

بررسی سازوکارهای اجرایی و عوامل جانبی بندر موفق و کارآمد

نقش آفرینی بنادر در اقتصاد دریایایه

ضرورت تناسب دسترسی دریایی وزیر ساخت های بندری

گروه اقتصاد دریا پایه – 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 رفقايت‌پذیری بندر خواهد داشت. لذا یک بندر علاوه بر ملرومات فیزیکی مورد نیاز برای انجام عملیات دریایی و بندری، به سازو کارهای اجرایی و عوامل جانبی دیگری احتیاج دارد تا بتواند به عنوان بندری موفق و کارآمد، علاوه بر تأثیر گذاری بر اقتصاد کلان کشور، در ساختار اجتماعی و اقتصادی محدوده پیرامون خود، ایفاي نقش نماید.

محوطه های پشتیبیانی

محوطه های خشسکی در بندر که برای انواع کاربری ها به ویژه نگهداری کالا در اشکال مختلف مورد استفاده قرار می گیرند نیز جزو زیرساخت‌های مهم بندری محسوب می شوند. دارا بودن دسترسی دریایی حوضچه آرامش و اسکله‌ها بدون در اختیار داشتن اراضی با مساحت کافی به منظور احداث تأسیسات و رونا‌های متنوع مورد نیاز بندر، قابل بهر برداری نخواهند بود. بنابراین در هر بندر تجاری، یکی از مشخصات بارز برای ارزیابی ظرفیت و قابلیت آن، مساحت محوطه های آن است. بدیهی است که در این مورد نیز تناسب ظرفیت با سایر زیر ساخت‌های بندری کاملاً ضروری است. محوطه های خشکی بندار می توانند با استفاده از اراضی طبیعی و موجود در نوار ساحلی محل احداث بندر و یا این که با استحصال خشکی از دریا تأمین گردند. در برخی موارد که اراضی طبیعی موجود کفاف طر‌حهای توسعه‌ای بندار را نداشته باشند از استحصال اراضی در دریا برای افزایش ظرفیت بندر بهره برده می شود.

تأسیسات زیربنایی

هر بندر برای عملیات متنوع خود، نیاز به تأسیسات زیربنایی همچون آب برق، گاز و... خواهد داشت. بنابراین نمی توان بندری را تصور کرد که فاقد چنین تأسیساتی بوده و بتواند خدمات مورد نیاز کشتی و کالا را ارائه نماید و باید آن‌ها را به عنوان زیرساخت‌های یک بندر مدنظر قرار داد میزان تأمین تأسیسات زیربنایی به ویژه برق اهمیت فراوانی دارد. برخی از تجهیزات بندری مانند کتري گرين، به میزان قابل

بخش سوم

دهند. بنابراین زیر ساخت‌های مورد نیاز فناوری اطلاعات و ارتباطات را باید یکی از ملزومات مهم بنادر امروزی قلمداد نمود.

تأسیسات و رونا‌های بندری (Port Super-structure)
کلیهٔ مستحذات و تأسیساتی که بر بستر زیرساختهای بندار ایجاد می شوند، رونا‌های بندری محسوب میگردند. رونا‌ها با توجه به کاربری‌های متنوع بندار، شامل موارد عديده‌ای هستند. امکان نگهداری کالا شامل انبارهای رونا‌باز یا محوطه‌های بارانداز کالاهای عمومی یا کانتینری، انبارهای سرپوشیده، بانگرا، سیلوهای، غلات، انبارهای سردخانه‌ای این مورد ها به توجه به شرایط و دسترسی امکان تأمین آن از شبکه آب عمومی و یا به صورت اختصاصی با استفاده از آب شیرین کن وجود خواهد داشت. یکی از زمینه‌هایی که امکان جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در بندار وجود دارد احداث نیروگاه برق و آب شیرین کن برای تولید آب و برق بندر است که میتواند منافع قابل توجهی را نصیب مالک بندر، بهره برداران بندری و سرمایه گذار مربوطه نماید.

