مدیریت شهری
شماره ۴۴ پاییز ۹۵
No.44 Automn 2016
۱۹-۴۰
زمان دریافت مقاله: ۱۳۹۴/۱۱/۲۳ زمان پذیرش نهایی: ۱۳۹۵/۴/۱

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

مجتبی آراسته- دانشجوی دکتری شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.
هاشم داداش پور*- دانشیار گروه شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.
علی اکبر تقوایی- دانشیار گروه شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

چکیده
بنـادر را می تـوان دروازه هـای اصلی ورود و خـروج جریان های فضایی برشـمرد. این کانون هـای فعالیتـی، درصورتیکـه بتوانند پیوند مناسـبی با سـاختار فضایی مناطق درون سـرزمینی ایجـاد کننـد، نه تنها می توانند جریـان های توزیـع کالا را به خوبی هدایـت کننـد، بلکه نقش موثری در توسـعه نواحی پسـکرانه ای خواهند داشـت. در ایـن میـان، تمرکـز و تاکیـد بر مولفه هـای سـاختار فضایـی، می تواند موجـب رونق تعامـل بنادر با قطب ها و توسـعه پسـکرانه های درون سـرزمینی شـود. هـدف از این پژوهـش، شناسـایی مولفه هـای سـاختار فضایـی و تدویـن یـک چارچـوب نظـری مناسـب از دیـدگاه هـای مطرح پیرامون سـاختار فضایـی بنادر- پسـکرانه بر مبنای روش تحلیل محتـوا اسـت. یافته هـای پژوهـش نشـان می دهـد از میـان مجموعـه نظریه های سـاختارفضایی، شـش مولفه قابل شناسـایی اسـت که عبارتند از: قلمرو، کانـون، محـور ارتباطـی، سـازمان یابی سـطوح، تعامـل و انتظـام. بـا تلفیـق هرکدام از ایـن مولفه هـا، ابعـاد جدیـدی از سـاختار فضایـی سـرزمین روشـن می شـود کـه شـامل تحـرک فضایـی، کاربـری فضایـی و فـرم فضایی خواهـد بود. تحـرک فضایی بـر مبنـای پیوندهـا و روابـط میـان اجتماعـات انسـانی و کاربـری فضایی بـر مبنای فعالیت هـای انسـانی و زمیـن شـکل می گیـرد. فرم فضایـی نیز حاصـل برهم کنش ایـن دو بُعـد در پهنه سـرزمین اسـت کـه در مقیاس هـای مختلف به صـورت پنهان یا آشـکار نمایان می شـود. وجود مولفه انتظام آشـکار و برنامه ریزی شـده در ساختار فضایـی یـک منطقـه، خـود عاملـی در تبییـن بُعد جدیـدی تحت عنوان پشـتیبانی فضایـی اسـت. در حقیقـت ایـن بُعد مشـخص کننده تفـاوت در سـاختار فضایی یک منطقـه درون سـرزمینی بـا سـاختار فضایـی بندر- پسـکرانه اسـت. وجـود فضاهای پشـتیبان در مناطـق پسـکرانه بندرگاهـی، بـر اسـاس تصمیم سـازی برنامه ریـزان فضایـی و تصمیم گیـری سیاسـت مداران، می تواند زمینه لازم را بـرای ورود فضاهای جغرافیایـی کمتـر توسـعه یافتـه بـه چرخـه انطباق سـاختار فضایـی مهیا کنـد. در ایـن حالـت چهارچـوب نظـری جدیدی تحت عنـوان چرخه تعامل در سـاختار فضایی بنـدر- پسـکرانه و مبتنـی بـر چهار بُعـد ذکر شـده بوجود می آیـد که هـدف آن تبیین مـدل توسـعه فضایی متوازن بنـدر و مناطق پسـکرانه در مقیاس های مختلف اسـت.
واژگان کلیدی: ساختار فضایی، بندر، پسکرانه، تحلیل محتوا.

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.

* نویسنده مسئول مکاتبات، شماره تماس: ۰۹۱۲۳۵۴۰۲۹۰، رایانامه: h-dadashpoor@modares.ac.ir
این مقاله برگرفته از رساله دکتری نویسنده اول تحت عنوان «تبیین نقش بنادر در تکوین ساختار فضایی و توسعه پسکرانه¬های حوزه ساحلی جنوب ایران» است که به راهنمایی نویسنده دوم و مشاوره نویسنده سوم در دانشگاه تربیت مدرس در حال انجام است.

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-19]

مقدمه

امـروزه بنـادر، بـه عنـوان کانون هـای فعـال جمعیتی و کارکـردی، نقـش برجسـته ای در زنجیره تولیـد، توزیع و مصـرف کالا ایفـا می کننـد و همزمـان جریان هـای انسـانی، کالایی و سـرمایه ای و پیوندهایـی فضایی قابل توجهی را در درون و بیرون خود به گردش در می آورند. بنـادر شـامل طیـف گسـترده ای از اسـکله های کوچک تـا مراکـز بسـیار بـزرگ بارگیـری همـراه بـا پایانه هـا و خوشـه های عظیـم صنعتـی و خدماتـی هسـتند و بـه همیـن دلیـل همـواره نقـش کلیـدی در قوام بخشـی بـه سـاختار فضایـی یـک سـرزمین دارنـد. بنـادر، بـه عنـوان ایـن دروازه های عظیـم واردات و صـادرات کالا، درصورتیکـه بتواننـد نقش پیوندی مناسـبی بـا مناطق پسـکرانه ای خود ایجـاد کنند، می تواننـد جریان توزیع کالا را بـه طـور بهینـه در زنجیره تامیـن هدایت کرده و ارتبـاط خود بـا نواحی درون سـرزمینی را بیش از پیش کننـد. عـدم توجـه بـه ایـن ارتبـاط فضایـی، بخصوص در کشـورهایی کـه نظـام تولیـد آنهـا مبتنی بـر عوامل برون زای توسـعه اسـت، می تواند نقش مناطق پسکرانه را در ارتبـاط میـان بنـدر و مراکز محلـی کمرنگ کرده و در طـول زمـان، ارتبـاط موثـر میـان بنـادر و مناطـق پسـکرانه بخصـوص در مقیـاس محلـی و منطقـه ای را بـه میزان قابـل توجهی کاهـش دهد و سـاختار فضایی آن را بـه سـمت الگـوی مرکـز- پیرامـون سـوق دهـد. آنچـه کـه در ایـن میـان و پیـش از هرگونـه تحلیـل و برنامه ریـزی بـرای تقویـت سـاختار فضایـی بنـادر و پسـکرانه ضـرورت دارد، ارائـه یـک چهارچـوب نظـری مناسـب مبتنی بر مولفه های سـاختار فضایی سـرزمین اسـت. تاکنـون دیدگاههای مختلفـی پیرامون سـاختار فضایـی در مقیـاس ملـی، منطقـه ای و محلـی توسـط اندیشـمندان علـوم برنامه ریـزی فضایـی مطرح شـده و هـر نظریه پـرداز بـا توجه به پایـگاه فلسـفی متبوع اش، بـه تبییـن مولفه هـا و ابعـاد خـاص سـاختار فضایـی از دیـدگاه تخصصـی خـود پرداخته اسـت. هـدف از انجام ایـن پژوهـش، ارائـه چهارچـوب مناسـب از دیدگاههای مطرح پیرامون سـاختار فضایی بنادر و مناطق پسـکرانه ای بـر مبنـای منطـق قیاسـی اسـت. در همین راسـتا، روش تحقیـق مقالـه کمـی و مبتنـی بـر تحلیـل محتوا و شـیوه هـای جمـع آوری داده هـا متن پایـه اسـت. به نظـر می رسـد بـا توجـه بـه گسـتردگی طیـف وسـیع دیدگاههـای مطـرح پیرامـون بنـادر و سـاختار فضایـی آنهـا، چارچوب سـازی و تعریـف مفاهیـم مرتبـط بـا سـاختار فضایـی بنادر و مناطق پسـکرانه بیـش از پیش ضـرورت دارد. بنابرایـن در ایـن پژوهش ابتدا با بررسـی سـیر تحـول مفاهیـم و رویکردهـای موجـود پیرامـون سـاختار فضایـی، مولفه هـای تشـکیل دهنده سـاختار فضایـی اسـتخراج می شـوند. در ادامه بـه وزن دهی این مولفه هـا در مقاله هـای شـاخصی که در محتـوای خود سـاختار فضایـی بنـادر و پسـکرانه را بررسـی نموده اند، پرداختـه و ابعاد برجسـته مـورد نیاز بـرای تبیین مدل مفهومـی پژوهـش شناسـایی می شـوند. در انتهـای پژوهـش نیـز بـر مبنـای بحث هـا و جمع بندی هـای صـورت گرفتـه، یـک چهارچـوب نظـری از ابعـاد و مولفه هـای تشـکیل دهنده سـاختار فضایـی بنـادر و پسـکرانه ارائـه خواهـد شـد. ایـن چهارچـوب همچـون نقشـه راهی مناسـب، بـرای فهم سـاختار فضایـی بنادر و مناطـق پسـکرانه ای مـورد توجـه قـرار خواهد گرفت تـا بـر مبنـای آن بتـوان بـه تحلیـل منطقـی و تبییـن اصولـی روابـط بنـادر و پسـکرانه در پژوهش-هـای آتی پرداختـه شـود.

