

مقاله پژوهشی

تحلیل تأثیر منظر دریایی منطقه هرمزگان بر مدل توسعه
اقتصادی پایدار*

فهیمة حسنی فر**

کارشناس ارشد معماری منظر، دانشکده معماری، پردیس هنرهای زیبا، دانشگاه تهران، ایران.

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۸/۲۸ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۱۰/۰۵ تاریخ قرارگیری روی سایت: ۱۴۰۲/۱۱/۰۱

چکیده | در این پژوهش، با تحلیل مشاهدات میدانی، مطالعات کتابخانه‌ای و تصاویر ماهواره‌ای، تأثیر منظر دریایی استان هرمزگان بر مدل توسعه اقتصادی پایدار منطقه هرمزگان مورد بررسی قرار گرفته است. انتخاب شاه‌عباس صفوی و توجه ویژه او به این منطقه باعث رونق شهر بندری بندرعباس شد و بنادر دیگر استان هرمزگان از رونق افتاد. اما، ایدئولوژی‌ها و سیاست‌ها برای پایداری یک منطقه کافی نیستند، بلکه باید محیط‌زیست انسان‌ها با مدل فعالیت‌های اقتصادی سازگاری داشته باشد. زیرا شواهد روشنی وجود دارد که رشد اقتصادی در مراحل اولیه خود منجر به تخریب محیط‌زیست می‌شود. بررسی موقعیت جغرافیایی بندرعباس نشان می‌دهد که نزدیکی به منطقه استراتژیک تنگه هرمز، موجب شده است، این منطقه به‌عنوان یک رکن اصلی مبادلات دریایی منطقه باشد. با مشاهدات میدانی از بنادر وسیع بندرعباس به نظر می‌رسد، علاوه بر مبادلات کالاهای کالاهای نفت و گاز بر مدل الگوی توسعه این مناطق مؤثر بوده است. مطالعات پیرامون عوامل پایداری زمینه‌ای منطقه، متشکل از محیط‌زیست انسانی و جانوری، موقعیت جغرافیایی، وضعیت ژئو و توپولوژی، سرعت توسعه را در کشورهای در حال توسعه افزایش می‌دهد و به پایداری آن‌ها کمک می‌کند. شناخت مدل توسعه شهربندرها و بنادر، زمینه‌های برنامه‌ریزی برای آینده منطقه را فراهم می‌کند. به عبارت دیگر، توجه به منظر دریایی منطقه هرمزگان و هم‌پوشانی محیط‌زیست انسان‌ها با مدل فعالیت‌های اقتصادی، می‌تواند بر توسعه اقتصادی پایدار منطقه تأثیر گذارد.

واژگان کلیدی | توسعه اقتصادی، منظر نرم، منظر سخت، هرمزگان، شرایط جغرافیایی.

اسکله‌ها، شهرهای بندری و فضای اقتصادی منطقه نقش مهمی دارند. در این پژوهش، به نحوه اثرگذاری چندین عامل طبیعی بر توسعه اقتصادی شهرهای بندری استان هرمزگان، با تأکید بر منظر دریایی استان هرمزگان پرداخته شده است. استفاده از ظرفیت‌هایی که از منظر منطقه برخاسته است و توجه به منابع طبیعی موجود در این منطقه و شرایط آب‌وهوایی و جغرافیا، می‌تواند در توسعه اقتصادی شهرهای بندری استان هرمزگان مؤثر باشد. علاوه بر این، پژوهش و بررسی‌های بیشتر در جهت نقش پشت کرانه‌ای بنادر در شکل‌دهی به فضای اقتصادی این منطقه، اهمیت دارند. برای مثال بندر شهید رجایی و یا بندر باهنر در مقیاس ملی عمل می‌کنند و کالاهای نفتی و کانتینری در این بندر مبادله می‌شود، در حالی که در بنادری که صرفاً تجارت کالاهای غیرنفتی با

مقدمه | بخشی از اقتصاد ایرانیان در گذشته وابسته به دریا بوده است. شاه‌صفوی با انتخاب بندرعباس به‌عنوان مرکز تجارت، ظرفیت‌های بسیاری را برای توسعه اقتصادی ایجاد کرد. با گسترش صنایع، بشر توانست کشتی‌های بزرگ‌تری بسازد و بنادری که عمق آب بیشتری داشتند، اهمیت پیدا کرد. اما تحقیقات کافی در خصوص نقش پشت کرانه‌ای بنادر در شکل‌دهی به فضای اقتصادی و مناطق و سرزمین‌های واقع در حوزه جغرافیایی هرمزگان انجام نشده است. عوامل طبیعی هم‌چون گسترش دامنه کوه‌ها به سمت دریا و یا خشکی، عمق طبیعی لبه ساحل و تأثیر محورهای دریایی نیز بر جانمایی

* این مقاله برآمده از «طرح پژوهشی منظر پیشرفت دریایا به دریا» است که زیر نظر دکتر «سیدامیر منصوری» و توسط تیم تحقیقاتی پژوهشکده نظر در دی ماه ۱۴۰۱ در استان هرمزگان انجام شده است.
** نویسنده مسئول: ۰۹۱۰۶۸۰۵۳۹۴.fahime74477@gmail.com