زیر ساخت های فناوری اطلاعات و ارتباطات امروزه بندار هوشمند و مبتنی بر داده‌های الکترونیکی، به زیر ساخت‌های فناوری اطلاعات و ارتباطات نیز احتیاج مبرمی دارند. لذا پیش نیاز استقرار سخت افزارها سامانه‌های هوشمند عملیاتی و تبادل الکترونیکی اطلاعات با درون و

پیرامون بندر وجود شبکه‌های فیبرنوری و یا سایر انواع زیرساخت‌های مربوطه در امکان بندری می باشد بسیاری از بنادر مدرن دنیا که با محدودیت فضا برای توسعه فیزیکی ظرفیت مواجه هستند، توانسته‌اند با بهره گیری از ابزارها و سامانه های هوشمند حداکثر بهره‌وری از زیرساخت‌های فیزیکی موجودشان را حاصل نموده و از این طریق به رشد تقاضا و ترافیک بندری پاسخ و واکنش مناسب نشان



شده می باشند. این شناورها به عنوان ابزار بسیار مهم پهلو دهی و جداسازی کشتیها به باز اسکله در بندار و توسط راهنمای کشتی (Marine Pilot) استفاده می شوند. راهنمایان کشتی برای الحاق و پیاده شدن از کشتی های ورودی و خروجی از دقایق «راهنمای کشتی» (Pilot Booti) استفاده میکنند که معمولاً در بندار موجود است. در کنار یدک کش ها، شناورهای کوچکتری به عنوان «قایق طناب گیر» (Mouring Boal) برای برخی اسکله ها، طناب‌های مهار کشتی‌ها را به نقاط مورد نیاز منتقل می کنند. این کاربر روی عرشه اسکله ها توسط «مولان طناب گیر» (MooringMan) انجام می شود. همچنین بندار در ناوگان دریای خود معمولاً دارای «شناور آتشخواره» (firefighting Boat) هستند تا در مواقع اضطراری و بروز حریق بر روی شناورها در محدوده بندرو لنگرگاه عملیات اطفاء حریق را انجام دهند. برای حفظ عمق مجاز و ایمن مورد نیاز تردد کشتی‌ها به بندر «شناور لایروب» (Dralging Vessel) استفاده میشود تا رسوبات جمع شده در بستر را به طور مستمر جمع آوردن نموده و از کاهش عمق مسیر دسترسی دریایی، حوضچه آرامش و کنار اسکله های بندر جلوگیری نماید، بدیهی است که نیاز با عدم نیاز به دارا بودن و استفاده از شناور لایروب در بندار به جنس بستر و میزان رسوب گذاری بستگی دارد. در کنار شناورهای لایروب و برای کنترل وضعیت عمق دریا در بندار به «قایق آبنگاری» (Hydrography Boat) که دارای تجهیزات خاص عمق و موقعیت یابی است، نیاز خواهند داشت. همچنین در بندار برای برخی خدمات مورد نیاز کشتی‌ها مانند تأمین آب شیرین و سوخت، معمولاً دوبه‌های آب‌رسان و سوخت‌رسان وجود داشته که شناورهای فاقد سیستم رانش می باشند و برای جابه جایی آنها از یدک‌کش استفاده می‌شود. این شناورها در صورت تقاضای کشتی‌های تردد کننده به بندر کار سوخت رسانی یا آب رسانی به آن‌ها را در لنگرگاه انجام می دهند.