سـیر تحـول رویکردهـای شـاخص پیرامـون سـاختار فضایـی

فضـا، عینیتـی حاصـل از نقش پذیری و اثرگـذاری افراد و گروه هـای انسـانی در مکان یا به سـخن دیگـر، پیامد عملکردهـای متعامـل دو محیـط طبیعـی- اکولوژیک و اجتماعـی- اقتصـادی اسـت. از اینـرو، فضـا را می تـوان نوعـی تولیـد اجتماعـی در مکان بـه شـمارآورد. از آنجا کـه فضا متشـکل از اجزایی مرتبط اسـت، می تـوان آنرا یـک نظـام بـه شـمارآورد و چـون ایـن نظـام، واقعیتی فضایـی اسـت، می تـوان از نظـام فضایـی سـخن گفـت (سـعیدی، ۱۳۸۹، ص ۸). اجـزای تشـکیل دهنده ایـن نظام در بُعد ریاضی آن، شـامل گره ها و یال هایی اسـت

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-19]

کـه پیوندهـای میان گـره هـا را ایجاد نموده و سـاختار آن نظـام فضایی را شـکل می دهد. در بُعـد جغرافیایی، سـاختار فضایی حاصـل فرایندهای تاریخـی، کالبدی و شـرایط متحـول اقتصـادی، اجتماعی و سیاسـی بوده و متشـکل از عناصر و عواملی اسـت که چگونگی اسـتقرار و نحـوه ارتبـاط میـان آنها را با درجه معینـی از انتظام و ظرفیـت عملکردی بیـان می کند (داداش پـور و تدین، ۱۳۹۴، ص ۶۷). مـروری بـر متون نظری مرتبط نشـان می دهـد طـی چنـد دهـه گذشـته در نگـرش مربـوط بـه سـازمان فضایـی سیسـتم های شـهری تحـولات قابل توجهـی رخ داده (Dadashpoor et al., ۲۰۱۵) و رویکردهـای مطـرح در هـر دوره، در دوره های بعدی بـا نقـد و تکامل نگرشـی مواجه شـده اند. بـه طور کلی ایـن سـیر تحـول پارادایمیـک تـا بـه امـروز را می توان در قالـب چهـار دوره دسـته بندی نمود:

دوره اول: پارادایم اثبات گرا؛ قبل از ۱۹۶۰ میلادی

تـا پیـش از دهـه ۱۹۶۰ میـلادی، اغلـب نظریه هـای سـاختار فضایـی تابـع مکتـب اثبات گرایـی و مبتنی بر راهبـرد اسـتدلالی اسـتقرایی (تعمیـم جـزء بـه کل) و اسـتفاده از روش هـای تحلیـل کمّی بوده است. در این مکتـب، مقدمـات اسـتدلال از تجربه گرفته می شـود و حقیقـت تنهـا از ادراک عقلی حاصل نمی شـود. پیروان ایـن مکتـب معتقدند اگر همـه تفسـیرهای جغرافیایی، در داخـل نمـادی از منطـق ریاضی تحلیل شـود موارد مبهـم و غیردقیـق کنارگذاشـته می شـود و زمینه لازم بـرای برنامه ریـزی فضایـی مناسـب تر مهیـا می شـود. ایـن نوع نگاه جزءگرایانه و اتمیسـم به فضای جغرافیای نیـز تعمیم می یابـد (داداش پور و آفاق پـور، ۱۳۹۵). در حقیقـت در پژوهش هـای برنامه ریـزی فضایی وابسـته بـه ایـن پارادایـم، سـعی می-شـود کـه ابتـدا اجـزای تشـکیل دهنده سـاختار فضایی تجزیه و سپس در قالب مدل هـای ریاضـی و هندسـی تحلیـل شـود (Von Thunen, ۱۸۲۶; Weber, ۱۹۰۹; Christaller, ۱۹۳۳). مهمتریـن نظریه پرداز سـاختار فضایی در دوره اول، کریسـتالر اسـت (Christaller, ۱۹۳۳). نظریـه مـکان مرکزی کریسـتالر در ادامه توسـط پژوهشـگرانی همچـون لـوش (Lösch, ۱۹۴۴)، پـرو (Perroux, ۱۹۵۴)، هیرشـمن ((Hirschman, ۱۹۵۸ بسـط داده شـده و نظریه هـای جدیـدی در قالـب رویکرد سلسـله مراتبـی فضـا (شـامل نظریه هـای قطـب رشـد و رشـد نامتـوازن) مطـرح شـد. در حقیقـت در ایـن پارادایـم، صفـات و ویژگی هـای منتسـب بـه شـهرها (همچـون انـدازه جمعیت، رشـد اقتصـادی، میزان سـرمایه گذاری و تولیـد ناخالـص) مـلاک درجه بنـدی و مرتبـه آنها در سـاختار فضایـی منطقـه و سـرزمین قـرار می گرفـت (داداش پـور و دیگـران، ۱۳۹۳). بنابرایـن روابـط میـان کانون هـا بـه صورت عمـودی و قـدرت عملکـردی آنها وابسـته به بُعد مسـافتی آنها از مرکز بـود. در دهه-های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ میـلادی، نظریه هـای سلسـله مراتبـی فضـا بـه طـور عملـی در بسـیاری از کشـورهای جهـان بخصـوص کشـورهای در حال توسـعه کـه از ناهمگونی فضایـی بیشـتری رنـج می برنـد اجـرا شـد؛ هرچنـد کـه دسـتاوردهای آن برخـلاف تصـور ایده پـردازان این نظریـه، نـه تنهـا بـه توسـعه عادلانه فضـا منتهی نشـد بلکـه بـه قطبی گرایـی و مرکزیـت بیشـتر قطب هـای توسـعه و عقب ماندگـی سـایر مناطـق منجـر شـد (قنبـری و موسـوی، ۱۳۹۰). بـروز ایـن مسـئله موجب شـد کـه دیـدگاه سلسـله مراتبی و ریاضـی وار بـه فضـا در علـوم برنامه ریـزی فضایـی در بسـیاری از محافـل علمـی مـورد نقـد جـدی واقـع گـردد و در نتیجـه دیدگاههـای جدیـد جایگزیـن نظریه هـای قبلی شـود. منتقدیـن معتقـد بودند که نـگاه جزءگرایانـه به فضای جغرافیایـی، می توانـد نقش عوامل سـازنده دیگـر را در سـازمان یابی فضـا کمرنـگ کنـد و در نتیجـه سـاختار فضایـی را آنگونـه کـه بایـد، نتـوان بـه صورت مناسـب وصـف و تحلیـل نمود.

دوره دوم: پارادایـم نواثبات گـرا؛ دهـه ۱۹۶۰-۱۹۹۰ میـلادی

پـس از دهـه ۱۹۶۰م.، نقدهـای متعـددی از نظریـه مـکان مرکـزی در پژوهش هـای حـوزه سلسـله مراتـب شـهری صـورت گرفـت (Berry, ۱۹۶۴; Jacobs, ۱۹۶۹; Vance, ۱۹۷۰). ایـن نقدهـا اغلـب بـر ایـن

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-19]

نکتـه تاکیـد داشـت روابط بین شـهرها را نمی بایسـت تنهـا منحصـر بـه روابـط سلسـله مراتبـی، جزءنگـر و وابسـته بـه انـدازه آنهـا فـرض نمـود؛ بلکـه لازم اسـت شـهرها را در یـک سیسـتم بـاز فـرض نمود کـه ممکن اسـت کلیـه آنهـا بـه همدیگـر وابسـته بـوده و رشـد آنهـا متاثـر از یکدیگـر باشـد (Pred, ۱۹۷۷). پارادایـم حاکـم بـر این دوره را می تـوان پارادایـم نواثبات-گرایی تعریـف نمـود کـه در آن، نقـد یـا نفـی نظریه هـای مـکان مرکـزی، قطـب رشـد و رشـد نامتـوازن فضـا و ارائـه نظریه هـای انتقـادی جدیـد بـر اسـاس رویکـرد قیاسـی و بهره گیـری از روش هـای کمّـی، رویـه اصلی برنامه ریـزان فضایـی بـود. بسـیاری از نظریه پـردازان مطـرح در ایـن دوره، اغلـب بـه دنبـال شناسـایی مولفه هـای تشـکیل دهنده سـاختار فضـا، تشـریح جایـگاه آنهـا در نظام فضایی سـرزمین و تبییـن فرایند سـازمانیابی فضـا در سیسـتم های پیشـنهادی بوده اند (Janelle, ۱۹۶۹; Hilhorst, ۱۹۶۷; Lynch, ۱۹۸۱; Haggett, ۱۹۶۵). نظریـه مرکـز- پیرامـون فریدمن را می تـوان مهمترین نظریه سـاختار فضایـی در این دوره معرفـی نمـود (Friedmann, ۱۹۶۷). فریدمـن معتقد بـود هـر نظـام جغرافیایـی شـامل دو زیرنظـام فضایـی مرکـز (بـه عنوان قلب پیشـتاز یک سیسـتم) و پیرامون اسـت کـه در حالـت وابسـتگی نسـبت بـه مرکـز قـرار دارد. رونـد تکاملـی در رویکـرد سیسـتماتیک به فضا با ارائـه نظریه هـای شـاخص همچون نظریـه عملکردهای شـهری در توسـعه روسـتایی (Rondinneli, ۱۹۷۸) و نظریـه مراکـز رشـد (Misra, ۱۹۷۲) توسـط بسـیاری از برنامه ریـزان فضایـی در دهه هـای ۱۹۶۰ تـا ۱۹۸۰ میـلادی ادامـه می یابـد (همچنیـن ر.ک. Bourne & Simmons, ۱۹۷۸; Morril, ۱۹۷۰; Conzen, ۱۹۷۵;). به طور کلی انتقاد این افراد نسـبت به رویکرد قبلـی نـه بر مبنـای نفـی رویکرد سلسـله مراتبـی بلکه تاکیـد بـر شـکل گیری و تکامل سـاختار شـبه سلسـله مراتبـی در درون یـک سیسـتم باز اسـت کـه در درون آن قـدرت روابـط میان شـهرها نقشـی تعیین کننده در شـکل گیری سـاختار فضایـی منطقه مورد نظـر را دارد.

