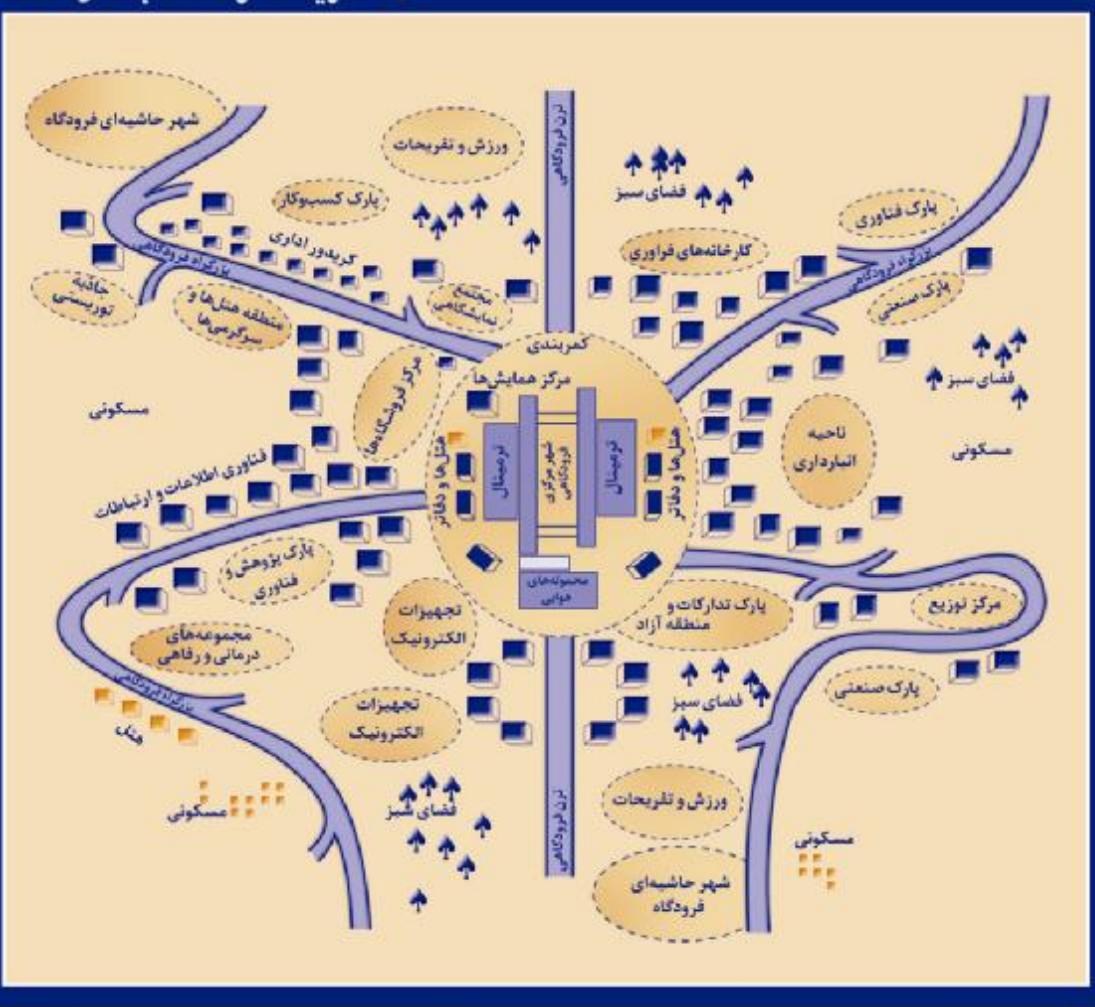


- فرودگاهها و توسعهٔ فضایی
 - شهرها و کریدورهای فرودگاهی
 - فرودگاه در جامعهٔ متأثر از مخاطرات جابه‌جایی هوایی
 - ناحیهٔ فرودگاهی
 - منطقهٔ فرودگاهی
 - مناطق فرودگاهی و اقتصاد دانش - بنیان
 - اثرات قطب‌های فرودگاهی بر اقتصاد فضا

از شر فرودگاهی

منطقه فرودگاهی

۱۳۸۸، تابستان، شماره ۱۱۰، نشریه





پیکند و دهمین نشریه علمی، فنی و مهندسی راه‌شهر
آدرس وب سایت نشریات علمی گروه بین‌المللی راه‌شهر

<http://bulletins.rahshahr.com>

به نام خداوند جان و خرد

آدرس: تهران - میدان ونک، ابتدای بزرگراه حقانی
بعداز چهارراه جهان کودک، خیابان دیدار جنوی
کوچه هوشیار، پلاک ۲
کدپستی: ۱۵۸۷-۵۶۵۴

پست الکترونیک: info@rahshahr.com
www.rahshahr.com

تلفن: ۰۲۱۷۲۱۷۷۲
دورنگار: ۸۸۸۸۳۸۶۸

شماره سند: ۰۱ ۰۹۶۵۳ O PB ۰۱۱۰ ۰۰

به کوشش

دکتر قاسم خلیلزاده، امیر نارون کوهی

ناشر

گروه بین‌المللی راه‌شهر

معاهنگی

امیر نارون کوهی

حروفچی

راه‌شهر

اعور هنری

زهرا قرائوزو

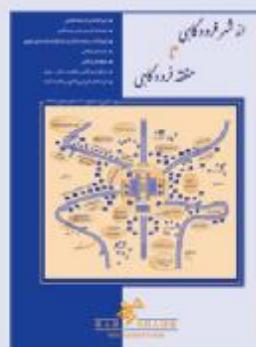
لیتوگرافی و چاپ

نقره‌آی

صحافی

الدیشه

- ۳ * سخنی با خوانندگان
- ۴ * پیشگفتار
- ۵ * گفتار پنجم: فرودگاه‌ها و توسعه فضایی
- ۵ * گفتار دوم: فرودگاه و شهر و مناسبات دوسویه میان این دو
- ۶ * گفتار سوم: "شهرها و کریدورهای فرودگاهی
- ۷ * گفتار چهارم: "فرودگاه در جامعه متاثر از مخاطرات
جایه جایی هوابی"
- ۱۰ * گفتار پنجم: تعریف ناحیه فرودگاهی
- ۱۲ * گفتار ششم: منطقه فرودگاهی
- ۱۳ * گفتار هفتم: فرودگاه‌ها و شهرها - مناطق فرودگاهی و
اقتصاد دانش - بنیان
- ۱۵ * گفتار هشتم: اثرات قطب‌های فرودگاهی بر اقتصاد فضا
- ۱۶ * گفتار نهم: تحلیل اثرات تسریع‌گننده فرودگاه‌ها به عنوان
یک کاستی علمی
- ۱۸ * گفتار دهم: مکان‌های نامناسب
- ۲۰ * گفتار یازدهم: ارتباط نزدیک با جهان



سخنی با خوانندگان

گفتمان بین المللی "از شهر فرودگاهی تا منطقه فرودگاهی"، که در ماه گذشته (۱۰-۹ زوییه ۲۰۰۹) در دانشگاه کارلسروهه آلمان برگزار شد، به بررسی و آزمون پیامدهای ناشی از تغییر مدام و ظایف فرودگاه‌هاز دیدگاه اجتماعی، اقتصادی و اقليمی اختصاص داشت. از آنجا که کارشناسان دست اندرکار و صاحب نظر بر این باورنده که چالش‌های آینده رویاروی توسعه فرودگاه‌ها، در صورت محدود بودن به پرسش و پاسخ صرف در چارچوب نظریه اقتصاد فضا، چندان خوش فرجام به نظر نمی‌رسند، این گفتمان در صد آن بود که با گردشمنی کارشناسان صاحب نظر و دست اندرکار، که رویکردهای متفاوت و دیدگاه‌های گوناگونی در این زمینه دارند، و با تکابه خود جمعی، رهیافت‌های کاربردی مناسبی را برای بروز رفت از مسائل موجود و دشواری‌هایی که در آینده پدید خواهد آمد، جستجو کند. سر فصل‌ها و موضوعات نشست‌های علمی - تحریکی این گفتمان بین المللی بر پایه سه اصل شناخته شده توسعه پایدار: "جامعه، اقتصاد، و اقليم"، تنظیم شده بود. این گفتمان که به اینکار "انستیتو طراحی شهری و برنامه ریزی - دانشگاه کارلسروهه" و با پشتیبانی مالی "صندوق تحقیقات آلمان (DFG)" برگزار شد در چهار جلسه پیاپی، بیست و یک سرفصل عمده را در فرآیند تبدیل فرودگاه‌های بزرگ به شهرهای فرودگاهی و وظیفه در حال تغییر فرودگاه‌ها مورد بحث و تبادل نظر قرار داد.

بنابر نظرات ابراز شده در گفتمان بین المللی، در شرایط حاضر، فضای قانونی و حقوقی پیرامون فعالیت‌های فرودگاهی و توسعه و گسترش آن با پیچیدگی‌های زیادی رویاروی است. خصوصی سازی و مقررات زدایی موجب پدید آمدن اشکال سازمانی گوناگون در مدیریت فرودگاهی و مناسبات متفاوت برای موسسات وضع‌کننده‌قوانین و مقررات شده و سرتاجام شکه‌ای از ساختارهای جدید را پدید آورده است. افزون بر این، به سبب وجود انبوهی از منازعات میان فرودگاه‌ها و تواحی پیرامون آنها، که حاکی از عدم انطباق با لرش‌ها و رویکردهای عرفی است، روش‌های توانی برای تعديل رویکردها و مذاکره در این زمینه پدید آمده‌اند. با وجود این، شیوه‌های مذاکره و افق زمانی اسلوب‌های برنامه‌ریزی نیز زیر سوال رفته‌اند. از این‌رو، منازعات در حال ظهور پیرامون فرودگاه‌هارا می‌توان به عنوان ستیز میان گروهی از جوامع جهانی تلقی کرد که به تصور خودشان از مزایای جهانی شدن محروم مانده‌اند و تنها پیامدهای منفی آن دامن گیرشان شده است. بی‌مناسبی نیست در این جا چکیده‌ای از موضوعات و مباحث مطرح در این گفتمان بین المللی به خوانندگان فرزانه این نوشتار ارایه شود، چرا که در آینده‌ای نزدیک همگان شاهد تحریک یک چنین گفتمان‌ها و چالش‌ها در عرصه ترابری هوایی ایران و طرح توسعه جامع فرودگاه بین المللی امام خمینی تهران خواهیم بود. آخرین نمونه از این گونه همایش‌ها، که نگارنده نیز در آن شرکت داشته‌اند، گفتمان بین المللی "از شهر فرودگاهی تا منطقه فرودگاهی"¹ است. این گفتمان فرصتی را رانده کرده است تا پژوهش‌های در دست انجام در زمینه فرودگاه و منطقه و تعامل میان این دو به دقت مورد بازبینی قرار گیرند. طبیعی است که دیدگاه‌های گوناگون، پشتیبانی‌های میان‌رشته‌ای لازم را برای این هدف فراهم می‌سازد. برگزارکنندگان این گونه همایش‌های علمی - پژوهشی در صددند در ملتمدست، همه کاوش‌های پژوهشگران دست اندرکار در این عرصه را زیر پوشش شبکه جهانی پژوهش‌های مناطق فرودگاهی² (ARRN) قرار دهند. امید است به زودی در ایران نیز مباشران و مبتکران این عرصه، پیش‌انگاهی برگزاری این گونه گفتمان‌هارا، که نقش تعیین‌کننده‌ای در توسعه آتی پخش حمل و نقل، ترابری هوایی و ایجاد مناطق فرودگاهی کشور خواهد داشت، در دست گیرند.

