهای مسافری را در شهرستان های استان نشان می دهند. در جدول ۵۲ رویکرد استاندارد پیوند مسافری بر اساس میانگین تعداد تردد آمده است. در این بخش از دو کلاس خودرویی مسافری که در بخش های گذشته شرح داده شد به عنوان شاخصی در جهت نشان دادن قدرت پیوند مسافری استفاده شده است. بر این اساس میانگین تعداد تردد بالا در یک شهرستان بیانگر قدرت پیوند مسافری آن شهرستان با سایر شهرستان ها می باشد. در این جدول نظر به آمار بالای تردد های شهرستان مشهد اکثر شهرستان های دیگر برچسب بسیار ضعیف را در پیوندهای مسافری کسب کرده اند، که این امر در مقایسه با یک شهرستان بزرگ که نقش گره جغرافیایی را برای مسیر های ترانزیتی در سطح استان ایفا می کند امری طبیعیست. لذا به جهت کنار گذاشتن تاثیرات شهر مشهد بر سایر شهرهای استان در جدول ۵۳ شهرستان مشهد را از محاسبات حذف کرده ایم. با این کار شهرستان چناران جایگزین شهر مشهد به لحاظ قدرت پیوند خواهد شد. همچنین از ۱۹ شهرستانی که در قیاس با مشهد دارای پیوند بسیار ضعیف شناخته شده بودند ۱۱ شهرستان باقی می ماند. ۱۵ شهرستان دیگر در این دسته بندی دارای پیوند مسافری ضعیف یا متوسط شناخته خواهند شد. اما اگر از رویکرد استاندارد به مدل اصلی پژوهش گذر کنیم دیگر شاهد تاثیرات مطلق شهرستان های بزرگ بدون در نظر گرفتن سطوح امکانات و توجهی که به آنها می شود نخواهیم بود. به عبارت دیگر در این ساختار جدید هر شهرستان با توجه به زیرساختی که درگیر کرده است و خروجی مورد انتظاری که نشان می دهد قضاوت خواهد شد نه بر اساس گزارش ساده ای از پیامدها. لذا همانطور که در جدول ۵۴ نشان داده شده است در صورتی که میانگین تردد را با امتیاز حاصل از در نظر گرفتن متغیر های تصمیم به عنوان ورودی های مدل و میزان تردد به عنوان متغیر مطلوب، جایگزین کنیم خواهیم دید که نتایج واقع گرایانه تر بر اساس راندمان تک تک محورهای هر شهرستان حاصل خواهد شد. بر این اساس تنها ۵ شهرستان در وضعیت پیوندی بسیار ضعیف در بخش مسافری خواهند بود و به طور خودکار اثرات خارجی شهر مشهد نیز بر سایر شهرستان ها حذف خواهد شد. همچنین همانطور که ملاحظه می شود بر خلاف رویکرد استاندارد که تنها بر اساس گزارش های اولیه قضاوت می کرد، عملکرد شهرستان های بزرگ همچون مشهد علی رغم ثبت تعداد بالای تردد نسبت به زیرساخت هایی که در بخش مسافری داراست آنچنان هم رضایت بخش نیست.

جدول ۵۶ نیز پیوند مسافری بین شهرستانی بر اساس میانگین امتیاز محورهای هر شهرستان با شهرستان دارای ارتباط فیزیکی را به تصویر کشیده است. بر طبق این جدول قدرت پیوند بین شهری بر اساس عددی بین

صفر و یک تعیین شده است که اعداد نزدیک به یک بیانگر ارتباط پیوندی قوی در بخش مسافری و اعداد نزدیک به صفر بیانگر ارتباط پیوندی ضعیف در این بخش هستند. اعداد این بخش به نوعی ارتباط پذیری شهرها نسبت به یکدیگر را نشان می دهند. نحوه محاسبه نتایج این جدول بدین شکل است که ابتدا امتیاز محور های رفت و برگشت میان هر دو شهرستان محاسبه گردیده است، سپس از اعداد حاصل میانگین کل گرفته شده است تا به این صورت تصویری کلی از ارتباط بین شهری در دو شهرستان مجاور بدست آید.

جدول ۵۲. پیوند مسافری شهرستان ها بر اساس میانگین تردد

شهرستان	میانگین تردد مسافر	امتیاز	پیوند مسافری
باخرز	۴۳۷۸۱۱.۵	۱	بسیار ضعیف
بینالود	۱۰۶۶۰۰.۳	۱	بسیار ضعیف
یحستان	۵۴۷۴۰۴.۴	۱	بسیار ضعیف
بردسکن	۷۹۲۲۵۱.۳	۱	بسیار ضعیف
تایباد	۱۵۹۹۱۳۱	۲	ضعیف
ترتت جام	۱۲۰۰۹۷۳	۱	بسیار ضعیف
ترتت حیدریه	۱۸۳۰۸۹۶	۲	ضعیف
جوین	۱۳۵۰۴۶۶	۱	بسیار ضعیف
چناران	۳۵۹۷۱۳۲	۳	متوسط
خواف	۷۷۶۲۹۸.۷	۱	بسیار ضعیف
خلیل آباد	۵۴۹۴۰۱.۴	۱	بسیار ضعیف
خوشاب	۶۷۲۸۲۷.۲	۱	بسیار ضعیف
داورزن	۱۸۹۸۷۴۲	۲	ضعیف
درگز	۴۰۹۶۶۴.۸	۱	بسیار ضعیف
رشتخوار	۹۹۸۸۱۱.۳	۱	بسیار ضعیف
زاوه	۱۷۵۰۲۷۷.۲۵	۲	ضعیف
سبزوار	۱۳۵۶۷۹۹	۱	بسیار ضعیف
سرخس	۱۲۶۲۳۴۵	۱	بسیار ضعیف
صالح آباد	۷۶۹۲۹۷.۵	۱	بسیار ضعیف
فیروزه	۱۴۷۴۳۴۷	۲	ضعیف
فریمان	۲۱۳۴۶۷۶	۲	ضعیف
قوچان	۱۴۴۱۵۸۲	۱	بسیار ضعیف
کاشمر	۱۰۵۵۷۹۸	۱	بسیار ضعیف
کلات	۸۳۶۲۱۸.۴	۱	بسیار ضعیف
گناباد	۵۹۷۲۳۱.۲	۱	بسیار ضعیف
مشهد	۳۹۹۰۰۴۳.۸	۴	قوی
مه ولات	۹۷۳۶۹۹.۲	۱	بسیار ضعیف

شهرستان	میانگین تردد مسافر	امتیاز	پیوند مسافری
نیشابور	۱۹۵۴۸۲۱	۲	ضعیف

جدول ۵۳. پیوند مسافری شهرستان ها بر اساس میانگین تردد (بدون در نظر گرفتن مشهد)

شهرستان	میانگین تردد مسافر	امتیاز	پیوند مسافری
باخرز	۴۳۷۸۱۱.۵	۱	بسیار ضعیف
بینالود	۱۰۶۶۰۰.۳	۲	ضعیف
بجستان	۵۴۷۴۰۴.۴	۱	بسیار ضعیف
بردسکن	۷۹۲۲۵۱.۳	۱	بسیار ضعیف
تایباد	۱۵۹۹۱۳۱	۳	متوسط
ترت جام	۱۲۰۰۹۷۳	۲	ضعیف
ترت حیدریه	۱۸۳۰۸۹۶	۳	متوسط
جوین	۱۳۵۰۴۶۶	۲	ضعیف
چناران	۳۵۹۷۱۳۲	۴	قوی
خواف	۷۷۶۲۹۸.۷	۱	بسیار ضعیف
خلیل آباد	۵۴۹۴۰۱.۴	۱	بسیار ضعیف
خوشاب	۶۷۲۸۲۷.۲	۱	بسیار ضعیف
داورزن	۱۸۹۸۷۴۲	۳	متوسط
درگز	۴۰۹۶۶۴.۸	۱	بسیار ضعیف
رشتخوار	۹۹۸۸۱۱.۳	۲	ضعیف
زاوه	۱۷۵۰۲۷۷.۲۵	۳	متوسط
سبزوار	۱۳۵۶۷۹۹	۲	ضعیف
سرخس	۱۲۶۲۳۴۵	۲	ضعیف
صالح آباد	۷۶۹۲۹۷.۵	۱	بسیار ضعیف
فیروزه	۱۴۷۴۳۴۷	۲	ضعیف
فریمان	۲۱۳۴۶۷۶	۳	متوسط
فوجان	۱۴۴۱۵۸۲	۲	ضعیف
کاشمر	۱۰۵۵۷۹۸	۲	ضعیف
کلات	۸۳۶۲۱۸.۴	۱	بسیار ضعیف
گناباد	۵۹۷۲۳۱.۲	۱	بسیار ضعیف
مه ولات	۹۷۳۶۹۹.۲	۱	بسیار ضعیف
نیشابور	۱۹۵۴۸۲۱	۳	متوسط

جدول ۵۴. پيوند مسافري شهرستان ها بر اساس ميانگين امتياز محورها

شهرستان	ميانگين امتياز محورها	امتياز	پيوند مسافري
باخرز	۰.۷۶۷	۳	متوسط
بينالود	۰.۹۳۶۴	۳	متوسط
بجستان	۰.۶۲۷	۲	ضعيف
بردسكن	۰.۶۷۱۷	۲	ضعيف
تايباد	۰.۷۲۸۸	۲	ضعيف
ترت جام	۰.۵۳۰۱	۲	ضعيف
ترت حيدريه	۰.۵۱۴۳	۱	بسيار ضعيف
جوين	۰.۹۴۱۶	۳	متوسط
چناران	۰.۲۷۸۷	۱	بسيار ضعيف
خواف	۰.۷۵۰۷	۲	ضعيف
خليل آباد	۰.۹۸۴۳	۳	متوسط
خوشاب	۰.۷۴۱۸	۲	ضعيف
داورزن	۰.۹۱۸۱	۳	متوسط
درگز	۰.۹۸۹۷	۳	متوسط
رشتخوار	۰.۶۸۰۹	۲	ضعيف
زاوه	۱	۴	قوي
سيزوار	۰.۵۷۵	۲	ضعيف
سرخس	۰.۵۴۶	۲	ضعيف
صالح آباد	۰.۹۹۴۶	۳	متوسط
فيروزه	۰.۶۱۳۱	۲	ضعيف
فريمان	۰.۶۶۲۲	۲	ضعيف
قوچان	۰.۳۴۸۸	۱	بسيار ضعيف
كاشمر	۰.۸۷۴۵	۳	متوسط
كلات	۰.۵۳۱۷	۲	ضعيف
گناپاد	۰.۵۸۰۶	۲	ضعيف
مشهد	۰.۳	۱	بسيار ضعيف
مه ولات	۰.۵۳۶۸	۲	ضعيف
نيشابور	۰.۳۸۰۴	۱	بسيار ضعيف

نیشابور	مه ولات	مشهد	گناباد	کلات	کاشمر	قوچان	فیروزه	فریمان	صالح آباد	سرخس	سبزوار	زاوه	رشتخوار	درگز	داورزن	خوشاب	خلیل آباد	خواف	چناران	جوین	تربت جیدرپه	تربت جام	تایباد	بردسکن	بجستان	بیناوه	باخرز	چناران	خواف	خلیل	خوشاب	داورزن	درگز	رشتخوار	زاوه		
		۰.۹۹۴				۰.۹۳۰																															
							۰.۲۲۸				۰.۵۱۴	۰.۸۶۴		۰.۴۹۲			۱.۰۰۰	۱.۰۰۰					۰.۴۴۹														
						۰.۰۹۵							۱.۰۰۰			۱.۰۰۰																					
													۱.۰۰۰					۰.۶۴۰			۰.۳۵۷														۰.۱۵۱		

نیشابور				۰.۵۹۹			گناباد
مه ولات	۰.۴۹۲						مشهد
مشهد		۱.۰۰۰					مه ولات
گناباد	۱.۰۰۰		۰.۹۲۷				نیش
کلات			۰.۵۱۸				
کاشمر							
قوچان							
فیروزه							
فریمان			۰.۵۹۶				
صالح آباد							
سرخس			۰.۵۴۶				
سبزوار							
زاوه							
رشتخوار							
درگز							
داورزن							
خوشاب							
خلیل آباد							
خواف							
چناران		۰.۵۰۴					
جوین							
تربت جیدرپه		۰.۷۷۷					
تربت جام							
تایباد							
بردسکن							
بجستان		۰.۴۴۷			۰.۹۴۲		
بیناود			۰.۹۳۶				
باخرز							

در بخش کالایی نیز همانند بخش مسافری هر دوی مدل های استاندارد و مدل پژوهش گزارش شده اند. جدول ۵۶ قدرت پیوند در بخش کالایی بر اساس میانگین تردد دو کلاس خودرویی حامل بار (که در بخش مربوطه توضیح داده شد) را نشان می دهد. در این بخش بر خلاف بخش مسافری شهرستان غالبی نداریم لذا می توان از تاثیر شهر مشهد بر سایر شهرها چشم پوشی کرد. بر اساس نتایج ۹ شهرستان از مجموع ۲۸ شهرستان مورد بررسی دارای پیوند کالایی بسیار ضعیف هستند و ۵ شهرستان پیوند متوسط را نشان داده اند. اما بر اساس میانگین امتیاز محورهای شهرستانی حاصله از مدل پژوهش ۱۰ شهرستان از مجموعه مورد مطالعه پیوند کالایی بسیار ضعیف را نشان داده اند که بیانگر نیاز توجه بیشتر سیاستگذاران بر اهمیت کارایی منابع در کنار تلاش های کمی توسعه ای در بخش کالایی است. بر خلاف بررسی قبل تعداد ۷ شهرستان نیز بر اساس این مقیاس رتبه بندی در دسته شهرستان های با پیوند متوسط قرار گرفته اند. جدول ۵۷ نیز همانند قسمت قبل پیوند کالایی بین دو شهرستان مجاور را بر اساس بازه صفر تا یک که به ترتیب بیانگر قدرت ضعیف پیوند و قدرت قوی پیوند کالایی هستند نشان داده است.

