

واکاوی روابط فضایی در بنادر جنوبی ایران و حوزه‌های پسرانه آن؛ ارائه یک نظریه زمینه‌ای: مطالعه موردی مثلث فضایی شیراز، بندرعباس و بوشهر

هاشم داداش‌پور^{۱*}، مجتبی آراسته^{۲**}

۱. دانشیار گروه برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای، دانشکده هنر، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.
۲. دانشجوی دکتری شهرسازی، دانشکده هنر، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

دریافت: ۹۶/۰۲/۲۵

پذیرش: ۹۶/۰۷/۰۱

چکیده

بررسی روابط و نوع تعامل فضایی میان بنادر و مناطق پسرانه‌ای آن در ساختار فضایی سرزمین، یکی از دغدغه‌های اصلی برنامه‌ریزان شهری و منطقه‌ای است. با این وجود، این موضوع در ایران، کمتر مورد توجه پژوهشگران قرار گرفته است. هدف این مقاله، کشف روابط آشکار و نهان فضایی میان بنادر جنوبی و کانون‌های اصلی مناطق پسرانه‌ای در مقیاس سرزمین ایران و واکاوی ساختار فضایی بندر-پسرانه بر مبنای داده‌های کیفی است. در همین راستا، پارادایم روشی مقاله بر ساختی-تفسیری، روش‌شناسی آن کیفی و رویکرد مورد استفاده بر اساس نظریه زمینه‌ای می‌باشد. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد بنادر جنوبی ایران، شامل بنادر اصلی و بنادر محلی، اغلب به عنوان توزیع‌کننده کالا از مناطق پیشکرانه به کانون‌های اصلی پسرانه‌ای در مقیاس ملی، بخصوص شهر تهران، فعالیت دارند. هرچند وجود ذخایر غنی انرژی و معدنی در پسرانه‌های سواحل جنوبی کشور و همچنین بنادر مهم پیشکرانه‌ای منطقه‌ای (همچون شهر-بندرهای جهانی دبی و شارجه)، سبب رونق اقتصاد محلی در کریدور ساحلی جنوب کشور شده است؛ درحالی‌که ساکنین پسرانه‌های محلی و منطقه‌ای از این رونق اقتصادی بی‌بهره‌اند. نکته قابل تأمل این است که در اغلب بنادر توسعه‌یافته جهانی، انتشار جریان توسعه از بندر به سمت پسرانه‌های محلی و منطقه‌ای بوده و الگوی منطقه‌گرایی

* نویسنده مسئول:

h-dadashpoor@modares.ac.ir

** این مقاله برگرفته از رساله دکتری نویسنده دوم با عنوان تبیین نقش بنادر در تکوین ساختار فضایی و توسعه پسرانه‌های حوزه ساحلی جنوب می‌باشد که با راهنمایی نویسنده اول، در دانشکده هنر دانشگاه تربیت مدرس در حال انجام است.



بندرگاهی را شکل داده‌اند. بنابراین در صورتی که بتوان الگوی ساختار فضایی پیشکرانه-بندر-پسکرانه را در ایران مشابه الگوی مرکز-پیرامون-مرکز (ساختار هندسی مشابه لوزی) شبیه‌سازی نمود، در مقیاس بنادر توسعه یافته در سایر نقاط جهان، الگوی فضایی این ساختار اغلب به صورت پیرامون-بندر-پیرامون (ساختار هندسی مشابه هذلولی) شکل گرفته است.

واژگان کلیدی: ساختار فضایی، روابط فضایی، نظریه زمینه‌ای، بنادر جنوبی، پسکرانه، پیشکرانه.

۱- مقدمه

تبیین ساختار فضایی سرزمین همواره یکی از موارد جذاب برای پژوهش از منظر برنامه‌ریزان شهری و منطقه‌ای بوده است. بسیاری از پژوهشگران شاخص این عرصه با بهره‌گیری از داده‌های مختلف، سعی در شبیه‌سازی ساختار فضایی پهنه مورد بررسی و تعمیم فرم یا عملکرد آن به سایر مناطق نموده‌اند (Hilhorst, 1971; Christaller, 1933; Haggett, 1965). در این میان بنادر، با توجه به نقش مؤثری که در شکل‌دهی به ساختار فضایی سرزمین دارند، به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین کانون‌های تبادل کالا و محرک توسعه مناطق درون سرزمینی مطرح هستند (Roudrigue, 2004). امروزه بهبود عملکرد بنادر بخصوص در نظام فعلی سرمایه‌داری جهانی که به سمت تولید، مصرف و رفاه مضاعف گرایش پیدا کرده، دغدغه بسیاری از برنامه‌ریزان و مدیران شده است. در این راستا پژوهشگران بسیاری دست‌به‌کار شده و با بررسی مطالعات موردی از بنادر توسعه یافته و در حال توسعه، سعی در توسعه بنیان‌های نظری (برای مطالعه بیشتر ر.گ. آراسته، داداش پور و تقوایی، ۱۳۹۵) و تبیین الگوی تعامل و ساختار فضایی مرتبط با بنادر نموده‌اند. یکی از اولین پژوهش‌های ساختار فضایی بنادر متعلق به پژوهشی است که توسط تافه و همکارانش انجام شده است. این مقاله با بهره‌گیری از رویکرد استقرایی، شش مرحله از توسعه و تحول تاریخی بنادر را تبیین نموده است (Taaffe et al, 1963). در ادامه و تا انتهای قرن بیستم، مطالعات متعددی بر روی بنادر کشورهای مختلف صورت گرفته که اغلب آن‌ها متأثر از جنبش‌های اثبات‌گرایانه بوده و از داده‌های کمی و مبتنی بر رویکرد استقرایی برای ارائه مدل‌های فضایی روابط بنادر با مناطق پسکرانه بهره برده‌اند (Hayuth, 1981; Kuby and Reid, 1992; Notteboom, 1997). بررسی‌ها نشان می‌دهد از ابتدای قرن ۲۱، نگرش جدیدی در مطالعات فضایی بنادر در حال شکل‌گیری و تثبیت است که در آن‌ها همزمان با داده‌ها و روش‌های تحلیل کمی، به داده‌ها و روش‌های تحلیل کیفی نیز توجه شده است (Roso et al. 2009; Feng et al., 2009).

پژوهشگران با بهره‌گیری از روش‌های تحلیل کیفی، سعی در تبیین ساختارهای فضایی جدید در روابط میان بنادر، شهرها و مناطق پسرانه‌ای دارند (Lee et al, 2008; Notteboom and Rodrigue, 2013; Imai et al, 2009; Wiegman and Louw, 2011; 2005). با این وجود، در میان رویکردهای مختلف پژوهشی تاکنون پژوهش قابل توجهی در ایران با رویکرد کیفی و با محوریت داده‌های کیفی به منظور کشف زمینه‌های اقتصادی-اجتماعی که بر شکل‌گیری ساختار فضایی بنادر مؤثر باشند، صورت نگرفته است. تا پیش از تحولات مدرنیسم و تأثیر عوامل برون‌زا بر اقتصاد، نظام فضایی سرزمین ایران مبتنی بر یک سازمان تولیدی متوازن (حبیبی، ۱۳۸۳: ۱۵۳) و شبکه شهری کهکشانی (مشهدی‌زاده دهقانی، ۱۳۸۳: ۱۵۰) مبتنی بر ظرفیت‌های تولیدی هر منطقه و کانون، شکل یافته بود. در این میان، بنادر جنوبی نیز در پهنه سرزمین ایران، نقش مهمی در رونق و صادرات تولیدات پهنه‌های پسرانه‌ای و تعامل سرزمین با مناطق پیشکرانه‌ای داشته‌اند (Arasteh, Dadashpoor and Taghvaaee, 2017). با محوریت نقش نفت در اقتصاد ایران، شبکه‌های محلی تولید کشور دچار تغییر و از هم‌گسیختگی شده و به مرور پایتخت، در رأس همه امور سیاسی، اقتصادی و اجتماعی قرار گرفت (اسدی و زبردست، ۱۳۹۴؛ توکلی‌نیا و ضرغامی، ۱۳۹۵؛ لطفی و دیگران، ۱۳۹۴). آنچه در این مقاله مورد بررسی قرار خواهد گرفت این است که ساختار فضایی سرزمین ایران با محوریت بنادر جنوبی دچار چه تغییراتی شده؟ و چه عواملی در شکل دادن به این ساختار نقش داشته است؟ تمرکز بر موضوع بنادر و استخراج سازواره‌های اجتماعی-اقتصادی از طریق تحلیل گفتمان متعلق به کنشگران ذی‌ربط، می‌تواند رویکرد جدیدی برای پاسخ به سؤال‌های اصلی این مقاله باشد. در ادامه سعی می‌شود به این سؤال‌ها مبتنی بر یک رویکرد روش‌شناختی جدید در حوزه پژوهش‌های آمایش فضایی، پاسخ داده شود.

۲- چارچوب نظری

بررسی روابط میان کانون‌های شهری در حوزه‌های منطقه‌ای و ملی و چگونگی سازمان‌یابی شهرها در پهنه جغرافیایی یک سرزمین همواره یکی از زمینه‌های تحقیقاتی پژوهشگران مطالعات شهری و منطقه‌ای بوده است (Camagni & Salone, 1993; Batten, 1995; Meijers, 2005). با رشد جریان‌های انسانی، سرمایه، کالا و اطلاعات، به مرور تعاملات اقتصادی در مقیاس جهانی، ملی، منطقه‌ای و محلی افزایش یافته و روابط فضایی میان مجموعه متنوعی از کانون‌های تولیدی، مصرفی و توزیعی شکل می‌گیرد (Porter, 1990). امروزه عرصه تعامل‌های اقتصادی که مبتنی بر توسعه



کریدورها، فناوری، اشتغال و سکونت در پهنه‌های فضایی است، به‌مرور موجب شکل‌گیری نظام ارتباطات فضایی متفاوت میان شهرها و مناطق شده است (Brezzi & Veneri, 2015؛ داداش‌پور و دیگران، ۱۳۹۵). این الگوی ارتباطی بخصوص در کشورهای توسعه‌یافته به‌طور کلی از حالت تک‌مرکزی به چندمرکزی در حال تغییر بوده و یک نظام سلسله‌مراتبی را به یک نظام شبکه‌ای از کانون‌های شهری متعامل تبدیل نموده است (داداش‌پور و آفاق‌پور، ۱۳۹۵؛ لطفی و شهابی شهمیری، ۱۳۹۵؛ Liu, Derudder & Wu, 2016; Burger, Van Der Knaap, & Wall, 2014; Hanssens et al, 2014). درحالی‌که در رویکرد سلسله‌مراتبی، صفات و ویژگی‌های منتسب به شهرها (همچون اندازه جمعیت، رشد اقتصادی، میزان سرمایه‌گذاری و تولید ناخالص) ملاک درجه‌بندی و مرتبه آن‌ها در ساختار فضایی منطقه و سرزمین قرار می‌گیرد، در رویکرد شبکه‌ای، بر درجه تعامل هریک از نقاط با دیگر نقاط در نظام جریان‌ها تمرکز شده و با تأکید بر داده‌های رابطه‌ای، کم و کیف، شکل و محتوای آرایش جریان‌ها، سازمان‌یابی فضا را هدف قرار می‌دهد (Burger & Meijers, 2012؛ داداش‌پور، ممدوحی و آفاق‌پور، ۱۳۹۳).

به دلیل قرارگرفتن بنادر در جبهه جریان‌های کالایی دریایی، این کانون‌ها همواره در عرصه تعاملات فضایی نقش بارزی از خود نشان می‌دهند و در الگوهای ارتباطی میان شهرهای مناطق پسرکانه و پیشکرانه، چه در الگوی تک‌مرکزی و چه چندمرکزی، اغلب به‌عنوان یک کانون مفصلی حیاتی مطرح می‌شوند (Rodrigue, 2004; Rodrigue & Notteboom, 2012). جذابیت بررسی روابط بنادر-پسرکانه در بسیاری مواقع خود نیز الهام‌بخش و تکمیل‌کننده نظریه‌های ساختار فضایی مناطق بوده است (برای مثال نگاه کنید به Taffee et al, 1963). با جمع‌بندی از مجموعه پژوهش‌های شاخص صورت گرفته پیرامون ساختار فضایی بندر-پسرکانه، درمجموع می‌توان دو ساختار ریخت‌شناسانه و عملکردگرایانه را در ساختار فضایی بندر - پسرکانه تعریف نمود:

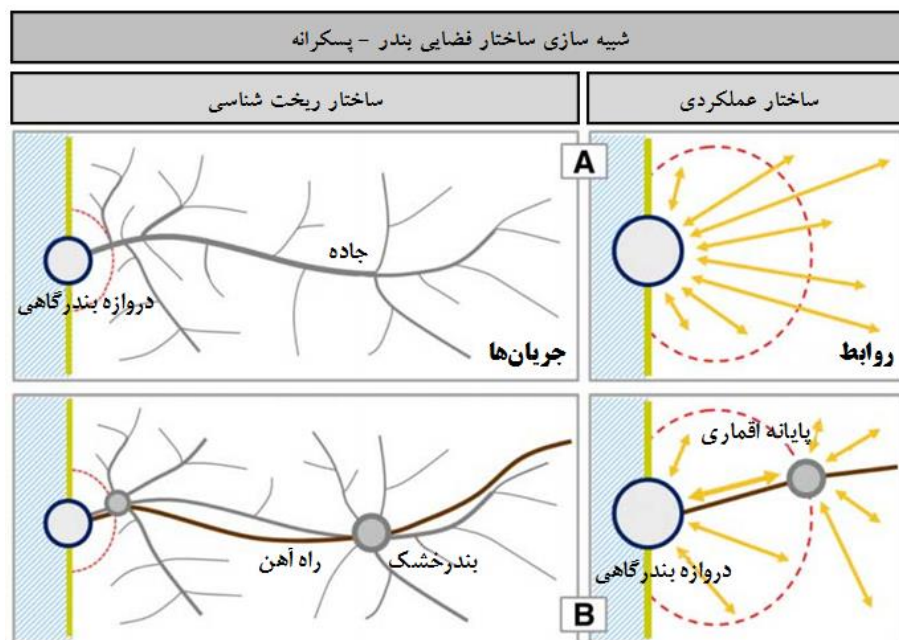
الف) ساختار ریخت‌شناسانه فضا:

کانون‌ها، کریدورها و پهنه‌های فعالیتی، می‌توانند در شکل‌دهی به ساختار فضایی سهم قابل‌توجهی داشته باشند. درعین‌حال هرکدام از این مؤلفه‌ها در روابط بندر - پسرکانه می‌توانند در لایه اختصاصی قرار بگیرند. به‌عنوان مثال، لایه مکانی بر دسترسی یک بندر و نقش آن در رونق مناطق پسرکانه تأکید دارد. مفهوم مرکزیت، مفهومی است که از این لایه قابل‌استخراج خواهد بود؛ درحالی‌که در لایه زیرساخت و حمل‌ونقل، بر ظرفیت و قدرت جابجایی زیرساخت‌ها در سیستم حمل‌ونقلی تأکید می‌شود

(Notteboom & Rodrigue, 2007). مرکزیت وزنی، هندسی، جمعیتی، ترافیکی و اقتصادی از جمله مفاهیمی هستند که می‌توان از مفهوم مرکزیت کانونی استنباط نمود (Xu & Harriss, 2008; Fleming & Hayuth, 1994). این دو لایه در مجموع می‌توانند لایه‌ای جدید تحت عنوان **فرم فضایی** را در مقیاس منطقه‌ای و فراتر از آن شکل دهند. در این لایه به‌طور مشخص کانون‌ها و کریدورها برجسته می‌شوند و فرم‌های شکل‌گرفته حاصل از تعامل این دو مؤلفه اغلب در مقیاس منطقه‌ای و فراتر از آن، مورد تحلیل قرار می‌گیرند. از سوی دیگر، در نظام روابط بنادر و پسرانه، لایه‌ای تحت عنوان **پشتیبانی فضایی** تعریف می‌شود. این لایه بر سازمان‌دهی زنجیره حمل‌ونقل و ادغام این زنجیره با زنجیره تدارکات تأکید دارد (Notteboom & Rodrigue, 2007). درحالی‌که در نسل اول توسعه بنادر دریایی، فرم شهرها و فضاهای هم‌جوار بنادر تحت تأثیر این توسعه قرار گرفت (Norcliffe, Bassett & Hoare, 1996)، پس از توسعه فناوری پایانه‌ها در بارگذاری و جابجایی کالا، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقلی طی دو دهه اخیر، به سمت مناطق درون‌سرزمینی گرایش یافته است (Rodrigue & Notteboom, 2012; Wang & Cheng, 2010). در این حالت شهرهای پسرانه‌ای که قابلیت تولید، توزیع و ایجاد تأسیسات ذخیره کالا و همچنین زیرساخت‌های مناسب حمل‌ونقلی را دارا باشند، فرصت مناسبی برای تبدیل شدن به یک گره واسطه را برای خود مهیا نموده و درعین حال، فضای مناسبی را برای ایجاد فعالیت‌های وابسته به تولید، توزیع، ذخیره و نگهداری کالا فراهم می‌آورند (Notteboom & Rodrigue, 2007). تمرکز خدمات، نیروی انسانی و زیرساخت‌ها در این کانون‌ها در ادامه می‌تواند موجب جذب روزافزون جمعیت شده و آن‌ها را به قطب‌های تولیدی، خدماتی و مصرفی بزرگی تبدیل نماید. در بسیاری از مقاله‌های تخصصی از این گره‌گاه‌های واسطه تحت عناوینی همچون بنادر خشک، قطب‌های واسطه درون‌سرزمینی، مراکز پشتیبانی درون‌سرزمینی و پایانه‌های درون‌سرزمینی یاد می‌شود (Wilmsmeier, Monios & Lambert, 2011; Rodrigue & Notteboom, 2012). تمرکز این لایه غالباً بر تجزیه و تحلیل تغییرات ریخت‌شناسانه (و بعضاً عملکردی یا هردو) در شهر-بنادر دریایی و همچنین بررسی روند شکل‌گیری پایانه‌ها و بنادر خشک در مجاورت کانون‌های فعالیتی-جمعیتی پسرانه‌ای است. مقیاس مورد بررسی پژوهشگران در این لایه ساختاری، اغلب متمرکز بر مقیاس محلی شهر-بنادر و سایر کانون‌های فعالیتی واقع‌شده در مناطق درون‌سرزمینی است.

