

Spatial importance of port cities and their effects

Assistant Professor Dr. Hussein Ahmed Saad

Researcher. Fauz Maan Abdali

Center for Urban and Regional Planning/ The University of Baghdad

Abstract:

Marine techniques have been an important tool contributing to all types of development. The relationship between the port and its city can be clearly seen through some factors that have led to multiple mergers of urban land uses and port activities to the establishment of a frontier area. It is usually an area that has a confrontation with decline and decay. This carry us to develop a strategic planning solution between the local authorities and the port in the planning of new activities and the development of land use, through the restructuring of the façades of port cities, the port contributes to urban activities and access to water, In which the port and the city affect each other in terms of land use. It can be said that: port activities have a role to play in the formation of land use for cities. The problem of the research has focused on answering the questions (whether there is an impact on the relationship between the port and the city and the impact of this relationship on land uses). The hypothesis is (that the activities and events exercised by the port have a great importance and influence in the style in which land use is organized in the city). The objective is (to find a clear definition of port cities and to know the spatial importance of these types of cities and their characteristics by reviewing and comparing several experiments and studying the reality of the relationship between the city and the port (for the city of Umm Qasr), The definition of port cities and their characteristics and classification was reviewed. The importance of the research is (the study of the concept of port cities and review the importance of these cities and state planning to avoid the planning errors of our Iraqi cities and emphasize the importance of this type of cities). To solve this problem and the researcher's access to the hypothesis of research and its objectives, the researcher followed the analytical descriptive method by reviewing several studies and experiences of global, regional, and Arab cities and analyzed from the researcher point of view and according to the information and data, which included in those studies. Where the researcher created several common axes were discussed through a comparative table as the researcher studied the reality of the case of the city of Umm Qasr, according to the data obtained from the departments concerned with the city and its port, and analyzed through the comparison with those previous experiences. The most important conclusions are (although the points of contact and reciprocal relations between the city and other cities provided by the port to his city, but the existence of land transport lines associated with the existence of the port is not without the risks to the occupants, whether in terms of security and safety or the level of the environmental axis and caused by the line Transport of pollutants and noise) and the most important proposals (pre-planning of the city helps to avoid the large differences and excesses that may get to the city and the port at the expense of land uses).

الأهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

الأهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

أ.م.د. حسين احمد سعد(*) الباحثة . فوز معن عبدعلي(**)

مركز تخطيط الحضري والإقليمي/جامعة بغداد

المستخلص:

قد عملت التقنيات البحرية كأداة هامة تساهم في جميع أنواع التنمية، إذ أن العلاقة بين الميناء ومدينته يمكن رؤيتها بوضوح من خلال بعض العوامل والتي أدت الى تعدد الأندماجات بين استخدامات الأراضي الحضرية وأنشطة الموانئ إلى إنشاء منطقة واجهة وهي عادة ما تكون المنطقة التي لديها مواجهة مع التراجع والاضمحلال، وهذا يدعو إلى الحاجة لوضع حل تخطيطي استراتيجي بين السلطات المحلية والميناء في تخطيط الأنشطة الجديدة وتطوير استخدام الأراضي ، وذلك من خلال إعادة تشكيل الواجهات البحرية لمدن الموانئ، إذ يساهم الميناء في الأنشطة الحضرية والوصول إلى المياه، فضلا عن ذلك تتعلق الأنشطة البحرية بمنظورات التخطيط مثل الدرجة التي يؤثر فيها الميناء والمدينة على بعضهما البعض من حيث استخدام الأراضي، يمكن القول بأن: أنشطة الميناء لها دور تلعبه في تشكيل استخدامات الأراضي للمدن، لقد تمحورت مشكلة البحث حول الإجابة عن التساؤلات عن (هل هنالك تأثير على علاقة الميناء والمدينة وأثر هذه العلاقة على استعمالات الأرض) وكانت الفرضية (أن للأنشطة والفعاليات التي يمارسها الميناء لها أهمية كبيرة وتأثير في النمط الذي تنتظم فيه استعمالات الأرض في المدينة) أما الهدف فتتمثل في (إيجاد تعريف واضح لمدن الموانئ ومعرفة الأهمية المكانية لهذه النوع من المدن وما تتميز به عن طريق استعراض عدة تجارب والمقارنة بينها ودراسة واقع العلاقة بين المدينة والميناء (لمدينة أم قصر) إذ تم استعراض تعريف المدن الموانئ وما تمتاز به وتصنيفاتها، وقد تمثلت أهمية البحث في (دراسة مفهوم مدن الموانئ واستعراض أهمية هذه المدن والية تخطيطها لتلافي الأخطاء التخطيطية لمدننا العراقية من هذا النوع للمدن والتأكيد على أهميتها هذا النوع من المدن)، ولحل هذه الإشكالية ووصول الباحث إلى فرضية البحث وأهدافه اتبع الباحث المنهج الوصفي التحليلي عن طريق استعراض عدة دراسات وتجارب مدن عالمية وإقليميه وعربية وتحليلها من وجهة نظر الباحث وحسب المعلومات والبيانات التي تم ادراجها ضمن تلك الدراسات، حيث اوجد الباحث عدة محاور مشتركة تم مناقشتها من خلال جدول مقارنه كما قام الباحث بدراسة واقع الحال لمدينة أم قصر وحسب البيانات التي تم استحصاها من الدوائر المعنية بالمدينة ومينائها ومن خلال تحليله قام بمقارنتها مع تلك التجارب السابقة، فكانت اهم الاستنتاجات هي (على الرغم من ان نقاط الاتصال والعلاقات المتبادلة بين المدينة والمدن الأخرى التي يوفرها الميناء لمدينته إلا ان وجود خطوط النقل البري المصاحبة لوجود الميناء لا تخلو من المخاطر المحدقة بالساكين سواء أكان على صعيد الأمن والأمان أو على صعيد المحور البيئي وما يسببه الخط النقل من ملوثات وضوضاء) وأهم المقترحات (التخطيط المسبق للمدينة يساعد على تلافي الفروق الكبيرة والتجاوزات التي قد تحصل للمدينة والميناء على حساب استخدامات الأراضي)

Email:- Alshadidihussain@yahoo.com *

Email:- fawz_maan87@yahoo.com **

الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

المقدمة:

إن وجود الميناء في المدينة الساحلية يجعل المدينة مختلفة عن أي مدينة أخرى إذ إن الاعتماد الرئيسي لنمو المدينة على تطوير الميناء والدخل الاقتصادي للمدينة، والطرق والمرافق التي تربط الميناء بالمدينة وتؤثر على شكل ومراحل التطوير للمجموعة الحضرية للمدينة، كما أن مساحة التفاعل والاتصال بين نظامين مختلفين الأرض والماء وتحت الشروط المختلفة لربط الميناء والمدينة يكون ذو فعالية وأهمية مكاني على المدينة مما يخلق أبعادا وتأثيرا على مدينة نفسها بحكم أهميتها المكانية وكما أن ربط بين علاقة المدن والموانئ وأوجدت أنماط جديدة للوظائف الحضرية حسب الظروف المحلية مثل توزيعات السكان وإمكانية الوصول، الربط بين الميناء ونمو المدينة تتأثر بالشكل والوظيفة يختلف من مكان إلى آخر ولكن في جميع المناطق الساحلية والمدن قاسم مشترك هو الوظيفة الميناء والذي يشرح أصل التوسيع المادية والاجتماعية والاقتصادية، وظيفة الميناء هي العامل المهيمن في المستوى المحلي والإقليمي والدولي ألا أن وظيفة الميناء على المستوى المحلي تؤثر على اقتصاد المدينة وإذا ما قارناها بالمدن الأخرى حيث نجد أن وظيفة الميناء هي الصناعة القائمة (نظرية اقطاب النمو) إذ تمتاز هذه الصناعة بالدرجة العالية من التركز وتكون ذي مرونة عالية للطلب الداخلي وذي نسبة من الديناميكية وقد جاءت العولمة والتطور التكنولوجي الذي فتح آفاق جديدة من التقدم وجعل ارتباطها وثيق مع القطاعات أخرى، وبهذا قد أحدثت تداخلا إقليميا من خلال إمكانية الوصول ووجود البر مع البحر يكون عاملا مهما ذو تأثير مكاني على عدة انطقه مع أهمية كفاءة البنية التحتية.

مشكلة البحث :

تتمثل مشكلة البحث هل هنالك تأثير على علاقة الميناء والمدينة وأثر هذه العلاقة على استعمالات الأرض

فرضية البحث:

الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

الأنشطة والفعاليات التي يمارسها الميناء لها أهمية كبيرة وتأثير في النمط الذي تنتظم فيه استعمالات الأرض في المدينة.

أهمية البحث:

دراسة مفهوم مدن الموانئ واستعراض أهمية هذه المدن وألية تخطيطها لتلافي الأخطاء التخطيطية لمدننا العراقية من هذا النوع للمدن والتأكيد على أهميتها هذا النوع من المدن

هدف البحث:

الهدف الأساس من البحث هو

١. إيجاد تعريف واضح لمدن الموانئ ومعرفة أهمية المكانية لهذه النوع من المدن وما تتميز به عن طريق استعراض عدة تجارب والمقارنة بينها
٢. دراسة واقع العلاقة بين المدينة والميناء (المدينة ام قصر)

منهجية البحث:

المنهجية المتبعة في البحث هي المنهج الوصفي التحليلي لعدة مدن عن طريق دراسات سابقة قام الباحث بتحليلها من وجهة نظره ومن خلال دراسته الخاصة لواقع حال مدينة ام قصر وإيجاد محاور مشتركة للمدن مجتمعه ومقارنتها مع مدينة أم قصر

المبحث الأول

مفهوم مدن الموانئ (مراحل التطور والعوامل المؤثرة)

١-١ مفهوم مدن الموانئ:

يعد من الصعب فهم تفسير معنى مصطلح مدن الموانئ وذلك لارتباطه بمتغيرين والعلاقة بينهما والمتغيرين هما (المدينة والنقل) إضافة الى التناقضات الاقتصادية والقيود المكانية في العلاقة بين المدن الأخرى , إن الطريقة التي يمكن فهم وتعريف مدن الموانئ بها هي بأدراك أنها نظام اجتماعي واقتصادي (محلي, وطني, أقليمي) حيث أن المدينة مرافقة لازدهار الميناء مع الأنشطة البحرية والمؤسسات التي تكون بدورها مؤثرة على الاقتصاد

الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

المحلي^(١)، وقد تستمد فكرة (port-city) من العلاقة المتقاربة في كثير من الأحيان بين وظيفة الميناء والتنمية الحضرية الساحلية محددة المكان الذي يتغير فيه نمط النقل من الأنظمة البرية الى البحرية وهذا التنوع في الأنظمة عادة ما يوفر المنافذ الوظيفية المركزية من النواة الحضرية الساحلية وغالبا ما يرتبط بموقع المدينة الساحلية^(٢)، فأن مسألة علاقة المدن بالموانئ هي من المسائل القديمة التي قد تصبح عملية فهمها أكثر تعقيدا محكومة "بتعقيد كيانات الموانئ ووظائفها المختلفة التي تتجاوز النمط الحضري"^(٣)، وبهذا فأن مفهوم مدينة الميناء يعبر ببساطة عن الارتباط الوثيق في الكثير من الأحيان بين الميناء والمدينة التي هي المكون الرئيس لكل شيء يربط الموانئ بالمدن، أذ ان هذه الرابطة هي الجديدة من نوعها تعود نتيجة للابتكار التكنولوجي الحديث أو التخطيط الإقليمي، لكن يعود شيء من تطور هذا المفهوم للعصور القديمة لكن بسياق جديد للتخطيط الحضري^(٤)، فإن الميناء كان له دور مهم في صنع المدن الكبرى هذا من رأي بعض الاقتصاديين أذ ان هناك أوجه مختلفة لتفسير تأثيرات الميناء^(٥)، ذكر جيمس فانس (١٩٧٠) أن تطور مدينة الميناء عن طريق الربط بين الأراضي البرية والمناطق النائية أذ لابد من تحليل هذه العلاقة من خلال دور التجارة التي تعمل كوسيط بين مراكز الطلب والعرض التي لديها مهارات في تنظيم المشاريع والحوافز الاستثمارية واكتشاف بدائل وتنسيق المعاملات البعيدة^(٦)، وبهذا نجد ان تشكل هذا النوع من المدن يبدأ من الموقع الداخلي الذي يضم الميناء ونمو المدينة نفسها و الارتباط بشكل هائل مع باقي محيطها الإقليمي وتتمتع بمزايا إضافية كسهولة الوصول. يعبر عن مدن الموانئ بأنها عقدة جاذبة للتدفقات التجارية والسلع والأشخاص كما ان مدن الموانئ تعد نقطة مثالية لفهم ديناميات المنطقة الحضرية الجارية وتحول المسارات الجديدة للتنمية في المدن المعاصرة^(٧)، أذ يمكن ربط التحديات التي يواجهها تطور الميناء وتأثيره في نمو المدينة ونشوتها وبهذا ستكون ثلاثة متغيرات تحتويها المدينة وهي كالتالي: -

١. تغيرات ديموغرافية (النمو سكاني وتحضر)
٢. تغيرات هيكلية (العولمة والنمو التجاري وعلاقة النمو الاقتصادي)

الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

٣. تغيرات بيئية (تغيرات المناخ، التلوث، تدهور الموارد الطبيعية)

وتعد مدن الموانئ محورا تجاريا وبوابات للموانئ الأخرى والمطارات ومعايير حدودية ونقاط نقل متعددة الوسائط وعناصر بارزة في المشهد الحضري في العديد من المدن، نجد ان وظيفة الميناء أعطاهها سمة مميزة لكن نجد ان هذا النوع من المدن يفتقر الى هوية واضحة بحد ذاتها وهذا الافتراض متأني من التداخل المعقد للشبكات والاقاليم في نفس المكان او بالمكان ذاته^(٨).