جدول ۵۶. پیوند کالایی شهرستان ها بر اساس میانگین تردد

شهرستان	میانگین تردد کالا	امتیاز	پیوند کالایی
باخرز	۲۲۸۲۲	۱	بسیار ضعیف
بینالود	۲۹۹۴۴۰.۳	۳	متوسط
بجستان	۱۱۹۱۰۷.۳	۲	ضعیف
بردسکن	۱۰۲۰۲۴.۱	۱	بسیار ضعیف
تایباد	۱۸۲۱۲۳.۸	۲	ضعیف
ترت جام	۱۱۱۹۷۷.۳	۲	ضعیف
ترت حیدریه	۲۰۲۱۰۰.۴	۲	ضعیف
جوین	۱۴۶۱۸۲.۳	۲	ضعیف
چناران	۱۸۷۲۶۲.۱	۲	ضعیف
خواف	۳۵۶۲۸.۷۵	۱	بسیار ضعیف
خلیل آباد	۱۹۲۳۵۰.۸	۲	ضعیف
خوشاب	۸۳۰۰۹.۴۵	۱	بسیار ضعیف
داورزن	۵۹۲۱۴۴.۳	۴	قوی
درگز	۶۵۰۸۴.۷۵	۱	بسیار ضعیف
رشتخوار	۱۳۲۷۱۳.۵	۲	ضعیف
زاوه	۱۱۵۲۴۴	۲	ضعیف
سبزوار	۲۲۴۳۹۶.۱	۳	متوسط
سرخس	۱۷۰۷۶۵	۲	ضعیف
صالح آباد	۶۸۲۷	۱	بسیار ضعیف

شهرستان	میانگین تردد کالا	امتیاز	پیوند کالایی
فیروزه	۲۴۱۸۴۳.۴	۳	متوسط
فریمان	۱۳۷۰۱۱.۳	۲	ضعیف
قوچان	۱۲۰۴۹۰.۳	۲	ضعیف
کاشمر	۸۴۰۶۷.۸۳	۱	بسیار ضعیف
کلات	۹۲۴۶۰.۶۳	۱	بسیار ضعیف
گناباد	۱۰۷۹۱۹.۹	۱	بسیار ضعیف
مشهد	۳۲۰۹۶۵.۶	۳	متوسط
مه ولات	۱۶۶۵۲۷.۳	۲	ضعیف
نیشابور	۲۴۲۱۴۸	۳	متوسط

جدول ۵۷. پیوند کالایی شهرستان ها بر اساس میانگین امتیاز محورها

شهرستان	میانگین امتیاز محورها	امتیاز	پیوند کالایی
باخرز	۰.۷۸۸۱	۳	متوسط
بینالود	۰.۹۹۱۵	۴	قوی
بجستان	۰.۵۳۵۸	۱	بسیار ضعیف
بردسکن	۰.۵۹۶۹	۲	ضعیف
تایباد	۰.۷۳۹۵	۲	ضعیف
ترت جام	۰.۳۳۱۸	۱	بسیار ضعیف
ترت حیدریه	۰.۴۸۱۲	۱	بسیار ضعیف
جوین	۰.۹۶۲۶	۳	متوسط
چناران	۰.۴۳۸۲	۱	بسیار ضعیف
خواف	۰.۸۴۵۱	۳	متوسط
خلیل آباد	۰.۶۴۳۶	۲	ضعیف
خوشاب	۰.۶۴۷۷	۲	ضعیف
داورزن	۰.۹۷۸۵	۳	متوسط
درگز	۰.۹۷۱۷	۳	متوسط
رشتخوار	۰.۷۲۹۷	۲	ضعیف
زاوه	۰.۹۷۹۶	۳	متوسط
سبزوار	۰.۳۸۵	۱	بسیار ضعیف
سرخس	۰.۵۲۰۱	۱	بسیار ضعیف
صالح آباد	۰.۸۱۴۳	۳	متوسط
فیروزه	۰.۵۸۹۳	۲	ضعیف
فریمان	۰.۷۸۵۸	۳	متوسط
قوچان	۰.۳۵۸۹	۱	بسیار ضعیف
کاشمر	۰.۵۸۸۷	۲	ضعیف

شهرستان	میانگین امتیاز محورها	امتیاز	پیوند کالایی
کلات	۰.۵۲۰۴	۱	بسیار ضعیف
گناباد	۰.۵۸۲۷	۲	ضعیف
مشهد	۰.۳۴۷۷	۱	بسیار ضعیف
مه ولات	۰.۵۶۰۱	۲	ضعیف
نیشابور	۰.۳۷۹۸	۱	بسیار ضعیف

عبیر
فایل استناد و انتشار

نیشابور	مه ولات	مشهد	گناباد	کلات	کاشمر	قوچان	فیروزه	فریمان	صالح آباد	سرخس	سبزوار	زاوه	رشتخوار	درگز	داورزن	خوشاب	خلیل آباد	خواف	چناران	جوین	تربت حیدریه	تربت جام	تایباد	بردسکن	بجستان	بینالود	باخرز	خلیل آباد	خوشاب	داورزن	درگز	رشتخوار	
							۰.۳۱۵				۰.۹۱۵				۱.۰۰۰		۱.۰۰۰						۰.۲۳۴										
						۰.۱۹۶					۰.۶۵۴			۱.۰۰۰							۰.۲۸۳												
													۱.۰۰۰					۰.۲۸۵															

نیشابور	۰.۶۲۶		۱.۰۰۰	نیشابور
مه ولات		۱.۰۰۰		
مشهد	۱.۰۰۰		۰.۶۳۱	
گناباد		۰.۹۷۳		
کلات	۰.۵۲۰			
کاشمر			۰.۲۷۳	
قوچان				
فیروزه			۰.۷۱۰	
فریمان	۰.۷۲۳			
صالح آباد				
سرخس	۰.۵۲۰			
سبزوار			۰.۴۶۲	
زاوه				
رشتخوار				
درگز				
داورزن				
خوشاب				
خلیل آباد				
خواف				
چابکان	۰.۹۷۶			
جوین				
تربت حیدریه	۰.۷۸۰			
تربت جام				
تایباد				
بردسکن				
بجستان		۰.۴۵۰		
بینالود	۰.۹۹۱			
باخرز				
مشهد		مه ولات	نیشابور	

جداول ۵۹ و ۶۰ قدرت پیوند میان محورهای بین شهری استان را در دو بخش مسافری و کالایی نشان می دهد. بر اساس این دو جدول ابتدا امتیازی بین صفر و یک همانند بخش های گذشته بر اساس مدل های اصلی پژوهش (DEA و SFA) برای هر محور بر اساس داده های ورودی شهرستان مقصد، محاسبه گردید. سپس امتیازهای محور ها به روش میان گیری رتبه بندی و به صورت عددی بین ۱ تا ۴ که به ترتیب بیانگر پیوند بسیار ضعیف، ضعیف، متوسط و قوی است دسته بندی و گزارش شد. در این چارچوب تنها یک شهر که بالاترین امتیاز را داراست به عنوان پیوند دهنده قوی شناخته می شود و سایر شهرستان ها از سطح متوسط و کمتر از آن دسته بندی می شوند.

نقشه های ۳ تا ۱۶ نیز تصویری شماتیک از عمده پیوندهای استان در حوزه های مورد بررسی این بخش را ارائه می دهند.

جدول ۵۹. پیوند محورهای استان در بخش مسافری

پیوند	امتیاز	میانگین امتیاز محور	محور
متوسط	۳	۰.۷۶۶۹۷۵	ترتیب جام - باخرز
متوسط	۳	۰.۹۴۲۸	فیض آباد - بجستان
متوسط	۳	۰.۸۴۶۳۷۵	فردوس - بجستان
ضعیف	۲	۰.۴۴۷۱	گناباد - بجستان
بسیار ضعیف	۱	۰.۲۷۱۶	بردسکن - بجستان (سردق)
متوسط	۳	۰.۸۳۸۹	سبزوار - بردسکن
متوسط	۳	۰.۹۸۵۳۲۵	کاشمر - بردسکن
بسیار ضعیف	۱	۰.۱۹۰۹۲۵	بجستان - بردسکن (سردق)
متوسط	۳	۰.۷۳۹۳۲۵	ترتیب جام - تایباد
قوی	۴	۰.۹۹۷۹۵	ترتیب حیدریه - تایباد
ضعیف	۲	۰.۴۴۹۰۲۵	خواف - تایباد
متوسط	۳	۰.۷۱۹۲۵	تایباد - ترتیب جام
بسیار ضعیف	۱	۰.۱۹۳۰۵	باخرز - ترتیب جام
بسیار ضعیف	۱	۰.۲۷۳۶۷۵	صالح آباد - ترتیب جام
متوسط	۳	۰.۹۳۴۲۵	فریمان - ترتیب جام
متوسط	۳	۰.۷۷۷۰۷۵	مشهد - ترتیب حیدریه
بسیار ضعیف	۱	۰.۱۷۶۷۲۵	مشهد - کمربندی ترتیب حیدریه
بسیار ضعیف	۱	۰.۱۵۱۴۷۵	تایباد - ترتیب حیدریه (تایباد)
متوسط	۳	۰.۸۴۷۵۷۵	مشهد - ترتیب حیدریه (رباط سنگ)
ضعیف	۲	۰.۶۶۶۳۷۵	سه راهی شادمهر - ترتیب حیدریه
ضعیف	۲	۰.۶۲۳۶	تایباد - ترتیب حیدریه
متوسط	۳	۰.۹۴۸۵۲۵	مشهد - چناران (مشهد - تقاطع آزادراه)

محرور	میانگین امتیاز محور	امتیاز	پیوند
جاده قدیم مشهد - چناران	۰.۰۷۸۴	۱	بسیار ضعیف
آزادراه کنارگذر باغچه - چناران (عوارضی شرقی)	۰.۰۱۸۶۷۵	۱	بسیار ضعیف
آزادراه کنارگذر باغچه - چناران (عوارضی دوم)	۰.۰۱۰۵	۱	بسیار ضعیف
آزادراه کنارگذر باغچه - چناران (عوارضی غربی)	۰.۰۱۸۰۶۷	۱	بسیار ضعیف
مشهد - چناران (کمربندی)	۰.۰۶۹۲	۱	بسیار ضعیف
مشهد - چناران (گلبهار - چناران)	۰.۴۹۴۳۲۵	۲	ضعیف
قوچان - چناران (دستگاه توزین)	۰.۱۹۳۳	۱	بسیار ضعیف
قوچان - چناران (سهره چکنه - چناران)	۰.۲۷۷۹۷۵	۱	بسیار ضعیف
تایباد - خواف	۰.۹۶۲۷۷۵	۳	متوسط
قائح - خواف (نشتیفان)	۰.۶۴۹۰۷۵	۲	ضعیف
رشتخوار - خواف	۰.۶۴۰۳۲۵	۲	ضعیف
سبزوار - داورزن	۰.۹۱۸۱	۳	متوسط
قوچان - درگز	۰.۹۸۹۷	۳	متوسط
ترت حیدریه - رشتخوار	۰.۸۶۹۶	۳	متوسط
خواف - رشتخوار	۰.۴۹۲۲۵	۲	ضعیف
قوچان - سبزوار	۰.۲۲۷۵۷۵	۱	بسیار ضعیف
بردسکن - سبزوار	۰.۴۰۸۲۲۵	۲	ضعیف
شاهرود - سبزوار	۰.۸۸۷۸۲۵	۳	متوسط
قوچان - سبزوار	۰.۳۸۱۴۲۵	۲	ضعیف
اسفراین - سبزوار	۰.۵۰۸۶۲۵	۲	ضعیف
نیشابور - سبزوار (زعفرانیه)	۰.۶۵۷۷۲۵	۲	ضعیف
نیشابور - سبزوار (نیشابور)	۰.۸۷۵۰۲۵	۳	متوسط
ج قدیم نیشابور - سبزوار	۰.۹۱۶۰۷۵	۳	متوسط
ج قدیم نیشابور - سبزوار (سلطان آباد)	۰.۲۲۵۱	۱	بسیار ضعیف
مشهد - سرخس (مشهد - رضویه)	۰.۹۰۹۹	۳	متوسط
مشهد - سرخس (سرخس)	۰.۲۰۴۱	۱	بسیار ضعیف
مشهد - سرخس (رضویه - آبروان)	۰.۵۲۴۰۷۵	۲	ضعیف
ترت جام - صالح آباد (ترت جام)	۰.۹۹۴۵۵	۳	متوسط
مشهد - فریمان (تپه سلام - سنگ بست)	۰.۹۰۵۵۷۵	۳	متوسط
مشهد - فریمان (سنگ بست - فریمان)	۰.۷۰۷۲۷۵	۳	متوسط
عوارضی فریمان (مشهد - فریمان)	۰.۱۷۴۱	۱	بسیار ضعیف
ترت جام - فریمان (فریمان)	۰.۶۱۷۹۷۵	۲	ضعیف
چناران - قوچان (چناران - سهره چکنه)	۰.۹۲۹۵۵	۳	متوسط
چناران - قوچان (دستگاه توزین)	۰.۵۳۸۳	۲	ضعیف

