سازمان مدیریت و برنامه ریزی
استان بوشهر

برنامه آمایش استان بوشهر

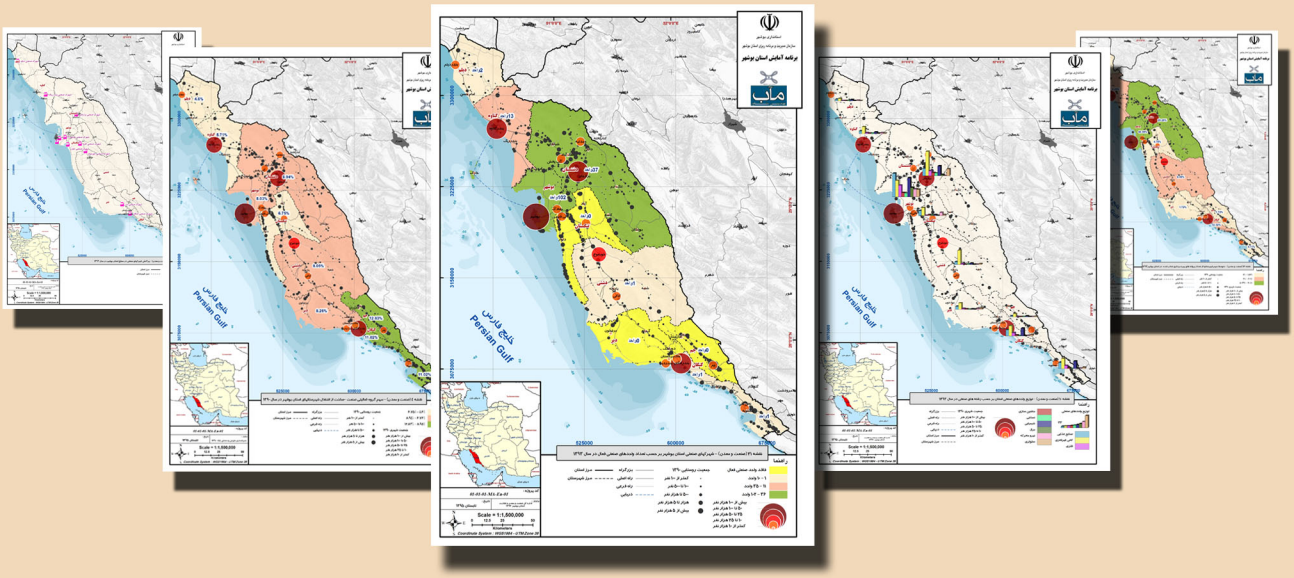
بررسی و تحلیل اقتصادی

تحلیل ویژگیهای زیربنایی شبکه انرژی

ویرایش سوم

مرحله اول،گام دوم، فصل سوم

منطبق با بند۱-۲-۳-۳-۳ شرح خدمات
پائیز ۹۶



شناسه گزارش:

5002212B0021300307RE203960802

مهندسین مشاور برنامه‌ریزی منطقه‌ای، شهرسازی معماری مآب

Maab Consulting Engineers

www. maabeng.com

www. amayeshboushehr.ir

www. amayeshboushehr.com

MAAB CONSULTING ENG

سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی

استان بوشهر

برنامه آمایش استان بوشهر

تحلیل ویژگی‌های شبکه‌ی ارتباطات و شبکه‌ی حمل و نقل

مرحله اول، گام دوم، فصل سوم

منطبق با بندهای ۱-۲-۳-۳-۱و ۱-۲-۳-۳-۲- شرح خدمات

(ویرایش سوم)

شناسه گزارش:

5002212B0021303011RE203960802

مهندسین مشاور برنامه‌ریزی منطقه‌ای، شهرسازی و معماری مآب

Maab Consulating Engineers
www.maabeng.com
www.amayeshboushehr.ir
www.amayeshboushehr.com

تابستان ۱۳۹۶

عنوان طرح: برنامه آمایش استان بوشهر

عنوان گزارش: . تحلیل ویژگیهای شبکه ارتباطات و شبکه حمل و نقل -ویرایش سوم

ارتباط با شرح خدمات: مرحله اول، گام دوم، فصل سوم منطبق با بند ۱-۲-۳-۳-۱ و ۱-۲-۳-۳-۲- شرح خدمات

گروه: بررسی و تحلیل حوزه بخش اقتصادی

شناسه گزارش: 5002212B0021303011RE203960802

گروه مطالعاتی برنامه آمایش:

مدیر پروژه: رضا احمدیان

مشاوران عالی: دکتر فیروز توفیق، دکتر مجتبی رفیعیان، حسین آرامی

مدیر فنی: آرمان خواجه برج سفیدی

مدیر اجرایی: سونیا کریمی

سرگروه‌های اصلی مطالعاتی:

بررسی و تحلیل وضعیت منابع طبیعی: کوروش کمالی

بررسی و تحلیل محیط‌زیست: صدیقه فیضی

بررسی و تحلیل اجتماعی و فرهنگی: محمدعلی محمدی

بررسی و تحلیل مشارکت شهروندی: رضا احمدیان

بررسی و تحلیل جمعیتی: حمید حسین نسب

بررسی و تحلیل سیاسی-اداری و سازمانی: رضا جلالی

بررسی و تحلیل اقتصادی: میثم نصری تاج آبادی

بررسی و تحلیل ویژگی‌های زیربنایی: مسعود جودت

بررسی و تحلیل حوزه علم و فن‌آوری: رامین ساعد موچشی

بررسی و تحلیل بخش گردشگری: بهزاد بهروزی

بررسی و تحلیل نظام سکونتگاهی: آرمان خواجه برج سفیدی

بررسی و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاه‌ها: حمید محمدی

بررسی و تحلیل ملاحظات ایمنی، دفاعی و امنیتی: منصورامراللهی

ضوابط ومقررات توسعه: محمد باقر حیدرپناه

آینده نگاری: طاها ربانی

GIS، IT و گرافیک: مرتضی بیدگلی

تلفیق : رضا احمدیان

آدرس کارفرما:

بوشهر، میدان امام خمینی، ابتدای خیابان بیسیم، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان بوشهر

تلفن: ۱-۳۳۵۵۳۷۵۰-۰۷۷ دورنگار: ۳۳۵۵۳۹۷۹-۰۷۷ کد پستی:۷۵۱۶۶۳۳۳۱۷

آدرس جایگاه الکترونیکی: www.mpob.ir پست الکترونیکی: info@mpob.ir

آدرس مشاور:

خیابان ولیعصر، بالاتر از خیابان دستگردی (ظفر)، خیابان شهید ناصری، پلاک ۳۱

تلفن: ۴-۸۸۶۷۷۸۲۰ دورنگار: ۸۸۶۷۷۸۲۰ کد پستی:۱۹۶۸۶۴۶۵۳

سایت اینترنتی: www. maab.co.ir پست الکترونیکی:info@maab.co.ir

سایت برنامه آمایش استان بوشهر: www.amayeshboushehr.ir

همکاران برنامه آمایش استان بوشهر

مدیر پروژه: رضا احمدیان

مشاوران عالی: فیروز توفیق،مجتبی رفیعیان
مرتضی ثابت قدم و حسین آرامی

مدیر فنی:
آرمان خواجه برج سفیدی

مدیر اجرایی:
سونیا کریمی

گروه بررسی و تحلیل وضعیت منابع طبیعی:

مدیر گروه: کوروش کمالی
علی محمودی
بهرام چوبین
علی بی‌غم
رضا عابدین زادگان عبدی

گروه بررسی و تحلیل محیط زیست:

مدیر گروه: صدیقه فیضی
محبوبه مهر دوست
رضا عابدین زادگان عبدی
علی محمودی
نعمت‌الله نسرین نژاد

گروه بررسی و تحلیل اجتماعی و فرهنگی:

مدیر گروه: محمدعلی محمدی
میرطاهرموسوی
ملیحه شیانی
حسین بارگاهی
یدالله قدرتی
احمد طالبی
الناز امیربیگلوبالسینی
فاطمه عمرانی

گروه بررسی و تحلیل مشارکت شهروندی:

مدیر گروه: رضا احمدیان
منصور صنیعی
سمیه زنگنه
طیبه صادق
ناهید آتشی
سونیا کریمی

گروه آینده نگاری:

مدیر گروه: طاها ربانی
منصور صنیعی
نیلوفر دهقان شعار

گروه بررسی و تحلیل حوزه بخش گردشگری:

مدیر گروه: بهزاد بهروزی
هدی پورپیرعلی
سمن ونستانی
فریده آذربان

گروه
بررسی و تحلیل سیاسی اداری و سازمانی:

مدیر گروه: رضا جلالی
مهرانگیز قلی پور
فریده آذربان
محسن مهیمنی
آزاده عابدین
مهدی عبیدی
پرنیان نورایی

گروه بررسی و تحلیل اقتصادی:

مدیر گروه: میثم نصیری
عبدالله زارعی
زهرا محتشمی
یحیی جعفری
رامین ذوالجناحی
سمیه زنگنه
محمد امیرزاده کمند
فریده آذربان

گروه بررسی و تحلیل حوزه علم و فنآوری:

مدیر گروه: رامین ساعد موچشی
بهاره مستوفیان
علی کریمی
محدثه صفشکن
تینا گنجی

گروه بررسی و تحلیل ویژگی‌های جمعیتی:

مدیر گروه: حمید حسین نسب
یحیی جعفری
بهزاد بهروزی اصفهانی

گروه بررسی و تحلیل نظام سکونتگاهی:

مدیر گروه: آرمان خواجه برج سفیدی
عبدالله زارعی
یحیی جعفری
آذین باقرنیا
مرتضی بیدگلی

گروه بررسی و تحلیل ملاحظات ایمنی، دفاعی و امنیتی:

مدیر گروه: منصور امراللهی
محمدباقر حیدر پناه
حسین صادقی

گروه بررسی و تحلیل پیوندهای بین سکونتگاه‌ها:

مدیر گروه: حمید محمدی
وحید مشفقی
سمیرا یوسفیان
سپیده تدین
فاطمه طاهری

گروه تحلیل ویژگی‌های زیربنایی:

مدیر گروه: مسعود جودت اصل
حسن خاکسار
شیدا عبدلی
نعمت‌الله نسرین نژاد
زهرا محتشمی
پرنیان نورایی

گروه GIS، IT و گرافیک:

مدیر گروه:مرتضی بیدگلی
نعمت‌الله نسرین نژاد
سونیا کریمی
مهسا جلالوندی
امیر مظفری
علی شاه رضایی
مهسا شاه بختی
سلیم ذوالفقاری
زهرا فیض نژاد

گروه تلفیق و جمع بندی:

مدیر گروه: رضا احمدیان
فیروز توفیق
حسین آرامی
مجتبی رفیعیان
آرمان خواجه برج سفیدی
طاها ربانی
منصور صنیعی
مسعود جودت اصل
منصور مرشدی
مرتضی بیدگلی
صدیقه فیضی
رامین ساعد موچشی

فهرست مطالب

پیشگفتار ..... ز
۱-۲-۳-۳- تحلیل ویژگی‌های زیربنایی ۱
۱-۲-۳-۳-۱- شبکه ارتباطات ۷
۱-۲-۳-۳-۱-۱- تحلیل میزان دسترسی ، زمان ارسال و هزینه انجام خدمات پستی در نقاط شهری و روستایی ۸
۱-۲-۳-۳-۱-۱-۱- بررسی واحدهای پستی مورد بهره‌برداری در دوره زمانی ۱۳۸۳ - ۱۳۹۲ ..... ۸
۱-۲-۳-۳-۱-۱-۱-۱- بررسی پوشش جمعیتی و مساحتی مجموع واحدهای پستی در دوره زمانی ۱۳۸۳- ۱۳۹۲ ..... ۱۱
۱-۲-۳-۳-۱-۱-۱-۲- نسبت واحدهای پستی استان به کل کشور ۱۴
۱-۲-۳-۳-۱-۱-۱-۳- بررسی واحدهای پستی در سطح استان بوشهر در سال ۱۳۹۳ ..... ۱۵
۱-۲-۳-۳-۱-۱-۱-۴- بررسی پوشش مساحتی مجموع واحدهای پستی شهرستان‌های استان بوشهر در سال ۱۳۹۳ ..... ۱۷
۱-۲-۳-۳-۱-۱-۲- بررسی مرسولات پستی در دوره زمانی ۱۳۸۳-۱۳۹۲ ..... ۱۸
۱-۲-۳-۳-۱-۱-۲-۱- بررسی مرسولات پستی در سطح استان بوشهر در سال ۱۳۹۲ ..... ۲۰
۱-۲-۳-۳-۱-۱-۲-۲- محاسبه سرانه مرسولات پستی استان بوشهر و مقایسه با میانگین کشوری .. ۲۳
۱-۲-۳-۳-۱-۱-۳- نرخ خدمات پستی و زمان ارسال آن ۲۵
۱-۲-۳-۳-۱-۲- تحلیل خدمات مخابراتی در نقاط شهری و روستایی ۲۸
۱-۲-۳-۳-۱-۲-۱- بررسی نسبت تلفن دایر به منصوبه کشور و استان بوشهر طی دوره زمانی ۱۳۸۳ _۱۳۹۲ ..... ۲۸
۱-۲-۳-۳-۱-۲-۲- بررسی نسبت تلفن دایر به منصوبه به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر ۲۹
۱-۲-۳-۳-۱-۲-۳- بررسی ضریب نفوذ تلفن ثابت و همراه کشور و استان بوشهر طی دوره زمانی ۱۳۸۳-۱۳۹۲ ..... ۳۲
۱-۲-۳-۳-۱-۲-۴- بررسی ضریب نفوذ تلفن ثابت و همراه به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر ۳۵
۱-۲-۳-۳-۱-۲-۵- بررسی ضریب موفقیت تماس های تلفنی استان بوشهر به تفکیک شهرستان.. ۳۷
۱-۲-۳-۳-۱-۲-۶- بررسی تعداد تلفن همگانی کشور و استان بوشهر طی دوره زمانی ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ ..... ۳۸

۱-۲-۳-۳-۱-۲-۷- بررسی تعداد تلفن‌های همگانی شهری و راه دور استان بوشهر به تفکیک شهرستان ، سال ۱۳۹۲..... ۴۰

۱-۲-۳-۳-۱-۳- تحلیل خدمات فناوری اطلاعات..... ٤۲

۱-۲-۳-۳-۱-۳-۱- بررسی ضرورت توسعه فناوری اطلاعات در استان بوشهر..... ۴۲

۱-۲-۳-۳-۱-۳-۲- زیرساخت‌های فناوری اطلاعات در استان بوشهر..... ۴۵

۱-۲-۳-۳-۱-۳-۳- ظرفیت شبکه انتقال داده طی سه دوره زمانی ۱۳۸۰-۱۳۹۰-۱۳۹۴..... ۴۶

۱-۲-۳-۳-۱-۳-۴- ضریب نفوذ دیتا..... ۴۷

۱-۲-۳-۳-۱-۳-۵- تعدادISP و ICP واگذارشده..... ۴۷

۱-۲-۳-۳-۱-۳-۶- تعداد بهره‌برداران اینترنت..... ۴۸

۱-۲-۳-۳-۱-٤- تحلیل کیفیت و گستره پوشش صداوسیما و ارتباطات رادیویی و فرکانسی..... ۵۱

۱-۲-۳-۳-۱-۴-۱- بررسی تعداد ایستگاه‌ها و فرستنده‌های رادیو و تلویزیون..... ۵۲

۱-۲-۳-۳-۱-۴-۲- بررسی تعداد ایستگاه‌ها و فرستنده‌های موج اف ام..... ۵۳

۱-۲-۳-۳-۱-۴-۳- بررسی گستره پوشش تعداد ایستگاه‌ها و فرستنده‌های رادیویی و فرکانسی.... ۵۳

۱-۲-۳-۳-۲- شبکه حمل‌ونقل ۵۹

۱-۲-۳-۳-۲-۱- تحلیل دسترسی مناطق مختلف استان به شبکه حمل‌ونقل و سطح‌بندی آن..... ٦۱

۱-۲-۳-۳-۲-۱-۱- بررسی شبکه حمل‌ونقل موجود در سطح استان بوشهر..... ۶۱

۱-۲-۳-۳-۲-۱-۲- بررسی وضعیت راه‌آهن در استان بوشهر..... ۷۰

۱-۲-۳-۳-۲-۱-۳- بررسی وضعیت راه‌های هوایی در استان بوشهر..... ۷۴

۱-۲-۳-۳-۲-۱-۴- بررسی وضعیت راه‌های دریایی استان بوشهر..... ۸۳

۱-۲-۳-۳-۲-۱-۵- دسترسی مراکز سکونتگاهی مهم منطقه به یکدیگر..... ۱۰۵

۱-۲-۳-۳-۲-۱-۶- دسترسی سکونتگاه‌ها به شبکه راه‌ها..... ۱۱۱

۱-۲-۳-۳-۲-۲- تحلیل دسترسی به کریدور های بین‌المللی ۱۱۷

۱-۲-۳-۳-۲-۲-۱- بررسی کریدور های بین‌المللی جاده‌ای..... ۱۱۷

۱-۲-۳-۳-۲-۲-۲- بررسی کریدور های بین‌المللی ریلی..... ۱۲۰

۱-۲-۳-۳-۲-۲-۳- بررسی کریدورهای بین‌المللی دریایی..... ۱۲۱

۱-۲-۳-۳-۲-۲-۴- بررسی کریدورهای بین‌المللی هوایی..... ۱۲۲

۱-۲-۳-۳-۲-۲-۵- بررسی اتصال شبکه حمل‌ونقل (جاده‌ای ، هوای ، دریایی) استان بوشهر به کریدور های بین‌المللی.....۱۲۳
۱-۲-۳-۳-۲-۳- تحلیل ویژگی‌های شبکه حمل‌ونقل استان.....۱۲۶
۱-۲-۳-۳-۲-٤- نتیجه‌گیری.....۱۲۷

منابع.....۱۲۹

فهرست جداول

جدول ۱ : تعداد واحدهای پستی واقع در کشور و استان طی سال‌های ۱۳۸۳-۱۳۹۲ ..... ۹

جدول ۲ : روند نسبت جمع کل واحدهای پستی استان به‌کل کشور طی سال‌های ۱۳۸۳-۱۳۹۲ ..... ۱۰

جدول ۳ : مساحت ، جمعیت و نرخ رشد کشور و استان بوشهر،۱۳۷۵ - ۱۳۸۵-۱۳۹۰ ..... ۱۲

جدول ۴ : مجموع واحدهای پستی نسبت به پوشش جمعیتی و مساحتی طی سال‌های ۱۳۸۳-۱۳۹۲ ..... ۱۲

جدول ۵ : درصد نسبت هر یک از واحدهای پستی استان به کل کشور۱۳۹۲ ..... ۱۴

جدول ۶ : واحدهای پستی مورد بهره‌برداری به تفکیک شهرستان در سال ۱۳۹۳ ..... ۱۶

جدول ۷ :پوشش سطوح خدماتی به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر سال ۱۳۹۳ ..... ۱۷

جدول ۸ : مرسولات پستی در سطح کشور و استان طی سال‌های ۱۳۸۳- ۱۳۹۲ ..... ۱۹

جدول ۹ : مرسولات پستی داخلی صادرشده ۱۳۹۲ ..... ۲۰

جدول ۱۰ : مرسولات پستی داخلی واردشده استان بوشهر ۱۳۹۲ ..... ۲۱

جدول ۱۱ : مرسولات پستی صادرشده به مقصد خارج از کشور۱۳۹۲ ..... ۲۲

جدول ۱۲ : مرسولات پستی واردشده از مبادی خارج از کشور۱۳۹۲ ..... ۲۲

جدول ۱۳: سرانه مرسولات پستی کشور و استان طی دوره زمانی ۱۳۸۳-۱۳۹۲ ..... ۲۴

جدول ۱۴ : زمان‌بندی مرسولات زمینی ، هوایی و دریایی ۱۳۹۲ ..... ۲۵

جدول ۱۵: نرخ و تعداد مرسولات پستی استان به تفکیک انواع مرسولات پستی و وزن مرسولات در سال ۱۳۹۴ .... ۲۶

جدول ۱۶ : تعداد تلفن منصوبه و مشغول به کار (دایر) و نسبت تلفن دایر به منصوبه کشور و استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ ..... ۲۸

جدول ۱۷ :تعداد تلفن منصوبه و مشغول به کار (دایر) استان بوشهر در سال ۱۳۹۲ ..... ۲۹

جدول ۱۸ : نسبت تلفن دایر به منصوبه به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر سال ۱۳۹۲ ..... ۳۲

جدول ۱۹ : تعداد خطوط مشغول به کار تلفن ثابت و همراه کشور و استان طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ ..... ۳۲

جدول ۲۰ : ضریب نفوذ تلفن ثابت کشور و استان از سال ۱۳۸۳ تا سال ۱۳۹۲ (درصد) ۳۳

جدول ۲۱ : ضریب نفوذ تلفن همراه کشور و استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ ..... ۳۴

جدول ۲۲ :ضریب نفوذ تلفن ثابت و همراه به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۰-۱۳۹۰- ۳۵۱۳۹۴

جدول ۲۳: ضریب موفقیت تماس‌های تلفن ثابت و همراه به تفکیک شهرستان استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۰-۱۳۹۰- ۱۳۹۰ ..... ۳۷

جدول ۲۴ : تعداد و میانگین تلفن‌های همگانی کشور و استان بوشهر طی روند ۱۰ ساله ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ ..... ۳۸
جدول ۲۵ : تلفن‌های همگانی مشغول به کار ۱۳۹۲ ..... ۴۰
جدول ۲۶ : ظرفیت شبکه انتقال داده طی سه دوره زمانی ۱۳۸۰-۱۳۹۰-۱۳۹۴ ..... ۴۶
جدول ۲۷ : تعداد ISPو ICPواگذارشده طی سه دوره زمانی 1380-1390-1394 ..... ۴۸
جدول ۲۸ : ضریب نفوذ اینترنت در سطح کشور سال۱۳۹۰ ..... ۴۹
جدول ۲۹ : تعداد بهره‌برداران اینترنت طی سه دوره زمانی ۱۳۸۰-۱۳۹۰-۱۳۹۴ ..... ۵۱
جدول ۳۰ : تعداد ایستگاه‌ها و فرستنده‌های تلویزیونی کشور و استان بوشهر طی دوره زمانی ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ ..... ۵۲
جدول ۳۱ : تعداد ایستگاه‌ها و فرستنده‌های رادیو کشور و استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ ..... ۵۲
جدول ۳۲: تعداد ایستگاه‌ها و فرستنده‌های موج اف ام کشور و استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ ..... ۵۳
جدول ۳۳ : پوشش جمعیتی تعداد ایستگاه‌های تلویزیون و رادیو و تعداد فرستنده‌های اصلی تلویزیون و رادیو و تعداد ایستگاه‌های موج اف ام و تعداد فرستنده اصلی موج اف ام کشور و استان طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ ..... ۵۳
جدول ۳۴ : سطح برخورداری شهرستان به تفکیک شبکه ارتباطی نسبت به میانگین استان ۵۷
جدول ۳۵ : مجموع سطوح برخورداری از شبکه ارتباطی شهرستان‌های استان بوشهر ۵۸
جدول ۳۶: طول راه‌های کشور و استان به تفکیک انواع راه‌ها طی سال‌های۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ (کیلومتر) ۶۳
جدول ۳۷ : مقایسه طول راه‌های استان بوشهر با کشور در سال ۱۳۹۲ (کیلومتر) ۶۳
جدول ۳۸ : طول راه های به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر در سال ۱۳۹۴(کیلومتر) ۶۴
جدول ۳۹ : سهم انواع راه‌ها به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر نسبت به سهم جمعیت و مساحت سال ۱۳۹۴ .... ۶۶
جدول ۴۰ : مشخصات گزینه‌های مسیر راه‌آهن بوشهر – برازجان ۷۱
جدول ۴۱: مشخصات مسیر راه‌آهن بوشهر – برازجان ۷۱
جدول ۴۲ : مقایسه واریانت های مسیر ۷۱
جدول ۴۳ : ماتریس فاصله مکانی فرودگاه‌های استان بوشهر به یکدیگر ۷۴
جدول ۴۴ : ماتریس فاصله زمانی فرودگاه‌های استان بوشهر به یکدیگر ۷۴
جدول ۴۵ : فاصله زمانی فرودگاه‌ها تا مراکز سکونت‌گاهی شهری(دقیقه) ۷۶
جدول ۴۶ : اطلاعات مربوط به فرودگاه بوشهر ۷۹
جدول ۴۷ : اطلاعات مربوط به فرودگاه خارک ۸۰
جدول ۴۸ : اطلاعات مربوط به فرودگاه عسلویه (خلیج‌فارس) ۸۱

جدول ۴۹ : اطلاعات مربوط به فرودگاه جم (توحید) ۸۲
جدول ۵۰ : اطلاعات مربوط به فرودگاه بهرگان ۸۳
جدول ۵۱ : مهم‌ترین بنادر جنوب کشور و مشخصات آن‌ها ۸۴
جدول ۵۲ : تعداد تجهیزات خشکی مهم‌ترین بنادر جنوب کشور ۸۵
جدول ۵۳ : اسامی و نوع بندر ، اسکله ، موج‌شکن استان بوشهر ۸۷
جدول ۵۴ : اسامی بنادر و مراکز تخلیه صید استان بوشهر ۹۱
جدول ۵۵ : سطح موجود و مطلوب بنادر صیادی استان بوشهر ۱۰۰
جدول ۵۶ : سطح‌بندی بنادر استان بوشهر ۱۰۰
جدول ۵۷ : سطح موجود و مطلوب بنادر بازرگانی استان بوشهر ۱۰۳
جدول ۵۸ : سرعت معمول در هر منطقه با توجه به نوع عملکرد راه ۱۰۵
جدول ۵۹ : ماتریس فاصله مکانی بین مراکز شهرستان‌های استان ۱۰۷
جدول ۶۰ : ماتریس فاصله زمانی بین مراکز سکونت‌گاهی شهری ۱۰۷
جدول ۶۱ : شاخص ظرفیت راه‌های اصلی و فرعی ۱۱۱
جدول ۶۲ : شاخص ظرفیت درجه‌بندی فرودگاه‌ها ۱۱۱
جدول ۶۳ : شاخص ظرفیت درجه‌بندی بنادر ۱۱۱
جدول ۶۴ : سطح برخورداری سکونتگاه‌ها نسبت به شبکه حمل‌ونقل ۱۱۲
جدول ۶۵ : مقایسه انواع روش‌های حمل‌ونقل با یکدیگر ۱۲۶
جدول ۶۶ : تحلیل SWOT شبکه حمل‌ونقل ۱۲۸

فهرست نمودار

نمودار ۱ : روند جمع واحدهای پستی کشور و استان طی سال‌های ۱۳۸۳-۱۳۹۲ ..... ۱۰

نمودار ۲ : روند نسبت جمع کل واحدهای پستی استان به کل کشور طی سال‌های ۱۳۸۳-۱۳۹۲(درصد) ۱۱

نمودار ۳ : پوشش جمعیتی مجموع واحدهای پستی (کشور ، استان) طی سال‌های ۱۳۸۳-۱۳۹۲ ..... ۱۳

نمودار ۴ : پوشش مساحتی مجموع واحدهای پستی (کشور ، استان)طی سال‌های ۱۳۸۳-۱۳۹۲ ..... ۱۳

نمودار ۵ : درصد نسبت هر یک از واحدهای پستی استان به کل کشور۱۳۹۲ ..... ۱۴

نمودار ۶ : پوشش مساحتی خدمات پستی شهرستان‌های استان بوشهر سال ۱۳۹۳ ..... ۱۷

نمودار ۷ : تعداد مرسولات پستی داخلی صادرشده استان بوشهر۱۳۹۲ ..... ۲۰

نمودار ۸ : تعداد مرسولات پستی داخلی واردشده استان بوشهر۱۳۹۲ ..... ۲۱

نمودار ۹ : مرسولات پستی واردشده از مبادی خارج از کشور استان بوشهر۱۳۹۲ ..... ۲۳

نمودار ۱۰ : روند سرانه مرسولات پستی استان طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ ..... ۲۵

نمودار ۱۱ : نسبت تلفن دایر به منصوبه کشور و استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ ..... ۲۹

نمودار ۱۲ : تلفن ثابت منصوبه به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر سال ۱۳۹۲ ..... ۳۰

نمودار ۱۳ : تعداد تلفن ثابت مشغول به کار(دایر) به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر سال ۱۳۹۲ ..... ۳۱

نمودار ۱۴ : نسبت تلفن دایر به منصوبه به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر سال ۱۳۹۲ ..... ۳۲

نمودار ۱۵ : ضریب نفوذ تلفن ثابت کشور و استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ ..... ۳۴

نمودار ۱۶ : ضریب نفوذ تلفن همراه کشور و استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ ..... ۳۴

نمودار ۱۷ :ضریب نفوذ تلفن ثابت به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۰-۱۳۹۰- ۱۳۹۴..... ۳۶

نمودار ۱۸ : ضریب نفوذ تلفن همراه به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۰-۱۳۹۰- ۱۳۹۴ ..... ۳۷

نمودار ۱۹ : ضریب موفقیت تماس تلفن ثابت در سال‌های ۱۳۹۰ - ۱۳۹۴ ..... ۳۸

نمودار ۲۰ : مقایسه پوشش جمعیتی تلفن‌های همگانی استان بوشهر با پوشش جمعیتی کشور طی سال‌های ۱۳۸۳-۱۳۹۲ ..... ۳۹

نمودار ۲۱ : تعداد تلفن‌های همگانی شهری به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر در سال ۱۳۹۲ ..... ۴۱

نمودار ۲۲ : تعداد تلفن‌های همگانی راه دور به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر در سال ۱۳۹۲ ..... ۴۲

نمودار ۲۳ : ظرفیت شبکه انتقال داده طی سه دوره زمانی ۱۳۸۰-۱۳۹۰-۱۳۹۴ ..... ۴۷

نمودار ۲۴ : ضریب نفوذ اینترنت در سطح کشور ۵۰

نمودار ۲۵ : تعداد بهره‌برداران اینترنت طی سه دوره زمانی ۱۳۸۰-۱۳۹۰-۱۳۹۴ ..... ۵۱
نمودار ۲۶ : پوشش جمعیتی تعداد ایستگاه‌های رادیو و فرستنده‌های اصلی رادیو کشور و استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ ..... ۵۵
نمودار ۲۷ : پوشش جمعیتی تعداد ایستگاه‌های تلویزیونی و فرستنده‌های اصلی تلویزیونی کشور و استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ ..... ۵۶
نمودار ۲۸ : پوشش جمعیتی تعداد ایستگاه‌های موج اف ام و فرستنده‌های اصلی موج اف ام کشور و استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ ..... ۵۶
نمودار ۲۹ : سهم مساحتی و جمعیتی و راه‌های استان به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر سال ۱۳۹۴ ..... ۶۶
نمودار ۳۰ : سهم انواع راه‌ها به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر سال ۱۳۹۴ ..... ۶۷

فهرست تصاویر

تصویر ۱ : چرخه فناوری اطلاعات و ارتباطات ۴۴

فهرست نقشه‌ها

نقشه ۱ : سلسله‌مراتب شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای استان بوشهر ۶۵

نقشه ۲: تراکم شبکه راه‌های استان بوشهر ۶۹

نقشه ۳ : برنامه توسعه خطوط ریلی کشور در استان بوشهر ۷۳

نقشه ۴ : موقعیت مکانی و عملکرد فرودگاه‌های استان بوشهر ۷۵

نقشه ۵: فاصله زمانی فرودگاه‌ها تا مراکز سکونت‌گاهی شهری ۷۸

نقشه ۶ : موقعیت بندر بوشهر نسبت به شبکه‌های ارتباطی ۸۶

نقشه ۷ : موقعیت و عملکرد بنادر استان بوشهر ۹۰

نقشه ۸ : شعاع دسترسی بنادر(بوشهر، گناوه،دیلم، دیر)به ساعت ۹۸

نقشه ۹ : موقعیت و سطح‌بندی بنادر صیادی استان بوشهر ۱۰۲

نقشه ۱۰: موقعیت و سطح‌بندی بنادر بازرگانی استان بوشهر ۱۰۴

نقشه ۱۱: سرعت طرح شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای استان بوشهر ۱۰۶

نقشه ۱۲: فاصله زمانی بین مراکز شهرستان‌های استان بوشهر ۱۰۹

نقشه ۱۳: فاصله زمانی بین شهرهای استان بوشهر بر حسب دقیقه ۱۱۰

نقشه ۱۴: سطوح دسترسی شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای ۱۱۳

نقشه ۱۵: سطوح دسترسی حمل‌ونقل هوایی ۱۱۴

نقشه ۱۶: سطوح دسترسی حمل‌ونقل دریایی ۱۱۵

نقشه ۱۷: دسترسی سکونتگاه‌های شهری به شبکه حمل‌ونقل ۱۱۶

نقشه ۱۸: اتصال شبکه حمل‌ونقل هوایی استان بوشهر به کریدورهای بین‌المللی هوایی ۱۲۴

نقشه ۱۹: اتصال شبکه حمل‌ونقل استان بوشهر به کریدورهای بین‌المللی(جاده‌ای ، ریلی ، هوایی و دریایی) ۱۲۵

پیشگفتار

برنامه مطالعات آمایش استان بوشهر در فروردین سال ۱۳۹۴ از طرف استانداری بوشهر (سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان بوشهر) به شرکت مهندسین مشاور مآب ابلاغ شد.

شرح خدمات موضوع قرارداد برنامه آمایش استان بوشهر با توجه به ویژگی‌های خاص این استان و نقش‌آفرینی آن در مقیاس ملی از مراحل مختلفی تشکیل‌شده است که در قیاس با شرح خدمات سایر استان‌ها متفاوت است، از آن جمله تدوین برنامه آمایش در دو سطح راهبردی و عملیانی است. سطح راهبردی با الگوی آینده‌پژوهی به تدوین چشم‌انداز اهداف و اقدامات کلیدی در استان می‌پردازد و جایگاه این استان را در سطح ملی و بین‌المللی مشخص می‌کند و سطح عملیاتی به ارائه طرح‌ها و پروژه‌های موردنیاز در سطح شهرستان‌های مختلف استان می‌پردازد.

علاوه بر این به منظور تداوم اقدامات موردنیاز در برنامه تدوین‌شده آمایش مرحله سوم این مطالعات به‌طور مشخص به پایش و ارزیابی اقدامات و تحولات ناشی از برنامه‌ها و سیاست‌های پیش‌بینی‌شده می‌پردازد.مراحل و ارکان اصلی شرح خدمات به شرح زیر است :

مرحله اول: تدوین سند آمایش

گام اول این مرحله که به تدوین سند اولیه آمایش می‌پردازد، مشتمل بر هشت فصل می‌باشد. در فصل اول این گام، اسناد فرادست مرتبط با استان بوشهر، بررسی و ارزیابی می‌شود.فصل دوم، به مطالعه و بررسی مفاهیم، روش‌ها و تجربیات جهانی اختصاص دارد. فصل سوم، شامل مدیریت پیش‌نیازها و تشکیل بانک اطلاعاتی پایه و پایگاه داده‌های مکانی آمایش است.فصل چهارم، شناسایی گروه‌های ذینفع، تدوین ساختار، سازمان‌دهی همکاری و اجماع سازی عمومی را به انجام می‌رساند. فصل پنجم به مسئله شناسی و طبقه‌بندی مسائل استان به منظور اولویت‌بندی اقدامات موردنیاز اختصاص دارد. در فصل ششم، تحلیل مسائل و مزیت‌های اصلی و استراتژیک استان صورت خواهد گرفت. در فصل هفتم، تدوین الگوی اولیه آمایش بر اساس ارزیابی سریع انجام خواهد شد و فصل هشتم نیز به معرفی و هدایت طرح‌های مطالعاتی لازم برای تهیه اسناد توسعه راهبردی و عملیاتی استان اختصاص دارد.

گام دوم تحت عنوان بررسی و تحلیل وضعیت، شامل یازده فصل تحت عناوین: بررسی و تحلیل وضعیت منابع طبیعی و محیط‌زیست، بررسی و تحلیل اجتماعی و فرهنگی، بررسی و تحلیل اقتصادی، بررسی و تحلیل سیاسی- اداری و سازمانی، بررسی و تحلیل مشارکت شهروندی، بررسی و تحلیل حوزه علم و فناوری، بررسی و تحلیل بخش گردشگری، بررسی و تحلیل نظام سکونتگاهی استان و ساختار فضایی آن، بررسی و تحلیل پیوندهای اصلی بین سکونتگاه‌ها، بررسی و تحلیل ملاحظات ایمنی، دفاعی – امنیتی در آمایش استان و جمع‌بندی و نتیجه‌گیری از مطالعات وضع موجود بوده و وضعیت موجود استان را موردبررسی قرار می‌دهد.

گام سوم به تبیین چشم‌انداز و طراحی سناریوهای توسعه فضایی اختصاص داشته و شامل چهار فصل با عناوین: شناسایی و تحلیل اهداف بنیادین، تبیین چشم‌انداز کلان و مأموریت‌های استان، شناسایی سناریوهای توسعه فضایی استان و تدوین راهبردهای توسعه استان می‌باشد.

گام چهارم به تهیه طرح راهبردی آمایش اختصاص دارد. این گام چهار فصل سازمان فضایی توسعه، معرفی طرح‌ها و پروژه‌های ویژه موضعی و موضوعی توسعه، ارائه نقشه سیاست‌ها (Policy Map)، شامل توزیع مکانی سیاست‌های کلان توسعه و ضوابط و مقررات عمومی توسعه را شامل می‌شود.

در گام پنجم برنامه راهبردی آمایش تهیه می‌گردد و شامل چهار فصل شناسایی و برآورد منابع مالی سرمایه‌گذاری در توسعه استان، کلیات بودجه‌ریزی مشارکتی، برنامه شراکت و برنامه راهبردی توسعه می‌باشد.

گام ششم تحت عنوان مدیریت توسعه، شامل چهار فصل با عناوین: کلیات نظام مدیریت توسعه استان، نظام ارزیابی و پایش آمایش استان، پیشنهاد ارکان و تشکیلات مدیریت آمایش سرزمین و طراحی و تهیه نرم‌افزار پایش و ارزیابی برنامه آمایش است.

مرحله دوم: تهیه طرح عملیاتی آمایش

در این مرحله طی پنج گام، طرح عملیاتی آمایش استان تهیه و نظام پایش، ارزیابی و بازنگری برنامه طراحی می‌گردد.

گام اول این مرحله به انجام مطالعات تفصیلی آمایش می‌پردازد و شامل پنج فصل با عناوین تلفیق نتایج مطالعات تفصیلی موضوعی و موضعی در برنامه آمایش، بررسی تفصیلی قابلیت اراضی بر اساس مطالعات انجام‌شده و مدارک جدید، بررسی طرح‌ها، برنامه‌ها و منابع مالی دستگاه‌های اجرایی استان، بررسی تجربه مشارکت شهروندی (مشتمل بر کلیه ذی مدخلان)، کمبودها و نواقص آن و جمع‌بندی از مطالعات تفصیلی و تعیین محورهای تغییر در سند آمایش استان در صورت لزوم می‌باشد.

گام دوم به بازنگری و کنترل اهداف اختصاص داشته و دارای پنج فصل بازنگری و کنترل اهداف کلان، بازنگری و کنترل اهداف خرد، بازنگری و کنترل راهبردهای دستیابی به اهداف، بازنگری و کنترل سیاست‌های کلان و تدوین سیاست‌های اجرایی توسعه است.

در گام سوم سازمان فضایی توسعه استان ارائه خواهد شد و شامل چهار فصل با عناوین ارائه سازمان فضایی تفصیلی، معرفی طرح‌های ویژه موضوعی و موضعی توسعه، نقشه سیاست‌ها و ضوابط و مقررات عملیاتی توسعه می‌باشد.

در گام چهارم برنامه عملیاتی توسعه تهیه می‌گردد و دارای چهار فصل با عناوین تهیه فهرست و مشخصات اصلی طرح‌ها و پروژه‌های توسعه به تفکیک شهرستان (شامل نوع، مکان، عملکرد طرح، مشخصات کلی، برآورد کلی هزینه اجرا، روش پیشنهادی تأمین مالی)، بررسی تأمین منابع مالی و سازمانی برای اجرای پروژه‌های توسعه، اولویت‌بندی زمانی و مالی پروژه‌ها،

طرح‌ها و برنامه‌های توسعه بلندمدت استان و پیشنهادات اصلاحی برنامه پنج‌ساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی استان است.

گام پنجم نیز که به طراحی نظام پایش، ارزیابی و بازنگری برنامه اختصاص دارد، شامل چهار فصل سازمان و ساختار پایش، ارزیابی و بازنگری برنامه، فرایند پایش، ارزیابی و بازنگری برنامه، معیارها و شاخص‌های ارزیابی برنامه و سیاست‌های اجرایی پایش، ارزیابی و بازنگری مستمر برنامه می‌باشد.

مرحله سوم: پایش و ارزیابی برنامه آمایش

در این مرحله طی دو گام، پایش و ارزیابی برنامه آمایش استان انجام می‌شود.

گام اول با عنوان پایش توسعه، دارای هفت فصل با عناوین تدارک استقرار سازمان و تجهیزات موردنیاز پایش توسعه و ارزشیابی برنامه، تهیه نرم‌افزار پایش توسعه و ارزشیابی برنامه، تهیه و ابلاغ دستورالعمل پایش توسعه و ارزشیابی برنامه، بررسی برنامه آمایش، کنترل برنامه‌های توسعه یک‌ساله دستگاه‌های اجرایی استان با برنامه عملیاتی آمایش، بررسی تحولات و تغییرات در محیط‌های تصمیم‌گیری و تعیین اثرات آن بر برنامه آمایش استان و ارائه گزارش‌های میان‌دوره‌ای آمایش استان می‌باشد.

گام دوم با عنوان ارزیابی برنامه دارای پنج فصل: بررسی پیشرفت برنامه پنج‌ساله آمایش بر اساس معیارها و شاخص‌های تعیین‌شده، بررسی تحقق‌پذیری برنامه آمایش، بررسی کمبودها و نواقص برنامه، پیشنهاد بازنگری‌های موضعی و کوچک مقیاس در برنامه و پیشنهاد بازنگری‌های اساسی در برنامه آمایش است.

گزارش حاضر از مجموعه مطالعات برنامه آمایش استان است که در برگیرنده بخشی از مطالعات بررسی و تحلیل اقتصادی با عنوان گزارش تحلیل ویژگی‌های زیربنایی و بندهای ۱-۲-۳-۳-۱ و ۱-۲-۳-۳-۲- شرح خدمات است.

ایرادات ناظر بر ویرایش اول گزارش

عنوان گزارش: بررسی و تحلیل وضعیت اقتصادی (تحلیل ویژگی‌های شبکه ارتباطات و حمل‌ونقل)			
مسئول گزارش: پرنیان نورائی	تاریخ‌نامه دریافت نقطه‌نظرات : ۱۳۹۵/۰۲/۱۸	شماره نامه دریافت نقطه‌نظرات : ۹۶۸۴۳	کد گزارش: 5002212B0021303011RE101941118

۱	نقطه‌نظر	در مورد میزان، حجم و نوع کالاهای جابجا شده توسط شبکه حمل‌ونقل استان هیچ اشاره‌ای نشده است.
	پاسخ	داده‌های مذکور به‌تفصیل در گزارش پیوندها بررسی شده است.
	پاسخ تکمیلی	بررسی میزان ، حجم و نوع کالاهای جابجاشده در شبکه حمل و نقل در گزارش پیوندها بررسی و دیده شده است.
۲	نقطه‌نظر	با توجه به موقعیت استان در خصوص جابجایی کالاهای وارداتی و صادراتی لازم است وضعیت موجود را با وضعیت مطلوب شبکه حمل‌ونقل مورد بررسی قرار داده، کمبودها ارزیابی و سرمایه‌گذاری مورد نیاز جهت مرتفع ساختن کاستی‌ها نیز برآورد گردد.
	پاسخ	تحلیل مربوط به سنجش وضعیت موجود با مطلوب در قالب شاخص‌هایی انجام می‌شود که در قالب گزارش ساختار و الگوی حمل‌ونقل دیده خواهد شد.
	پاسخ تکمیلی	بررسی میزان ، حجم و نوع کالاهای جابجاشده (وارداتی – صادراتی) در شبکه حمل و نقل در گزارش پیوندها بررسی و دیده شده است.
۳	نقطه‌نظر	در ص۶۲ گزارش معادل مناسبی برای واژه واریانت انتخاب شود.
	پاسخ	در ویرایش آتی اصلاح شده است.
	پاسخ تکمیلی	اصلاح گردید و بجای کلمه واریانت از کلمه " گزینه " استفاده شد..
۴	نقطه‌نظر	ارزیابی مناسبی در خصوص پروژه‌های راه‌آهن که قرار است در استان اجرایی شود، ارائه نموده و تأثیر آن بر جابجایی مسافر و کالا را مورد بررسی قرار دهید.
	پاسخ	با توجه به اینکه این گزارش صرفاً به داده‌های وضع موجود می‌پردازد بنابراین پروژه‌های آتی در بخش‌های بعدی مورد بررسی و تحلیل قرار خواهند گرفت.
	پاسخ تکمیلی	بحث راه آهن یکی از مسائل اساسی استان برای توسعه آینده می باشد و یکی از نیازهای اساسی استان در در ساختار فضایی و آینده نگاری استان دیده می شود.
۵	نقطه‌نظر	در صورت اجرایی شدن این پروژه چه تأثیری بر سایر بخش‌های حمل‌ونقل خواهد داشت.
	پاسخ	بدیهی است که با توجه به تدوین سناریوهای مختلف حاصل از تحولات، سؤال مورد نظر قابل پاسخ خواهد بود.
	پاسخ تکمیلی	در ساختار فضایی و آینده نگاری استان بررسی می شود.
۶	نقطه‌نظر	تأثیر اجرای پروژه راه‌آهن بر سایر بخش‌های اقتصادی به لحاظ اشتغال‌زایی چیست؟
	پاسخ	مشابه بند ۵ است .
	پاسخ تکمیلی	در گزارش آینده نگاری و پیوندها دیده می شود.
۷	نقطه‌نظر	نقش هر یک از بنادر استان در کل اقتصاد منطقه و کشور چیست و چه چشم‌اندازی برای آن پیش‌بینی می‌شود؟
	پاسخ	در گزارش شبکه حمل‌ونقل در وضع موجود اقدام به سطح‌بندی بنادر شده است و در بخش‌های بعدی و خصوصاً سناریوسازی اقدام به تحلیل‌های مرتبط انجام می شود.
	پاسخ تکمیلی	در سناریو سازی و ساختار فضایی بررسی شده است.
۸	نقطه‌نظر	اهمیت هر یک از کریدورها بر حمل‌ونقل استان را اولویت‌بندی نمایید و دلایل آن را مورد بررسی قرار دهید.
	پاسخ	در گام سوم فصل چهارم موضوع طراحی الگوی کلان شبکه اصلی زیر بنائی و کریدورهای ارتباطی به این موضوع توجه خواهد شد.

عنوان گزارش: بررسی و تحلیل وضعیت اقتصادی (تحلیل ویژگی‌های شبکه ارتباطات و حمل‌ونقل)		
	پاسخ تکمیلی	در ساختار فضایی و آینده نگاری علاوه بر بند مربوط به طراحی الگوی کلان شبکه اصلی ، کریدورهای ارتباطی بررسی می شود.
۹	نقطه‌نظر	از نظر نگارشی، کاما و نقطه را باید پس از کلمه (بدون فاصله) نوشت و پس از آن باید یک فاصله قرار داد.
	پاسخ	در ویرایش آتی اصلاح گردیده است.
	پاسخ تمیلی	اصلاح شد.
۱۰	نقطه‌نظر	در جدول ۸، اعداد مربوط به کشور کمتر از استان می‌باشد. اگر اعداد کشور به‌طور متوسط بوده است، لازم است که در عنوان جدول به‌گونه‌ای از واژه «متوسط» و«میانگین» استفاده شود.
	پاسخ	اعمال خواهد شد.
	پاسخ تکمیلی	اعداد مربوط به کشور،میانگین نبوده بلکه بزرگتر از اعداد استانی می باشند به طوریکه در ستون معرفی استان و کشور نشان داده شده است که اعداد کشوری می بایست با واحد عدد ۱۰۰۰ ضرب شوند " کشور(هزار) " .
۱۱	نقطه‌نظر	در صفحه ۲۷ در بالای نمودار۱۵ نوشته شده است: «درحالی‌که از سال ۱۳۸۸ تعداد .....روند نسبتاً کاهشی را نشان می‌دهد». سعی شود به علت یا علل آن نیز اشاره شود.
	پاسخ	موضوع تحلیل روندها و عوامل اصلی شکل‌دهی در گزارش مربوطه (گام سوم ، فصل سوم) دیده خواهد شد.
	پاسخ تکمیلی	در بالای نمودار ۱۵ این توضیح اضافه شده است که دلیل روند نسبتا کاهشی در خصوص آمار تلفن ثابت اسنان از سال ۱۳۸۸ به بعد در واقع افزایش استفاده او ضریب نفوذ تلفن همراه بوده است که در نمودار ۱۶ نشان داده شده است.
۱۲	نقطه‌نظر	برای جداول ۴۳ و ۴۴ «واحد» نیز ذکر گردد.
	پاسخ	در ویرایش آتی اصلاح گردیده است.
	پاسخ تکمیلی	واحدها بر حسب متر و دقیقه بوده اند که اصلاح شده است.
۱۳	نقطه‌نظر	شماره‌ها در ستون «ردیف» جدول ۵۱ اصلاح شود.
	پاسخ	در ویرایش آتی اصلاح گردیده است.
	پاسخ تکمیلی	اصلاح گردید.
۱۴	نقطه‌نظر	" بندر شهید رجایی " نیز به جدول ۵۲ اضافه شود.
	پاسخ	بر اساس اطلاعات اخذ شده از آمارنامه دریایی سال ۱۳۹۳ ، جدول اعلام شده مربوط به تجهیزات خشکی بنادر بوده است که در این جدول عنوان بندر شهید رجایی ذکر نشده است.
	پاسخ تکمیلی	بندر شهید رجایی به جدول اضافه گردید
۱۵	نقطه‌نظر	در جدول ۵۳ و صفحه ۸۱ در ردیف ۶۵ از «موج‌شکن مردمی جائینک» نام برده شده است. آیا واقعاً چنین موج‌شکنی وجود دارد؟!
	پاسخ	بر اساس اطلاعات اخذ شده از سازمان بنادر و دریانوردی کشور در سال ۱۳۹۴ ، موج‌شکن مردمی جائینک در روستای جائینک در شهرستان تنگستان با مختصات (X: 502615.59 و Y: 3183769.97) واقع شده است. متولی این موج‌شکن قرارگاه ختم الانبیا بوده است.
۱۶	نقطه‌نظر	در صفحه ۸۹ سطر ۱۱ آمده است: «در بندر دیلم شناورها بایستی به ضلع شمالی اسکله برای سوخت‌رسانی در هر دو بندر نامطلوب است». جمله نامفهوم می‌باشد. تصحیح گردد.
	پاسخ	در ویرایش آتی اصلاح گردیده است.
	پاسخ تکمیلی	جمله نامفهوم اصلاح گردید.
۱۷	نقطه‌نظر	اعداد مربوط به سطح‌های برخی از بنادر که در جدول ۵۵ آمده است با سطوح بیان شده در پاراگراف آخر صفحه ۹۱ تطابق و همخوانی ندارد. مثلاً عامری، رستمی، جلالی اسکله بوشهر، صلح آباد، پرک لاور و محمد عامری و ..... بررسی و اصلاح شود.

عنوان گزارش: بررسی و تحلیل وضعیت اقتصادی (تحلیل ویژگی‌های شبکه ارتباطات و حمل‌ونقل)		
	پاسخ	بر اساس اطلاعات جدول ۵۶ توضیحات درست است.
۱۸	نقطه‌نظر	در پاراگراف آخر صفحه ۱۱۰در مورد ارتباط ریلی زاهدان-کرمان مطالبی آمده است که بروز نیست و از یک منبع قدیمی اخذ شده است. زیرا ارتباط ریلی بین این دو استان هم‌اکنون برقرار است. بازنگری و اصلاح شود.
	پاسخ	اصلاح خواهد شد.
	پاسخ تکمیلی	اصلاح شده است.
۱۹	نقطه‌نظر	بسیاری از محلات بوشهر به‌خصوص مناطق حومه مانند دواس، بهمنی و ..... مردم دارای تلفن ثابت و خط اینترنت نیستند که این موضوع یکی از معضلات مهم این محله‌هاست. سعی شود در بخش زیرساخت‌های فناوری اطلاعات در بوشهر به این موضوع و علل آن اشاره شود.
	پاسخ	با توجه به اینکه مطالعات آمایش در مقیاس استان و شهرستان است. بررسی معضلات محلات خارج از چارچوب انتظارات آمایش است.
۲۰	نقطه‌نظر	ایرادات شکلی
	پاسخ	اصلاح خواهد شد.
بررسی اداره کل ارتباطات و فناوری اطلاعات استان		
۱	نقطه‌نظر	در بخش خدمات مخابراتی و فناوری اطلاعات و در بخش مآخذ و منابع ، نام " اداره کل فناوری اطلاعات و ارتباطات استان بوشهر " به " اداره کل ارتباطات و فناوری اطلاعات استان بوشهر " اصلاح گردد.
	پاسخ	در ویرایش آتی اصلاح گردیده است.
	پاسخ تکمیلی	اصلاح گردید.
۲	نقطه‌نظر	در صفحه ۳۸ قسمت حوزه امنیت، تاریخ مصوبه هیئت محترم وزیران نیز درج گردد.
	پاسخ	در ویرایش آتی اصلاح گردیده است.
	پاسخ تکمیلی	اصلاح گردید.
۳	نقطه‌نظر	در صفحه ۳۸ قسمت زیرساخت‌های فناوری ، استفاده از " موارد مهم و تأثیرگذار در زیرساخت فناوری اطلاعات استان " به‌جای کلمه مشکلات
	پاسخ	در ویرایش آتی اصلاح گردیده است.
	پاسخ تکمیلی	اصلاح گردید
۴	نقطه‌نظر	اصلاح عبارت " افزایش مرکز داده ملی اینترنت کشوری " با عبارت " بهره‌برداری از مرکز داده استانی "
	پاسخ	در ویرایش آتی اصلاح گردیده است.
	پاسخ تکمیلی	اصلاح گردید
۵	نقطه‌نظر	در صفحه ۳۸ قسمت زیرساخت‌های فناوری اطلاعات عبارت " ارتقا پوشش تلفن همراه در نقاط روستایی و جاده‌ای " آورده شده است که موارد ذیل در این خصوص قابل ذکر است : از ۶۲۳ روستا ۵۳۸ روستا دارای پوشش تلفن همراه می‌باشد که رقم بالای ۸۶ درصد را نشان می‌دهد ضمن اینکه با اجرای طرح خدمات اجباری روستایی (USO) توسط وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات ، تمامی روستاهای بالای ۲۰ خانوار استان دارای پوشش ارتباطی می‌باشند و همچنین آن دسته از روستاهای بین ۵ تا ۲۰ خانوار که ارتباط مخابراتی ندارند تا آخر سال ۹۵ تحت پوشش تلفن ثابت عمومی قرار خواهند گرفت .
	پاسخ	در گزارش اصلاح خواهد شد.
	پاسخ تکمیلی	توضیحات به متن گزارش اضافه گردید
۶	نقطه‌نظر	در صفحه ۳۸ قسمت زیرساخت‌های فناوری اطلاعات عبارت " شبکه ارتباطی فناوری اطلاعات استان " آورده شده که بهتر است از عبارت " شبکه اینترانت استان " استفاده شود .
	پاسخ	در ویرایش آتی اصلاح گردیده است.