كما يمكن ان تكون مدن الموانئ كقطب نمو (تحليلا) أن المدن التي تنشأ بالقرب من الأنهار والسواحل تنشأ منها مراكز للنقل او أسواق للتجارة الإقليمية، لان هذا المواقع تتوفر فيها نقطة وصول بشكل أفضل الى المناطق الأخرى، وبهذا تعد مدن الموانئ قطب نمو وذلك لان وظيفة الميناء هي الصناعة القائدة أو الرئيسية (نظرية أقطاب التنمية) ل(F.Perroux)، إذا أن المركز الحضري (مدينة الميناء) يعمل كمركز للمناطق المحيطة هذا الافتراض متأني من ان مدينة الميناء هي عبارة عن منطقة استثمار ناشطة وعليه ان الاستثمار يؤثر في نمو أقاليم ومدن أخرى وبطرق مختلفة مثل تأثيرات التغير في الاستثمار نفسه، الدخل، الاستخدامات المتنوعة، السكان^(٩)، يمكن القول إن هذا الميزة تنفرد بها مدن الموانئ بكونها قطبا للنمو اللوجستي، أضافة الى أن مدن الموانئ عبارة عن نظام ديناميكي وظيفي لأكثر من نظام.

حيث ان حالة المدينة في النظام الإقليمي تؤثر على علاقة المدن والمدن الأخرى ومع النظام المحلي وهذا يؤثر مباشرة على العلاقة المكانية والاقتصادية بين المدن والمدن الأخرى على مستوى محلي، وأن النظام القاري يترك أثره الاقتصادي للميناء وما يوفره من أيدي عاملة وحركة نقل السلع والركاب والحاويات حيث ان الميناء يعد منطقة مرور والمدينة بوابة وتعرف على انها مدينة ساحلية وقطب نمو ذو قيمة مميزة لكونها ذات تكتلات ذاتية ومركز تأثير اقتصادي (محلي، وطني، إقليمي)، إذ تعد مدينة الميناء من مدينه ذا نطاقات واسعه ذات نصف ميناء ونصف مدينه وذو تأثير مكاني يمتد الى حدود خارج المدينة لذا ينظر على انها "ذو

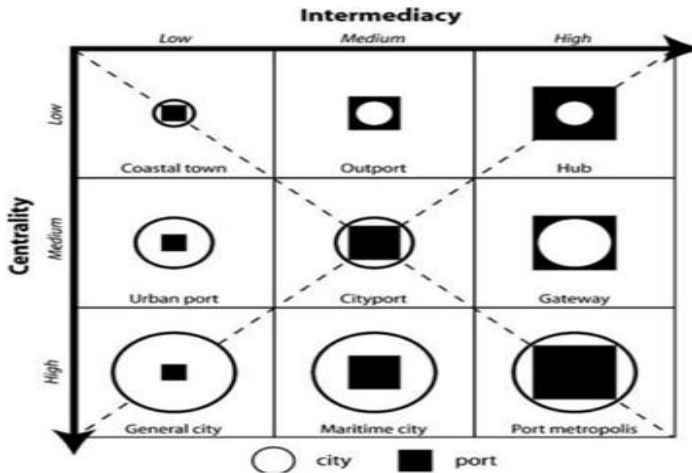
الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

فكر عالمي ولكن العمل محلي^(١٠) . ونعرف مدن الموانئ مدينة الميناء عباره عن عقدة مركزية ذات ارتباطات برية وبحرية، يتعزز وجودها من خلال تطور خدمات اللوجستية والبنى التحتية التي بدورها تتوفر وتتطور بتطور الميناء، وهذا التطور بدوره يخلق أثرا اجتماعيا وبيئيا وكما ويعطي هوية مميزة لمدينة ويمتد تأثيره حتى إذا توقف عمل الميناء بمرور الزمن من خلال ما يوفره من اتصال ثقافي واقتصادي، إذ ان هذا النوع من الاتصال صعب ان يتلاشى، اذ يكون لهذا الاتصال اثاره على مدى بعيد من ناحية مستويات الإقليمي والدولي والمحلي.

٢-١ تصنيف مدن الموانئ :

قد وضع كل من (Rodrigue & Ducruet) تصنيفا لمدن الموانئ لتسعة أنواع وذلك من خلال عمل مصفوفة بتحديد متغيرين، أذ أن (Ducruet) وضع متغيرين وهما المركزية (أهمية المدينة والميناء في سلاسل القيمة^(١١)) والواسطة (أهمية المدينة في الشبكات التجارية أو ما يمثلها في نظام النقل).^(١٢)

(١) شكل مصفوفة دوكرت لتصنيف مدن الموانئ



المصدر:

(Ducruet, Ce'sar and Jeong, ok-ju / European port-city interface and its Asian application/ 2005 p10 .

الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

(١) جدول تصنيف مدن الموانئ حسب مصفوفة دوكرت

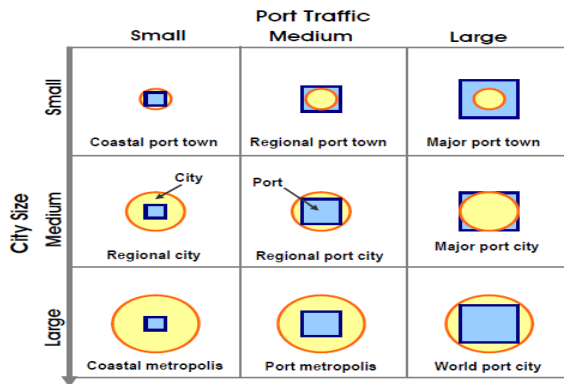
التصنيف	التفصيل
Out port city	مدينة الميناء ثانوية قريبه على الميناء لكن حدودها أكبر من المدينة اي انها مدن تعتمد على المدن القريبة ولا تعمل وظائفها الحضرية كآلية لتطوير اقتصادها الحضري مثل أبابا
Hub	مدن موانئ محورية (مركزية)
Urban port	مدن الموانئ الحضرية (هنا الميناء له بعض الأنشطة في النظام الحضري لكن انشطه على نطاقا دولي تكون محدودة)
Gate way	هنا المدينة تنتقل الى المنطقة الداخلية وتطور بعض الأنشطة بغض النظر عن الصناعة الثقيلة والخدمات مثل جنوا وروتردام
Coastal town	مدن ساحلية كبيرة الحجم ومركزية مثل سنغافورة
Maritime city	تتسم هذه المدن بوظائف ميناء واضحة ذو كفاءه على الرغم من وجود بيئة حضرية مثل برشلونة وبوينس إيرس
City port	يكون هذا النوع ذو توازن تناظري مرجح أي تعمل بشكل متوازن
Port metropolis	يكون هنا الميناء هو الذي قد احتوى المدينة وتميز ويعتبر عامل جذب جيد
General city	وهي مدن ذات واسطة محدودة أي مدن كبيرة لكن واسطة محدودة تقتصر أنشطتها على الميناء او الساحل مثل ستوكهولم وتونس

من عمل الباحث بالاعتماد على المصادر

Ducruet, Ce'sar and Jeong, ok-ju / European port-city interface and its Asian application/ (2005).

أما (Rodirgue) قد أستخدم في المصفوفة متغيرين الأول (حركة الميناء) بوصفها المؤثر في تطور المدن والثاني (حجم المدينة).

٢ شكل لتوضيح مصفوفة رودريغ لتصنيف مدن الموانئ



(Landiyanto, erlangga Agustino and prasetyo, Arief heru and others/ Economic growth of Indonesia port cities/ EconWPA/ 2005.p9).

الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

(٢) جدول لتوضيح تفاصيل عن مدن الموانئ ضمن آلية قراءة مصفوفة رودريغ

التصنيف	التفصيل
coastal port town	مدن ميناء ساحلية (مدن صغير الحجم قليل الحركة) اعتمادها محلي، تكون المدينة هي التي تحتوي الميناء
Regional port town	مدن الميناء أقليمي حركة متوسطة نوعا ما تكون حركة الميناء أكثر نشاطا
Major port town	ميناء مدينة رئيسي مازال الميناء هو المهيمن والمدينة ضمن نطاق حدود توسع الميناء أذ ان توسع الحضري محدود والميناء وخدماته هي المسيطرة
Regional city	حركة الميناء محدودة لكن الوصلات التي تحققها المدينة مع محيطها أكثر نشاطا أذا مازالت هي المهيمنة
Regional port city	يوجد توازن ما بين حجم المدينة وحركة الميناء
Major port city	زيادة في حركة الميناء أدت الى ظهور هيمنة وظيفية على المدينة
Coastal metropolis	تعتمد المدينة بشكل أكبر على المدن المجاورة لذلك نجد ان المدينة هي التي تحوي الميناء وليس العكس
Port metropolis	ميناء العاصمة حركة المتوسطة للميناء أدى الى توسع حضري وتنوع نشاط المدينة
World port city	هيمنة المدينة وحركة الميناء كبيرة وتكون وصلات قوية بكل الاتجاهات والوصول الى مدن الموانئ العالمية

عمل الباحث بالاعتماد على

Landiyanto, erlangga Agustino and prasetyo, Arief heru and others/ Economic growth (of Indonesia port cities/ EconWPA/ 2005).

نجد ان مدينة الميناء على الرغم من تنوع تصنيفها إلا انها تعتمد بشكل عام على (حجم الميناء وحجم المدينة وحركة السكان)

الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

١-٣ مراحل تطور مدن الموانئ:

قام (Hoyle) عام ١٩٨٨ بتصنيف مراحل تطور مدن الموانئ عن طريق تحليل العلاقة بين الميناء والمدينة^(١٣) باعتماد متغير الوقت (فترة نشوء الميناء والمدينة) والتكامل الوظيفي والمكاني بينهما

(٣) شكل لتصنيف (Hoyle) لمراسل تطور مدن الموانئ

التصنيف	الرمز	الفترة	التفصيل
مدينة ميناء بدائي	●	قرون القديمة الى القرن ال 19	قرب الاربعط المكاني والوظيفي
توسيع مدن الميناء	○ ●	قن ال 19 الى بداية قرن العشرين	نمو مريع تجاري/صناعي لتطوير حدود المدينة والميناء الى الخارج
مدن الميناء الصناعية الحديثة	○ ●	منتصف قن العشرين	حدث نمو صناعي خاصه في تكرير النفط ويوجد الحاويات
تراجع واجهات بحرية	○ ●	من سنة 1960-1980	التغيرات في التكنولوجيا البحرية تغير نمو الواجهات البحرية من مناطق التنمية الصناعية والبحرية المنفصلة
أعدت تطوير واجهات بحرية	○ ●	1970-1990	ميناء حديث واسع القطر يشهد مساحات واسعة من الاراضي والمساحات المائية، وتجدد حضري الاساسي للمنطقة الاصيلة
تجديد اتصال الميناء بالمدينة	○ ●	من سنة 1980 الى ما بعد 2000	تؤدي العولمة والتحديث الى تغير دور المنافذ البحرية وتقوم بتجديد الرابطة بين المدينة والميناء عن طريق اعادة تطوير الحضري الذي يعزز هذه الرابطة
المدينة	○		
الميناء	●		

. (Hoyle, Brian\ global and local change on the port city water front\ geographical review Wiley online library\ 2000,p405)

نلاحظ ان علاقة المدن بالموانئ قد تأثرت بتغيرات ما بعد الصناعة وقد تغيرت العلاقة بين المدن والموانئ بشكل كبير او سريع للفترات بعد العولمة لكون الصناعات الكبيرة او الاقتصاديات الكبيرة تتطلب ثورة في حركة النقل وأعماق أكبر وتوسعات حضرية وأعادة

الأهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

لتطوير الموانئ ولربما ما يتطلب نقل موقع الميناء لكل هذه الأنشطة وتنوعها وتتطلب ان تكون خارج المدينة⁽¹⁴⁾

ان هذه العلاقة قد مرت بالعديد من المراحل المختلفة من ارتباط وانفصال مكاني استراتيجي، أذ تأثرت بعوامل خارجية ولاسيما التغيرات التي تطرأ على نظام النقل العالمي والثورة الصناعية في النقل البحري وتصميم البنية التحتية للموانئ وقد غيرت من الدور التقليدي للموانئ في النقل والتخزين والتحميل والتفريغ وطرق ربط الأنشطة والخدمات المتخصصة داخل المناطق الساحلية بما في ذلك الخدمات الصناعية والتجارية والبيئية واللوجستية⁽¹⁵⁾

أن لمدن الموانئ عنصرين أساسيين يخلق لها أهميتها ويشكل قيمتها: -

١. المركزية كون الميناء هو أصل وقلب المدينة وانه عامل جذب ويضيف لموقعها قيمة
٢. التنوع ان الموانئ قد وضعت الكثير من الاستخدامات والاستعمالات والأنشطة المختلفة في المدن التي تحويها لذلك تنوعه وتعدد اصنافها.

