

ماهنامه دریانوردی زندگی در بنادر ایران

بنادر

سال ۳۵ | دوره جدید، شماره ۴۰، پیاپی ۲۸۷ | اسفند ۱۳۹۹ | ۱۰۰ صفحه | ۴۰ هزار تومان



به مناسبت بررسی پیش نویس
لایحه تشکیل محاکم دریایی در هیئت دولت

دادگاه‌های دریایی در راهند!





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

بررسی نمادهای شهری کشور مالزی - بندر کوالالامپور



محمد مونسان | عضو هیئت علمی دانشگاه صنعتی مالک اشتر

اشاره همه‌ی شهرهای ساحلی بزرگ و مهم دنیا، از جمله برخی کشورهای کوچک همسایه ایران، بدون استثنا، دارای یک یا چند نماد شهری معروف هستند که به عنوان مرکزیت یک مجموعه‌ی تفریحی و گردشگری بزرگ، ایفای نقش کرده و چهره‌ی شهرهای ساحلی را متحول کرده‌اند. متأسفانه هیچ‌یک از شهرهای ساحلی ما (نه در شمال و نه در جنوب کشور) دارای سازه‌های فاخر معروف و شناخته‌شده‌ی مهندسی به عنوان نماد شهری و جاذبه‌ی گردشگری نیستند. در این جا به منظور کمک به روشن‌تر شدن ذهن مدیران ارشد و مدیران استان‌های ساحلی کشور، سعی می‌کنیم برخی از این نمادهای معروف را معرفی کنیم. معتقدیم که برای ایجاد تحول در شهرهای ساحلی ایران و کم کردن فاصله با کشورهای همسایه، باید دیدگاه‌های مدرن مهندسی در مدیران ایرانی تقویت و دیدگاه‌های سنتی گذشته اصلاح شوند. همچنین برای نشان دادن قابلیت اجرا و امکان‌پذیری چنین طرح‌هایی، ابتدا به بررسی برخی کشورهای کوچک همسایه پرداخته‌ایم که از نظر وسعت، جمعیت و توانایی‌های طراحی و مهندسی در سطح پایین تری از ایران قرار دارند. در شماره‌های قبل به نمادهای شهری کشور کویت (شهر ساحلی کویت)، کشور آذربایجان (شهر ساحلی باکو)، کشور گرجستان (شهر ساحلی باتومی)، کشور قطر (شهر ساحلی دوحه)، کشور امارات متحده عربی (شهر بندری دوی) و کشور اوکراین پرداختیم. در این شماره به سراغ نمادهای فاخر کشور مالزی (بندر کوالالامپور) می‌رویم.

مالزی، یک کشور مسلمان توسعه‌یافته و موفق

مالزی ۴۰۰ سال مستعمره انگلیس بود که پس از استقلال از انگلیس در سال ۱۹۵۷، حکومت سلطنتی دوره‌ای را پذیرفت. بر اساس قانون اساسی مالزی، پادشاه، از میان ۹ سلطان ایالت‌های مختلف مالزی از ۱۳ ایالت، به‌طور دوره‌ای و برای مدت پنج سال انتخاب می‌شود. در چهار ایالت دیگر که سلطان ندارند، بالاترین مقام رسمی، فرمانداران انتصابی هستند که آن‌ها نیز با ترتیب خاصی انتخاب شده و مقام تشریفاتی و اختیارات رسمی سلاطین را دارا هستند. پادشاه در مالزی در ظاهر دارای اختیارات و وظایف تشریفاتی است ولی در عمل بر بسیاری از امور دخالت داشته و حتی قدرت انحلال مجلس را نیز داراست. مالزی، کشوری در جنوب شرقی آسیا و پایتخت آن کوالالامپور است. سازمان‌های دولتی و وزارتخانه‌های این کشور به شهر جدید پوتراجایا به عنوان پایتخت اداری این کشور منتقل شده‌اند. این شهر که در ۲۵ کیلومتری کوالالامپور واقع است، طی مدت ۱۰ سال ساخته شده است. انتقال پایتخت اداری یکی از کارهای زیربنایی و مهم دولت مالزی بوده است. مالزی عضو سازمان ملل متحد و اتحادیه کشورهای همسود است. این فدراسیون شامل ۱۳ ایالت در جنوب شرقی آسیاست. نام «مالزی» زمانی انتخاب شد که فدراسیون مالایا؛ سنگاپور، صباح و ساراواک یک اتحادیه متشکل از ۱۴ ایالت را تشکیل دادند. در سال ۱۹۶۵ سنگاپور از مالزی جدا و به کشوری مستقل تبدیل



