کوتاه‌تر از گزارش

جدال با زباله

مریم خباز

جامعه

اول: بوی لجن و گندیدگی دارد روی مولکول‌های اکسیژن سواری می‌کند. بو انگار بازی‌اش گرفته، از قعر زمین بلند می‌شود و در دل چاه می‌پیچد و فوت می‌شود توی صورت‌ها. هیچ ماسکی حریف این بو نیست، به دهانی بدبو و معده‌ای خراب می‌ماند. کارگرها انگار که طبیب باشند، سطلی سفید را که به طنابی گره دار وصل است آهسته آهسته فرو می‌برند در دل چاه و چند ثانیه صبر می‌کنند. «آخ گازش خورد تو چشمم»؛ این را کسی که زل زده است به قعر چاه، می‌گوید.

کارگرها دارند طناب را می‌کشند بالا. سطل شبیه ملاقه‌ای است که از یک دیگ، خوراکی آبدار برمی‌دارد؛ سطل دارد از پُری می‌ترکد. مردم کوچه زارعی در محله باغ‌آذری آمده اند به تماشا و کارگرها دارند سطل‌ها را چپه می‌کنند در نیسان آبی. بار نیسان پر شده است از زباله، از شیرمرغ تا جان آدمیزاد؛ انگارهمه هرچه راکه خورده‌اند، ریخته‌اند در کوچه و خیابان و جوی‌های آب؛ اول یک بسته بیسکویت، بعد یک قوطی نوشابه، بعدش کمی تخمه و دست‌آخر هم یک غذای رستورانی در ظرفی یک‌بار مصرف.

دوم: بوی لجن گذاشته است پشتش، حتی وقتی نفس در سینه حبس است باز هم کابوس بو رژه می‌رود. حوضچه «ماندگاری» مثل کوه آتشفشانی که مواد مذاب به اطراف پرت می‌کند مشغول بوپراکنی است. حوضچه آنقدر عمیق است که از سطل و طناب کاری برنمی‌آید و همین است که سطل‌ها جایشان را به بیل‌های مکانیکی داده‌اند.

بازوی بیل باز می‌شود، مثل یک غواص، غوص می‌کند و مثل یک پنجه بزرگ به زباله‌ها چنگ می‌زند و کیلو کیلو زباله بار کامیون می‌کند. یک سوسک از این مهلکه گریخته و روی دیواره حوضچه خودش را خشک می‌کند.

بیل دوباره غوص می‌کند و مشتی زباله بالا می‌آورد؛ یک لنگه کفش پاره، یک حلقه لاستیک، قوطی رب، بطری نوشابه و ماءالشعیر، یونولیت، ظرف‌های یک‌بار مصرف و پتو؛ آخر پتو اینجا چه می‌کند؟

سوم: آب از یک سراشیبی سقوط می‌کند و نرم و آرام روی زمینی وسیع که نامش مخزن صالح‌آباد است، پیش می‌رود. مرغ‌های ماهیخوار مشغول سورچرانی‌اند و برای قاپیدن خوراکی‌های خوشمزه جلوی هم ویراژ می‌دهند. آسمان تهران ابری است و هوا سرد و کارگران نیز مشغول کار. کارگران کلاه‌های بافتنی را کشیده‌اند تا زیر ابرو و دستکش‌های بلند پلاستیکی را آورده‌اند تا آرنج و با چکمه‌های پلاستیکی بلند زده‌اند به دل آبی سرد که می‌رسد به یک توری بزرگ برای به دام افتادن زباله‌ها.

این کارگران از بالا شبیه شالیکاران هستند که دائم خم می‌شوند و دستی به آب می‌زنند، با این فرق که آنها زباله می‌چینند نه خوشه‌های خوش‌عطر برنج را.

چهارم: تور نیم روزه‌ای که معاونت خدمات شهری شهرداری تهران روز گذشته برای خبرنگاران تدارک دید فقط برشی بود از دنیای بی‌سر و ته زباله‌ها در پایتخت؛ زباله‌هایی که به دست مردمی که جوی‌ها و نهرهای آب را با سطل زباله اشتباه گرفته‌اند، راهی کانال‌های زیرزمینی می‌شود و صحنه‌هایی تراژیک خلق می‌کند.

