

پردازش مفهوم جغرافیای سیاسی شهرهای بندری

سید عباس احمدی* (استادیار جغرافیای سیاسی دانشگاه تهران)

حسن نور علی (دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی دانشگاه تهران)

مقاله پژوهشی

تاریخ دریافت: ۸ دی ۱۳۹۹

تاریخ پذیرش: ۲۸ خرداد ۱۴۰۰

صفحات: ۱۸۸-۱۶۹

چکیده

شهرهای بندری، نظام‌های سیاسی-فضایی هستند که در فضاهای مابین دو قلمرو جغرافیایی آبی و خشکی واقع شده‌اند و درهای آن‌ها رو به جهان آزاد گشوده شده است. در واقع از آنجا که این شهرها پل ارتباطی کشور ساحلی با نظام اقتصاد جهانی محسوب می‌شوند و در بسیاری از کشورها، قلب تپنده اقتصاد و تجارت ملی هستند، بیش از سایر شهرهایی که دور از سواحل واقع شده‌اند، برای واحدهای سیاسی مستقل بر روی نقشه سیاسی جهان، از نظر سیاسی حائز اهمیت‌اند و باید بیش از پیش مورد توجه جغرافیدانان سیاسی قرار بگیرند. در بسیاری از کشورهای توسعه یافته، شهرهای بندری، نواحی پرتراکم جمعیتی محسوب می‌شوند و گاه نیز آن‌ها به موقعیت جهان شهری ارتقا می‌یابند؛ به طوری که لندن و نیویورک، به عنوان ابرشهرهای جهانی در جوار بنادر خود واقع شده‌اند و شهرهای بندری محسوب می‌شوند. مدیریت سیاسی فضا در شهرهای بندری بسته به نوع نظام حکومتی کشورها فرق می‌کند و از کنترل و تمرکز شدید مدیریت سیاسی در مرکز، مانند ایران تا بندر-شهرهای پایتختی خودمختار، مانند آرژانتین، متفاوت است. در این پژوهش بنیادی تلاش شده است با روشن‌سازی اهمیت جغرافیایی-سیاسی شهرهای بندری، به پردازش مفهومی جغرافیای سیاسی شهرهای بندری به عنوان زیرشاخه‌ای از طیف موضوعی بین جغرافیای سیاسی بنادر و جغرافیای سیاسی شهر پرداخته شود.



کلید واژه‌ها:

بندر، شهر، شهر بندری، جغرافیای سیاسی.

* نویسنده مسئول: دکتر سید عباس احمدی

پست الکترونیک: Abbas_ahmadi@ut.ac.ir

مقدمه

شهرهای بندری از ترکیب دو مؤلفه جغرافیایی «شهر» و «بندر» پدید می‌آیند که هر کدام جغرافیای سیاسی مخصوص به خودی دارند. برای روشن شدن مفهوم شهر بندری ضروری است که به تعاریفی از دو مفهوم «شهر» و «بندر» اشاره شود. داسگوپتا بنادر را مکان‌های جغرافیایی-راهبردی می‌داند که در لبه‌های اقیانوس، دریاها، رودخانه‌ها یا دریاچه‌ها واقع شده‌اند. این مناطق برای بارگیری و تخلیه بارهای کشتی ساخته شده‌اند (Dasgupta, 2019: 1). در مقابل، شهر یک واحد اجتماعی-فضایی است که سیاست و قدرت به‌عنوان عناصر تشکیل‌دهنده علم سیاست در آن، ارتباط تنگاتنگی با یکدیگر پیدا می‌کنند (کجوری کمانرودی و دیگران، ۱۳۸۹: ۹). بنادر و شهرهای همجوار و مناطق آن‌ها، به‌عنوان اتصال‌دهنده دو حوزه جغرافیایی خشکی و آب، بین یک سرزمین دریایی قابل انعطاف و زیرساخت‌های گسترده زمینی در مناطق مرزی، مدت‌هاست که جریان‌های گسترده‌ای از کالاها، مردم و ایده‌ها را در خود جای داده‌اند. موقعیتیابی آن‌ها در جوار آب باعث شده است که شهرهای بندری مناطق بی‌ظنیری با امکانات، نیازها و فرصت‌های خاص داشته باشند (Carola, 2019: 2). برخی از متخصصان، بندر را علت وجودی و عامل اصلی شهر بندری می‌دانند (Merk, 2013: 280) و برخی دیگر مانند داروین مارسلو قدرت شهرها را عامل به وجود آمدن شهرهای بندری قدرتمند می‌دانند (Cox, 2019: 1). به هر حال، بین «بندر» و «شهر» یک فضای کنش و واکنش برقرار است؛ فضایی که از طریق فعالیت‌های بندری و دریایی و سامانه‌های مربوطه، همچنین تأمین منابع کار و زمین و خدمات، ایجاد و پشتیبانی می‌شود (ودادی، ۱۳۸۸: ۹۱)؛ از این رو می‌توان یکی از راهبردی‌ترین ارزش‌های بندر را نقطه اتصال میان بندر و شهر دانست؛ به‌گونه‌ای که در

مناطق ساحلی، جغرافیای بندر و شهر آن با یکدیگر ملاقات می‌کنند (Daamen & Vries, 2013: 4). از نظر تاریخی، در برخی بنادر و شهرها (مانند شهرهای آزاد اروپا) منافع صاحبان حمل‌ونقل و بازرگانان و سیاستمداران محلی هم‌تراز شده است. مثال خوب همکاری نزدیک بین تجارت و رهبری شهری، پلی در هامبورگ است که دو ساختمان بورس کالا و شهرک را به هم متصل می‌کند و رهبری اقتصادی و سیاسی شهر را در هم می‌آمیزد (Carola, 2019: 2). اقتصاد، قدرت و نیروهای ژئوپلیتیکی، مؤلفه‌هایی هستند که در یک بازی فشار و کشش، منجر به شکل‌گیری شهرهای بندری می‌شوند (Siew, 2018: 1). در واقع شهرهای بندری به‌عنوان عناصر جغرافیایی-سیاسی، مراکز دادوستدی هستند که فرهنگ‌ها و محیط‌های مختلف را در مرز میان دریا و زمین پیوند می‌دهند. شهرهای بندری در مناطق زیادی از نقشه سیاسی جهان، علاوه بر دارا بودن نقش پایتختی، پرجمعیت‌ترین و مهم‌ترین شهرهای کشور محسوب می‌شوند؛ به‌گونه‌ای که تیلور، برجسته‌ترین جغرافیدان سیاسی معاصر، در نظریه «شبکه شهرهای جهانی»، شهرهای بندری لندن، نیویورک، هنگ‌کنگ و سنگاپور را جزء ۶ شهر برتر جهان در هسته مرکزی شهرهای جهانی می‌داند (Taylor & Walker, 2002: 2371). تا به حال در ادبیات جهانی جغرافیای سیاسی، مقاله و پژوهشی باعنوان جغرافیای سیاسی شهرهای بندری صورت نگرفته است. تنها پژوهش‌هایی در زمینه جهان‌شهرها و متروپلیس‌های بندری (Bollat, 2014) (OECD, 2014: 22)، حکمرانی و مدیریت شهرهای بندری (Debria & Raimbault, 2016: 14)، تمرکززدایی و خودمختاری شهرهای بندری (Halvorsen, 2019: 2-9) و دیپلماسی شهری و خواهرخواندگی شهرهای بندری (Zafar, 2016) انجام گرفته است که هر کدام به‌صورت جداگانه یک حوزه از

ابعاد وسیع جغرافیای سیاسی را پوشش می‌دهند. مسئله اصلی در این تحقیق، تبیین و پردازش مفهومی جغرافیای سیاسی شهرهای بندری، به‌عنوان زیرشاخه‌ای از جغرافیای سیاسی بنادر است که طبیعتاً می‌تواند به‌عنوان یک زیرشاخه از جغرافیای سیاسی شهر نیز مورد بررسی قرار گیرد.

روش تحقیق

این پژوهش از نوع تحقیقات بنیادین و نظری است و روش جمع‌آوری داده‌های موردنیاز، اسنادی و کتابخانه‌ای و شیوه تحلیل اطلاعات نیز توصیفی-تحلیلی است. در این پژوهش تلاش شده است با بهره‌گیری از روش‌های تحلیل منطقی، مفهوم جغرافیای سیاسی شهرهای بندری به‌عنوان یک گزاره نظری جدید در جغرافیای سیاسی و زیرشاخه‌های آن، تولید و ارائه شود.

مبانی نظری

جغرافیای سیاسی بندر

از آنجایی که حمل‌ونقل دریایی نقش بسیار مهم و تعیین‌کننده‌ای در تجارت و اقتصاد بین‌الملل دارد و عمده عرصه تجارت جهانی از طریق دریا و کشتیرانی صورت می‌گیرد، نقش و جایگاه بنادر به‌عنوان دروازه‌های ورودی و خروجی و پل‌های ارتباطی این زنجیره تأمین، برای واحدهای سیاسی مستقل بر روی نقشه جغرافیای سیاسی جهان بسیار برجسته است. علاوه بر این، بنادر در طول تاریخ سیاسی جهان، از مهم‌ترین علل و اهداف اختلافات ارضی-مرزی، گسترش سرزمینی، اشغال و کشورگشایی و امنیت قلمرو که همگی از عناصر مهم مورد بحث در جغرافیای سیاسی محسوب می‌شوند، بوده‌اند. بنادر همواره مؤلفه‌های جغرافیایی کشمکش‌های دیرپای ژئوپلیتیکی میان کشورها بوده‌اند؛ به‌طوری‌که یکی از