**ب) ساختار عملکرد گرایانه فضا:**

تلفیق ارتباطات فضایی بنادر، شهرها و مناطق پسرانه‌ای واسطه (به‌عنوان کانون‌های تولید، توزیع، ارائه خدمات و مصرف) و شهرها و مناطق پسرانه‌ای اصلی (به‌عنوان کانون‌های مصرف و تولیدات پایه) می‌تواند بسته به شرایط اقتصادی، سیاسی و نظام برنامه‌ریزی حاکم بر آن منطقه، ساختار فضایی متفاوتی را رقم بزند. در این حالت عملکرد شبکه‌ای میان گره‌ها می‌تواند از طریق لایه‌های مختلف در مقیاس افقی یا عمودی جریان داشته باشد (Feng et al, 2013). میان ساختار عملکردی و ریخت-شناسی، هم‌پوندی قابل توجهی وجود دارد (Burger & Meijers, 2012; Green, 2007). در حقیقت تا هنگامی که کانون‌ها و بسترهای ارتباطی وجود نداشته باشد، امکان هرگونه تعامل فضایی میسر نخواهد بود. بنابراین در ساختار عملکردی، بر جریان‌ها، پیوندها و ارتباطات سازماندهی شده میان کانون‌ها در یک محدوده فضایی مشخص تأکید می‌شود (Brown & Holmes, 2002; Robinson, 1971). بنادر به لحاظ اینکه دروازه ارتباطات درون و برون‌سرزمینی هستند، همواره دارای شعاع نفوذ عملکردی گسترده‌ای بوده و به راحتی می‌توانند با الگوی سنتی یا توسعه یافته منطقه‌گرایی بندری خود را تطبیق دهند (Merk, 2013; Ducruet & Lee, 2006). این لایه را می‌توان **تبادل فضایی** نام‌گذاری نمود. در این لایه، چگونگی انجام ارتباطات و انسجام شبکه مورد ارزیابی قرار گرفته و شاخص‌های متعددی همچون دوسویگی شبکه، تقارن، تراکم (Green, 2007)، قدرت اتصالات و جریان‌ات شبکه (Burger & Meijers, 2012) قابل محاسبه خواهد بود. در روابط بنادر و پسرانه در کنار این لایه، می‌توان لایه جدیدی تحت عنوان **کارایی فضایی** تعریف نمود. با توجه به نفوذ و کارایی مؤثر بنادر در مناطق پسرانه، این کانون‌ها می‌توانند به راحتی شهرها و پهنه‌های پسرانه‌ای را در مقیاس‌های مختلف (محلی، منطقه‌ای، ملی و فراملی)، تحت نفوذ خود درآورند (Wiegman & Louw, 2011; Rodrigue et al, 2010; Hoyle, 1989). باوجود بنادر، هریک از کاربری‌های تولیدی و توزیعی، می‌توانند چه در مقیاس کانونی و چه در مقیاس پهنه‌ای، بهره‌برداری بهینه‌تری از فضا داشته باشند: از پهنه‌های کشاورزی (تولید محصولات خام و صنایع غذایی فراوری شده) (Doonan, 2006؛ آراسته، داداش پور و تقوایی، ۱۳۹۵) تا پهنه‌های صنعتی (صنایع مادر، ارزش افزوده، تبدیلی، الکترونیک و معدنی) (Hoyle, 1989; Norcliffe et al, 1996) و خدماتی (Rodrigue & Notteboom, 2012). شکل ۱ به صورت تطبیقی تفاوت بیان تصویری ساختار ریخت‌شناسی از ساختار عملکردی را در جغرافیای فضایی یک منطقه بندرگاهی نشان می‌دهد.



شکل ۱ تصویرسازی ساختار فضایی قبل (A) و بعد (B) از شکل‌گیری شهر پسرکانه‌ای پشتیبان (بندر خشک) (منبع نقشه پایه: Rodrigue and Notteboom, 2012)

مرور اهم منابع ساختار فضایی بندر-پسرکانه نشان می‌دهد رهیافت روش‌شناختی مورد استفاده در بسیاری از این منابع مبتنی بر رهیافت کمی و رویکرد استدلالی استقرایی و قیاسی است. در حقیقت با توجه به اینکه اثبات‌پذیری داده‌های کمی امری قطعی‌تر به‌شمار رفته و داده‌های مبادلات فضایی میان بنادر، کانون‌های پسرکانه و پیشکرانه، اغلب از نوع داده‌های کمی هستند، لذا بهره‌مندی از رهیافت کمی از طریق مدل‌های ریاضی مثل تحلیل شبکه در این حیطه موضوعی فراگیرتر است. باین‌حال طی سال‌های اخیر استفاده از رهیافت کیفی و نظریه زمینه‌ای در پژوهش‌های ساختار فضایی بنادر-پسرکانه نیز رواج یافته است (Agbo et al, 2017; Tai, 2007; Othman et al, 2016; Tuck, 2007; Monios & Wilmsmeier, 2012; Witte, Wiegman & Rodrigue, 2017). اغلب این پژوهش‌ها با بهره‌مندی از راهبردهای استدلالی استقهای یا پس‌کاوی، سعی نموده‌اند لایه‌های پیدا و پنهان رابطه میان بنادر-پسرکانه را از طریق روش‌های تحلیل کیفی همچون تحلیل



مکالمه، تحلیل موقعیتی، تحلیل مشاهده و ارائه نظریه زمینه‌ای کشف نموده و تا با بهره‌گیری از این نوع داده‌ها، به توصیف و درک جامع‌تری از روابط فضایی بندر-پسکرانه برسند. به عنوان مثال آگبو و همکارانش (Agbo et al, 2017) در پژوهش خود با استفاده از روش نظریه زمینه‌ای، امکان‌سنجی کاربست الگوی منطقه‌گرایی بندری در کشورهای توسعه‌یافته را با محوریت پیاده‌سازی سیستم حمل‌ونقل چندگانه هماهنگ^۱، در بنادر کشور در حال توسعه غنا مورد بررسی قرار داده‌اند. تاک نیز در رساله دکتری خود (Tuck, 2007) با بهره‌گیری از روش نظریه زمینه‌ای نشان داد که بنادر محلی، متوسط و بزرگ جنوب غربی انگلستان توانسته‌اند با روند توسعه جهانی، اقتصاد خود را وفق داده و با تخصصی‌سازی فعالیت‌های خود (بنادر خصوصی و نظامی، ماهی‌گیری، بازرگانی و تفریحی)، بنادر و پسکرانه‌های پیوسته خود را پیوسته پروتق نگه دارند. از سوی دیگر مونیوس و ویلمزمر (Monios & Wilmsmeier, 2012) با بهره‌گیری از روش نظریه زمینه‌ای در تحقیق خود، در کنار سایر تحقیقات اغلب کمی که در مورد روابط بندر-پسکرانه تنظیم نموده‌اند، بر روند شکل‌گیری منطقه‌گرایی بندرگاهی در بنادر اروپای غربی و آمریکا نظارت داشته‌اند. مطالعات آنها از وقوع دو جریان متفاوت توسعه بندر-پسکرانه حکایت دارد که با رویکرد اکتشافی، نظریه زمینه‌ای و از طریق فرایند مصاحبه با مدیران و مسئولان بندرگاهی و همچنین مشاهدات میدانی آنها حاصل شده است. در الگوی توسعه-ای اول، جهت توسعه غالباً از سمت مراکز بارگذاری واقع در پسکرانه‌های داخلی به سمت بیرون (بنادر)^۲ بوده و نشان‌دهنده وجود پسکرانه‌های صادراتی است که با کمک بنادر اختصاصی واقع در کرانه‌های ساحلی، محصولات خود را به دیگر مناطق صادر می‌کنند. این الگو غالباً در بنادر کشورهای سوئد، ایتالیا و پهنه‌های پسکرانه‌ای واقع در قلب کشور آمریکا، صادق است. در الگوی توسعه‌ای دوم، مراکز یا کریدورهای بارگیری مجهز در کرانه دریا، نقش قطب‌های دریافت‌کننده کالا از مناطق پیشکرانه و ارسال آنها به سمت پسکرانه‌های منطقه‌ای، ملی و بین‌المللی برعهده خواهند داشت. این الگو در کشورهای هلند و اسپانیا به صورت بنادر واردکننده کالا به پسکرانه^۳ و در سواحل غربی کشور آمریکا به صورت کریدورهای واردکننده کالا به پسکرانه^۴ تعریف شده‌اند. در همین راستا، در این پژوهش نیز از روش کیفی و مدل نظریه زمینه‌ای برای کشف روابط ساختار فضایی بندر-پسکرانه در ایران استفاده شده که در بخش بعدی به تفصیل در مورد کیفیت این روش اشاره خواهد شد.

1. Synchromodal freight transportation concept

2. Inside-Out load centre

۳. Outside-In load centre

۴. Outside-In corridor

۳- روش تحقیق

رهیافت روش‌شناختی مورد استفاده در این مقاله مبتنی بر رهیافت کیفی است. برای تدوین یک روش تحقیق مناسب به‌منظور کمک به تولید نظریه، می‌بایست ابتدا به بررسی بنیان‌های فلسفی موجود پرداخت تا بتوان در ادامه زیربنای منطقی مناسبی را برای روش تحقیق ارائه نمود. بر این اساس بنیان فلسفی این مقاله مبتنی بر بنیان فلسفی ذهنی‌گرا و به‌طور خاص، پارادایم برساختی-تفسیری بوده و منطق حاکم بر آن /ستفهامی می‌باشد. هدف راهبرد /ستفهام، تلاش جهت اکتشاف معانی و تفسیرهای کنشگران اجتماعی برای دستیابی به معرفت علمی از آن است (محمدپور، ۱۳۹۰: ۱۲۱). هدف مقاله شامل رویکردهای اکتشافی، توصیفی و ادراکی و... است. رویکردهای اکتشافی و توصیفی برای درک بهتر و دقیق‌تر ماهیت مسئله‌ای انجام می‌گیرد که شاید درباره پدیده‌های مربوط با آن، پژوهش‌های اندکی صورت گرفته باشد (سکاران، ۱۳۸۶: ۱۲۱). در گام دوم واکاوی یا تفهم پدیده موردنظر برای پاسخ به چرایی موضوع موردتوجه قرار می‌گیرد. همان‌گونه که پیش‌ازاین ذکر شد، روش‌شناسی این مقاله به‌صورت کیفی بوده و درنتیجه، داده‌های مستخرج نیز کیفی خواهند بود. داده‌های کیفی شامل منابع دست‌اول مصاحبه و مشاهده میدانی و منابع دست‌دوم مکتوب (رسمی و غیررسمی) بوده (جدول ۱) و درمجموع حدود ۱۳۹۳ گزاره خام از ۵۲ موقعیت متمایز (۴۲ مصاحبه، ۷ مشاهده و ۳ سند) برداشت‌شده است (در مورد روش تحقیق و نحوه خلاصه‌سازی داده‌های کیفی رجوع گردد به خاکی، ۱۳۹۲ و فراستخواه، ۱۳۹۵).

شیوه نمونه‌گیری مقاله، مبتنی بر دو روش نمونه‌گیری نظری و زنجیره‌ای است. نمونه‌گیری نظری از قاعده انتخاب تدریجی پیروی می‌کند که در آن محقق از رویدادها، افراد یا واحدها بر مبنای سهم بالقوه آن‌ها در توسعه و آزمون سازه‌های نظری، نمونه‌گیری می‌کند (Corbin & Strauss, 2008). نمونه‌گیری زنجیره‌ای نیز در حقیقت مکمل نمونه‌گیری نظری است که در آن محقق بخش اعظم مشارکت‌کنندگان در فرایند مصاحبه را از طریق مطلعین اولیه به‌صورت معرفی مورد به مورد، زنجیره‌ای و پیوسته شناسایی می‌کند (Burns & Susan, 2005). به‌منظور افزایش اعتمادپذیری نسبت به داده‌های کیفی، محدوده زمانی برداشت داده‌ها در یک بازه طولانی‌مدت (حدوداً یک‌ساله) و به‌صورت چندمقطعی برداشت‌شده است. برای افزایش اطمینان‌پذیری داده‌های کیفی نیز از فن اعتبار پاسخگو^۵ استفاده شده است. در این فن، پژوهشگر فرض‌های خود را با یک یا چند نفر از افراد مطلع

۵. Respondent Validity



کنترل نموده و از طریق روش نمونه‌گیری زنجیره‌ای، اطمینان این داده‌ها، مورد راستی‌آزمایی قرار می‌گیرد (محمدپور، ۱۳۹۲: ۱۸۵). بر همین اساس نگارندگان در بخش تحقیق میدانی، سعی نموده‌اند که ابتدا معتبرترین پاسخ را با الهام از فرایند نمونه‌گیری زنجیره‌ای شناسایی نمایند. در نتیجه با مراجعه به کارمندان، مردم محلی، رانندگان و کارگران بومی بنادر، به شناسایی باتجربه‌ترین کارمندان، پژوهشگران، مدیران، ریش‌سفیدان محلی و سایر افراد مرتبط پرداخته و در ادامه از طریق همین افراد، به نمونه‌گیری زنجیره‌ای و معتبر از سایر نمونه‌های میدانی پرداخته‌اند تا بر این مبنا، اعتبار پاسخگویان به بالاترین حد ممکن برسد. در ادامه تحلیل داده‌های کیفی نیز از طریق نظریه زمینه‌ای و الگوی تحلیل موقعیت^۶ (Clarke, 2003) انجام شده است.

جدول ۱ ابزار گردآوری داده‌های کیفی در الگوی مورد بررسی^۷

نوع ابزار گردآوری شواهد و داده‌ها	مخفف ابزار
مصاحبه عمیق اکتشافی	IN
مشاهده طبیعی و غیرطبیعی (مجهز)	OB
بررسی اسناد و آثار مکتوب و غیرمکتوب	DO
یادداشت‌های فنی محقق در طول فرایند برداشت داده	ME
گردهمایی موضوعی و گروه‌های بحث کانونی (رسمی و غیررسمی)	FG

نظریه زمینه‌ای در حقیقت راهبرد یا رویه‌ای است که مستقیماً از داده‌ها استخراج شده و در آن، فرایند گردآوری داده‌ها، تحلیل و نظریه‌نمایی با یکدیگر در ارتباط تنگاتنگ هستند و نهایتاً نظریه از درون داده‌هایی که از عرصه واقعی گردآوری شده، پدیدار می‌شود (Strauss & Corbin, 1990). در نظریه زمینه‌ای مبتنی بر الگوی تحلیل موقعیت، محقق در موقعیت واقعی، حضور، مشاهده، مشارکت و تماس پیدا نموده و هر آنچه را می‌بیند، می‌شنود و می‌اندیشد، به‌طور تکوینی، رفت و برگشتی، پلکانی و انباشتی، ترسیم می‌کند. ترسیم موقعیت‌ها از یک‌سو، ساختارهای قدرت در یک موقعیت اجتماعی را نمایان‌تر می‌کند و از سوی دیگر، به مصورسازی افکار انتزاعی و شبیه‌سازی ذهن پراکنده پژوهشگر، کمک می‌نماید (Clarke, 2005). نهایتاً محقق بر مبنای داده‌های کدگذاری شده و بر اساس قوه مشاهده، درک، استدلال و استنباط خود، به تبیین نظریه نهایی خود می‌پردازد. محدوده

۶. Situational Analysis grounded theory mapping

۷. در مقاله پیش رو عبارت IN به معنای مصاحبه‌ها (interviews)، OB به معنای مشاهدات (observations)، DO به معنای اسناد (documents)، ME به معنای یافته‌های میدانی محقق (me) و FG به معنای گروه‌های کانونی (focus groups) می‌باشد

غالب و حوزه میدانی مورد مطالعه در این مقاله حوزه ساحلی جنوب و فارس و یا به عبارت بهتر مثلث فضایی مابین شهرهای شیراز، بوشهر و بندرعباس است که به‌طور موردی شامل بنادر (بوشهر، کنگان، عسلویه، چارک، لنگه، کنگ، خمیر، رجایی، باهنر، بندرعباس، درگهان و قشم) و شهرهای پسرکانه-ای (شامل شهرهای شیراز، مرودشت، جهرم و لار از استان فارس؛ بستک از استان هرمزگان و خورموج از استان بوشهر) می‌شود. هرچند که در فرایند مصاحبه با مدیران کلان بنادر، ممکن است نامی از جایگاه سایر بنادر مهم کشور همچون چابهار و نقش بالقوه آن‌ها در شکل‌دهی به ساختار فضایی کشور برده شده باشد. در همین راستا، با استناد به الگوی نمونه‌گیری زنجیره‌ای، درمجموع ۳۵ گزینه برای مصاحبه در سه استان فارس، هرمزگان و بوشهر رخ داده و به دلیل جایگاه ویژه شهر تهران در نظام برنامه‌ریزی کشور، ۷ گزینه برای مصاحبه نیز از میان متخصصان و مسئولین ساکن پایتخت انتخاب شده است. با توجه به حساسیت و وسعت تحقیق و به‌منظور نیل به اشباع نظری لازم، مصاحبه‌شوندگان از میان ۹ طیف و صنف متنوع انتخاب شده‌اند. تعداد مصاحبه‌شوندگان با در نظر گرفتن مصاحبه‌های فردی و گروه‌های بحث کانونی ۶۴ نفر بوده است. جدول ۲ به سنخ‌شناسی این ۹ طیف و کدهای اختصاص‌یافته به آن‌ها^۸ در طول فرایند مصاحبه اشاره دارد.