مسؤولان آبراه‌ها و قنوات در معاونت خدمات شهری و البته کارگرانی که هر روز با بادگیرهای سرمه‌ای و دستکش‌ها و چکمه‌های بلند پلاستیکی از دنیای رو زمینی به جهان زیرزمینی می‌روند چشم‌شان از این صحنه‌ها پر است. ولی خوب است مردم بدانند کانال‌ها و تونل‌های جمع‌آوری آب‌های سطحی تهران اگر فقط یک روز لایروبی نشوند غوغایی به‌پا می‌شود، مخصوصا اگر بارانی ببارد که آن‌وقت تهران می‌شود پایتختی که هر جوی آب آن زباله استفراغ می‌کند؛ از کفش‌های کهنه و لباس‌های پاره تا پوست پرتقال‌های آبگیری شده و سبزی‌ها و میوه‌های گندیده.

آلودگی هوا به ۷ کلانشهر برگشت

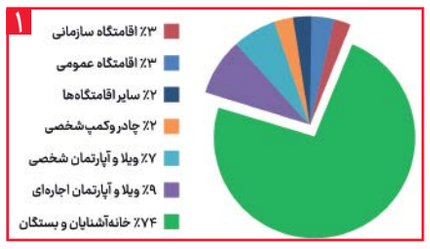
سازمان هواشناسی نسبت به پایداری جو و آلودگی هوا در هفت کلانشهر کشور از امروز هشدار داد. در هشدار زرد رنگ این سازمان آمده است: افزایش غلظت آلاینده‌ها و کاهش کیفیت هوا امروز پنجشنبه برای شهرهای تبریز، ارومیه، تهران و کرج، جمعه برای شهرهای تهران، کرج، اراک، تبریز، ارومیه و اصفهان و شنبه برای شهرهای تهران، کرج، اراک، مشهد و اصفهان پیش‌بینی می‌شود. / جام‌جم دیلی

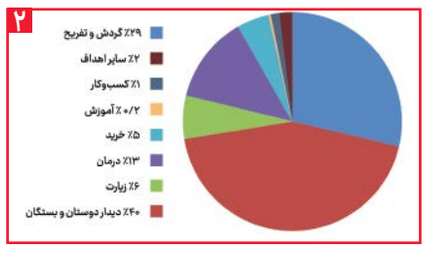
۱۵ درصد مردم هنوز واکسن نزده‌اند

محسن زهرایی، رئیس اداره بیماری‌های قابل پیشگیری با واکسن وزارت بهداشت گفت: واکسن سهم و حق مردم است و اگر کسی تزریق نکند از سهم خود گذشته است و این درحالی است که ۱۵ درصد جامعه هدف هنوز واکسن نزده‌اند. وی در مورد دوز یادآور واکسن کرونا نیز افزود: تاکنون ۱۶۷ میلیون دوز واکسن تامین شده که پاسخگوی نیاز فعلی کشور است؛ بنابراین احتمال می‌رود سال ۱۴۰۱ برای همه مردم یک دوز یادآور نیز در نظر گرفته شود. / ایسنا

افزایش بهای بلیت در ناوگان ریلی و هوایی کشور یکی از عوامل کاهش آمار سفر در جامعه است نمودارهای یک و دو نیز به ترتیب سهم نفر شب اقامت به تفکیک نوع اقامتگاه در بهار ۹۸ و سفرهای داخلی به تفکیک اهداف اصلی گردشگری در همان بازه زمانی را نشان می‌دهد

عکس: وزارت راه و شهرسازی





مجبوریم در خانه بمانیم!