قاسم خلیلزاده

1. International Colloquium on Airports & Spatial Development "From Airport City to Airport Region."

2. ARRN: Airport Regions Research Network.

خود را به رخ همگان می‌کشد. اگرچه شکوفایی ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی با آثار منفی و خارجی، مانند آلایندگی ناشی از سوخت و سروصدای موتورهای هوایی‌ماهه و سایر عوارض زیست محیطی قرین است، اما نقش مهم تراپری هوایی در شتاب پخشیدن به جایه جامی مسافر و کالا در شرایط کنونی جهان انکار نایذر است. شرایط اقتصادی، بازرگانی و صنعتی کنونی جهان موجب شده است که برخی فروندگاه‌های زیربنایی صرف به مکان‌های خدماتی چند وظیفه‌ای تحول پیدا کنند. با رواج مفهوم‌هایی چون شهرک فروندگاهی یا "هوایت‌ابرشهر" سازمان‌ها و شرکت‌های مدیریت فروندگاهی توانسته‌اند این دگرگونی بنیانی را شتاب پختند. همزمان با این تحول، انگاره‌های تجمع‌گاه‌های صنعتی و فعالیت‌های خاص نیز به دلیل موفقیت نسبی حمل و نقل هوایی دگرگون شده‌اند. به همین دلیل، فروندگاه‌ها به عنوان گره‌گاه‌های اقتصاد جهانی از یک سو، به کاربران واژ سوی دیگر، به تولیدکنندگان محصولات و فعالیت‌های خاص تبدیل شده‌اند.

بروز چنین دگرگونی باعث شده است که فروندگاه‌ها در دستور کار رشته‌های پژوهشی گوناگونی چون جغرافیا، علوم زیست‌محیطی، اقتصاد، جامعه‌شناسی، علوم سیاسی، فنون رایانه‌ای، برنامه‌ریزی ناحیه‌ای، منطقه‌ای، اقتصاد فضا (آمایش سرزمین) و چندین رشته دیگر قرار گیرند.

برآیند حاصل از فعالیت فروندگاه‌ها، اتخاذ رویکردهای انعطاف‌پذیر "میان - رشته‌ای" توسط استرازیست‌ها و برنامه‌بازان فضایی را برای کنترل پامدهای مثبت و منفی خارجی در جوامع محلی ناگزیر می‌سازد. به همین مناسبت، با توجه به افزایش نقش شتابان فروندگاه‌های بزرگ جهان در توسعه اقتصادی و اجتماعی پیرامون خود و همچنین در توسعه مناسبات و مبادلات جهانی، مراکز پژوهشی و آکادمیک به منظور تبادل نظر درباره نقش فروندگاه‌ها در فرا راه توسعه، همایش‌های علمی و تحقیقاتی متعددی را برگزار می‌کنند که نخستین گفتمان بین‌المللی "از شهر فروندگاهی تا منطقه فروندگاهی" که در ماه زوییه ۲۰۰۹ در دانشگاه کارلسروهه آلمان برگزار شده، از آن جمله است.

در این نگاشته کوشش شده است چکیده‌هایی از ۱۱ پژوهش و سخنرانی ارایه شده در این گفتمان بین‌المللی به خوانندگان گرامی ارایه شده و به منظور اجتناب از اطالة کلام، چکیده ۱۱ پژوهش دیگر به درج در شماره دوم این نشریه موكول شود.

رواج مفهوم‌هایی چون شهر فروندگاهی، ناحیه فروندگاهی و منطقه فروندگاهی در ادبیات‌هوا - فضا از دو دهه پیش به این سو آغاز شده است. این ولزگان تمایانگر نقش فزاینده فروندگاه‌های مهندسی در تراپری جهانی مسافر و کالا با سرعت پیشتر و صرف‌جویی شایان توجه در زمان و در نتیجه تسريع جایه جایی مسافر و بار از نقطه‌ای به نقطه دیگر در پهنه جهانی است. تا به امروز، روند توسعه فروندگاه‌های بزرگ جهان در سالیان گذشته از روند توسعه و گسترش بنادر در کرانه دریاها و اقیانوس‌ها پیروی کرده است.

بندرها که از زمان‌های دیرین نقش بسزایی را در توسعه پسکرانه‌های سرزمین‌های مشرف به آبهای آزاد بین‌المللی ایفا کرده‌اند، همواره به عنوان موتور و پیشرانه‌های توسعه و بالندگی این سرزمین‌ها، امپراتوری‌ها و ابرقدرت‌های اقتصادی و نظامی جهان عمل کرده‌اند و کشورهایی که از مزیت دسترسی به دریا از طریق این گونه بندرهای پیشرفته و مجدهز محروم بوده‌اند به سرزمین‌های محصور در خشکی به معنای محروم از ارتباطات جهانی، شهرت یافته‌اند. کشورهایی چون بریتانیای کبیر، پرتغال، اسپانیا و چند قدرت دریایی دیگر، با برخورداری از مزیت مکانی و قدرت ناوگان دریایی توانسته‌اند با توسعه بندرهای بزرگ دریایی به توسعه اقتصادی و صنعتی نایل شوند و هر چه پیشتر بر قلمرو امپراتوری خود بیافزایند. چنین دستاوردهایی را می‌توان با محروم ماندن امپراتوری روسیه تواری از چنین مزیتی در چند سده پیش، که از محصور بودن آن کشور در خشکی ناشی شده است، مقایسه کرد. گفتنی است که با توسعه تراپری هوایی در آینده‌ای نه چندان دور، عدم مزیت "محصور بودن در خشکی" رنگ خواهد باخت و برآیند آن در پهنه جغرافیای اقتصادی جهان نمود خواهد یافت.

با اختراع هوایی و توسعه فناوری هوا - فضا و ساخت هولیمایهای پرسرعت و غول پیک در کشورهای صنعتی در نیم قرن گذشته، جغرافیای اقتصادی و سیاسی جهان نیز دستخوش تغییر و تحول اساسی شده است. توسعه فروندگاه‌های لحاظ فیزیکی و افزایش شمار آنها در گستره جهانی و تبدیل شدن برخی از آنها به قطب‌های تراپری هوایی، صنعت حمل و نقل را از بنیان دچار تغییر و تحول کرده و در واقع انقلابی را در عرصه تراپری جهانی به وجود آورده است.

امروزه، فروندگاه‌هایه عنوان موتورهای محركه و پیشرانه‌های توسعه و بالندگی اقتصادی و اجتماعی و تامین‌کننده شکوفایی ناحیه‌ای، منطقه‌ای، ملی و فرامنطقه‌ای، و پیونددادن اقصی نقاط کره زمین به یکدیگر و تبدیل آن به یک دهکده جهانی، نقش بسیار



از شهر فرودگاهی تا منطقه فرودگاهی

اروپا و موضوع طراحی شهرها و مناطق فرودگاهی اشاره و اظهار امیدواری کرد که این گفتمان بتواند با رایه راه حل های مناسب به همه مبادران، برنامه ریزان و طراحان شهرهای فرودگاهی به چالش های پیش روی این تلاش جهانی، پاسخ های منطقی را عرضه کند.

﴿ گفتار دوم: فرودگاه و شهر (متروپل) و مناسبات دوسویه میان این دو ﴾

وجود مناسبات دو سویه میان فرودگاه و شهر یک واقعیت تاریخی است و رویکرد به آینده فرودگاهها تنهاد در چارچوب یک دورنمای تاریخی می تواند نتایج ملموسی را به دست دهد. شکل گیری بزرگراهها، آبراهه ها، شبکه راه آهن، جملگی در قالب زیرساخت ها وزیر بنها تحقق پیدامی کند و به همین لحاظ پیوند فرودگاهها با این گونه زیرساخت ها که در توسعه نواحی و مناطق فرودگاهی نقش حیاتی دارند باید مورد توجه طراحان شهرهای فرودگاهی قرار گیرد.

فرودگاه فرانکفورت مثال روشنی را در این ارتباط ارائه می کند. ناحیه فرودگاهی فرانکفورت انواع زیرساخت های لازم برای توسعه موزون را در بر گرفته است، مانند: تسهیلات گردشگری برای جلب گردشگران، برخورداری از فناوری های نوین، شیوه های مقابله با سر و صدا (آنودگی صوتی)، پیوند میان فرودگاه و صنایع جهانی، قابلیت تبدیل به شهر زنده قابل سکونت با امکانات هتل و مدل و مهمناپذیری، قابلیت استفاده از فناوری هوانوردی، تاثیرگذاری در تسهیل قابلیت توسعه بیشتر در آینده، تلاش در جهت اجتناب از بروز نااطمینانی هادر فرآیند توسعه آتی، همسویی با مقتضیات راهبردی توسعه شهری و برخورداری از طبیعت نمادین بی تبدیل به عنوان یک فرودگاه و ناحیه فرودگاهی / شهر فرودگاهی برتر و بالنده جهانی.

﴿ گفتار یکم: فرودگاهها و توسعه فضایی ﴾

این لخستین گفتمان بین المللی، به متظاهر انجام پژوهش های بیشتر در زمینه توسعه فرودگاهی از دیدگاه فضایی و دستیابی به رهیافت های ممکن برای مسایل بسیار پیچیده مطرح در برابر احداث و ساخت شهرهای فرودگاهی و مناطق فرودگاهی، صورت گرفته است.

به نظر کارشناسان توسعه فرودگاهی، در سالیان اخیر فرودگاهها از موقعیت های گردشگاهی زیربنایی خاص به مکان های عرضه خدمات چندمنظوره طی طریق کرده اند. این وضعیت باعث شده است که گفتمان حاضر در صدد برآید که کارشناسان و صاحب نظران دست اندرکار با موضوعات فرودگاهی را که دیدگاه ها و رویکردهای متفاوتی را در این زمینه ارائه کرده اند، گرد هم آورده و از نظرات تخصصی آنان بهره مند شود. زمینه ها و رشته هایی که در چهار نشست دور روزه این گفتمان بین المللی مورد تبادل نظر قرار گرفته اند عبارتند از: توسعه و عمران شهری و منطقه ای، مهندسی مکانیک و عمران، علوم رایانه ای، جامعه شناسی، اقتصاد منطقه ای و ملی، علوم سیاسی و جغرافیا.

همچنین از شهرداری ها، مدیران فرودگاهی و موسسات برنامه ریزی منطقه ای نیز دعوت شده بود که رویکردهای کنونی خویش را در ارتباط با تغییر وظایف فرودگاه ها مورد بررسی قرار دهند. پروفسور دایوت وال که این گفتمان به ابتکار ایشان برگزار شده بود، در بیانات آغازین این نشست به گرایش روزافزون در



Airports and Spatial Development, Prof. Robert Wall,
University of Karlsruhe

Airport City : A Double Edged Relationship:
Thomas Sieverts, Technical University, Darmstadt



از شهر فرودگاهی تا منطقه فرودگاهی



فرایند جهانی شدن نیز سه مرحله را پشت سر گذاشته است. در مرحله یکم (۱۹۴۲-۱۹۶۰) بنادر دریایی و کشتیرانی و همچنین بنادر کلار رودخانه‌ها و کانال‌های آبی در اروپا توسعه یافته‌اند. در مرحله دوم (۱۹۶۰-۲۰۰۰)، خطوط راه آهن، همچنین بزرگراه‌ها و خودروهای موتوری در اروپا و ایالات متحده توسعه پیدا کرده‌اند، در مرحله سوم (۲۰۰۰ تا این زمان) نیز راه‌های هوایی و هوایپیما، همچنین خطوط مخابرات و ارتباطات بی‌سیم، در اروپا، آمریکا و آسیا نقش بسزایی ایفا کرده‌اند و در نتیجه روند توسعه جهانی شدن، راسرعت یخشیده‌اند.

توسعه نواحی فرودگاده‌ی، با وجود این که منافع مشهودی در بر دارد، اما در مقابل زیان‌هایی چون، آلودگی صدا و اسراف در کاربری زمین را نیز بر جوامع و اقتصاد نواحی تحمل می‌کند. از دیدگاه توسعه فضایی، در فرودگاه‌ها، کنش‌های هوایی بر زمین و کنش‌های زمینی نیز بر هواتاثیر گذارند. این گونه تعامل (کنش- واکنش)، میان هوا و زمین همواره ادامه دارد. از نظر تاثیر اجتماعی، فرودگاه‌ها زنجیره ارزش را رقم می‌زنند، که به خشی از آن ابعاد اجتماعی داشته و به خش دیگری نیز به زمینه‌های رقابتی ارتباط پیدا می‌کند. در هر حال، عامل آلودگی صدایکی از پیامدهای ناخواسته توسعه فرودگاه‌ها است و

◀◀ گفتار سوم: شهرها و کربدورهای فرودگاهی

■ ادغام فرودگاه و متروپل، پایداری و اقتصاد

نقش جهانی شدن در توسعه حمل و نقل بسیار باز است و به همین جهت توجه به مدل‌ها و انگاره‌های فضایی، برداشت منطقی از آنها و تدوین طرح مفهومی و توسعه آنها باید با توجه به ظرفیت‌های مطرح، نقش مردم، نظر مخالفان طرح، نقش دولت، نقش کارشناسان مجری، نقش بازرگانی‌های بین‌المللی، صورت گیرد. از این منظر، در ایالات متحده آمریکا، تمهیدات دولت‌های محلی بیشتر مورد توجه است، در حالی که در اروپا بیشتر فرودگاه‌ها مستقل عمل می‌کنند و گرایش به خصوصی سازی فرودگاه‌ها در حال افزایش است. در آسیا نیز استراتژی فرودگاهی راسازمان‌های دولتی تدوین می‌کنند.