۸. در این مقاله فرایند کدگذاری داده‌های کیفی این‌گونه انجام شده است: سنخ مصاحبه‌شونده؛ شماره اختصاصی مصاحبه‌شونده؛ شماره گزاره/اختصاصی در فرایند مصاحبه. در نتیجه مطابق این دسته‌بندی، کد مخفف IN-Mam-01-31 این‌گونه ترجمه می‌شود: پژوهشگر یا مدیر کلان بنادر؛ فرد شماره ۱؛ گزاره شماره ۳۱.

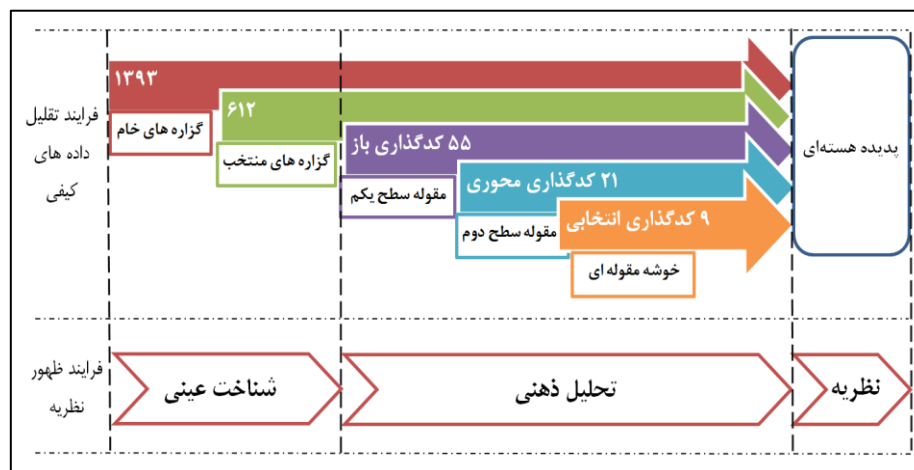
جدول ۲ سنخ شناسی مصاحبه‌شوندگان^۹

صنف مورد نظر	مخفف
پژوهشگران، کارمندان و مدیران کلان بنادر	IN - Mam
کارگران، کارمندان و مدیران محلی بنادر	IN - Mal
رانندگان وسایل نقلیه ترانزیتی	IN - dr
کاسبان خُرد و محلی	IN - Sh
بازرگانان شاخص محلی، منطقه‌ای و کشوری	IN - Me
ملوانان و ناخدایان محلی	IN - S
خریداران و مصرف‌کنندگان (مراجعین مستقیم به بنادر)	IN - C
فعالان مالی-صنعتی و سرمایه‌گذاران محلی و منطقه‌ای	IN - Fa
ترخیص‌کنندگان کالا و واسطه‌گران (دلالان)	IN - d

فرایند تدوین نظریه زمینه‌ای به‌گونه‌ای است که محقق ابتدا لازم است از مجموعه‌ای از داده‌های خام، به کدگذاری باز رسیده، پس از آن کدگذاری محوری را تنظیم نموده و در نهایت به کدگذاری انتخابی و ظهور نظریه خاتمه یابد. در حقیقت، مقوله‌های اولیه خروجی کدگذاری باز، مقوله‌های ثانویه خروجی کدگذاری محوری و خوشه‌های مقوله‌ای خروجی کدگذاری انتخابی خواهند بود. نمودار شکل ۲ فرایند تقلیل داده‌های کیفی و فرایند ظهور نظریه را به تصویر کشیده است. مقوله‌های اولیه و ثانویه در قالب خوشه‌های پنج‌گانه قابل دسته‌بندی هستند: شرایط زمینه‌ای، شرایط علی، عوامل مداخله‌گر، راهبردهای کنش متقابل، نتایج و پیامدها. شرایط زمینه‌ای دربرگیرنده ویژگی‌هایی می‌باشد که در شکل‌دهی به پدیده اولیه مورد بررسی تأثیرگذار هستند. به عبارت دیگر این شرایط، بستر و زمینه شکل‌دهنده به پدیده اولیه را مهیا نموده و در کنار هم موجب اطلاق مجموعه‌ای از صفات به پدیده

۹. عبارت IN در ابتدای هر داده به معنای مصاحبه (interview) می‌باشد. Mam به‌طور خلاصه به مدیران اصلی بنادر کشور (main managers) اشاره دارد. توضیح اینکه کارمندان و پژوهشگران سازمان بنادر و دریانوردی کشور نیز ذیل این طبقه دسته‌بندی شده‌اند. Mal به‌طور خلاصه به مدیران محلی هر بندر (local managers) اشاره دارد. بر همین اساس dr اشاره به صنف رانندگان (drivers)، sh اشاره به صنف کاسبان خُرد و محلی (shopper)، Me اشاره به صنف بازرگانان شاخص محلی، منطقه‌ای و کشوری (merchants)، S اشاره به صنف ملوانان و ناخدایان محلی (sailors)، C اشاره به صنف خریداران و مصرف‌کنندگان (customers)، Fa اشاره به صنف فعالان مالی - صنعتی و سرمایه‌گذاران محلی و منطقه‌ای (financial actors) و d اشاره به صنف ترخیص‌کنندگان کالا و واسطه‌گران (dealers) دارد.

موردنظر می‌شوند. شرایط علی به مسائل و مشکلاتی اشاره دارند که سعی در برهم زدن ساختار پدیده اولیه داشته و شرایط را برای بروز پدیده ثانویه فراهم می‌کنند. عوامل مداخله‌گر خود به چند دسته تقسیم می‌شوند: عوامل تقویت‌کننده، عوامل تعدیل‌کننده و عوامل تشدیدکننده. هر سه عامل در حقیقت نقش مداخله‌گر به‌منظور هدایت پدیده اولیه به ثانویه را دارند. راهبردهای کنش متقابل، راهبردهایی هستند که با هدف تقویت یا مقاومت در برابر پدیده ثانویه ارائه می‌شوند و نهایتاً نتایج و پیامدها، مواضعی هستند که در تعارض، تقابل و یا تعامل میان پدیده اولیه و ثانویه رخ داده و زمینه را برای بروز یک پدیده جدید و اغلب متفاوت با دو پدیده سابق فراهم می‌کنند (فراستخواه، ۱۳۹۵). در بخش بعدی به تشریح هریک از این مقوله‌ها پرداخته می‌شود.



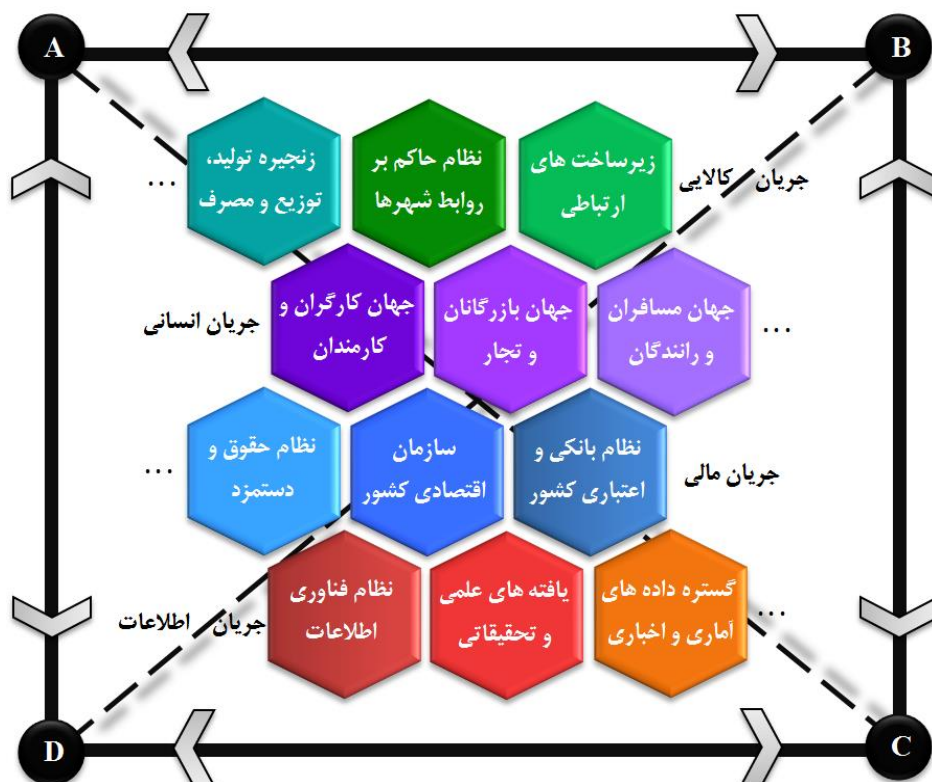
شکل ۲ فرایند تقلیل داده‌های کیفی و ظهور نظریه زمینه‌ای

۴- یافته‌ها و نتایج تحقیق

در فرایند نظریه زمینه‌ای مبتنی بر الگوی تحلیل موقعیت، پژوهشگر خود را در مقابل مجموعه‌ای از عوامل انسانی، غیرانسانی و پدیده‌های مشتق‌شده از این عوامل می‌بیند و برای رسیدن به پاسخ پژوهش خود، نیازمند تعمق در این عوامل است. واضح است که در مورد موضوع این مقاله (ارتباطات بنادر و پسرکرانه)، عوامل انسانی، غیرانسانی و پدیده‌های مشخصی در جریان است که در گام اول، ذهن نگارندگان را به خود معطوف داشته است: شرایط تولید و مصرف در کشور؛ نقش برنامه‌ریزان، مدیران و نخبگان دانشگاهی در برنامه‌ریزی فضایی؛ تمرکز جمعیتی، سیاسی، اداری، مالی و اقتصادی در



پایتخت؛ مصرف‌گرایی مضاعف؛ قاچاق کالا؛ موقعیت راهبردی و چهارراهی ایران؛ توزیع فرصت‌های شغلی در پهنه سرزمین؛ نقش بنادر در توسعه فضایی کشور و سایر عوامل پیدا و پنهان دیگر. مجموعه این عوامل و شرایط، در حقیقت مشتق شده از نهادهای قدرت، جهان‌های اجتماعی و عرصه‌های ملموس یا ناملموس وابسته به طیف‌های مختلف قدرت می‌باشند که هر کدام در راستای منافع خود به دنبال کسب حوزه نفوذ و قدرت لازم در ساختار اقتصادی، اجتماعی و سیاسی کشور هستند. شکل ۳، بیان تصویری از عرصه مدنظر در این پژوهش و جهان‌های اجتماعی ذی‌نفوذ و گاهی متعارض را نشان می‌دهد. آن‌گونه که در این شکل پیداست، در عرصه تعامل میان کانون‌ها و زنجیره تأمین به وجود آمده، کنش‌ها و واکنش‌های متقابلی میان عناصر موجود در این موقعیت و شبکه فضایی وابسته ایجاد می‌شود. بسته به جنس این ارتباطات و تعامل‌ها می‌توان آن‌ها را در چهار جریان کلی دسته‌بندی نمود: جریان انسانی؛ جریان کالایی؛ جریان مالی و جریان اطلاعاتی. در ذیل هر کدام از این جریان‌ها، عرصه ارتباطات و مبادلات خاصی در جریان است که می‌تواند نشانگر مواضع، چالش‌ها، تنش‌ها، تعارض‌ها، ائتلاف‌ها، دغدغه‌ها و علایق در میان نظام‌های فکری، صنفی و جهان‌های اجتماعی با منافع متفاوت، متضاد و یا مشترک باشد. این وجوه مختلف قدرت، پیوندها و ارتباطات مشترک یا متعارض ناشی از آن‌ها، در ادامه به بروز مواضع و مسائلی منجر می‌شود که می‌تواند نشانگر رخداد یک پدیده در ساختار فضایی یک سرزمین باشد.



شکل ۳ جریان‌های جاری و غالب در عرصه تعامل میان کانون‌های جمعیتی-فعالیتی

این داده‌ها در ادامه طبقه‌بندی شده و در قالب مقوله‌ها و خوشه‌های مقوله‌ای، زمینه لازم برای پاسخ به سؤال اصلی پژوهش و تبیین نظریه نهایی را مهیا می‌کنند. لازم به ذکر است به دلیل تعداد و حجم زیاد گزاره‌ها، برای تلخیص نقل‌قول‌ها و مشاهدات، تنها به اعلام چند کد اختصاصی برگزیده اکتفا شده و استخراج مفاهیم اولیه در هر مقوله، در حقیقت متأثر از مجموعه‌ای از گزاره‌ها بوده است.

۴-۱- شرایط زمینه‌ای

(A) موقعیت راهبردی کرانه‌ها و بنادر جنوبی

A₁: بنادر کانونی جنوبی: عرصه مهم ترانزیت، انبار کالا و تولید

(aa₁) موقعیت راهبردی بنادر جنوبی و دسترسی به آب‌های آزاد: بنادر جنوبی ایران به دلیل ارتباط با آب‌های آزاد از دیرباز به‌عنوان مراکز مهم واسطه و ترانزیت کالا از شرق به غرب و جنوب به شمال (و بالعکس) مطرح بوده‌اند. در این میان «موقعیت راهبردی بندر چابهار باعث شده این بندر به‌عنوان زودبازده‌ترین بندر کشور در حوزه سرمایه‌گذاری مطرح بشود» (IN-Mam-03-12). از سوی دیگر، «دسترسی به آب فراوان و مرزهای دریایی وسیع با دنیا در کرانه‌های جنوبی کشور بخصوص سواحل مکران، بهترین فرصت برای توسعه صنایع ارزش‌افزوده معدنی و صادرات مستقیم آن‌ها به خارج» (IN-Mam-02-25 و IN-Mam-02-30) مهیا نموده است. همچنان که در بندرعباس صنایع پایه‌ای همچون پالایشگاه، سیمان، فولاد و آلومینیم‌سازی به دلیل مجاورت با مرزهای دریایی، تأمین مواد اولیه و صادرات محصولات خود، از رونق قابل توجهی برخوردارند.

(aa₂) بنادر اصلی جنوبی به‌عنوان قطب صادرات انرژی، واردات، ذخیره و جابجایی کالا:

موقعیت ممتاز بنادر جنوبی در مسیر زنجیره تأمین کالا در «محور راهبردی شمال - جنوب» (DO-03-03) موجب شده است «بیش از ۶۰٪ مبادلات تجاری ایران به بندر شهید رجایی» (DO-03-05) تعلق داشته باشد و موقعیت ویژه‌ای برای جابجایی و ذخیره کالا فراهم شود؛ در همین راستا امروزه می‌توان «در فضای بندر شهید رجایی مجموعه‌ای از فضاهای بزرگ عمومی و خصوصی ذخیره کانتینر و کالا، شرکت‌های حمل‌ونقلی و انبارهای نفتی مشاهده نمود» (OB-06-04). از دیگر سو، بنادر انرژی ایران نیز توانسته‌اند سهمی قابل توجه در صادرات و درآمدزایی ارزی کشور داشته باشند؛ به‌طوری‌که امروز «بندر عسلویه به قطب گاز، انرژی و مرکز اشتغال ایران» (IN-Mal-04-03) تبدیل شده است.

