

تحلیلی بر ساختار فضایی شهرهای استان بوشهر در راستای تدوین برنامه‌ریزی راهبردی

اسحاق جلالیان* - استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه پیام نور، ایران

میرنجف موسوی - دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه ارومیه، ایران

علی باقری کشکولی - دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه اصفهان، ایران

تأییدیه نهایی: ۱۳۹۳/۱۲/۰۶

پذیرش مقاله: ۱۳۹۳/۰۹/۲۴

چکیده

بسیاری از شهرهای بزرگ جهان در محیط‌های ساحلی واقع شده‌اند و همه این شهرها موقعیت‌های مهمی در اقتصاد، فرهنگ و کارکردهای اجتماعی دارند. با چنین شرایطی، توسعه این شهرها به سرمایه‌گذاری گسترده سهامداران و ذی‌نفعان منجر می‌شود و به این ترتیب ساختار فضایی سایر شهرهای غیرساحلی منطقه از این توسعه تأثیر می‌پذیرند. هدف از این پژوهش، تحلیلی بر ساختار فضایی شهرهای ساحلی و غیرساحلی در راستای تدوین برنامه‌ریزی راهبردی شهرهای استان بوشهر است. نوع پژوهش کاربردی و روش بررسی آن توصیفی-تحلیلی است. جامعه آماری مورد مطالعه در این تحقیق ۳۱ نقطه شهری ساحلی و غیرساحلی استان بوشهر در سال ۱۳۹۰ است. برای جمع‌آوری اطلاعات در این تحقیق از روش کتابخانه‌ای (اسنادی) استفاده شده است. برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از مدل‌های برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای (رتبه-اندازه شهری، نخست شهری، ضریب کشش‌پذیری و مدل برنامه‌ریزی راهبردی SWOT) و به منظور بررسی ارتباط بین متغیرهای مستقل و وابسته و تجزیه و تحلیل استنباطی داده‌ها از آزمون‌های آمار استنباطی و مدل‌های پیشرفته آماری مانند ضریب رگرسیون چندمتغیره، تحلیل واریانس، برازش رگرسیون و آزمون T-text استفاده شده است. یافته‌های تحلیلی استفاده از مدل رگرسیونی چندگانه توأم نشان می‌دهد شهرهای ساحلی که میدان‌های نفتی و گازی عظیمی دارند، سطح توسعه فضایی بسیار بالاتری نیز دارند؛ به طوری که به ازای یک واحد تغییر در اثر انحراف معیار کارکرد اقتصادی ساحل ۰/۸۱۴ واحد تغییر در ساختار فضایی شهرهای ساحلی ایجاد می‌شود. همچنین، نتایج ضریب اسپیرمن برابر با ۰/۸۶۵ است که این مقدار نشان می‌دهد ارتباط خیلی مثبت و قوی بین توزیع جمعیت و رشد و توسعه کارکردهای اقتصادی، فرهنگی، زیربنایی و حمل‌ونقل بین شهرهای ساحلی و غیرساحلی استان بوشهر وجود دارد. در نهایت، با مقایسه شهرهای ساحلی و غیرساحلی به لحاظ شاخص‌های مختلف مورد مطالعه براساس آزمون T-test می‌توان گفت از آنجا که میانگین شهرهای ساحلی در شاخص‌های اقتصادی، بهداشتی-درمانی و زیربنایی و حمل‌ونقل بیشتر است، توسعه ساختار فضایی شهرهای ساحلی بیشتر از شهرهای غیرساحلی است.

واژه‌های کلیدی: برنامه‌ریزی راهبردی، ساختار فضایی، شهرهای استان بوشهر، شهرهای ساحلی و غیرساحلی.

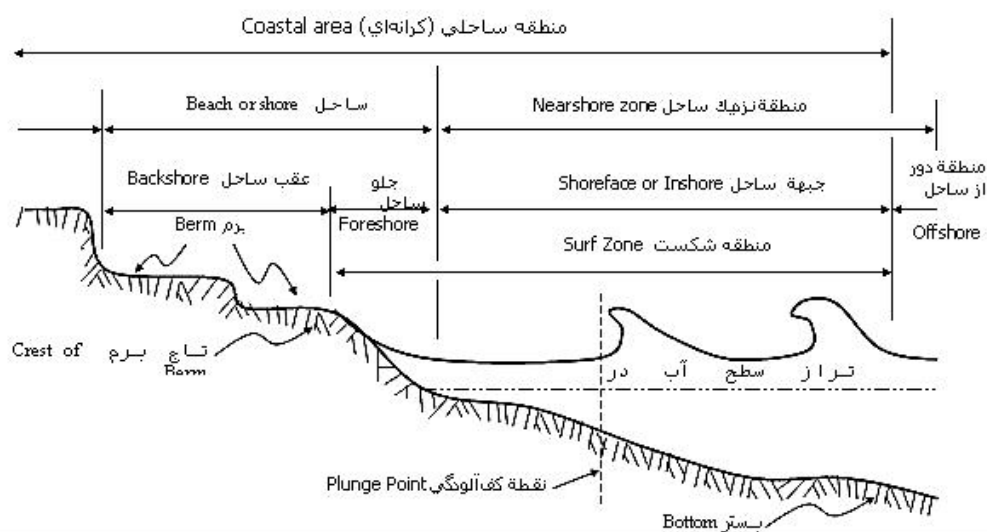
مقدمه

«جمعیت‌پذیری شهرها به همراه مسائل اجتماعی - اقتصادی آن‌ها شکل کاملاً تازه‌ای از شهر و شهرنشینی را به وجود آورده است» (حیبی و دیگران، ۱۳۹۰: ۱۰۳)؛ به‌گونه‌ای که روند شهرنشینی هیچ‌وقت مستقل از مسائل اجتماعی، اقتصادی و سیاسی بررسی نمی‌شود (مشهدی‌زاده دهاقانی، ۱۳۷۴: ۴۷). براین اساس، «شناخت ساختار اصلی شهر در حیطه برنامه‌ریزی شهری دامنه وسیع‌تری یافت و در آن ساختار فضایی شهر به مفهوم ترکیبی دربرگیرنده مهم‌ترین و اصلی‌ترین اجزا و عناصر شهر و رابطه ماندگار بین آن‌ها به‌کار گرفته شد» (حسن‌زاده رونیزی، ۱۳۸۷: ۱). امروزه مناطق ساحلی و شهرهای واقع در آن به‌عنوان مهم‌ترین اجزا و عناصر تشکیل‌دهنده شهرهای ساحلی برای بسیاری از کشورها یک فرصت تلقی می‌شود و توسعه این شهرها بر توسعه شهرهای غیرساحلی تأثیر می‌گذارد (موسوی، ۱۳۸۸: ۲۱)؛ به‌طوری‌که توسعه اجتماعی - اقتصادی این مناطق موجب تغییرات فضایی در ساختار شهرها و روستاهای واقع در آن مناطق می‌شود (پنا، ۲۰۰۲: ۱۸۵). براین اساس، امروزه بسیاری از شهرهای بزرگ جهان در محیط‌های ساحلی واقع شده‌اند و همه این شهرها موقعیت‌های مهمی در اقتصاد، فرهنگ و کارکردهای اجتماعی دارند (سوتانتا و دیگران، ۲۰۱۰: ۲۸). درواقع، شهرهای مستقر در این منطقه از ویژگی‌های هر دو بخش دریا و خشکی بهره می‌برند. این شهرها از فرایندهای فیزیکی و فعالیت‌های انسانی (فلتچر و اسمیت، ۲۰۰۷: ۴۲۵) هم از طرف خشکی و هم از طرف دریا با عملکردها و آثار در مقیاس‌های مختلف تأثیر می‌پذیرند (تیزر و دیگران، ۲۰۰۴: ۷۹)؛ به‌طوری‌که تعامل بین فرایندهای فیزیکی و فعالیت‌های انسانی ویژگی محیطی آن‌ها را تعیین می‌کنند. در بسیاری از شهرهای واقع در این مناطق با گسترش فعالیت‌های انسانی در سواحل و بهره‌برداری از توان‌ها و پتانسیل‌های بالقوه سواحل، برای رشد و توسعه آن‌ها تلاش می‌شود و به‌دلیل این ظرفیت‌های بالقوه، همواره نرخ رشد جمعیت شهرهای یادشده مثبت است (میمورا، ۲۰۰۸: ۵۱). بررسی ویژگی‌های محیطی شهرهای ساحلی در جهان نشان می‌دهد برخی از شهرهای ساحلی در مناطق دلتا یا دشت‌های آبرفتی واقع شده‌اند؛ به‌طوری‌که امروزه بیش از ۳۸ درصد از جمعیت جهان در چنین مناطقی زندگی می‌کنند که فاصله‌ای بیش از ۱۰۰ کیلومتر با خط ساحلی ندارند (کای و آدلر، ۲۰۰۵: ۳۸۰). همچنین، حدود ۵۰ درصد از این جمعیت ساکن در مناطق ساحلی در کشورهای آسیایی هستند. به‌علاوه، ۱۴ شهر از ۲۵ شهر بزرگ جهان در مناطق ساحلی واقع شده‌اند که این شهرها شامل توکیو، اوزاکا، شانگهای، کراچی، جاکارتا، استانبول، ریودوژانیرو، نیویورک، لاگوس، بوینس آیرس، لس‌آنجلس، مانیل، گوانجو و بمبئی هستند (برینخوف، ۲۰۰۹: ۱۴۱). در مجموع، توسعه مناطق ساحلی و شهرهای واقع در آن‌ها به سرمایه‌گذاری گسترده سهامداران و ذی‌نفعان منجر می‌شود و با ایجاد چنین شرایطی، مدیریت این شهرها بسیار پیچیده و حساس می‌شود. به‌این ترتیب، مشارکت طیف گسترده‌ای از ذی‌نفعان و علاقه سرمایه‌داران برای سرمایه‌گذاری در چنین شهرهایی افزایش می‌یابد و هم‌زمان با این روند رشد، نیازهای پیچیده‌ای مطرح می‌شود که تأمین مطلوب آن‌ها به پایداری فیزیکی، اقتصادی و اجتماعی این شهرها کمک می‌کند (میلیگان و اوری اوردان، ۲۰۰۷: ۵۰۹ - ۴۹۹). در این راستا، علاقه سرمایه‌داران و ذی‌نفعان به استفاده هرچه بیشتر از فضاهای چنین شهرهایی به‌دلیل دستیابی به سود بیشتر تعریف می‌شود؛ به‌گونه‌ای که بخش‌های صنعتی و بازرگانی شرکت‌های آن‌ها اغلب به‌دنبال ساخت نیروگاه‌ها و کارگاه‌ها و انبارها در موقعیت‌های راهبردی نزدیک به بنادر و شبکه جاده‌ها هستند. همچنین، توسعه‌دهندگان املاک و مستغلات به‌دنبال مکان‌های زیبا و جذاب و اغلب نزدیک به سواحل برای ساخت مناطق مسکونی با چشم‌اندازهای به سمت دریا هستند. در نتیجه، هر دو بخش صنعت و ساختمان برای به‌دست‌آوردن چنین فضاهای مطلوبی از مناطق ساحلی حتی حاضرند مبالغ هنگفتی را پردازند. در این راستا و با توجه به فعالیت‌های گسترده بخش‌های خصوصی، بخش دولتی به‌منظور ساماندهی ساختار اقتصادی، اجتماعی، زیربنایی و حمل‌ونقل این شهرها به سرمایه‌گذاری و ایجاد زیرساخت‌های عمومی و تأسیسات نیاز دارد تا به الگوی منظمی از رشد و توسعه