در اروپا این وضعیت به گونه دیگری است و از سال‌های ۱۹۶۰ به این سو، فرودگاه‌ها از سیاست خصوصی سازی پیروی کرده و به تدریج روند تبدیل شدن به مراکز کسب و کار را تجربه می‌کنند. فرودگاه‌های فرایند توسعه خود مراحل "بلوغ" و "ادغام" در شهر متروپل، یا ناحیه‌ای که در آن قرار دارند تا تبدیل به یک شهر منطقه‌ای و جهانی "راطی" می‌کنند، مشابه فرایندی است که ایستگاه‌های راه‌آهن حین توسعه در قرن بیستم تجربه کردند.

از شهر فرودگاهی تا منطقه فرودگاهی

پس از مدرن پیچیده‌تر می‌شود. در هر صورت، در شرایط کنونی جهان، جایه‌جایی و تحرک انسانی بکار رفته انسانی یکی از نمایانگرهای پیشرفت جوامع به شمار می‌آید. در واقع، جایه‌جایی انسانی سنتگ زیربنای جوامع سرمایه‌داری مدرن محسوب می‌شود، سفرهای بر مخاطره دوران باستان مانند سفرهای از ویز تا چین و هند دلایل روشی از نقش جایه‌جایی انسانی در فراراه توسعه و بالندگی جوامع طی قرون متمادی ارائه می‌کند.

« گفتار چهارم: فرودگاه در جامعه‌ی متاثر از مخاطرات جایه‌جایی هوایی »

تحرک و جایه‌جایی، از دیدگاه علوم اجتماعی اهمیت بسزایی در پدیداری تجمع‌گاه‌ها، سکونت‌گاه‌های انسانی و جوامع بشری ایفا می‌کند. طبیعی است که هر گونه جایه‌جایی و حرکت با مخاطرات خاص توانم است. از آنجا که توسعه فرودگاه‌ها حاصل تقاضای فرازینده برای حرکت و جایه‌جایی مسافر و کالا است، از این رو، موضوع توسعه فرودگاهی بادوسونگری و یا به اصطلاح، "دمدمی مزاجی" تضمیم سازان رویارویی است. جامعه‌شناسی سنتی تنها جایه‌جایی اجتماعی را درک می‌کند و جایه‌جایی فضایی، که امروزه نقش تعیین‌کننده‌ای دارد، در جامعه‌شناسی سنتی کاملاً مغفول مانده است.

جامعه‌شناسی به روای معمول بر موضع ثبت شده تأکید دارد و جریان‌های سیال را نادیده می‌انگارد. با وجود این که "معامل" نقش اساسی در جامعه‌شناسی سنتی دارد، اما همچو وقت نمی‌پرسد که مردم پا فاصله‌های فضایی چگونه مقابله می‌کنند. نظریه سنتی اجتماعی جهان مدرن امروزین تنها به بومی‌سازی طبیعت، منطقه‌گردی جهانی، گونه‌گونی جوامع و فردگرایی تأکید می‌ورزد، غافل از این که "جایه‌جایی" اصل اساسی عصر مدرنیتی محسوب می‌شود. تحرک و جایه‌جایی اصل بنیانی فرازیند توسعه است: "جامعه مدرن همواره در حال حرکت و جایه‌جایی است".

با مقابله منطقی با آن و کاهش آن می‌توان توسعه پایدار آن ناحیه را تضمین کرد.

فرودگاه‌های فعال همیشه به توسعه ارتباط خود با جهان گرایش دارند و در صورت فراهم بودن شرایط، به شهرهای فرودگاهی تبدیل شده و در مرحله توسعه بیشتر به مناطق فرودگاهی تبدیل می‌شوند.



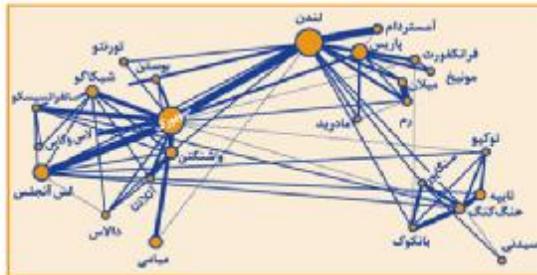
توسعه به معنای ایجاد مراکز کسب و کار، از گرایش‌های فرودگاهی توسعه یابنده محسوب می‌شود. این گونه مراکز کسب و کار می‌توانند در زمینه‌های زیر کارگشا باشند:

- کمک به حل مسائل اقتصادی - اجتماعی
- اصلاح بازار نیروی کار
- تعریف کسب و کارهای عمده فرودگاهی
- ایجاد توازن میان مزایای اقتصادی و مسائل زیست محیطی
- تسهیل حمل و نقل و کمک به ایجاد اشتغال
- توسعه پایدار منطقه‌ای

به نظر این پژوهشگر، جایه‌جایی فضایی در جامعه‌شناسی سنتی مورد غفلت قرار گرفته و جامعه‌شناسی در گذار از جامعه‌شناسی سنتی به جامعه‌شناسی مدرن و پس از مدرن است. به همین مناسبت، جوامع جهانی از این روند تطور و تکامل بپروری کرده و امروزه با افزایش سرعت جایه‌جایی در جوامع و حرکت به سوی جوامع جهانی، ویژگی تحرک و ریسک‌پذیری جوامع مدرن و



از شهر فرودگاهی تا منطقه فرودگاهی



و شاکله نظام سرمایه‌داری مدرن بوده است هیچ‌گونه تردیدی وجود ندارد. امروزه، سامانه‌های حمل و نقل مدرن فرصت‌های برخورداری از مزیت‌فضایی را سراسر گیتی را فراهم آورده‌اند. در حال حاضر، جایه‌جایی اساس اقتصاد جهانی به شمار می‌آید، اما در عین حال، "جایه‌جایی" جوامع مدرن، شیوه‌های توین زندگی و طبیعت را نیز مورد تهدید قرار می‌دهد. سرمایه‌داری مدرن بدون تحرك فیزیکی غیر قابل درک است. اما جایه‌جایی و حمل و نقل به وجود آور نده مخاطرات جهانی و عوارض جانی ناخواسته است، که تغییرات آب و هوایی، اسراف در کاربری سطح زمین، بیماری‌های واگیر مانند سارس و ایدز، همچنین تژرورسیم، واپستگی‌ها و ناباوری‌ها، گستینگی‌های اجتماعی، و آسیب‌پذیری‌های سیستمیک از آن جمله‌اند.

نگرش دو پهلو به ماهیت دیالکتیک "جایه‌جایی" بیان‌گر عوامل در برگیرنده زیر است:

- خودگردانی و دگرگردانی
- آزادی و نبود آزادی
- ارضی خویشتن و مهار خویشتن
- فرصت‌ها و خطرها
- موقوفیت‌ها و شکست‌ها

▪ رشد اقتصادی و عوارض جانی ناخواسته آن شایان توجه است که فرودگاه‌ها بروخاسته از میان مجموعه‌ای از نگرش‌های دو پهلو به شمار می‌آیند.

- فرودگاه‌های گونه استراتژیک و سامان‌مند چون "مکان‌های فضایی" در جوامع "جهانی- شده" و اقتصادهای جهانی، نمود پیدامی‌کنند، اما در عین حال، فرودگاه‌هایه عنوان مخاطرات

جایه‌جایی فضایی" نیز از منظر علوم اجتماعی پارادایم

جایه‌جایی‌های توین را به نمایش می‌گذارد و بدین سان جدول و مفاهمه (دیالکتیک) در زمینه جایه‌جایی‌ها به اسباب مهار "تحرک‌ها" و در نتیجه، به ایجاد زیر ساخت‌ها (سکونتگاه‌های پایدار) بدل می‌شود.

از آغاز پسترسازی اجتماعی در مکان‌های مختلف تا

پیکربندی اجتماعی شبکه‌های جهانی، رفتارهای جوامع گوناگون به سه شکل زیر متجلی می‌شود:

▪ **جوامع سنتی:** در شناسه (هویت) مکانی

▪ **جوامع مدرن:** در محور مرکزی فردگرایی

▪ **جوامع پسامدرن:** در شبکه‌های جهانی هویت‌های جهان‌شمول



■ ستون فلتات مادی و تکنولوژیک جایه‌جایی در جوامع

▪ **جوامع سنتی:** مسافت با استفاده از راه‌ها و معابر و وسائل نقلیه غیر موتوری

▪ **جوامع مدرن:** خود جایه‌جایی فرا سرزمینی با استفاده از وسائل ارتباطی میان- قاره‌ای و هزرگرهای موتوری، قطارها و خودروهای پرسرعت

▪ **جوامع پسامدرن:** جایه‌جایی هوایی و جایه‌جایی مجازی با استفاده از زیر ساخت‌های جهانی، اینترنت، فرودگاه‌ها، و شبکه‌های خطوط هوایی.

▪ **جایه‌جایی و ریسک:** جامعه مدرن در حال حرکت همواره با مخاطره رویارویی است و جایه‌جایی و ریسک از آغاز عصر مدرنیته یک "کلیت" تکنیک‌پذیر بوده است. بازگنان ایتالیایی در قرن‌های ۱۰ و ۱۱ از طریق کشتی‌های خود از نیز راهی هند و چین شدند و خطر از دست دادن همه چیز خود را به جان خربیدند. در این که، تحرك و جایه‌جایی مولفه اصلی



از شهر فرودگاهی تا منطقه فرودگاهی

لحاظ دیالکتیکی و آکنده از تضادهای درونی (نظیر: منازعه در فرودگاه فرانکفورت در دهه ۱۹۸۰، و فرودگاه ناریتا در ژاپن) و منازعه میان قطب‌های اقتدار بر سر انتخاب بهترین و برترین استراتژی از میان استراتژی‌های ارایه شده.

- ناسازگاری‌ها، شامل مسایل حل ناشدنی و نامنطبق در ظاهر، اما با امکان یکپارچه‌سازی و توافق در طول زمان. کوشش به منظور ایجاد یکپارچگی و کاهش ظرفیت‌های منازعه انگیز از طریق توسل به سیاست‌های عامدانه با ایجاد وضعیت "پرد-پرد" برای تمامی همیاران پروره (احداث باند نشست و برخاست شماره ۳ فرودگاه مونیخ) با امکان گفتگوی منطقی و رسیدن به تفاهمناسازی.
- کثرت گرایی، شامل تضاد درونی، آثار ناشی از عدم تطبیق و گسترشی‌ها، پذیرش دوپهلویی بودن رویکرد واقعیت‌های انتزاعی، همسایی واقعیت‌گرایی‌های پیش برند: مانند دموکراسی واکنشی و استراتژی‌های انفعालی (واساطت و میانجی گری در منازعه فرودگاه فرانکفورت)، دستیابی به مجموعه‌ای از رهیافت‌های خوب یا بد و پیدا کردن راه حل برای برتری جویی و فرونو خواهی برخی از زیر مجموعه‌ها.

جدی در برابر پایداری شهرها و مناطق نیز تلقی می‌شوند.

- فرودگاه‌ها فصل مشترک تراپری فرامرزی و شبکه‌های اقتصادی هستند، اما مانند شهرهای فرودگاهی به بستر فضاهای ملی، سنت‌ها، فرهنگ‌ها و گفتگو میان آنها، تبدیل می‌شوند.

▪ فرودگاه‌های شیوه‌های نوین زندگی را به گردش در می‌آورند، اما آنها نگزیر از پذیرش نیروی کار غیر متحرک و کارکنان خدماتی ثابت هستند.

