

## **ORIGINAL ARTICLE**

### **Compilation of a Strategic Map for The Management of Sprawl and The Formation of Marginal Textures, Case Study: Mahshahr Port**

Arash Ghasempour<sup>1</sup>, Azadeh Arbabi Sabzevari<sup>2\*</sup>, Naser Ebadati<sup>3</sup>, Fatemeh Adibi Sadinezhad<sup>4</sup>, Maryam Rostampisheh<sup>5</sup>

1. Ph.D Student, Department of Geography and Urban Planning, Islamshahr Branch, Islamic Azad University, Islamshahr, Iran.

2. Associate Professor, Department of Geography and Urban Planning, Islamshahr Branch, Islamic Azad University, Islamshahr, Iran.

3. Associate Professor, Department of Geology, Islamshahr Branch, Islamic Azad University, Islamshahr, Iran.

4. Assistant Professor, Department of Geography and Urban Planning, Islamshahr Branch, Islamic Azad university, Islamshahr, Iran.

5. Assistant Professor, Department of Architecture, Islamshahr Branch, Islamic Azad University, Islamshahr, Iran.

#### **Correspondence**

Azadeh Arbabi Sabzevari  
Email: [az.arbabi@iau.ac.ir](mailto:az.arbabi@iau.ac.ir)

#### **How to cite**

Ghasempour, A., Arbabi Sabzevari, A., Ebadati, N., Adibi Sadinezhad, F., & Rostampisheh, M. (2026). Compilation of a Strategic Map for The Management of Sprawl and The Formation of Marginal Textures, Case Study: Mahshahr Port. *Urban Ecology Researches*, 17(1), 169-186.

#### **ABSTRACT**

This Research, With a Resource-Based Perspective and Strategic Thinking In The Analysis of Resources Barriers, Explains the Position and Competitive Advantage and Evaluates The Strategic Suitability of Resources, and Compiles and Proposes a Strategic Map for The Management of The Sprawl and The Formation of Marginal Textures In Mahshahr Port. The Method of This Research Is Descriptive-Analytical and Due to The Strategic Nature of The Study, Its Achievement (Goal) Has a Practical Aspect. Theoretical Data Were Prepared by Documentary Method And Experimental Data By Survey Method Based on the Delphi Method. Meta-SWOT Model and PESTEL Analysis Have Been Used In Information Processing And Strategic Plan Formulation. The Results Show That The Internal Resources and Capabilities of Mahshahr Port do not Have The Same Importance In The Management of Sprawl and the Formation of Marginal Textures. Factors Such As The Existence of Rail, Air, Land, And Sea Transportation Network Infrastructures For Domestic Transportation And Export And Import, the Existence of Huge Petrochemical Industries, Special Economic Zone, the General Administration of Ports And Maritime Affairs, the General Administration of Customs And The Administration of Shipping In The Region, Etc. Are The Most Weight; These Factors In The Management of Sprawl And The Formation of Marginal Textures In Mahshahr port, Compared to other Factors, Express Rarity, Imitability and Strategic Fit, and As A Result, They Should be Placed at the top of Action Priorities And Executive Actions.

#### **KEYWORDS**

Sprawl, Marginal Textures, Strategic Map, Mahshahr Port, Meta- SWOT.



Copyright © 2026, by the author (s). Published by Payame Noor University, Tehran, Iran.

This is an open access article under the CC BY (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

<https://grup.journals.pnu.ac.ir/>

## «مطالعه پژوهشی»

## تدوین نقشه راهبردی مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافت‌های حاشیه‌ای، مطالعه موردی: بندر ماهشهر

آرش قاسم‌پور<sup>۱</sup>، آزاده اربابی سبزواری<sup>۲\*</sup>، ناصر عبادتی<sup>۳</sup>، فاطمه ادیبی سعدی‌نژاد<sup>۴</sup>، مریم رستم‌پیشه<sup>۵</sup>

## چکیده

این پژوهش با دیدگاه مبتنی بر منابع و تفکر راهبردی در تحلیل منابع و موانع، جایگاه و مزیت رقابتی و ارزیابی تناسب راهبردی منابع را تبیین می‌نماید و نقشه راهبردی مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافت‌های حاشیه‌ای در بندر ماهشهر را تدوین و پیشنهاد می‌کند. روش این تحقیق توصیفی-تحلیلی است و به دلیل ماهیت راهبردی مطالعه، دستاورد (هدف) آن جنبه کار بردی دارد. داده‌های نظری با روش اسنادی و داده‌های تجربی با روش پیمایشی براساس روش دلفی تهیه شده‌اند. در پردازش اطلاعات و تدوین نقشه راهبردی نیز از مدل Meta-SWOT و تحلیل PESTEL استفاده شده است. نتایج نشان می‌دهد منابع و قابلیت‌های داخلی بندر ماهشهر اهمیت یکسانی در مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافت‌های حاشیه‌ای ندارند. عواملی همچون، وجود زیرساخت‌های شبکه حمل‌ونقل ریلی، هوایی، زمینی و دریایی جهت حمل‌ونقل داخلی و صادرات و واردات، وجود صنایع عظیم پتروشیمی، منطقه ویژه اقتصادی، اداره کل بنادر و دریانوردی، اداره کل گمرک و اداره کشتیرانی در منطقه و ... دارای بیش‌ترین وزن می‌باشند؛ این عوامل در مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافت‌های حاشیه‌ای در بندر ماهشهر، نسبت به سایر عوامل، بیانگر نادر بودن، تقلید پذیری و تناسب راهبردی هستند و در نتیجه باید در صدر اولویت‌های اقدام‌های اجرایی قرار گیرند.

## واژه‌های کلیدی

پراکنده‌رویی، بافت‌های حاشیه‌ای، نقشه راهبردی، بندر ماهشهر، متاسوات.

۱. دانشجوی دکتری، گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، واحد اسلامشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، اسلامشهر، ایران.
۲. دانشیار، گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، واحد اسلامشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، اسلامشهر، ایران.
۳. دانشیار، گروه زمین‌شناسی، واحد اسلامشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، اسلامشهر، ایران.
۴. استادیار، گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، واحد اسلامشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، اسلامشهر، ایران.
۵. استادیار، گروه معماری، واحد اسلامشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، اسلامشهر، ایران.

\*نویسنده مسئول: آزاده اربابی سبزواری  
رایانامه: az.arbabi@iau.ac.ir

## استناد به این مطالعه:

قاسم‌پور، آرش؛ اربابی سبزواری، آزاده؛ عبادتی، ناصر؛ ادیبی سعدی‌نژاد، فاطمه و رستم‌پیشه، مریم (۱۴۰۵). تدوین نقشه راهبردی مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافت‌های حاشیه‌ای، مطالعه موردی: بندر ماهشهر. فصلنامه علمی پژوهش‌های بوم‌شناسی شهری، (۱۱۷)، ۱۸۶-۱۶۹.

حق انتشار این مستند، متعلق به نویسندگان آن است. © ۱۴۰۵ ناشر این مقاله، دانشگاه پیام نور است. این مقاله تحت گواهی زیر منتشر شده و با رعایت شرایط مندرج در آدرس زیر مجاز است.



This is an open access article under the CC BY (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

<https://grup.journals.pnu.ac.ir/>

**مقدمه**

در حال حاضر حدود ۵۴ درصد از جمعیت جهان در مناطق شهری زندگی می‌کنند و انتظار می‌رود این میزان در سال ۲۰۵۰ به بالای ۷۰ درصد افزایش یابد (علی اکبری و همکاران، ۱۳۹۹). این روند در کشورهای در حال توسعه (به دلیل رشد سریع شهرنشینی و گسترش افقی شهرها) باعث شکل‌گیری پدیده پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافت‌های حاشیه‌ای شده است (Liu et al., 2018).

امروزه مسئله پراکنده‌رویی شهری و شکل‌گیری بافت‌های حاشیه‌ای مورد توجه ویژه تصمیم‌گیران محلی، برنامه‌ریزان شهری و سیاستگذاران شهری قرار گرفته است (پوراحمد و همکاران، ۱۳۹۹). این پدیده همراه با عدم هماهنگی در تصمیم‌گیری‌ها، افزایش ترافیک، کاهش کیفیت زندگی شهروندان و ناکارآمدی در بهره‌وری منابع شهری، باعث شده است که شهرها با مسائل جدی در مواجهه با توسعه بی‌سامان و ناپایداری شهری روبه‌رو شوند. در این راستا، ضرورت مدیریت پراکنده‌رویی و بهبود شکل‌گیری بافت‌های حاشیه‌ای اجتناب‌ناپذیر به نظر می‌رسد تا با اتخاذ سیاست‌ها و برنامه‌های مؤثر، به توسعه شهری پایدار و بهبود کیفیت زندگی شهروندان پیشبرد شود.

پراکنده‌رویی شهری و شکل‌گیری بافت‌های حاشیه‌ای مختص به نقاط خاصی از جهان نیست و ارتباطی با سطح توسعه‌یافتگی کشورها ندارد (Steurer & Bayr, 2020). این پدیده‌های کالبدی-فضایی، نوعی گسترش افقی شهر هستند که گاه سیاست‌گذاری شهری را با چالش مواجه می‌نمایند. اهمیت این موضوع در آن است که هرچند علل پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافت‌های حاشیه‌ای در هر گوشه و کنار از شهر، متفاوت از دیگر قسمت‌های آن می‌باشند، اما تبعات این‌گونه از رشد افقی شهر، گریبانگیر کل شهر و منطقه پیرامونش می‌شوند (پارسی و فرمهبینی فراهانی، ۱۳۹۳).

پراکنده‌رویی شهری در سراسر جهان به‌عنوان معضلی در راه استفاده پایدار از زمین‌های شهری معرفی می‌شود (Hennig et al., 2015). بافت‌های حاشیه‌ای یا سکونتگاه‌های غیررسمی نیز گونه‌ای از انواع بافت‌های ناکارآمد شهری محسوب می‌شوند که امروزه به‌عنوان یکی از معضلات مهم در بیش‌تر شهرهای جهان مطرح شده‌اند. حاشیه‌نشینی که هم علت و هم معلول بافت‌های حاشیه‌ای است ازجمله عوامل تهدیدکننده کیفیت زندگی و برهم‌زننده تعادل اجتماعی در شهرها به‌شمار می‌رود (اکبرنیا و همکاران، ۱۴۰۱).

این پدیده‌های پیچیده علی‌رغم تأثیرپذیری از ساختارهای موجود، بر تمام نظام‌ها و ساختارهای شهر به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم تأثیر می‌گذارد. به همین دلیل چنانچه این فرایند جریان درستی را طی نکند اثرات نامطلوب بسیاری بر اجزای مختلف شهر بر جای می‌گذارد که می‌توان از وجود فقر و عدم تعادل، مشکلات اقتصادی و بیکاری، ناراحتی‌های عصبی و روانی ساکنان شهرها و مهاجرت‌های وسیع به شهرها نام برد که نتیجه عمده آن حاشیه‌نشینی و ایجاد محلات فقیرنشین است. همچنین به بالا رفتن هزینه‌های زیرساخت‌های شهری، رشد و توسعه بدون کنترل و بدون برنامه‌ریزی و افزایش محدوده‌های شهری به چندین برابر، کمبود فضاهای عمومی و تفریحی، مشکلات زمین و مسکن و آلودگی‌های زیست‌محیطی مانند آلودگی هوا، خاک و آب و ... از این دست مسائل اشاره کرد (مشکینی و همکاران، ۱۳۹۵). همین مسائل، ضرورت و اهمیت بررسی پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافت‌های حاشیه‌ای در شهرهای ایران را به‌خوبی نشان می‌دهد.

مراد از بافت‌های حاشیه‌ای بافت‌های فرسوده‌ای است که به سبب عدم تناسب میان درآمد متقاضیان سکونت در شهرهای بزرگ و هزینه‌های سکونت در آنها بیش‌تر به‌صورت غیررسمی در حاشیه شهرها شکل گرفته‌اند. ساکنین این بافت‌ها بیش‌تر مهاجران جویای کار هستند که در شهرهایی ساکن شده‌اند که دارای توانمندی بالا در عرضه اشتغال و خدمات می‌باشند (شرکت عمران و مسکن سازان استان خوزستان، ۱۳۹۰).

