

جغرافیا و آمایش حمل و نقل

علیرضا احمدی فینی

حمید تاجدوزیان



سر شناسه

احمدی فیمنی، علیرضا،

عنوان و نام پدیدآور

: جغرافیا و آمایش حمل و نقل / علیرضا احمدی فینی،

حمید تاجدو زبان.

مشخصات نشر

: نشر کیسان، ۱۳۹۳.

مشخصات ظاهری

: ۱۳۰ ص.

شاہک

۹۰۰۰۰: ۹۷۸-۶۰۰-۷۴۸۱-۱۰-۳ : ریال

وضعیت فهرست نویسی

فيا :

موضوع

حامل و نقل :

موضوع

آمایش سرزمین

موضوع

جغرافیای اقتصادی:

شناسه افزوده

تاجدو زیان، حمید،

رده بندی کنگره

NE ١٥١ / الف ٣ ج ٧ ١٣٩٣ :

رده بندی دیوایی

3A1-49:

شماره کتابشناسی ملی

35591-Y:



قشر کیساں

جغرافیا و آمایش حمل و نقل

مؤلفین: علیرضا احمدی، حمید تاجدو زیان

با همکاری: حسن حسین زاده

چاپ و صحافی: پیشگام

نوبت چاپ: اول / ۱۳۹۳

شمارگان: ۲۰۰ نسخه

قیمت: ۹۰۰۰ تومان

شایک: ۹۷۸-۶۰۰-۷۴۸۱-۱۰-۳

عنوان	صفحه
مقدمه	۱
فصل اول؛ حمل و نقل	
اهمیت حمل و نقل	۹
اجتماعی	۹
سیاسی	۹
اقتصادی	۱۰
زیست محیطی	۱۰
افزایش تقاضا	۱۱
کاهش هزینه ها	۱۱
توسعه زیرساخت ها	۱۱
حمل و نقل و جغرافیا	۱۲
۱- نقاط حمل و نقل	۱۴
۲- شبکه های حمل و نقل	۱۵
۳- تقاضاهای حمل و نقل	۱۵
مفاهیم پایه ای مرتبط با جغرافیای حمل و نقل	۱۶
مکان	۱۶

۱۶.....	مکمل بودن
۱۷.....	مقیاس
۱۷.....	اقتصاد حمل و نقل
۱۸.....	حمل و نقل و ارتباطات
۱۹.....	ضرورت حمل و نقل پایدار
۲۱.....	راهکارهای توسعه پایدار حمل و نقل
۲۱.....	۱- مدیریت تقاضای سفر
۲۲.....	۲- آمایش سرزمین
۲۴.....	۳- حمل و نقل غیرموتوری
۲۵.....	۴- حمل و نقل عمومی
۲۶.....	۵- مشارکت مردم
۲۸.....	اهداف و راهبردهای حمل و نقل جاده‌ای
۳۰.....	بهره‌برداری از راه ها

فصل دوم: آمایش سرزمین

۳۴.....	آمایش سرزمین چیست؟
۳۸.....	مهندسی ارزش
۳۹.....	ضرورت به کارگیری مهندسی ارزش در حمل و نقل شهری
۳۹.....	چالش‌های بخش حمل و نقل شهری
۴۰.....	مشخصات پروژه‌های حمل و نقل شهری

۴۱	 ضرورت به کارگیری مهندسی ارزش
۴۲	 موانع توسعه به کارگیری مهندسی ارزش در حمل و نقل شهری
۴۴	 راهکارهای توسعه مهندسی ارزش در حمل و نقل شهری
۴۵	 دیدگاه های توسعه شهری
۴۵	 دیدگاه پرنشیب و آزار دهنده
۴۶	 دیدگاه توسعه پایدار ضعیف
۴۸	 دیدگاه توسعه پایدار قوی
۴۹	 مدل ایده آل
۵۱	 دیدگاه های جدید در توسعه پایدار شهری
۵۲	 اثرات تمرکز جمعیت در شهرهای بزرگ
۵۳	 نظریه قطب های رشد