- فرودگاه‌های سامانه‌های جهانی حمل و نقل به شمار می‌آیند، اما آنها به گونه فزاینده‌ای به مکان‌های مصرف و سرگرمی تبدیل می‌شوند.

افزون بر این‌ها، فرودگاه‌ها نه تنها نظام‌های تحرکات و پویای جهانی را بست می‌کنند بلکه به عنوان تهدید و عامل نایابداری از سوی مردم به چالش کشیده می‌شوند (اعتراضات مردمی). برای درک مفهوم ویژگی دوپهلویی فرایند توسعه در فرودگاه‌ها سه راه حل وجود دارد:

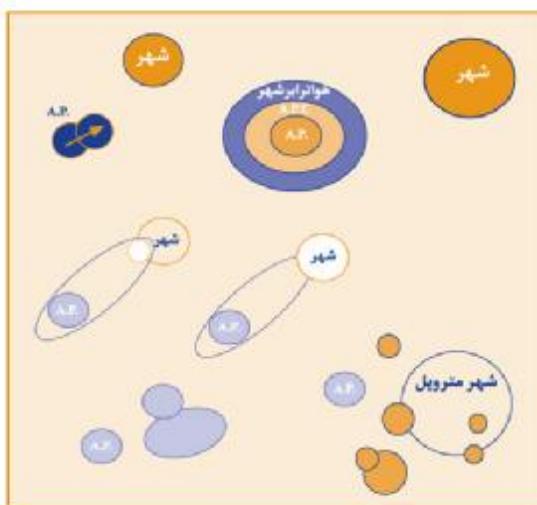
- تناقض، شامل مسایل حل ناشدنی، نامتجانس اما یکپارچه به



از شهر فرودگاهی تا منطقه فرودگاهی

شباهت دارد. ناحیه فرودگاهی از یک سو در برگیرنده بخشی از شهری است که زیر حوزه نفوذ خوددارد و از سوی دیگر، فرودگاهی را که به طور مستقیم زیر نفوذ شهر قرار دارد، در بر می‌گیرد.

شکل‌گیری ناحیه فرودگاهی رامی توان به صورت‌های: شهر فرودگاهی، هواتراپر شهر، دالان فرودگاهی، و منطقه فرودگاهی، تصویر کرد:



ناحیه‌های فرودگاهی در حالت‌های مختلف شکل می‌گیرند. در ساده‌ترین حالت، یک فرودگاه فعال، ناحیه وابسته به خود را به وجود می‌آورد و تعامل میان این دو به توسعه بیشتر ناحیه می‌انجامد. ناحیه فرودگاهی ممکن است از طریق به وجود آوردن یک ناحیه وابسته به خود با شهر تعامل برقرار کند.

در حالت دوم، فرودگاه حومه بالافصل پیرامون خود را به عنوان ناحیه پدید آورده و آن را به شهر فرودگاهی تبدیل می‌کند و در مرحله بعدی (توسعه بیشتر) پیرامون خود، "هوا تراپر شهر" را به وجود می‌آورد و بدین سان با شهر متropol تعامل برقرار می‌کند.

در حالت سوم، فاصله متropol (شهر مرکزی) با فرودگاه زیاد است و به همین سبب با توسعه فرودگاه و عملکرد آن، یک

نتیجه گیری و چشم انداز آینده

فرودگاه‌ها کانون تجمع منازعات مطرح در برابر جوامع جهانی آینده‌اند.

همه جوامع جهانی از کوچک تا بزرگ از هر قماش که باشد، گرد هم می‌آیند و یک منظومه آسمانی (صور فلکی) به وجود می‌آورند.

ساختار ناشی از دوسویه بودن‌ها اجتناب ناپذیر است. در نتیجه: تحلیل همه جانبه جامعه‌های مواجه با خطر (سیاست‌های مربوط به مخاطرات و دو پهلو بودن توسعه فرودگاه‌ها) در فرودگاه‌ها الزامی است.

دسترسی به پژوهش جامعه‌شناسی، شامل انجام مطالعات موردي تطبیقی سیاست‌های فرودگاهی (تحلیل سیاستی)، تحلیل تجسمی مجتمعه فرودگاه‌ها (معنای اجتماعی و برداشت‌های مفهومی بازیگران آینده، شهرها و مناطق فرودگاهی)، تحلیل اساسی رفتارهای سفرهای هوایی و گروه‌های کاربر و فعالیت‌های حمل و نقل آنها در فرودگاه‌ها.

﴿ گفتار پنجم: تعریف ناحیه فرودگاهی

■ ارزیابی داده‌ها و فرم‌های شهری در تعامل میان فرودگاه و ناحیه متropol

در تعریف ناحیه فرودگاهی که ترکیبی از دو واژه "هوا + ناحیه" است، پدیداری شهر فرودگاهی، تحلیل مفهومی این پدیده و ظهور شهر یا متعلقه فرودگاهی در برابر حاشیه فرودگاهی مورد توجه است.

مفهوم ناحیه فرودگاهی از این‌گونه ابزاری برای بررسی و تحلیل فرایند تحولات و توسعه فضایی فرودگاه‌هادر جوار مناطق شهری است. ناحیه فرودگاهی به عنوان یک واقعیت عینی، به جزایر پراکنده‌ای که در یک فرصت فضایی معین به وجود می‌آیند،

"Defining the Area: Evaluating Urban Output and Forms of Interaction between Airport and Metropolitan Region", Johana Schlaak, Center for Metropolitan Studies, Berlin.

از شهر فرودگاهی تا منطقه فرودگاهی



فرودگاهی و تعامل آن با شهر، توجه دقیق به ویژگی‌های پیرامونی فرودگاه و شهر و عملکردهای دامنه‌های شهری و فرودگاهی، به هنگام تهیه و تدوین طرح جامع، می‌تواند تحقق اهداف برنامه‌ریزی شده ناحیه فرودگاهی را تضمین کند.

نزدیکی فرودگاه به شهر و دسترسی سریع و آسان هر دو به یکدیگر اهمیت بسزایی در پذیرش ناحیه فرودگاهی و توسعه آن ایفا می‌کند. از این رو، در برخی از مناطق اروپایی، به دلیل مقیاس‌های کمتر مساحتی و نزدیکی فرودگاه‌های شهر متروپول، فرودگاه‌ها با متروپول ادغام شده و یاد رحال ادغام هستند. مانند فرودگاه‌های: زوریخ (سویس)، شیفقول آمستردام (هلند) و مالین فرانکفورت (آلمان).

به هر صورت، ناحیه‌های فرودگاهی در راستای توسعه و گسترش خود مراحل: حومه فرودگاهی - شهرک فرودگاهی - شهر فرودگاهی - هوواتربر شهری و منطقه فرودگاهی را طی می‌کنند. فرودگاه‌ها و متروپول‌های این دوره تطور، مناسبات و پیوندهای فضایی ویژه خود را از طریق تمام عناصر و مولفه‌های کالبدی یکدیگر برقرار می‌کنند و در بی‌تکامل این گونه پیوندهای فضایی، وظایف ویژه‌ای در دوسوی این مبادلات شکل می‌گیرند. به بیان دیگر، هم فرودگاه و هم متروپول با استقرار نمایندگی‌های

دalan (کریدور) فضایی میان فرودگاه و متروپول ایجاد می‌شود (مثال فرودگاه IKIA تهران و قطب تهران). در این حالت ممکن است یک شهرک فرودگاهی در جوار متروپول ایجاد شود و فرودگاه در انتهای کریدور ارتباطی با متروپول این شهرک با متروپول تعامل برقرار کند، در حالتی مشابه این، فرودگاه از طریق این کریدور فضایی به طور مستقیم با متروپول پیوند برقرار می‌کند. پیرامون خود گسترش می‌دهد و شهرک‌های موجود و شهرک‌هایی که بر اثر عملکرد فرودگاهی پدیدمی‌آیند، با برقراری پیوند فضایی خوش‌های میان متروپول و فرودگاه، منطقه فرودگاهی را به وجود می‌آورد. این پدیده در کشورهای اروپایی که مساحتی کمتر و جمعیتی مترکم دارند، بیشتر مشاهده می‌شود. در اغلب نقاط جهان، عناصر کالبدی سیمای ناحیه فرودگاهی بی‌شباهت به عناصر کالبدی سیمای شهری نیستند و تنها آنها می‌توان به کمک پارامترهای زیر از شهرها (متروپول‌ها) تشخیص داد:

۱. تعریف مفهومی، وظیفه / عملکرد و کاربری‌ها
۲. شکل فیزیکی به لحاظ چارچوب و انگاره توسعه
۳. وجود ذی‌نفعان عمده به صورت یک منظم و پیوندهای آنان با مراکز قدرت به منظور پایدارسازی عناصر کالبدی ناحیه

از شهر فرودگاهی تا منطقه فرودگاهی



فاصله زمانی میان فرودگاه فرانکفورت و شهرهای آلمان از طریق راه آهن سریع السفر



اثرات پیرامونی یک فرودگاه فعال به امواج حلقه‌های ناشی از افتادن وزنه‌ای به یک دریاچه ساکن تشبیه می‌شود. بدین سان، آثار ناشی از عملکردهای فرودگاهی از دیدگاه اقتصاد فضاموجب پدید آمدن علمکردهای گوناگون صنعتی، تجاری و خدماتی پیرامون آن می‌شود و این آثار تادامن شهرهای متروپل گسترش می‌یابند. در این فرآیند، توسعه شهرهای متروپل نیز موجب توسعه و گسترش عملکردهای فرودگاهی می‌شوند.

خود در حوزه‌های فعالیتی طرف مقابل، به تعامل بیشتر و مبادلات گستردۀ تر می‌پردازند، که برآیند آن، بالندگی فرزوئر و پر رنگ‌تر شدن پیوندها، مناسبات و مبادلات شهر فرودگاهی (هوای‌ابر شهر، و منطقه فرودگاهی) با سایر مناطق مشابه خود در گستره جهانی است.

۴- گفتار ششم: منطقه فرودگاهی

■ نزدیک شدن به پدیده‌ای دیرین

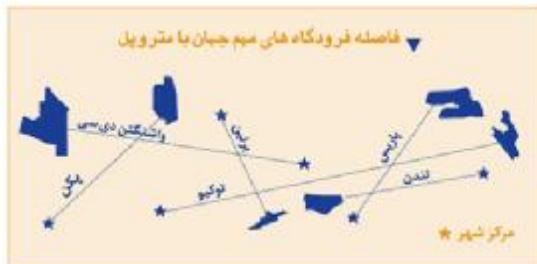
شهر فرودگاهی رانمی توان یک پدیده نوین تلقی کرد، زیرا این واقعیت از مدت‌ها پیش همواره وجود داشته است. سابقه پیدایش قطب‌های گوناگون صنعتی، تجاری و خدماتی به زمان‌های دیرین باز می‌گردد.

پیدایش قطب‌های گوناگون در آلمان با ایجاد بزرگراه‌ها، راه‌آهن، و فرودگاه‌ها از مدت‌ها پیش شکل گرفته است. کما این که، تخته هانوور به عنوان یک قطب تجاری پدیدار شد و پس از آن فرانکفورت به یک قطب بزرگ تجاری تبدیل شد. به موازات توسعه این قطب‌های تجاری، توسعه فرودگاه‌ها الزامی شد و با توسعه ترمینال‌های مسافری و ترمینال‌های بار، اثبات‌های بزرگ نگهداری محموله‌های تجاری به وجود آمد.

نکته جالب توجه در این روند تکاملی، که توسعه فناوری‌های نوین در آن نقش بسزایی ایفا کرده‌اند، افزایش سرعت جابه‌جاوی مسافران، و نقل و انتقال محموله‌های تجاری است. که امکان شکل‌گیری شریان‌های ارتباطی مدرن را فراهم آورده است. به گونه‌ای که در حال حاضر سرعت نقل و انتقال از طریق ترمینال‌های مسافری و بار فرودگاه فرانکفورت به نزدیک ترین شهر آلمان تنها ۱۶ دقیقه است و با دورترین شهر آلمان نیز در یک ساعت و ۵۳ دقیقه صورت می‌گیرد. فاصله پیمایش زمانی با ترن پرسرعت بین شهری، از فرودگاه فرانکفورت به شهر کارلسروهه، تنها یک ساعت و چهار دقیقه است.