براساس مطالعه مرکز تحقیقات و توسعه مدیریت پروژه صنایع پتروشیمی، در استان خوزستان، توسعه صنعتی رخ داده است، شهرها رشد کرده و جمعیت به دلیل مهاجرت چند برابر شده است (ممبئی و کلانتری، ۱۳۹۹). بندر ماهشهر هم به‌عنوان یکی از شهرهای استان خوزستان از این قاعده مستثنی نیست. از این رو به دلیل نزدیکی به معادن نفت و گاز تحت تأثیر این صنعت (صنعت نفت) قرار گرفته است.

گسترش کالبدی-فضایی بندر ماهشهر در مدتی کوتاه متأثر از استقرار حجم عظیمی از صنایع و پتروشیمی‌ها، سبب افزایش مهاجرپذیری و گسترش ساخت‌وسازهای بی‌سابقه‌ای گردید. به‌طوری‌که در دهه‌های اخیر رشد روزافزون این شهر متأثر از رشد جمعیت و مهاجرت، منجر به ساخت‌وسازهای بدون برنامه‌ریزی و تغییرات زیاد در ساختار فضایی به‌ویژه توسعه فیزیکی شهر در مکان‌های نامساعد طبیعی شده است. در اثر رشد فزاینده بندر ماهشهر، گسترش فیزیکی شهر به مناطق پیرامون اجتناب‌ناپذیر بوده که در آینده نه‌چندان دور مشکلات جدی و بی‌شماری را در پی خواهد داشت. این رشد

مهاجرت بین منطقه‌ای، افزایش درآمد و تغییرات در تکنولوژی رفت‌وآمد باشد. در سطح کوچک، تفاوت در آب‌وهوا، جغرافیا و سیاست عمومی محلی ممکن است بر نوع گسترش شهرها تأثیر بگذارد. اصطلاح پراکنده‌رویی<sup>۲</sup> برای اولین بار در سال ۱۹۳۷ توسط «ارل دراپر»<sup>۳</sup>، از اداره دره تنسی در کنفرانس ملی برنامه ریزان مورد استفاده قرار گرفت. اسپرال به‌عنوان یک فرم سکونتگاهی بدون زیباشناختی و غیراقتصادی شناخته می‌شود. مطابق با نظر «واسمر»<sup>۴</sup> (۲۰۰۲) اصطلاح پراکنده‌رویی شهری برای اولین بار در مقدمه مطالعه جامعه‌شناسی به نام ویلیام وایت در مجله «فورچون»<sup>۵</sup> استفاده شد. از آن زمان برنامه‌ریزان از این اصطلاح برای طبقه‌بندی توسعه شهری و ایجاد کننده اثرات نامطلوب اجتماعی استفاده کردند (پورااحمد و همکاران، ۱۳۹۹).

پراکنده‌رویی اغلب به رشدی بدون برنامه و کنترل نشده و با تراکم اندک اطلاق می‌شود که در اراضی پیرامونی شهر و به صورت پراکنده و گسسته از هسته اصلی آن شکل خواهد گرفت که در این فرایند زمین با سرعت بیشتری نسبت به رشد جمعیت مصرف می‌شود (ایراندوست و همکاران، ۱۳۹۷). در این نوع رشد به‌طور کلی هسته اصلی شهری با سرعت و به شیوه پراکنده به سمت بیرون گسترده می‌شود (Bhatta, 2012). از نظر برخی پژوهشگران افزایش جمعیت و درآمد، قیمت پایین زمین، دسترسی به مسکن مناسب و هزینه‌های پایین زیرساخت و حمل‌ونقل از دلایل اصلی بروز پراکنده‌رویی شهری مطرح شده است (Torrens, 2006).

پراکنده‌رویی به‌واسطه ماهیتش معمولاً در پیرامون شهرها اتفاق می‌افتد، جایی که زمین گران نبوده تا آنجایی که اجازه می‌دهد الگوهای توسعه به لحاظ فضایی گسترده و نیز آزاد از مقررات و ضوابط، در مقایسه با شهر مرکزی و نواحی همجوار بلافصل آن، توسعه یابند (حسینی و حسینی، ۱۳۹۴). در این راستا، پراکنده‌رویی شهری شامل سه فرم اصلی فضایی می‌باشد: ۱. الگوی خطی (نواری): رشد و توسعه در امتداد جاده‌های اصلی اتفاق می‌افتد. وقتی توسعه تجاری عظیم در اطراف شاهراه‌های اصلی، مسیر رودخانه، لبه ساحل و ... وجود داشته باشد الگوی نواری شکل می‌گیرد. ۲. توسعه لکه‌ای (جهشی، قورباغه‌ای): وقتی توسعه از یک منطقه ساخته شده با کمی فاصله به سمت مناطق با زمین‌های خالی و ارزان قیمت برود

لجام‌گسیخته دارای پیامدهایی بوده است که از جمله این پیامدهای منفی می‌توان به پراکنده‌رویی اراضی شهری و شکل‌گیری بافته‌های حاشیه‌ای اشاره کرد. لذا مسئله اساسی این پژوهش، تدوین نقشه راهبردی مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافته‌های حاشیه‌ای در بندر ماهشهر می‌باشد. شناسایی ابعاد رقابتی برای ترسیم نقشه مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافته‌های حاشیه‌ای در بندر ماهشهر اهمیت بسیاری دارد. این ابعاد به‌عنوان راهنمایی برای ارتقای مدیریت و توسعه پایدار منطقه در نظر گرفته می‌شوند.

در این امتداد، این مطالعه با هدف تدوین نقشه راهبردی مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافته‌های حاشیه‌ای در بندر ماهشهر صورت گرفته است. این هدف با یک پرسش اصلی ردیابی می‌شود که عبارت است از: نقشه راهبردی مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافته‌های حاشیه‌ای در بندر ماهشهر چگونه است؟

## مبانی نظری

### چارچوب مبانی نظری

پراکنده‌رویی اصطلاح مبهمی است که افراد مختلف تعابیر و تفسیرهای متعددی از آن ارائه کرده‌اند، به‌طوری‌که آنها مدعی اند مفهوم این پدیده فاقد تعریف واحد و روشنی است (حسینی و حسینی، ۱۳۹۴). نظر به استعمال این اصطلاح در حوزه‌های علمی مختلف، تعدد معانی سبب ایجاد سردرگمی در کاربرد از آن گردیده است (Maier et al, 2006). برخی از اندیشمندان تأکید کرده‌اند که در تعریف پراکنده‌رویی، باید علل وقوع، نتایج و مظاهر پراکنده‌رویی از خود پدیده تفکیک شوند (Jaeger et al., 2010). یک درک کلی از پراکنده‌رویی این است که این پدیده، رشد کنترل نشده به سمت پیرامون شهر است و گسترش شهر با اشغال بیش از حد زمین‌های شهری که اغلب مسئله‌ساز و ناپایدار تلقی می‌شود (زبردست و قانونی، ۱۳۹۸).

گالستر و همکاران<sup>۱</sup> (۲۰۰۱)، به انتقاد از ابهام در مفهوم پراکنده‌رویی پرداختند و ابراز داشتند بخش زیادی از ادبیات موجود در یک بیابان مفهومی گم شده‌اند. در این راستا، توضیح و توصیف پراکنده‌رویی به دو دلیل دشوار است؛ اول، به دلیل اینکه ما تعریف دقیق از آنچه را که به‌عنوان پراکنده‌رویی شناخته می‌شود، نداریم. دوم اینکه پراکنده‌رویی پدیده فضایی ماکرو (کلان) و میکرو (کوچک) است. در سطح کلان، پراکنده رویی ممکن است منعکس‌کننده جمعیت در حال افزایش،

2. Sprawl

3. Earle Draper

4. Wassmer

5. Fortune

1. Galster et al

رساند. نام‌ها و مفاهیم دیگری که برای اسکان غیرقانونی به کار می‌روند.

مشخصه خاص این سکونتگاه‌ها تعریفی فراگیر را می‌طلبد و گزینش یک اصطلاح خاص برای آنها تنها به منظور رسیدن به اتفاق نظر است. در این میان اصطلاحات مسکن افراد کم‌درآمد، غیررسمی و خودیار ارجحیت دارند و بازگوکننده ماهیت مسکن محلات غیررسمی هستند. اما نکته اساسی این است که این سکونتگاه‌ها با توجه به ویژگی‌های بنیادی‌شان چون مصالح به کار رفته، نحوه تصرف، وضعیت آنها در قبال قانون، سرعت تصرف، ابعاد موقعیت، منشاء و ماهیت ساکنان و آرمان‌های آن‌ها، بسیار متفاوت و متنوع هستند (بهزادفر و همکاران، ۱۳۹۷). اصطلاح اسکان غیررسمی، ناظر بر محل اسکان بخشی از جمعیت شهری در جهان سوم است که خارج از بازار رسمی زمین و مسکن و بر پایه قواعد و قول و قرارهای خاص خود، به دست خود ساکنان این گونه مکان‌ها، ساخته شده است (سجادی و همکاران، ۱۳۹۷). در تعریفی فراگیر، اسکان غیررسمی یکی از چهره‌های بارز فقر شهری است که درون یا مجاور شهرها (به ویژه شهرهای بزرگ) به شکلی خودرو، فاقد مجوز ساختمان و برنامه رسمی شهرسازی با تجمعی از اقشار کم‌درآمد و سطح نازلی از کمیت و کیفیت زندگی شکل می‌گیرد و با عناوینی همچون حاشیه‌نشینی، اسکان غیررسمی، سکونتگاه‌های خودرو و نابسامان نامیده می‌شود.

با توجه به نارسا بودن اصطلاح حاشیه‌نشینی و آلونک‌نشینی برای کلیه اشکال این پدیده، اصطلاح اسکان غیررسمی، با تعبیری گسترده‌تر به جای حاشیه‌نشینی و آلونک‌نشینی به کار می‌رود. از این رو اصطلاح اسکان غیررسمی شامل حاشیه‌نشینی و اشکال متعدد آن می‌باشد (ملک افضلی و همکاران، ۱۳۹۷).

در تعریفی دیگر از سکونتگاه‌های غیررسمی می‌توان گفت: بافت‌هایی هستند که عمدتاً مهاجرین روستایی و تهیدستان شهری را در خود جای داده‌اند و بدون مجوز و خارج از برنامه ریزی رسمی و قانونی توسعه شهری (طرح‌های جامع و تفصیلی) در درون و خارج از محدوده قانونی شهرها به صورت خودرو به وجود آمده‌اند. عمدتاً فاقد سند مالکیت هستند و از نظر ویژگی‌های کالبدی و برخوردار از خدمات و زیرساخت‌های شهری به شدت دچار کمبود هستند. مداخله در این گونه بافت‌ها از نوع ساماندهی و توانمندسازی خواهد بود (صداقت رستمی و همکاران، ۱۳۹۰). مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافت‌های حاشیه‌ای موضوعات گسترده‌ای هستند که از دیدگاه‌های مختلف به آن پرداخته شده است. در جدول ۱، به نمونه‌هایی از این دیدگاه‌ها اشاره می‌گردد.

باعث پدید آمدن توسعه لکه‌ای خواهد شد. این نوع توسعه الگوی کاربری قطعه قطعه را ایجاد می‌کند و زمین‌های کشاورزی را تحت الشعاع قرار می‌دهد. به دلیل ارزان بودن زمین، سازندگان خانه‌های مسکونی شروع به ساخت‌وسازهای پراکنده و لکه‌ای می‌کنند. ۳. توسعه کم تراکم: این نوع از توسعه‌ها به صورت توسعه تک بعدی است. این نوع توسعه به صورت کم تراکم بوده و با خانه‌های تک خانواری همراه است که دارای قطعات بزرگ هستند و قسمت بزرگی از فضا را اشغال می‌کنند (نیک‌پور و همکاران، ۱۴۰۱).

جنبه‌های منفی پراکنده‌رویی شهری هنگامی آشکار می‌شود که موجب ایجاد سفرهای بیش‌تر و ایجاد ترافیک، آلودگی آب و هوا، افزایش احتمال بروز تصادفات، از بین رفتن زمین‌های مزروعی و جنگل‌ها، نیاز به مالیات بیش‌تر جهت تأمین زیرساخت‌ها و تفکیک سیاسی و اجتماعی می‌شود (ایراندوست و همکاران، ۱۳۹۷).