فصل سوم؛ حمل و نقل و راه ها

۵۵	 مناسبات راه با مسکن شهری و روستایی
۶۰	 حمل و نقل و راه های زمینی
۶۵	 راه های آهن
۷۰	 اتومبیل و راه های جدید
۷۴	 پیاده راه و ضرورت احداث آن
۷۴	 تعریف پیاده راه
۷۴	 تاریخچه احداث پیاده راه

۷۸.....	تاریخچه احداث پیاده‌راه در ایران
۸۰.....	ضرورت و اهمیت احداث پیاده‌راه
۸۲.....	معیارهای ارزیابی پیاده‌راه‌ها
۸۳.....	۱- معیارهای اجتماعی - اقتصادی
۸۳.....	۲- معیارهای کالبدی - فضایی
۸۴.....	۳- معیارهای ترافیک و دسترسی
۸۴.....	۴- معیارهای طراحی شهری
۸۶.....	راه های آبی
۸۷.....	حمل و نقل رودخانه‌ای
۸۸.....	اصلاح وضع رودخانه‌ها
۹۰.....	کانال‌های جانبی
۹۲.....	کانال‌های دریایی
۹۳.....	کشتیرانی داخلی
۹۷.....	کشتیرانی دریایی
۱۰۳.....	بنادر
۱۰۸.....	راه های بزرگ دریایی بر روی اقیانوس ها و دریاها
۱۱۱.....	هواپیما

فصل چهارم؛ نقش راه و ترابری در توسعه از منظر قرآن کریم

۱۱۷.....	راه و ترابری و توسعه همه جانبه
----------	--------------------------------

نقش راه و ترابری در توسعه از منظر قرآن کریم..... ۱۱۸

منافع توسعه راه ها در قرآن کریم..... ۱۲۳

منابع و مأخذ..... ۱۲۸

www.ketab.ir



مقدمه

انواع حمل و نقل نه تنها یاور تغییرات بنیادی، نظیر انقلاب صنعتی بوده‌اند، بلکه تا آنجا پیش رفته‌اند که خود کمابیش خالق آثار و موجد عوارض جغرافیایی شده‌اند. آفرینش گروه‌های شغلی و ساخت‌های اجتماعی امر حمل و نقل، حدود ۷ درصد جمعیت فعال جهان را به خود مشغول داشته است. به علاوه گروه‌های کثیری از افراد، در آن به دیده یک منبع تکمیلی اقتصاد خانوار خویش می‌نگرند. از سویی امر ترافیک، به صورت غیر مستقیم موجبات زندگی همه کسانی را که به ساختن ملزومات حمل و نقل، مانند وسایل راه‌آهن، اتومبیل، هواپیما و کشتی مشغولند فراهم می‌آورد. در این قلمرو ما با صنایع پراختیاری مواجه هستیم که مصرف‌کننده مواد اولیه و مواد نیمه ساخته شده (مانند ورقه‌های آهن و آلومینیوم) هستند و بخش بزرگی از جمعیت نواحی صنعتی را به کار می‌گیرند.

حمل و نقل، خالق برخی از وجوه اساسی چرخ دنده‌های زندگی اقتصادی جهان است؛ از جمله شرکت‌های بزرگ خصوصی و دولتی (شرکت‌های تجهیز خطوط دریایی، شرکت‌های راه‌آهن، شرکت‌های هواپیمایی، شرکت‌های حمل و نقل زمینی و همچنین مؤسسات خصوصی اتوبوسرانی، کامیونداری و تاکسیرانی) به آن وابسته‌اند. ساخت اجتماعی در این مجموعه از فعالیت‌ها، در نهایت امر، قابل مقایسه با ساخت متمکزترین صنایع است. ولی هر چند که تمرکز مالی در این مجموعه از فعالیت‌ها بسیار زیاد است، در مقابل پراکندگی جغرافیایی آن نیز بسیار است، زیرا که در فضایی به فراخی سراسر جهان اعمال می‌شود. قابلیت حمل به سهولت در حرکت



مسافرین، کالاها یا اطلاعات اشاره دارد. این امر با هزینه هایی که به موضوع مورد حمل مرتبط است (شکندگی، فسادپذیری، قیمت) ارتباط دارد. عوامل سیاسی نیز می توانند بر قابلیت حمل و نقل اثر بگذارند مانند قوانین، مقررات، محدودیت ها و تعرفه ها و...

