

ارائه چهارچوب نظری مناسب ساختار فضایی بنادر و مناطق پسکرانه‌ای بر مبنای روش تحلیل محتوا

مجتبی آراسته - دانشجوی دکتری شهرسازی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

هاشم داداش پور* - دانشیار گروه شهرسازی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

علی اکبر تقواei - دانشیار گروه شهرسازی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

Explaining the Conceptual Model of Interactions among Ports and Their Hinterlands: A Study by Content Analysis Method

Abstract

Ports are of major gates of spatial flows. These nodes not only guide the distribution of goods within the supply chain, but also play an important role for developing their hinterlands. Lack of attention to these spatial relationships, especially in countries with endogenous development factors, reduces the importance of local hinterlands. This would also shrink the relations among ports and hinterlands at the local and regional scales. In this regard, identifying and highlighting the components of spatial structure lead to strengthen the relations between ports and hinterlands. Up to now, many articles have been written on Ports and Hinterlands that can be generally classified them into five categories: The role of ports and hinterlands within the supply chain and transportation; function and efficiency of ports; port-city relationships; management, policy-making, and governance of port-regions; and the trajectory of spatial structure of ports, hinterlands, and forelands. This study aims at identifying and weighing the factors of spatial structures and proposing an appropriate theoretical framework on the spatial structure of port-hinterland based on content analysis. The findings suggest six components of spatial structure: territory; node; corridor; activity area; interaction; and discipline. Compilation of these components result new dimensions of spatial structure; such as spatial movement, spatial use and spatial form. Furthermore, during the development of port-hinterland relationships logistic spaces come into being, which enrich the flows of production, distribution, and consumption. Spatial movement depends on the relationship between nodes and communities. Also human activities on the land can form spatial use. Spatial form is based on interaction process between spatial movement and spatial use that can be appeared obviously or be hidden. In the regional structure, component of discipline with obvious outward can introduce a new dimension as logistic spaces. In fact, dimension of logistic space makes difference in spatial structure of port-hinterland compared to other spatial structures. Logistic spaces generally export spatial development flows to undeveloped geographical areas and adjust spatial structure of hinterlands. Overall, these dimensions generates a cycle entitled port-hinterland spatial structure, which can influence the entire spatial structure of a country.

Key words: Port, hinterland, spatial structure, content analysis.

چکیده

بنادر را می‌توان دروازه‌های اصلی ورود و خروج جریان‌های فضایی برشمرد. این کانون‌های فعالیتی، در صورتیکه بتوانند پیوند مناسبی با ساختار فضایی مناطق درون سرزمینی ایجاد کنند، نه تنها می‌توانند جریان‌های توزیع کالا را به خوبی هدایت کنند، بلکه نقش موثری در توسعهٔ ناحیهٔ پسکرانه‌ای خواهد داشت. در این میان، تمرکز و تاکید بر مولفه‌های ساختار فضایی، می‌تواند موجب رونق تعامل بنادر با قطب‌ها و توسعهٔ پسکرانه‌های درون سرزمینی شود. هدف از این پژوهش، شناسایی مولفه‌های ساختار فضایی و تدوین یک چهارچوب نظری مناسب از دیدگاه های مطرح پیرامون ساختار فضایی بنادر- پسکرانه بر مبنای روش تحلیل محتوا است. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد از میان مجموعهٔ نظریه‌های ساختار فضایی، شش مولفهٔ قابل شناسایی است که عبارتند از: قلمرو، کانون، محور ارتباطی، سازمان یابی سطوح، تعامل و انتظام. با تلفیق هر کدام از این مولفه‌ها، بعد از جدیدی از ساختار فضایی سرزمین روشن می‌شود که شامل تحرک فضایی، کاربری فضایی و فرم فضایی خواهد بود. تحرک فضایی بر مبنای پیوندها و روابط میان اجتماعات انسانی و کاربری فضایی بر مبنای فعالیت‌های انسانی و زمین‌شکل می‌گیرد. فرم فضایی نیز حاصل برهم کنش این دو بعد در پنهان سرزمین است که در مقیاس‌های مختلف به صورت پنهان یا آشکار نمایان می‌شود. وجود مولفهٔ انتظام آشکار و برنامه‌ریزی شده در ساختار فضایی یک منطقه، خود عاملی در تبیین بعد جدیدی تحت عنوان پشتیبانی فضایی است. در حقیقت این بعد مشخص کننده تفاوت در ساختار فضایی یک منطقه درون سرزمینی با ساختار فضایی بندر- پسکرانه است. وجود فضاهای پشتیبان در مناطق پسکرانه بندرگاهی، بر اساس تصمیم سازی برنامه‌ریزان فضایی و تصمیم‌گیری سیاست‌مداران، می‌تواند زمینه لازم را برای ورود فضاهای جغرافیایی کمتر توسعهٔ یافته به چرخهٔ انتظام ساختار فضایی مهیا کند. در این حالت چهارچوب نظری جدیدی تحت عنوان چرخهٔ تعامل در ساختار فضایی بندر- پسکرانه و مبتنی بر چهار بعد ذکر شده بوجود می‌آید که هدف آن تبیین مدل توسعهٔ فضایی متوازن بندر و مناطق پسکرانه در مقیاس‌های مختلف است.

واژگان کلیدی: ساختار فضایی، بندر، پسکرانه، تحلیل محتوا.

* نویسنده مسئول مکاتبات، شماره تماس: ۰۹۱۳۳۵۴۰۲۹۰، رایانه: h-dadashpoor@modares.ac.ir

این مقاله برگرفته از رساله دکتری نویسنده اول تحت عنوان «تبیین نقش بنادر در تکوین ساختار فضایی و توسعهٔ پسکرانه‌های حوزه ساحلی جنوب ایران» است که به راهنمایی نویسنده دوم و مشاوره نویسنده سوم در دانشگاه تربیت مدرس در حال انجام است.

مقدمه

ای بر مبنای منطق قیاسی است. در همین راستا، روش تحقیق مقاله کمی و مبتنی بر تحلیل محتوا و شیوه های جمع آوری داده ها متن پایه است. به نظر می رسد با توجه به گستردگی طیف وسیع دیدگاههای مطرح پیرامون بنادر و ساختار فضایی آنها، چارچوب سازی و تعریف مفاهیم مرتبط با ساختار فضایی بنادر و مناطق پسکرانه بیش از پیش ضرورت دارد. بنابراین در این پژوهش ابتدا با بررسی سیر تحول مفاهیم و رویکردهای موجود پیرامون ساختار فضایی، مولفه های تشکیل دهنده ساختار فضایی استخراج می شوند. در ادامه به وزن دهی این مولفه ها در مقاله های شاخصی که در محتوای خود ساختار فضایی بنادر و پسکرانه را بررسی نموده اند، پرداخته و بعد بر جسته مورد نیاز برای تبیین مدل مفهومی پژوهش شناسایی می شوند. در انتهای پژوهش نیز بر مبنای بحث ها و جمع بندی های صورت گرفته، یک چهارچوب نظری از ابعاد و مولفه های تشکیل دهنده ساختار فضایی بنادر و پسکرانه ارائه خواهد شد. این چهارچوب همچون نقشه راهی مناسب، برای فهم ساختار فضایی بنادر و مناطق پسکرانه ای مورد توجه قرار خواهد گرفت تا بر مبنای آن بتوان به تحلیل منطقی و تبیین اصولی روابط بنادر و پسکرانه در پژوهش های آتی پرداخته شود.

سیر تحول رویکردهای شاخص پیرامون ساختار فضایی

فضا، عینیتی حاصل از نقش پذیری و اثرگذاری افراد و گروه های انسانی در مکان یا به سخن دیگر، پیامدهای عملکردهای متعامل دو محیط طبیعی-اکولوژیک و اجتماعی-اقتصادی است. از اینرو، فضارا می توان نوعی تولید اجتماعی در مکان به شمار آورد. از آنجا که فضا متشکل از اجزایی مرتبط است، می توان آنرا یک نظام به شمار آورد و چون این نظام، واقعیتی فضایی است، می توان از نظام فضایی سخن گفت (سعیدی، ۱۳۸۹، ص. ۸). اجزای تشکیل دهنده این نظام در بُعد ریاضی آن، شامل گره ها و یال هایی است

امروزه بنادر، به عنوان کانون های فعال جمعیتی و کارکردی، نقش برجسته ای در زنجیره تولید، توزیع و مصرف کالا ایفا می کند و همزمان جریان های انسانی، کالایی و سرمایه ای و پیوندهایی فضایی قابل توجهی را در درون و بیرون خود به گردش در می آورند. بنادر شامل طیف گسترده ای از اسکله های کوچک تا مراکز بسیار بزرگ بارگیری همراه با پایانه ها و خوش های عظیم صنعتی و خدماتی هستند و به همین دلیل همواره نقش کلیدی در قوام بخشی به ساختار فضایی یک سرزمین دارند. بنادر، به عنوان این دروازه های عظیم واردات و صادرات کالا درصورتیکه بتوانند نقش پیوندی مناسبی با مناطق پسکرانه ای خود ایجاد کنند، می توانند جریان توزیع کالا را به طور بهینه در زنجیره تامین هدایت کرده و ارتباط خود با نواحی درون سرزمینی را بیش از پیش کنند. عدم توجه به این ارتباط فضایی، بخصوص در کشورهایی که نظام تولید آنها مبتنی بر عوامل بروز رای توسعه است، می تواند نقش مناطق پسکرانه را در ارتباط میان بنادر و مراکز محلی کمینگ کرده و در طول زمان، ارتباط موثر میان بنادر و مناطق پسکرانه بخصوص در مقیاس محلی و منطقه ای را به میزان قابل توجهی کاهش دهد و ساختار فضایی آن را به سمت الگوی مرکز-پیرامون سوق دهد. آنچه که در این میان و پیش از هرگونه تحلیل و برنامه ریزی برای تقویت ساختار فضایی بنادر و پسکرانه ضرورت دارد، ارائه یک چهارچوب نظری مناسب مبتنی بر مولفه های ساختار فضایی سرزمین است. تاکنون دیدگاههای مختلفی پیرامون ساختار فضایی در مقیاس ملی، منطقه ای و محلی توسط اندیشمندان علوم برنامه ریزی فضایی مطرح شده و هر نظریه پرداز با توجه به پایگاه فلسفی متبوع اش، به تبیین مولفه ها و ابعاد خاص ساختار فضایی از دیدگاه تخصصی خود پرداخته است. هدف از انجام این پژوهش، ارائه چهارچوب مناسب از دیدگاههای مطرح پیرامون ساختار فضایی بنادر و مناطق پسکرانه

دریی شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۴ پاییز ۹۵
No.44 Autumn 2016

۲۰

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۴ پاییز ۹۵
No.44 Autumn 2016

۲۱

همچون لوش (Lösch, ۱۹۴۴)، پرو (Perroux, ۱۹۵۴)، هیرشمن (Hirschman) (۱۹۵۸) بسط داده شده و نظریه‌های جدیدی در قالب رویکرد سلسله مراتبی فضا (شامل نظریه‌های قطب رشد و رشد نامتوازن) مطرح شد. در حقیقت در این پارادایم، صفات و ویژگی‌های منتب به شهرها (همچون اندازه جمعیت، رشد اقتصادی، میزان سرمایه‌گذاری و تولید ناخالص) ملاک درجه‌بندی و مرتبه آنها در ساختار فضایی منطقه و سرزمین قرار می‌گرفت (داداش پور و دیگران، ۱۳۹۳). بنابراین روابط میان کانون‌ها به صورت عمودی و قدرت عملکردی آنها وابسته به بعد مسافتی آنها از مرکز بود. در دهه‌های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ میلادی، نظریه‌های سلسله مراتبی فضا به طور عملی در بسیاری از کشورهای جهان بخصوص کشورهای در حال توسعه که از ناهمگونی فضایی بیشتری رنج می‌بردند اجرا شد؛ هرچند که دستاوردهای آن برخلاف تصور ایده‌پردازان این نظریه، نه تنها به توسعه عادلانه فضا منتهی نشد بلکه به قطبی گرایی و مرکزیت بیشتر قطب‌های توسعه و عقب‌ماندگی سایر مناطق منجر شد (قبری و موسوی، ۱۳۹۰). بروز این مسئله موجب شد که دیدگاه سلسله مراتبی و ریاضی‌وار به فضا در علوم برنامه‌ریزی فضایی در بسیاری از محافل علمی مورد نقد جدی واقع گردد و در نتیجه دیدگاه‌های جدید جایگزین نظریه‌های قبلی شود. معتقدین معتقد بودند که نگاه جزء‌گرایانه به فضای جغرافیایی، می‌تواند نقش عوامل سازنده دیگر را در سازمان یابی فضا کمرنگ کند و در نتیجه ساختار فضایی را آنگونه که باید، نتوان به صورت مناسب وصف و تحلیل نمود.