برای تبیین عوامل ایجادکننده پراکنده‌رویی نظریه‌های متفاوتی ارائه شده است. بورچل و همکارانش (۱۹۹۸)، در پراکنده‌رویی شهری بر فقدان برنامه‌ریزی و مالکیت مرکزی و حکمروایی بسیار متفرق کاربری زمین اشاره می‌کنند (Burchell et al, 1998). نظریه مهاجرت از بدبختی برای تبیین پراکنده‌رویی بر مهاجرت‌های درونی تأکید دارد. گروه‌های کم‌درآمد و اقلیت‌های نژادی به مرکز شهرها مهاجرت می‌کنند و این امر سبب نابودی و زوال مرکز شهرها می‌شود و در مقابل دیگر اقشار نیز به حومه‌ها روی می‌آورند (حسینی و حسینی، ۱۳۹۴). «میسکوزکی و میلز»<sup>۱</sup> (۱۹۹۳) از تئوری به نام «تئوری تکامل طبیعی» برای بررسی علل پراکنده‌رویی شهری یاد می‌کنند. طبق این نظریه، حومه‌نشینی و گسترش افقی یک پدیده طبیعی است که در نتیجه افزایش درآمد، بهبود در حمل‌ونقل، انتخاب مصرف‌کننده و تأثیر رقابت در دستیابی به زمین در مناطق شهری اتفاق می‌افتد (نوری و همکاران، ۱۳۹۹).

بافت‌های حاشیه‌ای یا غیررسمی نوع دیگری از بافت‌ها هستند که به صورت خودجوش ساخته شده‌اند و بخشی از شهرهای عمدتاً بزرگ و یا شهرهای میانی بسیار مهاجرپذیر را تشکیل می‌دهند (عظیمی، ۱۳۹۴). هیچ‌گونه اصطلاح عمومی و قابل قبول برای این سکونتگاه‌ها وجود ندارد. مفهوم اسکان غیرقانونی می‌تواند کلمه مناسب و صحیحی برای این مناطق باشد. ولی معنا و مفهوم مورد نظر را آن‌طور که باید نمی‌

**جدول ۱. دیدگاه‌های مختلف مطرح شده در زمینه مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافته‌های حاشیه‌ای**

| دیدگاه یا نظریه                  | توضیح   | مأخذ                    |
|----------------------------------|---|-------------------------|
| نگرش محیطی و زیست‌محور           | این دیدگاه تأکید دارد که مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافته‌های حاشیه‌ای باید با توجه به حفاظت از محیط‌زیست و بهبود کیفیت زندگی شهروندان صورت گیرد. | (Beatley, 2012)         |
| دیدگاه اقتصادی و توسعه‌مندان     | مدیریت پراکنده‌رویی به‌عنوان یک فرصت برای توسعه اقتصادی در مناطق حاشیه‌ای در نظر گرفته می‌شود.  | (Ewing & Hamidi, 2015)  |
| نگرش اجتماعی و اقتصادی           | توجه به اثرات اجتماعی و اقتصادی پراکنده‌رویی بر جوانان، خانواده‌ها، و افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل.  | (Levy & Hartzell, 2017) |
| دیدگاه شهرسازی و طراحی شهری      | تأکید بر طراحی شهری هوشمند و مناسب برای مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافته‌های حاشیه‌ای.  | (Calthorpe, 2010)       |
| دیدگاه توسعه محلی و مشارکت مردمی | مشارکت فعال مردم در فرایند تصمیم‌گیری و توسعه محلی برای جلوگیری از مشکلات پراکنده‌رویی.   | (Forester, 1999)        |

**پیشینه پژوهش**

نوری و همکاران (۱۳۹۹)، در مطالعه‌ای به تحلیل تطبیقی روند پراکنده‌رویی شهری در شهرهای اسفراین و بجنورد پرداختند. نتایج این پژوهش نشان داد که براساس مدل هلدرن، ۸۴ درصد از رشد فیزیکی شهر اسفراین در فاصله سال‌های ۱۳۹۵-۱۳۴۵ مربوط به رشد جمعیت و حدود ۱۶ درصد نیز مربوط به رشد افقی و اسپرال بوده است. این شرایط برای شهر بجنورد نیز حدود ۸۸ درصد مربوط به رشد جمعیت و حدود ۱۲ درصد رشد هم مربوط به رشد افقی و اسپرال بوده است که نسبت به شهر اسفراین اندکی متفاوت است.

اکبرنیا و همکاران (۱۴۰۱)، در مطالعه‌ای به ارزیابی اثرات ناکارآمدی بافته‌های حاشیه‌ای کوی نه دره مشهد پرداختند. نتایج این پژوهش نشان داد که وضعیت نامطلوب بهداشت عمومی، شکاف اجتماعی میان ساکنان قدیمی و جدید این حوزه، معضل اعتیاد و نیز مستعد بودن این منطقه در شرایط سیلاب و زلزله و عدم توانایی آن در مهار این بحران‌ها، از جمله مهم‌ترین مشکلات این حوزه محسوب می‌شود.

حیدری و همکاران (۱۴۰۱)، در مطالعه‌ای به سنجش پراکنده‌رویی شهری در پویای فضایی شهر رشت پرداختند. نتایج این پژوهش نشان داد در سال‌های اخیر مناطق و کاربری‌های شهری به صورت فزاینده‌ای رشد یافته و قطعات شهری متعددی در ساختار کالبدی شهر ایجاد شده است. به‌موازات این رشد، اراضی کشاورزی و شالیزار از حالت پیوسته و یکپارچه خارج شده و به قطعات متعددی تبدیل شده که موجب گسیختگی زمین کشاورزی و شالیزارها شده است.

عبدی (۱۴۰۱)، در مطالعه‌ای به نحوه شکل‌گیری حاشیه‌نشینی در شهر ایلام پرداخت. نتایج این پژوهش نشان داد که اغلب حاشیه‌نشینیان برای دستیابی به شرایط اقتصادی و اجتماعی بهتر و دوری از شرایط سخت محل سکونت قبلی به

شهر مهاجرت کرده و اکثریت آنها زندگی در مناطق حاشیه‌نشین را به محل سکونت قبلی ترجیح می‌دهند. بنابراین می‌توان گفت که عدم تعادل در توزیع امکانات و تسهیلات بین محیط‌های شهری و روستا از دلایل اصلی شکل‌گیری حاشیه‌نشینی در شهر می‌باشد.

یوسفی آذر ابرغانی و همکاران (۱۴۰۱)، در مطالعه‌ای به تحلیل الگوهای پراکنده‌رویی در مجموعه شهری تهران با تأکید بر رویکردهای نظام مدیریت شهری پرداختند. نتایج این پژوهش نشان داد که ۱. پدیده پراکنده‌رویی در کلان‌شهر تهران صورت گرفته است، ۲. کلان‌شهر تهران با پدیده تفرق عملکردی مواجه بوده (تحلیل شبکه) و توزیع کاربری‌ها و خدمات در سطح کلان شهر تهران به صورت یکنواخت و متعادل صورت نگرفته است و ۳. سیاست‌ها و رویکردهای مدیریت شهری در سال‌های متوالی تأثیرات گسترده‌ای بر پراکنده‌رویی و توسعه فضایی نامتعادل در سطح مجموعه شهری تهران داشته است.

سالاریان و همکاران (۱۴۰۲)، در مطالعه‌ای به بررسی علل و پیامدهای پراکنده‌رویی در شهر - منطقه مرکزی استان مازندران پرداخته‌اند. نتایج این پژوهش نشان داد علل شکل‌گیری پراکنده‌رویی در محدوده مطالعاتی شامل سرانه درآمد خانوار، سوداگری زمین و مسکن و قیمت زمین می‌باشد.

شی و همکاران<sup>۱</sup> (۲۰۱۲)، در مطالعه‌ای به بررسی اشکال مختلف توسعه شهر به‌عنوان پاسخی به الگوهای مختلف رشد شهری در مناطق حاشیه‌ای شهر لیان یون گانگ چین پرداختند. نتایج این پژوهش نشان داد که الگوی رشد شهری، گرایش به توسعه حاشیه‌ای دارد و انتشار شهر از یک روند افزایش و کاهش تمرکز به صورت گسسته پیروی می‌کند.

کاملاً با پراکنده‌رویی شهری در ارتباط است، به عبارت دیگر گسترش شهر شانگهای نوعی کاربرد برنامه‌ریزی در این شهر است. گوان و همکاران<sup>۴</sup> (۲۰۲۰)، در مطالعه‌ای به بررسی گسترش شهری در کمربند اقتصادی رودخانه یانگ تسه، چین پرداختند. نتایج پژوهش آن‌ها نشان داد که گسترش شهری به دلیل اثرات زیست‌محیطی، پایداری منطقه‌ای را در چین به چالش کشیده است. روند پراکنده‌رویی در رودخانه یانگ تسه از ۴۰۶۶۵ کیلومتر مربع در سال ۲۰۲۰ به تقریباً ۱۱۱۰۹۲ کیلومتر مربع در سال ۲۰۳۵ افزایش خواهد یافت.

یان و همکاران<sup>۵</sup> (۲۰۲۲)، در پژوهشی به بررسی گسترش شهری و استرس مالی: شواهدی از شهرنشینی چین پرداختند. نتایج این پژوهش نشان داد که پراکنده‌رویی شهری نه تنها تأثیر منفی مستقیمی بر سلامت جامعه شهری و اکولوژی دارد، بلکه ممکن است به بنیان مالی توسعه شهری طی سال‌های ۲۰۰۲ تا ۲۰۱۷ در شهرهای چین آسیب برساند.

مطالعه و بررسی پیشینه پژوهش‌های انجام گرفته قوام‌بخش این فرضیه است که تاکنون در زمینه نقشه راهبردی مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافت‌های حاشیه‌ای، پژوهشی با استفاده از مدل‌های به‌روز راهبردی از جمله متاسوات که بر مبنای تئوری مبتنی بر منابع (RBV)<sup>۶</sup> می‌باشد، صورت نگرفته است. این تئوری بر این باور است که منابع و قابلیت‌های منحصر به فرد، عامل اصلی مزیت رقابتی مستمر و پایدار را شکل می‌دهند. بنابراین کاربرد این تکنیک در مورد موضوع مورد مطالعه نوآوری این پژوهش محسوب می‌شود.

### روش انجام پژوهش

روش این پژوهش توصیفی و تحلیلی است و به دلیل ماهیت راهبردی مطالعه، دستاورد (هدف) آن جنبه کار بردی دارد. داده‌های نظری با روش اسنادی و داده‌های تجربی با روش پیمایشی براساس روش دلفی تهیه شده است. در انتخاب تیم دلفی، چون هدف تعمیم نتایج نبوده، از روش نمونه‌گیری هدفمند استفاده شده است. معیارهای انتخاب خبرگان شامل تسلط نظری، تجربه عملی و تمایل و توانایی مشارکت در پژوهش و دسترسی است. به‌علاوه، در تعیین تعداد خبرگان، کسب اطمینان از جامعیت دیدگاه‌ها ملاک بوده است. لذا با توجه به معیارهای فوق، تعداد ۲۵ نفر از خبرگان و متخصصان مراکز دانشگاهی و پژوهشی برای شرکت در پژوهش انتخاب شده‌اند. در پردازش اطلاعات و

ژائو<sup>۱</sup> (۲۰۱۳)، در مطالعه‌ای به تأثیر پراکنده‌رویی شهری بر جدایی‌گزینی اجتماعی در شهر پکن و نقش محدود برنامه‌ریزی فضایی با استفاده از شاخص‌هایی مانند تراکم خالص مسکونی، کاربری‌های مختلط، مدارس ابتدایی به بررسی رشد پراکنده‌رویی شهری و جدایی‌گزینی اجتماعی پرداخت. نتایج این پژوهش نشان داد که از دهه ۱۹۹۰، شهر پکن با افزایش جدایی‌گزینی اجتماعی از حیث سکونتگاه‌های افراد پردرآمد و کم‌درآمد بوده است. همچنین مشخص شد توزیع نابرابر خدمات عمومی و سرمایه‌گذاری نامتعادل در حومه‌های شهری موجب رشد پراکنده و افزایش جدایی‌گزینی شده است.

