سرآمد اقتصاد
دوشنبه ۱۷بهمن ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۷۰

از مرکز گردشگری دریایی در عسلویه بهره‌برداری شد

مدیرکل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان بوشهر گفت: همزمان با بزرگداشت دهه فجر یک مرکز گردشگری دریایی (بوم‌گردی ساحلی) در عسلویه با اعتبار ۱۰۰ میلیارد ریال به بهره‌برداری رسید.به گزارش اقتصادسرآمد، سجادی منش به ایرنا افزود: با بهره برداری از این مرکز تفریحی و گردشگری دریایی ۱۵ فرصت اشتغال مستقیم ایجاد شده است.وی بیان کرد: امید است با تداوم حمایت‌های موثر شورا و شـــهرداری از بخش خصوصی فاز دوم این مرکز تفریحی شامل رستوران دیوار شیشه‌ای نیز تا پایان سال جاری محقق شود.سجادی منش ادامه داد: تاکنون ۶۰ بوم گردی در استان بوشهر راه‌اندازی شده که هر کدام از آنها به طور متوسط سه تا پنج فرصت اشتغالزایی ایجاد کرده است.معاون گردشگری و سرمایه‌گذاری اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان بوشهر نیز گفت: در چشم انداز طراحی شده شمار بوم گردی های استان بوشهر باید به ۱۰۰ مرکز برسد که تمرکز فعالیت عمده آنها نیز بر گردشگری دریایی پیش بینی شده است.وحید جمالی ادامه داد: اکنون نیز پنج بوم گردی در مناطق مختلف استان بوشهر در حال احداث است.وی اظهار کرد: در برنامه سفر رئیس جمهور به استان بوشهر نیز پیش بینی شده هتل دریایی چهار ستاره دریایی در بوشهر با اعتبار ۱۳ هزار میلیارد ریال بهره‌برداری شود.

اقتصاد دریامحور، وجه حاکمیتی دارد

بخش اول

تنها متحد استراتژیک ما خلیج فارس و دریای عمان است

» متحد ژئوپلیتیک در منطقه نداریم تنها متحد ما دریای عمان است، متحد ما خلیج فارس اســـت، خلیج فارس هم می ماند؛ دریای عمان، دریای مکران می شود و می ماند، اگر بتوانیم سواحل شمالی را به خوبی احیا کنیم و بتوانیم در دریا از ظرفیتی که روی زمین ساخته ایم به خوبی پشتیبانی و حفاظت کنیم

اقتصاد ســـرآمد - امید متین - دبیر کل اتـــاق بازرگانی تهران در پیش نشســـت تخصصی چشم انداز ایفای نقش بخش خصوصی در مدل پیشرفت مکران، به نکاتی اشاره و تاکید کرده است که هشداردهنده و قابل تامل است. این نکات را مرور و به اهمیت آن توجه می کنیم. توجه به اقتصاد دریامحور تا چه حد اهمیت دارد؟ از دو سو به دریا وصل هستیم، آیا این مزیت اســـت؟ چگونه می توانیم از این مزیت ها استفاده کنیم؟ نگاه بلند مدت ما به اقتصاد باید دریا محور باشد یا خشـــکی محور؟ جهش اقتصادی طبق سیاست های برنامه هفتم، باید به چه سمتی بچرخد؟ آیا همچنان باید به سمت خشکی و کویر گرایش داشته باشد یا باید به سمت دریاها بچرخد؟

بهمن عشـــقی به طور واضح و قطعی معتقد اســـت: پیشرفت در دریاهای جنوبی، باعث پیشرفت و توسعه کل کشور می شـــود و لازم اســـت که به سمت دریا چرخش کرده و بهبود شـــرایط کل اقتصاد کشور را از دریاهامان طلب کنیم. سخنان دبیر کل اتاق بازرگانی مهم و هشداردهنده است و ما این سخنان را با افزودن تحلیل و نگاه خودمان منتشر می کنیم. اصل سخن در منابع متعدد خبری از جمله بازار قابل مشاهده است.

سه منظر توسعه دریامحور:

از دیدگاه دبیر کل اتاق بازرگانی تهران، طرح توســـعه دریامحور از سه منظر ضرورت دارد:

الف: توجه به توسعه ظرفیت دریایی

ب: توسعه سواحل و شهرهای کناره دریاهای جنوبی

ج: پایداری امنیت جنوب.