شد. ساکنان کشور مالزی را سه نژاد مالایی (۶۰ درصد)، چینی (۲۷ درصد)، هندی (۵ درصد) و غیره (یک درصد) تشکیل داده‌اند. اسلام دین رسمی مالزی است و از تعداد ۳۳ میلیون جمعیت این کشور، حدود ۶۱ درصد از مردم دارای دین اسلام بوده‌اند. مذهب مسلمانان مالزی اغلب شافعی است و البته تعدادی از برخی فرقه‌های دیگر مثل صوفیه و اسماعیلیه نیز در این کشور زندگی می‌کنند. مالزی دارای مساحت ۳۳۰ میلیون کیلومتر مربع (معادل ۲۰ درصد مساحت ایران) بوده و طول خط ساحلی آن چهار هزار و ۶۰۰ کیلومتر است که نشان‌دهنده یک کشور دریایی با سواحل طولانی است. همچنین مالزی دارای ۴۰ جزیره کوچک و بزرگ است که نقش مهمی در جذب گردشگر این کشور دارند. مالزی تا حدود ۴۰ سال پیش یک کشور عقب‌افتاده آسیایی محسوب می‌شد که اقتصاد آن وابسته به منابع طبیعی (به‌خصوص معادن عظیم قلع) و کشاورزی بود ولی پس از استقلال از بریتانیا در سال ۱۹۵۷، برنامه‌های توسعه‌ی پنج‌ساله خود را آغاز کرد. از آن‌جا که مالزی دارای زیرساخت‌های صنعتی و عمرانی نبود و از طرفی درآمد ملی پایینی داشت، نمی‌توانست یک توسعه جهشی را تجربه کند. به‌مرور از سال ۱۹۷۰ رشد شتابان مالزی شروع شد، به‌طوری که برای چند دهه به‌طور پیوسته رشد اقتصادی هفت درصدی را تجربه کرد و اقتصاد خود را از تکیه بر کشاورزی و منابع طبیعی، به صنعت، خدمات مهندسی و گردشگری انتقال داد. توسعه گردشگری بر پایه تفکرات مهندسی نیز یکی از مبانی توسعه این کشور بوده است که نخست‌وزیر افسانه‌ای آن‌ها یعنی «ماهاتیر محمد» نقش بسزایی در این زمینه داشت. او از سال ۱۹۸۱ برای مدت ۲۴ سال به‌طور ناپیوسته نخست‌وزیر مالزی بود. امروزه ۳۰ میلیون نفر گردشگر در سال و درآمد سالیانه ۳۰ میلیارد دلار. برنامه‌ریزی آن‌ها برای بعد از دوران کرونا و در سال ۲۰۲۱ برای ۳۵ میلیون نفر گردشگر است (توجه شود که رکورد جذب گردشگر خارجی ایران حدود هشت میلیون نفر بوده است!) یعنی تعداد گردشگران مالزی تقریباً برابر کل جمعیت این کشور است. تقریباً همه نمادهای شهری معروف مالزی که کاربری گردشگری دارند، در زمان ماهاتیر محمد ساخته شدند؛ مثلاً برج‌های دوقلوی پتروناس و برج کی‌ال (KL) توسط او افتتاح شدند. او در توسعه گردشگری معتقد بود که «با چهره‌ی فقیرانه‌ی شهرهای مالزی، به جای درآمد گردشگری فقط می‌توان اعانه جمع کرد!» که کنایه از این دارد که با وضعیت عقب‌افتاده و غیرزیبای شهرهای مالزی نمی‌توان امیدی به درآمد سرشار گردشگری داشت. یکی دیگر از اقدامات ارزشمند ماهاتیر محمد این بود که شرکت‌های

بزرگ و ثروتمند مالزی و حتی شرکت‌های بزرگ خارجی فعال در مالزی را مجبور کرد هر کدام به‌صورت مستقل یا مشارکتی اقدام به ساخت سازه‌های فاخر مهندسی کنند که برج‌های دوقلوی ۴۵۲ متری متعلق به شرکت عظیم نفتی پتروناس و برج ۳۱۰ متری تلکام (متعلق به شرکت تلکام) نمونه‌هایی از این سیاست هستند. قطعاً در ایران نیز چنین سیاستی می‌تواند جوابگو باشد. شرکت‌های صنعتی، تجاری و نفتی بسیار بزرگی در ایران و به‌خصوص در شهرهای ساحلی ایران فعالیت دارند که اگر هر یک از آن‌ها موظف به ساخت یک برج یا سازه فاخر مهندسی در سواحل ایران می‌شدند، چهره شهرهای ساحلی ایران این‌گونه نبود. این سیاست اگر از همین امروز نیز آغاز شود، ظرف پنج سال آینده می‌تواند تغییرات بزرگی در شهرهای ساحلی شمال و جنوب ایران ایجاد کند.

بررسی تجاری از توسعه نمادهای شهری در گرجستان و اوکراین در قسمت‌های قبلی همین نوشتار نیز به روشنی گواه این مطلب است که به کمک قدرت تشویق و تنبیه دولتی می‌توان شرکت‌های بزرگ بخش خصوصی را به این امر واداشت؛ مانند «قانون هتل‌های با معماری خاص» در گرجستان که باعث شد هر یک از هتل‌های این کشور تبدیل به یک نماد شهری شوند. همچنین مالزی را امروزه به کشور «مسجدهای شناور» می‌شناسند به‌گونه‌ای که از ۱۰ مسجد شناور معروف دنیا، هفت مسجد متعلق به مالزی است. مسجد‌های شناور که ماحصل ایده‌های مهندسی بسیار جذاب هستند، امروزه به عنوان نماد و نشان مالزی شناخته می‌شوند.

مالزی را می‌توان موفق‌ترین کشور مسلمان غیرعربی در توسعه نمادهای شهری و گردشگری مدرن بر پایه تفکرات مهندسی دانست. یکی از هدف‌گذاری‌های مهم مالزی، در جذب گردشگران مسلمان بوده است. مسلمانان در هر سال حدوداً ۱۵۰ میلیارد دلار (معادل ۱۲ درصد گردشگری جهانی) برای گردشگری خرج می‌کنند که یک بازار بزرگ محسوب می‌شود. مالزی دارای ۷۳۴ برج و سازه بالای ۱۰۰ متر است که از این نظر رتبه اول دنیا را دارد و شهر کوالالامپور را «شهر آسمان‌خراش‌ها» می‌نامند. یکی از سؤالاتی که ما ایرانی‌ها باید همواره از خود بپرسیم این است که چرا علی‌رغم داشتن رتبه پنجم جاذبه‌های طبیعی و رتبه دهم جاذبه‌های باستانی، موفقیت محسوسی در جذب گردشگر نداریم؟ یکی از مهم‌ترین علل آن این است که ایرانی‌ها به نقش مهندسی و اهمیت ساخت سازه‌های جذاب و عظیم مهندسی و نمادهای فاخر شهری در جذب گردشگر به‌طور کلی بی‌تفاوت هستند. دیگر نمی‌توان صرفاً با تکیه بر آثار باستانی و طبیعت زیبای ایران به

سرزمین مالزی از دو قسمت جدا از هم تشکیل شده است. دریای چین به فاصله ۶۴۰ کیلومتر بین این دو قسمت، فاصله انداخته است.