شده است. ارتباطی بین معماری اسکله‌ها و تأثیر اقتصاد بر شهر بندری وجود ندارد. حوزه مهندسی معماری بندر، شامل مطالعات مهندسی علوم دریایی است و حوزه مطالعات معماری بندری شامل برنامه‌ریزی در حوزه اقتصادی است، اما این معماری از نوع برنامه‌ریزی اقتصادی است نه یک معماری کاربردی «معماری بندر، نوعی تشکیلات اقتصادی با بافت معماری برای بنادر محسوب می‌شود» (مارتین شارپ، ۱۳۹۰). حوزه منظر اسکله‌ها، شامل مبانی منظرهای سخت و نرم، سازه‌های سخت و نرم و یا مدل دسترسی‌های اسکله‌ها و چشم‌انداز اسکله‌ها و تأثیرات آن‌ها بر میراث‌های فرهنگی است، نه در معنای کاربردی معماری منظر و یا درباره نیاز به توسعه معماری ساحلی بحث می‌شود ولی راه‌حلی بیان نمی‌شود (جدول ۱).

در نتیجه رابطه صریحی بین منظر و پسرکانه‌ها و نوع اقتصاد وجود ندارد. پژوهش حاضر به معماری منظر بندری و شاخص‌های پایداری توسعه اقتصادی منطقه هرمزگان به عنوان یک شهر بندری^۲ در زمان حاضر می‌پردازد. با توجه به اهمیت و جایگاه استراتژیک شهرهای بندری، شناخت منظر دریایی هرمزگان می‌تواند به درک بهتر نحوه شکل‌گیری و سازماندهی فضاهای دریایانه، توسعه فعالیت‌های بازرگانی و گردشگری و اشتغال در منطقه کمک کند.

مبانی نظری

استفاده از مفهوم منظر در بررسی بنادر استان هرمزگان، می‌تواند به درک بهتر از تاریخچه تجارت دریایی کمک کند.

همسایگان خود داشتند، (مانند؛ بندر خمیر و بندر لافت و یا تجارت مروارید در بندر لنگه) رشد مدرنیته و نیاز به لبه‌های عمیق آب موجب شد، گرایش به کاربری گردشگری داشته باشند تا کاربری تجاری. بندر هرمز دارای تاریخچه طولانی در تجارت بوده، چنان‌که شاه‌عباس برای بیرون‌راندن اجنبی‌ها از این منطقه حساس تجاری کوشید، اما چرا امروز شاهد تجارت در مقیاس گذشته در بندر خمیر، لافت، کنگ و یا هرمز نیستیم؟ چگونه زیرساخت‌های منظر و شرایط جغرافیایی بنادر بر توسعه اقتصادی بنادر اثرگذار است؟

پیشینه تحقیق

مناظر دریایی و شهرهای ساحلی تأثیر قابل توجهی بر توسعه اقتصادی و گردشگری دارند. در این مطالعه، تلاش شده است یک مدل توسعه اقتصادی پایدار برای منطقه هرمزگان، براساس اهمیت بنادر و تجارت در این منطقه ارائه شود. این مدل می‌تواند به عنوان یک الگوی مؤثر برای توسعه اقتصادی در مناطق ساحلی استفاده شود. در پژوهش‌های گذشته صرفاً به مهندسی نرم و سخت در سایت‌های منظرپرداخته شده است، ولی الگویی برای طبقه‌بندی سواحل نرم و سخت ارائه نشده است. هم‌چنین پژوهش‌هایی که تاکنون انجام شده است به اهمیت سابقه تاریخی تجارت دریایی بنادر استان هرمزگان و دلایل انتخاب و یا افول آن‌ها قبل از دوران مدرنیته می‌پردازد اما در هیچ پژوهشی به اثرگذاری اقتصاد بر منظر و یا منظر بر اقتصاد پرداخته نشده است. عموماً مطالب مربوط به بندر و یا شهرهای ساحلی از حوزه برنامه‌ریزی انسانی بحث

جدول ۱. بررسی مفاهیم جنس منظر در پژوهش‌های گذشته. مأخذ: نگارنده.

