

ماهنامه دریانوردی زندگی در بندر ایران

بندر ایران

سال ۳۵ | دوره جدید، شماره ۳۰-۲۹، پیاپی ۲۷۷-۲۷۶ | فروردین واردیهشت ۱۳۹۹ | ۱۰۴ صفحه | ۳۰ هزار تومان

گزارشی از وضعیت بندر ایران و جهان
در دوره شیوع ویروس کووید - ۱۹

کرونا در کرانه



گفت‌وگو با مدیران ارشد سازمان بندر و دریانوردی
گام‌هایی بلند برای حوزه دریایی کشور



سهم بنادر در مسیر توسعه
گام‌هایی بلند برای حوزه دریایی کشور
قبولی خرداد
آمار ۱۲ ماهه‌ی بنادر در سال ۱۳۹۸

پرونده

۱۰ - ۳۹



سنگینی کرونا بر بازار دریا
بنادر و کرونا در رینگ مبارزه
آیا باز هم مردم سوار کشتی‌های تفریحی خواهند شد؟
وقتی به دریا زدیم، دنیا این‌گونه نبود
کار کن، اما نزدیک نشو!
آخرین کشتی تفریحی مجلل هم لنگر انداخت
پیش به‌سوی کاهش آلودگی

رویداد

۴۰ - ۵۹



حکایت مردانشاه ناخدا و پسرش مرزبان
الفبای ترویج فرهنگ دریایی
لنج‌سازی در بندر کُنگ
بررسی نمادهای شهری کویت

فرهنگ

۶۰ - ۷۳

و می‌دانند هر چه را که در خشکی و دریاست ...

سوره انعام - آیه ۵۹

تهران، بلوار نلسون ماندلا، خیابان کیش، پلاک ۴۰،
طبقه اول شرقی
کدپستی ۱۴۱۱۱ - ۱۵۱۸۸
تلفکس ۲ - ۸۸۱۹۰۶۳۰
۴۰ - ۸۸۱۹۰۶۳۹
شماره پیامک ۱۰۰۰۸۸۱۹۰۶۳۰
صندوق پستی تهران ۳۷۱۳ - ۱۵۸۷۵

bandarvadarya.pmo.ir

bandarvadarya@pmo.ir

bandarvadarya

Ports_Maritime

- «بندر و دریا» مورد تایید و حمایت انجمن جهانی زیرساخت‌های حمل و نقل آبی (PIANC) است.
- حق چاپ و انتشار، نقل مطالب، و استفاده از نوشته‌ها، برای مجله «بندر و دریا» محفوظ است.
- «بندر و دریا» در ویرایش، کوتاه‌کردن، درج یا رد مطالب آزاد است.

صاحب امتیاز سازمان بنادر و دریانوردی
مدیرمسئول و سردبیر محمد ولی‌زاده

همکاران مریم میرزایی، سعید برآبادی
امیر صدری و فریما صالح

با سپاس از همراهی
مهدی ابوالحسنی، سیما هاشمی و محمد
مونسان

مدیر هنری محمود مخرابی

عکس آکوسالمی

ویراستار جواد جواد

امور اداری سارا خاک‌زاد

امور آگهی‌ها نسرين غلامی

حروف نگار رضا رضایی

امور اجرایی و مشترکین رامین جهان‌پور

لیتوگرافی، چاپ و صحافی پایپروس



ماهنامه دریانوردی و زندگی در بنادر ایران

| دوره جدید | شماره ۲۹ و ۳۰

| فروردین و اردیبهشت ماه ۱۳۹۹

| اسال سی و پنجم | پیاپی ۲۷۶ - ۲۷۷

| ۱۰۴ صفحه | ۳۰ هزار تومان

گزارش از وضعیت بنادر ایران و جهان
فروردین و اردیبهشت ۱۳۹۹

کرونا در کرانه

گام‌هایی بلند برای حوزه دریایی کشور



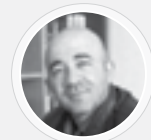
دَمی با فرهنگ، زیر سایه کرونا!