محور	میانگین امتیاز محور	امتیاز	پیوند
فاروج - قوچان (قوچان)	۰.۸۶۰۱۲۵	۳	متوسط
درگز - قوچان (امام قلی - قوچان)	۰.۰۹۴۹	۱	بسیار ضعیف
باجگیران - قوچان	۰.۰۱۵۰۵	۱	بسیار ضعیف
درگز - قوچان (درگز - امام قلی)	۰.۰۹۶۳۷۵	۱	بسیار ضعیف
سبزوار - قوچان (سبزوار - سلطان آباد)	۰.۲۱۹۰۵	۱	بسیار ضعیف
سبزوار - قوچان (سلطان آباد - سهراب چکنه)	۰.۱۳۱۵۵	۱	بسیار ضعیف
شادمهر - کاشمر	۰.۷۳۹۵۲۵	۳	متوسط
بردسکن - کاشمر	۰.۹۱۱۷	۳	متوسط
نیشابور - کاشمر (نیشابور)	۰.۹۷۲۲	۳	متوسط
مشهد - کلات (سهراب کارده)	۰.۹۲۸۲۵	۳	متوسط
مشهد - کلات (قلعه نو - کلات)	۰.۱۳۵۲	۱	بسیار ضعیف
فردوس - گناباد (گناباد)	۰.۲۷۲۷۵	۱	بسیار ضعیف
قائن - گناباد (گناباد)	۰.۷۳۹۵۲۵	۳	متوسط
مهنه - گناباد (مهنه)	۰.۹۲۷۳۵	۳	متوسط
بجستان - گناباد (گناباد)	۰.۳۸۲۹۵	۲	ضعیف
فریمان - مشهد (فریمان - سنگ بست)	۰.۲۲۷۹۳۳۳۳۳	۱	بسیار ضعیف
نیشابور - مشهد (قدمگاه)	۰.۳۵۵۲۳۳۳۳۳	۲	ضعیف
سرخس - مشهد (رضویه - مشهد)	۰.۱۶۴۸۶۶۶۶۷	۱	بسیار ضعیف
چناران - مشهد (تقاطع آزادراه - مشهد)	۰.۹۹۴۲	۳	متوسط
فریمان - مشهد (سنگ بست - تپه سلام)	۰.۲۳۰۳۶۶۶۶۷	۱	بسیار ضعیف
آزادراه باغچه - مشهد (مشهد)	۰.۵۶۷۶۳۳۳۳۳	۲	ضعیف
جاده قدیم چناران - مشهد	۰.۰۹۴۱۶۶۶۶۷	۱	بسیار ضعیف
کلات - مشهد (کلات - قلعه نو)	۰.۰۱۶۹۶۶۶۶۷	۱	بسیار ضعیف
آزادراه باغچه - مشهد (باغچه)	۰.۵۵۹۷۳۳۳۳۳	۲	ضعیف
نیشابور - مشهد (دستگاه توزین)	۰.۲۸۹۵۵	۱	بسیار ضعیف
کمربندی تربت حیدریه - مشهد	۰.۰۸۳۳۵	۱	بسیار ضعیف
عوارضی باغچه - مشهد (ملک آباد)	۰.۲۳۴۸	۱	بسیار ضعیف
عوارضی فریمان (فریمان - مشهد)	۰.۰۳۴۵	۱	بسیار ضعیف
عوارضی باغچه - مشهد (مشهد)	۰.۲۲۲۶۵	۱	بسیار ضعیف
چناران - مشهد (کمربندی)	۰.۰۵۵۵	۱	بسیار ضعیف
میامی - مشهد	۰.۰۱۱۲	۱	بسیار ضعیف
تربت حیدریه - مشهد	۰.۲۸۱۳۳۳۳۳۳	۱	بسیار ضعیف
چناران - مشهد	۰.۵۰۸۳۶۶۶۶۷	۲	ضعیف
مشهد - نیشابور (قدمگاه)	۰.۵۹۹۲۷۵	۲	ضعیف
مشهد - نیشابور (دستگاه توزین)	۰.۵۱۸۴۷۵	۲	ضعیف

محور	میانگین امتیاز محور	امتیاز	پیوند
سبزوار - نیشابور (زعفرانیه)	۰.۳۲۳۹۲۵	۱	بسیار ضعیف
سبزوار - نیشابور (نیشابور)	۰.۳۷۸۵۲۵	۲	ضعیف
کاشمر - نیشابور (نیشابور)	۰.۲۳۲۴۷۵	۱	بسیار ضعیف
جاده قدیم سبزوار - نیشابور (فیروزه)	۰.۴۳۵۰۵	۲	ضعیف
جاده قدیم سبزوار - نیشابور (سلطان آباد)	۰.۱۰۶۲	۱	بسیار ضعیف

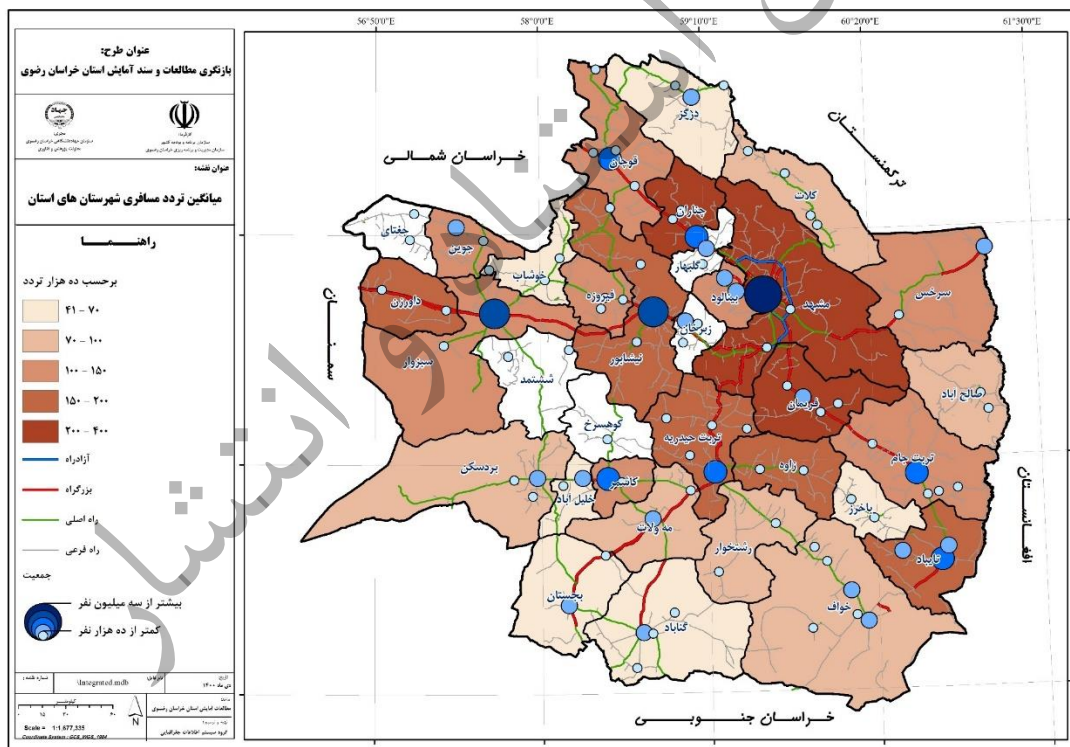
جدول ۶۰. پیوند محورهای استان در بخش کالایی

محور	میانگین امتیاز محور	امتیاز	پیوند
ترت جام - باخرز	۰.۷۸۸۰۷۵	۳	متوسط
فیض آباد - بجستان	۰.۴۵۰۸۷۵	۲	ضعیف
فردوس - بجستان	۰.۹۶۲۶۲۵	۳	متوسط
گناباد - بجستان	۰.۳۸۵۰۲۵	۲	ضعیف
بردسکن - بجستان (سردق)	۰.۳۴۴۶۷۵	۲	ضعیف
سبزوار - بردسکن	۱	۴	قوی
کاشمر - بردسکن	۰.۴۴۶۶۲۵	۲	ضعیف
بجستان - بردسکن (سردق)	۰.۳۴۴۰۷۵	۲	ضعیف
ترت جام - تایباد	۰.۶۳۳۵	۲	ضعیف
ترت حیدریه - تایباد	۰.۵۸۶۶۵	۲	ضعیف
خواف - تایباد	۰.۹۹۸۳۲۵	۳	متوسط
تایباد - ترت جام	۰.۵۳۶۵	۲	ضعیف
باخرز - ترت جام	۰.۰۵۷۱۷۵	۱	بسیار ضعیف
صالح آباد - ترت جام	۰.۰۱۴۸۳۳۳۳	۱	بسیار ضعیف
فریمان - ترت جام	۰.۶۳۹۶۲۵	۲	ضعیف
مشهد - ترت حیدریه	۰.۷۸۰۳۵	۳	متوسط
مشهد - کمربندی ترت حیدریه	۰.۲۹۷۹	۱	بسیار ضعیف
تایباد - ترت حیدریه (تایباد)	۰.۲۸۷۶۵	۱	بسیار ضعیف
مشهد - ترت حیدریه (رباط سنگ)	۰.۶۷۱۹۲۵	۳	متوسط
سهراهی شادمهر - ترت حیدریه	۰.۵۹۰۵۵	۲	ضعیف
رشتخوار - ترت حیدریه	۰.۳۵۳۴۲۵	۲	ضعیف
تایباد - ترت حیدریه	۰.۲۹۲۳۵	۱	بسیار ضعیف
مشهد - چناران (مشهد - تقاطع آزادراه)	۰.۹۷۶۰۲۵	۳	متوسط
جاده قدیم مشهد - چناران	۰.۰۲۰۱۲۵	۱	بسیار ضعیف
آزادراه کنارگذر باغچه - چناران (عوارضی شرقی)	۰.۱۲۹۷۲۵	۱	بسیار ضعیف
آزادراه کنارگذر باغچه - چناران (عوارضی دوم)	۰.۳۳۸۳۵	۲	ضعیف

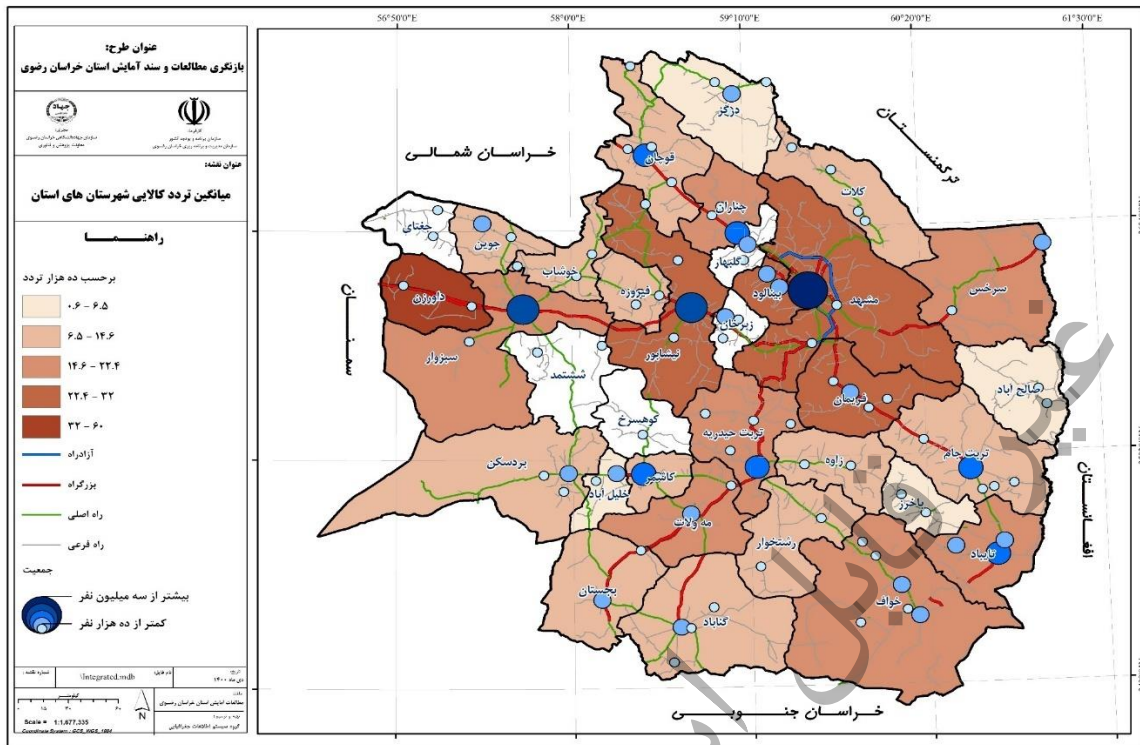
محور	میانگین امتیاز محور	امتیاز	پیوند
آزادراه کنارگذر باغچه - چناران (عوارضی غربی)	۰.۱۶۹۶	۱	بسیار ضعیف
مشهد - چناران (کمربندی)	۰.۳۲۵۵	۱	بسیار ضعیف
مشهد - چناران (گلبهار - چناران)	۰.۵۸۵۵	۲	ضعیف
قوچان - چناران (دستگاه توزین)	۰.۵۴۵۶	۲	ضعیف
قوچان - چناران (سهره چکنه - چناران)	۰.۷۰۵۶۷۵	۳	متوسط
تایباد - خواف	۰.۹۸۷۱	۳	متوسط
قائن - خواف (نشتیفان)	۰.۵۵۹۲	۲	ضعیف
رشتخوار - خواف	۰.۳۸۴۶۲۵	۲	ضعیف
سبزوار - داورزن	۰.۹۷۸۵۲۵	۳	متوسط
قوچان - درگز	۰.۹۷۱۶۷۵	۳	متوسط
ترت حیدریه - رشتخوار	۰.۸۴۷۷۷۵	۳	متوسط
خواف - رشتخوار	۰.۵۷۶۷۷۵	۲	ضعیف
قوچان - سبزوار	۰.۱۶۵۷۲۵	۱	بسیار ضعیف
بردسکن - سبزوار	۰.۱۹۴۲	۱	بسیار ضعیف
شاهرود - سبزوار	۰.۹۱۵۳	۳	متوسط
قوچان - سبزوار	۰.۱۴۷۹۵	۱	بسیار ضعیف
اسفراین - سبزوار	۰.۲۱۱۳۲۵	۱	بسیار ضعیف
نیشابور - سبزوار (زعفرانیه)	۰.۵۶۳	۲	ضعیف
نیشابور - سبزوار (نیشابور)	۰.۹۶۲۶۲۵	۳	متوسط
ج قدیم نیشابور - سبزوار	۰.۱۸۸۳۲۵	۱	بسیار ضعیف
ج قدیم نیشابور - سبزوار (سلطان آباد)	۰.۰۲۶۷	۱	بسیار ضعیف
مشهد - سرخس (مشهد - رضویه)	۰.۴۸۴۷	۲	ضعیف
مشهد - سرخس (سرخس)	۰.۱۲۵۱۷۵	۱	بسیار ضعیف
مشهد - سرخس (رضویه - آبروان)	۰.۹۵۰۵	۳	متوسط
ترت جام - صالح آباد (ترت جام)	۰.۸۱۴۳۳۳۳۳	۳	متوسط
مشهد - فریمان (تپه سلام - سنگ بست)	۱	۴	قوی
مشهد - فریمان (سنگ بست - فریمان)	۰.۴۴۵۱۷۵	۲	ضعیف
عوارضی فریمان (مشهد - فریمان)	۰.۵۴۴۳	۲	ضعیف
ترت جام - فریمان (فریمان)	۰.۳۴۵۱۵	۲	ضعیف
چناران - قوچان (چناران - سهره چکنه)	۰.۹۰۳۶	۳	متوسط
چناران - قوچان (دستگاه توزین)	۰.۵۶۹۱۵	۲	ضعیف
فاروج - قوچان (قوچان)	۰.۴۸۸۳۵	۲	ضعیف
درگز - قوچان (امام قلی - قوچان)	۰.۱۹۶۱	۱	بسیار ضعیف
باجگیران - قوچان	۰.۰۰۳۳۲۵	۱	بسیار ضعیف
درگز - قوچان (درگز - امام قلی)	۰.۱۸۱۵۲۵	۱	بسیار ضعیف