شهرهای ساحلی و غیرساحلی در یک منطقه جغرافیایی تبدیل شود؛ به طوری که در کنار رشد و توسعه چنین شهرهایی به حفظ منابع و ظرفیت‌های آن‌ها به منظور رسیدن به توسعه پایدار توجه کند. همه این عوامل به شکل‌گیری رقابت‌های گسترده بین بخش‌های دولتی و خصوصی به منظور به دست آوردن فضاهای بهتر از یک طرف و مدیریت مطلوب از سوی دیگر منجر می‌شود که همه این عوامل تهدیدهای بالقوه‌ای برای این مناطق به شمار می‌روند. در نتیجه، فهم دقیق و درست عوامل مؤثر بر کالبد و فضای شهری از جنبه‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی از جمله پایه‌های اصلی برنامه‌ریزی و مدیریت شهر و منطقه پیرامون آن است. استان بوشهر در سال ۱۳۹۰، ۳۱ نقطه شهری با جمعیتی حدود ۲۱۶۴۳ نفر داشت که در این میان بندر بوشهر با ۱۹۵۲۲۲ نفر جمعیت، بیشترین میزان جمعیت و شهر کلمه با ۲۱۶۴۳ نفر جمعیت کمترین میزان جمعیت را داشتند (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۰). قرار گرفتن ۵/۶۷ درصد ذخایر گازی کشور در استان بوشهر و نیز وجود سایر منابع نفتی و ذخایر معدنی غنی موجب سرمایه‌گذاری‌های کلان دولت و نیز حضور شرکت‌های خارجی شده است. به جز وجود منابع عظیم آبزیان که موجب صید حدود ۵۰ هزار تن انواع ماهی و میگو در سال شده است، مجاورت با این نگین فیروزه‌ای به تجارت خارجی توسعه بخشیده است و امروزه با تعریف نقش‌های جدید برای مناطق سواحل استان بوشهر، در کنار سایر درآمدهای اقتصادی استان، منابع حاصل از این نقش‌های جدید مناطق ساحلی، نه تنها به توسعه شهرهای ساحلی منجر می‌شود، بلکه روند توسعه شهرهای غیرساحلی را نیز شدت می‌بخشد (مهندسين مشاور شهر و برنامه، ۱۳۸۹: ۱۹۵). در نتیجه، توجه هرچه بیشتر به این شهرها و بررسی قوت‌ها و ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدها برای نیل به توانمندی‌ها، ضرورتی اساسی به منظور ارائه طرح‌ها و برنامه‌ها برای این شهرها محسوب می‌شود که این پژوهش با تحلیل عوامل جمعیتی، اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی، کالبدی به دنبال تدوین برنامه‌ریزی راهبردی برای توسعه شهرهای ساحلی استان بوشهر است.

مبانی نظری

بر اساس تعاریف گسترده درباره نواحی ساحلی می‌توان گفت «به نواحی از زمین که توسط دریا تأثیر می‌پذیرند و برعکس نواحی از دریا که توسط فعالیت‌های ساحلی تأثیر می‌پذیرند، نواحی ساحلی گفته می‌شود. چنین ناحیه ساحلی را می‌توان به پنج ناحیه تقسیم نمود: ۱. ناحیه داخل خشکی، ۲. ناحیه ساحلی، ۳. آب‌های ساحلی، ۴. آب‌های فراساحلی و ۵. آب‌های آزاد» (بمانیان و دیگران، ۱۳۹۱: ۲۱-۲۲).

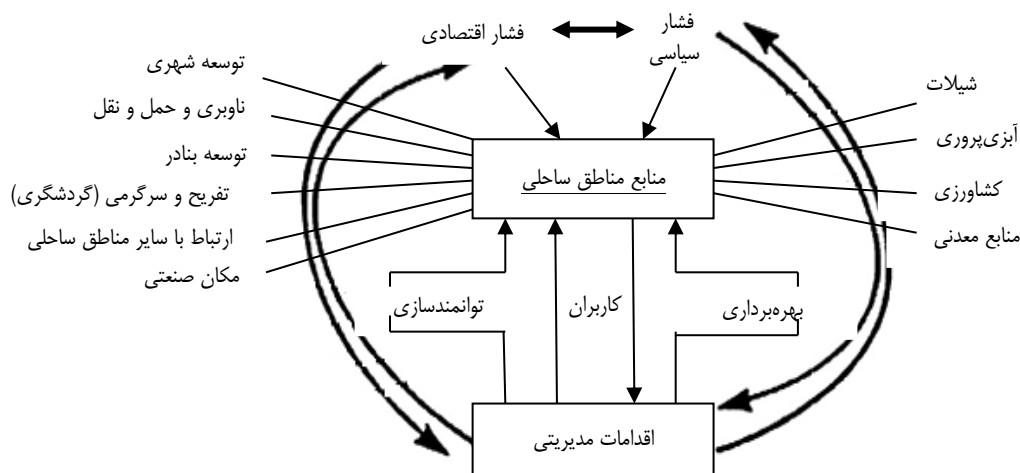


شکل ۱. منطقه ساحلی و اجزای آن

منبع: بمانیان و دیگران (۱۳۹۱: ۲۲)

«عموماً تعاریفی که از شهرهای ساحلی می‌شود به موقعیت این شهرها توجه ویژه‌ای می‌کند. این امر ممکن است شامل شهرهایی هم شود که از بستر آب فاصله دارند، ولی قرارگیری و موقعیت آن‌ها به گونه‌ای است که تحت تأثیر دریا قرار دارند. هان ویان، به همه شهرهایی که در منطقه ساحل یا در استان‌های ساحلی قرار گرفته‌اند، شهرهای ساحلی می‌گویند، اما تمایز بین شهرهای ساحلی و غیرساحلی تنها در محل قرار گرفتن آن‌ها که دسترسی آسان به منابع دریایی را فراهم می‌کنند، نیست، بلکه این شهرها در نقش‌های کلیدی خود واکنش‌های متقابل اجتماعی اقتصادی و سیاسی داشته و در عمل نیز با هم تفاوت دارند؛ همچنین از موقعیت ویژه‌ای برخوردارند. ویژگی اساسی شهر ساحلی برهم‌کنش دو زیرسیستم پیچیده و غنی است که یکی از آن‌ها طبیعی و دیگری مصنوع و ساخته دست بشر است» (دیوسالار و پرهیزگار، ۱۳۸۴: ۲۰). به عبارت دیگر، می‌توان گفت «شهر ساحلی، شهری است که در مجاورت و ارتباط مستقیم با آب (دریا، رودخانه و ...) شکل گرفته باشد» (حسین‌نیا و متین، ۱۳۹۰: ۴۱). این مناطق با تمرکز بر موقعیت جغرافیایی خود بسیاری از مزایای حمل‌ونقل مانند توسعه بندر (لی، ۲۰۰۳: ۳۳۵)، حمل‌ونقل کالا (توسعه تجارت) (کوری، ۱۹۹۹: ۳۷) و همچنین مزایای زیست‌محیطی، از جمله آب‌وهوای معتدل و زیبایی‌های طبیعی را فراهم کرده‌اند (یئونگ، ۲۰۰۱: ۳۲۰). اهمیت توسعه مناطق ساحلی به شدت با موقعیت مکانی ساحلی در ارتباط است. مجاورت مناطق ساحلی به دریا نشان‌دهنده یک ویژگی است که مجموعه‌ای از مزایا را برای واحدهای مسکونی در نزدیکی دریا فراهم می‌کند. مهم‌ترین امکانات مناطق ساحلی که به طور مستقیم فرصت‌های اقتصادی به وجود می‌آورد مربوط به حمل‌ونقل کالا، توسعه تجارت، زیست‌محیطی، فرهنگی (یئونگ، ۲۰۰۱: ۳۲۴) و فعالیت‌های خدماتی و گردشگری است (سکووسکی و دیگران، ۲۰۱۲: ۵۵). در بیشتر موارد، هنگامی که کاربری‌های اراضی ساحلی به آستانه بحرانی جمعیت می‌رسد، تراکم جمعیت ساحلی به شکل‌گیری بندر منجر می‌شود (پولیزوس، ۲۰۱۱: ۵۷). در توسعه بندر در بسیاری از شهرهای ساحلی، حمل‌ونقل دریایی و امکانات و لوازم جانبی اقتصادی مؤلفه‌های مهمی هستند. اقتصاد مبتنی بر بندر شهرهای ساحلی، نشان‌دهنده یک موتور رشد اقتصادی است که به شکل‌های مختلف مانند ترکیبی از مراکز اشتغال، جذب سرمایه‌گذاری و تجارت و ایجاد مراکز تولید و بازار برای کالاها و مصرف ظاهر می‌شود (لی، ۲۰۰۳: ۳۳۵). البته موقعیت مکانی کنار دریا در زمان خطر حملات بیگانگان (مانند دزدی‌های دریایی) در طول تاریخ یک امتیاز محسوب می‌شد (اندرسون، ۱۹۹۵: ۱۷۹). امروزه شهرهای ساحلی منبع حیاتی درآمد برای اقتصاد ملی محسوب می‌شوند (لی، ۲۰۰۳: ۳۳۶) که این نقش در تمام شهرهای ساحلی مشاهده می‌شود. منابع زیست‌محیطی شهرهای ساحلی نشان‌دهنده یک محور توسعه قدرتمند است. بسیاری از شهرهای ساحلی در مکان‌هایی واقع شده‌اند که امکانات فیزیکی بیشتر در کنار دریا، منبع انرژی و ذخایر مواد خام گسترده‌ای در دارند و در حال توسعه‌اند (دیگر و دیگران، ۲۰۰۰: ۶۸۷). این منابع برای تقویت اقتصاد شهرهای ساحلی ضروری است. برخی از شهرهای ساحلی به منابع خام گسترده‌ای دسترسی دارند؛ مانند شهر ساحلی کوالا در یونان. این شهرها اغلب مانند یک مکانیزم جذب جمعیت مازاد روستایی و همچنین یک هسته و مرکزی برای رشد روحیه شهری و توازن اجتماعی عمل می‌کنند (لی، ۲۰۰۳: ۳۳۷). تاریخ یونان الگوهای مختلف این شهرهای ساحلی را نشان می‌دهد (مانند شهرهای سوگستیویلی در مناطق آتیکا، جزایر لنین، کرت، دودکانیسا و...) که مراکز و هسته‌های فرهنگی و توسعه علم و هنر بودند. تسهیلات گردشگر به‌منزله عامل اساسی توسعه شهرهای ساحلی است و این نکته در مورد یونان چشمگیرتر است که در آن زمان یک خط ساحلی بیش از ۱۰,۰۰۰ کیلومتر داشت (کوری، ۱۹۹۹: ۴۱). امروزه پویایی شهرهای ساحلی به‌طور عمده با محورهای توسعه و بهره‌برداری فعالیت‌های اقتصادی و گردشگری تعیین می‌شود (میلر و آیونگ، ۱۹۹۱: ۷۵-۹۹) که آشکارا با مقدار شایان توجهی از پتانسیل‌های سودآور برای اقتصاد یک کشور همراه است. در این زمینه، توسعه گردشگری یک متغیر پاسخ‌درنظر گرفته شده است که به سایر متغیرهای اقتصادی مانند گذران اوقات فراغت مردم (حداقل در کشورهای توسعه‌یافته)، بهبود ارتباطات و حمل‌ونقل (سکووسکی و دیگران، ۲۰۱۲: ۵۶) جاذبه‌های زیست‌محیطی، فرهنگی و ساحلی و... بستگی دارد که نشان‌دهنده انگیزه و ارائه‌دادن مناطق ساحلی به‌عنوان مقصدهای