در این روزها که کرونا همه چیز و همه جا را تحت تأثیر خود قرار داده و هر جایی که سرک می کشیم، ردی از او هم هست، بی مناسبت ندیدیم که بخش فرهنگی مجله را در کنار دیگر بخش های آن داشته باشیم تا حداقل در همین صفحات اندک هم که شده، برای دقایقی دور از چشم کرونا نفسی تازه کنیم و از دیگر دغدغه هایمان هم بگوییم، مبادا که آمل و آرزوهایمان در این روزهای وهم گونه و تجربه نشده - حداقل برای هم روزگاران ما - رنگ فراموشی بگیرند و سایه ی سنگین کرونا، ما را بی خیال فرهنگ و دلمشغولی های حول و حوشی آن کند. برای این که باور کنیم زندگی هنوز آهنگش قشنگی های خاص خودش را دارد و «سیب، اتفاقی است که می افتد»، مثل گذشته این بخش را با حکایتی از «عجایب هند» شروع می کنیم که همان روایت عجیب و غریب دریانوردان پیشین است و دلنشین، از ماجرای مراسم به آب اندازی کشتی و افتتاح پروژه های دریایی گفته ایم و تفاوت فاحش این مراسم در ایران و جهان! «لنج سازی در بندر کنگ»، عنوان نوشته ی دیگری است که نقبی به دل تاریخ می زند و زندگی نیم قرن پیش مردم سختکوش و هنرمند آن دیار و صنعت مهجور و فراموش شده ی لنج سازی در ایران را روایت می کند. و در آخر، صفحات تازه ی این بخش را خواهید خواند که از «نمادهای دریایی» در کشورهای همسایه - و البته دیگر ممالک دنیا - خواهد گفت و این که: چرا هیچ یک از شهرهای ساحلی ایران دارای نمادهای شهری فاخر نیستند؟



جشن‌ها و مراسم عمومی به آب‌اندازی کشتی‌ها و افتتاح پروژه‌های دریایی

الفبای ترویج فرهنگ دریایی



محمد مونسان | عضو هیئت علمی دانشگاه صنعتی مالک اشتر

ایران چگونه است؟ بزرگ‌ترین و با عظمت‌ترین طرح‌های دریایی و ساخت کشتی و بنادر در ایران انجام می‌شود، طرح‌هایی که می‌توانند باعث تقویت غرور و خودباوری در جوانان و نوجوانان ایران شوند، ولی هیچ‌گاه این اتفاق نمی‌افتد؛ چراکه مراسم دریایی معمولاً با حضور چند نفر از مسئولان و کارکنان کارخانه برگزار می‌شوند که شکوه و زیبایی خاصی هم ندارند. یک مراسم مختصر و کوتاه و بدون تشریفات خاص. در دنیا این مراسم معمولاً با برنامه‌های مفضل و حضور چند صد نفره یا بعضاً چند هزار نفره‌ی مردم عادی برگزار می‌شود، به همراه اجرای موسیقی‌های زنده، سخنرانی مسئولان، اهدای هدیه به دست‌اندرکاران آن پروژه، همخوانی عمومی سرود ملی و سرودهای غرورانگیز و یکی، دو مرحله پذیرایی مختصر. در برخی مواقع هم به مردم اجازه می‌دهند برای دقایقی بر روی کشتی حضور داشته باشند. معمولاً کل این مراسم به‌طور زنده از تلویزیون استانی پخش می‌شود تا افرادی که امکان حضور در مراسم را ندارند از پای تلویزیون بتوانند در این جشن ملی و استانی شرکت کنند. اگر مراسم تا غروب آفتاب ادامه‌دار باشد نیز مراسم نورافشانی باشکوه و زیبایی برگزار می‌شود. افسوس که در پروژه‌های بزرگ دریایی ایران هیچ‌یک از این موارد

همه کشورهای دریایی مطرح دنیا برای آشنا کردن عموم مردم با فرهنگ دریایی، مراسم افتتاح پروژه‌های بزرگ دریایی به‌خصوص مراسم آب‌اندازی کشتی‌های تجاری و حتی نظامی را بسیار باشکوه و مجلل و در حضور مردم عادی و همچنین خانواده کارکنان شاغل در آن شرکت، سازمان و یا کارگاه برگزار می‌کنند. شکوه و عظمت این مراسم چندساعته به‌طور عمیقی باعث تقویت فرهنگ دریایی در بین مردم یک کشور می‌شود. عامه مردم صنعت دریایی را مترادف با شکوه و افتخار کشور خود می‌دانند و زیباترین جشن‌های دریایی را می‌توان در مراسم آب‌اندازی کشتی‌ها مشاهده کرد. مردم از نزدیک عظمت یک کشتی را می‌بینند و به این موضوع پی می‌برند که عظیم‌ترین مصنوعات متحرک تاریخ بشر در صنایع دریایی ساخته می‌شود. حضاران در چنین مراسمی، صدها عکس و فیلم در فضای مجازی منتشر می‌کنند و ناگفته پیداست که این خود بزرگ‌ترین ابزار برای فرهنگ‌سازی دریایی است؛ چراکه علاوه بر مردم حاضر در مراسم، هزاران نفر نیز در فضای مجازی این تصاویر و فیلم‌ها را می‌بینند.

