



مرکز بررسی‌ها و مطالعات دریایی

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی



طراحی بندر برای توسعه مجتمع بندری شهید رجایی

علیرضا زیرک نیا

این مقاله تاریخچه توسعه بندر شهید رجایی از آغاز درسالهای ۱۹۷۰ تا ۱۹۸۰ به‌مراه موقعیت فعلی آن در محدوده ای که نیمی از فضای بالقوه بندر را اشغال نموده است مورد بررسی کلی قرار می‌دهد. طراحی اولیه بندر بر مبنای عملیات کالای عمومی و فله خشک استوار گردید که در آن هنگام عملیات کالای کانتینری روزهای آغازین خود را طی می نمود. مفاهیم طراحی عبارت بود از ۳ حوضچه (حوضچه های شماره ۱ و ۲ و ۳ از شرق تا غرب)، هر کدام به طول تقریبی ۱۰۰۰ متر و پهنای ۲۵۰ تا ۳۰۰ متر در ۶۵۰ فضای پیش آمدگی فیما بین.

در حال حاضر امکانات کانتینری اختصاصی تنها یک طرف از حوضچه شماره ۱ را به همراه سایر فضاهای انبار اشغال نموده است. پهناوری فضاهای انباری و پشتیبانی ناشی از مدت زمان طولانی ماندگاری کالا و حضور امکانات CFS می باشد. کالای عمومی و فله خشک در پیش آمدگی فیما بین حوضچه ۱ و ۲ تخلیه و بارگیری میشوند البته بخشی از این فضا به عملیات کانتینری بوسیله جرثقیلهای موبایل اختصاص دارد. روغنهای خوراکی در اسکله اختصاصی در انتهای سمت دریای حوضچه شماره یک، در مجاورت امکانات کانتینری تخلیه و بارگیری می شوند. البته طراحی برای توسعه در راس حوضچه شماره ۲ وجود دارد. روغنهای مورد نیاز پالایشگاه مجاور بندر، در اسکله های دو قلوی مواد روغنی تخلیه می شوند همچنین این اسکله ها تانکرهای سمت ساحل را نیز تغذیه می نماید. اسکله های مواد روغنی همچنین جهت صادرات برخی مواد روغنی مورد استفاده قرار می گیرد. در سالهای گذشته، تجارت در بندر شهید رجایی به سرعت گسترش یافته و ترمینال کانتینری موجود به ظرفیت مطلوب خود دست می یابد. رشد اصلی ترافیک در بندر مربوط به کالاهای کانتینری خواهد بود و توسعه بندر میبایستی با تمرکز بر فراهم آوردن

امکانات وسیع تر تخلیه و بارگیری کالای کانتینری بمنظور پاسخگویی به رشد ترافیک صورت پذیرد. همچنین جانمایی سایر کالاهای موجود نیز میبایستی با نگاه به مبانی توسعه بنادر در سطح ملی با در نظر گرفتن توسعه سایر بنادر منطقه صورت پذیرد.



Prot Design for Development of Shahid Rajae Port Complex

Alireza Ziraknia

Abstract

This article intends to study the history of Shahid Rajae Port development during 1970 to 1980 and the current situation of this port. Initial design of the port was based on the general cargos, dry cargo, and bulk cargo operations. In that period of time, container operation had recently been introduced in ports operations and port design mainly comprised of 'three pools' (pool No. 1, 2, 3 extending from east to the west of port), each one approximately 1000m long and 250 to 300 wide spreading over a total number of 650 projected spots. At the current time, container facilities occupy one side of the pool no. 1. The remaining portion of the surface area of the aforesaid pool has been devoted to warehouses. General cargoes and dry bulk are used to be loaded in the projected spot located between pool No. 1 and 2. Some part of this space is devoted to container operations via mobile gantry cranes. Audible oils are loaded at a special berths located at the marine end of pool No. 1. These berths were formerly used for exportation of oil products as well. Location of each part must be designed on the basis of national port development standards and other port considerations.

Keywords: *Shahid Rajae Port, Persian Gulf, port design, general cargos, dry and unpackaged commodities*