

[www.salampnu.com](http://www.salampnu.com)

## سایت مرجع دانشجوی پیام نور

- ✓ نمونه سوالات پیام نور : بیش از ۱۱۰ هزار نمونه سوال همراه با پاسخنامه
- تستی و تشریحی
- ✓ کتاب ، جزوه و خلاصه دروس
- ✓ برنامه امتحانات
- ✓ منابع و لیست دروس هر ترم
- ✓ دانلود کاملاً رایگان بیش از ۱۴۰ هزار فایل مختص دانشجویان پیام نور

[www.salampnu.com](http://www.salampnu.com)

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

درس : جغرافیای اقتصادی عمومی (صنعت، حمل و نقل، انرژی)

تعداد واحد : ۲

منبع : مبانی جغرافیای اقتصادی (۲)

مولفان : گیتی صلاحی - نفیسه مرصوصی

تهیه کننده اسلاید : نفیسه مرصوصی

جایگاه درس : درس پایه برای تمام رشته های جغرافیا

## طرح درس :

این در شامل ۴ فصل بشرح زیر می باشد :

فصل اول = معرفی مبانی و اهمیت جغرافیای اقتصادی، تعاریف و شاخه های جغرافیای اقتصادی

فصل دوم = تعریف صنعت ، مکانیابی صنعتی و عوامل موثر بر آن ، تئوری های مکانیابی

فصل سوم = حمل و نقل و جایگاه آن در فعالیت های اقتصادی و توسعه

فصل چهارم = جغرافیای انرژی، بحران جهانی انرژی و راه حل های آن



# اهداف كلي درس ، شامل آشنایي دانشجو با :

۱. مفاهيم جغرافياي اقتصادي ، فعاليت هاي صنعتي و عوامل موثر بر مکانیابی صنایع، نقش و اهمیت حمل و نقل در فعاليت هاي اقتصادي و توسعه کشورها.
۲. تاثیر فعاليت هاي مختلف اقتصادي در چشم اندازهاي اقتصادي ،
۳. تجزيه و تحليل روابط میان الگوها و جريان هاي فضايي
۴. منابع محدود انرژی ، بحران جهانی انرژی و راه حل هاي آن



# فصل اول : معرفی مبانی جغرافیای اقتصادی

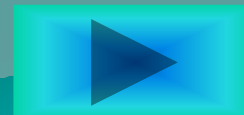
۱- جغرافیای اقتصادی به مثابه ی شاخه ای از جغرافیا

۲- تعاریف جغرافیای اقتصادی

۳- طبقه بندی انواع فعالیت در جغرافیای اقتصادی

۴- شاخه های جغرافیای اقتصادی

۵- بررسی الگوها و فرآیند در جغرافیای اقتصادی

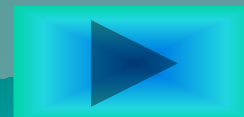


# جغرافیای اقتصادی به مثابه ی شاخه ای از جغرافیا

- **جغرافیای اقتصادی** یکی از پایه های اساسی علم جغرافیا است.

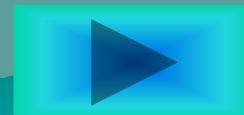
- معیشت انسان که از عوامل مهم وابستگی و ارتباط انسان با زمین است، اساس علم **جغرافیای اقتصادی** است.

- پس موجودیت علم جغرافیا با **جغرافیای اقتصادی** آغاز شده و جغرافیای اقتصادی یکی از شاخه های مهم آن می باشد.



# جغرافیای اقتصادی به مثابه ی شاخه ای از جغرافیا

- **جغرافیای اقتصادی** به عنوان شاخه ی مهم و اساسی جغرافیای انسانی در بررسی های جغرافیایی و برآوردن آمال انسانی در جهت احیا عدالت اجتماعی در میان جوامع انسانی و نیز بهره برداری بهینه از منابع طبیعی، نقش سازنده ای را ایفا می کند.



فصل اول

فصل دوم

فصل سوم

فصل چهارم





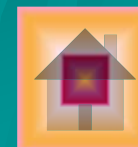
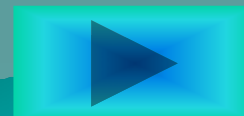
## ۱-۲ تعاریف جغرافیای اقتصادی

۱- **جغرافیای اقتصادی** از پراکندگی نوع اقتصاد جوامع انسانی بحث می کند.

۲- **جغرافیای اقتصادی** فعالیت های اقتصادی انسان را در محیط های طبیعی و فرهنگی مطالعه و بررسی می کند.

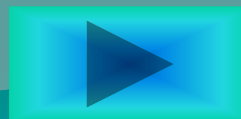
۳- **جغرافیای اقتصادی** از تجزیه و تحلیل پراکندگی فعالیت های اقتصادی بحث می کند.

۴- **جغرافیای اقتصادی** چگونگی روابط بین عوامل محیط طبیعی و اوضاع اقتصادی را بررسی می کند.



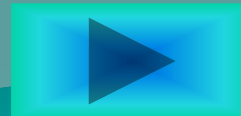
## ۱-۲ تعاریف جغرافیای اقتصادی

- ۵- **جغرافیای اقتصادی** از دو قسمت یکی جغرافیا « عوامل مکانی » و دیگری اقتصاد « تولید، توزیع و مصرف کالا » و بخش خدمات ترکیب یافته است.
- ۶- **جغرافیای اقتصادی** با قوانین موضوعات توسعه و توزیع جمعیت و اقتصاد در سراسر دنیا سر و کار دارد.



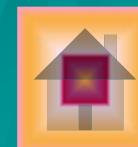
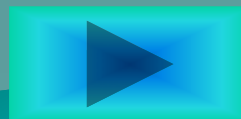
## ۱-۲ تعاریف جغرافیای اقتصادی

۷- **جغرافیای اقتصادی** به موقعیت و فعالیت های اقتصادی، سازمان یابی فضایی و رشد سیستم های اقتصادی، منابع زمینی مفید و غیر مفید برای انسان توجه دارد.



## ۱-۲ تعاریف جغرافیای اقتصادی

۸- **جغرافیای اقتصادی** تاثیر متقابل سرمایه های اقتصادی را در ارتباط با عوامل جغرافیایی تجزیه و تحلیل می نماید و موقعیت مراکز فعالیت های اقتصادی و به دنبال آن سلسله مراتب این مراکز، شبکه های حمل و نقل که تجارت جهانی را به دنبال دارند و الگوهای مفید مناطق تولید و مصرف و مکانیزم فضایی رشد و کاهش تولید را بررسی می نماید.



## ۱-۳ طبقه بندی انواع فعالیت در جغرافیای اقتصادی

### ۱- اقتصادی معیشتی :

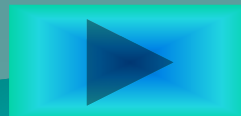
شامل : فعالیت های معیشتی ابتدایی و زراعت معیشتی  
متراکم

### ۲- فرآوری تجاری، حیوانات و گیاهان :

شامل : فرآوری تجاری حیوانات وحشی، فرآوری تجاری  
فرآورده های جنگلی.

### ۳- پرورش و زراعت تجاری :

شامل : پرورش احشام، تولید تجاری لبنیات، زراعت چند  
کاشتی، کشاورزی مدیترانه ای، کاشت غلات تجاری،  
کشت محصولات گوناگون، پرورش حیوانات مختلف.



# ۱-۳ طبقه بندی انواع فعالیت در جغرافیای اقتصادی

۴- فعالیت های معدنی تجاری :

شامل : زغال سنگ، نفت و گاز

۵- فعالیت های صنعتی تجاری :

شامل : صنایع غذایی تجاری، تولید الیاف و چرم و

چوب، صنایع ساخته شده ی معدنی و صنایع فلزی.

۶- حمل و نقل

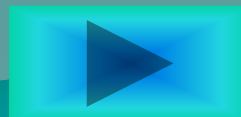
۷- تجارت و خدمات



## ۴-۱ شاخه های جغرافیای اقتصادی

### شاخه های عمومی :

- ۱- **جغرافیای اقتصادی** فعالیت های اقتصادی اولیه ( معادن و کشاورزی )
- ۲- **جغرافیای اقتصادی** فعالیت های ثانویه ( کالاهای ساخته شده )
- ۳- **جغرافیای اقتصادی** فعالیت های بخش سوم ( کالا و خدمات )



## ۱-۴ شاخه های جغرافیای اقتصادی

۴- جغرافیای اقتصادی فعالیت های بخش چهارم ( مشاوره ها، تحقیق مالیات ها، ایجاد انبار ها، حمل و نقل، ارتباطات) **شاخه های فرعی :**

۱- جغرافیای کشاورزی

۲- جغرافیای تجاری

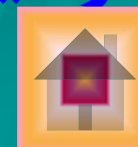
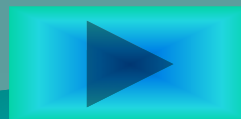
۳- جغرافیای حمل و نقل

۴- جغرافیای صنعت

۵- جغرافیای انرژی

۶- جغرافیای مصرف

۷- جغرافیای نا برابری

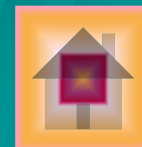
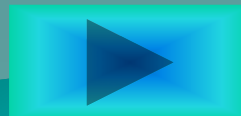




## بررسی الگوها و فرآیند در جغرافیای اقتصادی

می دانیم که :

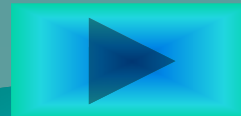
- **جغرافیای اقتصادی** با فعالیت های انسان و منابع زمینی که انسان از آن استفاده می کند سروکار دارد.
- **فعالیت های اقتصادی** در جوامع مختلف در ارتباط با عوامل انسانی ( فرهنگی - سیاسی - اجتماعی و ...) و عوامل محیط طبیعی اشکال گوناگون و پیچیده های می یابد.



# بررسی الگوها و فرآیند در جغرافیای اقتصادی

در هم آمیختگی فعالیت های انسانی با عوامل انسانی و محیط طبیعی، الگوها و سیستم های اقتصادی مختلفی را بوجود می آورد.

هر سیستم اقتصادی چشم انداز اقتصادی خاص خود را بوجود می آورد.



## انواع سیستم های اقتصادی

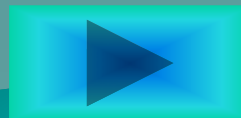
۱- سیستم بازار آزاد (قدرت سیاسی - اقتصادی در کنترل شرکت های خصوصی)

این سیستم در آمریکای شمالی، اروپای غربی، استرالیا، آفریقای جنوبی و آمریکای جنوبی وجود دارد

۲- سیستم های بازار سازمان یافته (کنترل شده)

- تولید بدست سهامداران صورت می گیرد و اتحادیه ها مزد کارگران را می پردازند.  
- سیاست های تولید توسط دولت و مردم تعیین می شود.

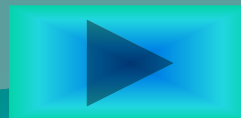
- قدرت سازمان ها، حکومت و انتخاب آزاد مردم بخشی از این سیستم است. مانند ژاپن



## انواع سیستم های اقتصادی

### ۳- شیوه ی زندگی رفاه فردی ( اقدامات دولت در کاهش بی عدالتی )

اقدامات دولت از طریق سیستم های مالیاتی ، قوانین بازنشستگی، ملی کردن صنایع و شرکت در سرمایه گذاری ها. ( بسیاری از کشورهای اروپای غربی )



## انواع سیستم های اقتصادی

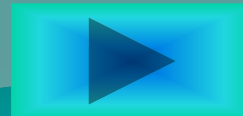
۴- سیستم اقتصاد سوسیالیستی ( اقتصاد متمرکز دولتی )

سیستم سیاسی تک حزبی و اقتصاد متمرکز مانند چین ، ویتنام ، کره شمالی و شوروی سابق

۵- سیستم اقتصادی کشورهای کم توسعه ( بخشی مدرن و بخشی سنتی است )

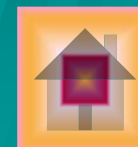
- نظام تک حزبی و دیکتاتور، بی ثبات و کم صلاحیت ، بدون پشتوانه مردمی.

- بازار معیوب و وابسته به خارج مانند بسیاری از کشورهای جهان سوم



## فصل دوم : صنعت

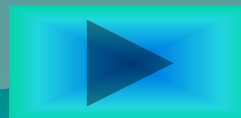
- ۱- تعریف صنعت
- ۲- مکانیابی صنعتی
- ۳- عوامل عمومی مکانیابی
- ۴- تئوری های مکانیابی صنایع
- ۵- تجزیه و تحلیل تئوری مکانیابی و کاربرد آن
- ۶- برخورد جدید با تئوری مکانیابی
- ۷- الگوهای فضایی
- ۸- قلمرو جغرافیایی مناطق صنعتی جهان
- ۹- ویژگی عصر فراصنعتی
- ۱۰- نتیجه



## تعریف صنعت

یکی از مهمترین فعالیت های اقتصادی جریا ن صنعت است که در آن ارزش اقتصادی مواد اولیه کارگر و سایر سرمایه ها افزوده می شود و مواد اولیه به نوع مفیدتری تغییر شکل می یابند. صنعت تجاری شامل همه فعالیت هایی است که انسان توسط آن :

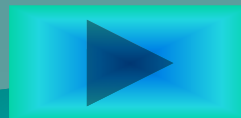
۱- مواد اولیه را در یک مؤسسه کارگاه یا کارخانه جمع آوری نموده



## تعریف صنعت

۲- با تغییر شکل مواد اولیه که از طریق به کارگیری روش‌هایی خاص و صرف هزینه انرژی و کارگر صورت می‌گیرد آن مواد ارزش افزوده می‌یابند

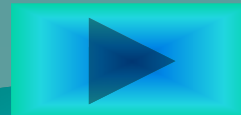
۳- با اتمام مراحل تولید محصولات تغییر یافته یعنی کالاهای مفید تر به سایر مکان‌ها یعنی بازار حمل می‌شوند.





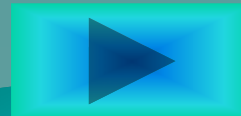
## تعریف صنعت

فعالیت های بخش صنعت از لحاظ مقیاس عملکرد الگوی توزیع ارزش سرمایه گذاری مساحت تحت پوشش ارزش افزوده و پیوند با عوامل طبیعی از سایر فعالیت ها خصوصا فعالیت های بخش اول متمایز است. این بخش از فعالیت غالباً در مقیاس بزرگ انجام می گیرد .



## مکانیابی فعالیت های صنعتی

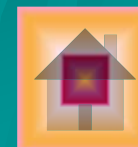
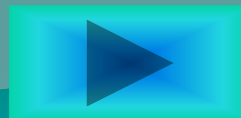
در شروع دوران صنعتی به نظر می رسید که صنعت فقط می تواند در مجاورت خیلی نزدیک با مرکز تولیدات سنگین و به ویژه معادن زغال سنگ توسعه یابد. پیشرفت های اخیر صنعت را پیش از پیش از الزام به استقرار در یک محل جغرافیایی معین آزاد کرده است.



## مکانیابی فعالیت های صنعتی

وجود یک منبع مهم عامل قطعی در انتخاب محل و نوع صنعت باشد

نحوه توزیع فعلی مناطق صنعتی در جهان اصولاً مبانی تاریخی دارد و توزیع مکانی استقرار صنایعی که دوره ی اخیر عامل سیاسی و به بیان دیگر انسانی است



## عوامل عمومی مکانیابی

- چرا یک بنگاه صنعتی در مکانی خاص بوجود می آید؟

- به چه دلیل برخی مکانها با همه مزایا و منافی که دارند انتخاب نمی شوند؟

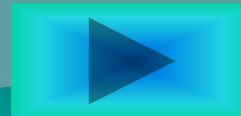
- تصمیمات مکانیابی دارای پیچیدگی های فراوانی است و با تحولات زمانی در ارتباط است.



# عوامل عمومی مکانیابی

امروزه تغییر منافع و مزایا در مکانیابی بیشتر مورد توجه است.

یعنی تصمیمات مکانیابی بر پایه تردیدهای حال و امید به آینده بوجود می آید.

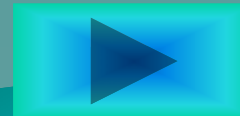


## اهمیت بازار

- بازار برای رشد صنایع، بویژه در جهان توسعه یافته، اهمیت فزاینده ای برای مکانیابی دارد.

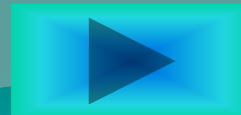
## شناخت بازار:

- اقتصاد جامعه را مجموعه ای از روابط اقتصادی میان افراد با هم ، با دولت و با جوامع دیگر شکل می دهد. این روابط عملاً در قالب بازار جلوه می کنند.