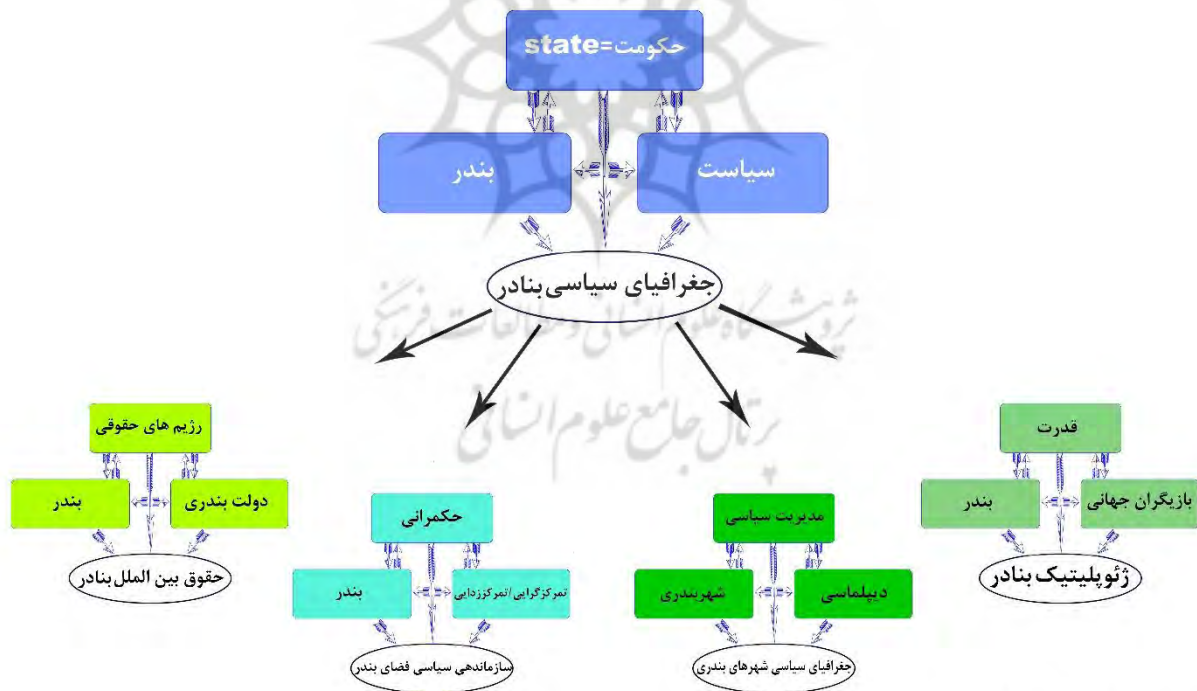
مهم‌ترین اهداف صدام در حمله به ایران، دستیابی به بنادر خوزستان - که وی آن را عربستان می‌نامید- برای راهیابی آزاد به خلیج فارس و هژمونی بر آن بود. شبه‌جزیره کریمه و بندر سواستوپل نیز از مواردی است که همواره منشأ اختلافات ارضی میان روسیه و اوکراین بوده است. روسیه به‌دلیل نیاز مبرم به بنادر آب گرم، همواره طرح پیوست سرزمینی این مناطق به خاک خود را در ذهن داشت. این امر سرانجام در سال ۲۰۱۴ با یک همه‌پرسی محقق شد و کریمه و بندر سواستوپل به روسیه ملحق شد.

علاوه بر این موارد، حق استفاده از بنادر به‌عنوان بخشی از سرزمین تحت‌حاکمیت کشور، بدون انتقال عنوان یا حاکمیت آن، از طرف یک کشور به کشور دیگر که در جغرافیای سیاسی و حقوق بین‌الملل با عنوان اجاره یا حقوق ارتفاقی شناخته می‌شود، ریشه تاریخی داشته و مورد توجه قدرت‌های چیره‌جهانی قرار گرفته است؛ برای مثال می‌توان به وضعیت بندر کیائوچو اشاره کرد که در سال ۱۸۹۷ به آلمان پیوست و در سال بعد، آلمان این بندر را به مدت ۹۹ سال اجاره کرد (برای مطالعه بیشتر ر.ک. نقیبزاده، ۱۳۸۹: ۱۲۴). شکل سرزمین نیز یکی از عناصر اصلی جغرافیای سیاسی محسوب می‌شود. در این راستا کشورها به پنج شکل اصلی هنجار، کشیده، دنباله‌دار، پاره‌پاره و محیطی + (درون‌بوم و برون‌بوم) تقسیم می‌شوند. موقعیت بنادر در کشورهایی با شکل دنباله‌دار مانند کشور زئیر با دو دنباله، بیش از سایر اشکال، سبب‌ساز چالش برای دولت مرکزی شده است (برای مطالعه بیشتر ر.ک. میرحیدر، ۱۳۹۴: ۱۰۴). علاوه بر این، ناحیه هسته‌ای و انتقال پایتخت از مسائلی است که مورد توجه جغرافیدانان سیاسی بزرگی مانند ویتسلی، راتزل، پاندز و بال قرار گرفته و به ارائه تعاریف و نظریه منجر شده است (برای مطالعه بیشتر ر.ک. Muir, 1975). بنادر

مطالعات جغرافیای سیاسی بندر صورت نگرفته و تعریف مشخصی از آن ارائه نشده است؛ بنابراین نگراندگان برای اولین بار تعریف زیر را پیشنهاد کرده‌اند: «جغرافیای سیاسی بندر عبارت است از مطالعه سیاست‌گذاری‌های حکومت برای به‌کارگیری مطلوب بندار، به‌عنوان قلب ژئواکونومیک یک کشور و مهم‌ترین حلقه پیونددهنده با اقتصاد بین‌الملل، برای دستیابی به توسعه و پیشبرد اهداف سیاسی-اقتصادی و کسب منافع ملی» (احمدی و نورعلی، ۱۳۹۹: ۳۸۰). در این تعریف، مؤلفه‌های سه‌گانه (حکومت، به‌عنوان بازیگر اصلی فضای بندار)، سیاست و بندر (به‌عنوان یک فضای جغرافیایی) مورد توجه بوده است.

در طول تاریخ و به‌خصوص در قرون اخیر، عامل انتقال پایتخت به‌ویژه در کشورهای تحت‌استعمار، با هدف دسترسی آسان کشورهای استعمارگر به نواحی ساحلی آن‌ها بوده‌اند. امروزه نیز پایتخت‌های بندری در برخی نقاط کره زمین به چشم می‌خورد؛ برای مثال می‌توان به بندر-شهر بوینس آیرس، پایتخت آرژانتین اشاره کرد که به‌صورت خودمختار اداره می‌شود. گاه نیز شهرهای بندری با ادعای استقلال کامل، به‌صورت حکومت‌های ملت‌پایه در آمده و نقشه سیاسی جهان را تغییر داده‌اند. برای نمونه می‌توان به وضعیت بندر سنگاپور که امروزه یک واحد سیاسی مستقل (کشور) محسوب می‌شود، اشاره کرد.

همان‌طور که قبلاً اشاره شد، در ادبیات جهانی جغرافیای سیاسی، کتاب و مقاله‌های مجزا در زمینه



طراح مدل: سیدعباس احمدی و حسن نورعلی

شکل ۱. مدل مفهومی جغرافیای سیاسی بندار و زیرشاخه‌های آن

(منبع: نگارندگان، ۱۳۹۹)

جغرافیای سیاسی شهر

دانشوارهٔ سیاست (politics) از واژهٔ یونانی (پولیس) (polis = شهر) گرفته شده است. از نظر یونانیان، سیاست دانشی مربوط به امور یک شهر بود، اما در یونان شهر و سیاست از یکدیگر جدایی‌ناپذیر بودند. یونانیان در جایی زندگی می‌کردند که ما امروزه آن‌ها را شهر - دولت می‌نامیم. در واقع اگر واژهٔ پولیس را از یونان باستان جدا کنیم، دانشوارهٔ شهر - دولت بی‌معنی خواهد شد. سیاست در معنی یونانی، علم حکومت بر شهر بود. این معنی را «سی‌لی» مطرح کرده و سیاست را «علم شهرها» نامیده است (عالم، ۱۳۷۸: ۲۳ و ۲۴). یکی دیگر از اندیشمندانی که سیاست را امر مربوط به شهر می‌داند، ژان گاتمن است. وی بر این باور است که سیاست در اصل برای مطالعهٔ شهر بوده است و ریشهٔ واژهٔ پلیتیک (سیاست) را در واژهٔ یونانی (پولیس) به معنی شهر جست‌وجو می‌کند و معتقد است که ارسطو کتاب سیاست خود را به بررسی چگونگی پیدایش شهرها اختصاص داده است (مجتهدزاده، ۱۳۹۱: ۶۰). ارسطو بر این باور بود که انسان به حکم physis موجودی است که برای زندگی در polis آفریده شده است (عالم، ۱۳۷۸: ۲۳).

در عصر حاضر، شهرها توانسته‌اند به کانون توجه و بازیگری در مقیاس‌های ملی و فراملی تبدیل شوند و نقش‌آفرینی برجسته‌ای را به خود اختصاص دهند. به تعبیری، جهان حاضر، جهانی شهری است که بیش از نیمی از جمعیت جهان در آن زندگی می‌کنند. شهرها تبدیل به مکان‌هایی شده‌اند که تمام نیازها و امکانات بشر را برآورده می‌سازند. بر این اساس، می‌توان گفت که در هزارهٔ نونین، شهرها از جمله پدیده‌های فضایی - جغرافیایی هستند که از اهمیت و جایگاه برجسته‌ای برخوردارند و این پدیده‌های فضایی - جغرافیایی، اگرچه مظهر کارکردهای اساسی جوامع بشری است؛ اما وجوه

سیاسی و اقتصادی آن بیشتر مورد توجه بوده است (طلا، متقی و قربانی سپهر، ۱۳۹۸: ۷). جغرافیای سیاسی شهر، ترکیبی از دو زیرشاخهٔ جغرافیا، یعنی جغرافیای سیاسی و جغرافیای شهری است و از روابط متقابل مدیریت سیاسی، دیپلماسی و شهر با تأکید بر مؤلفه‌های سه‌گانهٔ قدرت، سیاست و فضا پدید می‌آید. از محدود تعاریفی که از جغرافیای سیاسی شهر (the political geography of city) انجام گرفته است، تعریف بالسینجر است که در یک کنفرانس با همین عنوان ارائه شده و بدین شرح است: «شهر، بخشی از محدودهٔ بازیگران سیاسی است که در زیرشاخهٔ جغرافیای سیاسی تکثیر می‌شود. ما باید شهر را به‌عنوان یک فضای سیاسی در نظر بگیریم. شهر، سیاسی است؛ زیرا توسط سیاست‌های عمومی ساخته می‌شود» (Balsiger, 2018: 1). در واقع شهرها بخشی از یک کشور و ساختارهای درونی آن هستند. شهرها با توجه به مراکز تجاری، حومه‌های ثروتمند، محله‌های فقیرنشین و حلی‌آبادها، دارای جغرافیای سیاسی مخصوص به خود هستند (Muir, 1975: 188). جغرافیای سیاسی شهر پدیده‌های سیاسی - فضایی شهر را در کانون مطالعات خود قرار داده و نقش فرایندهای سیاسی و تصمیمات ذی‌مدخلان ادارهٔ امور شهر را در هدایت، کنترل و شکل‌دهی فضا و سازمان فضایی شهر مورد توجه قرار می‌دهد. همچنین در ژئوپلیتیک، تأثیر و تأثرات ناشی از تعاملات، ارتباطات و کارکردهای فراشهری از جنبهٔ اثرگذاری بر جریان قدرت سیاسی مورد مطالعه قرار می‌گیرد (جان‌پرو، ۱۳۹۳: ۵).

یافته‌ها

جغرافیای سیاسی و شهرهای بندری

در جغرافیای بنادر و جغرافیای دریایی، به شهر اهمیت ویژه‌ای داده شده است که این امر به آثار ویگاری در

گسترش شهرهای بندری، شهرهای جدید بندری صنعتی و عقب‌نشینی از اسکله‌های ساحلی، سه مرحله میانی آن را تشکیل می‌دهند. این مسیر سرانجام در مرحله آخر به بازآرایی اسکله‌های ساحلی ختم می‌شود (Merk, 2013: 280).