^{*}Airport Region: approximation to an already existing phenomenon ", Peter Buchholz, Gateway Gardens GmbH.

از شهر فرودگاهی تا منطقه فرودگاهی



به حوزه عملکردی خود، خوشهای خدمات ارتباطی خویش را برای دسترسی به شهرهای آلمان و شهرهای دیگر اروپایی ایجاد کرده‌اند. جامعه شهری زوریخ در سال‌های اخیر توانسته است نقش سازنده‌ای در ایجاد خوشهای ارتباطی ایفا کند.

■ مناطق فرودگاهی و اقتصاد فضای توسعه فضایی و طراحی شهری

مشاهده‌های کارشناسان در زمینه شکل‌گیری شهرهای فرودگاهی در عصر توسعه اقتصادی دانش- بنیان و پیش‌بینی چالش‌های رویارویی، تمهیدهای لازم را برای تنظیم و تدوین طرح‌های پژوهشی فراهم می‌آورد. طبیعی است که تهیه و تدوین طرح‌های پژوهشی پاسخگویی به پرسش‌های از پیش مطرح را الزامی می‌سازد و بدین سان طراحی یک پروژه تحقیقاتی کار آمد امکان پذیر می‌شود. با وجود این که شهرهای بزرگ و قطب‌های فرودگاهی و نزدیکی آنها به یکدیگر، موقعیت مکانی بسیار جذابی را برای شرکت‌های فراغم می‌سازند، اما توجه به عواملی مهم‌تر از عامل ارتباطی، نظری انواع هزینه‌های از اهمیت شایانی برخوردار است (عامل ارتباطی و دسترسی آسان فرودگاه‌ها و شهرهای مرکزی به یکدیگر در قاره اروپا یکی از دلایل عدمه استقرار شرکت‌های نمایندگی آنها پیرامون فرودگاه‌ها شده است). گفتی است که بین سال‌های ۱۹۴۴-۲۰۰۴، نقش خطوط ریلی در تشکیل نیروی کار در اروپا (در حوزه نفوذ خطوط راه‌آهن) بسیار پررنگ بوده و ایجاد بزرگراه‌های بین-کشوری در این قاره نیز نقش ثانوی را در این زمینه ایفا کرده است.

◀◀ گفتار هفتم: فرودگاه‌ها و شهرها

مناطق فرودگاهی و اقتصاد دانش- بنیان

■ تحلیل نواحی شهری با عملکرد نوین

طراحی شهری براساس اصول توسعه فضایی، فرودگاه‌های فعلی را به سوی مناطق فرودگاهی دانش- بنیان سوق می‌دهد. در واقع، مناطق فرودگاهی بهترین شالوده را برای توسعه اقتصاد دانش- بنیان فراهم می‌آورند.

ساختمارهای چند- گرهگاهی همواره در متن شهرها و یا مناطق فرودگاهی به وجود می‌آیند. به بیان دیگر، مناطق فرودگاهی زادگاه‌های گرهگاه‌های شهری هستند. اگرچه مناطق فرودگاهی بستر رشد های کمی هستند، اما این گونه مناطق می‌توانند به عنوان بستر رشد و توسعه کیفی نیز قلمداد شوند. به طور کلی، فاسمه فرودگاه‌ها با شهرهای متروپل در اغلب نقاط جهان بسیار زیاد است و به همین دلیل پرکردن فضای کریدورهای موجود میان فرودگاه‌ها و متروپل‌ها دشوار به نظر می‌رسد.

به این ترتیب، عملکرد های تردد چند حالته نمی‌توانند به درستی بیان‌گر توسعه اقتصاد فضایی پیچیده میان قطب‌های فرودگاهی و شهر مرکزی (متروپل) باشد. دلیل این نارسائی را می‌توان به نامعلوم بودن نیروهای پیشران تعییر کرد.

اتخاذ تصمیم‌های مکانی درست، به اقتصاد دانش- بنیان نیاز دارد و هر گونه تصمیم‌گیری در راستای انتخاب مکانی به منظور استقرار شرکت‌ها و موسسات باید براساس ضوابط و معیارهای اقتصاد دانش- بنیان صورت گیرد.

توسعه ارتباطات میان شهرهای محلی، منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای مستلزم تولید خدمات پیشرفته است. خدمات ارتباطی که از طریق شبکه ارتباطی زمینی، دریایی و هوایی عرضه می‌شوند در شکل‌گیری و توسعه قطب‌های فرودگاهی نقش تعیین‌کننده‌ای ایقامی کنند.

در شرایط حاضر، هر یک از فرودگاه‌های آلمان بسته

از شهر فرودگاهی تا منطقه فرودگاهی

شهرها به لحاظ تعامل وظایف سطوح محلی، منطقه‌ای، فرامنطقه‌ای، و پیوندهای فضایی به وجود می‌آیند.

طراحی شهری: رعایت کیفیت طراحی وظایف فضایی و شهری در ساختارهای نوین چند-گرهگاهی الزامی است. میزان کار آمدی ارتباطی "میان-شکنی" به مراکز بین‌المللی و مکان‌های سطح محلی در به وجود آمدن مناطق فرودگاهی نقش تعیین‌کننده دارد و در این میان، خدمات تولیدی پیشرفت‌هه سهم بسزایی را به خود اختصاص می‌دهد.

پرسش‌های مطرح در پژوهش:

آیا شرکت‌های وابسته به اقتصاد دانش - بنیان برای انتخاب مکان اداری خود به طراحی شهری ویژه و با کیفیت نیاز دارند؟ آیا نیازهای مکانی شرکت‌های خاص به مثابه پیشانه‌های اساسی برای ایجاد و توسعه ساختارهای شهری چند-گرهگاهی در مناطق فرودگاهی تلقی می‌شوند؟

آیا مناطق فرودگاهی می‌توانند تا حدودی با جداسازی اقتصادهای خود از حوزه نفوذ اقتصاد کلان متروپل‌ها، و با ارایه طراحی‌های شهری ویژه و با کیفیت، ساختارهای اقتصادی انعطاف‌پذیرتری را پذیراًشوند؟

طراحی پروژه تحقیقاتی

- چگونگی پیدا کردن مکان‌ها و تأمین نیازهای مکان‌یابی برای شرکت‌های دانش-بنیان در مناطق فرودگاهی.

- آزمون استراتژی فضایی تدوین شده در چند پروژه همسان مناطق فرودگاهی.

- ردیابی و مقایسه تاریخی جایگاه‌های اداری برنامه‌ریزی شده فضایی بر اساس اقتصاد دانش - بنیان در مناطق فرودگاهی و چگونگی استقرار آنها در طرح جامع توسعه شهری.

- ساخت مدلی از مناطق فرودگاهی به منظور آزمون وابستگی متقابل نیازهای مکان‌یابی، توسعه فضایی، و کیفیت طراحی شهری.

- تدوین استراتژی توسعه فضایی مناطق فرودگاهی.

در شرایط کنونی، گرهگاه‌های شهری با ویژگی ترکیبی چندوجهی پیرامون فرودگاه و مناطق فرودگاهی در حال پدید آمدن هستند و این در حالی است که وظایف شهرهای مرکزی سنتی به تدریج در نقشه‌ای تکمیلی خلاصه می‌شوند.

در میانه قطب‌های فرودگاهی و شهرهای مرزی، ساختارهای فضایی و تاریخی شهری گرایش پیدامی کنند. ایجاد مناطق فرودگاهی یک فرایند رشد کمی و یک فرایند متعالی به لحاظ کیفی به شمار می‌آید که به شدت به شرایط فضایی وابسته است.

چالش‌های پیش روی
مدل‌های کنونی نمی‌توانند به طور کامل از عهده بیان تعامل‌های پیچیده اقتصاد فضایی موجود میان قطب‌های فرودگاهی و شهرهای مرکزی برآیند.

بسیاری از پیشانه‌ها هنوز غیر شفاف باقی مانده‌اند. رابطه شرایط فضایی ویژه و تصمیم‌گیری در گزینش مکانی هنوز به خوبی درک نشده است.

مناطق فرودگاهی به استراتژی‌های فضایی نیاز دارند تا بتوانند اعتماد لازم را در برابر مخاطرات اقتصادی و ناپایداری کسب و کارهای پیرامون فرودگاهی به وجود آورند.

تنظیم طرح پژوهشی

اقتصاد دانش-بنیان: شرکت‌ها تصمیم‌های مکانی خود را بر اساس دانش گرایی اتخاذ می‌کنند.

مناطق فرودگاهی: بر اساس وابستگی متقابل میان فرودگاه‌ها و



از شهر فرودگاهی تا منطقه فرودگاهی

را به تصویر می کشد و نقش اقتصاد دانش - بنیان و تکنولوژی های توین در توسعه ارتباطات منطقه ای و اجدامیت پسیار است، لذا هر منطقه ای که بتواند سه قطب: دانشگاهی، فناوری های توین و فرودگاهی را بهتر از دیگر مناطق جهان به یکدیگر پیوند دهد، می تواند جایگاه مناسبی را در فضای جهان منطقه ای به خود اختصاص دهد. به بیان دیگر، برقراری پیوند میان قطب تولیدات و خدمات پیشاپنگ و قطب دانشگاه ها و مرکز پژوهشی، رهایردهای فناوری توین را به ارمغان می آورد و بدین سان افزایش تعامل میان این سه قطب موجبات شکوفایی فزاینده مناطق فرودگاهی را فراهم می سازد.



▲ نقش فراینده اقتصاد دانش - بنیان

آیاروندهای توسعه جهانی را می توان به توسعه فضایی تعبیر کرد؟ در شرایط امروزین، سطح جهان را می توان صاف تلقی کرد، اما به باور پسیاری از صاحب نظران سطح جهان را می توان میخی تصویر نمود (اغلب نقاط توسعه یافته جهان به موازات افزایش ارتفاع ساختمانها و آسمانخراش ها به صورت میخی در فضای پردار شده اند). بررسی های توسعه شهری در یک اقتصاد دانش - بنیان به یک چارچوب تحلیلی منطقی نیاز دارد، بنیان گذاری یک منطقه شهری به میزان پیشرفت در عرصه به کارگیری دانش در فرایند احداث آن وابسته است و با سازماندهی بهینه ظرفیت های بالقوه و ایجاد ظرفیت های آتی می توان به اهداف موعود دست یافت. روندهای گذشته و حال نشان می دهند که ایجاد قطب های فرودگاهی و مناطق کلان

◀◀ گفتار هشتم: اثرات قطب های فرودگاهی بر اقتصاد فضا

جهان - منطقه ای برایه ارتباطات محکم و منسجم بنا شده است و هر منطقه ای که بتواند ارتباطات پویا و پایداری را بادیگر مناطق جهان ایجاد کند می تواند جایگاه جهانی رفیعی را از آن خود کند. به عنوان مثال، منطقه فرودگاهی زوریخ توانسته است با پدید آوردن فضاهای اداری بی بدل و منحصر به فرد، خود را به عنوان یک قطب فرامنطقه ای در اروپا مطرح سازد. به دلیل طبیعت و ماهیت عملکردی خود، این منطقه به عنوان یک قطب بالنده اروپایی امکان توسعه ارتباطات فرامنطقه ای و جهانی را برای اروپا فراهم کرده و نقش بسزایی در توسعه پیشتر اقتصاد اروپایی ایفا کرده است.

این پرسش که، چگونه می توان روندهای توسعه جهانی را به توسعه مناطق فرودگاهی تعبیر کرد، همواره ذهن پسیاری از کارشناسان ذی ربط را به خود اختصاص داده است. با وجود این که توسعه قطب های فرودگاهی با پیچیدگی های روزافزون مواجه است، اما این پیچیدگی ها را می توان به باری اقتصاد دانش - بنیان حل و فصل کرد، زیرا تجربه های موجود بر تعیین گشته بودن نقش اقتصاد دانش - بنیان در توسعه مناطق فرودگاهی دلالت دارند.