عنوان گزارش: بررسی و تحلیل وضعیت اقتصادی (تحلیل ویژگی‌های شبکه ارتباطات و حمل‌ونقل)		
	پاسخ تکمیلی	اصلاح گردید
۷	نقطه‌نظر	استفاده از ISDP به‌جای ICP
	پاسخ	در ویرایش آتی اصلاح گردیده است.
	پاسخ تکمیلی	اصلاح گردید
۸	نقطه‌نظر	در خصوص ضریب نفوذ اینترنت
	پاسخ	اطلاعات مذکور از اداره کل ارتباطات و فناوری اطلاعات استان بوشهر طی نامه شماره ۶۵/۷/۱۰۹۹۶۴ مورخ ۹۴/۱۲/۲۶ اخذ شده است.
۹	نقطه‌نظر	افزودن بخش ICT DEVELOPMENT INDEX
	پاسخ	در ویرایش آتی اضافه شده است

مقدم ای بر ویرایش سوم گزارش

با توجه به نقطه نظرات ناظر محترم آمایش استان بوشهر در خصوص ویرایش دوم گزارش و پیرو جلسه جهت هماهنگی با ناظر محترم برنامه در تاریخ ۱۳۹۶/۰۸/۰۱ مقرر گردید با توجه به بحث ها و تبادل نظری که صورت گرفت، سرگروه گزارش موارد اصلاحی را در یک جدول به شرح زیر اعلام و دقیقا مشخص نماید که ایراد ناظر بر روی گزارش در کدام صفحه(اعلام ذکر صفحه) اصلاح و توضیحات تکمیلی مربوط به کدام بند و گزارش است(ذکر شماره بند وگزارش های مرتبط با گزارش ارسالی).

ایرادات ناظر بر روی ویرایش دوم گزارش و مقایسه با ویرایش اول

عنوان گزارش: بررسی و تحلیل وضعیت اقتصادی (تحلیل ویژگی‌های شبکه ارتباطات و حمل‌ونقل)			
مسئول گزارش: مسعود جودت	تاریخ‌نامه دریافت نقطه‌نظرات : ۱۳۹۶/۰۶/۱۹	شماره نامه دریافت نقطه‌نظرات : ۲۰۲۸۷۳	کد گزارش: **5002212B0021300307RE102960403**

۱	نقطه نظر در ویرایش اول	۱- در مورد میزان، حجم و نوع کالاهای جابجا شده توسط شبکه حمل‌ونقل استان هیچ اشاره‌ای نشده است. ۲- با توجه به موقعیت استان در خصوص جابجایی کالاهای وارداتی و صادراتی لازم است وضعیت موجود را با وضعیت مطلوب شبکه حمل‌ونقل مورد بررسی قرار داده، کمبودها ارزیابی و سرمایه‌گذاری مورد نیاز جهت مرتفع ساختن کاستی‌ها نیز برآورد گردد.
	نقطه‌نظر ویرایش دوم	مواردی از جمله مورد ۱و۲ ادعا می شود که در گزارش پیوندها بررسی و دیده شده که لازم است این گزارش بررسی شود
	پاسخ تکمیلی	۱- بررسی میزان ، حجم و نوع کالاهای جابجاشده در شبکه حمل و نقل در گزارش پیوندها بند ۱-۲-۹-۱- پیوندهای فیزیکی و زیربند ۱-۲-۹-۱-۲- تحلیل جریان بار و مسافر شبکه حمل و نقل استان(جاده ای ، ریلی ، هوایی ، دریایی و برحسب فراملی ، ملی و استانی) بررسی و دیده شده است. ۲- بررسی میزان ، حجم و نوع کالاهای جابجاشده (وارداتی – صادراتی) در شبکه حمل و نقل در گزارش پیوندها بند ۱-۲-۹-۲- پیوندهای کالایی و با زیربند ۱-۲-۹-۲-۱-جریانهای عمده خروجی کالا برحسب وزن و زیربند ۱-۲-۹-۲-۲-جریان های عمده ورودی به تفکیک کالا بر حسب وزن بررسی و دیده شده است.
۲	نقطه‌نظر ویرایش اول	۸- اهمیت هر یک از کریدورها بر حمل‌ونقل استان را اولویت‌بندی نمایید و دلایل آن را مورد بررسی قرار دهید.
	نقطه نظر در ویرایش دوم	مواردی مثل مورد ۸ ادعا میشود در گام سوم فصل چهارم انجام خواهد شد
	پاسخ تکمیلی	در بند ۱-۳-۳-۶-تعریف سناریوهای توسعه فضایی استان زیربند ۱-۳-۳-۶-۳-۲-محورهای توسعه، سطح بندی و اولویت بندی کریدورهای توسعه به تفکیک نقش و کارکرد هریک از کریدورها انجام شده است.
۳	نقطه‌نظر ویرایش اول	در صفحه ۲۷ در بالای نمودار۱۵ نوشته شده است: «درحالی‌که از سال ۱۳۸۸ تعداد .....روند نسبتاً کاهشی را نشان می‌دهد». سعی شود به علت یا علل آن نیز اشاره شود.
	نقطه نظر در ویرایش دوم	مواردی مثل مورد۱۱ادعا میشود در گام سوم فصل سوم انجام خواهد شد

عنوان گزارش: بررسی و تحلیل وضعیت اقتصادی (تحلیل ویژگی‌های شبکه ارتباطات و حمل‌ونقل)		
	پاسخ تکمیلی	در بالای نمودار ۱۵ این توضیح اضافه شده است که دلیل روند نسبتا کاهشی در خصوص آمار تلفن ثابت استان از سال ۱۳۸۸ به بعد در واقع افزایش استفاده او ضریب نفوذ تلفن همراه بوده است که در نمودار ۱۶ نشان داده شده است. درواقع مقایسه دونمودار ۱۵ و ۱۶ که به ترتیب مربوط به وضعیت ضریب نفوذ تلفن ثابت و همراه می باشند نشان می دهد افزایش ضریب نفوذ تلفن همراه در استان همسطح با کشور افزایش داشته است و بر ضریب نفوذ تلفن ثابت در استان تاثیرگذاشته است و باعث کاهش ضریب نفوذ تلفن ثابت شده است. درواقع عامل اصلی که می توان برکاهش ضریب نفوذ تلفن ثابت در استان مطرح نمود افزایش نرخ رشد جمعیت استان و عدم هماهنگی میزان توسعه زیرساختی در خطوط ارتباطات تلفن با میزان رشد جمعیت استان ذکر نمود. لازم به توضیح است نرخ رشد جمعیت استان بوشهر در دوره ۱۳۸۵-۱۳۹۰ برابر با ۳,۱۱ درصد و نرخ رشد کشور در این دوره ۱,۲۹ درصد می باشد. این توضیح عینادر صفحه ۳۳ گزارش ارائه شده است.
۴	نقطه‌نظر ویرایش اول	۵- در صورت اجرایی شدن این پروژه (خط آهن) چه تأثیری بر سایر بخش‌های حمل‌ونقل خواهد داشت. ۶- تأثیر اجرای پروژه راه‌آهن بر سایر بخش‌های اقتصادی به لحاظ اشتغال‌زایی چیست؟
	نقطه نظر در ویرایش دوم	مواردد۵ و ۶ ادعا می شود در گزارش آینده نگاری و پیوندها انجام خواهد شد
	پاسخ تکمیلی	تاثیر پروژه راه آهن متناسب با اهداف برنامه آمایش در دو سطح راهبردی و سازمان فضایی توسعه ملاک عمل برنامه ریزی تلفیقی می‌باشد. اثر این برنامه در سطح راهبردی در بندهای ۱-۳-۳-۱-تحلیل روندها وعوامل اصلی شکل دهی به وضع موجود استان و بند ۱-۳-۳-۳-جمع بندی پویایی های توسعه و نیروهای پیشران توسعه فضایی استان و بند۱-۳-۴-۱- تبیین جهت گیری ها وراهبردهای کلی توزیع جمعیت وفعالیت دراستان قابل بررسی می باشد. ضمن اینکه اثر پروژه خط آهن در سازمان فضایی توسعه در بند ۱-۳-۳-۶- تعریف سناریوهای توسعه فضایی استان زیربند ۱-۳-۳-۶-۴-۲-پهنه بندی کلان کاربری اراضی در مقیاس و همچنین زیربند ۱-۳-۳-۶-۴-۶-پهنه بندی خطر افول فعالیت های تولیدی در نواحی صنعتی پرداخته شده است. در نهایت این پروژه در گام چهارم و بند ۱-۴-۱-۷- طراحی شبکه های اصلی زیربنایی با توجه به ساختار فضایی قلمروها ومراکز زیست وفعالیت قابل بررسی می باشد.

۱-۲-۳-۳- تحلیل ویژگی‌های زیربنایی

بر طبق تعاریف موجود یکی از اهداف مطالعات سند آمایش استانی توزیع مناسب جمعیت و فعالیت‌ها در پهنه‌ی سرزمینی در راستای بهبود بهره‌وری و رشد و توسعه‌ی منطقه است. ازاین‌رو توسعه‌ی منطقه‌ای و الزامات آن یکی از دغدغه‌های اصلی و بنیادی در برنامه‌ریزی‌های کلان استانی شناخته می‌شود. این در حالی است که سند چشم‌انداز و برنامه پنجم توسعه بر این امر تأکید دارند که کشور در افق ۱۴۰۴ بایستی جایگاه علمی و اقتصادی را از آن خود کند. نیل به این مقصود مستلزم مدیریت هوشمند و آگاهانه و به‌تبع آن برنامه‌ریزی کوتاه مدت، میان‌مدت و بلندمدت در حوزه‌های مختلف است. یکی از جنبه‌های مدیریت منابع در راستای توسعه‌ی منطقه‌ای توجه به زیرساخت‌ها و تأسیسات زیربنایی استان است. چراکه یکی از مؤلفه‌های تأثیرگذار در مزیت‌های نسبی و مطلق هر منطقه در مقایسه با مقیاس بزرگ‌تر، ویژگی‌های زیربنایی آن منطقه است.

مطالعات صورت گرفته درزمینه‌ی رشد اقتصادی و توسعه‌ی منطقه‌ای نشان می‌دهد وجود زیرساخت‌های گسترده و کارآمد، نیروی محرکه‌ی رقابت‌پذیری میان منطقه‌ای است. به طوری که بدون ایجاد زیرساخت‌های موردنیاز منطقه، نمی‌توان در عرصه‌ی رقابت‌پذیری منطقه‌ای به موفقیتی دست یافت. ازاین‌رو بررسی ویژگی‌های زیربنایی استان و بررسی ظرفیت‌ها و نقاط ضعف استان در این زمینه می‌تواند تبیین‌کننده‌ی نقش توسعه‌ای استان باشد.

ویژگی‌های زیربنایی را می‌توان در سه دسته‌ی کلی شبکه‌ی ارتباطات، شبکه‌ی حمل‌ونقل، شبکه‌ی انرژی دسته‌بندی کرد. هر یک از این دسته‌ها با توجه به نقش و جایگاه خود در استان می‌تواند تأثیرات متفاوتی بر محیط پیرامونی خود ایجاد کند. در ادامه شبکه‌های ارتباطات و حمل‌ونقل در استان بوشهر بررسی‌شده است .

۱-۲-۳-۳-۱- شبکه ارتباطات

مهم‌ترین عنصر شکل‌گیری، توسعه و گسترش فرهنگ جوامع، پیوند میان انسان‌هاست که در اشکال مختلفی نمود یافته است. سرمایه‌های مادی، انسانی و فرهنگی انسان به واسطه‌ی ارتباطات، انباشته و توسعه می‌یابد که نتیجه‌ی آن می‌تواند ثبات فرهنگی یا ارتقا شاخص‌های توسعه‌ای آن باشد. این در حالی است که در دهه‌های اخیر شاهد گسترش شیوه‌های جدید ارتباطی میان انسان‌ها در مقیاس‌های مختلف هستیم. این روش‌ها و ابزارهای جدید ارتباطی را می‌توان مدیون فن‌آوری‌ها و تکنولوژی‌های جدید بشر دانست. فن‌آوری‌های نوین اطلاعاتی و ارتباطاتی، با رفع محدودیت‌های زمان و مکان و کاهش هزینه‌های مختلف ناشی از ارتباطات سنتی، سعی دارد تا علاوه بر تسهیل، گسترش و سرعت بخشیدن به ارتباطات، در راستای

رشد سرمایه‌های مادی و معنوی انسان گام بردارد. شبکه‌ی ارتباطات، رابطه‌ی فردی و جمعی میان ساکنین استان را فراهم می‌کند که زمینه‌ساز آگاهی فرهنگی ، اجتماعی سیاسی و اقتصادی جامعه و نشر اطلاعات میان جوامع و اقوام مختلف است.

در بررسی ویژگی‌های زیربنایی، روش‌های مختلف ارتباطی استان بوشهر و شرایط منطقه‌ای استان در نظر گرفته‌شده است. در تحلیل این ویژگی‌ها بر پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های استان در برخورداری و به‌کارگیری از خدمات ارتباطی تأکید شده است. بر این مبنا ابزارهای ارتباطی استان بوشهر شامل خدمات پستی، خدمات مخابراتی، خدمات فناوری اطلاعات و خدمات صداوسیما است که به صورت مجزا هریک موردبررسی قرارگرفته است.

۱-۲-۳-۳-۱-۱- تحلیل میزان دسترسی ، زمان ارسال و هزینه انجام خدمات پستی در نقاط شهری و روستایی

پست به عنوان یکی از کهن‌ترین ابزارهای ارتباطی میان مردم جهان و به عنوان یک وسیله ارتباطی ساده، ارزان و مطمئن، نقش مهمی در برآوردن نیازهای جامعه داشته است. به دلیل جایگاه ویژه‌ی این نوع خدمات ارتباطی، علی‌رغم پیشرفت‌های اطلاعاتی و ارتباطی، امروزه نیز پست نقش مؤثری در ارتباطات منطقه‌ای دارد. به طوری که در جریان مناسبات اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی، خدمات پستی از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است و می‌تواند در رشد و توسعه‌ی کشور مؤثر باشد. با فناوری‌های جدید و افزایش سرعت تبادل اطلاعات، پست نیز با بهره‌گیری از تجربه‌ای طولانی و با اجرای برنامه‌های جامع و زیربنایی امکانات وسیع و خدمات متنوعی را باکیفیت و سرعت مطلوب در دسترس عموم قرار می‌دهد.

علاوه بر سطح کیفی خدمات‌رسانی در استان، میزان و کمیت خدمات ارائه‌شده به واحدهای سکونتگاهی در سطح استان نیز اهمیت می‌یابد. ازاین‌رو به منظور بررسی سطح خدمات‌رسانی در سطح استان، روند تغییرات خدمات ارائه‌شده در سطح استان در بین سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ و مقایسه آن‌ها با میانگین کشوری مورد تحلیل قرارگرفته است.

۱-۲-۳-۳-۱-۱-۱- بررسی واحدهای پستی مورد بهره‌برداری در دوره زمانی ۱۳۸۳ - ۱۳۹۲

یکی از مهم‌ترین شاخص‌های مطرح در زیر بخش پست میزان دسترسی به واحدهای پستی می‌باشد. در این راستا روند ۱۰ ساله (۱۳۸۳-۱۳۹۲) تعداد واحدهای پستی استان با سطح کشور مقایسه می‌شود. واحدهای پستی در ۹ دسته با عناوین اداره‌ی کل یا اداره پست، دفتر پست شهری، باجه‌ی پست شهری، نمایندگی پستی، دفتر پست روستایی، دفتر پست و مخابرات، آژانس شهری، صندوق پستی و سایر واحدهای پستی تقسیم‌شده است (سالنامه آماری کشور و استان، ۱۳۸۳ - ۱۳۹۲). جدول ۱ و نمودار ۱ تعداد و روند واحدهای پستی کشور و استان را طی سال‌های ۱۳۸۳-۱۳۹۲ نشان می‌دهند.

جدول ۱ : تعداد واحدهای پستی واقع در کشور و استان طی سال‌های ۱۳۸۳-۱۳۹۲

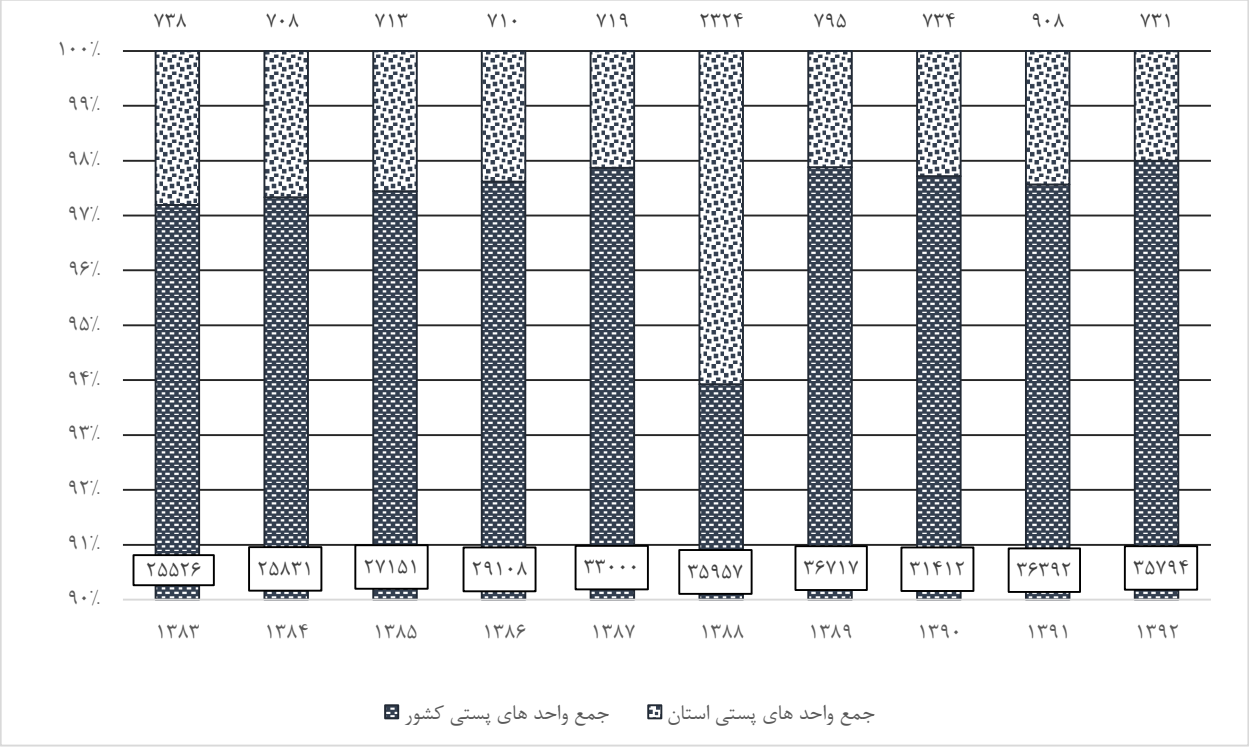
واحدهای پستی		اداره کل و اداره	دفتر پست شهری و روستایی	نمایندگی پستی	دفتر ارتباطی شهری و روستایی	آژانس شهری	صندوق پستی شهری و روستایی	سایر	جمع
۱۳۸۳	کشور	۳۰۴	۱۱۴۱	۳۶۸۱	۳۰۲۳	۴۹۱	۱۶۸۸۶	۰	۲۵۵۲۶
	استان	۹	۲۸	۱۵۸	۱۷۵	۰	۳۵۸	۱۰	۷۳۸
۱۳۸۴	کشور	۳۱۰	۱۱۰۲	۳۷۶۷	۲۰۲۸	۴۳۷	۱۶۵۶۴	۱۶۲۳	۲۵۸۳۱
	استان	۹	۳۱	۱۵۸	۸۷	۰	۴۱۱	۱۲	۷۰۸
۱۳۸۵	کشور	۳۲۰	۹۹۵	۳۶۲۶	۱۷۷۰	۴۰۱	۱۶۵۹۳	۳۴۴۶	۲۷۱۵۱
	استان	۹	۲۷	۱۰۲	۶۱	۰	۴۳۲	۸۲	۷۱۳
۱۳۸۶	کشور	۳۲۳	۸۶۵	۲۹۱۹	۱۰۴۴	۳۵۱	۱۵۹۶۱	۷۶۴۵	۲۹۱۰۸
	استان	۹	۲۴	۶۲	۵	۱۴۵	۴۶۵	۰	۷۱۰
۱۳۸۷	کشور	۳۲۴	۸۵۱	۲۴۰۰	۵۲۹	۳۳۲	۱۷۰۹۸	۱۱۴۶۶	۳۳۰۰۰
	استان	۹	۱۷	۱۴	۲۴۵	۲	۴۳۲	۰	۷۱۹
۱۳۸۸	کشور	۳۳۲	۸۵۱	۱۸۲۴	۱۰۴	۲۰۱	۱۸۶۷۹	۱۳۹۶۶	۳۵۹۵۷
	استان	۹	۱۷	۴۵	۲۷۶	۰	۴۳۲	۱۵۴۵	۲۳۲۴
۱۳۸۹	کشور	۳۳۸	۱۰۴۳۳	۵۸	۱۷۲۰	۴۷۷۱	۱۱۰۲۲	۸۳۷۵	۳۶۷۱۷
	استان	۹	۱۷	۱۴	۲۹۳	۰	۴۳۳	۲۹	۷۹۵
۱۳۹۰	کشور	۳۴۹	۱۰۴۴۰	۵۵	۱۶۵۸	۳۹	۱۰۶۴۱	۸۲۳۰	۳۱۴۱۲
	استان	۹	۳۰	۲۹	۲۷۷	۱	۳۸۸	۰	۷۳۴
۱۳۹۱	کشور	۳۶۲	۱۰۶۷۲	۳۸	۱۶۱۵	۱۱	۱۸۵۲۷	۵۱۶۷	۳۶۳۹۲
	استان	۹	۲۱۷	۱۰	۲۶۰	۱۷	۳۹۵	۰	۹۰۸
۱۳۹۲	کشور	۳۸۳	۱۰۷۷۵	۲۸	۱۴۲۲	۲۲	۱۸۰۰۷	۵۱۵۷	۳۵۷۹۴
	استان	9	۱۳	۱۲	۲۵۴	۱۲	۳۹۵	۳۶	۷۳۱

مأخذ : سالنامه آماری کشور و استان ، ۱۳۸۳- ۱۳۹۲

طبق جدول ۱، بیش‌ترین تعداد واحدهای پستی کشور مربوط به سال ۱۳۸۹و کمترین تعداد واحدهای پستی کشور در سال ۱۳۸۳ بوده ، همچنین بیش‌ترین تعداد واحدهای پستی واقع در استان در سال ۱۳۸۸و کمترین تعداد واحدهای پستی استان مربوط به سال ۱۳۸۴ می‌باشد. روند تعداد واحدهای پستی در کشور و استان در بازه زمانی مختلف دچار تغییراتی شده است که در برخی سال‌ها افزایش و برخی سال‌ها کاهش داشته است.

به دلیل خلاصه‌سازی تنها بخشی از نمودار ارائه شده است(۹۰٪-۱۰۰٪)

نمودار ۱ : روند جمع واحدهای پستی کشور و استان طی سال‌های ۱۳۸۳-۱۳۹۲



مأخذ : سالنامه آماری کشور و استان ، ۱۳۸۳-۱۳۹۲

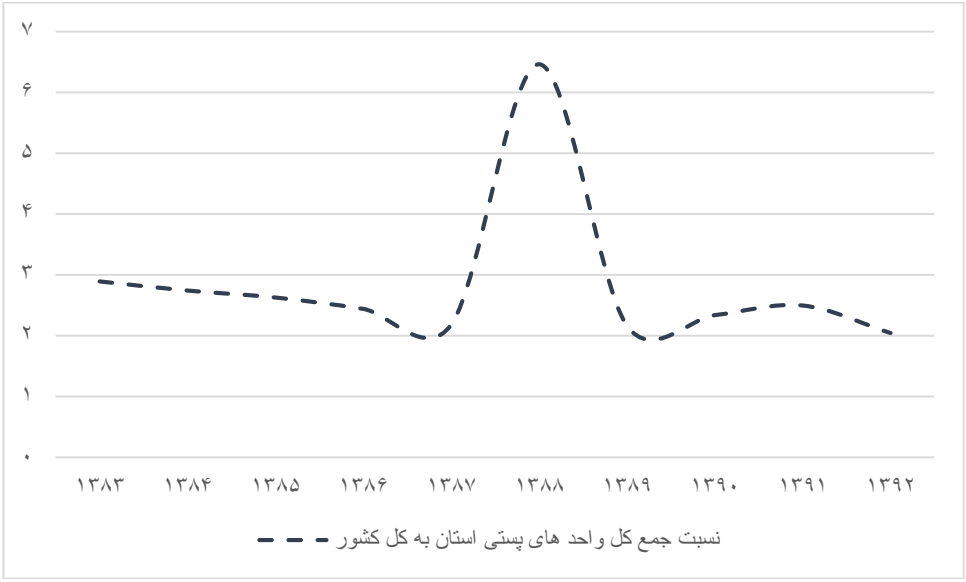
در راستای سنجش سهم استان از کشور در حوزه پست از شاخص نسبت مجموع تعداد واحدهای پستی استان به کشور از سال ۱۳۸۳ الی ۱۳۹۲ استفاده شده است. جدول ۲ و نمودار ۲ نسبت واحدهای پستی استان به کشور را بیان می‌کند. بر این اساس روند نسبت واحدهای پستی استان نسبت به کشور دچار تغییرات بوده است که نمودار ۲ نقاط شکست و تغییرات را نمایش می‌دهد. لازم به ذکر است در سال ۱۳۸۸ جمع واحدهای پستی استان ،۲۳۲۴واحد بوده است که دلیل عمده افزایش آن ، تعداد سایر واحدهای پستی است. تعداد واحدهای پستی در این سال باعث تغییر چشمگیر نسبت جمع کل واحدهای پستی استان به کشور می‌باشد.

جدول ۲ : روند نسبت جمع کل واحدهای پستی استان به‌کل کشور طی سال‌های ۱۳۸۳-۱۳۹۲

سال	۱۳۸۳	۱۳۸٤	۱۳۸۵	۱۳۸٦	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲
مجموع واحدهای پستی استان بوشهر	۷۳۸	۷۰۸	۷۱۳	۷۱۰	۷۱۹	۲۳۲۴	۷۹۵	۷۳۴	۹۰۸	۷۳۱
مجموع واحدهای پستی کشور	۲۵۵۲۶	۲۵۸۳۱	۲۷۱۵۱	۲۹۱۰۸	۳۳۰۰۰	۳۵۹۵۷	۳۶۷۱۷	۳۱۴۱۲	۳۶۳۹۲	۳۵۷۹۴
نسبت جمع کل واحدهای پستی استان به کل کشور (درصد)	۲,۹	۲,۷	۲,۶	۲,۴	۲,۲	۶,۵	۲,۲	۲,۳	۲,۵	۲,۰

مأخذ : سالنامه آماری کشور و استان، ۱۳۸۳-۱۳۹۲

نمودار ۲ : روند نسبت جمع کل واحدهای پستی استان به کل کشور طی سال‌های ۱۳۸۳-۱۳۹۲(درصد)



مأخذ : سالنامه آماری کشور و استان، ۱۳۸۳-۱۳۹۲

۱-۲-۳-۳-۱-۱-۱-۱- بررسی پوشش جمعیتی و مساحتی مجموع واحدهای پستی در دوره زمانی ۱۳۸۳- ۱۳۹۲

شاخص‌های پوشش جمعیتی و مساحتی جزء شاخص‌های مهم در بخش پست می‌باشد . با بررسی این شاخص‌ها در دو مقیاس کشور و استان می‌توان چگونگی پراکندگی واحدهای پستی در استان را شناسایی کرد. در این بخش باید به دو سؤال زیر جواب داده شود:

- پوشش جمعیتی هر واحد پستی در استان چقدر است؟
- پوشش مساحتی هر واحد پستی در استان چند کیلومترمربع است؟

شاخص پوشش جمعیتی در سطح کشور و استان از تقسیم تعداد جمعیت محدوده منتخب به مجموع واحدهای پستی همان محدوده محاسبه می‌گردد. با توجه به روند ۱۰ ساله موردنظر، برای هر سال جمعیت همان سال موجود نمی‌باشد بنابراین با توجه به جمعیت سال‌های ۱۳۷۵ ، ۱۳۸۵ و ۱۳۹۰ نرخ رشد محاسبه گردیده و جمعیت سال‌های موردنظر برآورد شده است (جمعیت سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ با نرخ رشد محاسبه‌شده از دوره زمانی ۵ ساله ۱۳۸۵ -۱۳۹۰ برآورد شده است). (جدول ۳) همچنین شاخص پوشش مساحتی در سطح کشور و استان از تقسیم مساحت محدوده منتخب به مجموع واحدهای پستی به‌دست‌آمده است.

جدول ۳ : مساحت ، جمعیت و نرخ رشد کشور و استان بوشهر،۱۳۷۵ - ۱۳۸۵-۱۳۹۰

مقیاس	کشور	استان
مساحت	۱۶۴۸۱۹۵	۲۳۰۷۲
جمعیت سال۱۳۷۵	۶۰۰۵۵۰۰۰	۷۴۳۶۷۵
جمعیت سال ۱۳۸۵	۷۰۴۹۵۷۸۲	۸۸۶۲۶۷
جمعیت سال ۱۳۹۰	۷۵۱۴۹۶۶۹	۱۰۳۲۹۴۹
نرخ رشد ۱۰ ساله ۷۵-۸۵	۱,۶۲	۱,۷۷
نرخ رشد ۵ ساله ۸۵-۹۰	۱,۲۹	۳,۱۱

مأخذ: برآورد مشاور، سرشماری عمومی نفوس و مسکن (۱۳۷۵-۱۳۸۵-۱۳۹۰) و سالنامه آماری کشور و استان،۱۳۸۳-۱۳۹۲

با توجه به جدول ۳، پوشش جمعیتی و مساحتی واحدهای پستی کشور و استان محاسبه‌شده و در جدول ۴ ارائه‌شده است.

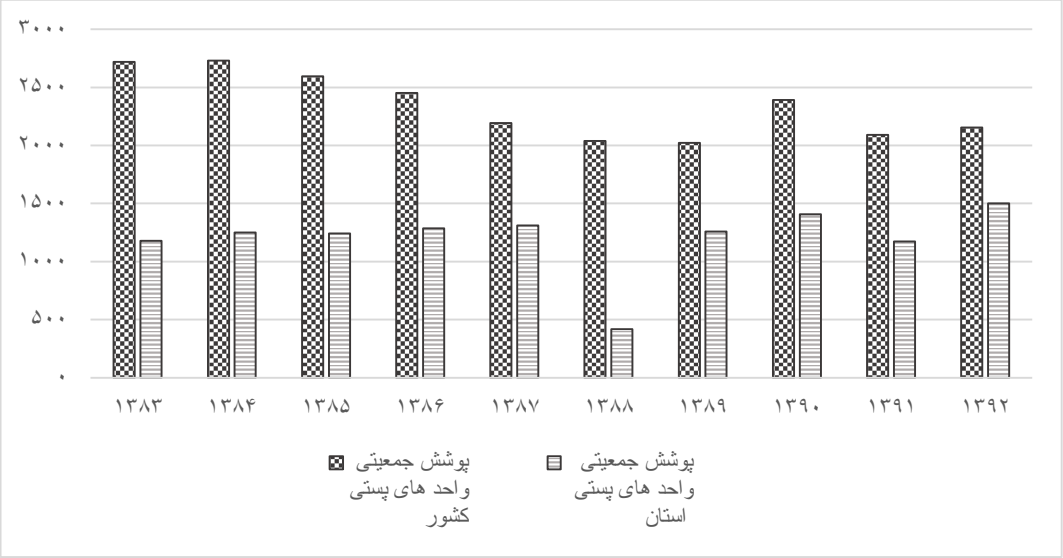
جدول ٤ : مجموع واحدهای پستی نسبت به پوشش جمعیتی و مساحتی طی سال‌های ۱۳۸۳-۱۳۹۲

عنوان	جمعیت کشور	جمعیت استان	جمع واحد پستی کشور	جمع واحد پستی استان	پوشش جمعیتی واحدهای پستی کشور	پوشش جمعیتی واحدهای پستی استان	پوشش مساحتی واحدهای پستی کشور	پوشش مساحتی واحدهای پستی استان
واحد اندازه‌گیری	نفر	نفر	واحد	واحد	نفر	نفر	کیلومترمربع	کیلومترمربع
۱۳۸۳	۶۹۴۰۰۳۸۶	۸۷۰۸۸۶	۲۵۵۲۶	۷۳۸	۲۷۱۹	۱۱۸۰	۶۵	۳۱
۱۳۸۴	۷۰۵۲۴۶۷۲	۸۸۶۳۰۰	۲۵۸۳۱	۷۰۸	۲۷۳۰	۱۲۵۲	۶۴	۳۳
۱۳۸۵	۷۰۴۹۵۷۸۲	۸۸۶۲۶۷	۲۷۱۵۱	۷۱۳	۲۵۹۶	۱۲۴۳	۶۱	۳۲
۱۳۸۶	۷۱۴۰۵۱۷۸	۹۱۳۸۳۰	۲۹۱۰۸	۷۱۰	۲۴۵۳	۱۲۸۷	۵۷	۳۲
۱۳۸۷	۷۲۳۲۶۳۰۴	۹۴۲۲۵۰	۳۳۰۰۰	۷۱۹	۲۱۹۲	۱۳۱۱	۵۰	۳۲
۱۳۸۸	۷۳۲۵۹۳۱۴	۹۷۱۵۵۴	۳۵۹۵۷	۲۳۲۴	۲۰۳۷	۴۱۸	۴۶	۱۰
۱۳۸۹	۷۴۲۰۴۳۵۹	۱۰۰۱۷۶۹	۳۶۷۱۷	۷۹۵	۲۰۲۱	۱۲۶۰	۴۵	۲۹
۱۳۹۰	۷۵۱۴۹۶۶۹	۱۰۳۲۹۲۴	۳۱۴۱۲	۷۳۴	۲۳۹۲	۱۴۰۷	۵۲	۳۱
۱۳۹۱	۷۶۱۳۱۱۸۰	۱۰۶۵۰۴۸	۳۶۳۹۲	۹۰۸	۲۰۹۲	۱۱۷۳	۴۵	۲۵
۱۳۹۲	۷۷۱۱۳۲۷۲	۱۰۹۸۱۷۱	۳۵۷۹۴	۷۳۱	۲۱۵۴	۱۵۰۲	۴۶	۳۲

مأخذ: برآورد مشاور، سرشماری عمومی نفوس و مسکن (۱۳۷۵-۱۳۸۵-۱۳۹۰) و سالنامه آماری کشور و استان،۱۳۸۳-۱۳۹۲

جهت تحلیل پوشش جمعیتی واحدهای پستی استان ، روند ۱۰ ساله مدنظر بوده و با توجه به افزایش جمعیت استان بوشهر شاهد روند یکنواخت سطح پوشش جمعیتی واحدهای پستی بوده‌ایم. در سال ۱۳۹۲، به ازای هر۱۵۰۲ نفر جمعیت در سطح استان ۱ واحد پستی و در کشور به ازای هر ۲۱۵۴ نفر جمعیت ۱ واحد پستی وجود دارد که به جز سال ۱۳۸۸، نشانگر وضع نسبی بهتر در استان نسبت به کشور است. نمودار ۳ پوشش جمعیتی مجموع واحدهای پستی (کشور ، استان) طی سال‌های ۱۳۸۳-۱۳۹۲را نشان می‌دهد.

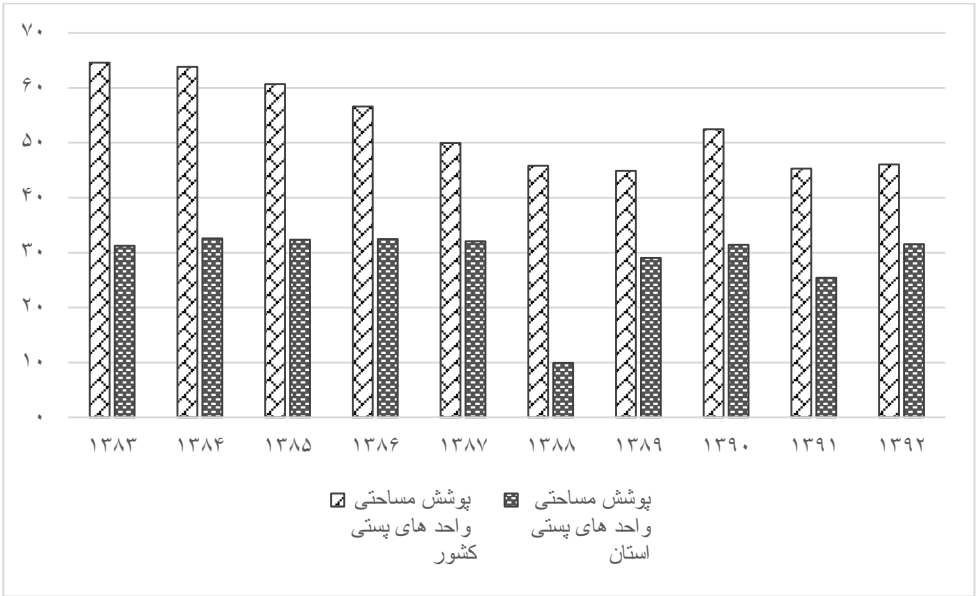
نمودار ۳ : پوشش جمعیتی مجموع واحدهای پستی (کشور ، استان) طی سال‌های ۱۳۸۳-۱۳۹۲



مأخذ: برآورد مشاور، سرشماری عمومی نفوس و مسکن (۱۳۷۵-۱۳۸۵-۱۳۹۰) و سالنامه آماری کشور و استان،۱۳۸۳-۱۳۹۲

در سال ۱۳۹۲ ، به ازای هر۳۲ کیلومترمربع در استان و هر ۴۶ کیلومترمربع در کشور ۱ واحد پستی وجود دارد. که نشان دهنده بهبود وضع نسبی استان به کشور است. نمودار ۴، پوشش مساحتی مجموع واحدهای پستی (کشور ، استان) را طی سال‌های ۱۳۸۳- ۱۳۹۲نشان می‌دهد.

نمودار ٤ : پوشش مساحتی مجموع واحدهای پستی (کشور ، استان)طی سال‌های ۱۳۸۳-۱۳۹۲



مأخذ: برآورد مشاور، سرشماری عمومی نفوس و مسکن (۱۳۷۵-۱۳۸۵-۱۳۹۰) و سالنامه آماری کشور و استان،۱۳۸۳-۱۳۹۲

۱-۲-۳-۳-۱-۱-۱-۲- نسبت واحدهای پستی استان به کل کشور

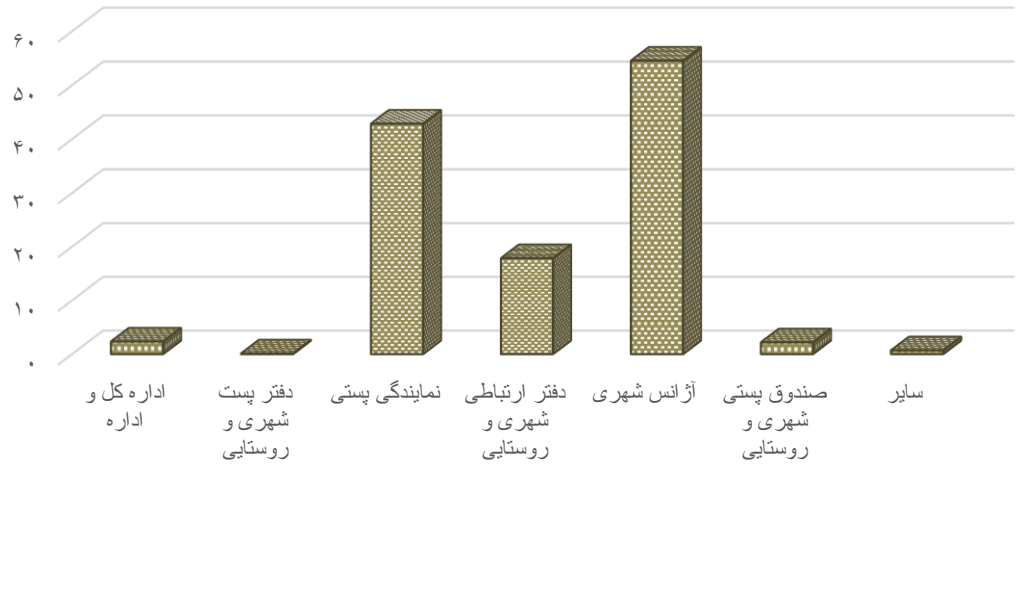
طبق جدول ۵ و نمودار ۵ نسبت هر یک از واحدهای پستی استان به کشور ارائه‌شده است. واحدهای آژانس شهری ، دفتر ارتباطی شهری و روستایی و نمایندگی پستی در حد بسیار مطلوب در سطح استان وجود دارند و این نشان دهنده این امر می‌باشد که در صورت ایجاد توسعه در واحدهای پستی ،باید این توسعه در سایر واحدهای پستی صورت پذیرد.

جدول ۵ : درصد نسبت هر یک از واحدهای پستی استان به کل کشور۱۳۹۲

واحدهای پستی	تعداد کل (استان)	تعداد کل (کشور)	درصد نسبت هر یک از واحدهای پستی استان به کل کشور
اداره کل و اداره	۹	۳۸۳	۲,۳
دفتر پست شهری و روستایی	۱۳	۱۰۷۷۵	۰,۱
نمایندگی پستی	۱۲	۲۸	۴۲,۹
دفتر ارتباطی شهری و روستایی	۲۵۴	۱۴۲۲	۱۷,۹
آژانس شهری	۱۲	۲۲	۵۴,۵
صندوق پستی شهری و روستایی	۳۹۵	۱۸۰۰۷	۲,۲
سایر	۳۶	۵۱۵۷	۰,۷
جمع	۷۳۱	۳۵۷۹۴	۲,۰

مأخذ: سالنامه آماری کشور و استان،۱۳۹۲

نمودار ۵ : درصد نسبت هر یک از واحدهای پستی استان به کل کشور۱۳۹۲



مأخذ: سالنامه آماری کشور و استان،۱۳۹۲

۱-۲-۳-۳-۱-۱-۱-۳- بررسی واحدهای پستی در سطح استان بوشهر در سال ۱۳۹۳

تعداد ۷۲۱ واحد پستی در استان بوشهر در سال ۱۳۹۳ بر اساس آمار اخذ شده از سالنامه آماری وجود دارد که این واحدها شامل ۹ اداره پست مرکزی ، ۱۳ دفتر پست شهری و ۱۲ نمایندگی پستی و ۷۹دفتر خدمات ارتباطی و ۱۰ نمایندگی مستقل روستایی ،۱۶۶ واحد ICTروستایی، ۱۵۱ صندوق پستی منصوبه شهری ، ۲۴۴ صندوق پستی منصوبه روستایی و۳۷ سایر واحدهای پستی می‌باشد. شهرستان دشتستان در استان بوشهر با مجموع ۱۷۸واحد پستی بالاترین رتبه و شهرستان عسلویه با مجموع ۲۹ واحد پستی کمترین برخورداری از واحد پستی را دارد. سهم خدمات پستی استان ، معادل ۱,۹۴درصد از کل کشور می‌باشد. در جدول ۶ تعداد واحدهای پستی مورد بهره‌برداری به تفکیک شهرستان‌های استان ارائه شده است.

جدول ٦ : واحدهای پستی مورد بهره‌برداری به تفکیک شهرستان در سال ۱۳۹۳

شهرستان	وضعیت کلان خدمات پستی استان در سال ۱۳۹۳																			جمع کل واحدهای پستی
	واحدهای پستی شهری						واحدهای پستی روستایی									صندوق‌های پستی		سایر		
	جمع واحدهای پستی شهری	واحد شهری (دولتی)				شهری		جمع واحدهای پستی روستایی	دفتر پست روستایی		واحدهای روستایی غیردولتی					منصوبه شهری	منصوبه ی روستایی	موجودی انبار	تخلیه، جمع‌آوری و توزیع	حمل‌ونقل و مبادله	
		اداره پست مرکزی	دفتر شهری			نمایندگی قبول	دفتر خدمات ارتباطی		فعال	غیرفعال	دفتر مشترک پست و مخابرات	نمایندگی مستقر در دفتر پستی	نمایندگی مستقر در دفتر مخابرات	نمایندگی مستقل	ICTروستایی					
			ملکی	استیجاری	واگذاری															
عسلویه	۴	۰	۱	۰	۰	۰	۳	۱۲	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۱۲	۱	۱۲	۰	۰	۰	۲۹
جم	۵	۰	۱	۰	۰	۱	۳	۱۹	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۱۹	۲	۱۷	۰	۲	۰	۴۵
کنگان	۶	۱	۰	۰	۰	۰	۵	۴	۰	۰	۰	۰	۰	۱	۳	۹	۲۳	۰	۰	۱	۴۳
دیر	۹	۱	۱	۰	۰	۰	۷	۱۳	۰	۰	۰	۰	۰	۱	۱۲	۸	۱۶	۰	۱	۱	۴۸
دشتی	۹	۱	۱	۰	۰	۰	۷	۲۵	۰	۰	۰	۰	۰	۱	۲۴	۱۰	۳۸	۰	۲	۱	۸۵
تنگستان	۷	۱	۱	۰	۰	۱	۴	۲۴	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۲۴	۶	۳۵	۰	۷	۰	۷۹
دشتستان	۳۲	۱	۵	۰	۰	۲	۲۴	۴۳	۰	۰	۰	۰	۰	۴	۳۹	۳۸	۵۴	۰	۹	۲	۱۷۸
بوشهر	۲۵	۲	۲	۰	۰	۶	۱۵	۹	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۹	۵۴	۸	۰	۲	۰	۹۸
گناوه	۱۰	۱	۱	۰	۰	۲	۶	۱۹	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۱۹	۱۵	۲۲	۰	۲	۰	۶۸
دیلم	۶	۱	۰	۰	۰	۰	۵	۸	۰	۰	۰	۰	۰	۳	۵	۸	۱۹	۰	۴	۳	۴۸
جمع	۱۱۳	۹	۱۳	۰	۰	۱۲	۷۹	۱۷۶	۰	۰	۰	۰	۰	۱۰	۱۶۶	۱۵۱	۲۴۴	۰	۲۹	۸	۷۲۱

مأخذ: اداره کل پست استان بوشهر،۱۳۹۳

۱-۲-۳-۳-۱-۱-۱-٤- بررسی پوشش مساحتی مجموع واحدهای پستی شهرستان‌های استان بوشهر در سال ۱۳۹۳

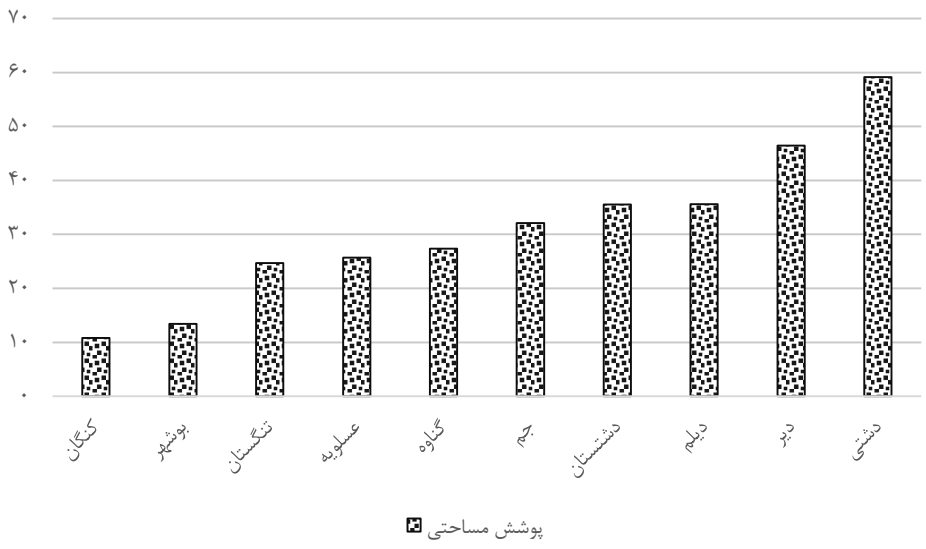
وضعیت خدمات پستی در مناطق شهری استان بوشهر را صرفاً نمی‌توان از تعداد واحدهای پستی هر یک از شهرستان‌ها ملاک برخورداری قرارداد . به این ترتیب جدول ۷ و نمودار ۶ تفاوت میان تعداد سطوح خدماتی با توجه به در نظر گرفتن جمعیت و مساحت هر شهرستان را نشان می‌دهند.

جدول ۷ :پوشش سطوح خدماتی به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر سال ۱۳۹۳

شهرستان	جمع واحدهای پستی	مساحت(کیلومترمربع)	پوشش مساحتی
عسلویه	۲۹	۷۴۵	۲۶
جم	۴۵	۱۴۴۴	۳۲
کنگان	۴۳	۴۶۴	۱۱
دیر	۴۸	۲۲۳۰	۴۶
دشتی	۸۵	۵۰۲۶	۵۹
تنگستان	۷۹	۱۹۵۰	۲۵
دشتستان	۱۷۸	۶۳۲۷	۳۶
بوشهر	۹۸	۱۳۱۵	۱۳
گناوه	۶۸	۱۸۶۲	۲۷
دیلم	۴۸	۱۷۱۰	۳۶
جمع	۷۲۱	۲۳۰۷۲	۳۲

مأخذ: برآورد مشاور و اداره کل پست استان بوشهر،۱۳۹۳

نمودار ٦ : پوشش مساحتی خدمات پستی شهرستان‌های استان بوشهر سال ۱۳۹۳



مأخذ: برآورد مشاور و اداره کل پست استان بوشهر،۱۳۹۳

شهرستان کنگان با کمترین مساحت در سطح استان بالاترین پوشش مساحتی خدمات پستی را دارا می‌باشد درحالی‌که

شهرستان دشتستان به لحاظ وسعت سهم ویژه‌ای در استان دارد و بیش‌ترین تعداد واحدهای پستی در این شهرستان قرار دارد. ولی این شهرستان به لحاظ پوشش مساحتی در حد متوسط بین سایر شهرستان‌های استان بوشهر می‌باشد و به ازای هر ۳۶کیلومترمربع یک واحد پستی را پوشش می‌دهد.

۱-۲-۳-۳-۱-۱-۲- بررسی مرسولات پستی در دوره زمانی ۱۳۸۳-۱۳۹۲

مرسولات پستی را می‌توان به مرسولات پستی داخلی واردشده، مرسولات پستی صادرشده به مقصد داخل کشور، مرسولات پستی صادرشده به مقصد خارج از کشور ، مرسولات پستی واردشده از مبادی خارج از کشور تقسیم کرد. با توجه به مهم بودن شاخص مرسولات پستی در بخش پست، به بررسی این شاخص در سطح کشور و استان بوشهر پرداخته‌شده است و درنهایت به مقایسه مرسولات پستی استان با میانگین کشور پرداخته‌شده است. جدول ۸ تعداد مرسولات پستی در سطح کشور و استان بوشهر را نشان داده است.