یک نوع‌شناسی از شهرهای بندری که به نظر مهم‌ترین موضوع مربوط به سیاست است، از مسیرهای رشد بندر و شهر عبور می‌کند و چهار نوع مختلف از شهر-بندرها را نمایان می‌سازد. نوع اول بندر-شهر، با رشد جمعیت همراه است. عمده‌ترین چالش‌های این بندرها شامل محدودیت‌های فضا، کمبود ظرفیت بندر، با نیاز به سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و جابه‌جایی مکان‌های بندری است. سپس این امر امکان تبدیل زمین بندر به مسکن یا توسعه شهری ادغام‌شده را فراهم می‌سازد. شهرهای بندری نوع دوم، شهرهای درحال‌رشد هستند و با بندری که با کاهش حجم بار روبه‌رو هستند، همراه می‌شوند. این روند به‌طور معمول به توسعه اسکله‌های شهری منجر می‌شود؛ درحالی‌که این نوع از شهرهای بندری ممکن است با تبدیل زمین‌های بندری‌شان به مصارف مختلف، مانند شهرهای بندری با بندر و جمعیت‌های روبه‌رشد، سروکار داشته باشند، ناحیه بندری آن‌ها به‌راحتی با کاهش وسعت مواجه خواهد شد. نوع سوم، شامل شهرهایی است که جمعیت در آن درحال کوچک‌شدن است و در عوض، بندر آن درحال‌رشد است؛ در این وضعیت نگرانی متفاوتی وجود دارد. این نگرانی مربوط به پیدا کردن محموله بندری در خارج از کلان‌شهر و ارتباطات بهتر با مناطق داخلی است. سرانجام (نوع ۴) بندر-شهرهایی را دربر می‌گیرد که هم بندر و هم شهر در آن در حال «کاهش» هستند؛ این بندر-شهرها باید منابع جدیدی برای «رشد» پیدا کنند. تحول در نواحی بندری در اینجا ممکن است به توسعه مسکن جدید احتیاج چندانی نداشته باشد؛ اما در عوض باعث ایجاد اوقات

سال ۱۹۷۹ باز می‌گردد. با این حال، مسائل مرتبط با شهر، اغلب در ادبیات عمومی در مورد بندر و حمل‌ونقل نادیده گرفته می‌شود. محقق دیگری که به مسئله شهر و بندر پرداخته است، بانستر است. وی در سال ۱۹۹۵ موضوعات فنی (عملکرد شبکه و گره) و نهادی (بازیرگان حمل‌ونقل و استراتژی‌های آن‌ها) را مورد توجه قرار داد. دلایل این تمرکز، شامل جدایی سنتی بین جغرافیای شهری و جغرافیای حمل‌ونقل و پدیده معاصر تفکیک بندر از شهر است که به یک زمینه بسیار بارور برای موضوعات مرتبط با آب در میان برنامه‌ریزان، جغرافیدانان و اقتصاددانان تبدیل شده است (Ducruett, 2007: 3, 4). علی‌رغم این موضوع، تصور می‌شود که طرح‌های معاصر توسعه شهری حتی باعث تقویت ادغام بندر و شهر نیز می‌شود. این همان چیزی است که از زمان شروع رشد صنعتی و بازرگانی باعث شده است تا بندر و شهرها از هم جدا شوند (Daamen & Vries, 2013: 4).

به هر روی، بین «بندر» و «شهر» یک فضای کنش و واکنش برقرار است؛ فضایی که از طریق فعالیت‌های بندری و دریایی و سامانه‌های مربوط، همچنین تأمین منابع کار و زمین و خدمات که از طریق شهر تأمین می‌شود، ایجاد و پشتیبانی می‌شود (ودادی، ۱۳۸۸: ۹۱)؛ از این رو می‌توان یکی از راهبردی‌ترین ارزش‌های بندر را نقطه اتصال میان بندر و شهر دانست؛ به طوری که در مناطق ساحلی، «جغرافیای» بندر و «شهر» آن با یکدیگر پیوند می‌خورند (Daamen & Vries, 2013: 4).

سیر تحولات شهرهای بندری به‌طور گسترده‌ای توصیف شده است. مناسب‌ترین مدل تکاملی شناخته‌شده، مدل رابطه شهر-بندر است که توسط هوپل (۱۹۸۹) تهیه شده است. وی پنج مرحله مختلف از تعامل بندر و شهر را از هم تمیز می‌دهد. این فرایند از یکپارچگی در شهرهای بندری بدوی آغاز می‌شود و

شهری و بندر، ۳- برجسته‌سازی فضاهای ترانزیتی بین بندر و شهر، ۴- ساده‌سازی زیرساخت‌های حمل‌ونقل برای افزایش بازدهی، ۵- حفظ هویت معماری (Lynch, 2015: 1).

از آنجایی که بنادر در مدل‌های شهری (جغرافیای سیاسی شهر و جغرافیای شهری) یک عامل مزاحم برای نظم‌بخشی به نظریه مکان مرکزی محسوب می‌شوند، مورد کم‌توجهی جغرافی دانان قرار گرفته‌اند. این امر بدین دلیل است که شهرهای بندری در نقاط زیادی از نقشه جغرافیایی کره زمین، از شهرهای غول‌پیکر پرجمعیت و اقتصادی محسوب می‌شوند و این شهرها که گاهی به ابرشهر و شهر جهانی نیز ارتقا پیدا می‌کنند، در نواحی پیرامونی قرار گرفته‌اند.

امنیت سرزمینی و به موازات آن امنیت شهرهای بندری نیز از دیگر عناصر مورد تأکید جغرافیای سیاسی است که تغییر روابط قدرت را به دنبال دارد. به طوری که ادعا می‌شود نگرانی‌های امنیتی باعث تغییر مجدد روابط قدرت در بنادر بزرگ شهری شده است. اگرچه تضاد مسئولیت‌های قضایی در بنادر موضوعی طولانی‌مدت بوده است، نگرانی‌های امنیتی اخیر برای بنادر، بازیگران جدیدی را به این بازی اضافه می‌کند و پیچیدگی‌های موجود را افزایش می‌دهد؛ به‌عنوان مثال، در ایالات متحده، امنیت داخلی، گارد ساحلی ایالات متحده و انجمن مقامات بندری آمریکا، مسئولیت امنیت بندر را بر عهده گرفته‌اند و قادر به اعمال اقتدار در مناطق بندری خاص هستند. علاوه بر تغییر در ترتیبات خاص مدیریت بندر، رژیم جدید نظارتی بین‌المللی ظهور کرده است. این امر شامل یک ابتکار عمل به رهبری ایالات متحده در سازمان بین‌المللی دریانوردی ملل متحد است که استانداردهای لازم را برای کلیه بنادر و کشتی‌های درگیر در حمل‌ونقل بین‌المللی ایجاد کرده است. کد امنیتی بین‌المللی کشتی و بندر بین‌المللی (ISPS) ۲۰۰۴ نیاز به رعایت

فراغت برای جغرافیای گردشگری یا مناطق تجاری می‌شود. همچنین در این نوع شهرها ممکن است تلاش برای جذب خدمات جدید و محدوده‌های بندری انجام شود (ibid: 280-281).

مارکوس هسه، چارچوبی از سه موضوع برای بحث در مورد خط اتصال میان بندر و شهر ارائه می‌دهد: وی در ابتدا به نقش بنادر به‌عنوان موتورهای اقتصادی در منطقه گسترده‌تر آن‌ها می‌پردازد. سپس، ویژگی‌های صنعت کشتی‌کروز به‌عنوان یک بخش بازار که بندر و شهر را دوباره به هم متصل می‌کند، نمایان می‌سازد. در نهایت، به نقش نهادها و مؤسسات نیمه‌سیاسی که به‌عنوان میانجی و کارگزار دانش نقش اصلی را ایفا می‌کنند، توجه می‌شود (Hesse, 2018: 1). در واقع بنادر و شهرها در یک رابطه نزدیک به هم گسترش یافته‌اند؛ به طوری که بسیاری از کلان‌شهرهای بزرگ جهان در نواحی ساحلی توسعه یافته‌اند. بنادر دریایی رشد بسیاری از شهرها را بنیان نهاده‌اند. آن‌ها به نقاط تلاقی حمل‌ونقل دریایی و زمینی تبدیل شده‌اند. ارتباط متقابل بندر و توسعه شهری نیز می‌تواند در چند دهه گذشته مشاهده شود. در طول ۳۰ سال گذشته در وابستگی متقابل میان بنادر و شهرها تغییرات چشمگیری رخ داده است. روابط بین آن‌ها تحت تأثیر عوامل بسیاری مانند تغییرات در سیستم حمل‌ونقل جهانی، توسعه حمل‌ونقل کانتینرها، توسعه زنجیره‌های عرضه جهانی و افزایش تقاضا برای خدمات لجستیکی قرار گرفته است. هال و جیکویز اظهار داشتند که بنادر به مؤلفه‌های عملیاتی استراتژیک در مسیرهای تجارت جهانی و شبکه‌های حمل‌ونقل تبدیل شده‌اند (Urbanyi & Klopott, 2016: 518). لینچ در یک بررسی، ۵ استراتژی بهبود چشم‌انداز شهری را در شهرهای بندری ارائه می‌دهد که بدین شرح است: ۱- طراحی فضاهای پرتراکم و درهم برای صرفه‌جویی در فضا، ۲- استفاده مشترک از آب و اسکله بین فضای

سیاست داخلی، بلکه به عنوان ابزاری ژئوپلیتیکی که امکان بین‌المللی ساختن قلمرو سرزمینی و اقتصاد کشور را فراهم می‌کند، مستقر می‌سازند (Lia & Jonas, 2019: 70). امروزه نواحی ساحلی و اسکله‌های شهری به مکان‌های کلیدی تبدیل شده‌اند که در آن فرایندهای «بازسازی جهانی» و «منافع محلی» مشغول مناقشات پیچیده‌ای هستند که بر آینده شهرها تأثیر می‌گذارد (Desfor, 2007: 1, 6). شهرهای بندری از آنجایی که در نواحی ژئوپلیتیک ساحلی واقع شده‌اند، امکان منطقه‌گرایی شهری را تسهیل می‌نمایند، به گونه‌ای که این شهرها مرکز اصلی ارتباطات تجارت منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای محسوب می‌شوند.

در برخی از شهرهای بندری، فعالیت‌های بندری، «علت وجودی» بسیاری از شهرهایی را تشکیل می‌دهد که تبدیل به شهرهای عمده با نقش‌های گوناگون شده‌اند. بندر در بیشتر اوقات محل اصلی استقرار شهر است، این نقش به صورت انحصاری در شهرهای بندری جاری می‌شود (ودادی، ۱۳۸۸: ۱۱۲). در واقع مسئولیت نشان دادن راه پیش‌رو برای تبدیل مناسبات شهر-بندر به یک محصول پربازده، امروزه در درجه اول بر روی شانه بنادر است (Pigna, 2015: 80, 85); زیرا بندر به شهر اجازه می‌دهد تا درهای آن به سوی جهان، تجارت و کارآفرینی باز باشد؛ از این رو بندر به شهر، آزادی، تنوع و پویایی می‌بخشد (Merk, 2013: 280). امروزه، مدیریت راهبردی‌تر این رابطه برای بنادر بسیار مهم است. در واقع این امر اگر مهم‌ترین چالش برای بنادر واقع در شهرهای ساحلی نباشد، به طور حتم یکی از مهم‌ترین‌های آن است. بنادر به عنوان نقطه اتصال زمین و دریا و پس از آن، به عنوان پل‌های ورودی به چهارراه فرهنگ‌ها و مراکز تجاری، به طور عمده، تضمین‌کننده نهایی تکامل شهرها محسوب می‌شوند (Pigna, 2015: 80, 85).