فضایی آشکار برای هدایت روندهای گردشگری است؛ بنابراین، پویایی توسعه شهرهای ساحلی در دوره‌ای اهمیت می‌یابد که روندهای شهرنشینی با یک تغییر وضعیت توزیع فضایی جمعیت همراه شد (روبرتس، ۱۹۸۹: ۶۶۷). در این دوره، شهرنشینی به‌عنوان پدیده مهاجرت از مناطق روستایی و زندگی در شهرها با دورنمایی از بهره‌برداری از فرصت‌های بهتر اشتغال (لانگ و دیگران، ۲۰۰۹: ۴۵۵) و درکل افزایش سطح کیفیت زندگی با اعمال تراکم و تجمع جمعیت مطرح شد (سولیان، ۲۰۰۳: ۷۶). درکل، تسلط شهرنشینی (روبرتس، ۱۹۸۹: ۶۹۰؛ اوسیلیوان، ۲۰۰۳: ۶۸) در قرن‌های گذشته بسیار ملموس شد (لی، ۲۰۰۳: ۳۳۴) و در دوره ۱۹۶۰-۱۹۸۰ به اوج خود رسید (ساترویت، ۲۰۰۵: ۲۴). به‌این‌ترتیب، توزیع جمعیت جهان نیز تغییر یافت و به شکل‌گیری تراکم و تجمع شهری منجر شد (سکووسکی و دیگران، ۲۰۱۲: ۵۲). در سال ۱۹۰۰، کمی بیش از ۱۴ درصد از جمعیت جهان در مناطق شهری زندگی می‌کردند؛ درحالی‌که در سال ۲۰۰۰ بیش از ۵۰ درصد از جمعیت جهان حداقل در یکی از شانزده یا هفده کلان‌شهر بزرگ جهان زندگی می‌کردند. موج بی‌سابقه شهرنشینی در تاریخ بشر در کشورهای جهان به‌ویژه کشورهای غیرعضو سازمان همکاری و توسعه در مناطق ساحلی نیز در جریان بوده است (امور اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد، ۲۰۰۶: ۸۶). این روند در پورتو پرنس در هائیتی و شانگهای در چین موجب ظهور مشکلات گسترده‌ای شده است که حل‌نشدن آن‌ها به مدت طولانی، چالش‌های مدیریتی گسترده‌ای در این شهرها به‌ویژه شهرهای ساحلی آن‌ها ایجاد کرده‌اند (تانر و دیگران، ۲۰۰۹: ۱۰۱). این چالش‌ها شامل جنبه‌های مختلف تغییر جهانی مانند تغییرات آب‌وهوایی، گسترش افقی شهرها و شهرنشینی از یک‌سو و پراکنش سکونتگاه‌ها و خطرهای طبیعی مانند طوفان‌های گرمسیری، سیل و رانش زمین از طرف دیگر می‌شود. ترکیبی از این جنبه‌ها، معیشت شهری را از طریق مکانیسم‌های متعدد تهدیدکننده رفاه انسان‌ها و اکوسیستم‌ها آسیب‌پذیر می‌کند (ستیوکو و دیگران، ۲۰۱۳: ۴۰۲). بسیاری از محققان به این مسائل برنامه‌ریزی و مدیریت شهرهای ساحلی توجه داشته‌اند. در این زمینه، جان کلارک مطالعات زیادی روی مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی انجام داده است (کلارک، ۱۹۹۶: ۴۱). او به نقش مدیریت ساحلی اشاره می‌کند که سازگاری بین هر توسعه اقتصادی و حفاظت از محیط‌زیست طبیعی را فراهم می‌کند و در این راستا، از یک‌سو به تأثیرگذاری منابع ساحلی - شامل بخش‌های مختلف اقتصادی و قدرت سیاسی - بر مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی و از سوی دیگر به چگونگی تأثیرپذیری برنامه‌ریزی ساحلی از این چارچوب توجه می‌کند (نمودار ۱).

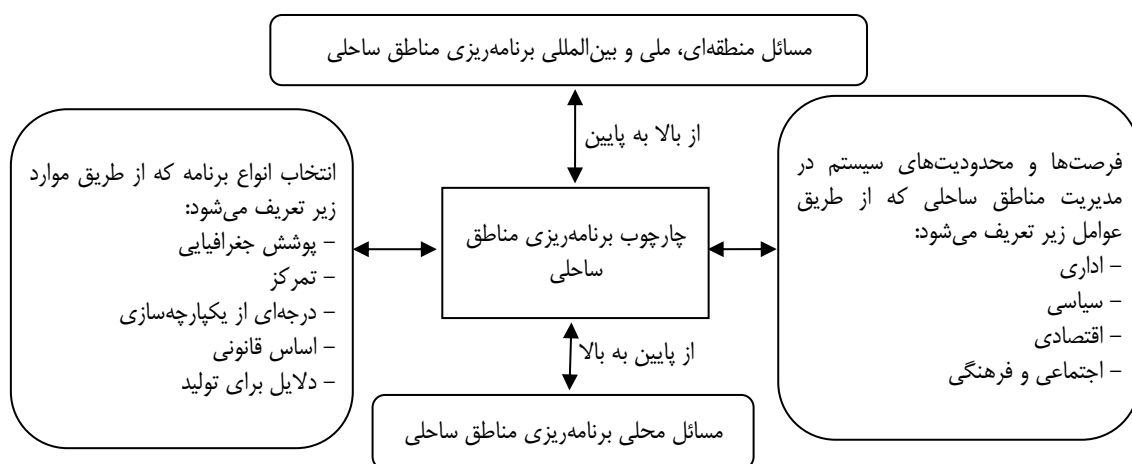


نمودار ۱. منابع مناطق ساحلی شامل بخش‌های مختلف اقتصادی و قدرت سیاسی و تأثیر عوامل مختلف در ارتباط با

برنامه یکپارچه مدیریت مناطق ساحلی

منبع: کلارک (۱۹۹۶: ۴۰)

رابرت کی (کی و دیگران، ۱۹۹۹: ۱۴۲) توضیح می‌دهد که مهم‌ترین آثار این عوامل بر چارچوب برنامه‌ریزی ساحلی از نظر نوع، تعداد، شدت مسائل مربوط به مدیریت و مشکلات متفاوت است. این عوامل تأثیرات مستقیم و غیرمستقیم دارند. بدین گونه که انتخاب سبک خاصی از برنامه‌های مناطق ساحلی متناسب با اهداف خاص از طریق نفوذ بر شکل و ماهیت کل سیستم مدیریت مناطق ساحلی، بر طراحی چارچوب برنامه‌ریزی تأثیرگذار است. می‌توان گفت برنامه‌های تهیه‌شده برای مدیریت مناطق ساحلی برای منعکس کردن مسائل مربوط به مدیریت و رسیدگی به محدودیت‌ها و فرصت‌هایی که عوامل اداری، فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و سیاسی ایجاد کرده‌اند، مسائل مربوط به مناطق ساحلی را در سطح مختلف محلی تا بین‌المللی تحت تأثیر برنامه‌ها و سیاست‌های از بالا به پایین و از پایین به بالا تفسیر می‌کنند (نمودار ۲).



نمودار ۲. تأثیرات فاکتورهای اصلی بر چارچوب برنامه‌ریزی مناطق ساحلی

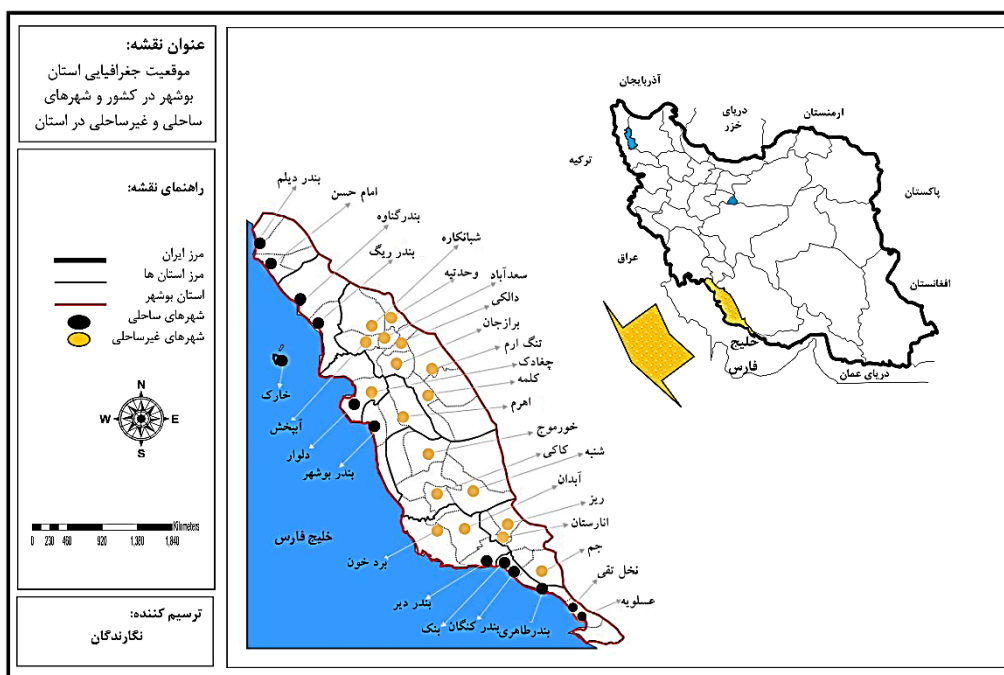
منبع: عبدالطیف و دیگران (۲۰۱۲: ۲۴۵)

روش پژوهش

نوع پژوهش کاربردی و روش تحقیق توصیفی-تحلیلی است. جامعه آماری مورد مطالعه در این تحقیق ۳۱ نقطه شهری ساحلی و غیرساحلی استان بوشهر در سال ۱۳۹۰ است. برای جمع‌آوری اطلاعات در این تحقیق از روش کتابخانه‌ای (اسنادی) استفاده می‌شود. ابزار جمع‌آوری اطلاعات مطالعه اسناد و مدارک، سرشماری‌های عمومی نفوس و مسکن و سالنامه‌های آماری است که از سازمان‌های مسکن و شهرسازی، بنیاد مسکن انقلاب اسلامی و معاونت عمرانی استانداری جمع‌آوری شده است. شاخص‌های تحقیق شامل ساختار جمعیتی (۴ شاخص)، ساختار اجتماعی (۵ شاخص)، ساختار اقتصادی (۱۲ شاخص)، ساختار بهداشتی-درمانی (۷ شاخص)، ساختار فرهنگی (۱۵ شاخص)، ساختار تأسیسات و تجهیزات زیربنایی و حمل‌ونقل (۲۳ شاخص) می‌شود. برای تجزیه و تحلیل داده‌ها به منظور تحلیل ساختار فضایی شهرهای ساحلی و غیرساحلی از مدل‌های برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای شامل ضریب کشش‌پذیری، مدل نرخ رشد جمعیت، مدل رتبه-اندازه شهری، مدل‌های نخست شهری، تمرکز هرفیندال، موما و الوصابی، تسلط شهری موسوی، مدل آنتروپی، ضریب پراکندگی، تحلیل خوشه‌ای سلسله‌مراتبی استفاده شده است. به منظور بررسی ارتباط بین متغیرهای مستقل و وابسته و تجزیه و تحلیل استنباطی داده‌ها از آزمون‌های آمار استنباطی و مدل‌های پیشرفته آماری، ضریب همبستگی، ضریب رگرسیون، آزمون T-Test و تحلیل واریانس چندمتغیره استفاده شده است.

محدوده مورد مطالعه

استان بوشهر در جنوب غربی ایران و در فاصله ۲۷ درجه و ۱۸ دقیقه تا ۳۰ درجه و ۱۴ دقیقه عرض جغرافیایی و ۵۰ درجه و ۸ دقیقه طول جغرافیایی واقع شده است. این استان از شمال به استان‌های خوزستان و کهگیلویه و بویراحمد، از جنوب به خلیج فارس و استان هرمزگان، از مشرق به استان فارس و از غرب به خلیج فارس محدود است و ۶۲۵ کیلومتر مرز آبی با خلیج فارس دارد. در سال ۱۳۹۰، استان بوشهر شامل ۹ شهرستان بوشهر، تنگستان، دشتستان، دشتی، کنگان، دیر، گناوه، دیلم و جم و ۳۱ شهر بوده است. استان بوشهر در سال ۱۳۳۵ شامل دو شهر برازجان و بندر بوشهر و جمعیت شهری ۲۸۶۴۵ نفر بوده است که این تعداد دربرگیرنده ۱۴/۴۲ درصد کل جمعیت استان بوده است؛ درحالی‌که تعداد شهرهای بوشهر در سرشماری سال ۱۳۹۰ به ۳۱ شهر رسید و میزان جمعیت شهرنشین نیز به ۷۰۴۳۹۳ (۲۵ برابر) افزایش پیدا کرد. همچنین جمعیت شهری نیز به ۶۸/۱ درصد رسید. به‌علاوه، سهم جمعیت شهرنشین بوشهر در سال ۱۳۳۵، ۰/۴۴ درصد از کل جمعیت شهری کشور بوده است که در سال ۱۳۹۰ این رقم به ۱/۳ افزایش یافت که نشان‌دهنده جمعیت‌پذیری استان بوشهر به‌دلیل توسعه میدان‌های نفت و گاز در دهه‌های اخیر است (نقشه ۱).