جدول ۸ : مرسولات پستی در سطح کشور و استان طی سال‌های ۱۳۸۳- ۱۳۹۲

مرسولات پستی		مرسولات پستی داخلی واردشده	مرسولات پستی صادرشده به مقصد داخل کشور	مرسولات پستی صادرشده به مقصد خارج از کشور	مرسولات پستی واردشده از مبادی خارج از کشور	جمع مرسولات پستی
۱۳۸۳	کشور(هزار)	۳۸۸۵۸۵	۱۳۷۸۸۲	۲۷۴۹	۱۰۷۲۰	۵۳۹۹۳۶
	استان	۵۳۸۱۲۹۲	۱۷۴۶۴۴۱	۱۵۱۴۵	۲۵۴۹۸	۷۱۶۸۳۷۶
۱۳۸۴	کشور(هزار)	۶۲۶۸۵۵	۱۵۴۳۶۲	۲۷۱۰	۱۱۲۶۵	۷۹۵۱۹۲
	استان	۱۱۸۴۴۰۶۳	۲۲۹۷۴۰۳	۱۵۰۳۱	۱۰۵۳۲	۱۴۱۶۷۰۲۹
۱۳۸۵	کشور(هزار)	۷۶۴۶۲۴	۱۶۰۴۸۱	۲۵۶۹	۱۰۷۸۵	۹۳۸۴۵۹
	استان	۱۴۳۶۰۵۱۳	۱۸۱۰۰۵۷	۱۱۵۵۹	۱۴۰۰۹	۱۶۱۹۶۱۳۸
۱۳۸۶	کشور(هزار)	۸۴۱۹۸۴	۱۹۰۰۳۴	۳۷۶۵	۱۰۹۶۲	۱۰۴۶۷۴۵
	استان	۱۵۴۳۲۶۵۴	۲۱۷۵۷۳۴	۸۴۷۴	۱۳۱۴۰	۱۷۶۳۰۰۰۲
۱۳۸۷	کشور(هزار)	۷۸۸۲۳۲	۲۰۵۱۴۴	۲۲۰۴	۸۶۵۲	۱۰۰۴۲۳۲
	استان	۱۲۰۸۶۰۷۸	۲۰۷۹۱۸۶	۱۱۳۷۴	۱۰۵۶۴	۱۴۱۸۷۲۰۲
۱۳۸۸	کشور(هزار)	۶۲۱۷۵۱	۱۷۲۰۸۲	۲۸۲۷	۷۶۹۸	۸۰۴۳۵۸
	استان	۱۲۰۴۴۸۹۶	۲۹۴۶۸۵۰	۱۰۳۳۹	۱۱۵۸۶	۱۵۰۱۳۶۷۱
۱۳۸۹	کشور(هزار)	۶۳۰۹۱۹	۱۶۷۵۴۳	۱۴۲۰	۵۶۴۹	۸۰۵۵۳۱
	استان	۱۲۲۹۹۰۹۰	۲۹۶۵۲۶۰	۱۰۲۹۶	۱۱۴۱۴	۱۵۲۸۶۰۶۰
۱۳۹۰	کشور(هزار)	۶۱۲۹۷۶	۱۵۵۴۹۷	۱۳۵۶	۶۲۶۳	۷۷۶۰۹۲
	استان	۹۳۵۹۳۵۹	۳۶۳۹۶۶۱	۶۵۵۹	۱۳۶۷۲	۱۳۰۱۹۲۵۱
۱۳۹۱	کشور(هزار)	۵۲۱۲۵۴	۶۶۶۳۸۱	۱۵۴۱	۲۸۱۱	۱۱۹۱۹۸۷
	استان	۸۷۳۴۵۶۱	۶۲۰۳۲۶۷	۴۱۲۶	۳۳۴	۱۴۹۴۲۲۸۸
۱۳۹۲	کشور(هزار)	...	...	...	...	...
	استان	۴۳۷۷۳۷۸	۵۷۳۱۷۹۱	۱۳۱۲	۱۰۹۳۲	۱۰۱۲۱۴۱۳

مأخذ: سالنامه آماری کشور و استان،۱۳۸۳-۱۳۹۲

دلایل کاهش شاخص مرسولات پستی صادرشده به خارج از کشور و کاهش رشد و آغاز سیر نزولی این روند در سال‌های اخیر را می‌توان به فراگیری فن‌آوری اطلاعات که سرعت و سهولت بیشتر و هزینه مالی کمتری دارد دانست .

اطلاعات مربوط به مرسولات پستی در سطح کشور در سال ۱۳۹۲ موجود نمی‌باشد. روند مجموع مرسولات پستی در کشور طی سال‌های ۱۳۸۳-۱۳۹۲ متغیر بوده است . طبق بررسی‌های به‌عمل‌آمده در سال ۱۳۹۱ تعداد ۱۱۹۱۹۸۷۰۰۰مرسوله پستی در سطح کشور جابه‌جا شده است. همچنین روند مجموع مرسولات پستی در استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۳-۱۳۹۲متغیر است.

۱-۲-۳-۳-۱-۱-۲-۱- بررسی مرسولات پستی در سطح استان بوشهر در سال ۱۳۹۲

مرسولات پستی داخلی صادرشده به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر

بیش‌ترین میزان مرسولات در سال ۱۳۹۲، به شهرستان بوشهر با حدود ۵۰۳۰۵۸۷مرسوله پستی اختصاص داشته و بعدازآن شهرستان‌های کنگان و دشتستان با ۱۸۲۱۹۷و ۱۷۰۱۷۵ بیش‌ترین مرسولات را به خود اختصاص داده‌اند .شهرستان دیر با ۳۱۱۱۰مرسوله پستی کمترین مرسولات را در سطح استان به خود اختصاص داده است.جدول شماره ۹ تعداد مرسولات پستی داخلی صادرشده در سال ۱۳۹۲ را ارائه می‌دهد.

جدول ۹ : مرسولات پستی داخلی صادرشده ۱۳۹۲

سال و شهرستان	جمع	نامه‌ها	مطبوعات	بسته‌های کوچک	امانات	پست ویژه
بوشهر	۵۰۳۰۵۸۷	۴۹۴۶۱۸۳	۷۲۴	۵۹۹۷۸	۵۵۸۸	۱۸۱۱۴
تنگستان	۴۱۱۰۵	۳۶۱۳۶	۱۰	۲۰۴۱	۶۵۳	۲۶۶۵
جم	۴۷۰۳۶	۴۵۴۰۴	۰	۹۴۲	۶۵۵	۳۵
دشتستان	۱۷۰۱۷۵	۱۵۶۷۴۲	۱	۷۹۱۳	۲۵۴۹	۲۹۷۰
دشتی	۴۴۹۷۹	۴۱۴۱۳	۹	۱۲۷۷	۴۸۰	۱۸۰۰
دیر	۳۱۱۱۰	۲۸۰۲۵	۰	۱۰۱۴	۳۲۶	۱۷۴۵
دیلم	۵۲۵۲۱	۴۶۵۵۳	۳	۱۶۲۷	۲۷۵۵	۱۵۸۳
عسلویه	۴۷۷۳۳	۴۳۷۸۰	۲	۲۷۰۹	۳۱۹	۹۲۳
کنگان	۱۸۲۱۹۷	۱۷۴۹۸۹	۰	۳۰۷۷	۵۰۴	۳۶۲۷
گناوه	۸۴۳۴۸	۷۳۷۹۰	۰	۴۶۸۲	۱۶۲۷	۴۲۴۹
جمع	۵۷۳۱۷۹۱	۵۵۹۳۰۱۵	۷۴۹	۸۵۲۶۰	۱۵۴۵۶	۳۷۷۱۱

مأخذ : سالنامه آماری استان،۱۳۹۲

نمودار ۷ : تعداد مرسولات پستی داخلی صادرشده استان بوشهر۱۳۹۲

مأخذ : سالنامه آماری استان،۱۳۹۲

مرسولات داخلی واردشده به استان بوشهر به تفکیک شهرستان

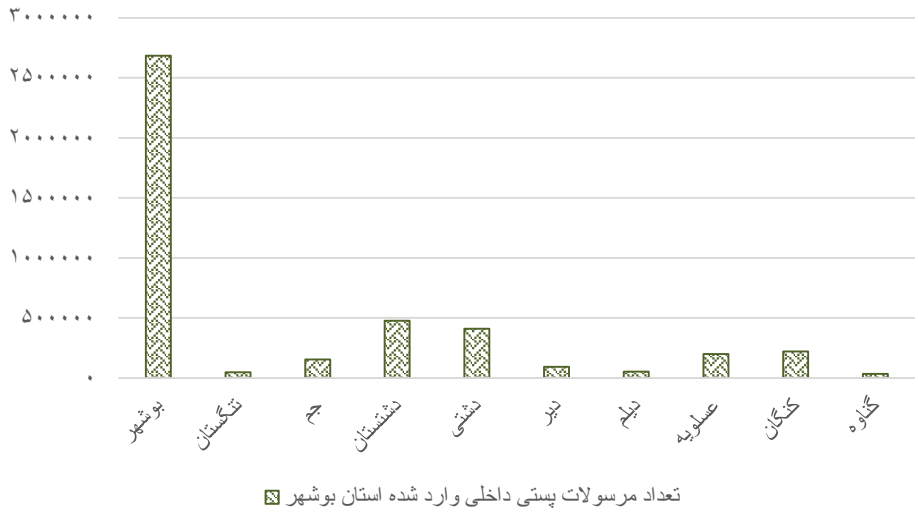
از کل مرسولات داخلی واردشده در سال ۱۳۹۲ به استان ۲۶۸۶۱۴۴مرسوله متعلق به شهرستان بوشهر می‌باشد ، شهرستان‌های دشتستان و دشتی با ۴۷۷۹۳۳ و۴۱۰۰۲۵ مرسوله پستی در رتبه دوم و سوم قرار دارند. شهرستان گناوه نیز با ۳۴۵۴۴ مرسوله کمترین میزان مرسولات داخلی واردشده استان بوشهر را به خود اختصاص داده است. جدول ۱۰و نمودار ۸ تعداد مرسولات پستی داخلی واردشده به استان در سال ۱۳۹۲ را نشان می‌دهد.

جدول ۱۰ : مرسولات پستی داخلی واردشده استان بوشهر ۱۳۹۲

سال و شهرستان	جمع	نامه‌ها	مطبوعات	بسته‌های کوچک	امانات
بوشهر	۲۶۸۶۱۴۴	۲۱۹۳۵۳۴	۳۲۳۲۴۵	۵۷۷۱۶	۱۱۱۶۴۹
تنگستان	۴۷۱۲۳	۴۱۶۴۰	۱۳۵۰	۱۱۸۹	۲۹۴۴
جم	۱۵۳۱۰۶	۱۳۶۵۰۰	۹۷۴۰	۴۹۷۱	۱۸۹۵
دشتستان	۴۷۷۹۳۳	۳۰۲۱۹۱	۱۱۵۹۹۵	۵۶۷۹۳	۲۹۵۴
دشتی	۴۱۰۰۲۵	۳۹۰۷۰۰	۱۰۸۰۰	۶۲۰۵	۲۳۲۰
دیر	۹۳۸۲۹	۸۶۶۱۶	۳۰۵۳	۱۵۶۱	۵۹۹
دیلم	۵۳۶۱۲	۳۹۸۲۱	۷۲۹۱	۶۰۱۴	۴۸۶
عسلویه	۱۹۸۹۴۶	۱۷۵۰۴۸	۱۴۳۶۹	۷۴۱۲	۲۱۱۷
کنگان	۲۲۲۱۱۶	۲۰۱۱۰۰	۱۳۷۵۶	۶۴۹۱	۷۶۹
گناوه	۳۴۵۴۴	۲۵۱۳۴	۱۴۹۲	۷۳۵۷	۵۶۱
جمع	۴۳۷۷۳۷۸	۳۵۹۲۲۸۴	۵۰۱۰۹۱	۱۵۵۷۰۹	۱۲۶۲۹۴

مأخذ : سالنامه آماری استان،۱۳۹۲

نمودار ۸ : تعداد مرسولات پستی داخلی واردشده استان بوشهر۱۳۹۲



مأخذ : سالنامه آماری استان،۱۳۹۲

مرسولات پستی صادرشده به خارج از کشور به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر

از کل مرسولات صادرشده به استان ۱۲۶۷مرسوله متعلق به شهرستان بوشهر می‌باشد، شهرستان دشتستان با ۱۱ مرسوله پستی در رتبه دوم قرار دارد. شهرستان دشتی نیز با ۱ مرسوله کمترین میزان مرسولات صادرشده را به خود اختصاص داده است. شهرستان‌های تنگستان و جم فاقد مرسولات صادرشده به مقصد خارج از کشور می‌باشند. جدول ۱۱ تعداد مرسولات پستی صادرشده به مقصد خارج از کشور در سال ۱۳۹۲ را نشان می‌دهد.

جدول ۱۱ : مرسولات پستی صادرشده به مقصد خارج از کشور۱۳۹۲

سال و شهرستان	جمع	نامه‌ها	مطبوعات	بسته‌های کوچک	امانات
بوشهر	۱۲۶۷	۱۳۳	۱۲۰	۲	۱۰۱۲
تنگستان	۰	۰	۰	۰	۰
جم	۰	۰	۰	۰	۰
دشتستان	۱۱	۱۰	۰	۱	۰
دشتی	۱	۱	۰	۰	۰
دیر	۴	۴	۰	۰	۰
دیلم	۸	۶	۱	۰	۱
عسلویه	۱۰	۸	۱	۰	۱
کنگان	۸	۷	۰	۰	۱
گناوه	۳	۳	۰	۰	۰
جمع	۱۳۱۲	۱۷۲	۱۲۲	۳	۱۰۱۵

مأخذ : سالنامه آماری استان،۱۳۹۲

مرسولات پستی واردشده از خارج از کشور به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر

بیش‌ترین حجم مرسوله در سال۱۳۹۲، ۵۴۷۱ بسته پستی متعلق به شهرستان بوشهر بوده و در رتبه دوم شهرستان عسلویه با ۴۶۵۰ مرسوله قرار دارد کمترین مرسوله نیز با ۳ مرسوله مربوط با شهرستان گناوه می‌باشد. جدول ۱۲ و نمودار ۹ تعداد مرسولات پستی واردشده از مبادی خارج از کشور در سال ۱۳۹۲ را نشان می‌دهد.

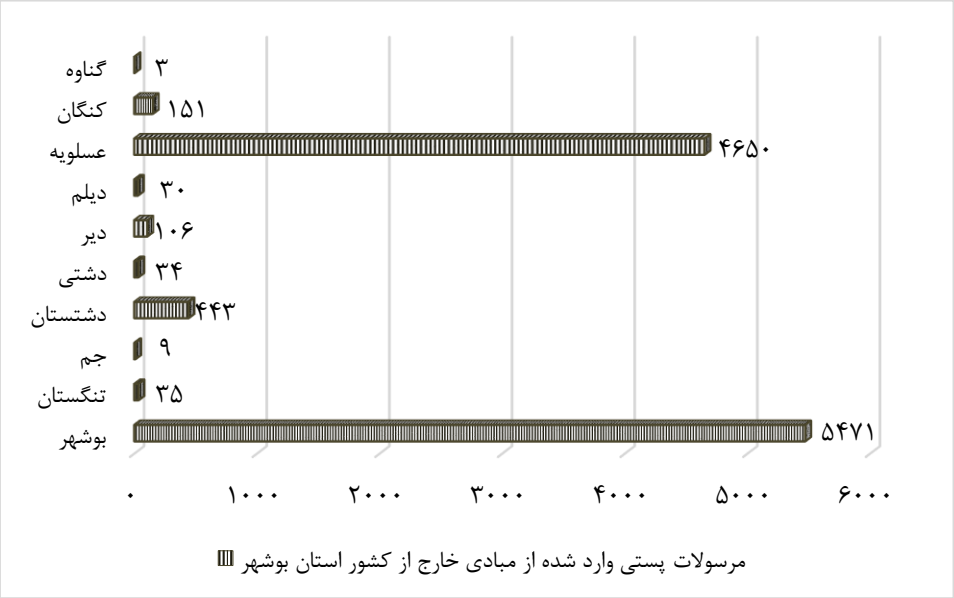
جدول ۱۲ : مرسولات پستی واردشده از مبادی خارج از کشور۱۳۹۲

سال و شهرستان	جمع	نامه‌ها	مطبوعات	بسته‌های کوچک	امانات
بوشهر	۵۴۷۱	۱۹۲	۲۵۳۱	۲۵۳۰	۲۱۸
تنگستان	۳۵	۱۰	۲۳	۰	۲
جم	۹	۰	۰	۲	۷
دشتستان	۴۴۳	۲۴۸	۱۷۲	۰	۲۳
دشتی	۳۴	۱۲	۱۴	۸	۰
دیر	۱۰۶	۵۸	۴۸	۰	۰

سال و شهرستان	جمع	نامه‌ها	مطبوعات	بسته‌های کوچک	امانات
دیلم	۳۰	۱۳	۱۲	۱	۴
عسلویه	۴۶۵۰	۲۲۸۴	۲۲۷۷	۳۷	۵۲
کنگان	۱۵۱	۷۴	۴۹	۶	۲۲
گناوه	۳	۳	۰	۰	۰
جمع	۱۰۹۳۲	۲۸۹۴	۵۱۲۶	۲۵۸۴	۳۲۸

مأخذ : سالنامه آماری استان،۱۳۹۲

نمودار ۹ : مرسولات پستی واردشده از مبادی خارج از کشور استان بوشهر۱۳۹۲



مأخذ : سالنامه آماری استان،۱۳۹۲

۱-۲-۳-۳-۱-۱-۲-۲- محاسبه سرانه مرسولات پستی استان بوشهر و مقایسه با میانگین کشوری

سرانه مرسولات پستی از شاخص‌های توسعه‌یافتگی کشورها می‌باشد. چراکه علاوه بر کاهش آلودگی هوا و محیط‌زیست ، ترافیک و تردد و هزینه غیرضروری را نیز کاهش می‌دهد. میانگین سرانه مرسولات پستی در جهان ۴۹ و در اروپا ۲۹۵ و در ایران حدود ۸ می‌باشد .منظور از سرانه به معنای آن است که هر فرد در طول سال چقدر از خدمات پستی استفاده می کند.طبق برنامه چهارم و پنجم سرانه مرسولات پستی کشور باید به ۲۱ و ۲۳ مرسوله برسد.

سرانه مرسولات از مجموع مرسولات پستی داخلی صادرشده و مرسولات پستی صادرشده به مقصد خارج از کشور و مرسولات پستی واردشده از مبادی خارج از کشور به جمعیت کل استان حاصل‌شده است. در روند ۱۰ ساله از جمعیت سال‌های ۱۳۸۵ و ۱۳۹۰ استفاده شده است . سرانه مرسولات پستی در استان طی روند ۱۰ ساله رو به افزایش بوده است و در سال ۱۳۹۱ این سرانه به اوج خود رسیده است.سرانه مرسولات پستی در این سال ۶ می‌باشد و در سال ۱۳۹۲ برابر با ۵,۶ شده

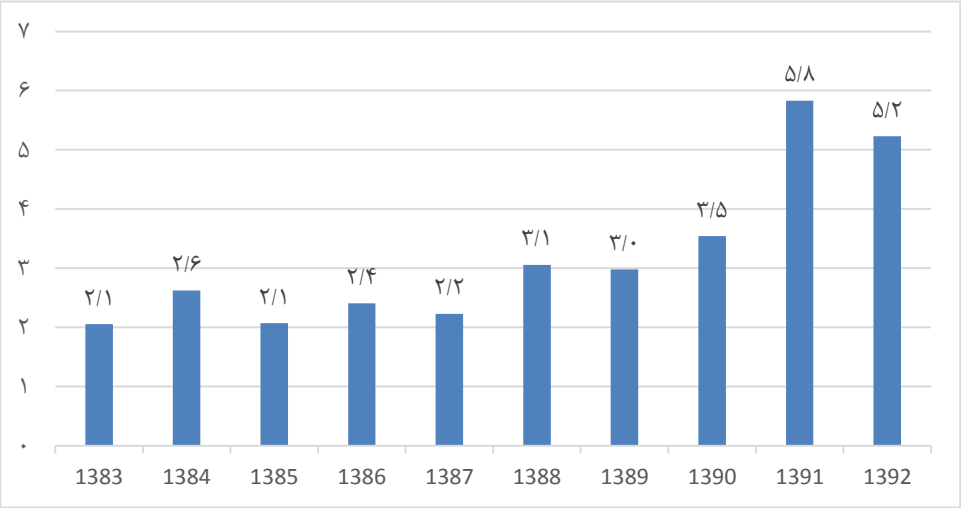
است. تحول اداری و اجرای مقدمات دولت الکترونیک و فعالیت‌های پستی در استان در زمینه پست الکترونیک و زیرساخت‌های آن در ابعاد گوناگون طی روند ۱۰ ساله افزایش‌یافته است.سرانه موجود از سطح سرانه کشور پایین‌تر می‌باشد.جدول ۱۳ و نمودار ۱۰ سرانه مرسولات پستی کشور و استان طی دوره زمانی ۱۳۸۳-۱۳۹۲را نشان می‌دهد.

جدول ۱۳: سرانه مرسولات پستی کشور و استان طی دوره زمانی ۱۳۸۳-۱۳۹۲

		مرسولات پستی داخلی صادرشده	مرسولات پستی صادرشده به مقصد خارج از کشور	مرسولات پستی واردشده از مبادی خارج از کشور	جمع	جمعیت	سرانه مرسولات
۱۳۸۳	کشور(هزار)	۱۳۷۸۸۲	۲۷۴۹	۱۰۷۲۰	۱۵۱۳۵۱	۶۹۴۰۰۳۸۶	۰,۰۰۲
	استان	۱۷۴۶۴۴۱	۱۵۱۴۵	۲۵۴۹۸	۱۷۸۷۰۸۴	۸۷۰۸۸۶	۲,۰۵۲
۱۳۸۴	کشور(هزار)	۱۵۴۳۶۲	۲۷۱۰	۱۱۲۶۵	۱۶۸۳۳۷	۷۰۵۲۴۶۷۲	۰,۰۰۲
	استان	۲۲۹۷۴۰۳	۱۵۰۳۱	۱۰۵۳۲	۲۳۲۲۹۶۶	۸۸۶۳۰۰	۲,۶۲۱
۱۳۸۵	کشور(هزار)	۱۶۰۴۸۱	۲۵۶۹	۱۰۷۸۵	۱۷۳۸۳۵	۷۰۴۹۵۷۸۲	۰,۰۰۲
	استان	۱۸۱۰۰۵۷	۱۱۵۵۹	۱۴۰۰۹	۱۸۳۵۶۲۵	۸۸۶۲۶۷	۲,۰۷۱
۱۳۸۶	کشور(هزار)	۱۹۰۰۳۴	۳۷۶۵	۱۰۹۶۲	۲۰۴۷۶۱	۷۱۴۰۵۱۷۸	۰,۰۰۳
	استان	۲۱۷۵۷۳۴	۸۴۷۴	۱۳۱۴۰	۲۱۹۷۳۴۸	۹۱۳۸۳۰	۲,۴۰۵
۱۳۸۷	کشور(هزار)	۲۰۵۱۴۴	۲۲۰۴	۸۶۵۲	۲۱۶۰۰۰	۷۲۳۲۶۳۰۴	۰,۰۰۳
	استان	۲۰۷۹۱۸۶	۱۱۳۷۴	۱۰۵۶۴	۲۱۰۱۱۲۴	۹۴۲۲۵۰	۲,۲۳۰
۱۳۸۸	کشور(هزار)	۱۷۲۰۸۲	۲۸۲۷	۷۶۹۸	۱۸۲۶۰۷	۷۳۲۵۹۳۱۴	۰,۰۰۲
	استان	۲۹۴۶۸۵۰	۱۰۳۳۹	۱۱۵۸۶	۲۹۶۸۷۷۵	۹۷۱۵۵۴	۳,۰۵۶
۱۳۸۹	کشور(هزار)	۱۶۷۵۴۳	۱۴۲۰	۵۶۴۹	۱۷۴۶۱۲	۷۴۲۰۴۳۵۹	۰,۰۰۲
	استان	۲۹۶۵۲۶۰	۱۰۲۹۶	۱۱۴۱۴	۲۹۸۶۹۷۰	۱۰۰۱۷۶۹	۲,۹۸۲
۱۳۹۰	کشور(هزار)	۱۵۵۴۹۷	۱۳۵۶	۶۲۶۳	۱۶۳۱۱۶	۷۵۱۴۹۶۶۹	۰,۰۰۲
	استان	۳۶۳۹۶۶۱	۶۵۵۹	۱۳۶۷۲	۳۶۵۹۸۹۲	۱۰۳۲۹۲۴	۳,۵۴۳
۱۳۹۱	کشور(هزار)	۶۶۶۳۸۱	۱۵۴۱	۲۸۱۱	۶۷۰۷۳۳	۷۶۱۳۱۱۸۰	۰,۰۰۹
	استان	۶۲۰۳۲۶۷	۴۱۲۶	۳۳۴	۶۲۰۷۷۲۷	۱۰۶۵۰۴۸	۵,۸۲۹
۱۳۹۲	استان	۵۷۳۱۷۹۱	۱۳۱۲	۱۰۹۳۲	۵۷۴۴۰۳۵	۱۰۹۸۱۷۱	۵,۲۳۱

مأخذ: برآورد مشاور و سالنامه آماری کشور و استان،۱۳۸۳-۱۳۹۲

نمودار ۱۰ : روند سرانه مرسولات پستی استان طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲



مأخذ: برآورد مشاور و سالنامه آماری کشور و استان،۱۳۸۳-۱۳۹۲

۱-۲-۳-۳-۱-۱-۳- نرخ خدمات پستی و زمان ارسال آن

زمان‌بندی مرسولات پستی شامل پیشتاز هوایی، امانات زمینی، نامه و بسته زمینی و دریایی می‌باشد که در دو زمان حداقل و حداکثر به تفکیک موردبررسی قرارگرفته است. مرسولات پیشتاز هوایی در حداقل زمان طی ۲۴ ساعت بین مراکز استان‌ها و طی ۴۸ الی ۷۲ ساعت از یک واحد به واحد دیگر در سطح کشور توزیع می‌شود. امانات زمینی در حداقل زمان ۳ الی ۴ روز و در حداکثر زمان ۷-۱۰ روز و همچنین مرسولات دریایی و زمینی در حداقل زمان ۷ روز و حداکثر زمان ۲۰ روز توزیع خواهد شد. در جدول ۱۴ زمان‌بندی مرسولات زمینی ، هوایی و دریایی نشان داده‌شده است.

جدول ١٤ : زمان‌بندی مرسولات زمینی ، هوایی و دریایی ۱۳۹۲

مرسولات	حداقل زمان	حداکثر زمان	ملاحظات
پیشتاز هوایی	۲۴ساعت بین مراکز استان‌ها	۴۸ الی ۷۲ ساعت از یک واحد به واحد دیگر در سطح کشور	پیگیری مرسوله از روز تحویل به پست امکان‌پذیر است
امانات زمینی	۳ الی ۴ روز	۷-۱۰ روز	
دریایی-زمینی	۷روز	۲۰ روز	

مأخذ: اداره کل پست استان بوشهر

تعرفه‌های خدمات پستی از شرکت پست جمهوری اسلامی ایران که بر اساس مصوبه شماره ۶ جلسه شماره ۱۷۱ مورخه ۱۳۹۲/۵/۶ کمیسیون مقررات ارتباطی در سال ۱۳۹۲ تنظیم‌شده، اخذ گردیده است. برای محاسبات گردش مالی مرسولات پستی استان بوشهر، وزن مرسولات پستی استان به تفکیک شهرستان و نوع مرسوله صورت گرفته است. در جدول ۱۵ نرخ تعداد مرسولات پستی استان به تفکیک انواع مرسولات پستی و وزن مرسولات ارائه شده است.

جدول ۱۵: نرخ و تعداد مرسولات پستی استان به تفکیک انواع مرسولات پستی و وزن مرسولات در سال ۱۳۹۴

نوع مرسوله و خدمات	رده وزنی	شهری			درون استانی			برون استانی هم‌جوار			برون استانی غیر هم‌جوار			جمع کل
		تعداد	نرخ	نرخ کل	تعداد	نرخ	نرخ کل	تعداد	نرخ	نرخ کل	تعداد	نرخ	نرخ کل	
پاکت - پیشتاز	تا ۲۵۰ گرم	۱۰۱،۹۰۹	۳۷،۹۸۰	۳،۸۷۰،۵۰۳،۸۲۰	۱۰۳،۲۹۱	۴۰،۰۹۰	۴،۱۴۰،۹۳۶،۱۹۰	۵۱،۴۷۳	۴۱،۱۴۵	۲،۱۱۷،۸۵۶،۵۸۵	۱۵۳،۴۴۴	۴۱،۱۴۵	۶،۳۱۳،۴۵۳،۳۸۰	۱۶،۴۴۳،۳۲۰،۴۵۲
	از ۲۵۱ تا ۵۰۰ گرم	۶۱۲	۴۵۳۶۵	۲۷،۷۶۳،۳۸۰	۶،۱۳۳	۴۷،۴۷۵	۲۹۱،۱۶۴،۱۷۵	۲،۵۷۱	۴۹،۵۸۵	۱۲۷،۴۸۳،۰۳۵	۸،۳۵۵	۴۹،۵۸۵	۴۱۴،۲۸۲،۶۷۵	۸۶۰،۹۰۲،۹۴۶
	از ۵۰۱ تا ۱۰۰۰ گرم	۲۹۳	۵۴۸۶۰	۱۶،۰۷۳،۹۸۰	۴،۲۸۰	۵۸،۰۲۵	۲۴۸،۳۴۷،۰۰۰	۱،۳۰۱	۶۰،۱۳۵	۷۸،۲۳۵،۶۳۵	۵،۱۲۵	۶۰،۱۳۵	۳۰۸،۱۹۱،۸۷۵	۱۷،۳۰۴،۲۲۳،۳۹۸
	از ۱۰۰۱ تا ۲۰۰۰ گرم	۱۰۹	۷۲۷۹۵	۷،۹۳۴،۶۵۵	۱،۵۴۶	۷۷،۰۱۵	۱۱۹،۰۶۵،۱۹۰	۵۱۹	۷۹۱۲۵	۴۱،۰۶۵،۸۷۵	۲،۴۱۴	۷۹،۱۲۵	۱۹۱،۰۰۷،۷۵۰	۳۵۹،۳۸۶،۱۱۸
	از ۲۰۰۱ تا ۳۰۰۰۰ گرم	۸	۷۲۷۹۵	۵۸۲،۳۶۰	۱۰۸	۷۷۰۱۵	۸،۳۱۷،۶۲۰	۵۴	۷۹۱۲۵	۴،۲۷۲،۷۵۰	۳۷۶	۷۹۱۲۵	۲۹،۷۵۱،۰۰۰	۴۳۲۳۲۳۳۶
بسته - پیشتاز	تا ۲۵۰ گرم	۸،۳۷۸	۴۷،۴۷۵	۳۹۷،۷۴۵،۵۵۰	۱۲،۹۹۰	۴۹،۵۸۵	۶۴۴،۱۰۹،۱۵۰	۵،۴۷۷	۵۱،۶۹۵	۲۸۳،۱۳۳،۵۱۵	۱۴،۹۴۶	۶۵،۴۱۰	۹۷۷،۶۱۷،۸۶۰	۴۰۲،۶۱۸،۴۵۴
	از ۲۵۱ تا ۵۰۰ گرم	۴۴۷	۵۶۹۷۰	۲۵،۴۶۵،۵۹۰	۲،۷۴۹	۶۰،۱۳۵	۱۶۵،۳۱۱،۱۱۵	۱،۲۰۳	۶۲،۲۴۵	۷۴،۸۸۰،۷۳۵	۴،۴۷۴	۸۰،۱۸۰	۳۵۸،۷۲۵،۳۲۰	۶۲۴۶۵۱۱۶۳
	از ۵۰۱ تا ۱۰۰۰ گرم	۹۷۴	۶۸۵۷۵	۶۶،۷۹۲،۰۵۰	۳،۲۶۲	۷۲،۷۹۵	۲۳۷،۴۵۷،۲۹۰	۱،۰۹۰	۷۵،۹۶۰	۸۲،۷۹۶،۴۰۰	۴،۴۵۸	۹۹،۱۷۰	۴۴۲،۰۹۹،۸۶۰	۸۲۹۴۷۱۸۸۴
	از ۱۰۰۱ تا ۲۰۰۰ گرم	۲۹۵	۹۰۷۳۰	۲۶،۷۶۵،۳۵۰	۱،۰۸۲	۹۶،۰۰۵	۱۰۳،۸۷۷،۴۱۰	۱،۰۲۳	۹،۹۱۷	۱۰،۱۴۵،۰۹۱	۴،۸۱۷	۱۳۲،۹۳۰	۶۴۰،۳۲۳،۸۱۰	۱۴۵۴۱۲۳۰۴۷
	از ۲۰۰۱ تا ۳۰۰۰۰ گرم	۴۰۵	۲۰۰۴۵	۸،۱۱۸،۲۲۵	۱،۰۰۵	۹۶،۰۰۵	۹۶،۴۸۵،۰۲۵	۱،۴۶۴	۹،۹۱۷	۱۴،۵۱۸،۴۸۸	۱۱،۴۱۱	۲۸،۴۸۵	۳۲۵،۰۴۲،۳۳۵	۴۴۴۳۳۲۸۱۰
نامه - سفارشی	تا ۲۵۰ گرم	۱۷،۷۳۹	۲۵،۳۲۰	۴۴۹،۱۵۱،۴۸۰	۱۱،۳۴۰	۲۶،۳۷۵	۲۹۹،۰۹۲،۵۰۰	۴،۹۱۸	۲۹،۵۴۰	۱۴۵،۲۷۷،۷۲۰	۸،۶۲۶	۳۱،۶۵۰	۲۷۳،۰۱۲،۹۰۰	۴۴۴۳۳۲۸۱۰
	از ۲۵۱ تا ۵۰۰ گرم	۱۷۸	۳۰۵۹۵	۵،۴۴۵،۹۱۰	۴۴۷	۳۳۷۶۰	۱۵،۰۹۰،۷۲۰	۱۷۶	۳۵۸۷۰	۶،۳۱۳،۱۲۰	۳۳۶	۴۰۰۹۰	۱۳،۴۷۰،۲۴۰	۴۰۴۶۱۴۴۲
	از ۵۰۱ تا ۱۰۰۰ گرم	۷۲۶	۳۶۹۲۵	۲۶،۸۰۷،۵۵۰	۹۲۸	۴۰۰۹۰	۳۷،۲۰۳،۵۲۰	۶۲	۴۴۳۱۰	۲،۷۴۷،۲۲۰	۲۵۲	۴۹۵۸۵	۱۲،۴۹۵،۴۲۰	۷۹۴۲۶۵۸۸
	از ۱۰۰۱ تا ۲۰۰۰ گرم	۵۹	۵۰۶۴۰	۲،۹۸۷،۷۶۰	۱۰۴	۵۵۹۱۵	۵،۸۱۵،۱۶۰	۴۶	۵۸۰۲۵	۲،۶۶۹،۱۵۰	۲۱۲	۶۵۴۱۰	۱۳،۸۶۶،۹۲۰	۲۵۵۶۹۴۰۱
بسته - سفارشی	تا ۲۵۰ گرم	۸۲	۱۴۷۷۰	۱۲۱۱۱۴۰	۳۳۷	۱۵۸۲۵	۵،۳۳۳،۰۲۵	۳۲	۱۶۸۸۰	۵۴۰،۱۶۰	۱۱۱	۱۸۹۹۰	۲،۱۰۷،۸۹۰	۹۲۵۹۲۴۲
	از ۲۵۱ تا ۵۰۰ گرم	۷۲۳	۱۷۹۳۵	۱۲۹۶۷۰۰۵	۶۰	۲۰۰۴۵	۱،۲۰۲،۷۰۰	۱۹	۲۱۱۰۰	۴۰۰،۹۰۰	۱۲۴	۲۳۲۱۰	۲،۸۷۸،۰۴۰	۱۷۵۳۱۸۶۱
	از ۵۰۱ تا ۱۰۰۰ گرم	۳۵۷	۲۲۱۵۵	۷۹۰۹۳۳۵	۳۹۸	۲۴۲۶۵	۹،۶۵۷،۴۷۰	۱۴۴	۲۵۳۲۰	۳،۶۴۶،۰۸۰	۵۵۶	۲۸۴۸۵	۱۵،۸۳۷،۶۶۰	۳۷۱۵۲۲۲۵
	از ۱۰۰۱ تا ۲۰۰۰ گرم	۵	۲۹۵۴۰	۱۴۷۷۰۰	۷	۳۲۷۰۵	۲۲۸،۹۳۵	۵۵	۳۳۷۶۰	۱،۸۵۶،۸۰۰	۳۰۰	۳۷۹۸۰	۱۱،۳۹۴،۰۰۰	۵۴۶۸۴۰۸۶
مطبوع	تا ۲۵۰ گرم	۸۲	۲۳۲۱	۱۹۰۳۲۲	۴۴۴	۲۸۴۹	۱،۲۶۴،۹۵۶	۴	۳۱۶۵	۱۲،۶۶۰	۶	۳۵۸۷	۲۱،۵۲۲	۹۱۸۳۶۳۱۱
	از ۲۵۱ تا ۵۰۰ گرم	۲۳	۲۸۴۹	۶۵۵۲۷	۱۳۸	۳۴۸۲	۴۸۰،۵۱۶	۰		۰	۳	۴۵۳۷	۱۳،۶۱۱	۱۸،۱۵۱
	از ۵۰۱ تا ۱۰۰۰ گرم	۰			۴۱	۴۲۲۰	۱۷۳،۰۲۰	۰		۰	۴	۵۴۸۶	۲۱،۹۴۴	۱۹۴،۹۶۴
	از ۱۰۰۱ تا ۲۰۰۰ گرم	۰			۲	۵۶۹۷	۱۱،۳۹۴	۰		۰	۲	۷۵۹۶	۱۵،۱۹۲	۲۶،۵۸۶
کیسه M	از ۱۰۰۱ تا ۲۰۰۰ گرم	۱	۳۴۸۲	۳۴۸۲	۰	۴۲۲۰	۰	۰		۰	۰		۰	۲۳۹،۷۰۱
	از ۲۰۰۱ تا ۳۰۰۰۰ گرم	۰			۲		۰	۰		۰	۶	۵۴۸۶	۳۲،۹۱۶	۳۲،۹۱۶
امانات	از ۵۰۱ تا ۱۰۰۰ گرم	۰			۰		۰	۱	۱۲۶۶۰	۱۲،۶۶۰	۱۲	۱۴۷۷۰	۱۷۷،۲۴۰	۱۸۹،۹۰۰
	از ۱۰۰۱ تا ۲۰۰۰ گرم	۱	۹۴۵	۹۴۵	۹	۱۱۶۰۵	۱۰۴،۴۴۵	۱۷	۱۲۶۶۰	۲۱۵،۲۲۰	۲۳۳	۱۴۷۷۰	۳،۴۴۱،۴۱۰	۲۲۲،۸۱۶

نوع مرسوله و خدمات	رده وزنی	شهری			درون استانی			برون استانی هم‌جوار			برون استانی غیر هم‌جوار			جمع کل
		تعداد	نرخ	نرخ کل	تعداد	نرخ	نرخ کل	تعداد	نرخ	نرخ کل	تعداد	نرخ	نرخ کل	
	از ۲۰۰۱ تا ۳۰۰۰۰ گرم	۹	۹۴۵	۸۵۰۵	۱۲۰	۱۱۶۰۵	۱،۳۹۲،۶۰۰	۶۶۰	۱۲۶۶۰	۸،۳۵۵،۶۰۰	۱۴،۳۶۲	۱۴۷۷۰	۲۱۲،۱۲۶،۷۴۰	۲۲۱۹۳۸۵۷۶
	بالای ۳۰۰۰۰ گرم	۰		۰	۰		۰	۰		۰	۲۳	۱۴۷۷۰	۳۳۹،۷۱۰	۳۵۴،۵۰۳
پاکت ویژه	تا ۲۵۰ گرم	۱۸،۸۹۶	۱۴۹،۸۱۰	۲۸۳۰۸۰۹۷۶۰	۹،۹۸۸	۱۴۹،۸۱۰	۱،۴۹۶،۳۰۲،۲۸۰	۵۵۲	۱۰۶۵۵۵	۵۸،۸۱۸،۳۶۰	۴،۷۷۲	۷۴،۹۰۵	۳۵۷،۴۴۶،۶۶۰	۲۲۲۲۹۳۰۷۹
	از ۲۵۱ تا ۵۰۰ گرم	۷۹	۱۴۹۸۱۰	۱۱۸۳۴۹۹۰	۱۷۸	۱۴۹،۸۱۰	۲۶،۶۶۶،۱۸۰	۶۹	۱۰۶۵۵۵	۷،۳۵۲،۲۹۵	۵۱۳	۷۴،۹۰۵	۳۸،۴۲۶،۲۶۵	۸۴۷۶۱۶۴۹
	از ۵۰۱ تا ۱۰۰۰ گرم	۱۰۵	۱۴۹۸۱۰	۱۵۷۳۰۰۵۰	۸۳	۱۴۹،۸۱۰	۱۲،۴۳۴،۲۳۰	۳۶	۱۰۶۵۵۵	۳،۸۳۵،۹۸۰	۳۶۶	۷۴،۹۰۵	۲۷،۴۱۵،۲۳۰	۵۹۸۹۷۱۶۰
	از ۱۰۰۱ تا ۲۰۰۰ گرم	۱	۳۱۶۵۰	۳۱۶۵۰	۴۶	۳۱۶۵۰	۱،۴۵۵،۹۰۰	۱۳	۲۱۱۰۰	۲۷۴،۳۰۰	۲۱۹	۱۰۵۵۰	۲،۳۱۰،۴۵۰	۱۴۴۶۵۸۸۰۹
	از ۲۰۰۱ تا ۳۰۰۰۰ گرم	۱	۳۱۶۵۰	۳۱۶۵۰	۱۸	۳۱۶۵۰	۵۶۹،۷۰۰	۲	۲۱۱۰۰	۴۲،۲۰۰	۵۵	۱۰۵۵۰	۵۸۰،۲۵۰	۱۳۱۸۸۲۶
بسته ویژه	تا ۲۵۰ گرم	۳۰۲	۲۱۴۱۶۵	۶۴۶۷۷۸۳۰	۷۷	۲۱۴۱۶۵	۱۶،۴۹۰،۷۰۵	۱۳	۳۲۰۷۲۰	۴،۱۶۹،۳۶۰	۱۸۲	۴۲۷۲۷۵	۷۷،۷۶۴،۰۵۰	۱۳۱۸۸۲۶
	از ۲۵۱ تا ۵۰۰ گرم	۱۴	۲۱۴۱۶۵	۲۹۹۸۳۱۰	۳۶	۲۱۴۱۶۵	۷،۷۰۹،۹۴۰	۸	۳۲۰۷۲۰	۲،۵۶۵،۷۶۰	۱۰۷	۴۲۷۲۷۵	۴۵،۷۱۸،۴۲۵	۶۰۱۶۸۹۲۵
	از ۵۰۱ تا ۱۰۰۰ گرم	۱۵	۲۱۴۱۶۵	۳۲۱۲۴۷۵	۵	۲۱۴۱۶۵	۱،۰۷۰،۸۲۵	۱۶	۳۲۰۷۲۰	۵،۱۳۱،۵۲۰	۱۳۶	۴۲۷۲۷۵	۵۸،۱۰۹،۴۰۰	۶۸۷۰۰۷۱۷
	از ۱۰۰۱ تا ۲۰۰۰ گرم	۲	۴۳۲۵۵	۸۶۵۱۰	۱۵	۴۳۲۵۵	۶۴۸،۸۲۵	۹	۵۳۸۰۵	۴۸۴،۲۴۵	۱۴۹	۶۴۱۴۴	۹،۵۵۷،۴۵۶	۱۲۸۸۶۹۶۴۲
	از ۲۰۰۱ تا ۳۰۰۰۰ گرم	۱	۴۳۲۵۵	۴۳۲۵۵	۱۶	۴۳۲۵۵	۶۹۲،۰۸۰	۱۳	۵۳۸۰۵	۶۹۹،۴۶۵	۲۱۲	۶۴۱۴۴	۱۳،۵۹۸،۵۲۸	۱۵۲۳۸۰۲۹
	بالای ۳۰۰۰۰ گرم	۱	۴۳۲۵۵	۴۳۲۵۵	۰	۴۳۲۵۵	۰	۰	۵۳۸۰۵	۰	۰	۶۴۱۴۴	۰	۲۴۷۷۱۵
جمع		۲	۸۶،۵۱۰	۸۶،۵۱۰	۱۶	۸۶،۵۱۰	۶۹۲،۰۸۰	۱۳	۱۰۷،۶۱۰	۶۹۹،۴۶۵	۲۱۲	۱۲۸،۲۸۸	۱۳،۵۹۸،۵۲۸	۱۵،۴۸۵،۷۴۴

مأخذ: اداره کل پست کشور و استان بوشهر، ۱۳۹۴

۱-۲-۳-۳-۱-۲- تحلیل خدمات مخابراتی در نقاط شهری و روستایی

مخابرات یکی از ارکان مهم ارتباطات می‌باشد که نقش محوری در پیشرفت‌های جدید داشته است. شاخص‌های مخابراتی یکی از شاخص‌های توسعه‌یافتگی می‌باشد. امروزه شاخص‌های مخابراتی و ارتباطی به عنوان یکی از شاخص‌های درجه توسعه‌یافتگی کشورها مطرح است. بنابراین هر چه ضریب پوشش مخابراتی در کشوری بالاتر باشد، گردش اطلاعات سریع‌تر بوده و تأثیر مهمی بر شاخص‌هایی همچون آزادی فردی، برابری، فرصت‌ها، معیارهای اقتصادی و ... دارد. مبنای این گزارش این است که به بررسی شاخص‌های ضریب موفقیت تماس‌های تلفنی ثابت و همراه، نسبت تلفن دایر به منصوبه ، انواع سوییچ‌های مخابراتی، ضریب نفوذ تلفن ثابت و همراه، ضریب نفوذ سیستم پیام کوتاه، تلفن همگانی و ظرفیت شبکه با میانگین کشور، وضعیت زیر بخش مخابرات را در سطح استان و موقعیت آن را نسبت به متوسط کشور بپردازد و در ادامه با تحلیل چگونگی پراکندگی آن‌ها در استان تعادل موجود را در سازمان فضایی محدوده موردمطالعه را نشان دهد. مطالعات صورت گرفته در این بخش با توجه به اطلاعات قابل‌دسترس صورت گرفته است.

۱-۲-۳-۳-۱-۲-۱- بررسی نسبت تلفن دایر به منصوبه کشور و استان بوشهر طی دوره زمانی ۱۳۸۳_۱۳۹۲

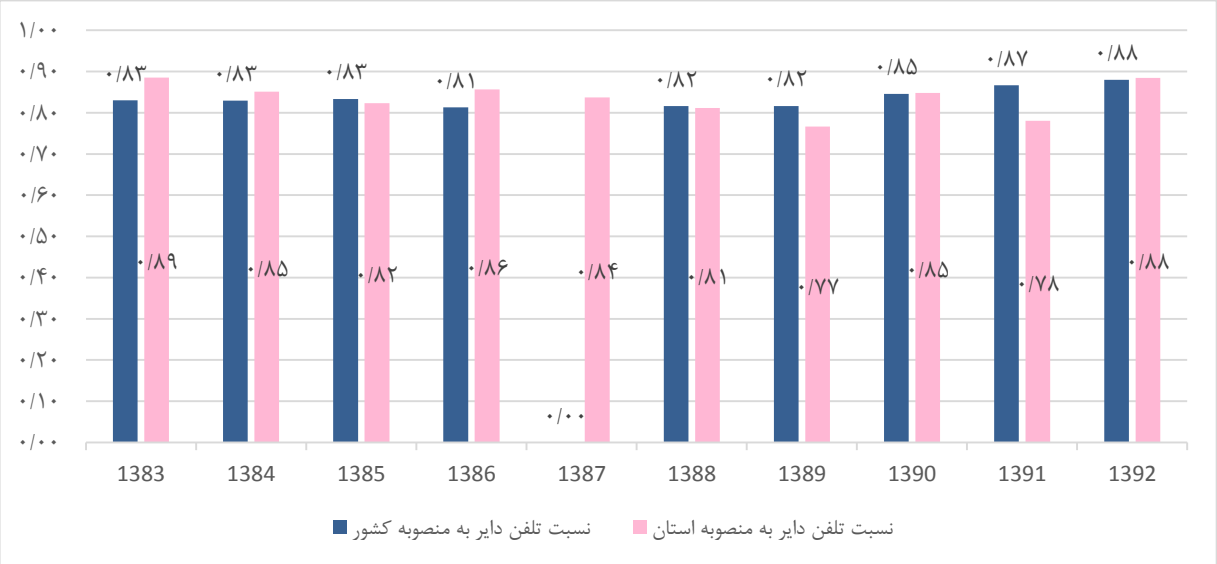
جهت بررسی شاخص نسبت تلفن دایر به منصوبه کشور و استان بوشهر در ابتدا به مطالعه روند ۱۰ ساله تعداد تلفن منصوبه و تلفن دایر در سطح کشور و استان بوشهر پرداخته‌شده است و درنهایت از تقسیم تعداد تلفن دایر به تلفن منصوبه در سطوح کشور و استان این شاخص محاسبه‌شده و این شاخص استانی و کشوری با یکدیگر مقایسه شده است..جدول ۱۶ و نمودار ۱۱ نشان‌دهنده روند نسبت تلفن دایر به منصوبه در مقیاس کشور و استان بوشهر می‌باشد.

جدول ۱۶ : تعداد تلفن منصوبه و مشغول به کار (دایر) و نسبت تلفن دایر به منصوبه کشور و استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲

سال		۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲
تعداد تلفن منصوبه	کشور	۲۱۴۳۹۵۴۹	۲۴۴۸۴۴۹۱	۲۷۱۴۳۶۳۲	۲۹۴۵۱۲۵۹	-	۳۱۰۱۲۹۱۰	۳۱۱۲۹۸۳۳	۳۱۳۷۷۴۲۳	۳۱۷۰۵۰۲۱	۳۲۳۵۵۶۰۶
	استان	۲۶۰۰۶۰	۳۰۴۱۷۷	۳۵۱۱۷۰	۳۶۳۴۹۴	۳۸۱۹۸۲	۳۳۳۳۶۹	۳۶۳۳۵۸	۳۳۸۶۱۸	۳۸۰۴۷۸	۳۵۰۸۴۲
تعداد تلفن مشغول به کار(دایر)	کشور	۱۷۷۹۸۸۰۹	۲۰۲۹۹۹۰۴	۲۲۶۲۶۹۴۴	۲۳۹۵۷۷۹۰	۲۴۹۲۴۷۴۴	۲۵۳۰۳۳۰۳	۲۵۴۱۷۵۷۰	۲۶۵۴۰۲۰۷	۲۷۴۷۸۴۴۳	۲۸۴۶۲۳۶۰
	استان	۲۳۰۲۲۹	۲۵۸۹۴۸	۲۸۹۰۵۹	۳۱۱۴۰۵	۳۱۹۷۴۴	۲۷۰۵۵۱	۲۷۸۳۹۵	۲۸۷۱۳۳	۲۹۶۹۱۲	۳۱۰۳۳۸
نسبت تلفن دایر به منصوبه	کشور	۰٫۸۳	۰٫۸۳	۰٫۸۳	۰٫۸۱	-	۰٫۸۲	۰٫۸۲	۰٫۸۵	۰٫۸۷	۰٫۸۸
	استان	۰٫۸۹	۰٫۸۵	۰٫۸۲	۰٫۸۶	۰٫۸۴	۰٫۸۱	۰٫۷۷	۰٫۸۵	۰٫۷۸	۰٫۸۸

مأخذ : برآورد مشاور و سالنامه آماری کشور و استان،۱۳۸۳-۱۳۹۲

نمودار ۱۱ : نسبت تلفن دایر به منصوبه کشور و استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲



مأخذ : مشاور و سالنامه آماری کشور و استان،۱۳۸۳-۱۳۹۲

نسبت تلفن دایر به منصوبه کشور و استان بوشهر طی روند ۱۰ ساله در نمودار ۱۱ نشان داده‌شده است که در استان بوشهر این نسبت متغیر بوده و در سال‌های ۱۳۸۹ و ۱۳۹۱ کاهش یافته است. روند کشوری نیز نسبتاً متغیر بوده ولی در کل رو به افزایش بوده است.

۱-۲-۳-۳-۱-۲-۲- بررسی نسبت تلفن دایر به منصوبه به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر

پس از بررسی شاخص نسبت تلفن دایر به منصوبه در سطح کشور و استان بوشهر به بررسی همین شاخص در سطح استان بوشهر به تفکیک شهرستان پرداخته‌شده است.بررسی این شاخص به تفکیک شهرستان‌های واقع در استان بوشهر می‌تواند نشان‌دهنده توسعه یافته تر بودن یا عدم توسعه یافتگی این شاخص مخابراتی در سطح شهرستان‌های استان باشد. جدول ۱۷ نشان دهنده تعداد تلفن منصوبه و تلفن مشغول به کار (دایر) استان در سال ۱۳۹۲می‌باشد.