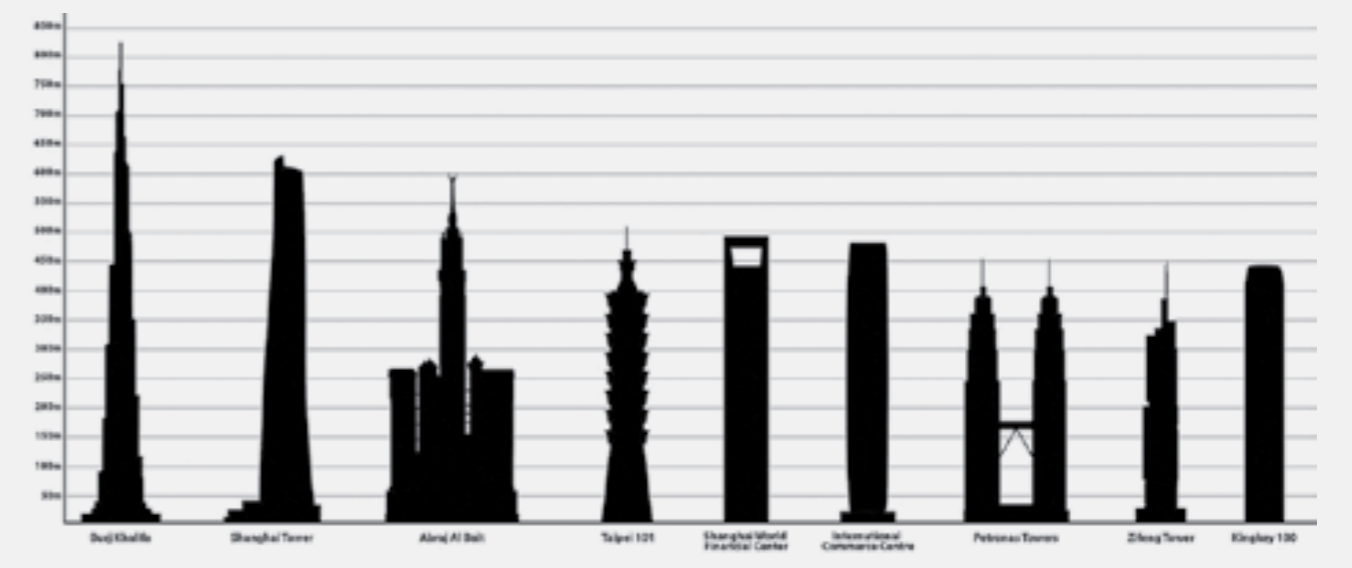
فکر تحول در گردشگری بود. بندر کلنگ، مهم‌ترین بندر مالزی، در فاصله ۳۸ کیلومتری کوالالامپور قرار دارد. در زیر به برخی از نمادهای شهری شهر ساحلی کوالالامپور اشاره می‌شود.

برج‌های دوقلوی پتروناس

برج‌های دوقلوی پتروناس از بلندترین آسمان‌خراش‌های جهان هستند که در شهر کوالالامپور قرار گرفته‌اند. برج‌های دوقلو با احتساب آنتن بالای آن‌ها، ۴۵۲ متر بلندی دارند. تعداد طبقات هر برج، ۸۸ طبقه است و جمعا ۷۸ آسانسور در این دو ساختمان فعال هستند. این دو برج از زیر توسط مرکز خرید سوریا به هم متصل هستند. همچنین یک پل، این دو برج را به هم متصل می‌کند. ارتفاع بنا در طرح اولیه، ۴۲۷ متر بود که پس از بررسی‌های مهندسی معلوم شد که پتانسیل تبدیل شدن به بلندترین برج جهان را دارد؛ لذا ارتفاع این برج به ۴۵۲ متر افزایش یافت. ساخت برج‌های دوقلو از اول آوریل ۱۹۹۴ شروع شد و در فرصت کم پنج‌ساله به پایان رسید. برنامه اصلی ساخت این برج هشت‌ساله بود که به درخواست دولت مالزی روند ساخت تسریع پیدا کرد. با توجه به مهلت کم برای ساخت ساختمان‌ها، برای تسریع روند ساخت از دو کنسرسیوم ساختمانی برای ساخت هر برج استفاده شد. یکی از این کنسرسیوم‌ها، ژاپنی و دیگری کره‌ای بود و این دو کنسرسیوم در ساخت دو برج با هم رقابت داشتند. بر اساس برنامه زمانی، هر طبقه از برج باید در عرض چهار روز ساخته می‌شد. برنامه ساخت برج اول یک ماه زودتر از ساخت برج دوم شروع شد. این در حالی بود که برج دوم که در دست سازندگان کره‌ای بود، زودتر ساخته شد. برج اول (سازندگان ژاپنی) تنها با اختلاف چند ساعت از برج دوم تکمیل شد. برج ساخته شده توسط کره‌ای‌ها کاملاً صاف است، ولی برج ژاپنی‌ها حدود دو و نیم سانتی متر خطا دارد. دولت مالزی ساخت این برج‌ها را به‌عنوان نماد پیشرفت اقتصادی این کشور در دستور کار خود قرار داد. امروزه برج‌های دوقلوی پتروناس به یکی از نمادهای اصلی کوالالامپور و مالزی تبدیل شده‌اند. این برج‌ها جزء بلندترین برج‌های دوقلوی دنیا به‌شمار می‌روند. در طبقه پایین، آکواریوم زیبایی قرار دارد که در آن از دالان شیشه‌ای زیر آب، کوسه‌ها و سفره‌ماهی‌های غول‌پیکر را از نزدیک می‌توان دید. نمایندگی اغلب شرکت‌های معروف جهان مانند سونی از مراکز دیدنی این برج‌هاست که به‌روزترین محصولات خود را ارائه می‌کنند و همین باعث افزایش بازدیدهای مردم از این برج‌ها شده است. در طبقات بالاتر برج،