حال لحظه‌ای درنگ کنید و با خود بیندیشید که این موضوع در

وجود ندارد و حتی از خانواده‌های خود کارکنان آن طرح نیز دعوت نمی‌شود. برای مثال، مراسم آب‌اندازی پروژه ساخت کشتی نفتکش ۱۱۳ هزار تنی، به‌عنوان بزرگ‌ترین سازه متحرک ساخته‌شده در کل تاریخ ایران، چگونه برگزار شد؟ آیا هیچ خاطره‌ای از آن در ذهن مردم ایران و حتی جامعه دریایی وجود دارد؟ مراسم آب‌اندازی کشتی‌های کانتینریر ۲۲۰۰ کانتینری ایران. اراک و ایران. شهرکرد چطور؟ یا افتتاح فاز اول بندر شهید بهشتی چابهار؟ این دست طرح‌های بزرگ به‌ندرت در ایران انجام می‌شوند و باید از آن‌ها برای فرهنگ‌سازی دریایی حداکثر استفاده را برد. تصور می‌کنید چند درصد مردم ایران این شانس را داشته‌اند که از نزدیک یک کشتی را ببینند؟ جای تاسف است که حتی دانشجویان و فارغ‌التحصیلان رشته‌های دریایی هم به‌ندرت می‌توانند این شانس را داشته باشند که یک کشتی یا یک

بندر را از نزدیک ببینند. تصور قریب به اتفاق مردم ایران از کشتی، یک لنج چوبی است. چرا تصور و ذهنیت مردم یک کشور دریایی با چند هزار کیلومتر ساحل باید این‌گونه باشد؟ در بسیاری از کشورها، بخش محدودی از یک بندر را به پارک یا محلی برای حضور مردم تبدیل می‌کنند، به‌گونه‌ای که مردم عادی می‌توانند در طول سال رفت‌وآمد کشتی‌ها و حتی تخلیه و بارگیری آن‌ها را مشاهده کنند.

امید آن داریم که با حضور مدیران جوان و خوش فکر در صنایع دریایی، مقدمات این چنین اقداماتی فراهم شود. شاید هماهنگی چنین مراسمی چند هفته زحمت برای مدیران ایجاد کند، اما بی‌شک از این زحمت کوتاه‌مدت مدیران، خاطرات خوشی از جنس دریا و آمیخته با حس غرور و خودباوری برای سال‌های سال در آذهان مردم به یادگاری می‌ماند.





نمادهای دریایی - ۱

چرا هیچ‌یک از شهرهای ساحلی ایران دارای نمادهای شهری فاخر نیستند؟

بررسی نمادهای شهری کویت

اشاره |محمد مونسان| همه شهرهای ساحلی بزرگ و مهم دنیا، از جمله برخی کشورهای کوچک همسایه ایران، بدون استثنا، دارای یک یا چند نماد شهری معروف هستند که به‌عنوان مرکز یک مجموعه تفریحی و گردشگری بزرگ ایفای نقش و چهره شهرهای ساحلی را متحول کرده‌اند. متأسفانه هیچ‌یک از شهرهای ساحلی ما (نه در شمال و نه در جنوب کشور) دارای سازه‌های فاخر مهندسی به‌عنوان نماد شهری و جاذبه گردشگری نیستند. در این جا جهت کمک به روشن‌تر شدن ذهن مدیران ارشد و مدیران استان‌های ساحلی کشور سعی می‌کنیم برخی از این نمادهای معروف در کشورهای مختلف را بررسی کنیم. برای نشان دادن قابلیت اجرا و امکان‌پذیری چنین طرح‌هایی، ابتدا به بررسی برخی کشورهای همسایه پرداخته‌ایم که از نظر وسعت، جمعیت و توانایی‌های طراحی و مهندسی بسیار ضعیف‌تر از ایران هستند. در این قسمت به شهر بندری کویت می‌پردازیم.