جدول ۱۷ :تعداد تلفن منصوبه و مشغول به کار (دایر) استان بوشهر در سال ۱۳۹۲

شهرستان	تلفن منصوبه	تلفن مشغول به کار مشترکین (دایر)			
		جمع	واحد مسکونی	واحد تجاری و صنعتی	واحد دولتی
بوشهر	۹۷۰۰۷	۸۸۸۳۸	۷۹۱۷۲	۸۷۷۸	۸۸۸
تنگستان	۲۱۴۳۲	۲۰۵۳۰	۱۹۶۷۵	۲۷۵	۵۸۰
جم	۱۶۸۳۴	۱۵۰۹۲	۱۴۶۹۴	۲۷۹	۱۱۹
دشتستان	۸۶۷۴۸	۶۸۰۸۹	۶۶۰۹۹	۱۴۷	۱۸۴۳
دشتی	۲۲۰۵۵	۲۰۷۴۳	۱۸۷۵۵	۱۰۶۴	۹۲۴
دیر	۱۶۶۵۷	۱۵۴۹۰	۱۳۴۱۶	۱۳۶۰	۷۱۴

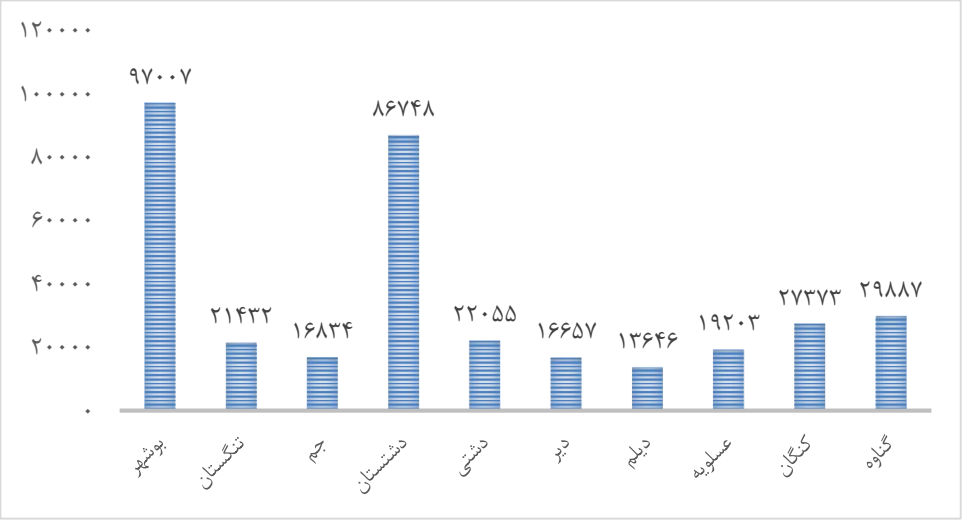
شهرستان	تلفن منصوبه	تلفن مشغول به کار مشترکین (دایر)			
		جمع	واحد مسکونی	واحد تجاری و صنعتی	واحد دولتی
دیلم	۱۳۶۴۶	۱۱۵۰۲	۹۲۲۷	۱۶۱۴	۶۶۱
عسلویه	۱۹۲۰۳	۱۹۱۲۴	۱۶۱۰۱	۲۵۰۳	۵۲۰
کنگان	۲۷۳۷۳	۲۱۵۵۴	۱۹۱۱۷	۱۷۸۲	۶۵۵
گناوه	۲۹۸۸۷	۲۹۳۷۶	۲۲۷۶۴	۵۴۶۰	۱۱۵۲
جمع	۳۵۰۸۴۲	۳۱۰۳۳۸	۲۷۹۰۲۰	۲۳۲۶۲	۸۰۵۶

مأخذ : سالنامه آماری استان بوشهر، ۱۳۹۲

تلفن ثابت منصوبه

بررسی آمارهای سال ۱۳۹۲ استان بوشهر نشان می‌دهد که تعداد تلفن‌های منصوبه تا پایان سال۳۵۰۸۴۲ شماره بوده است که شهرستان بوشهر با ۹۷۰۰۷ شماره معادل ۲۷,۶ درصد بیش‌ترین و شهرستان دیلم با ۱۳۶۴۶ شماره معادل ۳,۸ درصد کمترین تلفن منصوبه را در استان داشته است. شهرستان‌های دشتستان با ۸۶۷۴۸ شماره معادل ۲۴,۷ ، شهرستان گناوه با ۲۹۸۸۷شماره معادل ۸,۵ درصد، شهرستان کنگان با ۲۷۳۷۳ شماره معادل ۷,۸ درصد، شهرستان دشتی با ۲۲۰۵۵ شماره معادل ۶,۳ درصد، شهرستان تنگستان با ۲۱۴۳۲ شماره معادل ۶,۱ درصد، شهرستان عسلویه با ۱۹۲۰۳شماره معادل ۵,۵ درصد، شهرستان جم ۱۶۸۳۴شماره معادل ۴,۸ درصد، شهرستان دیر با ۱۶۶۵۷ شماره معادل ۴,۷ درصد تلفن منصوبه داشته است. بررسی تلفن‌های منصوبه از سال ۱۳۷۵(با ۷۰۴۴۴ شماره) تا سال ۱۳۹۲ (با ۳۵۰۸۴۲ شماره) روند رو به رشد را نشان می‌دهد. مقایسه تعداد تلفن ثابت منصوبه کشور با ۳۲۳۵۵۶۰۶ شماره و استان بوشهر با۳۵۰۸۴۲ شماره سهم ۱,۰۸ درصدی استان از کل کشور را نشان می‌دهد. نمودار ۱۲ تعداد تلفن ثابت منصوبه به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر را در سال ۱۳۹۲ را نشان می‌دهد.

نمودار ۱۲ : تلفن ثابت منصوبه به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر سال ۱۳۹۲

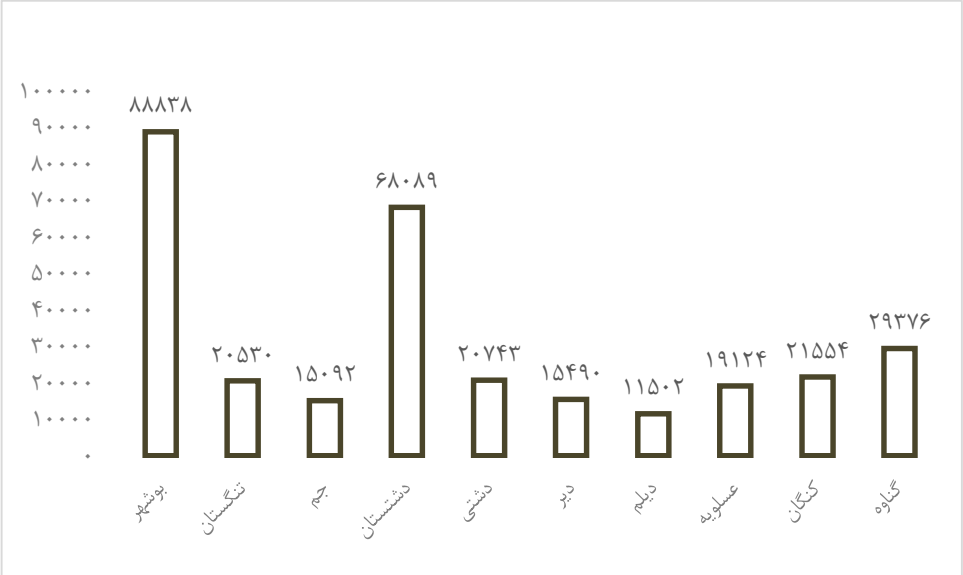


مأخذ : سالنامه آماری استان ،۱۳۹۲

تلفن ثابت مشغول به کار(دایر)

تعداد تلفن ثابت دایر استان که شامل واحدهای مسکونی و دولتی و تجاری و صنعتی می‌شود ، در سال ۱۳۹۲ معادل ۳۱۰۳۳۸ شماره بوده است در این سال شهرستان‌های بوشهر با ۸۸۸۳۸ شماره معادل ۲۸,۶ درصد ، دشتستان با ۲۱,۹ درصد ، گناوه با ۲۹۳۷۶ شماره معادل ۹,۵ درصد، کنگان با ۲۱۵۵۴ شماره معادل ۶,۹ درصد، دشتی با ۲۰۷۴۳ شماره معادل ۶,۷ درصد، تنگستان با ۲۰۵۳۰ شماره معادل ۶,۶ درصد، عسلویه با ۱۹۱۲۴شماره معادل ۶,۲ درصد ، دیر با ۱۵۴۹۰شماره معادل ۵ درصد ، جم با ۱۵۰۹۲شماره معادل ۴,۹ درصد ، دیلم با ۱۱۵۰۲ شماره معادل ۳,۷ درصد تلفن مشغول به کار داشته است. مقایسه تلفن ثابت دایر کشور با ۲۸۴۶۲۳۶۰ شماره استان بوشهر با ۳۱۰۳۳۸ شماره سهم۱,۰۹ درصد از کل کشور را نشان می‌دهد. در این سال شهرستان بوشهر با ۸۸۸۳۸ شماره معادل۲۸,۶۲درصد بیش‌ترین و شهرستان دیلم با ۱۱۵۰۲ شماره معادل۳,۷ درصد کمترین تعداد را داشته است. نمودار ۱۳ تعداد تلفن ثابت مشغول به کار(دایر) به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر در سال ۱۳۹۲ را نشان می‌دهد.

نمودار ۱۳ : تعداد تلفن ثابت مشغول به کار(دایر) به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر سال ۱۳۹۲



مأخذ : سالنامه آماری استان ،۱۳۹۲

در جدول ۱۸ و نمودار ۱۴ نسبت تلفن دایر به منصوبه به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر نشان داده شده است . بر این اساس شهرستان عسلویه بیش‌ترین و شهرستان دشتستان کمترین نسبت را برخوردار است.

لازم به ذکر است که در سال‌های ۱۳۹۰-۱۳۸۹-۱۳۸۸ (تعداد ۱۶۲۰۰۰۰۰فقره سیم‌کارت ایرانسل در سال ۱۳۸۸و تعداد ۱۸۶۸۰۰۰۰فقره سیم‌کارت ایرانسل در سال ۱۳۸۹ و تعداد ۲۱۲۷۱۲۵۹فقره سیم‌کارت ایرانسل در سال ۱۳۹۰) در سرجمع منظور شده است.

بر اساس داده‌های جمع‌آوری شده مربوط به تعداد خطوط مشغول به کار ، ضریب نفوذ تلفن ثابت کشور و استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ در جدول ۲۰ نشان داده شده است.

جدول ۲۰ : ضریب نفوذ تلفن ثابت کشور و استان از سال ۱۳۸۳ تا سال ۱۳۹۲ (درصد)

سال	۱۳۸۳	۱۳۸٤	۱۳۸٥	۱۳۸٦	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲
ضریب نفوذ تلفن ثابت کشور	۲۵,۶۵	۲۸,۷۸	۳۲,۱۰	۳۳,۵۵	۳۴,۴۶	۳۴,۵۴	۳۴,۲۵	۳۵,۳۲	۳۶,۰۹	۳۶,۹۱
ضریب نفوذ تلفن ثابت استان	۲۵,۲۹	۲۹,۲۲	۳۲,۶۲	۳۴,۰۸	۳۳,۹۳	۲۷,۸۵	۲۷,۷۹	۲۷,۸۰	۲۷,۸۸	۲۸,۲۶

مأخذ: برآورد مشاور و سالنامه آماری،۱۳۸۳-۱۳۹۲

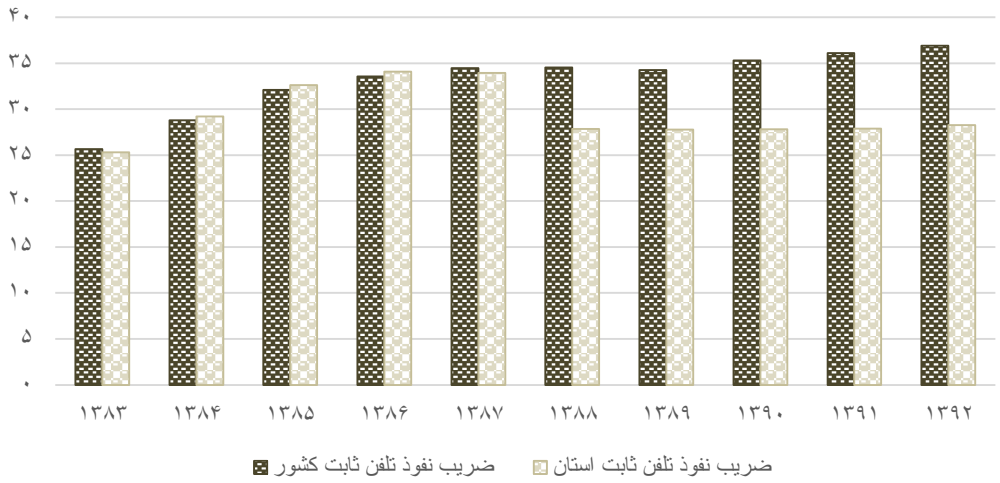
ضریب نفوذ تلفن ثابت کشوری طی روند۱۰ ساله، رشد افزایشی داشته است و این رشد به این معنا می‌باشد که با توجه به رشد جمعیت کشور در این سال‌ها ، تعداد خطوط مشغول به کار تلفن ثابت کشور افزایش بیشتری داشته است . در حالی که از سال ۱۳۸۸تعداد خطوط مشغول به کار تلفن ثابت استان همسو با رشد جمعیت استان بوشهر نبوده و روند نسبتاً کاهشی را نشان می‌دهد که تاثیرگذارترین عامل در واقع ، افزایش استفاده از تلفن همراه در استان بوده است. در نمودار ۱۵ این روند قابل مشاهده می‌باشد.

درواقع مقایسه دونمودار ۱۵ و ۱۶ که به ترتیب مربوط به وضعیت ضریب نفوذ تلفن ثابت و همراه می باشند نشان می دهد افزایش ضریب نفوذ تلفن همراه در استان همسطح با کشور افزایش داشته است و بر ضریب نفوذ تلفن ثابت در استان تاثیرگذاشته است و باعث کاهش ضریب نفوذ تلفن ثابت شده است.

درواقع عامل اصلی که می توان برکاهش ضریب نفوذ تلفن ثابت در استان مطرح نمود افزایش نرخ رشد جمعیت استان و عدم هماهنگی میزان توسعه زیرساختی در خطوط ارتباطات تلفن با میزان رشد جمعیت استان ذکر نمود.

لازم به توضیح است نرخ رشد جمعیت استان بوشهر در دوره ۱۳۹۰-۱۳۸۵ برابر با ۳,۱۱ درصد و نرخ رشد کشور در این دوره ۱,۲۹ درصد می باشد.

نمودار ۱۵ : ضریب نفوذ تلفن ثابت کشور و استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲



مأخذ: برآورد مشاور و سالنامه آماری،۱۳۸۳-۱۳۹۲

جدول ۲۱ روند ضریب نفوذ تلفن همراه کشور و استان بوشهر را طی ۱۰ سال متوالی نشان می‌دهد.

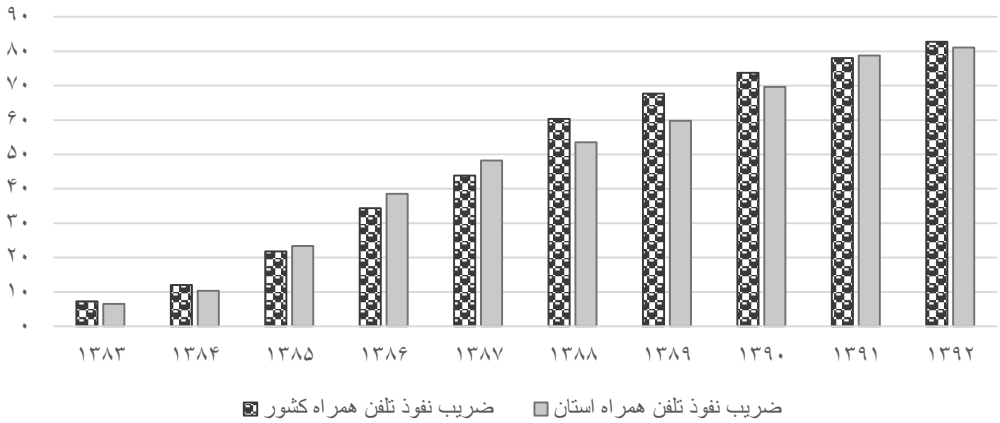
جدول ۲۱ : ضریب نفوذ تلفن همراه کشور و استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲

سال	۱۳۸۳	۱۳۸٤	۱۳۸۵	۱۳۸٦	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲
ضریب نفوذ تلفن همراه کشور	۷,۳۱	۱۲,۰۷	۲۱,۸۲	۳۴,۳۲	۴۳,۸۱	۶۰,۳۴	۶۷,۶۶	۷۳,۷۵	۷۸,۰۳	۸۲,۷۸
ضریب نفوذ تلفن همراه استان	۶,۵۵	۱۰,۳۹	۲۳,۳۵	۳۸,۵۲	۴۸,۲۰	۵۳,۵۰	۵۹,۷۸	۶۹,۶۳	۷۸,۷۹	۸۱,۰۵

مأخذ: برآورد مشاور و سالنامه آماری،۱۳۸۳-۱۳۹۲

ضریب نفوذ تلفن همراه استان بوشهر روندی تقریباً یکسان با کشور داشته است که در نمودار ۱۶ این روند قابل مشاهده می‌باشد.

نمودار ۱٦ : ضریب نفوذ تلفن همراه کشور و استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲



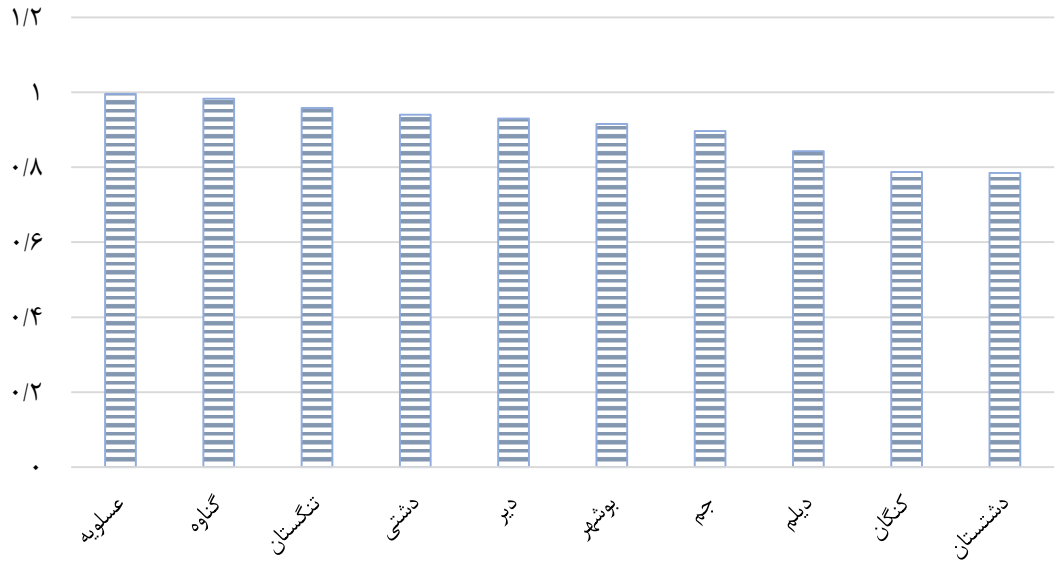
مأخذ: مشاور و سالنامه آماری،۱۳۸۳-۱۳۹۲

جدول ۱۸ : نسبت تلفن دایر به منصوبه به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر سال ۱۳۹۲

شهرستان	بوشهر	تنگستان	جم	دشتستان	دشتی	دیر	دیلم	عسلویه	کنگان	گناوه	جمع کل
تلفن منصوبه	۹۷۰۰۷	۲۱۴۳۲	۱۶۸۳۴	۸۶۷۴۸	۲۲۰۵۵	۱۶۶۵۷	۱۳۶۴۶	۱۹۲۰۳	۲۷۳۷۳	۲۹۸۸۷	۳۵۰۸۴۲
تلفن دایر	۸۸۸۳۸	۲۰۵۳۰	۱۵۰۹۲	۶۸۰۸۹	۲۰۷۴۳	۱۵۴۹۰	۱۱۵۰۲	۱۹۱۲۴	۲۱۵۵۴	۲۹۳۷۶	۳۱۰۳۳۸
نسبت تلفن دایر به منصوبه	۰,۹۱۶	۰,۹۵۸	۰,۸۹۷	۰,۷۸۵	۰,۹۴۱	۰,۹۳۰	۰,۸۴۳	۰,۹۹۶	۰,۷۸۷	۰,۹۸۳	۰,۸۸۵

مأخذ : برآورد مشاور و سالنامه آماری استان بوشهر، ۱۳۹۲

نمودار ١٤ : نسبت تلفن دایر به منصوبه به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر سال ۱۳۹۲



مأخذ : برآورد مشاور و سالنامه آماری استان بوشهر، ۱۳۹۲

۱-۲-۳-۳-۱-۲-۳- بررسی ضریب نفوذ تلفن ثابت و همراه کشور و استان بوشهر طی دوره زمانی ۱۳۸۳-۱۳۹۲

جهت بررسی ضریب نفوذ تلفن ثابت و همراه کشور و استان بوشهر، ابتدا تعداد خطوط مشغول به کار تلفن ثابت و همراه در سطح کشور و استان بوشهر در روند ۱۰ ساله ۱۳۸۳ -۱۳۹۲ بررسی شد و بر اساس تقسیم این داده‌ها بر جمعیت کشوری و استانی ضریب نفوذ آن‌ها محاسبه شد. جدول ۱۹ نشان‌دهنده تعداد خطوط مشغول به کار تلفن ثابت و همراه کشور و استان طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲می‌باشد.

جدول ۱۹ : تعداد خطوط مشغول به کار تلفن ثابت و همراه کشور و استان طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲

سال	۱۳۸۳	۱۳۸٤	۱۳۸۵	۱۳۸٦	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲
تعداد خطوط مشغول به کار تلفن ثابت کشور	۱۷۷۹۸۸۰۹	۲۰۲۹۹۹۰۴	۲۲۶۲۶۹۴۴	۲۳۹۵۷۷۹۰	۲۴۹۲۴۷۴۴	۲۵۳۰۳۳۰۳	۲۵۴۱۷۵۷۰	۲۶۵۴۰۲۰۷	۲۷۴۷۸۴۴۳	۲۸۴۶۲۳۶۰
تعداد خطوط مشغول به کار تلفن ثابت استان	۲۳۰۲۲۹	۲۵۸۹۴۸	۲۸۹۰۵۹	۳۱۱۴۰۵	۳۱۹۷۴۴	۲۷۰۵۵۱	۲۷۸۳۹۵	۲۸۷۱۳۳	۲۹۶۹۱۲	۳۱۰۳۳۸
تعداد خطوط مشغول به کار تلفن همراه کشور	۵۰۷۵۶۷۸	۸۵۱۰۵۱۳	۱۵۳۸۵۲۸۹	۲۴۵۰۹۷۱۴	۳۱۶۸۹۵۱۰	۴۴۲۰۵۳۷۸	۵۰۲۰۶۸۹۶	۵۵۴۲۶۲۸۱	۵۹۴۰۲۸۹۶	۶۳۸۳۱۵۶۸
تعداد خطوط مشغول به کار تلفن همراه استان	۵۷۰۱۲	۹۲۱۰۵	۲۰۶۹۸۳	۳۵۲۰۲۴	۴۵۴۱۸۴	۵۱۹۸۱۴	۵۹۸۸۵۹	۷۱۹۲۳۱	۸۳۹۱۶۸	۸۹۰۰۳۴

مأخذ : سالنامه آماری کشور و استان،۱۳۸۳-۱۳۹۲

۱-۲-۳-۳-۱-۲-٤- بررسی ضریب نفوذ تلفن ثابت و همراه به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر

ضریب نفوذ تلفن ثابت و همراه به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر طبق اطلاعات اخذشده از اداره کل فناوری اطلاعات و ارتباطات استان بوشهر طی سه دوره زمانی سال‌های ۱۳۸۰-۱۳۹۰- ۱۳۹۴موردبررسی قرار گرفته است .تغییرات روند در دوره‌های مذکور به تفکیک ضریب نفوذ تلفن ثابت و تلفن همراه برای هر شهرستان محاسبه گردیده است که این اطلاعات و مشاهده روند آن‌ها در جدول ۲۲ و نمودار ۱۷ و نمودار ۱۸آورده شده است.

جدول ۲۲ :ضریب نفوذ تلفن ثابت و همراه به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۰-۱۳۹۰- ۱۳۹٤

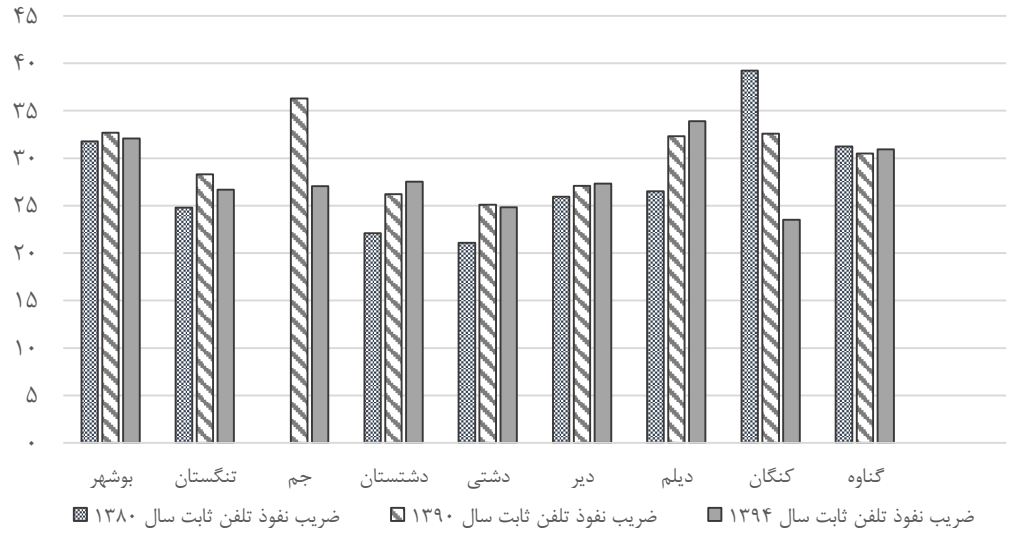
سال	شاخص	واحد	بوشهر	تنگستان	جم	دشتستان	دشتی	دیر	دیلم	کنگان	گناوه
۱۳۸۰	ضریب نفوذ تلفن ثابت	درصد	۳۱,۷۹	۲۴,۷۹	-	۲۲,۰۹	۲۱,۰۷	۲۵,۹۳	۲۶,۵۳	۳۹,۲۴	۳۱,۲۳
	ضریب نفوذ تلفن همراه	درصد	۵,۲۴	۰,۸۱	-	۱,۲۵	۰,۷۴	۱,۲۴	۲,۱۳	۱,۷۴	۱۸,۶۵
۱۳۹۰	ضریب نفوذ تلفن ثابت	درصد	۳۲,۷	۲۸,۳	۳۶,۳	۲۶,۲	۲۵,۱	۲۷,۱	۳۲,۳	۳۲,۶	۳۰,۵
	ضریب نفوذ تلفن همراه	درصد	۱۷۷,۷۹	۱۹,۹	۲۱,۱۰	۴۱,۱۳	۲۷,۱۷	۴۰,۴۰	۲۸,۴۱	۳۱,۲۲	۲۸,۸۸
۱۳۹۴	ضریب نفوذ تلفن ثابت	درصد	۳۲,۰۷	۲۶,۶۸	۲۷,۰۴	۲۷,۵۲	۲۴,۸۴	۲۷,۳۱	۳۳,۸۹	۲۳,۵۱	۳۰,۹۲
	ضریب نفوذ تلفن همراه	درصد	۲۷۳,۳۷	۱۶,۹۱	۱۵,۳۹	۳۸,۲۶	۲۵,۳	۳۳,۸۳	۴۲,۰۶	۱۵,۱۶	۴۳,۰۵

مأخذ: اداره کل فناوری اطلاعات و ارتباطات استان بوشهر،۱۳۹۴

ضریب نفوذ تلفن ثابت و همراه در سه دوره زمانی ، در هر ۱۰ شهرستان بررسی‌شده است. شهر عسلویه بعد از سرشماری سال ۱۳۹۰ از شهرستان کنگان جدا شده و در آمار فعلی در شهرستان کنگان محاسبه شده است.

ضریب نفوذ تلفن ثابت در اکثر شهرستان‌های استان در سال ۱۳۹۰نسبت به دوره زمانی ۱۳۸۰ افزایش داشته است به جز در شهرستان‌های کنگان و گناوه که روند کاهشی را نشان می‌دهد.این کاهش در شهرستان کنگان بیشتر مشهود بوده است که از دلایل مهم این امر می‌توان موج مهاجرت سریع به این شهرستان ذکر کرد . با توجه به رشد جمعیت در این شهرستان تعداد خطوط مشغول به کار تلفن ثابت متناسب با رشد جمعیت افزایش نداشته است و در سال ۱۳۹۴ نیز همین روند برای شهرستان کنگان صادق می‌باشد ، این روند کاهشی برای شهرستان‌های تنگستان و جم دیده شده است. به‌طورکلی می‌توان گفت تعداد خطوط مشغول به کار تلفن ثابت استان طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۲ افزایش داشته ولی این توزیع متناسب با رشد جمعیت در شهرستان‌ها نبوده است. ضریب نفوذ تلفن ثابت به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر در نمودار ۱۷ نشان داده شده است.

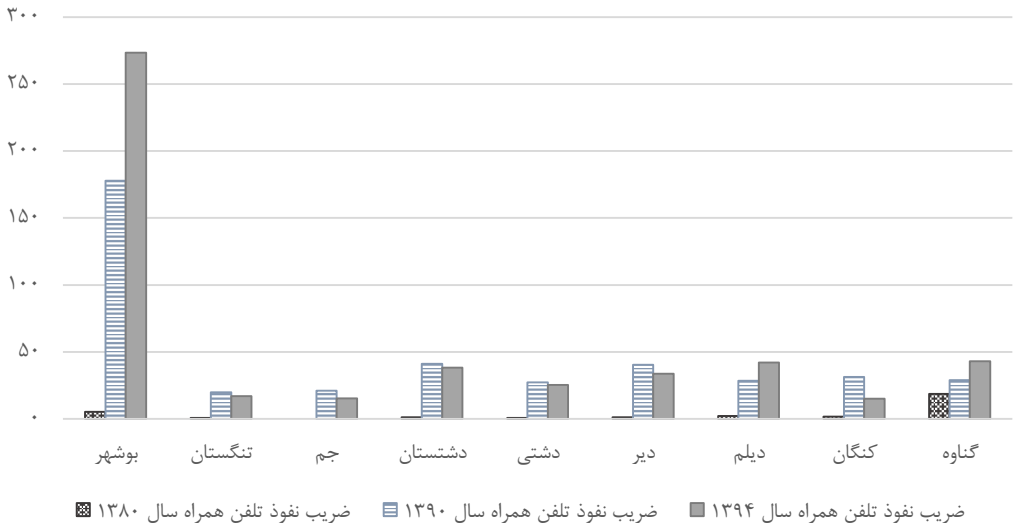
نمودار ۱۷ :ضریب نفوذ تلفن ثابت به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۰-۱۳۹۰- ۱۳۹٤



مأخذ: اداره کل فناوری اطلاعات و ارتباطات استان بوشهر،۱۳۹۴

با توجه به اینکه ضریب نفوذ تلفن همراه استان بوشهر روندی یکسان و همسو با کشور داشته است ، می‌توان این استنباط را داشت که تعداد خطوط مشغول به کار تلفن همراه نسبت به جمعیت شهرستان‌ها متناسب توزیع‌شده است. برای اثبات این مهم ، این شاخص را در سه دهه سال‌های ۱۳۸۰-۱۳۹۰- ۱۳۹۴ مورد بررسی قرار داده که نتیجه آن روند قابل ملاحظه و رو به افزایش در این شاخص بوده است. البته قابل ذکر است که شهرستان بوشهر نسبت به سایر شهرستان‌ها بسیار برخوردار بوده است که د لیل آن را می‌توان در مرکز استان بودن این شهرستان دانست. ضریب نفوذ تلفن همراه به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر در نمودار ۱۸ نشان داده شده است.

نمودار ۱۸ : ضریب نفوذ تلفن همراه به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۰-۱۳۹۰- ۱۳۹٤



مأخذ: اداره کل فناوری اطلاعات و ارتباطات استان بوشهر،۱۳۹۴

۱-۲-۳-۳-۱-۲-۵- بررسی ضریب موفقیت تماس های تلفنی استان بوشهر به تفکیک شهرستان

ضریب موفقیت تماس‌های تلفن ثابت و همراه به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر در سه دوره زمانی ۱۳۸۰-۱۳۹۰ - ۱۳۹۴مورد بررسی قرار گرفته است.اطلاعات مربوط به ضریب موفقیت تماس تلفن همراه در سال ۱۳۸۰ به دلیل عدم وجود مرکز موبایل در استان، اندازه گیری نشده در حالی که این شاخص در دو سال ۱۳۹۰ و ۱۳۹۴ به تفکیک شهرستان بیان شده است و ضریب موفقیت تماس تلفن ثابت در سال ۱۳۸۰ رقم کلی ۳۷,۳۶ را برای کل استان نشان داده و به تفکیک شهرستان اطلاعاتی موجود نمی‌باشد اما در سال‌های ۱۳۹۰ و ۱۳۹۴ این شاخص به تفکیک شهرستان‌های استان محاسبه شده است. جدول ۲۳ ضریب موفقیت تماس‌های تلفن ثابت و همراه به تفکیک شهرستان استان بوشهر را طی سال‌های ۱۳۸۰-۱۳۹۰ نشان می‌دهد.

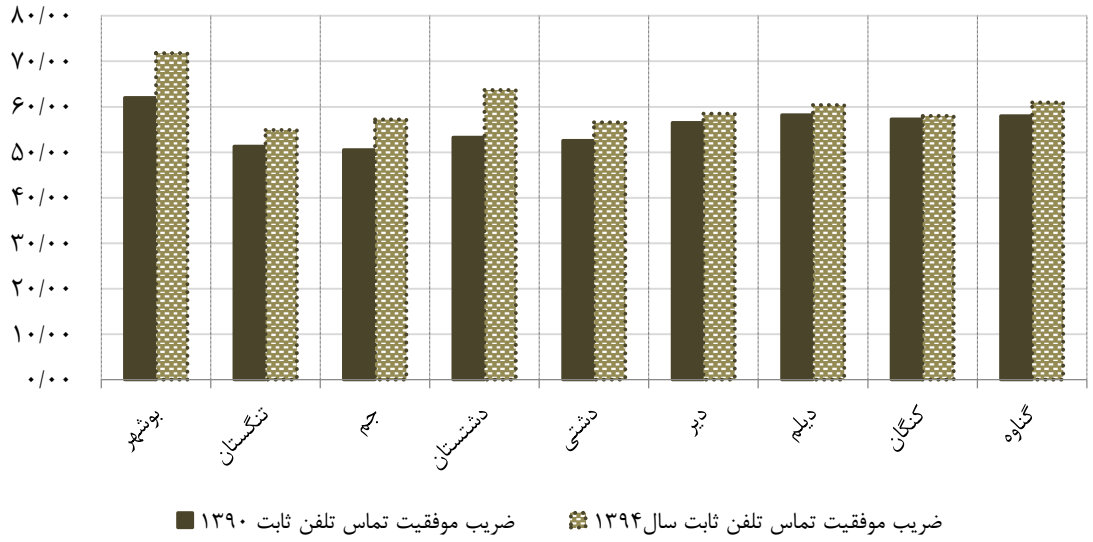
جدول ۲۳: ضریب موفقیت تماس‌های تلفن ثابت و همراه به تفکیک شهرستان استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۰-۱۳۹۰

	شاخص	واحد	بوشهر	تنگستان	جم	دشتستان	دشتی	دیر	دیلم	عسلویه	کنگان	گناوه
۱۳۸۰	ضریب موفقیت تماس تلفن ثابت	درصد	۳۷,۳۶									
	ضریب موفقیت تماس تلفن همراه	درصد	به دلیل عدم وجود مرکز موبایل در استان، اندازه‌گیری نشده است									
۱۳۹۰	ضریب موفقیت تماس تلفن ثابت	درصد	۶۲,۰۰	۵۱,۳۴	۵۰,۵۴	۵۳,۳۰	۵۲,۵۷	۵۶,۵۲	۵۸,۲۲	-	۵۷,۲۸	۵۸,۰۱
	ضریب موفقیت تماس تلفن همراه	درصد	۵۴,۲۱									
۱۳۹۴	ضریب موفقیت تماس تلفن ثابت	درصد	۷۱,۸	۵۴,۹	۵۷,۲	۶۳,۷	۵۶,۶	۵۸,۵	۶۰,۴	-	۵۸	۶۰,۹۸
	ضریب موفقیت تماس تلفن همراه	درصد	۵۵,۶۱									

مأخذ: اداره کل فناوری اطلاعات و ارتباطات استان بوشهر،۱۳۹۴

طبق بررسی‌های به‌عمل‌آمده ضریب موفقیت تماس تلفن همراه طی ۱۰ سال ۱۳۸۰ تا ۱۳۹۰ محاسبه نشده است و تحلیل روند این شاخص طی ۴ سال آخر، از سال ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۴ مدنظر بوده که این شاخص طی این دوره از ۵۴,۲۱ به ۵۵,۶۱ تغییریافته است. که این افزایش و رشد محسوسی را نشان نداده است البته قابل ذکر است که تحلیل بیشتر منوط به اطلاعات مربوط به شهرستان‌های استان می‌باشد.در رابطه با شاخص ضریب موفقیت تماس تلفن ثابت طی روند ۴ ساله از ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۴ می‌توان رشد و افزایش این شاخص را در دو شهرستان بوشهر و دشتستان بیان نمود. دلیل این افزایش در این دو شهرستان را می‌توان در افزایش تعداد تلفن ثابت دانست زیرا که تعداد تلفن ثابت در شاخص ضریب موفقیت تلفن ثابت تأثیر مستقیم دارد. در نمودار ۱۹ ضریب موفقیت تماس تلفن ثابت در سال‌های ۱۳۹۰ - ۱۳۹۴آورده شده است.

نمودار ۱۹ : ضریب موفقیت تماس تلفن ثابت در سال‌های ۱۳۹۰ - ۱۳۹٤



مأخذ: اداره کل فناوری اطلاعات و ارتباطات استان بوشهر،۱۳۹۴

۱-۲-۳-۳-۱-۲-٦- بررسی تعداد تلفن همگانی کشور و استان بوشهر طی دوره زمانی ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲

به منظور مطالعه بیشتر در حوزه خدمات تلفن همگانی ، به بررسی روند ۱۰ ساله تعداد تلفن همگانی در سطح کشور و استان بوشهر پرداخته شده است و در نهایت پوشش جمعیتی تلفن‌های همگانی استان بوشهر با میانگین کشوری مقایسه شده است. (پوشش جمعیتی کشوری و استانی از تقسیم جمعیت به تعداد تلفن‌های همگانی همان سال محاسبه شده است). جدول ۲۴ تعداد و میانگین تلفن‌های همگانی کشور و استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ را نشان می‌دهد.

جدول ۲٤ : تعداد و میانگین تلفن‌های همگانی کشور و استان بوشهر طی روند ۱۰ ساله ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲

سال	۱۳۸۳	۱۳۸٤	۱۳۸۵	۱۳۸٦	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲
تعداد تلفن همگانی کشور	۱۲۶۱۵۴	۱۴۱۵۶۷	۱۶۸۲۶۰	۱۹۵۸۳۷	۲۱۷۸۱۹	۲۲۸۰۰۰	۲۴۱۰۰۰	۲۱۷۸۳۳	۲۰۱۷۱۴	۱۷۳۴۷۵
تعداد تلفن همگانی استان	۱۳۰۳	۲۰۹۴	۲۵۲۳	۲۹۷۹	۳۳۸۴	۳۷۹۵	۳۵۲۷	۳۲۴۷	۲۸۵۴	۲۱۵۲

سال	۱۳۸۳	۱۳۸٤	۱۳۸۵	۱۳۸٦	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲
پوشش جمعیتی(استان)	۶۶۸	۴۲۳	۳۵۱	۳۰۷	۲۷۸	۲۵۶	۲۸۴	۳۱۸	۳۷۳	۵۱۰
پوشش جمعیتی(کشور)	۵۵۰	۴۹۸	۴۱۹	۳۶۵	۳۳۲	۳۲۱	۳۰۸	۳۴۵	۳۷۷	۴۴۵

مأخذ : برآورد مشاور و سالنامه آماری کشور و استان ،۱۳۸۳-۱۳۹۲

لازم به ذکر است تلفن‌های کارتی به علت استفاده مشترک از سال ۱۳۸۲ هم در تلفن همگانی شهری و هم در تلفن همگانی راه دور و از سال ۱۳۹۰ آمار مربوط به تلفن‌های همگانی راه دور در آمار تلفن‌های همگانی شهری منظور شده است. نمودار ۲۰ ، مقایسه پوشش جمعیتی تلفن‌های همگانی استان بوشهر با پوشش جمعیتی کشور را نشان می‌دهد.

نمودار ۲۰ : مقایسه پوشش جمعیتی تلفن‌های همگانی استان بوشهر با پوشش جمعیتی کشور طی سال‌های ۱۳۸۳-۱۳۹۲

مأخذ : برآورد مشاور و سالنامه آماری کشور و استان ،۱۳۸۳-۱۳۹۲

تعداد تلفن همگانی و میزان گستردگی آن‌ها در سطح کشور و استان با نوعی روند یکسانی را نشان می دهند، از سال۱۳۸۴ تا ۱۳۸۸ روند کاهشی را نشان می‌دهد و بعدازآن روند افزایشی می‌باشد.که البته کاهش تعداد تلفن همگانی امری عادی و طبیعی تلقی می‌شود چراکه با روی کار آمدن تلفن همراه و گسترش ضریب نفوذ آن دیگر تمایل چندانی برای استفاده از تلفن‌های عمومی باقی نمانده است. به منظور ارتقای هر چه بیشتر این خدمات و نزدیک شدن این تعداد با میانگین کشوری بایستی تمامی اماکن عمومی مجهز به تلفن‌های همگانی رایگان شهری شوند (تمامی اماکن عمومی از قبیل آسایشگاه معلولین، سالمندان، بیمارستان‌های دولتی، خصوصی، درمانگاه‌های خیریه، کلانتری، دادگاه‌ها و غیره در صورت وجود درخواست مجهز به تلفن‌های همگانی رایگان شهری شوند.)

۱-۲-۳-۳-۱-۲-۷- بررسی تعداد تلفن‌های همگانی شهری و راه دور استان بوشهر به تفکیک شهرستان ، سال ۱۳۹۲

با توجه به اینکه بررسی‌های لازم در خصوص تعداد تلفن‌های همگانی در سطح استان و مقایسه آن با میانگین کشوری انجام‌شده، جهت پخشایش و توزیع متناسب تعداد تلفن‌های همگانی در سطح استان لزوم بررسی این تعداد به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر وجود دارد. این امر که تلفن‌های همگانی به دلیل توسعه‌ی کم شبکه‌ی تلفن همراه، درگذشته از اهمیت زیادی برخوردار بوده است اما در حال حاضر تلفن‌های همگانی کمتر مورد استفاده قرار می‌گیرد. جدول ۲۵ تلفن‌های همگانی مشغول به کار ۱۳۹۲ را نشان می‌دهد.

جدول ۲۵ : تلفن‌های همگانی مشغول به کار ۱۳۹۲

سال و شهرستان	تلفن همگانی مشغول به کار	
	شهری	راه دور
بوشهر	۱۶	۷۴۷
تنگستان	۲	۱۱۱
جم	۰	۸۷
دشتستان	۷	۴۱۴
دشتی	۴	۱۶۳
دیر	۶	۱۱۱
دیلم	۷	۱۲۳
عسلویه	۲	۷۹
کنگان	۳	۱۲۲
گناوه	۱	۱۴۷
جمع	۴۸	۲۱۰۴

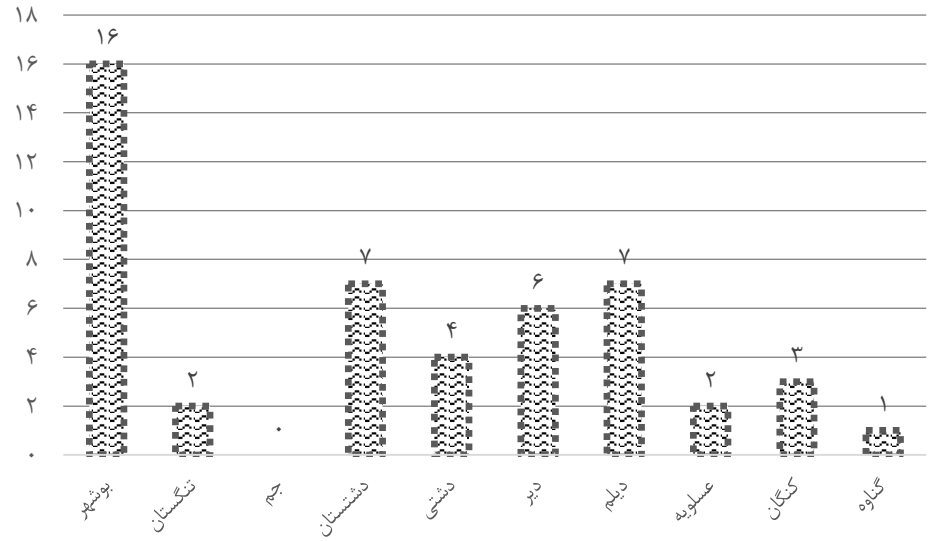
مأخذ : سالنامه آماری استان بوشهر، ۱۳۹۲

تلفن همگانی شهری

تعداد تلفن‌های همگانی شهری در سال ۱۳۹۲ در استان بوشهر ۴۸ دستگاه بوده و به لحاظ توزیع شهرستان بوشهر با ۱۶ دستگاه معادل ۳۳,۳ درصد بیش‌ترین و در شهرستان جم هیچ دستگاه تلفن همگانی شهری وجود ندارد و شهرستان‌های دشتستان با ۷ دستگاه ، دیلم با۷ دستگاه ، دیر با ۶ دستگاه ، دشتی با ۴ دستگاه ، کنگان با ۳ دستگاه ، تنگستان با ۲ دستگاه ، عسلویه با ۲ دستگاه ، گناوه با ۱ دستگاه به ترتیب ۱۴,۵۸ ، ۱۴,۵۸ ، ۱۲,۵ ، ۸,۳۳ ، ۶,۲۵ ، ۴,۱۶ ، ۴,۱۶ ، ۲,۰۸ درصد از دستگاه‌های تلفن همگانی شهری استان را به خود اختصاص داده‌اند.

طبق بررسی‌های به‌عمل‌آمده استان بوشهر را بر اساس برخورداری از تلفن همگانی شهری می‌توان به ۳ طبقه برخوردار، نیمه برخوردار و کم برخوردار تقسیم‌بندی نمود. بوشهر ، دشتستان ، دیلم در گروه برخوردار و شهرستان‌های دیر ، دشتی، کنگان در گروه نیمه برخوردار و شهرستان‌های تنگستان ، عسلویه ، گناوه ، جم در گروه کم برخوردار قرار می‌گیرند. نمودار ۲۱ تعداد تلفن همگانی شهری به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر در سال ۱۳۹۲ را نمایش می‌دهد.

نمودار ۲۱ : تعداد تلفن‌های همگانی شهری به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر در سال ۱۳۹۲



مأخذ : سالنامه آماری استان بوشهر ۱۳۹۲

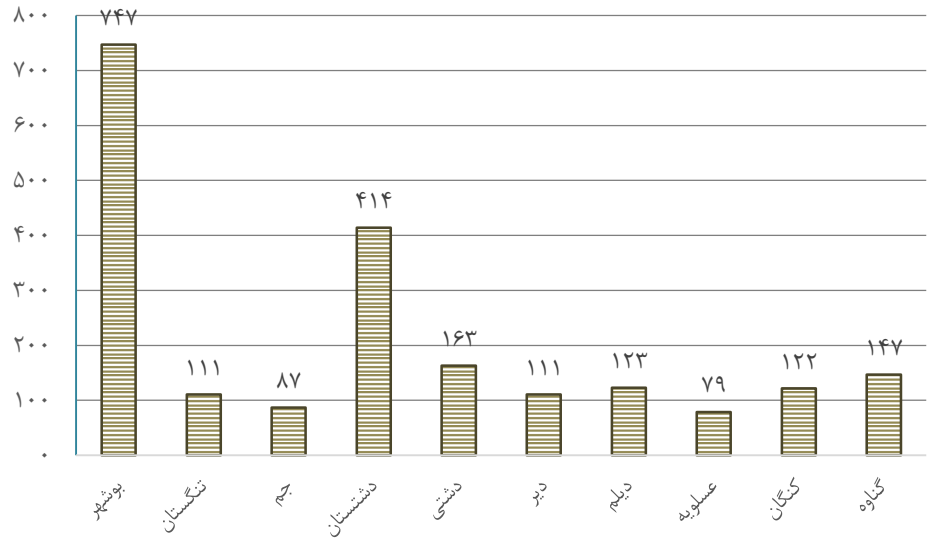
تلفن‌های همگانی راه دور

تعداد تلفن‌های همگانی راه دور در سال ۱۳۹۲ در استان بوشهر۲۱۰۴دستگاه بوده و به لحاظ توزیع شهرستان بوشهر با ۷۴۷ دستگاه معادل۳۵,۵درصد بیش‌ترین و در شهرستان عسلویه با ۷۹ دستگاه معادل۳,۷۵ درصد کمترین تعداد را داشته است. لازم به ذکر است شهرستان‌های دشتستان با ۴۱۴دستگاه، دشتی با ۱۶۳ دستگاه ، گناوه با ۱۴۷دستگاه ، دیلم با ۱۲۳ دستگاه، کنگان با ۱۲۲ دستگاه ، تنگستان با ۱۱۱ دستگاه ، دیر با ۱۱۱ دستگاه ، جم با ۸۷ دستگاه ، به ترتیب ۱۹,۶۷ ، ۷,۷۴ ، ۶,۹۸ ، ۵,۸۴ ، ۵,۷۹ ، ۵,۲۷ ، ۵,۲۷ ، ۴,۱۳ ، ۳,۷۵درصد از دستگاه‌های تلفن همگانی راه دور استان را به خود اختصاص داده‌اند.

طبق جدول ۲۵ استان را بر اساس برخورداری از تلفن همگانی راه دور می‌توان به ۳ طبقه برخوردار ، نیمه برخوردار و کم برخوردار تقسیم‌بندی نمود. بر اساس سطح برخورداری شهرستان‌های بوشهر و دشتستان در گروه برخوردار و شهرستان‌های دشتی ، گناوه ، دیلم ، کنگان ، تنگستان ، دیر در گروه نیمه برخوردار و شهرستان‌های جم و عسلویه در گروه

کم برخوردار قرار می‌گیرند. نمودار ۲۲ تعداد تلفن همگانی راه دور به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر در سال ۱۳۹۲ را نشان می‌دهد.

نمودار ۲۲ : تعداد تلفن‌های همگانی راه دور به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر در سال ۱۳۹۲



مأخذ : سالنامه آماری استان بوشهر ۱۳۹۲

۱-۲-۳-۳-۱-۳- تحلیل خدمات فناوری اطلاعات

با گسترش فناوری اطلاعات و کاربردهای متنوع آن ، به نحوی پیوندها و فعالیت‌های مختلف اقتصادی و اجتماعی با آن عجین شده که علاوه بر افزایش سرعت و کاهش هزینه‌ها ، ماهیتی اطلاعاتی به خود گرفته است این روند تحولی ساختاری را در تمام سطوح اجتماع ایجاد نموده است که تطبیق و تقارن عملکردهای مختلف اجتماعی با فناوری اطلاعات برای باقی ماندن در جهان شتابان به سمت یکسانی فرهنگی ضرورتی امکان‌ناپذیر است.

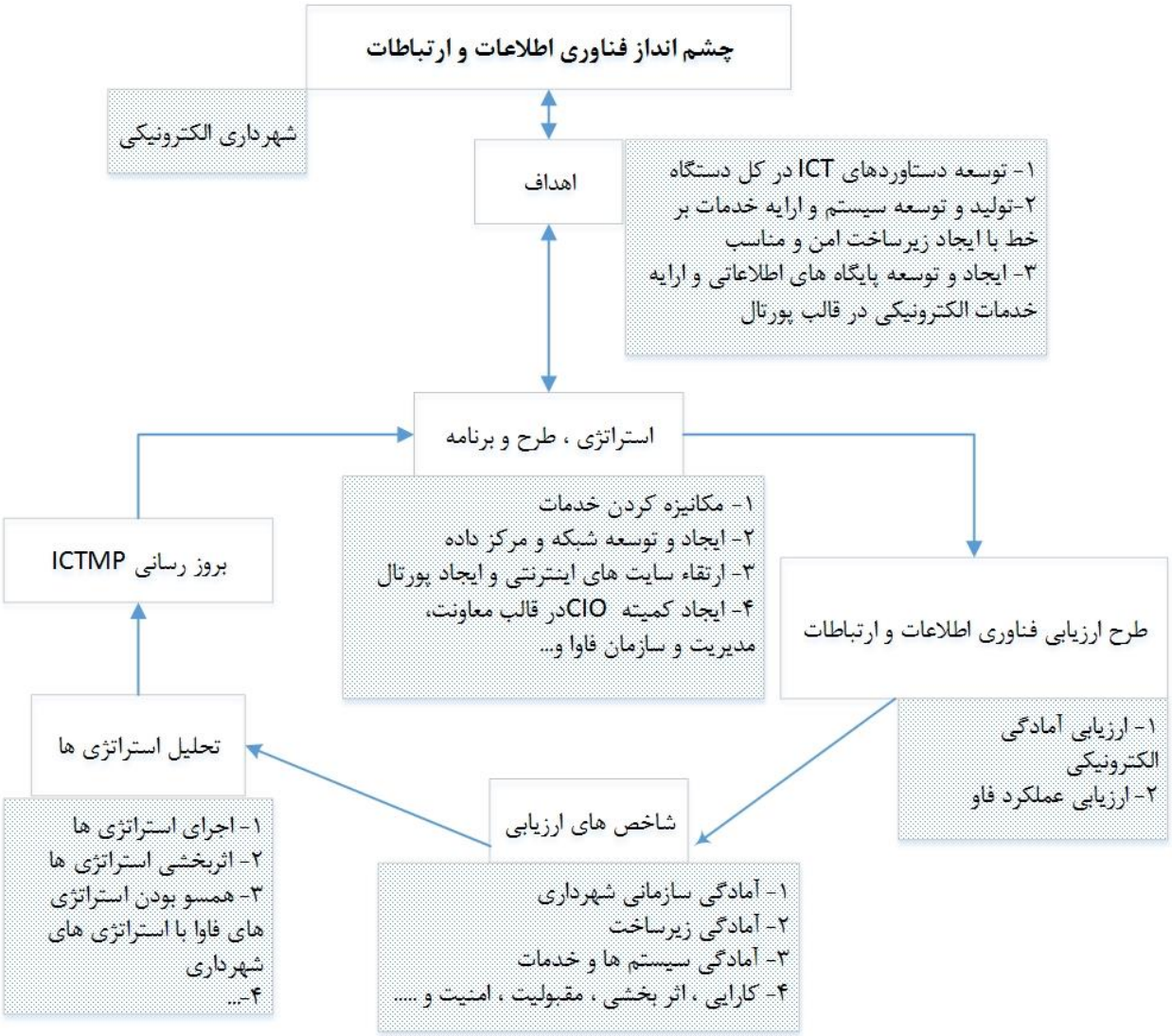
۱-۲-۳-۳-۱-۳-۱- بررسی ضرورت توسعه فناوری اطلاعات در استان بوشهر

استان بوشهر دارای ظرفیت‌های بسیار زیادی است که همین موضوع لزوم توسعه و ارتقای زیرساخت‌های ارتباطات و فناوری و اطلاعات را بیشتر می‌کند. استان بوشهر با کشورهای همسایه ارتباط زیادی به لحاظ تجاری و همچنین خویشاوندی دارد و لازم است که ظرفیت‌ها و امکانات لازم برای تعاملات با کشورهای همسایه در حوزه علمی، فنی، اجتماعی و سیاسی توسعه یابد.