گزارش اخیر مرکز پژوهش‌های مجلس تایید می‌کند که امکان سفرهای داخلی نیز برای تمامی شهروندان کشور میسر نیست

میثم اسماعیلی

جامعه

اگر تا یک دهه پیش افزایش شکاف‌های طبقاتی را می‌شد از دور دور خودروهای لاکچری جماعت برخوردار در خیابان‌های بالای شهر پایتخت متوجه شد حالا این فاصله عظیم در جای‌جای زندگی روزمره و فضای زیستی پیرامون‌مان قابل مشاهده است. نه در وضعیت خوراک و مسکن و درمان و آموزش که حتی با گشتی در آمارهای مربوط به فراغت‌های معمولی همچون سفر می‌توان متوجه شد که در حالی هر روز به حجم تفریحات طبقه برخوردار جامعه اضافه می‌شود که این امکان برای طبقه آسیب‌پذیر رو به غیرممکن شدن می‌رود. هر چند آمارهای موجود در رابطه با توزیع سفر خانوارهای ایرانی طی یک دهه گذشته نشان از آن دارد که به تعداد سفرها افزوده شده اما با کمی دقت می‌توان متوجه شد با وجود افزایش کمی از کیفیت سفرها به شکل قابل توجهی کاسته شده است. حکایت تلخ آمارهای تازه مرکز پژوهش‌های مجلس این است که این افزایش سرانه گردشگری داخلی هم بیشتر متعلق به خانوارهایی بوده که پیشتر هم به سفر رفته‌اند! به این معنا که سازوکارهای توزیع سفر برای خانوارها به‌گونه‌ای صورت نگرفته که در دسترس همگان قرار گیرد. همان خانوارهای به سفر رفته هم تغییرات معناداری در نوع سفرهایشان صورت داده‌اند که همه آنها مبتنی بر افزایش چشمگیر مشکلات اقتصادی است. به عنوان مثال آنها کمتر در اقامتگاه‌ها سکونت داشتند، از حجم سفرهای تفریحی به انگیزه گردش کم کرده‌اند و انگیزه اصلی درصد قابل توجهی از مسافرت بازدید دوستان و اقوام‌شان در شهرهای مختلف بوده است. در این راستا زیرساختی برای سهولت سفر کم‌برخورداران ایجاد نشده به این معنا که آنها که خودروی شخصی ندارند همچنان مجبورند با صرف هزینه بیشتری به سفر بروند چراکه شبکه حمل و نقل عمومی با افزایش کمی سفرها هیچ توسعه‌ای نداشته در حالی که هزینه خدمات را افزایش داده است. همین یک نمونه نشان می‌دهد سفر از سبد آن عده از شهروندانی که خودروی شخصی ندارند به نوعی حذف شده است. با تداوم این رویه سفرهای داخلی به عنوان یک فراغت معمولی هم به یک کالای لاکچری تبدیل می‌شود، بستری تازه و مهیا برای تفاخر اقلیت برخوردار به جماعت اکثریت گرفتار، آن هم در پیش چشم مسوولانی که آمارهای موجود حاصل عملکرد آنهاست.

پایش‌های سازمان جهانی گردشگری نشان می‌دهد سفرهای داخلی ۸۰ درصد از کل جریان‌های گردشگری جهان را به خود اختصاص داده است. کارشناسان این حوزه هم معتقدند این گونه گردشگری فرصتی است برای توسعه درون‌زا و وابستگی پیشرفت صنعت به تقاضای موجود در کشور که البته یکی از مصادیق عملیاتی برای دستیابی به اقتصاد مقاومتی است. اما آنچه مولفه‌های پیش رو نشان می‌دهد گردشگری داخلی در ایران به عنوان گردشگری رهاشده در جریان است. همچون بسیاری از حوزه‌های دیگر هم نبود پایش و در دست نداشتن ابزاری به نام آمار در تصمیم‌گیری برای این موضوع موثر بوده است. ابزاری که به باور بسیاری در دهه‌های اخیر در رابطه با صنعت گردشگری ایران به شکل دقیق و قابل اعتمادی در دسترس نبوده و صرفا به صورت گزارش‌های جسته و گریخته و غیرمتمرکز در اختیار قرار گرفته است. گزارش تازه مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی نشان می‌دهد در ۱۱ سال گذشته تعداد سفرها با نرخ متوسط سالانه ۱۷ درصد درحال افزایش بوده به‌طوری که از ۱۷/۸ میلیون سفر در سال ۸۷ به تعداد ۱۰۲/۲ میلیون سفر در سال ۹۸ رسیده است. با این حال کاهش بی‌سابقه ۱۰ میلیون سفر در سال ۹۸ آسیب جدی به بخش سفر و گردشگری وارد کرده که احتمالا باید آن را ناشی از سیلاب‌های نوروز آن سال و البته افزایش هزینه‌های خانوار دانست.

