

بررسی سازوکارهای اجرایی و عوامل جانبی بندر موفق و کارآمد

نقش آفرینی بنادر در اقتصاد دریایایه

ضرورت تناسب دسترسی دریایی وزیر ساخت های بندری

سید گروه اقتصاد دریاپایه – محمد راستاد – برای این که بندری بتواند به صورت مؤثر در اقتصاد دریا پایه نقش آفرینی نماید، مجموعه‌ای از امکانات سخت‌افزاری و نرم‌افزاری را باید در اختیار داشته باشد. نحوه اداره و مدیریت بندر و مقررات حاکم بر فعالیت‌های آن نیز تأثیر بسزایی در رونق و رقابت‌پذیری بندر خواهد داشت. لذا یک بندر علاوه بر ملزومات فیزیکی مورد نیاز برای انجام عملیات دریایی و بندری، به سازوکارهای اجرایی و عوامل جانبی دیگری احتیاج دارد تا بتواند به عنوان بندری موفق و کارآمد، علاوه بر تأثیرگذاری بر اقتصاد کلان کشور، در ساختار اجتماعی و اقتصادی محدوده پیرامون خود، ایفای نقش نماید.

آنچه می‌خوانید بخشی از نوشتار محمد راستاد مدیرعامل سابق سازمان بنادر و دریانوردی در کتاب توسعه دریایی: از ایده تا عمل* که در اختیار روزنامه دریایی اقتصادسرم‌آر گذاشتند.

ملزومات فیزیکی بندر؛ دسترسی دریایی (Marine Accessibility)

منظور از دسترسی دریایی یک بندر، آبراه، کانال طبیعی یا مصنوعی، رودخانه، خور و به طور کلی مسیری است که کشتی‌ها می‌توانند از آن عبور کرده و وارد بندر شوند. مشخصات چنین مسیری شامل طول، عرض و عمق آن، در جذابیت و رقابت‌پذیری بندر اهمیت زیادی دارد. بدیهی است که مسیر دسترسی کوتاه‌تر با عمق و عرض بیشتر، شرایط مناسب‌تر و ایمن‌تری را برای عبور کشتی‌ها فراهم می‌نماید و طبعاً هر چه عمق بیشتر باشد، دسترسی دریایی یکی از عوامل مهم تعیین ظرفیت یک بندر محسوب می‌شود.

آبخور مجاز که وابسته به عمق دسترسی دریایی است، ظرفیت کشتنی‌های قابل‌ تردد به بندر را مشخص می‌نماید و بالتبع ظرفیت کلی بندر نیز وابسته به بزرگی کشتنی‌هایی است که می‌توانند از طریق دسترسی دریایی آن، وارد بندر شوند. برای تأمین عمق مجاز کشتی‌ها ظرفیت ایمن کشتنی‌ها، بنادر معمولاً با انجام عملیات لایروبی مستمر توسط شناورهای

بخش اول

لایروپ، رسوبات جمع شده در بستر مسیرهای دسترسی دریایی حوضچه‌های آرامش و کنار اسکله‌های خود را جمع‌آوری کرده تا از کاهش عمق ناشی از رسوب‌گذاری، جلوگیری نمایند. همچنین، برای تأمین ایمنی دریانوردی در عملیات ورود و خروج کشتی‌ها، علامت کمک ناوبری شامل انواع بویه‌ها، بیکن‌ها و قایق نورانی در لنگرگاه‌ها و حاشیه مسیرهای دسترسی دریایی نصب می‌شوند. این علائم از نظر شکل، رنگ و بدنه و چراغ و رینگ روشن و خاموش شدن چراغ هایشان، باید کاملاً منطبق با قوانین و مقررات بین‌المللی مربوطه باشند تا کشتی‌ها بتوانند با استفاده از آنها در مسیر ایمن به بنادر ورود و خروج نمایند.