A₂: پهنه ساحلی جنوب به‌عنوان گستره واردات کالا

(aa₃) توسعه بنادر پیشکرانه داخلی به‌عنوان کانون‌های تسهیل‌کننده واردات: بازار مصرف

پسکرانه و موقعیت ممتاز بنادر جنوبی ایران، همواره موردتوجه بازرگانان بوده است؛ به‌طوری‌که بسیاری از بنادر پیشکرانه داخلی همچون قشم و درگاهان، تبدیل به «مراکز عرضه و فروش کالاهای چینی» (ME-02-10) شده‌اند.

aa₄ نقش بنادر محلی در تأمین نیازهای خود و بازار پسرکرانه محلی: بسیاری از بنادر محلی به دلیل مواجهه با کرانه‌های وسیع، در تأمین نیازهایشان خودکفا هستند. به‌عنوان مثال «بندر کنگان و گناوه در استان بوشهر جایگاه شناخته‌شده‌ای در تأمین خرده‌کالاهای تجاری مردم محلی» (FG-02-56 و FG-02-03) و حتی «مردم بومی و شاغلین عسلویه» (IN-Mal-03-15) دارند. جدول ۳ تبیین خوشه مقوله اول از شرایط زمینه‌ای و نقش آن در شکل‌گیری ساختار فضایی ($A \leftarrow \sum A_i \leftarrow \sum aa_i$)

مفاهیم اولیه برداشت‌شده (مقوله سطح یکم)	مقوله سطح دوم	خوشه مقوله‌ای
موقعیت راهبردی بنادر جنوبی و دسترسی به آب‌های آزاد (aa ₁)	A ₁ : بنادر کانونی	A: موقعیت راهبردی کرانه‌ها و بنادر جنوبی
بنادر اصلی جنوبی به‌عنوان قطب صادرات انرژی، واردات و ترانزیت کالا (aa ₂)	جنوبی عرصه مهم ترانزیت کالا و تولید	
توسعه بنادر پیشکرانه داخلی به‌عنوان کانون‌های تسهیل‌کننده واردات (aa ₃)	A ₂ : پهنه ساحلی جنوب به‌عنوان گستره واردات کالا	
نقش بنادر محلی در تأمین نیازهای خود و بازار پسرکرانه محلی (aa ₄)		

B) وجود بنادر و پسرکرانه‌هایی با منابع طبیعی غنی

B₁: گستره ارزشمند منابع طبیعی در کرانه‌های جنوبی و پسرکرانه‌ها

bb₁ وجود پهنه‌های کشاورزی و معدنی ارزشمند در پسرکرانه‌ها: «زاگرس جنوبی از لحاظ معدنی بسیار غنی است. بیشترین و باکیفیت‌ترین معادن سنگ آهن، مس، آهک، گچ، شن و ماسه و انواع سنگ‌های ساختمانی و حتی اورانیم در کرمان و هرمزگان قرار دارد» (IN-Fa-03-24). حتی باوجود کم‌آبی، به دلیل وجود خاک‌های آبرفتی مرغوب و رواج کشاورزی ارگانیک در این مناطق «گوشت، میوه و تره‌بار» (IN-S-01-06) مناطق پسرکرانه جنوبی ایران از «محبوبیت خاصی» (IN-S-01-10) در بازار کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس برخوردار است.

bb₂ وجود اراضی وسیع با دسترسی مناسب در پهنه‌های پسرکرانه‌ای: «در کشور ما اراضی وسیع پسرکرانه‌ای وجود دارد که فضای مناسبی برای توسعه صنعت و کشاورزی مهیا کرده است» (IN-Mal-07-21). این «اراضی الحاقی» (FG-01-06) بخصوص در «مجتمع بندری شهید رجایی» (DO-03-09) و «منطقه ویژه اقتصادی بندر بوشهر» (DO-01-01)، فضای لازم برای برپایی فعالیت‌های پشتیبانی و صنایع تبدیلی را نیز مهیا نموده است.

B2: بنادر اصلی جنوبی به عنوان کانون های تولید صنایع پایه و درآمد ملی

bb₃) نقش بنادر در توسعه صنایع پایه در پسکرانه های پیوسته: «در حوزه ساحلی و پسکرانه های جنوب ایران، معادن غنی معدنی، نفت و گاز وجود دارد» (IN-Mam-03-14) و بنادر به خوبی می توانند خود را با فعالیت های صنعتی و پشتیبانی تطبیق بدهند. در همین راستا بوده که در مجاورت بندرگاه رجایی، «پالایشگاه، منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی- فلزی خلیج فارس، سه شهرک صنعتی و تعداد زیادی انبار کانتینر و کالاهای تجاری» (OB-06-07) ایجاد شده است. همه این موارد نشان می دهد بندر رجایی در پسکرانه پیوسته خود توانسته است رونق صنعتی و فعالیتی قابل توجهی را فراهم نماید.

bb₄) بنادر جنوبی به عنوان کانون صادرات مواد معدنی پسکرانه: بنادر جنوبی توانسته اند با وجود معادن غنی کانی و غیرکانی در پسکرانه و کارخانه های فعال فرآوری معدنی همچون «کارخانه سیمان هرمزگان» (IN-Fa-03-01) در مجموع حجم صادرات غیرنفتی، «مبادلات تجاری و درآمدهای ارزی کشور» (IN-Fa-03-07) را افزایش دهند.

جدول ۴ تبیین خوشه مقوله دوم از شرایط زمینه ای و نقش آن در شکل گیری ساختار فضایی ($B \leftarrow \sum B_i \leftarrow \sum bb_i$)

خوشه مقوله ای	مقوله سطح دوم	مفاهیم اولیه برداشت شده (مقوله سطح یکم)
B: وجود بنادر و پسکرانه های با منابع طبیعی غنی	B ₁ : گستره ارزشمند منابع طبیعی در کرانه های جنوبی و پسکرانه ها	وجود پهنه های کشاورزی و معدنی ارزشمند در پسکرانه ها (bb ₁)
		وجود اراضی وسیع با دسترسی مناسب در پهنه های پسکرانه ای (bb ₂)
	B ₂ : بنادر اصلی جنوبی به عنوان کانون های تولید صنایع پایه و درآمد ملی	نقش بنادر در توسعه صنایع پایه در پسکرانه های پیوسته (bb ₃)
		بنادر جنوبی به عنوان کانون صادرات مواد معدنی پسکرانه (bb ₄)

۴-۲- شرایط علی

C) تمرکزگرایی و قطب محوری همه شمول در پایتخت

C₁: قدرت پایتخت در مدیریت تولید، توزیع و خدمات

cc₁ صرفه جویی و جذابیت ناشی از تجمع در پایتخت: یکی از اصول شناخته شده در اقتصاد شهری و منطقه ای اصل «صرفه جویی ناشی از تجمع» (IN-Me-01-18) است. هرچه شهر بزرگ تر باشد عرصه گسترده تری از «خدمات فعالیتی و انسانی» (IN-; IN-dr-02-12; IN-Mam-02-33

dr-02-11) را برای مشتریان عرضه نموده و «هزینه‌های ناشی از تولید، توزیع و خدمات» (IN-Me-01-14) را کاهش می‌دهد. در این میان، «درآمدهای ناشی از مصرف کالا» (IN-Me-02-07) نیز برای بازرگانان افزایش می‌یابد. از سوی دیگر، «بالا بودن سطح کیفیت زندگی» (IN-d-01-02) و «دسترسی به زیرساخت‌ها و امکانات متنوع» (IN-Me-01-19) در شهرهای بزرگ‌تر جذابیت سکونت و انگیزه کار در این شهرها را افزایش می‌دهد. با در نظر گرفتن همه این موارد، تهران در مقیاس ایران به‌طور نسبی این نقش‌ها را بر عهده دارد.

cc₂) قدرت متمرکز پایتخت در خدمات مالی: تجمع ناشی از تولید، توزیع و مصرف در یک کانون جمعیتی، به‌مرور «تجمع مراکز خدمات مالی و اعتباری» (IN-Me-01-06) را با خود به همراه دارد. بنابراین روشن است که تهران در عرصه پهناور سرزمین، مهم‌ترین انتخاب بنگاه‌های اقتصادی و مالی برای «تمرکز و خدمات‌رسانی» (IN-Fa-03-10) است. «رقابت و تعامل» (IN-Me-02-07) میان نهادهای مالی داخلی و بین‌المللی در این شهر، در مقایسه با سایر کانون‌های ملی و منطقه‌ای، موجب «تنظیم و تثبیت امور مالی بازرگانان» (IN-Me-01-20) و سایر فعالان اقتصادی در این منطقه کلانشهری می‌شود.

C₂: پایتخت به‌عنوان قطب سیاسی، اقتصادی و مدیریتی

cc₃) دولت‌سالاری: در صورتی که نهادهای سیاسی و اداری در پایتخت متمرکز شوند و یک «اقتصاد دولتی یا شبه‌دولتی» (IN-Mal-10-23) را مدیریت کنند، پایتخت می‌تواند به‌مرور به بزرگ‌ترین کانون درون‌سرزمینی تبدیل شود. در این میان، دولت متمرکز و برنامه‌ریز نیز تلاش می‌کند «اغلب منابع مالی و ارزی پیرامون» (IN-Mam-03-17) را نیز به سمت خود هدایت کند. هر جریان و مسیری که موجب «افزایش درآمد دولت» (IN-Mam-04-23) شده هموار می‌شود و «سرمایه-گذاری در راستای منافع دولت» (IN-Mam-02-13) به منافع مردم ارجحیت می‌یابد.

cc₄) بنادر در خدمت تأمین نیازهای کالایی پایتخت: تمرکز امور دولتی، اقتصادی و مالی در پایتخت موجب شده که «حدود ۹۰٪ از کالاهای کانتینری به سمت تهران هدایت شود» (FG-04-02)؛ (IN-dr-03-11 و FG-04-05). اغلب «این کالاها به انبارهای محدوده جنوبی کلانشهر تهران» (IN-dr-02-10) ارسال شده و برای صنایع تبدیلی یا توزیع در بازار ذخیره می‌شوند.



cc₅ پایتخت به عنوان کانون برنامه ریزی و مدیریت بنادر: قطب محوری و مرکزگرایی در بسیاری موارد موجب شده که «دولت به عنوان برنامه ریز اصلی توسعه فضایی بنادر و پسرکانه‌ها» (IN-Mam-03-20) مطرح شده و «مدیران کلان بنادر و کانون‌های پسرکانه‌ای» (IN-Mam-03-18) گردند. اغلب موارد، «تابع تصمیمات پایتخت» (IN-Fa-07-14 و IN-Mam-03-18) گردند.

جدول ۵ تبیین شرایط علی و نقش آن در شکل‌گیری ساختار فضایی ($C \leftarrow \sum C_i \leftarrow \sum CC_i$)

مفاهیم اولیه برداشت شده (مقوله سطح یکم)	مقوله سطح دوم	خوشه مقوله‌ای
صرفه جویی و جذابیت ناشی از تجمع در پایتخت (CC1)	C1: قدرت پایتخت در مدیریت تولید، توزیع و خدمات	C: تمرکزگرایی و قطب محوری همه شمول در پایتخت
قدرت متمرکز پایتخت در خدمات مالی (CC2)		
دولت سالاری (CC3)	C2: پایتخت به عنوان قطب سیاسی، اقتصادی و مدیریتی	
بنادر در خدمت تأمین نیازهای کالایی پایتخت (CC4)		
پایتخت به عنوان کانون برنامه ریزی و مدیریت بنادر (CC5)		

۴-۳- عوامل مداخله گر و تشدیدکننده

D) کریدورها در خدمت پایتخت و قطب‌های منطقه‌ای

D₁: کریدورهای ریلی و جاده‌ای مجهز؛ تسهیل گر ارتباط با پایتخت

dd₁ بی کیفیت جاده‌های ارتباطی در پسرکانه محلی: مشاهدات و مصاحبه‌ها حاکی از آن است که اغلب جاده‌هایی که از نوار ساحلی به سمت پسرکانه محلی منشعب می‌شوند «تک بانده و بی کیفیت» (OB-05-01) می‌باشند. در طول مسیرهای ارتباطی به پسرکانه‌های محلی نیز بسیاری از رانندگان از «نبود امکانات و زیرساخت‌های مجهز بین راهی» (FG-04-37) شکوه دارند.

dd₂ کریدورهای چندوجهی تأمین کننده بستر ارتباطی بنادر و پایتخت: با توجه به اینکه پایتخت مرکز تجمع اغلب فعالیت‌های تولیدی و خدماتی است، «بهره‌مندی از وجوه مختلف حمل و نقل با کیفیت زمینی، ریلی و هوایی» (DO-03-04) و «مکان‌یابی بنادر خشک» (IN-Mam-03-25) در مسیر «بنادر اصلی به پایتخت» (IN-Mam-04-27 و FG-04-40) رخ می‌دهد.

D₂: کریدورهای منطقه‌ای: ارتباط‌دهنده بنادر و کانون‌های منطقه‌ای

dd₃ کریدورهای منطقه‌ای: مهیاکننده نیاز بنادر به نیروی انسانی: با توجه به نیاز بنادر تجاری و انرژی به نیروی انسانی، «کریدورهای مجهزی از بنادر جنوبی به کانون‌های پسرکانه منطقه‌ای مثل شیراز، کرمان و یزد» (DO-02-04 و IN-Mal-04-17) احداث شده تا این ارتباط انسانی، ایمن‌تر و سریع‌تر مهیا شود.

dd₄ کریدورهای منطقه‌ای: تأمین‌کننده نیاز کالایی کانون‌های منطقه‌ای: «کریدورهای مجهز منطقه‌ای» (OB-05-08) که از بنادر اصلی مثل بوشهر و بندرعباس به کانون‌های منطقه‌ای ختم می‌شوند در حقیقت نفع دوسویه دارند؛ و علاوه بر تأمین نیروی اشتغال بنادر، مسئولیت «جابجایی ایمن کالاهای صادراتی و وارداتی کانون‌های منطقه‌ای» را بر عهده دارند (OB-01-01 الی OB-01-07).

جدول ۶ تبیین خوشه مقوله اول از عوامل مداخله‌گر و تشدیدکننده و نقش آن در شکل‌گیری ساختار فضایی

$$(D \leftarrow \sum D_i \leftarrow \sum dd_i)$$

خوشه مقوله‌ای	مقوله سطح دوم	مفاهیم اولیه برداشت‌شده (مقوله سطح یکم)
D: کریدورها در خدمت پایتخت و قطب‌های منطقه‌ای	D ₁ : کریدورهای ریلی و جاده‌ای مجهز: تسهیل‌گر ارتباط با پایتخت	بی‌کیفیتی جاده‌های ارتباطی در پسرکانه محلی (dd ₁)
		کریدورهای چندوجهی تأمین‌کننده بستر ارتباطی بنادر و پایتخت (dd ₂)
	D ₂ : کریدورهای منطقه‌ای: ارتباط‌دهنده بنادر و کانون‌های منطقه‌ای	کریدورهای منطقه‌ای: مهیاکننده نیاز بنادر به نیروی انسانی (dd ₃)
		کریدورهای منطقه‌ای: تأمین‌کننده نیاز کالایی کانون‌های منطقه‌ای (dd ₄)



E) ضعف نظام برنامه‌ریزی و مدیریت کلان بنادر

E₁: ناکارآمدی در برنامه‌ریزی و مدیریت کلان بنادر

ee₁) عدم برنامه‌ریزی صحیح برای جابجایی و ذخیره بندرگاهی کالا: مصاحبه‌ها نشان می‌دهد که «مدیریت چندبخشی» (IN-Mam-03-08) و «دولت محور» (IN-Mam-04-18) بنادر، «فرصت تبدیل شدن بنادر جنوبی به بنادر ترانزیتی و ترانشیپی»^{۱۰} (IN-Mam-01-12) را از بین برده است. ee₂) شکل‌گیری زمینه‌های تخلف و فساد در بنادر: «مدیریت کلان و نظارت ناقص دولتی» (IN-d-01-19) در بعضی موارد موجب شکل‌گیری «فساد اداری» (IN-d-03-20)، «حضور جریان‌های انحصاری، واسطه‌گر و رانت‌پذیر» (IN-Mal-09-12؛ IN-d-01-17 و IN-Mal-01-77)، «تخلف» (IN-d-01-25) در بنادر جنوبی شده است. درعین حال یکی دیگر از زمینه‌های بروز تخلف و قاچاق کالا، «تصمیم دولت مبنی بر اهدای امتیاز گمرک برای هر بندر بزرگ و کوچک» (IN-d-01-37) بوده است.