۸ میلیون خانوار به سفر نرفته‌اند

سرانه سفرهای خانوارهای به سفر رفته طی یک دهه گذشته تقریبا سه برابر شده و به سرانه شش سفر در سال رسیده است، اما هشت میلیون خانوار طی سال‌های اخیر تقریبا هیچ سفری تجربه نکرده‌اند، به این معنا که افزایش سفرهای داخلی ناشی از افزایش تعداد خانوار به سفر رفته است؛ به عبارتی تعداد خانوارهای ایرانی در سال ۸۷ حدود ۱۷ میلیون و ۶۰۰ هزار خانوار بوده و این آمار در سال ۹۸ به حدود ۲۵ میلیون و ۴۰۰ هزار خانوار رسیده است. در شرایط فعلی که بیشتر خانوارها با مشکلات اقتصادی روبه‌رو هستند، حمایت مالی از خانوارهای به سفرنرفته، به‌طوری که هر شخص حداقل یک سفر در سال داشته باشد، بسیار سودمند است؛ چرا که علاوه بر افزایش ۴۰ میلیون سفر و ایجاد اشتغال و کسب و کارهای وابسته، برکات فرهنگی و اجتماعی فراوانی خواهد داشت. نکته قابل توجه این است که حتی همین گزینه «لزوم حمایت‌های مالی از خانوارهای به سفرنرفته» هم مخالفانی دارد! چند وقت پیش بود که حرمت!... رفیعی، رئیس هیات مدیره انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرت هوایی و جهانگردی کشور در واکنش به طرح وزارت گردشگری در اعطای بسته سفر ارزان به تسنیم گفته بود: «سفر ارزان در شأن مردم عزیز ایران نیست! سفر ارزان به معنی آن است که فرد از تمکن مالی برخوردار نیست یا به تعبیری فقیر اطلاق می‌شود، این در حالی است که فردی که به سفر می‌رود ممکن است از تمکن مالی بالا یا پایین برخوردار باشد که متناسب با میزان تمکن مالی خود نحوه سفر خود را برمی‌گزیند.»

سهم کم تفریح در اهداف سفر

گزارش تازه مرکز پژوهش‌ها مصداق‌های آشکاری در تغییر رفتار جامعه ایرانی در رابطه با سفر پیش‌رویمان می‌گذارد. نشانه‌هایی که رمزگشایی پیچیده‌ای ندارد و می‌توان دلیل این تغییرات را به سهولت دریافت. یکی از این تغییرات مربوط به اهداف سفر است. بنا به آمارهای منتشر شده در ۱۱ سال اخیر سهم سفر با هدف دیدار دوستان و آشنایان سهم ۴۴ درصدی داشته و با اختلاف زیادی نسبت به سایر اهداف پیشتاز است. برای فهم بهتر این درصد می‌توان به داده‌های آماری جهان در سال ۲۰۱۸ مراجعه کرد. به طور میانگین سفر با هدف دیدار اقوام و دوستان در جهان با ۲۷ درصد در رتبه دوم اهداف سفری قرار دارد و دلیل اول سفر جهانیان «فراغت و گذران وقت» بوده که سهمی ۵۶ درصدی دارد. در همین سال در کشور آفریقای جنوبی به عنوان دومین هدف اصلی سفر حدود ۲۱ درصد سفرهای داخلی با هدف دیدار دوستان و آشنایان صورت گرفته که هدف اول گردشگری در این کشور با هدف خرید صورت گرفته است. یا در نمونه‌ای دیگر در سال ۲۰۱۹ حدود ۳۶ درصد از سفرهای داخلی انگلستان به بازدید از خانواده و دوستان اختصاص داشته که دومین دلیل سفرهای داخلی را به خود اختصاص داده و اولین دلیل به گذران تعطیلات اختصاص داشته است.