نقشه ۱. موقعیت جغرافیایی استان بوشهر در کشور و شهرهای ساحلی و غیرساحلی در استان بوشهر

منبع: مرکز آمار ایران (۱۳۹۰)

بحث و یافته‌ها

بررسی مؤلفه‌های جمعیتی، اقتصادی، اجتماعی، کالبدی شهرهای ساحلی

ماهیت و آهنگ تحولات جمعیت در سال‌های اخیر در استان بوشهر به سبب وجود منابع نفت و گاز غنی موجب شده است جمعیت شهری رشد فزاینده‌ای داشته باشد؛ به‌طوری‌که متوسط رشد جمعیت استان در طول ۵۵ سال (۱۳۳۵-۱۳۹۰) ۳/۰۴ درصد در سال بوده است؛ درحالی‌که جمعیت شهری در همین سال‌ها حدود ۵/۹ درصد در سال رشد داشته است و حدود ۲/۸۶ درصد یعنی ۲ برابر بیشتر از نرخ رشد جمعیت کل استان بوده است. البته دلیل اصلی این امر ناشی از تحولات طبیعی جمعیت نیست، بلکه روند افزایش تعداد شهرها در اثر تبدیل روستاهای بزرگ به شهر و همچنین تکیه

شهرها به منابع نفت و گاز بوده است، اما روند رشد جمعیت در شهرهای ساحلی استان نسبت به شهرهای غیرساحلی به‌طور چشمگیری بیشتر بوده است. بررسی روند نرخ رشد جمعیت در شهرهای ساحلی از سال‌های ۱۳۶۵-۱۳۹۰ بیانگر رشد شدید جمعیت است. البته این موضوع در مورد شهرهای غیرساحلی و جمعیت کل شهرهای استان نیز صادق است (جدول ۱). در سال‌های اخیر، رشد صنعت نفت و گاز به‌ویژه در شهرهای عسلویه و نخل تقی به رشد شدید جمعیت در این شهرها منجر شده است و پیامد این رشد با رونق صنایع مکمل نفت و گاز به رشد جمعیت سایر شهرهای استان کمک کرده است.

جدول ۲ نرخ رشد جمعیت را به تفکیک شهرهای ساحلی استان نشان می‌دهد. طبق جدول ۲، تمام شهرهای ساحلی استان در سال‌های ۱۳۶۵-۱۳۹۰ با افزایش نرخ رشد جمعیت شهری مواجه بوده‌اند. البته نرخ رشد جمعیت شهر عسلویه ناشی از مهاجرپذیری جمعیت به‌دلیل توسعه صنعت نفت و گاز بوده است. مهاجرفرستی شهر خارگ نیز به‌دلیل به‌صرفه نبودن اقتصاد کشاورزی (صید ماهی) است. در این سال‌ها، شهرهای ساحلی بنک و بندر دیر نیز مهاجرت‌فرست بوده‌اند، ولی فقط شهر خارگ نرخ رشد منفی را تجربه کرده است.

جدول ۱. نرخ رشد شهرهای ساحلی و غیرساحلی و کل استان بوشهر ۱۳۶۵-۱۳۹۰

سال	نرخ رشد جمعیت				نام شهرها
	۱۳۶۵	۱۳۷۵	۱۳۸۵	۱۳۹۰	
۲۱۱۰۹۵	۲۵۷۹۴۶	۳۳۲۹۶۰	۴۲۸۶۵۶	۲/۰۲	ساحلی
۱۱۰۰۱۹	۱۳۶۶۰۳	۲۴۴۵۰۵	۲۷۵۷۳۷	۲/۱۸	غیرساحلی
۳۲۱۱۱۴	۳۹۴۵۴۹	۵۷۷۴۶۵	۷۰۴۳۹۳	۲/۰۸	کل شهرهای استان
۶۱۲۱۸۳	۷۴۳۶۷۵	۸۸۶۲۶۷	۱۰۳۲۹۴۹	۱/۹۶	کل استان

منبع: سالنامه آماری استان بوشهر و محاسبات نگارندگان (۱۳۹۰)

جدول ۲. نرخ رشد جمعیت شهرهای ساحلی بین سال‌های ۱۳۵۵-۱۳۹۰

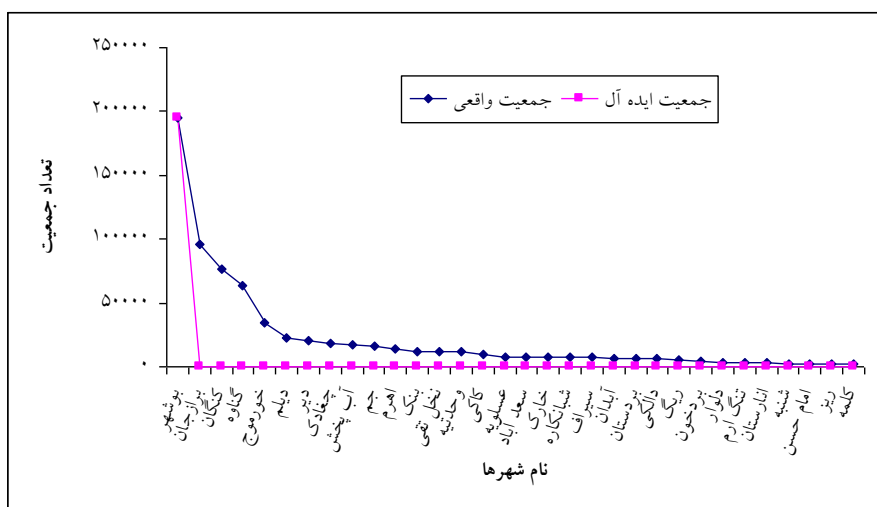
نام شهرهای ساحلی	۱۳۶۵	۱۳۷۵	۱۳۸۵	۱۳۹۰	نرخ رشد ۱۳۶۵-۱۳۷۵	نرخ رشد ۱۳۷۵-۱۳۸۵	نرخ رشد ۱۳۸۵-۱۳۹۰
۱ بوشهر	۱۲۰۸۷۸	۱۴۳۶۴۱	۱۶۹۹۶۶	۱۹۵۲۲۲	۱/۷۳	۱/۶۹	۲/۷۹
۲ بندر کنگان	۱۲۲۹۸	۱۷۹۶۳	۲۴۰۱۷	۷۶۳۳۹	۳/۸۵	۲/۹۴	۲۶/۰۱
۳ بندر گناوه	۴۱۸۸۳	۵۰۲۵۲	۵۹۵۸۳	۶۴۱۱۰	۱/۸۳	۱/۷۱	۱/۴۵
۴ بندر دیلم	۱۴۹۴۷	۱۶۴۱۱	۱۹۹۶۹	۲۳۳۹۳	۰/۹۳	۱/۹۷	۲/۳۱
۵ دیر	۱۱۴۸۷	۱۶۰۰۸	۱۸۵۲۵	۲۰۱۵۷	۳/۳۷	۲/۴۶	۱/۷۰
۶ بنک	• ۳۸۲۷	• ۵۱۳۲	• ۸۷۸۱	• ۱۱۵۱۵	• ۲/۹۶	• ۵/۵۱	• ۲/۷۴
۷ نخل تقی	• ۲۷۸۴	• ۴۳۱۳	• ۷۸۲۱	• ۱۱۵۰۳	• ۴/۴۷	• ۶/۱۳	• ۸
۸ عسلویه	• ۳۹۴۷	• ۴۵۰۱	• ۴۷۷۹	• ۷۸۸۴	• ۱/۳۱	• ۰/۵۹	• ۱۰/۵۲
۹ خارگ	۷۰۱۱	۸۷۷۳	۸۸۰۲	۷۷۲۲	۲/۲۶	۰/۰۲۹	-۲/۵۹
۱۰ ریگ	۴۵۹۱	۴۸۹۸	۵۲۶۹	۵۶۱۹	۰/۶۴	۰/۷۲	۱/۲۸
۱۱ دلوار	• ۲۹۵۲	• ۳۰۱۷	• ۳۲۵۶	• ۳۷۰۴	• ۰/۲۱	• ۰/۷۶	• ۲/۶۰
۱۲ امام حسن	• ۱۸۵۲	• ۱۹۸۱	• ۲۱۹۲	• ۲۴۹۸	• ۰/۶۶	• ۱/۰۱	• ۲/۶۳
۱۳ طاهری	-	۲۹۶۹	۳۵۱۳	۴۱۸۳	-	۱/۶	۳/۵۵
جمع	۲۲۸۴۵۷	۲۷۹۸۵۹	۳۳۶۴۷۳	۴۳۲۸۳۹	۱/۹۴	۱/۸۵	۵/۱۶

• در سال مذکور شهر نبوده‌اند.

منبع: سالنامه آماری استان بوشهر و محاسبات نگارندگان (۱۳۹۰)

نرخ رشد جمعیت به تفکیک شهرهای غیرساحلی نیز نشان می‌دهد شهر جم در سال‌های ۱۳۹۰-۱۳۹۵ با یک روند صعودی افزایش نرخ رشد جمعیت همراه بوده است؛ به طوری که بیشترین نرخ رشد مربوط به این شهر و کمترین میزان نرخ رشد ۵/۱۴- درصد در سال به شهر دالکی مربوط است. می‌توان گفت در سال‌های ۱۳۸۵-۱۳۹۰ بیشتر شهرهای غیرساحلی مهاجرپرست بوده‌اند؛ به گونه‌ای که جمعیت این شهرها چندان رشدی نداشته‌اند، به جز معدودی شهرها که آن هم به دلیل وجود صنایع مکمل نفت و گاز شهرهای ساحلی است؛ مانند شهر جم که در سال‌های ۱۳۸۵-۱۳۹۰ رشدی معادل با ۸/۰۵ درصد داشته است. همچنین بررسی سلسله‌مراتب شهرهای استان بوشهر با استفاده از تئوری زیف بیان می‌کند جمعیت شهر بوشهر به‌عنوان اولین شهر ۲ برابر دومین شهر (برازجان)، ۳ برابر سومین و چهارمین شهر آن (کنگان و گناوه) و ۹۰ برابر آخرین شهر یا سی‌ودومین شهر (کلمه) است. همان‌گونه که در جدول نیز مشخص است، سلسله‌مراتب شهری استان بوشهر تا رتبه ۵ با مدل رتبه-اندازه مطابقت دارد و از آن به بعد با حالت ایده‌آل فاصله می‌گیرد (نمودار ۳).

بررسی نخست شهری در استان بوشهر نشان می‌دهد پدیده نخست شهری در آن کمتر دیده می‌شود و شهر اول آن ۲ برابر شهر دوم جمعیت دارد. با وجود این، جمعیت شهر بوشهر به‌عنوان شهر اول استان از ۱۸۴۱۲ نفر در سال ۱۳۳۵ به ۱۹۵۲۲۲ نفر در سال ۱۳۹۰ رسیده است. بررسی‌ها نشان می‌دهند درجه نخست شهری در سال‌های ۱۳۳۵-۱۳۹۰ یک روند افزایشی با فاصله نسبی خیلی کم را طی می‌کند (جدول ۳). نتایج محاسبات شاخص‌های نخست شهری نشان می‌دهد روند افزایشی و کاهش می‌تواند نشان‌دهنده نخست شهری در تمام شاخص‌ها همسو و سازگار است. همچنین نتایج تمام شاخص‌ها نشان می‌دهد پدیده نخست شهری استان بوشهر در همه سال‌های مورد مطالعه، چشمگیر نبوده و این روند تاکنون ادامه داشته است.