محرور	میانگین امتیاز محور	امتیاز	پیوند
سبزوار - قوچان (سبزوار - سلطان آباد)	۰.۲۸۱	۱	بسیار ضعیف
سبزوار - قوچان (سلطان آباد - سهراب چکنه)	۰.۳۵۲۹۷۵	۲	ضعیف
شادمهر - کاشمر	۰.۹۹۶۹۵	۳	متوسط
بردسکن - کاشمر	۰.۴۹۶۶۲۵	۲	ضعیف
نیشابور - کاشمر (نیشابور)	۰.۲۷۲۴	۱	بسیار ضعیف
مشهد - کلات (سهراب کارده)	۰.۹۹۸۸۷۵	۳	متوسط
مشهد - کلات (قلعه نو - کلات)	۰.۰۴۱۹۷۵	۱	بسیار ضعیف
فردوس - گناباد (گناباد)	۰.۱۳۸۴۲۵	۱	بسیار ضعیف
قائن - گناباد (گناباد)	۰.۷۶۰۲۵	۳	متوسط
مهنه - گناباد (مهنه)	۰.۹۷۲۸۵	۳	متوسط
بجستان - گناباد (گناباد)	۰.۴۵۹۳	۲	ضعیف
فریمان - مشهد (فریمان - سنگ بست)	۰.۲۱۸۴۶۶۶۶۷	۱	بسیار ضعیف
نیشابور - مشهد (قدمگاه)	۰.۶۳۱	۲	ضعیف
سرخس - مشهد (رضویه - مشهد)	۰.۰۷۸۲۶۶۶۶۷	۱	بسیار ضعیف
چناران - مشهد (تقاطع آزادراه - مشهد)	۰.۵۹۲۲۶۶۶۶۷	۲	ضعیف
فریمان - مشهد (سنگ بست - تپه سلام)	۰.۳۶۸۷	۲	ضعیف
آزادراه باغچه - مشهد (مشهد)	۰.۳۶۸۶۶۶۶۶۷	۲	ضعیف
جاده قدیم چناران - مشهد	۰.۰۱۳۸	۱	بسیار ضعیف
کلات - مشهد (کلات - قلعه نو)	۰.۰۰۷۳	۱	بسیار ضعیف
آزادراه باغچه - مشهد (باغچه)	۰.۹۹۵۴۳۳۳۳۳	۳	متوسط
نیشابور - مشهد (دستگاه توزین)	۰.۵۱۷۰۵	۲	ضعیف
کمربندی تربت حیدریه - مشهد	۰.۲۵۱۸۵	۱	بسیار ضعیف
عوارضی باغچه - مشهد (ملک آباد)	۰.۶۹۰۸۵	۳	متوسط
عوارضی فریمان (فریمان - مشهد)	۰.۱۵۹۸	۱	بسیار ضعیف
عوارضی باغچه - مشهد (مشهد)	۰.۱۷۰۶۵	۱	بسیار ضعیف
چناران - مشهد (کمربندی)	۰.۲۸۰۷	۱	بسیار ضعیف
میامی - مشهد	۰.۱۶۹۵۵	۱	بسیار ضعیف
تربت حیدریه - مشهد	۰.۵۰۴۳	۲	ضعیف
چناران - مشهد	۰.۲۴۳۳	۱	بسیار ضعیف
مشهد - نیشابور (قدمگاه)	۰.۷۰۶۶۲۵	۳	متوسط
مشهد - نیشابور (دستگاه توزین)	۰.۵۴۵۶۵	۲	ضعیف
سبزوار - نیشابور (زعفرانیه)	۰.۶۵۸۵	۲	ضعیف
سبزوار - نیشابور (نیشابور)	۰.۴۹۳۶	۲	ضعیف
کاشمر - نیشابور (نیشابور)	۰.۰۵۹	۱	بسیار ضعیف

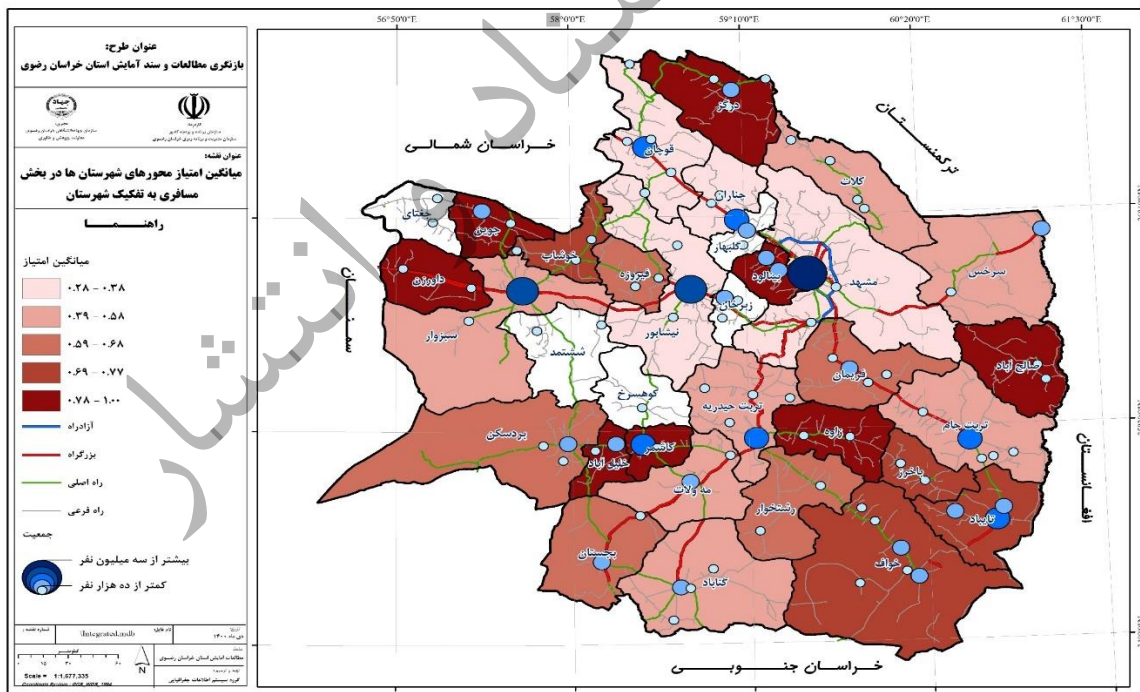
محور	میانگین امتیاز محور	امتیاز	پیوند
جاده قدیم سبزوار - نیشابور (فیروزه)	۰.۱۶۰۰۲۵	۱	بسیار ضعیف
جاده قدیم سبزوار - نیشابور (سلطان آباد)	۰.۰۳۰۵	۱	بسیار ضعیف
مشهد - شاندیز	۰.۹۹۱۵	۳	متوسط
سبزوار - اسفراین (سبزوار)	۰.۹۶۲۵۵	۳	متوسط
بردسکن - کاشمر	۰.۸۴۵۱۲۵	۳	متوسط
سبزوار - سلطان آباد	۰.۷۲۹۰۵	۳	متوسط
سه راه چکنه - سلطان آباد	۰.۹۴۰۸۲۵	۳	متوسط
فیروزه - سلطان آباد	۰.۱۴۸۲۶۶۶۶۷	۱	بسیار ضعیف
ترت حیدریه - تایباد	۰.۹۷۹۵۷۵	۳	متوسط
نیشابور - فیروزه	۰.۷۸۵۸۲۵	۳	متوسط
شادمهر - مهنه	۰.۷۵۰۲	۳	متوسط
بحستان - فیض آباد	۰.۴۲۵۴۷۵	۲	ضعیف
گناباد - مهنه	۰.۵۵۲۱۵	۲	ضعیف



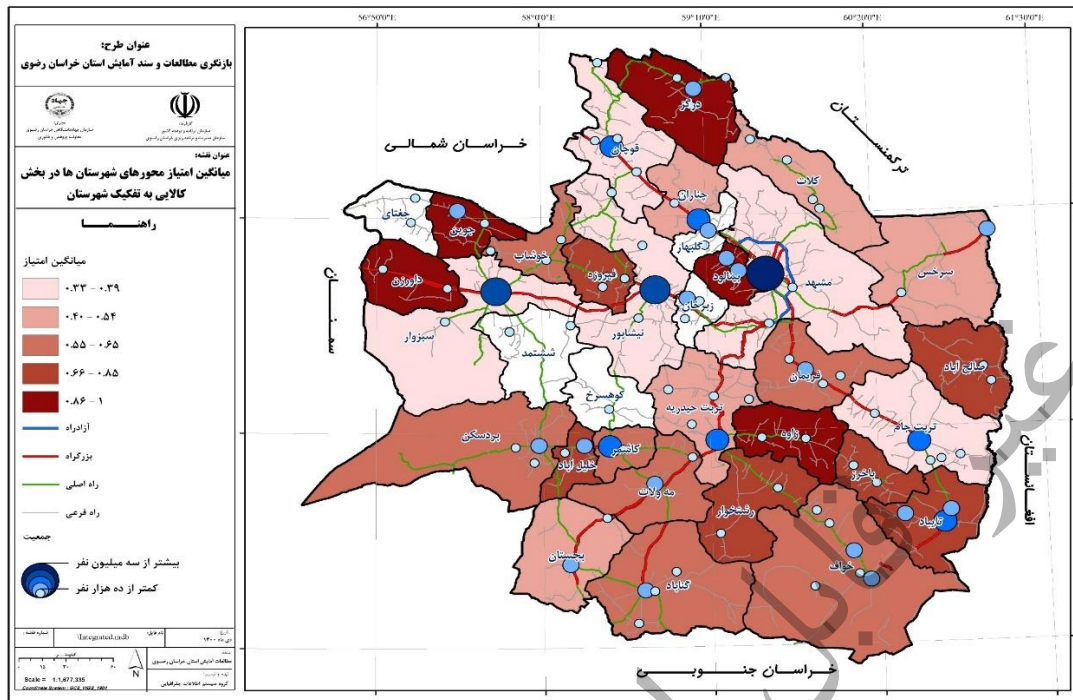
نقشه ۳. میانگین تردد مسافری در سطح شهرستان



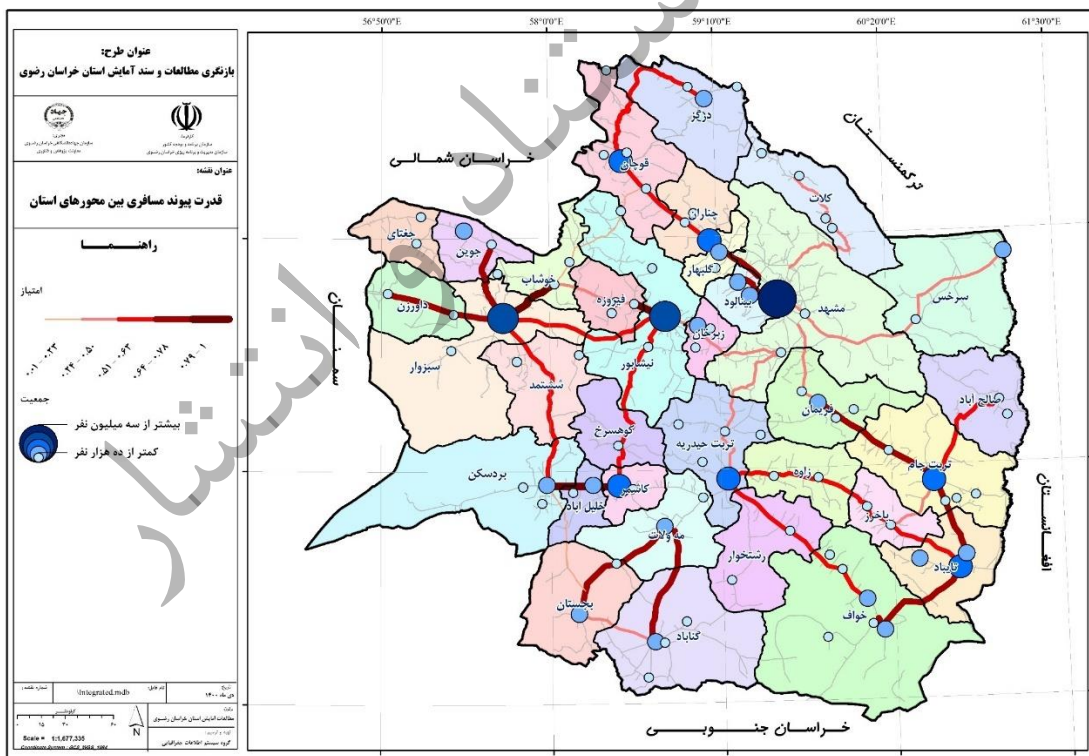
نقشه ۴. میانگین تردد کالایی در سطح شهرستان



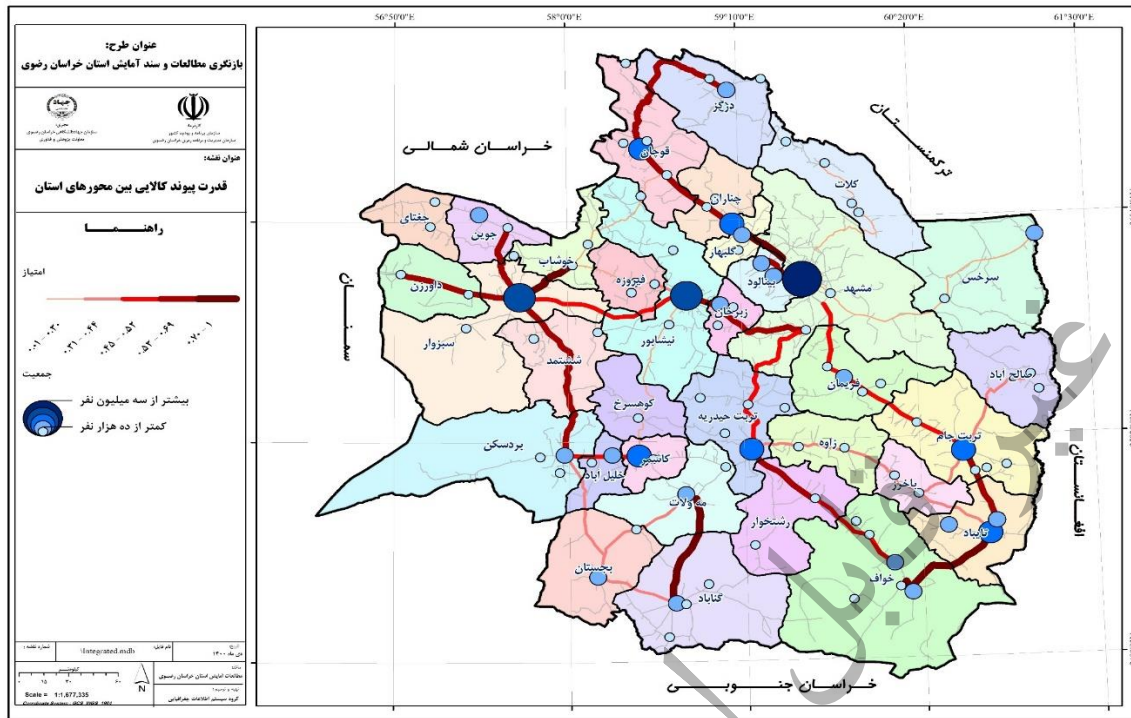
نقشه ۵. میانگین امتیاز محورهای شهرستان در بخش مسافری (در سطح شهرستان)