دوره دوم: پارادایم نواثبات گرا؛ دهه ۱۹۶۰-۱۹۹۰ میلادی

پس از دهه ۱۹۶۰، نقدهای متعددی از نظریه مکان مرکزی در پژوهش‌های حوزه سلسله مراتب شهری صورت گرفت (Berry, ۱۹۶۴؛ Jacobs, ۱۹۶۹؛ Vance, ۱۹۷۰). این نقدها اغلب بر این

که پیوندهای میان گره‌ها را ایجاد نموده و ساختار آن نظام فضایی را شکل می‌دهد. در بُعد جغرافیایی، ساختار فضایی حاصل فرایندهای تاریخی، کالبدی و شرایط متحول اقتصادی، اجتماعی و سیاسی بوده و متشکل از عناصر و عواملی است که چگونگی استقرار و نحوه ارتباط میان آنها را با درجه معینی از انتظام و ظرفیت عملکردی بیان می‌کند (داداش پور و تدین، ۱۳۹۴، ص ۶۷). مروری بر متون نظری مرتبط نشان می‌دهد طی چند دهه گذشته در نگرش مربوط به سازمان فضایی سیستم‌های شهری تحولات قابل توجهی رخ داده (Dadashpoor et al., ۲۰۱۵). رویکردهای مطرح در هر دوره، در دوره‌های بعدی با نقد و تکامل نگرشی مواجه شده‌اند. به طور کلی این سیر تحول پارادایمیک تا به امروز را می‌توان در قالب چهار دوره دسته‌بندی نمود:

دوره اول: پارادایم اثبات گرا؛ قبل از ۱۹۶۰ میلادی
تا پیش از دهه ۱۹۶۰ میلادی، اغلب نظریه‌های ساختار فضایی تابع مکتب اثبات گرایی و مبتنی بر راهبرد استدلای استقرایی (تمیم جزء به کل) و استفاده از روش‌های تحلیل کمی بوده است. در این مکتب، مقدمات استدلای از تجربه گرفته می‌شود و حقیقت تنها از ادراک عقلی حاصل نمی‌شود. پیروان این مکتب معتقدند اگر همه تفسیرهای جغرافیایی، در داخل نمادی از منطق ریاضی تحلیل شود موارد مبهم و غیردقیق کنار گذاشته می‌شود و زمینه لازم برای برنامه‌ریزی فضایی مناسب‌تر مهیا می‌شود. این نوع نگاه جزء‌گرایانه و اتمیسم به فضای جغرافیایی نیز تعییم می‌یابد (داداش پور و آفاق پور، ۱۳۹۵). در حقیقت در پژوهش‌های برنامه‌ریزی فضایی وابسته به این پارادایم، سعی می‌شود که ابتدا اجزای تشکیل‌دهنده ساختار فضایی تجزیه و سپس در قالب مدل‌های ریاضی و هندسی تحلیل شود (Von Thunen, ۱۸۲۶؛ Weber, ۱۹۰۹؛ Christaller, ۱۹۳۳). مهمترین نظریه پرداز ساختار فضایی در دوره اول، کریستالر است (Christaller, ۱۹۳۳). نظریه مکان مرکزی کریستالر در ادامه توسط پژوهشگرانی

به عبارت دیگر، در این دوره عملکرد همزمان پارادایم سلسله مراتبی و شبکه‌ای مدنظر اندیشمندان قرار گرفته و در عین حال بر نقش سیستماتیک شهرهای شاخص با نقش‌های برجسته مالی - بازرگانی و واحد مسیرهای کریدوری مجهر، به عنوان عامل محرك اقتصاد و تخصص منطقه‌ای، تاکید می‌شود. این تحول در نگرش به ساختار سلسله مراتبی فضا، سهم عمده‌ای در شکل‌دهی به رویکرد شبکه‌ای در دوره بعدی داشت.

دوره سوم: پارادایم رابطه‌ای؛ دهه ۱۹۹۰-۲۰۱۰ میلادی

از دهه ۱۹۹۰ میلادی با قوت گرفتن پارادایم کنش ارتباطی در عرصه برنامه‌ریزی (Habermas) & Cooke، ۲۰۰۰)، نگاه به روابط موجود در سیستم‌های فضای جغرافیایی تغییر یافت. اگر تا پیش از این نگاه عمودی، نظام محور و سلسله مراتبی به کانون‌ها و روابط میان آنها وجود داشت، در پارادایم کنش ارتباطی این ساختار انعطاف ناپذیر شکسته شده و با تعمیم این رویکرد به عرصه برنامه‌ریزی، الگوی برنامه‌ریزی ارتباطی در مقیاس شهری (Healey, ۱۹۹۷) و برنامه‌ریزی شبکه‌ای در مقیاس جهانی، ملی و منطقه‌ای ظهور می‌یابد (Castells, ۱۹۹۳; Meijers, ۱۹۹۵; Batten, ۱۹۹۰؛ Taylor et al., ۲۰۱۰). این رهیافت بر درجه تعامل هریک از نقاط با دیگر نقاط در نظام جریان، ها استوار است و با تأکید بر داده‌های رابطه‌ای، کم و کیف، شکل و محتوای آرایش جریان‌ها، سازمان یابی فضا را هدف قرار می‌دهد (داداش پور و دیگران، ۱۳۸۹). کامانگنی و سالون بر شکل‌گیری ساختار جدید مبتنی بر یک شبکه چندمرکزی و مجموعه‌ای از مراکز میانه در درون این شبکه اذعان دارند که اغلب آنها به صورت تعاملی با هم در ارتباطند. این دو محقق از این تحول جدید رخداده در ساختار فضایی مناطق به عنوان ساختار شبکه‌ای یاد می‌کنند. آنها معتقدند این ساختار از دو مؤلفه بنیادی شامل زیرساخت‌ها (شبکه‌های

نکته تاکید داشت روابط بین شهرها را نمی‌بایست تنها منحصر به روابط سلسله مراتبی، جزء‌نگر و وابسته به اندازه آنها فرض نمود؛ بلکه لازم است شهرها را در یک سیستم باز فرض نمود که ممکن است کلیه آنها به هم‌دیگر وابسته بوده و رشد آنها متأثر از یکدیگر باشد (Pred, ۱۹۷۷). پارادایم حاکم بر این دوره را می‌توان پارادایم نواثبات-گرایی تعریف نمود که در آن، نقد یا نفی نظریه‌های مکان مرکزی، قطب رشد و رشد نامتوازن فضا و ارائه نظریه‌های انتقادی جدید بر اساس رویکرد قیاسی و بهره‌گیری از روش‌های کمی، رویه اصلی برنامه‌ریزان فضایی بود. بسیاری از نظریه‌پردازان مطرح در این دوره، اغلب به دنبال شناسایی مولفه‌های تشکیل‌دهنده ساختار فضا، تشریح جایگاه آنها در نظام فضایی سرزمین و تبیین فرایند سازمانیابی فضا در سیستم‌های پیشنهادی بوده‌اند (Janelle, ۱۹۶۹; Lynch, ۱۹۶۷; Hilhorst, ۱۹۸۱؛ Haggett, ۱۹۶۵). نظریه مرکز-پیرامون فریدمن را می‌توان مهمترین نظریه ساختار فضایی در این دوره معرفی نمود (Friedmann, ۱۹۶۷). فریدمن معتقد بود هر نظام جغرافیایی شامل دو زیرنظام فضایی مرکز (به عنوان قلب پیش‌تاز یک سیستم) و پیرامون است که در حالت وابستگی نسبت به مرکز قرار دارد. روند تکاملی در رویکرد سیستماتیک به فضا با ارائه نظریه‌های شاخص همچون نظریه عملکردهای شهری در توسعه روستاوی (Rondinnelli, ۱۹۷۸) و نظریه مراکز رشد (Misra, ۱۹۷۲) توسط بسیاری از برنامه‌ریزان فضایی در دهه‌های ۱۹۶۰ تا ۱۹۸۰ میلادی ادامه می‌یابد (همچنین ر.ک. Bourne & Conzen, ۱۹۷۸؛ Morril, ۱۹۷۰؛ Simmons, ۱۹۷۵). به طور کلی انتقاد این افراد نسبت به رویکرد قبلی نه بر مبنای نفی رویکرد سلسله مراتبی بلکه تاکید بر شکل‌گیری و تکامل ساختار شبکه سلسله مراتبی در درون یک سیستم باز است که در درون آن قدرت روابط میان شهرها نقشی تعیین کننده در شکل‌گیری ساختار فضایی منطقه مورد نظر را دارد.

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۴ پاییز ۹۵
No.44 Automn 2016

۲۳

در چند سال اخیر مورد توجه برنامه ریزان شهری و منطقه‌ای قرار گرفته، پارادایم فراثبات گرا است که اولین بار توسط آلماندینگر (Allmendinger) (۱۹۹۳) مطرح شده است. او با مطالعه و نقد نظریه‌های برنامه ریزان شهری شاخصی مانند فالودی (Faludi, ۱۹۸۹) و ئیفتاشل (Yiftachel, ۱۹۸۱) پیرامون طبقه‌بندی و پایگاه فلسفی نظریات برنامه ریزی، به تبیین نظریه چارچوب ساز خود پرداخته است. آلماندینگر از پارادایم اثبات گرایی و نواثبات گرایی به عنوان دو نظریه چارچوب ساز رقیب نام می‌برد و اشاره می‌کند که کار نظریه چارچوب ساز، ایجاد پیوند میان فلسفه علم الاجتماعی، نظریه اجتماعی و نظریه بیرونی برنامه ریزی است. این نظریه، با قرارگرفتن در شرایط زمانی و مکانی خاص خود، نظریه برنامه ریزی درون زا را شکل می‌دهد.