E₂: ضعف مفرط در مدیریت محلی بنادر

ee₃) تقابل و تعارض فشرده میان شهر-بندر: در دو بندر بوشهر و بندرعباس، «تعارض میان توسعه فضای بندرگاهی و فضای شهری» (IN-Mal-01-56) به‌روشنی مشاهده می‌شود. درحالی‌که در پیرامون بنادر شهید رجایی و باهنر، مجموعه‌ای از «انبارهای خصوصی و سیلوهای ذخیره کالا» (OB-06-07) مشاهده می‌شود، «تجمع کانتینرها و ماشین‌های سنگین» (IN-dr-03-05) در منظر ورودی باعث ایجاد تشویش بصری در مناظر شهری شده و از کیفیات محیطی و ترافیکی ورودی شهر بندرعباس کاسته است. در بوشهر نیز عکس این حالت رخ داده است؛ به‌طوری‌که «کالبد و توسعه فضاهای شهری، مانع توسعه فضای بندرگاه شده» (IN-Mal-01-50) و آن را در یک فضای فشرده محصور نموده است.

۱۰. بنادر ترانشیپی (Tranship & Transit port) به بندری گفته می‌شود که در مسیر اصلی جریان‌های دریایی کالا قرار داشته و در زنجیره تأمین کالا، به‌عنوان بندری سفارش‌محور، کالاهای تجاری را در محوطه‌ای وسیع و مجهز ذخیره می‌کنند؛ درحالی‌که بنادر ترانزیتی همچون یک مفصل انتقالی عمل نموده و از طریق زیرساخت‌های چندگانه و مجهز حمل و نقلی، کالای مورد نظر را در اسرع وقت از طریق اتصال جریان دریایی به زمینی یا زمینی به دریایی، به مقصد می‌رسانند.

(ee₄) سوءاستفاده ساکنان بومی از قاچاق: ضعف نظارت دولتی و قضایی بخصوص در بنادر محلی، موجب «سوءاستفاده مردم محلی از قاچاق کالا» (IN-S-01-40) و در بعضی موارد «تساهل و تخلف ناظران محلی گمرک» (OB-02-08) شده است.

جدول ۷ تبیین خوشه مقوله دوم از عوامل مداخله‌گر و تشدیدکننده و نقش آن در شکل‌گیری ساختار فضایی

$$(E \leftarrow \sum E_i \leftarrow \sum ee_i)$$

خوشه مقوله‌ای	مقوله سطح دوم	مفاهیم اولیه برداشت‌شده (مقوله سطح یکم)
E: ضعف نظام برنامه‌ریزی و مدیریت بنادر	E ₁ : ناکارآمدی در برنامه‌ریزی و مدیریت کلان بنادر	عدم برنامه‌ریزی صحیح برای مدیریت جابجایی و ذخیره بندرگاهی کالا (ee ₁)
		شکل‌گیری زمینه‌های تخلف و فساد اداری در بنادر (ee ₂)
	E ₂ : ضعف مفرط در مدیریت محلی بنادر	تقابل و تعارض فشرده میان شهر-بندر (ee ₃)
		سوءاستفاده ساکنان بومی از قاچاق (ee ₅)

۴-۴- راهبردهای کنش متقابل

F) وابستگی پسرکرانه‌ها به پایتخت و بنادر اصلی

F₁: وابستگی دوسویه پسرکرانه‌های محلی-منطقه‌ای به پایتخت و بنادر

(ff₁) وابستگی رسمی پسرکرانه‌های محلی-منطقه‌ای به پایتخت: همان‌گونه که ذکر شد، در چند دهه اخیر، پایتخت به‌طور رسمی قطب‌محوری تولید و توزیع کالا در مقیاس سرزمین بوده است. بنابراین «بسیاری از کالاهای تجاری مورد نیاز پسرکرانه‌های محلی و منطقه‌ای حتی باوجود مجاورت با بنادر جنوبی، از طریق پایتخت تأمین می‌شود» (IN-dr-01-10 و IN-Fa-01-14).

(ff₂) وابستگی غیررسمی پسرکرانه‌های محلی به بنادر: با توجه به رواج قاچاق کالا در بنادر محلی جنوبی، در بسیاری از موارد «کالای مورد نیاز مردم پسرکرانه‌های محلی از طریق قاچاق تأمین می‌شود» (IN-Mal-03-18). این موضوع بخصوص با توجه به «کیفیت اجناس خارجی و درعین حال ارزان بودن آن‌ها» (IN-Sh-03-10)، همواره مورد استقبال اهالی بومی بنادر و پسرکرانه‌ها است. هرچند به دلیل نظارت‌های گسترده نیروی انتظامی و دولت در محدوده‌های درون‌سرزمینی، «جریان‌های قاچاق معمولاً کمتر به خارج از حوزه استحفاظی بنادر می‌رسد» (FG-02-13 و FG-02-38).

F₂: توانمندی اقتصادی ضعیف در پسرکانه‌ها

ff₃ اشتغال نیروی انسانی پسرکانه‌ها در بنادر اصلی: به دلیل «خشکسالی» (IN-Mal-04-) 08، کاهش توان بخش کشاورزی و همچنین «ضعف نهادهای تولیدی-صنعتی در پسرکانه‌ها» (IN-Mal-10-38 و Mal-10-41) در بسیاری موارد «جوانان جویای کار ساکن در شهرها و روستاهای پسرکانه/ی» (IN-d-03-03؛ IN-Mal-04-06 و IN-dr-02-03) مجبور به «مهاجرت کاری» (IN-Sh-02-03) به بنادر تجاری و انرژی جنوب کشور شده‌اند. این موضوع حاکی از ضعف پسرکانه‌ها در ایجاد فضای کسب و کار و همچنین وابستگی روزافزون آن‌ها به کانون‌ها و پهنه‌های تولید اشتغال می‌باشد.

ff₄ رواج مصرف‌زدگی در پسرکانه‌ها: در کنار ضعف نهادهای تولیدی، «فرهنگ مصرف‌گرایی نیز در میان مردم افزایش یافته است» (IN-C-02-14 و FG-02-65). همین موضوع موجب وابستگی روزافزون پسرکانه‌ها به واردات کالا از بنادر و همچنین «رواج گردشگری خرید در بنادر آزاد پیشکرانه/ی» (ME-02-06) ایران شده است.

جدول ۸ تبیین خوشه مقوله اول از راهبردهای کنش متقابل و نقش آن در شکل‌گیری ساختار فضایی ($F \leftarrow \sum F_i \leftarrow \sum ff_i$)

مفاهیم اولیه برداشت‌شده (مقوله سطح یکم)	مقوله سطح دوم	خوشه مقوله‌ای
وابستگی رسمی پسرکانه‌های محلی - منطقه‌ای به پایتخت (ff ₁)	F ₁ : وابستگی دوسویه پسرکانه‌های محلی - منطقه‌ای به پایتخت و بنادر	F: وابستگی پسرکانه‌ها به پایتخت و بنادر اصلی
وابستگی غیررسمی پسرکانه‌های محلی به بنادر (ff ₂)		
اشتغال نیروی انسانی پسرکانه‌ها در بنادر اصلی (ff ₃)	F ₂ : توانمندی اقتصادی ضعیف در پسرکانه‌ها	
رواج مصرف‌زدگی در پسرکانه‌ها (ff ₄)		

G) پهنه عملکردی متعامل در کرانه جنوبی

G₁: تعامل پررونق میان بنادر، پسرکانه و پیشکرانه محلی

gg₁ تأمین تره‌بار و مصالح ساختمانی بنادر و پیشکرانه محلی توسط پسرکانه‌های محلی: با توجه به کمبود آب شیرین و نبود فعالیت کشاورزی در بنادر و مناطق پیشکرانه محلی، «نیاز ساکنین و شاغلین این مناطق به محصولات کشاورزی، سبزیجات و تره‌بار از طریق پسرکانه‌های محلی و منطقه‌ای تأمین می‌شود» (ME-02-03). به دلیل توسعه فعالیت‌های گردشگری در مناطق

پیشکرانه محلی، نیاز روزافزون به مصالح ساختمانی نیز «از طریق بنادر و پسکرانه‌های محلی» (FG-03-06) برآورده می‌شود.

gg₂) تأمین کالای تجاری و خشکبار پسکرانه محلی توسط بنادر: از سوی دیگر در یک ارتباط سنتی و دوسویه، «بنادر اصلی و محلی تأمین‌کننده نیاز مناطق پسکرانه محلی به کالاهای تجاری و خشکبار» (IN-S-02-17 و FG-02-05) هستند. در بسیاری موارد «اهالی مناطق پسکرانه مستقیماً برای تأمین نیازهایشان به بنادر و پیشکرانه‌های محلی مراجعه می‌کنند» (IN-Sh-02-16).

G₂: هم‌پیوندی کریدوری میان کانون‌های بندرگاهی

gg₃) کیفیت مناسب محورهای ارتباطی نوار ساحلی: مشاهدات نشان می‌دهد «برخلاف کیفیت بد جاده‌ها در پسکرانه‌های محلی، دولت اهتمام ویژه‌ای به تعریض و دو بانده نمودن نوار ساحلی و اتصال بنادر مهم تجاری و انرژی به یکدیگر دارد» (OB-04-01 و OB-05-06). همین موضوع سبب شده که «سرعت و ایمنی جریان‌های کالایی و انسانی میان بنادر در نوار ساحلی جنوبی تسهیل گردد» (ME-01-01 و ME-01-02).

gg₄) پیوند قدرتمند بنادر با یکدیگر و رونق شهری بنادر: در نوار ساحلی جنوبی می‌توان پیوندهای فرهنگی-عملکردی خاصی میان چند بندر مجاور در یک نوار کریدوری مشاهده نمود. این هم‌پیوندی عملکردی به‌خوبی در کریدور منطقه‌ای «بندرعباس-شهید باهنر-شهید رجایی-خمیر» (OB-06-07)، «بندر کنگ-لنگه» (OB-04-06)، «بندر عسلویه-نخل-تقی-کنگان-دیر» (FG-02-21) و «بندر بوشهر-گناوه» (FG-02-56) از دیگر کرانه‌های ساحلی قابل تمیز است. این ارتباط قدرتمند در بسیاری موارد موجب «رونق خیابان‌ها و مراکز تجاری شهرهای بندری مثل بندرعباس» (OB-06-09) نیز شده است.

جدول ۹ تبیین خوشه مقوله دوم از راهبردهای کنش متقابل و نقش آن در شکل‌گیری ساختار فضایی ($G \leftarrow \sum G_i \leftarrow \sum gg_i$)

مفاهیم اولیه برداشت‌شده (مقوله سطح یکم)	مقوله سطح دوم	خوشه مقوله‌ای
تأمین تره‌بار و مصالح ساختمانی بنادر و پیشکرانه محلی توسط پسکرانه‌های محلی (gg ₁)	G ₁ : تعامل پرونق میان بنادر، پسکرانه و پیشکرانه محلی	G: پهنه عملکردی متعامل در کرانه جنوبی
تأمین کالای تجاری و خشکبار پسکرانه محلی توسط بنادر (gg ₂)		
کیفیت مناسب محورهای ارتباطی نوار ساحلی (gg ₃)	G ₂ : هم‌پیوندی کریدوری میان کانون‌های بندرگاهی	
پیوند قدرتمند بنادر با یکدیگر و رونق شهری بنادر (gg ₅)		



۴-۵- نتایج و پیامدها

H) تعامل قدرتمند کانون‌های فراملی پیشکرانه‌ای با بنادر و پایتخت

H₁: ارتباط قدرتمند پهنه کرانه‌ای با کانون‌های پیشکرانه منطقه‌ای

hh₁) تعامل اقتصادی-فرهنگی کانون‌های بندری و پسرکرانه محلی با بنادر پیشکرانه‌ای:
ارتباط میان سواحل جنوبی و شمالی خلیج فارس از دیرباز تا به امروز، موجب شده تا یک «پیوند فرهنگی و اقتصادی محکم» (IN-S-01-29 و IN-S-01-30) میان ساکنان بنادر دو سوی سواحل و نواحی پسرکرانه محلی ایجاد شود. این ارتباط امروزه در مورد «ارتباط بنادر دبی و شارجه با بنادر اصلی و محلی و نواحی پسرکرانه محلی جنوبی ایران» (IN-Sh-01-08 و FG-02-58) قوی‌تر از سایر ارتباطات است.

hh₂) بهره‌گیری بنادر پیشکرانه منطقه‌ای از محصولات کشاورزی و معدنی پسرکرانه: با توجه به «تولید محصولات ارگانیک کشاورزی و دامداری باکیفیت در پسرکرانه‌های شمالی خلیج فارس» (IN-S-01-08)، این محصولات همواره محبوب شیخ‌نشین‌های خلیج فارس بوده است. درعین حال به دلیل سرعت توسعه عمرانی و گردشگری در بنادر عربی خلیج فارس، بهره‌مندی از «محصولات خام و فراوری شده ساختمانی و معدنی در بنادر و پسرکرانه‌های ایران» (IN-S-01-14 و IN-dr-03-23)، رواج گسترده‌ای دارد.

H₂: تعامل کانون‌های پیشکرانه‌ای فراملی با پایتخت

hh₃) ارتباط غیرمستقیم میان پایتخت و پیشکرانه‌های شاخص شرق آسیا: با توجه به حجم مبادلات تجاری ایران با کشورهای شرق آسیا، «بسیاری از دفاتر بازرگانی شاخص علاوه بر داشتن شعبه در قطب‌های توزیع کالا، در قطب‌های تولیدی و حتی مصرف عمده کالا نیز شعبه دارند» (IN-Mam-01-10 و Me-01-24). در مقیاس ایران، ارتباط میان «شانگهای» (IN-d-02-08 و IN-Me-01-24) به عنوان قطب تولید و توزیع جهانی کالا و «دفاتر بازرگانی مستقر در تهران» (IN-Me-02-02) به عنوان قطب توزیع ملی، امری مرسوم میان دفاتر بازرگانی شاخص است.

hh₄) تعامل پایتخت با کانون پیشکرانه‌ای شاخص خلیج فارس: با توجه به اینکه شهر دبی از یک سو به بندر ترانشیپی «جبل علی» (IN-Mam-01-13) مجهز است و از سوی دیگر یک «قطب شاخص آزاد تجاری در مقیاس خاورمیانه» (FG-02-09) به شمار می‌رود، بسیاری از دفاتر شرکت‌های

شاخص تولیدی و بازرگانی‌های مهم جهانی، در این شهر جهانی مستقر هستند. همین موضوع موجب شده است «ارتباط میان دفاتر بازرگانی مستقر تهران با این کانون پیشکرانه‌ای شاخص» (IN-Me-01-03 و IN-Me-01-08)، ارتباطی محکم و دوسویه باشد.

جدول ۱۰ تبیین خوشه مقوله اول از نتایج و پیامدها و نقش آن در شکل‌گیری ساختار فضایی $(H \leftarrow \sum H_i \leftarrow \sum hh_i)$

خوشه مقوله‌ای	مقوله سطح دوم	مفاهیم اولیه برداشت‌شده (مقوله سطح یکم)
H: تعامل قدرتمند کانون‌های فراملی پیشکرانه‌ای با بنادر و پایتخت	H ₁ : ارتباط قدرتمند پهنه کرانه‌ای با کانون‌های پیشکرانه منطقه‌ای	تعامل اقتصادی-فرهنگی کانون‌های بندری و پسرکانه محلی با بنادر پیشکرانه‌ای (hh ₁) بهره‌گیری بنادر پیشکرانه منطقه‌ای از محصولات کشاورزی و معدنی پسرکانه (hh ₂)
	H ₂ : تعامل مستقیم و غیرمستقیم کانون‌های پیشکرانه‌ای و پایتخت	ارتباط غیرمستقیم میان پایتخت و پیشکرانه‌های شاخص شرق آسیا (hh ₃) تعامل پایتخت با کانون پیشکرانه‌ای شاخص خلیج فارس (hh ₄)

I) توجه به تجهیز بنادر و توسعه پسرکانه پیوسته

I₁: گرایش به توسعه سخت‌افزاری و نرم‌افزاری بنادر

iii₁ تمرکز بر توسعه فناوری اطلاعات در بنادر: مدیران محلی و کلان بنادر در سال‌های اخیر به این نتیجه رسیده‌اند که «لازم است هرچه سریع‌تر نسل دوم بنادر ایرانی به بنادر نسل سوم و چهارم/ارتقا یابد» (IN-Mal-01-50). این موضوع در کوتاه‌مدت می‌تواند جایگاه فعلی بنادر ایرانی را به آنچه بایسته است، ارتقا دهد. درعین حال تلاش‌های قابل توجهی برای توسعه «نرم‌افزارهای گمرکی همچون پنجره واحد تجارت» (IN-Mal-01-80) صورت گرفته تا به‌مرور زمینه‌های تخلف در گمرک از میان برداشته‌شده و فضای لازم برای «شفافیت مبادلات تجاری» (FG-02-17) مهیا شود.

ii₂ برنامه‌ریزی برای تخصصی‌سازی نقش بنادر جنوبی: از سوی دیگر، تلاش شده است که با تجهیز هر بندر به زیرساخت‌های بارگذاری، ترانزیت و ذخیره کالا، «نقش‌های تخصصی در زمینه‌های متنوع» (IN-Mam-02-30 و IN-Mal-01-56) واگذار شود. تجارب چند سال اخیر بنادر ایرانی نشان می‌دهد «تمرکز هر بندر بر یک نقش تخصصی» (IN-Mal-06-07)، می‌تواند کارایی آن را به‌طور ملموسی افزایش دهد.