المبحث الثاني

أهمية مدن الموانئ وتأثيراتها المكانية

٢-١ الأهمية المكانية والوظيفية لمدن الموانئ وتأثيرها:

إن الأهمية المكانية متأنية من وظيفية الميناء حيث يجعل المدينة مفتوحة نحو التجارة العالمية أذ ان مفهوم الميناء كمكان لوجستي ينطوي على علاقة جديدة بين الميناء والمدينة حيث لا تقتصر على منطقة الميناء وحسب وانما على سلسلة النقل والتوزيع بأكملها مما يعطي المزيد من القيمة المضافة للمدينة⁽¹⁶⁾، إن الميناء يقدم عدد من الخدمات اللوجستية الإضافية للمدينة وشبكات متعددة الوسائط (سفن شحن وسكك حديدية نقل بري ومخازن) وان هذا الدمج للأنشطة إقليمية ومحليا متصل بين النقل والخدمات اللوجستية لأنشطة المدينة ويعمل على صيغة فعالة للتعاون ما بين (مدن والمدن الأخرى والمدن والميناء)،⁽¹⁷⁾ نجد ان الكثير من الباحثين الاقتصاديين من أمثال فرناند بودويل شدد على أهمية ميناء المدينة

الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

وارتباطه القوي وما يولده من تأثير مكاني للمدينة حيث له أهمية في تطوير اقتصاد السوق العالمية كما انه أفترض إذا ما اختفت وظيفة الميناء سيستمر تأثيره الملحوظ على ساكنين هذه المدينة في الشكل الحضري وذلك للرباط التاريخي وموقع المدينة^(١٨)، ولتوضيح العلاقة المكانية بين الميناء والمنطقة المركزية في المدينة والميناء وكيف أثرت هذه العلاقة على التغير في صناعة النقل البحري والهيكل المكاني للموانئ والمدن، لابد من شرح نماذج التحليل المكاني للمنافذ (الميناء)، بافتراض ان الميناء عبارة عن عقدة في شبكة النقل العالمية التي أصبحت أكثر وأكثر انتشاراً" إذ ان هذا الوصف للتنمية المحلية والإقليمية للنقل^(١٩) وهذه النماذج كالتالي:-

(١) نموذج Tafta ١٩٦٣م: - هذا النموذج عبارة عن تطور لشبكة النقل في ست مراحل متتالية مرت على الموانئ، واستخدم "تاف" موانئ غانا الساحلية وفي ست مراحل متتالية مرت على الموانئ الساحلية.^(٢٠)

المرحلة الأولى وفي هذه المرحلة تنشأ بعض الموانئ البحرية الصغيرة منتشرة على طول الساحل، وتمارس فيها حرفة الصيد موانئ صغيرة وظهيرها محدود جداً .

المرحلة الثانية وفيها يتم التوسع لكل من الميناء الرئيسي وظهيره وتتم بتكوين ربط بين الموانئ مع أخذ بالانخفاض التدريجي بالتكلفة.

المرحلة الثالثة وفيها تبدأ الموانئ في توسيع رقعتها ويستمر نمو الطرق المغذية وبذلك تنمو العقد الصغيرة على طول الخطوط الرئيسية .

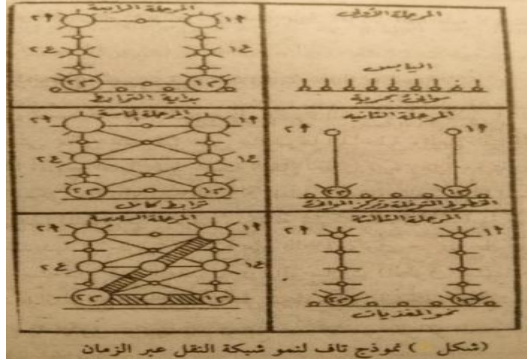
المرحلة الرابعة وفيها يتم ربط عدد كبير من العقد الكبيرة مع بعض العقد الصغيرة على كل جانب وتستمر خطوط التغذية في النمو وتبدأ بعض منها بالترابط والتواصل فيما بينها.

المرحلة الخامسة ويتم فيها ربط جانبي بين جميع الموانئ والمراكز الداخلية والعقد الرئيسية وفيها تبدأ الطرق الإقليمية الرئيسية بالتطور أي يصبح الترابط لشرايين الشبكة أكثر تطوراً.

المرحلة السادسة في هذه المرحلة وحسب رأي الأستاذ تاف فإن الطرق تصل الى النمو الكامل وبالتالي تكون هذه الهرمية المراكز العمرانية في المنطقة المعنية.

الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

(٤) شكل لنموذج تاف



(حميدان، الشواورة، علي سالم، جغرافية النقل وتطورها، كلية الأدب-قسم الجغرافية، جامعة القدس، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان-الأردن ٢٠١٢، ص ١٤٣)

٢- نموذج Anyport ١٩٦٣م: - هذا النموذج لبيرد وضح كيفية العلاقة المكانية بين الميناء والمنطقة المركزية في مدينة الميناء وكيف أثرت هذه العلاقة على التغيير في صناعة النقل البحري والهيكل المكاني للموانئ والمدن، حيث أتخذ بيرد من موانئ لندن نموذجا " كما يوضح هذا النموذج تحول مدن الموانئ من مدن بسيطة الى مراكز ذات كيان منفصل مكانيا" بعيدا" عن المرافق وان النموذج يتضمن ثلاث خطوات (٢١) & (٢٢)

الخطوة الأولى (Setting) الأعداد:

* تكون الأنشطة المتعلقة بالميناء هي تخزين وتجزئه

* قد ضلت هذه المدن ولفترة طويلة مرافقة للميناء والأنشطة المتصلة بها وتمتاز بالبساطة

الخطوة الثانية (Expansion) التوسع :

* التنمية المكانية التي حدثت للموانئ أظهرتها الثورة الصناعية

* بدأت المرافق للموانئ بالتوسع في نشاطاتها وخاصة في المصب بسبب زيادة في تراكم الشحنات (أحجام السفن أكبر، صناعة تحتاج الى أرصفه، نشاط الموانئ يحتاج الى نشاط صناعي)

الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

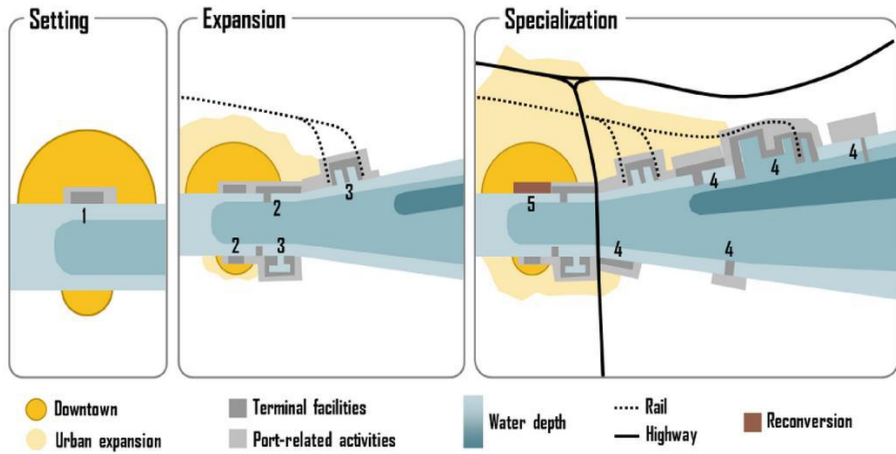
الخطوة الثالثة (Specialization) التخصص:

شحن بالجملة + حجم سفن أكبر + اختراع الحاويات = بناء أرصفه متخصصة + حاويات متنوعة بكافة البضائع — تكون النتيجة لهذه المعادلة هي

*توسيع أكبر للتخزين

*زيادة في أعماق التجريف مجرى المياه والابتعاد عن الموقع الأصلي وبذلك تم تحويل المرافق الأقدم الى استخدامات أخرى مثل السكن وحدائق بحرية

(٥) شكل يوضح نموذج بيرد



(Holy, Brian Stewart/ The port-city interface : trends, problems and examples / Geoform / Elsevier/ 1989)

كما ان الهيكل المكاني لمدينة الميناء يعرف من حيث العقد (مثلا الميناء الجاف) والممرات او الوصلات (الشبكات والطرق) مع التركيز بشكل خاص على العقد والوصلات داخل نظام النقل والانظمة المختلفة مثل النقل اللوجستي ومن خلال مراكز النقل والخدمات اللوجستي المتكامل والمتعدد الوظائف، حيث ان العقد تعمل كمركز تحميل للمناطق التجارية والمناطق النائية المرتبطة نوعيا بالموانئ بواسطة ممرات.

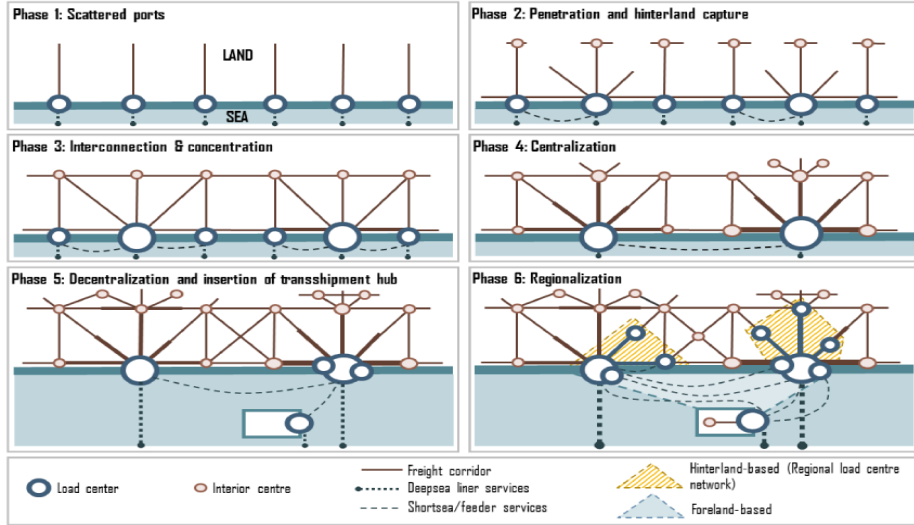
الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

٣- نموذج نوتبوم ورودريغ (مرحلة الإقلمة لمدن الموانئ) ٢٠٠٥:-

أن المنهج الإقليمي في النقل يمثل نظام نقل متكامل حول حركة الشبكات والمدن (العقد) والتسلسل الهرمي والمساحات فأن الحركة التي تحدث على طول الطريق تؤدي بدورها الى تشكل شبكة تظم فيما بينها العديد من العقد (المدن) وبالتالي تنتهي الى ظهور نظام متسلسل بشكل هرمي لتشكل ما يعرف بالسطوح ثم في نهاية المطاف تشكل مساحات^(٢٣) , أذ ان كل مدينة تحاول ان تبسط نفوذها وتقدم خدماتها للمنطقة التي تحيط بها بحيث تمثل أقليم المدينة الوظيفي أي ان المناطق التي تتبع المدن تبدأ بالظهور , وعلى شكل مساحات محدودة^(٢٤). كما ان النقل البحري يؤثر على حركة النقل الداخلي للمنطقة حيث الانخفاض في تكلفة الشحن البحري والى دعم تكاليف النقل البري الى حد ما مما يؤدي الى نشاط في الشبكات البرية و في الشبكات البرية والإقليمية. وهذا ما يؤدي الى زيادة في النشاط التجاري وعمل حركة نقل متعددة الوسائط (سكة حديد وسيارات شحن) وهذا ما يعود بفائدة ان يكون هناك تطوير لعدد من المجالات والاستعمالات التي تخص المدينة (البيئة الحضرية) والمدينة نفسها , وبهذا فأن حالة المدن في النظام الإقليمي ستؤثر على علاقة المدن والمدن الأخرى مع النظام المحلي وتؤثر مباشرة على العلاقة المكانية والاقتصادية بين المدن الأخرى ومع النظام المحلي^(٢٥) , هذا ما دفع (نوتبوم ورودريغ) سنة ٢٠٠٥ م الى إيجاد توسع لنموذج بيرد (Anyport) حيث قاما بإضافة مرحلة الأقلمة لمدن الموانئ^(٢٦) ان هذه المرحلة زادت من أهمية مدن الموانئ حول تمديد الاتصال بالمنطقة النائية وتقوية القدرة التنافسية للميناء وتحسين النقل البحري والبري وما يرتبط بها من وصلات .

الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

(٦) الشكل يوضح نموذج نوتيوم ورودريغ



Veenboer, D.P/ The port-city Relationship the success of urban maritime ports/ Master thesis/ Erasmus) University Rotterdam/ December-2014,p44.

أن عملية تطور التأثير المكاني مرت بعدة مراحل قبل الوصول الى النطاق الإقليمي وهي كالتالي حسب المخطط أعلاه تم وضع هذه النقاط (للتوضيح فقط المصدر الباحث):

١. (scattered port) بداية الموانئ مبعثره غير مرتبطة محدودة الاستخدام .
 ٢. (penetration and hinterland capture) اختراق واتصال بالمناطق النائية وذلك لبداية نشوء الروابط البحرية والوصلات البرية.
 ٣. (interconnection and concentration) الربط والتركيز .
 ٤. (centralization) المركزية.
- أن في هذا المرحلتين لا يوجد اختلاف جوهري نحو توجه التأثير المكاني حيث كلاهما يعمل على تعزيز الروابط والامتدادات وتأثيرها نحو المناطق الداخلية برا والمناطق البعيدة بحرا مكونا عقد خارجيه (مراكز نمو حضري).
٥. (decentralization and insertion of transshipment hub).

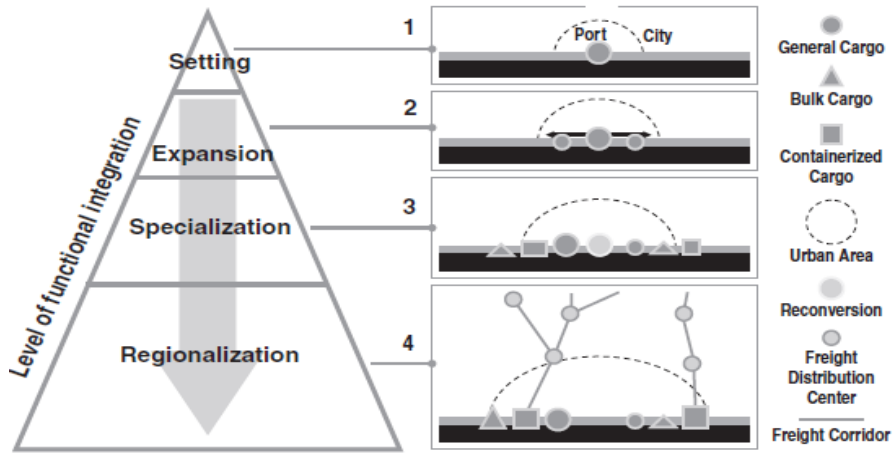
الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

اللامركزية وأدراج النقل العابر في هذه المرحلة توسع نطاق التأثير مكونا مراكز للفعاليات الاقتصادية (أقطاب نمو) بما يتمثل بممرات النقل الإقليمي معزز بدوره النشاط الحضري على مستوى المدينة ويمتد تأثير الموانئ ومدنها نحو النطاق الإقليمي.