مقایسه برج‌های دوقلوی پتروناس با بلندترین سازه‌های آسیا

سینما، مراکز فرهنگی، فروشگاه بزرگ کتاب و موزه آثار هنری قرار دارد. تا سال ۲۰۰۴، این برج‌ها بلندترین سازه‌های جهان بودند، اما حالا، بلندترین برج‌های دوقلوی جهان‌اند و در رتبه ۱۳ لیست بلندترین برج‌های دنیا قرار دارند. در سال ۲۰۰۴ برج «۱۰۱ تاپیه» عنوان بلندترین برج جهان را از برج‌های دوقلوی کوالالامپور گرفت. طراحی این برج‌ها توسط Cesar Pelli، معمار آرژانتینی، انجام گرفت. این طرح شامل تست‌های دقیق و شبیه‌سازی‌های مقاومت سازه در برابر باد و بار روی طرح بود. عملیات گودبرداری برای این برج‌ها از اول مارس سال ۱۹۹۳ شروع شد و طی این عملیات، روزانه ۵۰۰ کامیون خاکبرداری انجام گرفت تا به پی ۳۰ متری زیر زمین برسند. ساخت و ساز این ابرسازه‌ها نیز از اول آوریل سال ۱۹۹۴ آغاز شد و در سال ۱۹۹۷ اولین دسته از کارکنان برج‌های دوقلو وارد آن‌ها شدند. در تاریخ یکم اگوست سال ۱۹۹۹ افتتاحیه رسمی این برج‌ها توسط دکتر ماهاتیر محمد، انجام گرفت. طرح برج‌های ۸۸ طبقه‌ای پتروناس، الهام‌گرفته از هنرهای اسلامی است و از فلز، شیشه و بتن ساخته شده است. سطح مقطع طبقه چهل‌وسوم برج اول برگرفته از طرح اسلامی «ربع‌الحزب» است. این برج‌ها بیشتر اداری هستند، به‌طوری‌که در برج اول، اکثراً دفاتر شرکت‌های سرمایه‌گذار خود برج‌ها قرار دارند و در برج دوم دفاتر مربوط به سایر شرکت‌های بزرگ جهانی واقع شده‌اند. شرکت‌هایی نظیر هواوی، الجزیره، مایکروسافت، بوئینگ و رویترز در این برج‌ها دفتر اداری دارند. دقیقاً چسبیده به برج‌های دوقلو، یکی از بزرگ‌ترین و مدرن‌ترین مراکز خرید کوالالامپور قرار گرفته است. مرکز خرید Suria KLCC یک مرکز خرید ۱۴۰ هزار مترمربعی است که در شش طبقه ساخته شده و محل تجمع شیک‌ترین لوازم و نشان‌های تجاری است. در کنار برج‌های دوقلوی پتروناس، پارک مرکزی شهر کوالالامپور (KLCC) قرار گرفته است. این پارک ۱۷ هکتار مساحت داشته و دارای مسیرهای مخصوص پیاده‌روی و قدم‌زنی و فواره‌های آبی همراه با رقص نور است. این محل در مراسم رسمی و اعیاد مسلمانان و به‌ویژه در شب سال نو با مراسم آتش‌بازی مخصوص به آن شب، بسیار شلوغ و البته دیدنی می‌شود، اما یکی از بارزترین ویژگی‌های برج‌های دوقلو، پل دوطبقه‌ای است که در میانه راه، آن‌ها را به هم متصل کرده است. این پل دوطبقه که خود از جمله دیدنی‌های کوالالامپور است، در طبقات ۴۱ و ۴۲ دو برج را به هم وصل می‌کند. ارتفاع این پل از سطح زمین ۱۷۵ متر و طول آن ۵۶ متر است. این پل دو طبقه، تنها به‌علت زیبایی‌ظاهری به برج‌ها



اضافه نشده بلکه از آن جایی که دو برج از هم فاصله دارند، این پل میانبری بین دو برج محسوب می‌شود. علاوه بر این عامل، این پل تکیه‌گاهی میان دو ساختمان فراهم می‌کند. سیستم بالابر این برج یک سیستم دوگانه است، به‌طوری‌که یک آسانسور در طبقات فرد و دیگری در طبقات زوج توقف دارد. در کل ۲۹ آسانسور دوگانه در این دو برج کار می‌کنند. برج‌های دوقلو ۳۲ هزار پنجره با لایه‌های محافظتی اشعه ماورای بنفش دارند و تمیزکردن این پنجره‌ها دو ماه طول می‌کشد. برای بازدید از برج‌های دوقلوی پتروناس باید بلیت ورودی تهیه شود. برخی مواقع صفوف تهیه بلیت می‌تواند بسیار طولانی شوند. مالزیایی‌ها در اغلب فیلم‌های خود، نماهایی زیبا از این برج را نشان می‌دهند، چراکه باعث تبلیغ این برج و شهرت نام مالزی است.



