

مناهج البحث في جغرافية النقل :

بعد أن استعرضنا مفهوم جغرافية النقل وتطورها وحددنا الدراسات
الفرع من فروع الجغرافية الاقتصادية، بقي علينا أن نستعرض
البحث فيها.

(1) سعيد عبده: (1988) أصول جغرافية النقل، دراسة كمية وتطبيقية، الأجل
القاهرة، ص 75 - 108.

ولقد شهدت جغرافية النقل في العقود الأخيرة تحولات جذرية في مناهجها لتقنينها وإخضاعها للقياس الرياضي والإحصائي، وذلك لزيادة الدقة في التحليل بدلاً من أسلوب الوصف التقليدي. وسوف نتناول بعض هذه المناهج ومن أهمها:

(1) المنهج التاريخي Historical Approach:

ويرتكز هذا المنهج على تغير الظواهر الجغرافية عبر مرور الزمن، وعلى افتراض ثبوت المكان أو تقليل الاختلافات المكانية إلى حدها الأدنى قدر الإمكان. أو بمعنى لغة جغرافية النقل، فإنه يتناول تفسير نمو شبكة النقل وتطورها مع مرور الزمن. ويعتبر نموذج الأستاذ تاف Taffe, E. J.⁽¹⁾ وزميله موريل Morill وجولد Gould خير مثال لهذا المنهج. ويتم بناء النموذج في هذه الطريقة من عالم الواقع على عدة مراحل متتابعة، تبدأ بالتعميم والتبسيط Generalization وتنتهي بالنموذج Model.

وقد بدأ تاف Taffe في بناء النموذج بدراسة تجريبية Experimental تفصيلية لتطور شبكة النقل في جمهورية غانا عام 1963م خلال فترة الاستعمار. ومن تلك الدراسة توصل تاف إلى ست مراحل متتالية مرت على موانئ غانا الساحلية كما هو موضح بالشكل التالي:

(1) المرحلة الأولى: وفي هذه المرحلة تنشأ بعض الموانئ البحرية الصغيرة منتشرة على طول الساحل، وتمارس فيها حرفة الصيد، كما تقوم السفن بالاتصالات الجانبية في مواعيد غير منتظمة. ولكل ميناء من هذه الموانئ الصغيرة ظهر محدود جداً Hinterland.

(1) Taffe, E. J.; (1967), The Transportation Network and Changing American Landscape, in Cohen S. B. (ed) ... Washington, pp