۵۵۰۰۰ کشتی و ۲۰،۰۰۰ بندر در ۱۵۲ کشور دارد. هدف این برنامه، گسترش منطقه امنیتی ایالات متحده در خارج از مرزهای سرزمینی کشور است تا مرزهای ایالات متحده آخرین خط دفاع باشد و نه اولین آن (Desfor, 2007: 1, 6).

اقتصاد، قدرت و نیروهای ژئوپلیتیکی، عناصری هستند که در یک بازی فشار و کشش منجر به شکل‌گیری شهرهای بندری می‌شوند (Siew, 2018: 1). شهر بندری، که به عنوان یک پیوند میان اقتصاد محلی و اقتصاد جهانی عمل می‌کند، نقطه تعامل میان هر دو سیستم شهری و بندری است و ماهیت پیچیده و پویایی را به وجود می‌آورد (Xiao & Siu Lee, 2017: 255). شهر بندری در تعریف هوپیل و پینتر، یک حالت تعادل بین شهرساحلی و بندر جهانی از نظر اندازه و موازنه بین یک قطب اقتصادی و یک شهر از نظر نوع عملکرد است (Ducruett, 2007: 3, 4).

شهرهای بندری به عنوان مؤلفه‌های جغرافیایی-سیاسی، مراکز مبادله‌ای هستند که فرهنگ‌ها و محیط‌های مختلف را در مرز میان دریا و خشکی به هم پیوند می‌دهند. شهرهای بندری مدت‌هاست که جغرافی‌دانان، اقتصاددانان، جامعه‌شناسان و مورخان را مجذوب خود کرده‌اند؛ به عنوان مثال یادآوری می‌شود که شهرهای بندری صرفاً شهرهایی نیستند که در سواحل واقع شده باشند، بلکه آن‌ها قطب‌های اقتصادی هستند که عملکردشان اساساً در سرشت دریایی آن‌ها نهفته است. در واقع شهرهای بندری که به واسطه موقعیت مناسب خود در نقاط حساس و مناطق مهم ارتباطات تجاری جهانی قرار گرفته‌اند، محدود به مرزهای سیاسی نیستند، بلکه از طریق جریان مردم، کالاها، فرهنگ‌ها و اندیشه‌ها در مناطق اتصال خشکی به آب و پویایی در تجارت تداوم می‌یابند (Tan, 2007: 852).

در بسیاری از کشورها، حکومت‌های ملت‌پایه، منطقه‌گرایی شهری را نه فقط به عنوان یک ابزار

دروازه‌ای، علاوه بر سیاست‌گذاری‌های داخلی حکومت، نظر استراتژیست‌ها و مشاوران قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی را نیز به خود جلب می‌کنند؛ از این رو می‌توان جغرافیای سیاسی شهرهای بندری را یکی از زیرشاخه‌های جغرافیای سیاسی بنادر و همچنین زیرشاخه‌ای از جغرافیای سیاسی شهر دانست.

ابعاد مورد مطالعه جغرافیای سیاسی شهرهای

بندری

۱- دیپلماسی شهری و خواهرخواندگی شهرهای

بندری

دیپلماسی شهری را می‌توان از ابزارهای سیاست‌گذاری شهری و فرایندها، نهادها و ترتیبات اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و فرهنگی دانست که مدیران شهری به منظور کنترل کشمکش‌ها، از آن‌ها برای تقویت همکاری‌های جهانی بین‌شهری و رسیدن به منافع و علایق شهری و شهروندی مشترک استفاده می‌کنند. هدف از به‌کارگیری این ابزارها، برقراری یک زیست دموکراتیک و پرفراه و سرشار از نشاط و آزادی حقوق بشری برای شهروندان خود و شهروندان جهانی است (نجساتی حسینی، ۱۳۹۰: ۱۱۹). از مظاهر اصلی نقش دیپلماسی شهری در پیدایش روابط بین‌المللی شهرها به‌عنوان بازیگران جدید نظام جهانی، می‌توان به پیمان‌های خواهرخواندگی بین شهرها، بنادر و بندر شهرهای بزرگ اشاره کرد که از طریق دیپلماسی شهری مبتنی بر مدیریت و سازماندهی سیاسی فضای شهری شکل می‌گیرد.

در تعاریف دیپلماتیک، خواهرخواندگی یک تفاهم‌نامه میان مسئولان دولتی دو کشور است که برای ایجاد همبستگی فرهنگی و تسهیل امور تجاری، علمی و اداری میان دو شهر خاص تنظیم و پس از تایید دو طرف، اجرایی می‌شود (سازمان بنادر و دریانوردی). شهرهای خواهرخوانده بین‌المللی مکانی را برای تجزیه

داروین مارسلو، اقتصاددان ارشد زیرساخت‌ها در بانک جهانی سنگاپور، که تا همین اواخر بر روی صندوق اعتماد تأمین مالی برای توسعه بنادر دنیا کار می‌کرد، نظر دیگری دارد. وی معتقد است: حفظ قدرت برای ایجاد یک بندر ضروری است. وی به موفقیت سنگاپور و روتردام اشاره می‌کند. هر دو بندر علی‌رغم محدودیت‌هایی که در فضای منطقه‌ای بر آن‌ها تحمیل شده است، توسط شهرهای بزرگی که این بنادر را درون خود جای داده‌اند، رونق یافته‌اند (Cox, 2019: 1). پیگنا معتقد است که بیشتر بنادر در دنیای قدیم و جدید، به‌عنوان نقاط پیونددهنده ساده به داخل مراکز بزرگ‌تر جمعیت موجودیت یافتند. در اروپای غربی، بنادر به‌عنوان دروازه‌های ساحلی، به «مناطق بزرگ‌تر جمعیت داخلی» تبدیل شدند؛ در حالی که در آمریکای شمالی، بنادر به پل‌های زمینی از ساحل به ساحل وصل می‌شدند. با این‌وجود در آسیا، تکامل مراکز جمعیت اولیه در سواحل یا در نزدیکی ساحل آغاز شد و اکنون مراکز جمعیتی نسبتاً کمی در داخل کشور در حال گسترش هستند. امروزه بیشتر مراکز مهم جمعیت ساحلی، به «بندرها شهری» بزرگی تبدیل شده‌اند (Pigna, 2015: 80, 85).

جغرافیای سیاسی شهرهای بندری به رابطه متقابل سه مؤلفه دیپلماسی، مدیریت سیاسی و شهربندری اشاره دارد که خواهرخواندگی شهرهای بندری، ابرشهرهای بندری و حکمرانی شهرهای بندری را می‌توان در زیرمجموعه‌های این سه مؤلفه با تأکید بر سیاست، قدرت و فضا گنجانند. در واقع از آنجایی که از دیدگاه بالسینجر، شهر، بخشی از محدوده بازیگران سیاسی است که در زیرشاخه جغرافیای سیاسی تکثیر می‌شود (Balsiger, 2018: 1)، ما باید شهربندری را نیز مانند شهر و حتی فراتر از آن، یک فضای سیاسی در نظر بگیریم که توسط سیاست‌های عمومی ساخته می‌شود؛ زیرا شهرهای بندری به‌دلیل موقعیت ژئواستراتژیک

آغاز شد که شورای بريستول، پنج شهروند پیشرو را در یک مأموریت دوستانه به آن شهر بندری آلمان که در جنگ آسیب دیده بود، اعزام کرد (ibid: 20). شهرهای زیادی در دنیا، که در آن‌ها تعداد زیادی شهروندی قدرتمند نیز دیده می‌شود، به قراردادهای خواهرخواندگی علاقه دارند؛ از جمله آن‌ها می‌توان به تیانجین و شانگهای، شهرهای بندری قدرتمند چین که به ترتیب با کوبه و یوکوهامای ژاپن روابط خواهرخواندگی را توسعه دادند، اشاره کرد. در این میان، پایتخت‌های ملی و ایالتی تمایل بیشتری به روابط خواهرخواندگی شهری دارند. یکی از این موارد، پکن، پایتخت چین است. در سال ۲۰۱۵، ۴۹ مورد از ۵۲ شهر خواهرخوانده پکن (۹۴ درصد)، شهرهای پایتختی کنونی یا سابق بودند؛ مانند توکیو در ژاپن، واشنگتن در ایالات متحده، ریودوژانیرو در برزیل و مادرید در اسپانیا (Liu & Hu, 2018: 1). عقد قرارداد خواهرخواندگی شهرها و بنادر در تاریخ ایران سابقه چندانی ندارد. تقریباً از اواسط دهه ۸۰ شمسی، در آخرین روزهای دولت اصلاحات، خبر تنظیم پیمان خواهرخواندگی بنادر ایران با بیش از ۲۳ بندر مهم دنیا به صورت رسمی اعلام شد. این قرارداد کار ساده‌ای نبود. به خصوص آنکه در آن ایام، کشور روسیه به دلیل نزدیکی سیاسی با ایران و حضور مقتدرانه‌اش در حاشیه دریای خزر، مایل بود بتواند با بنادر حوزه خزر، ارتباطی ساده و بی‌تکلف‌تر برقرار کند؛ اما خبری از این روحیه تعاملی و برقراری ارتباط از طرف دیگر بنادر دنیا با بنادر ایران دیده نمی‌شد. بندر انزلی در استان گیلان، بندر شهید رجایی در استان هرمزگان، بندر امام خمینی (ره) در استان خوزستان، بندر بوشهر در استان بوشهر و بنادر تازه تأسیسی چون بندر امیرآباد در استان مازندران و بندر تاریخی جاسک، از نخستین گزینه‌های خواهرخواندگی بودند. اسناد نشان می‌دهد که بندر جاسک و بندر خصب عمان، بندر شهیدرجایی