از آنجاکه قابلیت ارتباط در گستره گیتی "جهان منطقه ای"

از شهر فرودگاهی تا متعلقه فرودگاهی

ارائه نمی‌کند و به همین دلیل، کاوش بیشتر در زمینه سنجش اثرات تسریع‌کننده عملکردهای فرودگاهی در تعاملات فضایی بیش از پیش ضروری جلوه می‌کند. در هر صورت، مناطق فرودگاهی در عملکردهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای خود با رقابت‌های تنگاتنگ مواجه هستند، که ویژگی‌هایی چون: قابل رویت بودن آنها بر روی نقشه جهان، میزان تراکم فعالیت‌های اقتصادی و تجاري در آنها، میزان نوآوری آنها، و میزان بهره‌وری نیروی کار، در آنها نقش مهمی ایفا می‌کنند. از طرفی، با وجود سوزای شدن مسافران در جستجوی کسب وکار به قطب‌های فرودگاهی، هنوز به درستی مشخص نیست که چه تعدادی از آنان به عرصه توریستی و چه تعدادی به عرصه غیرتوریستی (کسب و کار) تعلق دارند.

از سوی دیگر، میزان آثار منفی ناشی از ترددات هوایی در توسعه مناطق فرودگاهی ناستجدیده مانده است. تمام این کاستی‌ها از وجود «شکاف معلوماتی» در عرصه توسعه فضایی منطقه‌ای حکایت دارند. بی‌تردد، توسعه موزون منطقه‌ای به بررسی‌های جامع تر و لحاظ کردن آثار و تبعات منفی ترددات هوایی نیاز دارد.

۴۰ گفتار نهم تحلیل اثرات تسریع‌کننده فرودگاهها به عنوان یک کاستی علمی

بررسی‌های صورت گرفته در زمینه اثرات تسریع‌کننده‌گی عملکردهای فرودگاهی در دوره ۱۹۹۲-۲۰۰۸ (داده‌های واقعی) و پیش‌بینی آن تا سال ۲۰۲۰ (پرآوردهای) در فرودگاه مونیخ نشان می‌دهد که بر اساس آهنگ رشد موجود، شمار مسافران از ۱۲ میلیون در سال ۱۹۹۲ تا ۳۲ میلیون، در سال ۲۰۰۸ به ۴۲ میلیون، و در سال ۲۰۲۰ (با احتساب باند پرواز دوم) به ۶۲ میلیون و (با احداث باند پرواز سوم) به ۵۷/۳ میلیون نفر افزایش خواهد یافت. شمار کارکنان این فرودگاه نیز از ۱۱,۰۰۰ نفر در سال ۱۹۹۲ به ۳۰,۰۰۰ نفر در سال ۲۰۰۰ بالغ شده و پیش‌بینی می‌شود که

شهری به پیدایش متربولهای چند - کانونی می‌انجامد. اثرات تسریع‌کننده فرایند فرودگاه‌ها به عنوان یک واقعیت بر همگان آشکار است، اما کارشناسان توسعه فضایی تا چه میزان از برآیند آن آگاهند؟ در پاسخ به این پرسش می‌توان گفت: در این زمینه اطلاعات موقّع کافی در دست نیست و این کاستی را می‌توان به یک «شکاف معلوماتی» تعبیر کرد.



با استناد به جدول آمار و ارقام در زمینه عملکردهای فرودگاه مونیخ طی دوره ۲۰۰۸-۲۰۲۰ (۱۹۹۲-۲۰۰۸) ارقام واقعی و ۲۰۰۸-۲۰۲۰

ارقام پیش‌بینی شده) می‌توان ترافیک هوایی را از دو وجه: «عملکرد سایت فرودگاهی» و «تردد هوایی» مورد تحلیل قرار داده و برآیند آنها را به اثر غیرمستقیم تعبیر نمود.

اثر غیرمستقیم نیز به توبه خود "اثر القایی" را به وجود می‌آورد، مناطق کلان شهری در زمره پدیده‌های قرار می‌گیرند که از ۱۰۵ شهر و شهرک، که به صورت خوشایدی دور یک یا چند شهر بزرگ گرد آمده‌اند، تشکیل شده و از قدرت خارق العاده اقتصادی ناشی از تقسیم نوین جهانی کار بهره‌مند هستند. به گمان کارشناسان، یافته‌های حاصل از تحلیل‌های آماری عملکردهای فرودگاهی پاسخ قانع‌کننده‌ای را به تحلیل‌گر

از شهر فرودگاهی تا منطقه فرودگاهی



پژوهشی‌های تمثیلی و در ارتباط با مطالعات فرودگاهی آغاز شده است. تحلیل ویژه رخداد قضایی، با تکید بر اثرات تسريع‌کننده و مبتنی بر رویکرد کیفی تمثیلی در سال ۲۰۰۷ توسط یک موسسه پژوهشی^۱ ارائه شده است. مطالعات انجام شده در زمینه اثرات تسريع‌کننده بر فعالیت‌های اقتصادی-تجاری نشان می‌دهد:

اثرات اقتصادی فرودگاه‌ها به دو صورت ظاهر می‌شوند:

- اثر اقتصادی ناشی از ارایه خدمات فرودگاهی (در سایت) که به صورت اثر مستقیم ظاهر می‌شود (با ایجاد ارزش افزوده در سایت، مانند ایجاد اشتغال و درآمد). یک چنین اثر اقتصادی به دو حالت "اثر غیر مستقیم" و "اثر القابی" نمود پیدا می‌کند.
- اثرات ناشی از عملکرد فرودگاهی، از مسافران ترازنیت پدید می‌آیند. که ناشی از اثر تسريع‌کنندگی مسافران و بنگاه‌های اقتصادی تشکیل شده‌اند.
- مطالعات مربوط به اثر تسريع‌کننده ناشی از جایه‌جایی مسافران نشان می‌دهند که با کاهش مدت زمان سفرها بهره‌وری نیروی کار افزایش می‌یابد و هزینه‌های فعالیت‌های اقتصادی نیز کاسته می‌شود. این گونه آثار در چارچوب سفرهای توریستی صادق است.
- در فراسوی سفرهای توریستی نیز، دسترسی به بازار (مناطق جدید) و افزایش ارزش قدرت خرید) تحقق می‌یابند.
- گردآوری مستندات و ارقام بدون اتخاذ رویکرد تجربی سیستماتیک انجام می‌گیرد.

این تعداد در سال ۲۰۲۰ به ۴۱,۰۰۰ نفر افزایش یابد. ارزش افزوده ایجاد شده در سال ۱۹۹۲ در فرودگاه مونیخ ۱۲۴ میلیارد یورو و در سال ۲۰۰۰ برابر ۱۸۰ میلیارد یورو است و پیش‌بینی می‌شود که در سال ۲۰۲۰ به میزان قابل توجهی افزایش می‌یابد. (رقمی برای سال ۲۰۲۰ پیش‌بینی نشده است). آثار اقتصادی عملکرد فرودگاهی رامی توان به صورت زیر نشان داد:



مطالعات صورت گرفته در زمینه اثرات تسريع‌کننده فرودگاه‌هاز نظر جغرافیایی بر پژوهش در محدوده فرودگاه‌های اروپایی، به ویژه فرودگاه مونیخ، و سایر فرودگاه‌های عمده آلمان متتمرکز بوده است. این مطالعات در زمرة تخصصین مطالعات بین‌المللی به شمار می‌آیند و در مورد فرودگاه مونیخ با توجه به امکان تصویب طرح احداث باند پرواز شماره ۳ در آن، آثار آن بر اقتصاد و همچنین الگوی سکونت تحت بررسی قرار گرفته است. به لحاظ متداول‌بودی، مطالعه مذکور در سال ۲۰۰۴ با اتخاذ رویکرد کیفی در آمیخته با

از شهر فرودگاهی تا منطقه فرودگاهی

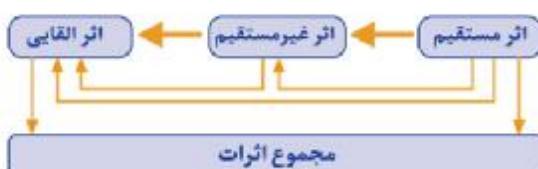
﴿ گفتار دهم: "مکان‌های نامناسب"

■ اثرات تسريع‌کننده در نظریه چرخه محصول

آیا می‌توان آثار اقتصادی تردد هوایی را بررسی کرد؟ آری، آثار اقتصادی تردد هوایی قابل بررسی است، زیرا اثرات تسريع‌کننده بر تردد هوایی تاثیرگذار است، و بررسی قایدۀ ناشی از اثرات تسريع‌کنندگی در زمینه اقتصادی و به ویژه در عرصه تجارتی، امکان پذیر است. اثرات تسريع‌کننده در تجارت از طریق هوایی و قایدۀ های حاصل از آن عبارتند از:

- حمل محصولات از طریق هوایی
- محصولاتی که از طریق حمل و نقل زمینی جابه‌جا می‌شوند، اما با خشی از آنها از طریق هوایی هماهنگ می‌شوند
- خدمات از طریق هوایی ارسال می‌شوند (شامل جهانگردی)، و دیدار اعضا خانواده و دوستان

در حمل و نقل زمینی بخش مهمی از ارزش افزوده از دست می‌رود و می‌توان آن را به ذوب شدن فقط یخ عظیم قطبی شناور در اقیانوس تشییه کرد که با گذشت زمان به تدریج کوچکتر می‌شود. ارزش خدمات هوایی بین المللی بسیار قابل توجه است، اما با گسترش عملکردها، ارزش‌هایه کاستی می‌گیرند. کاستی ارزش در حمل و نقل زمینی بسیار بیشتر است، زیرا با وجودی که هزینه انبارداری پایین است، اما هزینه هر کیلومتر ساعت بسیار زیاد است. از طرفی، کاربری محلی زمین (گران قیمت) در حمل و نقل زمینی در افزایش هزینه‌های دخیل است. در مقابل، استفاده از حمل و نقل هوایی برای تجارت به لحاظ سرعت بسیار سودمند است. ارزش واقعی حمل و نقل هوایی از کاهش هزینه‌ها حاصل می‌شود. همچنین، تقسیم نوبن بین المللی کار نقش بسزایی در تعیین هزینه و قایدۀ ایفامی کند.



- آثار تسريع‌کننده منتخب تهای محدود به نمونه‌های مشاهداتی بوده است.

● مطالعات نتوانسته‌اند طیف گسترده‌ای از آثار تسريع‌کننده را پوشش دهند و به جای آن اهمیت موضوعی مورد تأکید قرار گرفته است و به طور کلی، آثار منفی تسريع‌کننده در مطالعات نادیده مانده‌اند.

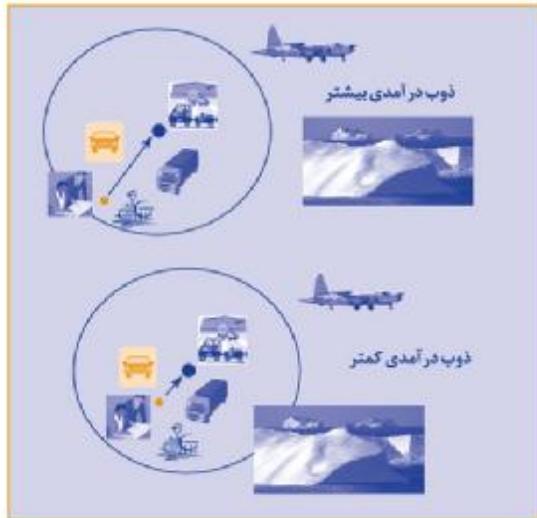
● نتیجه این که: چالش‌های دار این زمینه هنوز خودنمایی می‌کنند زیرا به دلیل ییجیدگی زیاد، مشاهده طیف گسترده آثار تسريع‌کننده امکان پذیر نشده است. بررسی این طیف گسترده به لحاظ تحلیل علت و معلولی نیازمند شیوه‌های مطالعاتی متفاوت است، اهمیت قابل شدن به خود موضوع در این گونه مطالعات در اولویت قرار گرفته و آثار واقعی در درجه دوم اهمیت قرار دارند. با وجود این کاستی‌ها، توجه به آثار منفی تسريع‌کننده فرودگاه‌ها الزامی به نظر می‌رسد.

چشم انداز آثار تسريع‌کننده فرودگاه‌ها

- آثار تسريع‌کننده قطب‌های فرودگاهی با وجود اثرگذاری تراپری هوایی بر افزایش قابلیت اقتصادی و رشد منطقه‌ای هنوز نامعلوم مانده است.