I₂: تلاش برای توسعه انبارداری پیشرفته و ایجاد صنایع تبدیلی در پسکرانه پیوسته

ii₃ فراهم نمودن پهنه لازم برای توسعه پسکرانه پیوسته: بسیاری از برنامه ریزان فضایی و مدیران بنادر بر «بهره‌گیری از مزیت بنادر اصلی و استقرار مناطق ویژه اقتصادی در نواحی پیرامونی و بلافصل آن‌ها» (IN-Mal-07-25 و DO-01-01) تأکید دارند. درحالی‌که بنادر کشورهای آسیای شرقی و اروپای غربی، با تضادها و تعارض‌های متعددی با محدوده‌های شهری درگیر هستند، بنادر جنوبی ایران به دلیل وجود اراضی وسیع و کرانه‌های ممتد در سواحل جنوبی ایران، مشکل خاصی برای «استقرار زیرساخت‌های مجهز بارگذار، ذخیره و ترانزیت کالا» (IN-Mal-07-09) و همچنین «توسعه و تجهیز صنایع تبدیلی در پسکرانه‌های پیوسته» (DO-03-06 الی DO-03-13) ندارند.

ii₄ ارائه تسهیلات برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی: مدیران محلی و کلان بنادر جنوبی ایران، برای تحقق بخشیدن به اهداف فوق‌الذکر، «فرصت‌ها و تسهیلات متعددی را برای سرمایه‌گذاران داخلی و بخصوص خارجی مهیا نموده است» (FG-01-07 و FG-01-08). در این میان بندر چابهار و مناطق پسکرانه‌ای این بندر، به دلیل موقعیت ممتاز ژئوپلیتیکی، به «مناسب‌ترین گزینه سرمایه‌گذاری هندی‌ها و چینی‌ها» (IN-Mam-03-11) تبدیل شده است.

جدول ۱۱ تبیین خوشه مقوله‌ای دوم نتایج و پیامدها و نقش آن در شکل‌گیری ساختار فضایی ($I \leftarrow \sum I_i \leftarrow \sum ii_i$)

خوشه مقوله‌ای	مقوله سطح دوم	مفاهیم اولیه برداشت‌شده (مقوله سطح یکم)
I: توجه به تجهیز بنادر و توسعه پسکرانه پیوسته	I1: گرایش به توسعه ساخت‌افزاری و نرم‌افزاری بنادر	تمرکز بر توسعه فناوری اطلاعات در بنادر (ii1)
	I2: تلاش برای توسعه انبارداری پیشرفته و ایجاد صنایع تبدیلی در پسکرانه پیوسته	برنامه‌ریزی برای تخصصی‌سازی نقش بنادر جنوبی (ii2)
		فراهم نمودن پهنه لازم برای توسعه پسکرانه پیوسته (ii3)
		ارائه تسهیلات برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در صنایع تبدیلی (ii4)

۵- بحث: تبیین نظریه زمینه‌ای

همان‌گونه که پیش‌ازاین ذکر شد، بنادر در ایران به‌عنوان دروازه‌های تجارت با پیشکرانه، نقشی پررنگ در ساختار فضایی کشور بر عهده داشتند (ناصری لیراوی و حاجیان‌پور، ۱۳۹۰؛ Arasteh, Dadashpoor and Taghvaei, 2017). ازاین‌رو، می‌توان پدیده اولیه جاری در نظام فضایی کشور تا پیش از کشف نفت، بروز مظاهر مدرنیسم و سرمایه‌داری را به الگوی شبکه کهکشانی با یک ساختار فضایی چندمرکزی و متوازن تشبیه نمود. پس از کشف نفت و بخصوص در طول نیم‌قرن اخیر، با افزایش قیمت و وابستگی روزافزون دولت‌ها به درآمدهای نفتی، سازمان تولید، ساختار فضایی و نظام شهرنشینی کشور دچار تغییرات اساسی گردید. پژوهش‌های صورت گرفته نشان می‌دهد مرکزیت تهران در طول نیم‌قرن اخیر همواره رو به افزایش بوده و یک پدیده فضایی در ساختار سرزمین ایران تحت عنوان نظام تک‌قطبی و پایتخت‌محور شکل گرفته است (زبردست، ۱۳۸۳؛ Lalehpour, 2016; Bertaud, 2003; Aghasi&Estoque, 2017).

یافته‌های نگارندگان که مبتنی بر مصاحبه‌ها و مشاهدات میدانی است، حاکی از آن است که بنادر جنوبی نیز طی سالیان گذشته، به‌عنوان اصلی‌ترین دروازه‌های تجارت و انرژی کشور، نقش عمده‌ای در افزایش مرکزیت تهران داشته‌اند. بنادر انرژی از یک‌سو با فروش محصولات نفتی - گازی - معدنی و گسیل درآمدهای ارزی به پایتخت، بر مرکزیت جمعیتی، اقتصادی و سیاسی تهران افزوده‌اند و از سوی دیگر، بنادر تجاری با گسیل بخش عمده‌ای از کالاهای وارداتی به تهران، علاوه بر مصرف، نقش عمده تولید، فرآوری و توزیع را به این قطب پسرکرانه ملی محول کرده‌اند. با استناد به مصاحبه‌های صورت گرفته با بازرگانان، رانندگان و ترخیص‌گران کالا به راحتی می‌توان به تمرکز جریان‌های کالایی به‌سوی تهران پی برد. تمرکزگرایی و قطب‌محوری همه‌شمول در پایتخت موجب شده تا پدیده اولیه فضایی در پهنه سرزمین، به‌مرور دستخوش تغییرات شده و شبکه کهشکانی و موزون کانون‌های کشور، به نظامی مبتنی بر روابط پیرامون به مرکز یا بالعکس تبدیل شود و پدیده ثانویه‌ای تحت عنوان ساختار فضایی تک‌قطبی در پهنه سرزمین شکل بگیرد. در همین راستا مطالعات قابل استنادی صورت گرفته که بر یافته‌های این مقاله صحت می‌گذارد و بر چیرگی روابط و جریان‌های فضایی از پیرامون به مرکز اشاره می‌کنند (مهدوی‌وفا، رضویان و مؤمنی، ۱۳۸۸؛ داداش‌پور، ممدوحی و آفاق‌پور، ۱۳۹۳؛ داداش‌پور و میری‌لواسانی، ۱۳۹۴؛ Dadashpoor, Afaghpoor & Allan, 2017).

با نگاهی وسیع‌تر و درعین حال دقیق‌تر به شرایط به وجود آمده بخصوص در کرانه‌های ساحلی جنوبی، می‌توان از وقوع یک پدیده برآیندی در ساختار فضایی کشور سخن گفت. این پدیده که در



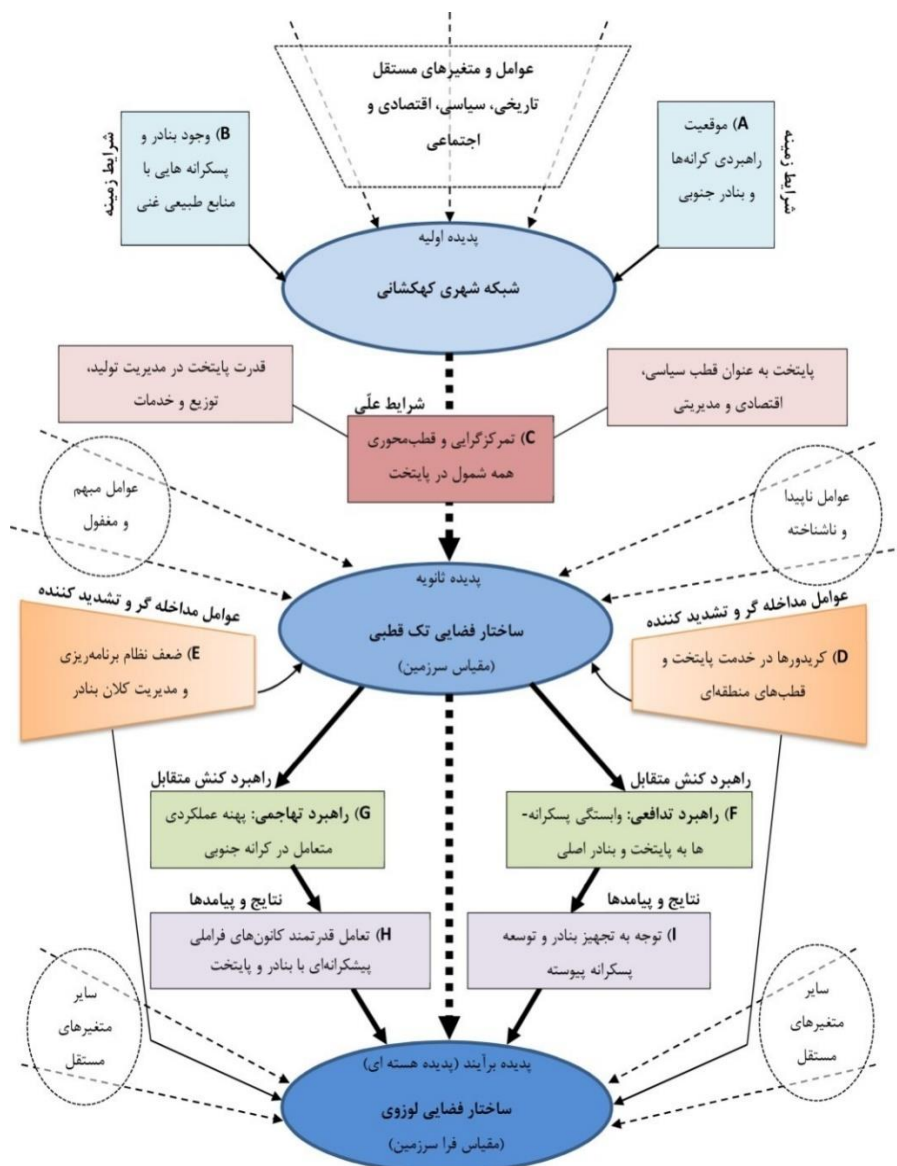
حقیقت برآیند پدیده اولیه، ثانویه و سایر عوامل زمینه‌ای، علی و مداخله‌گر است، با در نظر گرفتن ارتباطات پیشکرانه‌ای بنادر جنوبی با سایر کانون‌های شاخص پیشکرانه، بیانگر یک تغییر قابل توجه در ساختار فضایی سرزمین ایران است. این پدیده را می‌توان به شکل‌گیری ساختار فضایی لوزوی در مقیاس فراملی ایران تعبیر نمود که در ادامه به تفصیل بیان خواهد شد. شکل ۴ کلیه پدیده‌های فضایی، شرایط، نحوه تعامل‌ها و پیامدها را در قالب نظریه زمینه‌ای مستخرج از این مقاله به تصویر کشیده است. یافته‌های این مقاله نشان می‌دهد درحالی‌که پدیده اولیه (شبکه شهری کهکشانی) در نظام فضایی کشور در جریان بوده، از یک سو با برجسته شدن شرایط زمینه‌ای (وجود پسرکرانه‌هایی با منابع طبیعی-فسیلی غنی و موقعیت راهبردی کرانه‌ها و بنادر جنوبی) و از سوی دیگر، ظهور شرایط علی همچون تبدیل شدن پایتخت به مرکز سیاسی، اداری، مدیریتی و جمعیتی (همگی تحت عنوان تمرکزگرایی و قطب‌محوری همه‌شمول در پایتخت) ساختار فضایی کشور تغییر کرده و به ساختاری تک‌قطبی با الگوی تعاملی مرکز - پیرامونی تبدیل شده است. در این میان، عوامل مداخله‌گر و تشدیدکننده این پدیده نیز بر قطب‌محوری پایتخت بیش‌ازپیش اثرگذار بوده‌اند.

علاوه بر سایر عوامل خارجی که در حیطه داده‌های کیفی این مقاله قرار نداشته، به طور خاص می‌توان به دو عامل تشدیدکننده مهم اشاره نمود: عامل اول کریدورهای مجهزی هستند که در حقیقت بستر لازم برای ارسال و تجمع کالا در پایتخت و سایر کانون‌های منطقه‌ای را فراهم می‌کنند؛ عامل دوم ضعف نظام برنامه‌ریزی متمرکز در توزیع مناسب زیرساخت‌ها و تنظیم نظام برنامه‌ریزی یکسان برای کلیه مناطق کشور و همچنین ضعف مدیریت در بنادر زمینه ایجاد فساد و پدیده قاچاق در کشور را موجب شده است.

مجموع این شرایط، علاوه بر از بین بردن نظام تولید در بسیاری از پسرکرانه‌های محلی و منطقه‌ای بر قطب‌محوری تهران افزوده است. در همین راستا مجموعه داده‌های کیفی حاصل از مصاحبه‌ها و مشاهدات میدانی، حاکی از رخداد دو راهبرد کنش متقابل در برابر این پدیده ثانویه است. راهبرد اول با رویکردی تدافعی، نشان‌دهنده وابستگی یک‌سویه پسرکرانه‌ها به جریان‌های مالی و کالایی از پایتخت در درجه اول و بنادر مجاور در درجه دوم است. هرچند که توسعه روزافزون بنادر انرژی و تجاری کشور موجب وابستگی این کانون‌های ساحلی به نیروی انسانی پسرکرانه‌ها بخصوص در مقیاس محلی نیز شده است. از سوی دیگر، عملکرد فعال و مثبت بنادر تجاری و انرژی در سواحل جنوبی کشور حاکی از رخداد یک راهبرد کنش متقابل و تهاجمی در برابر پدیده پایتخت‌محوری بوده و موجب شکل‌گیری یک پهنه کریدوری متعامل و پررونق، بخصوص از منظر فعالیت‌ها و جریان‌های انسانی در

مقیاس کرانه و پسرکرانه پیوسته در کرانه جنوبی کشور شده است. در ادامه، پیامد راهبرد کنش متقابل و تدافعی این شده که برنامه‌ریزان کلان کشور و مدیران محلی بنادر به این نتیجه رسیده‌اند که با توجه به ظرفیت‌های مناسب بنادر تجاری و انرژی جنوبی در کشور، توان فنی و تجهیزاتی این بنادر را ارتقا داده و با توسعه فناوری‌های ذخیره و ارزش‌افزوده کالا در پسرکرانه‌های پیوسته و مجاور بنادر، زمینه لازم برای انتشار اثرات این توسعه به پسرکرانه‌های محلی نیز مهیا شود.

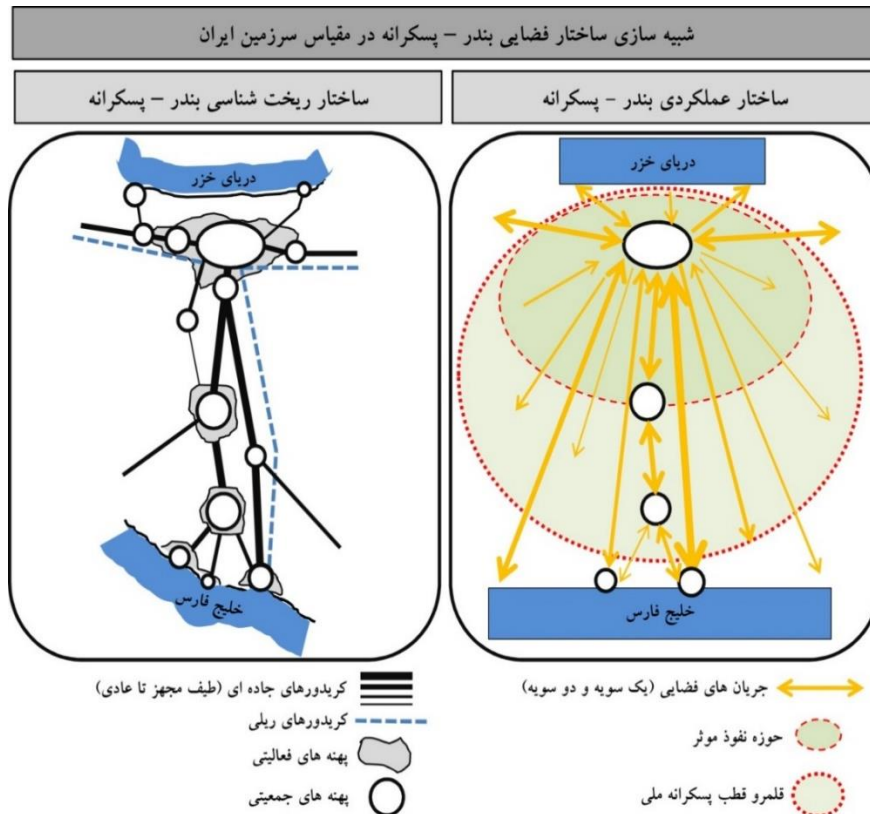
پیامد راهبرد تهاجمی کنش متقابل نیز بهره‌گیری بنادر کرانه شمالی خلیج فارس از ظرفیت پیشکرانه‌های نزدیک بخصوص شهر دبی و بندر جبل‌علی در کرانه‌های جنوبی خلیج فارس بوده است. این تعامل به‌گونه‌ای است که حتی بسیاری از ساکنان مناطق پسرکرانه محلی نیز از دامنه این جریان‌های انسانی و کالایی بهره‌مند شده‌اند. شهرهای پسرکرانه‌ی منطقه‌ای و ملی بخصوص تهران نیز هرکدام به فراخور شرایط خود با این کانون مهم پیشکرانه‌ای، جریان‌های انسانی، کالایی، مالی و اطلاعاتی برقرار کرده‌اند و فضای تعاملی قدرتمندی را با این بندر و سایر بنادر پیشکرانه‌ای قاره‌ای مثل بندر شانگهای شکل داده‌اند. در این میان، برای مصورسازی و ایجاد یک مدل انتزاعی از روابط بنادر و کانون‌های پسرکرانه‌ای و پیشکرانه‌ای امروز ایران، می‌توان ساختار هندسی لوزی‌شکلی را برای سازمان فضایی کشور متصور شد.