بـه عبارت دیگر، در این دوره عملکـرد همزمان پارادایم سلسـله مراتبـی و شـبکه ای مدنظـر اندیشـمندان قرار گرفتـه و در عین حال بر نقش سیسـتماتیک شـهرهای شـاخص با نقش های برجسـته مالـی - بازرگانی و واجد مسـیرهای کریـدوری مجهـز، به عنـوان عامـل محرک اقتصـاد و تخصـص منطقـه ای، تاکیـد می شـود. ایـن تحول در نگرش به سـاختار سلسـله مراتبی فضا، سـهم عمـده ای در شـکل دهی بـه رویکرد شـبکه ای در دوره بعدی داشـت.

دوره سـوم: پارادایـم رابطه ای؛ دهـه ۱۹۹۰-۲۰۱۰ میلاد ی

از دهـه ۱۹۹۰ میـلادی بـا قـوت گرفتـن پارادایـم کنـش ارتباطـی در عرصـه برنامه ریـزی (Habermas & Cooke, ۲۰۰۰)، نـگاه بـه روابـط موجـود در سیسـتم های فضـای جغرافیایـی تغییـر یافـت. اگـر تـا پیـش از ایـن نـگاه عمـودی، نظم محـور و سلسـله مراتبـی بـه کانون هـا و روابط میـان آنها وجود داشـت، در پارادایـم کنـش ارتباطـی این سـاختار انعطاف ناپذیر شکسـته شـده و بـا تعمیـم ایـن رویکـرد بـه عرصـه برنامه ریـزی، الگـوی برنامه ریـزی ارتباطـی در مقیـاس شـهری (Healey, ۱۹۹۷) و برنامه ریـزی شـبکه ای در مقیـاس جهانـی، ملـی و منطقـه ای ظهـور می یابـد (Meijers, ۲۰۰۵; Castells, ۱۹۹۳; Batten, ۱۹۹۵ ; Taylor et al, ۲۰۱۰). ایـن رهیافـت بـر درجـه تعامـل هریـک از نقـاط بـا دیگر نقـاط در نظـام جریان هـا اسـتوار اسـت و بـا تأکیـد بـر داده هـای رابطـه ای، کـم و کیـف ، شـکل و محتـوای آرایـش جریان هـا، سـازمان یابی فضـا را هـدف قـرار می دهـد (داداش پور و دیگـران، ۱۳۸۹). کاماگنـی و سـالون بر شـکل گیری سـاختار جدیـد مبتنـی بـر یـک شـبکه چندمرکـزی و مجموعـه-ای از مراکـز میانـه در درون ایـن شـبکه اذعـان دارنـد کـه اغلـب آنها بـه صـورت تعاملـی با هم در ارتباطنـد. ایـن دو محقـق از ایـن تحـول جدیـد رخ داده در سـاختار فضایـی مناطـق بـه عنـوان سـاختار شـبکه ای یـاد می کننـد. آنهـا معتقدنـد ایـن سـاختار از دو مولفـه بنیـادی شـامل زیرسـاخت ها (شـبکه های

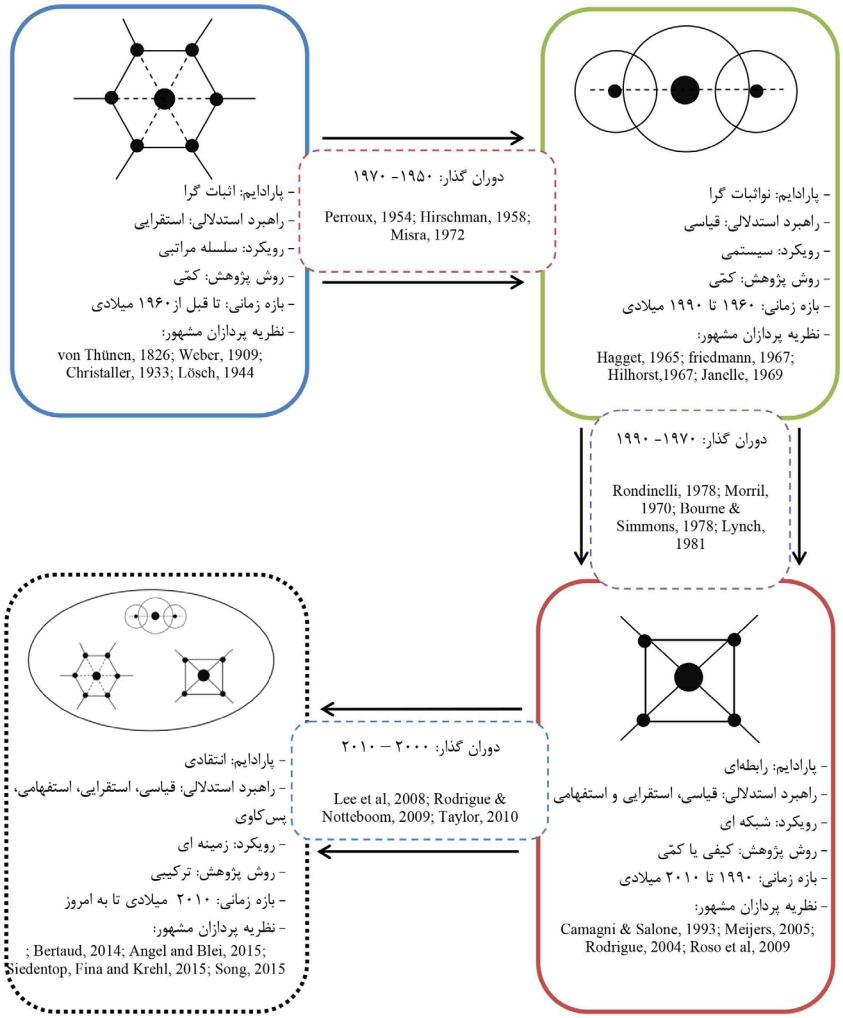
[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-19]

ریلی، بزرگراهی و کانال های آبی) و تعامل فضایی میان مکان های شهری، فعالیت های اقتصادی و مردم تشکیل شده است (Camagni & Salone, ۱۹۹۳). 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 مولفه های شکل دهنده به ساختار فضایی را تبیین کنند. گروهی از آنها روش های کمّی را به منظور تحلیل و تبیین شبکه های ساختاری- اجتماعی فضا (Dablanc, ۲۰۰۹; Preston, ۲۰۰۱; Givoni & Banister, ۲۰۰۶) و گروهی دیگر روش های کیفی را برگزیدند (Rodrigue, ۲۰۰۴; Roso et al, ۲۰۰۹ ; Røe, ۲۰۰۰; Lee et al, ۲۰۰۸). از دید آنها، سلسله مراتب در کارکردها برخلاف سلسله مراتب در شهرها، اغلب متقارن و دوسویه است. بنابراین روابط بین مراکز شهری و روستایی تنها عمودی نبوده، بلکه روابط افقی در قالب روابط مکملی، تعاون و همکاری نیز بروز می یابد. با این اوصاف می توان گفت الگوی شبکه ای نه تنها ناقض الگوی سیستمی فضا نیست بلکه مکمل آن به شمار می رود. در این الگو اندیشمندان برای کشف روابط شبکه ای در ساختار فضایی، تنها به روش های کمّی اکتفا ننموده بلکه از روش های کیفی و راهبردهای استدلالی ذهنی گرا (همچون استفهامی) برای اثبات وجود این روابط استفاده می نمایند.