منبع	توصیف	مفهوم منظر
Schoonees et al. (2019)	استفاده از هر آن چیزی است که با شرایط محیط‌زیست سازگار نیست و دست‌کاری در طبیعت اتفاق می‌افتد؛ من جمله شرایط مورفولوژی، هیدرودینامیکی و اکولوژی و منظور از ساحل نرم، استفاده از اکوسیستم سازگار با طبیعت یا شامل زیرساخت‌های سبز است.	راه‌حل‌های سخت راه‌حل نرم
D'Alessandro, Tomasicchio, Frega & Carbone (2011)	استفاده از مصالحی است که بتوانند شرایط موجود طبیعی را با دخالت‌های انسانی به سلطه خود در بیاورند	طراحی سازه‌های سخت
Masria, Iskander & Negm (2015)	اقدامات نرم، اقداماتی است مبتنی بر شناخت سواحل به منظور رسیدن به ساحل‌های ایده‌آل. برای مثال شبیه‌سازی ساحل با استفاده از سیستم‌های علف مصنوعی.	اقدامات نرم ^۱
Nouvel & Beissel (2014)	به عناصر بتنی و سازه‌ای مانند ساختمان‌ها، خیابان‌ها، پل‌ها، بنادر و ... اشاره دارد.	منظر سخت
Rangel-Buitrago, Williams & Anfusio (2018)	یکی از ضرورت‌های شناخت سواحل و اسکله‌ها، در ضمن توسعه پایداری، حفظ و مراقبت از سواحل با استفاده از سازه‌های سخت به منظور جلوگیری از فرسایش آن‌ها است.	سازه‌های سخت
Valente, Magliulo & Russo (2017)	استفاده از نوع منظر نرم و سخت، می‌تواند بر توسعه گردشگری اثر گذرد.	منظر نرم و سخت
داداش‌پور و آراسته (۱۳۹۶)	«بندر رجایی با تجارت کالاهای صنعتی و نفتی، پوشش گیاهی کم‌تراکم و لبه تیز ساحل تبدیل به منظر سخت ساحلی شده است.»	منظر سخت

انسانی و جانوری، موقعیت جغرافیایی، وضعیت ژئو و توپولوژی انجام شده است و معیارها و شاخص‌های مرتبط با هر یک از این مفاهیم تدوین شده‌اند. روش تحقیق در این مطالعه به دو صورت بازدید میدانی و مطالعات کتابخانه‌ای است. در بازدید میدانی، محقق به بررسی بندرها و مناظر آن‌ها پرداخته است و در مطالعات کتابخانه‌ای، با بررسی اسناد و نقشه‌های ماهواره‌ای و مقایسه آن‌ها با نقشه‌های کتابخانه‌ای، تحلیل و بررسی شاخص‌های مورد نیاز انجام شده است. برای پاسخ به نظریه شکل‌گیری تمدن‌های شهری در بستر نرم، مطالعات مربوط به زمین‌شناسی، جنس خاک و آب انجام شده است. جایابی اسکله‌ها و تشکیل کانون‌های اقتصادی و منظر سخت با استفاده از نقشه‌های ماهواره‌ای و مطالعات تاریخ‌شناسی مورد بررسی قرار گرفته است. در نتیجه، این پژوهش به تحلیل و بررسی نوع و جنس توسعه بندرهای هم‌جوار استان هرمزگان و تدوین معیار در راستای ایجاد یک منظر نرم و سخت و پایدار در بندرها پرداخته است. از مبانی نظری و توصیف مناظر سخت و نرم و شاخص‌های آن براساس نظریات نظریه‌پردازان شروع کرده و سپس به دسته‌بندی این شاخص‌ها برای دستیابی به مدل توسعه اقتصادی در بندر هرمزگان پرداخته شد.

تحلیل داده‌های میدانی

نمی‌توان توسعه اقتصادی بندرهایی که در مقیاس فرامحلی و ملی کار می‌کنند، از جمله بندر رجایی، در قیاس با بندرهای دیگر استان هرمزگان که در مقیاس محلی و بومی کار می‌کنند، از جمله هرمز، کنگ، خمیر، درگهان و ... را تنها برخاسته از تصمیم شاه صفوی و یا تاریخ سرگذشت آن‌ها دانست. هم شهر بندرعباس و هم دیگر بندر بندر استان هرمزگان در طول تاریخ مورد هجوم دولت‌های استعماری قرار گرفته‌اند؛ از جمله حمله تیمور گورگانی و ویرانی بندر هرمز (نوربخش، ۱۳۵۹،

به‌عنوان مثال، با بهره‌گیری از منظر نرم، می‌توان به بنادر به‌عنوان مراکز گردشگری و تفریحی جذابیت بخشید و به توسعه اقتصادی پایدار منطقه کمک کرد. با بهره‌گیری از منظر سخت، می‌توان بنادر را به‌عنوان مراکزی برای تولید و صادرات کالاهای ارزشمند مانند نفت، گاز و محصولات دیگر معرفی کرد. علاوه بر این، با بهره‌گیری از منظر سخت، می‌توان بنادر را به‌عنوان مراکز حمل‌ونقل و ترانزیت بین‌المللی در راستای توسعه اقتصادی و جایگاه ایجاد فرصت‌های شغلی مناسب برای نیروهای کارآمد در این منطقه معرفی کرد. در این نوشتار به بررسی مناظر مختلف استان هرمزگان، با تمرکز بر منظر بنادر و شهرهای آن پرداخته شده است. با توجه به گستردگی و تنوع مناظر، به سه دسته منظر نرم^۲، منظر سخت^۳ و منظر نرم-سخت^۴ تقسیم شده است (Cleveland, 2021). منظر سخت معمولاً به عناصری مانند مسیرها، راهروها، سیستم‌های زهکشی، برق، حصار، عرشه، پاسیو، پله‌ها و دیوارها اشاره دارد. سپس این عناصر پایه را برای عناصر منظر نرم مانند چمن، گیاهان و پوشش گیاهی فراهم می‌کنند. منظرسازی نرم به نوسازی یا نگهداری مواد نرم در فضای باز گفته می‌شود. مواد نرم شامل چمن، درختان، درختچه‌ها و گل‌ها هستند. منظرسازان نرم این مواد نرم را با استفاده از تکنیک‌های مختلف مانند کاشت، درجه‌بندی، وجین، پیرایش، حفاری و سم‌پاشی مدیریت می‌کنند. منظرسازی سخت ساخت، نگهداری یا بهبود مواد غیرگیاهی در طراحی منظر مانند پله‌ها، حصارکشی، راهروها، سیستم‌های زهکشی و پاسیو است (Endeed editorial team, 2023) (جدول ۲).