شکل ۴ فرایند شکل گیری ساختار فضایی پیشکرانه - بندر - پسرانه در ایران مبتنی بر نظریه زمینه ای

۶- جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

آن‌گونه که در مبانی نظری این مقاله نیز ذکر شد، ساختار فضایی یک سرزمین از دو جنبه ساختار عملکردی و ریخت‌شناسی قابل‌بررسی است. ماهیت نظریه زمینه‌ای به‌گونه‌ای است که از طریق آن می‌توان لایه‌های پیدای و پنهان روابط و چارچوب تعامل میان کانون‌ها را به‌گونه‌ای مؤثرتر از سایر روش‌های تحقیقاتی، به‌صورت استقهامی شناسایی نمود. در این میان، فراهم‌سازی میدان‌های مصاحبه، مشاهده و یادداشت توسط خود پژوهشگر می‌تواند به استخراج داده‌های دست‌اول منتهی شود. در این پژوهش هردو گونه ساختار فضایی میان بندر - پسرکانه در بطن داده‌های مصاحبه‌ای، مشاهده‌ای و متنی استخراج شد. داده‌های زمینه‌ای نشان می‌دهد از لحاظ عملکردی تهران، به‌عنوان اصلی‌ترین کلان‌شهر سرزمین ایران، به‌طور غالب مرکز انباشت سرمایه و قدرت و مهم‌ترین قطب ارسال و دریافت کالا به شمار رفته و در نتیجه جریان‌های کالایی از بنادر، غالباً به سمت این قطب پسرکانه ملی برای مصرف، توزیع و تولید فراوری‌شده ارسال می‌شود. از دیگر سو، بنادر جنوبی ایران نیز با توجه به مجاورت با پسرکانه‌های معدنی و انرژی جنوبی، مهم‌ترین کانون‌های صادرات محصولات معدنی و انرژی در درجه اول و سایر فرآورده‌های تولیدی پسرکانه‌های ملی و منطقه‌ای در درجه دوم هستند. مشاهدات میدانی، متنی و مرور نقشه‌ها و تصاویر ماهواره‌ای نشان می‌دهد اصلی‌ترین، مهم‌ترین و متنوع‌ترین کریدورهای ارتباطی برای عبور جریان کالایی و انسانی، در مسیر بنادر به قطب پسرکانه ملی (پایتخت) و سایر کانون‌ها و پهنه‌های تولیدی پسرکانه‌ای که در مسیر این قطب قرار دارند، واقع شده است. بنابراین **ساختار ریخت‌شناسی** شکل‌گرفته در مقیاس سرزمین ایران، **ساختار بندر - پسرکانه دور یا فاصله‌دار** است. از لحاظ عملکردی نیز ساختار فضا به‌گونه‌ای تعریف شده که تهران، به‌عنوان مهم‌ترین قطب پسرکانه‌ای ملی، وظیفه تجمیع، هدایت و تنظیم روابط کالایی و سرمایه‌ای به سایر کانون‌ها، حتی کانون‌های پسرکانه محلی و پیوسته که در مجاورت بنادر جنوبی قرار دارند را برعهده دارد. بنابراین تهران به‌عنوان اصلی‌ترین کانون تمرکز و انتشار سرمایه، قدرت تولید کالا خدمات و قطب توزیع کالا در پسرکانه ملی فعالیت دارد و جریان‌های کالایی، انسانی، مالی و حتی اطلاعاتی را میان سایر کانون‌ها در قلمرو سرزمین، نظم می‌دهد. شکل ۵ ساختار فضایی سرزمین ایران را از دو بعد عملکردی و ریخت‌شناسی به تصویر کشیده است.



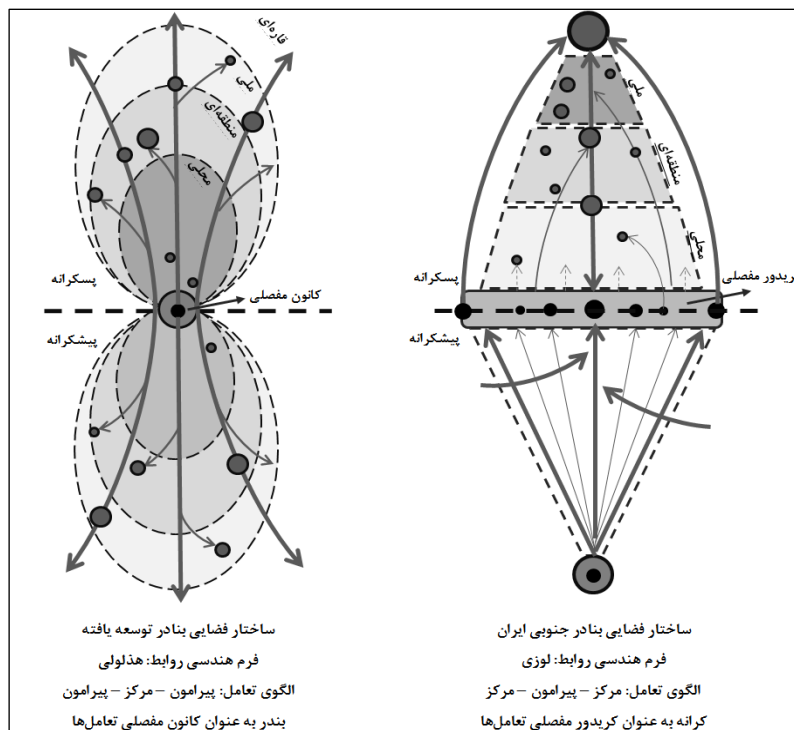
شکل ۵ شبیه سازی ساختار عملکردی و ریخت شناسی در روابط بندر - پسرکانه در مقیاس سرزمینی ایران

تنوع و طیف گسترده داده های استخراجی در این تحقیق به گونه ای است که می توان رابطه میان پیشکرانه، بندر و پسرکانه را نیز ترسیم نمود. آن گونه که پیش از این در بخش مقدمه ذکر شد، بندر مجهز بخصوص در کشورهای توسعه یافته و دارای پسرکانه های تولیدمحور، نقش یک کانون مفصلی را برعهده دارند. در حقیقت تمرکز کلیه تجهیزات بندرگاهی در این کانون ها بوده و در پسرکانه های پیوسته، تجهیزات حمل و نقل، انبارداری و ذخیره کالا قرار دارد. اغلب بنگاه های تولیدی و صنعتی نیز به دلیل صرفه جویی های ناشی از مقیاس و تجمع و تلاش برای کاهش هزینه های حمل و نقل، در پسرکانه های محلی تمرکز می یابند؛ به طوری که با فاصله گرفتن از قطب بندرگاهی، از تراکم فعالیت های صنعتی کاسته شده و جریان کالا با استفاده از کریدورهای مجهز، به سایر کانون های ملی و فراملی

منتقل می‌شود. بنابراین در این حالت، می‌توان قطب بندرگاهی را همچون یک کانون مفصلی تشبیه نمود که جریان‌های پیرامونی را از فضاهای پیشکرانه به فضاهای پسکرانه در همه مقیاس‌ها انتشار می‌دهد و یک الگوی تعاملی **پیرامون** (پیشکرانه فراملی) - **مرکز** (منطقه بندرگاهی) - **پیرامون** (پسکرانه محلی، منطقه‌ای، ملی و فراملی) و بالعکس را شکل می‌دهد. این الگوی جریانی می‌تواند همچون یک ساختار هندسی هذلولی تعریف شود. مطابق این الگو، **پیرامون** (پیشکرانه فراملی) در حقیقت نمایانگر مجموعه‌ای از جریان‌های کالایی در قطب‌های تولیدی و توزیعی مناطق پیشکرانه‌ای است که با نزدیک شدن به نوار ساحلی، در کانون بندرگاهی موردنظر متمرکز می‌شود. این جریان، در ادامه از طریق کریدورهای مجهز محلی برای تولید ارزش افزوده به پسکرانه‌های محلی پیرامونی منتقل شده و مابقی جریان کالایی نیز به سمت سایر مناطق پیرامونی (پسکرانه منطقه‌ای، ملی و فراملی) ارسال می‌گردد. در نتیجه در کشورهای توسعه‌یافته، تراکم صنایع و کانون‌های جمعیتی از مقیاس بندر به پیرامون کاهش می‌یابد.

این در حالی است که مجموعه داده‌های استخراجی از میدان‌های مصاحبه‌ای و مشاهده‌ای در نوار ساحلی جنوبی ایران، حکایت از جریان معکوس این روند در بنادر جنوبی ایران دارد. یافته‌های نگارندگان نشان می‌دهد در ایران به دلیل تنوع کانون‌های گمرکی و وجود مسئله قاچاق، دروازه‌های متعدد ورود و خروج کالا در طول کرانه ساحلی جنوبی کشور به چشم می‌خورد. هرچند بنادر اصلی مسئولیت اصلی ورود رسمی کالا به کشور را برعهده دارند، اما بنادر کوچک‌تر هرچند در مقیاس بسیار محدودتر، تعامل‌های عمده‌ای با بنادر پیشکرانه‌ای دبی و شارجه برقرار نموده‌اند. در نتیجه، در کرانه جنوبی ایران برخلاف الگوی بنادر توسعه‌یافته جهانی، کریدور مفصلی از تعامل‌ها (در مقابل مفهوم کانون مفصلی) مطرح است. این کریدور نه به صورت یک خط، بلکه به صورت یک پهنه عملکردی و حداکثر تا مقیاس پسکرانه پیوسته فعالیت دارد. نکته جالب توجه آنکه مطابق اظهارات مصاحبه‌شوندگان، اغلب این جریان‌ها در نهایت به منطقه شهری تهران، واقع در پسکرانه ملی کشور منتهی می‌شوند. بنابراین الگوی تعاملی شکل گرفته در این حالت را می‌توان به یک الگوی **مرکز** (پیشکرانه فراملی) - **پیرامون** (کرانه جنوبی) - **مرکز** (پسکرانه ملی) تشبیه و ساختار هندسی لوزی‌مانند را برای ساختار فضایی سرزمین ایران تصویر نمود (شکل ۶). عواملی همچون نحوه تعامل خاص ایران با سایر کشورهای جهان (تحریم اقتصادی و سیاسی) در طول سه دهه اخیر، توسعه قابل توجه بنادر پیشکرانه‌ای منطقه‌ای (دبی و شارجه) و قاره‌ای (مثل شانگهای) و همچنین ضعف فنی و تجهیزاتی بنادر اصلی جنوبی در بارگذاری و ذخیره انبوه کالا، موجب شده است که نیاز کشور به جریان‌های

کالایی پیشکرانه‌ای از طریق یک یا چند بندر جهانی خاص تأمین شود. در این حالت، حجم عمده‌ای از کالاهای وارداتی مورد نیاز کشور از طریق سفارش بازرگانان داخلی و خارجی، با کشتی‌های قاره‌پیما به بندرگاه مجهز دبی منتقل شده و در ادامه به صورت خرده، از طریق کشتی‌های بزرگ، کوچک و لنج‌ها، به مجموعه‌ای از بنادر اصلی و محلی کرانه‌های جنوبی ایران منتقل می‌شوند. این حجم از واردات که به صورت پراکنده (و نه متمرکز) به بنادر مختلف (و نه یک بندر قطبی دروازه‌ای) کرانه جنوبی ارسال می‌شود، کریدور وسیعی از یک کرانه متعامل و مفصل‌گونه را شکل داده است. بخش محدودی از کالاهای ارسالی در پهنه کریدوری کرانه، پسرکرانه‌های محلی و پیشکرانه‌های پیوسته (مناطق آزاد کیش و قشم) توزیع و مصرف شده و در نهایت بخش عمده این کالاها مجدداً از طریق جریان‌های رسمی و غیررسمی کالا (قاچاق) به پایتخت (بزرگ‌ترین کانون درون‌سرزمینی واقع در پسرکرانه ملی) منتهی می‌شود. کالاهای منتهی شده به تهران در نهایت در این کانون مرکزی، مصرف، فرآوری و یا ذخیره شده و در ادامه به سایر کانون‌های پسرکرانه‌ای کشور توزیع می‌شوند.



شکل ۶ مقایسه تطبیقی ساختار فضایی بنادر جنوبی ایران و بنادر توسعه یافته جهانی

مقایسه نتایج این تحقیق با تحقیقات پیشین در زمینه روابط فضایی بندر-پسکرانه، به طور خاص آنهایی که از روش نظریه زمینه‌ای برای پاسخ به سوالات تحقیقات خود بهره گرفته اند، نشان می‌دهد که استفاده از روش‌های کیفی، به خوبی خلأهای علمی را جبران و اثبات‌پذیری آنها را تسهیل بخشد. به‌طوری که قادر است پژوهش‌هایی را که صرفاً به ارائه گزارش و تحلیل داده‌های کمی و آماری در تبیین نحوه تعاملات فضایی میان بندر و مناطق پسکرانه اکتفا می‌کنند، تکمیل کند. به عنوان مثال همانگونه که در بخش چارچوب نظری ذکر شد، مونیوس و ویلمزمر (Monios & Wilmsmeier, 2012) در پژوهش خود اشاره می‌کنند که با وجود خیل عظیمی از پژوهش‌های کمی انجام شده پیرامون روابط بندر-پسکرانه، آنها برآن شدند تا استفاده از روش نظریه زمینه‌ای، لایه‌های پنهان روابط میان بندر-پسکرانه را در شش نمونه موردی بررسی کرده و گرایش غالب جریان‌های فضایی از پسکرانه به بندر یا بالعکس را شناسایی کنند. همین الگوی روش‌شناختی در تحقیقات عثمان و همکارانش در بنادر مالزی (Othman et al, 2016)، تاک در بنادر انگلستان (Tuck, 2007)، آگبو و همکارانش در بنادر غنا (Agbo et al, 2017) و تای در بنادر کنیا (Tai, 2007) به نتایج بدیعی منجر شده که تکمیل‌کننده یافته‌های سایر پژوهشگران در این زمینه بوده است.

درمجموع می‌توان گفت این سطح از تفاوت در ساختار فضایی بندر-پسکرانه در مقیاس ایران در مقایسه با ساختار فضایی بندر-پسکرانه در سایر کشورهای توسعه‌یافته، همگام با سطح تفاوت ایجادشده در نظام شبکه شهری و جغرافیای فضایی سرزمین ایران با سایر کشورهای توسعه‌یافته است. درحالی که امروزه در نظام فضایی کشورهای توسعه‌یافته، شبکه شهرهای چندمرکزی و پراکنده در حوزه جغرافیایی سرزمین در حال شکل‌گیری و قوام است، در نظام فضایی ایران، کماکان نظام فضایی تک‌مرکزی حکم‌فرما بوده و جریان‌های کالایی علی‌رغم فاصله زیاد بنادر جنوبی تا پایتخت، درنهایت به این کانون ختم می‌شود. این در حالی است که پهنه‌های فعالیتی و جمعیتی واقع در پسکرانه‌های محلی و منطقه‌ای کمترین بهره لازم را از مجاورت در کنار بنادر راهبردی جنوب کشور می‌برند و در بهترین حالت در سطح اول، مصرف‌کننده خدمات و کالاهای وارداتی از پایتخت و در سطح دوم از بنادر اصلی و محلی جنوبی هستند. جمیع این شرایط موجب شده است که فاصله میان سطوح توسعه‌یافتگی، بخصوص در پسکرانه‌های محلی، به‌طور روزافزون با کانون‌های اصلی پسکرانه ملی و منطقه‌ای، بنادر و حتی پسکرانه‌های پیوسته افزایش یابد.