## تعریف بازار

بازار محلی است که در آن به خرید و فروش، عرضه کالا، خدمات و منابع می پردازند.  
هر کالا، منابع و یا خدمات بازاری خاصی دارد که در آن عرضه کنندگان و تقاضا کنندگان در تقابل قرار می گیرند.  
پیچیدگی نظام های اقتصادی جهان در عصر حاضر موجب پیوستگی غالب بازارهای کالا و خدمات شده است



## عوامل نزدیکی به بازار :

### عوامل اصلی شامل:

- افزایش وزن کالا در جریان تولید
- افزایش نرخ کالا در جریان تولید

### عوامل دیگر شامل :

- هزینه های نگهداری مواد فساد پذیر
- ارتباطات و امکانات دسترسی
- و .....

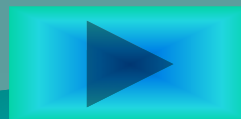




هزینه های تولید  
هزینه های مستقیم : هزینه مواد مستقیم، دستمزد  
مستقیم و ...

هزینه های غیر مستقیم :

- ۱- هزینه های عمومی ( آب، برق و...)
  - ۲- هزینه های اداری و تشکیلاتی
  - ۳- هزینه های توزیع و فروش
- در این میان برخی هزینه ها **ثابت** ( آب، برق و...) و  
برخی **متغیر** می باشند



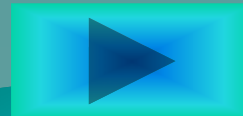
## هزینه های تولید

بنابراین هزینه نهایی هر کالا سه مرحله اساسی دارد:

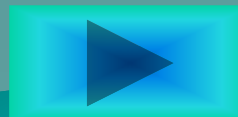
**قیمت اولیه** = قیمت اولیه مستقیم + دستمزد مستقیم  
+ سایر هزینه های مستقیم

**قیمت کارخانه** = قیمت اولیه + هزینه های عمومی کارخانه

**قیمت نهایی** = قیمت کارخانه + هزینه های اداری و...  
+ هزینه های توزیع و فروش



- بازار
- عوامل بازار
- انواع بازار
- عوامل اصلی نزدیکی صنایع به بازار
- هزینه های تولید
- هزینه های کارگر
- دسترسی به نیروی کار
- انرژی
- مواد اولیه
- سایر عوامل
- نقش تجارت در مکانیابی صنایع



## عوامل بازار

بازار دارای ۴ عامل است :

- ۱- **ترکیب نسبی جمعیت بازار** = برخی بازارها دارای جمعیت مصرف کننده در سنین کودکی، برخی سالخوردگان و ..... می باشند. نسبت جنسی و سنی بازارها در تعیین موقعیت بازار مهم می باشد.
- ۲- **وضع جغرافیای بازار** = شرایط جغرافیایی بازار در پذیرش و عدم پذیرش کالا موثر است. مثلا مناطق گرمسیری و سردسیری بازار پوشاک متفاوتی دارند.

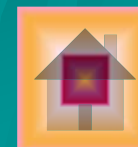
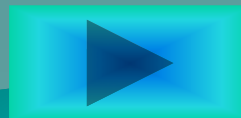
## عوامل بازار

۳- توزیع درآمد خانواده ها = قدرت خرید گروه های مصرف کننده و درصد آنها در

توزیع بازار نقش مهمی دارد. مثلا بازار کالاها لوکس و... در نواحی مرفه نشین رونق دارد.

۴- مصرف کننده ها = مصرف کننده هدف نهایی بازار است و بازار با آن ارتباط

عمیق دارد. بدون مصرف کننده کالا و خدمات، بازاری وجود ندارد. بنابراین روانشناسی رفتار و تمایلات مصرف کنندگان از مسائل مهم سرمایه داران جهانی است.



بازار به دو نوع اصلی تقسیم می شود :

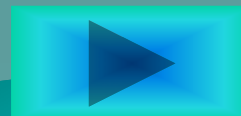
۱- بازار کالا:

منحنی های عرضه و تقاضای جامعه و بازار به میزان عرضه کالا و خدمات و تقاضای آن بستگی دارد.

۲- بازار کار :

نیروی انسانی از مهمترین عوامل تولید می باشد. در اصطلاح اقتصادی به بازار کار و کالا بازار واقعی می گویند.

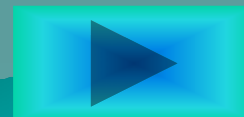
با پیچیدگی اقتصاد جهانی و گسترش روابط بین الملل نقش بازار را به عنوان عامل اساسی داخلی به عامل تعیین کننده ی جهانی تبدیل گردیده است.



## هزینه کارگر

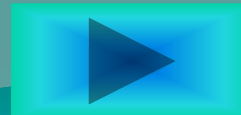
-در بسیاری از صنایع هزینه ی کارگر اصلی ترین هزینه است. صنایعی که نیازمند کارگر متخصص و ماهر است دستمزد های بالایی را پرداخت می کنند.

- برخی جریان های صنعتی بشدت به نیروی کار ماهر وابسته است ، مانند صنایع خوراکی که در آن عمل چشیدن تولیدات نیازمند نیروی کار متخصص است و ماشین های خودکار نمی توانند جانشین آن شوند.



## هزینه کارگر

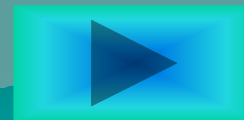
– صنایع بافندگی نیز دارای هزینه نیروی کار زیاد است و به همین دلیل برای کاهش هزینه کارگر، در این صنعت از نیروهای کم مهارت استفاده می کنند.





# جغرافیای اقتصادی و تجزیه و تحلیل جغرافیایی

تمامی مطالعات جغرافیایی با درجات مختلف، محیط فیزیکی و محیط انسانی را در بر می گیرد. همبستگی عمومی - ناحیه ای به معنی تجزیه و تحلیل تفاوت های فضایی عناصر فیزیکی است. ممکن است در جغرافیای اقتصادی یکن منطقه، دو منطقه و ... مطالعه شود، تا در نهایت منتهی به امکان شناخت جهان گردد.

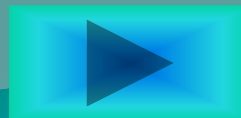


# جغرافیای اقتصادی و تجزیه و تحلیل جغرافیایی

روش ناحیه ای تعداد وسیعی از عوامل متغیر یا خصوصیات خاص یک منطقه را مطالعه می نماید.

روش سیستماتیک تعداد اندکی از مشخصات کارکردی را در یک منطقه ی وسیع تجزیه و تحلیل می کند.

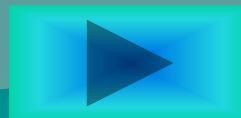
بر اساس مفاهیم اصلی علم جغرافیا مطالعه ی جغرافیای اقتصادی همچنان که تعریف شد، به صورت زیر است :



# جغرافیای اقتصادی و تجزیه و تحلیل جغرافیایی

۱- الگوی مکانی عوامل و کارکردهای اقتصادی در سطح زمین چگونه است؟

۲- چرا این مکان ها انتخاب شده اند و ارتباط آنها با مکان های دیگر چیست؟

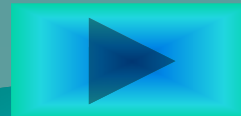


# ارتباط جغرافیای اقتصادی با علم اقتصاد

## ادامه بحث تجزیه و تحلیل جغرافیایی

در تفسیرهای جغرافیایی پدیده ها تفاوت اساسی میان مکان و موقعیت وجود دارد. مکان به مشخصات ذاتی یک قطعه زمین که مکان یابی در آن اتفاق می افتد میگویند.

موقعیت به مکان گزینی و ارتباط آن با سایر مکان گزینی ها بستگی دارد. با تجزیه و تحلیل نسبی مکان گزینی، ارزنده ترین کمک ها به فهم جغرافیایی انجام می گیرد.

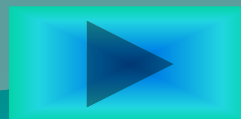


## ارتباط جغرافیای اقتصادی با علم اقتصاد

در واقع کار جغرافیای اقتصادی تجزیه و تحلیل الگوهای فضایی فعالیت های اقتصادی است.

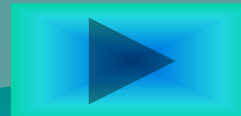
ارتباط میان جغرافیای اقتصادی و علم اقتصاد چگونه است؟

جغرافیای اقتصادی و اقتصاد در عین این که در اصول اصلی خود از هم جدا هستند، در تجزیه و تحلیل مکانی - فضایی و اقتصاد ناحیه ای دارای نقاط مشترکی هستند. تئوری های اقتصادی و تجزیه و تحلیل اقتصاد فضایی به ترتیب در ارتباط با تحقیقات خاص مورد استفاده قرار می گیرند.



## سیر تکوینی جغرافیای اقتصادی

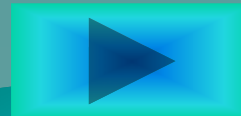
- ۱- جغرافیای اقتصادی در ابتدا به موقعیت فعالیت های اقتصادی، سازمان یابی فضایی و رشد سیستم های اقتصادی، منابع مفید و غیر مفید زمین توجه داشت.
- ۲- تعاریف جغرافیای اقتصادی منجر به پیدایش میدان وسیع علمی جغرافیای تجاری گردید.
- ۳- از سال ۱۹۰۰ تا اوایل دهه ی ۱۹۳۰ تحلیل های توصیفی که متکی بر فلسفه ی محیط گرایی بود تسلط کامل داشت.



## سیر تکوینی جغرافیای اقتصادی

۴- لیکن ۲۵ سال بعد از آن بررسی تفاوت های منطقه ای فعالیت های اقتصادی با تاکید بر حفظ و بهره برداری خردمندان ی انسان از منابع طبیعی و انتخاب آزاد انسان در استفاده از منابعی که طبیعت در اختیار او قرار می دهد، مورد توجه قرار گرفت.

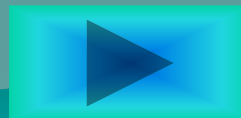
۵- از اواسط دهه ی ۱۹۵۰ تجزیه و تحلیل موقعیت، سازمان یابی فضایی و سیستم های فضایی پویا مورد توجه واقع شد.



## سیر تکوینی جغرافیای اقتصادی

۶- دهه ی ۱۹۷۰ جغرافیدانان اقتصادی روابط اکولوژیکی میان انسان و طبیعت را مورد توجه قرار دادند.

۷- امروزه به هنگام بررسی و تجزیه و تحلیل سازمان یابی فضایی جوامع ابتدا به سیستم های اقتصادی آنها توجه می نمایند.





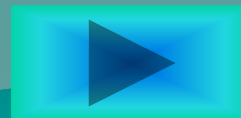
در تحلیل سیستم های اقتصادی جوامع مختلف می  
توان جوامع مختلف را در دو طبقه ی عمده قرار داد :

۱- مکانیزم اقتصادی سنتی

۲- مکانیزم اقتصادی مدرن

## جغرافیای اقتصادی در عصر فرا صنعتی

جغرافیای اقتصادی در عصر فرا صنعتی نه تنها در پی  
از بین بردن تئوری های اقتصادی نیست بلکه در پی  
بازسازی آنها در جهت استفاده ی مطلوب از آنها  
است.

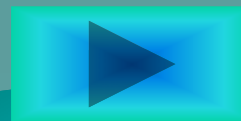


## جغرافیای اقتصادی در عصر فرا صنعتی

در سال های اخیر تلاش هایی که برای ساخت تحلیل های اقتصاد سیاسی و جلوه های تئوریک فرامدرنیسم جدید، انجام گرفت جغرافیای اقتصادی آمادگی زیادی برای تبدیل به یک رشته ی نو جهت مطالعات و تحقیقات آینده یافت.

موضوعاتی که امروزه در جغرافیای اقتصادی بررسی می شود :

سرمایه ی مالی، یکپارچگی جهانی، الگوهای جدید مصرف، ماهیت و جلوه های اقتصادی همچنین ارتباط همه ی آنها با گذشته .



## جغرافیای اقتصادی در عصر فرا صنعتی

بنابراین توجهات جدید به تئوری های اجتماعی و فرهنگی بیشتر است.

جغرافیدانان اقتصادی در پی کشف روابط داخلی فضا و اقتصاد با روش های جدید می باشند.

مفاهیم جدید مورد توجه در جغرافیای اقتصادی :

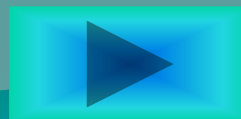
فرهنگ، جامعه، سیاست و بازتولید اجتماعی است.

جغرافیای اقتصادی جدید در پی کشف و فهم تغییرات

اقتصادی، نقش اقتصادی در نهاد فرهنگی و فرهنگ

در اقتصاد و علل بازتولید اختلافات طبقاتی با

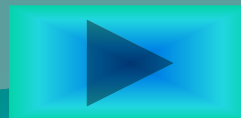
تغییرات اقتصادی است.



## جغرافیای اقتصادی در عصر فرا صنعتی

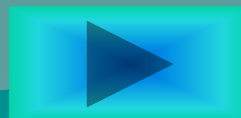
در واقع مفهوم علم جغرافیا بدون اقتصاد سیاسی در کانون آن مشکل است.  
کلید آینده باید در تحلیل هایی که مجهز به عمل و ارتباط تئوری و عمل در مسیر پیش بینی آینده است، باشد.

پس جغرافیای اقتصادی امروز به مثابه ی علم کشف تحولات آینده و پیش بینی رخدادهای بین المللی در عرصه های اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و حتی فرهنگ شناخته می شود.



# جغرافیای اقتصادی در عصر فرا صنعتی

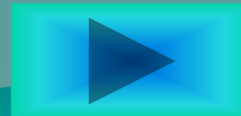
زمانی جهان موفق به حل مشکلات خود خواهد شد که الگوهای استفاده از منابع و مبادلات جهانی و داخلی به نحو مطلوب دگرگون گردد.



## دسترسی به نیروی کار

- دسترسی به نیروی کار بخصوص در صنایعی که به نیروی کار ماهر نیازمندند از عوامل حیاتی است.

- اگر بنگاه صنعتی در ناحیه ای که دارای بازار اشتغال بسته با دستمزد بیشتر است، استقرار یابد، به ناچار باید از سایر نواحی که دارای دستمزدهای کمتری هستند، کارگر جذب کند.

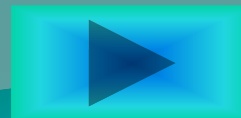


## دسترسی به نیروی کار

- ویژگی های بازار کار مانند بازار کالا ، دارای مکانیزم عرضه و تقاضا است، ولی مشخصاتی دارد که آن را از سایر بازارها متمایز می نماید.

**مهمترین ویژگی های بازار کار عبارتند از:**

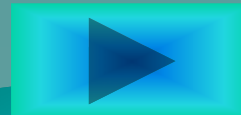
۱. طیف وسیعی از انواع بازارها را متناسب با مهارت های شغلی با رقابت کامل ، بر آن تسلط دارند. (محدودیت تحرک و جابجایی)



## دسترسی به نیروی کار

۲. بر خلاف سایر بازارها، محصولات استاندارد ندارد و از لحاظ خصوصیات فیزیکی، تواناییها، تحصیلات و... تفاوت های بسیار دارند.

۳. بر خلاف سایر بازارها، دارای شبکه ارتباطات گسترده نیست و اطلاعات مربوط به آنها همیشه درست نیست.

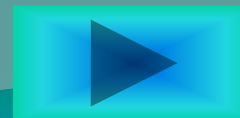




## انرژی

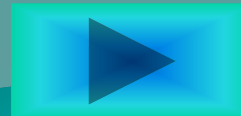
- یکی از عوامل مهم مکانیابی صنایع انرژی است. گرچه گذشت زمان و پیشرفت های اخیر از اهمیت آن کاسته است.

- چنانچه موتور محرک انقلاب صنعتی انرژی حاصل از ذغال سنگ بود ، و صنایع مجبور به استقرار در نزدیکی منابع ذغال سنگ بودند، اما امروز صنایع مجبور به استقرار در نزدیکی منبع انرژی نیستند ، زیرا نفت و گاز بسهولت قابلیت جابجای و انتقال را دارند.



# انرژی

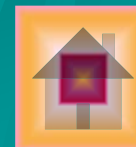
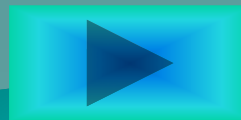
– جغرافیای تامین انرژی و تقاضای آن، یکی از مهمترین جنبه های ساختار فضایی اقتصاد صنعتی می باشد، که در دوره های مختلف تاریخ خصوصیات متفاوتی داشته است.



## مواد اولیه

- همه فعالیت های صنعتی نیازمند مواد اولیه می باشند، زیرا جوهره هر جریان صنعتی تبدیل و تغییر برخی مواد به کالاهایی با سودمندی بیشتر است.

- مواد اولیه از نظر حجم ، وزن و فساد پذیری تفاوت های بسیر دارند. به همین دلیل تسهیلات حمل و نقل و انبارداری از مسائل مهم کاخانجات در ارتباط با مواد اولیه می باشد

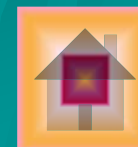
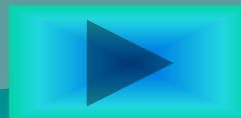


## زمین

- زمین از نظر انبار مواد اولیه و کالاهای ساخته شده، پارک اتومبیل ها و کامیون ها، برای صنایع دارای اهمیت است.