هرچند این پارادایم تاکنون ثبات فلسفی لازم را در میان برنامه ریزان فضایی بدست نیاورده اما توانسته است بخشی از نظریه‌های ساختار فضایی را از اوایل دهه ۲۰۱۰ میلادی تابه امروز معطوف به خود کند (Bertaud, ۲۰۱۴; Angel and Blei, ۲۰۱۵; Siedentop, Fina and Krehl, ۲۰۱۵). استدلال راهبردی مورد استفاده در این پارادایم، تلفیقی از استدلال‌های چهارگانه استقرایی، قیاسی، استفهامی و پس کاوی است. در حقیقت پژوهشگران ارائه کننده این پارادایم معتقدند برای رسیدن به پاسخ کاربردی برای تبیین ساختار فضایی هر منطقه، باید نظریه‌های گذشته را مورد پس کاوی قرار داده و با در نظر گرفتن نیروهای طبیعی، اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی، ساختار فضایی خاص آن منطقه را به صورت زمینه‌ای ارائه نمود (Goletz, Feige & Heinrichs, ۲۰۱۶; Hernandez & Titheridge, ۲۰۱۵; Gebhardt, et al, ۲۰۱۶). در نتیجه بر مبنای این پارادایم، الگوی موجود و پیشنهادی ساختار فضایی هر منطقه بر اساس مولفه‌ها و ابعاد فضایی خاص آن منطقه یا سرزمین تعریف شده و نمی‌توان هیچگونه الگوی

ریلی، بزرگراهی و کانال‌های آبی) و تعامل فضایی میان مکان‌های شهری، فعالیت‌های اقتصادی و مردم تشکیل شده است (Camagni & Salone, ۲۰۰۱). بر همین اساس گروهی از پژوهشگران عرصه برنامه ریزی فضایی تلاش نمودند سازمان یابی فضا را بر مبنای رهیافت تعاملی یا شبکه مبنا ترسیم و مولفه‌های شکل دهنده به ساختار فضایی را تبیین کنند. گروهی از آنها روش‌های کمی را به منظور تحلیل و تبیین شبکه‌های ساختاری-اجتماعی فضا (Dablanic, ۲۰۰۹; Preston, ۲۰۰۹; Banister, ۲۰۰۶) و گروهی دیگر روش‌های کیفی (Roso et al, ۲۰۰۴; Rodriguez, ۲۰۰۸; Lee et al, ۲۰۰۰; Røe, ۲۰۰۸) را برگزیدند. از دید آنها، سلسه مراتب در کارکردها برخلاف سلسه مراتب در شهرها، اغلب متقارن و دوسویه است. بنابراین روابط بین مراکز شهری و روستایی تنها عمودی نبوده، بلکه روابط افقی در قالب روابط مکمل، تعاون و همکاری نیز بروز می‌یابد. با این اوصاف می‌توان گفت الگوی شبکه‌ای نه تنها ناقض الگوی سیستمی فضای نیست بلکه مکمل آن به شمار می‌رود. در این الگو اندیشمندان برای کشف روابط شبکه‌ای در ساختار فضایی، تنها به روش‌های کمی اکتفا ننموده بلکه از روش‌های کیفی و راهبردهای استدلالی ذهنی گرا (همچون استفهامی) برای اثبات وجود این روابط استفاده می‌نمایند.

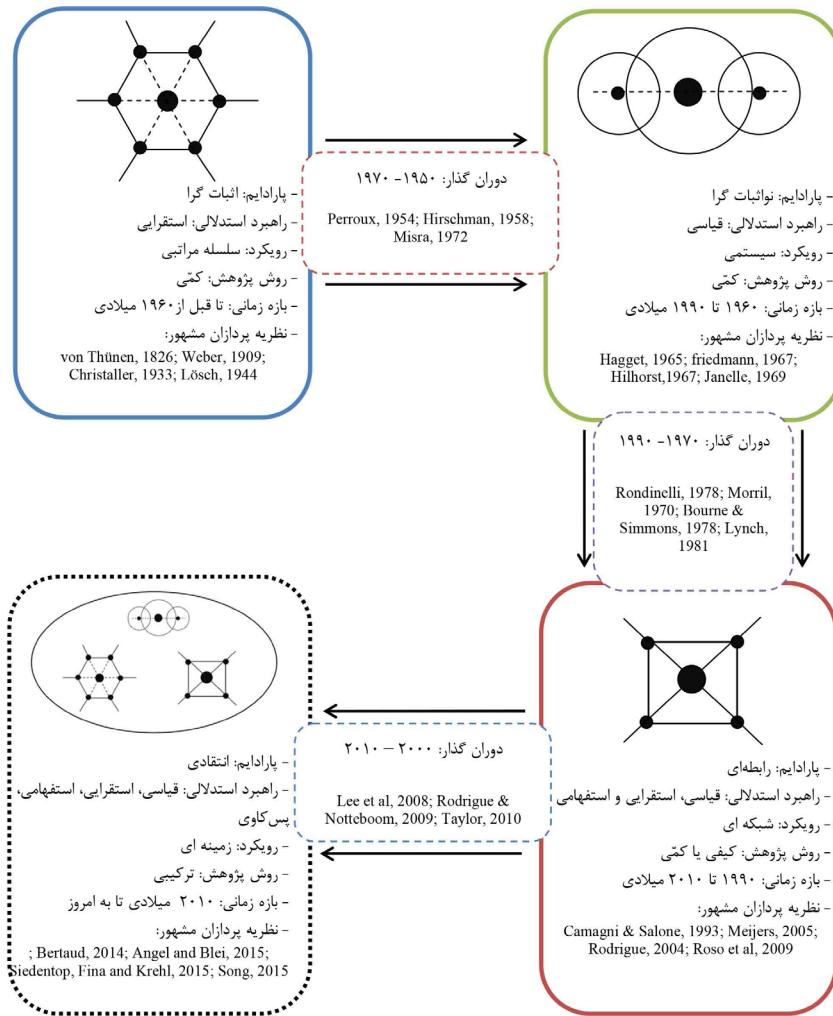
دوره چهارم: پارادایم انتقادی؛ از ۲۰۱۰ میلادی تاکنون

در حالیکه پژوهش پیرامون پارادایم ارتباطی و رویکرد شبکه‌ای در تحلیل ساختار فضایی همچنان در بسیاری از محافل علمی جریان دارد، از ابتدای قرن ۲۱ ام همزمان توجه به دیدگاه‌های فلسفی انتقادی مورد توجه بسیاری از نظریه پردازان برنامه ریزی قرار دارد. در حقیقت ماهیت روش‌شناسی تفکر انتقادی به گونه‌ای است که به طور مداوم در حال اصلاح نوادرش نظریه‌های قبلی و ارائه نظریه‌های جدید است. یکی از جدیدترین پارادایم‌های فلسفی که

میری شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۴ پاییز ۹۵
No.44 Autumn 2016

۲۴



شکل ۱. سیر تحول پارادایمی مرتبط با ساختار فضایی؛ مأخذ: یافته های تحقیق.

را در شش مولفه اساسی دسته بندی نمود. لازم به ذکر است بنادر به عنوان کانون های مهم بازار گانی و مبادلات کالا و پسکرانه های بنادر که شامل کانون ها، پهنه های کاربری و کریدور های ترانزیتی هستند، همواره بخشی اثرگذار در شکل دهی به ساختار فضایی یک سرزمین بوده و نقشی تعیین کننده در سازمان فضایی دارد. شش مولفه شکل دهنده به ساختار فضایی یک سرزمین عبارتند از: کانون ها؛ کریدورها؛ پهنه های فعالیتی؛ تعامل؛ قلمرو؛ انتظام (شکل ۲). از میان این مولفه ها، سه مولفه کانون، کریدور و پهنه فعالیتی در چارچوب عناصر کالبدی - عینی فضا می گنجند و در پلان دو بعدی فضای جغرافیایی، قابل مشاهده اند. در

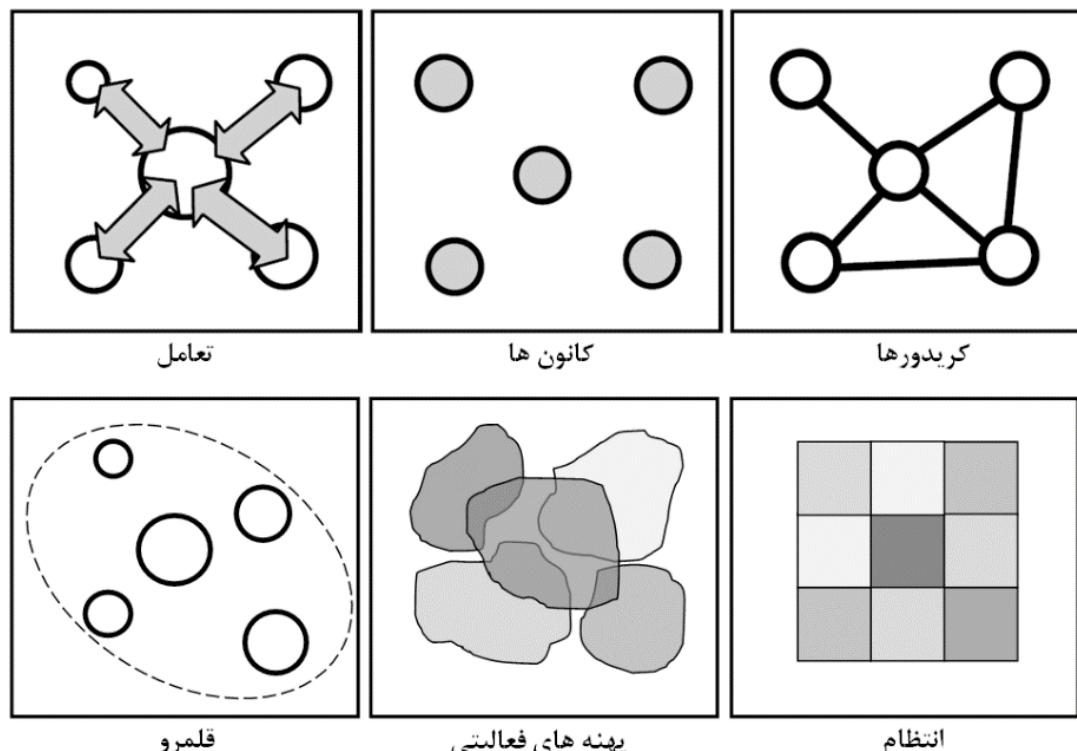
برتری را پیش از انجام پژوهش های میدانی (شامل روش های ترکیبی) برای منطقه مورد نظر ارائه داد. همانطور که گفته شد این پارادایم امروزه در ذیل پارادایم شبکه ای فضا و تحلیل ساختار فضایی قرار دارد و هنوز نتوانسته جایگاه مستقلی برای خود باز کند (شکل ۱).

اندیشمندان برنامه ریزی فضایی، در مسیر تحول رویکردهای نظری و مدل های مفهومی پیامون ساختار فضایی، همواره مولفه های شکل دهنده به ساختار فضایی را در تجزیه و تحلیل های خود تبیین می کنند. با مرور مجدد نظریه های ساختار فضایی سرزمین و وابسته به پارادایم های چهار گانه، می توان مولفه های شکل دهنده به ساختار فضایی

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۴ پاییز ۹۵
No.44 Autumn 2016

۲۵



شکل ۲. مولفه های ساختار فضایی؛ مأخذ: نگارندگان.

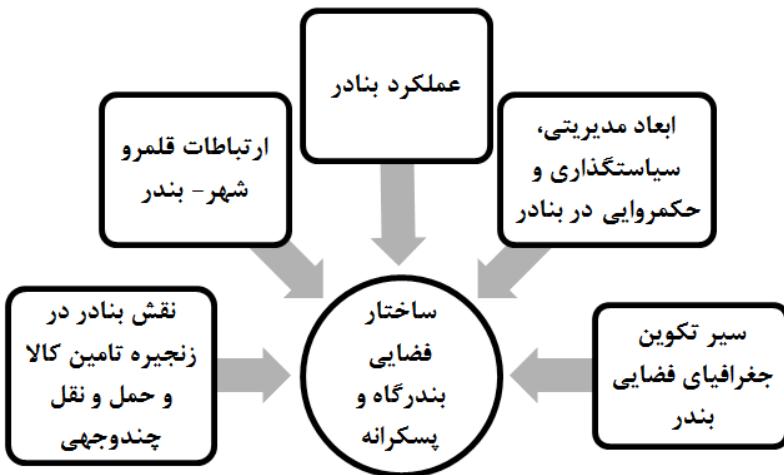
جغرافیایی تلقی می شوند (Taffee et al ;۱۹۶۳, Klapka ;۱۹۷۱, Hilhorst ;۱۹۶۷, Friedmann ;۱۹۶۵, Haggett ;۲۰۰۴, Roudigue; ۲۰۱۰ ,et al ;۱۹۶۵, Van Klink & Van Den Berg .۱۹۹۸). پهنه های فعالیتی از برخورد و کنش میان کانون ها و محور های ارتبا طی حاصل می شود. به عبارت دیگر کانون ها در زمان همگرایی نیازمند ارتباط با هم دیگر می شوند و از فرصت بهره وری و صرفه جویی های ناشی از تولید و مقیاس حداکثر استفاده را می کنند. این موضوع به مرور موجب شکل گیری عرصه های تولید و خدمات شده و پهنه های فعالیتی با هدف ارزش افزوده گسترش می یابند. همین عامل موجب سازمان یافتن سطوح بزرگ تر شده و بسته به مقیاس کانون ها، مساحت این سطوح می تواند کم یا زیاد باشد (Haggett ;۱۹۶۵, Hilhorst ;۱۹۷۱, Rodrigue; ۱۹۷۱ ;۱۹۸۱, Hayuth ;۲۰۰۴, Rodrigue; ۱۹۷۱ Klapka ;۲۰۰۵, Notteboom & Roudigue ۲۰۱۰ ,et al). بنابراین پهنه های فعالیتی با کمک