نمودار ۳. اندازه واقعی و تئوری مرتبه-اندازه شهرهای استان بوشهر ۱۳۹۰

جدول ۳. شاخص‌های نخست شهری در استان بوشهر در سال‌های ۱۳۳۵-۱۳۹۰

وضعیت	۱۳۹۰	۱۳۸۵	۱۳۷۵	۱۳۶۵	۱۳۵۵	۱۳۴۵	۱۳۳۵	شاخص سال
کاهش	۲۷	۲۴	۳۷	۳۸	۳۹	۳۵	۶۴	درصد جمعیت شهر بوشهر به کل جمعیت شهری استان
کاهش - افزایش	۲/۰۵	۱/۸۳	۱/۷۹	۱/۸۰	۱/۸۷	۱/۱۶	۱/۸۰	شاخص نخست شهر
کاهش - افزایش	۱/۱۳	۱/۱۱	۱/۱۱	۱/۱۰	۱/۲۵	۰/۹۱۱	۱/۳۲	شاخص دو شهر
کاهش - افزایش	۰/۴۴	۰/۴۴	۰/۴۴	۰/۴۴	۰/۴۸	۰/۴۲	۰/۵۱۱	شاخص چهار شهر مهتا
کاهش	۰/۰۷۶	۰/۰۸۴	۰/۱۳۲	۰/۱۴۵	۰/۱۵۸	۰/۱۲۵	۰/۴۱۲	شاخص تمرکز هرفیندال
افزایش	۲/۰۷	۲/۸۶	۲/۹۷	۳/۱۰	۳/۸۳	۴/۱۰	۴/۲۹	شاخص موما و الوصابی

منبع: محاسبات نگارندگان

بررسی ضریب کشش‌پذیری شهرهای استان نشان می‌دهد در سال ۱۳۹۰ شهرهای بوشهر، عسلویه، جم، خورموج، کنگان، دیلم، دیر، بندر طاهری و شبانکاره کشش‌پذیری بسیار قوی داشته‌اند. شهرهای خارگ، سعدآباد، شنبه، کاکلی و بردخون کشش‌پذیری ضعیفی داشته‌اند. همچنین استان بوشهر به لحاظ وضعیت اقتصادی شامل منابع عظیم نفت و به‌ویژه گاز می‌شود. اقتصاد استان به بخش‌های کشاورزی، تجارت، دامداری، شیلات و تا حدودی زیادی به صنعت متکی است. تجارت با کشورهای عربی همسایه نیز موجب رونق اقتصادی شده است. صنایع این استان نیز به دو بخش صنایع دستی و ماشینی تقسیم می‌شوند و مهم‌ترین آن‌ها را صنایع کشتی و لنج‌سازی، توربافی، کوزه، سفال و... تشکیل می‌دهد. به غیر از شرکت ملی صنایع دریایی و نیروگاه اتمی، مالکیت صنایع استان به طور عمده به بخش خصوصی تعلق دارد. اکنون با توجه به موقعیت راهبردی استان بوشهر، منابع و صنایع مختلف در آن مانند نفت و گاز، به‌ویژه میدان‌های گازی پارس جنوبی در عسلویه و کنگان و پارس شمالی در دیر، بردخون و شهرستان دشتی به‌عنوان بزرگ‌ترین منبع مستقل گازی در جهان و وجود پالایشگاه عظیم گاز در جم و نیز وجود داشتن یکی از مهم‌ترین ترمینال‌های صادرات نفت خام جهان در جزیره خارگ و همچنین اجرای طرح‌های کلان صنعتی از قبیل نیروگاه اتمی بوشهر، کشتی‌سازی و مانند این‌ها، انتظار می‌رود در آینده‌ای نزدیک، سیمای آن به‌عنوان یکی از مناطق مهم صنعتی و اقتصادی جهان تغییر یابد. همچنین ۲۸ مرکز آموزش عالی، مراکز آموزش فنی و حرفه‌ای و مؤسسات تحقیقاتی، نقش مهمی در تأمین نیروی انسانی متخصص مورد نیاز بخش‌های اقتصادی استان و مناطق هم‌جوار ایفا می‌کنند.

سطح‌بندی شهرهای استان بوشهر در شاخص‌های تلفیقی

در این بخش، ۶۵ شاخص بخش‌های جمعیتی، اجتماعی، اقتصادی، بهداشتی-درمانی، فرهنگی، زیربنایی و حمل‌ونقل و ارتباطات به‌صورت یک شاخص تلفیقی در نظر گرفته شد و پس از محاسبه نتایج زیر به‌دست آمد.

شهر ساحلی بندر بوشهر و کنگان با داشتن ۲۷۱۵۵۱ نفر جمعیت یعنی ۳۸/۲ درصد از کل جمعیت شهری استان در سطح توسعه خیلی بالا قرار گرفته‌اند و در این سطح توسعه، شهرهای غیرساحلی برازجان و جم با ۱۱۱۷۶۲ نفر جمعیت قرار دارند. هرچند بوشهر در شاخص‌های جمعیتی و اقتصادی در رتبه‌های سوم و دوم قرار گرفته است، در تمام شاخص‌های دیگر در رتبه اول قرار دارد. می‌توان گفت دلیل اصلی این امر منابع نفت و گاز شهرهای دیگر مانند عسلویه نخل تقی بوده است که به‌لحاظ اقتصادی وضعیت بهتری نسبت به بوشهر داشته‌اند. در مجموع، شهر بوشهر به‌دلیل مرکزیت استان و زمینه‌های تاریخی، سیاسی، اداری، فرهنگی و جاذبه‌های طبیعی و انسانی و تمرکز نهادها و سازمان‌ها در رتبه بالایی قرار گرفته است.

شهرهای ساحلی عسلویه و گناوه نیز با قرارگیری در سطح توسعه بالا ۱۰/۱۴ درصد از جمعیت شهری استان را دربرگرفته‌اند. در این سطح شهرهای غیرساحلی خورموج، چغادک، شبانکاره، اهرم، آبپخش و سعدآباد با جمعیتی در حدود ۱۰۰۴۴۴ نفر قرار دارند. شهرهای غیرساحلی کاکلی، بردخون و وحدتیه و شهرهای ساحلی دیلم، نخل تقی، دلوار، دیر و ریگ به‌ترتیب با داشتن ۲۵۹۴۶ نفر جمعیت (۳/۶۵ درصد از کل جمعیت شهری استان) و ۶۳۳۷۶ نفر جمعیت (۸/۹۳ درصد از کل جمعیت شهری استان) در سطح توسعه متوسط قرار گرفته‌اند.

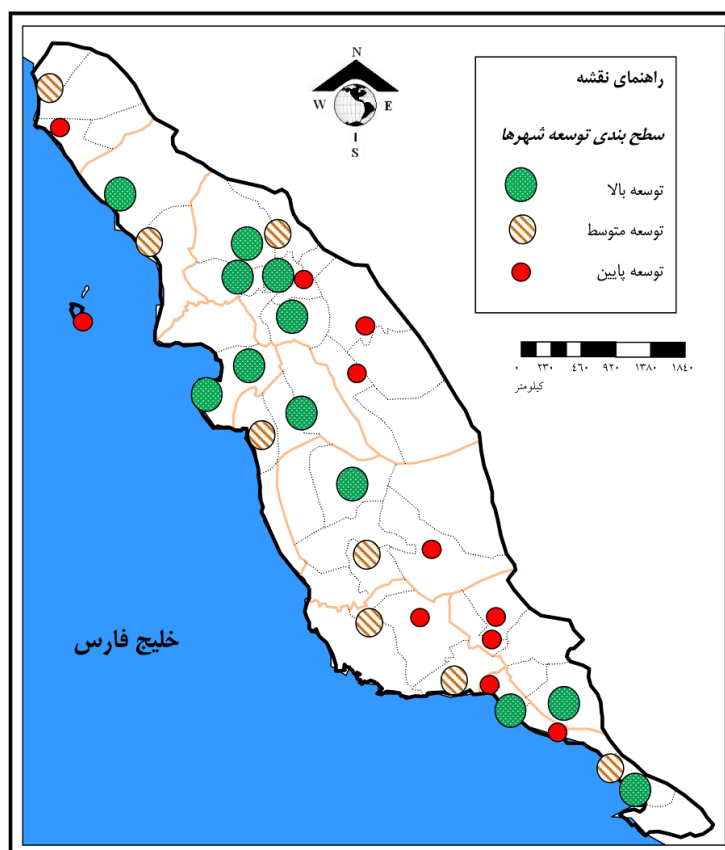
گروه چهارم توسعه یعنی توسعه پایین شامل شهرهای غیرساحلی انارستان، ریز و کلمه است که ۷۳۰۴ نفر جمعیت یعنی ۱/۰۲ درصد از کل جمعیت شهری استان را دربرگرفته‌اند. همچنین شهرهای ساحلی خارگ و امام حسن با داشتن ۱۰۲۲۰ نفر جمعیت شهری (۱/۴۴ درصد از کل جمعیت شهری استان) در این گروه قرار گرفته‌اند. نقشه ۲ ضریب همبستگی محاسبه‌شده بین توسعه شاخص‌های تلفیقی و تعداد جمعیت ۰/۸۱۲ با سطح اطمینان ۹۹ درصد است. در نتیجه، یافته‌ها بیان می‌کند در برخی از شاخص‌ها تعداد زیاد جمعیت موجب افزایش امکانات و تسهیلات در شهرها و

در نهایت قرار گرفتن در رتبه‌های بالای توسعه شده است، ولی در برخی دیگر از شهرهای کوچک فقط وجود منابع سرمایه‌ای چون نفت و گاز به قرارگیری در رتبه‌های بالا منجر شده است. همچنین در سال‌های اخیر تعداد شهرهای کوچک‌اندام در استان افزایش یافته است که می‌توان عامل اصلی این افزایش را توسعه و رشد میدان‌های گازی در برخی از شهرهای این استان به‌ویژه شهرهای ساحلی و رونق صنایع مکمل نفت و گاز در شهرهای غیرساحلی دانست که به رشد مهاجرپذیری برخی از این شهرها به‌ویژه شهرهای عسلیویه و جم منجر شده است.

جدول ۴. سطح‌بندی شهرهای استان بوشهر به‌لحاظ شاخص‌های تلفیقی ۱۳۹۰

نام گروه‌ها	شهرهای همگن		سطوح توسعه
	غیرساحلی	ساحلی	
گروه اول	بrazجان، جم	بوشهر، کنگان	خیلی بالا
گروه دوم	خورموج، چنادرک، شبانکاره، اهرم، آبپخش، سعدآباد	عسلیویه، گناوه	بالا
گروه سوم	کاکلی، بردخون، وحدتیه	دیلیم، نخل تقی، دلوار، دیر، ریگ	متوسط
گروه چهارم	دالکی، آبدان، تنگ ارم، شنبه	بندر طاهری، بنک	پایین
گروه پنجم	انارستان، ریز، کلمه	خارگ، امام حسن	خیلی پایین
مجموع	-	-	۱۳

منبع: نگارندگان



نقشه ۲. سطح‌بندی شهرهای استان بوشهر به‌لحاظ شاخص‌های تلفیقی

بررسی عوامل تبیین‌کننده ساختار فضایی شهرهای ساحلی و غیرساحلی استان بوشهر با بهره‌گیری از نرم‌افزار رایانه‌ای SPSS و استفاده از مدل رگرسیونی چندگانه توأم عوامل و شاخص‌های تأثیرگذار بر

توسعه ساختار فضایی شهرهای استان بوشهر مشخص شد. نتایج بیان می‌کند از بین بخش‌های شش‌گانه، بخش‌های اقتصادی، زیربنایی و ارتباطات و حمل‌ونقل با سطح اطمینان ۹۹ درصد معنی‌دار هستند و سایر بخش‌ها به دلیل ارتباط ضعیف با شاخص‌های تلفیقی معنی‌دار نیستند (جدول ۵).

بخش‌های چهارگانه داده‌شده بر مدل به میزان ۷۴/۲ درصد از تغییرات توسعه ساختار فضایی شهرهای استان بوشهر را تبیین می‌کند و باقیمانده اندک واریانس‌ها از طریق عوامل ناشناخته که در این تحقیق نیامده است، تبیین و پیش‌بینی می‌شوند (جدول ۶).