در این پژوهش با تحلیل شاخص‌های میدانی در بندرهای استان هرمزگان، نوع و جنس توسعه هر یک از بندرها بررسی شد. این تحلیل با توجه به مفاهیم نظری «منظر سخت» و «منظر نرم» و معیارهای زمینه‌ای منطقه، متشکل از محیط‌زیست

جدول ۲. تقسیم‌بندی اسکله براساس مشاهدات عینی. مأخذ: نگارنده.

مدل اسکله	توصیف
اسکله گردشگری	اسکله‌ای که توسعه اقتصادی آن وابسته به گردشگر است و تنها در بخشی از سال جذب سرمایه دارد. نمونه: بندر گورزین.
اسکله مسافری	اسکله‌ای که عمده جذب اقتصادی آن از طریق جابه‌جایی مسافر است. نمونه: بندر هرمز.
اسکله تجاری- مسافری	اسکله‌ای که درآمد اقتصادی آن از هر دو مورد کالا و مسافر است. اما مدل توسعه در مقیاس خرد است. این مدل توسعه اختصاص به شهر بندرها دارد. نمونه: بندر کنگ، بندر لنگه و بندر خمیر.
اسکله پویا ^۵	لبه ساحل با توجه به جزرومد آب دریا در فصول مختلف سال متفاوت است. نمونه: بندر گورزین.
اسکله شهری بندری	عمق لبه ساحل در این مناطق طبیعت خود را حفظ کرده و منطق بر تغییرات زمین‌شناسی است، این مدل اسکله عمدتاً به شهر بندرها اختصاص دارد.
اسکله عمیق ^۶	این نوع اسکله مختص پهلوگیری کشتی‌های غول‌پیکر و همراه با دخالت انسانی است.
اسکله تجاری	اسکله‌ای که جذب سرمایه آن وابستگی شدیدی به تجارت کالاهای کالا دارد. نمونه: بندر رجایی. این مدل اسکله عمدتاً حاصل قطبیت مبتنی بر تفکر مدرنیته دارد و خالی از جامعه مدنی است. شهر در بیرون از اسکله تشکیل می‌شود.



تصویر ۱. نمایش دامنه چین خوردگی‌های رشته‌کوه البرز در استان هرمزگان و محل پیدایش تعدادی از شهرها، روستاها و بنادر. مأخذ: نگارنده با استفاده از Global mapper.



تصویر ۲. نمایش کوه در کوچه‌های بندر خمیر. عکس: فهیمه حسنی فر، ۱۴۰۱.



تصویر ۳. دید به کوه در بندر رجایی. عکس: فهیمه حسنی فر، ۱۴۰۱.



تصویر ۴. نمایش عمق دریا در لبه ساحل استان هرمزگان. مأخذ: نگارنده با استفاده از Global mapper.

۲۱) و حمله استعماری دولت‌های استعماری به بندرعباس (قائم‌مقامی، ۱۳۵۴، ۱۹۶). در مناطقی که دارای شرایط رشد گونه‌های گیاهی چه از نظر خاک و چه از نظر آب مناسب بوده است، زمینه توسعه شهرهای جنوبی فراهم شده و منظر نرم-سخت شکل گرفته است، مانند بنادر خمیر، لنگه، کنگ و.. که بندر و شهر در یک زون‌بندی قرار دارند و توأم باهم کار می‌کنند، درحالی‌که، در بنداری مثل بندر رجایی، حقانی، بندرعباس، شهر و بندر در دو منطقه کاملاً جدا از هم دیگر قرار دارند. «ساختار فضایی سرزمین ایران در طول دو دهه اخیر، برمبنای ساختار منظوم‌های قطب‌محور شکل گرفته است» (داداش‌پور و آراسته، ۱۳۹۷، ۱۴). در بندرعباس شهر، اقتصاد، مردم و قدرت ارتباط متقابل دارند. بندرعباس نزدیک به دریای عمان و و تنگه هرمز و دارای جایگاه امنیتی است. در جزیره قشم، شهر و روستاها تنها در بخشی که دارای خاک قابل کشت بوده، تشکیل شده و بقیه مناطق که خاک نامناسب کشت دارند، به‌عنوان زیست‌بوم‌های دست‌نخورده و خالی از دخالت‌های بشری است. در شهر قشم، تراکم گیاهان خودرو نسبت به نقاط دیگر جزایر بیشتر است. در واقع، از جمله دلایل عدم توسعه بنادر و شهرها در جزیره هرمز و قشم وجود آهک و خاک نامناسب و شوری آب است. جایی که درصد آهک کم می‌شود، شهرها شکل می‌گیرند (برگرفته از تحلیل نقش زمین‌شناسی قشم)، (ضارعزاده و رضایی، ۱۳۹۰، ۱۲۴). بنابراین مداخله انسانی افزایش پیدا می‌کند و جنس منظر به سمت سخت‌شدن می‌رود. در نتیجه، برای درک و پی‌بردن به دلایل شکل‌گیری مناظر لبه‌های ساحلی، باید به طبیعت و ویژگی‌های منطقه توجه کرد.