افزایش ۴۴ درصدی هدف سفر در ایران و اختصاص آن به بازدید اقوام را تنها نمی‌توان به سختی معیشت مرتبط دانست چراکه سهم بالای این نوع سفر ریشه در فرهنگ ایرانی-اسلامی هم دارد که پیوسته به محوریت خانواده و دیدار آشنایان توصیه دارد. اما وقتی این افزایش ۴۴ درصدی را کنار کاهش سفرهای زیارتی و تفریحی می‌گذاریم، می‌توان به این نتیجه رسید که سهم مشکلات اقتصادی بسیار بیشتر بوده است. چرا که سهم سفر با هدف زیارت و در کنار آن گردش و تفریح طی دوره ۱۱ ساله اخیر کاهش پیدا کرده است. تغییر مقصد سفر ایرانیان طی یک دهه گذشته و افزایش معنادار بین مقصد سفر و خانه آشنایان و بستگان ریشه در فرهنگ و مسائل اقتصادی پرداخت هزینه کمتر برای اقامت دارد اما درنهایت این روند باعث شده تا استان‌های پرجمعیت سهم بیشتری از گردشگران داخلی کسب کنند. به این مفهوم که همین اتفاق پیامد دیگری هم دارد و توسعه‌نیافتن زیرساخت‌ها در استان‌هایی با میزان سفرهای کمتر هم شده است.

تغییر مقصد؛ از هتل به خانه اقوام

طی یک دهه گذشته سهم سفرهای با اقامت شبانه ۴۵۰ درصد رشد داشته است درحالی که این رشد برای سهم سفرهای بدون اقامت شبانه معادل ۷۴۱ درصد است. شواهد نشان می‌دهد که روند سفرهای داخلی در این دوره، درحالی که رو به رشد بوده، اما با الگوی جدیدی روبه‌رو شده است. این الگو بدون شک از گرایش خانوارها برای کاهش هزینه‌های سفر به استفاده از منزل دوستان و آشنایان یا کوتاه‌کردن زمان سفر صورت گرفته است. در ۱۱ سال اخیر سهم اقامت در خانه آشنایان و بستگان به گواه آمار مرکز پژوهش‌های مجلس تقریبا ۷۳ درصد بوده و با اختلاف زیادی نسبت به سایر اقامتگاه‌ها در رتبه اول قرار دارد. سهم بالای این نوع اقامتگاه دو توجیه فرهنگی و اقتصادی دارد. به لحاظ فرهنگی سفر با هدف دیدار دوستان و آشنایان بخش مهمی از فرهنگ سفر ایرانیان را شامل می‌شود و جنبه مهم‌تر آن که اقتصادی است و بنابرآن بیشتر گردشگران تمایل دارند هزینه سفر را کاهش دهند، بنابراین اقامت در خانه آشنایان و بستگان را بیشتر از اقامتگاه‌های عمومی و سازمانی ترجیح می‌دهند.