وی با اشاره به این ســـخن تاریخی که دریا را دروازه شکست یا پیروزی ملت ها می داند، تاکید کرد: حرف بسیار درستی است که ملت ها پیروز می شوند، وقتی دریاها را باز کنند و ملت ها مغلوب می شوند وقتی در سواحل دریاها متوقف می شوند.با این نگاه، این فکر به ذهن متبادر می شود که سرنوشت کشورها- یعنی تغییرات ژئوپلیتیک و سرنوشت هژمانی ملت ها- در دریا ها تعیین شده است.

به عنوان مثال، ظهور دولت انگلستان یا دولت بریتانیا از سال ۱۵۸۸ که سیطره پیدا کرد، با شکست اسپانیا در دریا بود و این توسعه بحری ادامه پیدا کرد تا سال ۱۸۰۵ که ناپلئون را نیز در دریا توانست متوقف کند. ناپلئون در خشکی از بین نرفت؛ بلکه در دریا نابود شد و پس از این شکست دریایی بود که دیگر هیچ گاه ناپلئون نتوانست در جهان قدرت یابد.

بین سال های ۱۵۸۸ تا ۱۸۰۵ انگلستان صاحب مطلق دریاها می شـــود و این امر دو قرن ادامه پیدا می کند تا سال ۱۹۴۷ که صاحب هند می شود. صاحب دریا ها و کمپانی هند شـــرقی و ارتباط نظامی گری و تجارت دریایی و اقتصاد هند، یعنی کمپانی هند شرقی بریتانیا یک اتصالی است میان نظامی گری و تجارت دریایی. این امر یک سند اتفاق افتاده و ثبت شده در تاریخ است. ســـقوط امپراطوری تزاری از ۱۹۰۵ شـــروع شد در شکست دریایی و در پی نبرد پل آرتور که در این جنگ از ژاپنی ها شکســـت خوردند و این آغاز اضمحلال امپراطوری تزار ها می شود در سال ۱۹۴۲ .

ژاپن نیز در اقیانوس آرام از امریکا شکست خورده و این می شود آغاز ســـیطره کامل امریکا در دریا ها که ابر قدرتی این کشور را ســـبب می شود که تا امروز نیز ادامه دارد. یعنی تکلیف کشور ها در دریا ها مشخص شده است.

(بر این دیـــدگاه باید افزود که گویی دســـتی پنهان از دیرباز، در تلاش اســـت که ایـــران را از دریا دور نگه دارد. معلوم نیست با چه سیاستی بوده که کارخانجات بزرگ آب بر به جای تاسیس در سواحل و در نزدیکی آب، به دل کویر ایـــران می روند. بی شـــک، تصمیم سیاســـی به جای تصمیم اقتصادی موثر بوده است و حال این تصمیم سیاسی از چه آبشخوری نشات گرفته است، جای پرسش دارد. به هر روی و به هر دلیلی که باشد، ایران سال های سال اســـت که از مزیت اصلی اقتصادی خود دور افتاده اســـت و آن دوری از دریا و اقتصاد دریامحور است. اقتصادی که تمامی کشورهای پیشرفته با ســـهم بالایی از آن بهره می برند و ایران با وجود ارتباط از شـــمال و جنوب به دریا، سهمی کمتر از ۲ درصد دارد!)

ایران دو بر دریا

عشقی در ادامه ســـخنان خود می گوید: خداوند به ما لطف کرده و هم در قسمت شـــمال و هم جنوب دریا داریم من در ســـخنرانی دیگری که در دانشـــگاه امام صادق(ع) داشتم هم گفتم که دلیل امضای ما در عهد نامه ترکمنچای شکست ما در دریا بود اگر ما در دریای خزر نیرو داشتیم شکست نمی خوردیم. اگر قرار باشد دریای عمان، دریای مکران باشد و خلیج فارس همیشه خلیج فارس بماند ما باید یک تناســـبی از توسعه در سواحل جنوبی و شمالی داشته باشیم. نمی شود سواحل شرقی که سهم گسترده ایران و تاریخ ایران از این دریا است توسعه پیدا نکند و ما بگوییم اسم این دریا مکران است؛ همین طور راجع به بخش غربی آن یعنی خلیج فارس.