در بندرعباس فاصله کوه از لبه ساحل زیاد است و موقعیت برای رشد پس‌کرانه‌ها فراهم است (تصویر ۱). مرز بین کوه و دریا در بندرعباس زیاد است اما مرز بین کوه و دریا در بندری مانند خمیر، لنگه و کنگ آن قدری نیست که بتوان یک شهر صرفاً تجاری را در پشت اسکله‌های خود جایابی کند، در کوچه‌های شهر بندری که قدم بزیم کوه‌ها در فاصله نزدیک دیده می‌شوند، اما در بندر رجایی کوه‌ها در پس‌زمینه و با فاصله از بندر دیده می‌شوند (تصاویر ۲ و ۳). بنابراین شهر بندرهایمانند خمیر، کنگ و لنگه توان قطبی‌شدن را ندارند. بررسی‌های لبه ساحل نشان می‌دهد که عمق آب در بندرعباس و جزیره هرمز بیشتر از دیگر بنادر است. مهم‌ترین امتیاز بندر رجایی لبه عمیق ساحل و فاصله زیاد کوه با دریا است (تصویر ۴). دیگر بنادر با وجود دارابودن لبه عمیق و مهیابودن شرایط تبدیل‌شدن به یک اسکله بندری در مقیاس بندر رجایی را ندارند. در نتیجه ظرفیت توسعه زیرساخت‌های نفت و گازی را ندارند و در رقابت با بنادر بزرگ‌مقیاس از توسعه باز می‌مانند.

ایجاد شده‌اند، مانند جزیره قشم. جزایر نمکی به دلیل بالا آمدن گنبد های نمکی شکل گرفته‌اند. توسعه صنایع فراساحل در این منطقه با توجه به گستردگی ذخایر گاز و نفت در بستر دریاها، حیاتی است. بررسی و اکتشاف این ذخایر و تولید نفت از آن‌ها اهمیت دارد و از آن جایی که اکثریت ذخایر نفت و گاز در این منطقه قرار دارند، توسعه و بهره‌برداری از آن‌ها باعث ارتقای اقتصادی می‌شود. در حالی که در منظر نرم ساحلی، بیش از رشد اقتصاد صنعتی، زندگی بومی در جریان است که در مدل توسعه اقتصادی، این امکان فراهم می‌شود که توسعه اقتصادی با استفاده از صنعت گردشگری صورت گیرد. در مقابل، هر جا که کوه‌ها از لبه ساحل فاصله می‌گیرند، مداخلات انسانی افزایش یافته و اسکله‌ها و بندرها شکل می‌گیرند. امروزه یکی از عوامل مهم در پیشرفت توسعه بنادر، میزان فاصله آن‌ها از دریا است. در بندر رجایی، به دلیل آن که چین‌خوردگی‌های رشته‌کوه زاگرس نسبت به دیگر بنادر فاصله بیشتری با دریا دارد، زمینه توسعه پس کرانه‌ها فراهم است. معیارهای مؤثر در تدوین مدل اقتصادی در سه سطح تعیین شده است (جدول ۴ و ۵).

نمود توسعه اقتصادی با توجه به وضعیت منطقه و زیرساخت‌های صنعتی و گردشگری، شامل شهرهایی با استخوان‌بندی مرکزی، شهر بندری، بنادر بزرگ با زیرساخت‌های صنعتی و اسکله‌های گردشگری و اسکله‌های مسافری است. تحلیل تأثیر منظر دریایی بندرعباس بر مدل توسعه اقتصادی پایدار منطقه هرمزگان از چالش‌های دوره حاضر است (جدول ۶).

اگر در گذشته تصمیمات سیاسی افراد مدل توسعه را شکل می‌داد، امروزه موقعیت پس کرانه‌ها و نیازهای مدرنیته جای تصمیمات فردی را گرفته است. در نتیجه برای تأسیسات دریایی و انتقال نفت و گاز نیازمند قسمت عمیق دریا هستیم. بندر رجایی یک قطب اقتصادی و خالی از مردم بومی است. اما بنداری مثل بندر خمیر، بندر کنگ که در طول زمان توسعه پیدا کرده‌اند و حاصل انطباق فرهنگ مردم با دریا است، نه صرفاً تحمیل مدرنیته، جامعه محلی را در خود حفظ کرده‌اند. اما دلایل طبیعی مانند عمق دریا، فاصله نزدیک کوه به دریا مانع از توسعه آن‌ها در مقیاس‌های ملی در عصر حاضر شده است. تحلیل داده‌های میدانی نشان می‌دهد؛ توسعه یک بندر و یا منطقه، تنها به عوامل سیاسی یا تاریخی بستگی ندارد، بلکه به عوامل طبیعی نیز بستگی دارد. بنداری مانند بندرعباس به دلیل ویژگی‌های مناطق طبیعی خود بهترین شرایط توسعه اقتصادی و تجاری را دارند، در حالی که بندر خمیر به دلیل عدم وجود شرایط مناسب در شهر و طبیعت، توان رقابتی ندارند. در جدول ۳ بنادر براساس ویژگی‌های عینی تقسیم شده است. بنابراین مناظر در توسعه اقتصادی بنادر نقش مهمی دارند.