براساس مقادیر f ، با یک واحد تغییر در انحراف معیار بخش‌های اقتصادی، زیربنایی و حمل‌ونقل و بهداشتی - درمانی به ترتیب به اندازه ۰/۵۱۸، ۰/۳۶۰ و ۰/۲۶۷ واحد تغییر در توسعه ساختار فضایی شهرهای استان ایجاد می‌شود؛ درحالی‌که سایر بخش‌ها آثار بسیار اندک در پیش‌گویی توسعه ساختار فضایی شهرهای استان دارند (جدول ۷).

جدول ۵. آماره‌های تحلیل رگرسیون چندگانه ساختار فضایی شهرهای استان بوشهر

اشتباه معیار	ضریب تبیین تصحیح‌شده	ضریب تبیین	ضریب همبستگی چندگانه
۰/۰۵۴۱	۰/۷۴۲	۰/۷۷۹	۰/۸۰۱

منبع: نگارندگان

جدول ۶. تحلیل واریانس رگرسیون چندگانه ساختار فضایی شهرهای استان بوشهر

منبع تغییرات	مجموع مربعات	درجه آزادی	میانگین مربعات	کمیت F	سطح معنی‌داری
اثر رگرسیونی	۰/۵۸۳	۶	۰/۰۸۲		
باقیمانده	۰/۱۰۶	۳۳	۰/۰۱	۶۳۷	۰/۰۰۱
کل	۰/۶۸۹	۲۹	-		

منبع: نگارندگان

جدول ۷. آماره‌های ضرایب مدل رگرسیونی بخش‌های مختلف ساختار فضایی شهرهای استان بوشهر

نام متغیر	ضرایب غیراستاندارد		ضرایب استانداردشده		سطح معنی‌داری
	B	خطا B	بتا	t	
عرض از مبدأ	۰/۱۰۷	۰/۰۲۳	-	۳/۰۳۲	۰/۰۳۸
جمعیتی	-۰/۰۵۱	۰/۰۴۸	-۰/۰۳۳	-۰/۵۳۹	۰/۴۸۲
اجتماعی	-۰/۰۸۷	۰/۰۴۱	-۰/۰۶۸	-۲/۰۳۷	۰/۵۲۳
اقتصادی	۰/۴۳۹	۰/۰۲۱	۰/۵۱۸	۵/۹۸۱	۰/۰۰۰
بهداشتی - درمانی	۰/۱۵۳	۰/۰۳۷	۰/۲۶۷	۰/۰۹۸	۰/۰۰۱
فرهنگی	۰/۱۱۶	۰/۰۸۴	۰/۲۱۸	۱/۰۸۶	۰/۰۴۳
زیربنایی و حمل‌ونقل	۰/۳۸۹	۰/۰۰۲	۰/۳۶۰	۵/۰۹۱	۰/۰۰۰

منبع: نگارندگان

نتایج در زمینه کارکرد اقتصادی سواحل و ساختار فضایی توسعه شهری بیانگر رابطه معنی‌دار کارکرد اقتصادی سواحل و ساختار فضایی شهرهای ساحلی با میزان ۰/۸۶۳ است. براساس جدول ۸، ۷۱/۳ درصد از تغییرات توسعه ساختار فضایی شهرهای ساحلی ناشی از کارکرد اقتصادی (صادرات و واردات) است. به عبارت دیگر، شهرهای ساحلی که میدان‌های نفتی و گازی عظیمی دارند، سطح توسعه فضایی بسیار بالاتری دارند.

جدول ۸. آماره‌های تحلیل رگرسیون کارکرد اقتصادی ساحل و ساختار فضایی شهرهای ساحلی

ضریب همبستگی چندگانه	ضریب تبیین	ضریب تبیین تعدیل‌شده	خطای معیار
۰/۸۶۳	۰/۶۹۸	۰/۷۱۳	۰/۰۳۷

منبع: محاسبات نگارندگان

جدول ۹. تحلیل واریانس و رگرسیون کارکرد اقتصادی ساحل و ساختار فضایی شهرهای ساحلی

منبع تغییرات	مجموع مربعات	درجه آزادی	میانگین مربعات	F	سطح معنی‌داری
اثر رگرسیون	۰/۶۱۲	۲	۰/۶۱۲		
باقیمانده	۰/۰۹۱	۹	۰/۰۱۵	۸/۰۵۱	۰/۰۰۱
کل	۰/۷۰۳	۱۱	-		

منبع: محاسبات نگارندگان

جدول ۱۰. آماره‌های متغیرهای وارد بر مدل رگرسیونی ساختار فضایی شهرهای ساحلی

نام متغیر	ضریب غیراستاندارد		ضریب استاندارد		Sig	t
	B	خطای B	β			
عرض از مبدأ	۰/۲۰۶	۰/۰۸۱	-		۰/۰۰۳	۲/۳۱۸
کارکرد اقتصادی ساحل	۰/۶۲۷	۰/۲۲۵	۰/۸۱۴		۰/۰۰۱	۴/۲۵۷

منبع: محاسبات نگارندگان

در جدول ۹، مقدار F معنی‌دار بودن رگرسیون را تأیید می‌کند. در جدول نهایی، مدل‌های وارد بر رگرسیون نشان می‌دهد به‌ازای یک واحد تغییر در اثر انحراف معیار کارکرد اقتصادی ساحل ۰/۸۱۴ واحد تغییر در ساختار فضایی شهرهای ساحلی ایجاد می‌شود (جدول ۱۰).

بنابراین، افزایش سرمایه‌گذاری در منابع نفت و گاز شهرهای ساحلی مانند عسلویه، نخل تقی، بندر طاهری و بندر کنگان بر ساختار فضایی شهرهای غیرساحلی تأثیر می‌گذارد و حتی در برخی مواقع سرمایه‌گذاری روی این منابع در یک شهر مانند شهر عسلویه بر رشد صنایع مکمل و گسترش صنایع خدماتی در سایر شهرها تأثیر می‌گذارد. مقایسه ۸۹۳ واحد کارگاهی با ۱۶۰۰ واحد مسکونی در این شهر، اهمیت و سیمای اقتصادی و فعالیتی عسلویه را در سکونتگاه‌های آن نمایان می‌سازد. به عبارت ساده‌تر، در مقابل هر دو واحد مسکونی موجود در این شهر در سال ۱۳۹۰، یک واحد کارگاهی و مرکز فعالیت‌های اقتصادی وجود داشته است. بی‌شک، در سال‌های بعد این تفاوت به طرف افزایش سهم کارگاه‌ها، روند فزاینده‌ای دارد. این شهر به‌لحاظ نقش تجاری-بازرگانی آن، محل ورود اجناس و کالاهای خارجی از کشورهای مختلف است. به همین دلیل، تاجران و بازرگانان مختلف از نقاط مختلف کشور به‌منظور معاملات تجاری و خرید و تهیه اجناس و اقلام لازم به آن مراجعه می‌کنند. به‌دنبال حضور منطقه ویژه اقتصادی و هجوم افراد مختلف به‌منظور فعالیت در آن- که به‌طور عمده اهداف تجاری و تأمین منافع مادی دارند- فرصت موجود را مغتنم می‌شمرند و برای خرید و تهیه اجناس خارجی اقدامات می‌کنند. به همین دلیل، وجه غالب اقتصادی در شهر عسلویه بر خدمات و به‌ویژه بازرگانی و مبادله کالا اختصاص یافته است. این وضعیت در شهرهای ساحلی بندر طاهری، نخل تقی، کنگان، گناوه و دیلم نیز وجود دارد.

نتایج در زمینه کارکرد اجتماعی سواحل و ساختار فضایی توسعه شهر نیز بیانگر وجود رابطه بین کارکرد اجتماعی ساحل و ساختار فضایی شهرهای ساحلی به میزان ۰/۵۱۴ است. یافته‌ها نشان می‌دهد ۳۱/۸ درصد از واریانس ساختار فضایی شهرهای ساحلی از طریق کارکرد اجتماعی مرز تبیین می‌شود و ۶۸/۲ درصد باقیمانده به عوامل دیگر بستگی دارد (جدول ۱۱).

جدول ۱۱. آماره‌های تحلیل رگرسیون کارکرد اجتماعی ساحل و ساختار فضایی شهرهای ساحلی

ضریب همبستگی چندگانه	ضریب تبیین	ضریب تبیین تعدیل شده	خطای معیار
۰/۵۱۴	۰/۴۳۷	۰/۳۱۸	۰/۱۰۲

منبع: محاسبات نگارندگان

جدول ۱۲ تحلیل واریانس معنی‌دار بودن رگرسیون را در سطح اطمینان ۹۹ درصد تأیید می‌کند.

جدول ۱۲. تحلیل واریانس و رگرسیون کارکرد اجتماعی ساحل و ساختار فضایی شهرهای ساحلی

منبع تغییرات	مجموع مربعات	درجه آزادی	میانگین مربعات	کمیت F	سطح معنی‌داری
اثر رگرسیون	۰/۱۸۷	۲	۰/۱۸۷		
باقیمانده	۰/۰۹۱	۹	۰/۰۴۲	۸/۳۸۷	۰/۰۰۲
کل	۰/۲۷۸	۱۱	-		

منبع: محاسبات نگارندگان

جدول ۱۳ متغیر وارد بر مدل رگرسیونی را نشان می‌دهد که با یک واحد تغییر در انحراف معیار، کارکرد اجتماعی ساحل ۰/۵۸۷ واحد تغییر در انحراف معیار ساختار فضایی شهرهای ساحلی ایجاد می‌کند.

جدول ۱۳. آماره‌های متغیرهای وارد بر مدل رگرسیونی

نام متغیر	ضریب غیراستاندارد		t	Sig
	B	خطای B		
عرض از مبدأ	۰/۱۳۷	۰/۰۴۹	۳/۳۱۳	۰/۰۰۲
کارکرد اجتماعی ساحل	۰/۴۹۸	۰/۰۸۳	۴/۶۵۷	۰/۰۰۱

منبع: محاسبات نگارندگان

بنابراین، با افزایش در شاخص‌های کارکردهای اجتماعی ساحل، شاخص‌های ساختار فضایی شهرهای ساحلی افزایش می‌یابد. به عبارت دیگر، رابطه بین این دو متغیر تأیید می‌شود.

درنهایت، برای بررسی تفاوت بین ساختار فضایی توسعه شهرهای ساحلی و غیرساحلی استان بوشهر از روش T-test مستقل استفاده شده است. نتایج محاسبات در جدول ۱۴ میانگین، انحراف معیار و آزمون تفاوت میانگین‌ها را در بخش‌های جمعیتی، اجتماعی، اقتصادی، بهداشتی، فرهنگی، زیربنایی و ارتباطات و حمل‌ونقل و تلفیقی به تفکیک شهرهای ساحلی و غیرساحلی نشان می‌دهد. همان‌طور که مشاهده می‌شود، بین شهرهای ساحلی و غیرساحلی از نظر شاخص‌های اقتصادی، زیربنایی و حمل‌ونقل و بهداشتی - درمانی تفاوت معنی‌داری وجود دارد. فقط در بخش جمعیتی، اجتماعی و فرهنگی تفاوت معنی‌دار نبوده است. از آنجاکه میانگین شهرهای ساحلی در شاخص‌های اقتصادی، بهداشتی - درمانی و زیربنایی و حمل‌ونقل بیشتر است، توسعه ساختار فضایی شهرهای ساحلی بیشتر از شهرهای غیرساحلی است (جدول ۱۴).

برنامه‌ریزی راهبردی ساختار فضایی شهرهای استان بوشهر

اولین قدم در تحلیل برنامه‌ریزی راهبردی شناسایی ابعاد و متغیرهای تأثیرگذار بر عوامل مؤثر در ساختار فضایی شهرهای استان است. به همین دلیل با استفاده از شاخص‌ها، قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدات در شاخص‌های جمعیتی - اجتماعی، اقتصادی، کالبدی، زیست‌محیطی و همچنین سایر عوامل تأثیرگذار غیرمستقیم استخراج شد. سپس با استفاده از روش SWOT تحلیل ساختار و تعاملات بین قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدات ساختار فضایی شهرهای استان صورت گرفت (جدول ۱۵).