احیا و آبادانی شمال خلیج فارس

نمی شود سواحل جنوبی خلیج فارس توسعه پیدا کند، رونق و ارتباطات جهانی و پیشرفت اقتصادی مواجه بشود؛ ولی در قسمت شمالی آن که ما هستیم هیچ اتفاقی نیفتد و محرومیت و عدم توسعه یافتگی داشته باشیم.

(قابل توجه است که در کشورهای پیشرفته، استان ها و ایالات آباد و پرجمعیت در کناره سواحل قرار دارند. بزرگ ترین نمادهای کشورهای پیشرفته در استان های ساحلی اســـت و بزرگ ترین و بیشترین کارخانجات بزرگ در ســـواحل و نزدیک به دریا هســـتند؛ این در حالی است که در کشـــور ما کاملا وضعیت برعکس است. فشار و تراکم جمعیت در سرزمین های خشک و کویری مانند تهران و اصفهـــان و یزد و... قرار دارند. کارخانجات بزرگ و آب بر ما در استان های خشک و کم آب مانند تهران و اصفهان و یزد و مرکزی و... قرار دارند و در مقابل، استان های ساحلی ما عقب مانده و در برخی از نقاط متروک و خالی از سکنه هستند.)

برگزیده ها

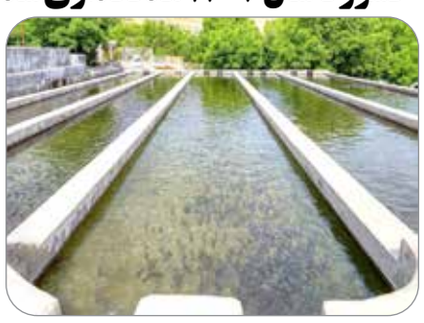
مدیر بنادر و دریانوردی شهرستان قشم

۱۰۵ ماموریت نجات دریایی توسط شناور ناجی در آب های قشم انجام شد

مدیر بنادر و دریانوردی شهرستان قشم گفت: از ابتدای سال جاری تاکنون ۱۰۵ مورد ماموریت جستجو و نجات دریایی در پهنه آبی این جزیره راهبردی خلیج فارس توسط شناور ناجی انجام شده است.به گزارش اقتصادسرآمد، علی اشتری افزود: در راستای عمل به الزامات ملی و بین المللی جستجو و نجات دریایی یک فروند شناور ناجی در بندر مسافری شهید ذاکری قشم و تعداد ۹ ایستگاه همیار ناجی با استفاده از ظرفیت های بومی منطقه در سطح جزیره و جزایر لارک و هنگام در حال خدمت رسـانی به دریانوردان در آب های های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی در محدوده جزیره قشم می باشند.وی ادامه داد: با توجه به حضور در ماه های پایانی سال و نزدیک شدن به ایام تعطیلات نوروز و استقبال مسافرین و گردشگران از جاذبه های دریایی جزیره قشم، هنگام و لارک، افزایش سفرهای دریایی را شاهد خواهیم بود که با توجه به خطر پذیری های نهفته آن لزوم توجه بیشتر به رعایت الزامات ایمنی توسط شناورها و گردشـگران حائز اهمیت است.مدیر بنادر و دریانوردی شهرستان قشم توضیح داد: همچنین تلاش می شود با بکارگیری و اجرای طرح های عملیاتی و اقدامات موثر سوانح دریایی به رغم افزایش سـفرهای دریایی تجاری، صیـادی و تفریحی کاهش یابد.اشتری اضافه کرد: بر اساس کنوانسـیون جستجو و نجات دریایی که جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۷۳ به آن ملحق شده، کشورهای عضو ملزم به ایجاد مراکز جستجو و نجات برای ارایه خدمات جستجو و نجات به شناورها و افراد مضطر در دریا هستند.وی گفت: جزیره قشم هم به عنوان مرکز فرعی جستجو و نجات دریایی با بکارگیری شناورهای تخصصی ارایه خدمات امداد و نجات دریایی و پزشـکی در آب های محدوده این جزیره و آبراه های بین المللی رفت و آمد ایمن شناورهای عبوری از این منطقه را رصد و پایـش می کند.رییس کمیته حمل و نقل دریایی شهرستان قشم افزود: در کُل پاسخگویی، جستجو و امداد و نجات شناور های مضطر در دریا وظیفه اصلی این شناور ناجی است که در ساحل این جزیره هم مراکز برج کنترل دریایی به عنوان مراکز فرعی جستجو و نجات دریایی وظیفه هماهنگی و مدیریت ماموریت و عملیات آنها را بر عهده دارند.به گزارش ایرنا، شـناورهای ناجی مستقر در جزیره قشم از مدرن ترین شناورهای پیشرفته جستجو و نجات دریایی می باشند که با سرعت بسـیار بالا و با قابلیت مانور مطلوب و تجهیزات بسیار پیشرفته پزشکی می باشند.این شـناورها در صورت نیاز «شناورهای مضطر» و اعلام شرایط اضطراری عمومی و پیچیده از سوی آنان در سریعترین زمان ممکن به کمک آنها خواهند شـتافت.کارکنان این شناورهای ناجی در صورت دریافت درخواست کمک اضطراری در پهنای آب های نیلگون و فیروزه ای خلیج فارس به صورت شبانه روزی کار امدادرسانی به هر شناور ایرانی و غیر ایرانی که نیاز به کمک داشته باشند را انجام می دهند.