بدیهی است که تناسب بین دسترسی دریایی و سایر زیرساخت‌های بندر کاملاً ضروری است. به عنوان مثال، ظرفیت اسکله و مساحت اماکن نگهداری کالا در بندر، باید با ظرفیت کشتی‌هایی که می‌توانند از طریق دریا وارد بندر شوند، همخوانی داشته باشد و چنانچه در بندری امکان پذیرش کشتی‌های بزرگ از طریق دریا با توجه به آبخور مجاز بندر فراهم‌پسوده، اما محدودیت فضا و اماکن نگهداری کالا در آن وجود داشته باشد، عملاً ظرفیت دسترسی دریایی بندر به طور کامل قابل استفاده نخواهد بود و بالاچار باید بخشی از کالاهای تخلیه‌شده از کشتی‌ها، به اماکن پشتیبانی خارج از بندر منتقل شوند که منجر به تحمیل هزینه‌های مازاد خواهد شد. همچنین اگر بندری به لحاظ عمق کم دسترسی دریایی، آبخور مجاز پایینی داشته و نتواند کشتی‌های بزرگ را پذیرش نماید ولی دارای اسکله‌های با ظرفیت بالا، بارانداز و اماکن وسیع نگهداری کالا باشند، باعث می‌شود تا ظرفیت مازاد و بلااستفاده‌ای در سمت خشکی داشته که هزینه سرمایه‌ای و نگهداری به مالک و اپراتور بندر تحمیل می‌کند.

از میان گزینه‌های مختلف مسیر دسترسی دریایی به بنادر، سواحل عمیق مجاور بندر که با حداقل طول کانال‌های مصنوعی ایجاد شده توسط عملیات لایروبی، امکان ورود کشتنی به بندر را فراهم می‌کنند، بالاترین مزیت را دارند و چنانچه کانال و حوضچه آرامش بندر دارای نرخ رسوب‌گذاری پایینی بوده و نیاز به لایروبی

پذیرای حداقلی برای تأمین عمق و آبخور مجاز داشته باشد، شرایط برای بندر ایده‌آل خواهد بود. در واقع می‌توان چنین بندری را دارای دسترسی دریایی بسیار خوب، ایمن و مطلوب برای ذی‌نفعان مختلف قلمداد نمود؛ چراکه کشتی‌ها با طی مدت زمان کوتاه عملیات دریایی، وارد بندر نشده و بلافاصله عملیات تخلیه یا بارگیری آنها شروع میشود و بندر نیز با هزینه حداقلی برای لایروبی نگهداری، می‌تواند مسیر دسترسی دریایی خود را برای تردد کشتی‌ها حفظ و تأمین نماید. در مقابل بندری که دارای مسیرهای دسترسی دریایی طولانی‌ا عم از کانال‌های مصنوعی ایجاد شده با عملیات لایروبی احداثی، رودخانه یا خورهای قابل کشتیرانی با نرخ رسوب‌گذاری بالا باشند، به دلیل طی مدت زمان بیشتر برای عملیات ورود و خروج کشتی به آنها و هزینه‌های زیادی که برای لایروبی نگهداری باید صرف کنند، رقابت‌پذیری پایین‌تری دارند. چنین بندری باید بتواند برای جبران شرایط نامساعد دسترسی دریایی خود، با ارتقای قابل توجه سایر شاخص‌ها و معیارهای عملکرد بندر، هزینه‌های کلی و مازاد تحمیل شده ناشی از دسترسی دریایی خود به کشتی، کالا و بندر را تعدیل کرده تا رقابت‌پذیری‌شان را در سطح مطلوبی حفظ نمایند.

چنانچه با معیارهای فوق مسیرهای دسترسی دریایی بنادر بزرگ و اصلی ایران را بررسی نماییم بدون تردید بهترین شرایط مربوط به بندر چابهار است که آب‌های مجاور آن دارای عمق زیاد طبیعی بوده و با طول کم کانال دسترسی و نرخ رسوب‌گذاری بسیار پایین می‌تواند



یک بندر علاوه بر ملزومات فیزیکی مورد نیاز برای انجام عملیات دریایی و بندری، به سازوکارهای اجرایی و عوامل جانبی دیگری احتیاج دارد تا بتواند به عنوان بندری موفق و کارآمد، علاوه بر تأثیرگذاری بر اقتصاد کلان کشور، در ساختار اجتماعی و اقتصادی محدوده پیرامون خود، ایفای نقش نماید.

از نظر دسترسی دریایی تقریباً شرایط مشابهی دارند؛ کانال‌های دسترسی نسبتاً کوتاه با نرخ رسوب‌گذاری بالا و وضعیت ناشی از پسروی آب دریای خزر که نیاز به لایروبی نگهداری مستمر بنا در شمالی را تشدید می‌نماید.



مدیر کل شیلات مازندران خبر داد:

اختصاص اعتبار پنج میلیارد تومانی برای لایروبی رودخانه بابلرود

سید مدیر کل شیلات مازندران به مشکلات پهلوگیری شناورهای کیکاکگیر ناشی از رسوب و گل و لای رودخانه بابلرود اشاره کرد و گفت: به منظور تداوم فعالیت جامعه صیادی، امسال پنج میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان اعتبار برای لایروبی این رودخانه تخصیص یافته است به گزارش اقتصادسرم‌آر، قاسم کریم زاده به اهمیت رودخانه بابلرود در پهلوگیری ۳۷ فروند لنج صیادی کیکاکگیر و نقش مهم آن در تخلیه و بارگیری کیکاکماهیان صید شده از لحاظ تأمین بخشی از پروتئین جامعه، اشتغال و درآمد زایی و همچنین استقرار حدود ۱۰ فروند شناورهای تفریحی _ توریستی اشاره کرد و افزود: این اعتبار از محل سازمان شیلات ایران اختصاص یافت و اکنون در مرحله انتخاب پیمانکار برای عملیات لایروبی قرار داریم. وی با بیان این که سال گذشته «میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان اعتبار برای لایروبی رودخانه بابلرود هزینه شد، اظهار داشت: به دلیل پس روی آب دریا مشکلاتی در تردد و پهلوگیری شناورهای صیادی بوجود آمده که با پیگیری‌های اداره کل شیلات و پهلوگیری و مشارکت و حمایت خوب تشککل‌ها و نیز دستگاه‌های مختلف مازندران و فرمانداری، شورای شهر و شهرداری بابلسر با یکارگیری بارج و بیل مکانیکی و انجام لایروبی دهانه ورودی به بندر تا حدودی مشکلات برطرف شد.مدیر کل شیلات مازندران پیشرفت فیزیکی اسکله صیادی بندر بابلسر را ۹۳درصد اعلام کرد ادامه داد: مبلغ ۱۰ میلیارد تومان اعتبار برای بهسازی بندر صیادی بابلسر در سفر هیات محترم دولت به استان در سال ۱۴۰۰ به تصویب رسیده که تاکنون سه درصد آن تخصیص یافت.وی با توضیح این نکته که از به دلیل تهدید خشکسالی بر امنیت غذایی مازندران طی یک دهه گذشته حدود سه متر پسروی آب دریای خزر را در منطقه اسکله بابلسر شاهد هستیم، گفت: مشکلات تردد و پهلوگیری شناورها، اختلال مهاجرت ماهیان رود کوچ و اختلال در پرورش ماهیان خاویاری در قفس سواحل دریای خزر از پیامدهای کم‌آبی در استان است.مدیر کل شیلات مازندران با اشاره به اهمیت ۲بندر صیادی بابلسر وامیرآباد در اقتصاد شیلاتی استان گفت:دراستان مازندران ۱۱۵ تشککل صیادی باجمعیتی بیش از پنج هزار نفر از طریق صید و صیادی در دریا امراض معاش دارند که از لحاظ تأمین بخشی از پروتئین مورد نیاز جامعه، اشتغال و درآمد زایی نقش مهمی دارند.



رئیس ستاد کل نیروهای مسلح

دعوت ایران از عمان برای شرکت در رزمایش بین‌المللی مرکب دریایی

سید رئیس ستاد کل نیروهای مسلح در دیدار همتای عمانی خود گفت: همکاری‌های دفاعی میان دو کشور ایران و عمان رو به جلو و با پیشرفت سریع است و از عمان دعوت می‌کنیم تا در رزمایش‌های مرکب بین‌المللی دریایی نیز شرکت کند.به گزارش اقتصادسرم‌آر، سرلشکر محمد باقری رئیس ستاد کل نیروهای مسلح که در صدار یک هیات عالی رتبه نظامی به عمان سفر کرده، با دریاسالار عبدالله بن خمیسالرئیس ستادکل نیروهای مسلح عمان دیدار و گفت‌وگو کرد.سرلشکر باقری در این دیدار ضمن تشکر از مهمان‌نوازی همتای عمانی خود، از حمایت‌ها و کمک‌های مسئولان عمان بویژه سلطان این کشور در قبال جمهوری اسلامی ایران تقدیر و این روابط را نشان دهنده عمق برادری و بچا آوردن حق همسایگی عنوان کرد.رئیس ستاد کل نیروهای مسلح، منطقه خلیج فارس و غرب آسیا را یکی از حساس‌ترین مناطق جهان دانست و گفت: این منطقه طی سال‌های اخیر محل زورآزمایی آمریکایی‌ها نیز بوده که سعی داشتند خودشان را به عنوان حاکم مطلق، به جهان و منطقه تحمیل کنند.وی افزود: امروز نشانه‌های جدیدی از تغییر موازنه قدرت از غرب به شرق دیده می‌شود و باید تأکید کرد که آینده متعلق به منطقه ما و آسیاست.سرلشکر باقری با بیان اینکه طی روزهای آینده، همایش بزرگ نظم جدید جهانی با حضور مقامات چند کشور از جمله عمان در تهران برگزار خواهد شد، افزود: روابط میان دو کشور ایران و عمان روابطی ممتاز، دوستانه، گرم و صمیمی است و ما معتقدیم امنیت مرزهای دریایی میان دو کشور باید تقویت شود و ما آماده‌ایم تا یک برنامه مشترک درخصوص اقدامات اطلاعاتی و گشت‌های مشترک خصوصاً در حوزه مقابله با مراد مخدر داشته باشیم.رئیس ستاد کل نیروهای مسلح همکاری‌های دفاعی میان دو کشور ایران و عمان را رو به جلو و با پیشرفت سریع توصیف کرد و گفت: از جمله این همکاری‌ها، تمرین‌های مشترک برای برقراری امنیت دریایی و انجام رزمایش‌های دریایی است و ما از کشور عمان دعوت می‌کنیم تا در رزمایش‌های مرکب بین‌المللی دریایی نیز شرکت کند.وی ادامه داد: نیروهای مسلح جمهوری اسلامی در حوزه‌های مختلف به خودکفایی صدرصد رسیده و ما می‌توانیم با تعامل و ارتباط در حوزه‌های تجهیزاتی، آموزشی و عملیاتی، همکاری‌های بیشتری با کشور عمان داشته باشیم.

سه شنبه-۱۹ اردیبهشت ۱۴۰۲- سال هفتم- شماره ۱۶۲۱

اقتصاد دریا

بندر کنگ

بخش سوم

پیشنهاد الگوی مسکن بومی در شمال غربی خلیج فارس

مهشاد امینی، دکتر حمیدرضا عامری سیاهویی، صابر زند-
بافت تاریخی شهرها قسمت مهمی از هویت فردی و اجتماعی ساکنان آنها را نشان می‌دهد و جایگاهی برای زنده ماندن و تداوم تاریخ و فرهنگ ملت‌هاست که اهمیت ندادن و از بین بردن آن خسارت زیادی در همه‌ی بخش‌ها برای هر کشور به وجود می‌آورد.

«شادی وشعف»در کالبد بندر تاریخی کنگ

منحصر به فرد بودن این شهر در میان شهرهای جنوبی ایران به دلیل انسجام و یکپارچگی کامل بافت تاریخی آن است که خوشبختانه از گزند تخریب و نوسازی‌های امروزی که رویکردی متداول در مدیریت شهری معاصر است، در امان مانده است.

این بافت تاریخی منسجم و یکپارچه با عناصر شاخصی مانند بادگیرهای قدیمی و کوچه‌های باریک و سایه انداز، که یادآور شهرهای سستی ایران است، علاوه بر ارزش‌های فرهنگی که در سیمای کلی خود دارد و نیز سرزندگی و شادابی‌ای که در آن دیده می‌شود در برگیرنده دانه‌های معماری ارزشمندی است که هر یک راوی داستانی از تاریخ و سرگذشت این مرز و بوم است. نتایج مطالعات میدانی در خصوص معماری این بندر تاریخی نشان می‌دهد که بیش از ۲۸۰۰ خانه ی تاریخی در این بافت وجود دارد که در این میان، بالغ بر ۷۰۰ خانه ارزش ثبت در فهرست آثار تاریخی کشور را دارند. این موضوع در نوع خود نشان از بی نظیر بودن شرایط کالبدی این بافت تاریخی دارد که می‌تواند تصویر حقیقی از الگوی شهرسازی ایرانی و معماری خانه‌های نواحی جنوبی کشور ایران ارائه نماید.