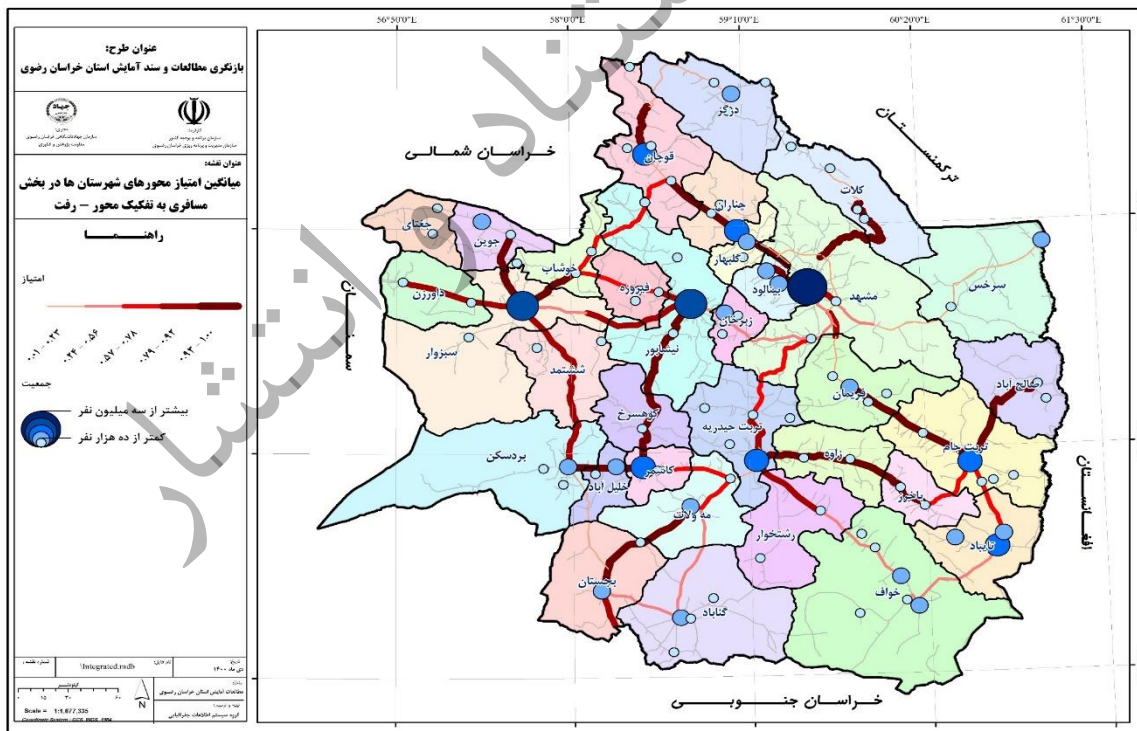
نقشه ۶. میانگین امتیاز محورهای شهرستان در بخش کالایی (در سطح شهرستان)



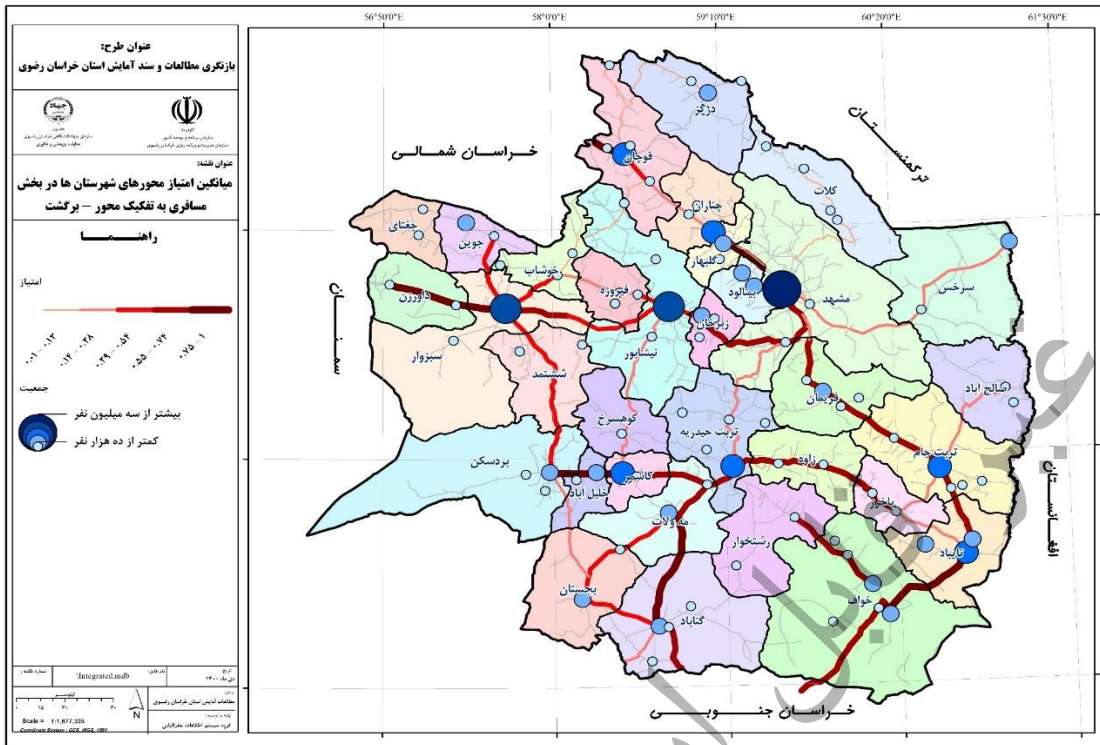
نقشه ۷. قدرت پیوند مسافری در محورهای استان



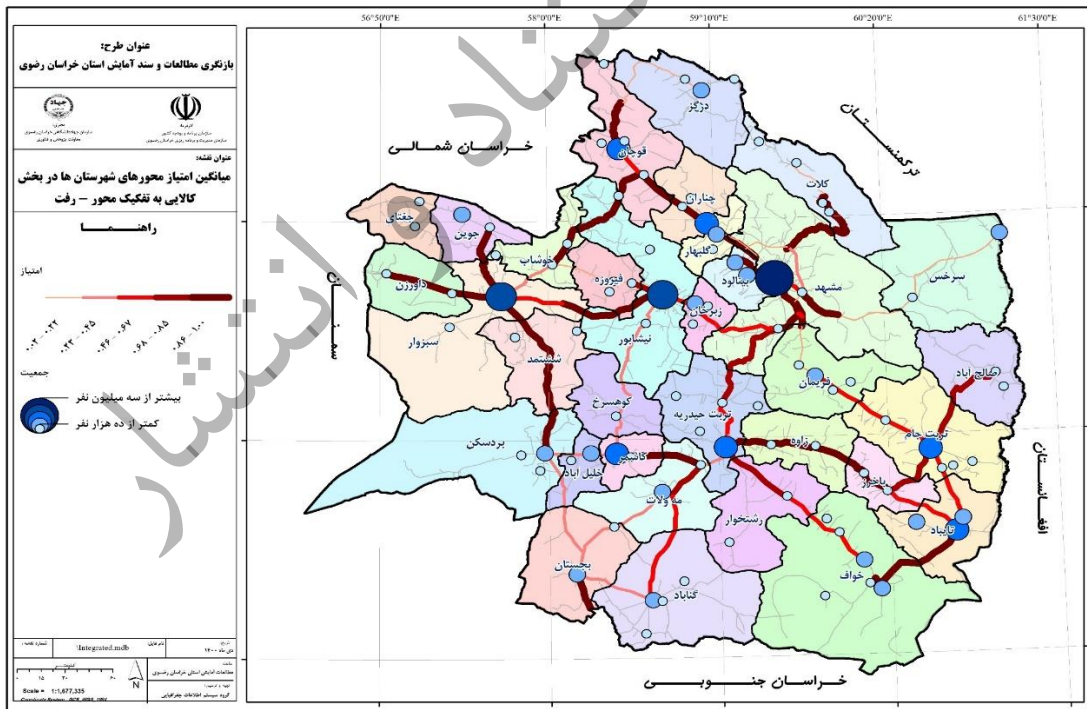
نقشه ۸. قدرت پیوند کالایی در محورهای استان



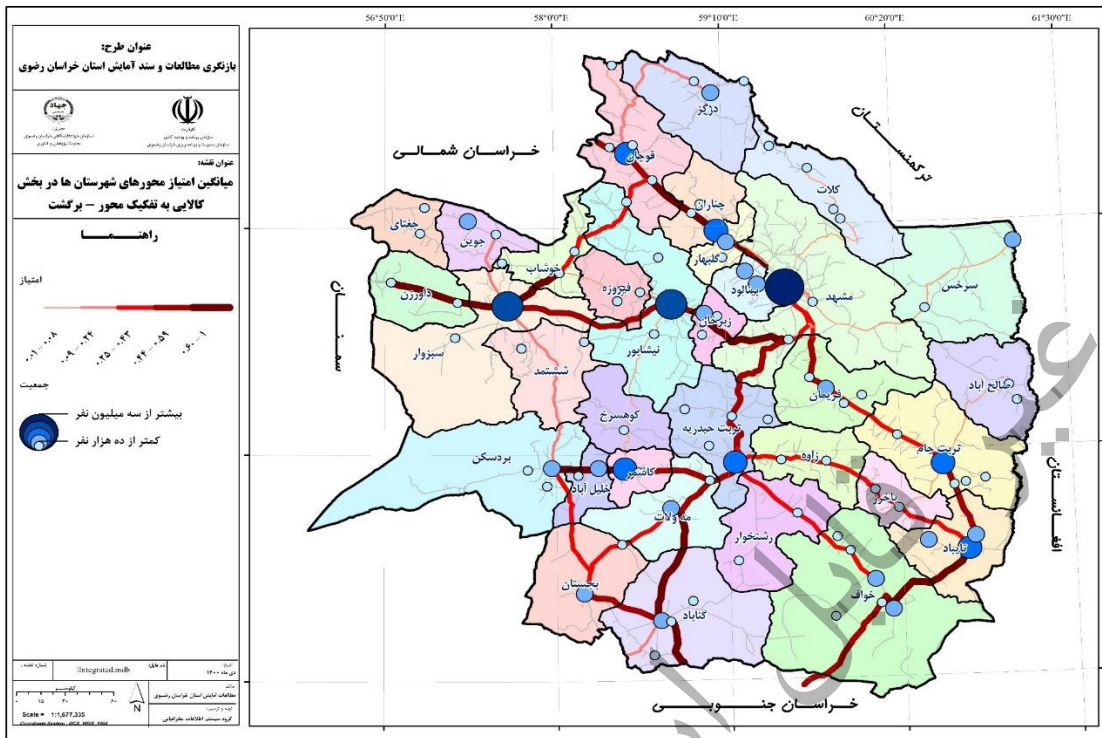
نقشه ۹. میانگین امتیاز محورهای در بخش مسافری (مسیر رفت)



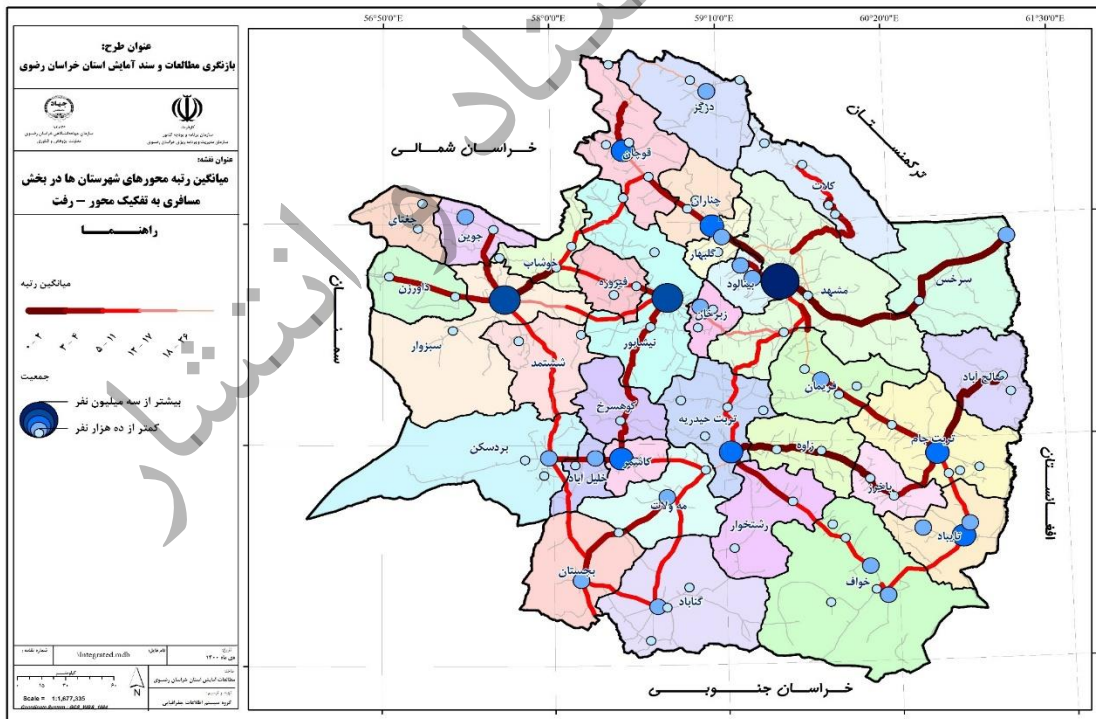
نقشه ۱۰. میانگین امتیاز محورهای در بخش مسافری (مسیر برگشت)