جدول ۱۴. آزمون تفاوت میانگین‌ها بین توسعه شهرهای ساحلی و غیرساحلی بوشهر

متغیرها	شهرها	فراوانی	میانگین	انحراف معیار	آزمون t	سطح معنی‌داری
جمعیتی	غیرساحلی	۱۸	۰/۲۸	۰/۰۹	۱/۳۴۷	۰/۱۴۳
	ساحلی	۱۳	۰/۱۶	۰/۱۱		
اجتماعی	غیرساحلی	۱۸	۰/۵۱	۰/۱۳	۱/۶۱۷	۰/۱۹۴
	ساحلی	۱۳	۰/۳۲	۰/۰۷		
اقتصادی	غیرساحلی	۱۸	۰/۰۴	۰/۲۳	۳/۵۱۷	۰/۰۴۸
	ساحلی	۱۳	۰/۱۶	۰/۰۸		
بهداشتی	غیرساحلی	۱۸	۰/۲۷	۰/۱۵	۲/۱۰۸	۰/۰۵۷
	ساحلی	۱۳	۰/۶۱	۰/۱۱		
فرهنگی	غیرساحلی	۱۸	۰/۱۵	۰/۱۳	۰/۴۸۷	۰/۵۶۳
	ساحلی	۱۳	۰/۱۱	۰/۰۹		
زیربنایی و حمل‌ونقل	غیرساحلی	۱۸	۰/۰۹	۰/۱۴	۲/۱۸۴	۰/۰۴۹
	ساحلی	۱۳	۰/۲۱	۰/۰۵		
تلفیقی	غیرساحلی	۱۸	۰/۱۹	۰/۱۵	۱/۱۸۳	۰/۲۷۱
	ساحلی	۱۳	۰/۱۷	۰/۰۸		

منبع: محاسبات نگارندگان

جدول ۱۵. قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدات ساختار فضایی شهرهای استان بوشهر

X۱: نبود تناسب بین نیازهای جمعیتی و خدمات مورد نیاز (سرانه) به‌ویژه امکانات زیربنایی و بهداشتی و درمانی در شهرهای کوچک،
 X۲: رشد سریع و شتاب‌زده صنعت نفت و گاز و تغییر چهره شهرها بدون در نظر گرفتن سایر زیرساخت‌های آن، X۳: قابلیت اکتشاف
 منابع جدید به‌دلیل وجود سازه‌های مختلف زمین‌شناسی در شهرهای ساحلی، X۴: کمبود واحدهای استیجاری، X۵: نبود مراکز مناسب
 به‌منظور اسکان گردشگر، X۶: امکان شکل‌گیری بازارهای متمرکز به‌دلیل تراکم جمعیت و تردد بالای آن، X۷: عدم شکل‌گیری مراکز
 فروش کالا در مقیاس وسیع، X۸: گرایش شدید بخش‌های خصوصی و دولتی به ناحیه به‌منظور سرمایه‌گذاری، X۹: افزایش خدمات
 بخش حمل‌ونقل عمومی و باری به‌دلیل گسترش فعالیت‌های صنعتی، X۱۰: امکان گسترش شهرک‌های صنعتی مرتبط با صنایع جانبی
 گاز، X۱۱: مشکلات و تنگناهای بازاریابی و عرضه محصولات کشاورزی، X۱۲: امکان گسترش شهرک‌های صنعتی مرتبط با صنایع
 جانبی گاز، X۱۳: جذب‌نکردن شاغلان جدید به‌دلیل سختی کار و کم‌درآمد بودن آن، X۱۴: جمعیت کم و پراکندگی آن و در نتیجه عدم
 شکل‌گیری تقاضا برای کار در بخش صنعت، X۱۵: فرسودگی ماشین‌آلات شبکه حمل‌ونقل، X۱۶: کمبود مراکز مناسب به‌منظور اسکان
 مهاجران وارد شده، X۱۷: نبود زیرساخت‌های مناسب برای شکل‌گیری کانون‌های جذب فعالیت‌های تجاری، X۱۸: نبود بازارهای
 تخصصی کالا و عرضه متناسب با نقش عملکرد فراملی، X۱۹: افزایش ساخت‌وسازهای مسکونی، صنعتی، زیرساختی و خدماتی، X۲۰:
 ضعف توانایی‌های فنی، علمی و مدیریتی، X۲۱: کمبود مصالح بادوام، X۲۲: بالا بودن هزینه‌های احداث واحدهای مسکونی، X۲۳: وجود
 مناظر و سواحل طبیعی به‌منظور جذب گردشگر و امکان ایجاد خدمات رفاهی نظیر هتل و رستوران، X۲۴: داشتن شرایط بسیار مناسب
 مثل وجود سواحل طولانی به‌منظور پرورش انواع میگو و ماهی، X۲۵: دوری ناحیه از بازار بیشتر مواد اولیه مورد نیاز در بخش صنعت،
 X۲۶: کمبود فعالیت‌های جنبی و صنایع مرتبط با تولیدات فازهای پارس جنوبی، X۲۷: بالا بودن ضریب نفوذ تلفن در بیشتر شهرهای
 استان، X۲۸: ضعف فناوری صید و پرورش آبزیان و فراوری آبزیان، X۲۹: وجود بزرگ‌ترین مخزن گازی جهان (پارس جنوبی)، X۳۰:
 عدم تطابق تأسیسات زیربنایی و خدماتی با رشد و توسعه شهرهای کوچک، X۳۱: استهلاک زیاد ساختمان‌ها نسبت به سایر استان‌ها به
 دلیل وجود رطوبت زیاد، X۳۲: جذب جمعیت شاغلان غیربومی در منطقه ویژه پارس جنوبی و سایر شهرها و ایجاد تعارضات فرهنگی و
 چالش‌های گوناگون، X۳۳: نبود تجهیزات و تأسیسات آزمایشگاهی مناسب، X۳۴: هزینه بالای احداث پروژه‌های آموزشی، X۳۵: کمبود
 امکانات نگهداری کالا نظیر انبار در بنادر در شهرهای ساحلی.

با توجه به نتایج داده‌های تحقیق و تجزیه و تحلیل آن‌ها، هریک از متغیرها در شهرهای ساحلی و غیرساحلی استان بوشهر و مقدار داده‌های هریک از آن‌ها به عددی از ۱ تا ۱۰ استانداردسازی شد. سپس قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدهای ساختار فضایی شهرها از ۳۵ متغیر مشخص شد. در نهایت، میانگین ضریب هریک از مؤلفه‌های SWOT در کل شهرهای استان محاسبه شد. طبق بررسی‌های صورت‌گرفته، ضعف‌ها با میانگین ۸/۵۳ بیشترین مقدار و تهدیدات با میانگین ۶/۳۱ کمترین مقدار را داشته‌اند (جدول ۱۶).

جدول ۱۶. استانداردسازی ضرایب متغیرها (از ۱۰-۱) در مدل SWOT در ساختار فضایی شهرهای استان بوشهر

تهدیدات (T)		فرصت‌ها (O)		ضعف‌ها (W)		قوت‌ها (S)	
میانگین ضریب	نام متغیرها	میانگین ضریب	نام متغیرها	میانگین ضریب	نام متغیرها	میانگین ضریب	نام متغیرها
۶/۳۱	X۱۱، X۱۳، X۱۴، X۱۶، X۳۰، X۳۲، X۱۷، X۱۸	۸/۲۴	X۳، X۸، X۲۴، X۲۳، X۲۹	۸/۵۳	X۱، X۲، X۴، X۵، X۷، X۱۵، X۲۰، X۲۱، X۲۲، X۲۳، X۲۶، X۲۸، X۳۱، X۳۳، X۳۴، X۳۵	۶/۵۰	X۱۹، X۲۷، X۹، X۶، X۱۰، X۱۲

منبع: نگارندگان

جدول ۱۷. محاسبه درصد قوت و ضعف و فرصت‌ها و تهدیدها و تعیین راهبرد در ساختار فضایی شهرهای بوشهر

نوع راهبرد	SWOT								شهرهای استان بوشهر
	SWOT	منفی W/T	مثبت S/O	خارجی O/T	داخلی S/W	T	O	W	
چهارم	۸۷/۶۳۴	۶۵/۷۱	۳۱/۴۲	۳۴/۲۸	۶۲/۸۵	۲۰	۱۴/۲۸	۴۵/۷۱	۱۷/۱۴

منبع: نگارندگان

بعد از اینکه عوامل داخلی (قوت‌ها و ضعف‌ها) و عوامل خارجی (فرصت‌ها و تهدیدها) و ضرایب هریک در ساختار فضایی شهرهای استان مشخص شد. درصد هریک از این چهار فاکتور در کل شهرهای استان در جدول ۱۷ ارائه می‌شود. در ستون SWOT درصد متغیرهای وارده بر مدل در کل شهرهای استان آورده شده است. سپس از این میزان، درصد قوت، ضعف، فرصت و تهدید مشخص شده است. در نهایت، براساس درصدهای محاسبه‌شده نوع راهبرد لازم برای بهبود ساختار فضایی شهرهای استان ارائه شده است.

امروزه برنامه‌ریزی راهبردی برای نیل به توسعه پایدار و توزیع عادلانه خدمات و امکانات شهری ارائه می‌شود که اهمیتی راهبردی برای شهرها به‌منظور افزایش کیفیت زندگی در شهرها و بهبود ساختار فضایی شهرها دارد. در این راستا، برای بهبود ساختار فضایی شهرهای استان بوشهر پنج نوع راهبرد تعیین شده است که شامل راهبرد قوت‌دهی، غلبه‌کردن، کنترل محیط، کنترل عوامل منفی و راهبرد عوامل داخلی و خارجی برای کنترل محیط می‌شود (موسوی، ۱۳۸۸: ۱۶۹-۱۷۱). براساس جدول ۱۷، ارزیابی عوامل تأثیرگذار بر ساختار فضایی شهرهای استان بوشهر ضعف‌های شایان توجهی دارد (یعنی حدود ۴۵/۷۱ درصد). همچنین تهدیدات چشمگیر بوده‌اند (در حدود ۲۰ درصد)؛ بنابراین، تدوین برنامه‌ریزی راهبردی برای بهبود ساختار فضایی شهرهای استان با تأکید بر راهبردهای نوع چهارم (راهبرد کنترل عوامل منفی) است. همچنین در تدوین راهبردها از راهبردهای قوت‌دهی و غلبه‌کردن بهره گرفته شده است.