حمل و نقل اغلب به عنوان مهمترین عامل تعیین کننده در مکان یابی صنعتی مطرح است. در هر سیستم اقتصادی اعم از پیشرفته یا ابتدایی، ضرورت جابجایی مواد، کالا، انسان، ایده، و نوآوری وجود دارد. زیرا فعالیت های اقتصادی انسان تمامی در یک مکان جمع نیستند. پیشرفت و توسعه کشورها همراه با افزایش حجم و میزان درون رفت ها و به خصوص برون رفت ها در گروی تکامل شبکه حمل و نقل است. کشورهای پیشرفته صنعتی از یک سو، به منظور حفظ جریان تولید خود به طور وسیعی به مواد اولیه دور دست وابسته هستند و از سوی دیگر، بیشترین سعی را به منظور احراز بازارهای جهانی مبذول می دارند. به این ترتیب حرکت های بین المللی در زمینه کالا بسیار گسترده تر است و از نقطه نظر ساختاری نیز شبکه حمل و نقل آنها از پیچیدگی بیشتری برخوردار است. به این صورت حمل و نقل از ضروریات عینی اقتصاد جهانی و قدرت های سیاسی به حساب می آید. منظور از حمل و نقل، جابجایی کالا، اقلام، انسان و ایده از مکانی به مکان دیگر است. این مهم تحت تأثیر اصول کنش متقابل فضایی قرار دارد. در همین زمینه جغرافیدانان اقتصادی سعی در فهم ارتباطات درونی میان جغرافیا و حمل و نقل یک ناحیه و فعالیت های اقتصادی موجود در آن دارند. چنین فهمی



زمانی حاصل می‌گردد که از طریق اصول و تئوری کنش متقابل مورد توجه قرار گیرد.

همچنین هزینه‌های حمل و نقل از الگوی جغرافیایی یکسان و همگنی برخوردار نیستند. ساختار فضایی شبکه حمل و نقل، بعد مسافت، نوع وسیله نقلیه مورد استفاده، کمیت و کیفیت محموله، امکان وجود بار برگشت و یا عدم آن در مقصد، روش نرخ‌گذاری حمل و نقل و رقابت از جمله عوامل تعیین‌کننده در الگوی هزینه‌های حمل و نقل هستند. آشنایی با مجموعه این عوامل می‌تواند الگوی مناسبی را در زمینه مکان‌گزینی فعالیت‌های اقتصادی ارائه دهد.

هدف خاص حمل و نقل، تکمیل تقاضای حرکت است چرا که حمل و نقل فقط تا زمانی می‌تواند باقی بماند که افراد، کالاها و اطلاعات را بتواند حرکت دهد. به جز این هدفی ندارد و به این دلیل است که حمل و نقل اساساً نتیجه تقاضای متحرک است. هر حرکتی باید عوامل جغرافیایی آن بررسی شود که به جریان‌های فضایی و الگوهایشان مرتبط است. شهرسازی، شرکت‌های چندملیتی، جهانی‌سازی تجارت و بخش‌های جهانی نیروی کار همگی عوامل شکل‌دهنده و ایجادکننده مزیت‌های حمل و نقل در مقیاس‌های متفاوت اما اغلب مرتبط هستند. جهانی‌سازی شامل جریان‌های فضای خودش می‌باشد.