مدیرکل دفتر صنایع ریلی و دریایی وزارت صمت

تامین مالی یکی از مهمترین چالش‌های صنایع دریایی

مدیرکل دفتر صنایع ریلی و دریایی وزارت صمت گفت: در حال حاضر در کشورهایی نظیر کره جنوبی و چین، بهره برداران با کمتر از ۱۰ درصد آورده می‌توانند شناور بزرگی را با ارزش حدود ۲۰۰ میلیون دلار سفارش گذاری کنند آن‌هم با بازپرداخت ۱۰ تا ۱۲ ساله؛ اما چنین امکانی در داخل کشور وجود ندارد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، سعید جعفری رئیس دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی با بیان مطلب فوق گفت: اگرچه بانک‌های ما به صورت پیوسته از یک سری مقررات و قوانین ابلاغی بانک مرکزی در ارائه تسهیلات پیروی می‌کنند و میزان تسهیلات به صنعت یکسان است، اما حوزه دریایی با سایر حوزه‌ها متفاوت است در حوزه دریایی با پیش پرداخت ۲۰ درصدی نمی‌توان کار را شروع کرد. وی افزود: در ابتدای کار در حوزه دریایی باید ۶۰ درصد منابع مالی داشته باشید زیرا بعضی از اقلام، تحویل طولانی مدت دارند، اما آن چیزی که بانک‌ها در ایران به آن عمل می‌کنند به صورت پیوسته و در همه طرح‌ها یکسان است یعنی پیش پرداخت مثلا حدود ۲۰ تا ۲۵ درصد با بازپرداخت کوتاه مدت حدود ۵ ساله و باسود بانکی اعلامی بانک مرکزی که اکنون حدود ۲۰ درصد است؛ این روند، فعالیت اقتصادی در حوزه دریایی را توجیه پذیر نمی‌کند. مدیرکل دفتر صنایع دریایی وزارت صمت با اشاره به راه حل این موضوع گفت: تقویت صندوق توسعه صنایع دریایی به عنوان یک نهاد مالی تخصصی در حوزه دریایی یکی از مواردی است که بتوانیم قوانین و مقررات خاص این صندوق را در لایحه ایی که برای مجلس ارسال خواهیم کرد به عنوان لایحه اصلاحی یعنی تعدیل قانون صنایع دریایی تا صندوق توسعه دریایی بتواند به عنوان یک نهاد مالی نقش مناسب را بازی کند. جعفری در پاسخ به این سوال که بر اساس تبصره سه ماده یک قانون توسعه حمایت از صنایع دریایی ۱۰ درصد حمل ميعانات نفتی و گازی صادراتی توسط ناوگان غیر ایرانی باید به حساب صندوق واریز شود اصلا واریز شد یا خیر، افزود: خیر؛ واریز نشده است، اما بارها اعلام کرده ایم این امر نیاز به هماهنگی میان گمرکات، نفت و سایر نهادهای مرتبط دارد. رئیس دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی درباره نوشتن این نامه این موضوع گفت: در گذشته این کار انجام و آن را به نتیجه رسانده ایم، اما از آنجا که این جزء حمایت‌ها از حوزه دریایی بود و ماده ۱۰ قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی نیز اعلام کرده حمایت‌ها ۱۰ ساله است این حمایت‌ها انجام نشد.

اقتصاد دریا

بندر کنگ

بخش پایانی

پيشنهاده‌الگوی 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 ممه‌ی بخش‌ها برای هر کشور به وجود می‌آورد.

همین طور سبایط مانع ورود مستقیم نور خورشید در تابستان می‌شود هم چنین در زمستان که خورشید مایل می‌تابد نور مطلوب را به داخل هدایت می‌کند.

ارائه‌ی الگوی جدید

با استفاده از الگوهای پیشین الگوهای جدیدی برای درها، جان‌پناه، تزئینات پنجره، ارائه کرده‌ایم. همان طور که قبلاً گفته شد در این تحقیق با توجه به معماری گذشته و الگوهای به کار رفته در آن به الگوی جدیدی رسیده ایم سبایط‌های خانه‌های سنتی که شرایط پایداری را در ایسن اقلیم ایجاد می‌کردند در این طرح وارد طبقات شده است و سه دری و پنج دری‌های خانه‌های سنتی نیز در این طرح ها نمود پیدا کرده است هم چنین پنجره‌هایی در دو ارتفاع تعبیه شده که در مورد آن توضیح داده شد. ایوان (ساباط)، پنج دری، سه دری، بازوها، تزئینات سرستون ها و صفحات مشبک خانه‌های سنتی در الگوی جدید که ساختمان‌های ۴، ۳، ۲ طبقه است نمود پیدا کرده است.