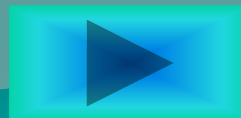
انتخاب زمین مورد نظر صنایع دارای ویژگی های خاصی می باشد:

۱. نزدیکی به رودخانه یا کانال و دریاچه
۲. سطح زمین و جنس آن

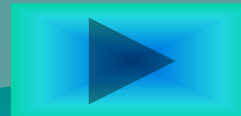


## زمین

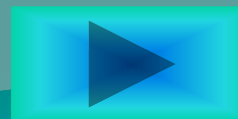
۳. مرغوبیت فیزیک و تسهیلاتی زمین مانند دارا بودن خدماتی نظیر آب ، برق و...
۴. قیمت زمین که تابع الگوهای بسیار پیچیده و متفاوتی در نواحی مادر شهرها است.



اصطلاح سرمایه گذاری صنعتی شامل معنای وسیعی از تمامی آنچه که انسان برای استفاده در جریان تولید از روی اندیشه تولید می کند است، بطوریکه سرمایه مالی و سرمایه ساخت از اجزاء آن می باشد.

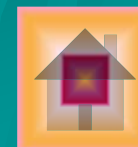
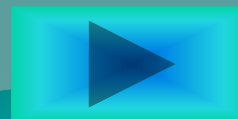


- هر بنگاه صنعتی در معرض پرداخت مالیات است، که در ارتباط با قوانین شهری و قوانین کشورها از محلی به محل دیگر متفاوت می باشد. - در صورت یکسان بودن نرخ مالیات در تمامی بخش های یک کشور، عامل مالیاتتاثیری در مکانیابی صنایع نخواهد داشت.



# مالیات

بنابر این تفاوت های منطقه ای در پرداخت مالیات  
است که نقش مهمی در مکان گزینی صنایع ایفا می  
کند.



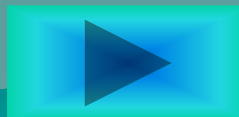


## طرح یا پروژه

- تولید کالا به مهرت و سرمایه های گوناگون طرح های تجاری بستگی دارد.

- اصطلاح طرح به تازگی همراه با نقش مدیریت در جریان ساخت صنایع مدرن رایج شده است.

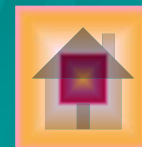
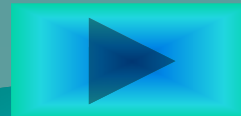
- در واقع تصمیم گیری برای ساخت کارخانه توسط گروهی صورت می گیرد که دارای مهرت های فنی- عملی زیاد هستند تا خطرات مالی طرح به حداقل برسد



## سایر عوامل

- عوامل دیگری نیز در تصمیمات مکانیابی صنایع موثرند و ممکن است برای برخی صنایع عامل اصلی باشند ، مانند: امکانات دسترسی، رشد اجتماعی، امکانات تفریحی و....

- در ارتباط با اقتصاد جهانی می توان تمرکز و تراکم فعالیت های اقتصاد خارجی، سیاست و اهداف عمومی برنامه های ملی و عوامل محیطی را نام برد.

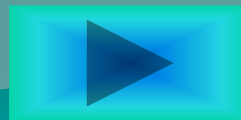


## سایر عوامل

طبقه بندی نوری برای تمرکز فعالیت های اقتصادی:

۱. فعالیت های اقتصادی انتقالی = انتقال فعالیت های اقتصادی به دلیل پس انداز هزینه های حمل و نقل (همچواری کارخانجات)

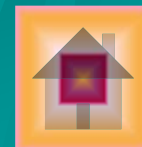
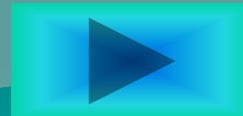
۲. فعالیت های اقتصادی داخلی = گسترش وسیع کارخانه هایی که فعالیت های اقتصادی درون مرزی دارند، در جهت ایجاد شهرها و شهرک های جدید.



## سایر عوامل

۳. **فعالیت های اقتصادی** = خارجی ثبات اقتصاد خارجی کلان به دلیل ایجاد کارخانه هایی که از توسعه صنایع خود در مکان خاصی بهره مند می شوند.

۴. **فعالیت های اقتصاد شهری** = اقتصاد خارجی کلان قادر به توسعه صنایع خود به هر مکان دیگری است و دلیل آن توانایی در کاهش هزینه ها می باشد

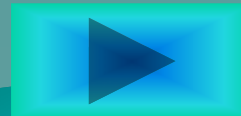


# سایر عوامل

## سیاست و برنامه

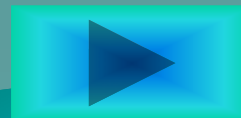
- دولت ها با برنامه های اقتصادی و خط مشی های سیاسی، صاحبان صنایع را به مکانیابی در مناطق خاصی هدایت می کنند.

- مکانیابی صنایع به دو طریق از سیاست ها و برنامه های دولت متاثر می شود:  
۱. آزادی انتخاب مکان با قوانین کاربری زمین و قوانین مالیات محدود می شود.



## سایر عوامل

۲. مکانیابی در نواحی خاص با ایجاد انگیزه های مالی و تسهیلاتی ویژه تشویق نماید.

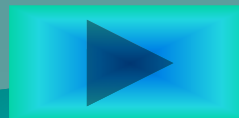


## سایر عوامل

### عوامل محیطی

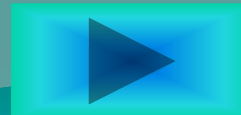
- در عصر ما عوامل محیطی در تصمیم گیری برای مکانیابی صنایع در ردیف عوامل مهم قرار گرفته است.

- قوانین محیط زیست در بسیاری از موارد با مکانیابی صنایع در مکان های خاصی دارای تقابل می باشد



## سایر عوامل

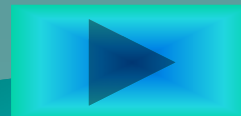
– قوانین مربوط به حفظ منابع طبیعی ، کنترل آلودگی آب و کیفیت آن، کنترل آلودگی هوا بخصوص در شهرهای بزرگ از تاثیرگذاران مهم مکانیابی می باشند.





## نقش تجارت در مکانیابی صنایع

- تجارت بین الملل یکی از قدیمی ترین مطالعات اقتصادی است و از قرن ۱۶ میلادی مطرح بوده است.
- در قرن ۱۸ و ۱۹ دیوید هیوم ، آدام اسمیت ، ریکاردو و جان استوارت میل نظریه هایی در مورد تجارت جهانی مطرح کردند و نظریه های آنان پایه نظریه های امروزی می باشد.
- هر کشوری با شرکت در تجارت جهانی قادر است بیشترین سود را در پیوند



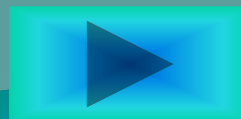
## نقش تجارت در مکانیابی صنایع

با فعالیت های اقتصادی در مقیاس جهانی بدست آورد و درآمد واقعی خود را افزایش دهد.

از سوی دیگر تجارت به طور خودکار موجب رشد فنی کشوری است که با دیگر کشورها رابطه دارد. زیرا مجبور به بالا بردن کیفیت کالا و خدمات خود در رقابت با سایر عرضه کنندگان می باشد.

بازارهای جهانی بر سطح اشتغال داخلی، نرخ رشد و نرخ تورم تاثیر دارند. مانند تاثیر افزایش بی سابقه قیمت نفت بر تورم و رکود شکننده در کشورهای غربی

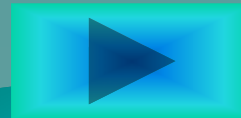
در دهه ۷۰



## تئوری های مکانیابی

- تئوری های مکانیابی سعی دارند تا عوامل اصلی تعیین کننده و تاثیر گذار بر مکانیابی همه فعالیت های اقتصادی را شرح دهند.

- همه تئوری ها بر فرضیات متکی هستند و اگر فرضیات یک تئوری با واقعیت تطابق نداشته باشد دلیل غلط بودن تئوری نیست ، بلکه به این معنی است که آن تئوری در یک موقعیت خاص قابل استفاده نیست.



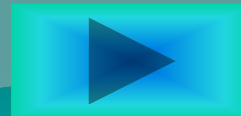
## تئوری های مکانیابی

تئوری های مکانیابی توسط دو گروه از دانشمندان  
بوجود آمده اند:

جغرافیدانان و اقتصاددانان

جغرافیدانان ، بیشتر به دستیابی نتایج کلی استدلالی  
مخصوص خود با انجام مطالعات موردی توجه داشته  
اند

اقتصاددانان ، جنبه های علمی – استقرایی را در نظر  
گرفته اند.

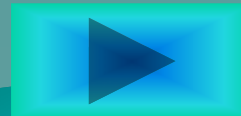


## تئوری های جغرافیایی مکانیابی

- تا دهه ۱۹۵۰ تعداد کمی از جغرافیدانان به موضوع مکانیابی توجه تئوریک داشتند.

**ریچارد هارتشون** در سال ۱۹۲۷ به مسئله مکانیابی توجه نمود و عوامل فیزیک مانند خاک و اقلیم را در مکانیابی موثر دانست.

- **والتر کریستالر** اولین جغرافیدانی است که بطور جدی و مهم موضوع مکانیابی را با طرح تئوری مکان های مرکزی مطرح نمود. در واقع هدف او یافتن قوانین میان اندازه و پراکندگی شهرهای کوچک و بزرگ بود.

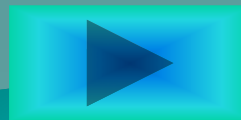


## تئوری های جغرافیایی مکانیابی

- جورج رینر ۱۹۵۰-۴۷ با طبقه بندی صنایع به استخراجی، نساجی و متکاثر.

شش عامل ( مواد اولیه، بازار، کارگر، سرمایه و حمل و نقل ) را از عوامل اصلی مکانیابی دانست و در حقیقت قوانین عمومی مکانیابی را تنظیم کرد.

- در سال های ۶۵-۱۹۶۴ تئوریهای در ارتباط با پیوستگی ساختار فضایی و اندازه شهر بوجود آمد و در سالهای اخیر دیدگاه های رفتاری رواج یافته است، که بیشتر توسط آلن پرد انجام شده است.



## سهم اقتصاد دانان در تئوری های مکانیابی

در سال های اخیر جنبه های فضایی در اقتصاد و بویژه در مکانیابی صنعتی بشدت مورد توجه قرار گرفته است.

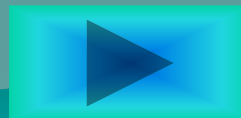
صنعتی شدن اروپا موجب توجه به این موضوع از تحقیقات جغرافیایی شد، که کدام عوامل در مکانیابی صنایع موثرند،



## سهم اقتصاد دانان در تئوری های مکانیابی

بعد از فون تانن ( نیمه دوم قرن ۱۹ ) ، در سال آلفرد وبر ۱۹۰۹ با الهام از او تئوری مکانیابی خود را با ایجاد فرضیات ساده مطرح کرد.

- مدل ناحیه ای وبر شامل مجموعه ای از نقاط است که عملکرد آنها توسط پیکان هایی نشان داده می شود.





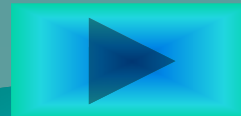
تئوري مکانیایی آلفرد ویر  
تئوري مکانیایی تورد پلاندر  
تئوري ادگار هوور  
تئوري آگوست لوش  
تئوري ملوین گرین هوت  
تئوري والتر ایسارد  
تئوري والتر کریستالر  
تجزیه و تحلیل تئوري مکانیایی و کاربرد آن



# تئوری مکانیابی آلفرد وبر

در حقیقت تئوری جدید مکانیابی در تاریخ ۱۹۰۹ توسط اقتصاددان آلمانی آلفرد وبر بوجود آمد.

- وبر بیش از همه از ویلهلم لانهارت در نشان دادن چگونگی یافتن مکان بهینه در یک موقعیت ساده مثلثی شکل که از دو منبع مواد اولیه و یک بازار در زوایای آن قرار دارد، الهام گرفت.



## فرضیه های ساده و اساسی تئوری وبر :

۱. محل جغرافیایی مواد اولیه

۲. موقعیت و اندازه بازار

۳. موقعیت های مختلف کارگر با دستمزدهای معین

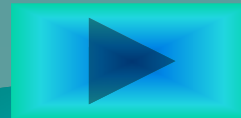


## تئوری مکانیابی آلفرد وبر

- وبر تئوری خود را با نقطه حداقل هزینه آغاز کرد و سپس موقعیت های کارگر و تمرکز سود مطرح نمود. در مثلث وبر **C** نقطه مصرف و **(M1-M2)** نقاط دارای بیشترین مواد اولیه می باشند.

- کمترین هزینه حمل و نقل در نقطه ای است که تمامی خطوط تن- مایل، در جهت رساندن مواد اولیه به محل تولید و کالای تولید شده به بازار در کمترین حد خود گره خورده اند..

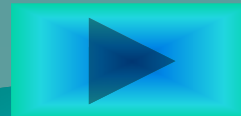
یک واحد صنعتی **X** تن ماده از **M1** و **Y** تن ماده از **M2** را لازم دارد تا با وزن نهایی **Z** تن به بازار **C** حمل نماید.



# تئوری مکانیابی آلفرد وبر

اگر  $P$  نقطه تولید باشد و  $a, b, c$  به ترتیب مسافت های  $PM1$  و  $PM2$  باشد مسئله یافتن مکان  $P$  با به حداقل رساندن  $xa + yb + zc$  می تواند باشد (شکل ۲-۳ کتاب).

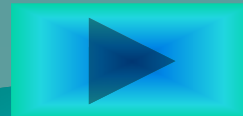
وبر دستمزد نسبی کارگر ارزان را یک مکان به عنوان عامل انحراف کارخانه از موقعیت کمترین هزینه حمل و نقل دانست.



## تئوری مکانیابی تورد پلاندر

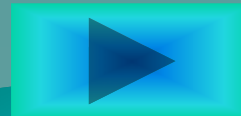
- پلاندر اقتصاددان سوئیسی در سال ۱۹۳۵ تئوری خود را مطرح نمود.
- تئوری او بر اساس این فرضیه موازنه جامع و همه جانبه هر چیزی در هر نقطه از فضا است.
- سؤال های اساسی پلاندر:

۱. اگر قیمت و موقعیت مواد اولیه و بازار یکسان باشد، جایگاه مکان تولید کجاست؟



## تئوری مکانیابی تورد پلاندر

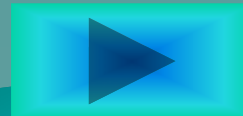
۲. اگر مکان تولید، شرایط رقابت، هزینه های کارخانه و نرخ حمل و نقل مساوی باشد، قیمت کالا چگونه منطقه فروش را تحت تاثیر قرار می دهد؟ (افزایش فاصله در قیمت کالا چه تاثیری می گذارد؟)



## تئوری مکانیابی تورد پلاندر

- پلانر ابتدا نواحی بازار را در ارتباط با مورد ساده ای از دو کارخانه با تولید مشابه مورد بحث قرار داد.

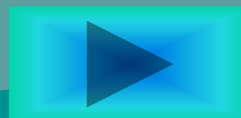
- شکل ۶-۲ دو کارخانه  $A$  و  $B$  را که یک بازار را در طول محور افقی سرویس می دهند نشان می دهد.  
- قیمت کارخانه  $A$  ،  $AA'$  و قیمت کارخانه  $B$  ،  $BB'$  است ، که با وجود کمتر بودن آن از قیمت کارخانه  $A$  ، به دلیل بیشتر بودن هزینه های حمل و نقل ، قیمت تمام شده بیشتری دارد.





# تئوری مکانیابی تورد پلاندر

-نقطه  $X$  مرز بین نواحی بازاری دو کارخانه است . در این نقطه قیمت بازاری دو کارخانه مساوی است.

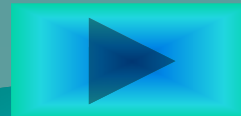


## تئوری ادگار هوور

هوور در تئوری خود کلیدی برای طبیعت معمول مسئله مکانیابی بدون ذهنیت گرایی ارائه داد.

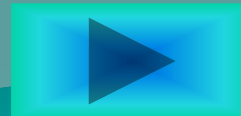
- او رقابت تولید کنندگان یا فروشندگان و تاثیرات عوامل تولید و هزینه های حمل و نقل، تولید و استخراج را عوامل تعیین کننده مکانیابی دانست.

- هوور صنایع استخراجی را با مکانیابی ذخایر خاص در نظر گرفت و به تعیین منطقه ای که نقطه تولید را باید تامین کند، توجه نمود.



## تئوری ادگار هوور

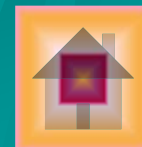
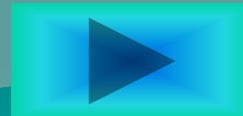
قیمت بازار برای خرید، در واقع هزینه استخراج و هزینه های حمل و نقل خواهد بود، که می توان توسط سیستم منحنی های هم هزینه که از نقطه تولید و مکان های دارای قیمت بازاری مساوی است نشان داد.