برج‌های دوقلوی پتروناس با ارتفاع ۴۵۲ متر

برج مخابراتی کوالالامپور

برج مخابراتی کوالالامپور یا برج کی‌ال، در تاریخ اول اکتبر ۱۹۹۶ میلادی رسماً به بهره‌برداری رسید. این برج با ارتفاع ۴۲۱ متر بعد از برج میلاد تهران (با ارتفاع ۴۳۵ متر) ششمین برج بلند دنیا به‌شمار می‌رود. از آن جایی که این برج بر روی تپه «بوکیت ناناس» ساخته شده، به نظر می‌رسد کمی از برج‌های دوقلوی پتروناس بلندتر باشد، ولی در حقیقت این‌طور نیست. معماری خاص و ویژه این برج مخابراتی که از مناطق گردشگری کوالالامپور است، برگرفته از معماری اسلامی است که با استفاده از خطوط عربی، کاشی‌کاری اسلامی و موتیف‌های اسلامی، تلاشی بر نشان دادن هنر اسلامی در این بناست و از نکات جالب توجه دیگر در این مجموعه، استفاده از هنر ایرانی توسط هنرمندان اصفهانی در طراحی و تزیینات این برج مشهور است. هنرمندان زبردست مقرنس‌کار اصفهانی با به‌نمایش‌گذاشتن سیر تکامل



انسان تا رسیدن به بهشت بر روی هفت لایه مقرنس، نمای زیبا و منحصربه‌فردی به این برج داده‌اند که در نوع خود بی‌نظیر است. ضمناً سه مقرنس در سقف‌های این بنا نصب شده که دو عدد از این مقرنس‌ها در قسمت لابی و آسانسور و سومی آن که به عبارتی بزرگ‌ترین مقرنس این برج است، در بالاترین قسمت خارجی نصب شده است. این برج بلند، نظر هر گردشگری را هنگام ورود به این شهر به خود جلب می‌کند. ساخت این برج در سال ۱۹۹۱ میلادی با عریض‌کردن خیابان‌های آن محدوده، شروع شد و پنج هزار متر مکعب بتن‌ریزی در مدت‌زمان ۳۱ ساعت انجام شد و بیشترین رکورد را در آن زمان به ثبت رساند. در اواخر سال ۱۹۹۳ میلادی کار احداث فونداسیون و زیرزمین این برج زیبا به اتمام رسید و ساخت دیگر بخش‌های آن تا سال ۱۹۹۵ میلادی، تقریباً چهار سال به طول انجامید که سرانجام، برج در یکم آوریل سال ۱۹۹۶ میلادی به دست نخست‌وزیر آن زمان، دکتر ماهاتیر محمد، افتتاح شد.

همان‌طور که در بالا گفته شد، برج کوالالامپور دارای ارتفاع ۴۲۱ متر است که در ردیف ششمین برج بلند جهان بعد از برج «میلاد» ایران قرار گرفته است. هدف اصلی احداث این برج، توسعه مخابراتی و یک نماد شهری معتبر جهانی با هدف توسعه گردشگری در این کشور است، ولی جالب است بدانید که مراجع و علمای مسلمان برای مشاهده شروع ماه رمضان، روز عید فطر و ماه‌های شوال و ذی‌الحجه از این برج استفاده می‌کنند. برج کی‌ال در طول سال میزبان صدها هزار توریست و گردشگر است که قصد اقامت در مالزی و سنگاپور را دارند و همچنین این برج تماشای منظره پانورامای کوالالامپور را فراهم می‌کند. ضمناً رستوران گردان این برج در یکی از بالاترین بخش‌های برج قرار گرفته است که غذاهای مالزیایی و بین‌المللی را برای مهمانان و گردشگران ارائه می‌دهد که بسیار هم پرطرفدار است. رستوران گردان برج کی‌ال در ارتفاع ۲۸۲ متری از سطح زمین قرار گرفته و ۲۵۰ نفر نیزگنجایش دارد. از امکانات ویژه این برج می‌توان به بازدید از بخش دیده‌بانی اشاره کرد و می‌توان با تهیه‌کردن بلیت با آسانسور سریع‌السیری که موجود است، به بخش دیده‌بانی آن رفته و با استفاده از دوربین‌های مخصوص تلسکوپ‌مانند، تمامی نقاط مختلف شهر کوالالامپور را مشاهده کرد. همچنین در برج کی‌ال چهار آسانسور سریع‌السیر در مدت ۵۴ ثانیه ارتفاع ۲۷۶ متری را بالا می‌روند که معادل دو هزار و ۵۸ پله است.



نمایی از راس برج کوالالمپور (کی ال) با معماری اسلامی از هنرمندان اصفهانی



برج کی ال دارای بخش‌های مختلفی است که گردشگران می‌توانند بازدید از آن‌ها را در برنامه تفریح خود قرار دهند. از دیدنی‌های این برج می‌توان به سینمای شش بعدی، سالن کنسول بازی، آکواریوم مرجان آبی، باغ وحش کوچک، عرشه دیده‌بانی، عرشه روباز و رستوران گردان آن اشاره کرد و این‌که برخی از این جاذبه‌ها در محوطه برج و برخی دیگر نیز در داخل این برج و در ارتفاع بالا قرار دارند. در محوطه اصلی ورودی برج، ۴۵ مغازه کوچک و بزرگ، یک رستوران بزرگ، یک فست‌فود، یک مینی سینما که هر ۱۵ دقیقه مراحل ساخت برج را نشان می‌دهد و همچنین یک سالن آمفی‌تئاتر با گنجایش ۲۲۲ نفر که در فضای باز قرار دارد، فعالیت می‌کنند. بخشی از درآمد برج از همین واحدهای تجاری و گردشگری برج حاصل می‌شود که حداقل برای ۳۵۰ نفر به‌طور مستقیم اشتغال ایجاد کرده‌اند.