وقتی خودروی شخصی به صرفه‌تر است

سنجه‌های دیگری هم در رابطه با تغییر اجباری رفتار مسافران ایرانی در یک دهه گذشته وجود دارد. یکی از این مولفه‌ها مربوط به شبکه حمل و نقل است. در ۱۰ سال اخیر تعداد سفرهای با وسیله نقلیه عمومی شناور، قطار، هواپیما، اتوبوس و مینی‌بوس تقریبا ثابت بوده درحالی که سفر با وسیله نقلیه شخصی رشد چشمگیری داشته است، به عبارت دیگر تمایل ایرانیان برای سفر با وسیله‌های نقلیه شخصی در مقایسه با وسایل نقلیه عمومی افزایش پیدا کرده است. هر چند می‌توان دلایلی از جمله قابلیت بیشتر در حفظ حریم خانواده یا خصوصی بودن ارتباط بین همسفران در استفاده از خودروی شخصی عنوان کرد اما بدون شک دلیل اصلی آن به‌صرفه و دردسترس بودن وسایل نقلیه شخصی نسبت به سایر وسایل حمل و نقل است. همین یک فقره آماری نشان از تشدید فشارهای اقتصادی و توسعه فقر در جامعه دارد. اتفاقی که باعث گرایش خانوارها به کاهش هزینه‌ها و کوچک‌ترشدن سبد خانوار به واسطه توسعه فقر در خانوارها شده است. در کنار این موضوع اما توسعه نیافتن زیرساخت‌های لازم حمل و نقل عمومی و فرسودگی ناوگان هوایی و نبود تجهیزات و امکانات راحت و در دسترس هم از دلایل استقبال‌نکردن گردشگران از شبکه حمل و نقل عمومی است. این موارد را باید با تاکید بر این آمار خواند که سهم استفاده از وسایل عمومی حمل و نقل در سفرهای داخلی تنها ۱۱ درصد بوده است. در کنار این موضوع کیفیت خدمات ارائه‌شده توسط این شبکه‌ها همواره رو به کاهش بوده در حالی که هزینه آن افزایش چشمگیری داشته است. به عنوان مثال تنها هزینه بلیت یکطرفه به مشهد از تهران در ایرلاین‌های مختلف بیش از یک میلیون تومان است و این در حالی است که از مدت‌ها قبل به بهانه کرونا بسیاری از این ایرلاین‌ها از ارائه غذا به مسافران هم خودداری می‌کردند، رویه‌ای که در نبود نظارت همچنان هم ادامه دارد.

تغییر در هزینه‌های سفر

در طول هشت سال گذشته هزینه متوسط سفر، سالانه ۸ درصد افزایش داشته است. با توجه به این که افزایش هزینه‌ها می‌تواند ناشی از تورم اقتصادی کشور باشد و نه در مصرف بیشتر اقلام اصلی سفر، درصد تغییرات هزینه متوسط سفر با نرخ تورم نقطه‌ای خانوارهای کشور در هر فروردین ماه توسط مرکز پژوهش‌های مجلس مقایسه شده است. در صورتی که درصد تغییرات با نرخ تورم برابر باشد، یعنی مصرف اقلام اصلی سفر ثابت بوده و کمتر بودن نرخ تغییرات به معنای کاهش مصرف اقلام اصلی سفر است که طبق آمارها در بیشتر سال‌ها تورم، نرخ بیشتری از درصد تغییرات را ثبت کرده است. به عبارت دیگر در طول هشت سال اخیر کمیت سفرهای داخلی افزایش پیدا کرده، اما کیفیت سفرها کاهش یافته است. برای فهم این موضوع گزاره‌های بدیهی دیگری هم وجود دارد، به عنوان مثال می‌توان به «کاهش سهم‌های هزینه اقامت، حمل ونقل، خرید سوغاتی و هزینه تور و گشت»، «تمایل گردشگران به اقامت در خانه دوستان و آشنایان برای حذف هزینه‌های اقامت»، «تمایل گردشگران به سفرهای بدون اقامت شبانه برای حذف هزینه‌های اقامت»، «تمایل گردشگران به سفر با وسایل نقلیه شخصی برای کاهش هزینه حمل و نقل» و البته «تمایل گردشگران به سفرهای بدون تور» هم اشاره کرد. اختلاف شدید درصد تغییرات و نرخ تورم نشانه حساس‌بودن سفر و گردشگری در سبد خانوارها است که هرچند با افزایش تورم و فشارهای اقتصادی از سبد خانوارها حذف نشده است، اما هزینه‌کرد کمتری صورت گرفته و اقتصاد گردشگری رشد چندانی نداشته است.