کویت را می‌توان بنیان‌گذار تفکر نوین مهندسی در حوزه گردشگری ساحلی در بین کشورهای عربی و کشورهای حاشیه خلیج فارس در نظر گرفت. کشوری که از حدود ۴۵ سال پیش، حتی قبل از کشور امارات، ساخت نمادهای فاخر مهندسی را، به‌عنوان نماد شهری و جاذبه گردشگری، شروع کرد. کشور کوچک کویت دارای شش میلیون نفر جمعیت و ۱۸ هزار کیلومتر مربع وسعت (تقریباً یک درصد وسعت ایران) و ۴۹۹ کیلومتر خط ساحلی (کمتر از ۱۰ درصد سواحل ایران) است و متوسط درآمد سرانه مردم آن حدود ۶۹ هزار دلار است که حاکی از زندگی مرفه مردم این کشور است. دینار کویت با ارزش‌ترین واحد پول دنیا شناخته می‌شود. کویت اولین کشوری بود که به ضرورت ساخت نمادهای شهری مدرن، مرتفع و زیبا در شهرهای ساحلی خود، به‌عنوان مرکز یک مجموعه گردشگری مدرن، پی برد و آن را اجرایی کرد؛ به‌گونه‌ای که ساخت «برج‌های سه‌گانه کویت» ۴۵ سال پیش شروع و سه سال بعد افتتاح شد. البته طراحی و ساخت این برج‌ها به کمک شرکت‌ها و مهندسان خارجی انجام شد.

شهر بندری کویت، پایتخت کشور کویت، دارای چهار نماد شهری مدرن، معروف و مجزاست:

برج‌های سه‌گانه کویت (Kuwait Towers)

این برج‌ها سه برج بلند و باریک در شهر کویت هستند که در کنار خلیج فارس قرار گرفته‌اند. این برج‌ها در سال ۱۹۷۷ (یعنی ۴۲ سال قبل!) به‌طور رسمی افتتاح شدند. ارتفاع برج اصلی ۱۸۷ متر است که حامل دو بخش کروی شکل است که در نیمه پایین آن یک مخزن آب به حجم چهار هزار و ۵۰۰ متر مکعب و در نیمه بالایی آن یک رستوران با ظرفیت ۹۰ نفر، یک کافی‌شاپ، یک سالن همایش و سالن پذیرایی وجود دارد. برج اصلی از یک مارس ۱۹۷۹ به روی عموم مردم باز است. ارتفاع دومین برج ۱۴۷ متر است که یک برج آب است. در برج سوم، تجهیزات کنترل برق و روشن‌کردن دو برج بزرگ‌تر وجود دارد. یک معمار دانمارکی به نام مالین بیورن طراح برج‌های کویت بوده است و هیچ نمونه مشابهی در دنیا ندارد. برج‌های سه‌قلو نماد شهر و کشور کویت شناخته می‌شوند. برای ساخت این برج‌ها مجموعاً ۱۶ میلیون دلار هزینه شده است. در اطراف این نماد شهری، زمینی به مساحت ۳۰ هکتار با کاربری‌های متعدد گردشگری در نظر گرفته شده است که محل اصلی استراحت در تعطیلات و پایان هفته



برج‌های سه‌گانه کویت، نماد شهر بندری کویت که ۴۲ سال قبل ساخته شدند



این برج‌ها باعث شده‌اند که گردشگری در شب، در هوای گرم و شرعی خلیج فارس، ادامه داشته باشد. مناطق اطراف این برج‌ها یک مجموعه تفریحی امروزی و وسیع است.



منطقه اطراف برج‌ها، یک منطقه تفریحی خاص و مدرن



مردم کویت و گردشگران خارجی است. همچنین فاصله این برج‌ها از اسکله تفریحی یک‌ونیم کیلومتر و از جزیره مصنوعی سبز کمتر از سه کیلومتر است. وجود این برج‌های مرتفع و سایه نورانی آن‌ها در آب باعث شده است که گردشگری و تفریحات ساحلی و دریایی مردم در شب امکان‌پذیر باشد؛ چرا که هوای گرم و شرجی این کشور ایجاب می‌کند که در اغلب فصل‌های سال، مردم و گردشگران در ساعات پایان روز از منزل برای تفریح خارج شوند.