حالیکه سه مولفه باقیمانده شامل قلمرو، تعامل و انتظام، اغلب در چارچوب عناصر اقتصادی - اجتماعی فضای دسته بندی می شوند که کشف لایه های پنهان آنها براحتی میسر نیست. کانون ها محل تولید، مصرف انرژی و مدیریت جریان های کالایی و انسانی هستند (Christaller ;۱۹۳۳, perroux ;۱۹۵۵ ;۱۹۶۵, Taffee et al ;۱۹۶۳, Haggett ;۱۹۷۱, Klapka ;۱۹۷۱, Hilhorst ;۱۹۶۷, Friedmann et al ;۲۰۱۰). در عین حال، برخی از کانون ها بخصوص بنادر همچون مفاصل ارتبا طی، وظیفه تغییر در شیوه حمل و نقل محموله های منطقه ای، ملی و جهانی را برعهده دارند (Rodrigue ;۲۰۰۵, Notteboom& ۲۰۰۴, Rodrigue در حقیقت عرصه توزیع جریان های کالایی - انسانی بوده و کمیت ارتباطات و کیفیت اتصالات میان کانون ها را تامین می کنند. این کریدورها بستر های ضروری جهت انتقال جریان در فضا تلقی می گردند و به منزله استخوان بندی فضای

گرفتن از کریدورهای مجهر، قوام بخش پیوندهای فضایی میان دو یا چند کانون عملکردی - جمعیتی هستند. قلمرو به حوزه نفوذ سیستم فضایی مورد نظر اشاره دارد که کلیه روابط و تعاملات فضایی در درون این مرز اتفاق می‌افتد. این قلمرو در ساده‌ترین حالت مبتنی بر مرازهای برنامه‌ریزی شده توسط سیاستمداران و برنامه‌ریزان فضایی است اما در اغلب موارد، محدوده یک قلمرو فضایی را شرایط اقتصادی، مدیریتی و اجتماعی حاکم بر آن سیستم تعیین می‌کند (Christaller, ۱۹۳۳; Hilhorst, ۱۹۳۳; Rodrigue & Notteboom, ۱۹۷۱; ۲۰۰۹; Klapka et al, ۲۰۱۰). تعامل بر کنش‌گری میان سطوح عملکردی، کانون‌ها و محورهای ارتباطی تاکید دارد. تعامل در حقیقت نتیجه برقراری پویایی و حرکت میان فعالیت‌های انسانی و جریان‌های کالایی است (Taffee et al, ۱۹۸۱; Lynch, ۱۹۶۳; Roso et al, ۲۰۰۵; Notteboom & Roudrigue, ۲۰۰۹).

جدول ۱. مصادق عینی مولفه‌های ساختار فضایی در سه مقیاس محلی، منطقه‌ای، ملی و فراملی

فضایی	مولفه ساختار مقیاس محلی	مقیاس منطقه ای	مقیاس ملی و فراملی
کانون‌ها	اشتغال و فعالیت- نواحی کلانشهری	جاده‌ها و سیستم خطوط ریلی، شبکه ترانزیت	قطبهای بزرگ جمعیتی و مراکز دروازه‌ای (بادر و فرودگاه‌ها)
کریدورها	جاده‌ها و سیستم خطوط ریلی، شبکه بزرگراه‌ها و کانال‌ها	مسیرهای هوایی و دریایی	
تعامل‌ها	سفرهای آونگی و سیستم شهری و پسکرانه‌های آن	توزیع	سرمایه‌گذاری، تجارت و تولید
قلمرو	محاذده‌های حوزه نفوذ منطقه ای، مشترک‌هایی، ای، مرز شهرستان مشترک اقتصادی - فرهنگی - زبانی و استان	مرزهای محلی	مرزهای سیاسی ملی، حوزه‌های
پهنه‌های فعالیتی روستا	کاربری زمین در پهنه‌های فعالیتی، سطوح خدماترسان و پهنه‌های فعالیتی در مقیاس سرزمین	مقیاس شهر و جنس لکه‌ها و سطوح عملکردی	سطوح خدماترسان و پهنه‌های فعالیتی در مقیاس سرزمین
انتظام محلی	چگونگی قطعه بندهی پلاکها و دسترسی‌های روستاها	منطقه حاکم بر روابط میان شهرها	نوع چیدمان فضایی و روابط میان گرهای مهم سرزمینی



شکل ۳. موضوعات پنج گانه مطرح شده در مقاله های معتبر پیرامون بنادر و پسکرانه و همبستگی آنها با مقوله ساختار فضایی

میری شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۴ پاییز ۹۵
No.44 Automn 2016

۲۷

شده اند: ۱) مقالات منتشر شده در بازه زمانی ۲۵ سال اخیر (از سال ۱۹۹۰ تا ۲۰۱۶ م.م.) ۲) مقاله های نشریه های معتبر ISI با مضمون موضوعی بنادر و پسکرانه و با ضریب تاثیر ۰/۵ به بالا. گام دوم نمونه گیری با تعریف محدودیت های جدید انجام شده است. در این گام از میان ۷۶ مقاله مرحله قبل، تعداد ۲۸ مقاله برگزیده شده که در عنوان یا چکیده آنها به طور صریح از عبارت ساختار فضایی یا مولفه ها و مفاهیم مرتبط با این عبارت استفاده شده است. در گام سوم، از میان ۲۸ مقاله منتخب، ۱۵ مقاله با تعریف دو قید جدید برگزیده شده اند: ۱) حداقل ۱۰ مورد ارجاع دهی به مقاله مذکور؛ ۲) قابلیت اعتماد و اعتبار یکی از نویسندهای مقاله به میزان حداقل عدد ۱۰. روش تجزیه و تحلیل داده ها بر مبنای تحلیل محتوای کمی و از طریق ابزار ضریب همبستگی اسپیرمن و تحلیل آنتروپی شانون خواهد بود. ابزار تحلیلی مورد استفاده نیز نرم افزار SPSS خواهد بود.

تحلیل داده های پژوهش

تاکنون طیف وسیعی از مقاله ها پیرامون شهرهای بندری و مناطق پسکرانه ای با طیف های موضوعی متفاوت مطرح شده است. با یک بررسی گذرا و در عین حال جامع از مجموعه مقاله های مطرح پیرامون

دیدگاه های مطرح پیرامون ساختار فضایی بنادر و مناطق پسکرانه ای است. با توجه به این هدف، لازم است فرآیند روش شناختی پژوهش به گونه ای ساختارمند تنظیم شود. بدین منظور، بنیان فلسفی روش این پژوهش بر اساس پارادایم واقع گرایی و زیربنیان فلسفی آن بر اساس پارادایم نواثبات گرایی تنظیم شده است. راهبرد استدلالی در پارادایم نواثبات گرایی، اغلب بر اساس منطق قیاسی استوار است. در منطق قیاسی، سایر نظریه های معتبر پیرامون موضوع پژوهش، مورد بررسی و آزمون قرار گرفته و در نهایت، بارده، تکمیل یا اقتباس از مفاهیم سایر نظریه ها، نظریه یا چارچوب جدیدی تبیین می شود. در این حالت چون مقرر شده که چارچوب جدیدی از ساختار فضایی بنادر و پسکرانه و مولفه های سازنده آن ارائه شود، رویکرد پژوهش نیز به صورت اکتشافی خواهد بود. در عین حال، برای دستیابی منطقی به هدف پژوهش، روش پژوهش به صورت کمی و جنس داده های پژوهش، متن پایه در نظر گرفته شده است. شیوه نمونه گیری از داده ها بر مبنای روش نمونه گیری موردمشهور و فرایند نمود گیری از داده ها در سه گام صورت گرفته است. در گام اول تعداد ۷۶ مقاله معتبر با لحاظ نمودن همزمان شرایط زیر به صورت پیش فرض انتخاب

جدول ۲. تبیین رابطه همبستگی میان پنج دسته موضوعی پیرامون بنادر و موضوع ساختار فضایی

عنوان	کارایی بنادر	حمل و نقل چندوجهی	مناطق بندرگاهی	گذاری و حکم‌روایی در	ارتباطات قلمرو	سیر تکوین جغرافیایی	بعاد مدیریتی، سیاست	بندر، مناطق پسکرانه و پیشکرانه	بندر- شهر	سیر مدیریتی، سیاست	ن نقش بنادر و پسکرانه	عملکرد و	عنوان
0.667	0.725	0.221		0.792								0.408	Spearman Correlation
0.341	0.030	0.210		0.231								0.140	Approx. Sig.
28	28	28		28								28	N

کالا و تعاملات جریانی میان بنادر و کانون‌های پیرامونی در مناطق پسکرانه پرداخته‌اند. دسته بعدی متعلق به موضوعاتی است که ارتباطات قلمرو بندر- شهر را مورد بررسی قرار داده‌اند. در این دسته از مقاله‌ها، ارتباطات کریدوری، سطوع عملکردی و فرم کالبدی شهرهای بندرگاهی در مقیاس محلی و منطقه‌ای مورد بررسی قرار گرفته و ساختار فضایی شهر- بندر تشریح شده است. دسته سوم موضوعات، موضوعاتی است که به بررسی سیر تکوین جغرافیای بنادر، مناطق پسکرانه و پیشکرانه پرداخته‌اند. در این دسته از مقاله‌ها، نحوه تغییرات محورهای ارتباطی، تغییرات ایجاد شده در قلمروهای فضایی تعاملی بنادر با مناطق پسکرانه، سیر تحول سطوح عملکردی و کاربری اراضی در بندرگاه و مناطق پیرامونی در طول زمان مورد بررسی قرار گرفته است. دو دسته موضوعی عملکرد بنادر و بعد مدیریتی، سیاست گذاری و حکم‌روایی در مناطق بندرگاهی، موضوعاتی هستند که کمترین همبستگی با مقوله ساختار فضایی بنادر را داشته‌اند.

در بخش دوم این پژوهش به وزن دهی به مولفه‌های ساختار فضایی بنادر- پسکرانه پرداخته می‌شود. در واقع در این بخش مشخص می‌شود که از مولفه‌های تشکیل دهنده ساختار فضایی در مقاله‌های شاخص پیرامون بنادر و پسکرانه به چه میزان و با چه ضریب اهمیتی، استفاده شده است. به منظور استخراج وزن مولفه‌های کلیدی ساختار فضایی از سه دسته مقاله‌های موضوعی برگزیده در بخش قبل، استفاده شده است. در ادامه با استفاده از فن تحلیل محتوا با رویکرد تلخیصی به استخراج کدهای اصلی پیرامون

بنادر و پسکرانه (تعداد ۷۶ مقاله برگزیده مبتنی بر گام اول نمونه- گیری موردمشهور) می‌توان آنها را در پنج طیف موضوعی طبقه بندی نمود (شکل ۳). پژوهشگران در هریک از این دسته‌های موضوعی، بر مفاهیم و مولفه‌های مدنظر خود تاکید و یافته‌های قابل توجهی را در علوم بندرگاهی ثبت نموده‌اند، اما با توجه به هدف پژوهش، سوال این است که کدامیک از این دسته‌های موضوعی، همبستگی معنایی و قرابت مفهومی بیشتری با مقوله ساختار فضایی دارد. بنابراین در گام دوم نمونه گیری، تعداد ۲۸ مقاله برگزیده شد که در عنوان یا چکیده آنها بطور مستقیم به موضوع ساختار فضایی بنادر- پسکرانه پرداخته شده است تا در ادامه مشخص شود که این مقاله‌ها، در طول پژوهش خود بر کدام دسته از موضوعات اشاره شده تمرکز یافته‌اند.