> هزینه بلیت یکطرفه به مشهد از تهران در ایرلاین‌های مختلف بیش از یک میلیون تومان است و این در حالی است که از مدت‌ها قبل به بهانه کرونا بسیاری از این ایرلاین‌ها از ارائه غذا به مسافران هم خودداری می‌کردند، رویه‌ای که در نبود نظارت همچنان هم ادامه دارد

میزان و سهم هزینه‌ها در سفرهای داخلی بهار ۹۰ تا ۹۸

	اقلام هزینه	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸
هزینه اقلام اصلی در سفرهای داخلی (هزار میلیارد ریال)	خوراکی و دخانی	۶/۳	۸/۱	۱۰/۰	۱۱/۴	۱۴/۵	۲۱/۷	۲۳/۳	۳۱/۵
	درمانی	۴/۰	۷/۳	۵/۴	۹/۱	۱۰/۴	۲۰/۴	۲۶/۲	۲۸/۴
	حمل و نقل	۷/۰	۹/۶	۸/۶	۱۲/۴	۱۷/۴	۲۳/۰	۲۳/۰	۲۶/۸
	خرید کالا و لوازم	۳/۸	۴/۶	۵/۶	۸/۱	۱۰/۵	۱۶/۳	۱۹/۴	۲۲/۶
	خرید سوغاتی	۳/۶	۴/۵	۳/۹	۶/۱	۷/۹	۱۰/۵	۹/۴	۱۳/۱
	اقامت	۲/۴	۲/۸	۳/۱	۳/۷	۴/۲	۷/۰	۶/۸	۸/۷
	تور و گشت	۱/۰	۱/۱	۱/۲	۱/۴	۲/۰	۲/۲	۲/۳	۲/۶
	فرهنگی، تفریحی و ورزشی	۰/۴	۰/۶	۰/۶	۰/۷	۱/۱	۱/۵	۱/۵	۱/۶
	سایر هزینه‌ها	۰/۴	۱/۳	۱/۴	۰/۸	۰/۸	۰/۸	۱/۹	۱/۴
سهم هزینه اقلام اصلی در سفرهای داخلی	خوراکی و دخانی	۲۱/۹	۲۰/۲	۲۵/۱	۲۱/۳	۲۱/۱	۲۱/۰	۲۰/۵	۲۳/۰
	درمانی	۱۳/۸	۱۸/۴	۱۳/۴	۱۷/۰	۱۵/۱	۱۹/۷	۲۳/۱	۲۰/۸
	حمل و نقل	۲۴/۳	۲۴/۲	۲۱/۶	۲۳/۲	۲۵/۲	۲۲/۲	۲۰/۲	۱۹/۶
	خرید کالا و لوازم	۱۳/۱	۱۱/۵	۱۴/۱	۱۵/۱	۱۵/۳	۱۵/۷	۱۷/۰	۱۶/۵
	خرید سوغاتی	۱۲/۴	۱۱/۲	۹/۸	۱۱/۳	۱۱/۵	۱۰/۱	۸/۲	۹/۶
	اقامت	۸/۳	۷/۰	۷/۸	۶/۹	۶/۱	۶/۸	۶/۰	۶/۴
	تور و گشت	۳/۴	۲/۷	۳/۰	۲/۶	۲/۹	۲/۱	۲/۰	۱/۹
	فرهنگی، تفریحی و ورزشی	۱/۵	۱/۶	۱/۶	۱/۳	۱/۶	۱/۵	۱/۳	۱/۲
	سایر هزینه‌ها	۱/۵	۳/۲	۳/۶	۱/۴	۱/۱	۰/۸	۱/۷	۱/۰

آمارها به تفکیک نوع وسیله نقلیه اصلی مورد استفاده برای رفت و برگشت بهار ۸۷ تا ۹۸ (میلیون سفر)