دوره چهارم: پارادایم انتقادی؛ از ۲۰۱۰ میلادی تاکنون

درحالیکه پژوهش پیرامون پارادایم ارتباطی و رویکرد شبکه ای 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 روش شناسی تفکر انتقادی به گونه ای است که به طور مداوم در حال اصلاح نواقص نظریه های قبلی و ارائه نظریه های جدید است. یکی از جدیدترین پارادایم های فلسفی که در چند سال اخیر مورد توجه برنامه ریزان شهری و منطقه ای قرار گرفته، پارادایم فرااثبات گرا است که اولین بار توسط آلمندینگر (Allmendinger, ۲۰۰۲) مطرح شده است. او با مطالعه و نقد نظریه های برنامه ریزان شهری شاخصی مانند فالودی (Faludi, ۱۹۸۱) و ئیفتاشل (Yiftachel, ۱۹۸۹) پیرامون طبقه بندی و پایگاه فلسفی نظریات برنامه ریزی، به تبیین نظریه چارچوب ساز خود پرداخته است. آلمندینگر از پارادایم اثبات گرایی و نواثبات گرایی به عنوان دو نظریه چارچوب ساز رقیب نام می برد و اشاره می کند 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 می دهد. هرچند این پارادایم تاکنون ثبات فلسفی لازم را در میان برنامه ریزان فضایی بدست نیاورده اما توانسته است بخشی از نظریه های ساختار فضایی را از اوایل دهه ۲۰۱۰ میلادی تا به امروز معطوف به خود کند (Bertaud, ۲۰۱۴; Angel and Blei, ۲۰۱۵; Siedentop, Fina and Krehl, ۲۰۱۵ Song, ۲۰۱۵;). استدلال راهبردی مورد استفاده در این پارادایم، تلفیقی از استدلال های 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 نظریه های 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 زمینه ای 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 مولفه ها و ابعاد فضایی خاص آن منطقه یا سرزمین تعریف شده و نمی توان هیچگونه الگوی

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-19]



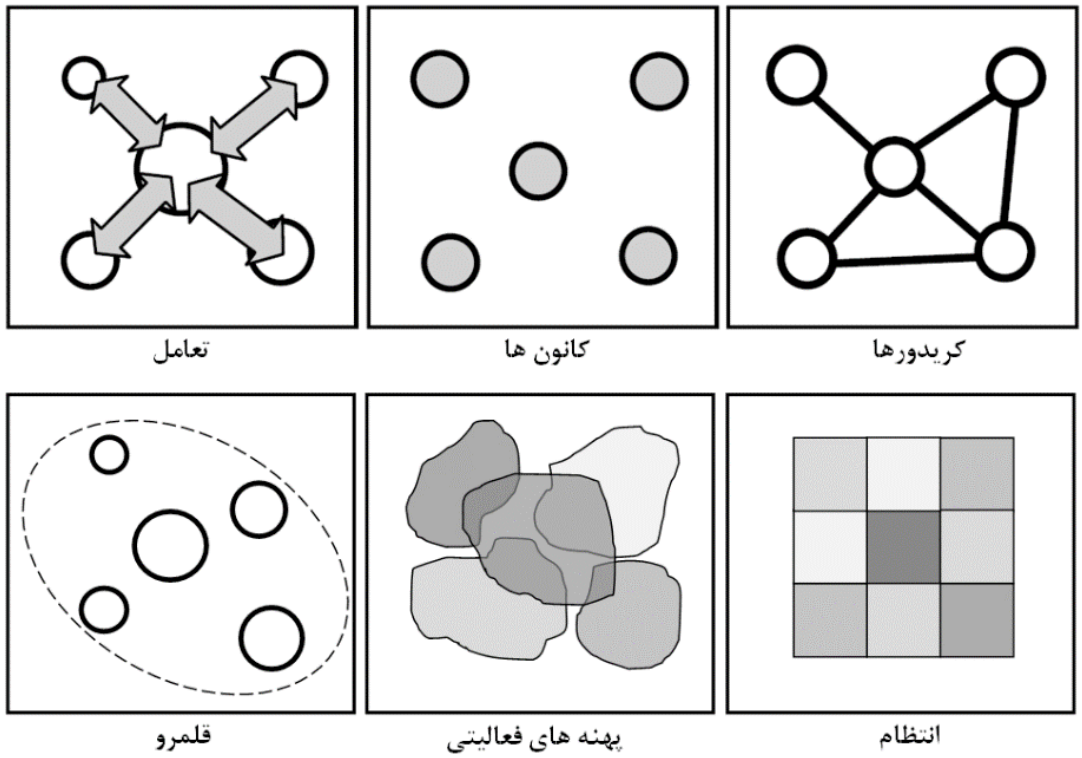
شکل ۱. سیر تحول پارادایمی مرتبط با ساختار فضایی؛ مأخذ: یافته های تحقیق.

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 پیرامون 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 چهارگانه، می توان مولفه های شکل دهنده به ساختار فضایی را در شش مولفه اساسی دسته بندی نمود. لازم به ذکر است بنادر به عنوان کانون های مهم بازرگانی و مبادلات کالا و پسکرانه های بنادر که شامل کانون ها، پهنه های کاربری و کریدورهای ترانزیتی هستند، همواره بخشی اثرگذار در شکل دهی به ساختار فضایی یک سرزمین بوده و نقشی تعیین کننده در سازمان فضایی دارند. 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

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

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-19]



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

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

حالیکه سه مولفه باقیمانده شامل قلمرو، تعامل و انتظام، اغلب در چارچوب عناصر اقتصادی – اجتماعی فضا 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; Taffee et al, ۱۹۶۳; Haggett, ۱۹۶۵; Friedmann, ۱۹۶۷; Hilhorst, ۱۹۷۱; Klapka et al, ۲۰۱۰). در عین حال، برخی از کانون ها بخصوص بنادر همچون مفاصل ارتباطی، وظیفه تغییر در شیوه حمل و نقل محموله های منطقه ای، ملی و جهانی را برعهده دارند (Rodrigue, ۲۰۰۵; Notteboom&۲۰۰۴,Rodrigue). کریدورها در حقیقت عرصه توزیع جریان های کالایی- انسانی بوده و کمّیت ارتباطات و کیفیت اتصالات میان کانون ها را تامین می کنند. این کریدورها بسترهای ضروری جهت انتقال جریان در فضا تلقی می گردند و به منزله استخوان بندی فضای جغرافیایی تلقی می شوند (Taffee et al, ۱۹۶۳; Friedmann, ۱۹۶۷; Hilhorst, ۱۹۷۱; Klapka et al, ۲۰۱۰; Roudrigue;۲۰۰۴, Haggett, ۱۹۶۵; Van Klink & Van Den Berg , ۱۹۹۸).

پهنه های فعالیتی از برخورد و کنش میان کانون ها و محورهای ارتباطی حاصل می شود. به عبارت دیگر کانون ها در زمان همگرایی نیازمند ارتباط با همدیگر 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, ۲۰۰۴; Hayuth, ۱۹۸۱; Notteboom & Roudrigue, ۲۰۰۵; Klapka et al, ۲۰۱۰). بنابراین پهنه های فعالیتی با کمک

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-19]

گرفتـن از کریدورهـای مجهـز، قوام‌بخـش پیوندهـای فضایـی میـان دو یا چنـد کانون عملکـردی - جمعیتی هسـتند. قلمـرو به حـوزه نفـوذ سیسـتم فضایـی مورد نظـر اشـاره دارد کـه کلیـه روابـط و تعامـلات فضایـی در درون ایـن مـرز اتفـاق می‌افتـد. ایـن قلمـرو در سـاده‌ترین حالت مبتنی بـر مرزهای برنامه‌ریزی‌شـده توسـط سیاسـت‌مداران و برنامه‌ریـزان فضایی اسـت اما در اغلـب مـوارد، محـدوده یک قلمرو فضایی را شـرایط اقتصـادی، مدیریتـی و اجتماعـی حاکم بر آن سیسـتم تعییـن می‌کنـد (Christaller, ۱۹۳۳; Hilhorst, ۱۹۷۱; Rodrigue & Notteboom, ۲۰۰۹; Klapka et al, ۲۰۱۰). تعامـل بـر کنش‌گـری میـان سـطوح عملکـردی، کانون‌هـا و محورهـای ارتباطـی تاکیـد دارد. تعامـل در حقیقـت نتیجه برقـراری پویایی و حرکـت میـان فعالیت‌هـای انسـانی و جریـان هـای کالایـی اسـت (Taffee et al, ۱۹۶۳; Lynch, ۱۹۸۱; Notteboom & Roudrigue, ۲۰۰۵; Roso et al, ۲۰۰۹; Meijers, ۲۰۰۵; Angel and Blei, ۲۰۱۵; Bertaud, ۲۰۱۴). آخریـن مولفـه سـاختار فضایی که اغلب نقشـی پنهـان در شـکل‌دهی بـه آن دارد، انتظام اسـت. هـر سیسـتمی نیازمنـد یـک منطـق یـا انتظـام معنـادار (آشـکار یـا نهفتـه)، بـا هـدف ایجـاد انسـجام لازم در سـاختار خـود می‌باشـد؛ درغیرایـن صـورت هـر لحظـه امـکان از هم‌پاشـیدگی ایـن سیسـتم و ترکیـب اجـزای آن بـا سیسـتم جدیـد وجـود خواهـد داشـت (Christaller, ۱۹۳۳; Taffee et al, ۱۹۶۳; Haggett, ۱۹۶۵; Misra, ۱۹۷۲; Roso et al, ۲۰۰۹; Feng et al, ۲۰۱۳).