٦. (Regionalization) توسع نطاق التأثير للوصول الى الإقليمي وقد يمتد التأثير نحو النطاق الدولي وبذلك ستكون نتيجة النموذج التالي.

وقد تم اختصار الست مراحل بثلاث مراحل وبهذا سيكون الشكل كما يلي:

(٧) شكل لتوضيح تطور الوظيفة ووصولها الى الإقلمة



Notteboom, Theo E and Rodrigue, Jean-Paul/ Port regionalization a new phase in port (development/ Maritime policy and management/ Taylor and Francis / 2005,p928.

- وبذلك ستكون نتيجة النماذج مجتمعه كالآتي:

١. تأثير مكاني متصل بعدة عوامل وهي (أمكانية الوصول ووجود الاتصال البري والبحري، تطور البنية التحتية وكفاءتها، التكتل للفعاليات الاقتصادية واللوجستية).
٢. تشكيل الانماط المكانية للمدن ضمن الإقليم وتأثير الهيكل المكاني لمدن الموانئ متصل بعدة عوامل وهي:

• تنافس بين الأنشطة الاقتصادية المختلفة

الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

- ملائمة المناخ بكافة عناصره مع الاخذ بالاعتبار جميع التغيرات على مدار السنة .
- تباين التوزيع للموارد داخل الإقليم الواحد وبين الأقاليم.
- ٣. ان الروابط المكانية والوظيفية لمدن الموانئ طويلة الأمد وتطلعها للتطور التكنولوجي يكون بشكل تدريجي في مجال النقل حيث أثر على أهميتها وتأثيرها وتنقلها وارتباطها بين الأنظمة.

٢-٢ الأهمية الاقتصادية لمدن الموانئ وتأثيرها:

إن المراكز ذات الاقتصاد الفعال متأدية او ناتجة من التنمية المكانية للمدينة التي تعمل بدورها على إعادة التوازن الإقليمي وهذا يرتبط بمفهوم إعادة تنظيم التكتلات الحضرية وتنظيم الشبكة الحضرية على المستوى الدولي والمحلي والوطني، ويرتبط هذا جوهرها بالنشاط الاقتصادي الأساسي المتخصص^(٢٧)، إذ ان الأنشطة الاقتصادية في مدن الموانئ تنقسم الى جزء ينتمي الى الميناء وجزء آخر ينتمي الى المدينة حيث ان الأنشطة الاقتصادية المرتبط بالميناء محددة بالوظائف او الصناعات المرتبطة باستخدام الأرصفة في الميناء والتي تكون موجوده بسبب الميناء، أما الأنشطة الاقتصادية المرتبطة بالمدينة فهي كل أنشطة المدينة من الأنشطة الخدمية الحضرية واستعمالات الأرض للمدينة والمرتبطة بالميناء ،أما الآثار الاقتصادية لمدينة الميناء فأما أن تكون ذو تأثير مباشر أو غير مباشر^(٢٨) حيث ان النشاط الاقتصادي الأساسي يرتبط ارتباطا جوهريا بكيفية استخدام الأراضي في مدن الموانئ حيث يساعد تحليل هذا الارتباط بتقييم أثره ، يعد النشاط الاقتصادي وأنماط الاستثمار محاور أكبر وأكثر تعقيدا حيث ان الزيادة في نشاط الشحن يؤدي الى زيادة في استخدام مساحات الطرق والبنية التحتية كما أن (التجارة) البحرية تزيد من إعادة التوزيع الهائلة للصناعات التحويلية الى مواقع منخفضة التكلفة ويرجع ذلك جزئيا الى النمو الاقتصادي وهذا ما يؤكد ان من الضروري الاهتمام بالخدمات اللوجستية للتنظيم والتوزيع حيث ان الأهمية الاستراتيجية في الخدمات اللوجستية تهدف الى إدارة فعالة وكفوة للسلع والمعلومات التي تسمح لمناطق الموانئ بالنمو والتطور بطبيعة الحال^(٢٩)، أن الأهمية والأثر الاقتصادي لمدن الموانئ يتركز بكون ما

الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

يوفره الميناء من أيدي عامله وحركة الميناء لنقل السلع والحاويات والركاب حيث ان الميناء هو نقطة (المرور) والمدينة هي البوابة ، وتعد المدن ساحلية قطبا للنمو وميزتها أنها ذو تكتل ذاتي ومركز تأثير اقتصادي محلي، ويعد الميناء ووجوده عبارة عن عامل مسرع لنموها الاقتصادي والرفاهية وعامل جذب لتلك المدن، ومن أجل أ يصل الميناء الى المستوى المحلي من الضروري تركيز على المنافع الاقتصادية والقيمة المضافة المحلية او ما يعد كون مؤشرا حقيقي والواضح على ان الميناء يتعلق بحجم البضائع والقيمة الإجمالية المتصلة بالأنشطة المنفذة في منطقة الميناء وما يشمل من الوظائف اللوجستية الموجودة على أطراف المناطق النائية (كالموانئ الجافة) ضمن المنطقة الحضرية والتي تزودها محاور (البحر)^(٣٠). ومنها نجد ان مرحلة مدن الموانئ في النظام الإقليمي تؤثر على علاقة المدن بالمدن الأخرى ومع النظام المحلي وهذا ما يؤثر بشكل مباشر على العلاقة المكانية والاقتصادية بين المدن والمدن الأخرى، وعلى المستوي المحلي حيث اقتصاديات الحجم تؤثر على أنماط المواقع الصناعية وعلى وجه الخصوص تحتاج الصناعات التحويلية الى خفض التكاليف للحفاظ عليها وعلى القدرة التنافسية في السوق العالمية،^(٣١) متمثلا بتأثير اقتصاديات الحجم كتالي^(٣٢):-

١. بيئة الأعمال حيث ان اقتصاديات الحجم تؤثر على الظروف المعيشية في البيئة الحضرية.

٢. التجارة الحرة لمدينة الميناء تتميز بسلسلة من السياسات الحكومية التي تستهدف متابعة وعملية التحديث وفق معايير عالمية حيث عززت الممرات محاور النماذج الاقتصادية الجديدة حيث تلعب الموانئ دورا رئيسي في التنمية الاقتصادية والتي تتبعها استثمارات جديدة.

وبهذا فإن وجود الميناء يمثل الفوائد الاقتصادية للمدينة إذا انه سيلعب دورا مهما في سلاسل التوريد العالمية التي تعمل بصفتها على تسيير التجارة بين المدن والموانئ والبلدان كما توفر قيمة مضافة من خلال الأنشطة الاقتصادية التي يقوم بها الاستثمار والتي هي ذات صلة بالموانئ وبهذا تترجم هذه القيمة الاقتصادية^(٣٣) وبها فان النتيجة الاهمية الاقتصادية لمدن الموانئ وتأثيرها مما جاء ستكون :-

الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

١. نجد ان تأثير مدن الموانئ يتركز في تأثير الميناء ووظيفته، إذا ان الأثر الهام في تغيرات الموانئ يؤدي الى ان تصبح أكثر تعقيدا وهذا بدوره يحتاج الى ان تكون زيادة في متطلبات عمالة ذو مهارات عالية وخدمات مكثفة.
٢. أيا كان نوع النشاط الاقتصادي فإنه قوة تأثيره التي يتركها ستؤثر على التنمية الاقتصادية والتي بدورها تحدد او ترسم اتجاه البنية الاقتصادية للمدينة.
٣. ان الأنشطة الاقتصادية في مدينه الميناء تتوزع على شكلين.
- أنشطة تجارية وخدمية (تتمثل في الأنشطة الحضرية للمدينة والخدمات اللوجستية والاستثمارات التجارية).
- انشطه صناعية (بما يتمثل بنشاط الميناء بحد ذاته والصناعات الساندة التي يمكن ان تنشط وتزدهر بوجود الميناء).

٢-٣ الأهمية الاجتماعية والبيئية لمدن الموانئ وتأثيرها:

ان الأهمية الاجتماعية لمدن الموانئ تتمثل بعمل الموانئ إذا انه يعمل على الربط بين ساحل وساحل آخر في المناطق البعيدة والنائية وبهذا أدت بطريقه ما الى نقل الثقافات حيث ان الموانئ تعمل كجسر رابط ومدنها البوابة المستقبلية لكل هذا التنوع اذا ان مدن الموانئ على مر مراحل تطورها من مناطق نائية الى مدن كبيره وبنية لها ثقافة محلية وازدهرت بتطور العلاقات الدولية والسلع والناس والأفكار، فان حدوث التصادم الثقافي يكون في ضل الآثار الداخلية والخارجية والقوى السياسية والاقتصادية والجهات الفعالة وموقع المدينة ^(٣٤)، مجموعة دراسات قدمت من قبل (OECD paper (35) Regional Development working) لمجموعه مدن موانئ في العالم تحت عنوان (The Competitiveness Of Global Port Cities)^(٣٦)، إذا يتم تقييس هذه المفاضلة على اعتبار أن لكل مدينة ظروفها الموضعية والوظيفية التي تحكم هذه العلاقة،أضافه الى الروابط ما بين المدينة و المدن المحيطة من جهة والميناء من جهة أخرى إضافة الى كيفية نظرة السكان للمدينة إذا انهم يحددون طريقة تواصلهم بمحيطهم هل يكونون مرتبطين به عن طريق البحر اكثر ام مرتبطين به عن طريق

الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

المدن المجاورة^(٣٧) أذا ما أخذنا بنظر الاعتبار تطور مدن الموانئ على ثلاثة مراحل لتوضيح كيفية عمل هذا الأثر على اعتبار ان ركائز مدن الموانئ تعتمد (حجم الميناء وحجم المدينة وحركة السكان) ستكون المحصلة

١. في العصور الوسطى حيث ان المدن عبارة عن مركز تجاري وتخزين وتصنيع يكون علاقة قوية بين الميناء والمدينة وعلى تماس مباشر حيث ان نشاط الميناء معتمد على ساكني المدينة وهذا ساعد بشكل كبير على نقل الثقافات وتنوع الأنشطة الاقتصادية أدى الى جذب عاملين حفز السكن وتطور تدريجي للمدينة وتوسعها^(٣٨).

٢. ظهور الحاويات جعل من المدينة ومينائها عنصرا أساسيا في المنافسة بين الموانئ أذا ان التطور التكنولوجي والزيادة في استيعاب الميناء لمواكبة التطور السريع وزيادة المنشآت دفع الى تجاوز عتبة إضافية أثرت بدورها على البيئة أذا ان الزيادة في نفايات الميناء وتصريف السفن وزيادة الضوضاء مصدر أزعج الساكنين وان التطور التكنولوجي في إدارة الموانئ أدى الى تقليل الأيدي العاملة لكن ساعد التطور بالبنى التحتية وجذب أنشطة نقل بري ساعد في ربط المدينة الميناء بالمدن الأخرى وخلق مجتمعات جديدة^(٣٩)

٣. ظهور العولمة جعل لهذا التطور تغيرات تكنولوجية وإدارية في النقل العالمي وأثر على الشركات الوطنية وجذب استثمارات جديدة ومن دول أخرى وتبني استراتيجيات جديدة في التخطيط لتلك المدن وأقم الاستدامة البيئية واستخدام الموانئ لإنتاج الطاقة المتجددة وأعاده دمج الميناء بالنسيج الحضري وتشجيع مجالات التعليم والسلامة والامن وبرامج التأهيل الاجتماعي عمل على تقليل الآثار السلبية وأحياء مجتمع المدينة^(٤٠) وبشكل عام فإن مدينة الميناء يمكن ان تستفيد من خلق فرص عمل حيث يمكن الاستفادة من الخدمات والاعمال التي تتركز داخل المدن وهذا يخلق دخلا اقتصاديا , لكن بشكل عام تتميز هذا النوع من المدن بالتفاوت في الدخل حيث يوجد الكثير من الاحياء الفقيرة ويعود هذا بسبب الهيكل الأساسي الاقتصادي غير المنتظم ، أذا ان هذا يخلق تراكم لكثير من المشاكل ومن جميع الجوانب^(٤١)، كما ان البيئة المحلية تسهل للميناء المدخلات اللازمة للعمل ونشاطه وهي

الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

الايدي العاملة والأرض ورأس المال وبهذا فإن البيئة المحلية تدفع تكاليف الأنشطة وما يتعلق بالازدحام والتلوث واستخدام الأراضي أذ ان زيادة الاخطار ووقوع الحوادث ومصدر قلق للسكان المحليين أضافة قلت النشاطات الترفيهية حيث ان وظيفة الموانئ ترتبط بقضايا منشآت والمصانع المختلفة أذا انه هذه هي مشاكل مركزية تعاني منها مدن الموانئ^(٤٢).