جدول ۲ نتیجه روابط همبستگی میان موضوع مقاله‌های بندرگاهی با موضوع ساختار فضایی بنادر را نشان می‌دهد. نتایج محاسبات نشان می‌دهد که میان دسته موضوعی بررسی نقش بنادر و پسکرانه در زنجیره تامین کالا و حمل و نقل چندوجهی و مقوله ساختار فضایی بیشترین میزان همبستگی وجود دارد.

معنای این همبستگی آن است که مقاله‌های که با هدف بررسی ساختار فضایی بنادر نگاشته شده‌اند، در بخش تحلیل و نتیجه گیری، به بررسی نقش بنادر در زنجیره تامین کالا و حمل و نقل چندوجهی پرداخته‌اند. در واقع این دسته از مقاله‌ها در مسیر تحلیل ساختار فضایی بنادر به بررسی حمل و نقل چندوجهی، بهره‌وری از شبکه‌های زنجیره‌ای تامین

در پی شهری

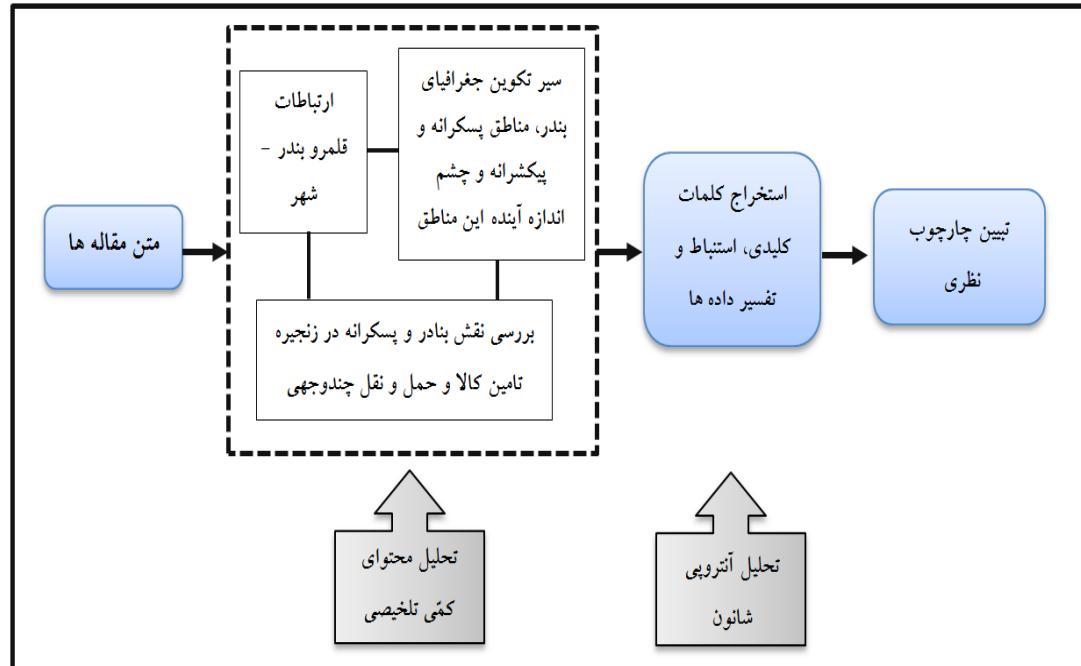
فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۴ پاییز ۹۵
No.44 Autumn 2016

■ ۲۸ ■

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۴ پاییز ۹۵
No.44 Autumn 2016

۲۹



شکل ۴. ساختار تحلیلی پژوهش به منظور استخراج داده های کلیدی از مقاله های مطرح پیرامون بنادر و پسکرانه

اساس با مرور متن مقاله های برگزیده، کلیه کدها شامل کلمات، عبارات کلیدی، مدل های تصویری و پاراگراف هایی که به طور مستقیم یا غیرمستقیم به شش مولفه ساختار فضای (شامل قلمرو، کانون، محور ارتباطی؛ سازمان یابی سطوح؛ تعامل؛ انتظام) اشاره دارند، استخراج می شوند. این شش مولفه در واقع نقش رموز نهفته در متن مقاله ها را دارند که می توانند به پژوهشگر در محاسبه ضریب وزنی هر مولفه کمک کنند.

جدول ۳ به ۵ مقاله برگزیده از هر دسته موضوعی برگزیده اشاره دارد. جدول ۴ تعداد کدهای مربوط به هر مولفه را برای دسته موضوعی اول (نقش بنادر و پسکرانه در زنجیره تامین کالا و حمل و نقل چندوجهی) نشان می دهد. برای تلخیص متن مقاله،

ساختارشناسی بنادر و مناطق پسکرانه پرداخته شده است (شکل ۷). شیوه نمونه گیری نیز به صورت مورد مشهور و در گام سوم آن بوده است که بر اساس آن، از میان ۲۸ مقاله برگزیده، ۵ مقاله از هر دسته موضوعی به منظور ارزیابی وزن مولفه ها برگزیده شده است. در ادامه به منظور وزن دهی استاندارد به مولفه ها نیز از روش آنتربوی شانون استفاده شده است (رابطه ۱).

(۱)

$$E \approx S \{ P_1, P_2, \dots, P_n \} = -k \sum_{i=1}^m [P_i L_n P_i]$$

برداشت مولفه های ساختار فضایی از میان سه دسته موضوعی که همبستگی بیشتری با مفهوم ساختار فضایی دارند، انجام می شود (شکل ۴). بر این

جدول ۳. مقاله های شاخص مرتبط با هر دسته موضوعی همیسته

دسته موضوعی	مقالات برگزیده به شیوه نمونه گیری مورد مشهور
نقش بنادر و پسکرانه در زنجیره تامین کالا و حمل و نقل چندوجهی	1) Rodrigue & Notteboom, 2012; 2) Rodrigue et al, 2010; 3) Van der horst & De langen, 2008; 4) Rodrigue & Notteboom, 2009; 5) Robinson, 2002
ارتباطات قلمرو بندر- شهر	1) Witte et al, 2014; 2) Wiegmans and Louw, 2011; 3) Wilmsmeier et al, 2011; 4) Hoyle, 1989; 5) Norcliffe et al, 1996
سیر تکوین جغرافیای بندر، مناطق پسکرانه و پیشکرانه	1) Theys et al, 2008; 2) Rodrigue & Notteboom, 2005; 3) Lee et al, 2008; 4) Ducruet & Lee, 2006; 5) Roso et al, 2009

جدول ۴. شناسایی تعداد کدهای مولفه های ساختار فضایی در دسته موضوعی اول

شماره مقاله \ مولفه ساختار فضایی	کانون	کریدور	تعامل	پهنه های فعالیتی	قلمرو	انتظام
1	۵	۷	۵	۲	۱	۱
2	۶	۴	۶	۱	۰	۰
3	۶	۷	۶	۲	۲	۱
4	۴	۷	۴	۱	۱	۱
5	۷	۶	۵	۰	۰	۰
جمع فراوانی	۲۸	۳۱	۲۶	۶	۴	۳

از ارائه جدول خام دو دسته موضوعی دیگر پرهیز شده است. برای وزن دهنی به داده ها نیز لازم است بدست می آید (جدول ۶).

$$E_j = -K \sum_{i=1}^m [P_{ij} L_n P_{ij}] \quad (j = 1, 2, \dots, n)$$

آنها را بهنجار کنیم (جدول ۵). در اینجا به منظور

$$K = \frac{1}{L_n m} = \frac{1}{L_n 5} = 0.621$$

تلخیص مباحث در چگونگی محاسبات وزن دهنی،

$$W_j = \frac{1}{\sum_{i=1}^n E_i}$$

تنها به نحوه وزن دهنی دسته موضوعی اول اکتفا

می شود. بهنجارسازی داده ها از رابطه ۲ بدست

می شود. بهنجارسازی داده ها از رابطه ۲ بدست

می آید:

(۲)

این برداشت میدانی برای دو طیف دیگر از موضوعات نیز به همین روال مورد ارزیابی قرار می گیرد. جدول ۷ به مجموعه گردآوری شده این نتایج در هر سه دسته موضوعی اشاره دارد: همانطور که نتایج جدول ۷ نشان می دهد در دسته موضوعی اول مولفه های تعامل، کریدور و کانون از بیشترین میزان اهمیت از نظر نویسنده گان این مقاله ها برخوردار بوده اند. این موضوع نشان می دهد که هر گونه تعامل و ارتباط میان اجتماعات انسانی که در کانون ها و گره های شهری استقرار یافته اند، از طریق زیرساخت ها و محور های ارتباطی امکان پذیر

$$P_{ij} = \frac{F_{ij}}{\sum_{i=1}^m F_{ij}} \quad (i = 1, 2, \dots, m ; j = 1, 2, \dots, n)$$

در گام بعدی، بار اطلاعاتی مقوله Z^* م باید مورد محاسبه قرار گیرد (رابطه ۳). در این فرمول K بر مبنای تعداد مقاله ها مورد بررسی (که در اینجا برابر ۵ است) محاسبه می شود (رابطه ۴). در ادامه ضریب اهمیت هر مولفه، بر اساس رابطه ۵ بدست می آید.



فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۴ پاییز ۹۵
No.44 Autumn 2016

■ ۳۰ ■

جدول ۵: داده های بهنجارشده برای مولفه مربوطه در هر مقاله در دسته موضوعی اول

شماره مقاله \ مولفه ساختار فضا	کانون	کریدور	تعامل	پهنه های فعالیتی	قلمرو	انظام
1	0.179	0.226	0.192	0.333	0.25	0.333
2	0.214	0.129	0.231	0.167	0	0
3	0.214	0.226	0.231	0.333	0.5	0.333
4	0.143	0.226	0.154	0.167	0.25	0.333
5	0.25	0.194	0.192	0	0	0

جدول ۶. میزان ضرایب آنتروپی و اهمیت هریک از مولفه ها در دسته موضوعی اول

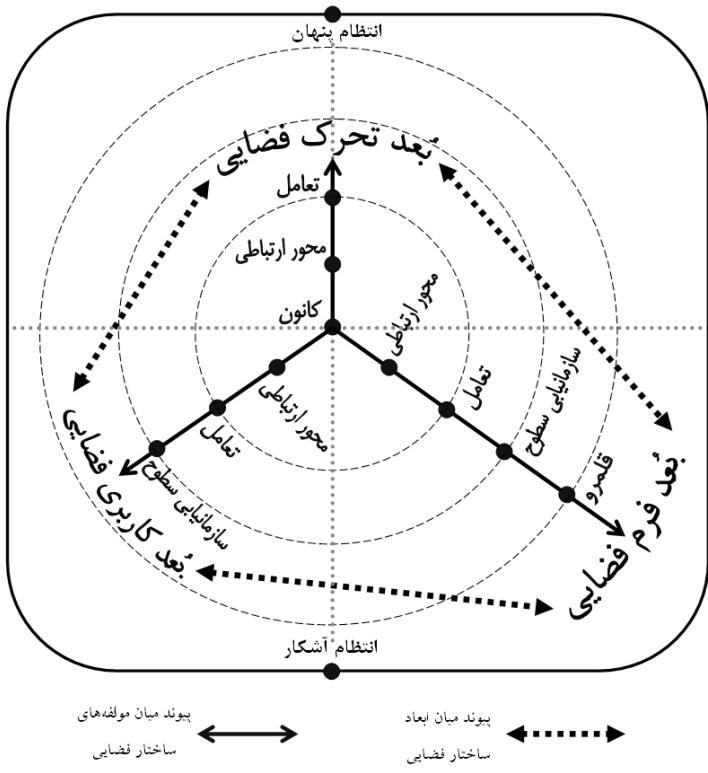
کانون	کریدور	تعامل	پهنه های فعالیتی	قلمرو	انظام
ضریب آنتروپی	0.989	0.988	0.933	0.826	0.646
ضریب اهمیت	0.193	0.193	0.194	0.161	0.126