و تحلیل ارائه می‌دهند که نشان‌دهنده رابطه یا نقطه اتصال میان مقیاس‌های جهانی- محلی است. این شهرها مبتنی بر شباهت‌هایی از قبیل نام یا عملکرد اقتصادی هستند (Cremer, Bruin, & Dupuis, 2001: 337). در واقع روابط شهرهای خواهرخوانده، نشانگر یک نوع رابطه قابل توجه است؛ اما کمتر مورد تحقیق و بررسی قرار گرفته است (Liu & Hu, 2018: 1). تاریخچه خواهرخواندگی شهرها به قرن بیستم و تلاش دو کشور انگلستان و فرانسه برمی‌گردد که می‌خواستند آتش‌های نفرت پس از جنگ را خاموش کنند. نکته جالب اینجاست که این دو کشور، شهرهای بندری خود را با این پیمان، مجاب کردند امور دریایی و بندری بین خود را تسهیل کنند. در اروپا اما به جای خواهرخواندگی، از اصطلاح «شهرهای دوقلو» یا «بنادر دوقلو» بیشتر استفاده می‌شود و این آسیایی‌ها و آمریکایی‌ها هستند که به خاطر مؤنث بودن کلمه «شهر» و «بندر»، از عبارت خواهرخواندگی استفاده می‌کنند (سازمان بنادر و دریانوردی). به عنوان یک پدیده سازمان یافته، شهر دوقلو در سال‌های پس از جنگ جهانی دوم در اروپای غربی مطرح شد. بسیاری از مفسران بر این باورند که انگیزه اصلی برای جنبش مدرن، مبتنی بر انگیزه شدیدی در میان چندین بازیگر برای برقراری تماس‌های بین‌المللی به منظور دستیابی به صلح، بازسازی و آشتی پس از ویرانی جنگ بود. با این حال، در سطح غیررسمی، همزادسازی در حال توسعه بین شهرها به عنوان بخشی از تسکین جنگ به حساب می‌آید؛ به عنوان مثال، رابطه بین ونکوور در کانادا و اودیسا در اتحاد جماهیر شوروی مبتنی بر «شهر بندری» متفقین بود که به «شهر بندری» ویران شده جنگ کمک می‌کرد (Gibbs, et al, 2015: 20). وایرتر اولین شهر دوقلوی رسمی پس از جنگ را توصیف می‌کند که بین بريستول در انگلستان و هانوفر در آلمان قرار گرفته است. این رابطه از آنجا

و بندر نینگبوی چین، بندر امیرآباد و باکو و آذربایجان، بندر شهیدرجایی و بندر بانجول گامبیا، بندر رئیکای کرواسی و کلانگ مالزی قبل از به پایان رسیدن دولت دهم با یکدیگر عهد خواهرخواندگی بسته‌اند (سازمان بنادر و دریانوردی). عمده تلاش در مسیر خواهرخواندگی این بنادر، تسهیل در امر تردد کشتی‌های طرفین بوده است. ایران در آن سال‌ها، کوشیده است که با ایجاد خواهرخواندگی، به تأمین امنیت کشتیرانی منطقه کمک کند، فعالیت‌های دریایی طرف‌های اقتصادی‌اش، آسان‌تر و کیفی‌تر شود، در زمینه‌های فنی و زیست‌محیطی و آموزشی، با کشورهای همسایه همکاری کند و به ارتقای مشترک تجهیزات و تأسیسات بندری خود بپردازد. این چنین است که در قدم بعدی، بندر شهید رجایی با بندر کوپر در کشور اسلوانی و تروتوس سوریه، بندر انزلی با بندر اولیا در روسیه و بندر آکتائوی قزاقستان، بندر امام خمینی (ره) با بندر لاذقیه و بندر تروتوس در سوریه و بندر امیرآباد با آکتائوی قزاقستان پیمان خواهرخواندگی بستند (همان).

۲- مدیریت سیاسی شهرهای بندری

مدیریت سیاسی فضا به جنبه کاربردی جغرافیای سیاسی اطلاق می‌شود که می‌کوشد با شناخت و تحلیل پدیده‌ها و فرایندهای سیاسی-فضایی و نقش‌آفرینی در سیستم تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری، زمینه اداره بهینه قلمروهای سرزمینی را فراهم آورد. مدیریت سیاسی فضا ناظر بر این امر است که عرصه سیاسی جامعه، عرصه برخوردها و هماهنگی‌های منافع و روابط نیروهای اجتماعی است. می‌توان گفت که جغرافیای سیاسی، مدیریت سیاسی فضا را در قالب مطالعه سازمان و اشکال فضایی ساختارها، فرایندها و فعالیت‌های سیاسی در فضای جغرافیایی مورد توجه قرار می‌دهد (کجوری کمانرودی و همکاران، ۱۳۸۹:

۲۴). شهر در جهان امروز گسترده‌ترین و پیچیده‌ترین فضایی است که در آن ابعاد مهم سیاست و قدرت متبلور می‌شود (متقی، ۱۳۹۹: ۶۹۷). مدیریت شهری در معنا عبارت است از ساماندهی عوامل و منافع برای پاسخگویی به نیازهای ساکنان شهر (فائدرحمتی و مرشدی، ۱۳۹۵: ۱۲۳). همچنین می‌توان گفت مدیریت شهری ابزاری است که به وسیله آن می‌توان توسعه همه‌جانبه، متوازن و پایدار فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی را ایجاد کرد (توکلی و دیگران، ۱۳۹۸: ۶۵). با توجه به اینکه شهر دارای نظامی باز است، مدیریت شهری بیش از حیطة کالبدی شهر را دربر می‌گیرد. بر این اساس مدیریت شهری کلیه عرصه‌های اجتماعی، اقتصادی و سیاسی شهر را شامل می‌شود (فائدرحمتی و مرشدی، ۱۳۹۵: ۱۲۳). مدیریت سیاسی شهر نمود عینی حکومت محلی و نظام سیاسی شهر است که نقش تسهیل‌کننده توزیع فضایی قدرت را در سلسله‌مراتبی که حکومت محلی در طول آن قرار دارد، در گستره شهر برعهده دارد و می‌کوشد که با درک فضای شهری در درون و برون، موجبات رفاه و بهبودی زندگی شهروندان آن را فراهم کند (صفوی، ۱۳۹۳: به نقل از فائدرحمتی و مرشدی، ۱۳۹۵: ۱۲۳). مدیریت سیاسی شهر یکی از زیرشاخه‌های اصلی جغرافیای سیاسی شهر است که به سازماندهی و حکمروایی شهری از سوی دولت مرکزی یا نهادهای زیربند مرتبط می‌شود و مؤلفه‌های سیاست و قدرت را در این فضای جغرافیایی نمایان می‌سازد. مدیریت سیاسی در شهرهای بندری به گونه‌های مختلفی انجام می‌گیرد که از جمله آن‌ها می‌توان به نظارت و مدیریت مستقیم از سوی دولت مرکزی، دولت شهری / شهرداری، دولت محلی و شهربندرها خودمختار اشاره کرد.

مک‌گیل معتقد است که مشارکت تمامی افراد شهرهای بندری که نوعی تمرکززدایی در اداره امور محسوب می‌شود، می‌تواند موجب بهبود در توسعه

و تدارکات جریان‌های چندگانه و استفاده چند لایه از فضا در این مناطق، نیاز به تحلیل و توسعه دقیق دارد. فضاهای کارکردی بندر - فضاهای مربوط به کارکردهای بندر - با بعضی از مواردی که شهر از آن‌ها استفاده می‌کند گرفتار شده و گاه با آن‌ها درمی‌آمیزد. برای تسهیل در عملکرد بندار، حکومت‌های ملت‌پایه در چندین کشور، از جمله ژاپن و ایتالیا، سیستم‌های مدیریت منطقه‌ای بندری را به‌کار گرفته‌اند تا هم جایگاه رقابتی بندار را بهبود ببخشند و هم از ظرفیت بهتری برای مذاکره در مورد موقعیت خود در سرزمین‌های مختلط استفاده کنند. دولت چین نیز به همین ترتیب مناطق بندری را به‌عنوان یک نهاد فضایی در نظر می‌گیرد. غالباً، این مداخلات در درجه اول به توسعه اقتصادی نیازمند است و با توجه کمتر به موضوعات شهری، اجتماعی و فرهنگی انجام می‌شود. این مقیاس ارضی و نهادی جدید نیاز به نظریه‌پردازی و مطالعه با روش متمرکز با تمرکز بر سیستم‌های حاکمیتی دارد که می‌تواند در تعریف مجدد روابط بندر و شهر نقش داشته باشد. چنین برداشت مجددی، ضروری است؛ زیرا مناطق بندر شهری در سراسر جهان امروزه با مشکلات پیچیده‌ای روبه‌رو هستند که نیاز به برنامه‌ریزی فضایی و اجتماعی و اقدامات طراحی برای استفاده از این فضای محدود را دارد، تا بندر و شهر (و منطقه) بتوانند به‌طور مشترک تکامل یابند (Carola, 2019: 2).

در دانش موجود مطالبات زیادی در زمینه سیاست‌های فراسرزمینی شهر بندری و مؤسسات مدیریتی آن انجام گرفته است که در واقع می‌توان آن را سازماندهی سیاسی فضای شهرهای بندری به‌صورت بین‌المللی دانست. این مطالبات را می‌توان با گزارش‌هایی در مورد سیاست‌های بندری هدایت‌شده توسط بخش بندار، به‌ویژه سازمان بندر دریایی اروپا (به‌عنوان مثال، ESPO، 2012) و انجمن بین‌المللی بندار و بندرگاه‌ها (IAPH)

انسانی و مدیریت شهری شود (مک‌گیل، ۱۹۹۸؛ به‌نقل از قاندرحمتی و مرشدی، ۱۳۹۵: ۱۲۳).

از لحاظ تاریخی، بازیگران اصلی بندار و شهرها تحولات اساسی را به روش‌های درهم‌تنیده انجام داده‌اند و بر ارزش‌های مشترک بنا شده‌اند. با گذشت زمان، آن‌ها شیوه‌ها، ساختارهای قانونی و چارچوب‌هایی را ایجاد کردند که نتیجه همکاری هدفمند و پاسخ جمعی به چالش‌های جهانی است. طی یکصد سال گذشته، بعد اقتصادی بندر بیشتر به چشم می‌خورد و پیوندهای بصری بین بندر و شهر منحل شده است. بیان ارزش‌های مشترک ممکن است به حل و فصل سؤالات مربوط به توسعه فضایی ناشی از منافع رقابتی یک گروه متنوع از بازیگران، از جمله مقامات بندری، شهرداری‌ها، شرکت‌ها، مؤسسات فرهنگی و شهروندان کمک کند (Carola, 2019: 2).

دبریا و رایمبالت معتقدند که در تلاش برای توسعه یک رویکرد جغرافیایی به سمت حاکمیت (شهری-بندری)، باید یک تعریف صریح از اصطلاح بخش ارائه کنیم. براساس نظریه تنظیم، ما می‌توانیم یک بخش را صرفاً به‌عنوان مجموعه‌ای از ذی‌نفعان دولتی و خصوصی تعریف کنیم که یک حوزه خاص از اقتصاد را تنظیم و اداره می‌کنند. با توجه به ساماندهی بندار و آبراه‌ها، این بخش نه تنها متشکل از بنگاه‌هایی است که بندار را اداره می‌کنند (بنگاه‌های لجستیکی، بنگاه‌های حمل‌ونقل، باربری‌ها و...)، بلکه از اشخاصی که مدیریت زیرساخت‌های عمومی بندر و آبراه‌ها را در اختیار دارند، تشکیل می‌شود (مقامات بندری، مدیران آبراه و...)؛ بنابراین بندار به‌عنوان بخشی از اقتصاد، هم توسط ذی‌نفعان دولتی و هم خصوصی اداره می‌شود (Debria & Raimbault, 2016: 14).