الشلابی و همکاران<sup>۲</sup> (۲۰۱۳)، در مطالعه‌ای با بهره‌گیری از داده‌های سنجش از دور به مدل‌سازی پراکنده‌رویی شهری در شهر صنعا در یمن پرداخته و الگوی پراکنده‌رویی شهری را طی سال‌های ۲۰۰۴ تا ۲۰۲۰، با استفاده از مدل اسلوٹ پیش‌بینی کرده‌اند. نتایج این پژوهش نشان داد که رشد پراکنده‌رویی شهری در طول دوره مدل‌سازی، ۲۹ درصد افزایش خواهد داشت. رشد پراکنده‌رویی شهری عمدتاً در لبه‌های مرز شهری خواهد بود، همچنین منطقه وسیعی از خوشه‌های شهری پراکنده وجود خواهد داشت. این پژوهش همچنین عملکرد مدل اسلوٹ را در مناطق با برنامه‌ریزی ضعیف توسعه و همچنین مناطق کنترل شده و برنامه‌ریزی شده مورد مقایسه قرار می‌دهد.

الشریف و پرادان<sup>۳</sup> (۲۰۱۴)، در مطالعه‌ای با بهره‌گیری از داده‌های سنجش از دور به ارزیابی پراکنده‌رویی شهری در شهر طرابلس لیبی پرداختند و با استفاده از مدل رگرسیون لجستیک، الگوی گسترش شهر را مدل‌سازی کردند. نتایج این پژوهش حاکی از افزایش پراکنده‌رویی شهر طرابلس در بین سال‌های ۲۰۲۰ و ۲۰۲۵ می‌باشد.

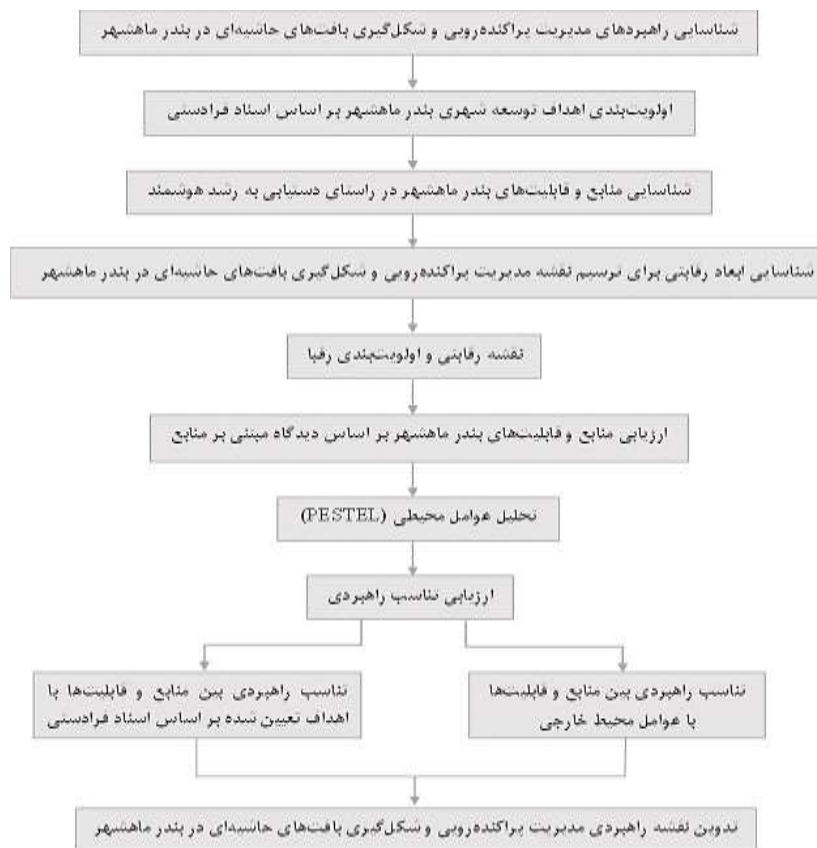
تیان و همکاران<sup>۴</sup> (۲۰۱۷)، در مطالعه‌ای به اندازه‌گیری پراکنده‌رویی شهری و بررسی نقش برنامه‌ریزی برای شهر شانگهای چین پرداختند. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که برنامه‌ریزی شهری به‌عنوان بخشی از رویکرد رشد اقتصادی تحت هدایت دولت، تأثیر چشمگیری بر رشد شهر در چین داشته است. با این حال، نقش و تأثیر برنامه‌ریزی شهری بر رشد پراکنده‌رویی مورد بررسی قرار نگرفته است. در ادامه این پژوهش یک شاخص چند بعدی برای اندازه‌گیری ویژگی‌های مکانی و زمانی پراکنده‌رویی شهری در شانگهای از سال ۱۹۹۰ تا ۲۰۱۰ مورد استفاده قرار گرفت و به این نتیجه رسیدند که برنامه‌ریزی

4. Guan et al  
5. Yan et al  
6. Resource-Based View

1. Zhao  
2. Al Shalabi et al  
3. Tian et al

ماهشهر، نقشه رقابتی و اولویت‌بندی رقبا، ارزیابی منابع و قابلیت‌ها براساس دیدگاه مبتنی بر منابع، تحلیل عوامل محیطی (PESTEL)، ارزیابی تناسب راهبردی (تناسب راهبردی بین منابع و قابلیت‌ها با عوامل محیط خارجی و قابلیت‌ها با اهداف تعیین شده براساس اسناد فرادستی) و تدوین نقشه راهبردی مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافته‌های حاشیه‌ای در بندر ماهشهر به کار رفته است.

ارائه راهبردهای مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافته‌های حاشیه‌ای در بندر ماهشهر از مدل Meta-SWOT و تحلیل PESTEL بهره گرفته شده است. مدل Meta-SWOT، در اولویت‌بندی اهداف توسعه شهری بندر ماهشهر براساس اسناد فرادستی، شناسایی منابع و قابلیت‌های بندر ماهشهر در راستای دستیابی به رشد هوشمند، شناسایی ابعاد رقابتی برای ترسیم نقشه مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافته‌های حاشیه‌ای در بندر



شکل ۱. نمودار مراحل انجام پژوهش

کشتیرانی برخوردار است. طول این کانال ۴۲ مایل دریایی یا ۷۸ کیلومتر می‌باشد که بهترین آبراه‌های طبیعی است و کشتی‌های تا یک‌صد هزار تن می‌توانند در آن رفت‌وآمد کنند و عمق متوسط آن ۲۰ متر می‌باشد.

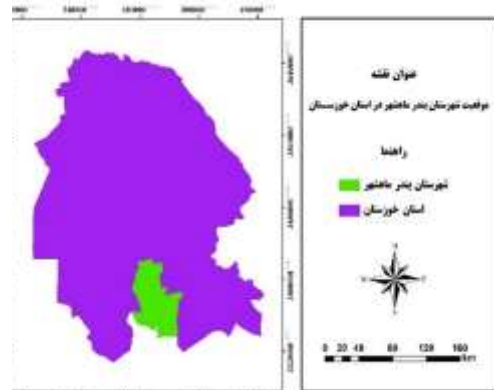
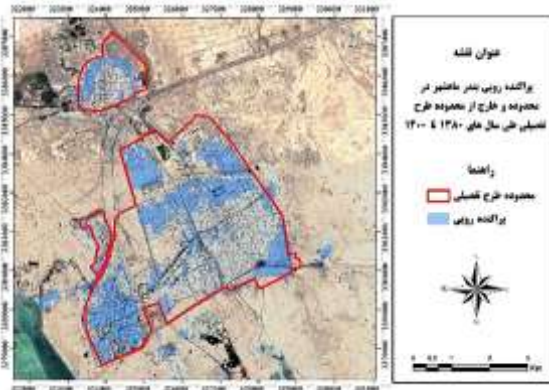
حیات بندر ماهشهر با احداث راه‌آهن سراسری و تأسیس و توسعه بندر شاهپور در اوایل حکومت پهلوی آغاز شد. پس از آن، این بندر برای صدور نفت خام مورد توجه واقع شد و به تدریج با کشیده شدن لوله‌های نفت و ایجاد مخازن نفت، رو به آبادانی گذاشت (مهندسين مشاور ماندان، ۱۳۹۵). جمعیت بندر ماهشهر در طی دوره‌های سرشماری ۱۳۳۵ از ۱۵۶۹۴ نفر به ۱۶۲۷۹۷ نفر در سال ۱۳۹۵ رسیده است (مرکز آمار ایران: سرشماری عمومی نفوس و مسکن، ۱۳۹۵). ماهشهر یک شهر صنعتی است به همین دلیل از دیر

### محدوده مورد مطالعه

بندر ماهشهر، در محدوده جغرافیایی ۴۹ درجه و ۱۱ دقیقه طول شرقی و ۳۰ درجه و ۳۳ دقیقه عرض شمالی قرار دارد. این شهر مرکز شهرستان ماهشهر و در جنوب استان خوزستان واقع شده است. بندر ماهشهر، بزرگ‌ترین بندر صادرکننده فرآورده‌های نفتی پالایشگاه آبادان و بندر امام خمینی<sup>(۵)</sup> از مهم‌ترین بنادر تخلیه و بارگیری کالاهای عمومی در محل پایانه راه‌آهن سراسری ایران است. مساحت این شهر ۲۲۳۵/۶۵ هکتار است و فاصله آن تا اهواز از طریق جاده رامشیر ۱۵۰ کیلومتر و از طریق آزاد راه خلیج فارس ۱۰۰ کیلومتر می‌باشد. بندر ماهشهر در ۸۵ کیلومتری آبادان و ۲۰ کیلومتری بندر امام خمینی<sup>(۶)</sup> قرار گرفته است. این بندر به علت دارا بودن کانال طبیعی خور موسی که آن را به چند کانال و سپس به خلیج فارس و دریای آزاد متصل می‌کند از موقعیت ممتازی برای

روستاهای دور و نزدیک به این شهرستان آمده و مشغول به کار شده و بیش‌تر آن‌ها نیز در همین جا سکونت گزیده‌اند.

زمان مانند سایر شهرهای صنعتی و دارای کار، از افشار و گروه‌های مختلف تشکیل شده است و بسیاری از مردم جوپای کار از شهرها و



شکل ۳. نقشه پراکنده‌روی بندر ماهشهر در محدوده و خارج از محدوده طرح تفصیلی طی سال‌های ۱۳۸۰ تا ۱۴۰۰

شکل ۲. نقشه موقعیت شهرستان بندر ماهشهر در استان خوزستان

برای توسعه شهری بندر ماهشهر در افق ۱۴۰۴ براساس اسناد فرادستی (سند چشم‌انداز ۲۰ ساله) تدوین شده است. زیرا بازه زمانی برنامه‌ریزی و تدوین نقشه راهبردی در همسویی با اسناد فرادست شهری پیشنهاد شده است. اهداف شناسایی شده به دلیل یکسان نبودن وزن و اهمیت، براساس نظرات خبرگان و کارشناسان در سه طیف (بالا، متوسط و پایین) اولویت‌بندی و اهمیت‌دهی شده است. نتایج جدول ۲، نشان می‌دهد اولویت‌بندی اهداف عموماً در سطح اولویت متوسط و پایین ارزیابی شده است.