جـدول ۱ بـه مصداق‌هـای عینـی هریـک از ایـن مولفه‌هـا در مقیاس‌هـای محلـی، منطقـه‌ای، ملـی و فراملـی پرداختـه اسـت.

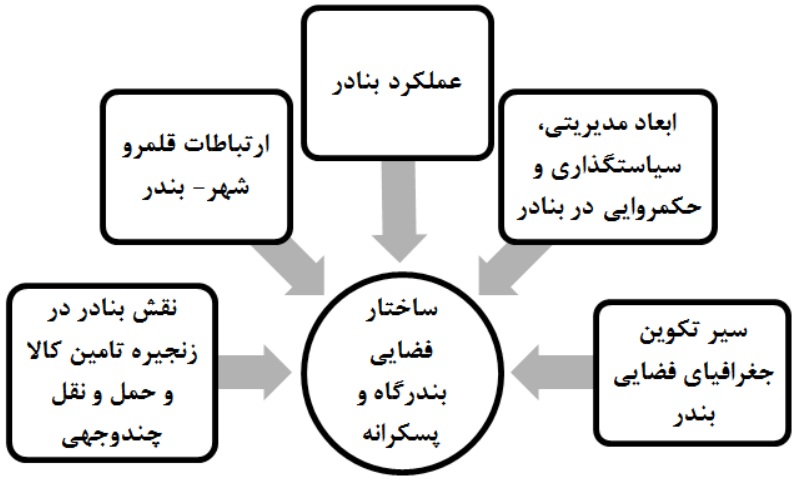
روش و داده‌های پژوهش

همانگونـه کـه در بخـش مقدمـه ذکـر شـد هـدف از انجـام ایـن پژوهـش، ارائـه چهارچـوب مناسـب از

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

مولفـه سـاختار فضایی	مقیاس محلی	مقیـاس منطقـه ای	مقیاس ملی و فراملی
کانون‌ها	اشـتغال و فعالیـت‌های تجاری	نواحی کلانشهری	قطـب‌هـای بـزرگ جمعیتـی و مراکـز دروازه ای (بنادر و فرودگاه ها)
کریدورها	جـاده هـا و سیسـتم ترانزیت	خطـوط ریلـی، شـبکه بزرگراه‌ها و کانال‌ها	مسیرهای هوایی و دریایی
تعامل‌ها	سـفرهای آونگـی و توزیع	سیسـتم شـهری و پسکرانه‌های آن	سرمایه‌گذاری، تجارت و تولید
قلمرو	محـدوده هـای مشـترک هـویتی، مرزهای محلی	حـوزه نفـوذ منطقـه ای، مـرز شهرسـتان و استان	مرزهـای سیاسـی ملـی، حـوزه هـای مشترک اقتصادی – فرهنگی – زبانی
پهنـه هـای فعالیتی	کـاربری زمـین در مقیـاس شـهر و روستا	پهنـه هـای فعـالیتی، جـنس لکـه هـا و سطوح عملکردی	سـطوح خـدمات‌رسـان و پهنـه هـای فعالیتی در مقیاس سرزمین
انتظام	چگـونگی قطعـه بنـدی پـلاک‌هـا و دسترسـی‌هـای محلی	منطـق حـاکم بـر روابـط میـان شـهرها و روستاها	نـوع چیـدمان فضـایی و روابـط میـان گـره های مهم سرزمینی

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-19]



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

دیدگاههای مطرح پیرامون ساختار فضایی بنادر و مناطق پسکرانه‌ای است. با توجه به این هدف، لازم است فرآیند روش شناختی پژوهش به گونه‌ای 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، با رد، 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 کمّی 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 نموه 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 شده اند: ۱) مقالات منتشر شده در بازه زمانی ۲۵ سال اخیر (از سال ۱۹۹۰ تا ۲۰۱۶ 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 نویسندگان مقاله به میزان حداقل عدد ۱۰. روش تجزیه و تحلیل داده ها بر مبنای تحلیل محتوای کمّی 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 پسکرانه‌ای با طیف های موضوعی متفاوت مطرح شده است. با یک بررسی گذرا و در عین حال جامع از مجموعه مقاله های مطرح پیرامون

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-19]

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

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

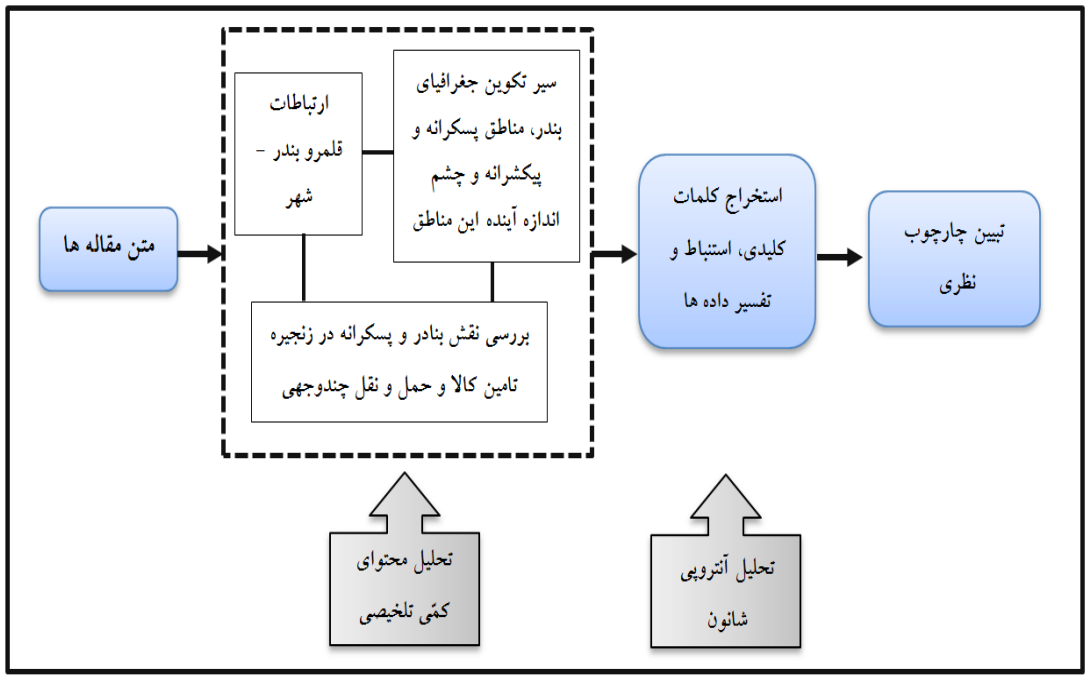
بنـادر و پسـکرانه (تعـداد ۷۶ مقالـه برگزیـده مبتنی بر گام اول نمونه-گیـری موردمشـهور) می تـوان آنها را در پنـج طیـف موضوعی طبقه بنـدی نمود (شـکل۳).

پژوهشـگران در هریک از این دسـته های موضوعی، بر مفاهیـم و مولفه هـای مدنظـر خـود تاکیـد و یافته های قابـل توجهـی را در علـوم بندرگاهـی ثبـت نموده انـد، امـا بـا توجـه بـه هـدف پژوهـش، سـوال این اسـت که کدامیـک از ایـن دسـته های موضوعـی، همبسـتگی معنایـی و قرابـت مفهومـی بیشـتری بـا مقوله سـاختار فضایـی دارنـد. بنابرایـن در گام دوم نمونه گیری، تعداد ۲۸ مقالـه برگزیـده شـد کـه در عنـوان یا چکیـده آنها بطـور مسـتقیم بـه موضـوع سـاختار فضایـی بنـادر- پسـکرانه پرداختـه شـده اسـت تـا در ادامـه مشـخص شـود کـه ایـن مقاله هـا، در طـول پژوهـش خـود بـر کـدام دسـته از موضوعات اشاره شـده تمرکـز یافته اند. جـدول۲ نتیجـه روابـط همبسـتگی میـان موضـوع مقاله هـای بندرگاهـی با موضوع سـاختار فضایـی بنادر را نشـان می دهـد. نتایج محاسـبات نشـان می دهد که میـان دسـته موضوعی بررسـی نقـش بنادر و پسـکرانه در زنجیـره تامیـن کالا و حمـل و نقـل چندوجهـی و مقولـه سـاختار فضایـی بیشـترین میـزان همبسـتگی وجـود دارد.