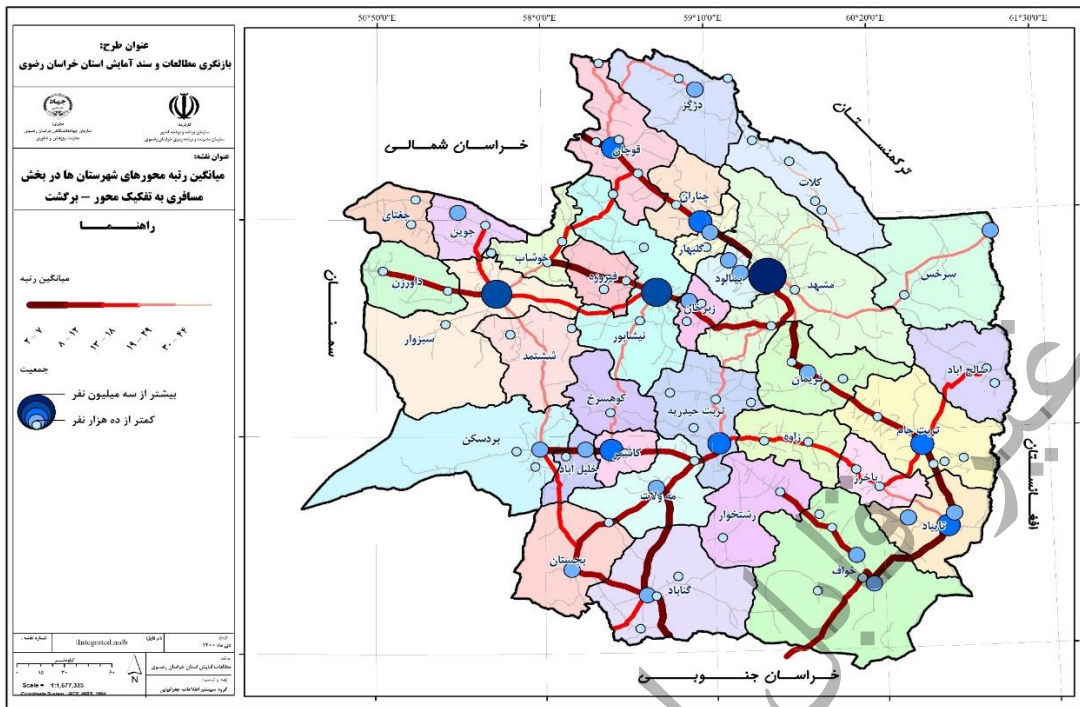
نقشه ۱۱. میانگین امتیاز محورهای در بخش کالایی (مسیر رفت)



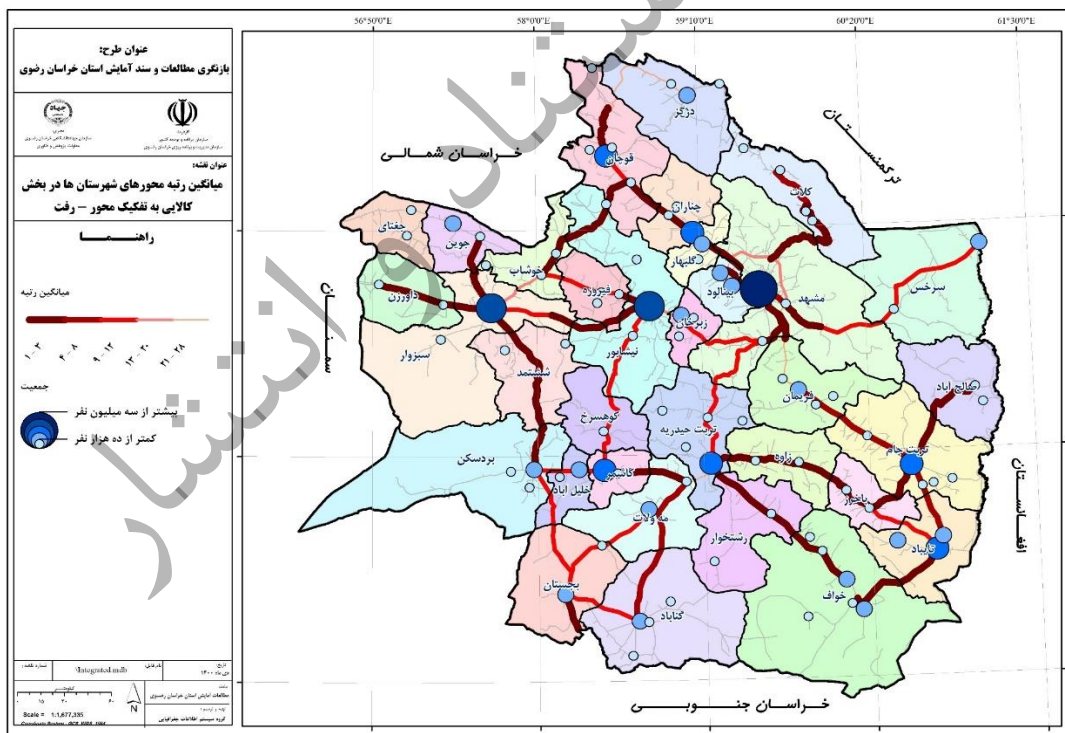
نقشه ۱۲. میانگین امتیاز محورهای در بخش کالایی (مسیر برگشت)



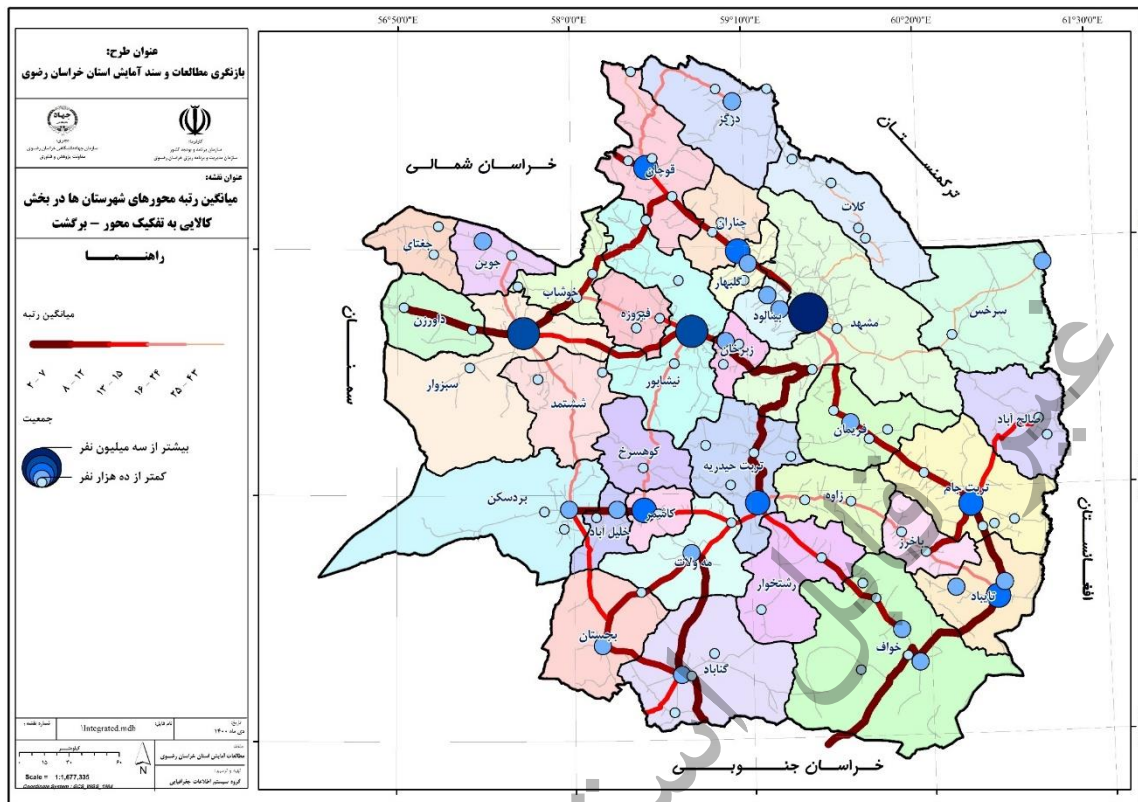
نقشه ۱۳. میانگین رتبه محورهای در بخش مسافری (مسیر رفت)



نقشه ۱۴. میانگین رتبه محورهای در بخش مسافری (مسیر برگشت)



نقشه ۱۵. میانگین رتبه محورهای در بخش کالایی (مسیر رفت)



نقشه ۱۶. میانگین رتبه محورهای در بخش کالایی (مسیر برگشت)

۸-۵-۳- پیوند های مالی

در این بخش به تحلیل پیوند های عمده مالی استان در بخش بانکی و تسهیلات خواهیم پرداخت. جدول ۶۱ پیوند مالی شهرستان های استان را به لحاظ تعداد واحدهای بانکی به ازاء هر ۱۰۰۰ نفر به عنوان متغیر تصمیم نشان می دهد. دلیل دخیل کردن عامل جمعیت شهرها در تحلیل های آماری در این بخش این است که در صورت عدم در نظر گرفتن عامل تراکم جمعیت و وسعت پهنه مورد بررسی عملاً شهر مشهد با پیوند بسیار قوی خود باعث می شود ۲۲ شهرستان از مجموع ۲۸ شهرستان مورد بررسی در دسته پیوند مالی بسیار ضعیف طبقه بندی شوند. لذا از متغیر تعداد شعبه بانکی به ازاء هر ۱۰۰۰ نفر استفاده گردیده است. بر اساس داده های جدول ۶۱ شهرستان های باخرز، بینالود، تربت جام، چناران، داورزن، رشتخوار، زاوه، فیروزه، کاشمر و کلات در این زمینه کمترین قدرت پیوند را نشان داده اند. همچنین به لحاظ مانده سپرده های بانکی همانطور که در جدول ۶۲ نیز نشان داده شده است مشهد قوی ترین پیوند مالی را نشان می دهد و پس از آن نیشابور و سبزوار نسبت به سایر شهرستان ها بیشترین قدرت پیوند را بر حسب مجموع سپرده های بانکی دارند. در این بخش اختلاف زیادی میان حجم سپرده های شهرستان های ذکر شده با سایر شهرستان های استان به چشم می خورد که بخشی از آن به دلیل جمعیت

بیشتر شهرستان های غالب و دنبال آن حجم بیشتر سپرده گذاران است اما بخش مهم دیگری نیز اشاره از اختلاف در جریان های سرمایه ای بین شهرستان های بزرگ و کوچک دارد که لزوم توجه بیشتر مسئولان به امر عدالت اقتصادی و ایجاد رونق در شهرستان های محروم را بیشتر از پیش پررنگ می کند.

جدول ۶۳ آمار مانده سپرده های بانکی برای هر شهرستان را به تفکیک ۷ بانک اصلی تجارت، رفاه، صادرات، کشاورزی، مسکن، ملت و ملی نشان می دهد. به منظور حذف فاصله فاحش شهر مشهد با سایر شهرستان ها این شهر پس از دریافت برچسب "پیوند بسیار قوی" از محاسبات خارج شد و پس از آن سایر شهرستان ها به لحاظ قدرت پیوند در هر یک از بانک های مورد بررسی تحلیل شدند. همچنین از آنجا که در برخی بانک ها مقادیر سپرده شهرستان های نیشابور، سبزوار و تربت حیدریه اختلاف زیادی با سایر شهرستان ها دارد، این شهرستان ها نیز همانند مشهد پس از دریافت برچسب " پیوند قوی"، " پیوند نسبتاً قوی"، و " پیوند تا حدی قوی" که به ترتیب بیانگر بالاترین پیوند قوی پس از مشهد تا کمترین پیوند قوی می باشند، مورد بررسی قرار گرفتند.

جدول ۶۱. پیوند مالی شهرستان ها (به لحاظ تعداد شعب بانکی)

نام شهرستان	تعداد واحدهای بانکی به ازای ۱۰۰۰ نفر	امتیاز	پیوند
باخرز	۰.۱۳	۱	بسیار ضعیف
بجستان	۰.۶	۳	متوسط
بردسکن	۰.۳۸	۲	ضعیف
بینالود	۰.۲۷	۱	بسیار ضعیف
تایباد	۰.۴۶	۲	ضعیف
تربت جام	۰.۲۸	۱	بسیار ضعیف
تربت حیدریه	۰.۵۵	۳	متوسط
جغتای	۰.۴۷	۲	ضعیف
جوین	۰.۳	۲	ضعیف
چناران	۰.۲۷	۱	بسیار ضعیف
خلیل آباد	۰.۴۸	۲	ضعیف
خواف	۰.۴۷	۲	ضعیف
خوشاب	۱.۶۹	۴	قوی
داورزن	۰.۱۳	۱	بسیار ضعیف
درگز	۰.۴۴	۲	ضعیف
رشتخوار	۰.۲۳	۱	بسیار ضعیف

نام شهرستان	تعداد واحدهای بانکی به ازای ۱۰۰۰ نفر	امتیاز	پیوند
زاوه	۰.۲	۱	بسیار ضعیف
سبزوار	۰.۶	۳	متوسط
سرخس	۰.۴۱	۲	ضعیف
فریمان	۰.۴۲	۲	ضعیف
فیروزه	۰.۰۸	۱	بسیار ضعیف
قوچان	۰.۳	۲	ضعیف
کاشمر	۰.۲۸	۱	بسیار ضعیف
کلات	۰.۱۹	۱	بسیار ضعیف
گناباد	۰.۷۲	۳	متوسط
مشهد	۰.۴۷	۲	ضعیف
مه ولات	۰.۵۷	۳	متوسط
نیشابور	۰.۳۲	۲	ضعیف

جدول ۶۲. پیوند مالی شهرستان ها (به لحاظ مانده سپرده ها)

نام شهرستان	مجموع مبالغ مانده سپرده ها (میلیون ریال)	درصد از کل	رتبه در استان	امتیاز	پیوند
باخرز	۱۲۶۵۶۳۷	۰.۱۶	۲۴	۱	بسیار ضعیف
بجستان	۲۳۴۷۲۳۶	۰.۳	۲۰	۱	بسیار ضعیف
بردسکن	۴۶۸۶۱۵۶	۰.۶	۱۳	۱	بسیار ضعیف
بینالود	۲۵۴۹۹۳۰	۰.۳۲	۱۹	۱	بسیار ضعیف
تایباد	۵۸۴۵۶۵۲	۰.۷۴	۱۱	۱	بسیار ضعیف
ترت جام	۱۱۰۴۸۵۱۳	۱.۴۱	۵	۲	ضعیف
ترت حیدریه	۲۱۹۴۹۷۳۸	۲.۸	۴	۳	متوسط
جغتای	۲۱۰۶۹۹۹	۰.۲۷	۲۱	۱	بسیار ضعیف
جوین	۲۸۹۲۶۸۷	۰.۳۷	۱۸	۱	بسیار ضعیف
چناران	۸۳۶۶۹۶۳	۱.۰۷	۹	۲	ضعیف
خلیل آباد	۳۸۵۲۷۹۸	۰.۴۹	۱۷	۱	بسیار ضعیف
خواف	۷۶۸۱۱۰۲	۰.۹۸	۱۰	۲	ضعیف
خوشاب	۷۱۹۵۴۹	۰.۰۹	۲۶	۱	بسیار ضعیف