### یافته‌ها

#### اولویت‌بندی اهداف توسعه شهری بندر ماهشهر براساس اسناد فرادستی

سند چشم‌انداز بیست‌ساله کشور، برنامه پنجم توسعه و طرح جامع بندر ماهشهر از جمله مهم‌ترین اسناد بالادستی توسعه شهری است که در این پژوهش مبانی‌شناختی را در تبیین اهداف فراهم آورده است. اطلاعات پایه‌ای این پژوهش از طریق فهم زمینه‌ها و اولویت‌های سیاست‌گذاری به‌وسیله شناسایی اهداف تعیین شده

جدول ۲. نتایج اولویت‌بندی اهداف تعیین شده براساس اسناد فرادستی

| سطح ولویت | اهداف   |
|-----------|---|
| متوسط     | تحقق مرکزی بر پایه فناوری‌های روز، نوآور و دانش‌بنیان   |
| پایین     | تحقق رشد هوشمند به دنبال همسویی و هم‌افزایی با محیط طبیعی   |
| پایین     | تحقق شهری با نشاط و برخوردار از عرصه‌های عمومی متنوع و گسترده   |
| متوسط     | تحقق عدالت و برابری فضایی و اجتماعی   |
| پایین     | تحقق شهری مشارکت‌جو از طریق فرایندهای فراگیر و مشارکت با همه ذی‌نفعان   |
| پایین     | تحقق شهری انسان‌محور با تأکید بر اخلاق شهروندی و ارتباطات انسانی  |
| متوسط     | دستیابی به سطوح بالای فعالیت و رشد اقتصادی و اجتماعی  |
| پایین     | تحقق شهری عدالت محور، مدافع حقوق شهروندی و حامی آسیب دیدگان اجتماعی   |
| پایین     | تحقق، شهری سرسبز و زیبا، پویا و سرزنده با شبکه‌ای از فضاهای سبز و باز عمومی چند عملکردی                       |
| پایین     | تحقق سیستم شهری پایدار و کارآمد با هم‌افزایی اقتصاد نفتی و سیستم اکولوژی شهری                                 |
| پایین     | تحقق درآمد پایدار و پایه مالی سالم برای توسعه پایدار شهری   |
| متوسط     | کاهش جامعه مصرفی و خلق فرصت‌های جدید در چرخه تولید - توزیع و بازیافت و تبدیل پسماندهای شهری به منبع مولد شهری |

شناسایی منابع و قابلیت‌های بندر ماهشهر  
دیدگاه مبتنی بر منابع، هر شرکت، سازمان و یا منطقه را به‌صورت مجموعه منحصر‌به‌فرد در سه مقوله دارایی‌های مشهود، دارایی‌های نامشهود و قابلیت‌ها در نظر می‌گیرد. دارایی‌های مشهود (نظیر مالی و فیزیکی) و نامشهود (مالکیت معنوی، خصوصیات و شهرت)، منابعی است که یک شهر یا شرکت دارد و قابلیت‌ها مواردی است (نظیر دانش فنی) که آن شهر قادر به انجام آنها است (شاگرمی و همکاران، ۱۴۰۲). در اینجا منابع و قابلیت‌های بندر ماهشهر در راستای دستیابی به رشدی

در اینجا منابع و قابلیت‌های بندر ماهشهر در راستای دستیابی به رشدی

با توجه به یک معیار درصدی مشخص، وزن دهی شده‌اند. مجموع وزن های تخصیص داده شده باید ۱۰۰ باشد که در غیر این صورت گام گذاشتن در مراحل بعدی پژوهش غیرممکن خواهد بود (جدول ۳).

هوشمند از طریق نظرات خبرگان در راستای دستیابی به اهداف مورد نظر که در جریان توسعه پایدار شهری ضروری هستند، شناسایی شدند. این منابع و قابلیت‌ها از وزن و اهمیت یکسانی برخوردار نیستند، بنابراین براساس میزان نقش و تأثیری که می‌توانند در تحقق اهداف ایفاء نمایند

**جدول ۳. منابع و قابلیت‌های بندر ماهشهر در راستای دستیابی به توسعه شهری پایدار**

| امتیاز | عوامل مؤثر  | R  |
|--------|---|----|
| ۱۲     | وجود زیرساخت‌های شبکه حمل‌ونقل ریلی، هوایی، زمینی و دریایی جهت حمل‌ونقل داخلی و صادرات و واردات                                   | ۱  |
| ۱۴     | دارا بودن موقعیت استراتژیک تجارت و بازرگانی به وسیله راه دریایی از طریق خلیج فارس و نزدیکی به مرز زمینی شلمچه                     | ۲  |
| ۱۸     | فراهم بودن بستر سرمایه‌گذاری بخش دولتی و خصوصی در حوزه‌های پایین‌دستی صنایع پتروشیمی، صنایع تبدیلی، صیادی، بندری و شهرک‌های صنعتی | ۳  |
| ۱۳     | وجود صنایع عظیم پتروشیمی، منطقه ویژه اقتصادی، اداره کل بندر و دریانوردی، اداره کل گمرک و اداره کشتیرانی در منطقه                  | ۴  |
| ۱۰     | وجود سرمایه انسانی متخصص در حوزه‌های نفت، صنایع پتروشیمی، گمرک، شیلات، بندر و دریانوردی   | ۵  |
| ۵      | وجود جاذبه‌های گردشگری به خصوص در حوزه دریایی   | ۶  |
| ۱۱     | وجود مراکز آموزشی و پژوهشی (دانشگاه آزاد اسلامی، دانشگاه پیام نور، دانشگاه جامع علمی کاربردی، دانشگاه صنعتی امیرکبیر)             | ۷  |
| ۵      | وجود مراکز آموزشی مرتبط با رشته‌های تخصصی، پیرامون صنایع پتروشیمی، گمرک، علوم دریایی و شیلات                                      | ۸  |
| ۴      | دارا بودن فضای کسب‌وکار پویا به‌واسطه صنایع و سرمایه‌گذاران بخش خصوصی   | ۹  |
| ۶      | هم‌جواری با منابع نفت و گاز جنوب ایران و منطقه آزاد تجاری اروند   | ۱۰ |
| ۲      | وجود منابع آبی غنی و اراضی کشاورزی حاصلخیز  | ۱۱ |

تطبیقی شده است. به دلیل اینکه ماهیت کار مبتنی بر رقابت است، رقابلی که در مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافته‌های حاشیه‌ای در بندر ماهشهر، رقیب بندر ماهشهر به‌شمار می‌روند، شناسایی شده‌اند. در همین راستا، ۴ شهر آبادان، خرمشهر، بهبهان و امیدیه که دارای ظرفیت‌های مشابهی در راستای توسعه پایدار شهری دارند، برای قیاس وضعیت رقابت‌پذیری بندر ماهشهر انتخاب شده‌اند. در این قیاس از پنج سطح (بسیار فراتر، فراتر، تقریباً مساوی، پایین‌تر و بسیار پایین‌تر) استفاده شده است (جدول ۴).

**شناسایی ابعاد رقابتی برای ترسیم نقشه مدیریت پراکنده رویی و شکل‌گیری بافته‌های حاشیه‌ای در بندر ماهشهر**  
شناسایی ابعاد رقابتی برای ترسیم نقشه ایجاد مدیریت پراکنده رویی و شکل‌گیری بافته‌های حاشیه‌ای در بندر ماهشهر نقش حیاتی دارد. در ترسیم نقشه رقابتی لازم است عوامل اصلی موفقیت (منابع و توانایی‌ها) در دو بعد رقابتی دسته‌بندی شوند. از این رو با توجه به منابع و توانایی‌های استخراج شده در مرحله قبل پژوهش، دو بعد رقابتی (توسعه پایدار شهری و تأثیرات کالبدی- فضایی) به‌عنوان ملاک‌های رقابت مطالعه شده است؛ همچنین وضعیت رقبا از نظر قابلیت‌های مورد مطالعه، مقایسه

**جدول ۴. قیاس بندر ماهشهر با محدوده‌های رقیب از نظر منابع و قابلیت‌های مورد مطالعه**

| منابع و قابلیت‌ها   | آبادان        | خرمشهر        | بهبهان        | امیدیه        |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|
| وجود زیرساخت‌های شبکه حمل‌ونقل ریلی، هوایی، زمینی و دریایی جهت حمل‌ونقل داخلی و صادرات و واردات                                   | بسیار فراتر   | بسیار فراتر   | بسیار فراتر   | بسیار فراتر   |
| دارا بودن موقعیت استراتژیک تجارت و بازرگانی به وسیله راه دریایی از طریق خلیج فارس و نزدیکی به مرز زمینی شلمچه                     | بسیار فراتر   | بسیار فراتر   | بسیار فراتر   | بسیار فراتر   |
| فراهم بودن بستر سرمایه‌گذاری بخش دولتی و خصوصی در حوزه‌های پایین‌دستی صنایع پتروشیمی، صنایع تبدیلی، صیادی، بندری و شهرک‌های صنعتی | بسیار فراتر   | بسیار فراتر   | بسیار فراتر   | بسیار فراتر   |
| وجود صنایع عظیم پتروشیمی، منطقه ویژه اقتصادی، اداره کل بندر و دریانوردی، اداره کل گمرک و اداره کشتیرانی در منطقه                  | تقریباً مساوی | تقریباً مساوی | بسیار فراتر   | بسیار فراتر   |
| وجود سرمایه انسانی متخصص در حوزه‌های نفت، صنایع پتروشیمی، گمرک، شیلات، بندر و دریانوردی   | تقریباً مساوی | تقریباً مساوی | بسیار فراتر   | بسیار فراتر   |
| وجود جاذبه‌های گردشگری به خصوص در حوزه دریایی   | تقریباً مساوی | بسیار فراتر   | بسیار فراتر   | بسیار فراتر   |
| وجود مراکز آموزشی و پژوهشی (دانشگاه آزاد اسلامی، دانشگاه پیام نور، دانشگاه جامع علمی کاربردی، دانشگاه صنعتی امیرکبیر)             | پایین‌تر      | فراتر         | فراتر         | فراتر         |
| وجود مراکز آموزشی مرتبط با رشته‌های تخصصی، پیرامون صنایع پتروشیمی، گمرک، علوم دریایی و شیلات                                      | پایین‌تر      | پایین‌تر      | فراتر         | فراتر         |
| دارا بودن فضای کسب‌وکار پویا به‌واسطه صنایع و سرمایه‌گذاران بخش خصوصی   | پایین‌تر      | تقریباً مساوی | تقریباً مساوی | فراتر         |
| هم‌جواری با منابع نفت و گاز جنوب ایران و منطقه آزاد تجاری اروند   | پایین‌تر      | پایین‌تر      | فراتر         | پایین‌تر      |
| وجود منابع آبی غنی و اراضی کشاورزی حاصلخیز  | پایین‌تر      | پایین‌تر      | پایین‌تر      | تقریباً مساوی |

### نقشه رقابتی براساس و اولویت‌بندی رقبا

براساس شناسایی ابعاد رقابتی و نتایج مقایسه بندر ماهشهر با رقبا از نظر منابع و قابلیت‌های درونی توسعه پایدار شهری و تأثیرات کالبدی- فضایی، نقشه رقابتی تولید و ترسیم شده است که شکل ۴، خروجی منطقی و تصویر شماتیک آن را نشان می‌دهد. در واقع

این نقشه بیانگر جایگاه رقابتی و اولویت رقبای بندر ماهشهر در راستای دستیابی به توسعه شهری پایدار است. موقعیت رقبا در این نقشه به لحاظ ابعاد مورد مطالعه برحسب امتیاز مطلق و نرمال شده نشان داده شده است (شکل ۴).



شکل ۴. نمودار رقابتی جایگاه بندر ماهشهر نسبت به رقبا

ماهشهر محسوب می‌شوند. جدول ۵، مزیت رقابتی هریک از رقبای بندر ماهشهر را به تفکیک ابعاد رقابتی و به صورت مجموع امتیاز نشان می‌دهد.

موقعیت و جایگاه بندر ماهشهر نسبت به محورهای افقی و عمودی (تأثیرات کالبدی- فضایی و توسعه پایدار شهری) در نقشه رقابتی نشان می‌دهد اصلی‌ترین رقبا، آبادان و خرمشهر به ترتیب در مجموع با میزان امتیاز مطلق ۵/۸۴ و ۴/۷۰ برای بندر

جدول ۵. مزیت رقابتی هریک از رقبای اصلی به تفکیک ابعاد رقابت

| DMU    | توسعه پایدار شهری |           | تأثیرات کالبدی- فضایی |           | مجموع |           | امتیاز |
|--------|-------------------|-----------|-----------------------|-----------|-------|-----------|--------|
|        | مطلق              | نرمال شده | مطلق                  | نرمال شده | مطلق  | نرمال شده |        |
| آبادان | ۱/۸۴              | ۱/۳۰      | ۴                     | ۱/۲۸      | ۵/۸۴  | ۲/۶۸      | ۱      |
| خرمشهر | ۱/۷۰              | ۱/۲۰      | ۳                     | ۱/۰۳      | ۴/۷۰  | ۲/۲۳      | ۲      |
| بهبهان | ۱/۰۸              | ۰/۷۶      | ۲/۱۵                  | ۰/۷۴      | ۳/۲۳  | ۱/۵۰      | ۴      |
| امیدیه | ۱/۰۵              | ۰/۷۴      | ۲/۴۶                  | ۰/۸۵      | ۳/۵۱  | ۱/۵۹      | ۳      |

پاسخ به این پرسش، منابع و قابلیت‌ها از نظر نادر بودن، تقلیدپذیری و غیرقابل جایگزینی در طیف ۵ درجه‌ای (کاملاً موافقم، موافقم، نظری ندارم، مخالفم و کاملاً مخالفم) تعیین و تفکیک شده‌اند که جدول ۶ نتایج این ارزیابی را نشان می‌دهد.