بحث

جزایر هرمزگان شامل جزیره‌های بزرگ ساختمانی و نمکی است. جزایر بزرگ ساختمانی از طریق چین‌خوردگی زاگرس

جدول ۳. تقسیم‌بندی بنادر و معیارهای منطقی براساس مشاهدات عینی. مأخذ: نگارنده براساس آمارنامه دریایی ایران.

نام بندر یا شهر بندری	مساحت بندر یا شهر پس کرانه (کیلومتر مربع)	تقریب فاصله لبه دریا از کوه‌ها (کیلومتر)	عمق آبخور (متر)	مدل اسکله	کاربری پس کرانه
بندر رجایی	۱۶/۵	بیش‌تر از ۷	۱۵-۷/۵ متر	کانتینری/نفتی و فرآورده‌های نفتی/چندمنظوره	صنعتی-پالایشگاهی
بندر حقانی	۱۴۴۰۰۰	بیش‌تر از ۴	۳/۳۵	مسافری-گردشگری	شهر
بندر خمیر	۸	کم‌تر از ۲	۷	گردشگری-اسکله شیلات و گمرک در مقیاس کوچک	شهر تالابی-تجاری-گردشگری
بندر درگهان	۷/۶	-	۵/۵	مسافری	شهر در جزیره
بندر کورزین	۲/۳	-	۹	معیانات گازی-گردشگری	روستا در جزیره
بندر هرمز	۴۰	-	۱۱۰-۳۶	گردشگری	جزیره
بندر لنگه	۹/۷	۲	۵/۵	چندمنظوره	تجارت مروراید-گردشگری
بندر پل قشم	۴/۸	۷	۳۰-۰	کاپوتاژی ^۸	شهر بندری
بندر کنگ	۵/۶	۵	۵/۵	گردشگری	شهر بندری-شهر دریانوردان
بندر لافت	۳/۲۴	-	۶	گردشگری	روستا در جزیره

جدول ۴. معیارهای منظر و زمینه‌ای براساس شاخصه‌های کلی. مأخذ: نگارنده براساس مشاهدات عینی.

معیارهای مدل اقتصادی سطح ۱		منظر	عوامل زمینه	
معیارهای مدل اقتصادی سطح ۲	جنس منظر	محیط‌زیست انسانی و جانوری	موقعیت جغرافیایی	وضعیت ژئو و توپولوژی
معیارهای مدل اقتصادی سطح ۳	نرم-سخت	شرایط مساعد برای تشکیل شهر	فاصله دامنه کوه از دریا	عمق لبه ساحل
				نوع کالا

جدول ۵. تقسیم‌بندی جنس منظر استان هرمزگان براساس داده‌های عینی. مأخذ: نگارنده.

نوع منظر	تراکم پوشش گیاهی خودرو	مدل توسعه اقتصادی	نمونه موردی
منظر سخت	کم	بنادر بزرگ اقتصادی	بندر شهید رجایی بندرعباس
منظر سخت-نرم	متوسط	شهر بندری	بندر لافت- بندر خمیر- بندر کنگ
منظر نرم	زیاد	تشکیل شهرهای تاریخی براساس نیازمندی‌های اکولوژیکی	شهر قشم- شهر درگهان- روستای سهیلی- چاهکوه

نتیجه‌گیری

توسعه پایدار اقتصادی نیازمند زیرساخت‌های منطقه‌ای و منظری است. استان هرمزگان به دلیل موقعیت جغرافیایی و دسترسی به دریا، دارای پتانسیل توسعه گردشگری، فرهنگی، اقتصادی و تحقیقات دریایی است. شهرهای بندری مانند خمیر، درگهان و گورزین به دلیل نزدیکی چین‌خوردگی‌ها به لبه دریا، فاقد پس‌کرانه‌ای لازم هستند. هم‌چنین، کم‌بودن عمق آب در لبه ساحل، مانع از توسعه آن‌ها در مقیاس کلان می‌شود. اما به دلیل تاریخچه تجارت‌های بین‌المللی دارای منظر نرم-سخت هستند و می‌توانند به نوعی به توسعه پایدار اقتصادی دست یابند. در سایت‌های سخت منظر، محیط به دو قطب اقتصادی و قطب زندگی شهری وابسته به دنیای مدرن‌نیت‌شکل می‌گیرد. با توجه به محیط‌زیست و جنس منظر استان هرمزگان، هرچا تراکم پوشش گیاهی خودرو افزایش می‌یابد و جنس منظر به سمت نرمی می‌رود، تمدن‌های شهری شکل می‌گیرند، درحالی‌که هرچا که کوه‌ها از لبه ساحل فاصله می‌گیرند، دخالت‌های انسانی افزایش پیدا می‌کند و منظر سخت ساخته می‌شود. توسعه پایدار بنادر هرمزگان نیازمند برنامه‌ریزی و استفاده از مزایای موجود در محیط‌زیست و جغرافیایی منطقه است. توسعه برخی از بنادر، بدون توجه به زیرساخت منظرین، صورت گرفته است و شاید چندان موفق نبوده است. حضور جامعه محلی و نیازمندی به تأسیسات تجارتي، تأثیر قابل توجهی در گسترش اقتصاد دریاپایه دارد. در ابتدا منظر دریایی استان