## تئوری ادگار هوور

هوور معتقد بود که صنایع استخراجی در موقعیتی که معدل قیمت با افزایش تولید در ناحیه بازاری وسیعتری افزایش یابد، عمل می نماید.

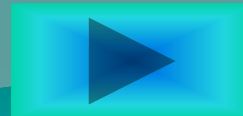
- شکل ۹-۲ یک معدن را که در نقطه  $X$  استخراج می کند با ناحیه بازاریش که در یک سمت گسترش یافته نشان می دهد.



## تئوری ادگار هوور

اگر ناحیه  $XA$  را تامین کند، هزینه تولید با مسافت  $XA$  روی محور طولی نشان داده شده و خط  $aa'$  قیمت بازار را نشان می دهد. به دلیل افزایش مسافت، هزینه های حمل و نقل افزایش می یابد. این خط را هوور خط شیب حمل و نقل نامید.

اگر بازار به  $B$  گسترش یابد، هزینه استخراج به  $b$  افزایش می یابد و خط شیب حمل و نقل جدید  $bb'$  بوجود می آید



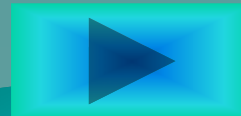
## تئوری آگوست لوش

لوش اولین کسی است که ارتباطات فضایی را طرح  
سوالات ساده شرح داد (۱۹۶۹).

- فضای اقتصادی لوش دارای شرایط زیر است :

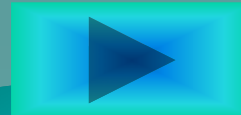
۱. یکسانی موقعیت تولید کنندگان در بدست آوردن  
مصرف کننده و سود

۲. مکان های تولید بیشمار ( بطوریکه مکانی برای تصرف  
کارخانه جدید باقی نماند)



## تئوری آگوست لوش

۳. سود غیر عادی وجود نداشته باشد ( رقابت کامل )
۴. نواحی تولید و فروش تا حد امکان کوچک باشد ، تا فقط عده کمی به حداکثر سود برسند.
۵. مرزهای نواحی بازار مصرف با موقعیت های تولید دو کارخانه همجوار متفاوت باشد.

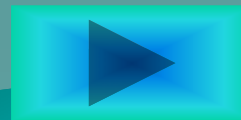


## تئوری آگوست لوش

به نظر لوش اگر این شرایط وجود داشته باشد، اقتصاد فضایی دارای معنا و استمرار خواهد بود.

- شکل ۱۲-۲، سیستم نواحی بازاری شش گوشه را که یک صنعت در سه مرحله گسترش می یابد، نشان می دهد:

۱. یک تولید کننده در  $P$  با یک منحنی تقاضا  $QF$  قیمت  $P$  در نتیجه افزایش مسافت و هزینه های حمل و نقل به  $PF$  افزایش می یابد و مسافت مستقیم بین  $PF$  و مقدار  $QF$  ( $q$ ) تقاضا را در هر قیمت نشان می دهد.

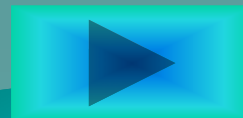




## تئوری آگوست لوش

۲. با چرخش  $PF$  حول محور  $P$ ، بازاری دایره ای برای  $P$  بوجود می آید که با مکان های هندسی  $F$  ( بالاترین قیمت) محدود شده است. فروش نهایی با میزان تولید مخروطی که توسط چرخش  $PQF$  بوجود آمده، همراه است.

۳. تعدادی کارخانه در داخل ناحیه بازار دایره ای فعالیت دارند ولی قادر به تامین همه تقاضای بازار نیستند، بنابراین فضای بین آنها را سایر تولید کنندگان اشغال می نمایند. با کاهش وسعت بازار به همراه افزایش سود های بی قاعده، رقابت کم می شود تا اینکه بازار شش گوش بوجود می آید.

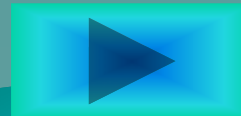


## تئوری ملوین گرین هوت

اولین توجه جدی به تابع کمترین هزینه و تئوری های وابستگی های متقابل مکانیابی توسط گرین هوت صورت گرفت.

- به نظر او هر کارخانه در رقابت خود با مکانی که تولید او خریداران بیشتری دارد، انتخاب خواهد کرد تا حداکثر سود با حداقل هزینه بدست آید.

- در نتیجه تلاش های رقبا در مکان یابی، در عمل حداکثر سود، با تقلیل منافع، کم می شود و سرانجام به مکانیابی متعادل منتهی می شود.



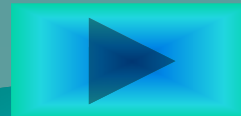
# تئوری ملوین گرین هوت

چنین تعادلی در مناطق زیر وجود دارد:

۱. در منطقه مالیات های حاشیه ای متعادل شده با قیمت های حاشیه ای

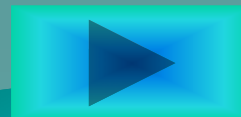
۲. در محلی که میانگین مالیات مماس بر میانگین هزینه ها باشد.

۳. در محلی که توجهات و سایر اقدامات کارخانه در مکانیابی مجدد کارخانه های دیگر ممکن است زیان آفرین باشد.



# تئوری ملوین گرین هوت

در تئوری گرین هوت ، **تقاضا** عامل مهم می باشد. بطوریکه هر تغییری در عامل **هزینه** و یا **تقاضا** موازنه را بهم می زند و در نتیجه مکانیابی مجددا **تنظیم** می شود.



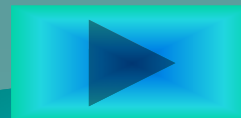
## تئوری والتر ایسارد

ایسارد با انتشار کتاب مکانیابی و اقتصاد فضایی (۱۹۵۶) تئوری خود را با هدف تکمیل قوانین مکانیابی، ارائه داد.

- کار اصلی او صنایع تولیدی بود اما به همه جنبه های اقتصاد فضایی توجه نمود.

- او از چارچوب کار تانن ، وبر و لوش برای ایجاد تئوری عمومی مکانیابی بهره گرفت.

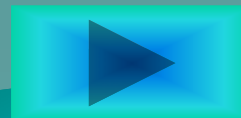
- هزینه های حمل و نقل در تئوری او نیز دارای اهمیت است.



## تئوری والتر ایسارد

ایسارد در چارچوب مثلث مکانیابی ( شکل ۱۴-۲ )  
مراحل زیر را نشان می دهد:

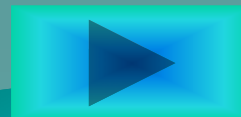
۱. یافتن موقعیت حداقل هزینه. با فرضیات خاص نرخ  
های حمل و نقل و مقدار مواد اولیه، نقطه حداقل  
هزینه در مسافت های مختلفی از هر زاویه مثلث  
قرار می گیرد.



## تئوری والتر ایسارد

۲. جابجایی خط تغییر. در نمایش هندسی از  $M1$  که در مقابل مسافت از  $M2$  رسم شده (ب) حرکت در طول خط تغیر از مسافت  $S$  به  $T$  از  $M1$  کاهش و از  $M2$  افزایش می یابد.

۳. مکان حداقل هزینه یا موقعیت متعادل در طول منحنی  $ST$  نقطه ای است که با کم قیمتترین خط هم هزینه در نقطه  $X$  در تماس است.

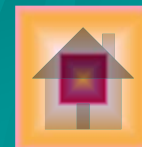
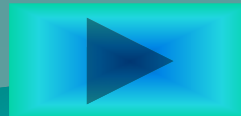


# تئوری والتر کریستالر

کریستالر مکانیابی مرکز شهری صنعتی را در سال ۱۹۳۳ را مطرح کرد.

-تئوری مکان مرکزی کریستالر، موضوعی است که در تحقیقات امروزی به دلیل ابعاد وسیع آن به عنوان کامل ترین تئوری تحقیقی – جغرافیایی، بسیار مورد استفاده قرار می گیرد.

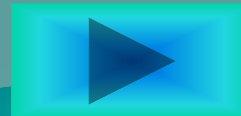
-کریستالر به فضای مراکز شهری در ابعاد متفاوتی و نیروهای حاکم بر توزیع آنها توجه داشت.





# تئوری والتر کریستالر

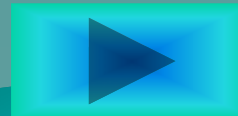
مکان های مرکزی ، شهرهای کوچک و بزرگی هستند که، بطور مرکزی در داخل ناحیه ای که جمعیت آن را تحت پوشش می گیرند، قرار دارند.



# تئوری والتر کریستالر

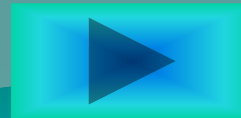
تئوری کریستالر بر اساس مجموعه ای از فرضیات تنظیم شده است:

۱. محیط ناحیه یکنواخت و همسان است.
۲. تراکم یکنواخت جمعیت
۳. درآمد یکسان جمعیت ناحیه
۴. هزینه های یکسان سفر به مکان های مرکزی در همه جهات برای همه



## تئوری والتر کریستالر

۵. امکان سفر به مکان های مرکزی برای همه در همه جهات وجود دارد
۶. هرکس با به حداقل رساندن هزینه سفر نزدیک ترین مکان مرکزی را برای تهیه کالا و خدمات انتخاب می کند.



## تئوری والتر کریستالر نتایج فرضیات کریستالر:

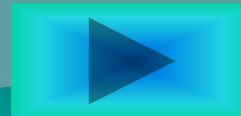
۱. هر فعالیت شهری در میان جمعیت مجاور خود، مصرف کنندگان خود را خواهد داشت.
۲. مردم از نزدیک ترین مرکز خرید خواهند کرد
۳. با افزایش فاصله از مکان مرکزی، در نهایت مردم به مسافتی می رسند که دریافت خدمات از چندین مکان مرکزی مزایای یکسانی خواهد داشت.



## تئوری والتر کریستالر

۴. در نتیجه رقابت میان مکان های مرکزی برای جلب بازار بیشتر، نواحی خدماتی شش گوشه بوجود خواهند آمد

۵. اگر فاصله مکان های مرکزی از هم زیاد باشد، یک مرکز میانی برای تامین خدمات جمعیت روستایی بوجود خواهد آمد.



# تئوری والتر کریستالر

نتایج نهایی فرضیات کریستالر:

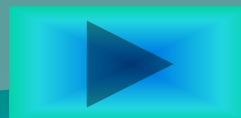
۱. ارتباط اساسی میان اندازه و فضای شهری

۲. نمایش روابط اساسی حاکم بر رشد و پراکندگی

سیستم های شهری

۳. نمایش سلسله مراتب شهر و سکونتگاه های

روستایی



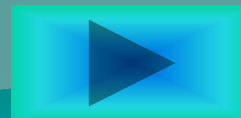
# تجزیه و تحلیل تئوری مکانیابی و کاربرد آن

۱. تحقیقات جغرافیایی را باید از اساس آغاز کرد و به پایان رسانید

۲. داشتن یک سری اطلاعات و مفروضات جغرافیایی که در ارتباط با یک مکان خاص باشد، ضروری است.

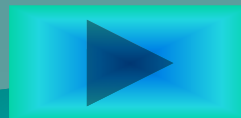
۳. اطلاعات باید قابل نقشه برداری باشند

۴. ارتباط داده ها با پدیده های مختلف اجتماعی – اقتصادی همراه با توصیف شرایط محل .



# تجزیه و تحلیل تئوری مکانیابی و کاربرد آن

۵. تبدیل داده های اصلی توسط مشاهده یا استدلال قیاسی به یک سیستم کلی واحد.
۶. کشف الگوهای ناحیه یا تجزیه و تحلیل آماری برای یافتن روابط میان مجموعه داده ها.

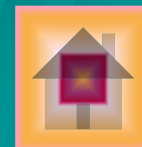
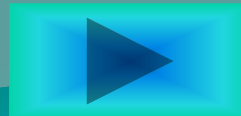




## برخوردهای جدید با تئوری مکانیابی

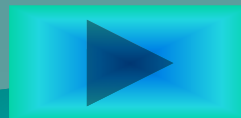
جغرافیای اقتصادی هم دارای جنبه عملی است و هم دارای جنبه تئوریک است.

- این دو جنبه با هم روش های تکمیلی برای پاسخگویی به سئوالات اساسی جغرافیا می باشند.
- بعد از ۱۹۶۰ بیشتر تحقیقات عملی در جغرافیا با تاکید بر واقعیت انجام می شود.
- به جای تاکید به موارد خاص به تجزیه و تحلیل های فضایی - ناحیه ای اهمیت داده می شود.



## برخوردهای جدید با تئوری مکانیابی

از دهه ۱۹۷۰ به بعد نیز رفتار اقتصادی افراد و گروه های انسانی مورد توجه قرار گرفت. تاکیدات جدید در جغرافیای اقتصادی بر تاثیرات اجتماعی فعالیت های اقتصادی است که تاثیرات آلودگی محیط زیست ناشی از عملکرد صنایع بخش از آن است.

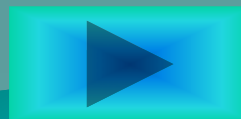


## برخوردهای جدید با تئوری مکانیابی

- تحلیل و بررسی نقش حکومت در فعالیت های اقتصادی و تاثیر قدرت های اقتصادی بر تصمیمات سیاسی در ایجاد الگوهای متفاوت اقتصادی.

- توجه به کاربرد تکنیک های جغرافیایی در تحقیقات جغرافیای اقتصادی

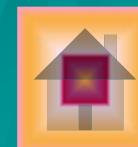
- جغرافیدانان مارکسیست معتقدند اقتصاد نمایش ، تناقض سرمایه داری را میان تولید برای نیاز و تولید برای سود را با اثرات منفی اجتماعی و تخریب محیط زیست می باشد.



## برخوردهای جدید با تئوری مکانیابی

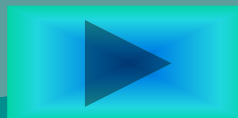
از نظر جغرافیدانان رادیکال، هیچ تمایزی میان تئوری و عمل نیست و چشم انداز اقتصادی خود به تنهایی برای درک فعالیت ها کافی است.

– بسیاری از جغرافیدانها روش مارکسیستی را روشی مربوط مربوط به گذشته و نامربوط به دنیای فراصنعتی می دانند.



## الگو های فضایی

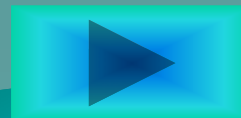
- توزیع فعالیت های اقتصادی بر روی سطح زمین و یا در یک ناحیه را می توان به عنوان شکل گیری الگوی فضایی تلقی نمود.
- الگو های فضایی می توانند به سوال اساسی جغرافیا کجا؟ پاسخ دهند.
- الگو های فضایی امکان تجزیه و تحلیل فضایی را فراهم می آورند
- الگو های فضایی غالباً شکل سلسه مراتبی سیستم های سکونتگاهی را نمایش می دهند.



# الگوهای فضایی

سیستم های جغرافیایی از چشم انداز مکانیابی عناصر سیستم های سکونتگاهی بوجود آمده اند. میان الگوهای فضایی ارتباط عملکردی وجود دارد.

چه چیزی در پس توصیف و طرح الگوهای فضایی قرار دارد؟



# ادامه الگو های فضایی

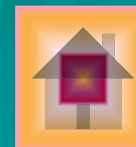
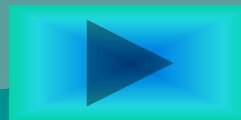
## انواع الگو های فضایی:

الگوی نقطه ای = نمایش تعداد کارخانه ها ، واحدهای بهداشتی و ....

الگوی خطی = نمایش خطوط راهن ، جاده ها و ....

الگوی سطحی = نوایش توزیع ممتد پدیده های اقتصادی ، اجتماعی و.... ( میزان درآمد گروه های انسانی )، که ممکن است توسط منحنی میزان ها صورت گیرد.

الگوی چند بعدی = نمایش سه بعدی الگوی سطحی توسط کامپیوتر

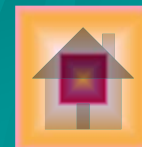
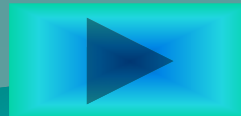


# جریان های فضایی

- در پاسخ به این سؤال که ، چه چیزی در پس توصیف الگوهای فضایی وجود دارد، جریان های فضایی مطرح می شوند.

• جریان های فضایی تغییر در داخل برخی از عناصر یک سیستم هستند.

• جریان های فضایی ممکن است در ابعاد متفاوت و با مشخصات مختلف در مکان های گوناگون اتفاق بیفتند.

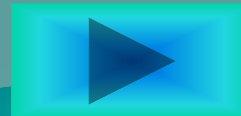




# جریان های فضایی

با ترسیم نقشه جریان های فضایی می توان چگونگی ایجاد الگوهای فضایی را تا اندازه ای توضیح داد.