معنـای این همبسـتگی آن اسـت کـه مقاله هـای که با هـدف بررسـی سـاختار فضایی بنادر نگاشـته شـده اند، در بخـش تحلیـل و نتیجه گیـری، بـه بررسـی نقـش بنـادر در زنجیـره تامیـن کالا و حمل و نقـل چندوجهی پرداخته انـد. در واقـع ایـن دسـته از مقاله ها در مسـیر تحلیـل سـاختار فضایـی بنـادر بـه بررسـی حمل و نقل چندوجهـی، بهره وری از شـبکه های زنجیـره ای تامین کالا و تعامـلات جریانـی میـان بنـادر و کانون هـای پیرامونـی در مناطـق پسـکرانه پرداخته انـد. دسـته بعـدی متعلـق بـه موضوعاتـی اسـت کـه ارتباطـات قلمـرو بنـدر- شـهر را مـورد بررسـی قـرار داده انـد. در ایـن دسـته از مقاله هـا، ارتباطـات کریـدوری، سـطوح عملکـردی و فـرم کالبـدی شـهرهای بندرگاهـی در مقیـاس محلـی و منطقه ای مورد بررسـی قـرار گرفته و سـاختار فضایی شـهر – بندر تشریح شـده است. دسته سـوم موضوعـات، موضوعاتی اسـت که به بررسـی سـیر تکویـن جغرافیـای بنـدر، مناطق پسـکرانه و پیشـکرانه پرداخته انـد. در ایـن دسـته از مقاله ها، نحـوه تغییرات محورهـای ارتباطی، تغییرات ایجاد شـده در قلمروهای فضـای تعاملـی بنـادر بـا مناطق پسـکرانه، سـیر تحول سـطوح عملکردی و کاربری اراضی در بندرگاه و مناطق پیرامونـی در طول زمان مورد بررسـی قرارگرفته اسـت. دو دسـته موضوعـی عملکـرد بنـادر و ابعـاد مدیریتـی، سیاسـت گذاری و حکمروایـی در مناطـق بندرگاهـی، موضوعاتـی هسـتند کـه کمترین همبسـتگی بـا مقوله سـاختار فضایی بنـادر را داشـته اند.

در بخـش دوم ایـن پژوهش به وزن دهـی به مولفه های سـاختار فضایـی بنادر- پسـکرانه پرداخته می شـود. در واقع در این بخش مشـخص می شـود کـه از مولفه های تشـکیل دهنده سـاختار فضایـی در مقاله های شـاخص پیرامـون بنـادر و پسـکرانه به چه میـزان و با چه ضریب اهمیتـی، اسـتفاده شده اسـت. به منظور اسـتخراج وزن مولفه هـای کلیـدی سـاختار فضایـی از سـه دسـته مقاله هـای موضوعـی برگزیـده در بخش قبل، اسـتفاده شـده اسـت. در ادامه با اسـتفاده از فن تحلیل محتوا با رویکـرد تلخیصی به اسـتخراج کدهای اصلـی پیرامون

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-19]



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

ساختارشناسی بنادر و مناطق پسکرانه پرداخته شده است (شکل۷). 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 آنتروپی شانون استفاده شده است (رابطه۱).

(۱)

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

برداشت مولفه های ساختار فضایی از میان سه دسته موضوعی که همبستگی بیشتری با مفهوم ساختار فضایی دارند، انجام می شود (شکل۴). بر این اساس با مرور متن مقاله های برگزیده، کلیه کدها شامل کلمات، عبارات کلیدی، مدل های تصویریو پاراگراف هایی که به طور مستقیم یا غیرمستقیم به شش مولفه ساختار فضا (شامل قلمرو؛ کانون؛ محورارتباطی؛ 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.

جدول۳ به ۵ مقاله برگزیده از هر دسته موضوعی برگزیده اشاره دارد. جدول۴ 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،

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-19]

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

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

مولفه ساختار فضا / شماره مقاله	کانون	کریدور	تعامل	پهنه‌های فعالیتی	قلمرو	انتظام
1	۵	۷	۵	۲	۱	۱
2	٦	٤	٦	۱	۰	۰
3	٦	۷	٦	۲	۲	۱
4	٤	۷	٤	۱	۱	۱
5	۷	٦	۵	۰	۰	۰
جمع فراوانی	۲۸	۳۱	۲٦	٦	٤	۳

از ارائـه جـدول خـام دو دسـته موضوعـی دیگـر پرهیز شده است. بـرای وزن دهـی بـه داده هـا نیز لازم اسـت آنهـا را بهنجـار کنیـم (جـدول۵). در اینجـا بـه منظـور تلخیـص مباحـث در چگونگـی محاسـبات وزن دهـی، تنهـا بـه نحـوه وزن دهـی دسـته موضوعـی اول اکتفـا می شـود. بهنجارسـازی داده هـا از رابطـه ۲ بدسـت می آیـد:

(۲)

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

در گام بعـدی، بـار اطلاعاتـی مقولـه j اُم بایـد مـورد محاسـبه قرارگیـرد (رابطـه ۳). در ایـن فرمـول K بـر مبنـای تعداد مقاله ها مورد بررسـی (کـه در اینجا برابر ۵ اسـت) محاسـبه می شـود (رابطه ۴). در ادامه ضریب اهمیـت هـر مولفـه، بر اسـاس رابطـه۵ بدسـت می آید. بـا جایگـذاری اعداد بدسـت آمـده در فرمول هـای بالا، ضرایـب آنتروپـی و ضرایـب اهمیت هریـک از مولفه ها بدسـت می آیـد (جـدول۶).

(۳)

$$E_j = -K\sum_{i=1}^{m}\left[P_{ij}L_nP_{ij}\right] \; (j = 1,2,\ldots,n)$$

(۴)

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

(۵)

$$W_j = \frac{E_j}{\sum_{j=1}^{n} E_j}$$

ایـن برداشـت میدانـی بـرای دو طیـف دیگـر از موضوعـات نیـز بـه همیـن روال مـورد ارزیابـی قـرار می گیـرد. جـدول۷ بـه مجموعـه گـردآوری شـده این نتایـج در هـر سـه دسـته موضوعـی اشـاره دارد: همانطـور کـه نتایـج جدول۷ نشـان می دهد در دسـته موضوعیـاول مولفـه هـای تعامـل، کریـدور و کانـون از بیشـترین میـزان اهمیـت از نظر نویسـندگان این مقاله هـا برخـوردار بوده انـد. ایـن موضوع نشـان می دهد که هرگونـه تعامـل و ارتبـاط میـان اجتماعـات انسـانی که در کانون هـا و گره هـای شـهری اسـتقرار یافته انـد، از طریـق زیرسـاخت ها و محورهـای ارتباطـی امکان پذیر

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

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-19]

جدول۵: داده های بهنجارشده برای مولفه مربوطه در هر مقاله در دسته موضوعی اول

مولفه ساختار فضا / شماره مقاله	کانون	کریدور	تعامل	پهنه‌های فعالیتی	قلمرو	انتظام
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

جدول۶. میزان ضرایب آنتروپی و اهمیت هریک از مولفه ها در دسته موضوعی اول

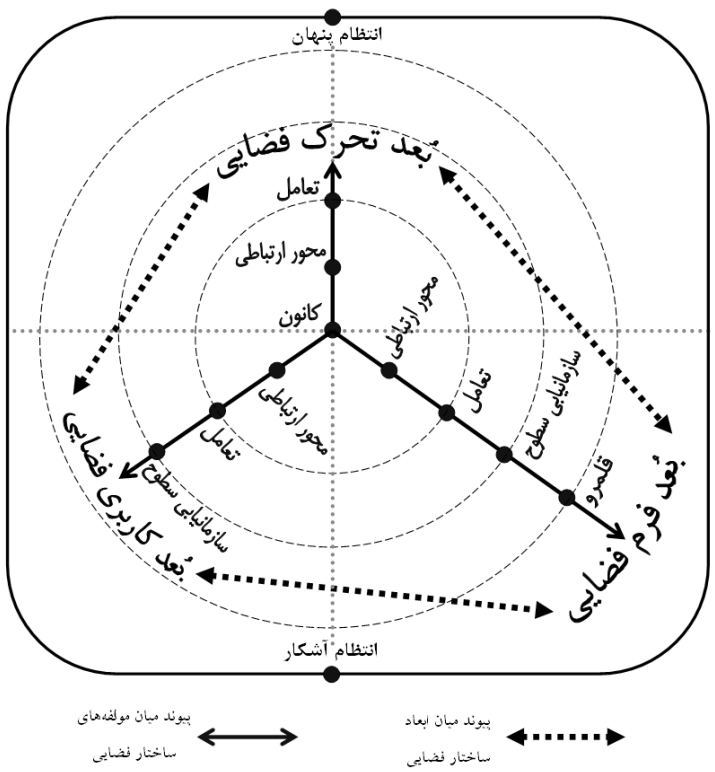
	کانون	کریدور	تعامل	پهنه‌های فعالیتی	قلمرو	انتظام
ضریب آنتروپی	0.989	0.988	0.933	0.826	0.646	0.682
ضریب اهمیت	0.193	0.193	0.194	0.161	0.126	0.133

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

دسته موضوعی مقاله‌ها / مولفه ساختار فضا	کانون	کریدور	تعامل	پهنه‌های فعالیتی	قلمرو	انتظام
بررسی نقش بنادر و پسکرانه در زنجیره تامین کالا و حمل و نقل چندوجهی (دسته موضوعی اول)	**0.193**	**0.193**	**0.194**	0.161	0.126	0.133
ارتباطات قلمرو بندر – شهر (دسته موضوعی دوم)	**0.170**	**0.142**	**0.167**	**0.171**	0.111	0.068
سیر تکوین جغرافیای بندر، مناطق پسکرانه و پیشکرانه (دسته موضوعی سوم)	**0.172**	**0.173**	**0.166**	**0.172**	**0.166**	**0.151**