فناوری اطلاعات با تحول ساختاری در جوامع انسانی مزایای متعددی دارد که بعضاً برای ساختار فرهنگی ، اجتماعی و محیطی استان بوشهر با توجه به اهداف متعددی چون توسعه پایدار و عدالت اجتماعی و فقرزدایی ضروری می‌نماید. از

مهم‌ترین ویژگی‌های استان بوشهر مجاورت با سواحل خلیج‌فارس می‌باشد که این مسئله باعث پراکندگی نقاط جمعیتی در سطح استان شده است که این پراکندگی جمعیتی باعث افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل و عدم توجیه اقتصادی در بسیاری از خدمات شده است. درحالی‌که فناوری اطلاعات می‌تواند این خلأ را در بسیاری از موارد جبران کند، می‌تواند با افزایش سرعت ، دقت ، قیمت و کاهش هزینه ،به اهدافی چون توسعه پایدار ، حفظ منابع طبیعی برای نسل‌های آینده با گسترش فناوری اطلاعات رسید.اهدافی چون افزایش سرمایه انسانی و بالا رفتن شاخص‌های انسانی و همچنین گسترش سرمایه اجتماعی به نحو فزاینده‌ای با فناوری اطلاعات همبستگی دارد، که یک گزینه آن را می‌توان اعتماد و رضایت مردم از مراکز دولتی دانست که مهم‌ترین سرمایه اجتماعی برای هر دولتی می‌تواند باشد، چنانکه ارتباط مناسب با مراکز دولتی ، افزایش سرعت و کاهش معطلی ارباب رجوع را می‌توان مهم‌ترین خواسته و عامل رضایت مردم از ساختار اداری دانست.که این امر می‌تواند در قالب شبکه دولت الکترونیک قابل تحقق باشد.در برخی مناطق دنیا نظیر آمریکا ، نمونه‌های موفقی از شهرهای الکترونیک وجود دارد. ایجاد شهرهای هوشمند یکی از مهم‌ترین اهداف فناوری اطلاعات است. تصویر ۱ چرخه فناوری اطلاعات و ارتباطات را نشان می‌دهد.

تصویر ۱ : چرخه فناوری اطلاعات و ارتباطات



مأخذ : یزدان پناه و مستأجران ، طرح ارزیابی فناوری اطلاعات و ارتباطات. ۱۳۸۸

اهم موارد مطرح‌شده حوزه علم و فناوری در سند ملی توسعه استان بوشهر، غیر مصوب،۱۳۹۳

-تأسیس دانشگاه صنعتی بوشهر با توجه به استقرار پارس جنوبی،پارس شمالی،نیروگاه اتمی و روند سریع صنعتی شدن استان.

-احداث پردیس علوم و فنون دریایی دانشگاه خلیج‌فارس، شامل دانشکده علوم و فنون دریایی ، دانشکده کسب‌وکار و پژوهشگاه و مرکز اسناد خلیج‌فارس

-احداث موزه علم و فناوری خلیج‌فارس

-احداث پردیس علم و فناوری عسلویه

-ساخت مرکز تحقیقات و توسعه گیاهان شور پسند

-احداث پردیس سلامت

-تکمیل پارک علم و فناوری خلیج‌فارس

-اجرای زیرساخت‌های منطقه ویژه علم و فناوری خلیج‌فارس

-تکمیل شبکه فیبر نوری با دسترسی کامل کلیه شهرها و روستاهای استان با ظرفیت مناسب

-ایجاد مرکز توزیع پهنای باند

-ایجاد مسیر پروتکشن(حمایت شونده) نیروگاه اتمی

-برقراری فیبر نوری بین دستگاهی در سطح ادارات کل ،ادارات شهرستان و بخش.

-ایجاد مرکز آزمایشگاه امنیت مجهز در استان به دلیل وجود مراکز حساس و حیاتی ازجمله نیروگاه اتمی، صنایع نفت و گاز،بنادر و ...

حوزه امنیت فناوری اطلاعات و ارتباطات استان بوشهر

استان بوشهر مطابق با بند ۱۵ مصوبه دور سوم سفر هیئت محترم دولت به استان بوشهر(۱۳۸۹/۱۱/۳۰) به عنوان استان پایلوت در انجام پروژه‌های امنیت فناوری اطلاعات و ارتباطات و پدافند غیرعامل حوزه ICT انتخاب گردیده است . با توجه به اقدامات مؤثر و پروژه‌های زیرساختی مناسبی که در زمینه فناوری اطلاعات و استقرار دولت الکترونیکی در این استان صورت گرفته است و به دلیل تهدیداتی که به استان بوشهر به لحاظ موقعیت خاص جغرافیایی و استقرار صنایع استراتژیک از قبیل صنایع نفت،گاز، نیروگاه اتمی،صنایع دفاعی و دریایی و در حوزه فناوری اطلاعات و ارتباطات که امکان وقوع دارد، تأمین امنیت نسبی فضای تبادل اطلاعات و ارتباطات و در نظر گرفتن موارد پدافندی غیرعامل حوزه ICT امری ضروری به نظر می‌رسد.

۱-۲-۳-۳-۱-۳-۲- زیرساخت‌های فناوری اطلاعات در استان بوشهر

بررسی مشکلات زیرساخت‌های تلفن همراه، افزایش سرعت اینترنت، افزایش پوشش دهی تلفن همراه ازجمله موارد مهم و تاثیرگذار در زیرساخت‌های فناوری اطلاعات در استان بوشهر محسوب می‌شود.افزایش بهره برداری از مرکز داده استانی، ارتقا پوشش‌های تلفن همراه در نقاط روستایی و جاده‌ای استان و رفع مشکلات ایستگاه‌های تلفن همراه ازجمله مسائلی است که دیده می‌شود. از جمله این موارد می توان به موارد ذیل اشاره نمود:

از ۶۲۳ روستا ۵۳۸ روستا دارای پوشش تلفن همراه می‌باشد که رقم بالای ۸۶ درصد را نشان می‌دهد ضمن اینکه با اجرای طرح خدمات اجباری روستایی (USO) توسط وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات ، تمامی روستاهای بالای ۲۰ خانوار استان دارای پوشش ارتباطی می‌باشند و همچنین آن دسته از روستاهای بین ۵ تا ۲۰ خانوار که ارتباط مخابراتی ندارند تا آخر سال ۹۵ تحت پوشش تلفن ثابت عمومی قرار گرفته اند.

برای اهمیت استفاده از فناوری‌ها برای ایجاد ثروت و ارزش افزوده، باید در این زمینه همچنان تلاش بیشتری صورت بگیرد تا شاهد دستیابی به اهداف موردنظر باشیم. در این راستا شبکه اینترنت استان بوشهر تکمیل و همه دستگاه‌های اجرایی و بخش خصوصی باید به این شبکه متصل شوند.

۱-۲-۳-۳-۱-۳-۳- ظرفیت شبکه انتقال داده طی سه دوره زمانی ۱۳۸۰-۱۳۹۰-۱۳۹٤

ظرفیت شبکه انتقال داده طی سه دوره زمانی ۱۳۸۰-۱۳۹۰- ۱۳۹۴به تفکیک شهرستان‌های استان موردبررسی قرارگرفته است و تغییرات روند این شاخص در این سه دوره جدول ۲۶ و نمودار ۲۳ آورده شده است.

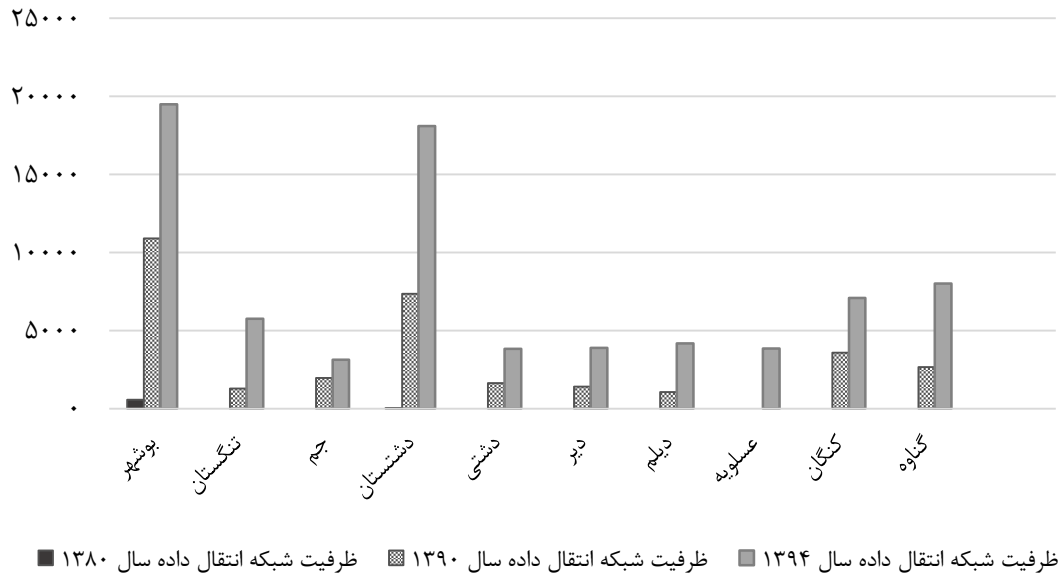
جدول ٢٦ : ظرفیت شبکه انتقال داده طی سه دوره زمانی ۱۳۸۰-۱۳۹۰-۱۳۹٤

	شاخص	واحد	بوشهر	تنگستان	جم	دشتستان	دشتی	دیر	دیلم	عسلویه	کنگان	گناوه	استان
۱۳۸۰	ظرفیت شبکه انتقال داده	پورت	۵۸۰	-	-	۵۲	-	-	-	-	-	-	۶۳۲
۱۳۹۰	ظرفیت شبکه انتقال داده	پورت	۱۰۹۰۲	۱۲۹۶	۱۹۷۶	۷۳۶۰	۱۶۵۲	۱۴۲۳	۱۰۶۸	-	۳۵۹۶	۲۶۶۰	۳۱۹۳۴
۱۳۹۴	ظرفیت شبکه انتقال داده	پورت	۱۹۴۸۶	۵۷۶۸	۳۱۲۸	۱۸۰۸۸	۳۸۳۶	۳۹۰۴	۴۱۸۸	۳۸۵۲	۷۰۸۸	۸۰۱۲	۷۸۳۵۰

مأخذ: اداره کل فناوری اطلاعات و ارتباطات استان بوشهر،۱۳۹۴

اطلاعات مربوط به سال ۱۳۸۰ کامل نبوده است و این شاخص تنها برای شهرستان بوشهر ، دشتستان محاسبه‌شده است. شهر عسلویه پس از سرشماری سال ۱۳۹۰ از شهرستان کنگان جداشده به بنابراین اطلاعات مربوط به شاخص ظرفیت شبکه انتقال داده برای این شهرستان در سال ۱۳۹۰ محاسبه نشده است. تغییرات این شاخص ظرف مدت ۴ سال آخر تقریباً دو برابر شده است، تغییرات روند مثبت نشان‌دهنده افزایش ظرفیت انتقال داده در شهرستان‌های استان بوده است.

نمودار ۲۳ : ظرفیت شبکه انتقال داده طی سه دوره زمانی ۱۳۸۰-۱۳۹۰-۱۳۹٤



مأخذ: اداره کل فناوری اطلاعات و ارتباطات استان بوشهر،۱۳۹۴

۱-۲-۳-۳-۱-۳-٤- ضریب نفوذ دیتا

بررسی ضریب نفوذ تلفن ثابت و همراه کشور و استان بوشهر در بند ۱-۲-۳-۳-۱-۲-۳- با عنوان بررسی ضریب نفوذ تلفن ثابت و همراه کشور و استان بوشهر طی دوره زمانی ۱۳۸۳-۱۳۹۲ اشاره شده است. همچنین برای ضریب نفوذ اینترنت در سطح کشور و استان بوشهر در ۱-۲-۳-۳-۱-۳-۶- با عنوان تعداد بهره‌برداران اینترنت پرداخته شده است.

۱-۲-۳-۳-۱-۳-۵- تعداد*ISP* و *ISDP* واگذارشده

مقصود از ISDPها شرکت‌های ارائه خدمات اینترنتی هستند که معیار سنجش انتقال داده‌ها و امکان برخورداری از این‌گونه خدمات می‌باشد تجهیزات مربوط به این‌گونه شرکت‌ها تنها منبع اطلاعاتی بوده است که از شرکت مخابرات ایران دریافت گردیده است و مقصود از ISPمراکز شرکت‌ها یا مؤسساتی است که خدمات اطلاع‌رسانی و اینترنت را به صورت داده اعم از متن صوت و تصویر ثابت یا متحرک برای کاربران تأمین می‌نمایند.

خدمات یادشده در اشکال متعددی ارائه می‌شوند که عمده‌ترین آن‌ها عبارت‌اند از :

Home Page : فضایی که کاربران می‌توانند اطلاعات شخصی، تحقیقاتی، تجاری و ...خود را در آن قرار دهند (پست الکترونیکی ، اتاق گفتگو که کاربران با استفاده از آن می‌توانند به سه صورت متنی، صوتی و تصویری به مبادله اطلاعات بپردازند.)

وظایف ارائه‌کننده خدمات اطلاع‌رسانی و اینترنت (ISP)به شرح زیر است:

- ارائه مجموعه خدمات ارزش افزوده off-line /on-lineبه کاربران
- فراهم‌سازی دسترسی و همچنین تهیه و فرآوری محتوی جهت کاربران
- انجام انواع فعالیت‌ها برای آشنا نمودن کاربران در استفاده بهینه از شبکه اطلاع‌رسانی و اینترنت
- فراهم‌سازی خدمات، تهیه، تولید، توزیع و ارائه اطلاعات به مشتریان
- کمک جهت رفع مشکلات نرم‌افزاری و سخت‌افزاری متقاضیان استفاده از ISP شرکت مخابرات (www.tch.ir)

شاخص ISP و ISDP واگذارشده یکی از شاخص‌ها جهت تحلیل خدمات فناوری اطلاعات می‌باشد که با مقایسه این شاخص با میانگین کشوری به تحلیل این شاخص پرداخته می‌شود .اما اطلاعات اخذ شده از اداره کل اطلاعات و ارتباطات استان بوشهر فقط در سطح استان ارائه شده است.تحلیل خدمات اطلاع‌رسانی و اینترنت (ISP)در استان بوشهر در جدول ۲۷ طی سه دوره زمانی ۱۳۸۰-۱۳۹۰-۱۳۹۴ ارائه‌شده است.

جدول ۲۷ : تعداد ISPو ICPواگذارشده طی سه دوره زمانی 1380-1390-1394

	شاخص	واحد	بوشهر	تنگستان	جم	دشتستان	دشتی	دیر	دیلم	عسلویه	کنگان	گناوه	استان
۱۳۸۰	تعداد ISPواگذارشده	ISP	۶	-	-	-	-	-	-	-	-	۱	۷
	تعداد ICPواگذارشده	ISDP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
۱۳۹۰	تعداد ISPواگذارشده	ISP	۶	-	۱	۱	۱	-	-	۲	۱	۱	۱۳
	تعداد ICPواگذارشده	ISDP	۳	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۳
۱۳۹۴	تعداد ISPواگذارشده	ISP	۶	-	۱	۱	۱	-	-	۲	۲	۱	۱۳
	تعداد ICPواگذارشده	ISDP	۳	-	-	-	-	-	-	۱	-	-	۵

مأخذ اداره کل فناوری اطلاعات و ارتباطات استان بوشهر،۱۳۹۴

بر اساس آمار ۱۳۸۰ تعداد ISP واگذارشده در استان، ۶ شرکت در شهرستان بوشهر و ۱ شرکت در شهرستان گناوه فعال بوده‌اند.بر اساس همین آمار در سال ۱۳۹۰ تعداد واحدهای ISPدر استان به ۱۳ شرکت رسیده که با گذشت ۴ سال در سال ۱۳۹۰ این تعداد ثابت بوده است و هیچ افزایشی در تعداد این شرکت‌ها رخ نداده است.در سال ۱۳۹۰،تعداد ISDPواگذارشده به استان بوشهر ۳ و در سال ۱۳۹۴ به ۵ شرکت رسیده است .

۱-۲-۳-۳-۱-۳-۶- تعداد بهره‌برداران اینترنت

اینترنت در ایران هرروز فراگیرتر می‌شود ، به طوری که در سایر کشورهای جهان به صورت انفجاری رشد کرده است . به طوری که اکنون ضریب نفوذ اینترنت در ایران از متوسط آسیا بالاتر رفته و در خاورمیانه نیز به مقام اول دست یافته است

و به نوعی رشد خیره‌کننده‌ای داشته است که از دلایل آن تقاضای استفاده‌کنندگان بوده است که بخش مخابرات را مجبور به ایجاد فضای توسعه‌ای در این بخش کرده است (www.ict.gov.ir).

ضریب نفوذ اینترنت در سطح کشور و استان بوشهر

در بررسی‌های به‌عمل‌آمده در ارزیابی ضریب نفوذ اینترنت استان‌ها در سال ۱۳۹۰ نشان می‌دهد استان مازندران با تعداد ۲۲۹۹۲۹۱کاربر با ضریب نفوذ نهایی ۷۵ رتبه اول و استان تهران با ۸۵۷۱۲۷۰کاربر رتبه دوم را در سطح کشور داشته است . بر اساس این بررسی‌ها استان بوشهر با ضریب نفوذ نهایی ۵۲ در رتبه ۱۲ کشوری قرار دارد .این در حالی است که است آن‌های هرمزگان ، خوزستان ، فارس که در مجاورت استان بوشهر هستند به ترتیب با ضریب نفوذ نهایی ۵۸ ، ۵۸ ، ۵۷ رتبه‌های ۶ و ۷ و ۸ را به خود اختصاص داده‌اند و استان خراسان شمالی با ضریب نفوذ ۳۲ رتبه ۳۱ به لحاظ برخورداری از این شاخص ،آخرین رتبه را بین کل است آن‌های کشور داشته است.جدول ۲۸ و نمودار۲۴ضریب نفوذ اینترنت است آن‌های کشور را ارائه می‌دهد.

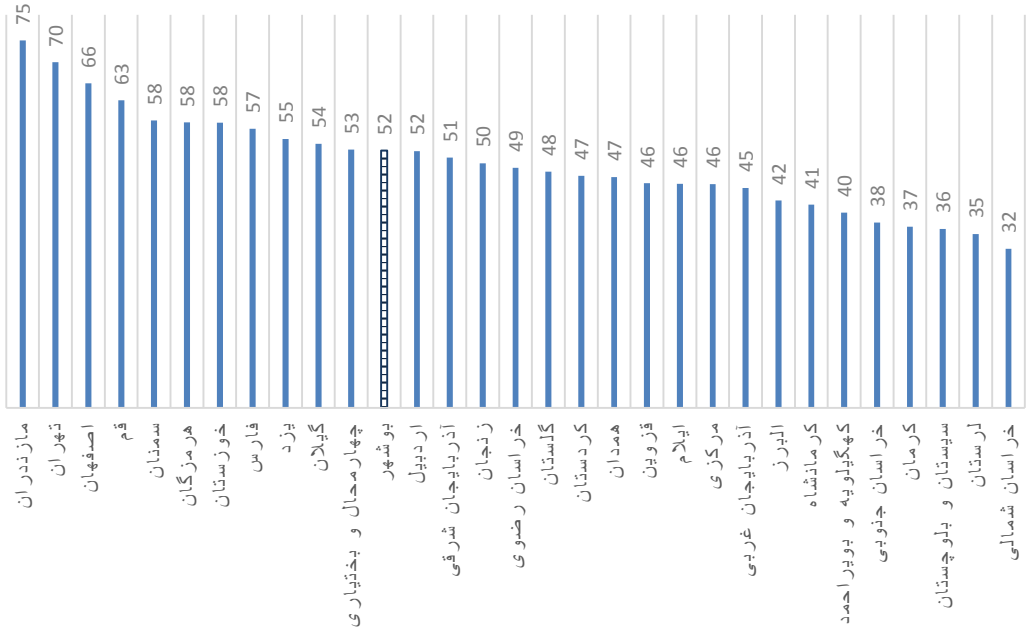
جدول ۲۸ : ضریب نفوذ اینترنت در سطح کشور سال ۱۳۹۰

استان	جمعیت ۹۰	تعداد کاربر (نفر)	جمعیت به ازای ۱۰۰نفر	ضریب نفوذ نهایی	رتبه
مازندران	۳۰۷۳۹۴۳	۲۲۹۹۲۹۱	۳۰۷۳۹,۴۳	۷۵	۱
تهران	۱۲۱۸۳۳۹۱	۸۵۷۱۲۷۰	۱۲۱۸۳۳,۹۱	۷۰	۲
اصفهان	۴۸۷۹۳۱۲	۳۲۲۲۵۵۰	۴۸۷۹۳,۱۲	۶۶	۳
قم	۱۱۵۱۶۷۲	۷۲۰۸۷۴	۱۱۵۱۶,۷۲	۶۳	۴
سمنان	۶۳۱۲۱۸	۳۶۹۲۴۵	۶۳۱۲,۱۸	۵۸	۵
هرمزگان	۱۵۷۸۱۸۳	۹۱۶۷۸۴	۱۵۷۸۱,۸۳	۵۸	۶
خوزستان	۴۵۳۱۷۲۰	۲۶۲۹۶۱۷	۴۵۳۱۷,۲	۵۸	۷
فارس	۴۵۹۶۶۵۸	۲۶۱۲۷۱۶	۴۵۹۶۶,۵۸	۵۷	۸
یزد	۱۰۷۴۴۲۸	۵۸۸۰۵۱	۱۰۷۴۴,۲۸	۵۵	۹
گیلان	۲۴۸۰۸۷۴	۱۳۳۳۳۹۲	۲۴۸۰۸,۷۴	۵۴	۱۰
چهارمحال و بختیاری	۸۹۵۲۶۳	۴۷۰۸۵۶	۸۹۵۲,۶۳	۵۳	۱۱
بوشهر	۱۰۳۲۹۴۹	۵۴۱۳۳۹	۱۰۳۲۹,۴۹	۵۲	۱۲
اردبیل	۱۲۴۸۴۸۸	۶۵۲۷۰۱	۱۲۴۸۴,۸۸	۵۲	۱۳
آذربایجان شرقی	۳۷۲۴۶۲۰	۱۸۹۷۱۶۰	۳۷۲۴۶,۲	۵۱	۱۴
زنجان	۱۰۱۵۷۳۴	۵۰۵۹۳۱	۱۰۱۵۷,۳۴	۵۰	۱۵
خراسان رضوی	۵۹۴۴۴۰۲	۲۹۲۸۲۵۵	۵۹۹۴۴,۰۲	۴۹	۱۶
گلستان	۱۷۷۷۰۱۴	۸۵۴۲۳۳	۱۷۷۷۰,۱۴	۴۸	۱۷
کردستان	۱۴۹۳۶۴۵	۷۰۵۹۵۵	۱۴۹۳۶,۴۵	۴۷	۱۸
همدان	۱۷۵۸۲۶۸	۸۲۵۷۶۵	۱۷۵۸۲,۶۸	۴۷	۱۹
قزوین	۱۲۰۱۵۶۵	۵۴۹۲۶۸	۱۲۰۱۵,۶۵	۴۶	۲۰
ایلام	۵۵۷۵۹۹	۱۸۷۲۵۴	۵۵۷۵,۹۹	۴۶	۲۱

استان	جمعیت ۹۰	تعداد کاربر (نفر)	جمعیت به ازای ۱۰۰نفر	ضریب نفوذ نهایی	رتبه
مرکزی	۱۴۱۳۹۵۹	۶۴۴۰۹۵	۱۴۱۳۹,۵۹	۴۶	۲۲
آذربایجان غربی	۳۰۸۰۵۷۶	۱۳۷۹۹۲۵	۳۰۸۰۵,۷۶	۴۵	۲۳
البرز	۲۴۱۲۵۱۳	۱۰۱۸۵۵۸	۲۴۱۲۵,۱۳	۴۲	۲۴
کرمانشاه	۱۹۴۵۲۲۷	۸۰۵۱۶۵	۱۹۴۵۲,۲۷	۴۱	۲۵
کهکیلویه و بویراحمد	۶۵۸۶۲۹	۲۶۱۹۷۴	۶۵۸۶,۲۹	۴۰	۲۶
خراسان جنوبی	۶۶۲۵۳۴	۲۵۰۰۳۶	۶۶۲۵,۳۴	۳۸	۲۷
کرمان	۲۹۳۸۹۸۸	۱۰۸۴۳۱۷	۲۹۳۸۹,۸۸	۳۷	۲۸
سیستان و بلوچستان	۲۵۳۴۳۲۷	۹۲۳۷۳۲	۲۵۳۴۳,۲۷	۳۶	۲۹
لرستان	۱۷۵۴۲۴۳	۶۲۰۲۷۲	۱۷۵۴۲,۴۳	۳۵	۳۰
خراسان شمالی	۸۶۷۷۲۷	۲۸۱۲۲۵	۸۶۷۷,۲۷	۳۲	۳۱

مأخذ :مشاور برگرفته از سالنامه آماری سال 1390

نمودار ۲٤ : ضریب نفوذ اینترنت در سطح کشور



مأخذ : سالنامه آماری سال، ۱۳۹۰

بررسی گزارش ارزیابی عملکرد بخش فناوری اطلاعات مخابرات استان در سه دوره زمانی ۱۳۸۰-۱۳۹۰-۱۳۹۴ نشان می‌دهد تعداد بهره‌برداران از اینترنت در سال ۱۳۸۰ برای شهرستان‌های بوشهر و دشتستان به ترتیب ۲۸۳ و ۲۶ مشترک بوده که این تعداد در سال ۱۳۹۰ به ۱۱۸۸و ۲۴۷ و در سال ۱۳۹۴ به ۱۴۶۹۲و۱۵۲۱۹ مشترک رسیده است .همان‌طور که گفته شده تقاضای بهره‌برداران از اینترنت در کشور و به‌تبع آن در استان رو به افزایش چشمگیر می‌باشد. علاوه بر این دو شهرستان بوشهر و دشتستان که بیش‌ترین تعداد بهره‌بردار از اینترنت را طی این سال‌ها به خود اختصاص داده‌اند اطلاعات مربوط به

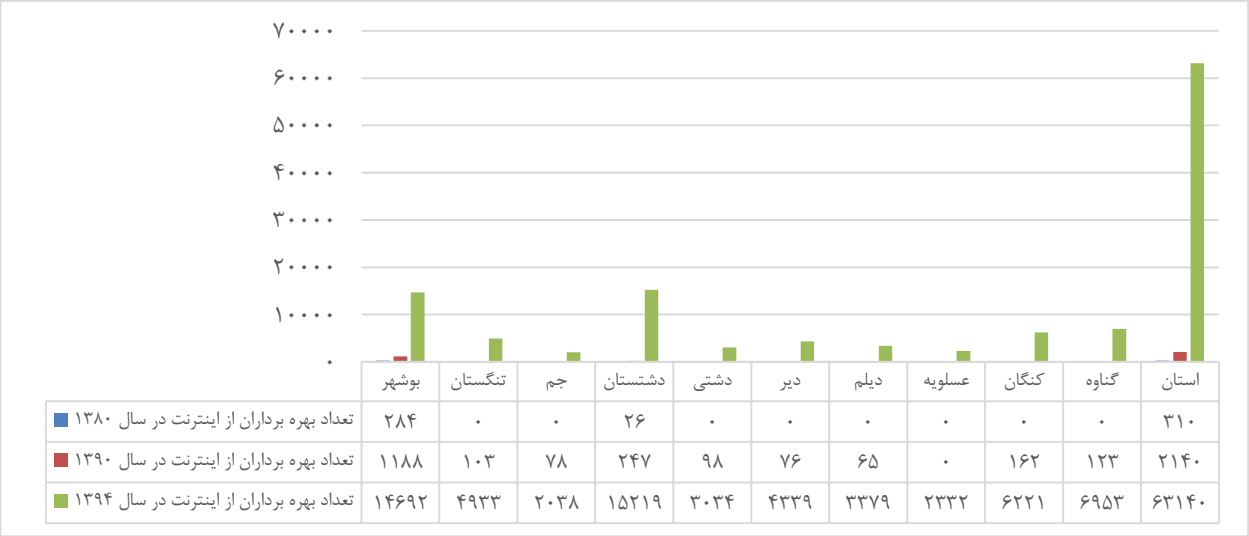
سایر شهرستان‌های استان بوشهر در جدول ۲۹ آورده شده است و در نمودار ۲۵ تعداد بهره‌برداران از اینترنت در سه دوره زمانی ۱۳۸۰-۱۳۹۰-۱۳۹۴ارائه می گردد.

جدول ۲۹ : تعداد بهره‌برداران اینترنت طی سه دوره زمانی ۱۳۸۰-۱۳۹۰-۱۳۹٤

	شاخص	واحد	بوشهر	تنگستان	جم	دشتستان	دشتی	دیر	دیلم	عسلویه	کنگان	گناوه	استان
۱۳۸۰	تعداد بهره‌برداران از اینترنت	مشترک	۲۸۴	-	-	۲۶	-	-	-	-	-	-	۳۱۰
۱۳۹۰	تعداد بهره‌برداران از اینترنت	مشترک	۱۱۸۸	۱۰۳	۷۸	۲۴۷	۹۸	۷۶	۶۵	-	۱۶۲	۱۲۳	۲۱۴۰
۱۳۹۴	تعداد بهره‌برداران از اینترنت	مشترک	۱۴۶۹۲	۴۹۳۳	۲۰۳۸	۱۵۲۱۹	۳۰۳۴	۴۳۳۹	۳۳۷۹	۲۳۳۲	۶۲۲۱	۶۹۵۳	۶۳۱۴۰

مأخذ: اداره کل فناوری اطلاعات و ارتباطات استان بوشهر،۱۳۹۴

نمودار ۲۵ : تعداد بهره‌برداران اینترنت طی سه دوره زمانی ۱۳۸۰-۱۳۹۰-۱۳۹٤



مأخذ: اداره کل فناوری اطلاعات و ارتباطات استان بوشهر،۱۳۹۴

۱-۲-۳-۳-۱-٤- تحلیل کیفیت و گستره پوشش صداوسیما و ارتباطات رادیویی و فرکانسی

ارتباطات و تبادل اطلاعات ویژگی متمایز عصر جدید از عصر سنتی و صنعتی است. این ویژگی سبب از بین رفتن فاصله‌ها، کوچک شدن جهان و ایجاد یکپارچگی جهانی گردیده است. به طوری که ارتباطات جمعی را می‌توان هر ارتباطی که توسط رادیو، تلویزیون، اینترنت، روزنامه و غیره صورت گیرد، در نظر گرفت. بدین ترتیب اطلاعات و ارتباطات جمعی را می‌توان این‌گونه تعریف نمود: ایجاد زمینه‌های لازم برای ارائه‌ی اطلاعات به جامعه از طریق وسایل ارتباط جمعی و نظارت بر آن. مطابق آنچه در ماده ۹ فصل دوم مجموعه قوانین و مقررات اداری سازمان صداوسیما آمده هدف اصلی این سازمان، نشر فرهنگ اسلامی، ایجاد محیط مساعد برای تزکیه و تعلیم انسان و رشد دادن فضایل اخلاقی و شتاب بخشیدن به حرکت

تکاملی انقلاب اسلامی در سراسر جهان است؛ که این هدف‌ها در چارچوب برنامه‌های ارشادی، آموزشی، خبری و تفریحی تأمین می گردد.

۱-۲-۳-۳-۱-٤-۱- بررسی تعداد ایستگاه‌ها و فرستنده‌های رادیو و تلویزیون

بررسی زیرساخت‌های فیزیکی کشور و استان در زمینه‌ی توانایی ارسال صداوسیما هدف این بخش می‌باشد جدول ۳۰ نسبت تعداد ایستگاه‌های تلویزیون و تعداد فرستنده اصلی تلویزیون کشور و استان بوشهر را طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲و تغییرات آن را در طی این سال‌ها نشان می‌دهد.

جدول ۳۰ : تعداد ایستگاه‌ها و فرستنده‌های تلویزیونی کشور و استان بوشهر طی دوره زمانی ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲

سال		۱۳۸۳	۱۳۸٤	۱۳۸۵	۱۳۸٦	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲
کشور	تعداد ایستگاه‌های تلویزیون	۳۹۳۸	۴۱۰۴	۴۲۱۶	۵۱۵۴	۵۷۳۶	۵۹۷۴	۶۳۲۹	۶۶۲۸	۶۸۷۸	۶۹۱۰
	تعداد فرستنده اصلی تلویزیون	۹۳۸۳	۱۰۰۸۳	۱۰۸۴۵	۱۵۳۰۵	۱۸۷۶۰	۲۱۱۴۲	۲۳۵۰۵	۲۴۵۸۵	۲۶۶۱۷	۲۷۲۷۱
استان	تعداد ایستگاه‌های تلویزیون	۵۸	۶۴	۶۹	۷۵	۷۵	۷۷	۷۵	۷۵	۷۸	۷۸
	تعداد فرستنده اصلی تلویزیون	۱۵۲	۱۸۸	۲۰۴	۲۵۸	۳۰۴	۲۸۴	۳۰۹	۳۰۷	۲۶۲	۲۹۹

مأخذ : سالنامه آماری کشور و استان ،۱۳۸۳-۱۳۹۲

استان بوشهر در طی سال‌های موردبررسی، تقریباً از سهم یکسانی از ایستگاه‌ها و فرستنده‌های تلویزیونی نسبت به کشور برخوردار نمی‌باشد که این امر نشان‌دهنده‌ی نرخ رشد یکسان در تغییرات آن است. درحالی‌که رشد کشور در هر دو مورد صعودی بوده است.

تعداد ایستگاه‌های رادیو و فرستنده‌های اصلی رادیویی در استان در مقایسه با کشور نیز دارای نرخ ثابتی در طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ نبوده است. جدول ۳۱ تعداد ایستگاه‌ها و فرستنده‌های رادیو کشور و استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ ارائه می‌دهد.

جدول ۳۱ : تعداد ایستگاه‌ها و فرستنده‌های رادیو کشور و استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲

سال		۱۳۸۳	۱۳۸٤	۱۳۸۵	۱۳۸٦	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲
کشور	تعداد ایستگاه‌های رادیو	۹۲	۹۳	۹۳	۹۴	۹۹	۹۹	۹۹	۹۶	۹۵	۹۷
	تعداد فرستنده اصلی رادیو	۱۲۶	۱۲۶	۱۲۸	۱۳۱	۱۳۷	۱۳۷	۱۳۷	۱۳۶	۱۳۲	۱۳۳
استان	تعداد ایستگاه‌های رادیو	۵	۲	۲	۲	۲	۲	۲	۳	۳	۳
	تعداد فرستنده اصلی رادیو	۳	۲	۳	۲	۲	۲	۲	۳	۳	۳

مأخذ : سالنامه آماری کشور و استان ،۱۳۸۳-۱۳۹۲

تعداد ایستگاه و فرستنده‌های استان از سال ۱۳۸۳ به ۱۳۸۴ دچار کاهش شدید شده است که این امر از سال ۱۳۸۴ تا ۱۳۸۹ ثابت بوده و سپس افزایش‌یافته است.

۱-۲-۳-۳-۱-٤-۲- بررسی تعداد ایستگاه‌ها و فرستنده‌های موج اف ام

جدول ۳۲ ایستگاه‌ها و فرستنده‌های موج اف ام در کشور و استان طی سال‌های ۱۳۸۳تا ۱۳۹۲ را نشان می‌دهد. تعداد ایستگاه‌های موج اف ام استان در سال ۱۳۸۳ ، ۷ ایستگاه بوده که در روند ۱۰ ساله استان در سال ۱۳۹۲ به ۲۱ ایستگاه رسیده که دارای ۱۱۰ فرستنده اصلی موج اف ام می‌باشد. بررسی تعداد فرستنده‌های اصلی موج اف ام استان در سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ نشان می‌دهد که طی این روند تغییر تعداد فرستنده‌های اصلی موج اف ام رو به افزایش بوده، تعداد ایستگاه‌های موج اف ام کشور تنها در سه سال ۱۳۸۳ و ۱۳۸۴ و ۱۳۸۵ بررسی‌شده است .

جدول ۳۲: تعداد ایستگاه‌ها و فرستنده‌های موج اف ام کشور و استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲

سال		۱۳۸۳	۱۳۸٤	۱۳۸۵	۱۳۸٦	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲
کشور	تعداد ایستگاه‌های موج اف ام	۷۳۸	۷۶۴	۷۷۸	...	...	...	...	...	...	...
	تعداد فرستنده اصلی موج اف ام	۱۶۵۵	۲۰۳۱	۲۱۶۳	۳۲۸۲	۴۲۱۱	۴۴۶۹	۴۸۵۳	۵۰۰۰	۵۰۹۰	۵۱۱۱
استان بوشهر	تعداد ایستگاه‌های موج اف ام	۷	۷	۱۱	۱۱	۱۱	۲۱	۲۱	۲۳	۷۸	۲۱
	تعداد فرستنده اصلی موج اف ام	۲۴	۲۴	...	۴۵	۷۸	۹۲	۹۹	۱۰۶	۱۱۰	۱۱۰

مأخذ : سالنامه آماری کشور و استان ،۱۳۸۳-۱۳۹۲

۱-۲-۳-۳-۱-٤-۳- بررسی گستره پوشش تعداد ایستگاه‌ها و فرستنده‌های رادیویی و فرکانسی

جهت بررسی و محاسبه پوشش تعداد ایستگاه‌ها و فرستنده‌های رادیویی و فرکانسی در دو مقیاس کشور و استان به تحلیل پوشش جمعیتی تعداد ایستگاه‌های تلویزیونی، تعداد فرستنده‌های اصلی تلویزیونی، تعداد ایستگاه‌های رادیو، تعداد فرستنده اصلی رادیو، تعداد ایستگاه‌های موج اف ام، تعداد فرستنده اصلی موج اف ام طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ بررسی‌شده است که در جدول ۳۳ ارائه گردیده است. لازم به ذکر می‌باشد جهت محاسبه پوشش جمعیت، جمعیت همان سال در مقیاس کشور و استان در نظر گرفته‌شده است.

جدول ۳۳ : پوشش جمعیتی تعداد ایستگاه‌های تلویزیون و رادیو و تعداد فرستنده‌های اصلی تلویزیون و رادیو و تعداد ایستگاه‌های موج اف ام و تعداد فرستنده اصلی موج اف ام کشور و استان طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲

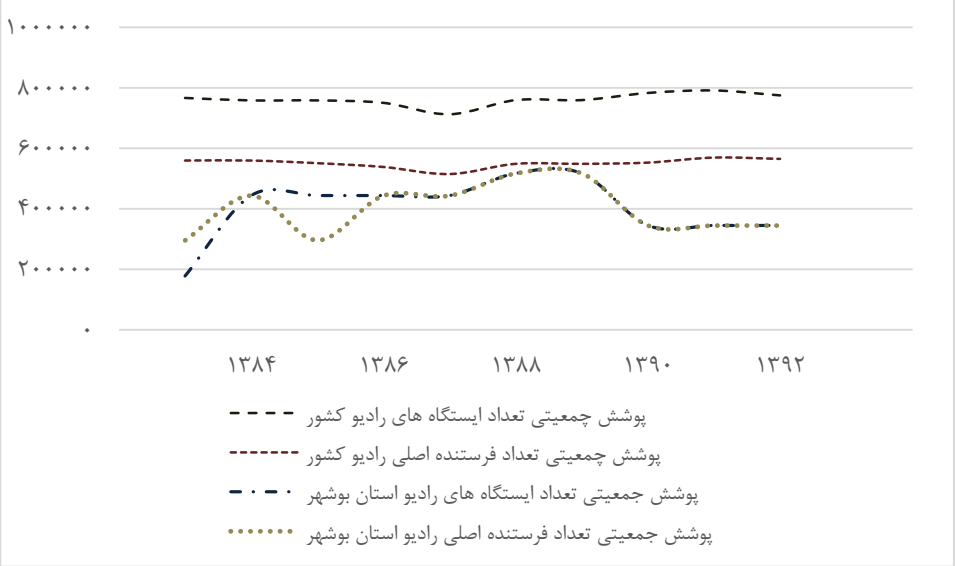
سال		پوشش جمعیتی تعداد ایستگاه‌های تلویزیونی کشور	پوشش جمعیتی تعداد فرستنده‌های اصلی تلویزیونی	پوشش جمعیتی تعداد ایستگاه‌های رادیو	پوشش جمعیتی تعداد فرستنده‌های اصلی رادیو	پوشش جمعیتی تعداد ایستگاه‌های موج اف ام	پوشش جمعیتی تعداد فرستنده اصلی موج اف ام
۱۳۸۳	کشور	۱۷۶۲۳	۷۳۹۶	۷۵۴۳۵۲	۵۵۰۷۹۷	۹۴۰۳۸	۴۱۹۳۴
	استان	۱۵۰۱۵	۵۷۳۰	۱۷۴۱۷۷	۲۹۰۲۹۵	۱۲۴۴۱۲	۳۶۲۸۷
۱۳۸۴	کشور	۱۷۱۸۴	۶۹۹۴	۷۵۸۳۳۰	۵۵۹۷۲۰	۹۲۳۱۰	۳۴۷۲۴
	استان	۱۳۸۴۸	۴۷۱۴	۴۴۳۱۵۰	۴۴۳۱۵۰	۱۲۶۶۱۴	۳۶۹۲۹
۱۳۸۵	کشور	۱۶۷۲۱	۶۵۰۰	۷۵۸۰۱۹	۵۵۰۷۴۸	۹۰۶۱۲	۳۲۵۹۲
	استان	۱۲۸۴۴	۴۳۴۴	۴۴۳۱۳۴	۲۹۵۴۲۲	۸۰۵۷۰	
۱۳۸۶	کشور	۱۳۸۵۴	۴۶۶۵	۷۵۹۶۳۰	۵۴۵۰۷۸		۲۱۷۵۷

سال		پوشش جمعیتی تعداد ایستگاه‌های تلویزیونی کشور	پوشش جمعیتی تعداد فرستنده‌های اصلی تلویزیونی	پوشش جمعیتی تعداد ایستگاه‌های رادیو	پوشش جمعیتی تعداد فرستنده‌های اصلی رادیو	پوشش جمعیتی تعداد ایستگاه‌های موج اف ام	پوشش جمعیتی تعداد فرستنده اصلی موج اف ام
	استان	۱۲۱۸۴	۳۵۴۲	۴۵۶۹۱۵	۴۵۶۹۱۵	۸۳۰۷۵	۲۰۳۰۷
۱۳۸۷	کشور	۱۲۶۰۹	۳۸۵۵	۷۳۰۵۶۹	۵۲۷۹۲۹		۱۷۱۷۶
	استان	۱۲۵۶۳	۳۱۰۰	۴۷۱۱۲۵	۴۷۱۱۲۵	۸۵۶۵۹	۱۲۰۸۰
۱۳۸۸	کشور	۱۲۲۶۳	۳۴۶۵	۷۳۹۹۹۳	۵۳۴۷۴۰		۱۶۳۹۳
	استان	۱۲۶۱۸	۳۴۲۱	۴۸۵۷۷۷	۴۸۵۷۷۷	۴۶۲۶۴	۱۰۵۶۰
۱۳۸۹	کشور	۱۱۷۲۴	۳۱۵۷	۷۴۹۵۳۹	۵۴۱۶۳۸		۱۵۲۹۰
	استان	۱۳۳۵۷	۳۲۴۲	۵۰۰۸۸۵	۵۰۰۸۸۵	۴۷۷۰۳	۱۰۱۱۹
۱۳۹۰	کشور	۱۱۳۳۸	۳۰۵۷	۷۸۲۸۰۹	۵۵۲۵۷۱		۱۵۰۳۰
	استان	۱۳۷۷۲	۳۳۶۵	۳۴۴۳۰۸	۳۴۴۳۰۸	۴۴۹۱۰	۹۷۴۵
۱۳۹۱	کشور	۱۱۰۶۹	۲۸۶۰	۸۰۱۳۸۱	۵۷۶۷۵۱		۱۴۹۵۷
	استان	۱۳۶۵۴	۴۰۶۵	۳۵۵۰۱۶	۳۵۵۰۱۶	۱۳۶۵۴	۹۶۸۲
۱۳۹۲	کشور	۱۱۱۶۰	۲۸۲۸	۷۹۴۹۸۲	۵۷۹۷۹۹		۱۵۰۸۸
	استان	۱۴۰۷۹	۳۶۷۳	۳۶۶۰۵۷	۳۶۶۰۵۷	۵۲۲۹۴	۹۹۸۳

مأخذ : برآورد مشاور و سالنامه آماری کشور و استان،۱۳۸۳-۱۳۹۲، مرکز آمار ایران سرشماری ۱۳۷۵-۱۳۸۰-۱۳۹۰

پوشش جمعیتی تعداد ایستگاه‌های رادیویی در سطح کشور و استان یکسان نبوده و در سال **۱۳۸۳** کمترین پوشش را در سطح استان داشته و بیش‌ترین پوشش تعداد ایستگاه‌های رادیویی استان مربوط به سال‌های **۱۳۸۸** تا **۱۳۸۹** بوده و پس‌ازآن تا سال **۱۳۹۲** روند کاهشی در سطح پوشش ایستگاه‌ها در سطح استان دیده می‌شود که این مسئله نشأت‌گرفته از افزایش جمعیت در این دوره زمانی می‌باشد. از سال **۱۳۸۶** تا **۱۳۹۲** پوشش جمعیتی تعداد ایستگاه‌های رادیو و فرستنده‌های اصلی آن در کشور به یک میزان بوده است. لازم به ذکر است که پوشش جمعیتی تعداد فرستنده اصلی استان منطبق با کشور نمی‌باشد. نمودار **۲۶** پوشش جمعیتی تعداد ایستگاه‌های رادیو و فرستنده‌های اصلی رادیو کشور و استان بوشهر طی سال‌های **۱۳۸۳** تا **۱۳۹۲**را نشان می‌دهد.

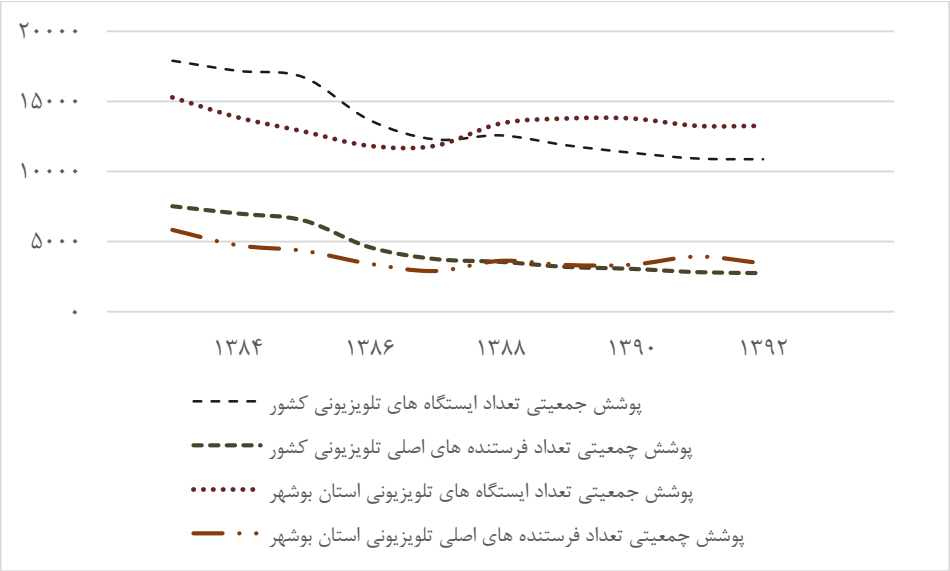
نمودار ۲۶ : پوشش جمعیتی تعداد ایستگاه‌های رادیو و فرستنده‌های اصلی رادیو کشور و استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲



مأخذ : مشاور و سالنامه آماری کشور و استان ،۱۳۸۳-۱۳۹۲، مرکز آمار ایران سرشماری ۱۳۷۵-۱۳۸۰-۱۳۹۰

پوشش جمعیتی تعداد ایستگاه‌های تلویزیونی و فرستنده‌های اصلی آن در سطح کشور روندی رو به کاهش را نشان می‌دهد و این در حالی می‌باشد که سطح پوششی آن‌ها در سطح استان نسبتاً وضعیت بهتری در روند ۱۰ ساله خود داشته‌اند، از سال ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۲پوشش جمعیتی تعداد ایستگاه‌های تلویزیونی استان بوشهر از پوشش جمعیتی کشوری بالاتر بوده و از وضعیت مطلوب‌تری برخوردار بوده و همچنین از سال ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۲ پوشش جمعیتی تعداد فرستنده‌های اصلی تلویزیونی از میانگین کشوری در این بازه زمانی بیشتر می‌باشد. نمودار ۲۷ پوشش جمعیتی تعداد ایستگاه‌های تلویزیونی و فرستنده‌های اصلی تلویزیونی کشور و استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ را نشان می‌دهد.

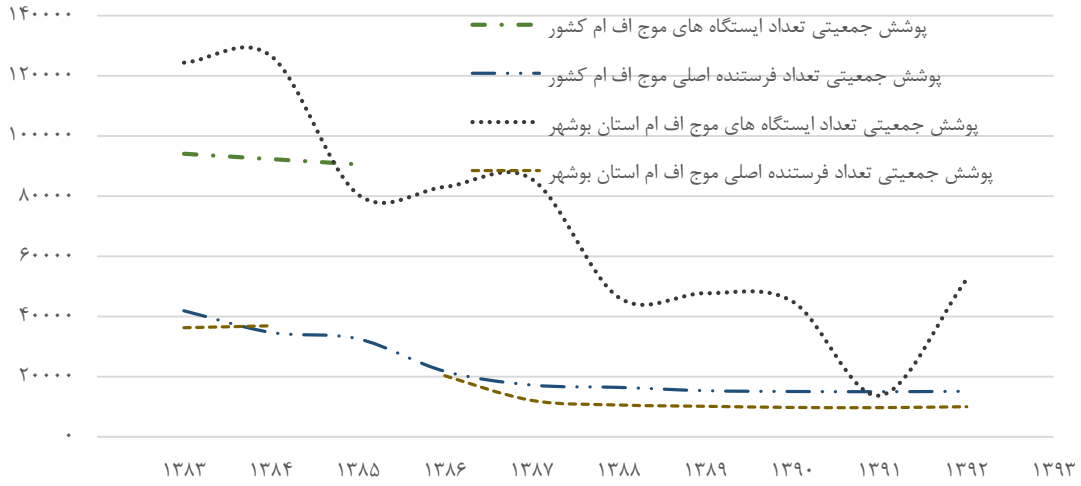
نمودار ۲۷ : پوشش جمعیتی تعداد ایستگاه‌های تلویزیونی و فرستنده‌های اصلی تلویزیونی کشور و استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲



مأخذ : مشاور و سالنامه آماری کشور و استان ،۱۳۸۳-۱۳۹۲

پوشش جمعیتی تعداد ایستگاه‌های موج اف ام کشور از سال ۱۳۸۶ تا ۱۳۹۲ محاسبه نشده پس بنابراین ملاکی برای مقایسه پوشش جمعیتی کشوری با استان صورت نپذیرفته است. ولی در کل روند استانی را می‌توان متغیر بیان نمود. در مورد پوشش جمعیتی تعداد فرستنده‌های اصلی موج اف ام کشور و استان، علاوه بر سال‌های ۱۳۸۴ تا ۱۳۸۶ روندی نسبتاً مشابه دیده می‌شود اما باید بیان کرد سطح پوشش استان از سطح پوشش کشوری پایین‌تر می‌باشد. نمودار ۲۸ نشان‌دهنده تحلیل فوق می‌باشد.

نمودار ۲۸ : پوشش جمعیتی تعداد ایستگاه‌های موج اف ام و فرستنده‌های اصلی موج اف ام کشور و استان بوشهر طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲



مأخذ : مشاور برگرفته از سالنامه اماری کشور و استان

جمع‌بندی شبکه‌ی ارتباطات

شبکه‌ی ارتباطی به عنوان زیرساخت ارتباطی میان ساکنین یک منطقه از اجزای مختلفی تشکیل‌شده است. هر یک از این اجزا با توجه به ماهیت خود دارای ویژگی‌ها و امکانات مختلفی هستند. بر این اساس نوع اثر و حوزه‌ی اثر متفاوتی را بر روی محیط پیرامونی ایجاد می‌کنند. درواقع می‌توان گفت هر یک از زیرساخت‌های ارتباطی با توجه به ماهیت خود بازخورد متفاوتی را بر ساکنین یک منطقه ایجاد می‌کنند. ازاین‌رو در بررسی هریک از زیرساخت‌های موجود در منطقه در این زمینه به صورت مجزا موردبررسی قرارگرفته است. به منظور ارائه‌ی تحلیل یکپارچه از شبکه‌ی ارتباطی در منطقه و ارزیابی این نوع زیرساخت‌ها در منطقه، میزان برخورداری شهرستان‌های مختلف استان از کلیه‌ی زیرساخت‌های ارتباطی استان موردتوجه قرار گرفته است.