جدول ۷. میزان ضرایب آنتروپی و اهمیت مولفه های ساختار فضایی در سه دسته موضوعی برگزیده

مولفه ساختار فضا \ دسته موضوعی مقاله ها	کانون	کریدور	تعامل	پهنه های فعالیتی	قلمرو	انظام
بررسی نقش بنادر و پسکرانه در زنجیره تامین کالا و حمل و نقل چندوجهی (دسته موضوعی اول)	<u>0.193</u>	<u>0.193</u>	<u>0.194</u>	0.161	0.126	0.133
ارتباطات قلمرو بندر - شهر (دسته موضوعی دوم)	<u>0.170</u>	<u>0.142</u>	<u>0.167</u>	<u>0.171</u>	0.111	0.068
سیر تکوین جغرافیای بندر، مناطق پسکرانه و پیشکرانه (دسته موضوعی سوم)	<u>0.172</u>	<u>0.173</u>	<u>0.166</u>	<u>0.172</u>	<u>0.166</u>	<u>0.151</u>

ضعف حضور یک مولفه می تواند به طور مستقیم بر کمیت و کیفیت پیوندهای فضایی تاثیرگذار باشد. به عنوان مثال ممکن است میان دو کانون جمعیتی، کریدورهای حمل و نقلی مجہز وجود داشته باشد اما تا زمانی که انگیزه تعامل میان این کانون های تولیدی، فعالیتی و خدماتی وجود نداشته باشد عملأً جریان های فضایی در سطح نازلی قرار خواهد داشت. قدرت نفوذ این بُعد را با شاخص هایی همچون جریان های کالایی و انسانی میان گره ها، تراکم کانون های جمعیتی، کمیت و

است. ترکیب این سه مولفه (کانون، کریدور و تعامل) می تواند بیانگر بُعد تحرك فضایی باشد. در حقیقت با حضور همزمان و موثر این سه مولفه، ابتدایی ترین حالت ساختار فضایی شکل می گیرد و این سه مولفه، ضروری ترین اجزای ساختار فضایی را شکل می دهند. به عبارت دیگر، این سه مولفه در کنار هم، اساسی-ترین شرط برقراری جریان های اقتصادی و اجتماعی است و در ساختار فضایی یک منطقه می تواند آغاز پیوندهای فضایی قوی میان اجتماعات انسانی باشد. در عین حال



شکل ۵. مولفه ها و ابعاد تشکیل دهنده ساختار فضایی سرزمین

درییت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۴ پاییز ۹۵
No.44 Autumn 2016

۳۲

چهار مولفه کانون، کریدور، تعامل و پهنه فعالیتی است که در مجموع بُعد کاربری را شکل می دهد. بنابراین واضح است که این بُعد، مولفه ها و در نتیجه بُعد اولیه برای تشکیل ساختار فضایی (بُعد تحرک فضایی) رانیز در درون خود به همراه دارد. این بخش را با شاخص هایی همچون بررسی نوع فعالیت ها و کاربری های شهری - بندری، سرانه و شیوه تخصیص کاربری زمین، پراکنده رویی شهری در مناطق بندرگاهی و بنادر خشک، بررسی نسبت کاربری های مرتبط با امور بندرگاهی به سایر کاربری ها و چگونگی توزیع فضایی کاربری ها در محدوده شهری می توان مورد سنجش قرار داد. نهایتاً در دسته موضوعی سوم، مجموعه مولفه های کریدور، پهنه های فعالیتی، کانون، تعامل، قلمرو و انتظام به طور نسبی و با اختلاف جزیی، از میزان اهمیت یکسان برخوردار بوده اند. نباید از یاد برد که نقش مولفه انتظام در ایجاد نظم و ضابطه مندی ساختار فضایی یک سرزمین بسیار اهمیت دارد. در

کیفیت زیرساخت ها، نوع حمل و نقل مورد استفاده و شاخص های سه گانه مرکزیت تولید - توزیع - مصرف می توان مورد ارزیابی قرار داد. در دسته موضوعی دوم، مولفه های پهنه های فعالیتی، کانون، تعامل و کریدور از بیشترین میزان تکرار برخوردار بوده اند. ارتباط جدایی ناپذیر اغلب کانون ها با یکدیگر از طریق کریدورهای مجهز، بدون شک بر روی شکل گیری پهنه های فعالیتی و نحوه استفاده از زمین و پتانسیل های محیط طبیعی اثرگذار خواهد بود و این تعامل منجر به شکل گیری پهنه های فعالیتی و لکه های کاربری در قلمرو مورد نظر خواهد شد. بنابراین ترکیب این چهار مولفه (کانون، پهنه های فعالیتی، کریدور و تعامل) می تواند بیانگر بُعد کاربری فضایی باشد. در تفسیر این بُعد باید گفت که شکل گیری آن در حقیقت در زمانی رخ می دهد که ساختار فضایی یک سرزمین به سمت تکامل و پیشرفت گرایش می یابد. به دیگر بیان، بُعد کاربری فضایی در حقیقت حاصل پیوند میان

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۴ پاییز ۹۵
No.44 Automn 2016

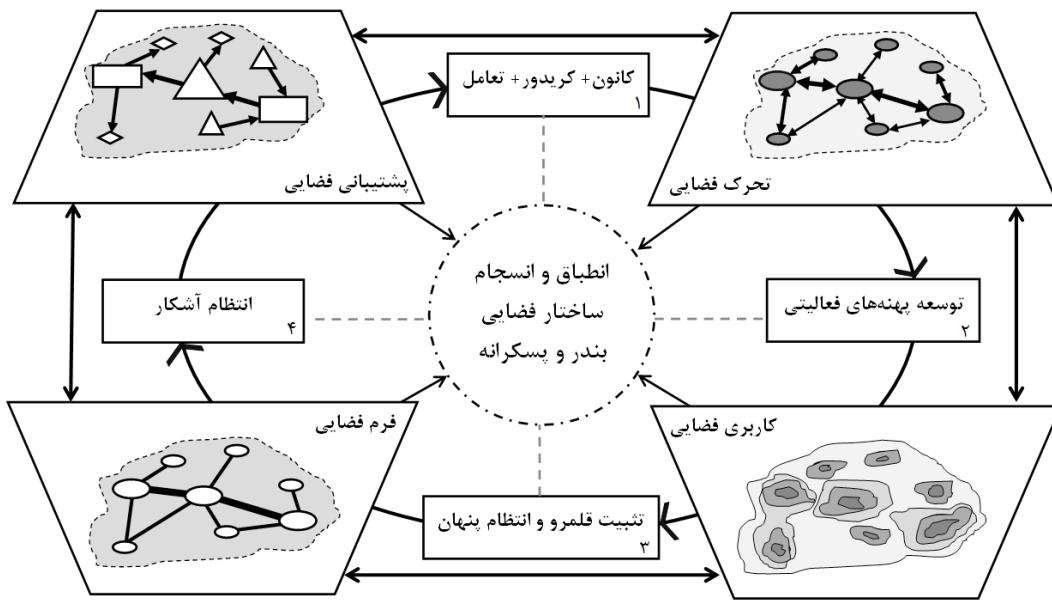
۳۳

و قطب جمعیتی- فعالیتی)، کریدور (شامل هرگونه زیرساخت و کریدور ارتباطی) و تعامل (شامل هرگونه حرکت و انتشار جریان‌های کالایی و انسانی) است. در صورت نبود یا کمبود اساسی در هر کدام از این مولفه‌ها علاوه‌یچ گونه ساختار فضایی منسجم در قلمرو بنادر و پسکرانه‌های محلی، منطقه‌ای، ملی و فراملی شکل نمی‌گیرد. بنابراین همانند بخش قبلی، ترکیب این سه مولفه، بُعدی را تحت عنوان تحرک فضایی میان بنادر و پسکرانه شکل می‌دهد. در ادامه، رشد بنادر و کانون‌های پسکرانه‌ای، توسعه زیرساخت‌های ارتباطی و گسترش تعاملات به مرور منجر به شکل گیری سطوح و پهنه‌های عملکردی در فاصله میان کانون‌ها می‌شوند. این سطوح در حقیقت در فرایند انسجام ساختار فضایی در مقیاس مورد نظر، با هدف ارتقاء سطح کارایی تولید، توزیع و مصرف اغلب در راستای بنادر، کانون‌های پسکرانه‌ای و محورهای ارتباطی گسترش می‌یابند و همانند بخش قبلی، بُعدی را تحت عنوان کاربری فضایی شکل می‌دهند. این بُعد نیز دومین بُعد اساسی در شکل دهی و تقویت ساختار فضایی بنادر و پسکرانه است. در فرایند انسجام‌بخشی به ساختار فضایی بنادر- پسکرانه است، به مرور مولفه‌ای تحت عنوان قلمرو شکل می‌گیرد که حوزه نفوذ و مرز تعاملات میان کانون‌ها را مشخص می‌کند. این قلمرو می‌تواند تا مدت‌ها اساس پیوند میان کانون‌های فعالیتی را شکل دهد مگر اینکه قطب واسطه‌ای جدیدی در قلمروهای پیرامونی شکل بگیرد و نظم ساختار فضایی سابق را به چالش بکشد. در این حالت ساختار فضایی فعلی می‌بایست خود را با شرایط جدید وفق دهد؛ در غیر اینصورت ممکن است قلمرو و مقیاس تعاملات بنادر، کانون‌های پسکرانه‌ای، پهنه‌های کاربری و کریدورهای ارتباطی تغییر نموده و به حوزه‌های پیشکرانه‌ای یا پسکرانه‌ای جدید گسترش یابد. همانطور که ذکر شد مجموعه این مولفه‌ها تحت لوازی یک مولفه پنهان با عنوان انتظام قرار گرفته‌اند. انتظام فضا بسته به

واقع این مولفه انتظام است که منطق تعامل میان کانون‌ها را مشخص می‌کند. انتظام می‌تواند به صورت پنهانی (به عنوان مثال فرهنگ، زبان یا حوزه اقتصادی مشترک) یا آشکار (مبتنی بر روابط دستوری ناشی از نظام برنامه‌ریزی یا سیاسی) روابط میان سایر مولفه‌ها در یک ساختار فضایی را مشخص کند. تجلی کالبدی این شش مولفه (کانون، کریدور، پهنه‌های فعالیتی، قلمرو، تعامل و انتظام) در کنار هم می‌تواند بیانگر بُعد فرم فضایی در مقیاس‌های مختلف باشد. در تفسیر این بُعد نیز می‌توان گفت که با همکاری و هم افزایی این شش مولفه، سطح کامل تری از ساختار فضایی یک سرزمین شکل می‌گیرد که در آن ابعاد تحرک فضایی و کاربری فضایی نیز مستتر است. بنابراین به هر نوع شکل ساختاری دو بُعدی که نمود عینی از مولفه‌های کانون، کریدور و پهنه‌های فعالیتی در فضای جغرافیایی دارند، نمی‌توان عبارت فرم فضایی نسبت داد و تنها زمانی می‌توان از این مفهوم استفاده نمود که مولفه‌های نامحسوس قلمرو، تعامل و انتظام حضوری قدرتمند در ساختار فضایی آن سرزمین داشته باشند. این بخش را با شاخص‌هایی همچون بررسی ارتباطات هم پیوندی میان کانون‌ها، نحوه اتصالات سطوح عملکردی، شکل شبکه ارتباطی میان گره‌ها، بررسی انواع شیوه‌های حمل و نقل کالا به مناطق پسکرانه بنادر، ارزیابی کمیت و کیفیت زیرساخت‌های جابجایی، نوع نظام برنامه‌ریزی فضایی و بررسی نقش ساختار قدرت (سیاسی و اقتصادی) در شکل دهی به ساختار فضایی می‌توان مورد سنجش قرار داد (شکل ۵).