است. ترکیب این سه مولفه (کانون، کریدور و تعامل) می تواند بیانگر بُعد تحرک 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. درعین حال 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 مجهز وجود داشته باشد اما تا زمانی که انگیزه تعامل میان این کانون های تولیدی، فعالیتی و خدماتی وجود نداشته باشد عملاً 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

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-19]



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

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

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 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) را نیز 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

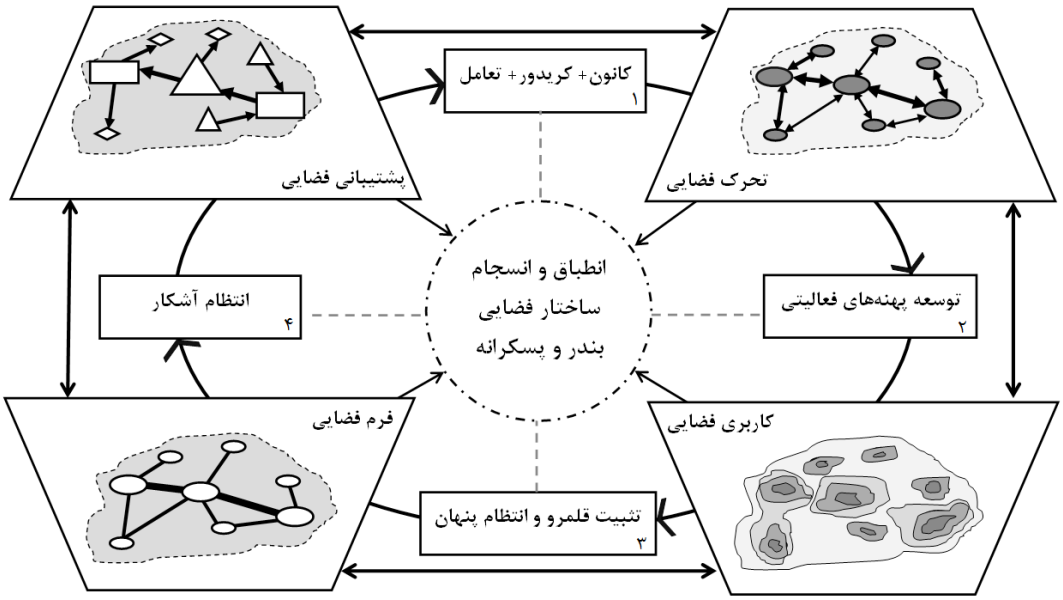
[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-19]

واقـع ایـن مولفـه انتظام اسـت کـه منطق تعامـل میان کانون هـا را مشـخص می کنـد. انتظـام می توانـد بـه صـورت پنهانـی (بـه عنـوان مثـال فرهنـگ، زبـان یـا حـوزه اقتصـادی مشـترک) یا آشـکار (مبتنی بـر روابط دسـتوری ناشـی از نظام برنامه ریزی یا سیاسـی) روابط میان سـایر مولفه ها در یک سـاختار فضایی را مشـخص کنـد. تجلی کالبدی این شـش مولفه (کانـون، کریدور، پهنه هـای فعالیتـی، قلمـرو، تعامـل و انتظـام) در کنـار هـم می توانـد بیانگـر بُعد فـرم فضایـی در مقیاس های مختلـف باشـد. در تفسـیر ایـن بُعـد نیز می تـوان گفت کـه بـا همـکاری و هم افزایـی ایـن شـش مولفه، سـطح کامل تـری از سـاختار فضایـی یـک سـرزمین شـکل می گیـرد کـه در آن ابعـاد تحـرک فضایـی و کاربـری فضایـی نیـز مسـتتر اسـت. بنابرایـن بـه هر نوع شـکل سـاختاری دو بُعـدی کـه نمـود عینـی از مولفه هـای کانـون، کریـدور و پهنـه فعالیتـی در فضـای جغرافیایی دارنـد، نمی تـوان عبـارت فـرم فضایـی نسـبت داد و تنهـا زمانـی می تـوان از ایـن مفهـوم اسـتفاده نمـود کـه مولفه هـای نامحسـوس قلمـرو، تعامـل و انتظـام حضـوری قدرتمنـد در سـاختار فضایـی آن سـرزمین داشـته باشـند. ایـن بخش را بـا شـاخص هایی همچون بررسـی ارتباطـات هم پیونـدی میـان کانون هـا، نحـوه اتصـالات سـطوح عملکـردی، شـکل شـبکه ارتباطـی میـان گره هـا، بررسـی انـواع شـیوه های حمـل و نقـل کالا به مناطق پسـکرانه بنـادر، ارزیابی کمیت و کیفیت زیرسـاخت های جابجایـی، نـوع نظـام برنامه ریـزی فضایـی و بررسـی نقـش سـاختار قـدرت (سیاسـی و اقتصـادی) در شـکل دهی به سـاختار فضایـی می توان مـورد سـنجش قـرار داد (شـکل ۵).

بحـث: تعمیم نظام سـاختار فضایی سـرزمین به سـاختار فضایی بنادر - پسکرانه

بـر مبنـای مولفه هـا و ابعـاد اسـتخراجی از بخـش قبل می توان یک چهارچوب نظری از سـاختار فضایی بنادر- پسـکرانه را تبیین نمود. چنانکه از این نمودار پیداسـت اولیـن بُعد اساسـی بـرای شـکل گیری هرگونه سـاختار فضایی، داشـتن سـه مولفه کانون (شـامل هرگونه مرکز و قطـب جمعیتـی- فعالیتـی)، کریدور (شـامل هرگونه زیرسـاخت و کریدور ارتباطی) و تعامل (شـامل هرگونه حرکـت و انتشـار جریان هـای کالایی و انسـانی) اسـت. در صـورت نبـود یـا کمبـود اساسـی در هرکـدام از این مولفه هـا عمـلا هیچ گونـه سـاختار فضایی منسـجم در قلمـرو بنـادر و پسـکرانه-های محلـی، منطقـه ای، ملی و فراملـی شـکل نمی گیـرد. بنابرایـن هماننـد بخـش قبلـی، ترکیـب این سـه مولفـه، بُعـدی را تحـت عنوان تحـرک فضایی میـان بنادر و پسـکرانه شـکل می دهد. در ادامه، رشـد بنادر و کانون های پسـکرانه ای، توسـعه زیرسـاخت های ارتباطـی و گسـترش تعامـلات به مرور منجـر بـه شـکل گیری سـطوح و پهنه هـای عملکردی در فاصلـه میـان کانون هـا می شـوند. ایـن سـطوح در حقیقـت در فرایند انسـجام سـاختار فضایـی در مقیاس مـورد نظر، با هدف ارتقاء سـطح کارایـی تولید، توزیع و مصرف اغلب در راسـتای بنادر، کانون های پسـکرانه ای و محورهـای ارتباطـی گسـترش می یابنـد و هماننـد بخـش قبلـی، بُعـدی را تحـت عنـوان کاربـری فضایـی شـکل می دهنـد. این بُعـد نیـز دومین بُعد اساسـی در شـکل دهی و تقویـت سـاختار فضایی بنادر و پسـکرانه اسـت. در فراینـد انسجام بخشـی بـه سـاختار فضایـی بنادر- پسـکرانه اسـت.، به مـرور مولفـه ای تحت عنوان قلمـرو شـکل می گیرد کـه حوزه نفـوذ و مـرز تعاملات میـان کانون هـا را مشـخص می کنـد. ایـن قلمـرو می توانـد تـا مدت هـا اسـاس پیونـد میـان کانون هـای فعالیتـی را شـکل دهـد مگـر اینکـه قطـب واسـطه ای جدیـدی در قلمروهـای پیرامونـی شـکل بگیـرد و نظم سـاختار فضایـی سـابق را بـه چالـش بکشـد. در ایـن حالـت سـاختار فضایـی فعلـی می بایسـت خـود را بـا شـرایط جدیـد وفـق دهـد؛ در غیـر اینصـورت ممکـن اسـت قلمـرو و مقیـاس تعامـلات بنـادر، کانون هـای پسـکرانه ای، پهنه هـای کاربری و کریدورهـای ارتباطی تغییر نموده و به حوزه های پیشـکرانه ای یا پسـکرانه- ای جدیـد گسـترش یابـد. همانطـور کـه ذکـر شـد مجموعـه ایـن مولفـه هـا تحت لـوای یک مولفـه پنهان بـا عنـوان انتظـام قـرار گرفته انـد. انتظام فضا بسـته به

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-19]



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

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

سطح عملیاتی نظام برنامه ریزی در منطقه مورد نظر می تواند کاملا برنامه ریزی شده باشد؛ یا اینکه به تبعیت از ویژگی های اقتصاد آزاد و یا بدلیل سایر عوامل فرهنگی و سیاسی، از یک نظم پنهانی تبعیت کند. مشابه بخش قبلی، مجموعه این مولفه ها 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 می رسد. آنچه موجب تفاوت در ساختار فضایی یک منطقه درون سرزمینی با ساختار فضایی بندر – پسکرانه می شود، قدرت یافتن مولفه انتظام در ساختار فضایی بندر – پسکرانه است. به عبارت دیگر، هرچقدر انتظام پنهان به سمت انتظام آشکار و برنامه ریزی شده پیش رود، احتمال شکل گیری بُعد جدیدی در ساختار فضایی سرزمین تحت عنوان بُعد فضاهای پشتیبان وجود دارد. این چهار بّعد، شاکله ساختار فضایی بنادر و مناطق پسکرانه را تشکیل می دهند و اینگونه تفاوت خود را با ساختار فضایی دیگر مناطق، روشن می سازند. هر کدام از این ابعاد با فراهم نمودن زمینه لازم به منظور شکل دهی به ساختار فضایی بنادر - پسکرانه، پیوندهای دو یا چندگانه ای را با دیگر ابعاد ایجاد می کند. این پیوندها به مرور و در فرایند تکاملی خود، به صورت یک چرخه تعامل شکل خواهند گرفت؛ به طوریکه توسعه یا تغییر در یک بعد ساختار فضایی، می تواند از طریق پیوندهای فضایی ساده یا پیچیده، به سایر ابعاد و مولفه ها نفوذ پیدا کند و موجب انطباق ساختار فضایی با شرایط جدید شود.