ارزیابی منابع و قابلیت‌های بندر ماهشهر براساس دیدگاه مبتنی بر منابع از دیدگاه مبتنی بر منابع، یک پرسش اصلی این است که منابع و قابلیت‌های شهر مولد چگونه مزیت رقابتی ایجاد می‌کنند؟ برای

جدول ۶- الف. ارزیابی منابع و قابلیت‌های بندر ماهشهر براساس دیدگاه مبتنی بر منابع

| منابع و قابلیت‌ها   | نادر بودن     | تقلیدپذیری    | غیرقابل جایگزینی |
|---|---------------|---------------|------------------|
| وجود زیرساخت‌های شبکه حمل‌ونقل ریلی، هوایی، زمینی و دریایی جهت حمل‌ونقل داخلی و صادرات و واردات                                   | موافقم        | کاملاً موافقم | موافقم           |
| دارا بودن موقعیت استراتژیک تجارت و بازرگانی به‌وسیله راه دریایی از طریق خلیج فارس و نزدیکی به مرز زمینی شلمچه                     | کاملاً مخالفم | موافقم        | موافقم           |
| فراهم بودن بستر سرمایه‌گذاری بخش دولتی و خصوصی در حوزه‌های پایین‌دستی صنایع پتروشیمی، صنایع تبدیلی، صیادی، بندری و شهرک‌های صنعتی | کاملاً موافقم | کاملاً موافقم | کاملاً موافقم    |
| وجود صنایع عظیم پتروشیمی، منطقه ویژه اقتصادی، اداره کل بنادر و دریانوردی، اداره کل گمرک و اداره کشتیرانی در منطقه                 | مخالفم        | مخالفم        | موافقم           |
| وجود سرمایه انسانی متخصص در حوزه‌های نفت، صنایع پتروشیمی، گمرک، شیلات، بنادر و دریانوردی  | موافقم        | مخالفم        | موافقم           |

**جدول ۶-ب. ارزیابی منابع و قابلیت‌های بندر ماهشهر براساس دیدگاه مبتنی بر منابع**

| منابع و قابلیت‌ها   | نادر بودن | تقلیدپذیری | غیرقابل جایگزینی |
|---|-----------|------------|------------------|
| وجود جاذبه‌های گردشگری به‌خصوص در حوزه دریایی   | مخالفم    | مخالفم     | موافقم           |
| وجود مراکز آموزشی و پژوهشی (دانشگاه آزاد اسلامی، دانشگاه پیام نور، دانشگاه جامع علمی کاربردی، دانشگاه صنعتی امیرکبیر) | مخالفم    | مخالفم     | موافقم           |
| وجود مراکز آموزشی مرتبط با رشته‌های تخصصی، پیرامون صنایع پتروشیمی، گمرک، علوم دریایی و شیلات                          | مخالفم    | مخالفم     | موافقم           |
| دارا بودن فضای کسب‌وکار پویا به‌واسطه صنایع و سرمایه‌گذاران بخش خصوصی   | مخالفم    | مخالفم     | موافقم           |
| هم‌جواری با منابع نفت و گاز جنوب ایران و منطقه آزاد تجاری اروند   | مخالفم    | مخالفم     | موافقم           |
| وجود منابع آبی غنی و اراضی کشاورزی حاصلخیز  | مخالفم    | مخالفم     | موافقم           |

در راستای دستیابی به رشد هوشمند اثرگذارند، ارزیابی شده‌اند. در ارزیابی این عوامل از تحلیل PESTEL استفاده شده که انجام آن به‌ویژه برای شناسایی فرصت‌های پیش‌رو و همچنین خطرات احتمالی توسعه ضروری است. به‌طور کلی می‌توان گفت تحلیل PESTEL به ارزیابی محیط در ابعاد کلان و در زمان حاضر می‌پردازد و چهارچوب آن براساس عوامل اقتصادی، سیاسی، اجتماعی، فناوری، زیست‌محیطی و قانونی قرار دارد. عوامل محیطی خارج از کنترل و مؤثر در مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافته‌های حاشیه‌ای در بندر ماهشهر، براساس چهار معیار (وزن، تأثیر، احتمال افزایش و درجه اضطراب) ارزیابی و شناسایی شده‌اند (جدول ۷).

ارزیابی منابع و قابلیت‌های داخلی بندر ماهشهر در مقایسه با عوامل خارجی در جدول ۷، از نظر نادر بودن، تقلیدپذیری و غیرقابل جایگزینی، بیش‌ترین نقش و اهمیت را در مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافته‌های حاشیه‌ای بندر ماهشهر دارند. در نتیجه در تدوین نقشه و پیشنهاد برنامه راهبردی مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافته‌های حاشیه‌ای در بندر ماهشهر در راستای دستیابی به شهری با رشد هوشمند، باید به‌عنوان اولویت‌های اقدام شناخته شوند و مورد پذیرش قرار گیرند.

**تحلیل عوامل محیطی (PESTEL)**

در اینجا عوامل محیطی خارج از کنترل (اقتصادی، سیاسی، فرهنگی اجتماعی، فناوری، بوم‌شناختی و قانونی) که بر مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافته‌های حاشیه‌ای در بندر ماهشهر

**جدول ۷. عوامل محیطی خارج از کنترل مؤثر بر مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافته‌های حاشیه‌ای در بندر ماهشهر**

| عواملها   | وزن         | تأثیر     | احتمال افزایش | درجه اضطراب |
|---|-------------|-----------|---------------|-------------|
| دیدگاه سطحی برنامه‌ریزان شهری به توسعه میان‌افزا  | متوسط       | متوسط     | بالا          | به‌زودی     |
| نبود برنامه‌ریزی مناسب برای توسعه شهری  | مهم‌تر      | قوی       | بالا          | در درازمدت  |
| توسعه ناهمگون و نامتوازن شهری و نقش آن در شکل‌گیری پراکندگی شهری  | مهم‌تر      | قوی       | بالا          | به‌زودی     |
| نبود هماهنگی بین بخش‌های مختلف شهرداری و سایر نهادهای مرتبط در توسعه شهری   | خیلی مهم‌تر | بسیار قوی | خیلی بالا     | بلافاصله    |
| توزیع نامتناسب و نامتعادل جمعیت و تراکم بالا  | مهم‌تر      | قوی       | بالا          | در درازمدت  |
| عدم توجه به بافته‌های فرسوده و مسئله‌دار شهری و اتخاذ رویکردهای ساماندهی، بهسازی و نوسازی آن‌ها                             | مهم‌تر      | بسیار قوی | بالا          | در درازمدت  |
| عدم استقرار خدمات مورد نیاز و مناسب برای نواحی حاشیه‌ای   | مهم‌تر      | قوی       | بالا          | به‌زودی     |
| مدیریت متفرق و تعارضات قانونی در حریم   | خیلی مهم‌تر | بسیار قوی | خیلی بالا     | بلافاصله    |
| عدم استفاده از سیاست‌های انبوه‌سازی و بلندمرتبه‌سازی  | متوسط       | قوی       | پایین         | به‌زودی     |
| عدم جلوگیری از رشد بدون برنامه و بدون جهت شهر توسط سوداگران و بورس بازان زمین   | مهم‌تر      | قوی       | بالا          | بلافاصله    |
| عدم تلاش در جهت کاستن از فشرده‌گی بافت ناشی از کوچک بودن قطعات و حرکت در جهت بلندمرتبه‌سازی با قطعات درشت‌دانه و مقیاس بزرگ | کم‌اهمیت    | ضعیف      | پایین         | در درازمدت  |

به‌طور مثال بین وجود زیرساخت‌های شبکه حمل‌ونقل ریلی، هوایی، زمینی و دریایی جهت حمل‌ونقل داخلی و صادرات و واردات (منبع و قابلیت محیط داخلی) با نبود برنامه‌ریزی مناسب برای توسعه شهری (خطر و تهدید محیط خارجی)، بین وجود صنایع عظیم پتروشیمی، منطقه ویژه اقتصادی، اداره کل بندر و دریانوردی، اداره کل گمرک و اداره کشتیرانی در منطقه (منبع و قابلیت محیط داخلی) با مدیریت متفرق و تعارضات قانونی در حریم (خطر و تهدید محیط خارجی) و

**ارزیابی تناسب راهبردی****تناسب راهبردی بین منابع و قابلیت‌ها با عوامل محیط خارجی**

تناسب راهبردی از طریق انطباق عوامل داخلی با خارجی و برای فهم این نکته انجام شده است که منابع و قابلیت‌های داخلی، چگونه فرصت‌ها را پشتیبانی کرده و یا تهدیدهای خارجی را کاهش می‌دهد. با توجه به اطلاعات جدول ۸، براساس مقایسه دو دویی منابع و قابلیت‌ها با عوامل محیط خارجی، به چند تناسب نمونه و کلیدی اشاره می‌شود.

برای کنترل و مهار و یا کاهش تهدید محیط خارجی بهره‌گرفت. شناسایی و تبیین حالت‌های مختلف و ممکن چنین تناسب راهبردی، برای تدوین نقشه و برنامه راهبردی مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافت‌های حاشیه‌ای در بندر ماهشهر اهمیت حیاتی دارد.

همچنین بین فراهم بودن بستر سرمایه‌گذاری بخش دولتی و خصوصی در حوزه‌های پایین دستی صنایع پتروشیمی، صنایع تبدیلی، صیادی، بندری و شرکت‌های صنعتی (منبع و قابلیت محیط داخلی) با نبود برنامه‌ریزی مناسب برای توسعه شهری (خطر و تهدید محیط خارجی)، رابطه قوی وجود دارد. در نتیجه می‌توان از این توان‌های محیط داخلی

#### جدول ۸. تناسب راهبردی بین منابع و قابلیت‌ها با عوامل محیط خارجی

| سطوح مقایسه       | بسیار ضعیف  | تا ضعیف | تا محدودی | قوی | بسیار قوی | عوامل محیطی                                      |  |                                       |
|-------------------|---|---------|-----------|-----|-----------|--|--|---------------------------------------|
|                   |   |         |           |     |           | دیدگاه سطحی برنامه‌ریزان شهری به توسعه میان‌افزا | نبود برنامه‌ریزی مناسب برای توسعه شهری | مدیریت متفرق و تعارضات قانونی در حریم |
| منابع و قابلیت‌ها | وجود زیرساخت‌های شبکه حمل‌ونقل ریلی، هوایی، زمینی و دریایی جهت حمل‌ونقل داخلی و صادرات و واردات                                   |         |           |     |           | تأحدودی  | قوی                                    | قوی                                   |
|                   | فراهم بودن بستر سرمایه‌گذاری بخش دولتی و خصوصی در حوزه‌های پایین‌دستی صنایع پتروشیمی، صنایع تبدیلی، صیادی، بندری و شهرک‌های صنعتی |         |           |     |           | بسیار قوی  | قوی                                    | قوی                                   |
|                   | وجود صنایع عظیم پتروشیمی، منطقه ویژه اقتصادی، اداره کل بنادر و دریانوردی، اداره کل گمرک و اداره کشتیرانی در منطقه                 |         |           |     |           | قوی  | بسیار قوی                              | قوی                                   |
|                   | وجود سرمایه انسانی متخصص در حوزه‌های نفت، صنایع پتروشیمی، گمرک، شیلات، بنادر و دریانوردی  |         |           |     |           | تا محدودی  | قوی                                    | تا محدودی                             |
|                   | هم‌جواری با منابع نفت و گاز جنوب ایران و منطقه آزاد تجاری اروند   |         |           |     |           | قوی  | قوی                                    | تا محدودی                             |

پتروشیمی، منطقه ویژه اقتصادی، اداره کل بنادر و دریانوردی، اداره کل گمرک و اداره کشتیرانی در منطقه با تحقق درآمد پایدار و پایه مالی سالم برای توسعه پایدار شهری، بین وجود سرمایه انسانی متخصص در حوزه‌های نفت، صنایع پتروشیمی، گمرک و اداره بنادر و دریانوردی با تحقق مرکزی بر پایه فناوری‌های روز، نوآور و دانش‌بنیان و همچنین بین هم‌جواری با منابع نفت و گاز جنوب ایران و منطقه آزاد تجاری اروند با دستیابی به سطوح بالای فعالیت و رشد اقتصادی و اجتماعی، رابطه بسیار قوی وجود دارد که نمونه‌های بارزی از این تناسب‌ها است.