مناطق بندر-شهر از یک سرزمین رو به دریای آزاد و اقتصاد جهانی و یک منطقه پشت به ساحل داخلی تشکیل شده است. مدیریت جمعی این مناظر گسترده

در شهرهای بندری، سیاست‌گذاری‌های دولت و نهادهایی که قدرت اداری-سیاسی از سوی دولت مرکزی به آن‌ها تفویض شده است، در زمینه توسعه و رونق هر دو مؤلفه بندر و شهر به‌عنوان فضاهای جغرافیایی-سیاسی کلیدی در قرن حاضر، باید مورد تأکید قرار گیرد؛ زیرا این دو مؤلفه نمی‌تواند جدا از یکدیگر در نظر گرفته شود؛ از این رو سازماندهی سیاسی فضا در سطح کشور و مدیریت سیاسی فضا در سطح شهر باید نواحی شهرهای بندری را به‌عنوان کلیدی‌ترین نواحی توسعه در نظر بگیرند که راه تجارت آزاد و گسترده با کشورهای دیگر در صحنه اقتصاد بین‌الملل را فراهم می‌آورد.

می‌توان گفت که سیاست توسعه بندر نمی‌تواند جدا از برنامه‌ها و سیاست‌های توسعه شهر صورت پذیرد. مدیریت یکپارچه شهرهای بندری و نقش آن در ابعاد مختلف زندگی در شهرهای بندری، از مباحث مهم و اساسی در رسیدن به یک توسعه همه‌جانبه، متوازن و پایدار است (توکلی، ضیاء و صفدری، ۱۳۹۸: ۶۵).

از موارد جالب در مدیریت سیاسی شهرهای بندری، استقلال یا خودمختاری شهرهای بندری است. به طوری که شهر بندری سنگاپور امروزه به‌عنوان یک واحد سیاسی مستقل (کشور) عضو سازمان ملل است. همچنین شهر بندری هنگ‌کنگ که یک شبه‌کشور محسوب می‌شود، یک منطقه ویژه اداری از چین است که تحت اصل «دو سیستم در یک کشور» قانون اساسی جداگانه خود را دارد و دارای واحد پول، پاسپورت و تیم المپیک مستقل است. از دیگر موارد جالب، شهر بندری با نقش پایتختی خودمختار است. ما در اینجا به بررسی روند تمرکززدایی در بندر-شهر خودمختار بوینس آیرس، پایتخت آرژانتین می‌پردازیم.

۱-۲- بررسی تمرکززدایی در بندر-شهر خودمختار بوینس آیرس

و در زمینه خط‌مشی و سیاست‌گذاری می‌توان به سیاست‌های بندر سبز، مدیریت محیط‌زیست و انرژی تجدیدپذیر در بنادر اشاره کرد. محبوبیت بسیار زیاد کنفرانس‌های انجمن بین‌المللی شهرها و بنادر (AIVP) نشانه دیگری است. این امر همچنین با پشتیبانی گسترده‌ای از برنامه بندر سازمان همکاری اقتصادی توسعه، که به‌طور کامل توسط بنادر و شهرهای علاقه‌مند تأمین مالی می‌شود، همراه است (Merk, 2013: 280).

مرک، از اندیشمندان برجسته در زمینه اقتصاد، حکمروایی، مدیریت و سیاست‌گذاری شهرهای بندری در مقاله‌ای متکی بر پروژه سازمان همکاری اقتصادی و توسعه و نقش بندر-شهر، به‌همراه همکارش دانگ بر این عقیده‌اند که مؤثرترین خط‌مشی بندر-شهر، سیاست‌های حمل‌ونقل و تحقیق و توسعه است. سیاست‌های بندر شهری در تحریک عملکرد ترافیکی عالی مرتبه بندر مؤثر واقع شده‌اند. عملکرد در این زمینه با استانداردهای بالا در حجم ترافیک، راندمان بندر و اتصال بندر به‌عنوان یک گره مرکزی و متنوع مشخص می‌شود. سیاست‌های متمرکز بر حمل‌ونقل و تحقیق و توسعه، در تحریک رشد بندر و توسعه بندر-شهر مؤثر است. رونق بندر-شهر بیشتر به سطح ارزش افزوده بالا و سطح اشتغال تولیدشده توسط بندر متکی است. سیاست‌هایی با هدف ایجاد هم‌افزایی بندر-شهر در دستیابی به عملکرد عالی بندر و رونق شهرها نسبتاً بی‌اثر است. به‌نظر می‌رسد که رونق شهر از طریق فعالیت‌های بندر (از طریق اشتغال و فعالیت‌های ارزش افزوده مرتبط با بندر) مستقیماً تحت تأثیر قرار می‌گیرد؛ بنابراین، مطالعات ما نشان می‌دهد که با توجه بیشتر به سیاست‌های حمل‌ونقل، که یکی از مؤثرترین زمینه‌های سیاست شهر-بندرهاست، می‌توان اثربخشی سیاست را در شهرهای بندری افزایش داد (Merk, Dong, 2013: 282).

عمومی قرار نگرفت. اعطای خودمختاری به شهر بندری بوینس آیرس از طرف حکومت، روندی از بالا به پایین بود که از مذاکرات خصوصی بین دو حزب سیاسی غالب آرژانتین در اوایل دهه ۱۹۹۰ پدید آمد.

ب- مطالبات مردمی و پاسخ‌های از بالا به پایین به عدم تمرکز در پی بحران سیاسی (۲۰۰۷-۲۰۰۱)

این دوره، ظهور بسیج‌سازی‌های اساسی برای عدم تمرکز و پاسخ‌های نهادی، از جمله قانون کمون (۲۰۰۵) را به دنبال دارد، که با عزل شهردار ایبارا (۲۰۰۶) و در پی آن، ظهور حاکمیت محلی از کار افتاد.

پ- نهادینه کردن تمرکززدایی در دولت حزب سیاسی «ابراز جمهوری خواهی» (۲۰۱۷-۲۰۰۷).

این دوره شامل سیر تکاملی روند تمرکززدایی در طول دولت راست‌گرای «حزب سیاسی ابراز جمهوری خواهی» شهر خودمختار بوینس آیرس است؛ در حالی که دولت همچنان سعی در نقض خودمختاری و تمرکززدایی دارد.

شواهد اخیر نشان می‌دهد که دولت «حزب ابراز جمهوری خواهی» همچنان به کار خود ادامه می‌دهد و به دنبال یک استراتژی تمرکز سیاسی مجدد است. به‌طور خاص، در اواخر سال ۲۰۱۷ دولت خودمختار بوینس آیرس شروع به اعزام نمایندگان خود برای نظارت مستقیم و اداره امور ۱۵ شورای کمون کرد و بخش عظیمی از خودمختاری خود را زیر پا گذاشت.

اگرچه قانون اساسی شهر خودمختار بوینس آیرس در سال ۱۹۹۶ به‌طور گسترده‌ای به‌عنوان نمونه الگویی از حاکمیت غیرمتمرکز و مشارکتی در یک شهر بندری در نظر گرفته می‌شود، دولت‌های این شهر علاقه چندانی به نهادینه کردن عدم تمرکز سیاسی ندارند و جنبش‌های اجتماعی برای اجرای آن بسیار مهم بوده‌اند (Halvorsen, 2019: 2-9).

بندر بوینس آیرس، بندر اصلی دریایی آرژانتین است که در بندر-شهر پایتختی بوینس آیرس واقع شده است. این بندر توسط مدیریت عمومی بنادر (اداره کل بنادر) اداره می‌شود و در امور ترانزیتی تجارت خارجی آرژانتین، پیشرو است.

بندر بوینس آیرس، بندر اصلی کانتینری آرژانتین است و ۸۵ درصد از ظروف حمل بار این کشور را هاندل می‌کند. این بندر اصلی‌ترین ورودی بار به استان بوینس آیرس است؛ جایی که بیشتر جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی و تولیدی آرژانتین در آن متمرکز است. استان بوینس آیرس که بندر استراتژیک بوینس آیرس در آن واقع شده است، به‌تنهایی ۳۷ درصد از صادرات ملی کشور را به خود اختصاص داده و دارای نقش مهمی برای کل کشور است (Merk, 2018: 169).

به دنبال اصلاح قانون اساسی آرژانتین در سال ۱۹۹۴، شهر بندری بوینس آیرس به‌عنوان پایتخت آرژانتین به یک شهر خودمختار سیاسی تبدیل شد. این امر نمایانگر یک وقفه اساسی از فدراسیون بوینس آیرس در سال ۱۸۸۰ بود و اختیارات سیاسی و مالی قابل توجهی به شهر (و به‌تدریج شوراهای محله) از طریق یک قوه مقننه و شهردار جدید شهر اعطا شد. روند تمرکززدایی در شهر خودمختار بوینس آیرس که به مدت بیست‌وسه سال به طول انجامید، در سه مرحله به اجرا درآمد:

الف- قانون اساسی عدم تمرکز و اولین دولت شهر (۲۰۰۰-۱۹۹۴)

این دوره را می‌توان تمرکززدایی ناچیز نامید. تمرکززدایی ناچیز، از توافق رسمی برای عدم تمرکز شهر خودمختار بوینس آیرس در سال ۱۹۹۴، از طریق مباحثات قانون اساسی و نخستین دوره شهردار آن شروع شد و با یک بحران روبه‌رشد سیاسی و اقتصادی پایان می‌یافت. در این دوره تمرکززدایی در دستور کار

۳- ابرشهرهای بندری

شهرها و نهادهای شهری یکی از بازیگران جدید نظام جهانی در عصر جهانی شدن محسوب می‌شوند (Taylor & Flint, 2018: 280) که به جمع بازیگران بین‌المللی کلاسیک افزوده شده‌اند، این امر به توسعه شهرهای جهانی (گلوبال سیتی) و جهان‌شهرها (ورلد سیتی) در نقشه سیاسی جهان انجامیده است (Knox & Taylor, 1995: 219, 221). در واقع شهرهای جهانی پدیده‌های نوظهوری هستند که سبب شکل‌گیری فضای جریان‌ها و به‌وجود آمدن کانون‌های قدرت نوظهور در نقشه جغرافیای سیاسی جهان شده‌اند (اخباری و ادیب‌دانا، ۱۳۹۳: ۱). از جمله این شهرهای جهانی می‌توان به شهرهای بندری واقع در نواحی ساحلی بسیار پرجمعیت جهان اشاره کرد.

از نظر گاتمن اصطلاح «جهان‌شهر» حداقل از اواخر قرن هجدهم وجود داشته است. ظاهراً این واژه توسط گوته برای اشاره به برجستگی فرهنگی پاریس و روم مورد استفاده قرار گرفته است (Gottman, 1989: 62). در تعریف ناکس و تیلور، جهان‌شهر، شهری است که مرکز اصلی امور مالی، تجارت، بازرگانی، سیاست، فرهنگ، گردآوری اطلاعات علمی و رسانه‌های جمعی است. نمونه‌های آن شهرهای بندری نیویورک و لندن هستند. فریدمن و یارانش در گذشته، جهان‌شهرها را گروه‌های فرماندهی و کنترل عنوان کرده‌اند (Knox & Taylor, 1995: 219, 221). در واقع جهان‌شهر بندری یک گلوگاه حیاتی ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک در سیستم اقتصاد جهانی است. درهای یک شهر بندری به دلیل موقعیت دروازه‌ای و لولایی به روی اقتصاد جهانی گشوده شده است.