المبحث الثالث

التجارب المحلية والعربية والإقليمية والعالمية

لقد قام الباحث بأخذ أربع تجارب للمدن موانئ مختلفة العالم وموجوده فعليا ومدرجه ضمن مستويات العلمية العالمية وقد كان الاختيار لتغطية جميع المستويات منها عالمية وإقليمية وعربية وقام بتحليلها من وجهة نظر الباحث وبما يخدم بحثه ومقارنتها مع تجربته المحلية التي قام باختيارها الباحث (ام قصر) وإيجاد عدة محاور مشتركة بين المدن لمناقشة واقع الحال المدن وكانت النتيجة هي عبارة عن مقارنة موضحة في نهاية المبحث

أولاً:- مدينة بور سعيد ومدينة جنوه^(٤٣)

منطقة الدراسة:

تقع بور سعيد في شمال شرق مصر وتمتد حوالي خمسة وثلاثين كيلومترا على طول الساحل البحر المتوسط شمال قناة السويس تضم بور سعيد ثلاثة موانئ ومنصات وهي الميناء الغربي بور فؤاد والميناء الشرقي وصولا الى المنطقة القطاع الحكومي والخاص كما هو موضح بالخارطة , التطوير المطلوب يشمل إنشاء الميناء الشرقي الجديد والمنطقة الصناعية بورسعيد والنفق الجديد جنوب بور سعيد , المنطقة الجغرافية محاطه بأسطح مائية ويتم توسيع النمو الحضري للمدينة إلا ان الموانئ مناطق نائية مما أدى الى انخفاض فرص لتوسع المدينة والموانئ ووجود نقص في الاتصال بين موقع الموانئ والمدينة الموسعة ,أذ ان أمتد خدمات الميناء بور سعيد في مركز المدينة وعلى شاطئ كله وعلى جانب قناة السويس ولاحظه وجود فصل وظيفي غير مخطط للوسط المدينة وحركة غير منتظمة من مفترق طرق سكة الحديدية

الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

والميادين وذلك بسبب الازدحام لطرق بين الميناء ومركز المدينة بالإضافة الى ان أعماق المياه غير مناسبة لتطور الميناء والحصول على أجيال جديدة من السفن مما يعمل على دعم الميناء دوليا , تمتد مدينة بور سعيد بعد حفر قناة السويس حيث كان هناك تمرکز واضح لمباني في المدينة الى جانب الميناء , والتي ينتج عن توسع بور سعيد الى جنوب حتى وصلت الى حوض بناء السفن عام ١٨٦٢ حيث توجد ورشة عمل أنشأت في أوائل ١٨٦٣ بالقرب من بحيرة منزلة بعد نهائية الحرب العالمية الأولى كما ان بعدها قرره مديرية قناة السويس إنشاء مدينة جديدة عام ١٩٢٦ مع ٣٠٠ منزل من تصميم (E`cole desbeaux-arts in Paris) اتباع نموذج فرنسي , حتى عام ١٩٥٥ إن بور سعيد أصبحت ممتد من الجانب الغربي نحو المناطق المتنامية الى جانب التوسعات نحو الشرق والجنوب والشریط الساحلي وصولا الى حي بور فؤاد الى ان بجانب ذلك شوهد توسع حضري عام ١٩٩١ بجانب الشمالي.

وصف التجارب:

ان الدراسة تتاقش قضية الاتصال بين المدينة والميناء حيث انه لا ينتمي الى فئة محددة بسبب تنوع قضايا مدن الموانئ والفصل الوظيفي المعتاد للميناء والمنطقة الحضرية وبالتالي فإن الاتصال لايزال غير محدد والذي لاتزال تؤخذ على نطاق واسع من قبل العلماء كنقطة دوران بين الأرض والبحر حيث وظائف محددة للتطور، وينتج عنها فصل بين جغرافية الحضرية وجغرافية النقل وقد تم دراسة ذلك من خلال المقارنة بين مدينتين جنوا وبورسعيد وذلك من خلال عدة نقاط اساسية

١. التوسعات الحضرية الجديدة تتطلب تحديد ظروف الواقع الحالي ومعرفة التحديات الجغرافية .

٢. تجديد وصلات الميناء الحديث مع الميناء الأصلي .

٣. تأمين جودة المنطقة الحضرية عن طريق الربط بين الميناء وبيئة المحيطة إضافة الى وضع ضوابط بيئية للحد من المخاطر التلوث .

الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

٤. إعادة تطوير الميناء هي نتيجة لتقييم الوظيفي للمرافق القائمة وتوفير مرافق جديدة
٥. استخدامات مختلطة هي أولوية للتحويل الحضري في المستقبل .
٦. إعادة العلاقة مع المناطق الخضراء وتحسين الصحة وتعزيز نوعية حياة المواطنين.
٧. الميناء جزء من النسيج الحضري وامتداده لوسط المدينة.
٨. الاعتماد المتبادل للنقل بين المدن وبين الميناء والمدينة والتوازن من حيث الوظيفة والحجم.
٩. النقل الحضري من وسط المدينة الى أنشطة الميناء المحيطة حركة امنية ومأمنة للسفن.

نتائج:

- لقد تم تحقيق النتائج التالية في المدينة: -
١. تعد الموانئ من خلال الواجهات المائية جزءا من النسيج الحضري الموجود باستخدام ميزة المياه لنقل الأشخاص والبضائع.
 ٢. الاعتماد المتبادل على النقل بين المدن والميناء الموازنة بينهما اذ لا يمكن الفصل عن احتياجات المواطن من الوظائف والمتطلبات المكانية
 ٣. يجب ان يكون النقل الحضري من وسط المدينة الى أنشطة الموانئ المحيطة امانا وان يكون متنوعة في سرعة والقادرة.
 ٤. مفهوم المركزية بوصفها أن الميناء هو بوابة للمناطق المحيطة (بحريا و تجاريا)
 ٥. إعادة التطوير من خلال بدء في مرحلة الهيكلية والإقليمية من خلال وضع مشاريع وجداول لتخطيط المنطقة وهي فرصه للتبادل الوطني والدولي وتعزيز المشاركة الفعالة للمواطنين
 ٦. الهوية التاريخية تعطي شخصية حيث تعتبر وظيفة وقيمة الميناء بمثابة الهوية ومعلم رئيسي (مدينة بور سعيد تم أنشأها بسبب وجود الميناء).
 ٧. التوسع العمراني الجديد يتم استخدام الواجهة البحرية التي هي فقط تستخدم لخدمات الميناء إضافة ما يليه من زيادة التلوث الهواء والخط الساحلي هو منطقة صناعية فقط.
 ٨. التكامل الاجتماعي لتجنب شعور بالانفصال عن الميناء بالإضافة الى مشاركة العامة.

الاهمية المكانية لمدينة الموانئ وتأثيراته

ثانياً: - مدينة بندر عباس^(٤٤)،^(٤٥).

منطقة الدراسة:

تعد بندر عباس عاصمة لمقاطعة هرمزكان وهي مدينة ميناء تجاري موقعها على طول الساحل الجنوبي لأيران المطل على الخليج فارس تقع على خط العرض 27°N-28°N وإلى 27°N-28°N وعند خط الطول 56_130 to 56_220. وبهذا تبلغ مساحة الأرض حوالي 100 كيلومتر مربع وتشمل أربعة أقاليم مقسمة الى 70 مقاطعة، بندر عباس استراتيجياً تقع المدينة في مضيق هرمز وتستضيف قاعدته البحرية الأساسية ، جغرافياً تقع المدينة 9 أمتار فوق مستوى سطح البحر ، عدد السكان بندر عباس كان 0,52 مليون في عام 2012 ، ونظراً للحاضر ان معدل النمو ومن المتوقع ان يرتفع الى 0,82 مليون في عام 2030 ، كما ان اهم الأنشطة الاقتصادية في بندر عباس يشمل صناعات الثقيلة و الموانئ التجارية وصيد الأسماك ومصافي النفط والغاز وغيرها من الصناعات التي يعمل فيها حوالي 74% من السكان الناشطين في هذه المجالات كما تعد المدينة واجهة سياحية على مستوى المحلي والدولي وبهذه الطريقة ظهرت المدينة بميزة أرضها القابلة لتطور والنمو الحضري، كم إن النمو السريع الذي شهدته بندر عباس في العقود الأربعة الماضية يعكس إلى حد كبير اتجاهات العمران العامة في إيران. وكما هو الحال في العديد من البلدان النامية الأخرى، ترافق العمران السريع في إيران مع انتشار الأحياء العشوائية الفقيرة محدودة الخدمات، والتي يشار إليها عادة باسم أحياء الصفيح. وثمة أدلة على أنّ عشوائيات بندر عباس تعود عدّة عقود إلى الوراء، إذ سجلت دراسة غنيّة أجريت في أوائل السبعينات عن وضع الإسكان في هامش المدينة إلى وجود خيام وأكواخ النخيل وغيرها من المساكن التقليدية المؤقتة التي لا تزال قائمة في بندر عباس ،ومع ذلك فإنّ انتشار العشوائيات وحالة التدهور ونقص الخدمات والفقر في بندر عباس هي أمور ترتبط بالنمو السريع الذي شهدته المدينة في العقود الأربعة الماضية على الرغم من تماثل الظروف الكلية وتأثيرات النظم الرقابية العمرانية على المدن الإيرانية، فإن نتائجها المكانية والاجتماعية والاقتصادية تتمايز في خصائصها عند كل حالة وينطبق

الاهمية المكانية لمدينة الموانى وتأثيراته

هذا أكثر ما ينطبق على بندر عباس، مع الأخذ بعين الاعتبار موقعها الفريد وإمكاناتها الاقتصادية، والقوى الإقليمية والخارجية المتأثرة بها. نفسر ديناميات النمو العمراني في بندر عباس، عشوائيات ها، تدهورها، وكذلك مبادرات القطاع العام التي تعالج المسألتين الأخيرتين، ونناقش عوامل عامة تتسبب بعشوائية المدن الإيرانية وتدهورها ولا سيما مسائل التضخم والبطالة وركود الدخل واللامساواة وأسواق المضاربة بالأراضي واللوائح المقيدة لاستخدامها. نشير بعد ذلك إلى أنه في حين أصبحت بندر عباس ميناء إيران الرئيسي لعبور البضائع، تأتيها بعض استثمارات التصنيع والمهاجرين القادمين من خارج المحافظة، فإن اقتصادها مستقطب بين جزأين تقليدي وحديث، لا ينتج أي منهما ما يكفي من فرص عمل ودخل للأسر الفقيرة الأصلية في المنطقة. وبعد عرض الأبعاد المكانية لهذا الاستقطاب في بندر عباس، ننقل إلى وصف الخصائص الاجتماعية والاقتصادية والمادية لأحياء الفقيرة قليلة الخدمات والمصنفة كعشوائيات في المبادرات الحكومية الأخيرة. ثم في القسم الأخير قبل الختام نعرض نتائج مشاريع رائدة سابقة لتطوير العشوائيات في بندر عباس، والتوصيات المتعلقة بالمبادرات الأحدث الهادفة إلى وضع خطة على مستوى المدينة لأحيائها الفقيرة. نتأمل بعد ذلك في التجمعات السكنية الفقيرة غير المخدومة في بندر عباس ومتفائلين بالمبادرات الحالية والمفترض أن تتبع نهجاً شاملاً وإقليمياً لمعالجة الاستقطاب الحضري في بندر عباس، كما ان في ايران نجد ان بندر عباس تواجهه الكثير من العوائق لتطوير الحدود الحضرية بسبب طبيعة حدود في الشمال (المنحدرات الصخرية) والجنوبية (المناطق الساحلية) وكذلك الحدود المادية في الشرق والغرب (الأراضي العسكرية) في السنوات الأخيرة قد شهدت مدينة بندر عباس تسارع وتيرة النمو الحضري بسبب استراتيجيات الموقع وقرب الميناء الرئيسي للاستيراد والتصدير ووجود عدة مناطق صناعية بالقرب منها ، ووفقا لتعداد الأول لإيران عام ١٩٥٦ م كان عدد المدن الإيرانية ٢٠١ مدينة ونسبة السكان المناطق الحضرية الى السكان ككل ٢٩% وفي عام ٢٠١٢ م اصبح عدد المدن ١٣٣١ مدينة ونسبة سكان المناطق الحضرية أصبحت ٧٠% من مجموع السكان ، كما ان الأمم المتحدة تشير توقعاتها ان سكان الحضر

الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

في ايران سوف يصل الى ٨٠% من مجموع السكان في حلول ٢٠٢٠ م أذ ان مدن مثل مشهد واصفهان وطهران تشهد ضغطا في النمو الحضري قد يؤدي الى الزحف الى بعض المدن المتوسطة والصغيرة ويتم توسيع هذه المدن اعتمادا على موقعها ولخصائصها المحددة .

وصف التجربة:

ان الغرض من الدراسة هو إيجاد طرق جديدة لتحديد اتجاهات النمو الحضري وتحديد اتجاهات الامتداد العمراني و فهم اتجاه النمو الحضري , استخدام هذه الطريقة للتحليل يمكن من خلالها فحص النمو الحضري بين الماضي والحاضر وإعطاء تنبؤ نحو النمو المستقبلي, وباستخدام الاستشعار عن بعد ونظم المعلومات الجغرافية والتصوير وأساليب الاسترجاع البيانات للملاحة الذكية ورسم الخرائط وكذلك نماذج المحاكاة للنمو الحضري, ومن هذه التقنيات كما تم استخدامها على نطاق واسع لتحديد التغيرات في استخدامات الأراضي مع مساعدة من ميزات اتخاذ القرار لدى GIS القدرة على تقييم البيانات الناتجة من الاستشعار عن بعد باستخدام تقنيات تقييم البيانات متعددة, لقد تم دراسة فترات زمنية (٢٠١١، ٢٠٠١، ٨٧، ٦٥، ٥٦) تستخدم لتحديد فئات استخدام الأراضي في المناطق الحضرية والتمدد الحضري داخل المنطقة الدراسة وقد حلل البيانات باستخدام أصغر المربعات وقانون الفيزيائي (شنتون) والنماذج الإحصائية للبيروسون ومربع كاي ومنه يحدد مقدار الفرق في المناطق الحضرية للنمو في فترات زمنية مختلفة الذي يستخدم معه نموذج أو مبدأ عدم اليقين (Entropy) لتحديد التغيرات في توسيع الحدود الحضرية ,مدينة بندر عباس هي مدينة كبير نسبيا وقد لوحظ انها قد شهدت تغير سريع خلال السنوات الأخيرة، لتحليل نمو الحضري لمدينة بندر عباس بالنسبة لتسلسل الهرمي لمدن إيران وفهم التغيرات في المشهد الحضري لها عن طريق أخذ عدت نقاط بنظر الاعتبار .

- السكان ومعدل نمو المركز الحضري المعطى
- التكوين المكاني من النمو
- الفرق بين النمو الفعلي والمتوقع ومستويات النمو

الاهمية المكانية لمدينة الموانئ وتأثيراته

- الفرق بين النمو المكاني وانماط النمو الزمني
- مسح حجم النمو وابعاد المساحة الحضرية

النتائج:

- نستنتج ان مدينة بندر عباس قد امتازت بعدة مميزات وهي كما يأتي: -
١. عانت المدينة من امتداد عشوائي وغير مخطط له أدى الى انعدام الأمان وخدمات غير كافية.
 ٢. زيادة في طول فترة التنقل وزيادة في استهلاك الطاقة وزيادة التلوث .
 ٣. الامتداد الغير منتظم أدى الى طمس المعالم السياحية، كما أدى الى تقليل فرص العمل ويعوق النمو الاقتصادي.
 ٤. قلة الأراضي الصالحة للتمدد العمراني.

ثالثا: - مدينة باسير جودانج^(٤٦)

منطقة الدراسة:

ماليزيا هي أمة بحرية حيث تتكون من جزيرتين هي شبه الجزيرة (شبه جزيرة الملايو) وجزء من جزيرة (بورنيو). وبما أنها تقع بالقرب من أكثر المضائق ازدحاما في العالم (مضيق ملقا)، فقد تم إنشاء عدة موانئ في ماليزيا. ميناء كلانج الذي يقع على بعد ٣٠ كيلومترا من كوالالمبور وهو أكبر ميناء وواحد من أفضل ٢٠ ميناء في العالم. وهو محفز للتنمية الاقتصادية الوطنية والتوسع الحضري في منطقة كلانج.

في الجنوب، تم تأسيس ميناء جوهور في باسير جودانج في عام ١٩٧٧ على قطعة أرض تواجه مضيق جوهور الذي يفصل جوهور عن سنغافورة. تم تحويل باسير جودانج نفسه في وقت سابق من قرية للصيادين إلى منطقة صناعية تنتج السلع للتصدير. الصناعات الرئيسية هي البتروكيماويات والاتصالات والمنتجات الغذائية والسلع الالكترونية. تقع في منطقة تبلغ مساحتها ٥٨٠٢ هكتار، وزاد عدد سكانها من ٤٦٧٢٨ في عام ٢٠٠٠ إلى

الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

٦٤٤٠٠ في عام ٢٠١٠. يلعب ميناء Pasir Gudang دورا هاما كمحفز للتنمية المكانية والاقتصادية للمجتمع المحلي.

وصف التجربة:

تطور مدينة الميناء يحلل التفاعل المكاني للميناء والمناطق الحضرية المحيطة به. تحلل الدراسة هذه العلاقة في ميناء باسير غودانغ، جوهور، ماليزيا وتأثيراتها على جودة الحياة. باستخدام التحليلات المقارنة والوصفية كوسائل للبحث. حيث توسع الميناء على حساب المناطق الحضرية في حين أثر النمو الحضري المستمر على كفاءة عمليات الموانئ ولا سيما النقل البري. وينشأ هذا التصادم بسبب التخطيط غير المنتظم والمفكك لتطوير الميناء والمناطق الحضرية المحيطة. حيث كان لهذا الاثر السلبي على نوعية حياة السكان.

النتائج:

حققت مدينة باسير جودانج هدفها كمدينة ميناء ناجحة تضم تطويرا صناعيا وتجاريا وسكنيا، بالإضافة إلى الميناء نفسه. ومع ذلك، فعند وضع خطة تطوير شاملة لمدينة الميناء، هنالك جوانب مختلفة تحتاج إلى النظر فيها. واستنادا إلى نماذج تنمية مدن الموانئ في البلدان الأخرى التي تم استعراضها، فإن الجزء الحاسم الذي ينبغي النظر فيه هو تكامل تخطيط استخدام الأراضي بين الميناء ومناطقه الحضرية. حيث ظهر الوضع المعاكس في منطقة باسير جودانج. يبدو أن التخطيط الحالي لاستخدام الأراضي والخطة المحلية لـ باسير جودانج لم يدمج التخطيط المكاني بين الميناء والمنطقة الحضرية. وبالتالي، يبدو أن سكان هذه المنطقة يعانون من رداءة نوعية الحياة. من أجل إنتاج تخطيط مثالي لاستخدام الأراضي لمدينة الميناء في باسير جودانج ومدن الميناء الأخرى في ماليزيا، تحتاج سلطة الميناء والوكالات الحكومية، وخاصة السلطات المحلية، إلى فهم أن التنمية في مناطق الموانئ تتطلب نموذجا آخر يفهم احتياجات كل من الميناء والمدينة المجاورة له. عندئذ فقط يصبح تطوير مدينة الميناء أكثر استدامة وتحسن نوعية حياة الناس بشكل كبير.

الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

رابعا: مدينة ام قصر^(٤٧)

منطقة الدراسة:

تعد مدينة ام قصر من المدن الهامشية ساحلية ذات قيمة عالية في القطر فأن اطلالتها على خور الزبير وخور الشياطين المتصلين بمياه حوض الخليج العربي من الجنوب حيث ان هذه المنطقة المتصلة تعتبر اكبر مجمع صناعي يلعب دورا مهما وفيها ستلعب المنشأة الصناعية دورا كبيرا في احداث الكثير من التغيرات العمرانية والاقتصادية والاجتماعية^(٤٨) , كما ان وقوعها بين دائرتي (٢٠'٠٢°٣٠'E, 47°55'36"N) شرقا اقصى الطرف الجنوبي للعراق اذا تحدها الكويت من الجنوب والجنوب الغربي ومطلع على الخليج العربي من الطرف الجنوبي ومجاوره لقضاء الفاو من الشرق ومن الشمال والشمال الغربي لقضاء الزبير ومن الغرب لناحية سفوان, هذا الموقع لام قصر يعطي أهمية أخرى لمحافظة البصرة بكونها منطقة حدودية وخط ساحلي وبهذا تكون ذي أساس اقتصادي من ناحية الاقتصاد البحري والحركة الملاحية إضافة الى حركة التصنيع الخفيفة المتنامية^(٤٩) كما ان الموقع المدينة جعلها وليدة لظروف الموقع وامكاناتها الطبيعية والبشرية , فأن وقوعها عند النهاية الجنوبية لخور الزبير المائي وعلى رأس الخليج العربي قد أكسبها أهمية سياسية واقتصادية واستراتيجية كبيره أذ يمكن ان تجعل منها مدينة كبيرة تحتل مكانة مرموقة في القطر سيما وان مينائها يعد منفذا رئيسيا لواردات القطر وصادراته غير النفطية كما يعد ميناء ام قصر من الموانئ الصناعية التجارية اذ ان الميناء يوفر خدمات مساعدة مثل انشطه اصلاح وصيانة السفن وانشطة تموين اذ ان هذا الجزء يعد من عمل الميناء بشكل عام^(٥٠)

كما ان لطوبوغرافية الأرض وما تحمله من تضاريس ذات تأثير مباشر مورفولوجيا العمران في المدينة أذ انها تبين الإمكانيات التي يمكن استغلالها لخدمة الانسان من حيث نظام السكن ونظام شبكة الطرق وسكك الحديد وتحديد عقبات التي يمكن ان تقف في توسع والنمو بشكل عام يمتاز إقليم المدينة بشكل عام الانبساط, إلا ان من المظاهر المورفولوجيا الواضحة في إقليم المدينة هو تواجد الكتبان الرملية حيث انها تنتشر في الأجزاء الوسطى

الاهمية المكانية لمدينة المواني وتأثيراته

والغربية من الأقاليم والأجزاء الشمالية من مدينة ام قصر وهي من نوع الكثبان الساحلية، اذ تكونت هذه الكثبان من الرمل المفكك المنتشر في المنطقة الصحراوية المجاورة وممتد الى مسافات طويلة^(٥١) وهذا ما جعل من وتوفير مستلزمات الحياة صعبة باعتبارها من المناطق الرملية وهذا يعد من اهم الصعوبات التي واجهتها المنطقة فيتوسع ونموها العمراني , كما ان نموها كان مخطط سابقا وحسب مخطط الأساس الذي أنشئ على أساسه المدينة^(٥٢)

وصف التجربة:

من خلال دراسة آلية تطور أعداد السكان خلال فترات زمنية تم تعيينها بشكل يغطي من سنة نشوء المدينة الى سنة ٢٠١٨ ومقارنتها مع نشاط الميناء الذي تم تقيسه من خلال عدد السفن خلال فترات زمنية من نشوء الميناء الى ٢٠١٨ قد قام الباحث بالربط بين هذه المعطيات لا عطاء فكره أولية عن العلاقة بين المدينة وميناءها وكما موضح بالجدول التالية:

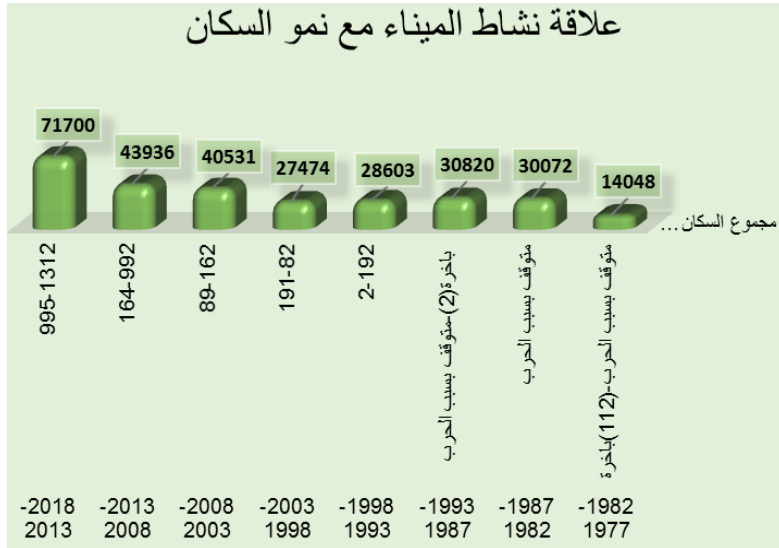
(٣) جدول عدد السكان لمدينة ام قصر من سنة (١٩٧٧-٢٠١٨)	
السنة	مجموع السكان (نسمة)
1977	14048
1987	30072
1990	30820
١999	28603
2000	27474
2009	40531
2012	43936
2018	71700

جمهورية العراق/وزارة التخطيط جهاز المركزي للإحصاء هيئة التعداد العام والدراسات السكانية نتائج ترقيم وحصر السكان ١٩٩٧ , جمهورية العراق /وزارة التخطيط جهاز المركزي للإحصاء هيئة التعداد العام والدراسات السكانية نتائج ترقيم وحصر السكان ١٩٨٨ , جمهورية العراق /وزارة التخطيط -دائرة التنمية الإقليمية والمحلية ٢٠١٨ , مديرية بلدية ناحية ام قصر ٢٠١٨ .

الاهمية المكانية لمدينة الموانئ وتأثيراته

(٤) جدول البواخر التجارية الداخلة لميناء أم قصر للمدة (١٩٦٧-٢٠١٧)			
عدد البواخر		الفترة (سنة)	
57	2	1972	1967
112	57	1977	1972
متوقف بسبب الحرب	112	1982	1977
متوقف بسبب الحرب	متوقف بسبب الحرب	1987	1982
2	متوقف بسبب الحرب	1993	1987
191	2	1998	1993
89	191	2003	1998
164	89	2008	2003
995	164	2013	2008
1312	995	2017	2013

المصدر: - من عمل الباحث بالاعتماد على وزارة النقل والمواصلات، المؤسسة العامة للموانئ العراقية، مجموعة التقارير الإحصائية للسنوات (١٩٦٧ - ٢٠١٧)، صفحات متفرقة



شكل (٧) عمل الباحث بالاعتماد على جدولين السابقين

الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

نجد أن العلاقة بين نمو السكان ونشاط الميناء هي علاقة بينهما طرديه ماعدا الفترة ما بين ١٩٨٢ الى ١٩٩٣ علاقه متذبذبة ويعود ذلك لظروف سياسية وما سببه المحور المكاني بما يخص الموقع والموضع للمدينة .

النتائج:

من خلال أهمية المدينة ومينائها وعلى رغم موقعها الهامشي إلا ان وجود الميناء جعلها ذا موقع فعال لأنشطه اقتصادية وتجاريه عديده على مر حقب زمني، أضاف الى المعوقات التي واجهت تطور المدينة ولتوسعها العمراني المتمثلة بانتشار الكثبان الرملية لكن على رغم من ذلك كان لموقع المدينة مركز لجذب السكان من المدن المجاورة والمحافظات الأخرى وكما لاحظنا من خلال زياده في أعداد السكان , وكما نلاحظ وجود تطور سريعا وفي الآونة الأخيرة في معدلات النمو السكاني إلا ان توجهات التوسع العمراني مازالت تتبع سياسة الاملاء ضمن مخطط الاساس , كما يمكن ان نصنف الميناء ام قصر ومدينته حسب مصفوفتي رودريغ ودوكريت ، فأن ميناء ام قصر يعد من الموانئ ذا حركة متوسطة بالنسبة لتصنيف المصفوفتين, اما المدينة قد اختلف تصنيفها وذلك بسبب الفترات التي حدث فيها تباين في نشاط التجاري وتأثرات الموقع والعوامل الخارجية التي تعرضت لها المدينة, بالنسبة لمصفوفة رودريغ فان المدينة تعد من المدن (Regional port town) التي يمتاز مينائها بالنشاط اكثر من المدينة وبين المدن (Port metropolis) التي يمتاز بتنوع بالنشطة المدينة ووجود توسع حضري اما بالنسبة لمصفوفة دوكريت تصنف المدينة ما بين (City port) التي يكون فيها توسع الميناء ونشاطه بشكل متساو لنشاط المدينة وتوسعها الحضري وبين (Maritime city) التي تمتاز بكون وظائف الميناء واضحة على بالرغم من وجود بيئة حضرية ذات نمو وتوسع مستمر .

ومن خلال ذلك قام الباحث في وضع ست محاور ومقارنه بين التجارب الأربع على أساس

الاهمية المكانية لمدينة الموالي وتأثيراته

(٥) جدول تحليل ومقارنة التجارب مجتمعة

وصف التجربة	مدينة بئر عمار (المركز الحضري لقطاع الرياض)	مدينة باسبروداج (أحياء الحضرية في مدن إيرانية)	مدينة بومبي (فقر حشري وتأثير البيئة)
موقع	توجد مدينة بومبي في حوض الخصبة على مرمى نهر من شاطئ نهر دجلة في العراق. كانت المدينة القديمة على ضفتي نهر دجلة، وكانت المدينة الجديدة على ضفتي نهر دجلة. وكانت المدينة القديمة على ضفتي نهر دجلة، وكانت المدينة الجديدة على ضفتي نهر دجلة.	توجد مدينة بومبي في حوض الخصبة على مرمى نهر من شاطئ نهر دجلة في العراق. كانت المدينة القديمة على ضفتي نهر دجلة، وكانت المدينة الجديدة على ضفتي نهر دجلة.	توجد مدينة بومبي في حوض الخصبة على مرمى نهر من شاطئ نهر دجلة في العراق. كانت المدينة القديمة على ضفتي نهر دجلة، وكانت المدينة الجديدة على ضفتي نهر دجلة.
مصدر التمويل	ان يوجد التمويل في مدينة بومبي على تطوير البنية التحتية الاقتصادية لها (الاستثمار الحكومي)	ان يوجد التمويل في مدينة بومبي على تطوير البنية التحتية الاقتصادية لها (الاستثمار الحكومي)	ان يوجد التمويل في مدينة بومبي على تطوير البنية التحتية الاقتصادية لها (الاستثمار الحكومي)
مصدر التمويل	ان يوجد التمويل في مدينة بومبي على تطوير البنية التحتية الاقتصادية لها (الاستثمار الحكومي)	ان يوجد التمويل في مدينة بومبي على تطوير البنية التحتية الاقتصادية لها (الاستثمار الحكومي)	ان يوجد التمويل في مدينة بومبي على تطوير البنية التحتية الاقتصادية لها (الاستثمار الحكومي)
استراتيجيات الوصول	يوجد نظام في المدينة القديمة في مدينة بومبي على تطوير البنية التحتية الاقتصادية لها (الاستثمار الحكومي)	يوجد نظام في المدينة القديمة في مدينة بومبي على تطوير البنية التحتية الاقتصادية لها (الاستثمار الحكومي)	يوجد نظام في المدينة القديمة في مدينة بومبي على تطوير البنية التحتية الاقتصادية لها (الاستثمار الحكومي)
سهولة الوصول	يوجد نظام في المدينة القديمة في مدينة بومبي على تطوير البنية التحتية الاقتصادية لها (الاستثمار الحكومي)	يوجد نظام في المدينة القديمة في مدينة بومبي على تطوير البنية التحتية الاقتصادية لها (الاستثمار الحكومي)	يوجد نظام في المدينة القديمة في مدينة بومبي على تطوير البنية التحتية الاقتصادية لها (الاستثمار الحكومي)
مصدر التمويل	ان يوجد التمويل في مدينة بومبي على تطوير البنية التحتية الاقتصادية لها (الاستثمار الحكومي)	ان يوجد التمويل في مدينة بومبي على تطوير البنية التحتية الاقتصادية لها (الاستثمار الحكومي)	ان يوجد التمويل في مدينة بومبي على تطوير البنية التحتية الاقتصادية لها (الاستثمار الحكومي)

المصدر : عمل الباحث وتحليله بالاعتماد على التجارب السابقة

الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

الاستنتاجات: -

١. أغلب معوقات التطور الحضري التي تواجهها مدن الموانئ لها علاقة بمحددات طبيعية عديدة لكن وجود الميناء والانفتاح الذي يوفره أدى الى تجاوز هذه العقبة.
٢. احتوت مدن الموانئ على تنوع بمجالات متعددة التي استطاع ان يوفرها ميناءها وقد تراوح بين الصناعية والسياحية والتجارية وعلى عدة مستويات مختلفة وفي نفس الوقت أذ انها تعد ميزه يتفرد بها هذ النوع من المدن وذلك لتعدد الخدمات اللوجستية المصاحبة لتواجد الميناء ضمن محيطها.
٣. على الرغم من ان نقاط الاتصال والعلاقات المتبادلة بين المدينة والمدن الاخرى التي يوفرها الميناء لمدينته إلا ان وجود خطوط النقل البري المصاحبة لوجود الميناء لا تخلو من المخاطر المحدقة بالسكانين سواء أكان ذلك على صعيد الامن والأمان أم على صعيد المحور البيئي وما يسببه الخط النقل من ملوثات وضوضاء .
٤. قد وجدت عدة أزمات وقيود جعله من الميناء عباره عن آلية لوجستية مفصولة عن المدينة. وتعتبر واجهات البحرية مكان ابداعي مستمر ومتجدد أذ ما تحقق فرصة الجمع بين مطالب المنطقة الحضرية والمنافسة عمل الميناء.
٥. يعد الميناء ومنطقته المحيطة نقطة انطلاق للتنمية المستدامة بالنسبة للنظام الحضري بأكمله والتي من خلالها تبنى استراتيجيات مستقبلية لتجديد المدينة.
٦. يعد الميناء اقتصاد المدينة المركزي والديناميكي كما انه قلب المدينة.
٧. لمدن الموانئ مسارات التنمية يحددها وجود الميناء وتختلف عن المدن الداخلية من حيث في مراحل تطورها والنمو الاقتصادي.

مقترحات: -

١. التخطيط المسبق للمدينة يساعد على تلافي الفروق الكبيرة والتجاوزات التي قد تحصل للمدينة والميناء على حساب استخدامات الأراضي

الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

٢. دمج وظيفة الميناء مع وظيفة المدينة تحت إطار التنمية المستدامة قد يساعد على توازن تلك العلاقة بين المدينة ومينائها.
٣. إيجاد صيغة تكامل للأنشطة الاقتصادية للمدينة والميناء من خلال توفير استثمارات جديدة وتعزيز وتطوير الاستثمارات الموجودة بأساليب حديثة.
٤. اللجوء الى أساليب متنوعة في إدارة وتنظيم الرحلات والتنقل من وإلى المدينة وتنظيم جميع الطرق المؤدية وذات اتصال مباشر بالموانئ لتقليل من خطر تلك الطرق على حياة الساكنين
٥. الاستفادة من التنوع الحاصل في استعمالات الأرض والعمل على دمج استخدامات الأرض من خلال تبني استراتيجيات استعمالات الأرض المختلطة (Mixed Land Use) والهدف منها زيادة قابلية تطور ونمو الحياة الحضرية وتطور النشاطات لتكامل الاستخدامات.
٦. تكون مدن الموانئ مدنا فعالة إذا توفر فيها التالي (وجود اتصال بحري جيد، تكون عمليات الميناء فعالة الى حد معقول، تظهر روابط متنوعة ومراعية للنشاط الصناعي ومتجددة تعمل على إيجاد أدوار جديدة للصناعات المتدهورة).

الهوامش:

- 1- Bartlomie JSK, Robert/ environmental conflicts in port cities/ opuscula Sociologica/ wydawnictwo Naukowe University Szczeci/ 2016/p34-35.
- 2- Holy, Brian/ fields of tension: Development dynamics at the port-city interface/ jewish culture and history, 2001/ page(p14)
- 3- Ducruet, Cesar and Lee-Sung-Woo/ Front line soldiers of globalization:port-city evolution and regional competition/ Geojurnal/ springer/ 2006/ p108.
- 4- Landiyanto, erlangga Agustino and prasetyo, Arief heru and others/ Economic growth of Indonesia port cities/ EconWPA/ 2005 /p16.
- 5- Landiyanto, erlangga Agustino and prasetyo, Arief heru and others/ Economic growth of Indonesia port cities/ EconWPA/ 2005 / p5.
- 6- Ng, aldolf ky, Ducruet cesar, Jacobs wouter, Manjos Jason, Notteboon theo, Rodrigue jean-paul/ port geography at the crossroads with human

الاهمية المكانية لمدينة الموانئ وتأثيراته

- geography: Between flows spaces/ journal of transport geography/ Elsevier/ 2014/ p94.
- 7- De. Rosa, Fortuna and Di palma, Maria/ Historic urban landscape approach and port cities regeneration: Naples between identity and outlook/ Sustainability, Multidisciplinary digital publishing institute /2013/ p4270
- 8- Ducruet, Cesar and Jeong, ok-ju/ European port-city interface and its Asian application/ 2005/ p15
- ٩- غوراني , عيسى, نظريات المكانية في اختيار المكان المناسب للأنشطة الاقتصادية , ١٩٧٤ , ص ١٤٠.
- 10- PCP project/ Plan the city with the port/ European regional development fund interreg IIIC /west zone/ Le. Havre /November/ 2007/ p7.
- ١١- سلاسل القيمة مصطلح لمجموعة أنشطة متعلقة في إدارة الموارد والأعمال والتمويل ولها ارتباط بقيمة الإنتاج والتكلفة وهدفها تقديم عدد من الخدمات والتسهيلات ذات قيمة للسوق وتتم بعدد من المراحل تبدأ بالبحث وتنتهي بالتصنيع.
- 12-Ducruet, Cesar and Lee-Sung-Woo/ Front line soldiers of globalization :port-city evolution and regional competition/ Geo journal/ springer/ 2006/p110.
- 13- Aly, ss and Abaza, WA/ The sustainable conceptualization for an integrated Approach for port-city interface/ case study of Alexandria port-city interface/2016/p2.
- 14- Lee, Sung-Woo, Song, Dong-wook , Ducruet, Cesar / A tale of Asia's world ports the spatial evolution in global Hub port/ Geoforum/ 2008/ p387.
- 15- Bazan-Lopes, Maria. J/ Transformation in port-cities in times of globalization: the case of the Rio de la plata Estuary/ ISOCARP Congress/ 2002 p5-12.
- ١٦- نفس المصدر رقم ١٥ (ص ١)
- 17- Daamen, Tom A and Vries, Isabelle/ Governing the European port-city interface: institutional impact on spatial projects between city and port/ journal of transport geography/Elsevier/ 2013/p4.
- 18- Merk, Olaf/ The competitiveness of global port-cities OECD port cities programed/ 2010,p9.
- 19- Van den Berghe, Karel/ Beyond geographic path dependencies: Towards a post-structure approach of the port city interface/ Differences and Connections: Beyond universal theories in planning/Urban and Heritage studies/AESOP young Academics coordination team/ 2015, p15

الاهمية المكانية لمدينة الموانئ وتأثيراته

٢٠- عبده، سعيد، اسس جغرافية النقل، كلية البنات-جغرافية-جامعة عين الشمس، مكتبة الانجلو، مصر، ١٩٩٤. (ص٣٠-٣٤)

21- Hayuth, Yehuda/ The port-urban interface ,An area in transition/ Area/ JSTOR /1982, p222

22- Wiegman, Bart W and Louw, Erik/ changing port--city relations at Amsterdam: A new phase at the interface?/Journal of Transport Geography/Elsevier/2011,p576

٢٣- إحميدان، الشواورة، علي سالم، جغرافية النقل وتطورها، كلية الاداب-قسم الجغرافية، جامعة القدس، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان-الاردن\ ٢٠١٢، ص١٤٨
٢٤- نفس المصدر السابق رقم ٢٠ ص٣٥

25- Robinson, Ross/ Ports as element in value-driven chain system: the new Paradigm/ Maritime policy and management/ Taylor and Francis/ 2002/ pages(241-255)

26- Notteboom, Theo E and Rodrigue, Jean-Paul/ Port regionalization a new phase in port development/ Maritime policy and management/ Taylor and Francis / 2005/ page302.

27- Blasi, Daniele and Gerundo, Carlo/ Mediterranean waterscape Identifying challenges and visions for the future of compania coastal port-cities/ Upland-journal of urban planning, landscape and environmental design/ 2017/ (p152)

28- Witte, Patrick and Slack, Brian and Keesman, Marten and jugie, Jean H elene and wiegmans/ Bart facilitating startups in port-city innovation ecosystems, A case study of montreal and Rotterdam/ Journal of transport geography/ Elsevier/ 2017/ p2

29- Yochum, Gilbert R and Agarwal, vinod B/ Economic of a port on a regional economy: Note / Growth and change/ Wiley online library/ 1987/ p86-87

30- BARTLOMIE ,Robert/ Environment conflict in port cities/ Opuscale sociological/ wydawnictwo Naukowe University Szerzinskiego/ 2016/P34-35

31- Ducruet, Ce'sar / Port-city relationship in Europe and Asia/ Journal of international logistic and trade/2006 p380

32- Lee, Sung-Woo, Song, Dong-wook , Ducruet, Ce'sar / A tale of Asia's world ports the spatial evolution in global Hub port/ Geofourm/ 2008/ pages (327-385)

33- Nijdam, Michiel/leader Firms: The value of companies for the competitiveness of the Rotterdam seaport cluster/ EPS/2010/ p10

الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

34- Tomis, Fatma/ Port city culture Izmir as across culture construc- Narratives of Izmir's border crossing practices since 16th century/ Delft University of technology/ 2016.

٣٥- منظمة التعاون الاقتصادية والتنمية / قدمه ورقة اعمال صادرة عن شعبة سياسات التنمية الإقليمية التابعة لها في الميدان الاقتصادي ضمن مجموعه كاملة من الموضوعات بما في ذلك الإحصاءات والتحليلات الإقليمية والاقتصادي والسياسات المتعدد المستويات .