برج الحمراء (AlHamra Tower)

این برج بلندترین سازه مهندسی کویت با ارتفاع ۴۱۴ متر در ۸۰ طبقه است که ساخت آن در سال ۲۰۰۵ شروع و در سال ۲۰۱۱ افتتاح شد. طراحی و ساخت این برج به دست مهندسان آمریکایی انجام شده و برای طراحی و ساخت این برج ۵۰۰ میلیون دلار هزینه شده است. معماری این برج به‌گونه‌ای منحصربه‌فرد و زیبا طراحی



➤ برج آزادی کویت،
دومین نماد معروف
کشور کویت به ارتفاع
۱۸۷ متر



زیبا و معروف جهان است. این برج دومین سازه مهندسی مرتفع کویت (پس از برج الحمراء) و سی‌ونهمین برج مخابراتی بلند جهان است. برنامه‌ریزی و طراحی این برج را یک طراح سوئدی به نام سان لیندشتروم (Sune Lindstrom) از سال ۱۹۸۳ (۳۷ سال پیش) به دست گرفت و ساخت آن در سال ۱۹۸۷ شروع شد، ولی با اشغال کویت، کار ساخت آن متوقف و مجدداً در سال ۱۹۹۱ از سر گرفته شد و در ۱۰ مارس ۱۹۹۶ افتتاح شد. این برج دارای دو کاربری مخابراتی و گردشگری است.

شده که یک پیچش در این ساختمان بتنی رانشان می‌دهد. طبقه همکف آن یک لابی زیبا به ارتفاع ۲۴ متر و بدون ستون است. طبقات فوقانی این برج هتل‌های پنج‌ستاره و طبقات میانی آن دارای کاربری مسکونی و طبقات پایینی آن دارای کاربری تجاری و پاساژهای مجلل و هایپرمارکت‌های زیباست.

برج آزادی (Liberation Tower)

برج آزادی یک برج مخابراتی به ارتفاع ۳۷۲ متر و از برج‌های



جزیره سبز، اولین جزیره مصنوعی خلیج فارس



جزیره مصنوعی سبز (Green Island)

این جزیره، به‌عنوان اولین و کوچک‌ترین جزیره مصنوعی خلیج فارس، در سال ۱۹۸۸ (۳۲ سال پیش) افتتاح شد. قدمت این جزیره خیلی بیشتر از جزایر مصنوعی دوبی است. این جزیره کوچک به‌صورت دایره‌ای طراحی شده و دارای ۴۵۰ متر قطر و ۱۵۰ هزار مترمربع مساحت است که با لحاظ‌کردن مساحت زمین‌های گردشگری اطراف آن، مجموعه‌ای با مساحت حدود ۷۰۰ هزار مترمربع برای اهداف گردشگری ایجاد شده است.

بزرگ‌ترین پروژه مهندسی کویت برای تضمین آینده گردشگری

کشور کویت، در یک رقابت تنگاتنگ با کشور امارات و شهر دوبی، با یک برنامه بلندپروازانه مهندسی، درصدد است ابرپروژه «شهر گردشگری ابریشم» (Silk City) را اجرا کند. این شهر در مجاورت شهر الصبیه (Subiya) و کنار جزیره بوبیان به مساحت ۲۵۰ کیلومترمربع، در فاصله ۱۰۰ کیلومتری شهر کویت واقع شده است. مدت‌زمان اجرای این پروژه ۲۵ سال است و کار طراحی آن را یک تیم ۳۵ نفره از خبره‌ترین طراحان و مهندسان چینی از سال ۲۰۱۵ شروع کرده‌اند. چینی‌ها سرمایه‌گذار و بهره‌بردار اصلی این شهر هستند و تامین مالی و بازگشت سرمایه آن را نیز خود چینی‌ها تضمین کرده‌اند. چینی‌ها همواره برای تصاحب پروژه‌های گردشگری در رقابت تنگاتنگ با غربی‌ها بوده‌اند. در دوبی، شرکت‌های آمریکایی و اروپایی طراح و سرمایه‌گذار و پیمانکار اصلی پروژه‌های اجراشده بوده‌اند و چین سهم کمی در توسعه این شهر داشته است؛ ازاین‌رو، در نظر دارند شهر ابریشم کویت را به‌عنوان رقیب جدی دوبی مطرح کنند. پادشاه کویت نیز، به پشتوانه این شهر، در نظر دارد منبع مالی اصلی