♦ جریان های فضایی، زنجیره ای از حوادثی را که در طول زمان منجر به تغییر یا ایجاد الگوی فضایی خاصی شده اند را نشان می دهد.

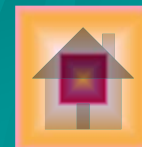
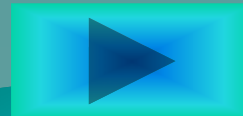


# جریان های فضایی

♦ مفهوم الگو و جریان فضایی ، ارتباط دو سویه فرم و فرآیند را نشان می دهند.

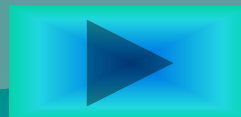
♦ مفاهیم فرم و فرآیند برای تجزیه و تحلیل سیستم های اقتصادی بکار می روند.

♦ تمرکز صنایع در شهرهای بزرگ کشورهای صنعتی تا چند دهه اخیر، و پراکندگی فعلی آن در حومه ها و شهرکهای کوچک ، چه توضیحی دارد؟



## جریان های فضایی

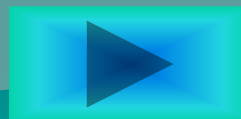
• ارتباط جریان های مربوط به سطح بخصوصی از  
تکنولوژی حمل و نقل و جریان های مربوط به  
ارتباطات را در این مورد چگونه تحلیل می کنید



## قلمرو جغرافیایی مناطق صنعتی جهان

- منطقه بندی جهان بر اساس فعالیت های اقتصادی یا در واقع تعیین مرزهای جغرافیایی جهان می باشد.

- منطقه بندی جهان بر اساس چشم اندازهای اقتصادی، می تواند جغرافیای انسانی را در ابعاد فرهنگی، اقتصادی، سیاسی، تاریخی و طبیعی منعکس سازد.

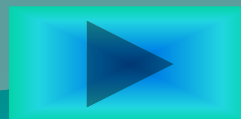


## قلمرو جغرافیایی مناطق صنعتی جهان

از لحاظ ساختار اقتصادی ۱۳ قلمرو جغرافیایی را به طور کلی می توان تمیز داد:

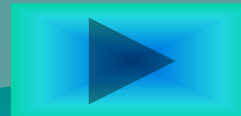
۱. ۵ قلمرو ، شامل : اروپا، استرالیا و نیوزلند، روسیه شمالی، آمریکای شمالی و ژاپن.

۲. ۸ قلمرو شامل کشورهای توسعه نیافته در : آمریکای جنوبی، شمال آفریقا، جنب صحرا و جنوب آفریقا، جنوب غربی آسیا، جنوب شرقی آسیا، جنوب آسیا ( گرچه، کره جنوبی، چین، تایوان، ... در سالهای اخیر پیشرفت های قابل ملاحظه ای داشته اند)



# اروپا

- بعد از انقلاب صنعتی شهرنشینی در اروپا شدت گرفت.
- مشخص ترین منبع عظیم انقلاب صنعتی بریتانیای کبیر بود.
- بریتانیا الگوی صنعتی شدن برای سایر کشورهای اروپایی بود
- اکنون صنایع مدرن بریتانیای قدیم قدیمی و از رده خارج هستند.



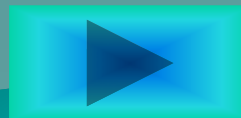
# اروپا

جریان تعطیلی کارخانجات انگلستان یک امر عادی می باشد می باشد.

با افزایش نرخ رشد بیکاری، تلاش دولت و رهبران احزاب انگلیس، در جهت کنترل مهاجرت ها و حوادث می باشد.

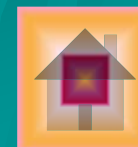
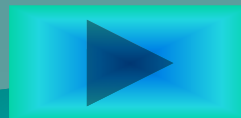
آیا آخرین تجربه انگلیس، همانند اولین تجربه آن در تمامی قاره اروپا منتشر خواهد شد؟

آیا تشکیل اتحادیه اروپا، پارلمان اروپا و انتشار پول رایج (یورو)، تلاشی در همین راستا است؟



## استرالیا

- استرالیا سالیان طولانی مستعمره بریتانیا بود. و نیازهای تولیدات صنعتی بریتانیا را به مواد اولیه و بازار تامین می کرد.
- بعد از جنگ جهانی این ارتباط تجاری کاملاً قطع شد.

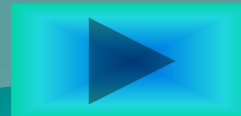




# استرالیا

تا پایان چنگ جهانی ، صنایع استرالیا پیشرفت های بزرگی را بدست آورد و توانست با تولید صنایع پایه مانند فولاد نیازهای خود را به کالاهای مصرفی تامین نماید.

استرالیا ی صنعتی امروز، با وجود داشتن منابع اولیه فراوان، به دلیل هزینه های تولید زیاد و دور بودن از بازارهای جهانی ، نمی تواند با صنایع ماوراء بحار رقابت نماید و هنوز وارد کننده برخی ماشین آلات و کالاهای می باشد.

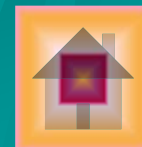
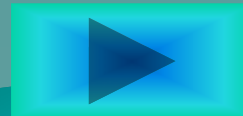


# نیوزلند

- حیات اقتصادی نیوزلند مانند استرالیا، با توسعه اقتصادی - سیاسی اروپا آغاز شد.
- نیوزلند یکی از جزایر اقیانوس آرام است که ۱۷۰۰ کیلو متر با استرالیا فاصله دارد.
- ساکنان بومی آن که مائوری از ریشه پولینزی هستند ، امروزه فقط ۱۰ درصد جمعیت نیوزلند را تشکیل می دهند.
- نیوزلند جزیره ای تپه ای و کوهستانی است و مانند استرالیا دارای اقتصاد لینی و دامی می باشد
- از لحاظ صنعتی نیز مشابه استرالیا است.

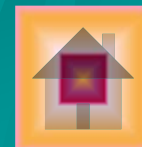
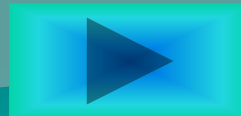
## روسیه شمالی

- روسیه بعد از انقلاب ۱۹۱۷، دستاوردهای کمتری در کشاورزی نسبت به صنعت داشته است.
- اهداف اولین برنامه ۵ ساله توسعه صنعت در زمینه کشاورزی بود.
- مکانیزه شدن کشاورزی موجب تبدیل کشاورزان به کارگران صنعتی شهرها شد.
- در سال ۱۹۳۲ روسیه با داشتن مقام دوم در تولید فولاد بعد از آمریکا جلودار صنعت جهان بود.
- با بروز تحولات جدید در ساختار سیاسی – اقتصادی روسیه، آینده چگونه خواهد بود؟



# آمریکای شمالی

- انقلاب صنعتی در ایالات متحده تقریباً یک قرن دیرتر از اروپا اتفاق افتاد.
- اما سرعت پیشرفت آن بحدی بود که، ظرف ۵۰ سال از تمامی کشورهای صنعتی پیشی گرفت.
- این شتاب، تغییرات اجتماعی و تحولات جمعیتی غیرقابل انتظار را قویتر از آنچه در اروپا تجربه شده بود، بوجود آورد.

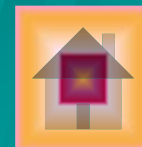
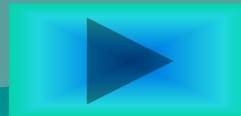


# آمریکای شمالی

ورود بیش از ۲۵ میلیون مهاجر اروپایی در سال  
۱۹۱۴-۱۸۶۵ شهرنشینی صنعتی را بوجود آورد.

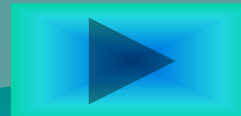
شیکه ای یا سیستمی از شهرهای بشدت تخصصی

بوجود آمد.



## ادامه آمریکای شمالی

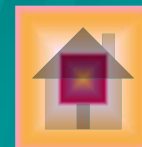
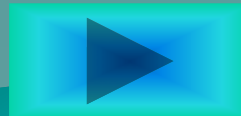
- شهرهای منفرد در نقش های جدید به عنوان مراکز صنعتی و تولیدی پیشرفت کردند.
- ساختار فضایی کاملاً جدیدی بوجود آمد که در آن شهرهای مرکزی نواحی بزرگ متروپلیتن را شکل دادند.



## ادامه آمریکای شمالی

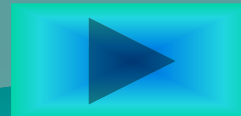
کمر بند صنعتی آمریکای شمالی، مربع مستطیلی بزرگی است، که از بستن، میلواکی، تا استی لویز، واشنگتن و بستن امتداد دارد.

کاهش فرصت های شغلی در مشاغل صنعتی موجب مشکلات عظیم اجتماعی شده است.



# ژاپن

- ژاپن اکنون یکی از پیشرفته ترین کشورهای دنیا است.
- جمعیت بیش از ۱۰۰ میلیون نفر آن یثدت شهرنشین شده اند.
- با وجود همه پیشرفت های اقتصادی، در اینکه بتواند مسیر سریع و کامل صنعتی شدن را مانند کشورهای اروپایی و آمریکای شمالی بپیماید تردید هایی وجود دارد.



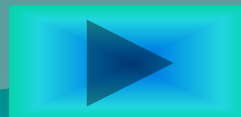


## ژاپن

در سرتاسر کشور سیستم بشدت مدرنیزه اطلاعات اقتصادی و برنامه تحقیقاتی برای توسعه آگاهانه تر ، توسط تکنولوژی کامپیوتر بوجود آمده است. در واقع پوشش خارجی عملکردهای ژاپن تا حدودی اغراق آمیز است.

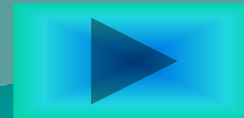
اقتصاد ژاپن به مقدار کافی به بازارهای خارجی متکی نیست) در سال ۱۹۸۲ فقط ۱۳٪ تولید ناخالص داخلی را صادر کرد.

هنوز میان جامعه شهری مرفه و کشاورزان سنتی تفاوت های بسیاری وجود دارد.



## ویژگی های عصر فراصنعتی در کشورهای سرمایه داری

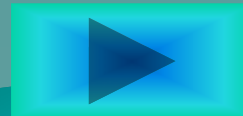
- پایان تولید انبوه و تمرکز انبوه کارگر
- تغییر مشخصات اشتغال و کاهش اشتغال در بخش صنعت در کشورهای صنعتی
- انتقال فعالیت های صنعتی به کشورهای تازه صنعتی شده



ویژگی های عصر فراصنعتی در کشورهای سرمایه داری

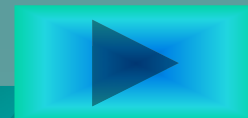
تغییر مفاهیم اجتماعی و ایجاد مفاهیم جدید  
برای کار و سازمان اقتصاد فضایی  
بحران فورديسم علت اصلی تغییرات مکانیابی  
است.

امروزه مکانیابی های جدید در کشورهای  
پیرامون اقتصاد جهانی اتفاق می افتد.



## فصل سوم: حمل و نقل

۱. معرفی اصول حاکم بر کنش های متقابل درون مکان ها
۲. نقش حمل و نقل در جغرافیای اقتصادی
۳. نرخ حمل و نقل و بررسی اثرات جغرافیایی آن
۴. نقش حمل و نقل و اثر آن بر مکان یابی فعالیت های اقتصادی
۵. برنامه ریزی نقش حمل و نقل با توجه به GIS
۶. برخی از اصطلاحات مفید مربوط به نقش حمل و نقل

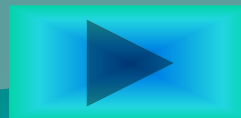


# معرفی اصول حاکم بر کنش های متقابل درون مکان ها (۱)

تعریف حمل و نقل و ارتباطات :

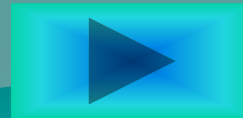
حمل و نقل و ارتباطات جا به جایی مکانی انسان، کالا، اطلاعات و .... از جایی به جای دیگر می باشد.

- ضرورت جا به جایی را وجود عرضه و تقاضا تعیین می کند.



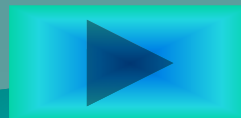
# معرفی اصول حاکم بر کنش های متقابل درون مکان ها (۱)

منظور از تقاضا، تعداد و ویژگی های سفر یا جا  
به جایی بین دو مکان می باشد.  
منظور از عرضه ، تسهیلات حمل و نقل شامل : راه ،  
وسایل نقلیه، پل ها، و .... و از همه مهمتر  
تولیدات و فرآورده هایی است که امکان سفر را  
فراهم می کنند.



## اصول حاکم بر کنش های متقابل درون مکان ها (۲)

- جغرافیای اقتصادی به بررسی جنبه های فضایی حمل و نقل می پردازد.
- حمل و نقل به عنوان یک عامل موثر در تغییر فضا ( در زمینه توسعه) اهمیت دارد.
- تفاوت های میان گروه های اجتماعی در میزان دسترسی و تحرکات نواحی موثر است.



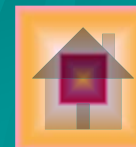
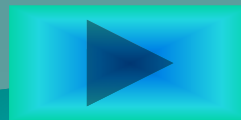
## اصول حاکم بر کنش های متقابل درون مکان ها (۲)

تفاوت های مکانی در ابعاد جغرافیای پراکندگی های مراکز تولید، توزیع، و مصرف فلسفه و انگیزه پیدایش حرکت و جا به جایی است.

بدین ترتیب چرخه مناسبات اقتصادی از طریق حمل و نقل کامل می شود.

عوامل حمل و نقل و ارتباطات شامل نیروهای انسانی و تجهیزات حمل و نقل است.

هر یک از عوامل حمل و نقل دارای عملکرد اقتصادی خاص و اشغال فضایی است.



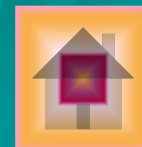
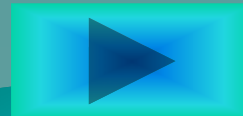


## پیدایش حرکت و علل آن

• حرکت یکی از خصایص ذاتی اقتصاد و فعالیت های اقتصادی است.

• همه نظام های اقتصادی اعم از ابتدایی، سنتی و مدرن دارای حرکت در نیروی کار، سرمایه، تولیدات هستند.

• حرکات اقتصادی چه با مقیاس کوچک یا بزرگ دارای اهمیت مکانی هستند.

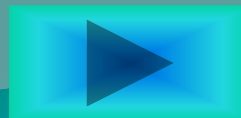


## پیدایش حرکت و علل آن

هدف از حرکت رسیدن به منابع مورد نظر و ایجاد ارتباط بین نقاط مصرف با مناطقی است که مازاد مصرف دارند.

استعداد بالقوه حرکت عامل تعیین کننده‌های در مکانیابی تخصص‌ها است.

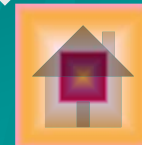
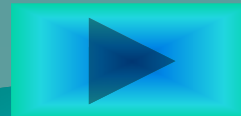
به همین دلیل اقتصاد معیشتی که در منطقه و سیعی گسترده است، به دلیل محدودیت بازار، از کمبود شبکه ارتباطی و انبارداری رنج می‌برد.



## ادامه پیدایش حرکت و علل آن

- یک اقتصاد موفق از انواع گوناگون حرکت و ارتباطات بهره مند است
- ویژگی های حرکت و ارتباطات در نظام اقتصاد بازار آزاد :

۱. انتقال اطلاعات پیرامون کمیت و کیفیت تقاضاها از مصرف کنندگان به کارخانجات و از کارخانجات به صاحبان سرمایه.

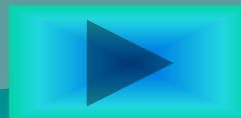


## ادامه پیدایش حرکت و علل آن

۲. حرکت منابع و کالا از مراکز تولید به مراکز تقاضا یا مصرف

۳. ارسال و یا انتشار اختراعات و ابداعات و مربوط به یک فعالیت یا اقتصاد.

افکار و عقاید نیز همانند منابع به خودی خود و یا با طرح قبلی در داخل خانواده، جامعه و کارخانه ، با پیغامها و وسایل ارتباطی منتشر می شوند

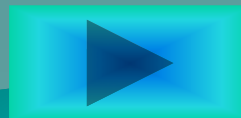


## پیدایش حرکت در درون مکان ها

- علت اصلی ایجاد حرکت و جا به جایی کالا و خدمات، تفاوت های جغرافیایی میان مکان ها است که منجر به تولید محصولات متفاوت می شود.