بحث: تعیین نظام ساختار فضایی سرزمین به ساختار فضایی بنادر - پسکرانه

بر مبنای مولفه‌ها و ابعاد استخراجی از بخش قبل می‌توان یک چهارچوب نظری از ساختار فضایی بنادر- پسکرانه را تبیین نمود. چنانکه از این نمودار پیداست اولین بُعد اساسی برای شکل گیری هرگونه ساختار فضایی، داشتن سه مولفه کانون (شامل هرگونه مرکز



شکل ۶. چرخه تعامل و توسعه فضایی در ساختار فضایی بنادر- پسکرانه

با چندگانه‌ای را با دیگر ابعاد ایجاد می‌کند. این پیوندهای مرور و در فرایند تکاملی خود، به صورت یک چرخه تعامل شکل خواهند گرفت؛ به طوریکه توسعه یا تغییر در یک بعد ساختار فضایی، می‌تواند از طریق پیوندهای فضایی ساده یا پیچیده، به سایر ابعاد و مولفه‌ها نفوذ پیدا کند و موجب انتباط ساختار فضایی با شرایط جدید شود.

پیوند میان مولفه‌ها و ابعاد ساختار فضایی بنادر و پسکرانه را می‌توان در چارچوبی هم‌ارز با مباحث پیشین و به منظور ارائه یک مدل مفهومی جدید ارائه نمود. با توجه به اینکه بستر زمین از دیرباز تاکنون، مهمترین منبع برای تولید و ایجاد ارزش افزوده بوده است، در طول تاریخ، هر نقطه از فضای جغرافیایی که زمینه بهتری را برای تولید (خصوصاً در بخش کشاورزی، معدنی و صنعتی) مهیا می‌نمود، به عنوان کانون مناسب برای فعالیت و ارزش افزوده گرینش می‌شد. در این میان، بنادر دریایی و رودخانه‌ای به عنوان کانون‌هایی که نقطه اتصال میان منابع آبی و خشکی بودند و شرایط مناسبی را برای بهره‌وری از محیط جغرافیایی فراهم می‌نمودند، به عنوان یکی از مطلوب‌ترین نقاط

سطح عملیاتی نظام برنامه‌ریزی در منطقه مورد نظر می‌تواند کاملاً برنامه‌ریزی شده باشد؛ یا اینکه به تبعیت از ویژگی‌های اقتصاد آزاد و یا بدلیل سایر عوامل فرهنگی و سیاسی، از یک نظام پنهانی تبعیت کند. مشابه بخش قبلی، مجموعه این مولفه‌ها در کنار هم، بعد فرم فضایی که دو بعد تحرک و کاربری فضایی را درون خود به همراه دارد، شکل داده و فرایند انسجام ساختار فضایی به تکامل یافته ترین میزان خود می‌رسد. آنچه موجب تفاوت در ساختار فضایی یک منطقه درون سرزمینی با ساختار فضایی بنادر- پسکرانه می‌شود، قدرت یافتن مولفه انتظام در ساختار فضایی بنادر- پسکرانه است. به عبارت دیگر، هرچقدر انتظام پنهان به سمت انتظام آشکار و برنامه‌ریزی شده پیش روید، احتمال شکل گیری بُعد جدیدی در ساختار فضایی سرزمین تحت عنوان بُعد فضاهای پشتیبان وجود دارد. این چهار بعد، شاکله ساختار فضایی بنادر و مناطق پسکرانه را تشکیل می‌دهند و اینگونه تفاوت خود را با ساختار فضایی دیگر مناطق، روشن می‌سازند. هر کدام از این ابعاد با فراهم نمودن زمینه لازم به منظور شکل دهی به ساختار فضایی بنادر- پسکرانه، پیوندهای دو

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۴ پاییز ۹۵
No.44 Autumn 2016

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۴ پاییز ۹۵
No.44 Autumn 2016

■ ۳۵ ■

فضایی حتی در ادامه فرایند انسجام بخشی به ساختار فضایی یک سرزمین، بر اساس تصمیم‌سازی برنامه‌ریزان فضایی و تصمیم‌گیری سیاست‌مداران، می‌تواند زمینه لازم را برای ورود مناطق کم استعداد، عرصه‌های محروم و فضاهای جغرافیایی کمتر توسعه یافته به چرخه انطباق ساختار فضایی مهیا کند. در این حالت چارچوب مفهومی جدیدی تحت عنوان چرخه تعامل و توسعه فضایی بوجود می‌آید. در چرخه جدید، با ورود کانون‌های کمتر توسعه یافته و پهنه‌های فراموش شده، ساختار فضایی سابق خود را با کانون‌ها، پهنه‌های کاربری، کریدورها، تعامل‌ها، قلمرو و انتظام جدید انطباق می‌دهد و به سمت انسجام روزافزون در ساختار فضایی بنادر و پسکرانه متمایل می‌شود (شکل ۶). اینگونه است که توازن توسعه میان بنادر و کانون‌ها و مناطق پسکرانه‌ای در مقیاس‌های مختلف به مرور ایجاد خواهد شد.

انتیجه‌گیری و جمعبندی

ساختار فضایی در هر مقیاسی، از مجموعه‌ای از مولفه‌ها تشکیل شده که حضور قدرتمند آنها در کنار هم می‌تواند انسجام ساختار فضایی در آن سیستم را افزایش دهد. این مولفه‌ها بر مبنای مرور نظریه‌های سایر پژوهشگران، در شش مورد قابل شناسایی است که عبارتند از: کانون، کریدور، تعامل، پهنه‌های فعالیت، قلمرو و انتظام. پس از شناسایی مولفه‌ها، همبستگی هریک از دسته‌های موضوعی مقاله‌ها بنادر-پسکرانه با مفهوم ساختار فضایی مورد سنجش قرار گرفت. یافته‌های تحقیق نشان داد که در متن مقاله‌هایی که در سه دسته موضوعی طبقه‌بندی شده‌اند شامل بررسی نقش بنادر و مناطق پسکرانه در زنجیره تامین کالا و حمل و نقل چندوجهی، ارتباطات قلمرو بندر-شهر و سیر تکوین جغرافیای بندر، مناطق پسکرانه و پیشکرانه، به مفاهیم و مولفه‌های ساختار فضایی بنادر-پسکرانه پرداخته شده است. در ادامه با شناسایی و وزن دهی به هریک از مولفه‌های ساختار فضایی در این سه دسته موضوعی، ابعاد تشکیل دهنده ساختار فضایی

برای سکونت و تولید مازاد از سوی جوامع انسانی برگزیده شدند. با تمرکز جوامع انسانی در بنادر و وقوع صرفه جویی‌های ناشی از تجمع، حجم تولید و خدمات افزایش یافته و انگیزه برای صادرات کالا و تعامل با سایر کانون‌ها از طریق کریدورهای مجهر افزایش می‌یابد (مرحله ۱). در این حالت شرایط برای شکل گیری پهنه‌های وسیع کاربری در پسکرانه پیوسته بنادر و در ادامه پسکرانه‌های محلی، منطقه‌ای، ملی و حتی فراملی مهیا می‌شود. لزوم عرضه تولید و توزیع مازاد یک کانون و تقاضای دیگر کانون‌ها، زمینه لازم برای تعامل در عرصه اقتصادی و اجتماعی را فراهم می‌نماید (مرحله ۲). در نتیجه در کنار بخش تولید، بخش توزیع و خدمات نیز فعال می‌شود. با گسترش پیوندهای فضایی میان بنادر و کانون‌های پسکرانه‌ای و ایجاد ارتباطات شبکه‌ای عمودی و افقی، شدت جریان‌های فضایی افزایش یافته و انواع جریان‌های انسانی، کالایی، اطلاعات و سرمایه در میان کانون‌ها و از طریق کریدورهای حمل و نقلی چندوجهی و زیرساخت‌های توسعه یافته، جابجا می‌شود و به مرور قلمروهای ارتباطات تثبیت می‌شود. با قرارگیری کانون‌ها، پهنه‌های کاربری و محورهای ارتباطی در کنار هم، به مرور شکل ظاهری ساختار فضا مشخص می‌شود. در این میان شدت تعامل‌های فضایی، قلمرو ارتباطات و انتظام حاکم بر فضای جغرافیایی، نوع فرم فضایی را تعیین می‌کند (مرحله ۳). طیف این انتظام از پنهان تا آشکار متغیر است. هرچقدر انتظام فضا به سمت الگوی آشکار میل کند، حاکمی از دلالت عوامل تصمیم‌ساز و تصمیم‌گیر انسانی و نقش برنامه‌ریزان در توسعه فضایی است. با پایه‌ریزی یک فرم فضایی مناسب و توسعه زیرساخت‌های حمل و نقلی، به مرور فضاهای پشتیبان در پسکرانه‌ها شکل می‌گیرند که در حقیقت نقش اصلی آنها پشتیبانی فضایی (در زمینه فعالیت‌های خدماتی، توزیع و حتی تولید)، انسجام بخشی به ساختار فضایی و تقویت پیوندهای فضایی میان کانون‌ها و کریدورها است. این پشتیبانی

شامل بُعد تحرک فضایی، بُعد کاربری فضایی و بُعد فرم فضایی) استخراج شد. یافته های پژوهش نشان داد که بُعد تحرک فضایی پیش نیاز استقرار ابتدایی- ترین نوع ساختار فضایی در یک سرزمین است. در حالیکه با وجود دو بُعد دیگر (کاربری و فرم فضایی) ساختار فضایی یک سرزمین به فرایند تکاملی خود نزدیک می شود. قرار گیری هریک از این ابعاد در کنار یکدیگر و در مقیاس های مختلف سرزمینی (محلی، منطقه ای و ملی) می تواند پیوندهای فضایی میان بنادر و سایر کانون ها و پهنه های فعالیتی- جمعیتی را تقویت نماید. در عین حال وجود ضعف اساسی در هریک از این ابعاد می تواند عملکرد بهینه ساختار فضایی سرزمین را تحت الشاع خود قرار دهد. در این میان، بنادر به عنوان کانون های مهم ارتباطی با پیشکرانه های خارجی، قوام بخش ساختار و سازمان فضایی مناطق پیشکرانه خواهند بود و الگویی متفاوت از ساختار فضایی سایر مناطق را شکل خواهند داد. آنچه موجب تفاوت در ساختار فضایی یک منطقه درون سرزمینی با ساختار فضایی بندر - پیشکرانه می شود، قدرت یافتن مولفه انتظام در ساختار فضایی بندر - پیشکرانه است. مولفه انتظام (خصوص در حالت آشکار و برنامه ریزی شده) بُعدی تحت عنوان فضاهای پشتیبان را ایجاد می کند. این چهار بُعد، شاکله ساختار فضایی بنادر و مناطق پیشکرانه را تشکیل می دهند و اینگونه تفاوت خود را با ساختار فضایی دیگر مناطق، روشن می سازند. نقش اصلی فضاهای پشتیبان، تامین خدمات مورد نیاز فرایند توزیع و حتی تولید کالا و تقویت پیوندهای فضایی میان کانون های دروازه ای و کریدورها است. این پشتیبانی فضایی حتی در ادامه فرایند انسجام بخشی به ساختار فضایی یک سرزمین، بر اساس تصمیم سازی برنامه ریزان فضایی و تصمیم گیری سیاست مداران، می تواند زمینه لازم را برای ورود مناطق کم استعداد، عرصه های محروم و فضاهای جغرافیایی کمتر توسعه یافته به چرخه انتظام ساختار فضایی مهیا کند. در این مدرس.