کشور خود را ظرف سه دهه آینده از نفت به گردشگری تغییر دهد. در مقایسه با دوبی، شهر ابریشم بسیار بلندپروازانه‌تر، اصولی‌تر و جذاب‌تر طراحی شده است و در مجموع ۷۰۰ هزار نفر را در منازل، هتل‌ها و مراکز تفریحی خود جای خواهد داد. مثلاً این شهر دارای شش کیلومتر کانال آب مارپیچ زیبا و قابل قایقرانی است و در دو طرف این رودخانه مصنوعی تعداد زیادی هتل، کافه و اماکن تفریحی ساخته خواهند شد. همچنین، در مرکز این شهر یک برج بسیار بلند ساخته خواهد شد که بلندتر از برج خلیفه دوبی خواهد بود. این آسمان خراش ۲۳۴ طبقه، ارتفاعی حدود یک هزار متر خواهد داشت و هفت هزار نفر را در خود جای خواهد داد. علاوه‌بر این برج (به‌عنوان معروف‌ترین نماد این شهر جدید)، چهار نماد مهندسی و منحصربه‌فرد دیگر نیز برای سایر نقاط این شهر به‌عنوان جاذبه گردشگری طراحی کرده‌اند که نمادهای شهری معروف دوبی را پشت سر خواهند گذاشت. این شهر دارای چهار بخش یا شهرک اصلی است که فاز به فاز افتتاح خواهند شد و در آینده از جذاب‌ترین حوزه‌های سرمایه‌گذاری خواهند بود. فاز اول این شهر، شامل امکانات زیرساختی مانند فرودگاه، شبکه راه‌آهن گسترده و منطقه تجاری بندر جدید و در حال ساخت «مبارک الکبیر»، در سال ۲۰۱۹ افتتاح شد. به نظر می‌رسد این شهر از مقاصد اصلی گردشگری کشورهای ایران، عراق و عربستان خواهد شد. یکی از مزایای طبیعی این منطقه برای توسعه شهر ابریشم، در قیاس با دوبی، مجاورت با جزیره بزرگ بوبیان است. وجود این جزیره باعث می‌شود کویت، برخلاف دوبی، نیازی به ساخت جزایر مصنوعی برای ایجاد مساحت خشکی مناسب نداشته باشد. جزیره بوبیان بزرگ‌ترین جزیره کویت، با مساحت ۸۶۳ کیلومتر مربع (طول ۴۰ و عرض ۲۴ کیلومتر)، است و هم‌اکنون یک جزیره متروکه و تقریباً خالی از سکنه است و با یک پل بتنی دو کیلومتری با کاربری نظامی که در سال ۱۹۸۳ ساخته شده، به سرزمین اصلی کویت متصل است. این جزیره در آینده با یک پل فولادی، کابلی مدرن با معماری خاص به کویت متصل خواهد شد. به نظر می‌رسد این جزیره تا تکمیل شهر ابریشم در سال ۲۰۴۰ به‌مرور ۲۰۰ هزار نفر را در خود جای خواهد داد.

الگوی برای توسعه سواحل مکران

در ۱۰ سال گذشته تمرکز زیادی بر روی توسعه سواحل مکران بوده است و صحبت از برنامه‌ریزی برای اسکان پنج میلیون نفر در این سواحل شده که البته تاکنون توفیق چندانی برای تمرکز جمعیت در این سواحل حاصل نشده است. یکی از موفق‌ترین و مهم‌ترین شاخه‌های اشتغال‌زایی و تمرکز جمعیت در سواحل،