برای این منظور میزان برخورداری هر یک از شهرستان‌های مختلف استان از نظر هر یک از زیر بخش‌های ارتباطی مورد محاسبه قرارگرفته است. شایان ذکر است که این بررسی وابستگی زیادی به داده‌های موجود در منطقه در مقیاس‌های مختلف دارد .در بررسی زیرساخت پستی و ... از بهره‌مندی ساکنین شهرستان از امکانات و زیرساخت‌های موردنظر استفاده‌شده است. این بدان معناست که هر شهرستانی که از خدمات ارتباطی بیشتری بهره مند است، برخوردارتر است. اما در بررسی برخورداری از پوشش صداوسیما تحلیل به تفکیک شهرستان موجود نمی‌باشد .

جدول ۳۴ و جدول ۳۵ سطوح برخورداری شهرستان‌های استان بوشهر از شبکه ارتباطی نسبت به میانگین استان را نشان می‌دهد.

جدول ٣٤ : سطح برخورداری شهرستان به تفکیک شبکه ارتباطی نسبت به میانگین استان

شبکه ارتباطی	اسامی شهرستان	سطح برخورداری شهرستان نسبت به میانگین استان
پست	دیلم	کم برخوردار
	گناوه	نیمه برخوردار
	بوشهر	برخوردار
	دشتستان	نیمه برخوردار
	تنگستان	نیمه برخوردار
	دشتی	کم برخوردار
	دیر	نیمه برخوردار
	جم	محروم
	کنگان	برخوردار
	عسلویه	محروم
مخابرات	دیلم	نیمه برخوردار
	گناوه	نیمه برخوردار

شبکه ارتباطی	اسامی شهرستان	سطح برخورداری شهرستان نسبت به میانگین استان
	بوشهر	برخوردار
	دشتستان	برخوردار
	تنگستان	کم برخوردار
	دشتی	کم برخوردار
	دیر	نیمه برخوردار
	جم	کم برخوردار
	کنگان	کم برخوردار
	عسلویه	کم برخوردار
فناوری اطلاعات	دیلم	کم برخوردار
	گناوه	نیمه برخوردار
	بوشهر	برخوردار
	دشتستان	برخوردار
	تنگستان	نیمه برخوردار
	دشتی	کم برخوردار
	دیر	کم برخوردار
	جم	کم برخوردار
	کنگان	نیمه برخوردار
	عسلویه	کم برخوردار

مأخذ : مشاور

جدول ۳۵ : مجموع سطوح برخورداری از شبکه ارتباطی شهرستان‌های استان بوشهر

تقسیم ناحیه‌ای استان بوشهر	اسامی شهرستان	سطح برخورداری
ناحیه شمالی	دیلم	کم برخوردار
	گناوه	نیمه برخوردار
ناحیه مرکزی	بوشهر	برخوردار
	دشتستان	برخوردار
	تنگستان	نیمه برخوردار
	دشتی	کم برخوردار
ناحیه جنوبی	دیر	نیمه برخوردار
	جم	کم برخوردار
	کنگان	نیمه برخوردار
	عسلویه	کم برخوردار

مأخذ : مشاور

۱-۲-۳-۳-۲- شبکه حمل‌ونقل

زیست و راه، دو عنصر جدانشدنی هستند ، از ظهور انسان نخستین که برای تأمین نیازهای خود، مسیر بین قرارگاه و منبع‌های خوراکی را طی می‌کرده تا انسان امروز که برای تأمین نیازهایش صخره و کوه را می‌شکافد، بر آب‌ها پل می‌زند، مسیرهای هوایی را تعریف می‌کند و دریاها را در مسیرهای مشخص درمی‌نوردد، همه تبیین‌گر ضرورت این پیوند و ارتباط هستند. بنابراین، حرکت که اشکال مختلفی از جابجایی را پدید می‌آورد یکی از الزام‌های زیست انسانی است که از طریق راه انجام می‌شود و نتایج اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی به دنبال دارد. از سویی، راه‌ها، نه‌تنها فعالیت‌های مختلف را در یک نظام ارتباطی جامع به هم مرتبط می‌سازند بلکه از طریق ایجاد تسهیلاتی در بهره‌برداری از واحدهای فضایی جدید، عامل عمده‌ای در توسعه فزاینده استفاده از فضا به شمار می‌روند.

توسعه روزافزون شهرها و جاده‌ها ، جابه‌جایی انسان و کالا را به صورت مسئله‌ای درآورده که پیچیدگی آن مدام در حال افزایش است . رشد شهرها سبب شده برنامه‌ریزی صحیح در راستای حمل‌ونقل صورت گیرد. ساخت امکانات کافی برای حمل‌ونقل با توجه تقاضاهای موجود و آتی امری اجتناب‌ناپذیر می‌باشد.تسهیلات حمل‌ونقل نیاز اساسی یک جامعه برای رشد و توسعه است .حمل‌ونقل اهمیت حیاتی در امر توسعه شهرها و کشورها دارد. حقیقت آن است که بدون امکان دسترسی به منابع و بازارها، رشد اقتصاد متوقف می‌شود و عدم دسترسی به تسهیلات حمل‌ونقل ، کیفیت زندگی را متزلزل می‌سازد .تجربیات جهانی نشان داده که سرمایه‌گذاری در امر حمل‌ونقل جاده‌ای ، امر مبادله را آسان می‌سازد و توسعه هم در سطح ملی و هم در سطح بین‌المللی رونق می‌بخشد و به عنوان عامل مهم آمیزش فرهنگی و تقویت پیوند ملی و همگرایی سیاسی به ویژه در مناطق مرزی، نقشی به عنایت تعیین‌کننده بر عهده دارد. همچنین توسعه راه‌های منطقه با ایجاد قطب‌های توسعه و در کنار آن باز کردن فضاهای بسته و حاشیه‌ای می‌تواند عاملی کلیدی در فرایند توسعه منطقه و ادغام واحدهای جغرافیایی آن در اقتصاد ملی و منطقه‌ای و ایجاد تعادل‌های منطقه‌ای باشد.

تعاریف و مفاهیم استانداردهای حمل‌ونقل بر اساس آیین‌نامه طرح هندسی راه‌های ایران نشریه شماره ۴۱۵

آزادراه

راه شریانی با یکی از عملکردهای ذیل:

- جزئی از شبکه راه‌های ملی است.
- ایجادکننده دهلیز سفرهای عبوری از کشور و داخل کشور است.
- ارتباط بین مراکز استان‌ها و یا شهرهای بزرگ داخل کشور را برقرار می‌کند.

با حداقل چهار خط عبور(دو خط عبور در هر طرف)که مسیرهای رفت و برگشت از هم جدا، دو طرف آن محصور و بدون تقاطع بوده و در آن دسترسی با کنترل کامل است. عبور پیاده، دوچرخه، سایر وسایل نقلیه غیر موتوری و در موردهایی عبور تمام یا بخشی از وسایل نقلیه تجاری ممنوع است.

بزرگراه

مانند آزادراه، ولی امکان ایجاد تقاطع و دسترسی در آن به‌طور محدود وجود دارد.

راه اصلی درجه یک

راه اصلی با یکی از عملکردهای ذیل:

- جزئی از شبکه راه‌های ملی است.
- ایجادکننده دهلیز سفرهای عبوری از کشور و داخل کشور است.
- ارتباط بین مراکز استان‌ها و یا مراکز استان‌ها با شهرهای بزرگ داخل استان را برقرار می‌کند.

با دو یا چند خط عبور که می‌تواند مسیرهای رفت و برگشت آن از هم جداشده باشد.

راه اصلی درجه دو

راه اصلی با یکی از عملکردهای ذیل:

- ارتباط بین شهرهای داخل استان را تأمین می‌کند.
- جزئی از شبکه راه‌های استانی و بین شهری است.
- ایجادکننده دهلیز سفرهای مهم داخل استانی است.

با دو خط عبور که تعداد خطوط آن در برخی موارد می‌تواند بیشتر باشد.

راه فرعی درجه یک (برابر راه عریض در سالنامه‌های آماری بر اساس آیین‌نامه‌های قبلی)

راه فرعی با یکی از عملکردهای ذیل:

- تأمین‌کننده دسترسی به شبکه راه‌های استانی است.
- ارتباط بین مولدهای ترافیکی مهم در یک استان مانند پالایشگاه‌ها، نیروگاه‌ها، مراکز و شهرک‌های صنعتی، مراکز کشاورزی، مراکز آموزشی را برقرار یا آن‌ها را به شهرها نزدیک‌تر می‌کند.
- ارتباط بین یک بخش یا دهستان یا چندین روستا را به راه با طبقه‌بندی بالاتر یا به شهر برقرار می‌کند.
- ترافیک راه‌های با طبقه‌بندی پایین را جمع و به راه‌های با طبقه‌بندی بالاتر منتقل می‌کند.

راه فرعی درجه دو (برابر راه درجه ۱ فرعی در سالنامه‌های آماری بر اساس آیین‌نامه‌های قبلی)

راه فرعی با یکی از عملکردهای ذیل:

- ارتباط بین روستاها را با یکدیگر برقرار می‌کند.
- ارتباط بین روستاها با راه‌های با طبقه بالاتر را فراهم می‌آورد.
- ارتباط بین مولدهای ترافیکی محلی کوچک مانند مراکز صنعتی، مراکز تفریحی برون‌شهری در حاشیه شهرهای کوچک، پارکهای جنگلی و... را برقرار می‌کند.

راه فرعی درجه سه (برابر راه درجه ۲ فرعی در سالنامه‌های آماری بر اساس آیین‌نامه‌های قبلی)

راه فرعی درجه سه با یکی از عملکردهای ذیل

- ارتباط بین روستاهای کوچک را با یکدیگر یا با راه‌های با طبقه‌بندی بالاتر برقرار می‌کند.
- دسترسی به زمین‌های مجاور شبکه راه‌های با درجه بالاتر را تأمین می‌کند.
- ارتباط بین مناطق روستایی با زمین‌های مجاور را فراهم می‌کند.

تراکم راه

به منظور محاسبه و مقایسه نحوه پراکندگی راه‌ها ، از شاخص تراکم راه استفاده می‌شود که عبارت است از میزان کیلومتر راه در یک‌صد کیلومترمربع. شبکه حمل‌ونقل.

سرعت طرح

سرعتی است که برای تعیین حداقل مشخصات هندسی راه انتخاب می‌شود.

۱-۲-۳-۳-۲-۱- تحلیل دسترسی مناطق مختلف استان به شبکه حمل‌ونقل و سطح‌بندی آن

دسترسی مناطق مختلف استان به شبکه حمل‌ونقل در دو بخش کلی مراکز سکونتگاهی استان و شبکه حمل‌ونقل موردبررسی و تجزیه و تحلیل قرار گرفته است و درنهایت به تجزیه و تحلیل مراکز سکونتگاهی مهم منطقه موردنظر نسبت به یکدیگر می‌رسیم.

۱-۲-۳-۳-۲-۱-۱- بررسی شبکه حمل‌ونقل موجود در سطح استان بوشهر

شبکه حمل‌ونقل شامل شبکه حمل‌ونقل زمینی (جاده‌ای ، ریلی) ، هوایی (فرودگاه‌ها) ، دریایی(بنادر) می‌باشد . به منظور تحلیل ساختار شبکه حمل‌ونقل مطلوب در استان بوشهر نیازمند یک شبکه منسجم از حمل‌ونقل زمینی و حمل‌ونقل هوایی و

حمل‌ونقل دریای در نقاط سکونتگاهی می‌باشیم که از ویژگی‌های شبکه منسجم شبکه حمل‌ونقل می‌توان به نقاط و راه‌های کاملاً به‌هم‌پیوسته و مرتبط به هم ، بهره‌مندی از تمامی مدل‌های شبکه حمل‌ونقل ، اشاره نمود.

به منظور بررسی شبکه ارتباطی استان ابتدا به بررسی وضعیت حمل‌ونقل کشور در روند ۱۰ ساله ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ پرداخته‌شده است و انواع راه‌های تحت حوزه استحفاظی کشور و استان بوشهر با سلسله مراتب آیین‌نامه طرح هندسی راه‌های ایران نشریه شماره ۴۱۵ مطابقت داده شده زیرا الزام رعایت کامل مفاد این نشریه از طرف دستگاه‌های اجرایی، مهندسان مشاور، پیمانکاران و عوامل دیگر الزامی بوده است. (بخشنامه به دستگاه‌های اجرایی، مهندسان مشاور و پیمانکاران شماره ۱۰۰/۶۵۴۶۶ تاریخ ۱۳۹۱/۰۸/۱۰)

بر اساس آمار موجود در این بخش ۳ دسته اصلی اطلاعات مورد بررسی قرار گرفته است، دسته اول اطلاعات استخراج شده از سالنامه آماری کشور و استان طی سال‌های ۱۳۸۳- ۱۳۹۲ ، دسته دوم اطلاعات اخذ شده از سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و دسته سوم اطلاعات بر اساس نقشه کاربری اراضی استان که توسط مشاور بر اساس لایه‌های اطلاعاتی به هنگام شده است می‌باشد.

بررسی شبکه راه‌های استان بر اساس سالنامه آماری استان و کشور

بر اساس اطلاعات استخراج شده از سالنامه آماری استان و کشور، طول راه‌های کشور و استان به تفکیک آزادراه، بزرگراه، راه اصلی و راه فرعی طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ در جدول ۳۶ نشان داده شده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که استان بوشهر فاقد آزاد راه است و مجموع راه‌های استان بوشهر در سال ۱۳۹۲ ، ۲۰۶۴,۲ کیلومتر معادل۲,۴۴ درصد از راه‌های کل کشور را شامل می‌شود.

جدول ۳۶: طول راه‌های کشور و استان به تفکیک انواع راه‌ها طی سال‌های۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲ (کیلومتر)

سال	آزادراه		بزرگراه		راه اصلی			راه فرعی		
	کشور	استان	کشور	استان	کشور	استان		کشور	استان	
						عریض	معمولی		درجه ۱	درجه ۲
۱۳۸۳	.	.	.	۱۳۶,۴	.	۵۵	۲۶۸	.	۹۷۵,۴	۱۵۸
۱۳۸۴	۱۲۳۲	۰	۵۱۶۱	۲۵۹	۲۱۹۹۶	۳۵	۲۱۵	۳۷۳۶۸	۹۴۱	۱۵۹
۱۳۸۵	۱۴۲۹	۰	۵۴۶۸	۲۵۹	۲۱۷۸۸	۳۵	۲۱۵	۳۸۰۰۵	۹۴۱	۱۵۹
۱۳۸۶	۱۶۰۶	۰	۶۱۸۰	۵۵۷,۷	۲۱۵۵۲	۶۵,۱۴	۴۱۶	۳۸۰۷۶	۸۶۱,۲	۰
۱۳۸۷	۱۶۲۹	۰	۷۵۱۶	۵۴۰,۵	۲۱۴۰۲	۱۴,۶	۴۳۲	۴۳۱۷۴	۷۲۶,۳	۲۸۷,۷
۱۳۸۸	۱۷۷۰	۰	۹۰۶۱	۵۷۳,۱	۲۰۷۹۴	۱۴,۶	۵۰۸	۴۲۸۱۶	۵۹۰,۴	۲۸۸,۹
۱۳۸۹	۱۹۵۷	۰	۱۰۶۶۹	۵۸۴,۹	۲۱۲۷۶	۰	۴۶۴,۲	۴۳۲۶۴	۹۱۶,۱	۰
۱۳۹۰	۲۰۵۱	۰	۱۱۶۵۲	۶۰۳,۹	۲۲۰۵۲	۰	۴۵۸,۲	۴۳۲۵۸	۹۱۶,۱	۰
۱۳۹۱	۲۱۶۶	۰	۱۲۹۶۹	۶۰۳,۹	۲۱۲۳۴	۰	۵۳۱,۲	۴۴۴۵۴	۹۲۲,۱	۰
۱۳۹۲	۲۲۰۳	۰	۱۴۱۵۵	۶۰۹,۹	۲۱۶۲۸	۰	۵۳۲,۲	۴۶۴۸۵	۹۲۲,۱	۰

مأخذ : سالنامه آماری کشور و استان ،۱۳۸۳-۱۳۹۲

بررسی شبکه راه‌های استان بر اساس سالنامه آماری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای

بر اساس سالنامه آماری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در سال ۱۳۹۲ مقایسه طول راه‌های تحت حوزه استحفاظی اداره کل راه و شهرسازی کشور تا پایان سال ۱۳۹۲ در جدول ۳۷ نشان داده‌شده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که ۲,۴۵ درصد از راه‌های کل کشور در استان بوشهر قرار دارد.

جدول ۳۷ : مقایسه طول راه‌های استان بوشهر با کشور در سال ۱۳۹۲ (کیلومتر)

راه	آزادراه	بزرگراه	راه اصلی	راه فرعی	جمع
طول راه‌های کشور سال ۱۳۹۲	۲۲۰۳	۱۴۱۵۵,۳۲	۲۱۶۲۸,۴	۴۶۴۸۴,۵	۸۴۴۷۱,۲۲
طول راه‌های استان بوشهر سال ۱۳۹۲	۰	۶۶۴	۴۸۶	۹۲۲	۲۰۷۲
نسبت طول راه‌های استان به کشور (درصد)	۰	۴,۶۹	۲,۲۴	۱,۹۸	۲,۴۵

مأخذ: سالنامه آماری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای ،۱۳۹۲

بررسی شبکه راه‌های استان بر اساس تدقیق و به هنگام سازی لایه‌های اطلاعاتی (مهندسین مشاور مآب)

بر اساس لایه‌های اطلاعاتی دریافتی مشاور به هنگام سازی و تدقیق لایه‌ها بر اساس عکس‌های ماهواره‌ای و سایر اطلاعات صورت گرفته است بر این اساس در جدول ۳۸ نسبت طول شبکه به تفکیک شهرستان نشان داده شده است.

جدول ۳۸ : طول راه های به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر در سال ۱۳۹٤(کیلومتر)

شهرستان	بزرگراه	راه اصلی		راه فرعی			مجموع راه‌های شهرستانی
		اصلی درجه یک	اصلی درجه دو	فرعی درجه یک	فرعی درجه دو	فرعی درجه سه	
بوشهر	۹۵,۵	۷۳,۷	۳۸,۹	۲۳,۱	۷۹,۱	۱۰۷,۹	۴۱۸,۱
تنگستان	۶۸,۳	۲۷,۴	۱۳۷,۶	۱۲۱,۵	۲۷,۹	۱۱۹,۱	۵۰۱,۶
جم	۶۳,۲	۲۵,۸	۶۳,۵	۲۰,۰	۱۵,۷	۱۰۳,۰	۲۹۱,۱
دشتستان	۱۹۲,۴		۲۳۵,۶	۸۲,۰	۴۰,۱	۳۷۱,۳	۹۲۱,۴
دشتی	۱۸۴,۷		۲۲,۳	۱۹۴,۴	۱۶۸,۴	۱۳۳,۵	۷۰۳,۲
دیر	۱۴۶,۸		۵۱,۴	۱۴۷,۶	۱۷,۱	۳۲,۰	۳۹۵,۱
دیلم	۲۷,۱		۵۲,۵	۷۴,۲	۷۰,۳	۱۵۴,۴	۳۷۸,۵
عسلویه	۹۹,۰		۳۶,۲	۹۹,۷	۲۰,۳	۱۱,۶	۲۶۶,۷
کنگان	۱۶۰,۴	۲,۴		۲۶,۵	۳۰,۵	۴,۱	۲۲۴,۰
گناوه	۸۴,۵	۶۱,۹	۲۴,۲	۴۴,۵	۱۱۵,۳	۶۲,۶	۳۹۳,۰
جمع	**۱۱۲۱,۸**	**۱۹۱,۱**	**٦٦٢,٢**	**۸۳۳,٤**	**٥٨٤,٧**	**۱۰۹۹,٥**	۴۴۹۲,۸

مأخذ : مطالعات مشاور بر اساس تدقیق لایه‌های اطلاعاتی، ۱۳۹۴

بررسی‌ها نشان می‌دهد که طول راه‌های استان در منابع مورد بررسی اختلاف دارد و این به دلیل در نظر گرفتن مسیر رفت و برگشت و تدقیق ها در نقشه‌های راه بر اساس آخرین لایه‌های اطلاعاتی و تدقیق عکس‌های ماهواره‌ای بوده است. به دلیل به‌روزتر بودن لایه تولیدی مشاور از این به بعد بر اساس تمامی تحلیل‌ها بر اساس آخرین لایه اطلاعاتی راه‌های استان بر اساس نقشه کاربری اراضی تهیه‌شده توسط مشاور استناد خواهد شد. بر این اساس در نقشه شماره ۱ سلسله‌مراتب شبکه معابر استان بوشهر بر اساس آخرین لایه اطلاعاتی مشاور رسم شده است.

نقشه ۱ : سلسله‌مراتب شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای استان بوشهر

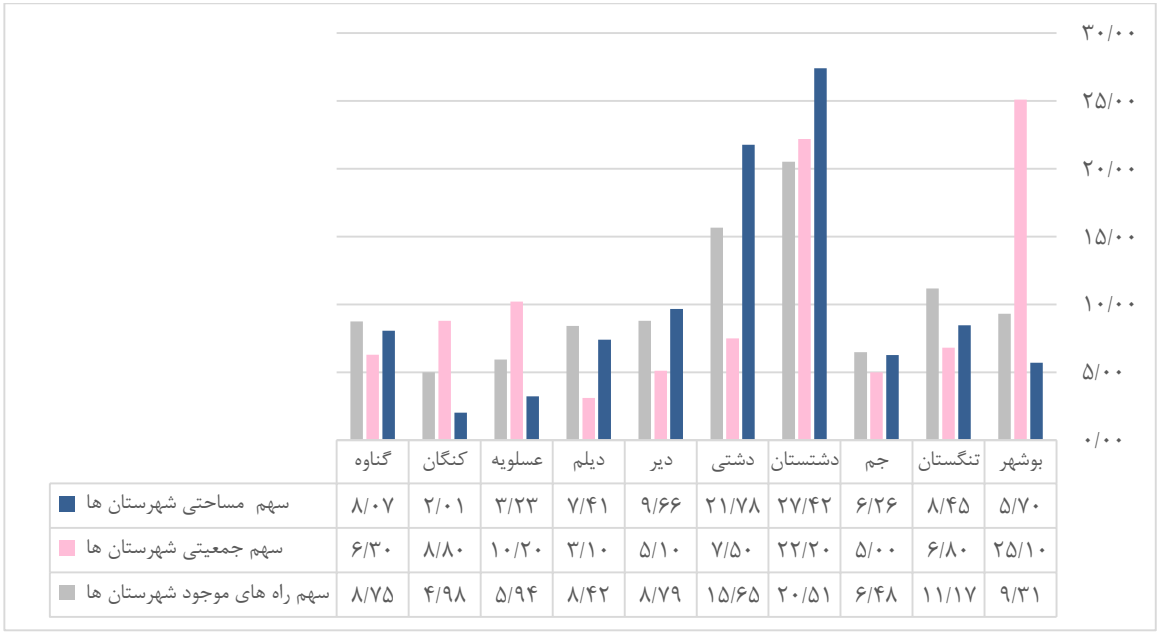
به منظور بررسی سطح برخورداری هر یک از شهرستان‌ها از بزرگراه و راه‌های اصلی و راه‌های فرعی به محاسبه سهم مساحتی و جمعیتی و راه‌های موجود هریک از شهرستان‌های استان،پرداخته‌شده است. جدول ۳۹ و نمودار ۲۹ سهم انواع راه‌ها به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر نسبت به سهم جمعیت و مساحت آن‌ها را در سال ۱۳۹۴ نشان می‌دهد .

جدول ۳۹ : سهم انواع راه‌ها به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر نسبت به سهم جمعیت و مساحت سال ۱۳۹٤

اسامی شهرستان‌ها	جمعیت شهرستان	سهم جمعیتی	مساحت شهرستان(مترمربع)	سهم مساحتی	سهم بزرگراه	سهم راه اصلی		سهم راه فرعی		
						درجه ۱	درجه ۲	درجه ۱	درجه ۲	درجه ۳
بوشهر	۲۵۸۹۰۶	٪۲۵,۱	۱۳۱۵,۲۵	٪۵,۷۰	۸,۵۱	۳۸,۵۴	۵,۸۸	۲,۷۷	۱۳,۵۲	۹,۸۲
تنگستان	۷۰۲۸۲	٪۶,۸	۱۹۴۹,۵۲	٪۸,۴۵	۶,۰۸	۱۴,۳۳	۲۰,۷۸	۱۴,۵۷	۴,۷۷	۱۰,۸۳
جم	۵۱۴۴۶	٪۵,۰	۱۴۴۳,۷۸	٪۶,۲۶	۵,۶۳	۱۳,۴۹	۹,۵۸	۲,۴۰	۲,۶۸	۹,۳۶
دشتستان	۲۲۹۴۲۵	٪۲۲,۲	۶۳۲۷,۳۹	٪۲۷,۴۲	۱۷,۱۵	۰	۳۵,۵۸	۹,۸۴	۶,۸۶	۳۳,۷۷
دشتی	۷۷۵۳۰	٪۷,۵	۵۰۲۵,۷۱	٪۲۱,۷۸	۱۶,۴۷	۰	۳,۳۶	۲۳,۳۲	۲۸,۸۰	۱۲,۱۴
دیر	۵۲۵۲۳	٪۵,۱	۲۲۲۹,۵۲	٪۹,۶۶	۱۳,۰۹	۰	۷,۷۷	۱۷,۷۲	۲,۹۳	۲,۹۱
دیلم	۳۱۵۷۰	٪۳,۱	۱۷۰۹,۷۷	٪۷,۴۱	۲,۴۱	۰	۷,۹۳	۸,۹۰	۱۲,۰۳	۱۴,۰۴
عسلویه	۱۰۵۱۹۰	٪۱۰,۲	۷۴۴,۹۲	٪۳,۲۳	۸,۸۲	۰	۵,۴۷	۱۱,۹۶	۳,۴۶	۱,۰۶
کنگان	۹۰۴۹۳	٪۸,۸	۴۶۴,۰۳	٪۲,۰۱	۱۴,۳۰	۱,۲۷	۰	۳,۱۸	۵,۲۲	۰,۳۷
گناوه	۶۵۵۸۴	٪۶,۳	۱۸۶۲,۱۱	٪۸,۰۷	۷,۵۳	۳۲,۳۷	۳,۶۵	۵,۳۴	۱۹,۷۲	۵,۶۹
جمع	۱۰۳۲۹۴۹	٪۱۰۰	۲۳۰۷۲	٪۱۰۰	٪۱۰۰	٪۱۰۰	٪۱۰۰	٪۱۰۰	٪۱۰۰	٪۱۰۰

مأخذ : مطالعات مشاور بر اساس تدقیق لایه‌های اطلاعاتی، ۱۳۹۴

نمودار ۲۹ : سهم مساحتی و جمعیتی و راه‌های استان به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر سال ۱۳۹٤

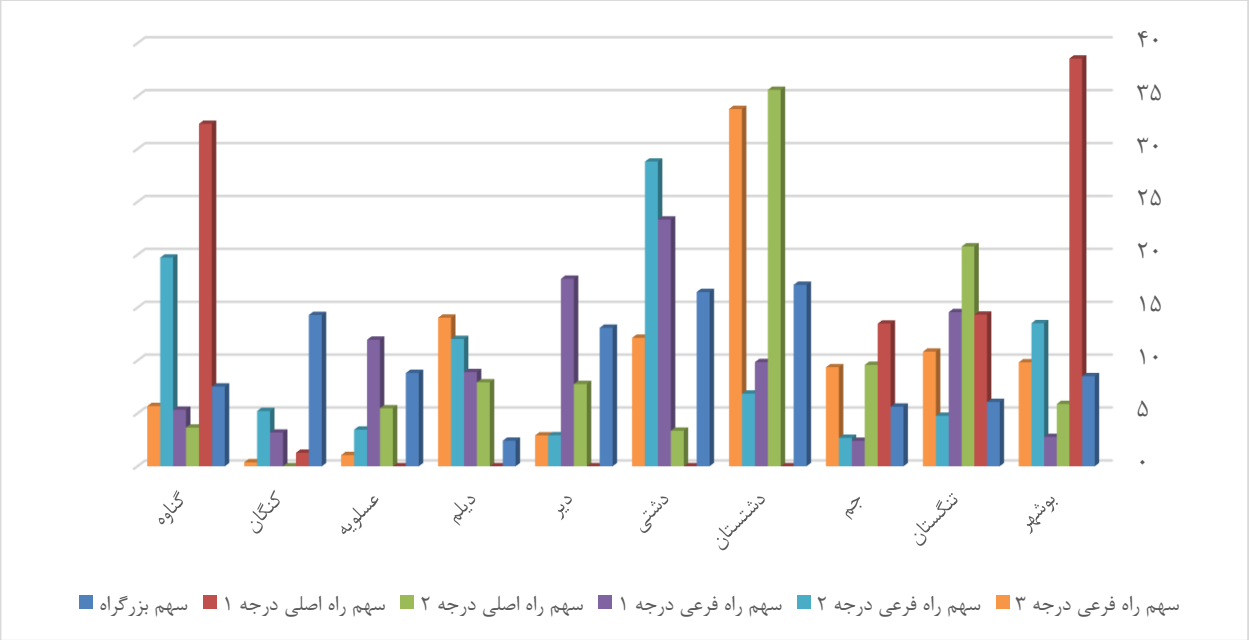


	بوشهر	تنگستان	جم	دشتستان	دشتی	دیر	دیلم	عسلویه	کنگان	گناوه
سهم مساحتی شهرستان ها	۵/۷۰	۸/۴۵	۶/۲۶	۲۷/۴۲	۲۱/۷۸	۹/۶۶	۷/۴۱	۳/۲۳	۲/۰۱	۸/۰۷
سهم جمعیتی شهرستان ها	۲۵/۱۰	۶/۸۰	۵/۰۰	۲۲/۲۰	۷/۵۰	۵/۱۰	۳/۱۰	۱۰/۲۰	۸/۸۰	۶/۳۰
سهم راه های موجود شهرستان ها	۹/۳۱	۱۱/۱۷	۶/۴۸	۲۰/۵۱	۱۵/۶۵	۸/۷۹	۸/۴۲	۵/۹۴	۴/۹۸	۸/۷۵

مأخذ : مطالعات مشاور بر اساس تدقیق لایه‌های اطلاعاتی، ۱۳۹۴

بیش‌ترین سهم جمعیتی مربوط به شهرستان بوشهر و بعدازآن شهرستان دشتستان می‌باشد و همچنین بیش‌ترین سهم مساحتی مربوط به شهرستان‌های دشتستان و سپس شهرستان دشتی بوده و نیز بیش‌ترین سهم راه‌ها در شهرستان‌های دشتستان و دشتی وجود داشته است. در نمودار ۳۰ شهرستان‌های استان به لحاظ برخورداری از انواع راه‌ها موردبررسی قرارگرفته است و سهم انواع راه‌ها به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر در سال ۱۳۹۴نشان داده شده است.

نمودار ۳۰ : سهم انواع راه‌ها به تفکیک شهرستان‌های استان بوشهر سال ۱۳۹٤



مأخذ : مطالعات مشاور بر اساس تدقیق لایه‌های اطلاعاتی، ۱۳۹۴

در استان بوشهر بزرگراه اصلی استان به صورت شمالی جنوبی در سطح استان گسترده شده است، بنابراین شهرستان‌هایی که در کریدور این محور اصلی قرار گرفته‌اند سهم بیشتری از این نوع راه را به خود اختصاص داده‌اند. بر این اساس بیش‌ترین سهم از بزرگراه‌های استان با ۱۷,۱۵ درصد در شهرستان دشتستان و کمترین سهم بزرگراه‌های استان با ۲,۴۱ در شهرستان دیلم واقع‌شده است، همچنین بیش‌ترین سهم راه‌های اصلی درجه یک در شهرستان بوشهر به میزان ۳۸,۵۴ درصد بوده است و شهرستان‌های دشتستان ، دشتی ، دیر ، دیلم و عسلویه فاقد راه اصلی درجه یک می‌باشند. در بررسی راه‌های اصلی درجه دو، شهرستان‌های دشتستان و تنگستان بیش‌ترین سهم را به خود اختصاص داده‌اند و شهرستان کنگان فاقد این نوع شبکه دسترسی می‌باشد.

بیش‌ترین سهم راه فرعی درجه یک مربوط به شهرستان‌های دیر و دشتی، بیش‌ترین سهم راه‌های فرعی درجه دو در شهرستان دشتی و همچنین بیش‌ترین سهم راه فرعی درجه سه در شهرستان دشتستان بوده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که

کمترین سهم راه فرعی درجه یک مربوط به شهرستان‌های جم ، بوشهر و کنگان، کمترین سهم راه فرعی درجه دو در شهرستان‌های جم، دیر و عسلویه و نیز کمترین سهم راه فرعی درجه سه در شهرستان‌های کنگان ، عسلویه و دیر بوده است.

تراکم شبکه راه‌های جاده‌ای استان بوشهر

به منظور تکمیل بررسی و تحلیل وضعیت موجود راه‌های استان ، شبکه راه‌های موجود در دو بعد تراکم وجود راه و تراکم ارزش راه ارزیابی شده است. تراکم وجود راه به این مفهوم که موجودیت راه‌های موجود استان به صورت مکانی و نقشه‌ای در سطح شهرستان‌ها مشخص گردیده و درنهایت با توجه به اینکه این راه‌ها بسته به نوع و عملکرد آن‌ها دارای ارزش و وزن مشخصی هستند برای هر کدام وزن مناسبی در نظر گرفته شده است. (بزرگراه وزن ۷ ، راه‌های اصلی وزن ۵، راه‌های فرعی وزن ۳) با توجه به تحلیل تراکم(Density) ، پهنه‌های متراکم ، نیمه متراکم و کم تراکم مشخص شده است. در نقشه ۲ تراکم وجود راه و تراکم ارزش راه در پهنه سرزمین نشان داده شده است.

نقشه ۲: تراکم شبکه راه‌های استان بوشهر

۱-۲-۳-۳-۲-۱-۲- بررسی وضعیت راه‌آهن در استان بوشهر

استان بوشهر به رغم برخورداری از ظرفیت‌های گسترده بالقوه و بالفعل در بخش صادرات و واردات، محصولات کشاورزی و شیلاتی و همچنین فراورده‌های نفت و گاز، اما از خط ریلی که بتواند در حمل‌ونقل این کالاها و محصولات تسهیل ایجاد کند، محروم است.

پروژه راه‌آهن بوشهر- شیراز - عسلویه در قالب ۲۰ قطعه به طول ۶۴۲ کیلومتر طراحی‌شده است که طول مسیر شیراز به بوشهر در ۱۳ قطعه ۴۳۷ کیلومتر و طول راه‌آهن اهرم به عسلویه نیز ۲۰۵کیلومتر در قالب هفت قطعه است. ۳۴۷ کیلومتر پروژه راه‌آهن شیراز - بوشهر - عسلویه در محدوده استان بوشهر و مابقی به طول ۲۹۳ کیلومتر نیز در محدوده استان فارس احداث می‌شود.در برنامه‌های آتی خطوط در دست مطالعه مرحله اول از شیراز به فیروزآباد و سپس به بندر بوشهر و همچنین از بندر بوشهر به عسلویه دیده شده است. با بهره‌برداری خطوط راه‌آهن تحول چشمگیری را در سطح استان بوشهر خواهیم داشت و توسعه فراوان ای را از نظر حمل‌ونقل در استان رخ خواهد داد که برای تحقق این مهم برنامه‌ریزی‌ها و پیگیرهای مهمی باید صورت پذیرد.

مطالعات مسیر محور راه‌آهن در دو بخش جداگانه شیراز - بوشهر و بوشهر - عسلویه صورت گرفته و گزینه های مربوط به هر بخش به صورت جداگانه مورد بررسی قرار گرفته‌اند.محور شیراز - بوشهر به دلیل قرار گرفتن در قسمت جنوبی رشته کوه زاگرس عمدتاً در ناحیه کوهستانی قرار دارد که این امر موجب ایجاد شیب و فرازهای تند و وجود قوس‌های با شعاع کم در مسیر شده و همچنین برای عبور از این منطقه احداث ابنیه‌های فنی شامل تونل‌ها و پل‌ها به‌دفعات در طول مسیر را ملزم می‌سازد. محور بوشهر عسلویه به دلیل قرار گرفتن در حاشیه خلیج‌فارس دارای عوارض کمتری بوده ولی در کیلومترهای پایانی به دلیل توسعه منطقه پارس جنوبی بین ساحل تا حاشیه کوه برای رسیدن به شهر عسلویه با عوارضی مواجه است.

در مطالعات مسیر اتصال شیراز به بوشهر، چهار گزینه به عنوان واریانت های منتخب انتخاب شده است. این گزینه ها برای اتصال شهرهای مهم موجود بین شهرهای شیراز و بوشهر و یا برای عبور از مناطقی که دارای پستی بلندی‌های کمتری هستند در نظر گرفته شده‌اند. در این مطالعات، محور بوشهر عسلویه در قالب دو واریانت مورد بررسی قرار گرفته است که در گزینه اول مسیر از شهر اهرم و از ایستگاه اهرم واقع در محور شیراز - بوشهر آغاز شده و نسبت به گزینه دوم در نواحی شمالی‌تر قرار می‌گیرد. گزینه دوم برخلاف گزینه اول از شهر بوشهر آغازشده و نسبت به گزینه اول در نواحی جنوبی‌تر قرارمی‌گیرد. این گزینه بیشتر مسیر خود تا قبل از شهر کنگان در فاصله کم با خلیج‌فارس قرار دارد. این گزینه در حوالی شهر کنگان بر واریانت یک منطبق شده و باقی مسیر را همانند آن طی می‌کند. لازم به ذکر است که هر دو گزینه پس از شهر کنگان به دلیل توسعه مناطق پارس جنوبی بین دریا تا دامنه کوه برای ادامه با دشواری مواجه هستند. برای راه‌آهن بوشهر-

برازجان می‌بایست از روستاهای مختلفی عبور کرد. دو گزینه یکی در شرق بزرگراه بوشهر – برازجان و دیگری در غرب بزرگراه ، در نظر گرفته شده است موقعیت ابتدا و انتها و مشخصات هر یک از گزینه ها در جدول ۴۰ و جدول ۴۱ مشخص شده است.

جدول ٤٠ : مشخصات گزینه‌های مسیر راه‌آهن بوشهر - برازجان

مشخصه مسیر	واریانت ۱	واریانت ۲
سرعت طرح مسافری (کیلومتر بر ساعت)	۱۰۰	۱۰۰
سرعت طرح باری(کیلومتر بر ساعت)	۱۰۰	۱۰۰
حداکثر شیب خط پروژه (در هزار)	۱۵	۱۵
تعداد ایستگاه درجه ۱	۲	۲
تعداد ایستگاه درجه ۲	۰	۰
تعداد ایستگاه درجه ۳	۲	۲

مأخذ : مشاور تدبیر گران راه و راه‌آهن،۱۳۹۴

جدول ٤١: مشخصات مسیر راه‌آهن بوشهر - برازجان

شماره واریانت	ابتدا و انتها	طول مسیر (کیلومتر)	طول مسیر			طول مسیر			تعداد پل	تعداد تونل	طول تونل (متر)
			دشت	تپه ماهور	کوهستانی	بایر	کشاورزی	شهری			
۱	بوشهر – برازجان (از شرق بزرگراه)	۵۴,۴۵۰	۵۴,۴۵۰	۰	۰	۱۲,۲۵۰	۴۲,۲۰۰	۰	۱۱	۰	۰
۲	بوشهر- برازجان(از غرب بزرگراه	۵۶,۲۳۵	۵۶,۲۳۵	۰	۰	۲۲,۷۸۰	۳۳,۴۵۵	۰	۱۰	۰	۰

مأخذ : مشاور تدبیر گران راه و راه‌آهن،۱۳۹۴

محور عسلویه – لامرد در جنوب غرب کشور و در دو استان بوشهر و فارس واقع‌شده است که در طول مسیر خود از دو شهرستان کنگان و لامرد عبور می‌کند.دو منطقه عسلویه و لامرد با اینکه در مسیر مستقیم با یکدیگر حدود ۵۰ کیلومتر فاصله دارند اما وجود ناحیه کوهستانی در شمال عسلویه باعث شده تا برای اتصال این دو منطقه نتوان به راحتی از یک کریدور مستقیم استفاده نمود

وجود ناحیه کوهستانی به عرض حدود ۱۵ کیلومتر بین دو منطقه و توپوگرافی سخت این ناحیه دهلیزهای عبوری را محدود کرده است با توجه به شرایطی که در این منطقه وجود دارد، مسیرهای محتمل برای عبور از ناحیه کوهستانی مورد بررسی قرار گرفت و درنهایت ۳ گزینه به عنوان گزینه های پیشنهادی در ادامه ارائه شده است. این گزینه ها به‌طورکلی از دو ناحیه‌ای که ارتفاع ناحیه کوهستانی نسبت به بقیه نقاط کمتر است و امکان عبور وجود دارد گذر کرده‌اند. در جدول ۴۲ مقایسه گزینه های مسیر انجام شده است.

جدول ٤٢ : مقایسه واریانت های مسیر

									نوع توپوگرافی		
واریانت	طول مسیر	طول تونل)متر(	طول پل	حداکثر شیب (در هزار)	کاربری زمین						
					شهری	کشاورزی	بایر	کوهستانی	تپه ماهور	دشت

				کاربری زمین			نوع توپوگرافی		
	کیلومتر(		متر(						
واریانت ۱ عسلویه-لامرد	۱۲۶+۷۸۰	۴۸۰۰	۱۸۰۰	۱۵	۳	۱۵	۱۰۷	۳۵	۲۰	۷۱،۷۸۰
واریانت ۲ عسلویه-لامرد	۱۳۱+۵۷۷	۵۲۵۰	۲۲۰۰	۱۵	۳	۲۰	۱۰۹	۵۰	۲۰	۶۱،۵۷
واریانت ۳ عسلویه-لامرد	۵۹+۷۸۶	۸۰۰۰	۱۲۰۰	۲۲	۱	۲۵	۳۴	۲۸	۱۰	۲۲

مأخذ : مشاور تدبیر گران راه و راه‌آهن،۱۳۹۴

با توجه به مقایسه انجام‌شده، گزینه های۱ و ۲ به دلیل اینکه بتوانند از مناطق کم ارتفاع کوهستان عبور کنند به سمت شرق متمایل شده‌اند که این امر باعث افزایش طول در این دو گزینه شده است. همچنین به دلیل شرایط سخت کوهستان حداقل شعاع قوس در ناحیه کوهستانی در واریانت ۱، ۷۰۰ متر و در واریانت ۲ ، ۵۰۰ متر لحاظ شده است که سرعت طرح را در این گزینه ها به ترتیب به ۱۲۰ و ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت محدود می‌سازد. در گزینه ۳ مسیر به جای عبور از مناطق کم ارتفاع‌تر، با استفاده از شیب بیشتر (۲۲ در هزار) و همچنین یک تونل به طول ۸۰۰۰ متر از مناطق کوهستانی عبور می کند. در این گزینه نیز حداقل شعاع قوس ۵۰۰ مترمی باشد که سرعت را به ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت محدود می‌سازد.از نظر فنی واریانت های۱ و ۲ واریانت های مطلوب برای بهره‌برداری می‌باشند، ولی گزینه ۳ به دلیل شیب زیاد که سیر قطار را دچار مشکل می کند و همچنین یک تونل به طول ۸۰۰۰ متر که از لحاظ اجرایی احداث آن با مشکلات عدیده‌ای روبروست از نظر فنی توصیه نشده است (مهندسین مشاور رهساز بر اساس مطالعات شرکت مترا). نقشه شماره ۳ برنامه توسعه خطوط ریلی کشور در استان بوشهر را نشان می‌دهد.

نقشه ۳ : برنامه توسعه خطوط ریلی کشور در استان بوشهر

۱-۲-۳-۳-۲-۱-۳- بررسی وضعیت راه‌های هوایی در استان بوشهر

در حال حاضر استان بوشهر دارای ۵ فرودگاه می‌باشد که در۴ شهرستان استان (عسلویه، جم، بوشهر و دیلم) مستقر می‌باشند که ۳ فرودگاه بین‌المللی بوده که عبارت‌اند از فرودگاه بوشهر، خارک و عسلویه است و فرودگاه مستقر در شهرستان‌های دیلم و جم داخلی می‌باشند. ماهیت وجودی فرودگاه عسلویه به دلیل شکل‌گیری منطقه ویژه پارس جنوبی و فعالیت‌های بخش انرژی در این قسمت می‌باشد که این فرودگاه در جنوب استان واقع‌شده و دو فرودگاه خارک و بوشهر ماهیت متفاوتی نسبت به یکدیگر دارند ، مالکیت فرودگاه خارک مانند سایر فرودگاه‌های استان مربوط به شرکت نفت می‌باشد و شرکت فرودگاه‌های کشور مالکیت فرودگاه بوشهر را در اختیار دارد. جهت بررسی بخشایش مناسب فرودگاه‌ها در سطح استان به بررسی فاصله زمانی و مکانی فرودگاه‌ها نسبت به یکدیگر پرداخته شده است. جدول ۴۳ و جدول ۴۴ فاصله زمانی و مکانی فرودگاه‌ها به همدیگر را نشان داده است.

جدول ٤٣ : ماتریس فاصله مکانی فرودگاه‌های استان بوشهر به یکدیگر(متر)

اسامی فرودگاه‌ها	امام حسن	بوشهر	جم	خارک	عسلویه
امام حسن					
بوشهر	۱۴۶,۹۳				
جم	۳۶۸,۵۸	۲۴۴,۳۰			
خارک	۷۹,۷۴	۶۷,۱۹	۳۰۸,۴۰		
عسلویه	۳۹۲,۸۸	۲۶۸,۵۹	۶۹,۵۲	۳۳۲,۶۹	

مأخذ : مشاور

جدول ٤٤ : ماتریس فاصله زمانی فرودگاه‌های استان بوشهر به یکدیگر(دقیقه)

اسامی فرودگاه‌ها	امام حسن	بوشهر	جم	خارک	عسلویه
امام حسن					
بوشهر	۷۹,۸۱				
جم	۱۹۱,۸۸	۱۲۶,۸۸			
خارک	۹۹,۷۶	۱۳۱,۱۴	۲۴۷,۵۵		
عسلویه	۲۰۱,۸۰	۱۳۶,۸۰	۳۷,۱۵	۲۵۷,۴۸	

مأخذ : مشاور

بیش‌ترین فاصله مکانی مربوط به دو فرودگاه عسلویه و امام حسن و کمترین فاصله مکانی بین دو فرودگاه خارک و بوشهر بوده، بیش‌ترین فاصله زمانی مربوط به فرودگاه‌های عسلویه و خارک و همچنین کمترین فاصله زمانی بین دو فرودگاه عسلویه و جم می‌باشد. در نقشه شماره ۴ موقعیت مکانی و عملکردهای فرودگاه‌های استان نشان داده شده است.

نقشه ٤ : موقعیت مکانی و عملکرد فرودگاه‌های استان بوشهر

جهت بررسی دسترسی ۳۷ نقطه شهری به فرودگاه‌های استان ، در جدول ۴۵ فاصله زمانی فرودگاه‌ها نسبت به سکونت‌گاه‌ها ارائه شده است

جدول ٤٥ : فاصله زمانی فرودگاه‌ها تا مراکز سکونت‌گاهی شهری(دقیقه)

	امام حسن	بوشهر	جم	خارک	عسلویه
شنبه	۱۳۸,۶۹	۷۳,۷	۱۰۰	۱۹۴,۳۷	۱۰۹,۹۳
آب پخش	۵۳,۲۶	۳۱,۵۹	۱۳۸,۶۱	۱۰۸,۹۴	۱۴۸,۵۴
آباد	۷۹,۳۷	۳۵,۸۵	۱۱۸,۶۳	۱۳۵,۰۵	۱۲۸,۵۵
آبدان	۱۴۲,۶۱	۷۷,۶۱	۴۹,۲۷	۱۹۸,۲۸	۵۹,۲
امام حسن	۰	۷۹,۸۱	۱۹۱,۸۸	۹۹,۷۶	۲۰۱,۸
انارستان	۱۶۸,۳۴	۱۰۳,۳۵	۲۴,۲۷	۲۲۴,۰۲	۵۵,۵۴
اهرم	۸۸,۳۲	۲۵,۰۵	۱۰۵,۹۲	۱۴۴	۱۱۵,۸۵
بادوله	۱۱۸,۷۵	۵۳,۷۵	۷۳,۱۲	۱۷۴,۴۳	۸۳,۰۵
برازجان	۶۳,۴۱	۲۹,۳۲	۱۳۲,۳۴	۱۱۹,۰۹	۱۴۲,۲۷
بردخون	۱۵۰,۱۷	۸۵,۱۷	۷۸,۲۲	۲۰۵,۸۵	۸۸,۱۵
بردستان	۱۶۰,۱۹	۹۵,۲	۴۱,۲۲	۲۱۵,۸۷	۴۸,۹۹
بندردیر	۱۶۳,۰۴	۹۸,۰۴	۴۴,۰۷	۲۱۸,۷۲	۵۱,۸۳
بندردیلم	۳۳,۴۹	۱۰۸,۹۷	۲۲۱,۰۴	۱۲۸,۹۲	۲۳۰,۹۶
بندرریگ	۳۳,۳۱	۴۷,۲۸	۱۶۳,۵۱	۸۸,۸	۱۷۳,۴۳
بندرکنگان	۱۶۲,۵۹	۹۷,۶	۳۱,۵۲	۲۱۸,۲۷	۳۹,۲۹
بندرگناوه	۲۲,۵۵	۵۸,۰۶	۱۷۰,۳۲	۷۸,۹۱	۱۸۰,۲۴
بنک	۱۶۰,۰۴	۹۵,۰۴	۳۴,۰۸	۲۱۵,۷۱	۴۱,۸۴
بوشکان	۱۱۷,۰۷	۵۵,۳۹	۱۳۶,۱۷	۱۷۲,۷۴	۱۴۶,۰۹
بوشهر	۷۹,۸۱	۰	۱۲۶,۸۸	۱۳۱,۱۴	۱۳۶,۸
تنگ ارم	۹۹,۱۶	۷۰,۶۹	۱۵۴,۱۱	۱۵۴,۸۳	۱۶۴,۰۳
جم	۱۹۱,۸۸	۱۲۶,۸۸	۰	۲۴۷,۵۵	۳۷,۱۵
چغادک	۷۵,۳۸	۹,۴۸	۱۱۷,۴	۱۳۱,۰۶	۱۲۷,۳۲
خارک	۹۹,۷۶	۱۳۱,۱۴	۲۴۷,۵۵	۰	۲۵۷,۴۸
خورموج	۱۰۲,۴۵	۳۷,۴۵	۹۰,۰۴	۱۵۸,۱۲	۹۹,۹۷
دالکی	۶۹,۹	۳۸,۶۹	۱۴۲	۱۲۵,۵۸	۱۵۱,۹۲
دلوار	۸۷,۵۱	۱۸,۳	۱۱۸,۲۵	۱۴۳	۱۲۸,۱۷
دوراهک	۱۵۴,۷۱	۸۹,۷۱	۳۸,۴۵	۲۱۰,۳۹	۴۷,۱۷
ریز	۱۷۱,۶۳	۱۰۶,۶۳	۲۴,۴۱	۲۲۷,۳۱	۵۵,۶۸
سعد آباد	۵۵,۶۶	۳۵,۰۷	۱۴۲,۰۹	۱۱۱,۳۴	۱۵۲,۰۱
شبانکاره	۴۶,۷	۳۹,۵۵	۱۴۶,۵۷	۱۰۲,۳۸	۱۵۶,۵

	امام حسن	بوشهر	جم	خارک	عسلویه
سیراف	۱۸۲,۶۹	۱۱۷,۶۹	۱۸,۰۴	۲۳۸,۳۷	۲۰,۳
عالی شهر	۸۰,۸۱	۱۲,۵۹	۱۱۶,۲۹	۱۳۶,۴۸	۱۲۶,۲۱
عسلویه	۲۰۱,۸	۱۳۶,۸	۳۷,۱۵	۲۵۷,۴۸	۰
کاکی	۱۲۱,۹۷	۵۶,۹۷	۶۹,۹۱	۱۷۷,۶۵	۷۹,۸۳
کلمه	۱۰۰,۶۴	۳۸,۹۷	۱۱۹,۷۵	۱۵۶,۳۲	۱۲۹,۶۷
نخل تقی	۱۹۸,۹۶	۱۳۳,۹۶	۳۴,۳۱	۲۵۴,۶۴	۲,۸۴
وحدتیه	۶۶,۰۵	۴۴,۹۴	۱۴۸,۲۵	۱۲۱,۷۳	۱۵۸,۱۷

مأخذ : مشاور

با توجه به فاصله زمانی بین سکونت‌گاه‌های شهری سطح برخورداری از فرودگاه‌ها در سطح استان تحلیل گردیده است. شهرهای گناوه ، دیلم ، برازجان ، چغادک، عالی شهر، دلوار، اهرم، ریز، انارستان، طاهری، نخل تقی در فاصله‌های تقریبی ۳۰ دقیقه از فرودگاه‌های موجود واقع‌شده‌اند و مابقی شهرها به جز شنبه و بردخون در فاصله ۳۰ تا ۶۰ دقیقه از فرودگاه‌ها هستند. نقشه ۵ فاصله زمانی فرودگاه‌ها نسبت به سکونت‌گاه‌ها را نشان می‌دهد.

نقشه ۵: فاصله زمانی فرودگاه‌ها تا مراکز سکونت‌گاهی شهری

جداول شماره ۴۶ تا ۵۰ اطلاعات مربوط به فرودگاه‌های استان را ارائه می‌دهد.