36- Merk, Olaf , the competitiveness of global port-city: Synthesis report/ OECD regional development working paper/ Organization for economic cooperation and development(OECD)/2013/ p1.

37- Merk,Olaf and Netteboom, Theo/ The competitiveness of global port-city: the case of Rotterdam and Amsterdam-the Netherland,OECD regional development working paper/2013/ p67

38- Bagis, Ogus/ The competitiveness of global port-city: the case of mersin-Turkey,OECD regional development working paper/2013/ p22-28.

39- Hesse, Markus and Merk, Olaf / The competitiveness of global port-city: the case of Hamburg/ OECD regional development working paper/2012. / p26&32.

40- Hong, Zhen , Merk,Olaf , Nan, Zhao , Li,Jing , Mingying,Xu , Wenqing, Xie, Xufeng,Du and Jinggai, wang/ The competitiveness of global port-city: the case of Shanghai, China/ OECD regional development working paper/2013/ p64.

41- Merk,Olaf , Hilmola, op and Dubarle, P / The competitiveness of global port-city: the case of Helsinki/ OECD regional development working paper/2012.

٤٢- مصدر سابق تم ذكره ص44p

43- Boulos, Jacqueline/ Sustainable development of coastal cities-proposal of a modelling framework to achieve sustainable city-port connectivity/ journal Procedia-Social and Behavioral Sciences/ Elsevier/ 2016/ p974--985

44-Kamrava, Mehran and Keshavarzian, Arang and Ramos, Stephen and Kanna, Ahmed and Salama, Ashraf M and Wiedmann, Florian and Gharib, Remah and Tok, M Evren and Zebian, Mohammad and Alaedini, Pooya and others , بوابات إلى العالم: مدن الموانئ في الخليج, publisher (Center for International and Regional Studies) , 2016,

45- Dadras, Mohsen and Shafri, Helmi ZM and Ahmad, Noordin and Pradhan, Biswajeet and Safarpour, Sahabeh/ Spatio-temporal analysis of urban growth from remote sensing data in Bandar Abbas city, Iran/ The

الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

Egyptian Journal of Remote Sensing and Space Science/ Elsevier/ 2015/ p3552

46- Abdullah, Jamalunlaili and Ahmad, Zakaria and Shah, Raja Noor Hafizah Raja Amir and Anor, Noraini /Port city development and quality of life in Pasir Gudang Port, Johor, Malaysia/Procedia-Social and Behavioral Sciences/Elsevier/2012/p556-563.

٤٧- هذه التجربة من عمل الباحث تخص منطقة دراسة رسالة الماجستير مقدمه من قبل مركز تخطيط الحضري والإقليمي جامعة بغداد بعنوان (مدن الموانئ / دراسة تحليله لإثر الميناء على نمو مدينة أم قصر)) لسنة ٢٠١٨-٢٠١٩ وتم عرض الجزء النظري منها فقط حسب توجيهات وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، بنشر بحثين مستقلين من الرسالة أحدهما الجزء النظري والآخر جزء عملي

٤٨- جمهورية العراق/وزارة التخطيط/هيئة التخطيط الإقليمي/تخطيط إقليم البصرة /تقرير رقم ١/١٩٧٥م

٤٩- جمهورية العراق/وزارة التخطيط / خطة بحوث والدراسات هيئة التخطيط الإقليمي /دراسة رقم ٢٥٩/واقع التنموي لمحافظة البصرة /نيسان ١٩٨٥/ص ١٢٦.

٥٠- جمهورية العراق/وزارة التخطيط/دائرة التنمية الإقليمية والمحلية خطة التنمية المكانية المحدثه لمحافظة البصرة لعام ٢٠٢٠/ إعداد مديرية تخطيط البصرة وبالتعاون مع فريق عمل من أساتذة جامعة البصرة/ تشرين الثاني -٢٠١٤

٥١- حسين، نجاح عبود وآخرون، شط العرب دراسات علمية أساسية، مركز علوم البحار، جامعة البصرة، ١٩٩١م، ص ٦٣

٥٢- جمهورية العراق/وزارة البلديات /مديرية بلدية ام قصر/ معلومات فنية، بيانات غير منشورة، ٢٠١٨م

المصادر العربية:

(١) غوراني، عيسى، نظريات المكانية في اختيار المكان المناسب للأنشطة الاقتصادية، ١٩٧٤، ص ١٤٠.

(٢) عبده، سعيد، اسس جغرافية النقل، كلية البنات-جغرافية-جامعة عين الشمس، مكتبة الانجلو، مصر، ١٩٩٤. (ص ٣٠-٣٤).

الاهمية المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته

- (٣) حميدان، الشواورة، علي سالم، جغرافية النقل وتطورها، كلية الآداب-قسم الجغرافية، جامعة القدس، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان-الأردن\٢٠١٢. ص١٤٣.
- (٤) جمهورية العراق/وزارة التخطيط/ هيئة التخطيط الإقليمي /تخطيط إقليم البصرة /تقرير رقم ١ /١٩٧٥م.
- (٥) جمهورية العراق/وزارة التخطيط / خطة بحوث والدراسات هيئة التخطيط الإقليمي /دراسة رقم ٢٥٩/واقع التنموي لمحافظة البصرة /نيسان ١٩٨٥/ص١٢٦.
- (٦) جمهورية العراق/وزارة التخطيط/دائرة التنمية الإقليمية والمحلية خطة التنمية المكانية المحدثه لمحافظة البصرة لعام ٢٠٢٠ / إعداد مديرية تخطيط البصرة وبالتعاون مع فريق عمل من أساتذة جامعة البصرة/ تشرين الثاني -٢٠١٤.
- (٧) حسين، نجاح عبود وآخرون، شط العرب دراسات علمية أساسية، مركز علوم البحار، جامعة البصرة، ١٩٩١م، ص٦٣.
- (٨) جمهورية العراق/وزارة البلديات /مديرية بلدية ام قصر/ معلومات فنية، بيانات غير منشورة، ٢٠١٨م.
- (٩) جمهورية العراق /وزارة التخطيط جهاز المركزي للإحصاء هيئة التعداد العام والدراسات السكانية.

المصادر الإنكليزية:

- 10) Bartlomie JSK, Robert/ environmental conflcts in port cities/ opuscula Sociologica/ wydawnictwo Naukowe University Szczeci/ 2016/p34-35.
- 11) Holy, Brian/ fields of tension: Development dynamics at the port-city interface/ jewish culture and history, 2001/ page,(p14).
- 12) Ducruet, Cesar and Lee-Sung-Woo/ Front line soldiers of globalization:port-city evolution and regional competition/ Geojurnal/ springer/ 2006/ p108.
- 13) Landiyanto, erlangga Agustino and prasetyo, Arief heru and others/ Economic growth of Indonesia port cities/ EconWPA/ 2005 /p16.
- 14) Landiyanto, erlangga Agustino and prasetyo, Arief heru and others/ Economic growth of Indonesia port cities/ EconWPA/ 2005 / p5.
- 15) Ng, aldolf ky, Ducruet cesar, Jacobs wouter, Manjos Jason, Notteboon theo, Rodrigue jean-paul/ port geography at the crossroads with human

- geography: Between flows spaces/ journal of transport geography/ Elsevier/ 2014/ p94.
- 16) De. Rosa, Fortuna and Di palma, Maria/ Historic urban landscape approach and port cities regeneration: Naples between identity and outlook/ Sustainability, Multidisciplinary digital publishing institute /2013/ p4270.
 - 17) Ducruet, Cesar and Jeong, ok-ju/ European port-city interface and its Asian application/ 2005/ p15.
 - 18) PCP project/ Plan the city with the port/ European regional development fund interreg IIIC /west zone/ Le. Havre /November/ 2007/ p7.
 - 19) Ducruet, Cesar and Lee-Sung-Woo/ Front line soldiers of globalization :port-city evolution and regional competition/ Geo journal/ springer/ 2006/p110.
 - 20) (Landiyanto, Erlangga Agustino and Prasetyo, Arief Heru and others/ Economic growth of Indonesia port cities/ EconWPA/ 2005.,p9).
 - 21) Aly, ss and Abaza, WA/ The sustainable conceptualization for an integrated Approach for port-city interface/ case study of Alexandria port-city interface/2016/p2.
 - 22) Hoyle, Brian\ global and local change on the port city water front\ geographical review Wiley online library\ 2000,p405.
 - 23) Lee, Sung-Woo, Song, Dong-wook , Ducruet, Cesar / A tale of Asia's world ports the spatial evolution in global Hub port/ Geoforum/ 2008/ p387.
 - 24) Bazan-Lopes, Maria. J/ Transformation in port-cities in times of globalization: the case of the Rio de la plata Estuary/ ISOCARP Congress/ 2002 p5-12.
 - 25) Daamen, Tom A and Vries, Isabelle/ Governing the European port-city interface: institutional impact on spatial projects between city and port/ journal of transport geography/Elsevier/ 2013/p4.
 - 26) Merk, Olaf/ The competitiveness of global port-cities OECD port cities programed/ 2010,p9.
 - 27) Van den Berghe, Karel/ Beyond geographic path dependencies: Towards a post-structure approach of the port city interface/ Differences and Connections: Beyond universal theories in planning/Urban and Heritage studies/AESOP young Academics coordination team/ 2015, p15.
 - 28) Hayuth, Yehuda/ The port-urban interface ,An area in transition/ Area/ JSTOR /1982, p222.

- 29) Wiegman, Bart W and Louw, Erik/ changing port--city relations at Amsterdam: A new phase at the interface?/Journal of Transport Geography/Elsevier/2011,p576.
- 30) Robinson, Ross/ Ports as element in value-driven chain system: the new Paradigm/ Maritime policy and management/ Taylor and Francis/ 2002/ pages(241-255).
- 31) Notteboom, Theo E and Rodrigue, Jean-Paul/ Port regionalization a new phase in port development/ Maritime policy and management/ Taylor and Francis / 2005/ page302.
- 32) Blasi, Daniele and Gerundo, Carlo/ Mediterranean waterscape Identifying challenges and visions for the future of compania coastal port-cities/ Upland-journal of urban planning, landscape and environmental design/ 2017/ (p152).
- 33) Witte, Patrick and Slack, Brian and Keesman, Marten and jugie, Jean H elene and wiegmans/ Bart facilitating startups in port-city innovation ecosystems, A case study of montreal and Rotterdam/ Journal of transport geography/ Elsevier/ 2017/ p2.
- 34) Yochum, Gilbert R and Agarwal, vinod B/ Economic of a port on a regional economy: Note / Growth and change/ Wiley online library/ 1987/ p86-87.
- 35) BARTLOMIE ,Robert/ Environment conflict in port cities/ Opuscale sociological/ wydawnictwo Naukowe University Szerzinskiego/ 2016/P34-35.
- 36) Ducruet, Ce'sar / Port-city relationship in Europe and Asia/ Journal of international logistic and trade/2006 p380.
- 37) Lee, Sung-Woo, Song, Dong-wook , Ducruet, Ce'sar / A tale of Asia's world ports the spatial evolution in global Hub port/ Geofourm/ 2008/ pages (327-385).
- 38) Nijdam, Michiel/leader Firms: The value of companies for the competitiveness of the Rotterdam seaport cluster/ EPS/2010/ p10.
- 39) Tomis, Fatma/ Port city culture Izmir as across culture construc- Narratives of Izmir's border crossing practices since 16th century/ Delft University of technology/ 2016.
- 40) Merk, Olaf , the competitiveness of global port-city: Synthesis report/ OECD regional development working paper/ Organization for economic cooperation and development(OECD)/2013/ p1.

- 41) Merk,Olaf and Netteboom, Theo/ The competitiveness of global port-city: the case of Rotterdam and Amsterdam-the Netherland,OECD regional development working paper/2013/ p67.
- 42) Bagis, Ogus/ The competitiveness of global port-city: the case of mersin-Turkey,OECD regional development working paper/2013/ p22-28.
- 43) Hesse, Markus and Merk, Olaf / The competitiveness of global port-city: the case of Hamburg/ OECD regional development working paper/2012. / p26&32.
- 44) Hong, Zhen , Merk,Olaf , Nan, Zhao , Li,Jing , Mingying,Xu , Wenqing, Xie, Xufeng,Du and Jinggai, wang/ The competitiveness of global port-city: the case of Shanghai, China/ OECD regional development working paper/2013/ p64.
- 45) Merk,Olaf , Hilmola, op and Dubarle, P / The competitiveness of global port-city: the case of Helsinki/ OECD regional development working paper/2012.
- 46) Boulos, Jacqueline/ Sustainable development of coastal cities-proposal of a modelling framework to achieve sustainable city-port connectivity/ journal Procedia-Social and Behavioral Sciences/ Elsevier/ 2016/ p974—985.
- 47) Kamrava, Mehran and Keshavarzian, Arang and Ramos, Stephen and Kanna, Ahmed and Salama, Ashraf M and Wiedmann, Florian and Gharib, Remah and Tok, M Evren and Zebian, Mohammad and Alaedini, Pooya and others , بوابات إلى العالم: مدن الموانئ في الخليج, publisher (Center for International and Regional Studies) , 2016,
- 48) Dadras, Mohsen and Shafri, Helmi ZM and Ahmad, Noordin and Pradhan, Biswajeet and Safarpour, Sahabeh/ Spatio-temporal analysis of urban growth from remote sensing data in Bandar Abbas city, Iran/ The Egyptian Journal of Remote Sensing and Space Science/ Elsevier/ 2015/ p35—52.
- 49) Abdullah, Jamalunlaili and Ahmad, Zakaria and Shah, Raja Noor Hafizah Raja Amir and Anor, Noraini /Port city development and quality of life in Pasir Gudang Port, Johor, Malaysia/Procedia-Social and Behavioral Sciences/Elsevier/2012/p556-563.