پیچیدگی شبکه ارتباط قرن حاضر به دلائل زیر است :

۱. افزایش تعداد نظام های غیر اروپایی که در تجارت جهانی شرکت گسترده دارند



## پیدایش حرکت در درون مکان ها

۲. نوع ایدئولوژی سیاسی و اجتماعی حاکم بر کشورها و تاثیر آن بر اقتصاد در شدت و ضعف ارتباطات تاثیر دارد

۳. محدودیت جغرافیایی، موجب بوجود آمدن تلاش هایی برای توسعه همبستگی فعالیت های اقتصادی کشورها است (بازار مشترک اروپا

(



## پیدایش حرکت بین مکان ها

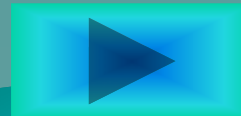
- حرکت یا داد و ستد بین بخش های مختلف اقتصاد، به دلیل عدم تطابق الگوهای مکانی تقاضا با امکانات مکانی عرضه است.
- علت ناهماهنگی در ساخت اقتصادی، عوامل مکانی و غیر مکانی ویژه ای هستند.
- عوامل مکانی ناشی از موقعیت نسبی مکان ها است، که در تولید حرکت تاثیر متقابل دارد.
- عوامل غیر مکانی ، شامل خصوصیات اقتصادی مکان ها است ، که تولید حرکت می

کند.

## پیدایش حرکت بین مکان ها

تصمیمات در مورد مبادله ،ابتدا توسط خانوارها،  
و کارخانجات مسقر در داخل مکان ها اتخاذ می  
شود

رفتار مصرف کنندگان و سیاست محلی شرکتها،  
امکانات فروش تولیدات در بازارهای خارجی و  
یا عرضه محصولات خارجی در بازارهای داخلی  
را فراهم می آورد.

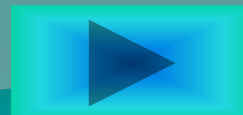




# عوامل حرکت

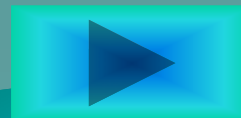
## عوامل غیر مکانی

- سه عامل متغیر: درآمد، جمعیت و داشتن وسیله نقلیه علت بسیاری از تغییرات حرکت در درون یک منطقه هستند.
- تاثیرات منطقه ای ناشی از مقیاس و ترکیب فعالیت اقتصادی که ممکن است از طریق با عامل مکانی یعنی موقعیت منطقه در ارتباط با بخش تجارت مرکزی عمل نماید.



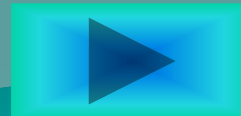
## عوامل حرکت

تولید حرکت در بخش های اقتصاد بین المللی نیز خارج از الگو تغییرات غیر مکانی نیست. لنمن Linnemann استعداد بالقوه تجارت خارجی را اساسا ناشی از عوامل غیر مکانی می داند.



## ادامه عوامل غیر مکانی

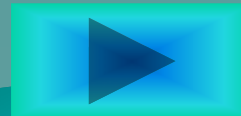
- فرضیه لنمن در این مورد که "امکانات عرضه و تقاضای مربوط به تجارت را می توان از طریق آن قسمت از تولید کل و یا مصرف که برای تولید یا مصرف آن جامعه در نظر گرفته شده محاسبه کرد" بر نسبت های تعیین کننده بین حجم تولید برای بازارهای داخلی و خارجی تاکید دارد



## ادامه عوامل غیر مکانی

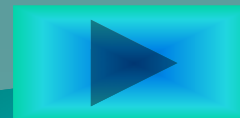
ارزش این نسبت ها به عوامل زیر بستگی دارد :  
میزان کل تولید

۱. تعداد جمعیت ( هم بر افزایش اندازه بخش های اقتصادی ۲. تاثیر دارد و هم حجم تولید را افزایش می دهد)
۳. میزان درآمد سرانه (تاثیر اندکی دارد).



## عوامل مکانی

- توزیع نامتقارن فعالیت های اقتصادی در ابعاد مکانی مختلف و تقاضا برای حرکت از طریق موقعیت ارتباطی تولید، **کنش متقابل بین مکان های تولید را تحت تاثیر قرار می دهد.**
- اولمن Ulman سه نظام عامل را برای **کنش متقابل مکان ها** پیشنهاد می کند:
  ۱. مکمل بودن مکان ها
  ۲. فرصت های مداخله کننده
  ۳. قابلیت انتقال



## عوامل مکانی (نظریات اولمن)

بر اساس نظریات اولمن، مکمل بودن :

۱. حرکت اقتصادی نتیجه عملکرد مکمل بودن مکان ها است.

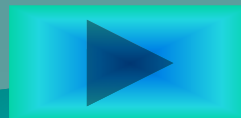
۲. مکمل بودن مکان ها نتیجه مستقیم تخصص مکانی در امر تولید است.

۳. مکمل بودن پایه اصلی تحقیقات اقتصادی و ورود به مباحث چگونگی هزینه ها و منافع نسبی حاصل از تجارت جهانی و ناحیه ای



## عوامل مکانی (نظریات اولمن) فرصت های مداخله کننده :

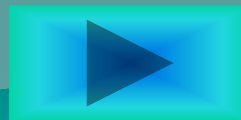
- مکمل بودن وقتی عامل مهم در ایجاد حرکت بین مکان هاست که در عرضه قابل دسترس و انتخاب شده، هیچ نوع فرصت مداخله کننده ای وجود نداشته باشد
- در شرایطی که نرخ های محدود کننده مبادله از حد معقول اقتصادی فراتر رود، تولیدات داخلی و کالاها



## عوامل مکانی (نظریات اولمن )

جانشین تولید داخل، برای کالاهای وارداتی فرصت های مداخله کننده محسوب می شوند.

مطالعه مهاجرت های درون شهری کیولند اوهایو که توسط استوفر انجام شد، نشان می دهد که، نوع بخصوصی از حرکت ، در فاصله مکانی مشخص، رابطه مسقیم با فرصت های مداخله کننده موجود، و رابطه معکوس با تعداد فرصت های مداخله کننده دارد.

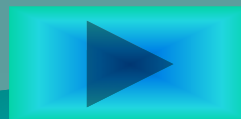




عوامل مکانی (نظریات اولمن)

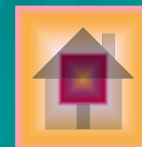
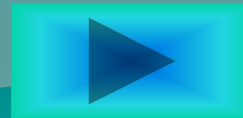
قابلیت انتقال :

۱. در شرایط غیر عادی، خریدار و فروشنده هر دو از عوامل متغیری پیروی می کنند (عدم تولید و یا خودداری از خرید به دلیل افزایش بیش از حد هزینه)



## عوامل مکانی (نظریات اولمن)

۲. هر چه میزان هزینه افزایش یابد امکان حرکت بین منطقه تولید و مصرف کاهش می یابد
۳. قابلیت انتقال نمایانگر خصوصیات هزینه های حمل و نقل کالاهای متفاوت است
۴. پیشرفت تکنولوژی حمل و نقل کالاهای حجیم موجب کاهش تاثیر قابلیت انتقال شده است و موجب تغییر الگوی ارتباطات تجاری بین المللی گردیده.



# توزیع حرکت

مجموع حرکات در چشم انداز اقتصادی با توجه

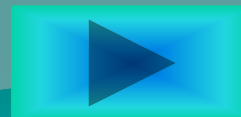
به دو نیروی عمده صورت می گیرد:

۱. عوامل بوجود آورنده حرکت

۲. عوامل محدود کننده حرکت

• این دو عامل بر اساس قوانین نیوتن در مدل  
جاذبه عمل می نمایند

• کشش متقابل بین دو نقطه با اندازه و میزان  
جمعیت رابطه مستقیم و با فاصله رابطه  
معکوس دارد.



## نقش حمل و نقل در جغرافیای اقتصادی

- حمل و نقل زاینده فعالیت است.
- وسایل نقلیه از یک کاربری به کاربری دیگر مسافر و کالا می‌برند.
- با ایجاد هر کاربری به حجم ترافیک شبکه افزوده می‌شود.
- تراکم و تنوع وسایل نقلیه، سیستم و انواع راه‌های ارتباطی، شکل و سازمان‌یابی حمل و نقل و حرکت، همگی مجموعه بسیار پیچیده‌ای از پدیده‌های

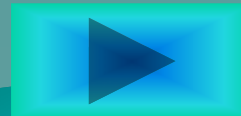


# نقش حمل و نقل در جغرافیای اقتصادی

محیطی هستند که از ارتباط انسان و محیط بوجود می آیند.

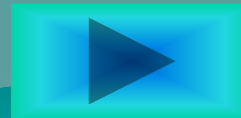
این عوامل با یکدیگر ارتباط و پیوند زنجیروار دارند و موجب تغییرات کمی و کیفی در ساختار جامعه می شوند.

پس حرکت و جا به جایی در فلسفه بنیادین جغرافیای اقتصادی ، یکی از نقش های اساسی انسان در عینیت بخشیدن به وجود خود در محیط جغرافیایی است



## مکانیابی مسئله حمل و نقل

- برای دستیابی به موقعیت های مطلوب و مکانیابی مسئله حمل و نقل، استفاده همه جانبه از تسهیلات حمل و نقل ضروری است.
- در ارزیابی امکان دسترسی چنین نقاطی، باید به کل نظام ارتباطی و شبکه ها بیشتر توجه نمود تا یک مسیر مشخص.
- تجزیه و تحلیل شبکه با بررسی جامع شبکه مشتمل بر اجزاء و خصایص ارتباطی آن ، امکان پذیر است.



## مکانیابی مسئله حمل و نقل

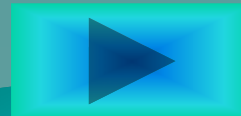
نظریه خطی یا نموداری عبارت است از: ساخت  
های اسکلتی بدون مقیاسی از ترکیب منظم  
مجموعه ای از نقاط ( شهر و روستا ) و قطعات  
خطی ( راه ها ) شهری

شبکه را می توان به صورت نموداری فرض کرد  
که در آن سه عامل قابل اندازه گیری است:

۱. تعداد مدارها

۲. تعداد گره های ارتباطی ( نقاط شهر یا روستا )

۳. خطوط رابط یا انتقالی ( راه ها )

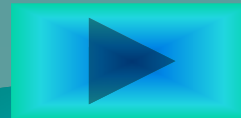


## شاخص امکان دسترسی

- قابلیت حصول هر نقطه را با شاخص امکان دسترسی که در فرمول نشان داده شده محاسبه می کنند :

$$A_i = \sum_{j=1}^n \max d_{ij}$$

- بر اساس فرمول ، شاخص دسترسی از مجموع تعداد خطوط ارتباطی که در حرکت از یک نقطه به نقطه دیگر اجباراً باید طی کند بدست می آید.



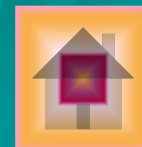
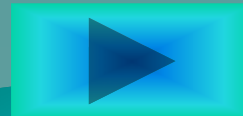


## شاخص امکان دسترسی

ارزش شاخص امکان دسترسی هر محل، در رابطه کامل با امکان دسترسی مجموع نقاط واقع در شبکه است که با مسافت کمتر از قابل دسترس ترین نقاط ممکن عبور نماید.

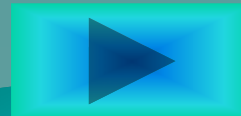
قابل دسترس ترین نقطه : مرکز هندسی هر ناحیه که توسط خطوط ارتباطی به مجموع نقاط ناحیه مرتبط شود.

با افزایش درجه تمرکز گره های ارتباطی شبکه، میزان دسترسی نیز افزوده می شود. این امر خود باعث رشد اقتصادی می گردد.



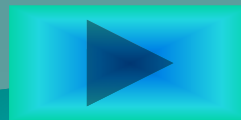
## شاخص پیوستگی و ارتباط

- ارتباط میان دو نقطه در يك شبکه، ممکن است بطور مستقیم ایجاد نشود و ارتباط های جانبی چند مرحله لازم باشد.
- تعداد ارتباط های واقع بین دو نقطه را از طریق شاخص های ارتباطی می توان بدست آورد.
- ارتباط های چند مرحله ای، دارای اهمیت زمانی ویژه ای هستند .



## شاخص پیوستگی و ارتباط

در صورت وجود محدودیت در ارتباط مستقیم، از طریق ارتباط های جانبی می توان عمل کرد. میزان ارتباط میان نقاط و یا گره ها، در یک شبکه، با رشد اقتصادی کشورها مرتبط است.



## ویژگی های ارتباطی شبکه ها

- ساختار شبکه حمل و نقل از طریق تعداد مدارهای موجود نیز قابل ارزیابی است.
- شاخص تعداد مدار یک شبکه، از میانگین تعداد مدارهای مرتبط با همه گره ها بدست می آید.
- افزایش بی رویه مدارهای بسته یک شبکه، از کارآیی آن (افزایش فاصله و هزینه جا بجایی) می کاهد.



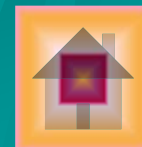
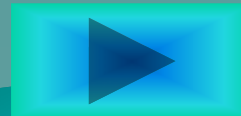
## ویژگی های ارتباطی شبکه ها

در شبکه های ارتباطی ابتدایی، فعالیت های اقتصادی، همواره در نقاط دور از تمرکز مداری هستند استقرار می یابند.

میان تعداد مدارهای موجود در شبکه و تکامل شبکه رابطه معکوس وجود دارد.

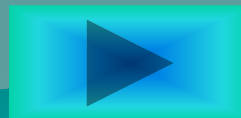
شبکه های حمل و نقلی که در مراحل اولیه تکاملی خود هستند، شاخص پیوستگی و ارتباطی اندکی دارند.

تعداد مدارهای موجود در شب، با تفاضل کمیت مسافت خطی میان دو گره و مسافت حقیقی میان آنها ( انحراف از کوتاه ترین مسیر) محاسبه می شود.



## نتیجه : عوامل موثر بر تصمیم گیری برای مکانیابی خطوط ارتباطی

- تقاضای بالقوه برای مسیر مورد نظر که نتیجه مستقیم مکمل بودن مکان ها است.
- طرح ساختمانی شبکه های حمل و نقل در رابطه با نظم فضایی نقاط و هزینه های حمل و نقل می باشد.
- خطوط مستقیم در مسیرهای کوتاه و فواصل زیاد دارای اهمیت هستند.



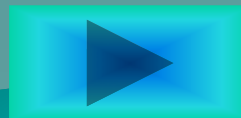
# نتیجه : عوامل موثر بر تصمیم گیری برای مکانیابی خطوط ارتباطی

موانع ( انسانی و طبیعی ) احداث راه های  
مستقیم :

موانع طبیعی مانند : سلسله جبالها ، دره ها ،  
رودخانه ها ، .....

مرزهای سیاسی

اختلافات موجود در هزینه های تملک زمین  
سازمان فضایی شبکه های ارتباطی شکل درهم  
بافته ای است که از عوامل متعدد انسانی و  
طبیعی تاثیر پذیرفته است و مجموع فعالیت  
های اقتصادی تحت تاثیر آن می باشد.



## توسعه فضایی شبکه های حمل و نقل

- توسعه فضایی شبکه های حمل و نقل یکی از آشکارترین نمودهای تکامل يك جامعه در حال رشد است.
- شبکه های حمل و نقل در مرحله ابتدایی خود، فقط برای رفع نیاز هایی در حد انتقال محصول از مزارع به بازارهای محلی ، شکل گرفتند.
- همزمان با رشد اقتصادی بیشتر، شبکه های ارتباطی در مقیاس وسیعتری سازمان یافتند.





## توسعه فضایی شبکه های حمل و نقل

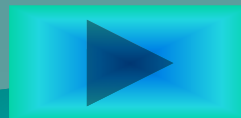
و ارتباط مراکز بازاری گسترده تر شد.  
با افزایش ارتباطات میان مراکز بازاری، نیاز به  
توسعه راه های ارتباطی میان مراکز جمعیتی و  
نواحی مختلف افزایش یافت.

در همین راستا، تجدید نظر در موقعیت تمامی  
نظام های ارتباطی قدیمی ضروری یافت.

رابطه میان تقاضای حرکت و توسعه فضایی  
شبکه های حمل و نقل در قالب مدل های  
فرضی ارائه شده که می توان آنها را به دو گروه  
تقسیم کرد: مدل های ساحلی و مدل های قاره  
ای

## مدل نفوذ ساحلی ( مدل حمل و نقل تاف )

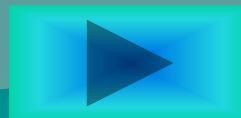
- ادوارد تاف ، روش ساده ای را برای پیش بینی توسعه شبکه ها ارائه داده است.
- مدل ساحلی تاف ، تغییرات شبکه حمل و نقل غرب آفریقا را تحت تاثیر تجارت استعماری، به نمایش می گذارد.



## مدل نفوذ ساحلی ( مدل حمل و نقل تاف )

بر اساس این مدل، شبکه حمل و نقل ایستا نیست و تحت تاثیر عوامل و فعالیت های اقتصادی قرار دارد.

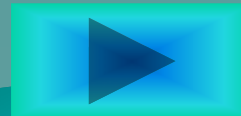
روند کلی رشد اقتصادی رابطه تنگاتنگی با پیکربندی شبکه های ارتباطی دارد.