برج تلکام

این آسمان‌خراش ۵۵ طبقه با ارتفاع ۳۱۰ متر از سطح زمین است که در شهر کوالالمپور قرار دارد. این سازه، توسط شرکت ساخت‌وساز ددو، به سفارش شرکت تلکام مالزی در فاصله سال‌های ۱۹۹۸ تا ۲۰۰۱ ساخته شد که هم‌اکنون دفتر مرکزی این شرکت نیز در آن مستقر است. برج تلکام پس از برج‌های

دوقلوی پتروناس، در رتبه دوم بلندترین ساختمان‌های آسیای جنوب شرقی قرار دارد. این برج اداری، در مجموع در رتبه ۳۵ از بلندترین ساختمان‌های جهان قرار دارد. ساخت این برج و برج‌های مشابه مدیون سیاست‌های اقتصادی هوشمندانه ماهاتیر محمد است. او معتقد بود که شرکت‌های بزرگ تجاری به‌طور مستقل یا مشارکتی موظف هستند با سرمایه‌گذاری خود در احداث برج‌های بلند و سازه‌های فاخر مهندسی به تغییر چهره مالزی از یک کشور فقیر آسیایی به یک کشور پیشرفته کمک کنند. این الگو را به‌طور موثری می‌توان برای تغییر چهره شهرهای ساحلی ایران نیز استفاده کرد. به‌طور مثال اگر شرکت نفت موظف شود در شهرها و استان‌هایی که فعالیت‌های نفتی دارد، مانند استان‌های خوزستان و بوشهر، برج‌های مرتفع تجاری ایجاد کند، علاوه بر بازسازی چهره این شهرها، درآمد گردشگری مردم این شهرها نیز افزایش می‌یابد. یا مثلاً در استان هرمزگان و شهر بندرعباس ده‌ها شرکت بزرگ دولتی و خصوصی ایرانی از قبیل شرکت پالایش نفت بندرعباس، شرکت آلومینیوم المهدی، شرکت کشتی‌سازی خلیج فارس (ایزوایکو)، شرکت صنایع فراساحل، بنادر رجایی و باهنر، مجتمع فولاد هرمزگان و ۹۰۰ واحد صنعتی کوچک و متوسط دیگر فعالیت دارند که گردش مالی آن‌ها به هزاران میلیارد تومان در سال می‌رسد. اگر فقط سالیانه یک درصد از درآمد این شرکت‌ها به‌طور مستقل یا مشارکتی صرف احداث سازه‌های فاخر مهندسی و برج‌های آسمان‌خراش در بلوار ساحلی این شهر شود، مطمئناً چهره بندرعباس بسیار متفاوت‌تر از شرایط امروزی خواهد شد. بندرعباس یک شهر ساحلی کم‌عرض و طویل است که به‌سرعت در حال رشد اقتصادی است ولی با محدودیت مساحت شهری شدیدی مواجه است؛ چراکه از شرق و غرب به مناطق نظامی، محدود شده و امکان توسعه ندارد؛ لذا ساخت حتی برج‌های بیش از ۵ طبقه نیز توجیه اقتصادی مناسبی در این شهر دارد. همین سیاست را در جزایر نیز می‌توان دنبال کرد. یعنی دولت باید سیاستی را در پیش گیرد که بخشی از بار توسعه سواحل و جزایر بر دوش شرکت‌های بزرگ همان مناطق گذاشته شود و این مستلزم سیاست‌های تشویقی و تنبیهی قوی است. البته این شرکت‌ها از منافع اقتصادی سرمایه‌گذاری خود نیز به‌خوبی بهره‌مند خواهند شد.



برج ۵۵ طبقه تلکام با ارتفاع ۳۱۰ متر و رتبه ۳۵ در دنیا

مالزی، کشور مسجدهای شناور

یکی از جاذبه‌های گردشگری و شاهکارهای مهندسی در مالزی، ساخت مساجد در داخل آب و بر روی پایه‌های بتنی است که اصطلاحاً به آن‌ها «مسجدهای شناور» می‌گویند (که البته در واقع شناور نیستند ولی این‌طور به نظر می‌رسند).

مسجد شناور تنگه‌ی مالاکا



مسجد شناور Kota Kinabalu



امروزه از ۱۰ مسجد شناور معروف دنیا، هفت مسجد متعلق به مالزی است. ساخت این مساجد به دو دلیل در مالزی مورد توجه قرار گرفته‌اند:

- ۱ - جذابیت بیشتر مساجد؛ چنین مساجد زیبایی هم مورد استقبال شدید مسلمانان است و هم کاربری گردشگری دارند. بسیاری از اعیان مذهبی بزرگ مسلمانان در این مساجد برگزار می‌شود و نکته جالب این است که بخش عمده‌ای از هزینه ساخت چنین مساجدی توسط خود مردم و نذورات مذهبی تامین می‌شود نه صرفاً بودجه دولتی! در بسیاری از شهرهای ساحلی ایران ده‌ها مسجد کوچک و بزرگ وجود دارند، ولی نمی‌توان یک مسجد شاخص و معروف را سراغ گرفت.
- ۲ - استحصال زمین ارزان‌قیمت: قیمت زمین معمولاً در مناطق شلوغ و متراکم تجاری بسیار بالاست. دولت مالزی در مناطق خاص برای ساخت مساجد شناور در حریم داخل دریا مجوز صادر می‌کند. این مناطق عمدتاً دارای جزرومد زیادی بوده و در حالت جزر، پایه‌های بتنی به‌طور کامل از آب بیرون است و در حالت مد، پایه‌ها به‌طور کامل در داخل آب بوده و مساجد به‌طور کامل توسط افراد سرمایه‌دار مسلمان از داخل یا خارج مالزی تامین شده است. این مساجد شناور در مالزی عبارت‌اند از:

- ۱ - مسجد شناور Kota Kinabalu که ظرفیت ۱۲ هزار نفر را داشته و در سال ۲۰۰۰ افتتاح شد؛
- ۲ - مسجد شناور تنگه مالاکا که در سال ۲۰۰۶ افتتاح شد؛
- ۳ - مسجد شناور Tanjung Bungah که ظرفیت ۱۵ هزار نفر را داشته و دومین مسجد شناور مالزی است؛
- ۴ - مسجد شناور کریستال که دارای ظرفیت ۱۵ هزار نفر بوده و در سال ۲۰۰۸ ساخته شده است. نمای بیرونی این مسجد حیرت‌انگیز و منحصر به فرد، از شیشه، کریستال و استیل ساخته شده است؛
- ۵ - مسجد شناور Putra که ظرفیت ۱۵ هزار نفر را دارد، توسط یک طراح معمار ایرانی طراحی شده و به سبک معماری اصفهان و معماری دوران صفویه نزدیک است؛
- ۶ - مسجد شناور Tengku Tengah Zaharah یک مسجد کوچک با ظرفیت دو هزار نفر در ساحل رودخانه Kuala Ibai ساخته شده و اولین مسجد شناوری است که در سال ۱۹۹۵ در مالزی ساخته شده است؛
- ۷ - مسجد شناور السلام با ظرفیت چهار هزار نفر که در سال ۲۰۰۶ ساخته شد؛



مسجد شناور Putra

مساجد شناور در کشورهای عربستان سعودی، برونی و مراکش نیز وجود دارند. در ایران نیز در مردادماه سال ۱۳۹۶ کلنگ احداث مسجد شناور در جزیره کیش با حضور مدیرعامل منطقه آزاد کیش، امام‌جمعه و سایر مسئولان استانی بر زمین زده شد. ایده احداث این مسجد توسط امام‌جمعه کیش مطرح

مسجد شناور
Tengku Tengah Zaharah

شده و مورد استقبال مدیران منطقه آزاد کیش قرار گرفته است. این مسجد با طراحی زیبا به صورت یک ستاره ۱۲ پر، با دو مناره در دو طبقه ساخته خواهد شد. مساحت شمسه آن یک هزار و ۲۸۰ متر مربع و عرض و طول اسکله آن به ترتیب ۶۰ و ۱۲۰ متر است. این مسجد دو بخش دارد: یکی بخش روی آب که توسط منطقه آزاد ساخته می‌شود و یک بخش خشکی که با هزینه یکی از خیرین ساخته می‌شود. این مسجد دارای دو کاربرد مذهبی و گردشگری است و از آن‌جا که هیچ نمونه مشابهی در ایران ندارد، انتظار می‌رود که با استقبال گردشگران مواجه شود. برای جبران هزینه‌های جاری مسجد نیز تعدادی واحد خدماتی و گردشگری در بخش خشکی مسجد ساخته می‌شود. این الگوی موفق در جزیره کیش می‌تواند به سرعت برای سایر مناطق ساحلی ایران تکرار شود که البته مستلزم تصویب یک قانون برای صدور مجوزهای اولیه محیط زیستی و سایر نهادهای دخیل در کمترین زمان ممکن در این زمینه است؛ به طوری که چنین طرح‌هایی با کمترین معطلی برای دریافت مجوزها مواجه شوند. برای جلوگیری از دست‌اندازی‌های غیرضروری به سواحل دریا می‌توان برای هر شهر بزرگ ساحلی ایران مجوز یک مسجد شناور یا حداکثر مساحت معین را مصوب کرد، به شرطی که هزینه ساخت آن توسط خیرین هر شهر یا استان تقبل شود. بدین ترتیب بدون تحمیل بار مالی جدید بر دولت می‌توان قدم بزرگی در توسعه مساجد شناور با جذابیت خارق‌العاده و زیبا برداشت، به طوری که هنر معماری اسلامی و ایرانی و توانایی‌های مهندسی ایرانیان را به رخ جهانیان بکشد.

دریاچه ماینز (دریاچه معادن)

دریاچه Mines به فاصله ۲۰ دقیقه رانندگی کردن از کوالالامپور قرار دارد. این دریاچه قبلاً یک معدن متروکه با عمق ۲۰۰ متر بوده که طی سال‌ها از آب باران پر شده و قبلاً یکی از عمیق‌ترین معادن دنیا بوده است. ماهاتیر محمد در دوران نخست وزیری‌اش، این معدن قلع متروکه را به صورت اجاره ۹۹ ساله به یکی از سرمایه‌گذاران واگذار کرد و او هم در سال ۱۹۹۰ با ساخت دریاچه زیبا، هتل و مرکز خرید بزرگ، آن را به یکی از عجایب هفت‌گانه مالزی تبدیل کرد. هم‌اکنون اتوبوس‌های دریایی و کشتی‌های کوچک بر روی سطح این دریاچه که طولش دو کیلومتر و عرضش یک کیلومتر است، مشغول برگزاری تورهای گردشگری هستند. در داخل این دریاچه عمیق، ماهی‌های

گول‌بیکر با طول چند متر وجود دارند که برای ایجاد جذابیت بیشتر در این دریاچه پرورش یافته‌اند. جالب این است که در کنار این دریاچه زیبا، مرکز خرید بزرگی قرار دارد که کانال آب در داخل این مرکز خرید وجود دارد که شناورها در آن گردشگران را سوار کرده و به دریاچه می‌برند. در مجتمع Mines Resort دو دریاچه با اختلاف سطح وجود دارند که مهندسان برای اتصال آن‌ها به یکدیگر از سیستم Lock استفاده کرده‌اند. لاک‌های دریایی در کشورهایی مانند هلند که سطح شهرها از سطح آب‌های آزاد پایین‌تر هستند، کاربرد فراوانی دارند و امکان تردد شناورها را در رودخانه‌ها میسر می‌کنند. تجربه تبدیل کردن معادن متروکه به دریاچه با هدف توسعه گردشگری، در دنیا سابقه دیرینه دارد و در کشورهای مختلفی اجرا شده است که در شماره‌های آتی بررسی خواهند شد، ولی آن‌چه مایه حسرت و اندوه عمیق است، این است که چرا هیچ‌کدام از این ایده‌های مهندسی در توسعه گردشگری در ایران وجود ندارند؟ چرا هیچ‌کس در ایران اسمی از این‌گونه طرح‌ها نمی‌آورد؟ اصولاً چرا استقبالی از ایده‌های خلاقانه مهندسی نمی‌شود؟ مگر ایران دارای سومین رتبه تولیدکننده مهندس در دنیا (بعد از آمریکا و روسیه) نیست؟ پس این‌ها قرار است کجا به کار بیایند؟! اثر آن‌ها در توسعه کشور چیست؟ چرا از نمونه‌های تجربه‌شده و موفق در دنیا اطلاع‌رسانی، الگوبرداری و استفاده نمی‌شود؟ بلندپروازانه فکر کردن، یکی از ابزارهای واجب برای توسعه شتابان هر کشوری است. چند دهه بعد که ثروت نفت و گاز ایران به پایان برسد، نسل‌های بعدی از خود خواهند پرسید که چه سازه فاخر، مدرن، بلند و عظیمی از آن دوران به یادگار مانده است؟ آیا این ثروت صرفاً صرف امور جاریه و روزمره شده است؟!