هرمزگان به سه دسته سخت، نرم و سخت و نرم تقسیم شده است. جایابی اسکله‌ها براساس فاصله کوه و دریا و محصولات مختلفی که در این اسکله‌ها تجارت می‌شود، بررسی شد. می‌توان نتیجه گرفت که عمق دریا، فاصله کوه‌ها از لبه ساحل و نوع کالاهای حاضر در بنادر و اسکله‌ها، در نوع تجارت و گسترش اقتصاد دریاپایه مؤثر است. در بنادر بزرگ اقتصادی مانند بندر بندرعباس، به دلیل داشتن اسکله‌های تجاری و نیاز به حمل‌ونقل کالاهای نفتی، اقتصاد دریاپایه بسیار پویا است. در برخی اسکله‌ها مانند بندر کنگ، با وجود دستکاری‌های اکولوژیکی و تشکیل اسکله شهر بندری، امکان ایجاد اسکله با عمق بیشتر ممکن نیست. در نتیجه توسعه اقتصاد دریاپایه در این بنادر محدود است. در بندر لافت، بندر خمیر و کنگ به دلیل نبود زیرساخت‌های تأسیسات اقتصادی، توسعه این بنادر محدود است. با توجه به بررسی مناظر مختلف، به نظر می‌رسد که مناظر سخت و خالی از پوشش گیاهی بیش‌ترین تأثیر را بر توسعه اقتصادی پایدار دارند، درحالی‌که مناظر نرم و دارای پوشش گیاهی بهترین تأثیر را بر توسعه پایدار دارند. مناظر مختلف می‌توانند اثرات متفاوتی بر توسعه اقتصادی پایدار داشته باشند. شناخت مدل توسعه شهربنادرها و بنادر، زمینه‌های برنامه‌ریزی برای آینده منطقه را فراهم می‌کند. به عبارت دیگر، توجه به منظر دریایی بندرعباس و هم‌پوشانی محیط‌زیست انسان‌ها با مدل فعالیت‌های اقتصادی، می‌تواند بر توسعه اقتصادی پایدار منطقه هرمزگان تأثیر گذارد.

نمونه	جنس منظر	محیط زیست	موقعیت جغرافیایی	وضعیت ژئو و توپولوژی	مدل اسکله	مدل توسعه اقتصادی پایدار	نمود توسعه اقتصادی پایدار
بندر رجایی	منظر سخت	فاصله بین شهر و اسکله	فاصله دامنه کوه از دریا	عمق لبه ساحل	-	نوع تجارت کالا	شهر تجاری
بندر حقانی	منظر نرم	عدم فاصله بین شهر و اسکله	▲		تجاری	(نفت و گاز)	شهر تجاری
بندر خمیر	منظر سخت-نرم	فاصله بین شهر و اسکله	▲		تجاری مسافری	(کالای غیرنفتی)	شهر بندری
بندر درگهان	منظر سخت-نرم	عدم فاصله بین شهر و اسکله	▲		گردشگری تجاری	کالای غیرنفتی و کشاورزی	شهر بندری
بندر کورزین	منظر سخت	فاصله بین شهر و اسکله	▲		گردشگری	-	شهر گردشگری
بندر هرمز	منظر نرم	عدم فاصله بین شهر و اسکله	▲		گردشگری	بوم گردی	شهر گردشگری
بندر لنگه	منظر سخت-نرم	فاصله بین شهر و اسکله	▲		تجاری	کالای غیرنفتی	شهر بندری
بندر پل قشم	منظر سخت	عدم فاصله بین شهر و اسکله	▲		ترانزیت	خودرو	شهر تجاری
بندر کنگ	منظر سخت-نرم	فاصله بین شهر و اسکله	▲		گردشگری	کالای غیرنفتی	شهر تجاری
بندر لافت	منظر سخت-نرم	عدم فاصله بین شهر و اسکله	▲		گردشگری	کالای غیرنفتی	شهر بندری