با یک پیوند تاریخی قوی متوجه خواهیم شد که بنادر در خاستگاه نخستین بسیاری از شهرها قرار گرفته‌اند. بسیاری از شهرها به‌عنوان پست‌های تجاری شروع به‌کار کردند و بنادر به‌عنوان رابط طبیعی زمین با

عرصه دریایی در آن‌ها نقش ویژه‌ای ایفا می‌کردند. این امر به لطف رونق در ارتباط با تجارت، باعث شد تا شهرهای کوچک به شهرهای مهم و بزرگی تبدیل شوند و به توسعه شهری دامن بزنند. نقشه شهرهای قدیمی، نشان‌دهنده همبستگی شدید بین بنادر و توسعه شهری است و مورخان اقتصادی مانند فرناند برودل، بر اهمیت شهرهای بندری در تولد و توسعه اقتصاد جهانی و سرمایه بازار تأکید داشته‌اند. اغلب بنادر، هنوز هم با شهرهایشان ارتباط نزدیکی دارند و حتی وقتی از روی نقشه یک کشور محو می‌شوند، می‌توانند همچنان به نفوذ در شهر ادامه دهند؛ زیرا میراث آن‌ها به «شکل شهری» به زندگی خود ادامه می‌دهد. این پیوند، اغلب در بسیاری از اقتصادهای نوظهور و قدرتمند وجود داشته و همچنان پابرجاست. نمونه بارز این مورد در تاریخ معاصر، مورد شنژن در چین است. شنژن، یک دهکده ماهیگیری کوچک بود که به لطف رشد صادرات محور توسط یک منطقه تجارت آزاد و توسعه گسترده بندر، در چند دهه به یکی از بزرگ‌ترین کلان‌شهرها و بنادر جهان تبدیل شده است (OECD, 2014: 22).

در واقع بسیاری از بزرگ‌ترین شهرها دارای بزرگ‌ترین بنادر نیز هستند. این مورد، به‌ویژه در آسیا اتفاق می‌افتد، جایی که شانگهای و اوزاکا-کوبه نه تنها در ۲۰ ناحیه متروپلیتن^۱ (کلان‌شهری) در جهان، بلکه در رتبه‌بندی جهانی، در بین ۲۰ بندر بزرگ جهان حضور دارند. از جمله دیگر متروپلیس^۲ (مادرشهر)های آسیا با بنادر بسیار بزرگ، می‌توان به گوانگژو، شنژن، تیانجین و هنگ‌کنگ اشاره کرد (همان).

در بسیاری از کشورهای جهان، شهرهای بندری نقش پایتختی دارند و علاوه بر ایفای نقش ژئواکونومیک، هسته سیاسی کشور را نیز تشکیل می‌دهند. در بررسی

1. metropolitan areas
2. metropolis

هلند است، شهر بندری روتردام که بندر روتردام، بزرگ‌ترین بندر اروپا را در خود جای داده است، هسته اقتصادی کشور و دروازه اصلی تجارت اروپا محسوب می‌شود. اسلام‌آباد نیز در پاکستان با حدود یک میلیون نفر جمعیت نقش پایتختی دارد؛ اما کلان‌شهر بندری کراچی با حدود ۱۵ میلیون نفر جمعیت، گلوگاه اصلی اقتصادی این کشور است. علاوه بر این، در امارات متحده عربی، ابوظبی با حدود ۱/۵ میلیون جمعیت، هسته سیاسی کشور محسوب می‌شود؛ با این وجود، دبی با ۳/۵ میلیون جمعیت یک کلان‌شهر بندری با نقشی جهانی است.

هند و چین به‌عنوان دو قدرت نوظهور در صحنه بین‌الملل، نه‌تنها استراتژی‌هایی برای هژمونی بر بنادر راهبردی خارج از مرزهای خود تدارک دیده‌اند، بلکه همواره سعی بر ارتقای نقش بنادر خود در داخل داشته‌اند؛ به‌طوری‌که در هندوستان، شهر دهلی، پایتخت سیاسی کشور و شهر بندری بمبئی، گرداننده اصلی اقتصاد کشور، جمعیتی تقریباً برابر دارند (حدود ۱۸/۵ میلیون نفر)؛ با این وجود کلان‌شهر بمبئی نقش راهبردی در اتصال هند به اوراسیا از طریق طرح ترانزیتی شمال-جنوب دارد و نسبت به دهلی، به‌مراتب کارکردی فراملی‌تر دارد. در چین، پکن به‌عنوان پایتخت این کشور، حدود ۲۱ میلیون نفر جمعیت دارد و کارکرد این شهر، بیشتر سیاسی است. در مقابل، ابرشهر بندری شانگهای که حدود ۲۴ میلیون جمعیت را در خود جای داده است، بزرگ‌ترین و برترین بندر جهان محسوب می‌شود. در واقع این شهر بندری که در سال ۲۰۱۸ به‌عنوان پرجمعیت‌ترین شهر جهان شناخته شد، مرکز اقتصادی جهان لقب گرفته است.

علاوه بر پیوند اقتصاد بین‌الملل، شهرهای بندری می‌توانند نقش ارتباطی میان فرهنگ‌های مختلف یا متشابه ایفا کنند و در این راستا می‌توان به آن‌ها علاوه بر نقش‌های ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک، با

نگارندگان مشخص شد که از ۱۹۳ کشور عضو سازمان ملل، ۹۳ کشور پایتخت بندری دارند؛ این در حالی است که سطح کره زمین در مجموع ۴۵ کشور محصور در خشکی یا خشکی بست را در خود جای داده است که به‌صورت جبری دریا و بندر ندارند؛ بنابراین، از ۱۴۸ کشور متصل به آب‌های آزاد، ۹۳ کشور دارای شهرهای بندری با نقش پایتختی هستند. از جمله این موارد می‌توان به شهر بندری جیبوتی، پایتخت جیبوتی، شهر بندری لندن، پایتخت انگلیس، شهر بندری بوینس آیرس، پایتخت آرژانتین، شهر بندری بیروت، پایتخت لبنان، شهر بندری هلسینکی، پایتخت فنلاند، شهر بندری سنگاپور، پایتخت سنگاپور، شهر بندری والتا، پایتخت مالت، شهر بندری دوبلین، پایتخت ایرلند و... اشاره کرد. گاه نیز کشورهای ساحلی با وجود انتخاب هسته‌های سیاسی در نواحی داخلی کشور، دارای شهرهای بندری بسیار توسعه‌یافته با کارکردهای جهانی و سهم عمده در اقتصاد بین‌الملل هستند؛ برای مثال، با وجود اینکه شهر برلین، پایتخت سیاسی آلمان محسوب می‌شود، اما شهر بندری هامبورگ، دروازه آلمان به سوی جهان لقب گرفته است و بزرگ‌ترین بندر این کشور و سومین بندر بزرگ اروپا محسوب می‌شود. علاوه بر این، واشنگتن دی‌سی، پایتخت سیاسی ایالات متحده، فقط ۷۰۰ هزار نفر جمعیت دارد؛ در حالی که جهان‌شهر بندری نیویورک با ۸ میلیون جمعیت در ایالت ساحلی نیویورک با حدود ۲۰ میلیون نفر جمعیت واقع شده است و در واقع پایتخت اقتصادی این کشور محسوب می‌شود. این جهان‌شهر بندری به‌دلیل ایفای نقش اقتصادی، سیاسی و فرهنگی به پایتخت جهان معروف است. در دیگر سو و در ساحل اقیانوس آرام، لس‌آنجلس، دیگر کلان‌شهر بندری ایالات متحده نیز در کنار نیویورک، از قطب‌های اصلی اقتصاد آمریکا و غول اقتصادی جهان است. همچنین با وجود اینکه آمستردام پایتخت سیاسی

توجه به قدرت بخشی جغرافیایی از مسیر فرهنگ به کشور ساحلی، نقشی ژئوکالچر اعطا کرد؛ از این رو پایتخت فرهنگی اروپا اغلب از میان کلان شهرهای بندری یا شهرهای بندری باستانی انتخاب می شود؛ به طوری که شهرها و کلان شهرهای بندری استانبول، لیورپول، ریه کا، آمستردام، دوبلین، مارسو و... از جمله شهرهای بندری هستند که به عنوان پایتخت فرهنگی اروپا انتخاب شده اند.

نتیجه گیری

پژوهش حاضر به تشریح و پردازش مفهوم جغرافیای سیاسی شهرهای بندری، به عنوان زیرشاخه ای از جغرافیای سیاسی بنادر و ابعاد مورد مطالعه آن پرداخته است. جغرافیای سیاسی شهرهای بندری همچنین می تواند به عنوان زیرشاخه ای از جغرافیای سیاسی شهر مورد توجه قرار گیرد؛ از این رو تعامل و تقابل شهرها و بنادر، علت وجودی شکل گیری شهرهای بندری، سیر تکامل شهرهای بندری و نقش آن ها در منطقه گرایی و جهانی شدن در بطن متون مورد توجه اندیشمندان در طیف موضوعی میان جغرافیای سیاسی و شهرهای بندری مورد توجه قرار گرفته است. با این وجود، ابعاد اصلی و کلی مورد مطالعه در جغرافیای سیاسی شهرهای بندری از مؤلفه های دیپلماسی شهری و خواهرخواندگی شهرهای بندری، مدیریت سیاسی شهرهای بندری و ابرشهرهای بندری تشکیل شده است که پیوند تنگاتنگی با هم دارند. الگوی مفهومی ارائه شده تحقیق حاضر نشان می دهد که شهرهای بندری به عنوان گره گاه های جغرافیایی متصل کننده کشور ساحلی به جهان اقیانوسی باید بیش از پیش مورد توجه جغرافیدانان سیاسی و شهری و همچنین سیاستمداران و دولتمردان به ویژه در کشورهای در حال توسعه برای توجه به اهمیت آن ها در تقویت دیپلماسی شهری و

روابط خارجی، ساماندهی و مدیریت بهینه نواحی مرزی و ایجاد نظام های مدیریت مطلوب شبکه های بندر شهری، توسعه پایدار زیست محیطی این نواحی، ترغیب و اقناع ساکنان کشور برای سکنی گزیدن در شهرهای بندری و... قرار گیرند. در واقع ما باید شهر بندری را فراتر از شهرهای دور از ساحل یک فضای سیاسی-استراتژیک در نظر بگیریم که توسط سیاست های اقتصادی-ارتباطی حکومت ساخته می شوند که گاه نقش پایتختی، کلان شهری و جهان شهری دارند و در موارد دیگر با یک برنامه تمرکززدایی از سوی دولت مرکزی و اعطای خودمختاری تفویضی به صورت یک بندر-شهر خودمختار اداره می شوند یا به صورت یک کشور مستقل به عضویت سازمان ملل درآمده اند. این شهرها به دلیل موقعیت ژئواستراتژیک دروازه ای، علاوه بر سیاست گذاری های داخلی حکومت، نظر استراتژیست ها و مشاوران قدرت های منطقه ای و جهانی را نیز به خود جلب می کنند و سهل ترین منابع برای ارتباط میان شبکه های شهری و جهان شهری جهان محسوب می شوند؛ بنابراین ضروری می نماید که شهرهای بندری در مباحث نوین جغرافیای سیاسی و شهری مورد توجه قرار گیرند.