● آثار تسريع‌کننده باید در عرصه توسعه منطقه‌ای به عنوان کاستی معلوماتی قلمداد شود. کوشش برای بررسی و درک آثار و پیامدهای تسريع‌کننده فرودگاه‌های بی‌روهش‌های بیشتر در عرصه توسعه منطقه‌ای می‌انجامد.

از شهر فرودگاهی تا منطقه فرودگاهی



اگرچه در آمدهای حاصل از تجارت هزینه‌هایی در بر دارد، اما در اغلب موارد این هزینه‌ها باشد همه‌جانبه پوشش داده می‌شوند. در برخی موارد این گونه هزینه‌ها بسیار مشهود هستند. چهارقیایی بازار بخش توین خدمات را در مکان‌های مرکزی و مکان‌های روبرویی می‌توان به صورت زیر نشان داد:



- تراپری هوایی می‌تواند ارتباط با بازارهای بزرگ را فراهم کند:
- انتظارات اساسی را برآورده سازد، اما در اغلب موارد، شهرهای بزرگ به نهایت ظرفیت خود (اشباع) رسیده‌اند.
- افزایش هزینه مسکن (همچنین هزینه نیروی کار) جستجوی مکان‌های جایگزین را الزامی می‌کند.
- گزینه یکم: حاشیه شهرها در حال گسترش اند و شهرهای عاری از مرزبندی‌های ثابت هستند.

برتری حمل و نقل هوایی را می‌توان به صورت زیر خلاصه کرد:

- کاهش همه‌جانبه هزینه‌های حمل و نقل (با کاهش ذوب شدن در آمد)، و افزایش ارزش تجاری
- کاهش همه‌جانبه هزینه‌های تولید و حمل و نقل، مصرف، افزایش رفاه عمومی
- ارتقای تراپری هوایی با کاهش تمامی هزینه‌ها

ارزش خدمات هوایی برای یک منطقه به لحاظ ارزش آغازین بسیار زیاد است، اما به موازات توسعه و گسترش پیشتر عملکرد، از این ارزش کاسته می‌شود. تراپری هوایی بازدیدیک تر ساختن نقاط مختلف به یکدیگر ایجاد ارزش می‌کند، کاربری محلی زمین و ترتیبات تراپری زمینی به افزایش هزینه‌های انجامد و می‌توان آن را به ذوب شدن بخش‌های در آمد در طول زمان شبیه کرد.



تراپری هوایی بازدیدیک تر ساختن مناطق به یکدیگر حفظ ارزش می‌کند.



کاربری محلی زمین و حمل و نقل زمینی می‌توانند در افزایش هزینه تاثیر گذارند. گسترسی آسان به فرودگاه‌های دستیابی به در آمد تجاری بیشتر را تضمین می‌کند.

از شهر فرودگاهی تا منطقه فرودگاهی

آنها به جای اینکه به منطقه‌ای شدن توجه داشته باشند به جهانی شدن توجه دارند (بی‌تر دیدجهانی شدن مهم است، اما غالب تجارت‌های هوایی و سفرهای میان کلان منطقه‌ها صورت می‌گیرند، همچنین شهرهای فرودگاهی مستعد پذیرش سفرهای هوایی گستره میان منطقه‌ای هستند).

۴۰ گفتار یازدهم: ارتباط نزدیک با جهان

فضای نوین اداری در قطب‌های فرودگاهی بین‌المللی، ارتقاء انگاره‌های شهری در فرودگاه‌های فرانکفورت ماین آلمان و شیفول آمستردام

در این گفتار چهار بحث عمده مورد بررسی قرار گرفته است که عبارت‌داز: فرودگاه‌های عنوان هسته‌های شهری نوین منطقه‌ای، مطالعات موردي فرودگاه شیفول آمستردام و فرودگاه راین-ماین فرانکفورت، ارزیابی مقاهم جدید انگاره‌های نوین شهری در مکان‌های جغرافیایی، و نتیجه‌گیری نهایی.

گفتنی است که فناوری نوین به ایجاد همه جانبه محیط انسانی نوین می‌انجامد (مارشال مک‌لوهان ۱۹۱۱-۱۹۸۰) نقش فرودگاه‌ها در فرایند جهانی شدن انکارنایدیر است و با افزایش تردداتی هوایی، آهنگ جهانی شدن تسريع شده است. فرودگاه به عنوان یک کانون منطقه‌ای نقش هسته‌ای ایفا می‌کند و با برور

- گزینه دوم: جوینده ناگزیر است برای پیدا کردن مسکن جایگزین سلسله مراتب روبروی پایین شهری را پیماید.

- گزینه سوم: یا در جستجوی کار برآید و یا در تکابوی مکانی برای سکونت

- طراحی سازمانی و صرف‌جویی در هزینه‌های ترابری امکان‌پذیر می‌شود.

- بهینه شدن چرخه تولید موجب می‌شود که ابتدا، فعالیت‌های خاص و منتخب به مکان‌های به نسبت ارزان تر انتقال یابند، سپس به تدرج از نزدیک مهارت بالاروند که همین عامل موجب پراکنش جغرافیایی فعالیت‌های منتخب می‌شود.

به راستی مکان‌های نامناسب کدامند؟ در مکان‌های نامناسب سه نگرش زیر خودنمایی می‌گند:

- به جای درآمدهای خالص، هزینه‌های تجاری مورد توجه است. (شرکت‌ها خود را با شرایط معینی تعیین می‌دهند، و برخی از درآمدهای ظاهر در مازادهای مصرفی مکثوم می‌مانند).

- به جای این که مکان‌های کوچک منتخب مورد توجه قرار گیرند مرکز بزرگ مورد توجه قرار می‌گیرند (زیرا به نظر آنها مرکز عمده شهری از ترابری هوایی بهره‌مند شده‌اند، ترابری هوایی بیشتر به تفعیل شهرهای دور دست تمام شده است، ترابری هوایی اثر "هموار کننده" دارد).

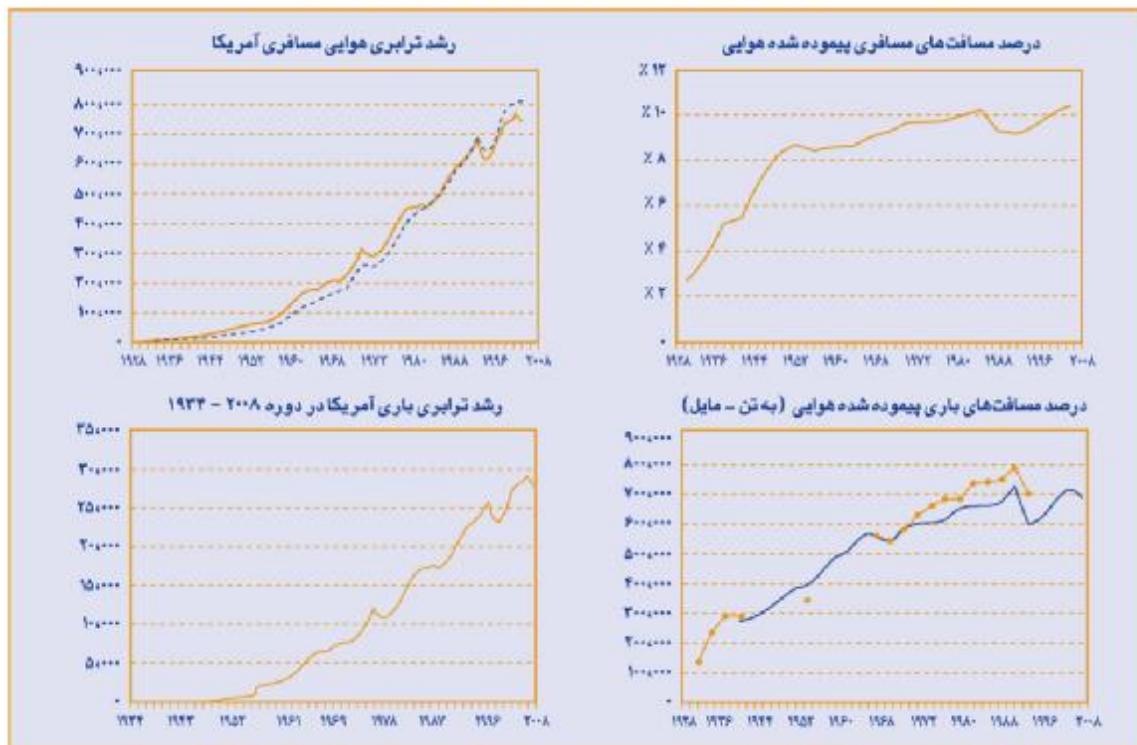
▼ توزیع جغرافیایی ۵۰۰ نقطه مهم در ایالات متحده آمریکا

#	۲۰۰۷	#	۲۰۰۰	#	۱۹۹۰	#	۱۹۸۰	#	۱۹۷۰	#	۱۹۶۵
۴۵	نیویورک	۴۱	نیویورک	۴۳	نیویورک	۸۱	نیویورک	۱۱۷	نیویورک	۱۴۲	نیویورک ۱
۲۲	هوستان	۲۰	هوستان	۲۲	شیکاگو	۲۵	شیکاگو	۳۹	شیکاگو ۲	۵۰	شیکاگو ۲
۱۲	اتلانتا	۱۳	شیکاگو	۱۵	دالاس	۱۶	پیتسبرگ	۱۵	کلیولند	۷۵	پیتسبرگ ۳
۱۱	شیکاگو	۱۲	اتلانتا	۱۲	هوستان	۱۵	استمند کنتیک	۱۵	پیتسبرگ ۲۰	۲۰	قیلافلیا ۲
۱۱	دالاس	۸	پیتسبرگ	۱۲	کلیولند	۱۲	لس آنجلس	۱۳	لس آنجلس ۲۰	۵	دیترویت ۵
۸	فلورانسیسکو	۸	فلورانسیسکو	۱۲	پیتسبرگ	۱۲	هوستان	۱۱	فلورانسیسکو ۲۶	۲۰	لس آنجلس ۶
۸	پیتسبرگ	۷	کلیولند	۹	اتلانتا	۱۱	ست لوئیز	۹	مل واکس	۱۳	کلیولند ۷
۷	مینیاپولیس	۷	ست لوئیز	۹	لس آنجلس	۱۱	دالاس	۹	ست لوئیز ۸	۱۲	ست لوئیز ۸
۷	ست لوئیز	۷	لس آنجلس	۹	ست لوئیز	۹	کلیولند	۸	دیترویت ۱۱	۱۱	سانفرانسیسکو ۹
۷	شارلوت	۶	دالاس	۷	مینیاپولیس	۸	مینیاپولیس	۸	مینیاپولیس ۱۰	۸	مینیاپولیس ۱۰
۱۳۸		۱۲۹		۱۵۲		۲۰۰		۲۴۶		۳۹۸	

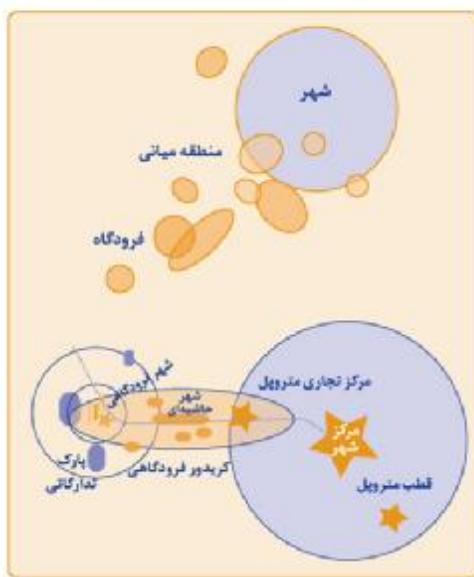
این توزیع جغرافیایی به لحاظ عملکرد شهرهای بزرگ تمرکز کمتری داشته و در مجموع از تمرکز این فعالیت‌ها در شهرهای بزرگ کاسته شده است.

از شهر فرودگاهی تا منطقه فرودگاهی

رشد شگفت‌انگیز ترابری هوایی در جهان در چهار دوره پیاپی از سال ۱۹۲۸ تا ۲۰۰۵



مستغلات کسب و کارستی، در شهرهای فرودگاهی به اجراء در می‌آیند.



شدن این هسته، رشد و توسعه منطقه‌ای امکان پذیر می‌شود.