#### تناسب راهبردی بین منابع و قابلیت‌ها با اهداف تعیین شده براساس اسناد فرادستی

پس از ارزیابی تناسب راهبردی بین منابع و قابلیت‌ها با عوامل خارجی، میزان تأثیر منابع و قابلیت‌ها بر تحقق اهداف تعیین شده است. با توجه به اطلاعات جدول ۹، براساس مقایسه دو دویی منابع و قابلیت‌ها با اهداف تعیین شده براساس اسناد فرادستی، به چند تناسب نمونه و کلیدی اشاره می‌شود. به‌طور مثال، بین وجود زیرساخت‌های شبکه حمل‌ونقل ریلی، هوایی، زمینی و دریایی جهت حمل‌ونقل داخلی و صادرات و واردات با دستیابی به سطوح بالای فعالیت و رشد اقتصادی و اجتماعی، بین وجود صنایع عظیم

#### جدول ۹. تناسب راهبردی بین منابع و قابلیت‌ها با اهداف تعیین شده براساس اسناد فرادستی

| سطوح مقایسه       | بسیار ضعیف  | تا ضعیف | تا محدودی | قوی | بسیار قوی | اهداف تعیین شده براساس اسناد فرادستی                  |  |   |
|-------------------|---|---------|-----------|-----|-----------|---|--|---|
|                   |   |         |           |     |           | تحقق مرکزی بر پایه فناوری‌های روز، نوآور و دانش بنیان | دستیابی به سطوح بالای فعالیت و رشد اقتصادی و اجتماعی | تحقق درآمد پایدار و پایه مالی سالم برای توسعه پایدار شهری |
| منابع و قابلیت‌ها | وجود زیرساخت‌های شبکه حمل‌ونقل ریلی، هوایی، زمینی و دریایی جهت حمل‌ونقل داخلی و صادرات و واردات                                   |         |           |     |           | قوی   | بسیار قوی  | تا محدودی   |
|                   | فراهم بودن بستر سرمایه‌گذاری بخش دولتی و خصوصی در حوزه‌های پایین‌دستی صنایع پتروشیمی، صنایع تبدیلی، صیادی، بندری و شهرک‌های صنعتی |         |           |     |           | بسیار قوی   | بسیار قوی  | قوی   |
|                   | وجود صنایع عظیم پتروشیمی، منطقه ویژه اقتصادی، اداره کل بنادر و دریانوردی، اداره کل گمرک و اداره کشتیرانی در منطقه                 |         |           |     |           | قوی   | بسیار قوی  | بسیار قوی   |
|                   | وجود سرمایه انسانی متخصص در حوزه‌های نفت، صنایع پتروشیمی، گمرک، شیلات، بنادر و دریانوردی  |         |           |     |           | بسیار قوی   | بسیار قوی  | بسیار قوی   |
|                   | هم‌جواری با منابع نفت و گاز جنوب ایران و منطقه آزاد تجاری اروند   |         |           |     |           | قوی   | بسیار قوی  | قوی   |



## بحث و نتیجه‌گیری

این مطالعه با هدف تدوین نقشه راهبردی مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافت‌های حاشیه‌ای در بندر ماهشهر انجام گرفت. نتایج نقشه راهبردی مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافت‌های حاشیه‌ای در بندر ماهشهر نشان داد وجود زیرساخت‌های شبکه حمل‌ونقل ریلی، هوایی، زمینی و دریایی جهت حمل‌ونقل داخلی و صادرات و واردات، فراهم بودن بستر سرمایه‌گذاری بخش دولتی و خصوصی در حوزه‌های پایین‌دستی صنایع پتروشیمی، صنایع تبدیلی، صیادی، بندری و شهرک‌های صنعتی، دارا بودن موقعیت استراتژیک تجارت و بازرگانی به‌وسیله راه دریایی از طریق خلیج فارس و نزدیکی به مرز زمینی شلمچه، وجود صنایع عظیم پتروشیمی، منطقه ویژه اقتصادی، اداره کل بنادر و دریانوردی، اداره کل گمرک و اداره کشتیرانی در منطقه و وجود سرمایه انسانی متخصص در حوزه‌های نفت، صنایع پتروشیمی، گمرک، شیلات، بنادر و دریانوردی دارای بیش‌ترین وزن می‌باشند؛ این عوامل در مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافت‌های حاشیه‌ای در بندر ماهشهر، نسبت به سایر عوامل، بیانگر نادر بودن، تقلیدپذیری و تناسب راهبردی هستند و در نتیجه باید در صدر اولویت‌های اقدام‌های اجرایی برای مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافت‌های حاشیه‌ای در بندر ماهشهر قرار گیرند.

نتایج ارزیابی عوامل محیطی مؤثر خارج از کنترل (اقتصادی، سیاسی، فرهنگی اجتماعی، فناوری، بوم‌شناختی و قانونی) نیز نشان می‌دهد، نبود هماهنگی بین بخش‌های مختلف شهرداری و سایر نهادهای مرتبط در توسعه شهری، مدیریت متفرق و تعارضات قانونی در حریم، توسعه ناهمگون و نامتوازن شهری و نقش آن در شکل‌گیری پراکندگی شهری، عدم توجه به بافت‌های فرسوده و مسئله‌دار شهری و اتخاذ رویکردهای ساماندهی، بهسازی و نوسازی آن‌ها، نبود برنامه‌ریزی مناسب برای توسعه شهری و توزیع نامتناسب و نامتعادل جمعیت و تراکم بالا، موانع اصلی و کلان محیط خارجی برای مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافت‌های حاشیه‌ای در بندر ماهشهر به‌شمار می‌روند.

مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافت‌های حاشیه‌ای در بندر ماهشهر از اهمیت بالایی برخوردار است. به دلیل وجود نواحی حاشیه‌ای و تحولاتی که ممکن است در این مناطق رخ دهد، مدیریت مناسب و هوشمندانه اهمیت زیادی دارد. نتایج این پژوهش با یافته‌های نوری و همکاران (۱۳۹۹)، مبنی بر اینکه براساس مدل هلدرن، ۸۴ درصد از رشد فیزیکی شهر اسفراین در فاصله سال‌های ۱۳۹۵-۱۳۴۵ مربوط به رشد جمعیت و حدود ۱۶

درصد نیز مربوط به رشد افقی و اسپرال بوده است. با یافته‌های پژوهش یوسفی آذر ابرغانی و همکاران (۱۴۰۱)، مبنی بر اینکه ۱. پدیده پراکنده‌رویی در کلان‌شهر تهران صورت گرفته است، ۲. کلان‌شهر تهران با پدیده تفرق عملکردی مواجه بوده (تحلیل شبکه) و توزیع کاربری‌ها و خدمات در سطح کلان‌شهر تهران به صورت یکنواخت و متعادل صورت نگرفته است و ۳. سیاست‌ها و رویکردهای مدیریت شهری در سال‌های متوالی تأثیرات گسترده‌ای بر پراکنده‌رویی و توسعه فضایی نامتعادل در سطح مجموعه شهری تهران داشته است و با یافته‌های پژوهش سالاریان و همکاران (۱۴۰۲)، مبنی بر اینکه علل شکل‌گیری پراکنده‌رویی در محدوده مطالعاتی (منطقه مرکزی استان مازندران) شامل سرانه درآمد خانوار، سوداگری زمین و مسکن و قیمت زمین است، همسو می‌باشد.

با توجه به نتایج به‌دست آمده، اولین موردی را که در مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافت‌های حاشیه‌ای باید مدنظر قرار داد، نگهداری و احیای مناسب منابع طبیعی و محیط‌زیست با ترویج رویکردهای پایدار است. بنابراین باید جلوی هرگونه تخریب و تغییر ناخواسته در این مناطق را گرفت و از آن‌ها بهره‌برداری درست و پایدار را تضمین کرد. همچنین برنامه‌ریزی و مدیریت مناسب برای توسعه و ساخت‌وساز در این مناطق حائز اهمیت است. نباید بدون برنامه و بدون توجه به آینده، ساخت‌وساز در حاشیه‌های بندر ماهشهر انجام شود، بلکه باید به دقت به شرایط موجود و محدودیت‌های منطقه توجه کرده و براساس آن برنامه‌ریزی کرد. ایجاد زیربنای مناسب مانند جاده‌ها، شبکه‌های آب و فاضلاب، پارک‌ها و فضاهای سبز و ... می‌تواند به توسعه پایدار این شهر کمک کند. بهره‌برداری از مناطق حاشیه‌ای برای تأمین نیازهای شهری نیز باید توسعه یابد. برای مثال، می‌توان از این مناطق به‌عنوان مراکز گردشگری و تفریحی استفاده کرد و در کنار آن‌ها فعالیت‌های اقتصادی مختلفی مانند کشاورزی و دامداری را جهت تأمین نیازهای شهری مورد استفاده قرار داد. در کل مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافت‌های حاشیه‌ای در بندر ماهشهر نیازمند همکاری بین دستگاه‌های مسئول، شوراهای مردم و سایر نهادهای مرتبط است. تنها با همکاری و تلاش مشترک می‌توان به مدیریت صحیح و پایدار این مناطق دست یافت و برای آینده بهتر بندر ماهشهر کوشا بود.

## راهکارها

با اجرای راهکارهایی در جهت مدیریت پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافت‌های حاشیه‌ای در بندر ماهشهر می‌توان کیفیت زندگی ساکنان این مناطق را بهبود بخشید، این راهکارها شامل:

✓ **احداث مسکن استطاعت‌پذیر:** در زمینه‌ی احداث مسکن استطاعت‌پذیر در مناطق حاشیه‌ای شهر و ارائه تسهیلات مالی مناسب به جوانان و خانواده‌های کم‌درآمد می‌تواند به کاهش مشکل مسکن در این مناطق کمک کند و مناطق حاشیه‌ای را بهبود بخشد.

✓ **حفظ طبیعت و مناظر طبیعی:** در حفظ و مرمت مناظر طبیعی و فضاها‌ی سبز در مناطق حاشیه‌ای به منظور ایجاد فضاهای کم‌تراکم و زیبا در شهر می‌تواند ارزش افزوده زیادی را به این مناطق بدهد و برای افراد ساکن در این مناطق جذابیت یک فضای سبز و طبیعی را به ارمغان بیاورد.

### سیاسگذاری

این مطالعه برگرفته از رساله دکتری اینجانب با عنوان «تحلیلی بر نقش اقتصاد نفتی در تحولات فضایی شهرها با تأکید بر پراکنده‌رویی و شکل‌گیری بافت‌های حاشیه‌ای (مطالعه موردی: بندر ماهشهر)» می‌باشد. بدین وسیله از تمام کسانی که ما را در انجام این پژوهش یاری دادند، تقدیر و تشکر می‌نماییم.

✓ **برنامه‌ریزی و توسعه هوشمند شهری:** این راهکار از طریق استفاده از فناوری‌های مدرن و جمع‌آوری داده‌های مختلف می‌تواند به ارتقای کیفیت و مدیریت بهتر مناطق حاشیه‌ای در شهر کمک کند. برنامه‌ریزی هوشمند شامل مواردی همچون پارکینگ هوشمند، مدیریت ترافیک، نظارت بر ایمنی عمومی و متناسب‌سازی منابع شهری است.