	نوع وسیله نقلیه اصلی	۱۳۸۷	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸
تعداد سفرهای داخلی (میلیون سفر)	وسیله نقلیه شخصی	۱۶/۰۰	۵۸/۴۰	۷۳/۶۰	۶۶/۶۰	۷۲/۷۰	۸۹/۳۰	۱۲۲/۰۰	۱۳۸/۷۰	۱۲۷/۷۰
	سواری کرایه	۶/۰۰	۱۳/۱۰	۲۰/۵۰	۱۹/۶۰	۲۲/۹۰	۲۱/۹۰	۳۴/۰۰	۳۳/۷۰	۲۸/۹۰
	وسیله شخصی متعلق به دیگران	۳/۸۰	۱۱/۷۰	۱۶/۴۰	۱۵/۳۰	۱۷/۳۰	۱۶/۴۰	۲۳/۳۰	۲۶/۵۰	۲۴/۷۰
	اتوبوس	۵/۷۰	۱۴/۷۰	۱۵/۴۰	۱۰/۸۰	۱۳/۰۰	۱۰/۶۰	۱۱/۲۰	۱۱/۳۰	۱۱/۱۰
	سایر وسایل نقلیه	۰/۲۰	۳/۸۰	۵/۷۰	۵/۴۰	۵/۲۰	۵/۳۰	۶/۸۰	۶/۸۰	۶/۲۰
	مینی‌بوس	۲/۷۰	۴/۶۰	۶/۱۰	۴/۷۰	۵/۱۰	۴/۶۰	۴/۱۰	۴/۲۰	۲/۸۰
	قطار	۰/۷۰	۲/۲۰	۲/۹۰	۱/۷۰	۲/۰۰	۱/۵۰	۱/۷۰	۱/۸۰	۱/۹۰
	هواپیما	۰/۵۰	۱/۲۰	۱/۳۰	۰/۹۰	۱/۲۰	۱/۵۰	۲/۲۰	۱/۴۰	۱/۱۰
	جمع	۳۵/۸۰	۱۰۹/۶۰	۱۴۲/۲۰	۱۲۵/۲۰	۱۳۹/۶۰	۱۵۱/۰۰	۲۰۵/۲۰	۲۲۴/۵۰	۲۰۴/۵۰
	نوع وسیله نقلیه اصلی	**۱۳۸۷**	**۱۳۹۰**	**۱۳۹۱**	**۱۳۹۲**	**۱۳۹۳**	**۱۳۹۵**	**۱۳۹۶**	**۱۳۹۷**	**۱۳۹۸**
سهم سفرهای داخلی (درصد)	وسیله نقلیه شخصی	۴۴/۶۹	۵۳/۲۸	۵۱/۷۶	۵۳/۱۹	۵۲/۰۸	۵۹/۱۴	۵۹/۴۵	۶۱/۷۸	۶۲/۴۴
	اتوبوس	۱۶/۷۶	۱۱/۹۵	۱۴/۴۲	۱۵/۶۵	۱۶/۴۰	۱۴/۵۰	۱۶/۵۷	۱۵/۰۱	۱۴/۱۳
	سواری کرایه	۱۰/۶۱	۱۰/۶۸	۱۱/۵۳	۱۲/۲۲	۱۲/۳۹	۱۰/۸۶	۱۱/۳۵	۱۱/۸۰	۱۲/۰۸
	وسیله شخصی متعلق به دیگران	۱۵/۹۲	۱۳/۴۱	۱۰/۸۳	۸/۶۳	۹/۳۱	۷/۰۲	۵/۴۶	۵/۰۳	۵/۴۳
	سایر وسایل نقلیه	۰/۵۶	۳/۴۷	۴/۰۱	۴/۳۱	۳/۷۲	۳/۵۱	۳/۳۱	۳/۰۳	۳/۰۳
	مینی‌بوس	۷/۵۴	۴/۲۰	۴/۲۹	۳/۷۵	۳/۶۵	۳/۰۵	۲/۰۰	۱/۸۷	۱/۳۷
	قطار	۱/۹۶	۲/۰۱	۲/۰۴	۱/۳۶	۱/۴۳	۰/۹۹	۰/۸۳	۰/۸۰	۰/۹۳
	هواپیما	۱/۴۰	۱/۰۹	۰/۹۱	۰/۷۲	۰/۸۶	۰/۹۹	۱/۰۷	۰/۶۲	۰/۵۴