پیوند میان مولفه ها و ابعاد ساختار فضایی بنادر و پسکرانه را می توان در چارچوبی هم ارز 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 (بخصوص در بخش کشاورزی، معدنی و صنعتی) مهیا می نمود، به عنوان کانون مناسب برای فعالیت و ارزش افزوده گزینش می شد. در این میان، بنادر دریایی و رودخانه ای به عنوان کانون هایی که نقطه اتصال میان منابع آبی و خشکی بودند و شرایط مناسبی را برای بهره وری از محیط جغرافیایی فراهم می نمودند، به عنوان یکی از مطلوب ترین نقاط

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-19]

برای سکونت و تولید مازاد از سوی جوامع انسانی برگزیده شدند. با تمرکز جوامع انسانی در بنادر و وقوع صرفه جوی های ناشی از تجمع، حجم تولید و خدمات افزایش یافته و انگیزه برای صادرات کالا و تعامل با سایر کانون ها از طریق کریدورهای مجهز افزایش می یابد (مرحله۱). در این حالت شرایط برای شکل گیری پهنه های وسیع کاربری در پسکرانه پیوسته بنادر و در ادامه پسکرانه های محلی، منطقه ای، ملی و حتی فراملی مهیا می شود. لزوم عرضه تولید و توزیع مازاد یک کانون و تقاضای دیگر کانون ها، زمینه لازم برای تعامل در عرصه اقتصادی و اجتماعی را فراهم می نماید (مرحله۲). در نتیجه در کنار بخش تولید، بخش توزیع و خدمات نیز فعال می شود. با گسترش پیوندهای فضایی میان بنادر و کانون های پسکرانه ای و ایجاد ارتباطات شبکه ای عمودی و افقی، شدت جریان های فضایی افزایش یافته و انواع جریان های انسانی، کالایی، اطلاعات و سرمایه در میان کانون ها و از طریق کریدورهای حمل و نقلی چندوجهی و زیرساخت های توسعه یافته، جابجا می شود و به مرور قلمروهای ارتباطات تثبیت می شود. با قرارگیری کانون ها، پهنه های کاربری و محورهای ارتباطی در کنار هم، به مرور شکل ظاهری ساختار فضا مشخص می شود. در این میان شدت تعامل های فضایی، قلمرو ارتباطات و انتظام حاکم بر فضای جغرافیایی، نوع فرم فضایی را تعیین می کند (مرحله۳). طیف این انتظام از پنهان تا آشکار متغیر است. هرچقدر انتظام فضا به سمت الگوی آشکار میل کند، حاکی از دخالت عوامل تصمیم ساز و تصمیم گیر انسانی و نقش برنامه ریزان در توسعه فضایی است. با پایه ریزی یک فرم فضایی مناسب و توسعه زیرساخت های حمل و نقلی، به مرور فضاهای پشتیبان در پسکرانه ها شکل می گیرند که در حقیقت نقش اصلی آنها پشتیبانی فضایی (در زمینه فعالیت های خدماتی، توزیع و حتی تولید)، انسجام بخشی به ساختار فضایی و تقویت پیوندهای فضایی میان کانون ها 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 انطباق ساختار فضایی مهیا کند. در این حالت چارچوب مفهومی جدیدی تحت عنوان چرخه تعامل و توسعه فضایی بوجود می آید. در چرخه جدید، با ورود کانون های کمترتوسعه یافته و پهنه های فراموش شده، ساختار فضایی سابق خود را با کانون ها، پهنه های کاربری، کریدورها، تعامل ها، قلمرو و انتظام جدید انطباق می دهد و به سمت انسجام روزافزون در ساختار فضایی بنادر و پسکرانه متمایل می شود (شکل۶). اینگونه است که توازن توسعه میان بنادر و کانون ها و مناطق پسکرانه ای در مقیاس های مختلف به مرور ایجاد خواهد شد.

\نتیجه گیری و جمعبندی

ساختار فضایی در هر مقیاسی، از مجموعه ای از مولفه ها تشکیل شده که حضور قدرتمند آنها در کنار هم می تواند انسجام ساختار فضایی در آن سیستم را افزایش دهد. این مولفه ها بر مبنای مرور نظریه های سایر پژوهشگران، در شش مورد قابل شناسایی است که عبارتند از: کانون، کریدور، تعامل، پهنه های فعالیت، قلمرو و انتظام. پس از شناسایی مولفه ها، همبستگی هریک از دسته های موضوعی مقاله ها بنادر- پسکرانه با مفهوم ساختار فضایی مورد سنجش قرارگرفت. یافته های تحقیق نشان داد که در متن مقاله هایی که در سه دسته موضوعی طبقه بندی شده اند 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 مولفه های ساختار فضایی بنادر- پسکرانه پرداخته شده است. در ادامه با شناسایی و وزن دهی به هریک از مولفه های ساختار فضایی در این سه دسته موضوعی، ابعاد تشکیل دهنده ساختار فضایی

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-19]

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. قرارگیری 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 الشعاع خود قرار دهد. در این میان، بنادر به عنوان کانون های مهم ارتباطی با پیشکرانه های خارجی، قوام بخش ساختار و سازمان فضایی مناطق پسکرانه 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 – پسکرانه می شود، قدرت یافتن مولفه انتظام در ساختار فضایی بندر – پسکرانه است. مولفه انتظام (بخصوص در حالت آشکار و برنامه ریزی شده) بُعدی تحت عنوان فضاهای پشتیبان را ایجاد می کند. این چهار بّعد، شاکله ساختار فضایی بنادر و مناطق پسکرانه 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 انطباق ساختار فضایی مهیا کند. در این حالت چارچوب مفهومی جدیدی تحت عنوان چرخه تعامل و توسعه فضایی بوجود می آید. در چرخه جدید، با ورود کانون های کمتر توسعه یافته و پهنه های فراموش شده، ساختار فضایی سابق خود را با کانون ها، پهنه های کاربری، کریدورها، تعامل ها، قلمرو و انتظام جدید انطباق می دهد و به سمت انسجام روزافزون در ساختار فضایی بنادر و پسکرانه متمایل می شود

منابع و ماخذ

- ایمان، محمدتقی و نوشادی، محمودرضا (۱۳۹۰). تحلیل محتوای کیفی، فصلنامه پژوهش، سال سوم، شماره دوم، صص ۱۵-۴۴.

- پاپلی یزدی، محمدحسین و رجبی سناجردی،حسین (۱۳۸۷). نظریه های شهر و پیرامون. تهران: انتشارات سمت.

- داداش پور، هاشم؛ ممدوحی، امیررضا و آفاق پور، آتوسا (۱۳۹۳). سازمان فضایی در نظام شهری ایران با استفاده از تحلیل جریان هوایی افراد. مجله پژوهش های جغرافیای انسانی، دورهٔ 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، دوره۸ ، 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 کلانشهری تهران، مجله آمایش جغرافیایی فضا، سال پنجم، شماره هجدهم، صص ۶۵-۸۵.

- رفیعیان، مجتبی (۱۳۷۵). سازمان‌یابی فضا با تاکید بر سیستم‌های شهری: منطقه موردی اصفهان. رساله دکتری گروه جغرافیای شهری، دانشگاه تربیت مدرس.

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-19]

- سعیدی، عباس (۱۳۸۹). محیط، فضا و توسعه: بحثی در ضرورت توسعه یکپارچه روستایی- شهری. مجله مسکن و محیط روستا، شماره ۱۳۱، صص ۱۲-۳.
- قنبری، ابوالفضل و موسوی، میرنجف (۱۳۹۰). قطب های رشد به مثابه رویکردی در عدم تعادل های ناحیه ای ایران. نشریه فضای جغرافیایی، دوره ۱۱، شماره ۳۴، صص ۵۰ - ۷۲.
- محمدپور، احمد (۱۳۹۲). روش تحقیق کیفی ضدروش (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 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 evolutionand 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., Krajzewicz, 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). Mobili-

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-19]

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 raümliche 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, 5.
-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.

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-19]

-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: connectingcontainer 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 thedevelopment of logistics in seaports: lessons from the Busan case". Journal ofInternational 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 multi-dimensional 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.

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-19]

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

[Downloaded from ijurm.imo.org.ir on 2026-11-19]