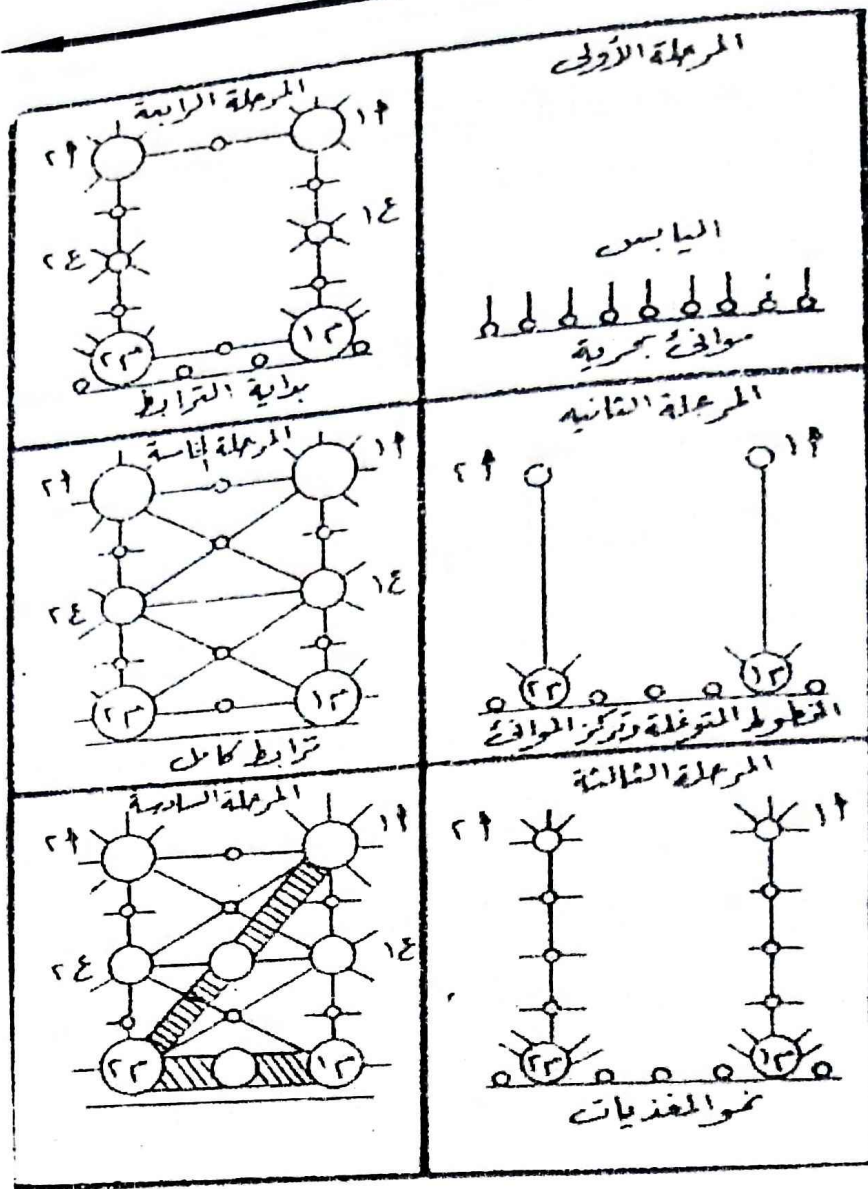
(2) المرحلة الثانية: وفيها يتم التوسع في ظهير كل ميناء من الميناء الرئيس (م، 1م، 2م)، ثم أخذت تكاليف النقل بين هذين الميناءين وظهريهما بالانخفاض التدريجي. وبدأ التركيز في الميناءين الكبيرين شيئاً فشيئاً، كما أخذت الطرق المغذية Feeders لهما في التركيز على الموانئ الكبرى والمركزين الداخليين (أ، 1أ، 2أ).

(3) المرحلة الثالثة: وفيها تبدأ الموانئ في توسيع رقعة ظهيرها على حساب الموانئ الصغرى، ويستمر نمو الطرق المغذية، وبالتالي تنامي العقد الصغرى Small Nodes على طول الخطوط الرئيسة المتوغلة عبر ظهير الموانئ The Main Lines of Penetration.

(4) المرحلة الرابعة: وفيها يتم أسر عدد كبير من العقد الكبرى (1ع، 2ع) المدن مع ظهير العقد الصغرى على كل جانب. وتستمر خطوط التغذية في النمو وتبدأ بعض المغذيات الكبيرة في الترابط والتواصل.

(5) المرحلة الخامسة: ويتم فيها الربط الجانبي بين جميع الموانئ والمراكز الداخلية والعقد الرئيسة. وفيها تبدأ الطرق القومية الرئيسة بالبناء والتطور، أي يصبح الترابط لشرايين الشبكة أكثر تطوراً.

(6) أما المرحلة السادسة: والأخيرة حسب رأي الأستاذ تاف Taffe ففيها تصبح الطرق قد وصلت إلى النمو الكامل، وتظهر بالتالي هيراركية حضرية للمراكز العمرانية في المنطقة المعنية بالدراسة.



(شكل 2) نموذج تاف لنمو شبكة النقل عبر الزمان

وقد تمكن هذا الباحث من تطبيق هذا النموذج الغاني بمراحله الست على بعض الدول النامية مثل البرازيل وشرق إفريقية وماليزيا ونيجيريا. وكلها تقريباً تشابه بنمط مماثل من شبكة النقل، لأنها كانت كلها مستعمرات سابقة مثل غانا. ويعزى ذلك إلى السياسة الاستعمارية التي كانت تقيم مراكز عمرانية قوية إدارياً وعسكرياً وسياسياً، بالإضافة إلى إقامة الموانئ على السواحل البحرية لخدمة اقتصاديات الدول الاستعمارية بصفة رئيسة، ثم تأخذ هذه المراكز بالامتداد نحو الداخل بحثاً عن الموارد الاقتصادية، إلى جانب فرض السيطرة السياسية. وطالما أن الأهداف اقتصادية وسياسية في آن معاً، فقد كان من الضروري إنشاء