نتیجه‌گیری و ارائه پیشنهادها

توسعه اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، زیربنایی و حمل‌ونقل در شهرهای ساحلی روابط متقابل دارند، به هم وابسته‌اند و در عین حال، تعیین‌کننده درجه توسعه پایدار شهر هستند. برخی از شهرهای ساحلی بوشهر که میادین نفت و گاز دارند (مانند شهر ساحلی عسلویه و شهر غیرساحلی جم)، ویژگی‌های منحصر به فردی دارند و به این ترتیب به دلیل دستیابی آسان به منابع نفت و گاز، فرصت‌های بی‌شماری در راستای توسعه اقتصادی در اختیار مدیران شهری قرار می‌گیرد. به دلیل همین ویژگی‌ها، در چنین شهرهایی باید از فرصت‌های محیط‌زیستی در راستای رشد اقتصادی استفاده شود و در عین حال، از محیط‌زیست آن نیز محافظت شود تا آسیب محیط‌زیست به تهدیدی جدید برای رشد اقتصادی تبدیل نشود. با این حال،

شهرهای ساحلی مانند عسلویه، نخل تقی، بندر طاهری و کنگان برای هرگونه توسعه کالبدی، اقتصادی و اجتماعی نیازمند توجه به پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های هویت‌بخش خود هستند. پیامدهای مثبت این پتانسیل‌های عظیم نفت و گاز در کنار رعایت کامل مسائل زیست‌محیطی، باید در تمام لایه‌های زندگی در این شهرها و سایر شهرهای استان جریان یابد و حیات شهری دوباره به آن‌ها بازگردانده شود. همچنین، در توسعه شهرهای ساحلی باید از تمام ظرفیت‌های اقتصادی به‌منظور رونق اقتصادی آن‌ها استفاده شود. به عبارت دیگر، توسعه اقتصادی پایدار شهرهای ساحلی استان بوشهر در کنار بهره‌مندی از منابع نفت و گاز و همچنین بهره‌مندی از مشاغل خدماتی و تجارتي، نیازمند توسعه اقتصاد دریایی و رشد و توسعه شیلات است و برای رسیدن به آن، با توجه به محدودیت ظرفیت منابع دریایی، باید به دنبال راه‌حلی به‌منظور توسعه هماهنگ میان اقتصاد شهر و محیط‌زیست طبیعی آن بود تا به توسعه پایدار دست یافت. در واقع، در شهرهای ساحلی محیط‌زیست شهرها و اقتصاد دریایی آن‌ها بر هم تأثیر متقابل می‌گذارند، به هم وابسته‌اند و با هم توسعه می‌یابند. محیط‌زیست مطلوب بر فعالیت‌های اقتصادی اثر می‌گذارد و ضمانتی برای سلامت اقتصاد دریایی است. در زمینه شهرهای غیرساحلی استان نیز باید گفت توسعه صنایع مکمل نفت و گاز و همچنین توسعه کشاورزی و گسترش فعالیت‌های خدماتی در راستای همدیگر به رشد و توسعه این شهرها می‌شود. با این حال، براساس یافته‌های تحقیق به‌منظور توسعه مطلوب شهرهای ساحلی و غیرساحلی براساس برنامه‌ریزی راهبردی (مدل SWOT) با تأکید بر راهبرد نوع چهارم یعنی کنترل عوامل منفی بر راهبردهای زیر تأکید می‌شود:

- جلوگیری از تبدیل مراکز روستایی به شهرهای کوچک و تغییر نقش این شهرها؛
- بسترسازی مناسب برای افزایش مشارکت اقتصادی زنان در روند توسعه شهرهای ساحلی و همچنین شهرهای غیرساحلی کوچک و به‌لحاظ توسعه‌ای ضعیف؛
- سرمایه‌گذاری در توسعه شاخص‌های بهداشتی-درمانی در شهرهای ساحلی خارگ، بنک، بندر طاهری، عسلویه، نخل تقی، دلوار و همچنین شهرهای غیرساحلی شنبه، انارستان، سعدآباد، دالکی، کاکي، شبانکاره و وحدتیه؛
- ارتقای شاخص‌های کمی و کیفی وضعیت سواد و آموزش و افزایش ضریب پوشش تحصیلی در شهرهای کوچک ساحلی و غیرساحلی مانند بنک، بندر طاهری، دلوار، نخل تقی، شنبه، انارستان، کلمه، شبانکاره، وحدتیه؛
- تکمیل و توسعه فعالیت منطقه ویژه اقتصادی بوشهر و راه‌اندازی مناطق اقتصادی جدید در بیشتر شهرهای استان؛
- تقویت و زیرساخت‌های رفاهی، اجتماعی اقتصادی در مراکز شهری به‌ویژه در شهرهای کوچک و ارتقای سطح بهداشتی-درمانی، آموزشی شهرهای کوچک مانند شنبه، کاکي، انارستان، ریز، کلمه، خارگ، بنک و همچنین توسعه مطلوب و موازن و عدالت در برخورداری از خدمات در شهرهای بزرگ مانند بوشهر، برازجان، دیلم، کنگان، گناوه و جم؛
- توسعه و تقویت اسکله و بندرگاه و تأسیسات و تجهیزات مرتبط در مراکز توسعه هم‌جوار دریا در بیشتر شهرهای ساحلی؛
- تقویت و زیرساخت‌های رفاهی، اجتماعی و اقتصادی در مراکز شهری شهرهای سعدآباد، شبانکاره، اهرم، تنگ ارم، شنبه، کلمه، انارستان، بندر طاهری، بنک، خارگ، امام حسن و ارتقای سطح این خدمات در شهرهای کوچک؛
- توسعه آموزش‌های کاربردی و فنی متناسب با قابلیت‌های اشتغال در شهرهای کوچک ساحلی و غیرساحلی و همچنین به‌منظور تأمین نیروی انسانی نیمه‌ماهر و ماهر برای اشتغال در فعالیت‌های مرتبط با منطقه گازی پارس با همکاری وزارت نفت؛
- توسعه اماکن و تأسیسات و تجهیزات رفاهی به‌منظور رفاه گردشگری داخلی و خارجی؛
- توسعه و تجهیز زیرساخت‌های بنادر در شهرهای ساحلی: تقویت و توسعه بندر بوشهر، بندر طاهری، کنگان، بندر دیلم، بندر ریگ و زمینه‌سازی به‌منظور افزایش ظرفیت و توان عملیات بندری در بنادر اصلی و مهم استان؛

- تسریع در اجرای طرح گازرسانی به شهرهای کوچک ساحلی؛
- احداث نمایشگاه‌های دائمی بین‌المللی و منطقه‌ای در شهر بوشهر با توجه به نزدیکی با کشورهای حوزه خلیج فارس؛
- ایجاد منطقه آزاد تجاری صنعتی در یکی از بنادر شهرهای ساحلی (با اولویت محل منطقه ویژه اقتصادی) و همچنین وجود زیرساخت‌های لازم در بندر بوشهر؛
- استقرار و توسعه مراکز آموزش عالی در بوشهر، برازجان، گناوه، اهرم و همچنین استقرار مراکز فنی و حرفه‌ای در بوشهر، برازجان، گناوه، دیلم، سعدآباد، شبانکاره، دالکی، ارم و شنبه، وحدتیه و کاکلی؛
- احداث بیمارستان تخصصی در بوشهر و مراکز درمانی تخصصی در برازجان، گناوه، دیلم، خورموج، جیم و مراکز درمانی عمومی در شبانکاره، اهرم، تنگ ارم، شبانکاره وحدتیه، امام حسن و دیلم؛

منابع

1. AbdeL-Latif, T., Ramadan, S. T. and Galal, A. M., 2012, **Egyptian coastal regions development through economic diversity for its coastal cities**, Housing and Building National Research Center, HBRC Journal, Vol. 8, No. 3, PP. 252- 262.
2. Anderson, J., 1995, **Piracy and world history: An economic perspective on maritime predation**, Journal of World History, Vol. 6, No. 2, PP.175- 199.
3. Bamaniyan, M. R., Klvi. A. and Eshlough, H., 2012, **Explaining the approach choice of Develop management strategies for coastal areas with emphasis on Ecology**, Journal of Urban Management, Vol. 2, No. 30, PP. 21-22.
4. Brinkhoff, T., 2009, **The principal agglomerations of the world**, It's Available from <http://www.citypopulation.de/world/Agglomerations.html>, accessed on 7 May 2009
5. Clark, R. J., 1996, **Coastal Zone Management Hand Book**, CRC Press, USA.
6. Cori, B., 1999, **Spatial Dynamics of Mediterranean Coastal Regions**, Journal of Coastal Conservation, Vol. 5, No. 2, PP. 105- 112.
7. Decker, E. H., Elliott, S., Smith, F. A., Blake D. R. and Rowland F. S., 2000, **Energy and material flow through the urban ecosystem**, Annual Review of Energy and the Environment, Vol. 25, No. 2, PP. 685- 740, It's Available at: www.annualreviews.org
8. Divsalar, A. and Parhizgar, A., 2005, **City ecology and its effects on the sustainable development of coastal cities, coastal cities Babolsar**, Space Logistics Journal of the Planning and Spatial planning, Vol. 15, No. 3, P.20.
9. Fletcher, S. and Smith, H. D., 2007, **Geography and Coastal Management**, Coastal Management, Vol. 4, No. 35.
10. Habibi, K., Alizadeh, H., Moradi Masihi, V., Valadbigi, S. and Vafaei, S., 2011, **Investigation and analysis the situation social justice in the spatial structure of the city of Sanandaj**, Architecture and Utopia, Vol. 4, No. 7, PP. 103.
11. Hasanzadeh Ronizi, M., 2008, **Spatial structure of cities in Fars province**, MS Thesis, University of Yazd.
12. Sutanta, H. and Rajabifard, A., 2010, **Studying Spatial Plan in Coastal Urban Environment facing global threat and adapting to local condition**, Ian BISHOP, FIG Congress 2010, facing the Challenges – Building the Capacity, Australia.
13. Hosienniya, N. and Ashori Chaharde, M., 2011, **Evaluation of the indicators sustainability in the economic of coastal city with emphasis on Equilibrium Model of maritime and the environment economy**, 1st Conference of Iranian Urban Economics.
14. Kay, R. C. and Alder, J., 1999, **Coastal planning and management**, London, Routledge.

15. Li, H., 2003, **Management of coastal megacities a new challenge in the 21st century**, Marine Policy, 27. Vol. 27, No. 24, PP.333-337.
16. Long, H., Zou, J. and Liu, Y., 2009, **Differentiation of rural development drove by industrialization and urbanization in eastern coastal China**, Habitat International, 33. Vol. 33, No. 8, PP.451-459.
17. Mashhadizadeh Dahaghani, N., 1995, **An analysis of the characteristics of urban planning in Iran, 2nd Edition**, University of Science and Technology Publication, Tehran.
18. Miller, M. & Auyong, J., 1991, **Coastal zone tourism**, Marine Policy, Vol. 15, No. 2, PP. 75- 99.
19. Milligan, J. and O'Riordan, T., 2007, **Governance for sustainable coastal futures**, Coastal Management, Vol. 35, No. 4, PP. 499-500.
20. Mimura, N., E., 2008, **Asia-Pacific coast and their management, states of environment**, Springer, Dordrecht.
21. Mousavi, M. N., 2009, **Analyzing effect of border function on spatial structure of frontier cities case study: Western Azarbaijan**, Ph.D Thesis, Philosophy in Urban Planning, Isfahan University, School of Humanities, Geography Department.
22. Pena, I., 2002, **Intellectual capital and business start-up success**, Journal of Intellectual Capital, Vol. 3, No. 2, PP. 185.
23. Polyzos, S., 2011, **Regional development**, Kritiki Publications, Athens, Greece. Roberts, B., 1989, **Urbanization, migration, and development**, Sociological Forum, Vol. 4, No. 4, PP. 665- 691.
24. Satterthwaite, D., 2005, **The scale of urban change worldwide 1950- 2000 and its underpinnings**, Human Settlements Discussion Paper.
25. Sekovski, Ivan; Alice Newton and William C. Dennison (2012), **Megacities in the coastal zone: Using a driver-pressure-state-impact-response framework to address complex environmental problems**, Estuarine, Coastal and Shelf Science, Vol. 96, No. 110, P. 96.
26. Setioko, B., Pandelaki, E. E. and Murtini, T. W., 2013, **Towards sustainable urban growth: The unaffected fisherman settlement setting (With case study semarang coastal area)**, Procedia Environmental Sciences, Vol. 17, PP. 401– 407.
<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1878029613000558>
27. Tanner, T., Mitchell, T., Polack, E. and Guenther, B., 2009, **Urban governance for adaptation: Assessing climate change resilience in ten Asian cities**, IDS Working, and Brighton: IDS.
28. Tissier, L. et al., 2004, **A Training Framework for Understanding Conflict in the Coastal Zone**, Coastal Management, Vol. 32, No. 1, PP. 77- 88.
29. UNDESA, 2006, **World urbanization prospects: The 2005 revision**, United Nations Population, Division Department of Economic and Social Affairs, New York.
30. Yeung, Y., 2001, **Coastal mega-cities in Asia: Transformation, sustainability and management**, Ocean & Coastal Management, Vol. 49, No. 2, 44, PP. 319– 333.
31. O' Sullivan, A., 2003, **Urban Economics**, 5th Edition, McGraw-Hill Publications, Boston, USA.