✓ **توسعه زیرساخت‌ها:** در زمینه‌ی ایجاد و بهبود زیرساخت‌های شهری در مناطق حاشیه‌ای می‌تواند فرصت‌های اشتغال‌زایی و توسعه اقتصادی را به این مناطق بیاورد و بهبود کیفیت زندگی ساکنان را فراهم کند. ساخت و بهسازی جاده‌ها، منابع نوری، آب و فاضلاب، برق و شبکه ارتباطی، امکان دسترسی راحت‌تر به این مناطق را فراهم می‌کند.

✓ **جذب سرمایه‌گذاری:** در حوزه جذب سرمایه‌گذاری و تشویق سرمایه‌گذاران به سرمایه‌گذاری در مناطق حاشیه‌ای شهر می‌تواند برای جوانان و ساکنان این مناطق امکانات شغلی بیشتر و افزایش درآمد را فراهم کند. برای این منظور، ارائه تسهیلات و تخفیف‌های مالی به سرمایه‌گذاران، ایجاد پارک‌های صنعتی و مراکز خرید در مناطق حاشیه‌ای و تشویق به ایجاد کسب و کارهای کوچک و متوسط می‌تواند مؤثر باشد.

### References

- Abdi, M. (2022). How the Formation of Suburbanization in Cities (Case Study: Ilam City). *Environmental Sciences and Geography Knowledge*, 3(2), 1-10. (In Persian)
- Abedini, A., & Khalili, A. (2017). Measurement of Urban Sprawl Using Spatial-temporal Data (Case Study: City of Urmia). *Motaleate Shahri*, 7(25), 63-76. (In Persian)
- Ahadnejad Reveshty, M., Tahmasebi moghaddam, H., Shami, F., & Moharrami, S. (2019). Spatial Explanation of Urban Sprawl Phenomenon (Case Study: Qaemshahr City). *Urban Social Geography*, 6(1), 1-13. (In Persian) doi: [10.22103/jusg.2019.1974](https://doi.org/10.22103/jusg.2019.1974)
- Akbarnia, A., Mehdiinia, M. H., & Seyed Al-Hosseini, S. M. (2022). *Evaluating the Effects of Inefficiency of Marginal Textures (Case Study: Kui Nah Mashhad Valley). The Second International Conference on Architecture, Civil Engineering, Urban Development, Environment And Horizons of Islamic Art In The Second Step Statement of The Revolution.* 1-66. (In Persian)
- Aliakbari, S., Marsoosi, N., & Akbari, M. (2020). Pathology of Meta-Study Livability Research of Iranian Metropolises. *Geography and Territorial Spatial Arrangement*, 10(35), 85-106. (In Persian) Doi: [10.22111/gajj.2020.5454](https://doi.org/10.22111/gajj.2020.5454)
- Azimi, A. (2016). Investigating the Inefficient Textures of Torbat Heydarieh City. *The Second Conference on the Development Prospects of Torbat Heydarieh Region in the Horizon of 1404 (Torbat Heydarieh, Zaveh, Meh Valat)*, 1-18. (In Persian)
- Beatley, T. (2012). *Green urbanism: Learning from European cities*. Island Press.
- Behzadfar, M., Noghrekar, A., & Salehi, K. (2022). Evaluation of Empowerment Indicators in Informal Settlements with Asset-Based Approach in Tehran Metropolis (Case Example: Mianabad Neighborhood of Islamshahr). *Journal of Geography*, 57(16), 96-114. (In Persian)
- Bhatta, B. (2012). Urban Growth Analysis and Remote Sensing: A Case Study of Kolkata, India 1980–2010. *Springer Science & Business Media*.
- Burchell, R. W., Shad, N. A., Listokin, D., Phillips, H., Downs, A., Seskin, S., Davis, J. S., Moore, T., Helton, D., & Gall, M. (1998). *The Costs of Sprawl--Revisited*. Transit Cooperative Research Program (TCRP) Report 39, published By Transportation Research Board, Washington.

- Calthorpe, P. (2010). *Urbanism in the age of climate change*. Island Press.
- Ewing, R., & Hamidi, S. (2015). Compactness versus sprawl: A review of recent evidence from the United States. *Journal of Planning Literature*, 30(4), 413-432. <https://doi.org/10.1177/0885412215595439>
- Forester, J. (1999). *The deliberative practitioner: Encouraging participatory planning processes*. MIT Press.
- Galster, G., Hanson, R., Ratcliff, M. R., Wolman, H., Coleman, S., & Friehege, J. (2001). Wrestling Sprawl to the Ground: Defining and Measuring an Elusive Concept. *Journal of Housing Policy Debate*, 12(4), 681-717. DOI: [10.1080/10511482.2001.9521426](https://doi.org/10.1080/10511482.2001.9521426)
- Guan, D., He, X., He, C., Cheng, L., & Qu, S. (2020). Does the Urban Sprawl Matter In Yangtze River Economic Belt, China? An Integrated Analysis with Urban Sprawl Index and one Scenario Analysis Model, *Cities*, 99, 102611.
- Hamidi, S., & Ewing, R. (2014). A longitudinal Study of Changes in Urban Sprawl between 2000 And 2010 In the United States. *Landscape and Urban Planning*, 128, 72-82.
- Hennig, E. I., Schwick, C., Soukup, T., Orlitová, E., Kienast, F., & Jaeger, J. A. G. (2015), Multi-Scale Analysis of Urban Sprawl in Europe: Towards a European De-Sprawling Strategy. *Land Use Policy*, 49, 483-498.
- Heydari, R., Aliakbari, S., & Pourahmad, A. (2022). A measurement of Urban Sprawl in Spatial Dynamics of Rasht. *Journal of Studies of Human Settlements Planning*, 17(4), 961-976. (In Persian)
- Hosseini, S. H., & Hosseini, M. (2016). Analysis of Factors Affecting Sprawl in Urban Areas of Iran. *The Journal of Spatial Planning*, 4(19), 33-66. (In Persian)
- Ilanloo, M., & Danesh, A. (2020). Evaluation of Land Use Changes and Horizontal Distribution of Urban Areas Using Satellite Imagery (A Case Study of Mahshahr during 1395-1385). *Journal of Environmental Based Territorial Planning*, 13(49), 135-154. (In Persian)
- Irandoost, K., Habibi, K., & Khandan, M. (2018). Factors Affect on Urban Sprawl in Iranian Cities (Case Study of Rasht City). *Geographical Planning of Space Quarterly Journal*, 8(28), 67-82. (In Persian)
- Jaeger, J. A. G., Bertiller, R., Schwick, C., Cavens, D., & Kienast, F. (2010). Urban Permeation of Landscapes and Sprawl Per Capita: New Measures of Urban Sprawl. *Ecological Indicators*, 10(2), 427-441. <https://doi.org/10.1016/j.ecolind.2009.07.010>
- Khuzestan Province Construction and Housing Builders Company. (2013). *Studies on the Improvement and Renovation of The Dilapidated Fabric of Mahshahr*, Level one (Strategic Studies). (In Persian)
- Levy, J. M., & Hartzell, A. L. (2017). Does “smart growth” matter to human well-being? Testing the hypothesis that compact cities enhance the social capital of their residents. *Urban Affairs Review*, 53(5), 859-885.
- Liu, Z., Liu, S., Qi, W., & Jin, H. (2018). Urban sprawl among Chinese cities of different population sizes. *Habitat International*, 79, 89-98.
- Maier, G., Franz, G., & Schrock, P. (2006). Urban Sprawl. How Useful Is This Concept?. In *ERSA Conference Papers (No. Ersa06p105)*, European Regional Science Association, 1-29.
- Malek Afzali, A.A., Kalantari, M., & Baharestani, S. (2018). Study of Sustainable Development Indicators In Marginalized Neighborhoods (Case Study: Qaleh Kamkar Qom Neighborhood). *Journal Sustainable City*, 1(3), 81-94. (In Persian)
- Mandan Consulting Engineers (2016). *Mahshahr port detailed design studies*. (In Persian)
- Meshkini, A., Molaei Qelichi, M & Khavarian Garmsir, A. (2016). Trends of Urban Sprawl and Sustainable Spatial Development Planning (Case Study: Region 2 in Tehran City). *Journal of Sustainable Architecture and Urban Design*, 4(2), 43-54. (In Persian)
- Mieszowski, P., & Mills, E. S. (1993). The Causes of Metropolitan Suburbanization. *Journal of Economic Perspectives*, 7(3), 135-147.
- Mombeni, I., & Kalantari, A. (2020). Experience Stability - Instability in an Oil City (Study of Abadan Urban Experience). *Quarterly Journal of Social Development*, 15(2), 211-246. (In Persian)

- Nikpour, A., Amoniya, H., & Shokri, S. (2022). Assessing sprawl in coastal areas - Case study: Babolsar, *Journal of Geographical Data (SEPEHR)*, 31(121), 161-175. (In Persian) doi: [10.22131/sepehr.2022.252776](https://doi.org/10.22131/sepehr.2022.252776)
- Nori, M., Saberifar, R., & Aliakbari, E. (2020). The Comparative Study of Urban Sprawl in Cities of North Khorasan Province (Case Study: Esfarayen and Bojnord). *Journal of Applied Researches in Geographical Sciences*, 20(58), 283-300. (In Persian)
- Parsi, H. R., & Farmahini Farahani, B. (2014). Analysis the Urban Sprawl in the Peripheral Metropolitan Areas (Case Study: Northern Peripheral Areas of Isfahan). *Motaleate Shahri*, 3(10), 49-62. (In Persian)
- Pourahmad, A., Ziari, K., Zangeneh Shahraki, S., & Arvin, M. (2021). Identifying and Analyzing The Factors Affecting on Urban Sprawl (Case Study: Ahvaz City). *Geography and Development*, 18(61), 59-90. (In Persian)
- Rezaei, M., Balaghi, R., Shamsoddini, A., Shaer, F., & Mandani, S. (2017). Evaluate and analyze the social dimensions of marginalization in metropolises (Case Study: Shiraz marginal neighborhoods). *Quarterly Geographical Journal of Territory*, 13(52), 57-75. (In Persian)
- Sajadi, J., Vahedi Yeganeh, F., & Mohammadi, A. (2018). Measuring the Relationship between the Quality of Housing and Security of Tenure in Urban Spontaneous Settlements (A Case Study of Naysar, Sanandaj). *Journal of Urban Strucyure and Function Studies*, 5(16), 83-110. (In Persian)
- Salarian, F., Nastaran, M., & Dadashpoor, H. (2023). Causes and Consequences of Sprawl in the Central City- Region of Mazandaran. *Motaleate Shahri*, 12(47), 65-78. (In Persian)
- Sedaghat Rostami, K., Etemad, G., Bidram, R., & Molaz, J. (2011). Drawing Up Some Indexes to Recognizing Blighted Fabrics. *Spatial Planning*, 1(1), 103-120. (In Persian)
- Shakarami, K., Rahnama, M. R., & Zamanipour, M. (2023). Strategic Planning of The Developoment of Lorestan Province Based on Regional Competitive Identity. *Journal of Geography and Regional Development*, 21(2), 1-25. (In Persian)
- Steurer, M., & Bayr C. (2020). Measuring Urban Sprawl Using Land Use Data. *Land Use Policy*, 97, 104799.
- Torrrens, P. M. (2006). Simulating sprawl. *Annals of the Association of American Geographers*, 96(2), 248-275.
- Yan, Y., Liu, T., Wang, N., & Yao, S. (2022). Urban sprawl and fiscal stress: Evidence from urbanizing China. *Cities*, 126, 103699.
- Yousefi Azarabarghani, S., Majedi, H., & Saeideh Zarabadi, Z. S. (2021). Analysis of scattered supernatant patterns in Tehran urban complex emphasizing on the approaches of the urban management system. *Journal of Applied Researches in Geographical Sciences*, 22(65), 439-459. (In Persian) doi: [10.52547/jgs.22.65.439](https://doi.org/10.52547/jgs.22.65.439)
- Zebardast, E., & Ghanooni, H. (2019). An Analysis of Urban Sprawl Using Factor Analysis Technique (Case: Qazvin City Districts). *Journal of Urban Economics and Management*, 7(26), 59-78. (In Persian) dor: [20.1001.1.23452870.1398.7.26.5.3](https://doi.org/20.1001.1.23452870.1398.7.26.5.3)