هم چنین بالغ بر ۳۰۰ بادگیر در این شهر تاریخی هنوز سالم و پا به جا باقی مانده‌اند که باعث تمایز و منحصر به فرد بودن این بافت نسبت به سایر شهرهای تاریخی کوچک شده است. به راستی پس از یزد می‌توان بندر کنگ را شهر یادگیرها دانست. قدم زدن در بافت تاریخی این شهر حدس دلپذیری از کیفیت محیطی «شهر خوب» را عینیت می‌بخشد. توجه به «اصول اقلیمی و آسایش حرارتی» که در ساختار شهری و معماری آن به خوبی رعایت شده است، «خوشنایی ساخت شهر» که در آن ارتباط بضرر با اطراف، وضوح الگوی معابر و تسلسل خاطره انگیز به روشنی قابل درک است، «کالبد شهر» که در بر دارنده ی ویژگی‌های جذاب بصری و کیفی مانند ارتباط با زمینه و محیط و اطراف، تعادل توده و فضا، خط آسمان مطلوب و لبه‌ها و جداره های با کیفیت است و «سرزندگی و حیات» در شهر که ناشی از تداوم زندگی و فعالیت‌های زندگی بخش ساکنان در محیط بافت است از دیگر خصوصیات این بندر تاریخی است. هم چنین به واسطه استفاده از رنگ‌های حیات بخش طبیعت، قرمز، سبز، زرد و سرخابی «شادی و شعف» هم در کالبد شهر و هم در پوشش ساکنین بافت تاریخی دیده می‌شود.

خانه‌های تاریخی بندر کنگ

«فرهنگ و سنن مردمان این دیار، نیازهای اولیه ی زندگی و نیز شرایط اقلیمی حاکم بر محیط زیست ایشان، نوع معماری و الگوی ساخت خانه ها را در بافت تاریخی کنگ مشخص نموده است.» این شیوه با الگوی معماری ایرانی مطابقت کامل دارد. در خانه‌های کنگ نیز فضای درونی نمودی بسیار چشمگیر دارد و تمامی اجزا و عناصر معماری طوری سازماندهی میشود که موجب هدایت و دعوت مخاطب به فضای درونی بنا گردد. میان سِرا (حیاط مرکزی) به عنوان عنصر اصلی در مرکز بنا قرار گرفته و اتاق‌ها و سبابط (رواق) به دور آن ساخته میشود. فضای این میان سرا ضمن فراهم آوردن آسایش اقلیمی ساکنان خانه، و یژگی حریمیت و پوشیدگی را در ساختار درونی بنا ایجاد می کند این خانه ها در نمود بیرونی خود کاملاً ساده و بی آلاش‌اند و زیبایی خود را از طریق سایه روشن ایجاد شده به وسیله فرو رفتگی‌ها و بیرون‌زدگی‌های جداره بروز می دهند. در داخل خانه‌ها، تزئینات و جزئیات بیش‌تری مشاهده می‌شود و معماری کنگی حاکمتر ظرافت و دقت را در طراحی و ساخت درها، پنجره ها، مشبک ها، طاق ها و آرایش سقف‌ها به کار میگیرد. سلسله مراتب حرکت و دید و نیز نمود جلوه های مختلف نور و سایه از مهم‌ترین ویژگی‌هایی است که با حضور در خانه های کنگ احساس می‌شود؛ چنان که مخاطب، با عبور از سر در شاخص خانه و بالا رفتن از پله های استانه ی حیاط از تاریکی فضای ورودی به روشنی و سرزندگی در میان سرا می‌رسد. درختان بلند و کشیده ی نخل، لوز و نارگیل و نیز گل های کاغذی و انواع درختچه در داخل حیاط، جلوه‌ای بسیار زیبا از بهشتی کوچک در درون بنا را متبلور می سازد.

ادامه دارد...