نام شهرستان	مجموع مبالغ مانده سپرده‌ها (میلیون ریال)	درصد از کل	رتبه در استان	امتیاز	پیوند
داورزن	۲۹۵۰۰۹	۰.۰۴	۲۸	۱	بسیار ضعیف
درگز	۴۰۴۸۴۰۶	۰.۵۲	۱۶	۱	بسیار ضعیف
رشتخوار	۱۹۹۰۸۱۴	۰.۲۵	۲۳	۱	بسیار ضعیف
زاهه	۲۱۰۶۰۵۰	۰.۲۷	۲۲	۱	بسیار ضعیف
سبزوار	۳۲۱۶۵۸۰۸	۴.۱	۳	۴	قوی
سرخس	۴۱۸۳۴۸۷	۰.۵۳	۱۵	۱	بسیار ضعیف
فریمان	۵۲۴۵۷۳۹	۰.۶۷	۱۲	۱	بسیار ضعیف
فیروزه	۵۳۵۲۹۰	۰.۰۷	۲۷	۱	بسیار ضعیف
قوچان	۱۰۳۷۱۲۶۲	۱.۳۲	۸	۲	ضعیف
کاشمر	۱۰۶۵۷۵۴۰	۱.۳۶	۶	۲	ضعیف
کلات	۷۵۸۷۰۳	۰.۱	۲۵	۱	بسیار ضعیف
گناباد	۱۰۴۰۱۲۸۳	۱.۳۳	۷	۲	ضعیف
مشهد	۵۸۷۰۹۶۲۷۴	۷۴.۸۱	۱	۴	بسیار قوی
مه ولات	۴۲۰۵۶۹۲	۰.۵۴	۱۴	۱	بسیار ضعیف
نیشابور	۳۵۴۵۲۸۳۶	۴.۵۲	۲	۴	قوی

جدول ۶۳. پيوند مالي شهرستان ها (بر حسب مانده انواع سپرده ها و به تفكيك بانك هاي مطرح)

شهرستان	تجارت		رفاه كارگران		صادرات		كشاورزي		مسكن		ملت		ملي	
	سپرده (ميليون ريال)	پيوند	سپرده (ميليون ريال)	پيوند	سپرده (ميليون ريال)	پيوند	سپرده (ميليون ريال)	پيوند	سپرده (ميليون ريال)	پيوند	سپرده (ميليون ريال)	پيوند	سپرده (ميليون ريال)	پيوند
باخرز	.	.	.	.	.	.	بسيار ضعيف	بسيار ضعيف	.	.	.	.	بسيار ضعيف	۵۸۴۱۲۶
بجستان	۳۴۳۲۲۵	بسيار ضعيف	.	.	۴۲۱۲۴۹	بسيار ضعيف	۴۸۰۹۶۰	بسيار ضعيف	۱۶۵۲۳۷	بسيار ضعيف	۳۹۰۹۱۴	بسيار ضعيف	۵۴۵۶۵۱	بسيار ضعيف
بردسكن	۳۱۸۲۸۲	بسيار ضعيف	۷۲۳۸۵۶	ضعيف	۷۸۸۳۱۶	بسيار ضعيف	۹۱۲۲۴۱	بسيار ضعيف	۱۶۳۹۵۴	بسيار ضعيف	۴۲۹۰۱۸	بسيار ضعيف	۱۱۹۵۴۹۳	بسيار ضعيف
بينالود	.	.	.	.	۱۲۱۴۶۰۵	ضعيف	۹۶۴۶۸۹	بسيار ضعيف	۳۷۰۶۳۶	بسيار ضعيف	.	.	.	.
تايباد	.	.	۳۶۱۹۰۶	بسيار ضعيف	۱۷۰۱۹۳۹	ضعيف	۱۲۲۵۱۵۷	ضعيف	۲۹۰۴۶۰	بسيار ضعيف	۹۵۴۸۴۳	بسيار ضعيف	۱۲۵۳۹۱۸	بسيار ضعيف
تربت جام	۴۹۰۴۷۶	بسيار ضعيف	۳۴۰۹۴۵	بسيار ضعيف	۲۱۵۳۲۰۸	متوسط	۲۳۹۴۱۶۳	متوسط	۳۹۷۰۴۱	بسيار ضعيف	۱۵۵۵۵۹۸	ضعيف	۳۶۰۲۵۸۷	ضعيف
تربت حيدريه	۱۶۹۵۱۵۴	تا حدي قوي	۱۹۶۱۵۶۹	تا حدي قوي	۵۲۱۸۰۹۱	تا حدي قوي	۳۵۸۶۲۶۴	نسبتاً قوي	۸۷۲۰۲۶	ضعيف	۱۵۹۵۹۶۷	ضعيف	۶۷۴۲۵۸۱	نسبتاً قوي
جغتاي	.	.	.	.	۳۵۴۲۴۱	بسيار ضعيف	۹۷۳۶۳۹	بسيار ضعيف	۲۵۵۱۶۷	بسيار ضعيف	.	.	۵۲۳۹۵۲	بسيار ضعيف

شهرستان	تجارت		رفاه کارگران		صادرات		کشاورزی		مسکن		ملت		ملی	
	سپرده (میلیون ریال)	پیوند	سپرده (میلیون ریال)	پیوند	سپرده (میلیون ریال)	پیوند	سپرده (میلیون ریال)	پیوند	سپرده (میلیون ریال)	پیوند	سپرده (میلیون ریال)	پیوند	سپرده (میلیون ریال)	پیوند
جوین	.		۳۸۳۵۴۱	بسیار ضعیف	۵۶۱۰۴۵	بسیار ضعیف	۹۸۰۴۹۵	بسیار ضعیف	۱۸۴۸۰۵	بسیار ضعیف	.		۷۸۲۸۰۱	بسیار ضعیف
چناران	۶۱۰۰۲۹	بسیار ضعیف	۵۲۵۸۸۷	بسیار ضعیف	۲۰۸۷۹۹۸	متوسط	۱۴۷۰۲۴۵	ضعیف	۷۶۳۲۶۳	ضعیف	۱۲۱۶۸۵۰	ضعیف	۱۵۳۹۶۵۵	ضعیف
خلیل آباد	.		۴۱۶۷۵۸	بسیار ضعیف	۱۳۱۵۰۷۶	ضعیف	۱۳۷۵۸۷۶	ضعیف	.		.		۷۶۵۰۸۸	بسیار ضعیف
خواف	۶۰۸۲۷۶	بسیار ضعیف	۳۹۰۶۴۰	بسیار ضعیف	۱۵۹۶۴۴۷	ضعیف	۱۰۷۰۹۷۰	ضعیف	۳۵۶۶۵۷	بسیار ضعیف	۱۶۲۶۰۷۶	ضعیف	۱۸۲۷۳۴۰	ضعیف
خوشاب	.		.		.		۷۱۹۵۴۹	بسیار ضعیف	.		.		.	
داورزن	.		.		.		۲۹۵۰۰۹	بسیار ضعیف	.		.		.	
درگز	.		۴۴۶۰۵۳	بسیار ضعیف	۱۰۰۴۷۲۸	بسیار ضعیف	۷۸۵۹۸۹	بسیار ضعیف	۲۲۹۶۳۵	بسیار ضعیف	۴۵۲۹۴۰	بسیار ضعیف	۱۱۲۹۰۶۱	بسیار ضعیف

شهرس تان	تجارت		رفاه کارگران		صادرات		کشاورزی		مسکن		ملت		ملی	
	سپرده (میلیون ریال)	پیوند	سپرده (میلیون ریال)	پیوند	سپرده (میلیون ریال)	پیوند	سپرده (میلیون ریال)	پیوند	سپرده (میلیون ریال)	پیوند	سپرده (میلیون ریال)	پیوند	سپرده (میلیون ریال)	پیوند
رشتخوا ر	.		.		۷۰۲۸۹۲	بسیار ضعیف	۷۴۹۳۹۹	بسیار ضعیف	.		.		۵۳۸۵۲۳	بسیار ضعیف
زاوه	.		.		۴۶۲۸۸۲	بسیار ضعیف	۱۱۴۳۴۱۸	ضعیف	.		.		۴۹۹۷۵۰	بسیار ضعیف
سبزوار	۵۵۵۵۳۵۱	قوی	۲۹۸۶۲۷۴	نسبتاً قوی	۸۰۷۲۰۱۲	نسبتاً قوی	۲۹۸۱۶۷۴	تا حدی قوی	۱۳۵۳۲۷۸	متوسط	۱۲۵۷۳۴۳	ضعیف	۹۴۳۰۰۰۵	قوی
سرخس	۳۲۳۸۱۱	بسیار ضعیف	۴۴۲۹۹۱	بسیار ضعیف	۷۸۱۰۲۷	بسیار ضعیف	۱۳۳۱۳۷۵	ضعیف	۱۶۰۸۹۹	بسیار ضعیف	۳۹۴۸۳۱	بسیار ضعیف	۷۴۸۵۵۳	بسیار ضعیف
فریمان	۲۷۴۸۵۱	بسیار ضعیف	۴۹۷۹۱۰	بسیار ضعیف	۷۴۷۲۳۵	بسیار ضعیف	۱۶۹۸۳۲۲	ضعیف	۱۸۱۴۰۵	بسیار ضعیف	۷۸۱۸۶۳	بسیار ضعیف	۹۵۶۲۶۱	بسیار ضعیف
فیروزه	.		.		.		۸۳۵۲۹۰	بسیار ضعیف	.		.		.	
قوچان	۶۹۱۵۶۱	بسیار ضعیف	۶۳۲۱۴۳	ضعیف	۲۶۰۶۴۲۱	متوسط	۱۰۷۶۵۵۴	ضعیف	۱۶۰۴۹۱۷	متوسط	۸۷۰۳۳۲	بسیار ضعیف	۲۷۱۸۴۵۶	متوسط
کاشمر	۵۳۳۰۸۱	بسیار ضعیف	۱۱۸۰۶۴۱	متوسط	۲۶۰۳۸۱۰	متوسط	۱۳۶۷۴۴۴	ضعیف	۳۶۳۱۲۰	بسیار ضعیف	۱۳۸۵۱۵۶	ضعیف	۳۰۸۰۳۷۵	متوسط

شهرس تان	تجارت		رفاه کارگران		صادرات		کشاورزی		مسکن		ملت		ملی	
	سپرده (میلیون ریال)	پیوند	سپرده (میلیون ریال)	پیوند	سپرده (میلیون ریال)	پیوند	سپرده (میلیون ریال)	پیوند	سپرده (میلیون ریال)	پیوند	سپرده (میلیون ریال)	پیوند	سپرده (میلیون ریال)	پیوند
کلات	.		.				۴۱۹۵۹۷	بسیار ضعیف	.		.		۳۳۹۱۰۶	بسیار ضعیف
گناباد	۳۹۶۵۰۲	بسیار ضعیف	۵۷۹۰۳۶	بسیار ضعیف	۱۶۸۸۰۹۹	ضعیف	۲۵۱۲۵۶۶	متوسط	۵۰۸۲۸۱	بسیار ضعیف	۹۷۵۶۲۹	بسیار ضعیف	۳۴۸۸۰۱۳	متوسط
مشهد	۵۱۹۸۴۵۸	بسیار قوی	۴۵۷۶۶۶۷	بسیار قوی	۱۳۱۱۹۸۵	بسیار قوی	۲۹۶۵۱۸۳	بسیار قوی	۳۰۶۱۱۲۵	بسیار قوی	۱۱۴۸۵۶۳	بسیار قوی	۱۷۲۸۶۸۸	بسیار قوی
مه ولات	.		۹۶۶۶۳۸	متوسط	۸۳۳۰۲۸	بسیار ضعیف	۹۳۵۲۵۸	بسیار ضعیف	۴۲۳۸۴۳	بسیار ضعیف	.		۱۰۴۶۹۲۵	بسیار ضعیف
نیشابور	۴۲۷۱۵۵۸	نسبتاً قوی	۳۲۰۴۰۵۶	قوی	۸۹۷۸۰۷۰	قوی	۴۱۴۲۵۶۵	قوی	۱۱۴۹۳۰۹	متوسط	۲۴۹۰۲۶۴	قوی	۱۱۰۴۷۴۹	بسیار ضعیف

۸-۵-۴- پیوند های جمعیتی

در این بخش بر اساس اطلاعاتی که در بخش پیوندهای جمعیتی بیان شد، به شرح مهمترین پیوندهای مهاجری شهرستان های استان می پردازیم.

جدول ۶۴ به تفسیر پیوند های مهاجرتی، مهاجرتی که در داخل استان سکونت داشته اند به تفکیک دو دسته بندی شهری و آبادی می پردازد. بر این اساس، شهرستان مشهد قوی ترین پیوند مهاجری را دارد که به معنای مقصد اول بودن برای مهاجرت مهاجرتی که در این جدول بررسی کرده ایم بوده است. پس از مشهد نیشابور بیشترین جذابیت را برای مهاجرین داشته است. همچنین در بخش شهری شهرستان های تایباد، جغتای، چناران، سبزوار، کاشمر، و گناباد پیوند میانه را نشان داده اند. در بخش مهاجرین آمده از آبادی های استان نیز شهرستان های تربت جام و حیدریه، درگز، کاشمر و گناباد پیوند میانه را ثبت کرده اند.

اما در بخش مهاجرین وارد شده از خارج از استان در دو بخش شهری و آبادی همانطور که در جدول ۶۵ هم نشان داده شده است، غالب مهاجرت ها به مشهد بوده است و سایر شهرستان ها به جز چناران در بخش مهاجرین آمده از شهرها و بینالود در بخش مهاجرین وارد شده از آبادی ها، پیوند ضعیف و یا بسیار ضعیف را نشان داده اند. در بحث مهاجرت های درون استانی که در جدول ۶۶ اطلاعات دقیقتری از آن آمده است، به نظر می رسد جذابیت مهاجرت به مشهد برای تمامی شهرستان های استان تقریباً به یک اندازه است. همچنین مشهد بیشترین جذابیت برای مهاجرین خارجی را در میان سایر شهرستان های استان دارد. برای نیشابور به عنوان مقصد دوم مهاجرتی درون استانی هم بیشترین پیوند از جانب شهرستان فیروزه و پس از آن فریمان، جوین و خارج از کشور می آید. پیوند های بین شهرستانی برای سایر شهرستان ها نیز در این جدول قابل دسترس است. به لحاظ مهاجرت بین استانی (جدول ۶۷)، شهر مشهد بعد از شهرستان های خراسان رضوی بیشترین پیوند را با مهاجرین استان سیستان و بلوچستان داراست. نکته قابل اشاره در این بخش این است که سیستان و بلوچستان مبداء مهاجرتی اکثر مهاجرین سایر شهرستان ها به جز خلیل آباد نیز می باشد. در شهرستان خلیل آباد بیشترین پیوند مهاجرتی بین استانی با استان اصفهان به چشم می خورد.