مانند شکل ۱۴ در الگوی جدید سعی شده از همه ی شاخصه‌های معماری سنتی الگو گرفته شود. خرپشته ساختمان نمادی از یادگیری‌های خانه‌ی قدیمی است. سه دری و پنج دریاها و سباباطهای خانه‌های قدیمی در نمای ساختمان جدید نمود پیدا کرده است همین طور تزئیناتی که با هویت مردم منطقه عجین شده است. در این الگو خوندمایی می‌کنند که معرف معماری غرب هر مرزگان است. امید است در ساخت سازه‌های جدید بیش از پیش به هویت اقلیم و فرهنگ و معماری بومی سرزمین توجه شود.

خبر

شکيبی‌نسب خبرداد

آغاز فعاليت خط منظم کانتينري بين بندر بوشهر و جبل علی امارات، به‌زودی

سازمان بندار و دریانوردی از راه اندازی خط منظم کانتینری بین بندر بوشهر و جبل علی امارات در نیمه نخست امسال خبر داد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد شکیبی نسب با اشاره به اینکه موضوع راه‌اندازی خط منظم کانتینری بین بندر بوشهر و جبل علی امارات در اواخر سال ۱۴۰۱ کلید زده شد، اظهار داشت: هماهنگی‌های لازم توسط مسوولان استانی و بخش خصوصی اعم از اتاق بازرگانی مدنظر قرار گرفت و توافق‌نامه با سرمایه‌گذار ایرانی به امضا رسید تا با تخفیفات خوب، شاهد صادرات کانتینر از بندر بوشهر به بندر جبل‌علی و نیز واردات کانتینر از بندر جبل‌علی به بندر بوشهر باشیم. وی ادامه داد: همه تلاش خود را به کار خواهیم بست تا در نیمه نخست سال جاری، خط منظم کانتینری بین بندر بوشهر و جبل‌علی راه اندازی و فعالیت‌ها در این زمینه آغاز شود.مدیرکل بندار و دریانوردی استان بوشهر با بیان اینکه عمده صادرات از بندر بوشهر شامل آبریان، مواد معدنی و مصالح ساختمانی، مصنوعات فلزی از تولیدکنندگان داخلی، میوه و تره بار است، عنوان کرد: راه‌اندازی خط منظم کانتینری بین بندر بوشهر و جبل‌علی امارات موجب کاهش هزینه‌ها و افزایش سرعت انتقال بار می‌شود و شاهد صادرات و واردات کالاهایی خواهیم بود که مورد تایید وزارت صنعت، معدن و تجارت است و مجوز لازم را دارد. شکیبی نسب اضافه‌کرد: با مشارکت خط کانتینری و ترمینال اپراتور به صورت مشترک، شاهد ارائه تخفیفات هستمیت تا فرایند جذب سرمایه‌گذار در حوزه واردات و صادرات تسهیل شود.وی با تاکید بر اینکه به‌طور حتم راه‌اندازی خط منظم کانتینری بین بندر بوشهر و جبل‌علی اتفاقی ارزشمند است، خاطر‌نشان‌کرد: بُعد مسافت حدود ۲۵۰ مایل دریایی است و با راه‌اندازی خط کانتینری مذکور، سرعت انتقال کالا افزایش می‌یابد و رونق بندری در بوشهر را به همراه خواهد داشت.مدیرکل بندار و دریانوردی استان بوشهر، با بیان اینکه در حال حاضر شاهد انتقال کالا از جبل‌علی به بندر شهیدرجایی و ترانشپ کلا به بندر بوشهر هستیم، گفت: هم‌اکنون کالا در بندر شهیدرجایی تخلیه می‌شود و هزینه‌های نگهداری و انبارداری را به دنبال دارد و پس از آن مجدد بارگیری شده و به بندر بوشهر منتقل می‌شود.وی خاطر‌نشان کرد: با راه‌اندازی خط منظم کانتینری بین بندر بوشهر و جبل‌علی، کالا مستقیم به بوشهر می‌رود و تخلیه می‌شود و به این ترتیب در کوتاه‌ترین زمان ممکن جابه‌جایی انجام می‌شود.