جدول ٤٦ : اطلاعات مربوط به فرودگاه بوشهر

نام فرودگاه	BUSHEHR AIRPORTفرودگاه بوشهر/
ساعات عملیاتی فرودگاه	به صورت ۲۴ ساعته
نوع فضای پوششی سرویس ترافیک هوایی	کنترل شده
تعداد پارکینگ کشوری	یک
کاربری فرودگاه	کشوری / لشکری
اداره گمرک ،مهاجرت ،بهداشت و محیط‌زیست	دارد
موقعیت مکانی(Siting)	در فاصله ۲/۲ ناتیکال مایلی جنوب غربی شهر بوشهر
مختصات جغرافیایی نقطه مرجع فرودگاه(ARP)	E۰۵۰۴۹۴۹N۲۸۵۶۵۸
ارتفاع فرودگاه از سطح آب‌های آزاد	۶۸ پا
اداره گردشگری در فرودگاه	ندارد
مالکیت فرودگاه	مالکیت آن شرکت فرودگاه‌های کشور می‌باشد
اداره هواشناسی	در موقعیت شمال غرب فرودگاه و به صورت ۲۴ساعته
خدمات سوخت‌رسانی هواپیمایی	در موقعیت شمال غربی پارکینگ کشوری و به صورت ۲۴ ساعته
هندلینگ (خدمات زمینی)	در طول زمان پروازهای برنامه‌ای شرکت هواپیمایی اصلی و در غیر این صورت با ارائه درخواست
تعداد و شماره و طول باندهای پروازی	۲تا باند هر کدام به طول ۴۴۶۹ متر
تعداد بانک	یک بانک
رستوران	دارد
تعداد سالن‌های پایانه‌های داخلی و خارجی	۶ تا
تعداد کانترهای سالن‌های ترمینال‌های داخلی و خارجی	۸ تا
ایستگاه ایمنی ،آتش‌نشانی و نجات فرودگاه	تجهیزات و امکانات ایستگاه ایمنی ،آتش‌نشانی و نجات فرودگاه دارای طبقه‌بندی ۷ می‌باشد
انبار بار	در موقعیت شمال شرقی واحد سوخت‌گیری هواپیمایی
سالن تشریفات	در موقعیت مشرف بر شمال غربی پارکینگ کشوری
اقدامات امنیتی	توسط پلیس فرودگاه و یگان حفاظت هواپیمایی اعمال می‌گردد
تسهیلات و امکانات فرودگاه	پارکینگ مسافری : اپرون مسافری فرودگاه بوشهر به ابعاد ۲۵۰*۱۱۰متر دارای سه استند استاندارد بوده و در جنوب ترمینال پروازهای داخلی قرار دارد ترمینال مسافری : فرودگاه بوشهر دارای دو ترمینال مسافری شامل ترمینال پروازهای داخلی که دارای ۱۳۱۹مترمربع ،ترمینال پروازهای خارجی دارای ۹۶۹مترمربع می‌باشد.
آمار پروازی ماهیانه(تعداد نشت برخاست)	۱۱۵۰

مأخذ : شرکت مادر تخصصی فرودگاه‌های استان بوشهر

جدول ۴۷ : اطلاعات مربوط به فرودگاه خارک

نام فرودگاه	AIRPORT KHARKفرودگاه خارک/
ساعات عملیاتی فرودگاه	به صورت روزانه
نوع فضای پوششی سرویس ترافیک هوایی	اطلاعات پروازی
تعداد پارکینگ کشوری	یک
کاربری فرودگاه	کشوری / شرکت نفت
اداره گمرک ،مهاجرت ،بهداشت و محیط‌زیست	ندارد
موقعیت مکانی(Siting)	در شمال شرقی جزیره خارک
مختصات جغرافیایی نقطه مرجع فرودگاه(ARP)	E۰۵۰۱۹۲۶N ۲۹۱۵۳۷
ارتفاع فرودگاه از سطح آب‌های آزاد	۲۹ پا
اداره گردشگری در فرودگاه	ندارد
مالکیت فرودگاه	مالکیت آن شرکت نفت می‌باشد
اداره هواشناسی	در موقعیت شمال غرب فرودگاه و به صورت ۲۴ساعته
خدمات سوخت‌رسانی هواپیمایی	در موقعیت شمال غربی پارکینگ کشوری و به صورت ۲۴ ساعته
هندلینگ (خدمات زمینی)	در طول زمان پروازهای برنامه‌ای و غیر برنامه‌ای توسط شرکت نفت ارائه می‌شود
تعداد و شماره و طول باندهای پروازی	یک باند با طول ۲۳۳۴ متر
تعداد بانک	ندارد
تعداد سالن‌های ترمینال‌های داخلی	یک سالن ورودی و یک سالن خروجی دارد
رستوران	ندارد
ایستگاه ایمنی ،آتش‌نشانی و نجات فرودگاه	تجهیزات و امکانات ایستگاه ایمنی ،آتش‌نشانی و نجات فرودگاه دارای طبقه‌بندی ۵ می‌باشد
انبار بار	ندارد
سالن تشریفات	در داخل سالن پروازهای داخلی وجود دارد
اقدامات امنیتی	توسط پلیس فرودگاه و یگان حفاظت هواپیمایی اعمال می‌گردد
تسهیلات و امکانات فرودگاه	پارکینگ مسافری : یک پارکینگ به ابعاد ۱۲۰*۱۱۰ ترمینال مسافری : دارای دو ترمینال مسافری پروازهای داخلی (ورودی و خروجی)هر کدام به مساحت ۹۵۰مترمربع ،
آمار پروازی ماهیانه(تعداد نشت برخاست)	۴۸۰

مأخذ : شرکت مادر تخصصی فرودگاه‌های استان بوشهر

جدول ٤٨ : اطلاعات مربوط به فرودگاه عسلویه (خلیج‌فارس)

نام فرودگاه	Pars special zone (persian gulf) AIRPORTفرودگاه خلیج‌فارس /
ساعات عملیاتی فرودگاه	به صورت روزانه
نوع فضای پوششی سرویس ترافیک هوایی	کنترل شده
تعداد پارکینگ کشوری	دو
کاربری فرودگاه	کشوری / شرکت نفت
اداره گمرک ،مهاجرت ،بهداشت و محیط‌زیست	دارد
موقعیت مکانی(Siting)	در جنوب شرقی منطقه ویژه اقتصادی پارس جنوبی قرار دارد
مختصات جغرافیایی نقطه مرجع فرودگاه(ARP)	E۰۵۲۴۴۱N ۲۷۲۲۴
ارتفاع فرودگاه از سطح آب‌های آزاد	۲۱ پا
اداره گردشگری در فرودگاه	دارد
مالکیت فرودگاه	مالکیت آن شرکت نفت می‌باشد
اداره هواشناسی	در موقعیت شمال شرق فرودگاه و به صورت ۲۴ساعته
خدمات سوخت‌رسانی هواپیمایی	در موقعیت شمال شرقی پارکینگ و به صورت ۲۴ ساعته
هندلینگ (خدمات زمینی)	در طول زمان پروازهای برنامه‌ای و غیر برنامه‌ای توسط شرکت خدمات هوایی سامان ارائه می‌شود
تعداد و شماره و طول باندهای پروازی	دو تا باند هر کدام به طول ۳۹۹۸ متر
تعداد بانک	یک
تعداد سالن‌های ترمینال‌های داخلی	یک سالن ورودی و یک سالن خروجی دارد
رستوران	دارد
ایستگاه ایمنی ،آتش‌نشانی و نجات فرودگاه	تجهیزات و امکانات ایستگاه ایمنی ،آتش‌نشانی و نجات فرودگاه دارای طبقه‌بندی ۷ می‌باشد
انبار بار	ندارد
سالن تشریفات	در جنوب سالن پروازهای داخلی وجود دارد
اقدامات امنیتی	توسط پلیس فرودگاه و یگان حفاظت هواپیمایی اعمال می گردد
تسهیلات و امکانات فرودگاه	پارکینگ مسافری : یک پارکینگ به ابعاد ۱۶۵* ۶۳۰ ترمینال مسافری : دارای دو ترمینال مسافری پروازهای داخلی (ورودی و خروجی)هر کدام به مساحت ۲۵۰۰مترمربع ،
آمار پروازی ماهیانه(تعداد نشت برخاست)	۲۰۰۰

مأخذ : شرکت مادر تخصصی فرودگاه‌های استان بوشهر

جدول ٤٩ : اطلاعات مربوط به فرودگاه جم (توحید)

نام فرودگاه	JAM AIRPORTفرودگاه جم /
ساعات عملیاتی فرودگاه	به صورت روزانه
نوع فضای پوششی سرویس ترافیک هوایی	اطلاعات پروازی
تعداد پارکینگ کشوری	یک
کاربری فرودگاه	کشوری / شرکت نفت
اداره گمرک ،مهاجرت ،بهداشت و محیط‌زیست	ندارد
موقعیت مکانی(Siting)	در فاصله ۱،۶ مایلی شمال شرقی شهر
مختصات جغرافیایی نقطه مرجع فرودگاه(ARP)	E۰۵۰۲۲۱۰۸N ۲۷۴۹۱۹
ارتفاع فرودگاه از سطح آب‌های آزاد	۲۱۷۲ پا
اداره گردشگری در فرودگاه	ندارد
مالکیت فرودگاه	مالکیت آن شرکت نفت می‌باشد
اداره هواشناسی	در موقعیت جنوب فرودگاه و به صورت ۲۴ساعته
خدمات سوخت‌رسانی هواپیمایی	در موقعیت شمال غربی فرودگاه و به صورت ۲۴ ساعته
هندلینگ (خدمات زمینی)	در طول زمان پروازهای برنامه‌ای و غیر برنامه‌ای توسط شرکت نفت ارائه می‌شود
تعداد و شماره و طول باندهای پروازی	یک باند با طول ۲۴۰۵ متر
تعداد بانک	ندارد
تعداد سالن‌های ترمینال‌های داخلی	یک سالن ورودی و یک سالن خروجی دارد
رستوران	ندارد
ایستگاه ایمنی ،آتش‌نشانی و نجات فرودگاه	تجهیزات و امکانات ایستگاه ایمنی ،آتش‌نشانی و نجات فرودگاه دارای طبقه‌بندی ۵ می‌باشد
انبار بار	ندارد
سالن تشریفات	در داخل سالن پروازهای داخلی وجود دارد
اقدامات امنیتی	توسط پلیس فرودگاه و یگان حفاظت هواپیمایی اعمال می گردد
تسهیلات و امکانات فرودگاه	پارکینگ مسافری : یک پارکینگ به ابعاد ۷۵*۱۲۰ ترمینال مسافری : دارای دو ترمینال مسافری پروازهای داخلی (ورودی و خروجی)هر کدام به مساحت ۲۰۵۱مترمربع ،
آمار پروازی ماهیانه(تعداد نشت برخاست)	۳۲۰

مأخذ : شرکت مادر تخصصی فرودگاه‌های استان بوشهر

جدول ۵۰ : اطلاعات مربوط به فرودگاه بهرگان

نام فرودگاه	BAHREGAN AIRPORTفرودگاه بهرگان/
ساعات عملیاتی فرودگاه	به صورت روزانه
نوع فضای پوششی سرویس ترافیک هوایی	اطلاعات پروازی
تعداد پارکینگ کشوری	یک
کاربری فرودگاه	کشوری / شرکت نفت
اداره گمرک ،مهاجرت ،بهداشت و محیط‌زیست	ندارد
موقعیت مکانی(Siting)	در ۱،۵ کیلومتری شرقی از مرکز شهر
مختصات جغرافیایی نقطه مرجع فرودگاه(ARP)	E۰۵۰۱۶۲۰N ۲۹۵۰۲۳
ارتفاع فرودگاه از سطح آب‌های آزاد	۳۲ پا
اداره گردشگری در فرودگاه	ندارد
مالکیت فرودگاه	مالکیت آن شرکت نفت می‌باشد
اداره هواشناسی	در موقعیت غرب فرودگاه و به صورت ۲۴ساعته
خدمات سوخت‌رسانی هواپیمایی	در موقعیت شمال شرقی پارکینگ و به صورت ۲۴ ساعته
هندلینگ (خدمات زمینی)	در طول زمان پروازهای برنامه‌ای و غیر برنامه‌ای توسط شرکت نفت ارائه می‌شود
تعداد و شماره و طول باندهای پروازی	یک باند با طول ۲۲۰۱ متر
تعداد بانک	ندارد
تعداد سالن‌های ترمینال‌های داخلی	یک سالن ورودی و یک سالن خروجی دارد
رستوران	ندارد
ایستگاه ایمنی ،آتش‌نشانی و نجات فرودگاه	تجهیزات و امکانات ایستگاه ایمنی ،آتش‌نشانی و نجات فرودگاه دارای طبقه‌بندی ۵ می‌باشد
انبار بار	ندارد
سالن تشریفات	در داخل سالن پروازهای داخلی وجود دارد
اقدامات امنیتی	توسط پلیس فرودگاه و یگان حفاظت هواپیمایی اعمال می گردد
تسهیلات و امکانات فرودگاه	پارکینگ مسافری : یک پارکینگ به ابعاد ۱۳۰*۲۰۱ ترمینال مسافری : دارای دو ترمینال مسافری پروازهای داخلی (ورودی و خروجی)هر کدام به مساحت ۱۱۲۰مترمربع ،
آمار پروازی ماهیانه(تعداد نشت برخاست)	۳۱۰

مأخذ : شرکت مادر تخصصی فرودگاه‌های استان بوشهر

اطلاعات دقیق مربوط به فرودگاه‌های استان در جابه‌جایی بار و مسافر در بخش پیوندها به‌طور دقیق بررسی شده است.

۱-۲-۳-۳-۲-۱-٤- بررسی وضعیت راه‌های دریایی استان بوشهر

ایران مهم‌ترین و ارزشمندترین شاهراه جهت ترانزیت انرژی بوده و فی‌الواقع ایران شاهراه انتقال انرژی است. بنادر مستقر در سواحل جنوبی کشور این امکان را برای منطقه فراهم ساخته تا از طریق را ه های آبی، با بسیاری از بنادر جهان در ارتباط

باشد و از حمل‌ونقل دریایی بهره گیرد. افزایش جمعیت کشور و نیاز روزافزون به مواد غذایی، استفاده و بهره‌برداری از حداکثر امکانات بالقوه را طلب می‌کند . استان بوشهر با دارا بودن شرایط اقتصادی ، اجتماعی ، فرهنگی و بستر مناسب طبیعی و اقلیمی به عنوان بستر مناسب طبیعی و اقلیمی به عنوان یکی از استان‌هایی است که از یک‌سو قدرت دستیابی و بهره‌برداری از آب‌های ساحلی را دارد و از سوی دیگر زمینه‌های مناسب توسعه آبزی‌پروری را دارا می‌باشد. بنابراین این استان می‌تواند تأمین‌کننده بخش عمده نیازهای غذایی و ارزی کشور باشد.استان بوشهر دارای ۱۰ شهرستان می‌باشد که ۸ شهرستان آن دارای مرز دریایی با خلیج‌فارس می‌باشند که این استان با دارا بودن مرز طولانی با خلیج‌فارس و برخوردار بودن از گونه‌های ارزشمند آبزیان اقتصادی ، فعالیت صید و صیادی یکی از پایه‌های توسعه استان محسوب می‌شود.به لحاظ خطوط کشتی‌رانی استان بوشهر به دو کشور قطر و عربستان کوتاه‌ترین فاصله را دارد که پارس جنوبی نزدیک‌ترین نقطه به قطر محسوب می‌شود.

مهم‌ترین بنادر جنوب کشور و مشخصات آن‌ها به تفکیک مشخصات جغرافیایی موجود و تعداد اسکله‌های موجود در جدول ۵۱ اشاره شده است.

جدول ۵۱ : مهم‌ترین بنادر جنوب کشور و مشخصات آن‌ها

ردیف	نام بندر	مشخصات جغرافیایی					تعداد اسکله
		فاصله تا تهران(km)	فاصله تا مرکز استان (km)	فاصله تا اولین فرودگاه(km)	نوع دسترسی		
					هوایی	جاده‌ای	ریلی	
۱	آبادان	۱۰۱۵	۱۳۰	۵	دارد	دارد	ندارد	۵
۲	امام خمینی	۸۵۰	۱۰۰	۱۸	دارد	دارد	دارد	۴۷
۳	بوشهر	۱۱۰۰	۰	۳	دارد	دارد	ندارد	۲۰
۴	چابهار	۱۹۶۱	۶۷۰	۴۵	دارد	دارد	ندارد	۵
۵	خرمشهر	۹۹۷	۱۲۵	۱۵	دارد	دارد	دارد	۲۲
۶	شهید باهنر	۱۵۰۱	۰	۲۰	دارد	دارد	دارد	۱۲
۷	شهید رجایی	۱۵۳۳	۳۲	۴۰	دارد	دارد	دارد	۴۳
۸	لنگه	۱۷۰۰	۱۸۵	۶	دارد	دارد	دارد	۴

مأخذ:آمارنامه دریایی ایران ۱۳۹۳

بر اساس تحلیل بنادر جنوبی کشور بندر بوشهر به لحاظ شاخص فاصله تا تهران رتبه ۳ و به لحاظ تعداد اسکله رتبه ۴ را در میان سایر بنادر واقع در جنوب کشور دارا می‌باشد و از لحاظ نوع دسترسی به سایر شبکه‌های ارتباطی ، فاقد خط ریلی می‌باشد با توسعه آتی خطوط ریلی استان بوشهر و اتصال آن با سایر شبکه‌های ارتباطی در سطح استان و درنهایت اتصال به شبکه سراسری کشور ، وضعیت ورود و خروج کالا(برای برخی از کالاهای ورودی و خروجی بحث نگه داشت زمانی مطرح می‌باشد که فرایند بیشتر از یک روز در بنادر امکان‌پذیر نمی‌باشد) و بحث ترافیک در این سطح تا حد مطلوبی برطرف خواهد شد.این مسئله در امر برنامه‌ریزی بسیار پراهمیت می‌باشد.

زیرساخت‌های موجود بنادر مهم جنوب کشور بررسی شده و در قالب جدول ۵۲ اطلاعات مربوط به تعداد تجهیزات آورده شده است.

جدول ۵۲ : تعداد تجهیزات خشکی مهم‌ترین بنادر جنوب کشور

نوع تجهیز		گنتری گرین	ترانستینر	ریچ استاکر	جرثقیل مبایل محوطه‌ای	جرثقیل ریلی ساحلی	برج مکنده	لیفتراک	کفی	کشنده
بنادر	آبادان	_	_	۱	۷	_	_	۹	۲۱	۵
	امام خمینی	۴	۵	۵	۵۵	_	۶	۱۲۸	۱۱۲	۱۱۲
	بوشهر	۲	_	۱۴	۴	_	_	۳۴	۴۵	۷۱
	چابهار	_	_	۳	۸	_	_	۹	۵۰	۱۱
	خرمشهر	۲	_	۷	۲۲	_	_	۴۳	۸۸	۳۹
	شهید باهنر	_	_	۱	۱۰	_	_	۱۲	۱۷	۵
	لنگه	_	_	_	۲۰	۳	_	۴۱	_	۲۳
	شهیدرجایی	۱۸	-	-	-	-	-	-	-	-

مأخذ: آمارنامه دریایی ایران ۱۳۹۳

بندر بوشهر به نسبت سایر بنادر مهم موجود در جنوب کشور از تجهیزات ریچ استاکر بیشتری برخوردار بوده است. ولی فاقد هرگونه جرثقیل ریلی ساحلی و برج مکنده و ترانستینر می‌باشد .با توجه به افق برنامه ، برنامه‌ریزی جهت توسعه تجهیزات و زیرساخت‌های بنادر در نظر گرفته می‌شود (زیرساخت‌ها بر اساس نیازها به وجود می‌آیند) و سرمایه‌گذاری به صورت بهینه با توجه به کاربرد بنادر صورت می‌پذیرد. نقشه ۶ موقعیت بندر بوشهر نسبت به شبکه‌های ارتباطی را نشان می‌دهد.

نقشه ٦ : موقعیت بندر بوشهر نسبت به شبکه‌های ارتباطی

بررسی موقعیت و عملکرد بنادر استان بوشهر

طبقه‌بندی انواع بنادر از نظر عملیاتی کشور به شرح زیر می‌باشد:

- بنادر ساخت و تعمیر
- بنادر تجهیز کشتی‌ها
- بنادر ترانزیت
- بنادر صنعتی
- بنادر تأمین و تدارک سوخت
- بنادر تجاری عمومی
- بنادر نفتی
- بنادر سنگ‌ها و مواد معدنی
- بنادر غلات و دانه‌های روغنی
- بنادر مسافری
- بنادر آزاد
- بنادر ماهیگیری

اکثر بنادر موجود در استان بوشهر بر اساس نوع کالایی که وارد یا صادر می‌شود مجبور به یکسری تجهیزات زیربنایی خاص هستند و می‌توان گفت بنا به عملکرد آن‌ها تخصصی شده‌اند.این عملکرد به ۷ گروه تقسیم شده‌اند که عبارت‌اند از نفتی ، تجاری ، صیادی ، تفریحی ، مسافری ، صنعتی ،چندمنظوره . حدود ۸۰ درصد بنادر استان را بنادر صیادی تشکیل داده‌اند.

استان بوشهر شامل ۷۵ بندر و اسکله و موج‌شکن می‌باشد که اسامی آن‌ها به شرح زیر در جدول ۵۳ ارائه شده است.

جدول ۵۳ : اسامی و نوع بندر ، اسکله ، موج‌شکن استان بوشهر

ردیف	اسامی بنادر ، اسکله ، موج‌شکن	نوع_کاربری	متولی
۱	اسکله T خارگ	نفتی	شرکت پایانه‌های نفتی ایران
۲	اسکله اختصاصی جدید طرح متانول و مایعات گازی	نفتی	شرکت سهامی پتروشیمی خارگ
۳	اسکله اختصاصی صادرات گاز طرح NGLخارک	نفتی	شرکت نفت فلات قاره ایران
۴	اسکله اختصاصی قدیم طرح متانول و مایعات گازی	نفتی	شرکت سهامی پتروشیمی خارگ
۵	اسکله آذرپاد خارگ	نفتی	شرکت پایانه‌های نفتی ایران
۶	اسکله بهمن	تجاری	شرکت عمران موموان چابهار
۷	اسکله تدارکاتی نفتی بهرگان(امام حسن)	نفتی	شرکت نفت فلات قاره ایران

ردیف	اسامی بنادر ، اسکله ، موج‌شکن	نوع_کاربری	متولی
۸	اسکله توتال خارگ	نفتی	شرکت نفت فلات قاره ایران
۹	اسکله جزیره شیف	صیادی	شیلات بوشهر
۱۰	اسکله خدماتی پایانه‌های نفتی خارگ	نفتی	شرکت پایانه‌های نفتی ایران
۱۱	اسکله ساروج	تجاری	آسیای آرام
۱۲	اسکله سوخت‌گیری شناورها(تعاونی لنجداران گناوه)	نفتی	تعاونی لنجداران گناوه
۱۳	اسکله شرکت بازرگانی و خدمات بندری ایران	نفتی	شرکت بازرگانی و خدمات بندری ایران
۱۴	اسکله شرکت فن‌آوری آب‌های عمیق	صنعتی	شرکت صنعتی دریایی ایران(صدرا)
۱۵	اسکله شرکت مایع سازی گاز طبیعی ایران(LNG)	نفتی	شرکت مایع سازی گاز طبیعی ایران
۱۶	اسکله شهید تند گویان	نفتی	شرکت ملی پخش و پالایش فرآورده‌های نفتی ایران
۱۷	اسکله صنایع دریافن(جزیره صدف)	تجاری	صنایع دریافن
۱۸	اسکله فلات قاره خارگ	نفتی	شرکت نفت فلات قاره ایران
۱۹	اسکله مسافری بندر مروارید خارک	مسافری	اداره بندر و دریانوردی استان بوشهر
۲۰	اسکله مسافری گناوه	مسافری	اداره بندر و دریانوردی استان بوشهر
۲۱	اسکله مسافری(۲۲بهمن) خارک	مسافری	شرکت پایانه‌های نفتی ایران
۲۲	اسکله موقت طرح NGLخارک	نفتی	شرکت نفت فلات قاره ایران
۲۳	اسکله والفجر	مسافری	شرکت آذر هوپاد
۲۴	بندر تجاری بوالخیر	تجاری	اداره بندر و دریانوردی استان بوشهر
۲۵	بندر تجاری بوشهر	تجاری	اداره بندر و دریانوردی استان بوشهر
۲۶	بندر تجاری دیر	تجاری	اداره بندر و دریانوردی استان بوشهر
۲۷	بندر تجاری دیلم	تجاری	اداره بندر و دریانوردی استان بوشهر
۲۸	بندر تجاری ریگ	تجاری	اداره بندر و دریانوردی استان بوشهر
۲۹	بندر تجاری گناوه	تجاری	اداره بندر و دریانوردی استان بوشهر
۳۰	بندر تجاری مروارید خارگ	تجاری	اداره بندر و دریانوردی استان بوشهر
۳۱	بندر خدماتی پارس۲	نفتی	منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس
۳۲	بندر صیادی امام حسن	صیادی	شیلات بوشهر
۳۳	بندر صیادی بندرگاه	صیادی	شیلات بوشهر
۳۴	بندر صیادی بوشهر	صیادی	شیلات بوشهر
۳۵	بندر صیادی پرک	صیادی	شیلات بوشهر
۳۶	بندر صیادی تجاری کنگان	صیادی تجاری	شیلات-اداره بندر
۳۷	بندر صیادی تجاری محمد عامری	صیادی تجاری	اداره بندر و دریانوردی استان بوشهر
۳۸	بندر صیادی جبری	صیادی	شیلات بوشهر
۳۹	بندر صیادی جزیره شمالی	صیادی	شیلات بوشهر
۴۰	بندر صیادی جفره	صیادی	شیلات بوشهر
۴۱	بندر صیادی جلالی	صیادی	شیلات بوشهر
۴۲	بندر صیادی خارک	صیادی	شیلات بوشهر
۴۳	بندر صیادی خورخان	صیادی	شیلات بوشهر
۴۴	بندر صیادی دیر	صیادی	شیلات بوشهر

ردیف	اسامی بنادر ، اسکله ، موج‌شکن	نوع_کاربری	متولی
۴۵	بندر صیادی دیلم	صیادی	شیلات بوشهر
۴۶	بندر صیادی رستمی	صیادی	شیلات بوشهر
۴۷	بندر صیادی ریگ	صیادی	شیلات بوشهر
۴۸	بندر صیادی شیرینو	صیادی	شیلات بوشهر
۴۹	بندر صیادی صلح آباد	صیادی	شیلات بوشهر
۵۰	بندر صیادی طاهری	صیادی	شیلات بوشهر
۵۱	بندر صیادی عامری	صیادی	شیلات بوشهر
۵۲	بندر صیادی عسلویه	صیادی	شیلات بوشهر
۵۳	بندر صیادی گناوه	صیادی	شیلات بوشهر
۵۴	بندر صیادی لاور ساحلی جدید	صیادی	شیلات بوشهر
۵۵	بندر صیادی هاله	صیادی	شیلات بوشهر
۵۶	بندر صیادی هلیله	صیادی	شیلات بوشهر
۵۷	بندر مجتمع پتروشیمی عسلویه	نفتی	شرکت پایانه‌ها و مخازن پتروشیمی
۵۸	بندر صیادی تجاری نخل تقی	صیادی تجاری	شیلات-اداره بندر
۵۹	موج‌شکن مردمی امام حسن	چندمنظوره	شیلات
۶۰	موج‌شکن مردمی اولی شمالی	چندمنظوره	قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا
۶۱	موج‌شکن مردمی بریکان	چندمنظوره	قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا
۶۲	موج‌شکن مردمی بنود	چندمنظوره	اداره بندر و دریانوردی استان بوشهر
۶۳	موج‌شکن مردمی بوالخیر	چندمنظوره	اداره بندر و دریانوردی استان بوشهر
۶۴	موج‌شکن مردمی پرک	چندمنظوره	اداره بندر و دریانوردی استان بوشهر
۶۵	موج‌شکن مردمی جائینک	چندمنظوره	قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا
۶۶	موج‌شکن مردمی جزیره شمالی جنوبی	چندمنظوره	اداره بندر و دریانوردی استان بوشهر
۶۷	موج‌شکن مردمی چاه پهن	چندمنظوره	اداره بندر و دریانوردی استان بوشهر
۶۸	موج‌شکن مردمی خور شهاب	چندمنظوره	اداره بندر و دریانوردی استان بوشهر
۶۹	موج‌شکن مردمی دلوار	چندمنظوره	قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا
۷۰	موج‌شکن مردمی دیر	چندمنظوره	اداره بندر و دریانوردی استان بوشهر
۷۱	موج‌شکن مردمی شیف	چندمنظوره	قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا
۷۲	موج‌شکن مردمی عسلویه	چندمنظوره	قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا
۷۳	موج‌شکن مردمی کری	چندمنظوره	اداره بندر و دریانوردی استان بوشهر
۷۴	موج‌شکن مردمی نخل تقی	چندمنظوره	قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا
۷۵	موج‌شکن مردمی هاله	چندمنظوره	اداره بندر و دریانوردی استان بوشهر

مأخذ: سازمان بنادر و دریانوردی کشور ،۱۳۹۴

نقشه ۷ موقعیت و عملکرد بنادر استان بوشهر را نشان می‌دهد.

نقشه ۷ : موقعیت و عملکرد بنادر استان بوشهر

در مجموع ۵۱ بندر و مرکز تخلیه صید وجود دارد که این تعداد شامل ۲۳ بندر و ۲۸ مرکز تخلیه صید می‌باشد. اسامی بنادر و مراکز تخلیه صید استان بوشهر در جدول ۵۴ آورده شده است.

جدول ٥٤ : اسامی بنادر و مراکز تخلیه صید استان بوشهر

ردیف	نام	نوع	ردیف	نام	نوع	ردیف	نام	نوع
۱	جفره ماهینی	بندر صیادی	۱۸	طاهری	بندر صیادی	۳۵	پناهگاه صیادی دمیگز شمالی	مرکز تخلیه صید
۲	گناوه	بندر صیادی	۱۹	عسلویه	بندر صیادی	۳۶	پناهگاه صیادی زیر آهک	مرکز تخلیه صید
۳	دیلم	بندر صیادی	۲۰	کنگان	بندر صیادی	۳۷	پناهگاه صیادی فراکه	مرکز تخلیه صید
۴	ریگ	بندر صیادی	۲۱	لاور ساحلی جدید	بندر صیادی	۳۸	جبرانی	مرکز تخلیه صید
۵	امام حسن	بندر صیادی	۲۲	نخل تقی	بندر صیادی	۳۹	لاور ساحلی اسکله قدیمی	مرکز تخلیه صید
۶	رستمی	بندر صیادی	۲۳	خارک	بندر صیادی	۴۰	محمد عامری (دو منظوره)	مرکز تخلیه صید
۷	عامری	بندر صیادی	۲۴	اختر	مرکز تخلیه صید	۴۱	میانلو (قلعه میان)	مرکز تخلیه صید
۸	بندرگاه	بندر صیادی	۲۵	برکه چوپان	مرکز تخلیه صید	۴۲	نخل غائم	مرکز تخلیه صید
۹	بوشهر	بندر صیادی	۲۶	بریکان	مرکز تخلیه صید	۴۳	هاله و بساطین	مرکز تخلیه صید
۱۰	پرک	بندر صیادی	۲۷	اسکله صیادی کری	مرکز تخلیه صید	۴۴	هلیله	مرکز تخلیه صید
۱۱	بردخون	بندر صیادی	۲۸	بساطین	مرکز تخلیه صید	۴۵	بوالخیر	مرکز تخلیه صید
۱۲	جزیره شمالی	بندر صیادی	۲۹	پناهگاه صیادی اول جنوبی	مرکز تخلیه صید	۴۶	محمد عامری قدیم	مرکز تخلیه صید
۱۳	جبری	بندر صیادی	۳۰	پناهگاه صیادی اول شمالی	مرکز تخلیه صید	۴۷	شهاب	مرکز تخلیه صید
۱۴	جلالی	بندر صیادی	۳۱	جبرانی یا بطانه	مرکز تخلیه صید	۴۸	گاهی	مرکز تخلیه صید
۱۵	دیر	بندر صیادی	۳۲	پناهگاه صیادی جزیره جنوبی	مرکز تخلیه صید	۴۹	کلات	مرکز تخلیه صید
۱۶	شیرینو	بندر صیادی	۳۳	پناهگاه صیادی چاه پهن	مرکز تخلیه صید	۵۰	سالم آباد	مرکز تخلیه صید
۱۷	صلح آباد	بندر صیادی	۳۴	پناهگاه صیادی دمیگز جنوبی	مرکز تخلیه صید	۵۱	جزیره شیف	مرکز تخلیه صید

مأخذ : سازمان شیلات ایران، برنامه عملیات جامع بنادر ماهیگیری کشور سال ۱۳۹۲

بخش جنوبی استان بوشهر شامل شهرستان‌های کنگان، دیر و تنگستان است. بنادر نخل تقی، عسلویه، پرک، شیرینو، کنگان و طاهری در زیرمجموعه شیلات شهرستان کنگان و بنادر دیر و بردخون در زیرمجموعه شیلات شهرستان دیر قرار دارند. بنادر عامری، رستمی و محمد عامری نیز زیرمجموعه شیلات شهرستان تنگستان هستند.

بندر نخل تقی: با وجود میزان صید نسبتاً پایین و تعداد محدود شناور، از وضعیت تأسیساتی خوبی برخوردار است و تنها مشکل اصلی آن عدم اتصال به شبکه آب لوله‌کشی است. در نخل تقی لازم است تا گوشه‌های حوضچه لای روبی شود تا فضای بیشتری در اختیار شناورها قرار گیرد. صیادان تنها در بخشی از شرق حوضچه و در کنار اسکله پارک می‌کنند.

بندر عسلویه: در وضعیت بدی قرار دارد. موج‌شکن آن آسیب‌دیده، عمق حوضچه کم است و نیاز به لای روبی دارد. این بندر سایبان نداشته و مرکز و تجهیزات کنترل ناوبری وجود ندارد. عدم دسترسی به آب لوله‌کشی و شبکه برق از دیگر مشکلات بندر عسلویه است.

بندر پرک: موج‌شکنی تخریب‌شده، حوضچه‌ای کم‌عمق و اداره بندری کوچک دارد که به آب لوله‌کشی متصل نیست.

بندر شیرینو: کوچک‌ترین بندر در بخش شرقی استان بوشهر است که موج‌شکن آن آسیب‌دیده، مرکز و تجهیزات کنترل ناوبری و سایبان ندارد. به غیر از اتاق دلالان ماهی هیچ‌گونه ساختمان بندری نداشته و از آب و برق و تلفن نیز محروم است.

بندر کنگان: بیش‌ترین میزان صید، صیاد و شناور را در این شهرستان داراست و نقش مهمی در محدوده مدیریت دفتر صید شهرستان کنگان دارد. در بندر کنگان فضای کافی برای پارک لنجهای صیادی وجود ندارد و از این نظر صیادان به‌شدت تحت فشار هستند اما وضعیت تأسیسات آن نسبتاً خوب ارزیابی می‌شود.

بندر طاهری: باکم عمقی حوضچه مواجه است که نیاز به لای روبی دارد. مرکز و تجهیزات کنترل ناوبری و سایبان در این بندر وجود ندارد. به غیر از کانکس نیروی انتظامی، ساختمان بندری دیگری دیده نمی‌شود. این بندر از آب لوله‌کشی شده نیز محروم است.

بنادر شهرستان کنگان ازجمله کنگان، نخل تقی، عسلویه، طاهری، پرک و شیرینو از خدمات بندری متفاوتی برخوردار هستند. تنها بنادر نخل تقی و عسلویه روغن سوخته شناورها را دریافت می‌کنند. بندر نخل تقی مخزن ۱۵۰۰ لیتری و عسلویه یک بشکه ۲۲۰ لیتری دارد. بنادر این مجموعه یا مواد زائد جامد را دریافت نمی‌کنند و یا این امر به صورت موردی است. عملیات سوخت‌رسانی در سه بندر کنگان، نخل تقی و عسلویه مناسب و در سه بندر طاهری، پرک و شیرینو نامناسب می‌باشد. تعمیرات جزئی شناور نیز تنها در بنادر کنگان، پرک و نخل تقی صورت می‌پذیرد. هیچ‌کدام از این بنادر امکانات یخ‌سازی ندارد. درنتیجه یخ، آب، غذا و سایر مواد موردنیاز شناورها توسط مالکین آنان در این بنادر تأمین می‌شوند. هیچ‌کدام از بنادر

دارای سالن حراج ماهی، سردخانه، انبار نگهداری صید و انبار ادوات صیادی نمی‌باشد. تمامی بنادر این شهرستان پارکینگ اتومبیل نداشته و همگی به غیر از نخل تقی یا از روشنایی محوطه محروم هستند و یا روشنایی محوطه نامناسب است. تنها بنادر نخل تقی و طاهری دارای سرویس‌های بهداشتی می‌باشند. به جز نخل تقی، راه دسترسی داخل بنادر اکثراً نامناسب است که در برخی راه دسترسی در حال تکمیل می‌باشد. همچنین این بنادر یا دارای روشنایی روی موج‌شکن نبوده و یا وضعیت آن نامناسب است. به‌طورکلی، این مجموعه از خدمات بندری مناسبی برخوردار نیست. فقط نیمی از بنادر دارای مرکز و تجهیزات کنترل ناوبری هستند. وضعیت حوضچه بنادر غیر از نخل تقی و کنگان نامناسب بوده و نیاز به لای روبی حوضچه وجود دارند. از نظر مدیریت زیرساخت‌ها مانند موج‌شکن و اسکله، وضعیت در برخی بنادر نامطلوب است. موج‌شکن بنادر عسلویه و شیرینو آسیب‌دیده و موج‌شکن پرک تخریب‌شده است از نظر ساختمان‌های بندری وضعیت نخل تقی مناسب بوده ولی در سایر بنادر وضعیت نامناسب است و نیاز به توجه دارد.

بندر دیر: این بندر با میزان صید بالا، از نظر وضعیت تأسیسات نیز یکی از کامل‌ترین بنادر ماهیگیری کشور است. این بندر دارای پارکینگ شناور بوده و سرسره جهت بالا کشیدن شناورها برای تعمیرات دارد. بندر دیر روغن سوخته شناورها را دریافت می‌کند و دارای چهار منبع هشت هزار لیتری است. عملیات سوخت‌رسانی نیز در بندر دیر مناسب می‌باشد. بندر دیر پارکینگ اتومبیل داشته و روشنایی محوطه آن خوب است. راه دسترسی داخل بندر مناسب می‌باشد. همچنین دارای روشنایی مطلوب روی موج‌شکن بوده که هر ۲۰ متر، یک چراغ روشنایی نصب شده است. به لحاظ لای روبی، بندر دیر در وضعیت فعلی نیازی به لای روبی ندارد.

بندر بردخون: اسکله بندر بردخون با خوردگی زیاد مواجه است و نیاز به لای روبی دارد.

بنادر دیر و بردخون یا مواد زائد جامد را دریافت نمی‌کنند و یا این امر به صورت موردی است. هیچ‌کدام از این دو بندر امکانات یخ‌سازی ندارد، درنتیجه یخ، آب، غذا و سایر مواد موردنیاز شناورها توسط مالکین آنان در این بنادر تأمین می‌شوند. هیچ‌کدام از بنادر دیر و بردخون دارای سالن حراج ماهی، سردخانه و انبار نگه‌داری صید نمی‌باشد. اما در بندر دیر انبار ادوات صید دیده می‌شود. از نظر خدمات ناوبری، فضای پارکینگ برای شناورها در هر دو بندر وجود دارد و هر دو بندر نیز دارای تجهیزات کنترل عملیات ناوبری هستند. به لحاظ تأسیسات خشکی و ساختمان‌های بندری نیز وضعیت دیر مناسب است ولی بردخون نیاز به توجه بیشتری دارد.

بندر عامری: بیش‌ترین میزان صید فعال و شناور را در شهرستان تنگستان داراست. از نظر وضعیت تأسیسات با کمبودهایی مانند اسکله کوچک، سایبان، مرکز کنترل ناوبری، آب لوله‌کشی و شبکه برق (در حال احداث) مواجه است.

بندر رستمی: علاوه بر اسکله کوچک و نامناسب، سایبان نداشته و از مرکز و تجهیزات کنترل ناوبری بی‌بهره است. همچنین، بندر رستمی فاقد آب لوله‌کشی، شبکه برق و خط تلفن است.

بنادر عامری و رستمی با مشکل لای روبی روبرو هستند. بنادر شهرستان تنگستان از خدمات بندری ضعیفی برخوردار هستند. پارکینگ شناور بندر عامری در سرتاسر حوضچه بوده و در بندر رستمی شناورها در بندرگاه و پشت دایک استحصال توقف می‌کنند. بندر رستمی روغن سوخته شناورها را تحویل می‌گیرد. ولی این رویه در بندر عامری صورت نمی‌گیرد. بنادر این مجموعه یا مواد زائد جامد را دریافت نمی‌کنند و یا این امر به صورت موردی است. عملیات سوخت‌رسانی در بندر عامری نامناسب است و سوخت توسط تانکرهای حمل سوخت سیار از شهر به بندر و همان‌جا به داخل شناور پمپاژ می‌شود. سوخت‌رسانی بندر رستمی نیز ضعیف است. تعمیرات جزئی شناور در هر دو بندر صورت می‌پذیرد. هیچ‌کدام از این بنادر امکانات یخ‌سازی ندارد. تنها در خارج از بندر رستمی امکانات یخ‌سازی گزارش‌شده است. درنتیجه یخ، آب، غذا و سایر مواد موردنیاز شناورها توسط مالکین آنان در این بنادر تأمین می‌شوند.

هیچ‌کدام از بنادر دارای سالن حراج ماهی، سردخانه، انبار نگهداری صید و انبار ادوات صیادی نمی‌باشد. تمامی بنادر شهرستان تنگستان فاقد پارکینگ اتومبیل بوده و از نگهداری صید و انبار ادوات صیادی نمی‌باشد. تمامی بنادر شهرستان تنگستان فاقد پارکینگ اتومبیل بوده و از روشنایی محوطه محروم و یا روشنایی محوطه نامناسب است. هیچ‌کدام از بنادر عامری و رستمی دارای سرویس‌های بهداشتی نیستند. راه دسترسی داخل بندر عامری روی بازوه به صورت خاکی کوبیده است و در بندر رستمی خاکی با وضعیت بد می‌باشد. همچنین این بنادر دارای روشنایی روی موج‌شکن نیستند. از نظر خدمات ناوبری، فضای پارکینگ برای شناورها در هر دو بندر وجود دارد. ولی علائم کمک ناوبری در این دو بندر وجود نداشته و وجود تجهیزات کنترل ناوبری هم از این بنادر گزارش نشده است. از نظر مدیریت زیرساخت‌ها نظیر موج‌شکن و اسکله، شایان‌ذکر است که وضعیت موج‌شکن‌ها نسبتاً خوب ولی وضعیت اسکله‌ها نامطلوب ارزیابی می‌شود. به‌طورکلی، بنادر این شهرستان از خدمات بندری بدی برخوردار است و جزء مجموعه‌های ضعیف کشور محسوب می‌شود. البته از نظر مدیریت ارائه خدمات بندری می‌توان وضعیت عامری را نسبتاً مطلوب و وضعیت رستمی را نامطلوب ارزیابی کرد.

موقعیت و مشخصات بنادر در بخش شمالی استان بوشهر و در شهرستان‌های بوشهر، گناوه و دیلم واقع‌شده‌اند. بنادر صلح آباد، جلالی، بندرگاه، اسکله شمالی، جبری، جفره ماهینی و خارک زیرمجموعه شیلات شهرستان بوشهر، بنادر گناوه، جزیره شمالی و ریگ در زیرمجموعه شیلات شهرستان گناوه و بنادر دیلم و امام حسن در زیرمجموعه شیلات شهرستان دیلم قرار دارند.

بندر صلح آباد: اسکله بندر خوردگی زیاد دارد. در بندر صلح آباد لنج ها در اسکله و قایق‌ها در طول حوضچه توقف می‌کنند. در بندر صلح آباد، مخزن سوخت گازوئیل و مخزن بنزین در حال احداث است.

بندر جلالی: مرکز و تجهیزات کنترل ناوبری ندارد. بندر جلالی پارکینگ دارد اما فضای موجود به لحاظ طول پارکینگ شناور کافی نیست. در بندر جلالی سوخت توسط پمپ از اسکله به شناورها منتقل می‌شود.

بندرگاه: بیش‌ترین میزان صید، صیاد و شناور را در شهرستان بوشهر داراست. وضعیت تأسیسات آن نیز نسبتاً خوب است. ولی این بندر نیاز به لای روبی داشته و به آب لوله‌کشی متصل نیست. پارکینگ بندرگاه به لحاظ وسعت کافی است. اما عمق ناکافی دارد و امکاناتی هم برای پارکینگ شناورها وجود ندارد. بندرگاه دارای سه مخزن ۲۰۰۰ لیتری برای جمع‌آوری روغن سوخته بوده و سه مخزن گازوئیل (هر یک حدود ۱۸۰۰۰ لیتر) موجود است.

بندر جبری: حوضچه بندر جبری با کمبود وسعت روبروست و مرکز و تجهیزات کنترل ناوبری ندارد.

بندر جفره ماهینی: موج‌شکن بندر صدمه‌دیده، حوضچه آن برای ناوبری مناسب نیست و سایبان ندارد. همچنین، مرکز و تجهیزات کنترل ناوبری موجود نیست. این بندر همانند سایر بنادر (ازجمله صلح آباد، جلالی، جبری) در این شهرستان نیازمند لای روبی است. در جفره ماهینی، شناورها در حوالی دهانه و داخل بازوها پارک می‌کنند.

بنادر شهرستان بوشهر از خدمات بندری متفاوتی برخوردار هستند. تنها بنادر جلالی و بندرگاه روغن سوخته شناورها را تحویل می‌گیرند. بنادر این شهرستان یا مواد زائد جامد را دریافت نمی‌کنند و یا این امر به صورت موردی است. به غیر از بندر جبری سایر بنادر عملیات سوخت‌رسانی را انجام می‌دهند. تعمیرات جزئی شناور در اکثر بنادر این شهرستان صورت می‌پذیرد. تنها بندر جفره ماهینی امکانات یخ‌سازی دارد. در بندر جلالی نیز سیستم پمپاژ جهت تأمین آب شناورها نصب‌شده است. درنتیجه به‌طورکلی یخ، آب، غذا و سایر مواد موردنیاز شناورها توسط مالکین آنان در این بنادر تأمین می‌شوند. هیچ‌کدام از بنادر دارای سالن حراج ماهی، سردخانه و انبار نگهداری صید نمی‌باشد.

تنها بنادر اسکله شمالی و جبری انبار ادوات صیادی دارند. با اینکه این بنادر پارکینگ اتومبیل دارند، اما امکانات آن‌ها ضعیف است. در اسکله شمالی، صلح آباد، بندرگاه و جفره ماهینی روشنایی محوطه دارند. اما سیستم روشنایی محوطه در بندر جلالی در حال ساخت بوده و بندر جبری از روشنایی محوطه محروم است. تنها بندر جلالی فاقد سرویس‌های بهداشتی است. راه دسترسی داخل بنادر این مجموعه یا مناسب است و یا در حال تکمیل می‌باشد. روشنایی روی موج‌شکن بنادر صلح آباد، جلالی و جفره ماهینی مطلوب نیست. از نظر مدیریت عملیات ناوبری، غیر از بندرگاه و جبری، پارکینگ مناسبی برای شناورها وجود ندارد. در این دو بندر هم عمق ناکافی بوده و امکانات لازم موجود نیست. بنادر تابعه بوشهر غالباً فاقد علائم کمک ناوبری بوده و تقریباً نیمی از آن‌ها تجهیزات کنترل ناوبری ندارند. از نظر مدیریت زیرساخت‌ها نظیر موج‌شکن و

اسکله، وضعیت بنادر تابعه شهرستان بوشهر نسبتاً مناسب است. غیر از موج‌شکن بندر جفره ماهینی و اسکله بندر صلح آباد، در بقیه موارد وضعیت ظاهری اسکله‌ها و موج‌شکن‌ها سالم ارزیابی شده است. وضعیت حوضچه بنادر، غیر از جبری و جفره، نسبتاً مناسب است ولی در همگی بنادر تابعه این شهرستان نیاز به لای روبی مشهود است.

بندر گناوه: این بندر بیش‌ترین میزان صید، صیاد و شناور را در شهرستان گناوه داراست و نقش مهمی در محدوده مدیریت دفتر صید شهرستان گناوه دارد. وضعیت تأسیسات آن نیز خوب است. ساختمان‌های بندری آن شامل اداره بندر، ساختمان آموزش، ساختمان حفاظت از منابع، ساختمان آمارگیران و ساختمان گمرک است. در بندر گناوه تعداد پارکینگ محدود بوده و اغلب شناورهای ماهیگیری در کنار شناورهای تجاری توقف می‌نمایند. در این بندر روغن سوخته شناورهای را تحویل می‌گیرند و دارای یک بشکه ۵۰ لیتری منظور است. تعمیرات جزئی شناور در بندر گناوه صورت می‌پذیرد.

بندر جزیره شمالی: به عنوان دومین بندر شهرستان گناوه به لای روبی نیاز داشته و اسکله آن خوردگی نیاز دارد.

بندر ریگ: نیاز به لای روبی و مرکز و تجهیزات کنترل ناوبری ندارد در بندر ریگ شناورها در اطراف دیواره‌های سنگی پارک می‌کنند.

بنادر در شهرستان گناوه از خدمات بندری ضعیفی برخوردار هستند بنابراین شهرستان یا مواد زائد جامد را دریافت نمی‌کنند و یا این امر به صورت موردی است. عملیات سوخت‌رسانی در بندر گناوه مطلوب و در بندر ریگ نامطلوب است. این بنادر امکانات یخ‌سازی ندارد. درنتیجه یخ، آب، غذا و سایر موارد موردنیاز شناورهای توسط مالکین آنان در این بنادر تأمین می‌شوند. هیچ‌کدام از بنادر دارای سالن حراج ماهی، سردخانه و انبار نگهداری صید نمی‌باشد. تنها بندر ریگ انبار نگهداری صید نمی‌باشد. تنها بندر ریگ انبار ادوات صیادی دارد.

این بنادر پارکینگ اتومبیل ندارند اما روشنایی محوطه بندر گناوه مطلوب بوده و در بندر ریگ نیز یک پروژکتور محوطه را روشن می‌کند. یکی دیگر از ضعف‌های این بنادر فقدان سرویس‌های بهداشتی است. راه دسترسی داخل بندر گناوه خوب و در بندر ریگ خاکی و نامطلوب می‌باشد. روشنایی روی موج‌شکن بندر گناوه ضعیف و در بندر ریگ اصلاً وجود ندارد. از نظر مدیریت عملیان ناوبری، تجهیزات کنترل ناوبری ضعیف است و در برخی بنادر نظیر ریگ اصولی تجهیزاتی وجود ندارد. عملیات کمک ناوبری موجود نیست. در دو بندر ریگ و جزیره شمالی نیاز به لای روبی وجود دارد از نظر زیرساخت‌ها نظیر اسکله و موج‌شکن ، غیر از اسکله جزیره شمالی که داری خوردگی زیادی است بقیه بنادر دارای موج‌شکن و اسکله سالم هستند . وضعیت بنادر تابعه شهرستان گناوه از نظر ساختمان‌های بندری و تأسیسات خشکی مطلوب است. به‌طورکلی این شهرستان‌ها از نظر خدمات بندری با کمبودهای فراوانی روبرو است.

بندر دیلم: میزان صیاد و شناور بسیار بیشتری را در مقایسه با بندر امام حسن دارد. اما میزان صید آن‌ها بسیار به یکدیگر است. وضعیت حوضچه بندر دیلم نامناسب است و نیاز به لای روبی دارد. همچنین اسکله آن دارای خوردگی است. در بندر دیلم، محدوده روبروی اسکله و حوضچه شمالی برای پارکینگ و حوضچه جنوبی برای تعمیرات استفاده می‌شود. بندر دیلم روغن سوخته شناورها را تحویل می‌گیرد و دارای یک مخزن ۵ هزار لیتری منظور است. تعمیرات جزیی شناور در بندر دیلم دارای سالن حراج و انبار ادات صیادی نیز هست.

بند امام حسن: نیاز به لای روبی دارد و اسکله آن خوردگی زیادی دارد. در بندر امام حسن فقط بخشی از موج‌شکن شمالی تا مقر پایگاه دریایی سپاه و مرزبانی دیده می‌شود همچنین بندر امام حسن فاقد سرویس‌های بهداشتی است. همچنین بندر امام حسن از خدمات سالن حراج و انبار ادوات محروم می‌باشد.

در مجموع از نظر تأسیسات خشکی، بندر دیلم در وضعیت بهتری نسبت به بندر امام حسن است. بنادر این شهرستان یا مواد جامد را دریافت نمی‌کنند و یا این امر به صورت موردی است. عملیات سوخت‌رسانی در هر دو بندر نامطلوب است. در بندر دیلم شناورها بایستی به ضلع شمالی اسکله برای سوخت‌رسانی و سوخت‌گیری منتقل شوند . با اینکه بندر دیلم امکانات یخ‌سازی دارد، اکثراً در این شهرستان یخ، آب غذا و سایر موارد موردنیاز شناورها توسط مالکین آنان در این بنادر تأمین می‌شوند. راه دسترسی داخل هر دو بندر نامطلوب بوده و نیازمند رسیدگی می‌باشد. روشنایی روی موج‌شکن بندر امام حسن ضعیف و در بندر دیلم وجود ندارد. از نظر مدیریت عملیات ناوبری فضای پارکینگ در هر دو بندر وجود دارد. علائم کمک ناوبری موجود نیست و تجهیزات کنترل ناوبری به صورت VHF ساحلی در دیلم و بی‌سیم در امام حسن موجود است. وضعیت حوضچه در دیلم نامناسب و در امام حسن دارد. از نظر ساختمان‌های بندری و تأسیسات آب برق و تلفن هر دو بندر از وضعیت نسبتاً مطلوبی در مقایسه با سایر بنادر برخوردار هستند . به‌طورکلی این مجموعه از نظر خدمات بندری با کمبودهای روبرو است که این کمبودها در بندر امام حسن بسیار مشهود است.(سازمان شیلات ایران ، ۱۳۹۲). نقشه ۸ شعاع دسترسی بنادر(بوشهر، گناوه،دیلم، دیر) را به ساعت را نشان می‌دهد.