شهر گردشگری در حال ساخت ابریشم در کویت

یک پروژه خارق‌العاده مهندسی در کشور هدایت کند. معمولاً سرمایه‌های بخش خصوصی در ایران به‌تنهایی توان راهبری چنین ابرپروژه‌هایی را ندارند و دولت باید در کنار مشاوران خبره و باتجربه داخلی و خارجی هدایتگر اصلی و طراح این شهر باشد. ۲) واگذاری کامل طراحی، ساخت و بهره‌برداری یک شهر گردشگری به یک کشور خارجی همانند الگویی که در کویت در دست اجراست. چنین تجربه‌ای تا حدودی در توسعه بندر چابهار با مشارکت هندی‌ها وجود دارد که با تکیه بر تجارب مثبت و منفی به‌دست‌آمده از این پروژه، می‌توان موفقیت بیشتری در اجرای پروژه شهر گردشگری داشت. نکته بعدی، بی‌توجهی به تفکر مهندسی در توسعه گردشگری کشور است که باعث شده از عامل حیاتی و اصلی جذب گردشگر در مناطق ساحلی ایران، یعنی ساخت نمادهای فاخر مهندسی به‌عنوان نماد شهری و مرکز یک مجموعه عظیم گردشگری، غفلت شود. ایران کشوری با مهندسان و طراحان خبره و معروف است، اما حوزه طراحی و ساخت نمادهای مدرن شهری، به‌خصوص در شهرهای ساحلی، بسیار جای کار دارد. هم‌اکنون هیچ‌یک از شهرهای ساحلی شمال و جنوب کشور دارای یک سازه مهندسی و مدرن به‌عنوان نماد شهری نیستند که ضروری است هرچه سریع‌تر در این زمینه برنامه‌ریزی شود. کشورهای عربی در این زمینه بسیار موفق‌تر عمل کرده‌اند و سابقه طولانی در این زمینه دارند. مثلاً همان‌طور که ذکر شد، کشور کویت از ۴۵ سال پیش در ساخت نمادهای شهری ساحلی اهتمام داشته است، اما در ایران به این زمینه کمتر پرداخته شده یا اصلاً پرداخته نشده است. ایجاد شهر نوین گردشگری و ساخت نمادهای شهری باعث افزایش فوق‌العاده درآمد گردشگری شهرهای ساحلی به‌خصوص در سواحل کم‌جمعیت مکران خواهد شد. اجرا و برنامه‌ریزی چنین اقداماتی نیازمند یک مغز متفکر واحد و منسجم است. به نظر می‌رسد که ایجاد «معاونت سازه‌های مدرن گردشگری» در وزارت گردشگری و همچنین در سازمان بندار و دریاوردی یکی از ضروری‌ترین اقدامات در این زمینه باشد.

منابع

- https://en.wikipedia.org/wiki/Kuwait_Towers
- https://en.wikipedia.org/wiki/Green_Island_(Kuwait)
- http://www.marinenews.ir/marinetourism/5290/
- https://www.tripadvisor.com/Attractions-g294003-Activities-Kuwait_City.html
- https://www.holidify.com/places/kuwait-city/sightseeing-and-things-to-do.html
- https://www.middleeastarchitect.com/42263-10-completed-and-under-construction-buildings-from-kuwait
- https://en.wikiarquitectura.com/building/kuwait-tower/



موقعیت شهر ابریشم و جزیره بوبیان

حوزه گردشگری است. ایجاد یک شهر گردشگری بزرگ بر پایه تفکرات مهندسی و مدرن در حدفاصل چابهار و بندر جاسک می‌تواند موجب توسعه متوازن سواحل مکران و تحول جمعیتی در این مناطق شود. کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس، با توجه به محدودیت جمعیت، برای تامین بازدیدکننده از امکانات گردشگری خود، وابسته به کشورهای دیگر و گردشگران خارجی هستند، ولی ایران با حدود ۸۲ میلیون نفر جمعیت، مشروط به بازسازی و بهبود راه‌های مواصلاتی به این مناطق، از یک بازار بزرگ تضمین‌شده داخلی برخوردار است. با توجه به محدودیت منابع مالی دولتی، به نظر می‌رسد اجرای چنین ابرپروژه مهندسی‌ای تنها به دو صورت ممکن است: ۱) طراحی یک شهر گردشگری با امکانات کامل به دست شرکت‌های طراح معتبر داخلی و خارجی و سپس واگذاری ساخت اجزای آن به سرمایه‌گذاران و پیمانکاران کوچک‌تر داخلی و خارجی. چنین طرحی، با تبلیغات گسترده رسانه‌ای، می‌تواند سرمایه‌های سرگردان خرد و کلان مردمی را به سمت اجرای