## مراحل توسعه شبکه ارتباطی در مدل تاف :

توسعه در طول ساحل به دلیل نفوذ تجارت استعماری و گسترش آن به نواحی داخلی. ( تعدادی مراکز تجاری در طول ساحل قرار دارند و در داخل خشکی تعداد کم و پراکنده. شبکه ارتباطی بسیار ضعیف و محدود ).

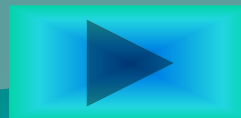
چند خط عمده نفوذی، بنادر برگزیده را با سرزمین های درونی دارای منابع اولیه مرتبط می کند. ( رشد پسکرانه های بنادر آغاز می شود)



## مراحل توسعه شبکه ارتباطی در مدل تا ف :

پیوند درون شبکه ای تقویت می شود. پایانه های بنادر دریایی و مراکز خشکی به رشد خود ادامه می دهند. رقابت میان بنادر برای صادرات و واردات ایجاد می شود و مراکز واسطه ای جهش می یابند.

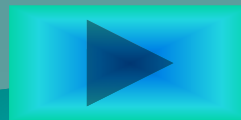
همزمان با افزایش شاخص پیوستگی، و پیچیدگی شبکه، خطوط ارتباطی پیشرفته و متکامل بوجود می آید. حجم جابه جایی کالا و مسافر به اوج خود می رسد و مراکز عمده شهری از شبکه ارتباطی تغذیه می شوند.



# مدل درون قاره ای یا مسطح همسان ( مدل حمل و نقل لاچن )

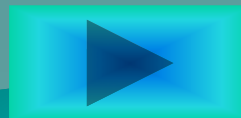
در این مدل توسعه و رشد شبکه ها از طریق  
یک مدل فرضی جلگه همسان صورت می  
گیرد که دارای مراحل زیر است :

۱. سکونت در منطقه به شکل پراکنده است  
و فعالیت های اقتصادی تقریباً یکدست توزیع  
شده است. ( سکونتگاه ها و شبکه های حمل  
ونقل در قالب مربعی شامل سازمان یافته  
اند.)



# مدل درون قاره ای یا مسطح همسان ( مدل حمل و نقل لاچن )

۲. شکل گیری شهرها در محل برخی نقاط خطوط، به دلیل بهره برداری از منابع معدنی یا ...، و در موقعیت های پیرامون به دلیل ارتباطات خارجی است
۳. رشد مناطق شهری در موقعیت های استراتژیک، توسعه شبکه ای از جاده های مربعی شکل ( شطرنجی ) تقویت می کند.
۴. رشد ناهماهنگ نقاط و ظهور سه مرکز مهم شهری که از طریق شبکه ای از جاده های اصلی و پرهزینه به هم متصل می شوند



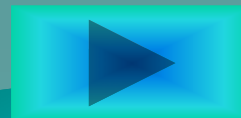
# نرخ حمل و نقل و بررسی اثرات جغرافیایی آن

- فاصله و هزینه از عوامل محدود کننده حرکت هستند.

- منظور از نرخ حمل و نقل ، قیمتی است که به منظور جا به جایی کالا و یا مواد پرداخت می شود.

- نرخ حمل و نقل به ارزش پذیر بودن کالا برای جا به جایی بستگی دارد.

- نرخ حمل و نقل بر خلاف تولید کالا ، تابع یک نقطه خاص مکانی نیست.





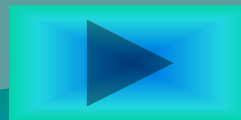
## نرخ حمل و نقل و بررسی اثرات جغرافیایی آن

عوامل متعددی در طول يك خط معین و یا در امتداد مسیر های مختلف بر نرخ حمل و نقل تاثیر دارند.

اهمیت بنادر، ایستگاه های راه آهن و سایر کانون های حمل و نقل ، به دلیل ارتباط زنجیره ای این مراکز با سایر نقاط است.

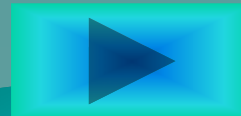
ارزش و اعتبار این کانون ها به تعداد مسافر ، وزن کالاهای حمل شده و درآمدهای حاصل از آن، بستگی دارد.

نرخ گذاری درآمدهای حاصل از حمل و نقل بر اساس عملکرد هزینه های ثابت و متغیر صورت می گیرد.



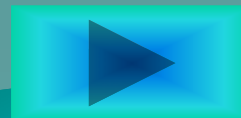
## هزینه های ثابت

- هزینه های ثابت ، شامل هزینه هایی است که در اثر استهلاک فنی سرمایه های اولیه وسایط نقلیه، مخارج ساخت و نگهداری پایانه ها و راه ها، پرداخت مالیات ها و عوارض بوجود می آید.
- هزینه های ثابت دو نوع هستند :
  ۱. هزینه های ثابت سرمایه ای ( سرمایه گذاری مجدد، فرسودگی وسایل نقلیه و ساختمان ها و ..)



## هزینه های ثابت

۲- هزینه های ثابت روزمره (دستمزدها، انبارداری،  
گمرکات، مدیریت و...)



## ادامه هزینه های ثابت

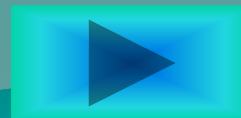
برآورد دقیق میزان واقعی هزینه های ثابت و عملکرد آن در ایجاد هزینه های کلی حمل و نقل ، بر حسب میزان سرمایه گذاری ممکن نیست به دلیل :

۱. تفاوت نظام های حکومتی

۲. نقش دولت و خدمات عمومی برای حمل و نقل

۳. مساعدت های دولت در توسعه شبکه راه ها برای

تسریع در تمرکز زدایی



## هزینه های جاری یا متغیر ( در حمل و نقل )

- هزینه های جاری شامل : هزینه هایی است که ضمن حرکت در طول مسیر از انجام خدمات لازم بوجود می آید.

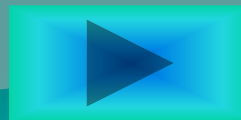
- هزینه های جاری تابع عوامل زیر است :

۱. بر حسب کیفیت ساختمانی کالا

۲. تغییر سیستم حمل و نقل

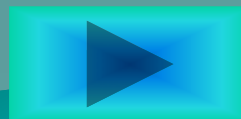
۳. ظرفیت وسیله نقلیه

۴. مجموع هزینه هایی از مبدا تا مقصد



## ادامه هزینه های جاری

- مخارج استاندارد و بسته بندی کالا بیمه درسیستم های مختلف حمل و نقل متفاوت است .
- این مخارج در حمل و نقل دراز مدت مانند حمل و نقل دریایی هزینه ها بیش از حمل و نقل های کوتاه مدت مانند حمل و نقل هوایی است .



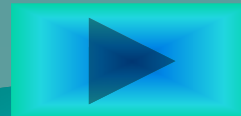
## ادامه هزینه های جاری

برای توسعه و گسترش شبکه حمل و نقل از لحاظ افزایش تعداد مسیرها رعایت نکات زیر لازم است:

۱. کوتاه کردن مسیر

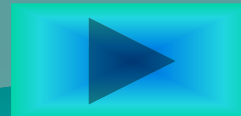
۲. نحوه پوشش دهی

۳. انکسار مسیر



## نوع وسیله حمل و نقل و هزینه های آن

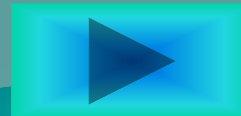
- هزینه کل حمل و نقل برابر است با مجموع هزینه های ثابت و جاری
- اگر هزینه های ثابت و متغیر عملکرد یکسان و مشابه داشته باشند، بهای حمل و نقل برای عملیات معین، در فواصل معین برابر است.
- با افزایش هر واحد فاصله به هزینه های حمل و نقل اضافه می شود.





## نوع وسیله حمل و نقل و هزینه های آن

- اما به دلیل اینکه هزینه های ثابت در مسیرهای طولانی سرشکن می شود، در نتیجه با افزایش فاصله هزینه کل کاهش می یابد.



# نوع وسیله حمل و نقل و هزینه های آن

تصمیم گیری به استفاده از نوع وسیله نقلیه بستگی

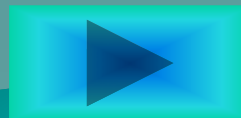
دارد به :

۱. مسافت

۲. ظرفیت وسیله

۳. نسبت میان قدرت وسیله با وزن و حجم کالا

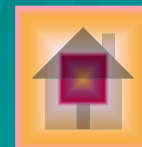
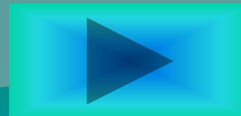
۴. روش نرخ گذاری



## تفاوت های نرخ حمل و نقل بر اساس ویژگی های کالا

- تغییر هزینه های حمل و نقل بر اساس ویژگی های کالا یکی از عوامل متمایز کردن نرخ های حمل و نقل است.

- عدم تطبیق کیفیت برخی کالاها در استفاده از ظرفیت کامل و استهلاک هزینه های ثابت موجب تفاوت نرخ های حمل و نقل می شود.



## تفاوت های نرخ حمل و نقل بر اساس ویژگی های کالا

اختلاف نرخ های حمل و نقل به دلیل کیفیت و ساختمان کالا به دلایل زیر است :

۱. اختلاف هزینه تدارک و آماده سازی خدمات حمل و نقل

۲. اختلاف در استعداد پذیرش هزینه های زیاد حمل و نقل در ترافیک های مختلف



الف ) ویژگی های بارگیری و ابعاد محموله

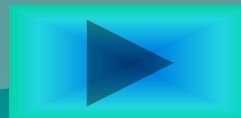
وزن مخصوص کالا در استانداردهای مشخص ( فوت

مکعب) مسئله مهم درذ بارگیری است

کالا های حجیم معمولا هزینه حمل و نقل بیشتری از

کالا های سنگین دارند .

ابعاد کالا نیز در میزان هزینه حمل آن موثر است.

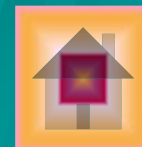
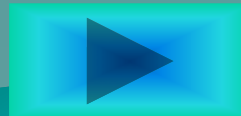


## ب) خسارت پذیری

کالاها به لحاظ فاسد شدن و خسارت پذیری تفاوت های بسیاری با هم دارند.

نرخ حمل و نقل چنین کالا هایی ضرورتاً به گونه ای تعیین می شود که متضمن خسارت های احتمالی باشد.

هر قدر میزان خراب شدن و شکستن کالایی بیشتر باشد، نرخ حمل و نقل آن بالاتر است.

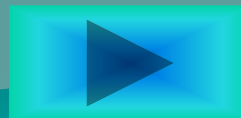


# بررسی هزینه های حمل و نقل و عوامل موثر در تابع حمل و نقل

اسمیت سه نوع طبقه بندی برای حمل کالا در نظر  
گرفت:

۱. کالایی که به مراقبت در حد معمول نیاز دارد، در  
طبقه ۱۰۰

۲. کالایی که به مراقبت ویژه نیاز مند است ، در طبقه  
بیش از ۱۰۰

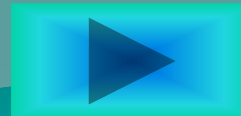


# بررسی هزینه های حمل و نقل و عوامل موثر در تابع حمل و نقل

۳. کالاهایی که امکان حمل آنها آسان است ، در طبقه کمتر از ۱۰۰

هزینه جابه جایی محموله ها بر اساس نحوه طبقه آنها محاسبه می شود.

با افزایش کد مربوط به طبقه بندی کالا ، هزینه حمل در چارچوب اعمال اصل “ روند تحلیلی هزینه با توجه به مسافت ” افزایش می یابد.





# روش های نرخ گذاری حمل و نقل کالا

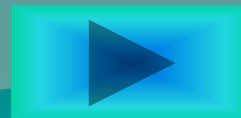
۱. روش پستی

۲. روش مسافتی

۳. روش منطقه ای یا پوششی

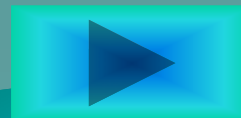
۴. روش استفاده از نقاط مبنا

• روش پستی ساده ترین و کم هزینه ترین روش می باشد.



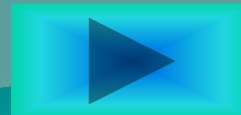
# روش های نرخ گذاری حمل و نقل کالا

روش پستی مزیت نزدیکی فعالیت های اقتصادی را  
نفی می کند  
روش پستی مرزهای بازار را گسترش می دهد.



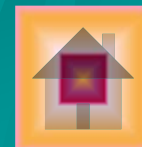
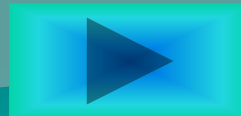
## روش های نرخ گذاری حمل و نقل کالا

- در روش مسافتی هزینه حمل و نقل را متناسب با مسافت می پردازند.
- در روش منطقه ای، یک ناحیه به مجموعه ای از مناطق تقسیم می گردد و هزینه هر منطقه یکسان محاسبه می شود.
- در روش نقاط مبنا، که مخصوص هزینه حمل فولاد است، یک نقطه مبنا انتخاب می شود و هزینه حمل بر اساس جابه جایی از آن نقطه محاسبه می شود.



# نرخ حمل و نقل و اثر آن بر مکان یابی فعالیت های اقتصادی

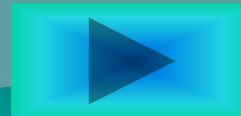
- کیفیت و ساختمان محصولات، پیچیدگی و نوع واسطه ها، طبیعت زمین و فاصله تا بازار، بر سطح کلی هزینه ها تاثیر می گذارد و تفاوت های زیادی را در هزینه های نهایی بوجود می آورد.



# نرخ حمل و نقل و اثر آن بر مکان یابی فعالیت های اقتصادی

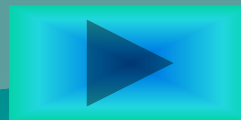
بنابراین هزینه های کالا از تولید تا مصرف تابع هزینه های حمل و نقل است.

تاثیرات فضایی میان مسافت و هزینه های حمل و نقل در مکان گزینی تولیدات صنعتی و کشاورزی دارای عملکرد متفاوتی است



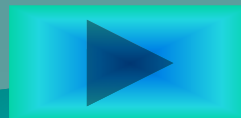
## الگوی مکانی تولید کشاورزی

- تولید کشاورزی دارای ویژگی تولید ناحیه ای و گسترده است.
- در حالیکه تولید صنعتی نقطه ای است.
- عامل زمین در تولید کشاورزی اولویت اول را دارد.
- سود خالص زارع عبارت است از تفاضل هزینه های تولید و هزینه های حمل و نقل ، از قیمت بازار.
- بیشترین سود در نواحی مجاور بازار حاصل می شود.



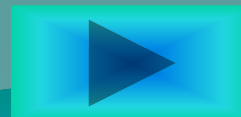
## الگوی مکانی تولید کشاورزی

میزان سود در هر فاصله از بازار از محصولی به محصول دیگر متفاوت است.  
نظم فضایی الگوی کشت بر اساس فاصله از بازار و نوع محصول بوجود می آید. (اولین بار فون تانن مطرح کرد)



## الگوی مکانی تولید صنعتی

- سازمان یابی بنیادین تولیدات صنعتی بین بازار و محل مواد اولیه در نوسان است.
- به همین دلیل انتخاب موقعیت در کشاورزی و صنایع استخراجی آسان است.
- در تولیدات صنعتی برای سودمندی تولید، باید هزینه های گردآوری مواد اولیه، و توزیع مجدد کالای ساخته شد، محاسبه شوند.
- مبحث کمترین هزینه اولین بار توسط وبر مطرح شد.





برنامه ریزی نقش حمل و نقل با توجه به GIS  
شبکه های حمل و نقل رابط بین مردم و خدمات  
مورد نیاز آنان هستند..

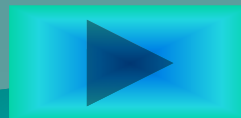
• تلاش اروپا برای بهینه سازی زیرساخت های حمل و  
نقل به منظور افزایش سهم اتحادیه اروپا در اقتصاد  
جهانی است.

• هدف اتحادیه اروپا بهبود و یک پارچه نمودن شبکه  
های حمل و نقل در سراسر اروپا ، به نفع کشورهای  
مانند : یونان، اسپانیا و پرتغال می باشد.



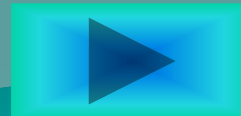
# برنامه ریزی نقش حمل و نقل با توجه به GIS

این رویکرد در درازمدت سود سرشاری را نصیب بازارهای اروپا می نماید.  
در این برنامه ریزی GIS نقش مهمی را می تواند ایفا کند.



## ادامه برنامه ریزی نقش حمل و نقل با توجه به GIS

- GIS می تواند تاثیرافزایش خطوط ارتباطی ، بهبود برخی راه ها را به صورت گرافیکی نمایش دهد.
- نرم افزارهای موجود در GIS قابلیت مدلسازی زیر ساخت های حمل و نقل را با استفاده از شاخصی به نام “ شاخص قابلیت دسترسی نسبی ” داراست.