نقشه ۸ : شعاع دسترسی بنادر(بوشهر، گناوه،دیلم، دیر)به ساعت

بررسی سطح‌بندی بنادر استان بوشهر در وضع موجود

سطح‌بندی بنادر استان بوشهر به دو صورت صیادی و بازرگانی انجام‌شده.که ابتدا به سطح‌بندی بنادر صیادی و سپس سطح‌بندی بنادر بازرگانی پرداخته شده است.سطح‌بندی بنادر صیادی استان توسط سازمان شیلات ایران و اداره کل شیلات استان بوشهر به تفکیک صورت پذیرفته است سازمان شیلات ایران بر اساس یکسری از شاخص‌ها مانند میزان صید ، تعداد قایق ، تعداد لنج ، تعداد صیاد سازه‌های دریایی ، تأسیسات خشکی و زیربنایی و جانبی ، سطح ذخایر ، فاصله از بنادر صیادی مجاور ، تعداد مراکز تخلیه وابسته ، حوزه نفوذ سطح سرویس‌دهی و سرانه صید با روش AHPبه سطح‌بندی بنادر صیادی و سطح مطلوب آن‌ها رسیده است.

سطح‌بندی اداره کل شیلات استان بوشهر در سه سطح یک و دو و سه می‌باشد که ۷ بندر صلح آباد ، بوشهر، عامری ، دیر ، نخل تقی ، جلالی و رستمی در سطح یک و بنادر دیلم ، گناوه ، بندرگاه، کنگان، پرک، جفره، محمد عامری ،لاور ، عسلویه ، جزیره شیفت و خارگ در سطح دو و بنادر امام حسن ، ریگ، هلیله، جزیره شمالی ، بردخون، طاهری ،هاله و بساتین،شیرینو،فراکه ، جبری، جبرانی ، دمیگز، کالومگنزه ، اختر و تنبک ، زیراهک ،بریکان ،کری و اولیدر سطح سه بنادر صیادی می‌باشند.جدول ۵۵ و جدول ۵۶ سطح‌بندی بنادر صیادی استان بوشهر را نشان می‌دهند.

جدول ۵۵ : سطح موجود و مطلوب بنادر صیادی استان بوشهر

شماره	بندر	سطح موجود	سطح مطلوب
۱	دیر	۱	hub
۲	نخل تقی	۲	۲
۳	کنگان	۲	۲
۴	عامری(عامری ابوالخیر)	۲	۲
۵	رستمی	۲	۲
۶	جلالی	۲	hub
۷	بندرگاه	۲	۲
۸	جفره ماهینی	۲	۲
۹	اسکله بوشهر	۲	۲
۱۰	صلح آباد	۲	۲
۱۱	گناوه	۲	۲
۱۲	دیلم	۲	۲
۱۳	جبری	۳	۳
۱۴	جزیره شمالی و جنوبی	۳	۳
۱۵	ریگ	۳	۳
۱۶	خارک	۳	۳
۱۷	امام حسن	۳	۳
۱۸	عسلویه	۳	۳
۱۹	شیرینو	۳	۳
۲۰	پرک	۳	۳
۲۱	طاهری	۳	۳
۲۲	بردخون	۳	۳
۲۳	لاور ساحلی(بریکان لاور)	۳	۳
۲۴	محمد عامری	۳	۳

مأخذ: اداره کل شیلات استان بوشهر،۱۳۹۴

جدول ٥٦ : سطح‌بندی بنادر استان بوشهر

ردیف	عنوان	نوع_کاربری	سطح
۱	بندر صیادی بوشهر	صیادی	۱
۲	بندر صیادی جلالی	صیادی	۱
۳	بندر صیادی دیر	صیادی	۱
۴	بندر صیادی رستمی	صیادی	۱
۵	بندر صیادی صلح آباد	صیادی	۱
۶	بندر صیادی عامری	صیادی	۱
۷	بندر صیادی تجاری نخل تقی	صیادی تجاری	۱
۸	اسکله جزیره شیف	صیادی	۲

ردیف	عنوان	نوع_کاربری	سطح
۹	بندر صیادی بندرگاه	صیادی	۲
۱۰	بندر صیادی پرک	صیادی	۲
۱۱	بندر صیادی تجاری کنگان	صیادی تجاری	۲
۱۲	بندر صیادی تجاری محمد عامری	صیادی تجاری	۲
۱۳	بندر صیادی جفره	صیادی	۲
۱۴	بندر صیادی خارک	صیادی	۲
۱۵	بندر صیادی دیلم	صیادی	۲
۱۶	بندر صیادی عسلویه	صیادی	۲
۱۷	بندر صیادی گناوه	صیادی	۲
۱۸	بندر صیادی لاور ساحلی جدید	صیادی	۲
۱۹	بندر صیادی امام حسن	صیادی	۳
۲۰	بندر صیادی جبری	صیادی	۳
۲۱	بندر صیادی جزیره شمالی	صیادی	۳
۲۲	بندر صیادی ریگ	صیادی	۳
۲۳	بندر صیادی شیرینو	صیادی	۳
۲۴	بندر صیادی طاهری	صیادی	۳
۲۵	بندر صیادی هاله	صیادی	۳
۲۶	بندر صیادی هلیله	صیادی	۳
۲۷	موج‌شکن مردمی اولی شمالی	چندمنظوره	۳
۲۸	موج‌شکن مردمی بریکان	چندمنظوره	۳
۲۹	موج‌شکن مردمی کری	چندمنظوره	۳

مأخذ: اداره کل شیلات استان بوشهر،۱۳۹۴

نقشه ۹ موقعیت و سطح‌بندی بنادر صیادی استان بوشهر را نشان می‌دهد.

نقشه ۹ : موقعیت و سطح‌بندی بنادر صیادی استان بوشهر

سازمان بنادر و دریانوردی کشور بر اساس یک سری معیارها و شاخص‌ها از قبیل نسبت اشتغال اسکله ، نسبت عملکرد به پتانسیل اسکله بنادر ، طول پهلو گیر ، طول اسکله و تجهیزات بندری ، به سطح‌بندی بازرگانی بنادر کوچک مستقر در ساحل جنوب پرداخته و بر اساس رتبه‌بندی به پنج سطح رسیده است . بنادر موجود در این سطوح در جدول ۵۷ آورده شده است.

جدول ۵۷ : سطح موجود و مطلوب بنادر بازرگانی استان بوشهر

ردیف	عنوان	نوع	سطح
۱	اسکله بهمن	تجاری	۵
۲	اسکله ساروج	تجاری	۵
۳	اسکله صنایع دریافن(جزیره صدف)	تجاری	۵
۴	بندر تجاری بوالخیر	تجاری	۵
۵	بندر تجاری بوشهر	تجاری	۱
۶	بندر تجاری دیر	تجاری	۴
۷	بندر تجاری دیلم	تجاری	۴
۸	بندر تجاری ریگ	تجاری	۵
۹	بندر تجاری گناوه	تجاری	۲
۱۰	بندر تجاری مروارید خارگ	تجاری	۵
۱۱	بندر صیادی تجاری کنگان	تجاری	۳
۱۲	بندر صیادی تجاری نخل تقی	تجاری	۴

مأخذ: طرح جامع بنادر، خلاصه اجرایی طرح جامع بنادر بازرگانی ایران سال، ۱۳۸۴

نقشه ۱۰ موقعیت و سطح‌بندی بنادر بازرگانی استان بوشهر را نشان می‌دهد.

نقشه ۱۰: موقعیت و سطح‌بندی بنادر بازرگانی استان بوشهر

۱-۲-۳-۳-۲-۱-۵- دسترسی مراکز سکونتگاهی مهم منطقه به یکدیگر

شبکه ارتباطات به منظور دسترسی نواحی مختلف به یکدیگر ایجاد می‌شوند و سبب تسهیل جابه‌جایی‌ها می‌گردد. در بررسی نحوه ارتباط نقاط با یکدیگر ، ابتدا باید مسیرهای منتخب برای سفر بین هر دو منطقه مشخص گردد و سپس مسیر برتر انتخاب شود. انتخاب مسیر برتر به عوامل زیادی بستگی دارد که مهم‌ترین آن‌ها سرعت حرکت در مسیر و طول مسیر می‌باشد. معمولاً هرچه فاصله دو مرکز سکونتی نسبت به هم بیشتر باشد ، دسترسی آن‌ها نیز به یکدیگر ضعیف‌تر خواهد بود. اما لزوماً مسیر منتخب بین دو نقطه ، لزوماً کوتاه‌ترین مسیر نیست ، ممکن است مسیر طولانی‌تری که سرعت بیشتری را فراهم نموده در زمان کمتری وسیله نقلیه را به مقصد برساند . برای بررسی دسترسی ، تنها بیان فاصله بین نواحی (ماتریس فاصله) کفایت نمی‌کند و در کنار ماتریس فاصله‌ها ، از ماتریس فاصله زمانی بین نواحی موردنظر نیز استفاده‌شده است. برای محاسبه فاصله زمانی بین مراکز شهری از رابطه زیر استفاده‌شده است:

رابطه ۱: $T=x1/v1+x2/v2+x3/v3$

T-زمان سفر بین دو نقطه شهری

X- فاصله بین دو نقطه شهری با توجه به تفکیک عملکردی شبکه‌های ارتباطی

v- سرعت متناسب با عملکرد شبکه ارتباطی بین دو مرکز شهری

سرعت هر شبکه با توجه به عملکرد و شرایط توپوگرافی منطقه از جدول ۵۸ محاسبه و در فرمول اعمال شده است.

جدول ۵۸ : سرعت معمول در هر منطقه با توجه به نوع عملکرد راه

نوع راه	وضعیت توپوگرافی		
	هموار	تپه ماهور	کوهستانی
بزرگراه	۱۱۰	۹۰	_
راه اصلی	۹۰	۸۰	۷۰
راه فرعی	۷۵	۷۰_۶۷	۶۵_۶۰

مأخذ: راهنمای انجام مطالعات آمایش

نقشه ۱۱سرعت طرح شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای استان بوشهر را نشان می‌دهد.

نقشه ۱۱: سرعت طرح شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای استان بوشهر

ماتریس فاصله بر حسب فاصله مکانی(به کیلومتر) بین۳۷ نقطه سکونت‌گاهی شهری محاسبه شده است.اما تحلیل ما بر اساس مراکز شهرستان‌های استان می‌باشد. طبق بررسی‌های به عمل آمده ، فاصله مکانی بین مراکز شهرستان‌ها از۲۴,۳۹تا ۴۲۷,۶۵کیلومتر متغیر می‌باشد. کمترین فاصله مکانی مربوط به فاصله شهرهای دیر تا کنگان و بیش‌ترین فاصله مربوط به دیلم تا عسلویه می‌باشد. در جدول ۵۹ فواصل بین مراکز شهرستان‌های استان نشان داده شده است

جدول ۵۹ : ماتریس فاصله مکانی بین مراکز شهرستان‌های استان

مبدأ	عسلویه	خورموج	جم	بوشهر	بندرگناوه	بندرکنگان	بندردیلم	بندردیر	برازجان	اهرم
اهرم	۲۲۷,۲۷	۳۱,۶۸	۲۰۲,۹۸	۴۸,۲۸	۱۲۸,۶۷	۱۵۲,۱۵	۲۰۲,۰۵	۱۵۲,۳۳	۴۷,۷۷	
برازجان	۲۷۳,۳۶	۷۷,۷۷	۲۴۹,۰۷	۵۸,۱۸	۸۲,۷۲	۱۹۸,۲۴	۱۵۶,۱۰	۱۹۸,۴۲		۴۷,۷۷
بندردیر	۹۹,۶۷	۱۲۱,۴۷	۸۴,۶۹	۱۹۲,۰۲	۲۷۹,۳۲	۲۴,۳۹	۳۵۲,۷۰		۱۹۸,۴۲	۱۵۲,۳۳
بندردیلم	۴۲۷,۶۵	۲۳۲,۰۵	۴۰۳,۳۶	۱۸۵,۸۰	۷۷,۷۶	۳۵۲,۵۳		۳۵۲,۷۰	۱۵۶,۱۰	۲۰۲,۰۵
بندرکنگان	۷۵,۲۸	۱۲۱,۳۰	۶۱,۵۷	۱۹۳,۴۷	۲۷۹,۱۵		۳۵۲,۵۳	۲۴,۳۹	۱۹۸,۲۴	۱۵۲,۱۵
بندرگناوه	۳۵۴,۲۷	۱۵۸,۶۷	۳۲۹,۹۷	۱۰۹,۶۰		۲۷۹,۱۵	۷۷,۷۶	۲۷۹,۳۲	۸۲,۷۲	۱۲۸,۶۷
بوشهر	۲۶۸,۵۹	۷۲,۹۹	۲۴۴,۳۰		۱۰۹,۶۰	۱۹۳,۴۷	۱۸۵,۸۰	۱۹۲,۰۲	۵۸,۱۸	۴۸,۲۸
جم	۶۹,۵۲	۱۷۲,۱۳		۲۴۴,۳۰	۳۲۹,۹۷	۶۱,۵۷	۴۰۳,۳۶	۸۴,۶۹	۲۴۹,۰۷	۲۰۲,۹۸
خورموج	۱۹۶,۴۲		۱۷۲,۱۳	۷۲,۹۹	۱۵۸,۶۷	۱۲۱,۳۰	۲۳۲,۰۵	۱۲۱,۴۷	۷۷,۷۷	۳۱,۶۸
عسلویه		۱۹۶,۴۲	۶۹,۵۲	۲۶۸,۵۹	۳۵۴,۲۷	۷۵,۲۸	۴۲۷,۶۵	۹۹,۶۷	۲۷۳,۳۶	۲۲۷,۲۷

مأخذ : مشاور

با توجه به سرعت معمول در منطقه می‌بایست زمان به دست آمده را با توجه به نوع راه تعدیل نمود . به نحوی که ضریب تعدیل برای راه‌های اصلی معمولی برابر با یک ، برای آزادراه و بزرگراه به ترتیب ۰,۸ و ۰,۹ و برای راه‌های فرعی ۱,۱ و ۱,۲ می‌باشد.زمان به دست آمده (t) به صورت اعشاری و بر حسب ساعت می‌باشد ، که برای سهولت مقایسه به واحد دقیقه تبدیل شده است. ، فاصله زمانی بین مراکز شهرستان‌ها از۱۲,۵۵ تا ۲۳۰,۹۶ دقیقه متغیر می‌باشد. کمترین فاصله زمانی مربوط به فاصله شهرهای دیر تا کنگان و بیش‌ترین فاصله مربوط به دیلم تا عسلویه می‌باشد.ماتریس فاصله زمان سفر بین مراکز شهرستان‌های استان در جدول ۶۰ نشان داده شده است.

جدول ٦٠ : ماتریس فاصله زمانی بین مراکز سکونت‌گاهی شهری

مبدأ	عسلویه	خورموج	جم	بوشهر	بندرگناوه	بندرکنگان	بندردیلم	بندردیر	برازجان	اهرم
اهرم	۱۱۵,۸۵	۱۶,۴۹	۱۰۵,۹۲	۲۵,۰۵	۶۶,۷۶	۷۶,۶۴	۱۱۷,۴۸	۷۷,۰۹	۲۶,۴۳	
برازجان	۱۴۲,۲۷	۴۲,۹۱	۱۳۲,۳۴	۲۹,۳۲	۴۱,۸۶	۱۰۳,۰۶	۹۲,۵۷	۱۰۳,۵۱		۲۶,۴۳
بندردیر	۵۱,۸۳	۶۱,۲۱	۴۴,۰۷	۹۸,۰۴	۱۴۱,۴۸	۱۲,۵۵	۱۹۲,۲۰		۱۰۳,۵۱	۷۷,۰۹
بندردیلم	۲۳۰,۹۶	۱۳۱,۶۱	۲۲۱,۰۴	۱۰۸,۹۷	۵۱,۷۱	۱۹۱,۷۶		۱۹۲,۲۰	۹۲,۵۷	۱۱۷,۴۸
بندرکنگان	۳۹,۲۹	۶۰,۷۶	۳۱,۵۲	۹۷,۶۰	۱۴۱,۰۴		۱۹۱,۷۶	۱۲,۵۵	۱۰۳,۰۶	۷۶,۶۴
بندرگناوه	۱۸۰,۲۴	۸۰,۸۹	۱۷۰,۳۲	۵۸,۰۶		۱۴۱,۰۴	۵۱,۷۱	۱۴۱,۴۸	۴۱,۸۶	۶۶,۷۶

مبدأ	عسلویه	خورموج	جم	بوشهر	بندرگناوه	بندرکنگان	بندردیلم	بندردیر	برازجان	اهرم
بوشهر	۱۳۶٫۸۰	۳۷٫۴۵	۱۲۶٫۸۸		۵۸٫۰۶	۹۷٫۶۰	۱۰۸٫۹۷	۹۸٫۰۴	۲۹٫۳۲	۲۵٫۰۵
جم	۳۷٫۱۵	۹۰٫۰۴		۱۲۶٫۸۸	۱۷۰٫۳۲	۳۱٫۵۲	۲۲۱٫۰۴	۴۴٫۰۷	۱۳۲٫۳۴	۱۰۵٫۹۲
خورموج	۹۹٫۹۷		۹۰٫۰۴	۳۷٫۴۵	۸۰٫۸۹	۶۰٫۷۶	۱۳۱٫۶۱	۶۱٫۲۱	۴۲٫۹۱	۱۶٫۴۹
عسلویه		۹۹٫۹۷	۳۷٫۱۵	۱۳۶٫۸۰	۱۸۰٫۲۴	۳۹٫۲۹	۲۳۰٫۹۶	۵۱٫۸۳	۱۴۲٫۲۷	۱۱۵٫۸۵

مأخذ : مشاور

فاصله زمانی بین سکونت‌گاه‌های شهری در سه سطح کمتر از ۳۰ دقیقه ، بین ۳۰ تا ۶۰ دقیقه ، بیش از ۶۰ دقیقه دسته‌بندی شده‌اند.شهرهای(خورموج – دشتستان) ،(دیر –کنگان) ، (تنگستان–بوشهر–دشتستان) در فاصله کمتر از ۳۰ دقیقه و شهرهای(عسلویه–جم–کنگان)،(عسلویه–دیر)،(خورموج–دشتستان)،(خورموج–بوشهر)،(بوشهر–گناوه)،(دشتستان–گناوه)، (گناوه–دیلم)در فاصله بین ۳۰ تا ۶۰دقیقه و فاصله زمانی سایر مراکز شهرستان‌ها به یکدیگر در فاصله بیش از ۶۰ مستقر هستند.

در ناحیه شمالی و جنوبی استان بوشهر دسترسی سکونت‌گاه‌ها نسبت به یکدیگر در وضعیت مطلوبی قرار دارند که یکی از دلایل عمده آن را شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای در این نواحی ذکر نمود، در ناحیه مرکزی استان بوشهر سکونت‌گاه‌های واقع در این محدوده از لحاظ دسترسی به یکدیگر در سطح پایین‌تری از شمال و جنوب استان قرار دارند. نقشه ۱۲ و نقشه ۱۳ فاصله زمانی بین نقاط شهری و مراکز شهرستان‌ها را در سه بازه زمانی نشان داده است.

نقشه ۱۲: فاصله زمانی بین مراکز شهرستان‌های استان بوشهر

نقشه ۱۳: فاصله زمانی بین شهرهای استان بوشهر بر حسب دقیقه

۱-۲-۳-۳-۲-۱-۶- دسترسی سکونتگاه‌ها به شبکه راه‌ها

برای دسترسی به یک سکونتگاه می‌توان از انواع مختلف سیستم‌های حمل‌ونقلی نظیر جاده‌ای ، هوایی ، دریایی و ریلی استفاده نمود.در رتبه‌بندی سکونتگاه‌ها از نظر دسترسی به شبکه راه‌ها از مجموع سه ظرفیت جاده‌ای ، هوایی و دریایی استفاده می‌شود. بر اساس عملکرد شبکه‌های ارتباطی ، ظرفیت تمام مسیرهای منتهی به نقاط شهری استان بوشهر موردبررسی قرارگرفته و ظرفیت هر مسیر با توجه به عملکرد آن محاسبه‌شده است . شاخص ظرفیت راه‌های اصلی و فرعی برای راه‌های جاده‌ای با توجه به جدول ۶۱ در نظر گرفته‌شده است.

جدول ٦١ : شاخص ظرفیت راه‌های اصلی و فرعی

درجه‌بندی راه	شاخص شهرها در فاصله ۰ -۲۵۰۰متر	شاخص شهرها در فاصله ۲۵۰۰ تا ۵۰۰۰ متر
راه اصلی	۰,۵	۰,۲۵
راه فرعی درجه ۱	۰,۳	۰,۱۵
راه فرعی درجه ۲	۰,۲	۰,۱
راه فرعی درجه ۳	۰,۱	۰,۰۷

مأخذ: مشاور برگرفته از راهنمای شرح خدمات آمایش، ۱۳۸۵

در محاسبه ظرفیت راه‌های هوایی ، با توجه به حجم کم جابه‌جایی بار و مسافر نسبت به بقیه راه‌ها در کشور ایران، شاخصی که برای وجود فرودگاه یک منطقه به دست می‌آید بسیار کم و ناچیز است ولی با توجه به اهمیتی که وجود فرودگاه برای یک منطقه دارد و منطقه وسیعی را (دایره‌ای به شعاع ۸۰ کیلومتر) تحت پوشش قرار می‌دهد می‌توان با توجه به نوع فرودگاه (درجه فرودگاه) و فاصله شهر به فرودگاه موردنظر اعمال شود.در جدول ۶۲ شاخص ظرفیت درجه‌بندی فرودگاه‌ها معین‌شده است.

جدول ٦٢ : شاخص ظرفیت درجه‌بندی فرودگاه‌ها

درجه فرودگاه	شاخص شهرها در فاصله ۰ -۴۰ کیلومتر	شاخص شهرها در فاصله ۸۰-۴۰ کیلومتر
درجه ۱	۰,۵	۰,۲۵
درجه ۲	۰,۳	۰,۱۵

مأخذ: مشاور برگرفته از راهنمای شرح خدمات آمایش، ۱۳۸۵

در محاسبه ظرفیت راه‌های دریایی ، شاخصی که برای بنادر یک منطقه به دست می‌آید دارای اهمیت قابل توجه ای می‌باشد در جدول ۶۳ با توجه به درجه‌بندی بنادر و همچنین فواصل سکونتگاه‌ها به بنادر این ظرفیت‌ها حساب می‌گردد.

جدول ٦٣ : شاخص ظرفیت درجه‌بندی بنادر

درجه‌بندی راه	شاخص شهرها در فاصله ۰ -۶۰ کیلومتر	شاخص شهرها در فاصله ۶۰-۱۲۰ کیلومتر
درجه ۱	۰,۵	۰,۲۵
درجه۲	۰,۳	۰,۱۵

مأخذ: مشاور برگرفته از راهنمای شرح خدمات آمایش، ۱۳۸۵

جهت طبقه‌بندی مراکز از نظر دسترسی به شبکه راه‌ها ، با استفاده از شاخص‌های دسترسی محاسبه‌شده برای هر شهر ، از نظر دسترسی به شبکه ارتباطی به پنج گروه کاملاً برخوردار – برخوردار – نیمه برخوردار – کم برخوردار – محروم طبقه‌بندی شده که در جدول ۶۴ نشان داده‌شده است.

جدول ٦٤ : سطح برخورداری سکونتگاه‌ها نسبت به شبکه حمل‌ونقل

جمع کل شاخص‌های دسترسی	رتبه‌بندی شهرها از نظر دسترسی به شبکه ارتباطی
کمتر از ۱,۵	کاملاً برخوردار
بین ۱,۵ تا ۳	برخوردار
بین ۳ تا ۴,۵	نیمه برخوردار
بین ۴,۵ تا ۵	کم برخوردار
بیشتر از ۵	محروم

مأخذ: مشاور برگرفته از راهنمای شرح خدمات آمایش، ۱۳۸۵

نقشه‌های شماره ۱۴، ۱۵ ، ۱۶ ، ۱۷ سطوح دسترسی حمل‌ونقل (جاده‌ای – هوایی – دریایی) و دسترسی سکونتگاه‌های شهری به شبکه حمل‌ونقل را نشان می دهند.

نقشه ١٤: سطوح دسترسی شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای

نقشه ۱۵: سطوح دسترسی حمل‌ونقل هوایی

نقشه ۱۶: سطوح دسترسی حمل‌ونقل دریایی

نقشه ۱۷: دسترسی سکونتگاه‌های شهری به شبکه حمل‌ونقل

۱-۲-۳-۳-۲-۲- تحلیل دسترسی به کریدور های بین‌المللی

۱-۲-۳-۳-۲-۲-۱- بررسی کریدور های بین‌المللی جاده‌ای

به لحاظ موقعیت جغرافیایی جمهوری اسلامی ایران ، مسیرها و کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی بسیاری که ارتباط تجاری و ترانزیتی بین آسیا و اروپا را میسر می‌سازند از گذشته‌های بسیار دور تا امروز از قلمرو جمهوری اسلامی ایران عبور کرده‌اند. مهم‌ترین مسیرها و کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی در ایران شامل شاخه جنوبی کریدور تراسیکا با ۱۳ کشور عضو، کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال ـ جنوب با ۱۴ کشور عضو، جاده ابریشم، کریدور شرق ـ غرب ، شبکه بزرگراه‌های آسیایی و شاخه جنوبی ،کریدور سه‌گانه آلتید که در راستای تأمین شرایط حمل‌ونقل مناسب شبکه حمل‌ونقل جمهوری اسلامی ایران با ۲۴ مرز ترانزیتی فعال جاده‌ای ، ۵ مرز ریلی و ۱۱ بندر تجاری بزرگ در کنار مجموعه‌ای از بنادر کوچک ارتباط حمل‌ونقل بین‌المللی را برای کشورهای منطقه ایجاد کرده است.

بزرگراه‌های آسیایی

هم‌اکنون طول شبکه بزرگراه‌های آسیایی بالغ بر ۱۴۰ هزار کیلومتر است و ۳۲ کشور عضو را در برمی‌گیرد.

مسیرهای عبوری بزرگراه‌های آسیایی از خاک ایران به شرح زیر است:

مسیر AH1: مهم‌ترین خطوط بزرگراه آسیایی از توکیو آغاز ، پس از گذر از آب به بوسان در کره جنوبی پیوسته و سپس از کشورهای مختلف ازجمله ایران گذشته و در ازمیر ترکیه به شبکه راه‌های اروپایی می‌پیوندند . مسیر AH1 از مشهد ، سبزوار ، دامغان ، سمنان ، قزوین ، زنجان ، تبریز و بازرگان می‌گذرد.

مسیر AH2: از دنپلسار در اندونزی شروع و پس از گذر از دریا وارد ایران می‌شود و در خسروی به شبکه ارتباطی اسکوا می‌پیوندند. AH2 در ایران در زاهدان شروع می‌شود ، کرمان ، یزد ، نائین ، قم ، سلفچگان و همدان را در برمی‌گیرد و به خسروی ختم می‌شود.

مسیر AH7: که درواقع ادامه مسیر AH8 است. از مرز اینچه برون وارد ایران می‌شود، از ساری ، سمنان ، یزد و انار می‌گذرد.و به بندرعباس ختم می‌شود .

کریدور شرق - غرب یا جاده باستانی ابریشم

کریدور جاده ابریشم کریدور مشهور تجاری اتصال قاره‌های آسیا و اروپا به یکدیگر در زمان‌های قدیم بوده و دارای قدمتی بیش از ۲۰۰۰ سال است . کریدور جاده ابریشم با طول بیش از ۱۶۰۰۰ کیلومتر از منتهی‌الیه شرق چین و از شهرهای شانگهای و سیان شروع و با عبور از کشورهای آسیای میانه از شهرهای کاشقر ، سمرقند ، بخارا به تهران متصل می‌شود ،

سپس از تهران و در مسیر جنوبی به طرف شهرهای بغداد ، دمشق و قاهره به الکساندرا و در مسیری دیگر به آنکارا ، کنستانتینوپل و روم امتداد می‌یابد.

کریدور مذکور مسیر اصلی جاده ابریشم می‌باشد و شاخه‌های فرعی آن تا هندوستان و شمال دریای مازندران امتداد دارد.شایان‌ذکر است در امتداد این جاده تاریخی حدود ۴۰ کشور وجود دارد.

کریدور حمل‌ونقل آلتید

پروژه توسعه زیرساخت حمل‌ونقل زمینی آسیا (آلتید) برای اولین بار در چهل و هشتمین اجلاس (۱۹۹۲) کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوسیه مطرح شد. این پروژه یک چارچوبی را برای هماهنگ‌سازی یک شبکه حمل‌ونقل منطقه‌ای با تمرکز به سه عامل زیر تهیه می کند :

۱- شبکه بزرگراه آسیایی

۲- شبکه راه‌آهن آسیایی

۳- تسهیل حمل‌ونقل زمینی

اعضای آلتید عبارت‌اند از :

افغانستان، ارمنستان، آذربایجان، بنگلادش، کامبوج، چین، هند، اندونزی، ایران، قزاقستان، قرقیزستان، لائوس، مالزی، مغولستان، میانمار، نپال، پاکستان، فیلیپین، کره، روسیه، سنگاپور، سریلانکا، تاجیکستان، تایلند، ترکمنستان، ترکیه، ازبکستان و ویتنام.

کریدور جنوبی آسیا

این مسیر با شروع از آسیای جنوب شرقی و گذر از شبه‌قاره هند از طریق میر جاوه در مرز جنوب شرقی ایران وارد قلمرو کشور شده و نهایتاً از طریق مرزهای شمال غربی شامل بازرگان ، رازی و خسروی در مرز کشورهای ترکیه و عراق از قلمرو ایران خارج‌شده و به سمت حوزه‌های اروپا و دریای مدیترانه امتداد می‌یابد.

طول این مسیر در محور میر جاوه – رازی ۲۴۹۶ کیلومتر بوده و ظرفیت حمل‌ونقل سه میلیون تن بار را دارا می‌باشد. لازم به ذکر است بخشی از این مسیر به طول ۲۳۵ کیلومتر در محور زاهدان – کرمان دارای ارتباط ریلی بوده و این محور طی سه سال آینده تکمیل خواهد شد و ارتباط ریلی اروپا با شبه‌قاره هند به‌طور کامل برقرار خواهد شد. همچنین در راستای توسعه ارتباط ریلی – ترانزیتی کشور و جهت برقراری ارتباط ریلی ایران با عراق و حوزه دریای مدیترانه ۶۲۰ کیلومتر راه‌آهن در محور اراک – خسروی احداث خواهد شد که این امر توسعه ترانزیت در کریدور های ترانزیتی شرق- غرب و کریدور جنوبی آسیا به سمت کشورهای آسیای غربی و حوزه دریای مدیترانه را در پی خواهد داشت.

کریدور حمل‌ونقل تراسیکا

برنامه تراسیکادر کنفرانس بروکسل در ماه مه ۱۹۹۳ به مرحله اجرا درآمد که از طریق آن وزرای تجارت و حمل‌ونقل ، از ۸ کشور اصلی تراسیکا (ارمنستان ، آذربایجان ، گرجستان ، قزاقستان ، قرقیزستان ، تاجیکستان ، ترکمنستان ، ازبکستان) گرد خم آمده و برنامه مساعدت فنی و مالی اتحادیه اروپا جهت توسعه کریدور حمل‌ونقل بر روی محور غرب – شرق از اروپا ، در امتداد دریای سیاه ، از طریق قفقاز و دریای مازندران به آسیای مرکزی را اجرا نمودند.

سه کشور همسایه ایران در دریای مازندران ، کشورهای آذربایجان ، قزاقستان و ترکمنستان به منظور تعیین وضعیت کشتی‌رانی و حمل‌ونقل دریایی در دریای مازندران و مناسبات اقتصادی خود با سایر کشورها و کشور ایران و روسیه اقدام به انجام مطالعه اقتصادسنجی و ارزیابی میزان قابلیت‌ها و سرویس‌دهی بنادر و آینده‌نگری برای ترابری در دریای مازندران نموده‌اند. این مطالعه در جهت تأسیس یک خط جدید کشتی‌رانی و ترابری دریایی در دریای مازندران صورت گرفته است.

اهداف پایه موردنظر در این مطالعه به شرح زیر بوده است:

– دستیابی به پتانسیل‌های حمل‌ونقل دریایی دریای مازندران

– تجزیه و تحلیل قابلیت‌های حمل‌ونقل دریایی موجود در دریای مازندران

–ارزیابی هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی در دریای مازندران

– ارزیابی شیوه‌های (تکنیک‌های) حمل‌ونقل دریایی دریای مازندران

پیش‌بینی ترافیک و حمل‌ونقل دریایی و ظرفیت بنادر موجود در حاشیه دریای مازندران نیز به عنوان نتایج این مطالعه موردنظر بوده است. بخش‌های اصلی این مطالعه شامل موارد زیر بوده است:

– قابلیت بازارهای محلی اطراف دریای مازندران و کشورهای محور (Caucasus)

– امکانات موجود بندری و کشتی‌رانی دریای مازندران

–قوانین و مقررات

– پیش‌بینی ترافیک

کریدور شمال – جنوب

کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال – جنوب در ۱۲ سپتامبر ۲۰۰۰ در سن‌پترزبورگ توسط سه کشور ایران، روسیه و هند و به منظور ترویج همکاری‌های حمل‌ونقلی بین اعضاء تأسیس شد. این کریدور اقیانوس هند و خلیج‌فارس را از طریق ایران به دریای خزر سپس از طریق روسیه به سن‌پترزبورگ و شمال اروپا متصل می‌کند.

اکنون این کریدور با پذیرش یازده عضو جدید گسترش‌یافته است که این اعضاء عبارت‌اند از :

آذربایجان، ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان، سوریه و بلغارستان. جمهوری اسلامی ایران نیز به عنوان کشور امین انتخاب شد که وظیفه دارد طرف‌های متعاهد را در خصوص پیوستن سایر کشورها به این موافقت‌نامه و یا کناره‌گیری هر یک از طرف‌های متعاهد از آن مطلع کند.

اهداف :

۱- توسعه مناسبات حمل‌ونقلی به منظور ساماندهی حمل‌ونقل کالا و مسافر در کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال – جنوب.

۲- افزایش دسترسی طرف‌های متعاهد این موافقت‌نامه به بازارهای جهانی از طریق تسهیلات حمل‌ونقلی ریلی، جاده‌ای، دریایی، رودخانه‌ای و هوایی.

۳- مساعدت در جهت افزایش حجم حمل‌ونقل بین‌المللی کالا و مسافر.

۴- تأمین امنیت سفر، ایمنی محصولات و همچنین حفظ محیط‌زیست بر اساس استانداردهای بین‌المللی.

۵- هماهنگ‌سازی سیاست‌های حمل‌ونقل و همچنین پی‌ریزی قوانین و مقررات موردنیاز حمل‌ونقل برای اجرای این موافقت‌نامه.

۶- تأمین شرایط برابر جهت عرضه‌کنندگان انواع خدمات حمل‌ونقل کالا و مسافر در کشورهای متعاهد در چارچوب کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال – جنوب.

۱-۲-۳-۳-۲-۲-۲- بررسی کریدور های بین‌المللی ریلی

یکی از ابزارهای مهم و اولیه، در طراحی هر چرخه‌ی حمل‌ونقل بین‌المللی کالا، شناختن مسیرهای موجود، و گزینش مناسب‌ترین آن‌ها، برای اجرای حمل می‌باشد. در استفاده از شیوه‌ی حمل‌ونقل ریلی نیز، آشنایی با مسیرهای موجود و کریدورهای ترانزیتی مختلف، گامی اولیه، و ضروری است. با توجه به گستردگی شبکه‌ی اتصال در ایران، استفاده از حمل‌ونقل ریلی، در بخش وسیعی از کشور، میسر می‌باشد، لیکن، شناسایی کریدورهای ترانزیتی کشور، که در امر حمل‌ونقل بین‌المللی کالا، مورداستفاده قرار می گیرند، بسیار حائز اهمیت است.

کریدورهای بین‌المللی TAR(شبکه‌های ریلی آسیاییTAR – Trans Asian Railway)

۱- TAR شمال: لیانی یوگانگ (چین) ـ مسکو ـ اروپا

۲- TAR مرکزی: لیانی یوگانگ (چین) ـ کیف ـ اروپا

۳- TAR جنوبی: چیتاگونگ (بنگلادش) ـ کلکته ـ تهران ـ اروپا

کریدور کنکور CONCOR

در سال ۱۹۸۹، تحت مسئولیت راه‌آهن هند، ایجاد گردید، و قادر است تمام خطوط کانتینری، در سطح آن کشور را، هماهنگ نماید. این کریدور، نقش بسیار برجسته‌ای را، در سرویس‌های حمل‌ونقل ترکیبیف در سطح بین‌المللی، ایفا می‌نماید.

بدین معنا که زیربنایی است برای تسهیل حمل‌ونقل ریلی، بین هند، و کریدورهای TAR. در این راستا، با اتصال این خطوط به یکدیگر، می‌توان شاهد صرفه‌جویی بسیار مناسبی، در خصوص ارسال محموله، از بنادر کشور هندوستان، به آسیای میانه و اروپا، باشیم. با مقایسه‌ی مسیرهای ترانزیت بار با اولویت خطوط ریلی، راهبردهای فعال‌سازی راه‌آهن شمال ـ جنوب به عنوان کلید افزایش ترانزیت بار از مسیر ایران تبیین خواهد شد.

کریدور جدید ریلی چین – قرقیزستان – تاجیکستان – افغانستان – ایران

کریدور جدید ریلی چین – قرقیزستان – تاجیکستان – افغانستان – ایران به طول ۷۹۸۴ کیلومتر که چین و کشورهای مشترک‌المنافع را به ایران و سپس اروپا متصل می‌سازد. عملیات احداث و تکمیل گسستگی در کشورها در دست انجام است.

۱-۲-۳-۳-۲-۲-۳- بررسی کریدورهای بین‌المللی دریایی

در بین راه‌های دریایی جهان هشت راه اصلی برای حمل‌ونقل کالا مورد قبول شرکت‌های بزرگ بین‌المللی می‌باشد که به شرح زیر است:

۱ .راه شمالی اقیانوس آرام

۲ .راه جنوبی اقیانوس آرام

۳ .راه اقیانوس اطلس شمالی

۴ .راه کانال سوئز

۵ .راه کانال پاناما

۶ .راه آمریکای جنوبی

۷ .راه اروپا به آمریکای جنوبی

۸ .راه جنوب آفریقا

۱-۲-۳-۳-۲-۲-٤- بررسی کریدورهای بین‌المللی هوایی

.در بررسی کریدور های بین‌المللی کشورهایی که در مجاورت ایران قرار دارند حجم کریدور هایی که در کشورهای حاشیه خلیج‌فارس قرار دارند بسیار چشمگیر می‌باشند که نشأت گرفته از مدیریت صحیح در تعادل فضایی و پخشایش فعالیت‌های اقتصادی و تولیدی در این کشورها می‌باشد .

طبق بررسی‌های به‌عمل‌آمده در رابطه با کریدورهای بین‌المللی و همچنین بررسی وضعیت کریدورهای ترانزیت شبکه هوایی ایران و استان بوشهر کاملاً مشهود می‌باشد در جنوب استان بوشهر کریدور پرتراکمی با حجم تردد بسیار بالا و در جهت شرقی- غربی و بالعکس وجود دارد اما نکته قابل‌توجه این است سهم ایران از این کریدور با توجه به عملکرد فرودگاه‌های استان پایین می‌باشد به طوری که کریدور های هوایی محدودتری نسبت به شهرهای جنوبی واقع در حاشیه خلیج‌فارس دیده می‌شود که دلیل آن را می‌توان مالکیت فرودگاه‌های استان ذکر کرد زیرا تنها فرودگاه بین‌المللی بوشهر تحت مالکیت شرکت مادر تخصصی فرودگاه‌های کشور بوده و مابقی آن‌ها تحت تملک شرکت نفت می‌باشند به‌عنوان‌مثال فرودگاه عسلویه کاملاً تحت تأثیر منطقه ویژه پارس بوده است و همچنین ماهیت وجودی فرودگاه خارک به دلیل موقعیت استراتژیکی آن بیان کرد و دلیل عمده دیگر آن را عدم برخورداری کافی از شبکه‌های زیربنایی و به ویژه ظرفیت شبکه حمل‌ونقل متناسب با الزامات توسعه کشور بیان نمود. پروازهای بین‌المللی صورت پذیرفته از فرودگاه‌های استان بوشهر به دوحه و دبی ،مدینه و جده می‌باشد با این حال عملکرد شبکه حمل‌ونقل هوایی استان بوشهر، با نقش و ساختار تعریف شده استان متناسب نمی‌باشد و نیازمند ارتقا و توسعه است.

۱-۲-۳-۳-۲-۵- بررسی اتصال شبکه حمل‌ونقل (جاده‌ای ، هوای ، دریایی) استان بوشهر به کریدور های بین‌المللی

شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای استان تنها از طریق بزرگراه بوشهر- دشتستان به کریدور بین‌المللی بزرگراه آسیایی بوده که از طریق این کریدور به کریدور شمال – جنوب و سپس به سایر کریدورهای بین‌المللی متصل می‌گردد و از این طریق به کشورهای مجاور در شرق و غرب و شمال کشور دسترسی وجود دارد . به دلیل موقعیت استراتژیک ایران در منطقه دسترسی شبکه ارتباطی دریایی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و از این طریق با کشورهای واقع در جنوب ایران می‌توان ارتباط برقرار کرد.بنادر واقع در استان به دلیل عملکرد استان در منطقه با وجود سهم عمده صادرات انرژی نقش مهمی را در ارتباطات ایفا می‌کنند و به واسطه کریدورهای دریایی با کشورهای کویت ، عربستان ،بحرین ، قطر ، امارات و عمان در قسمت جنوب در ارتباط هستند و در ادامه به کشورهای شرق آسیا و اتحادیه اروپا متصل می‌گردند.

پروازهای فرودگاه‌های استان بوشهر به کشورهای واقع در حاشیه خلیج‌فارس می‌باشد .از فرودگاه بوشهر پروازهای جده ، مدینه و دبی و از فرودگاه عسلویه پرواز دبی و دوحه صورت می‌گیرد .اتصال استان بوشهر به شبکه ریلی کشور در حال حاضر وجود ندارد که این امر بخشی از توسعه شبکه ریلی کشور و اتصال آن به شبکه ریلی جهانی می‌باشد. نقشه ۱۸ و نقشه ۱۹ اتصال شبکه حمل‌ونقل هوایی استان بوشهر به کریدورهای بین‌المللی هوایی و بین‌المللی(جاده‌ای- ریلی- دریایی-هوایی) را نشان می‌دهد.

نقشه ۱۸: اتصال شبکه حمل‌ونقل هوایی استان بوشهر به کریدورهای بین‌المللی هوایی

نقشه ۱۹: اتصال شبکه حمل‌ونقل استان بوشهر به کریدورهای بین‌المللی(جاده‌ای ، ریلی ، هوایی و دریایی)

۱-۲-۳-۳-۲-۳- تحلیل ویژگی‌های شبکه حمل‌ونقل استان

به منظور مقایسه روش‌های چهارگانه حمل‌ونقل تجاری،از ماتریس زیر استفاده‌شده است که در آن مزیت‌های هریک از روش‌های حمل‌ونقل نسبت به روش‌های دیگر مشخص‌شده است. جدول ۶۵ مقایسه انواع روش‌های حمل‌ونقل با یکدیگر را نشان می‌دهد.

جدول ٦٥ : مقایسه انواع روش‌های حمل‌ونقل با یکدیگر

مورد مقایسه‌ای	حمل‌ونقل جاده‌ای	حمل‌ونقل ریلی	حمل‌ونقل هوایی	حمل‌ونقل دریایی
حمل‌ونقل جاده‌ای		• سرعت جابجایی بالاتر • قابلیت دسترسی بهتر به نقاط عرضه و تقاضا • تنوع بیشتر وسایل حمل‌ونقل • انعطاف‌پذیری بیشتر مسیرها و زمان‌های حمل • هزینه سرمایه‌گذاری اولیه کمتر • مناسب برای جابجایی در مسافت‌های کوتاه	• تنوع بیشتر وسایل حمل‌ونقل • قابلیت دسترسی بهتر به نقاط عرضه و تقاضا • هزینه جابجایی کمتر • ظرفیت جابجایی بیشتر • انعطاف‌پذیری بیشتر مسیرها و زمان‌های حمل • هزینه سرمایه‌گذاری اولیه کمتر • مناسب برای جابجایی در مسافت‌های کوتاه	• تنوع بیشتر وسایل حمل‌ونقل • سرعت جابجایی بالاتر • قابلیت دسترسی بهتر به نقاط عرضه و تقاضا • انعطاف‌پذیری بیشتر مسیرها و زمان‌های حمل • هزینه سرمایه‌گذاری اولیه کک متر • مناسب برای جابجایی در مسافت‌های کوتاه
حمل‌ونقل ریلی	• مصرف سوخت کمتر • ایمنی حمل بالاتر • هزینه جابجایی کمتر • ظرفیت جابجایی بیشتر • آلودگی کمتر هوا • اشغال کمتر زمین برای احداث خطوط • سهولت افزایش ظرفیت سیستم • قابلیت اطمینان بالاتر • وابستگی کمتر به شرایط آب و هوایی		• آلودگی کمتر محیط‌زیست • قابلیت دسترسی بهتر به نقاط عرضه و تقاضا • هزینه جابجایی کمتر • ظرفیت جابجایی بیشتر • قابلیت اطمینان بالاتر • مصرف سوخت کمتر • وابستگی کمتر به شرایط آب و هوایی	• آلودگی کمتر محیط‌زیست • سرعت جابجایی بالاتر • قابلیت دسترسی بهتر به نقاط عرضه و تقاضا • قابلیت اطمینان بالاتر • وابستگی کمتر به شرایط آب و هوایی
حمل‌ونقل هوایی	• سرعت جابجایی بالا • عدم نیاز به احداث شبکه خطوط فیزیکی • مسافت‌های جابجایی طولانی‌تر	• سرعت جابجایی بالاتر • عدم نیاز به احداث شبکه خطوط فیزیکی • مسافت‌های جابجایی طولانی‌تر		• سرعت جابجایی بالاتر
حمل‌ونقل دریایی	• عدم نیاز به احداث شبکه خطوط فیزیکی • هزینه جابجایی کمتر • ظرفیت جابجایی بیشتر • مسافت‌های جابجایی طولانی‌تر • سرمایه بری کمتر • آلودگی کمتر هوا • مصرف سوخت کمتر • ایمنی حمل بالاتر • هزینه نگهداری پایین	• عدم نیاز به احداث شبکه خطوط فیزیکی • هزینه جابجایی کمتر • ظرفیت جابجایی بیشتر • مسافت‌های جابجایی طولانی‌تر • سرمایه بری کمتر • آلودگی کمتر محیط‌زیست • هزینه نگهداری پایین	• تنوع بیشتر وسایل حمل‌ونقل • قابلیت دسترسی بهتر به نقاط عرضه و تقاضا • هزینه جابجایی کمتر • ظرفیت جابجایی بیشتر • مسافت‌های جابجایی طولانی‌تر • نیاز به سرمایه‌گذاری کمتر • مصرف سوخت کمتر • هزینه نگهداری پایین	•

مأخذ : عشقی، ۱۳۹۲

۱-۲-۳-۳-۲-٤- نتیجه‌گیری

بر اساس مطالعات صورت گرفته در این بخش به جمع‌بندی نتایج صورت گرفته در قالب جدول Swot پرداخته‌شده است. بر این اساس جدول ۶۶ نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید را بیان می‌کند.

جدول ٦٦ : تحلیل SWOT شبکه حمل‌ونقل

سرفصل‌ها	نقاط قوت(S)	نقاط ضعف(W)	فرصت(O)	تهدید(T)
تحلیل زیر بخش حمل‌ونقل جاده‌ای	اتصال مراکز مهم به شبکه جاده‌ای (برخی بنادر مهم و مراکز صنعتی و....) دسترسی اکثر شهرستان‌های استان به شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای مناسب وجود یک محور تقریباً پیوسته شمال- جنوب (بزرگراه موجود) و دو محور شرقی- غربی که در ناحیه شمالی و جنوبی استان واقع هستند(محور بوشهر ، چغادک ، برازجان، دالکی، کنار تخته، کازرون ، شیراز در شمال استان و محور کنگان ، جم، اهرم ، فیروزآباد،شیراز در جنوب استان) اتصال استان بوشهر با است آن‌های هم‌جوار به لحاظ شبکه مناسب جاده‌ای	فقدان یک برنامه بلندمدت و استراتژیک برای توسعه زیربناهای حمل‌ونقل جاده‌ای کشور و تأثیر آن بر استان عدم وجود زیرساخت‌های جاده‌ای کافی در ناحیه مرکزی استان به منظور ایجاد امکان ترانزیت کالا به شهرهای هم‌جوار استان فارس وجود عدم تعادل در برخورداری از دسترسی به شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای،به طوری که مناطق وسیعی از نیمه شرقی استان دسترسی ضعیفی به شبکه جاده‌ای داشته‌اند.عدم توزیع یکنواخت شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای به لحاظ سلسله مراتبی وجود عدم تعادل در برخورداری شهرستان‌ها از شبکه بزرگراهی (نسبت طول بزرگراه‌ها به مساحت)، شهرستان‌های گناوه و دیلم از شبکه بزرگراهی مناسبی برخوردار نبوده و سایر شهرستان‌هایی که به لحاظ وسعت در راستای این بزرگراه بوده‌اند از وجود بزرگراه‌ها به‌طور کامل و یا تا حد زیادی بهره‌مند هستند	توسعه راه‌ها، بزرگراه ها(توسعه محور جم ، اهرم و محور دالکی، کنارتخته) دسترسی منطقه به لحاظ شبکه ارتباطی جاده‌ای به بازارهای خوب منطقه موقعیت جغرافیایی و قرار گرفتن در مسیر تعداد زیادی از کریدورهای بین‌المللی قابلیت اتصال بزرگراهی در ناحیه کارکردی و اقتصادی شمالی استان به جنوب غربی استان خوزستان	
تحلیل زیر بخش حمل‌ونقل هوایی	توزیع فضایی متناسب فرودگاه‌ها در سطح استان نزدیک بودن به شیراز به عنوان یکی از مراکز کنترل و ترانزیت هوایی	نوع مالکیت فرودگاه‌ها	قابلیت ارتقا زیرساخت‌های حمل‌ونقل هوایی	نداشتن اتصال قوی به کریدور های هوایی بین‌المللی با توجه به ظرفیت‌های منطقه‌ای
تحلیل زیر بخش حمل‌ونقل ریلی		نبود خط آهن در مراکز مهم سکونتی و صنعتی	جایگاه ویژه راه‌آهن استان به عنوان یکی از کریدورهای مهم برای دسترسی به بازارهای جدید صادراتی به کشورهای اطراف که عموماً به عنوان کشورهای صادرکننده مواد خام و دریافت‌کننده مواد مصرفی می‌باشند. اتصال شبکه ریلی استان به شبکه ریلی کشور	
تحلیل زیر بخش حمل‌ونقل دریایی	دسترسی به بنادر معتبر در اقصی نقاط منطقه از طریق مسیرهای خطوط کشتی‌رانی انجام بیش‌ترین حجم صادرات و واردات از طریق حمل‌ونقل دریایی	عدم شکل‌گیری ساختار تخصصی بنادر راکد ماندن برخی از بنادر و هدر رفتن سرمایه‌های ملی مشکلات و نارسایی‌ها در زنجیره پشتیبانی بندری فاصله زمانی-مکانی طولانی شبکه شهری از طریق نظام حمل‌ونقل دریایی	نقش تعیین‌کننده بنادر در سازمان‌دهی به فضای ملی امکان دسترسی آسان و سریع کشورهای آسیای و اروپایی به آب‌های آزاد از طریق مسیر دریایی وجود پتانسیل‌های تجارت دریایی	عدم وجود دسترسی مناسب بنادر به خطوط ریلی عدم امکان قابلیت رقابت بنادر استان با بنادر بزرگ جهان

مأخذ : مشاور

منابع

- سالنامه آماری کشور و استان ۱۳۸۳-۱۳۹۲
- اداره کل پست کشور و استان بوشهر
- یزدان پناه و مستأجران ،۱۳۸۸،طرح ارزیابی فناوری اطلاعات و ارتباطات.
- اداره کل ارتباطات و فناوری اطلاعات استان بوشهر،۱۳۹۴
- آیین‌نامه طرح هندسی راه‌های ایران نشریه شماره ۴۱۵
- اداره کل راه و شهرسازی استان بوشهر ،۱۳۹۲
- مشاور تدبیر گران راه و راه‌آهن ، ۱۳۹۴
- مهندسین مشاور رهساز
- شرکت مادر تخصصی فرودگاه‌های استان بوشهر۱۳۹۳
- آمارنامه دریایی ایران،۱۳۹۳
- طرح جامع بنادر ، خلاصه اجرایی طرح جامع بنادر بازرگانی ایران ،۱۳۸۴
- خلاصه اجرایی طرح جامع بنادر بازرگانی ایران،۱۳۸۴
- سازمان بنادر و دریانوردی کشور،۱۳۹۴
- سازمان شیلات ایران ، برنامه عملیات جامع بنادر ماهیگیری کشور ،۱۳۹۲
- سازمان شیلات ایران، ۱۳۹۱
- اداره کل شیلات استان بوشهر، ۱۳۹۴
- راهنمای انجام مطالعات برنامه آمایش استان(ویرایش دوم)،۱۳۸۵
- عشقی ، بهمن ، حمل‌ونقل ایران ، ۱۳۹۲

http://bushehr.pnu.ac.ir
http://iranway.com/fa/shi
https://fa.wikipedia.org/wiki/
http://www.shilat-takhasosi.blogfa.com
http://ostannews.com
http://TAR – Trans Asian Railway
www.iaubushehr.ac.ir
www.ict.gov.ir
www.tch.ir