همه‌ی نشریات و رسانه‌های حوزه‌ی دریایی و بندری، آگاهی‌بخشی در این زمینه را باید رسالت خود بدانند و به‌منظور کمک به تنویر افکار مدیران دریایی و ساحلی کشور، انتشار مطالبی در این راستا را در اولویت کار خود قرار دهند. امید است با تقویت نگاه‌های مهندسی در حوزه گردشگری دریایی و ساحلی در ایران و اقدامات جسورانه مدیران جوان، ریسک‌پذیر، خلاق و خوش فکر، شاهد تحولات بزرگی باشیم.

الگوهای موفق مالزی در توسعه گردشگری مدرن

مالزی یک کشور مسلمان و بسیار موفق در این حوزه محسوب می‌شود. این کشور برخلاف ایران دارای منابع غنی نفت و گاز نیست، ولی به پشتوانه تفکرات اقتصادی مدرن توانسته است لقب «شهر آسمان‌خراش‌ها» برای شهر کوالالامپور و عنوان «کشور مسجدهای شناور» را برای خود کسب کند. آیا واقعا درآمد اقتصادی ما از مالزی که یک پنجم ایران مساحت داشته، یک سوم آن جمعیت دارد و منابع فسیلی هم ندارد، ضعیف‌تر بوده است؟ نکته جالب دیگر این است که تقریباً همه نمادهای شهری بزرگ و مهم مالزی مانند برج‌ها و مساجد شناور در یک بازه زمانی ۱۵ ساله (از ۱۹۹۰ تا ۲۰۰۵) ساخته شده‌اند که منطبق بر دوران نخست‌وزیری ماهاتیر محمد است. یعنی اگر تفکرات مدیران ارشد یک کشور اصلاح شود، می‌توان چهره یک کشور فقیر را در مدت کوتاهی متحول کرد؛ ولی در ایران باید این تحول و تغییر نگاه از پایین به بالا انجام شود، یعنی ابتدا کارشناسان، شهرداران و اعضای شورای شهر و سپس فرمانداران، استانداران و نمایندگان مجلس شهرهای ساحلی توجیه شوند تا سپس بتوان به تغییر دیدگاه مقامات ارشد کشور امید داشت. وقتی کارشناسان و مدیران استانی در این زمینه‌ها توجیه نباشند، نتیجه این می‌شود که حتی در طرح‌های توسعه آینده



وضعیت قبل و بعد از تبدیل معدن قلع به یک دریاچه زیبا



تردد قایق‌ها در داخل پاساژها و مراکز خرید در دریاچه ماینز

شهرهای ساحلی هم هیچ‌گونه نماد فاخر شهری مشاهده نمی‌شود و اگر هم در ضرورت ساخت نمادهای شهری توجیه شوند، نمادهای کوتاه، کوچک و ناقصی را مطرح می‌کنند که به‌هیچ‌وجه پتانسیل تبدیل شدن به یک نماد شهری واقعی را ندارند. بنابراین مشکل اصلی ما در ۱۰۰ سال گذشته و به‌خصوص ۴۰ سال اخیر که چهره آسیا به‌طور کلی متحول شده، نداشتن توسعه فکری است نه کمبود منابع مالی. از دیگر علل موفقیت ماهاتیر محمد در اجرایی کردن ایده‌های بزرگ خود، این بوده که در تامین هزینه طرح‌های بزرگ گردشگری و عمرانی، بخش زیادی از هزینه‌ها را بر دوش شرکت‌های بزرگ و پردرآمد می‌گذاشت؛ مثلاً - همان‌طور که اشاره شد - بزرگ‌ترین برج‌های مالزی، توسط شرکت‌های بزرگ داخلی و خارجی فعال در مالزی (به‌عنوان یک شرط

اجباری) ساخته شدند، یا مساجد شناور عمدتاً با هزینه‌های مردمی و خیرین مسلمان اجرایی شدند؛ یا معدن متروکه قلع با اجاره بلندمدت ۹۹ ساله به یک تاجر، تبدیل به یک دریاچه و مرکز خارق‌العاده گردشگری شد که امروزه یکی از عجایب هفت‌گانه مالزی است. تقریباً تمام مراکز گردشگری مهم مالزی در شهرهای ساحلی یا جزایر ۴۰ گانه این کشور قرار دارند. در ایران هم سرمایه‌گذاران زیادی وجود دارند که اگر بخش دولتی بتواند سیاست‌گذاری و هدف‌گذاری درستی انجام دهد، سرمایه‌های بزرگی به‌سوی تحول و پیشرفت کشور هدایت خواهند شد. در روزگاری که چشم مدیران صرفاً به بودجه اندک دولتی دوخته شده باشد، مشخص است که نمی‌توان انتظار تحول و پیشرفت، به‌خصوص در شهرهای ساحلی کشور داشت. |