منابع

- اسدی، ایرج و زبردست، اسفندیار (۱۳۸۹) «گونه شناسی مناطق شهر- بنیاد در مطالعات شهری و منطقه‌ای: با نظری بر واکاوی مفهوم مجموعه شهری در ایران»، *مجله هنرهای زیبا (معماری و شهرسازی)*، دوره ۲، شماره ۴۳، صص ۱۷-۳۰.
- آراسته، مجتبی؛ داداش پور، هاشم و تقوایی، علی اکبر (۱۳۹۵) «ارائه چهارچوب نظری مناسب ساختار فضایی بنادر و مناطق پسرکانه ای بر مبنای روش تحلیل محتوا»، *فصلنامه مدیریت شهری*، سال پانزدهم، شماره ۴۴، صص ۱۹-۴۰.
- حبیبی، سید محسن (۱۳۸۳) *از شار تا شهر*، چاپ پنجم، تهران، انتشارات دانشگاه تهران.
- خاکی، غلامرضا (۱۳۹۲) *روش تحقیق با رویکرد گراندی در پایان نامه نویسی*، چاپ اول، تهران، نشر فوژان.
- داداش پور، هاشم؛ آفاق پور، آتوسا (۱۳۹۵) «تبیین عقلانیت معرفتی و نظری نوین حاکم بر سازمان یابی فضا در سیستم های شهری»، *فصلنامه مطالعات میان رشته ای*، دوره ۸، شماره ۲، صص ۱-۲۸.
- داداش پور، هاشم و آفاق پور، آتوسا و رفیعیان، مجتبی (۱۳۸۹) «تحلیلی بر سازمان یابی فضایی سیستم شهرهای نواحی ساحلی جنوب ایران»، *فصلنامه جغرافیا و توسعه ناحیه ای*، شماره ۱۴، صص ۱۳۱-۹۷.
- داداش پور، هاشم و میری لواسانی، سید امیررضا (۱۳۹۴) «تحلیل الگوهای فضایی پراکنده رویی در منطقه کلانشهری تهران»، *مجله برنامه ریزی فضایی*، سال پنجم، شماره اول، صص ۱۲۳-۱۴۶.
- داداش پور، هاشم؛ کارشکی، محبوبه و رفیعیان، مجتبی (۱۳۹۵) «تحلیل نقش کریدورهای ارتباطی بر ساختار فضایی جمعیت و فعالیت در استان خراسان رضوی»، *فصلنامه آمایش و برنامه ریزی فضا*، دوره ۲۰، شماره ۴، صص ۶۱-۹۰.
- 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 جغرافیایی انسانی*، دوره ۴۶، شماره ۱، صص ۱۲۵-۱۵۰.
- زبردست، اسفندیار (۱۳۸۳) *اندازه شهر*، مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری، تهران.
- فرستخواه، مقصود، روش تحقیق کیفی در علوم اجتماعی با تأکید بر نظریه بر پایه، چاپ دوم، تهران: انتشارات آگاه، ۱۳۹۵.
- لطفی، صدیقه و شهابی شهیمیری، مجتبی (۱۳۹۵) «تغییر الگوی شهرنشینی از ساختار شهری تک مرکزی- سلسله مراتبی به ساختارهای منطقه ای شبکه ای- چندمرکزی»، *مجله آمایش و برنامه ریزی فضا*، دوره ۲۰، شماره ۳، صص ۲۴۱-۲۶۷.

لطفی، صدیقه؛ شهابی شه‌میری، مجتبی و روشناس، ساسان (۱۳۹۴) «بررسی ارتباط بین ساختار فضایی و نابرابری‌های منطقه‌ای در استان‌های کشور»، *مجله مطالعات جغرافیایی مناطق خشک*، ۶ (۲۱)، صص ۱۵-۲۹.

محمدپور، احمد (۱۳۹۰) *فراروش بنیان‌های فلسفی و عملی روش تحقیق ترکیبی در علوم اجتماعی و رفتاری*، نشر جامعه شناسان، تهران.

مشهدی‌زاده دهقانی، ناصر (۱۳۸۳) *تحلیلی از ویژگی‌های برنامه‌ریزی شهری در ایران*، چاپ پنجم، تهران: دانشگاه علم و صنعت ایران.

مهدوی‌وفا، حبیب‌الله؛ رضویان، محمدتقی و مؤمنی، مصطفی (۱۳۸۸) «نقش اقتصاد سیاسی در ساختار فضایی تهران و پیرامون»، *مجله محیط شناسی*، دوره ۳۵، شماره ۵۱، صص ۱-۱۴.

ناصری لیراوی، زینب و حاجیان‌پور، حمید (۱۳۹۰) «پایان اشغال بندرعباس توسط پرتغال و نقش آن در شکوفایی تجارت این بندر در دوره صفوی»، *مجله تاریخ در آینه پژوهش*، سال هشتم، شماره دوم، صص ۱۳۳ - ۱۵۶.

- Agbo, A. A., Li, W., Atombo, C., Lodewijks, G., & Zheng, L. (2017) "Feasibility study for the introduction of synchromodal freight transportation concept", *Cogent Engineering*, Vol 4, No.1, p. 1305649.
- Aghasi, N. H. M., & Estoque, R. C. (2017) "Tehran Metropolitan Area" In *Urban Development in Asia and Africa*, Murayama, Y., Kamusoko, C., Yamashita, A., & Estoque, R. C. (Eds.), Springer, pp. 239-254.
- Arasteh, M., Dadashpoor, H. & Taghvaei (2016) "Explaining the Conceptual Model of Interactions among Ports and Their Hinterlands: A Study by Content Analysis Method", *Urban Management*, Vol.15, No.44, pp. 19-40. [in Persian]
- Arasteh, M., Dadashpoor, H. & Taghvaei (2017) "Explaining the geopolitical evolution of ports - hinterland connections in Iran: a historical comparative approach", *International Quarterly of Geopolitics*, Vol.12, No.4, pp. 183-218.
- Asadi, I., Zebardast, E. (2010) "Typology of City-based Regions in Urban and Regional Studies: with an emphasis on concept of *Majmoo-e-ye shahri* in Iran", *Honar-haye-ziba (Architecture and Urbanism)*, Vol.2, No.43, pp. 17-30. [in Persian]
- Batten, D. F. (1995) "Network cities: creative urban agglomerations for the 21st century". *Urban studies*, Vol.32, No.2, pp. 313-327.
- Bertaud, A. (2003) *Tehran spatial structure: Constraints and opportunities for future development*, Ministry of Housing and Urban Development, Tehran.
- Brezzi, M., & Veneri, P. (2015) "Assessing polycentric urban systems in the OECD: Country, regional and metropolitan perspectives". *European Planning Studies*, Vol.23, No.6, pp. 1128-1145.



- Brown, L. A., & Holmes, J. (1971) "The delimitation of functional regions, nodal regions, and hierarchies by functional distance approaches". *Journal of Regional Science*, Vol.11, No.1, pp. 57-72.
- Burger, M. J., Van Der Knaap, B., & Wall, R. S. (2014) "Polycentricity and the multiplexity of urban networks". *European Planning Studies*, Vol.22, No.4, pp. 816-840.
- Burger, M., & Meijers, E. (2012) "Form follows function? Linking morphological and functional polycentricity". *Urban studies*, Vol.49, No.5, pp. 1127-1149.
- Burns, N., & Susan, K. (2005) *Grove. The Practice of Nursing research conducts critique and utilization*. 5th edition, Elsevier, Pennsylvania.
- Camagni, R. P., & Salone, C. (1993) "Network urban structures in northern Italy: elements for a theoretical framework". *Urban studies*, Vol.30, No.6, pp. 1053-1064.
- Christaller, W. (1966) *Central places in southern Germany*. Prentice-Hall.
- Clarke, A. (2005) *Situational analysis: Grounded theory after the postmodern turn*. Thousand Oaks, CA: Sage.
- Clarke, A. E. (2003) "Situational analyses: Grounded theory mapping after the postmodern turn". *Symbolic interaction*, Vol.26, No.4, pp. 553-576.
- Corbin, J., & Strauss, A. (2008) *Basics of Qualitative Research: Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory*, 3rd edition, Thousand Oaks, CA: Sage.
- Dadashpoor, H., Afaghpoor, A. (2016) "The New Epistemic and Theoretical Rationality Governing the Spatial Organization of Urban Systems", *Journal of Interdisciplinary Studies in the Humanities*, Vol.8, No.2, pp. 1-28. [in Persian]
- Dadashpoor, H., Afaghpoor, A., Allan, A. (2017) "A methodology to assess the spatial configuration of urban systems in Iran from an interaction perspective". *GeoJournal*, Vol.82, No.1, pp. 109-129.
- Dadashpoor, H., Afaghpoor, A., Rafieian, M. (2010) "an Analysis of the Spatial Organization System of the Cities in the Southern Coastal Regions of Iran", *Geography and Regional Development*, Vol.14, pp. 97-131. [in Persian]
- Dadashpoor, H., Amiri Lavasani, A.R. (2015) "Analysis of Spatial Patterns of Sprawl in Tehran Metropolitan Region", *Journal of Spatial Planning*, Vol. 5, No.1, pp. 123-146. [in Persian]
- Dadashpoor, H., Kareshki, M., Rafieian, M. (2016) "Analysis of the Effect of Transport Corridors on the Spatial Distribution of Population and Activities in Khorasan-e Razavi Province", *Journal of Spatial Alignment and Planning*, Vol.20, No.4, pp. 61-90. [in Persian]
- Dadashpoor, H., Mamdoohi, A.R., Afaghpoor, A. (2014) "Analysis of Spatial Organization in Urban Network Based on Air Flows of People: Empirical Evidence for Iran", *Human Geography Research*, Vol.46, No.1, pp. 125-150. [in Persian]
- Doonan, O. (2006) "Exploring community in the hinterland of a Black Sea port", *Surveying the Greek Chora: Black Sea Region in a Comparative Perspective*, Vol.4, p. 47.

- Ducruet, C., & Lee, S. W. (2006) "Frontline soldiers of globalisation: Port-city evolution and regional competition", *Geojournal*, Vol.67, No.2, pp. 107-122.
- Farasatkah, M. (2016) *Application of grounded theory methodology (GTM) in the social science*, Agah publication, Tehran. [in Persian]
- 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*, pp. 1-9.
- Fleming, D. K., & Hayuth, Y. (1994) "Spatial characteristics of transportation hubs: centrality and intermediacy". *Journal of Transport Geography*, Vol.2, No.1, pp. 3-18.
- Green, N. (2007) "Functional polycentricity: a formal definition in terms of social network analysis", *Urban Studies*, Vol.44, No.11, pp. 2077-2103.
- Habibi, S.M. (2004) *from the urb toward the city*, 5th edition, Tehran university publication, Tehran. [in Persian]
- Haggett, P., & Chorley, R. J. (1967) "Models, paradigms and the new geography", *Models in geography*, Vol.19, p. 41.
- Hanssens, H., Derudder, B., Van Aelst, S., & Witlox, F. (2014) "Assessing the functional polycentricity of the mega-city-region of Central Belgium based on advanced producer service transaction links", *Regional Studies*, Vol.48, No.12, pp. 1939-1953.
- Hayuth, Y. (1981) "Containerization and the load centre concept", *Economic Geogrphay*, Vol.57, 160-176.
- Hilhorst, J. G. M. (1989) "Regional planning", Rotterdam University Press, 1971.
- Hoyle, B. S., "The port - city interface: Trends, problems and examples", *Geoforum*, Vol.20, No.4, pp. 429-435.
- Imai, A., Shintani, K., & Papadimitriou, S. (2009) "Multi-port vs. Hub-and-Spoke port calls by containerships", *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, Vol.45, No.5, pp. 740-757.
- Khaki, Gh. (2013) *Grounded theory methodology in the thesis writing process*, Foozhan press, Tehran. [in Persian]
- Kuby, M., Reid, N. (1992) "Technological change and the concentration of the US general cargo port system: 1970-1988" *Economic Geography*, Vol.68, pp. 272-289.
- Lalehpour, M. (2016). "Recognition of management structure and spatial planning in Tehran metropolitan area". *Journal of Urban Management*, Vol.5, No.1, pp. 3-15.
- Lee, S. Song, D. Ducruet, C. (2008) "A tale of Asia's world port: The spatial evolution in global hub port cities", *Geoforum*, Vol.39, pp. 372-385.
- Liu, X., Derudder, B., & Wu, K. (2016) "Measuring polycentric urban development in China: An intercity transportation network perspective", *Regional Studies*, Vol.50, No.8, pp. 1302-1315.
- Lotfi, S., Shahabi Shahmiri, M. (2016) "The change of urbanization patterns from mono-centric- hierarchical structure towards regional polycentric-network", *Journal of Spatial Alignment and Planning*, Vol.20, No.3, pp. 241-267. [in Persian]



- Lotfi, S., Shahabi Shahmiri, M., Roushenas, S. (2016) "Examining the Relationship between Spatial Structure and Regional Disparities in the Provinces of Iran", *Arid Regions Geographic Studies*, Vol.6, No.21, pp. 15-29. [in Persian]
- Mahdavi Vafa, H., Razavian, M.T., Momeni, M. (2009) "the Role of Political Economic in Spatial Structure of Tehran and Periphery", *Journal of Environmental Studies*, Vol.35, No.51, pp. 1-14. [in Persian]
- Mashhadizadeh Dehaghani, N. (2004) *An analysis of urban planning characteristic in Iran*, Elm-o-San'at university publication, Tehran. [in Persian]
- 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*, Vol.42, No.4, pp. 765-781.
- Merk, O. (2013) "The competitiveness of global port-cities: synthesis report" *OECD Regional Development Working Papers*, Vol.13, p. 1, 2013.
- Mohammadpoor, A. (2011) *Meta method (the philosophical and practical foundations)*, Jame'eh shenasan publication, Tehran. [in Persian]
- Monios, J., and Wilmsmeier, G. (2012) "Giving a direction to port regionalisation", *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 46, No. 10, pp. 1551-1561.
- Naseri Liravi, Z., Hajianpoor, H. (2011) "The end of Bnadar Abbas occupation by Portugalian forces in the Safavid period and Its role in the prosperity of this port", *Tārikh dar Āyene-ye Pazhuhash*, Vol.8, No.2, pp. 133-156. [in Persian]
- Norcliffe, G., Bassett, K., & Hoare, T. (1996) "The emergence of postmodernism on the urban waterfront: geographical perspectives on changing relationships", *Journal of Transport Geography*, Vol.4, No.2, pp. 123-134.
- Notteboom, T. (1997) "Concentration and load centre development in the European container port system", *Journal of Transport Geography*, Vol.5, No.2, pp. 99-115.
- Notteboom, T., & Rodrigue, J. P. (2007) "Re-assessing port-hinterland relationships in the context of global commodity chains. Ports", *cities*, and global supply chains. London: Ashgate, pp. 51-66.
- Notteboom, T., Rodrigue, J.P. (2005) "Port regionalization: towards a new phase in port development", *Maritime Policy and Management*, Vol.32, No.3, pp. 297-313.
- Othman, M. R., Jeevan, J., & Rizal, S. (2016) "The Malaysian intermodal terminal system: The implication on the Malaysian maritime cluster". *International Journal of e-Navigation and Maritime Economy*, No. 4, pp. 46-61.
- Porter, M. E. (1990) "The competitive advantage of nations", *Harvard business review*, Vol.68, No.2, pp. 73-93.
- Robinson, R. (2002) "Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm", *Maritime Policy & Management*, Vol.29, No.3, pp. 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*, Vol.95, pp. 147-161.

- 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*, Vol.5, pp. 4-15.
- Rodrigue, J. P., Debie, J., Fremont, A., & Gouveral, E. (2010) "Functions and actors of inland ports: European and North American dynamics", *Journal of Transport Geography*, Vol.18, No.4, pp. 519-529.
- Roso, V., Woxenius, J., & Lumsden, K. (2009) "The dry port concept: connecting container seaports with the hinterland". *Journal of Transport Geography*, Vol.17, No.5, pp. 338-345.
- Strauss, A., & Corbin, J. (1990) *Basics of qualitative research*, Newbury Park, CA: Sage.
- Taafe, E., Morill, R., Gould, P. (1963) "Transport expansion in underdeveloped countries: a comparative analysis", *Geographical Review*, Vol.53, pp. 503-529.
- Tai, J. K. (2007) "Strategy implementation in Kenya ports Authority". *M.A.thesis in business administration*, University of Nairobi.
- Wang, J. J., & Cheng, M. C. (2010) "From a hub port city to a global supply chain management center: a case study of Hong Kong", *Journal of Transport Geography*, Vol.18, No.1, pp. 104-115.
- Wiegman, B. W., & Louw, E. (2011) "Changing port-city relations at Amsterdam: A new phase at the interface?" *Journal of Transport Geography*, Vol.19, No.4, pp. 575-583.
- Wilmsmeier, G., Monios, J., & Lambert, B. (2011) "The directional development of intermodal freight corridors in relation to inland terminals", *Journal of Transport Geography*, Vol.19, No.6, pp. 1379-1386.
- Witte, P., Wiegman, B., & Rodrigue, J. P. (2017) "Competition or complementarity in Dutch inland port development: A case of overproximity?", *Journal of Transport Geography*, Vol.60, pp. 80-88.
- Xu, Z., & Harriss, R. (2008) "Exploring the structure of the US intercity passenger air transportation network: a weighted complex network approach", *GeoJournal*, Vol.73, No.2, p. 87.
- Zebardast, E. (2004) *City Size*, Center of Research on Urbanism and Architecture, Tehran.