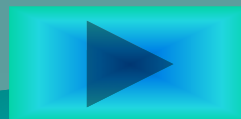
## ادامه برنامه ریزی نقش حمل و نقل با توجه به GIS

GIS قابلیت ترسیم نمودارهای قابلیت دسترسی بین دو مدت زمان برحسب نفرات و درصد مناطق دارای امکانات دسترسی را دارد  
از این طریق به سوال کجا می توانن پاسخ داد؟ اگر پاسخ منفی بود ، این مدل با افزودن اتصالات بیشتر و نمایش نتایج ( نقشه و نمودار) دوباره بازسازی می کند.



## بهترین مسیرها

- محاسبه قابلیت دسترسی، با برخورداری از تحلیل فضایی مکان به مکان، به سادگی انجام می شود.
- مسئله پیچیده این است که، مسافت ها از طریق شبکه حمل و نقل محاسبه می شوند.
- بعضی سیستم های GIS این نوع تحلیل را تنها از طریق یک فرمان انجام می دهند. و برخی دیگر به برنامه ریزی کلان یا ماکرو نیازمندند .



## بهترین مسیرها

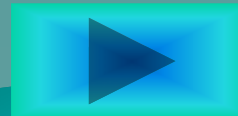
روشی که در GIS بکار می رود ، شامل مناسب ترین مسیر در شبکه راه ها، میان هر یک از مراکز اقتصادی و تمام مراکز جمعیت است.

برای محاسبه بهترین مسیر موارد زیر بکار می رود :

تراکم ترافیک

تعداد باند

درصد وسایل نقلیه سنگینی که از مسیر عبور می کنند.

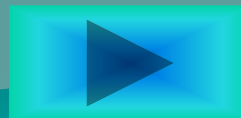


کاربرد سیستم های جغرافیایی در امور حمل و نقل

کاربرد سیستم اطلاعات جغرافیایی در زمینه حمل  
و نقل بسیار است. اما شاید مهمترین آنه موارد زیر  
باشد :

۱. بانک اطلاعات سیستم کاربری اراضی **Land**  
**use**

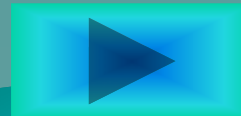
۲. بانک اطلاعات سیستم شبکه های شهری  
**Networking**



## کاربرد سیستم های جغرافیایی در امور حمل و نقل

۳. سیستم کنترل ترافیک با استفاده از "تعیین  
موقعیت مکانی" GPS

۴. استفاده سیستم حمل و نقل عمومی از GIS



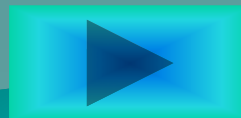


## بانک اطلاعات سیستم کاربری اراضی

• در هر مطالعه و برنامه ریزی حمل و نقل، شناخت و اطلاعات بهنگام کاربری اراضی محل مورد مطالعه ضروری است.

• اطلاعات کاربری زمین اعم از مسکونی، تجاری و ...مورد استفاده کارشناسان حمل و نقل است.

• GIS به عنوان ابزار مناسب برای تجزیه و تحلیل این گونه اطلاعات مفید می باشد.



## بانک اطلاعات سیستم شبکه های شهری

- یک سیستم شبکه ای، بطور کلی دارای سه مقوله

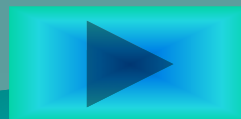
: نقطه، خط و چند ضلعی است.

- تمام اطلاعات عددی و حرفی مربوط به این سه

عارضه در سیستم به هم متصل می شوند.

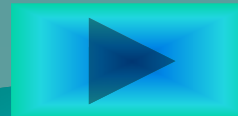
- خاصیت **Networking** و تحلیل شبکه از قابلیت

های مهم GIS است.



# بانک اطلاعات سیستم شبکه های شهری

• از قابلیت تحلیل شبکه ای سیستم های  
جغرافیایی در مدیریت و کنترل بزرگراه ها، کنترل  
ترافیک و، حمل و نقل عمومی و ... استفاده می  
شود.



## مدیریت و نگهداری بزرگراه ها

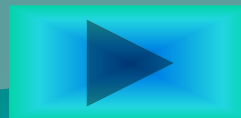
- توجه به مدیریت و نگهداری بزرگراه ها در ایالات متحده امریکا منجر به وضع قوانین استفاده از GIS توسط دست اندرکاران تا سال ۱۹۹۱ شد.
- اطلاعات توصیفی مربوط به جاده ها در بانک اطلاعاتی مرتبط با اطلاعات فضایی، طراحی و حفظ می شوند.



## ادامه مدیریت و نگهداری بزرگراه ها

از جمله این اطلاعات شامل :

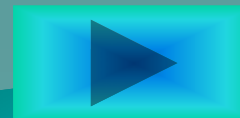
۱. کیفیت آسفالت (بتونی یا آسفالت)
۲. میزان لغزندگی جاده ها
۳. شمارش حجم ترافیک
۴. صورت برداری از علائم و موانع کنار جاده ها
۵. اطلاعات بازرسی و نگهداری پل ها
۶. گزارش های ساخت و ساز و تعمیر



# سیستم کنترل ترافیک با استفاده از GIS

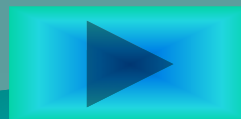
در سیستم ارزیابی موقعیت وسائط نقلیه سنگین  
حمل و نقل برون شهری و درون شهری توسط  
سیستم های ماهواره ای و GIS از سه عنصر  
استفاده می شود:

۱. سیستم حمل و نقل
۲. سیستم ارتباطات
۳. مرکز کنترل



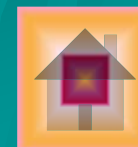
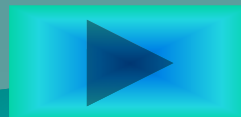
# استفاده سیستم حمل و نقل عمومی از تکنولوژی GIS

در ارتباط بین مرکز کنترل و سیستم ارتباطات، شبکه حمل و نقل، وسایط نقلیه ای که در شبکه در رفت و آمد هستند و وقایعی را که در شبکه به وقوع می رسد را شامل می شود.



# ادامه استفاده سیستم حمل و نقل عمومی از تکنولوژی GIS

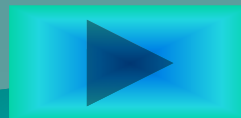
- این وقایع ممکن است مثبت یا منفی باشد.
- وقایع مثبت مانند: تقاضای جدید برای حمل کالا
- وقایع منفی مانند: از کار افتادن یک اتوبوس یا کامیون
- سیستم ارتباط شامل سیستم ماهواره ای برای تعیین موقعیت مکانی، یا سیستم های ارتباط رادیویی مرکز کنترل پیرامون یک سیستم GIS است.





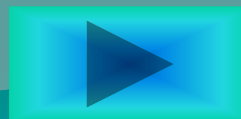
# برخی از اصطلاحات مفید مربوط به نقش حمل و نقل

- اظهار نامه ورود و خروج
- بارانداز
- بارنامه
- سیاهه تجاری
- سیف CIF
- کابوتاژ
- گواهی بازرسی
- گواهی مبدا
- مقررات بین المللی



# برخی از اصطلاحات مفید مربوط به نقش حمل و نقل

- تاریخچه اینکو ترمز
- اصطلاحات اینکو ترمز
  ۱. تحویل در محل کار
  ۲. تحویل به حمل کننده
  ۳. تحویل در کشتی
  ۴. تحویل روی عرشه
  ۵. هزینه و کرایه حمل
  ۶. هزینه بیمه و کرایه حمل
  ۷. کرایه پرداخت شده تا ....

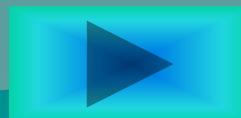


برخی از اصطلاحات مفید مربوط به نقش حمل و نقل

۸- کرایه حمل و بیمه پرداخت شده تا

۹- تحویل در مرز

۱۰- تحویل از کشتی



## فصل چهارم

۱- مقدمه ای بر جغرافیای اقتصادی انرژی

۲- مصرف جهانی انرژی و مشکلات آن

۳- انواع انرژی های موجود

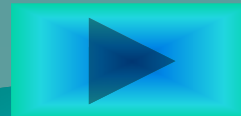
۴- بررسی بحران انرژی در جهان

۵- آشنایی با کنفرانس جهانی انرژی



## مقدمه ای بر جغرافیای اقتصادی انرژی

- با افزایش روز افزون جمعیت جهان و محدود بودن منابع انرژی، جهان با مشکل انرژی روبرو است.
- انرژی در تمام شئون زندگی انسان امروز رسوخ کرده است
- “بحران جهانی انرژی” پدیده مهم عصر حاضر است.



## ادامه مقدمه ای بر جغرافیای اقتصادی انرژی

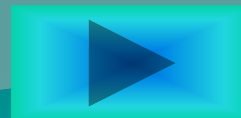
سه موضوع مهم ابعاد بحران انرژی را روشن می کند:

۱. بحران نفت و رکود اقتصادی دهه ۷۰
۲. هزینه های کلان مورد نیاز برای انرژی های جایگزین نفت و سایر سوخت های فسیلی
۳. تاثیر ناموزون بحران انرژی بر کشورها



مصرف جهانی انرژی و مشکلات آن  
عوامل زیر موجب افزایش بیش از حد مصرف انرژی  
شده است :

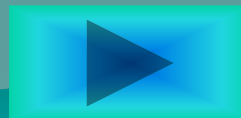
- افزایش جمعیت جهان
- صنعتی شدن بیشتر عوامل اقتصادی
- بهبود استانداردهای زندگی



# مصرف جهانی انرژی و مشکلات آن

مصرف انرژی در میان کشورهای جهان متوازن نیست:

- ایالات متحده بزرگ ترین مصرف کننده انرژی جهان
- شوروی سابق، اروپای غربی و در دهه های اخیر ژاپن مصرف کنندگان عمده انرژی جهان هستند.
- مصرف کنندگان عمده انرژی فقط با ۲۵٪ جمعیت جهان، ۸۰٪ مصرف انرژی دنیا را دارند.





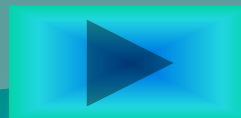
## مشکل انرژی

- مشکل انرژی از اوایل دهه ۱۹۷۰ آشکار شد.
- مشکل انرژی ناشی از رشد سریع مصرف منابع محدود سنتی است.
- منطقه خلیج فارس ۳۰٪ نیاز جهانی انرژی را تولید می کند
- اکنون ۷۳٪ مصرف انرژی متکی بر نفت و گاز است.
- “راه حل های ملی” برای حل مثل تشدید شده است.
- سوختهای جایگزین راه حل بحران انرژی است

## گروه بندی کشورها از لحاظ انرژی

“موسسه بین المللی تحلیل سیستم های کاربردی” کشورهای جهان را به ۷ گروه تقسیم کرده است:

• کشورهای صنعتی در ۳ گروه : آمریکای شمالی، روسیه ، کشورهای اروپای شرقی و کشورهای سازمان همکاری و توسعه اقتصادی ( اروپای غربی، ژاپن، استرالیا و نیوزلند).



## ادامه گروه بندی کشورها از لحاظ انرژی

• کشورهای رو به توسعه به ۴ گروه تقسیم می شوند :

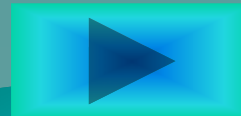
۱. آمریکای لاتین

۲. کشورهای نفت خیز خاور میانه و آفریقای شمالی

۳. گروهی از کشورهای آفریقای سیاه و جنوب شرقی

آسیا.

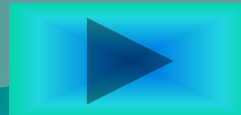
۴. کشورهای آسیای شرقی



## ایجاد سیستم پایدار انرژی

• برای دست یابی به سیستم پایدار انرژی، امکانات تولیدی و سازمانی، منابع مادی و سرمایه ای لازم است.

• استفاده خردمندانه تر از منابع موجود انرژی، کار، سرمایه ، تکنیک، زمینه اصلی ایجاد سیستم پایدار انرژی است.

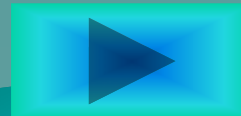


# انواع انرژی های موجود

منابع انرژی جهان به دو گروه عمده تقسیم می شوند :

۱. انرژی های قابل تجدید = ( تا کره زمین هست وجود دارند)

۲. انرژی های غیر قابل تجدید ( تجدید آنها میلیون ها سال وقت لازم دارد)



## تاریخ بهره برداری از انرژی

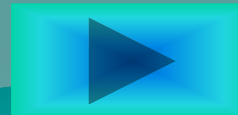
• تاریخ اولیه استفاده از انرژی به سه دوره تقسیم

می شود:

۱. استفاده از چوب

۲. ذغال سنگ

۳. نفت

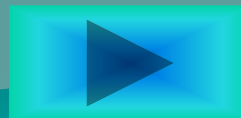


## انواع سوخت های فسیلی

۱. ذغال سنگ : منابع آن بیشتر در شمال خط استوا بخصوص در شمال مدار ۳۰ درجه است.

۲. نفت : مهمترین سوخت فسیلی است . بیش از نیمی از ذخایر آن در خاورمیانه قرار دارد. قرن ۲۰ به قرن نفت شهرت یافت.

۳. گاز طبیعی : استفاده از آن اهمیت روز افزون یافته است ، به دو دلیل: یک، استراتژی کاهش وابستگی به نفت. دو، آلودگی کمتر محیط زیست.



# انواع انرژی های جایگزین

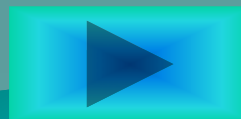
۱. انرژی خورشیدی

۲. انرژی آبی

۳. انرژی باد

۴. انرژی جزر و مد در اقیانوس ها

۵. انرژی امواج اقیانوس ها





## انواع انرژی های جایگزین

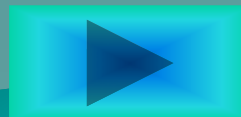
۶- انرژی گرمایی زمین

۷- انرژی گرمایی اقیانوس ها

۸- سوخت های خورشیدی (فتوسنتز)

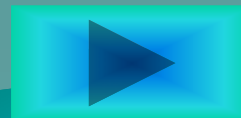
۹- بیوگاز

۱۰- انرژی اتمی



## بررسی بحران انرژی در جهان

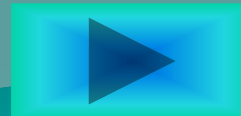
- نفت فقط باید به عنوان سوخت دوران گذار استفاده شود.
- باید سعی شود نفت برای صنایع پتروشیمی آینده ذخیره شود.
- انرژی هسته ای در مقایسه با نفت عمر طولانی تری دارد ، اما در برای نسل های آینده محدودیت دارد.
- مسئله گرم شدن زمین بر اثر مصرف انرژی را نباید کم اهمیت تلقی کرد.



## ادامه بررسی بحران انرژی در جهان

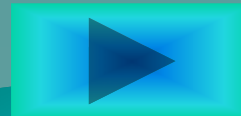
انرژی های آینده : انرژی هسته ای و انرژی گدازشیع با ایجاد گرمای اضافی اکوسیستم جهانی را دچار مشکل خواهند کرد.

مسئله مصرف انرژی را می توان به سفره انرژی و دو گروه از مردم در استفاده از آن تشبیه کرد: پرخور که خطر سکته و بیماری های مختلف را دارد مزاج متعادل و سالم که بیشتر از سبزیجات استفاده می کند

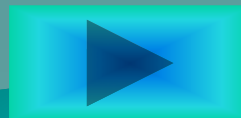


## آشنایی با کنفرانس جهانی انرژی

- کنفرانس جهانی انرژی در سال ۱۹۲۴، تاسیس شد.
- هدف اصلی آن آشتی بین مسائل ملی انرژی و مسائل بین المللی است.
- اهداف کلی آن : بررسی و مطالعه منابع بالقوه ع کلیه وسایل تولید، حمل و نقل، و، انتقال و بهره برداری از انرژی است.



آشنایی با کنفرانس جهانی انرژی  
اعضا این کنفرانس تا سال ۱۹۹۰:  
شامل ۹۰ عضو و ۱۳ کشور عضو اوپک و ۷۰ کشور غیر  
اوپک و ۷ سازمان بین المللی است.



[www.salampnu.com](http://www.salampnu.com)

## سایت مرجع دانشجوی پیام نور

- ✓ نمونه سوالات پیام نور : بیش از ۱۱۰ هزار نمونه سوال همراه با پاسخنامه
- تستی و تشریحی
- ✓ کتاب ، جزوه و خلاصه دروس
- ✓ برنامه امتحانات
- ✓ منابع و لیست دروس هر ترم
- ✓ دانلود کاملاً رایگان بیش از ۱۴۰ هزار فایل مختص دانشجویان پیام نور

[www.salampnu.com](http://www.salampnu.com)