در نتیجه، هدف نهایی حمل و نقل ماهیتاً جغرافیایی است، زیرا حرکات بین موقعیت‌های مختلف را آسان می‌کند. حمل و نقل سپس در ساختار و



سازمان فضا و زمین نقشی ایفا می کند که برحسب سطح پیشرفت متفاوت است. در قرن نوزده هدف نشان دادن اشکال مدرن حمل و نقل به ویژه راه آهن و کشتیرانی، توسعه پوشش و ایجاد و محکم کردن بازارهای ملی بود. در قرن بیست، با هدف انتخاب اشکال برتر و سیال حمل و نقل، افزایش ظرفیت شبکه های موجود، پاسخ به نیازهای حرکتی تغییر و این امر در مقیاس جهانی افزایش یافت. در قرن بیست و یک، حمل و نقل باید با سیستم اقتصادی جهانی به شیوه ای به هنگام و موثر در هزینه ها، همراهی می کرد، اما با مشکلات بسیار محلی مانند تراکم و محدودیت های ظرفیت مواجه شد...

ترافیک نمودی به غایت جغرافیایی است. از سویی این پدیده وابسته به جغرافیای طبیعی است که استفاده از مسیرهایی را تسهیل و یا اجتناب از مسیرهایی دیگر را توصیه می کند و از سویی با برخی تکنیک ها، مانند فلان شیوه رایج در ساختار راه ها و اختراع وسیله نقلیه در ارتباط قرار می گیرد. ترافیک از یک سو با ایجاد مشاغل و پیدایش کانون های جمعیتی وابسته به حمل و نقل و از سوی دیگر با ایجاد امکان بروز برخی دگرگونی ها در تولید و یا در مصرف، پدیده های انسانی را به نوبه خود دستخوش دگرگونی می سازد. ترافیک ایجادکننده شبکه ای از خطوط نیرو و سلسله مراتبی از گره ها و پیوست ها است در نهایت امر خود شرط لازم برای وجود برخی از انواع معیشت سیار است.



همچنانکه انقلاب صنعتی به نحوی بنیادی، شرایط زیست را در بخش بزرگی از سیاره ما دستخوش دگرگونی ساخته، به همان مقیاس یک انقلاب تکنیکی مشابه، در قلمرو ترافیک یعنی انقلاب در امر حمل و نقل، امکان نقل مکانی سریع تر، منظم تر، با ظرفیت بیشتر و اقتصادی تر را میسر ساخته و انقلاب صنعتی را همراهی کرده است. بنابراین، تحول در امر حمل و نقل، نظیر انقلاب صنعتی، به صورت یک فرآیند و یا مجموعه‌ای از انقلاب های پیاپی ظاهر شده است. پس از بهبودی که در امر آمد و شد در جاده‌ها طی سده هجده میلادی اتفاق افتاد، استفاده عملی از ماشین بخار در امر کشتیرانی، سپس ظهور راه های آهن در سده نوزدهم، به صورت شاخص های این سیر تحول به حساب آمده‌اند. سپس پیدایش اتومبیل در آخرین دهه سده نوزدهم و ظهور هواپیما در سده بیستم به نوبه خود شرایط حمل و نقل را از بنیاد دگرگون ساخت. فن انتقال نیروی برق فشار قوی، که پس از جنگ جهانی اول گسترشی بی‌سابقه به خود گرفت و سپس تکنیک مخابره از راه دور، تاثیر خود را در این سیر تحول تسجیل کرد.

در فصل اول این کتاب، ابعاد مختلف حمل و نقل و اهمیت و جایگاه آن نقد و بررسی شده و پیرامون جغرافیای حمل و نقل نیز مطالبی اراده گردیده است. در فصل دوم آمایش سرزمین مطرح شده و ضرورت به کارگیری مهندسی ارزش در حمل و نقل مورد بحث قرار گرفته و ضمن معرفی مهندسی ارزش، دیدگاه های مرتبط با توسعه شهری ذکر گردیده است. در فصل سوم ابعاد مختلف حمل و نقل و راه ها تشریح و در نهایت نیز در



فصل چهارم نقش راه و ترابری در توسعه از منظر قرآن کریم مورد بحث و بررسی قرار گرفته و آیات مرتبط با این مقوله مطرح شده است.

www.ketab.ir