عمق آبخوردگی

۳ ۴ ۵ ۶ ۷ ۸ ۹ ۱۰ ۱۱ ۱۲ ۱۳ ۱۴

کمتر از ۴ کیلومتر

بیشتر از ۴ کیلومتر

فاصله بین شهر و اسکله

عدم فاصله بین شهر و اسکله

منظر سخت

منظر نرم

منظر سخت-نرم

پی‌نوشت‌ها

۱. soft protection actions
 ۲. Port city
 ۳. Soft landscape (منظر نرم): منظر نرم به فضاهای اکولوژیک دست‌نخورده و زیست‌بوم‌هایی اشاره دارد که در طول تاریخ و به فراخور نیازهای اکولوژیکی شکل گرفته‌اند.
 ۴. Hard landscape (منظر سخت): به منظری اطلاق می‌شود که فضاهای خالی از پوشش گیاهی و جامعه محلی دارد و به‌طور عمده برای فعالیت‌های تجاری و صنعتی استفاده می‌شود.
 ۵. Balancing hard and soft landscaping (منظر نرم-سخت): منظر نرم-سخت، شامل فضاهایی است که انسان در اکولوژی آن تغییرات ایجاد کرده، اما همچنان شاخص‌های اکولوژی در آن نمود دارد.
 ۶. اسکله پویا (Dynamic wharf): رأی پذیرش وسایل نقلیه در مناطقی با سطح آب نامنظم و تغییرات فصلی آب‌وهوا طراحی شده است.
 ۷. اسکله عمیق (Deep-water wharf): اسکله عمیق برای پذیرش کشتی‌های بزرگ با عمق آب بیش از ۳۰-۴۰ فوت (۱۲ متر) طراحی شده است.
 ۸. Cabotage: حمل کالا از یک بندر کشور به بندر دیگر و همچنین از یک گمرک به گمرک دیگر، که از راه کشور هم‌جوار صورت می‌گیرد.

فهرست منابع

- Design and management aspects of a coastal protection system. A case history in the South of Ital. *Journal of Coastal Research*, (64), 492-495.
- Emdeed editorial team. (2023). *Hard landscape vs. soft landscape*. Retrieved May 15, 2023 From: indeed .com.
 - Masria, A., Iskander, M. & Negm, A. (2015). Coastal protection measures, case study (Mediterranean zone, Egypt). *Journal of Coastal Conservation*, 19 (3).
 - Nouvel, J. & Beissel, B. (2014). The Case of Sydney's Port Jackson. *CTBUH Journal*, 10-18.
 - Rangel-Buitrago, N., Williams, A. & Anfuso, G. (2018). Hard protection structures as a principal coastal erosion management strategy along the Caribbean coast of Colombia. A chronicle of pitfalls. *Ocean & Coastal Management*, (156), 58.
 - Schoonees, T., Mancheño, A. G., Scheres, B., Bouma, T. J., Silva, R., Schlurmann, T. & Schüttrumpf, H. (2019). Hard Structures for Coastal Protection, Towards Greener Designs. *Estuaries and Coasts*, 42 (7), 1709-1729.
 - Valente, A., Magliulo, P. & Russo, F. (2017). The Coastal Landscape of Cilento (Southern Italy): A Challenge for Protection and Tourism Valorisation. *Springer Nature*, 3 (17), 409-418.
 - داداش پور، هاشم و آراسته، مجتبی. (۱۳۹۶). واکاوی روابط فضایی در بنادر جنوبی ایران و حوزه‌های پس کرانه آن؛ ارائه یک نظریه زمین‌های: مطالعه موردی مثلث فضایی شیراز، بندرعباس و بوشهر. *برنامه‌ریزی و آمایش فضا*، ۳۱(۳)، ۱۴۵-۱۸۷.
 - داداش پور، هاشم و آراسته، مجتبی. (۱۳۹۷). تبیین نقش بنادر در تکوین ساختار فضایی پس کرانه‌ها در حوزه سرزمین ایران. *هنرهای زیبا*، ۲۳(۳)، ۵-۱۶.
 - ضارعزاده، رضوان و رضایی، پیمان. (۱۳۹۰). مطالعه ژئوشیمی و کانی‌شناسی پادگان‌های آهکی دریایی منتسب به کواترنری جزیره قشم. *پژوهش‌های چینه‌نگاری و رسوب‌شناسی*، ۲۷(۴۴)، ۱۲۱-۱۳۸.
 - قائم‌مقامی، جهانگیر. (۱۳۵۴). *مسئله هرمز در رابط ایران و پرتقال*. تهران: چاپخانه ارتش شاهنشاهی.
 - مارتین شارپ. (۱۳۹۰). *بهبود کسب‌وکار هماهنگ با ساماندهی چالش‌های مدیریتی. بند رود و دریا*، ۸۸، ۸۹-۱۸۶.
 - نوربخش، حسین. (۱۳۵۹). *بندر کنگ*. بندرعباس: ابن سینا.
 - Cleveland, S. (2021). *WHAT IS HARD AND SOFT LANDSCAPING?*. Retrieved from <https://www.cleveland-land-services.co.uk/blog/2021/05/what-is-hard-and-soft-landscaping/>
 - D'Alessandro, F., Tomasicchio, G. R., Frega, F. & Carbone, M. (2011).

COPYRIGHTS

Copyright for this article is retained by the authors with publication rights granted to Tourism of Culture journal. This is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).



نحوه ارجاع به این مقاله

حسینی‌فر، فهیمه. (۱۴۰۲). تحلیل تأثیر منظر دریایی منطقه هرمزگان بر مدل توسعه اقتصادی پایدار. *گردشگری فرهنگ*، ۴(۱۵)، ۴۸-۵۵.

DOI: 10.22034/TOC.2024.430036.1145

URL: https://www.toc-sj.com/article_189672.html