منابع

- احمدی، سید عباس؛ نورعلی، حسن. (۱۳۹۹). ۵۰۴ واژه ضروری در جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک، تهران: انتشارات انتخاب.
- اخباری، محمد؛ ادیب دانا، مهدی. (۱۳۹۳). جایگاه جهان شهرها در ژئوپلیتیک قرن بیست و یکم، مطالعه موردی کلان شهر تهران، هفتمین کنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران/ جغرافیای سیاسی شهر. انجمن ژئوپلیتیک ایران.

<https://civilica.com/doc/371200>

توکلی، محمد؛ ضیاء، بابک؛ سخدری، کمال. (۱۳۹۸). شناسایی و اولویت بندی ابعاد اکوسیستم کارآفرینی شهرهای بندری و نقش آن در مدیریت شهری (مطالعه موردی: شهرهای بندری

نقیب‌زاده، احمد. (۱۳۸۹). تاریخ دیپلماسی و روابط بین‌الملل، از پیمان وستفالی تا امروز. تهران: انتشارات قومس.

نجاتی حسینی، سید محمود. (۱۳۹۰). سیاست شهری و دیپلماسی شهری (از نظریه تا تجربه)، جامعه‌شناسی تاریخی، دانشگاه تربیت مدرس، دوره سوم، پاییز و زمستان ۱۳۹۰، شماره ۲ صص ۱۴۲-۱۱۷.

<https://jhs.modares.ac.ir/article-25-4358-fa.html>

ودادی، حمید. (۱۳۸۸). کنش‌ها در تقابل شهر و بندر، فصلنامه علمی تخصصی، دریایی و بندری دیدگاه. سازمان بنادر و دریانوردی، سال ۱۳۸۸، شماره پاییز، ۸۲-۱۱۷.

<https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=232502>

Balsiger, J. (2018). Lectures: Cours political geography, Introduction and origins of the (sub)discipline of political geography and A political geography of the city: urban agriculture and public space.

https://baripedia.org/wiki/A_political_geography_of_the_city:_urban_agriculture_and_public_space

Bollat, R. (2014). Cities of a New Port Metropolis. CNU.

<https://www.cnu.org/what-we-do/build-great-places/cities-new-port-metropolis>

Carola, H. (2019). The Port Cityscape: Spatial and institutional approaches to port city relationships. TUDelft.

Cox, H. (2019). Port without authority. Markets & Geopolitics.

Cremer, R., Bruin, A., & Dupuis, A. (2001). International Sister-Cities: Bridging the Global-Local Divide. American Journal of Economics and Sociology 60(1):377-401, 337.

Daamen, T., & Vries, I. (2013). Governing the European port-city interface: institutional impacts on spatial projects between city and port. Journal of Transport Geography, Volume 27, 4-13.

<https://ideas.repec.org/a/eee/jotрге/v27y2013icp4-13.html>

Dasgupta, S. (2019: 1). What Are Different Types of Ports For Ships? Marine Ports.

Debria, J., & Raimbault, N. (2016). The port-city relationships in two European inland ports: A geographical perspective on urban governance. Cities, Volume 50, February 2016, Pages 180-187.

[DOI: 10.1016/j.cities.2015.10.004](https://doi.org/10.1016/j.cities.2015.10.004)

استان خوزستان)، فصلنامه مطالعات مدیریت شهری، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم تحقیقات، دوره ۱۱ شماره ۳۸، تابستان ۱۳۹۸، صفحه ۵۹-۷۱.

https://journals.srbiau.ac.ir/article_15335.html?lang=en

جان‌پرور، محسن. (۱۳۹۳). مفهوم‌سازی و تبیین ابعاد جغرافیای سیاسی شهر، هفتمین کنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران (جغرافیای سیاسی شهر)، تهران، انجمن ژئوپلیتیک ایران، دانشگاه خوارزمی.

<https://civilica.com/doc/371198/>

سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران.

<https://pmo.ir>

طلا، حسین؛ متقی، افشین؛ قربانی سپهر، آرش. (۱۳۹۸). دیپلماسی و مدیریت سیاسی شهر (مفاهیم، الگوها و مناسبات در فضای شهر)، تهران: انتشارات انجمن جغرافیایی ایران.

عالم، عبدالرحمن. (۱۳۷۸). بنیادهای علم سیاست، تهران: نشر نی.

فاندرحمیتی، صفر؛ بهنام مرشدی، حسن. (۱۳۹۵). تحلیل مدیریت سیاسی فضا در شهرهای جدید ایران و ارائه برنامه‌های راهبردی، مجله پژوهش‌های جغرافیای انسانی، موسسه جغرافیای دانشگاه تهران، سال اول، شماره ۴: ۱۱۵-۱۳۷.

[Doi: 10.22067/pg.v1i4.61501](https://doi.org/10.22067/pg.v1i4.61501)

کجوری کمانرودی، موسی؛ کرمی، تاج‌الدین؛ عبدی، عطالله. (۱۳۸۹). تبیین فلسفی-مفهومی جغرافیای سیاسی شهر، فصلنامه ژئوپلیتیک، انجمن ژئوپلیتیک ایران، سال ششم، شماره ۳، صص ۴۴-۹.

http://journal.iag.ir/article_56942.html

مجته‌زاده، پیروز. (۱۳۹۱). جغرافیای سیاسی و سیاست جغرافیایی، تهران: انتشارات سمت.

میرحیدر، دره. (۱۳۹۴). مبانی جغرافیای سیاسی، تهران: انتشارات سمت.

متقی، افشین. (۱۳۹۹). بایسته‌های مدیریت سیاسی شهر در نظریه‌های انتقادی پسامدرن، پژوهش‌های جغرافیای انسانی، موسسه جغرافیای دانشگاه تهران، دوره بیست‌وپنجم، شماره ۵، صص ۷۰۷-۶۹۷.

[Doi: 10.22059/JHGR.2019.265797.1007774](https://doi.org/10.22059/JHGR.2019.265797.1007774)

- Merk, O. (2013). The effectiveness of port-city governance. Chapitre conclusif.
https://www.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/the-effectiveness-of-port-city-policies_5k3ttg8zn1zt-en
- Merk, O. (2018). The Container Port of Buenos Aires in the Mega-Ship Era Discussion Paper. THE CONTAINER PORT OF BUENOS AIRES IN THE MEGA, SHIP ERA, DISCUSSION PAPER | ITF ROUNDTABLE.
- Merk, O.; Dong, T. (2013). The Effectiveness of Port-City Policies: A Comparative Approach. OECD Regional Development Working Papers, 2013/25, OECD Publishing, Paris.
- Muir, R. (1975). Modern Political Geography. London: Macmillan.
- OECD. (2014). The competitiveness of global port-cities. OECD Publishing.
- Pigna, F. (2015). The City-Port Relationship: Its evolution, changing dynamics and challenges for port authorities. Partie I - Apports académiques, 80-85.
- Siew, G. (2018). Geopolitics, power, and the economy of port cities in Indian Ocean waters. Denis DAVOULT.
- Tan, T. (2007). Port cities and hinterlands: A comparative study of Singapore and Calcutta. Political Geography 26(7):851-865.
 DOI: [10.1016/j.polgeo.2007.06.008](https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2007.06.008)
- Taylor, P., & Walker, D. (2002). Measurement of the World City Network. Urban Studies, Urban Studies 39(13):2367-2376.
 DOI: [10.1080/00420980220080011](https://doi.org/10.1080/00420980220080011)
- Taylor, P. J., & Flint, C. (2018). Political Geography, World-Economy, Nation-State and Locality. New York: Routledge.
- Urbanyi, I., & Klopott, M. (2016). Container Terminals and Port City Interface – A Study of Gdynia and Gdańsk Ports. Transportation Research Procedia 16:517-526.
- Xiao, Z., & Siu Lee Lam, J. (2017). A systems framework for sustainable development of Port City: Case study of Singapore's policies. Research in Transportation Business and Management 11:255-262.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2210539516300694>
- Zafar, M. (2016). Gwadar, Chabahar to be made 'sister port cities'. January 12, 2016, Tribune.
<https://tribune.com.pk/story/1025962/partners-in-progress-gwadar-chabahar-to-be-made-sister-port-cities>
- Desfor, G. (2007). Port City Relations: Global Spaces of Urban Waterfront Development. Port City Relations, 1(6).
<https://1library.net/document/qo77n40z-port-city-relations-global-spaces-urban-waterfront-development.html>
- Ducruett, C. (2007). A metageography of port-city relationships. Port-city relationships.
https://www.researchgate.net/publication/41484034_A_metageography_of_port-city_relationships
- Gibbs, M., Gooding, A., Woods, R., Pillora, S., & Smith, R. (2015). Sister Cities and International Alliances, Can and should Australian local governments play an expanded role? ACELG, 20.
https://www.uts.edu.au/sites/default/files/ACELG-2015_Sister-cities-and-international-alliances.pdf
- Gottman, J. (1989). 'What are cities becoming the centers of? Sorting out the possibilities'. In Cities in a Global Society, eds. R. V. Knight and G. Gappert. London, Newbury Park CA, New Delhi: Sage.
- Halvorsen, S. (2019). The political opportunities of urban decentralisation: Mobilising local governance in Buenos Aires. Political Geography 74(2):102038.
 DOI: [10.1016/j.polgeo.2019.102038](https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2019.102038)
- Hesse, M. (2018). Approaching the Relational Nature of the Port-City Interface in Europe: Ties and Tensions Between Seaports and the Urban. Revisiting, City Branding, Volume 109, Issue 2.
 DOI: [10.1111/tesg.12282](https://doi.org/10.1111/tesg.12282)
- Knox, P., & Taylor, P. (1995). World cities in a world-system. CAMBRIDGE UNIVERSITY PRESS.
- Lia, Y., & Jonas, A. (2019). City-regionalism as countervailing geopolitical processes: The evolution and dynamics of Yangtze River Delta region, China. Political Geography 73, 70-81.
<https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2019.05.014>
- Liu, X., & Hu, X. (2018). Are 'Sister Cities' from 'Sister Provinces'? An Exploratory Study of Sister City Relations (SCRs) in China. Networks and Spatial Economics 18(8):1-19.
 DOI: [10.1007/s11067-018-9408-z](https://doi.org/10.1007/s11067-018-9408-z)
- Lynch, P. (2015). 5 Strategies to Improve the Urban Appeal of Port Cities. ArchDaily.
<https://www.archdaily.com/773418/5-strategies-to-improve-the-urban-appeal-of-port-cities> ISSN 0719-8884



شعبه‌شناسی علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی