



Presenting an intelligent model based on scenario planning for the development of large-scale commercial centers (malls) according to the role of urban crisis management in Semnan city.

Mehdi Habibian¹, Saeid Giveh Chi*²

1- Master of Management in Natural Disasters, Faculty of Environment, University of Tehran, Tehran, Iran

2*- Associate Professor, Faculty of Environment, University of Tehran, Tehran, Iran (corresponding author).
Email: givehchi@ut.ac.ir

Abstract

Restaurant customers usually buy a service with several evaluation criteria at the same time. Typically, the purchase decision may be made by considering things such as service quality, delivery speed, price, and other specific purchase motives. This research was conducted with the aim of investigating the effect of the physical environment on the satisfaction and repetition of customers' purchases with regard to the role of perception (dining halls and fast foods in Arvand Azad Zone). The research is descriptive-survey research in terms of applied purpose and based on the nature and method. The statistical population in this research is all customers of the food industry, especially ready-to-eat foods in restaurants and fast foods in Arvand Free Zone. The statistical sample was selected using Cochran's formula for limited societies with the number of 384 companies and stratified random sampling method. The tool used in this research is a localized and developed questionnaire of 33 questions taken from the research of Chen and Fiore (2017). The reliability of the questionnaire was confirmed using Cronbach's alpha test, in order of physical environment 0.91, perception 0.87, repeat purchase 0.88 and satisfaction 0.83. Also, the validity was confirmed using factor analysis with the value of KMO=0.881. Data analysis was done using SPSS.22 statistical software and AMOS structural equations program. The physical environment and the right price are two essential elements that determine the level of customer satisfaction and ultimately increase customer loyalty.

Keywords: Physical Environment, Customer Satisfaction, Customer Repeat Purchase, Customer Perception

Citation:

Habibian, M., & Giveh Chi, S. (2024). Presenting an intelligent model based on scenario planning for the development of large-scale commercial centers (malls) according to the role of urban crisis management in Semnan city.. *Journal of Intelligent Marketing Management*, 5(1).



ارائه مدلی هوشمند مبتنی بر برنامه‌ریزی سناریو جهت توسعه مراکز تجاری بزرگ

مقیاس (مال) با توجه به نقش مدیریت بحران شهری در شهر سمنان

مهدی حبیبیان^{۱*}، سعید گیوه چی^۲

۱- کارشناس ارشد مدیریت در سوانح طبیعی، دانشکده محیط زیست، دانشگاه تهران، تهران، ایران

۲- دانشیار دانشکده محیط زیست دانشگاه تهران، تهران، ایران. (نویسنده مسئول). ایمیل: givechi@ut.ac.ir

چکیده

مناطق شهری مدت‌هاست که به‌عنوان دریافت‌کننده اشکال مختلفی از شوک و بحران در نظر گرفته می‌شوند. آسیب‌پذیری شهری در برابر مخاطرات و بحران‌ها، تابعی از رفتار انسان است و بیانگر میزان آمادگی یا عدم آمادگی سیستم‌های اجتماعی-اقتصادی و کالبدی در مناطق شهری است. هدف این تحقیق ارائه مدلی مبتنی بر برنامه‌ریزی سناریو جهت توسعه مراکز تجاری بزرگ مقیاس (مال) با توجه به نقش مدیریت بحران شهری در شهر سمنان می‌باشد. این تحقیق از نظر نوع تحقیق ترکیبی از روش‌های اسنادی و پیمایشی است. از نظر ماهیت بر اساس روش‌های جدید علم آینده‌پژوهی، تحلیلی و اکتشافی است که با استفاده ترکیبی از مدل‌های کمی و کیفی انجام شده است. و از نظر هدف کاربردی است. پس از انتخاب نمونه، با استفاده از متغیرهای مستقل (تحولات اقتصادی و تحولات اجتماعی و تحولات کالبدی) و توسعه هایپرمال‌ها به عنوان متغیرهای وابسته، به کمک روش تحقیق در عملیات و با استفاده از نسخه نرم افزار لینگو و سناریو ویزارد به آزمون فرضیات پرداخته شد. با توجه به تنها چند عامل، مکان‌گزینی مراکز خرده‌فروشی از نظر مدیریت بحران شهری، در وضعیت ضعیفی قرار دارند و در ایجاد آنها بیشتر ابعاد اجتماعی و منافع اقتصادی مدنظر قرار گرفته‌اند. استفاده از یک رویکرد برنامه‌ریزی سناریو به طور خودکار وضعیت مدیریت بحران شهر را از حالت واکنشی به حالت پیشگیرانه تغییر می‌دهد. در ادامه نتایج نشان داد برنامه‌ریزی سناریو بهترین حالت، محتملترین حالت، بدترین حالت که می‌توانیم بر آینده تأثیر بگذاریم تا نتیجه مثبتی داشته باشیم را در اختیارمان گذارد (راهبرد تهاجمی). بدین صورت که برای توسعه هایپرمال براساس ساختار دوم مدل استکهلم، محل استقرار مراکز تجاری که در اینجا هایپرمال‌ها می‌باشند براساس تحولات کالبدی، اقتصادی و اجتماعی مرتبط با مدیریت بحران شهر سمنان، در مناطق مختلف شهر تعیین می‌گردد. این سناریو با نمره اثرگذاری ۶، بالاترین نمره اثرگذاری را از بین تمامی سناریوهای تحقیق بخود اختصاص داد. کلی بودن سطح مدل و پرهیز از جزئیات نامرتبط از جمله نکته‌های مثبتی است که این مدل را قابل کاربرد در منطقه مورد مطالعه می‌کند.

کلیدواژه‌ها: مدیریت بحران شهری، برنامه‌ریزی سناریو، هایپرمال شهر سمنان

استناد:

حبیبیان، مهدی، و گیوه چی، سعید. (۱۴۰۳). ارائه مدلی هوشمند مبتنی بر برنامه‌ریزی سناریو جهت توسعه مراکز تجاری بزرگ مقیاس (مال) با توجه به نقش مدیریت بحران شهری در شهر سمنان. مدیریت بازاریابی هوشمند، ۵(۱۵).

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۲/۰۸

تاریخ ویرایش: ۱۴۰۳/۰۲/۱۹

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۳/۲۱

تاریخ انتشار: ۱۴۰۳/۰۳/۲۶

<https://doi.org/JABM.3.2.15564.359977767868>

نشریه مدیریت بازاریابی هوشمند، ۱۴۰۳، دوره ۵، شماره ۱، پیاپی ۲۳

ناشر: نشریه مدیریت بازاریابی هوشمند

نوع مقاله: علمی پژوهشی

© نویسنده‌گان



مقدمه

آشفتگی در حال تبدیل شدن به یک پدیده جهانی فراگیرتر است و باعث ایجاد علاقه مجدد تحقیقات علمی به بحران‌ها، بلایا و شرایط اضطراری برای ایجاد پایداری در شهرها می‌شود (ژان^۱، ۲۰۲۴). زندگی و تجارت انسان همیشه تحت تأثیر خطر رویدادهای خارجی بوده است. رویدادهای بحران‌زای مهم مانند جنگ، قحطی، بیماری‌های همه‌گیر و بلایای طبیعی می‌توانند بسیاری از برنامه‌های استراتژیک سازمان‌ها و مشاغل را تغییر دهند. رویدادهای پیش‌بینی نشده باید بخشی جدایی‌ناپذیر از تصمیمات استراتژیک کسب و کار و سازمان‌ها باشد (شوژین^۲، ۲۰۲۳). مطالعات انجام شده در دنیا نشان می‌دهد که آسیب‌پذیری گروه‌های مختلف مردمی که در مناطق پرخطر زندگی می‌کنند بسته به سطح زندگی و وضعیت اجتماعی و اقتصادی آن‌ها در نقاط مختلف جهان متفاوت است. آسیب‌پذیری شهری در برابر مخاطرات و بحران‌ها، تابعی از رفتار انسان است و بیانگر میزان آمادگی یا عدم آمادگی سیستم‌های اجتماعی-اقتصادی و کالبدی در مناطق شهری است که متأثر از اثرات مخاطرات است. شریان‌های اقتصادی شهر شامل سازه‌هایی هستند که تداوم و حیات اقتصادی و نبض عملکردهای مالی و اشتغال جامعه به آنها بستگی دارد و به تعبیری شالوده تمدن هستند. در رویدادی مانند زلزله، این سازه‌ها می‌توانند به همان اندازه بحران‌زا باشند (بوتلر^۳، ۲۰۲۰).

مدیریت بحران تلاشی سیستماتیک توسط اعضای سازمان مربوطه برای همکاری با خارج از سازمان جهت پیشگیری یا مدیریت موثر بحران‌ها است (ولف^۴، ۲۰۲۲). مدیریت بحران شهری می‌داند که سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی ایبی که در یک مکان برای دفع بحران جوابگو است، ممکن است به دلیل عوامل زمینه‌ای، روابط، مفروضات، مکانیسم‌های هماهنگی، ظرفیت‌ها و نگرش‌ها در مکان دیگر کارایی نداشته باشد (شایب^۵، ۲۰۲۰). واکنش‌ها نیز بر اساس مکان‌ها، انواع شوک‌ها و استرس‌هایی که ظاهر می‌شوند متفاوت است. اما یک اولویت اساسی در بین این تفاوت‌ها وجود دارد که آنها را در یک هدف مشترک متحد می‌کند: پاسخ به نیازهای امروز و در عین حال برنامه‌ریزی برای سال‌های آینده. در شهرها، نیازهای کوتاه‌مدت و بلندمدت در هم تنیده شده‌اند. بهبود ظرفیت تحمل شهری در مواجهه با بحران با تمرکز بر ترکیب مردم و سیستم‌ها، ابزار مناسبی در اختیار می‌گذارد که می‌تواند به شناسایی و محافظت از مناطق آسیب‌پذیر، کاهش خطر و بهبود شرایط مدیریت بحران در شهر کمک کند (اورلی^۶، ۲۰۲۳). هنگامی که بافت اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و فیزیکی یک منطقه شهری به طور چشمگیری توسط یک بحران تحت تأثیر قرار می‌گیرد، بهبود شرایط مدیریت بحران می‌تواند زمان زیادی طول بکشد. بنابراین نیاز به برنامه‌ریزی برای واکنش صحیح به بحران در شرایط کنونی و سال‌های آینده بشدت احساس می‌شود (هوآن^۷، ۲۰۲۴). ساختن آینده‌های جایگزین، یعنی سناریوها، به ما کمک می‌کند تا اقداماتی را که اکنون باید انجام دهیم، برنامه‌ریزی کنیم تا اثرات بالقوه‌ای را که معتقدیم ممکن است بعداً رخ دهد، به حداقل برسانیم. برنامه‌ریزی سناریو (بهترین حالت، محتملترین حالت، بدترین حالت)، ابزاری ضروری است که ما را قادر می‌سازد هم بحران‌های شهری سریع‌الوقوع و هم بحران‌هایی که به کندی در حال تکامل هستند را مدیریت کنیم (رامون^۸، ۲۰۲۳).

1 - Zhan
2 - Shuqin
3 - Butler
4 - Wolff
5 - Shayeb
6 - Aurélie
7 - Huan
8 - Ramón

منطقه مورد مطالعه این تحقیق، شهر سمنان می‌باشد. مساحت این منطقه قریب به ۲۲۱۹۱ کیلومتر مربع هکتار می‌باشد که با نزدیک ۲۰۰ کیلومتر شبکه معابر اصلی و فرعی، بیست حوزه فضایی و زیر بخشهای آن به هم متصل گردیده اند. این شهر در طبقات ارتفاعی ۱ تا ۳ درصد و در حریم گسل های زلزله شمالی و جنوبی شهر و دارای دو بافت قدیم و جدید قرار دارد. محله های شهر سمنان دارای تراکم جمعیتی کم تراز ۱۳۰ نفر در هکتار می‌باشند. ۲۷۷۳۴۷/۹۱ مترمربع از کل مساحت شهر به کاربری تجاری اختصاص دارد. سرانه کاربری تجاری در وضع موجود برابر ۲/۱۸ مترمربع برای هر نفر است که ۱/۱ درصد از کل اراضی شهر را شامل می‌شود. از آنجا که نیمی از شهر در بافت پرتراکم تاریخی و فرسوده قرار دارد و حوزه نفوذ شهری آن بخصوص در حوزه تجاری، در این قسمت از شهر واقع شده است، و از سوئی این شهر بنابه برنامه ریزی های کلان کشور، به سرعت و در همه ابعاد در حال توسعه است، لذا باید هماهنگی لازم بین این توسعه با مدیریت بحران شهری ایجاد شود تا توسعه ای متوازن و کم ریسک در پی گرفته شود. بدین جهت نیاز است تا ترکیبی از نظریه های مختلف را بعنوان تجربیات مستند، همراستا با جهات توسعه شهر و هماهنگ با مدیریت بحران شهری بکار گیریم. با توجه به مطالعات میدانی و مستندات موجود، در حال حال حاضر روند توسعه شهر، در بخش تجاری و اقتصادی رشد بیشتری را شامل شده است. در توسعه بخش تجاری نیز شاهد رشد قارچ گونه مراکز تجاری مقیاس متوسط و مقیاس بزرگ هستیم (محمودی و همکاران، ۱۴۰۲). این واحدهای خرده فروشی به عنوان بخش انتهایی زنجیره عرضه کالا و خدمات، دارای شکل و حوزه فعالیت متمایزی هستند. با توجه به وجود این وجوه افتراق متعدد، واحدهای خرده فروشی به انواع مختلفی تقسیم می‌شوند: مال ها، هایپرمارکت ها، فروشگاه تخفیفی، سوپر مارکت ها، مراکز خرید، خرده فروشان اینترنتی، انبارفروشگاه ها، فروشگاه تخصصی، مقطوع فروشان، دکان ها (باغبان، ۱۳۹۹).

براین اساس استانداردهای کلاس جهانی برای ایجاد فروشگاه های بزرگ خرده فروشی یا هایپر مال ها در بافتهای شهری قدیم، جدید، قدیم-جدید معیارهایی شامل سلسله مراتب کاربری تجاری هایپر مال از نظر سطح خدماتی و همپوشی آن، مطلوبیت الگوهای توزیع و کاربری هایپر مال (مشابه و مکمل) و همپوشی آن در سطح شهر، الگوی زمانی (روزانه و دوره ای) کاربری هایپر مال (دینو^۱، ۲۰۲۳)، چگونگی ترکیب کاربری هایپر مال در فضاهای شهری، توازن توزیع انواع فعالیت با حوزه پوشش مورد نیاز هایپر مال در شهر، تأثیر الگوی ترکیب کاربری هایپر مال در میزان کارآیی، تأثیر تداوم و همجواری فعالیتهای عناصر شهری دیگر با هایپر مال، سازگاری عملکردی کاربری هایپر مال از نظر زمان، حجم، الگو و تداوم استفاده و آلودگیهای مختلف ناشی از نوع کاربری آن، الگوی بهره گیری مردم بخشهای مختلف شهر از هایپر مال (کیس^۲، ۲۰۲۲)، همگامی الگو و مراحل رشد تغییرات پدید آمده در شهر با امکانات خدماتی و فعالیتی هایپر مال ها در شهر، قابلیت پاسخگویی عملکردهای اصلی هایپر مال ها در شهر به نیازهای همه اقشار اجتماعی و گروههای سنی، الگوی تغییر مقیاس عملکردی فضاها (محله ای، ناحیه ای و شهری) در اثر رشد و پیشروی محدوده شهر بر اثر توسعه هایپر مال ها، را در نظر میگیرند (روگو^۳، ۲۰۲۳). براین اساس، با توجه به استانداردهای مدیریت شهری، انتخاب مکان هایپر مال، تصمیم استراتژیک مهمی در تغییرات بافت شهری است، زیرا از یکسو بافت اقتصادی یک منطقه را تحت الشعاع خود قرار میدهد و از سوئی مدیریت بحران شهری را وادار به اعمال سیاستگذاری های جدید خواهد کرد. در این وضعیت بهترین روش، بکارگیری برنامه ریزی سناریو، برای پیش بینی بهترین حالت، محتملترین حالت، بدترین حالت ناشی از توسعه این مراکز تجاری بزرگ مقیاس می‌باشد.

¹ - De Fino

² - Kees

³ - Ruguo

با نظر گرفتن مطالب فوق الذکر، این پژوهش بدنبال ارائه مدلی مبتنی بر برنامه ریزی سناریو جهت توسعه مراکز تجاری بزرگ مقیاس (مال) با توجه به نقش مدیریت بحران شهری در شهر سمنان می باشد.

ضرورت تحقیق

باید بر شهرها به عنوان مکان‌هایی تمرکز کنیم که بحران‌های متعددی در آنها ظاهر شده اند. مناطق شهری مدت‌هاست که به عنوان دریافت کننده اشکال مختلفی از شوک و بحران در نظر گرفته می‌شوند. بحران‌ها در طول تاریخ شهرها را شکل داده‌اند که منعکس کننده الگوهای ریشه‌دار اثرات اجتماعی و اقتصادی و... است. اختلالات معاصر در بافت های شهری به شرایط خاصی مشروط می شوند که شکل، پیامدها و پاسخ های احتمالی آنها را شکل می دهند. درک این پویایی ها مستلزم نگاه تحلیلی به دو بعد برنامه ریزی و بعد فضایی است که بین این دو هماهنگی ایجاد کند، ولی اغلب در مدیریت سنتی بحران های شهری منعکس نمی شود. در شهر سمنان با توجه به موقعیت روبه رشد سریعی که در پی گرفته و بعلاوه شرایط بوروکراسی و ... که در این میان وجود دارد، مدیریت بحران شهری را با مشکل مواجه نمود زیرا درصد بالایی از سطح شهر در بافت تاریخی و فرسوده قرار دارد و شاهد ضعف در شریان‌های ارتباطی اصلی و فرعی و رشد مراکز تجاری بزرگ مقیاس در این مناطق بعنوان حوزه نفوذ شهری هستیم. در این شرایط نمی توان منتظر بود تا آینده برای شهر اتفاق بیفتد و به سادگی واکنش نشان داد. استفاده از یک رویکرد برنامه ریزی سناریو به طور خودکار وضعیت مدیریت بحران شهر را از حالت واکنشی به حالت پیشگیرانه تغییر می دهد. استفاده از سناریوها مدیریت بحران شهری سمنان را در آماده سازی استراتژی‌هایی جهت به حداقل رساندن تأثیرات منفی و مشارکت مستقیم و شکل دهی به بحران، آماده می کند. این سناریوها بهترین حالت، محتملترین حالت، بدترین حالت را نشان میدهند که مسیرهای مختلف و ممکن وقوع بحران و پیامدهای بالقوه آن ها و بحرانی ترین نقاط را در هر سناریو شناسایی کرده برای آنها، هم راهبردهای تهاجمی (چگونه بر آینده تأثیر می گذاریم تا نتیجه مثبتی داشته باشیم؟) و هم راهبردهای دفاعی (چگونه تأثیرات منفی را به حداقل برسانیم؟) ارایه میدهند و برای هر نقطه بحرانی از شهر سمنان مسیر روشنی برای اقدام تعیین میکنند. برای داشتن دیدگاه تحلیل علمی و تجربی نیز باید در این برنامه ریزی از تئوری های مختلف برنامه ریزی شهری بهره گرفته شود. بدین جهت این پژوهش مدلی مبتنی بر برنامه ریزی سناریو با توجه به موارد فوق الذکر، برای بهبود مدیریت شهری ارایه خواهد کرد.

ادبیات تحقیق

در ایران شهر، محلی است با حدود قانونی که در محدوده جغرافیائی بخش، واقع شده و از نظر بافت ساختمانی، اشتغال و سایر عوامل، دارای سیمائی با ویژگی های خاص خود، بوده؛ به طوری که اکثریت ساکنان دائمی آن، در مشاغل کسب، تجارت، صنعت، کشاورزی، خدمات و فعالیت های اداری، اشتغال داشته و در زمینه خدمات شهری، از خود کفائی نسبی، برخوردار و کانون مبادلات اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی سیاسی حوزه جذب و نفوذ پیرامون خود، بوده و حداقل، دارای ده هزار نفر، جمعیت باشد. در هر نقطه که از نظر موقعیت و اهمیت، تشکیل شهرداری، ضرورت داشته باشد؛ ولو، جمعیت آن، به پنج هزار نفر، بالغ نشود؛ وزارت کشور، می تواند، در آن محل، دستور تشکیل انجمن و شهرداری بدهد. در سالهای اخیر، حدنصاب شهر شدن در ایران از ۱۰ هزار و ۵۰۰ نفر به ۳ هزار و ۵۰۰ نفر کاهش یافته است (زینتی، ۱۴۰۰).

اهداف اقتصادی، مهمترین عامل در تصمیم گیری نسبت به نوع کاربری زمین است و سود و درآمد، از هدفهای اقتصادی کاربری زمین به شمار می آید. زمانی که قیمت زمین بیش از میزان تورم افزایش می یابد، سرمایه گذاری در زمین، اهمیت اقتصادی بیشتری پیدا

می‌کند. در این شرایط، زمین به صورت سرمایه خانوادگی در شهر و روستا در می‌آید. (همان‌طور که در کشورهای جهان سوم می‌بینیم. در تصمیم‌گیری نسبت به کاربری زمین، علاوه بر عامل اقتصادی، عوامل دیگری مانند به دست آوردن پایگاه و شخصیت اجتماعی، میزان تحصیلات، سیاست دولتها، میزان اطلاعات و عوامل فرهنگی نیز مؤثر است. (کمپل^۱، ۲۰۱۶).

کارکرد شهرها در مورفولوژی شهری، تأثیر تعیین‌کننده‌ای دارد تا آنجا که هر کدام از کارکردهای شهری، مورفولوژی و چشم‌انداز خاصی می‌آفریند. برای مثال شهرهایی که دارای کارخانه‌ها متعدد نساجی است، معمولاً با کارخانه‌های ریسندگی، انبارهای مخصوص به خود و خانه‌های کارگری، مورفولوژی شهری را شکل ویژه‌ای می‌بخشد. در حالی که شهرهای زیارتگاهی با گلدسته‌ها، مأذنه‌ها، مسجد، کلیساها و مدارس مذهبی مورفولوژی خاصی به وجود می‌آورد. مورفولوژی پایتختها و شهرهایی که کارکردهای سیاسی-اداری دارند با ساختمانهای بزرگ اداری، پارلمان، هتل‌های بزرگ، خیابانها و بزرگراههای وسیع شکل می‌گیرد. مورفولوژی بنادر را بخش بارگیری و باراندازی، اسکله‌ها، خطوط آهن، انبارهای بزرگ و گاهی کارخانه‌های ویژه شکل می‌دهد. بر عکس در شهرهای توریستی، انواع هتلها، کمپها، پلاژها، مکانهای تفریحی و استراحتگاهی، بخش ویژه آبهای معدنی و طبیعت زیبای محیط به مورفولوژی شهری، حالتی جدا از دیگر شهرها می‌بخشد. در مطالعه مورفولوژیک از شهرها، منطقه‌بندی مورفولوژیک شهر به این شرح خواهد بود: منطقه تجاری، منطقه صنعتی. منطقه واحدهای مسکونی، منطقه زیارتگاهی، منطقه گذران اوقات فراغت، منطقه ترمینالها و گورستانها و منطقه دانشگاهی شهر. (زیروگل^۲، ۲۰۱۷).

دراستانداردهای فضا و مقیاس عملکردی کاربری هادر بافت شهری در کلاس جهانی هرفعالیتی در شهر شعاع عملکردی خاصی دارد که به آن آستانه فعالیت نیز گفته می‌شود. طبق این ویژگی سطح متناسبی از بافت یک شهر به آن فعالیت اختصاص می‌یابد. از آنجا که این خصیصه بنا به خصوصیات اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی منطقه مورد مطالعه از شهری به شهر دیگر متفاوت است. شاید آسانترین روش برآورد زمین مورد نیاز برای کاربریهای مختلف همان روش محاسبه نیاز واقعی شهر در زمان حال و تعمیم و تطبیق ارقام و کمیتهای بدست آمده با آینده باشد. بنابراین به منظور برخورد واقع‌بینانه در برنامه‌ریزی شناخت و مطابقت آنها ضرورت دارد (لویس^۳، ۲۰۱۹).

مکان مناسب در بافتهای شهری ترکیبی سنتی و مدرن شهرهای امروزی، باعث خواهد شد تا هایپر مال ها به مشتریان بیشتری دسترسی داشته باشد و از شانس بالاتری برای جذب آنان برخوردار گردد. از آنجا که تصمیمات مکانی در بافتهای شهری امروزی اغلب هزینه های ثابت بلندمدتی را بر هایپر مال ها تحمیل میکنند، لذا غلبه بر پیامدهای ناگوار حاصل از تصمیمات نامناسب مکانی بخصوص در بافتهای تاریخی و فضای سبز و... بسیار سخت خواهد بود (رینارد^۴، ۲۰۲۰). ضرورت تصمیمات مکانی و جذابیت نهفته در حل مسائل ناشی از این نوع تصمیمات، باعث گردیده تا کوششهای بسیاری برای حل این نوع مسائل انجام پذیرد، به طوریکه امروزه در حیطه مدیریت عملیات با دامنه وسیعی از روشها و مدل‌های مکانی مواجه می‌باشیم. دسته بندیهای مختلفی برای این مدلها ارائه گردیده که در ادبیات مکانی - فضایی بافتهای شهری قابل دسترسی میباشد (هیامس^۵، ۲۰۱۹). علیرغم پیشرفتهای صورت گرفته، مدل های توسعه داده شده اغلب با نارساییهایی نیز همراه بوده اند. به عنوان مثال، کارایی اغلب این مدلها با افزایش تعداد معیارها کاهش پیدا میکند. این در حالیست که هنگام اخذ تصمیمات مکانی اغلب با مجموعه ای از معیارهای متنوع، متعدد، کمی، کیفی و گاهاً متناقض مواجه

¹ - Campbell

² - Ziervogel

³ - Lewis

⁴ - Rhinard

⁵ - Hyams

میباشیم. در این میان پیچیدگی‌هایی نظیر بافت جمعیتی شهر، نظام ترافیک، رقبا، وجود موانع مختلف و...، مزید بر علت گردیده است (لینک^۱، ۲۰۲۰).

مدلهای اقتصادی که برای نشان دادن چگونگی شکل‌گیری فضایی شهر و شناخت ساخت فیزیکی آن بکار می‌روند، بسیار جدیدند. این مدلها در آمریکا اغلب تحلیلی و تعریفی‌اند. در حالی که مدل‌های انگلیسی بیشتر عملی و برنامه‌ای است و تمرکز اصلی مطالعات اقتصاد شهری بر طراحی شهرهای جدید است. به طور کلی هدف این مدلها، توضیح روند کلی توسعه شهر در طی زمان و یا ترتیب فضایی شهر است (بولکلی^۲، ۲۰۲۱). این مدلها را می‌توان به دو گروه اصلی تقسیم کرد:

(۱) الگوهای اقتصادی کلاسیک که سعی در توضیح چگونگی انتخاب مکانهای مسکونی دارند و در این کوشش نرخ مبادله بین هزینه مسکن و هزینه حمل و نقل را هسته اصلی مطالعات قرار می‌دهند.

(۲) مدل‌هایی که نظریه مبتنی بر مکان‌یابی اشتغال را مرکز توجه قرار داده‌اند. مدل‌های گروه اول بیشتر و پیشرفته‌ترند.

-مدلهای اقتصادی کلاسیک

مدلهای اقتصادی کلاسیک توسط موث، وینگو، کین، الونسو و میلز ساخته شده‌اند. تمامی این مدلها از این نقطه حرکت می‌کنند: هر خانوار سعی در به حداکثر رساندن تابع مطلوبیت خود با در نظر داشتن محدودیت بودجه خانوار دارد، و در این فرایند مکان بهینه مسکونی خود را انتخاب می‌کند. فرض‌های این مدل عبارتند از:

الف) شهر در یک جلگه قرار دارد که همه نقاط آن مشابه‌اند.

ب) تنها یک مرکز تجاری در شهر وجود دارد که مرکز تجاری و اشتغال نیز هست.

ج) ترکیب سرمایه و نیروی کار در واحد‌های تجاری در کشورهای در حال توسعه بسیار متنوع بوده و قابلیت جایگزینی این عوامل بسیار زیاد است (میشل^۳، ۲۰۲۲).

-مدل موث

مدل موث یک تغییر مکان به طرف خارج از مرکز تجاری و اشتغال شهر هزینه حمل و نقل را افزایش می‌دهد ولی این افزایش با مقدار مساوی کاهش در هزینه مسکن جبران می‌گردد. هرچه درآمد خانوار بالا تر رود مکان بهینه سکونتی خانوار نیز از مرکز تجارت و اشتغال فاصله می‌گیرد. به طور خلاصه این مدل نشان می‌دهد که مطلوبیت حاصل از بهتر شدن کیفیت و کمتر شدن قیمت مسکن بیش از نامطلوبی افزایش هزینه حمل و نقل حاصل از حومه نشینی است بدین جهت خانواده‌ها ترجیح میدهند در حومه زندگی کنند. یعنی هرگاه درآمد خانواده‌ها در شهر بالا رود تمایل آنها به حومه نشینی افزایش یافته و شهر گسترش بیشتری می‌یابد. در شهرهایی که در اثر تراکم زیاد وسایل حمل و نقل بسیار کند حرکت می‌کنند، هزینه‌های مصرف شده در رفت و آمد به اندازه‌ای زیاد میشود که خانوار حتی با بالا رفتن درآمد خود رغبتی به افزایش فاصله محل زندگی تا کار نشان نمی‌دهد. این امر به ویژه در کشورهای در حال رشد صادق است (ولف، ۲۰۱۸).

-مدل وینگو

¹ - Link

² - Bulkeley

³ - Michael

برخلاف مدل موث، دل مشغولی مدل وینگو هزینه حمل و نقل شهری و برنامه ریزی آن است. همچنین مطالعات سیاستگذاری در مدل وینگو بسیار بارز تر از مدل موث است. اصول مورد نظر وینگو در ساخت مدل در بر گیرنده این نکات است:

الف) مدل اقتصادی بایستی به طور صریح اثرات سیاسی را از اثرات ساختی جدا کند

ب) مدل باید ارزش تحلیلی خود را از طریق بررسی عوامل اساسی اقتصادی افزایش دهد.

ج) مدل بایستی شرایط و عوامل موثر در مسئله توزیع جمعیت در داخل مناطق مختلف شهر را به عنوان بخشی از بررسی اقتصاد شهر در نظر گیرد (کونن^۱، ۲۰۲۱).

-مدل های سیاستی

دسته دیگر مدل های سیاستی هستند. این مدل ها بسیار حجیم و پیچیده اند و تنها با استفاده از کامپیوتر می توان آنها را محاسبه کرد. محصول بیشتر این مدلها برنامه ریزی برای توزیع فعالیت ها در پهنه شهر و بر حسب مناطق مختلف شهر و بافت شهری است و بیشتر آنها برای برنامه ریزی شهری در کلان شهر ها مناسب اند. بیشتر این مدلها بر زمینه هایی چون کاربری زمین، ساخت های موجود شهری، خانواده های ساکن و دسته بندی آنها بر حسب گروههای اقتصادی اجتماعی و تاثیر دگرگونیهای شبکه حمل و نقل بر سیستم شهری تاکید می ورزند. از جمله این مدلها، مدل لوری می باشد (لنسیون^۲، ۲۰۱۹).

-مدل لوری

هدف از تهیه این مدل ایجاد الگویی برای تخصیص فضاهای لازم به فعالیت های متنوع شهری در مناطق مختلف محدوده شهری موجود، با توجه به اصل همبستگی متقابل فضایی است. این مدل میزان جمعیت و اشتغال کل را تعیین نمی کند. بلکه تعیین نحوه توزیع جمعیت و فعالیت در پهنه شهر، بر حسب مناطق مختلف زمینه اصلی مدل لوری را تشکیل می دهد. در نهایت این مدل نحوه توسعه آتی شهر را تعیین نموده و در اثر سیاست های مختلف دولت را در زمینه برنامه ریزی حمل و نقل، سیاست های مالیاتی و برنامه های نوسازی شهری، بر شکل گیری آتی شهر می سنجند. مدل شامل سه بخش است:

بخش اول: فعالیت های اقتصادی پایه

بخش دوم: فعالیت های خرده فروشی

بخش سوم: خانوارها

فعالیت های اقتصادی پایه که بخشی از تولید آن به خارج از شهر صادر می شود در خارج از مدل تعیین شده و میزان اشتغال و محل استقرار این فعالیت ها در پهنه شهر به طور برونزا تعیین می گردد (رایس^۳، ۲۰۲۰).

اشتغال در فعالیت های پایه جمعیت معینی را جذب کرده و این جمعیت به نوبه خود شاغل تبعی (خرده فروشی) را ایجاد می کند. تعداد مشاغل خرده فروشی و محل استقرار آنها تابعی است از میزان جمعیت و توزیع فضایی آن شهر. در حقیقت مکان و تعداد خرده فروشی با محل سکونت و تعداد جمعیت همبستگی متقابل دارند. لوری این ارتباط و همبستگی دوسویه را با استفاده از قانون جاذبه نیوتون تشریح کرده است: سطح همبستگی به طور مستقیم با توده و به طور معکوس با مجذور فاصله بین آنها مرتبط است. در این مدل پهنه شهر به قطعات کوچک یک کیلومتر در یک کیلومتر تقسیم می شود. این قطعات را شبکه می نامیم. در هر شبکه ۴ نوع کاربری مختلف برای زمین شناسایی می شود برای محاسبه میزان زمین های لازم از بافت شهر برای فروش و بازرگانی نخست بخش

¹ - Coenen

² - Lancione

³ - Rice

فروش و بازرگانی به زیر بخشهای مورد نظر تقسیم می‌گردد که هر کدام تابع اشتغال مخصوص به خود دارند. این مدل در کشورهای در حال توسعه کاربرد چندانی ندارد، زیرا:

الف) آمار مورد نیاز برای محاسبات وجود ندارد،

ب) پارامترهایی که در مدل وجود دارد و بایستی خارج از مدل محاسبه شود، مانند استاندارد مساحت واحدهای تجاری در کشورهای در حال توسعه طیف وسیعی داشته و انتخاب برای هر پارامتر با واقعیت منطبق نیست. بنابراین در این گونه کشورها از مدل آچنیک استفاده میشود (بارنت^۱، ۲۰۲۱).

-مدل آچنیک

این مدل از جمله مدل‌هایی است که برای شهرهای کشورهای در حال توسعه تهیه شده است. این مدلها، اساساً بر پایه ی مدل لوری تهیه شده اند ولی در آنها از روش به حد اکثر رساندن آنتروپی نیز استفاده شده است. در این مدل، چگونگی توزیع فعالیت ها بر پهنه ی شهر روشن میگردد. از سوی دیگر اثر ساخت فیزیکی شهر بر بافت شهری و میزان و نحوه ی پراکندگی جمعیت و فعالیت ها بررسی و روشن میگردد. در مدل، نخست کاربری زمینهای موجود در هر یک از مناطق شهر تعیین می شود و زمینهای قابل توسعه در هر منطقه و زمین مورد نیاز برای مشاغل فروش و تجاری محاسبه می شود. مدل حمل و نقل فعالیت های آمد و شد را در سطح شهر شبیه سازی می کند. داده های این مدل، وضعیت فعلی شبکه ی حمل و نقل و چگونگی توزیع انسانها و فعالیتها در بافت شهری است. همچنین اثرات متقابل تراکم ترافیک و مکانیابی خانوارها برای مسکن و مکانیابی بنگاههای اقتصادی برای اشتغال در نظر گرفته میشود. این مدل در عمل تنها برای سه سال تجربه شده است. نتایج پیش بینی های آن روشن نیست و پس از سرنگونی آئنده در شیلی، استفاده از آن متوقف شد (گیسل^۲، ۲۰۲۳).

-مدل کاراکاس

مدل دیگر مدل کاراکاس است. در این مدل روشهای تحلیل اقتصاد کلان و اقتصاد خرد، هر دو بکار برده شده است. همچنین اثرات متقابل عرضه و تقاضا برای زمین شناخته می شود. هسته ی اصلی این مدل نیز مدل لوری است. این مدل دارای زیر مدل فرعی زمین است که در آن زمین بر حسب کاربریهای مختلف توزیع میگردد. زیرمدل دیگر آن، مدل فرعی خدمات و تجارت است که براساس تعداد جمعیتی که در منطقه ی خاص سکونت دارند، و به منطقه ی دیگر برای خدمات تجارت سفر می کنند، و در گروه درآمدی معینی قرار دارند، و همچنین از مسکن خاصی بهره می برند، و نوع حمل و نقل ویژه ای را بکار می برند، و از گونه ی حمل و نقل مشخصی استفاده می کنند، محاسبه می شود. اگر در گرد آوری آمار و محاسبات نهایت دقت شود، می توان این مدل را در پیش بینی و سیاستگذاری برای رشد شهری بکار برد، مشروط بر آنکه تغییرات چشم گیری در روابط مدل، استانداردها و ضرایب پیش نیاید. بدیهی است که این فرض چندان واقع بینانه نیست. به سخن دیگر کاربرد مدل در کوتاه مدت قابل اطمینان است هر چند در کوتاه مدت استفاده از این گونه مدل‌های پیچیده چندان لزومی ندارد. به این مسائل باید مسئله گرد آوری آمار را افزود، که در شهرهای کشورهای در حال توسعه، بسیار مشکلتر است (آشکرافت^۳، ۲۰۲۰).

-مدل آندرسون-لاند کویست یا مدل استکهلم

¹ - Barnett

² - Gisele

³ - Ashcraft

مدل دیگر، مدل آندرسون-لاند کوپست یا مدل استکهلم می باشد. هدف از تهیه این مدل، ساخت یک مدل کامل و جامع بوده است که به طور واقع بینانه و همزمان، بتواند مسائل برنامه ریزی فضایی در بافت شهری را حل کند. در مدل استکهلم، نخست، شهر به چند منطقه نسبتاً بزرگ تقسیم می شود. پس از شناخت روابط متقابل بین این مناطق، هر منطقه خود به حوزه های کوچکتری تقسیم می شود. طبق نظر تهیه کنندگان مدل استکهلم، یک مدل برنامه ریزی شهری باید مشخصات زیر را داشته باشد:

(۱) قادر به برنامه ریزی در شرایط عدم ثبات باشد،

(۲) معیارهای رفاهی معینی را در نظر داشته باشد،

(۳) رفتار انفرادی خانوارها را در تصمیم گیری های خصوصی شناسایی کند،

(۴) بتواند در حد قابل قبولی ساخت شهر را در مناطق کوچکتر شناسایی و برنامه ریزی کند.

در مدل استکهلم، در شهر ساختهای قابل تغییر و غیر قابل تغییر از یکدیگر تفکیک شده اند:

شبکه ی معابر و ساختمانهای موجود، در طی زمان به آهستگی تغییر می کنند و از این جهت در میان مدت غیر قابل تغییر محسوب می شوند. بدین جهت سطح نخست مدل، بررسی روابط موجودی بین ساختمانها و شبکه ی حمل و نقل است. سطح دوم مدل، تحلیل و شناخت روابط متقابل بین مکان اشتغال و فعالیتهای اقتصادی و شبکه حمل و نقل است در سطح بعدی، مدل، فعالیتهای اقتصادی به زیر بخشهایی تقسیم شده و در مناطق مختلف شهر بررسی می شوند. در این مدل با استفاده از داده های ملی و منطقه ایی نخست تابع مطلوبیت اجتماعی تعیین می شود. متغیرهایی که در این تابع در نظر گرفته می شوند عبارت اند از: دسترسی - محیط - هزینه ی سرمایه گذاری. حل این مدل نیاز به تخصصهایی دارد که در کشورهای در حال توسعه به آسانی یافت نمی شود برای این کار از متخصصین خارجی نیز نمی توان بهره گرفت زیرا تعیین شکل نهایی مدل نیاز به آشنایی کامل با هدفها، خواسته ها و گرایشهای مردم و سیاستگذاران در هر کشور و شناخت نسبی از ساخت شهر دارد. بنابراین مدلی دیگر از مدل استکهلم ارائه شد که براساس استانداردهای کلاس جهانی در کشورهای در حال توسعه نیز قابل اجرا میباشد (روشن، ۱۳۹۸).

- ساختار دوم مدل استکهلم

در این مدل، محل استقرار سکونتگاهها و مراکز اقتصادی را بر حسب مناطق مختلف شهر تعیین می کند. میزان اشتغال با توجه به نرخ رشد تولید و نرخ رشد بهره وری در آن محاسبه میشود. در قدم بعد تعداد خانوارهایی که در ارتباط با اشتغال، موجود خواهند بود برآورد میشود. پس از تعیین سکونتگاهها و مراکز اشتغال در هر منطقه، تقاضا برای شبکه ی حمل و نقل و عرضه ی آن تعیین میشود. باید توجه داشت هسته ی اصلی این مدل، تابع هدف است، و این تابع را می توان همساز با کشورهای در حال توسعه تعیین کرد. بدست آوردن آمار و اطلاعات مشکل نیست، تنها بدست آوردن هزینه های رفت و آمد و سکونت در مناطق مختلف تا حدودی مشکل است. نتایج حاصل از آن مدل منطقی و قابل قبول است. در برنامه ریزی، این مدل کاربرد عملی دارد و در ارزیابی سیاستهای مختلف می تواند بکار گرفته شود. کلی بودن سطح مدل و پرهیز از جزئیات از جمله نکته های مثبتی است که این مدل را قابل کاربرد در کشورهای در حال توسعه می کند. با این حال نباید فراموش کرد که تمامی مدلهای سیاسی در برنامه ریزی شهری نیاز به آمار تخصصی و هزینه ای دارد که در بیشتر کشورهای در حال توسعه در دسترس نبوده و از نظر هزینه مطلوب نیست (برنجگانی، ۱۳۹۸).

- مدلهای مکانی در بافتهای شهری

- روش تجربی

به عنوان اولین دسته از مدلهای مکانی در بافتهای شهری است که مبتنی بر تجربیات و قوانین سرانگشتی مطرح میباشد. این روش بر اساس مجموعه ای از رهنمودهای ذهنی و شهودی که از دانش و تجربه فرد ناشی شده، توسعه یافته و در گذر زمان توسط عقل سلیم

تعدیل یافته، پایه گذاری شده است. هزینه تجزیه و تحلیل در این روش بسیار پائین بوده و میتوان با استفاده از آن شرایط مناسبی را برای اخذ تصمیمات سریع فراهم نمود. روش تجربی بسیار ساده و انتزاعی بوده و طی آن هیچ تلاشی برای فهم یا بیان شرایط محلی نظیر ساختار رقابت صورت نمیگیرد. تحلیلگر در این روش با ترکیب تجربیات، مشاهدات عملی و آزمون و خطا به استخراج عوامل کلیدی مرتبط با عملکرد تسهیلات و نتیجتاً موفقیت شرکت میپردازد (شفاهی، ۱۳۹۸).

-روش قیاسی

رویکرد بسیار دقیق و موشکافانه ای را برای ارزیابی جایگاه های بالقوه فراهم میکند. طی این روش ابتدا جایگاه تسهیل (یا تسهیلات) موجود، مشابه آنچه که در عالم واقع مییابد، شناسائی شده و قدرت این تسهیلات در جذب مشتری از نواحی مختلف مورد بررسی قرار میگیرد. در مرحله بعد بر مبنای قدرت جذب تسهیل یا تسهیلات قیاس به تخمین محدوده تجاری و میزان تقاضای مورد انتظار برای جایگاه های مختلف اقدام میشود. در نهایت جایگاهی که بهترین عملکرد مورد انتظار را پی داشته باشد برای استقرار تسهیل جدید انتخاب میشود. اگرچه روش قیاسی از سهولت قابل توجهی برخوردار است، با این حال از دو اشکال عمده رنج میرد: اول اینکه صحت و دقت نتایج روش قیاسی به طور قابل توجهی به توانائی تحلیلگر در انتخاب حسابگرانه قیاسها بستگی دارد. و دوم اینکه، روش مذکور نمیتواند به طور مستقیم نقش محیط رقابتی را در ارزیابی جایگاه های مورد نظر مورد توجه قرار دهد. در واقع شرایط رقابتی فقط هنگام انتخاب قیاسها مدنظر قرار میگیرد و عملاً در حین ارزیابی آنها مورد توجه قرار نمیگیرد (بهرامی، ۱۳۹۹).

-روش چک لیست

اولین کوشش سیستماتیک و نظام مند برای ارزیابی ارزش نسبی یک جایگاه بالقوه در مقایسه با جایگاه های بالقوه دیگر میباشد. این روش نیز بر اساس قضاوتهای شهودی تصمیم گیرنده در مورد عواملی نظیر اثرات تعاملی و دوسویه ترافیک، تراکم جمعیت، سطوح درآمدی، سطوح رقابت، الگوهای هزینه مشتریان، ویژگیهای اقتصادی منطقه و برخی عوامل تاثیرگذار در سطح جایگاه خاص نظیر حجم ترافیک، تسهیلات پارکینگ، سهولت دسترسی، نما و... پایه گذاری شده است. هر چند ممکن است برخی از داده های جمع آوری شده توسط روش چک لیست کاملاً انتزاعی و ذهنی باشند، با این حال این روش رویه های جمع آوری داده ها را استاندارد کرده و امکان مقایسه جایگاه های مختلف را برای فرد فراهم می آورد. به علاوه سهولت استفاده از این روش و اتکای آن بر نظرات افراد خیره از مزیت های دیگر آن به حساب می آید. با این حال روش چک لیست در هنگام انتخاب جایگاه های بهینه اثرات درونی عوامل مؤثر در انتخاب جایگاه را نادیده میگیرد. این اشکال به ویژه زمانی که قصد گزینش جایگاهی را برای چندین تسهیل داشته باشیم، جدی تر میشود (شفاهی، ۱۳۹۸).

-روش رتبه ای

ابزار ساده ای را برای کمی کردن ارزش مکانی تسهیلات فراهم میکند. در حالی که رتبه بندی امکان مقایسه سریع جایگاه های بالقوه را فراهم میسازد، در ساده ترین شکل، این رویکرد قادر به تشخیص اهمیت معیارهای مختلف نمیشود. از اینرو در اکثر مواقع، سیستمهای رتبه بندی از طریق وزندهی به عوامل تعدیل میشوند. با این حال قابلیت تلفیق توأم معیارهای کمی و کیفی در حین انجام ارزیابی های مکانی از نقاط قوت این ابزار میباشد. در حالی که رویکرد رتبه بندی امکان مقایسه گزینه های مختلف مکانی را در بافتهای شهری برای تحلیلگر فراهم مینمایند، در این روش عملاً نحوه انجام رتبه بندیها و اینکه آیا عوامل استخراج شده واقعاً نمایانگر عملکرد تسهیلات مورد مطالعه میباشد، مورد ارزیابی قرار نمیگیرد. به علاوه اینکه در اکثر مواقع، هنگام انتخاب شهودی متغیرها توجه کمی به همپوشانی عوامل یا دوبار حساب شدن آنها میشود (کیانان، ۱۳۹۹).

-مدل رگرسیونی

یکی از راه‌های دقیقی است که با استفاده از آن عناصر روشهای مذکور با یکدیگر ترکیب میشوند. با استفاده از این مدل، عوامل مؤثر بر مناسب بودن یک جایگاه برای استقرار تسهیل تعیین میگردد. مزیت عمده مدل‌های رگرسیونی در این است که امکان بررسی نظام مند عوامل مرتبط با ناحیه عمومی و جایگاه خاص را در چارچوبی واحد فراهم می‌آورد. مدل‌های رگرسیونی این اجازه را به تحلیل گر میدهند تا به شناسایی عواملی بپردازد که با سطوح عملکرد تسهیلات در جایگاههای مختلف مرتبط میباشد. اگرچه خرده فروشها برای انتخاب و ارزیابی جایگاه تسهیلات خود در سطح وسیعی از مدل‌های رگرسیونی استفاده میکنند، اما این بدان معنی نیست که راه‌های بدست آمده از این مدل‌ها خالی از اشکال نباشند. در درجه نخست، برای دقیق بودن جوابهای حاصل از این مدل‌ها به مقادیر قابل توجهی از داده‌ها نیاز میباشد. دوم اینکه مدل‌های مذکور فقط متغیرهایی را که وارد مدل شده‌اند به حساب می‌آورد. به علاوه، این امکان وجود دارد که تاثیر پارامترهای همبستگی با حذف و اضافه متغیرها دستخوش تغییر شوند. کاهش دقت مدل با افزایش تعداد متغیرها، همراستایی احتمالی متغیرها با یکدیگر، ضعف در تعریف برخی متغیرهای تاثیرگذار بر عملکرد تسهیل و متعاقباً استفاده از متغیرهای جانشین که لزوماً اطمینانی به صحت رابطه جانشینی آنها نیست، از دیگر اشکالات این روش میباشد (کارگزار، ۱۳۹۹).

-تکنیکهای مکانیابی - تخصیص

این تکنیک‌ها هنگامی مورد استفاده قرار میگیرند که شبکه تسهیلات در قالب یک کل و به طور همزمان مورد ارزیابی قرار گیرد. اگرچه این تکنیکها میتوانند برای دامنه وسیعی از مسائل متنوع طراحی شوند، با این حال این تکنیکها اساساً به منظور تخصیص تقاضاهای فضایی پراکنده به تعداد مشخصی تسهیل طراحی شده‌اند. تحلیلگر کار خود را با بررسی وضعیت تقاضا برای تسهیلاتی که به نقاط مکانی مختلف تخصیص داده شده‌اند، آغاز میکند. سؤال تحقیق تعیین موقعیت تعداد مشخصی تسهیل در یک ناحیه میباشد، به نحوی که بتوان به بهترین و کاراترین شکل کل بازار را تحت پوشش قرار داد. معمولاً معیار کارایی در این نوع مسائل حداقلسازی توابعی نظیر کل مسافت طی شده توسط متقاضی دریافت تسهیل (یا کل زمان صرف شده و یا کل هزینه صرف شده) میباشد. با این حال میتوان متغیرهای متعدد دیگری را نیز به عنوان معیار ارزیابی در مدل وارد کرد (کیانیان، ۱۳۹۹).

رویکردهای مبتنی بر مدل‌های مکانی - تخصیص در حین اخذ تصمیمات مکانی در بافتهای شهری تمرکز خود را از ارزیابی عوامل مؤثر در سطح جایگاه خاص به سمت ارزیابی عوامل مؤثر در سطح عمومی متمایل کرده‌اند. این در حالی است که مدل‌های بررسی شده قبلی عمدتاً جزء رویکردهایی به حساب می‌آیند که بر عوامل تاثیرگذار در سطح جایگاه خاص متمرکز میباشد. مدل‌ها عموماً به طور همزمان انتخاب مکان تسهیلات و تخصیص تقاضا به آنها را با هدف بهینه کردن تعدادی معیار خاص انجام میدهند. از دیگر مزیت‌های این مدل‌ها توانایی آنها در ارزیابی نظام مند تعداد زیادی از ترکیبات مکانی مختلف و انتخاب ترکیبی میباشد که عملکرد تسهیلات را حداکثر میکند. زمانی که چندین تسهیل در بازار واحدی مشغول به فعالیت باشند، اهمیت این مزیت نمایان میگردد (آزادواری، ۱۴۰۰).

-مدل‌های جاذبه

مدل‌های جاذبه در تمایل مشتریان به استفاده از تسهیلات نزدیکتر و جذابتر (در مقایسه با تسهیلات سایر رقبا)، دلالت دارد. این مدل میتواند عواملی نظیر فاصله بین مشتری و رقبا، فاصله بین مشتری و یک جایگاه مفروض، و نمای ظاهری تسهیل را در بر بگیرد. این مدل‌ها فوائد بسیاری را برای خرده فروشها در پی دارند. آنها به شکلی هدفمند و سیستماتیک عمل کرده و امکان پیشنهاد اطلاعاتی در مورد نحوه وزندهی به مشخصه‌های مکانی را دارند. آنها همچنین میتوانند برای نمایش تعداد زیادی از مکانها مفید واقع شوند. سرانجام اینکه آنها میتوانند با مقایسه نتایج حاصل از عملکرد مدیریت و مقادیر پیش بینی شده به ارزیابی عملکرد مدیریت بپردازند (قیصریان، ۱۳۹۸).

-آینده نگاری

آینده نگاری در پی نگاشت آینده است. بسیار خلاقانه و فعالانه به دنبال ساخت آینده مطلوب است و نه فقط کشف و نگرش در آن. در واقع آینده پژوه در هنگام آینده نگاری، پا را از پیش بینی فراتر می نهد و به دنبال خلق آینده مطلوب گام بر می دارد. آینده پژوه به هنگام آینده نگری با تلاش برای شناسایی سیگنالها و حتی رمز گشائی آنها در پی یافتن و پی بردن به امور آتی است و به منظور جلوگیری از عدم قطعیت‌های آینده از آینده نگری بهره می برد. حال آنکه کلید کلمه در آینده نگاری قسمت دوم آن است که اشاره به شکل دادن و ایجاد و نگاشت آینده دارد. البته باید یادآور شد که این دو مفهوم اصلی در آینده پژوهی حتما باید در کنار هم وجود داشته باشند و مکمل یکدیگرند (عفی، ۱۴۰۲).

میتوان آینده ها را به ۴ دسته ذیل تقسیم نمود:

۱- آینده های ممکن

۲- آینده های باور کردنی

۳- آینده های محتمل

۴- آینده های مرجح یا مطلوب (رضائی، ۱۳۹۹).

عوامل بسیاری را میتوان در توسعه حوزه دانشی آینده اندیشی برشمرد، عواملی که تعدادی برخاسته از وضعیت اجتماعی بود و الزاما به صورت هدفمند و رسمی شده ای نبوده است، و دسته دیگر، فعالیتهای آگاهانه و هدفمندی که غالبا در شبکه ها، مجامع و انجمن های آینده اندیشی متبلور میگردد.

غایی ترین هدف آینده پژوهی حفظ و توسعه رفاه بشری و ظرفیتهای ادامه حیات بر روی کره زمین است. این هدف غایی از طریق مطالعات مختلفی که بر آینده صورت میگیرد و تفکر معطوف به آینده انجام میپذیرد. در این حوزه مطالعاتی تلاش میشود تا با ایجاد آینده های بدیل سه دسته از آینده های ذیل بهتر شناخته شوند:

۱- آینده های ممکن

۲- آینده های محتمل

۳- آینده های مرجح

به این ترتیب آینده های ممکن که به سعادت بیشتر بشر یا بدبختی سیاه تر او میانجامد شناخته شوند، محتمل ترین آینده ها شناسایی گردد، و در نهایت آینده های معرفی گردد که در آن بشر سعادت و رفاه بیشتری کسب نماید. به این ترتیب آینده پژوهی عمیقا با ارزشها، هنجارها و اصولا آنچه که سعادت و رفاه بیشتری از آن برداشت میشود، پیوند میخورد. از سویی دیگر، آینده پژوهی با شناخت عوامل تغییر و دگرگونی نیز پیوند میخورد (چمانده، ۱۳۹۹)

مکال در مورد اهداف آینده پژوهی چنین ذکر میکند:

هدف مطالعات آینده پژوهی، پرداختن به زمان حال است. چرا که:

اولاً، عملی که در زمان حال اتفاق میافتد، همان چیزی است که به آینده شکل میدهد. بدین ترتیب، اوضاع فعلی باید مورد مطالعه و بررسی قرار گیرد؛ زیرا تفکر دربارهی آینده، عمدتاً پیرامون این موضوع دور میزند، که تکلیفمان را در حال حاضر بدانیم و به عبارت دیگر دریابیم که با توجه به اوضاع و احوال فعلی و امیدهای آینده، باید چه کنیم تا آینده مطلوب و دلخواه را به وجود آوریم.

ثانیاً، تفکر راجع به آینده، نقش "شناخت موقعیت" را ایفا میکند، یعنی به ما یاری میدهد تا موقعیت خود را در زمان حال تشخیص داده، و بدانیم الان در کجا قرار داریم. غالباً سرعت تغییرات باعث میشود که افراد نسبت به آنچه در شرف وقوع است و آنچه در

گذشته نزدیک روی داده است، سردرگم شوند. اگر دورنمایی از جایی که بوده‌اند، جایی که می‌روند و جایی که قصد آنجا را دارند در ذهن افراد نباشد، زمان "حال" مفهوم خود را از دست می‌دهد و غیر قابل درک می‌شود. ثالثاً، نتایج آینده پژوهی به افراد این امکان را می‌دهد که خواسته فعلی خود را با خواسته آتی سنجیده و سبک سنگین نمایند. به عنوان مثال، ممکن است افراد در زمان حال خود را از بعضی چیزها محروم کنند و در عوض به انتظار تحقق آرزوهایی در آینده بنشینند، که دست بر قضا هیچگاه هم محقق نشود (ضرابی، ۱۳۹۹).

سناریو

سناریو به عنوان روشی آینده پژوهانه، برآمده از دنیای سینما و تأثر است. سناریوها، دقیقاً مانند آنچه که در سینما انجام می‌شود، به این خاطر مورد استفاده قرار می‌گیرند، تا داستانی را به صورت کاملاً قابل درک، تصویرسازی نمایند. سناریوها نگاهی از دریچه و منظری خاص به آینده است، که در این نگاه به آینده، داستان دارای سازگاری منطقی است و اتفاقاتی خارج از عقلانیت در آنها اتفاق نمی‌افتد. سناریوها معمولاً توسط گروهی از افراد نگاشته می‌شود و چندان عجیب نیست که در نگارش این داستانها، واقعیتها آنگونه ای بازتاب یابند، که توسط نگارندگان شان فهمیده می‌شوند. سناریوها از سالهای پس از جنگ جهانی دوم و در دهه ۱۹۵۰ مورد استفاده قرار گرفتند (غیفی، ۱۴۰۲).

- برنامه ریزی بر پایه سناریوها

یکی از نوآوریهای واقعی علم مدیریت برای شرکتها در نبرد حقیقی برای به دست آوردن منافع می‌باشد. برنامه ریزی بر پایه سناریوها در حقیقت زنگ خطری برای مدیران شرکت شل در برابر رویدادها و بحرانهای پیش رو رابه صدا درآورد. با وجود همه این مسایل اغلب شرکتها یکی از سناریوها برای درک بهتر فرصتها و تهدیدها استفاده میکنند، تصمیم گیری در دنیای واقعی بر اساس داستانها یکی که خود تصور کرده‌اند را بسیار دشوار می‌بندد. آقای واک این پارادوکس را مثل بقیه افراد فعال در این زمینه درک کرد. امروزه میراثی که وی بر جا گذاشت بیشتر در کانون توجه مدیران و تصمیم سازان قرار دارد. عدم قطعتهای سیاسی و اقتصادی که وی پیشینی کرد، امروزه بخش بنیادین و مهم دنیای کسب و کار است (تاجبخش، ۱۳۹۸).

حس روشن و واضح از تهدیدها و فرصتهای مبهم آینده با ارزشترین دارایی است که یک مدیر اجرایی میتواند داشته باشد. مثل بقیه افراد فعال در این زمینه درک کرد. امروزه میراثی که وی بر جا گذاشت بیشتر در کانون توجه مدیران و تصمیم سازان قرار دارد. عدم قطعتهای سیاسی و اقتصادی که وی پیشینی کرد، امروزه بخش بنیادین و مهم دنیای کسب و کار است (رضائی، ۱۳۹۹).

حس روشن و واضح از تهدیدها و فرصتهای مبهم آینده با ارزشترین دارایی است که یک مدیر اجرایی میتواند داشته باشد تنها عوامل به وجود آورنده خود را نشان میدهند، پس چه چیزی باید به فرایند سناریونویسی اضافه کرد تا افراد بتوانند به حالت تدافعی خود نسبت به آینده غلبه کرده و خود را نسبت به رویدادها غیر قابل اجتناب آماده کنند؟

فرایند سناریونویسی نباید تنها شامل مطالعه محیط فعالیت سازمانها به وسیله سناریوها باشد، بلکه باید شامل به ورطه آزمایش کشیدن تعریف شخصی هر کدام از مدیران سازمان از برتری رقابتی و گزینه های استراتژیک نیز باشد. برای توسعه ظرفیت عکس العمل به موقع و مناسب یک سازمان در برابر تغییرات محیط فعالیت خود، استفاده از مشاوران و تحلیلگران خارجی و برگزاری چند کارگاه سناریونویسی کافی نیست. برنامه ریزی بر پایه سناریوها به طور دقیق چنین آموزش و مهارتی را عمیقاً ایجاد میکند. سازمان در این حالت روندهای کلیدی و در جریان را بررسی کرده و مشخص میکند که کدام یک از روندها عدم قطعیت بالایی داشته؟ و کدام قابل پیش بینی هستند؟ (ضرابی، ۱۳۹۹).

سپس عدم قطعیت‌هایی که تأثیرات مهم و سرنوشت ساز دارند، مشخص شده و داستان‌هایی بر اساس این عدم قطعیت‌ها نوشته میشوند. قدم بعدی اینستکه اعضای سازمان، خود و کسب و کار خود را در هر کدام از داستانها تصور کرده و مضامین عملی هر کدام را مشخص نمایند. این مضامین به طور دوره‌ای و مکرر مورد بررسی قرار می‌گیرند تا باعث ایجاد و توسعه توانایی حس کردن رویدادهای شگفتی ساز قریب الوقوع در سازمان شوند (چمانده، ۱۳۹۹).

پیشینه تحقیق

ژان^۱ (۲۰۲۴)، پیچیدگی و چند بعدی بودن مسائل شهری با رشد تکنولوژی و موضوعات جهانی شدن به مراتب بیشتر شده و عدم قطعیت شرایط و احتمال وقوع آینده‌های گوناگون بر دشواری تصمیم‌گیری در مسائل مدیریت بحران شهری افزوده است. در چنین شرایطی تصمیم‌گیری برای بحران شهری و برنامه‌ریزی برای آینده به مراتب دشوارتر می‌شود. علم برنامه‌ریزی شهری برای مقابله با مسائل پیچیده شهرها نیازمند اتخاذ رویکردینوین است. آینده‌نگاری پارادایمی نوین در حیطه برنامه‌ریزی بلند مدت است که دقیقاً با هدف پاسخگویی به مسائل غیر قابل پیش‌بینی، پیچیده و غیر قطعی، بحران شهری در دهه‌های اخیر ظهور کرده است. بررسی‌ها حاکی از آن است که تغییر در فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی با توجه به خاصیت ترکیبی، انعطاف‌پذیر بودن و پویایی آن در جهت حل مسائل و مشکلات مربوط به بحران شهری و سازگاری با تحولات آینده با اتخاذ رویکرد آینده‌پژوهی و بالاخص تکنیک سناریو‌نگاری کمک‌شایانی در جهت تحقق‌پذیری طرحهای توسعه شهری و افزایش ارتقاء کیفیت محیطی شهرها می‌نماید.

ماهیر^۲ (۲۰۲۴)، تاریخ نشان می‌دهد که مراکز تجاری در طول تاریخ با دگرگونی‌هایی همراه بوده است و با گذشت زمان در سطح وسیعی از اراضی شهرها به کاربری تجاری اختصاص یافته و نمود کالبدی آن به شکل دکان، بازار، پاساژ، فروشگاه و ... نمود یافته است. در ادوار مختلف بازارها به عنوان فضاهای تجاری و قلب تپنده شهری محسوب می‌شوند و مورد پیشرفت و توسعه شهری قرار گرفتند. با دستاوردهای مدرنیته و الگوهای معماری و شهرسازی غرب، فضاهای تجاری به شکل امروزی نمود پیدا کردند. امروزه در پی تحولات اخیر و رشد سریع شهرها، نقش مدیریت بحران شهری در ارتباط بین این مراکز با عملکردشان خودنمایی میکند و این امر باعث گسیخته شدن و شکافی عمیق بین ارتباط آنها با دیگر عناصر شهری و زندگی اجتماعی مردم شده است. عدم توجه کافی به توسعه مراکز تجاری بزرگ مقیاس بر مبنای بهبود شرایط مدیریتی شهر در زمان بحران، به نوعی قطع‌زندگی این مراکز است و لاجرم سبب مرگ تدریجی کالبد بازارهای سنتی هم خواهد شد.

شوجین^۳ (۲۰۲۳)، بازار را می‌توان جز لاینفک سیستم شهری امروز دانست که بر روی یک طیف کرونولوژیک از گذشته و بازارچه‌های سنتی تا امروز و مراکز تجاری مدرن قرار می‌گیرند. طبعاً پارامترهای گوناگونی در ایجاد چنین تحولی موثر بوده است که شاید از مهم‌ترین آن‌ها بتوان به توسعه‌ی شهرها و بحران شهری و ورود مدرنیزاسیون در کالبد آن‌ها اشاره نمود. اگرچه نخستین نقش این مراکز که در وهله اول در اذهان ترسیم می‌گردد، نقش اقتصادی است، اما بازار فضایی است که انواع تبادلات فرهنگی و اجتماعی هم در آن صورت می‌گیرد. نتایج تحقیق تعامل‌معداری بین نیازهای کنشگران شهری و عملکرد بازارها، نشان می‌دهد. همچنین تقابل‌معداری بین این دو به میانجی‌گری بحران شهری مشاهده شد. این نتایج انعکاسی است از اهمیت وافر این مراکز که به هیچ نحوی نمی‌توان آن‌را انکار نمود.

¹ - Zhan

² - Mihir

³ - Shuqin

گیسله^۱ (۲۰۲۳)، خرید فعالیتی است که نمودهایی از شرایط و ساختار اقتصادی، اجتماعی و به ویژه فرهنگی یک محیط را آشکار می‌سازد، هر چند که در ابتدا فضاهای خرید، تنها به منظور پاسخ‌گویی به نیازهای اقتصادی رقیبان به صورت پلانهای خطی و قرارگیری اجزای فرد یعنی مغازه‌ها در اطراف مسیرهای خطی یا منحنی مراجعان طراحی می‌شد، اما کم‌کم این ایده که مراکز خرید باید دربرگیرنده کاربری‌هایی باشند تا برای دیگر نیازهای مراجعین نیز پاسخی مناسب یابد، به عنوان اندیشه غالب در معماری مراکز تجاری تبدیل گردید. اما آنچه در کشورهای در حال توسعه در این طراحی‌ها کمرنگ دیده شده است مدیریت بحران شهری در زمان قبل، حین و بعد از وقوع بحران‌هاست. تغییر ماهیت تجاری فضاهای مراکز خرید و پاساژها از کارکرد صرف تجاری به مراکز تجاری-تفریحی و ایجاد فضاهایی برای اوقات فراغت و تفریح در این گونه مراکز از سالهای گذشته در کشورهای توسعه یافته رواج یافته، و تا حدود زیادی عوامل موثر در بحران نیز در نظر گرفته شده‌اند ولی در کشورهای در حال توسعه ارتباط مدیریت بحران شهری با این مراکز رابطه‌ای معنادار نمیباشد.

میچل^۲ (۲۰۲۲)، اندیشه تأسیس مرکز تجاری و تفریحی در یک مجموعه شهری، بازتابی از رشد فیزیکی و اجتماعی آن می‌باشد. توسعه فیزیکی شهر از یک سو و رشد اجتماعی و سیاسی شهر از سوی دیگر به همراه تمرکز بر بحران شهری موجب گردیده است که در تمام تقسیم‌بندی‌های شهر، محله، ناحیه و ... کاربری‌های جدید شکل گیرد و نکات خاصی برای کاهش اثرات منفی بحران‌های شهری به نوعی به کاربری‌های تجاری-تفریحی و ... تخصیص یابد. خواسته اصلی در تمام مجتمع‌های تجاری ایجاد محیطی امن برای خرید کالا و دریافت خدمات و نیز برآورد یک نیاز اجتماعی است. بسیاری از مراکز خرید بزرگ برای جذب مشتری از عنوان توریست برای بازدیدکنندگان خود استفاده می‌کنند. از سوی دیگر مراکز تفریحی چون شهرسازی‌ها به مکانی برای خرید نیز تبدیل شده‌اند. نفس خرید، عملی دو پهلو است که هم کار و هم فراغت است. واسازی و تفسیر مجدد از معنای خرید و فراغت در زمان حال موجب شده است که جوامع مدرن غربی به نوعی به تلفیق این دو مکان در معماری روی آورند. این تغییر شکل، هویت انسانی جدیدی را بروز داده و از طرفی استفاده از یک الگوی ثابت در مناطق مختلف برای ساخت فضاهای خدماتی شهری و با گسترش حساب نشده شهرها این مراکز به صورت واحدهای پراکنده در امتداد خیابانهای مرکز شهر ظاهر می‌شوند، منجر به تغییرات در مدل مدیریت بحران‌های شهری شده که در نتیجه آن شاهد آشفتگی هم در اقدامات پیشگیرانه و هم در اقدامات واکنشی نسبت به بحران‌ها می‌شود.

بولکل^۳ (۲۰۲۱)، بازار یکی از اصلی‌ترین و اساسی‌ترین عناصر معمارانه و شهرسازانه یک شهر به حساب می‌آمده زیرا نه تنها استخوان‌بندی شهر را تشکیل می‌دهد بلکه سازنده ابعاد اقتصادی اجتماعی و فرهنگی جامعه بوده و هست بنابراین نگرشی دوباره در شکل‌گیری و طراحی بازارها با رویکردی مبتنی بر حل بحرانهای شهری در فاز پیشگیرانه ضروری می‌نماید. ارتباط تمرکز بر بحران‌های شهری با طراحی و ایجاد مرکز تجاری بزرگ در مقیاس ناحیه شهری معنادار است. در تبیین این ارتباط می‌توان گفت این ارتباط در جهت پاسخگویی به نیازهای مردم به ویژه شهروندان ساکن در محدوده‌های توسعه‌یافته شهر که در حقیقت نمودی از رشد فیزیکی و اجتماعی آن شهر می‌باشد لازم و ضروری می‌باشد.

عفیفی (۱۴۰۲)، متغیرهای موثر بر ارتقا تعاملات اجتماعی، راهکارهایی برای بالا بردن ضریب مدیریت بحران پیشنهاد می‌شود. پژوهشگران پیشین که بر روی طراحی مجتمع تجاری به منظور ارتقا تعاملات اجتماعی تحقیق کرده‌اند کمتر به جنبه واکنشی نسبت به بحرانها در این مراکز پرداخته‌اند. این پژوهش برای اولین بار ارتقا تعاملات اجتماعی را در فضاهای شهری شهرکرد با توجه به اقدامات

¹ - Gisele

² - Michael

³ - Bulkeley

واکنشی نسبت بحرانهای شهری مورد مطالعه قرار داده است. نتایج بیانگر آنست که اقدامات واکنشی در حین و بعد از وقوع بحران در ارتقا تعاملات اجتماعی را در فضاهای شهری ضعیف بوده و به ترتیب دارای وزن ۰.۰۹۱ و ۰.۱۱۶ را بخود اختصاص داده اند. آزادواری (۱۴۰۰)، به شناخت و بررسی پیشینه مفاهیم در راستای شناخت بازار و مدیریت بحران شهری و بررسی تطبیقی عوامل پایداری اقتصادی در بازار پرداخته شده است و سپس به بیان مولفه ها و راهکارهای مؤثر بر افزایش پیشگیری پرداخته شده است. اطلاعات گردآوری شده در این تحقیق بر اساس مطالعات کتابخانه ای و میدانی می باشد. نتیجه این مطالعات نشان می دهد که در طراحی های جدید بازار، توجه به وقوع بحرانهای شهری جدید میتواند در جایگیری یک مرکز تجاری در موقعیت شهری مناسب، موجب ارتقاء شرایط اقتصادی شهر شود.

روش تحقیق

این تحقیق از نظر نوع تحقیق ترکیبی از روشهای اسنادی و پیمایشی است. از نظر ماهیت بر اساس روشهای جدید علم آینده پژوهی، تحلیلی و اکتشافی است که با استفاده ترکیبی از مدلهای کمی و کیفی انجام شده است. و از نظر هدف کاربردی است. نمونه تحقیق خبرگان و اساتید حوزه های مرتبط با موضوع تحقیق به تعداد ۱۵ نفر هستند. پس از انتخاب نمونه، با استفاده از متغیرهای مستقل (تحولات اقتصادی و تحولات اجتماعی و تحولات کالبدی) و توسعه های پیرمال ها به عنوان متغیرهای وابسته، به کمک روش تحقیق در عملیات و با استفاده از نسخه نرم افزار لینگو و سناریو ویزارد به آزمون فرضیات پرداخته شد. داده ها و آمار و اطلاعات مورد نیاز این تحقیق از گزارشات آماری، گزارشات سالانه، سایت های اینترنتی، گزارشات سالیانه شهرداری، سازمان مسکن و شهرسازی و استانداری استخراج گردیده است. استفاده از ماتریس آثار متقاطع که میتواند مدل مناسبی برای توسعه های پیرمال ها بدست دهند. برای انجام این امر به شکل زیر عمل میشود:

۱- ایجاد یا برگیری توصیفگرها (تحولات اقتصادی، تحولات اجتماعی، تحولات کالبدی) و متغیرهای کیفی آنها، ساختار تحلیل.

۲- ورود داده های آثار متقاطع در این ساختار یا بارگیری فایل داده ها.

۳- ساختار تحلیل و داده های آثار متقاطع، ماتریس آثار متقاطع را شکل می دهند (cim).

۴- ارزیابی ماتریس آثار متقاطع با محاسبه مجموعه جوابها (سناریوهای سازگار، وزن ها و ...).

۵- انجام ارزیابی های بیشتر در صورت نیاز (آمارها، تحلیل آثار و تحلیل گذار).

۶- ذخیره داده ها و نتایج.

در ادامه هر گام از جداگانه توضیح داده شده اند:

برای برداشتن نخستین گام از تحلیل لازم است تا توصیفگرها و متغیرهای آنها تعریف شود (ساختار تحلیل). پس از تکمیل ساختار تحلیل در ردیفها و ورود متغیرهای توصیفگرها، لازم است تا داده های آثار متقابل وارد شود. در این مرحله میتوان در سلولهای آن، نمرات آثار متقابل را ویرایش کرد. هر ردیف اثر متقاطع هر یک از متغیرهای توصیفگر سطری روی متغیرهای توصیفگر ستونی را نشان می دهد. اکنون میتوان سناریوهای سازگار را محاسبه و شناسایی کرد. نموداری و یا جدولی بعنوان خروجی حاصل میشود که نتیجه ارزیابی را در قالب چند سناریو را نشان میدهد. برای گزارش مفصل از سازگاری هر سناریو باید از گزارش تفصیلی سازگاری سناریو استفاده کرد. ساختار کلی این گزارش به شکل نمودار یا جدول است. به این ترتیب میتوان با شناسایی سناریوهای سازگار به آینده پژوهی بر اساس محتمل ترین سناریوها نیز اقدام کرد و مدل مناسبی را برای توسعه های پیرمالها با توجه به تحولات اقتصادی، اجتماعی، کالبدی مرتبط با مدیریت بحران شهری پیشنهاد نمود.

یافته ها

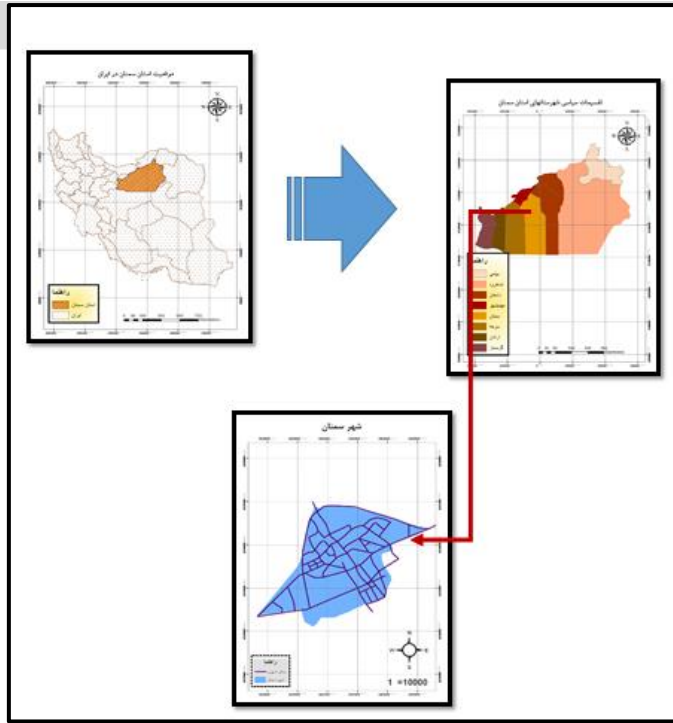
سمنان یکی از شهرهای ایران، مرکز استان سمنان و شهرستان سمنان است. این شهر در جنوب رشته کوه البرز و شمال دشت کویر در راه تهران به خراسان قرار گرفته است. این شهر از سوی خاور با شهرستانهای دامغان شاهرود، از شمال به درجزین، مهدیشهر و شه میرزاد و از باختر با سرخه همسایه است. در طول جغرافیایی ۵۳ درجه و ۲۳ دقیقه و عرض جغرافیایی ۳۵ درجه و ۳۴ دقیقه واقع شده و ارتفاع متوسط آن از سطح دریا ۱۱۳۰ متر است. (شهرداری سمنان، ۱۳۹۹). جمعیت شهر سمنان در سال ۱۳۳۵ برابر با ۲۹۰۳۶ نفر بوده که در سال ۱۴۰۰ به ۲۰۵۹۳۶ نفر رسیده است. همچنین متوسط نرخ رشد سالیانه در طول دوره تقریباً شش دهه ایی برابر با ۳/۰۸ درصد است. (سالنامه آماری، ۱۴۰۰). محدوده ی مصوب شهر سمنان ۲۳۷۰ هکتار مساحت دارد و دارای دو منطقه مصوب می باشد:

۱- منطقه یک شامل بافت فرسوده و بافت تاریخی و قدیم شهر: بخش قدیمی علیرغم فرسودگی شدید هنوز در برخی قسمت‌ها ارزش بصری خود را حفظ کرده اما از نظر سکونت و و آمد و شد مبتلا به مسائل زیادی است. گذرهای تنگ با دسترسی دشوار درون بافت قدیم و عدم برخورداری از تسهیلات و تأسیسات شهری لازم از جمله معضلات شهری بافت قدیم می باشد که این عوامل باعث متمرکز شدن فقر شهری در این منطقه گردیده است.

۲- منطقه دو شامل شهرک های جدید الاحداث مانند: فاز ۱ و ۲ - خودساز - مسکن مهر و... که غالب آنها پس از انقلاب اسلامی و طی ۴۰ سال گذشته شکل گرفته اند. منطقه (۱) از بلوار ۱۷ شهریور به پایین و منطقه (۲) از بلوار ۱۷ شهریور به بالا را شامل می گردند. نقشه شماره ۲، مکان استقرار مراکز تجاری بزرگ مقیاس را در سطح شهر نشان میدهد. لازم به ذکر است تعداد مراکز تجاری در سطح شهر بیش از این هاست ولی چون تمرکز این تحقیق بر مراکز تجاری بزرگ مقیاس با توجه به تعاریف استاندارد آن بود، از سایر مراکز چشم پوشی گردید و سه مرکز خرید مدنظر قرار گرفت. دو مرکز خرید در مرز بافت قدیم و جدید قرار گرفته اند و یک مرکز در بافت جدید قرار دارد.

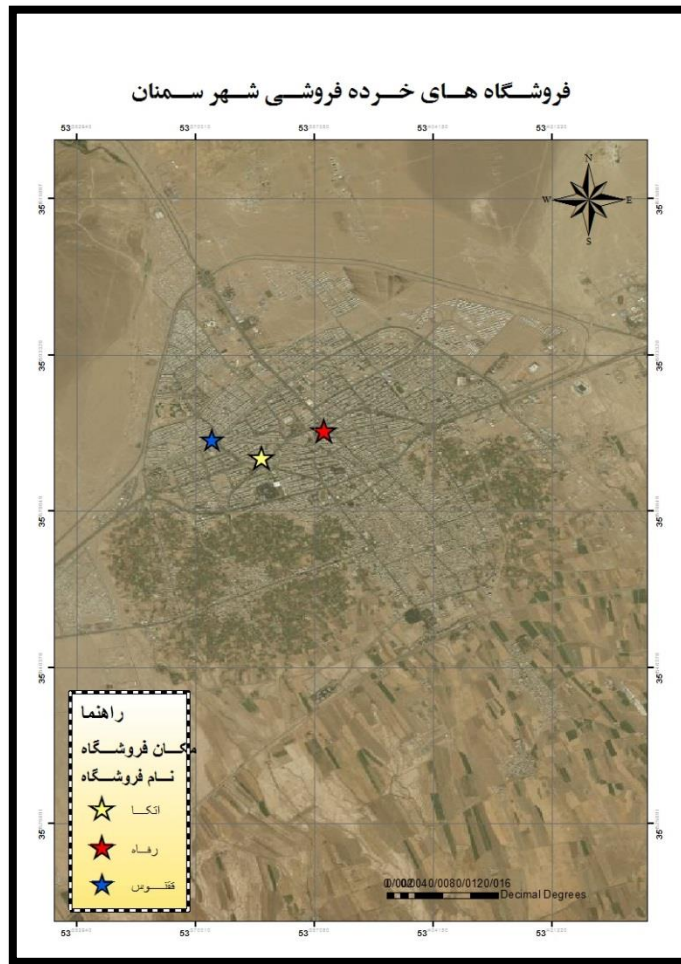
در ادامه نقشه های بعد اقتصادی آورده شده اند (نقشه شماره ۳ و ۴). همانطور که مشاهده میشود در مکانیابی مراکز خرده فروشی بزرگ مقیاس شهر، توجه به دو سطح درآمدی افراد و همینطور حجم بیکاران توجه ویژه ای شده است. بطوریکه دو مرکز از سه مرکز در مرز میان بافت قدیم و جدید قرار گرفته اند که عمده جمعیت بیکار و کم درآمد شهری در بافت قدیم شهر قرار گرفته اند. همانطور که در نقشه شماره ۵ مشاهده میشود از ۷ مرکز تجاری با مقیاس متوسط نیز که خدمات و کالهای ارزان نیز ارائه میکنند، ۵ مرکز در درون و یا نزدیکی بافت قدیم قرار گرفته اند. با توجه به نقشه شماره ۶، در معابر و راههای مواصلاتی این نواحی نیز ضعف و کمبود هایی را شاهد هستیم.

لذا مشاهده میشود که با توجه به تنها چند عامل، مکان گزینی مراکز خرده فروشی از نظر مدیریت بحران شهری، در وضعیت ضعیفی قرار دارند و در ایجاد آنها بیشتر ابعاد اجتماعی و منافع اقتصادی مدنظر قرار گرفته اند.



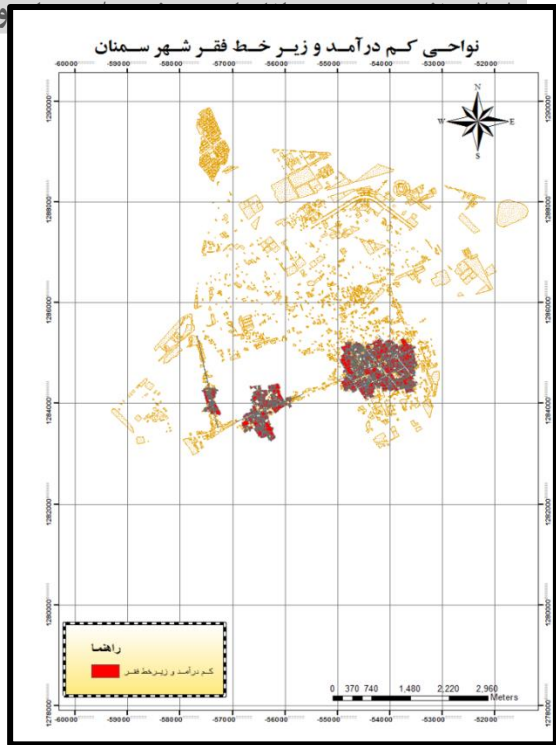
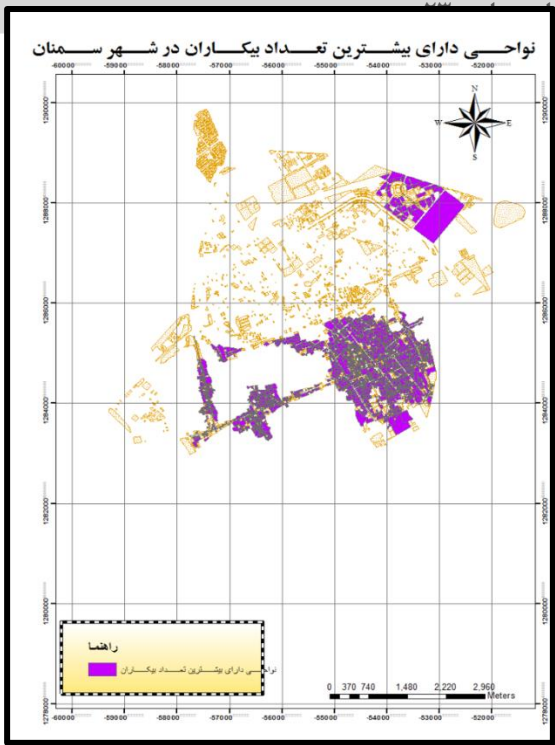
منطقه مورد مطالعه

نقشه ۱-موقعیت مکانی

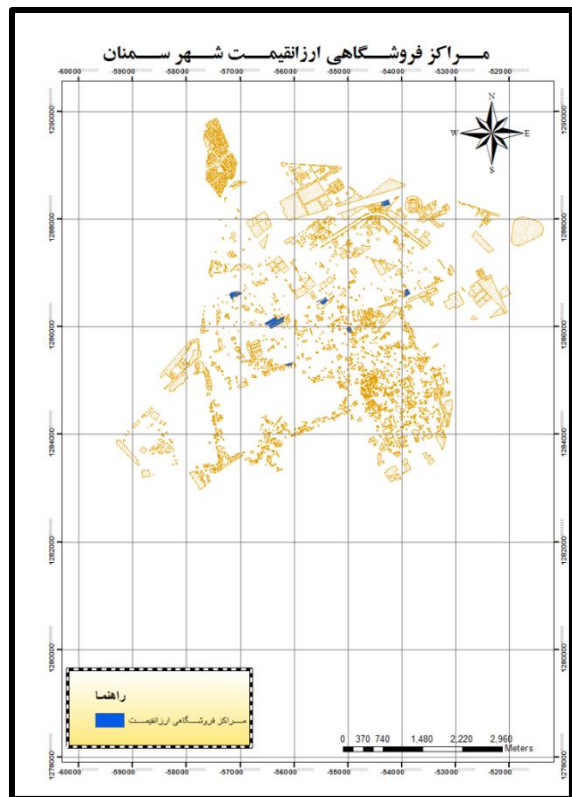
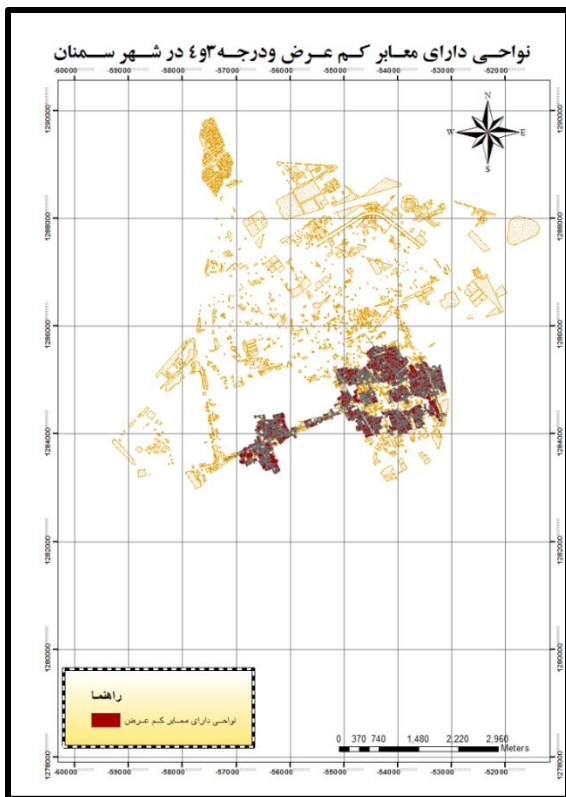


فروشگاهی خرده فروشی

نقشه ۲-نقشه مراکز
بزرگ مقیاس شهر سمنان



نقشه های شماره ۳-۴- سطح درآمدی و حجم بیکاران شهر سمنان



نقشه

های شماره ۵ و ۶- نقشه مراکز فروشگاهی مقیاس متوسط و نقشه معابر شهری

مناسب‌ترین الگو، با توجه به نقش مدیریت بحران شهری و تحولات اقتصادی، اجتماعی و کالبدی بافت شهری سمنان، جهت توسعه هایپرمارال‌ها کدام است؟

برای پاسخ به این سوال، ابتدا داده‌ها با توجه به تحولات اقتصادی، اجتماعی و کالبدی شهر برای تجزیه و تحلیل در نرم افزار تحقیق در عملیات لینگو آماده سازی میشوند.

هدف، یافتن مقادیری برای متغیرهای مدل است که با توجه به همه شرایط محدود کننده که روی متغیرها اعمال می‌شوند، بهترین مقدار را برای تابع هدف تولید کنند.

جدول ۱- ورود اطلاعات

```
sets:
HYPERMALL_CRISIS-SEM NAN
/ECO- prog, PH- prog, SOC- prog / : include, weight, rating ;
endsets
data:
weight rating =
24      38
42      46
28      33
;
SPATIAL=12 ;
enddata
max = @sum (HYPERMALL_CRISIS-SEM NAN: rating * include);
@sum (HYPERMALL_CRISIS-SEM NAN: weight * include) <= SPATIAL;
@for (HYPERMALL_CRISIS-SEM NAN: @gin (include));
```

در برنامه فوق الذکر، ابتدا نام متغیر یعنی متغیر توسعه هایپرمارال و سپس اجزای موثر بر آن شامل تحولات اقتصادی، تحولات اجتماعی، تحولات کالبدی شهر سمنان وارد میشوند. دربخش بعد وزن هریک از مولفه‌ها براساس مقادیر میزان اهمیت و میزان تاثیر گذاری وارد نرم افزار میشود. همچنین وزن متغیر موانع براساس میزان اثر گذاری آن نیز وارد نرم افزار میشود. در مرحله بعد محدودیت‌های تحقیق توسط توابع مربوطه وارد شده‌اند.

با استفاده از گزینه Solve جواب نهایی سیمپلکس بصورت زیر خواهد بود. مقدار Objective value مشخص میکند که مقدار موثر تابع هدف ۴۸ است.

جدول ۲- خروجی تحلیل اطلاعات

```
Global optimal solution found.
Objective value:           48.000000
Objective bound:           48.000000
Infeasibilities:           0.000000
Extended solver steps:     0
Total solver iterations:   0
```

Variable	Value	Reduced Cost
SPATIAL	12.00000	0.000000

INCLUDE (ECO- prog)	0.000000	-38.00000
INCLUDE (PH- prog)	0.000000	-46.00000
INCLUDE (SOC- prog)	0.000000	-33.00000
WEIGHT (ECO- prog)	24.00000	0.00000
WEIGHT (PH - prog)	42.00000	0.00000
WEIGHT (SOC- prog)	28.00000	0.00000
RATING (ECO- prog)	38.00000	0.00000
RATING (PH - prog)	46.00000	0.00000
RATING (SOC- prog)	33.00000	0.00000
Row	Slack or Surplus	Dual Price
1	48.000000	1.000000
2	12.00000	0.000000

Value مقدار متغیر در میزان اثرگذاری مدل را می دهد. بنابراین میزان اثرگذاری موانع مکانی و جغرافیایی ۱۲، و میزان اثرگذاری بقیه مولفه های موثر بر توسعه هایپر مال بعنوان موانع، صفر میباشد.

Reduced Cost ضریب متغیر در سطر صفر جدول میزان اثرگذاری را می دهد باید هزینه کاهش یافته هر متغیر پایه برابر صفر باشد. برای یک متغیر غیر پایه X_j ، هزینه کاهش یافته مقداری است که اگر X_j ، ۱ واحد اضافه شود، به آن اندازه، میزان اثرگذاری کاهش می یابد (درحالی که بقیه متغیرهای غیر پایه برابر صفر بمانند). در خروجی لینگو برای مسئله تحقیق جاری، هزینه کاهش یافته برای مولفه تحولات اقتصادی برابر ۳۵- است. این یعنی اگر مولفه تحولات اقتصادی بخواهد یک واحد افزایش یابد $(+1)$ (۳۵) توسعه هایپر مال نیز به اندازه یک واحد افزایش و هزینه آن یک واحد کاهش خواهد یافت. با توجه منفی بودن بقیه جوابها نیز میتوان بیان نمود که اثرگذاری مثبت خواهد بود.

برای بقیه مولفه های موثر بر متغیر توسعه هایپر مال نیز داریم:

جدول شماره ۳ جواب نهایی مدل

جواب نهایی	مخفف مولفه	مولفه
-35	ECO- prog	تحولات اقتصادی
-31	PH- prog	تحولات کالبدی
-44	SOC- prog	تحولات اجتماعی

Slack or Surplus در این تحقیق مقدار کمبود ناشی از موانع توسعه هایپر مال را در جواب بهینه را نشان می دهد. بنابراین ۱۲ واحد به صورت کمبود وجود خواهد داشت.

با توجه به مقادیر حاصل، مولفه تحولات کالبدی بیشترین تاثیر (۳۱-) را بر توسعه هایپر مال دارد. بقیه مولفه ها به شرح جدول زیر بر توسعه هایپر مال اثر گذار هستند:

جدول شماره ۴- رتبه بندی مولفه های متغیر توسعه هایپر مال

رتبه	اثر گذاری	مولفه های موثر بر توسعه هایپر مال
2	35-	تحولات اقتصادی
3	31-	تحولات کالبدی
1	44-	تحولات اجتماعی

تا بدین جا مشخص شد که در زمان حال، در توسعه هایپر مال شهر سمنان، در مدیریت بحران شهری باید به کدام یک از ابعاد اقتصادی، اجتماعی، کالبدی بیشتر توجه نمود. در فاز پیشگیرانه مدیریت بحران شهری باید بر مولفه تحولات کالبدی بیشترین تمرکز صورت گیرد.

در مرحله بعد راه های توسعه هایپر مال شهر سمنان را با توجه به نتایج حاصل براساس سناریوهایی بررسی مینماییم که استراتژی و مدل جدیدی برای توسعه هایپر مال در شهر سمنان براساس مدیریت بحران در زمان آینده ارائه می دهد.

عوامل به هم وابسته در شاخه های مدل های اقتصادی و مدل های مکانی برای توصیف وضعیت توسعه هایپر مال شهر سمنان به کار می رود. سپس مجموعه ای از مولفه های کیفی بدیل که حالت های ممکن توصیف کنندگان را نشان می دهند تعریف می شود بعنوان متغیرهای توصیفی. تعداد این متغیرها بسته به توصیف کننده تفاوت خواهد داشت.

باید بر اساس ادبیات موضوع، مصاحبه با خبرگان یا تحقیقات مناسب درباره اثر متغیر x_i از توصیفگر X روی متغیر y_i از توصیفگر Y دآوری کرد. در این دآوری فقط اثر مستقیم لحاظ می شود. آثار غیرمستقیم توسط نرم افزار ایجاد می شود. برای دآوری از مقیاس کیفی زیر استفاده می -شود:

اثر شدیداً محدود کننده = ۳-

اثر محدودکننده متوسط = ۲-

اثر محدودکننده ضعیف = ۱-

نبود اثر گذاری = 0

اثر تقویت کننده ضعیف = ۱

اثر تقویت کننده متوسط = ۲

اثر تقویت کننده شدید = ۳

ادامه این رویه باعث ایجاد ماتریس CIB خواهد شد.

The screenshot shows a software window titled "Cross-Impact-Matrix". The window contains a table with two main sections: "A. اقتصادی:" (Economic) and "B. مکانی:" (Spatial). Section A lists 9 indicators (A1 to A9) and Section B lists 7 indicators (B1 to B7). The matrix shows the impact of each indicator in section A on each indicator in section B, with values ranging from -2 to 3. Below the table are buttons for "+", "-", "Accept", and "Print".

SomewhereLand...	A	A	A	A	A	A	A	A	A	B	B	B	B	B	B	B	B
	A1	A2	A3							B1	B2	B3					
A. اقتصادی:																	
- مدل موث A1										-2	1	1	1	0	1	1	
- مدل وینگو A2										2	1	-3	0	3	0	2	
- مدل کین A3										2	2	3	3	0	1	2	
- مدل الوتسو A4										0	3	2	2	2	1	1	
- مدل سیاستی A5										1	0	0	3	1	0	1	
- مدل لوری A6										0	1	0	3	0	0	0	
- مدل استکهلم A7										3	3	1	1	0	0	1	
- مدل آچنیک A8										0	0	0	0	3	1	0	
- مدل کاراکس A9										3	1	3	0	3	0	3	
B. مکانی:																	
- تجربی B1	1	3	3	3	1	1	3	0	2								
- قیاسی B2	0	0	1	0	1	2	2	2	5								
- چک لیست B3	3	-1	-2	0	0	0	0	0	3								
- رتبه ای B4	0	0	1	0	1	0	2	3	3								
- رگرسیونی B5	3	1	0	2	0	2	0	0	3								
- تخصیص B6	3	2	1	1	1	2	2	0	3								
- جاذبه B7	3	2	2	1	1	2	0	0	2								

شماره ۱- ایجاد

شکل

ماتریس CIB

روابط شکل فوق، شبکه ای از روابط اثرگذاری در ماتریس آثار متقابل را نشان می دهد که شامل فضای سناریوهای معقول برای حالت سیستم هستند چون هر سناریوی انتخابی شامل تناقضهایی در رابطه با قواعد شبکه خواهد بود. میتوان با محاسبه توازن آثار یک سناریو، تناقضها را آشکار ساخت. عبارتی شکل فوق، اثر مدل های اقتصادی بر مدل های مکانی و اثر مدل های مکانی بر مدل های اقتصادی را نشان میدهد.

بعنوان نمونه، در ماتریس فوق، براساس مقیاس کیفی، مدل اقتصادی وینگو نشان میدهد که دارای اثر تقویت کننده متوسط بر مدل مکانی میباشد. همینطور اثر تقویت کننده ضعیف بر مدل مکانی قیاسی، اثر شدیداً محدود کننده بر مدل مکانی چک لیست، نبود اثرگذاری بر مدل مکانی رتبه ای، اثر تقویت کننده شدید بر مدل مکانی رگرسیونی، نبود اثرگذاری بر مدل مکانی تخصیص و در نهایت اثر تقویت کننده متوسط بر مدل مکانی جاذبه دارد. از آنجا که ماتریس اثرات متقابل میباشد، در بخش دیگر ماتریس، مدل مکانی تجربی دارای اثر تقویت کننده ضعیف بر مدل موث و الی آخر میباشد.

از بین سناریوی های سازگار، که تنوع گسترده ای از مدل های اقتصادی و مکانی اثرگذار بر توسعه هایپر مال شهر سمنان دارند، ۶ سناریو با اثرگذاری بالا استخراج میشود. این سناریوها بعنوان مدل مناسب برای توسعه هایپر مال در شهر سمنان در آینده با توجه به نقش بهبود مدیریت بحران شهری حاصل شد که به شرح زیر میباشد:

جدول ۵- سناریو های سازگار مدل تحقیق

Consistent scenarios of CI matrix SEMNAN-HYPERMALL-STORIES.scw:

Strong consistency

Scenario No. 1

Consistency value : 0

Total impact score: 6

 مدل استکهلم A7. اقتصادی: A-

B- مجاذبه B1. مکانی :

 Scenario No. 2

Consistency value : 0

Total impact score: 4

 مدل موث A1. اقتصادی: A-

B- چک لیست B3. مکانی :

 Scenario No. 3

Consistency value : 0

Total impact score: 5

 مدل کاراکاس A9. اقتصادی: A-

B- چک لیست B3. مکانی :

 Scenario No. 4

Consistency value : 0

Total impact score: 5

 مدل کاراکاس A9. اقتصادی: A-

B- رگرسیونی B5. مکانی :

 Scenario No. 5

Consistency value : 0

Total impact score: 4

----- مدل موث A1. اقتصادی: A- تخصیص B6. مکانی: B- ===== ===== Scenario No. 6 Consistency value : 0 Total impact score: 4 -----
مدل موث A1. اقتصادی: A- تجربی B7. مکانی: B- ===== =====

جدول شماره ۶- سناریو سازگار استخراج شده مدل تحقیق

Scenario No. 1	Scenario No. 2	Scenario No. 3	Scenario No. 4	Scenario No. 5	Scenario No. 6
A. اقتصادی: مدل استکھلم A7-	A. اقتصادی: مدل موث A1-	A. اقتصادی: مدل کاراکاس A9-		A. اقتصادی: مدل موث A1-	
B. مکانی: جاذبه B1-	B. مکانی: چک لیست B3-	B. مکانی: رگرسیونی B5-	B. مکانی: تخصیص B6-	B. مکانی: تجری B7-	

بهترین مدل از آن سناریوی اول است. در این سناریو [A7 B1] با نمره اثرگذاری ۶، بالاترین نمره اثرگذاری را بخود اختصاص داده است. این بدان معناست که برای توسعه هایپرمال ها در شهر سمنان در آینده بهترین راه حل استفاده از مدل مکانی جاذبه و مدل اقتصادی استکھلم میباشد که مکمل یکدیگر نیز هستند. زیرا براساس ساختار دوم مدل استکھلم، ابتدا محل استقرار سکونتگاهها و مراکز تجاری که در اینجا هایپرمال ها می باشند بر حسب مناطق مختلف شهر تعیین می شود. پس از تعیین سکونتگاهها و هایپرمال ها در هر منطقه، تقاضا براساس عواملی چون شبکه حمل و نقل، تراکم جمعیت و میزان درآمد و... آن تعیین میشود که این با تمایل مشتریان به استفاده از تسهیلات نزدیکتر و جذابتر در مدل مکانی جاذبه، همسویی دارد. همانطور که گفته شد در مدل استکھلم، هسته ی اصلی، تابع هدف است و این تابع را می توان همساز با کشورهای در حال توسعه تعیین کرد. بدست آوردن آمار و اطلاعات همانند عواملی نظیر فاصله بین مشتری و رقبا، فاصله بین مشتری و یک جایگاه مفروض برای هایپرمال ها و امثال آن که در مدل مکانی جاذبه ذکر گردیده، در این ساختار از مدل استکھلم مشکل ساز نیست، تنها بدست آوردن هزینه های آمدوشد و بافت و تراکم جمعیت و هرکاربری در مناطق مختلف تا حدودی مشکل است. نتایج حاصل از این مدل منطقی و قابل قبول است. در برنامه ریزی برای بافت شهری سمنان در کنار تمرکز بر مدیریت بحران شهری آن، این مدل کاربرد عملی دارد و در ارزیابی سیاستهای مختلف مدیران شهری طبق استانداردهای کلاس جهانی شهری می تواند بکار گرفته شود. کلی بودن سطح مدل و پرهیز از جزئیات از جمله نکته های مثبتی است که این مدل را در شهرسمنان کاربردی می کند. هرچند ممکن است کاربرد این مدل نیز در شهرسمنان همانند تمامی مدلها در برنامه ریزی شهری

جهت تعیین تعداد مطلوب تسهیلاتی همچون هایپرمارال ها نیاز به آمار تخصصی و هزینه ای داشته باشد که در دسترس نبوده و یا از نظر هزینه مطلوب نباشد. بقیه سناریو ها با ضرایب اثر ۵ و ۴ در رتبه های بعدی قرار میگیرند.

نتیجه گیری

آنچه در ابتدا فروشگاه های زنجیره ای و سپس هایپرمارال ها خلق کردند، گونه جدیدی از خریدار بود که پیش از این وجود نداشت. حالا مراکز خرید بزرگ بیشتر با نوع جدید مصرف کننده شناخته می شود تا خریدار. به عبارت دیگر، فروشگاه های خرده فروشی بزرگ مقیاس به کنش خرید کردن و اقتصاد و اجتماع و کالبد شهر شکل و معنای تازه ای دادند بطوریکه خرید رفتن و شکل فراغتی رفتن به خرید بدون آنکه ضرورتا کالایی اکتیاف شود ممکن شد. لذا این پژوهش که از نتایج پژوهش آینده نگرانه در گسترش و توسعه فروشگاه های بزرگ و هایپرمارال ها است، به ارائه مدلی در مدیریت بحران شهری با تاکید بر بافت شهری در شهرسمنان با استفاده از مدل برنامه ریزی سناریو پرداخته و نتایج حاصل از آن نشان میدهد که در زمان حال، بیشتر بر اساس منافع اقتصادی حاصل از توسعه اینگونه مراکز تجاری اقدام شده است و بعد مدیریت بحران شهری کمرنگ بوده است. لذا در زمان حال، در توسعه هایپرمارال شهر سمنان، در فاز پیشگیرانه مدیریت بحران شهری باید بر مولفه تحولات کالبدی بیشترین تمرکز صورت گیرد و بهبود شرایط به سطح استاندارد نزدیک شود. همچنین برای توسعه هایپرمارال در شهر سمنان در آینده بهترین راه حل استفاده از مدل مکانی جاذبه و مدل اقتصادی استکهلم میباشد که مکمل یکدیگر نیز هستند. زیرا بر اساس ساختار دوم مدل استکهلم، ابتدا محل استقرار سکونتگاهها و مراکز تجاری که در اینجا هایپرمارال ها می باشند بر حسب وضعیت کالبدی، اقتصادی و اجتماعی مناطق مختلف شهر تعیین می کند. پس از تعیین سکونتگاهها و هایپرمارال ها در هر منطقه، تقاضا برای شبکه حمل و نقل و عرضه ی آن تعیین میشود که این با تمایل مشتریان به استفاده از تسهیلات نزدیکتر و جذابتر در مدل مکانی جاذبه، همسویی دارد. در برنامه ریزی برای بافت شهری شهرسمنان، این مدل کاربرد عملی دارد و در ارزیابی سیاستهای مختلف مدیران شهری طبق استانداردهای کلاس جهانی شهری می تواند بکار گرفته شود. کلی بودن سطح مدل و پرهیز از جزئیات از جمله نکته های مثبتی است که این مدل را قابل کاربرد در منطقه مورد مطالعه می کند. هرچند ممکن است کاربرد این مدل نیز در شهرسمنان همانند تمامی مدلها در برنامه ریزی شهری جهت تعیین تعداد مطلوب تسهیلاتی همچون هایپرمارال ها نیاز به آمار تخصصی و هزینه ای داشته باشد که در دسترس نبوده و یا از نظر هزینه مطلوب نباشد.

پیشنهادات اجرایی

- ۱- توصیه میشود در ساخت مجتمع های تجاری بزرگ با تمرکز بر مدیریت بحران شهری، دو رویکرد ماکروسکوپی و رویکرد میکروسکوپی جهت تخمین نرخ جذب مورد استفاده قرار گیرد.
- ۲- از نگاه تک بعدی و صرف وجود زمین های بایر و ساخته نشده به عنوان فرصت های مناسب مال سازی پرهیز کرده و با در نظر گرفتن تمامی ابعاد مدیریت بحران از جمله ابعاد اجتماعی، زیست محیطی، اقتصادی، ترافیکی اقدام به مکان گزینی آن ها شود.
- ۳- مناطقی که در حال حاضر نرخ جذب و تولید سفر بالایی دارند، تا حد امکان به عنوان منطقه میزبان انتخاب نشوند تا از آستانه تحمل بافت های شهری فراتر نرود. مگامالها، حیات مدنی مناطقی که در آنجا ایجاد می شوند را تحت تأثیر قرار داده و زندگی اجتماعی را در آن مناطق متحول می کنند و از این رو، حقوق شهروندی تضحیح میشود، لذا لازم است استفاده از مدل های برنامه ریزی سناریو و آینده پژوهانه افزایش یابد.

منابع

- احمدی، زهرا. (۱۳۹۹). تاثیر نوآوری باز بر عملکرد نوآورانه شرکت با تاکید بر نقش تعدیل‌گری تلاطم بازار (مطالعه موردی: شرکت های کوچک و متوسط تولیدی شهر سمنان). توسعه تکنولوژی صنعتی، ۱۶(۳۲)، ۷۳-۹۲.
- آزادواری، سمیه، (۱۴۰۰)، نقش پدافند غیرعامل در مکانیابی مطلوب کاربریهای تجاری شهر تهران (نمونه: خط یک قطار شهری)، سومین کنفرانس بین المللی فناوری های نوین در مهندسی معماری و شهرسازی ایران، تهران
- آهور، ایران (۱۳۹۹). از بازار سمنان تا بزرگ بازار ققنوس (مگامال). آمایش محیط، ۶(۲۰)، ۱۴۵-۱۷۶.
- باغبان، محمدحسین، (۱۳۹۹)، بررسی ساختار کالبدی بازار سرپوشیده شهر سمنان در شکل‌گیری روابط و تعاملات اجتماعی، هفتمین همایش علمی پژوهشی توسعه و ترویج علوم معماری و شهرسازی ایران، تهران
- برنجگانی، زهرا (۱۳۹۸)، بررسی و اولویت بندی شاخص های اثر گذار بر مکانیابی مراکز تجاری نوین شهری با استفاده از روش تحلیل سلسله مراتبی AHP نمونه موردی؛ کلان شهر شیراز، نخستین کنفرانس بین المللی شهر هوشمند چالش ها و راهبردها، شیراز
- بهرامی، وحید، (۱۳۹۹)، طراحی و مکانیابی پارکینگ های تجاری در شهرهای بزرگ نمونه موردی شهر ارومیه، دهمین کنفرانس ملی شهرسازی معماری، عمران و محیط زیست، شیروان
- تاجبخش، مسعود، (۱۳۹۸)، برنامه ریزی مبتنی بر سناریو رویکردی نوآورانه به توسعه استراتژی های مدیریت بحران در سازمان ها، کنفرانس ملی مدیریت بحران، زلزله و آسیب پذیری اماکن و شریانهای حیاتی، تهران
- چمانده، مهدی، (۱۳۹۹)، اولویت بندی پیشران های مدیریت فضای سبز مبتنی بر آینده پژوهی و برنامه ریزی سناریو در شرایط بحران منابع آب، دوفصلنامه جغرافیا و توسعه فضای شهری، دوره: ۷، شماره: ۲
- رضائی، محسن، (۱۳۹۹)، ارائه یک رویکرد برنامه ریزی سناریو جهت تحلیل آلودگی هوای شهر تهران، کنفرانس بین المللی مدل ها و تکنیکهای کمی در مدیریت، قزوین - کنفرانس بین المللی مدل ها و تکنیکهای کمی در مدیریت
- روشن، حمید (۱۳۹۸)، ارزیابی اصول و معیار های مکانیابی مراکز تجاری (منطقه ۵ تهران) نمونه موردی: مگامال شهرک اکباتان، اولین کنفرانس بین المللی و دومین کنفرانس بین المللی به سوی شهرسازی، معماری، عمران و هنر دانش بنیان، تهران
- زینتی، سعید. (۱۴۰۰). مدیریت و برنامه ریزی توسعه گردشگری در سمنان با تاکید بر مجموعه بازار، مسجد امام و ارگ سمنان. نگرش های نو در جغرافیای انسانی (جغرافیای انسانی)، ۹(۳)، ۱۴۹-۱۷۲.
- شفاهی، یوسف، (۱۳۹۸)، برهمکنش مکانی-زمانی پارامترهای موثر حمل و نقل و شاخص های گسترش شهری در روند توسعه شهر و امکانپذیری بکارگیری مدل های تقاضا در بلندمدت: مطالعه موردی شهر شیراز، یازدهمین کنگره ملی مهندسی عمران، شیراز
- ضرابی، اصغر، (۱۳۹۹)، کاربرد آینده پژوهی در برنامه ریزی پاسخ به بحران زلزله با رویکرد برنامه ریزی بر پایه سناریو (پژوهش موردی: شهرستان چرام استان کهگیلویه و بویراحمد)، فصلنامه جغرافیا و توسعه، دوره: ۱۸، شماره: ۶۰
- عفیفی، محمدابراهیم، (۱۴۰۲)، درک عدم قطعیت های آینده ی وضعیت طرح های توسعه شهری در ایران در چارچوب برنامه ریزی سناریو (مورد مطالعه: طرح جامع شهر نورآباد)، فصلنامه آینده پژوهی شهری، دوره: ۳، شماره: ۳
- قیصریان، جمال، (۱۳۹۸)، مکانیابی مراکز تجاری نوین شهری در نواحی شهری با استفاده از مدل تحلیل سلسله مراتبی (AHP) (نمونه موردی: نواحی ۳ گانه شهرداری سقز)، فصلنامه جغرافیا و برنامه ریزی، دوره: ۱۷، شماره: ۴۵
- کارگزار، پگاه، (۱۳۹۹)، مکانیابی کاربری های تجاری بزرگ با رویکرد پدافند غیر عامل (محل سعاد آباد)، هشتمین کنفرانس ملی مهندسی عمران، معماری و توسعه شهری پایدار ایران، تهران
- کیانیان، بهروز، (۱۳۹۹)، مدل های تلفیق در سامانه های اطلاعات مکانی GIS: ابزاری کارآمد در آمایش سرزمین، چهارمین کنفرانس ملی پژوهشهای کاربردی در مهندسی عمران، معماری و مدیریت شهری، تهران

محمودی عارفه، هاشم پور رحیم، محمدی اکبر. (۱۴۰۲). مکان‌یابی اسکان موقت و سایت‌های مدیریت بحران در شهر سمنان با روش ارزیابی چندمتغیره. دانش پیشگیری و مدیریت بحران. ۱۴۰۲؛ ۱۳ (۱): ۸۰-۹۲

نژادحسینی، رقیه. (۱۴۰۱). بررسی تکنیک فعال در حوضه سمنان (جنوب سمنان) با استفاده از شاخص های ژئومورفیک. کاوش های جغرافیایی مناطق بیابانی، ۱۶ (۱)، ۱۴۹-۱۷۴.

- Ashcraft CM.(2020). A framework for implementing socially just climate adaptation. *Climatic Change*. 2020;160:1–14. doi: 10.1007/s10584-020-02705-6.
- Asuming Alfred (2024). Indigenous risk management practices and their effects on small agribusiness firm growth amid economic crisis in Ghana- Forest and Horticultural Crops Research Centre, University of Ghana, Ghana.
- Aurélie Conges(2023)- Situational awareness and decision-making in a crisis situation: A crisis management cell in virtual reality☆ IMT Mines Albi, France.
- Barnett A(2021). Beyond bouncing back? Comparing and contesting urban resilience frames in US and Latin American contexts. *Landscape and Urban Planning*. 2021;214:104173. doi: 10.1016/j.landurbplan.2021.104173.
- Bulkeley H.(2021). Climate changed urban futures: environmental politics in the anthropocene city. *Environmental Politics*. 2021 doi: 10.1080/09644016.2021.1880713.
- Butler, P.(2020). Covid-driven recession likely to push 2m UK families into poverty, *The Guardian*, Online.
- Camagni Roberto(2023). Urban crisis vs. urban success in the era of 4.0 technologies: Baumol's model revisited- Department of Architecture, Built Environment and Construction Engineering, Politecnico di Milano, Italy.
- Campbell, L. (2016), “Stepping back: Understanding cities and their systems”, ALNAP Working Paper, ALNAP, Overseas Development Institute, London.
- Coenen L.(2021). Future-proof cities through governance experiments? Insights from the Resilient Melbourne Strategy (RMS) Regional Studies. 2021;55:138–149. doi: 10.1080/00343404.2020.1744551.
- De Fino Mariella(2023)- Boosting urban community resilience to multi-hazard scenarios in open spaces: A virtual reality – serious game training prototype for heat wave protection and earthquake response- Department of Civil, Environmental, Land, Construction and Chemistry, Politecnico di Bari, Bari, Italy
- Gisele Silveira(2023). The structure of a strategic crisis management model: The context and characteristics of a brazilian community college. *Universidade do Extremo Sul Catarinense, UNESC, Braz.*
- Hongbo Zhao(2023). Urban flood risk differentiation under land use scenario simulation- Key Research Institute of Yellow River Civilization and Sustainable Development & Collaborative Innovation Center on Yellow River Civilization Jointly Built by Henan Province and Ministry of Education, Henan University, Kaifeng 475001, China.
- Huan Li(2024)- Chapter 1 - Prolegomenous foundation of urban risk management- Institute for Urban Risk Management, Tongji University.
- Hyams K.(2019). Mapping narratives of urban resilience in the global south. *Global Environmental Change*. 2019;54:203–213.
- Kees ,Boersma(2022). Exploring the potential of local stakeholders' involvement in crisis management. *Vrije Universiteit Amsterdam, Faculty of Social Sciences and Faculty of Science, the Netherlands.*
- Lancione M.(2019). The politics of embodied urban precarity: Roma people and the fight for housing in Bucharest, Romania. *Geoforum*. 2019;101:182–191. doi: 10.1016/j.geoforum.2018.09.008.
- Lewis T, (2019). Opinion: Why green “climate gentrification” threatens poor and vulnerable populations. *Proceedings of the National Academy of Sciences*. 2019;116:26139–26143. doi: 10.1073/pnas.1920490117.

- Link S.(2020)- Sudden stop: When did firms anticipate the potential consequences of COVID-19? SSRN Electronic Journal. 2020 doi: 10.2139/ssrn.3648797.
- Michael K.(2022). Recognition in urban climate justice: Marginality and exclusion of migrants in Indian cities. *Environment and Urbanization*. 2019;31:139–156. doi: 10.1177/0956247818814449.
- Mihir Rambhia(2024). Prioritizing urban green spaces in resource constrained scenarios. Institute for Industrial Production, Karlsruhe Institute of Technology, Karlsruhe, 76187, Germany
- Muriel Gasc(2024)- Crisis exercise in the framework of coastal geohazards: Experience in the Balearic islands (Spain)- GeoCoD, Cerema Méditerranée, av. Albert Einstein, 13590 Aix-en-Provence, France.
- Ramón Molinero(2023). Combining a land parcel cellular automata (LP-CA) model with participatory approaches in the simulation of disruptive future scenarios of urban land use change. Department of Geology, Geography and Environment, Universidad de Alcalá, C/ Colegios 2, 28801, Alcalá de Henares, Spain
- Rhinard M.(2020). Hiding in plain sight: Conceptualizing the creeping crisis. In: Boin A, Ekengren M, Rhinard M, editors. *Risk, hazards & crisis in public policy*. Cham: Springer.
- Rice, J.L.(2020). Climate urbanism: crisis, capitalism, and intervention. *Urban Geography*: 1–7.
- Ruguo Fan(2023). Agent-based simulation model of panic buying behavior in urban public crisis events: A social network perspective. School of Economics and Management, Wuhan University, Wuhan 430072, Hubei, China.
- Shao-nan Shan(2023). Analysis of collaborative urban public crisis governance in complex system: A multi-agent stochastic evolutionary game approach. School of Business, Shenyang University, Shenyang 110044, China.
- Shayeb H.(2020). Urban climate resilience through socio-ecological planning: A case study in Charlottetown, Prince Edward Island. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*. 2020;13:187–212.
- Shuqin Chen(2023)- Prediction of urban residential energy consumption intensity in China toward 2060 under regional development scenarios- College of Civil Engineering and Architecture, Zhejiang University, Hangzhou 310000, China
- Wolff M.(2018). On the connection between urban sustainability transformations and multiple societal crises. In: Kabisch S, Koch F, Gawel E, Haase A, Knapp S, Krellenberg K, Nivala J, Zehnsdorf A, editors. *Urban transformations: sustainable urban development through resource efficiency, quality of life and resilience*. Cham: Springer; 2018. pp. 61–76.
- Zhan Pan(2024). Assessing multifunctional retrofit potential of urban roof areas and evaluating the power and carbon benefits under efficient retrofit scenarios- Key Laboratory of Geographic Information Science, Ministry of Education, East China Normal University, Shanghai, 200241, China
- Zheng Chen(2024). Co-optimization of velocity planning and energy management for autonomous plug-in hybrid electric vehicles in urban driving scenarios- Faculty of Transportation Engineering, Kunming University of Science and Technology, Kunming, 650500, China
- Ziervogel, G. et al. (2017) “Inserting rights and justice into urban resilience: a focus on everyday risk”, *Environment and Urbanization*, Vol. 29/1.