جدول ۶۸ تصویری کلی از آنچه به عنوان پیوندهای مهاجرتی گفته شد، تحت عنوان الگوهای مهاجرتی را نشان میدهد. بر اساس نتایج حاصل از این جدول در تمامی موارد مهاجرتی قدرت پیوندهای مهاجرتی در بحث الگوهای مهاجرتی به نفع مشهد است. به عبارت دیگر مقصد اول مهاجرتی که به هر دلیلی از هر نقطه ای قصد مهاجرت به استان خراسان رضوی را دارند، شهر مشهد می باشد. همچنین به طور کلی در بررسی های الگویابی سایر شهرستان های استان در قیاس با مشهد جذابیت بسیار کمتری برای مهاجرت دارند. پیوند های ضعیف الگویی در بخش مهاجرتی برای سایر شهرستان ها توجه بیشتر مسئولین برای تمرکز زدایی از طریق جذاب کردن مقاصد مهاجرتی دیگر استان را طلب می کند.

جدول ۶۴. پیوند مهاجرتی (داخل استانی)

شهرستان محل بررسی				
شهرستان	شهری		آبادی	
	مقدار	پیوند	مقدار	پیوند
باخرز	۷۵	بسیار ضعیف	۱۷۸	بسیار ضعیف
بجستان	۱۴۵	بسیار ضعیف	۱۸۰	بسیار ضعیف
بردسکن	۳۸۰	بسیار ضعیف	۷۶۶	ضعیف
بینالود	۷۵۲	ضعیف	۲۱۸	بسیار ضعیف
تایباد	۱۳۱۴	متوسط	۶۴۰	ضعیف
تربت جام	۸۲	بسیار ضعیف	۱۲۰۲	متوسط
تربت حیدریه	۶۵	بسیار ضعیف	۱۱۳۵	متوسط
جغتای	۱۱۲۳	متوسط	۴۴۶	بسیار ضعیف
جوین	۱۲۱	بسیار ضعیف	۴۵۲	بسیار ضعیف
چناران	۱۱۲۳	متوسط	۸۸۸	ضعیف
خلیل آباد	۱۲۱	بسیار ضعیف	۳۷۸	بسیار ضعیف
خواف	۲۵۵	بسیار ضعیف	۶۰۸	ضعیف
خوشاب	۴	بسیار ضعیف	۳۳۴	بسیار ضعیف
داورزن	۲۵	بسیار ضعیف	۱۲۱	بسیار ضعیف
درگز	۵۵۳	ضعیف	۱۶۰۳	متوسط
رشتخوار	۶۲	بسیار ضعیف	۴۶۴	بسیار ضعیف
زاوه	۱۰	بسیار ضعیف	۱۰	بسیار ضعیف
سبزوار	۹۰۶	متوسط	۹۰۶	ضعیف
سرخس	۱۲۲	بسیار ضعیف	۱۲۲	بسیار ضعیف
فریمان	۳۰۵	بسیار ضعیف	۳۰۵	بسیار ضعیف
فیروزه	۶۴	بسیار ضعیف	۶۴	بسیار ضعیف
قوچان	۶۳۱	ضعیف	۶۳۱	ضعیف
کاشمر	۱۰۹۶	متوسط	۱۰۹۶	متوسط
کلات	۶۵	بسیار ضعیف	۶۵	بسیار ضعیف
گناباد	۱۲۴۴	متوسط	۱۲۴۴	متوسط

شهرستان محل بررسی				
آبادی		شهری		شهرستان
پیوند	مقدار	پیوند	مقدار	
بسیار قوی	۱۹۵۱۵	بسیار قوی	۱۹۵۱۵	مشهد
بسیار ضعیف	۱۲۰	بسیار ضعیف	۱۲۰	مهولات
قوی	۲۰۶۹	قوی	۲۰۶۹	نیشابور

جدول ۶۵. پیوند مهاجرتی (خارج استانی)

سایر شهرستان ها				
آبادی		شهری		شهرستان
پیوند	مقدار	پیوند	مقدار	
بسیار ضعیف	۵۲	بسیار ضعیف	۵۲۶	باخرز
بسیار ضعیف	۳۴	بسیار ضعیف	۴۳۷	بجستان
بسیار ضعیف	۱۲۳	بسیار ضعیف	۹۵۷	بردسکن
متوسط	۱۵۸۳	ضعیف	۵۳۴۱	بینالود
بسیار ضعیف	۲۴۹	بسیار ضعیف	۱۵۹۵	تایباد
بسیار ضعیف	۳۷۸	بسیار ضعیف	۲۶۴۲	ترت جام
ضعیف	۹۸۴	ضعیف	۴۹۱۹	ترت حیدریه
بسیار ضعیف	۶۳	بسیار ضعیف	۴۴۷	جغتای
بسیار ضعیف	۸۴	بسیار ضعیف	۷۳۹	جوین
بسیار ضعیف	۵۰۲	متوسط	۱۲۰۴۳	چناران
بسیار ضعیف	۱۰۸	بسیار ضعیف	۵۲۵	خلیل آباد
بسیار ضعیف	۲۰۲	بسیار ضعیف	۱۲۷۴	خواف
بسیار ضعیف	۱۸	بسیار ضعیف	۳۵۸	خوشاب
بسیار ضعیف	۱۹	بسیار ضعیف	۳۴۳	داورزن
بسیار ضعیف	۲۲۳	بسیار ضعیف	۱۵۷۶	درگز
بسیار ضعیف	۸۰	بسیار ضعیف	۵۸۵	رشتخوار
بسیار ضعیف	۴۶	بسیار ضعیف	۴۰۹	زاوه
ضعیف	۷۹۱	ضعیف	۵۵۹۲	سبزوار
بسیار ضعیف	۵۷	بسیار ضعیف	۱۶۱۷	سرخس

ساير شهرستان ها				
آبادي		شهري		شهرستان
بيوند	مقدار	بيوند	مقدار	
بسيار ضعيف	۱۴۰	بسيار ضعيف	۱۶۱۹	فریمان
بسيار ضعيف	۷۵	بسيار ضعيف	۴۷۸	فيروزه
بسيار ضعيف	۹۳	بسيار ضعيف	۳۰۲۳	قوچان
ضعيف	۷۸۹	ضعيف	۴۷۴۶	کاشمر
بسيار ضعيف	۲۳	بسيار ضعيف	۵۹۳	کلات
بسيار ضعيف	۲۴۳	بسيار ضعيف	۲۸۹۸	گناباد
قوي	۱۳۴۲۶	قوي	۴۶۹۶۶	مشهد
بسيار ضعيف	۶۵	بسيار ضعيف	۶۹۰	مه ولات
ضعيف	۶۱۳	ضعيف	۶۳۴۶	نیشابور

نام محل اقامت قبلی	خلیل آباد	مه ولات	بجستان	بینالود
کل کشور	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	ضعیف	بسیار ضعیف
تایید	بسیار ضعیف		بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
تربت حیدریه	بسیار ضعیف	متوسط	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
تربت جام	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
درگز	بسیار ضعیف			بسیار ضعیف
سبزوار	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
قوچان	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	ضعیف	
کاشمر	متوسط	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	
مشهد	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
نیشابور	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	ضعیف
چناران		بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	ضعیف
خواف	بسیار ضعیف	ضعیف	بسیار ضعیف	
سرخس	بسیار ضعیف	ضعیف	ضعیف	
فریمان	بسیار ضعیف	متوسط	بسیار ضعیف	متوسط
بردسکن	متوسط	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
رشتخوار		متوسط	بسیار ضعیف	
کلات				
خلیل آباد	قوی	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	
مه ولات	بسیار ضعیف	قوی	متوسط	
بجستان	بسیار ضعیف	متوسط	قوی	
بینالود		بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	قوی
فیروزه		بسیار ضعیف		
جغتای	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	
زاوه	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	
جویین	بسیار ضعیف			
باخرز		متوسط	متوسط	ضعیف
خوشاب				
داورزن				

جدول ۶۶. پیوند مهاجرتی (با لحاظ شهرستان مبدا)

نام محل اقامت قبلی	فیروزه	مه ولات	جغتای
کل کشور	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	ضعیف
تایباد			بسیار ضعیف
تربت جیدریه	بسیار ضعیف	متوسط	بسیار ضعیف
تربت جام	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
درگز			ضعیف
سبزوار	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	متوسط
قوچان	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
کاشمر	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
گناباد		متوسط	بسیار ضعیف
مشهد	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
نیشابور	قوی	بسیار ضعیف	ضعیف
چناران	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
خواف	بسیار ضعیف	ضعیف	بسیار ضعیف
سرخس	بسیار ضعیف	ضعیف	بسیار ضعیف
فریمان		متوسط	بسیار ضعیف
بردسکن		بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
رشتخوار		متوسط	متوسط
کلات			متوسط
خلیل آباد		بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
مه ولات		قوی	بسیار ضعیف
بجستان		متوسط	بسیار ضعیف
بینالود	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	
فیروزه	قوی	بسیار ضعیف	
جغتای		بسیار ضعیف	قوی
زاوه		بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
جوین	بسیار ضعیف		متوسط
باخرز	متوسط	متوسط	
خوشاب			متوسط
داورزن			متوسط

مبدأ / مقصد	مرکزی	مازندران	آذربایجان شرقی	آذربایجان غربی	کرمانشاه	خوزستان
تربت حیدریه	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
تربت جام	بسیار ضعیف	ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
درگز	بسیار ضعیف	متوسط	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
سبزوار	بسیار ضعیف	متوسط	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	ضعیف
قوچان	بسیار ضعیف	ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	ضعیف
کاشمر	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
گناباد	بسیار ضعیف	ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	ضعیف
مشهد	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	ضعیف
نیشابور	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
چناران	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
خواف		بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
سرخس	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف		بسیار ضعیف
فریمان	ضعیف	ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
بردسکن	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف		بسیار ضعیف
رشتخوار	ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف			
کلات	بسیار ضعیف					بسیار ضعیف
خلیل آباد						
مه ولات		بسیار ضعیف				بسیار ضعیف

مبدأ / مقصد	فارس	خراسان رضوی	اصفهان
تایباد	بسیار ضعیف	قوی	بسیار ضعیف
تربت جیدریه	بسیار ضعیف	قوی	بسیار ضعیف
تربت جام	بسیار ضعیف	قوی	ضعیف
درگز	بسیار ضعیف	قوی	بسیار ضعیف
سبزوار	ضعیف	قوی	متوسط
قوچان	بسیار ضعیف	قوی	بسیار ضعیف
کاشمر	بسیار ضعیف	قوی	بسیار ضعیف
گناباد	متوسط	قوی	ضعیف
مشهد	بسیار ضعیف	قوی	بسیار ضعیف
نیشابور	بسیار ضعیف	قوی	بسیار ضعیف
چناران	بسیار ضعیف	قوی	بسیار ضعیف
خواف	بسیار ضعیف	قوی	بسیار ضعیف
سرخس	بسیار ضعیف	قوی	بسیار ضعیف
فریمان	بسیار ضعیف	قوی	ضعیف
بردسکن	بسیار ضعیف	قوی	بسیار ضعیف
رشتخوار		قوی	متوسط
کلات		قوی	بسیار ضعیف
خلیل آباد		قوی	متوسط
مه ولات	بسیار ضعیف	قوی	بسیار ضعیف

جدول ۶۷. پیوند مهاجرتی (بین استانی)

مهداء / مقصد	سیستان و بلوچستان	کردستان	همدان	چهارمحال و بختیاری	لرستان	ایلام
تایباد	متوسط	بسیار ضعیف				
تربت حیدریه	متوسط	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
تربت جام	متوسط	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
درگز	متوسط		بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
سبزوار	متوسط	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
قوچان	متوسط	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
کاشمر	متوسط	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
گناباد	متوسط	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
مشهد	متوسط	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
نیشابور	متوسط	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
چناران	متوسط	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
خواف	متوسط	بسیار ضعیف		بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	
سرخس	متوسط		بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	
فریمان	متوسط	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف			بسیار ضعیف
بردسکن	متوسط		بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	
رشتخوار	ضعیف			بسیار ضعیف		
کلات	متوسط					
خلیل آباد	بسیار ضعیف	ضعیف	بسیار ضعیف		بسیار ضعیف	
مه ولات	متوسط	بسیار ضعیف			بسیار ضعیف	بسیار ضعیف

مهدولات	خلیل آباد	کلات	رشتخوار	بزدسکن	فریمان	سرخس	خواف	چناران	نیشابور	مشهد	گناباد	کاشمر	قوچان	سبزوار	درگز	تربت جام	تربت حیدریه	تایباد	مقصد مبدأ
				بسیار ضعیف	بسیار ضعیف		بسیار ضعیف		بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف		بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	کهگیلویه و بویراحمد
					بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بوشهر

جدول ۶۸. پیوند الگوی مهاجرتی شهرستان ها بر اساس اطلاعات سال ۱۳۹۵

شهرستان	مهاجرین درون شهرستانی	مهاجرین درون استانی	مهاجرین برون استانی	مهاجرین خارجی
باخرز	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
بردسکن	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
بجستان	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
بیتالود	بسیار ضعیف	ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
تایباد	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
ترتجم	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
ترت حیدریه	ضعیف	ضعیف	ضعیف	ضعیف
جغتای	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
جوین	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
خوشاب	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
زاوه	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
فیروزه	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
داورزن	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
چناران	ضعیف	متوسط	ضعیف	بسیار ضعیف
خواف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
درگز	ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
سبزوار	ضعیف	ضعیف	متوسط	متوسط
سرخس	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
فریمان	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
قوچان	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	ضعیف	بسیار ضعیف
کاشمر	ضعیف	ضعیف	ضعیف	بسیار ضعیف
گناباد	ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
مشهد	قوی	قوی	قوی	قوی
نیشابور	متوسط	ضعیف	متوسط	متوسط
رشتخوار	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
خلیل آباد	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
کلات	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف
مه ولات	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف	بسیار ضعیف