در سال‌های اخیر فرودگاه‌ها با توسعه عملکردی خود به مناطق فرودگاهی تبدیل شده و مناطق فرودگاهی نیز در حال تبدیل به هوای‌تراپی‌شهر، یه مفهوم شهرهای تامین کننده حمل و نقل گستردگی هوایی هستند. فرودگاه‌های این روند تکاملی نقش جدید خود را به عنوان هسته توسعه منطقه‌ای همواره پررنگ‌تر می‌کنند.

فرودگاه آمستردام (شیفول) با ارائه فضاهای اداری - دفتری مجهرز توانسته است پاب جدیدی را در عرصه تسهیلات فرودگاهی بگشاید. این گونه فضاهای اداری - دفتری به نمایندگی‌های کارخانه‌ها و کسب و کارهای گوناگون واگذار می‌شوند و از بابت اجاره این گونه تسهیلات، در آمدهای مستمر هنگفتی نصیب فرودگاه می‌شود. با توسعه این گونه تسهیلات در شهرهای فرودگاهی، کسب و کار جدیدی تحت عنوان بنگاه معاملات املاک و مستغلات فرودگاهی و فراتراز آن، ساخت و سازهای فرودگاهی راه اندازی می‌شوند. با توسعه یافتن این گونه فعالیت‌ها، پروژه‌های املاک و مستغلات اداری - دفتری، در فراسوی

از شهر فرودگاهی تا منطقه فرودگاهی

از فرودگاه به هواتر اپرشنر - فرودگاه به عنوان گانال متابطه شهری و منطقه‌ای



در یک چنین فضاهای تجهیز شده در فرودگاه‌ها، صنایع هوا - فضا و هوایپمایی می‌توانند به شبکه‌های بین‌المللی پیونددند و نوعی از ادغام را به وجود آورند. به طور کلی، این گونه رهآوردها در بستر فعالیت‌های چند حالت، قابلیت دسترسی، و قابلیت ارتباطی شکل می‌گیرند.

عواملی چون سرعت جابه‌جایی و میزان انعطاف‌پذیری، در عملکردهای فروندگاهی نقش ممتازی را ایفا می‌کنند. شهرهای فروندگاهی با برخورداری از قضاهاي اداري - دفتری مجهز و لوکس برای برگزاری مجاميع و کنفرانس‌ها و انواع تسهیلات و خدمات موردنیاز کسب و کار بین‌المللی احداث شده در زیباترین ساختمان‌ها و مدرن‌ترین سبک‌های معماری به بنگاه‌های فعال اقتصاد جهانی تبدیل می‌شوند. روند توسعه فروندگاهی از یک فروندگاه صرف به هوای‌ابر شهر به شکل مقابله، تصویر شده است:



از شهر فرودگاهی تا منطقه فرودگاهی

● فرودگاه فرانکفورت: فضاهای نوین اداری - دفتری این فرودگاه به نماد توسعه آن تبدیل شده‌اند. طرح‌های توسعه فرودگاه آغاز شده‌اند و هر یک از بلوک‌های اداری - دفتری آن تعداد قابل توجهی از فضاهای فعالیتی لازم را در اختیار شرکت‌ها قرار می‌دهند.

● جذب طیف گسترده‌ای از بخش‌های گوناگون کسب‌وکار فراسوی کسب‌وکارهای عرفی و قدیمی در هر دو فرودگاه فوق امکان پذیر شده است.

● در اغلب موارد کسب‌وکارهای جهانی که دسترسی سریع را عامل تعیین‌کننده برای فعالیت‌های خود (مانند صنایع و فعالیت‌هایی قابل جایجایی که در جستجوی فضاهای اداری جدید هستند) تلقی می‌کنند.

● ویزگی‌های طرح‌های توسعه‌ای فرودگاه‌های آمستردام و فرانکفورت را می‌توان به شرح زیر بر شمرد:

▪ قابلیت ادغام در شبکه‌های بین‌المللی

▪ نیاز مبرم و فراوان به ملاقات‌های رو در رو با کارفرمایان و مسافرانی که در پی کسب‌وکار سفر می‌کنند.

▪ نیاز روزافزون به محیط فعالیتی حساس نسبت به زمان

▪ مشارکت در فضاهای اداری - دفتری

▪ فعالیت در حوزه خارج از محدوده‌های شهری

▪ هزینه‌های عملیاتی به نسبت کمتر

از زبان عملکرد و نتیجه‌گیری، عوامل موافقیت بازارهای فرعی را می‌توان به صورت زیر بر شمرد:

● از این پس فرودگاه‌هایه عنوان گرهگاه‌های حمل و نقل به شمار نمی‌آیند بلکه آنها را می‌توان به عنوان مکان‌های پر قایده تجاری و کسب‌وکار تلقی کرد.

● فواید شهرها و مناطق فرودگاهی حاصل قابلیت‌های زیر هستند: تراپری چندحالته، قابلیت جابجایی سریع و انعطاف‌پذیر،

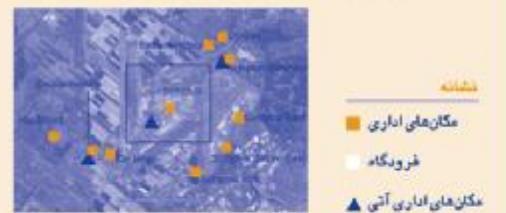
دسترسی و برقراری ارتباط سریع

▪ وجود زیرساخت‌های لازم برای ملاقات‌ها، برگزاری کنفرانس‌ها و تمثیلات موردنیاز کسب‌وکار

▪ ارائه باشکوه‌ترین و مجلل ترین فضاهای اداری - دفتری همراه با زیباترین سبک معماری

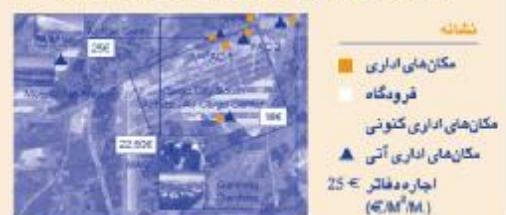
فرودگاه شیفول آمستردام و راین - ماین فرانکفورت به صورت روبه‌رو توسعه می‌باشد:

مکان‌های اداری منتخب موجود در پیرامون فرودگاه شیفول



فرودگاه فرانکفورت در حال تجربه روند توسعه به صورت زیر است:

مکان‌های اداری موجود در پیرامون فرودگاه راین - ماین



■ با نگاهی به دو انگاره توسعه فرودگاه‌های آمستردام و

فرانکفورت می‌توان به نتایج ملموس زیر دست یافت:

● بر اساس طرح توسعه، ایجاد تعامل‌های پویا و گرانبهای در کل بازار که به پیدایش و تکامل بازارهای فرعی می‌اتجامد، امکان پذیر می‌شود.

● پیشرانه‌های عمده طرح توسعه موارد زیر را در ہر می‌گیرند:

▪ تغییرات ساختاری جهانی در اقتصاد جهان

▪ تبدیل زمان به اساسی ترین متغیر عملکرد کسب‌وکار

▪ انسجام فعالیت‌های فرودگاهی و جابجایی این گونه فعالیت‌ها امکان رونق ساخت و سازهای را در مناطق فرودگاهی فراهم ساخته است.

▪ عرصه را برای ظهور سایر بازیگران نامور آماده می‌سازد.

▪ برنامه‌ریزی منسجم را مکان‌پذیر می‌کند.

● فرودگاه آمستردام: این فرودگاه در حال حاضر با اجرای پروژه‌های ساخت و ساز و عرضه فضاهای اداری - دفتری نوین به سرعت در حال توسعه است.

از شهر فرودگاهی تا منطقه فرودگاهی

شده است که به معنای "رقابت تعاضی" است.

• فرودگاه آمستردام:

• این فرودگاه از زمان احداث به عنوان یک ساختار شهری نمود پیدا کرده است.

• به عنوان یک ساختار شهری چند - کانونی ظاهر شده است.

• چشم انداز بازار قضایی اداری: این ویژگی با مشکلات املاک بزرگ اجاره ای در داخل مراکز شهری (کالاهای آب، میراث های فرهنگی ساختمانی حفاظت شده و ...) به مقابله پر خاسته است. و بالاخره مساله دشواری دسترسی به مراکز شهری.

• فرودگاه فرانکفورت:

• ساختار شهر فرودگاهی تک - کانونی است

• با توجه به ویژگی های سرمایه گذاری های جاری در داخل شهرها، مخاطرات رقابتی در مقایسه با فرودگاه ها کمتر است در مقابل انتظار می روید انتقال نیروی کار [فعالیت های تأمین مالی (توسعه کسب و کار های عمده سنتی در مراکز شهری) در برابر فعالیت های جایه جا شونده (فرودگاهی) قرار گیرند.]

جمع بندی و نتیجه گیری:

• تغییرات ساختاری در اقتصاد جهانی به ارتقای ارزش گذاری نوین در درک عملکرد فرودگاه ها و اثرات آنها بر پیرامون خود انجامیده است.

• تمرکز فعالیت ها که سابق بر این در مراکز عمده توسعه کسب و کار شهری صورت گرفته است و ظهور فضای بازار اداری در نواحی اطراف فرودگاه ها، گونه جدیدی از ساختار شناسی شهرهای فرودگاهی را به تصویر کشیده است.

• فعالیت های متمرکز ساختمانی با توسعه زیر ساخت های کسب و کار موجب شده است که بعد جدیدی از فضای اداری که تسهیلات مدرنی را به مشتریان ارائه می کند در شهرها و مناطق فرودگاهی پایه عرصه گذارد.

• این گونه مزیت های مکانی که به طور عمده از تقاضا برای فعالیت های جایه جا شونده ناشی می شوند بیانگر موفقیت طرح های توسعه شهرهای فرودگاهی است.

• این گروه از مستاجران در گذشته راضی به پرداخت اجاره های سنگین بودند.

• چشم انداز بهبود مستمر کیفیت فضایی موجب پویاتر شدن بازارهای ثانوی در مناطق فرودگاهی خواهد شد.

• موقعیت بین المللی فرودگاه اجازه می دهد که دسترسی به شرکت های معروف با عملکرد گسترده جهانی امکان پذیر شود دسترسی از نزدیک به مکان هایی که از جذابیت بین المللی چشمگیر برخوردارند

• حضور پرشمار مراکز و نمایندگی های ملی و بین المللی در این فرودگاه ها نظیر شیقول آمستردام

• قرایم بودن محیط کاری به مدت ۲۴ ساعت در طول تمام هفته عوامل محدود گشته و گاستی های مناطق فرودگاهی عبارتند از:

• اجاره بهای بسیار گران

• انتزاعی بودن مکان ها، به ویژه در فرودگاه فرانکفورت

• وجود آسودگی صوتی زیاد

• نبود خود مختاری و خود کفایی

• کیفیت پایین به لحاظ طراحی شهری

• طراحی اولیه فضاهای باز هنری مسافری

• وجود راه بندان های ترافیکی در اوج بازه های زمان جابه جانی

• وضعیت بحرانی استفاده از پارکینگ و هزینه های توقف خودروها

بازارهای ثانوی فرعی یا رقبای

• وضعیت فضایی:

• ناحیه های بازار در هر دو فرودگاه با ویژگی ارائه گسترده فضای اداری تصویر می شود. بازارهای ثانوی ناگزینند که با رقابت های احتمالی روپاروی شوند.

• هر دو فرودگاه در فاصله نزدیکی از مراکز شهری قرار دارند و به گونه مطلوبی به یکدیگر متصل شده اند. این گونه ویژگی فشارهای رقابتی را فزون تر می سازد.

• پرداشت کارشناسی:

• این فرودگاه ها در وهله نخست با عرضه کیفی فضاهای اداری خود را به عنوان یک پدیده فضایی پس امده در عرصه عمران شهری مطرح می کنند.

• تنها شمار محدودی برای کسب و کارهای مستقر در مکان های قدیمی (مکان های واقع در شهرهای عمده) و یا مراکز اداری مستقر در شهرها (محور جنوبی فرودگاه) مستلزم رقابت را برای این گونه فضاهای مطرح می کنند.

• یکی از کارشناسان این وضعیت را به یک واژه نو (Coopetition) توصیف کرده است که از دو واژه Competition و Cooperative ترکیب