- ایمان، محمد تقی و نوشادی، محمود رضا (۱۳۹۰). تحلیل محتوای کیفی، فصلنامه پژوهش، سال سوم، شماره دوم، صص ۱۵-۴۴.
- پاپلی یزدی، محمدحسین و رجبی سناجری، حسین (۱۳۸۷). نظریه های شهر و پیرامون. تهران: انتشارات سمت.
- داداش پور، هاشم؛ ممدوحی، امیر رضا و آفاق پور، آتوسا (۱۳۹۳). سازمان فضایی در نظام شهری ایران با استفاده از تحلیل جریان های افراد. مجله پژوهش های جغرافیای انسانی، دوره ۴۶، شماره ۱، صص ۱۲۵-۱۵۰.

- داداش پور، هاشم؛ رفیعیان، مجتبی (۱۳۸۹). تحلیلی بر سازمان یابی فضایی سیستم شهرهای نواحی ساحلی جنوب ایران. مجله جغرافیا و توسعه ناحیه ای، دوره ۵، شماره ۱۴، صص ۹۷-۱۳۱.
- داداش پور، هاشم و آفاق پور، آتوسا (۱۳۹۵) عقلانیت معرفتی و نظری نوین حاکم بر سازمان فضایی سیستم های شهری، فصلنامه مطالعات میان رشته ای در علوم انسانی، دوره هشتم، شماره ۲، صص ۱-۲۸.
- داداش پور، هاشم و تدین، سپیده (۱۳۹۴) تحلیل نقش الگوهای سفر در ساختار فضایی منطقه کلان شهری تهران، مجله آمایش جغرافیایی فضایی، سال پنجم، شماره هجدهم، صص ۶۵-۸۵.

- رفیعیان، مجتبی (۱۳۷۵). سازمان یابی فضا با تأکید بر سیستم های شهری: منطقه موردي اصفهان. رساله دکتری گروه جغرافیای شهری، دانشگاه تربیت مدرس.

- freight services. *Transport Policy*, 16(4), 163-172.
- Dadashpoor, H., Afaghpoor, A., & Allan, A. (2015). A methodology to assess the spatial configuration of urban systems in Iran from an interaction perspective. *GeoJournal*, 1-21.
- Ducruet, C., Lee, S.W. (2006). "Frontline soldiers of globalisation: port-city evolution and regional competition". *GeoJournal*, 67 (2), 107–122.
- Faludi, A. K. (1981). Three paradigms of planning theory. *Planologisch en Demografisch Instituut*.
- Feng, X., Zhang, Y., Li, Y., & Wang, W. (2013). A Location-Allocation Model for Seaport-Dry Port System Optimization. *Discrete Dynamics in Nature and Society*, 2013.
- Friedmann, J. (1967). A general theory of polarized development. Available from: <http://repositorio.cepal.org/handle/11362/34953>. Accessed August 20, 2016.
- Gebhardt, L., Krajewicz, D., Oostendorp, R., Goletz, M., Greger, K., Klötzke, M., ... & Heinrichs, D. (2016). Intermodal Urban Mobility: Users, Uses, and Use Cases. *Transportation Research Procedia*, 14, 1183-1192.
- Givoni, M., & Banister, D. (2006). Airline and railway integration. *Transport policy*, 13(5), 386-397.
- Goletz, M., Feige, I., & Heinrichs, D. (2016). What Drives Mobility Trends: Results from Case Studies in Paris, Santiago de Chile, Singapore and Vienna. *Transportation Research Procedia*, 13, 49-60.
- Haggett P. (1965) Locational Analysis in Human Geography. Edward Arnold, London.
- Habermas, J., & Cooke, M. (2000). On the pragmatics of communication. MIT press.
- Healey, P. (1997). Collaborative planning: Shaping places in fragmented societies. UBC Press.
- Hernandez, D. O., & Titheridge, H. (2015). Mobility, مسکن و محیط روستا، شماره ۱۳۱، صص ۱۲-۳.
- سعیدی، عباس (۱۳۸۹). محیط، فضا و توسعه: بحثی در ضرورت توسعه یکپارچه روستایی- شهری. *محله مسکن و محیط روستا*, شماره ۱۳۱، صص ۱۲-۳.
- قنبری، ابوالفضل و موسوی، میرنجف (۱۳۹۰). قطب های رشد به مثاله رویکردی در عدم تعادل های ناحیه ای ایران. *نشریه فضای جغرافیایی*, دوره ۱۱، شماره ۳۴، صص ۵۰ - ۷۲.
- محمدپور، احمد (۱۳۹۲). *روش تحقیق کیفی* صدروش (جلد دوم). تهران: انتشارات جامعه شناسان.
- Batten, D. F. (1995). Network Cities: Creative Urban Agglomerations for the 21st Century. *Urban Studies*, 32(2), 313-327
- Berry, B. J. (1964). Cities as systems within systems of cities. *Papers in Regional Science*, 13(1), 147-163.
- Bourne, L. S. and Simmons, J. W. (1978) Introduction: the urban system as a unit of analysis, in: L. S. Bourne and J. W. Simmons (Eds) *Systems of Cities: Reading on Structure, Growth, and Policy*, pp. 1-18. New York: Oxford University Press.
- Camagni, R. P., & Salone, C. (1993). Network urban structures in northern Italy: elements for a theoretical framework. *Urban studies*, 30(6), 1053-1064.
- Castells, M. (1993). European cities, the informational society, and the global economy. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 84(4), 247-257.
- Christaller, W. (1933) Die Zentralen Orte in Süddeutschland, Jena, Germany: Fischer, 1933. English translation by C. Baskin, *The Central Places in Southern Germany*, Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall, 1966.
- Conzen, M. P. (1975). Capital flows and the developing urban hierarchy: State bank capital in Wisconsin, 1854-1895. *Economic Geography*, 51(4), 321-338.
- Dablanc, L. (2009). Regional policy issues for rail

ties of the periphery: Informality, access and social exclusion in the urban fringe in Colombia. *Journal of Transport Geography*.

- Hilhorst, J. G. M. (1967). *Regional Development Theory. An Attempt to Synthesise*. Public Lecture, Etc. Hague, Paris.

- Hirschman, A. (1958), *the Strategy of Economic Development*, New-Haven: Yale University Press.

- Hoyle, B.S., (1989). "The port-city interface: trends, problems and examples". *Geoforum*, 20, 429–435.

- Jacobs, J. (1969). *The economy of cities*. New York: Vintage. Kooij, P.

- Janelle, D. G. (1969). Spatial reorganization: a model and concept. *Annals of the Association of American Geographers*, 59(2), 348-364.

- Klapka, P., Frantal, B., Marián Halas, M., Kunc J., (2010), Spatial Organization: Development, Structure and Approximation of Geographical Sysrems, Moravian Geographical Reports, Vol 18(3), 53-66.

- Lee, S. Song, D. Ducruet, C., (2008). "A tale of Asia's world port: The spatial evolution in global hub port cities", *Geoforum*, 39: 372-385.

- Lösch, A. (1944) *Die räumliche Ordnung der Wirtschaft*, Jena, Germany: Fischer, 1944 (2nd edn). English translation by W. H. Woglom and W. F. Stolper, *The Economics of Location*, New Haven: Yale University Press.

- Lynch, k. (1981). *A theory of good city form*. Cambridge, MA: MIT Press.

- Meijers, E., (2005)."Polycentric Urban Regions and the Quest for Synergy: Is a Network of Cities More than the Sum of the Parts?",*Urban Studies*, 42(4): 765-781.

- Misra, R. P. (1972). Growth poles and growth centres in the context of India's urban and regional development problems. *Growth Poles and Growth*

Centres in Regional Planning

- Morrill, R. L. (1970). *The spatial organization of society*. Duxbury Press.

- Norcliffe, G., Bassett, K., Hoare, T., (1996). "The emergence of postmodernismon the urban waterfront", *Journal of Transport Geography*, 4(2), 123–134.

- Notteboom, T., Rodrigue, J. (2005). "Port regionalization: towards a new phase in port development", *Maritime Policy and Management*, 32(3): 297-313.

- Perroux, F. (1954). *Le don: sa signification économique dans le capitalisme contemporain*. Diogène, (6), 3.

- Pred, A. R. (1977). *City-systems in advanced economies*. London: Hutchinson.

- Preston, J. (2001). Integrating transport with socio-economic activity—a research agenda for the new millennium. *Journal of Transport Geography*, 9(1), 13-24.

- Rondinelli, D. (1978), *Urban Functions in Rural Development, an analysis of integrated spatial development*, U.S.A.D.

- Robinson, R., (2002). "Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm". *Maritime Policy Manage.* 29 (3), 241–255.

- Rodrigue, J. P. (2004). "Freight, Gateways and Mega-Urban Regions: The Logistical Integration of the Bostwash Corridor", *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 95(2): 147-161.

- Rodrigue J.P, Comtois C. and Slack B., (2006). *The Geography of Transport Systems*, New York: Routledge.

- Rodrigue, J.P., Debrie, J., Fremont, A., Gouvernal, E., (2010). "Functions and actors of inland ports: European and North American dynamics". *J. Transp. Geogr.* 18 (4), 519–529.



فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management

شماره ۴۴ پاییز ۹۵
No.44 Autumn 2016

- Rodrigue, J.P., Notteboom, T (2012). "Dry ports in European and North American intermodal rail systems: Two of a kind?", *Research in Transportation Business & Management*, 5, 4–15.
- Rodrigue, J.-P., Notteboom, T, (2009). "The terminalization of supply chains: reassessing port-hinterland logistical relationships". *Maritime Policy and Management*, 36 (2), 165–183.
- Roso, V., Woxenius, J., Lumsden, K., (2009). "The dry port concept: connecting container seaports with the hinterland". *Journal of Transport Geography*, 17 (5), 338–345.
- Røe, P. G. (2000). Qualitative research on intra-urban travel: an alternative approach. *Journal of Transport Geography*, 8(2), 99-106.
- Taaffe, E., Morrill, R., Gould, P., (1963). "Transport expansion in underdeveloped countries: a comparative analysis". *Geographical Review*, 53, 503–529.
- Taylor, P., Hoyler, M., & Verbruggen, R. (2010). External urban relational process: Introducing central flow theory to complement central place theory. *Urban Studies*, 47 (13), 2803–2818.
- Theys, C., Ryoo, D. K., & Notteboom, T. (2008). "Towards a generic framework for the development of logistics in seaports: lessons from the Busan case". *Journal of International Logistics and Trade*, 6(2), 1–22.
- Thünen, von J.H. (1826), *Der Isolierte Staat in Beziehung auf Landschaft und Nationalökonomie*. Trans. By C.M. Wartenberg (1966) Von Thünen's Isolated State. Oxford: Pergamon Press.
- Van der Horst, M.R., De Langen, P.W., (2008). "Coordination in hinterland transportchains: a major challenge for the seaport community". *Maritime Econ. Logist.* 10, (1–2), 108–129.
- Vance, J. E., Jr. (1970). *The Merchant's World*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.
- Van Klink, H. A., & van Den Berg, G. C. (1998). Gateways and intermodalism. *Journal of transport geography*, 6(1), 1-9.
- Weber, A. (1909) Über den Standort der Industrien, Tübingen. Translated and edited by C. J. Friedrich as Alfred Weber's Theory of the Location of Industries: Chicago, 1928.
- Wiegmans, B.W., Louw, E., (2011). "Changing port-city relations at Amsterdam: a new phase at the interface? "J. Transp. Geogr. 19 (4), 575–583.
- Wilmsmeier, G., Monios, J., Lambert, B., (2011). "The directional development of intermodal freight corridors in relation to inland terminals". *J. Transp. Geogr.* 19(6), 1379–1386.
- Witte, P.A., Wiegmans, B.W., van Oort, F.G., & Spit, T.J.M. (2014). "Governing inland ports: A multidimensional approach to addressing inland port-city challenges in European transport corridors". *Journal of Transport Geography*, 36, 42–52.
- Yiftachel, O. (1989). Towards a new typology of urban planning theories. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 16(1), 23-39.

میریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۴ پاییز ۹۵
No.44 Autumn 2016

۴۰