رییس سازمان شیلات

رشد ۲ برابری تولید آبزیان در کشور تا سال ۱۴۰۴ هدفگذاری شد



معـــاون وزیر جهادکشـــاورزی و رییس ســـازمان شیلات، رشد ۲ برابری تولیدات آبزیان کشور تا سال ۱۴۰۴ را از مهمترین برنامه‌های این وزارتخانه عنوان کرد و گفت: باید تولید آبزیان کشور در این مدت به ۲.۶ میلیون تن برسد.به گزارش اقتصادسرآمد، سید حسین حسینی در آیین افتتاح طرح‌های دهه فجر سازمان جهاد کشاورزی چهارمحال و بختیاری افزود: این میزان تولیدات با تمرکز بر آبزی‌پروری در آب‌های شور و لب‌شور با پایه‌زیستی دریا، سواحل و کرانه مورد تاکید است.وی ادامه داد: در حال حاضر یک میلیون و ۲۵۶ هزار تن آبزیان در کشور تولید می‌شود که از این تعداد ۷۰۲ هزار تن در حوزه صید و صیـادی و ۵۵۷ هزار تن در حوزه آبزی‌پروری است.حسینی با بیان اینکه شیلات، صنعتی مغفول مانده در کشور است، تصریح کرد: این در حالی است که پروتئین آبزیان بسیار ارزشمند است و با توجه به تنوع گونه‌ها، فراروی و ظرفیت‌های کشور باید تمرکز بیشتری در این حوزه داشته باشیم.معاون وزیر جهادکشاورزی و رییس سازمان شیلات به جایگاه چهارمحال و بختیاری در حوزه آبزی‌پروری نیز اشاره کرد و گفت: در این استان ســـالانه ۲۰ هزار تن ماهی تولید می‌شـــود و علاوه‌بر آن، این اســـتان تولیدکننده ۶۰ درصد خوراک آبزیان کشور است و پتانســـیل ایجاد یک زنجیره ارزش را دارد.حسینی تصریح کرد: برای این استان تولید ۲۵ هزار تن شیلات در افق ۱۴۰۴ دیده شده است.وی خاطرنشان کرد: از شاخص‌های مغفول در این استان، ارتقای ساختار شـیلاتی استان اسـت که با پیگیری انجام شده جایگاه ساختاری شیلات را از اداره به اداره‌کل ارتقا خواهیم داد. حسینی در ادامه از خســـارت‌های وارده به مزارع شیلات کشور در پی سیلاب تابســـتان، خاطرنشـــان کرد: در ۱۲ استان کشور هشت هزار تن ماهی قزل‌آلا از بین رفت که بسیاری از این مزارع تحت پوشش بیمه قرار نداشتند.معاون وزیر جهادکشاورزی و رییس سازمان شیلات با تاکید بر اینکه صنعت شیلات باید بیمه تخصصی و خاص خود را داشته باشد، افزود: به دنبال این هستیم که شیلات کشور یک بیمه پوشاننده و حمایت کننده اصلی داشته باشد.حســـینی تصریح کرد: بخشی از خســـارت‌های وارده به مزارع شیلات کشور جبران شده و در تلاشیم تا مابقی خسارت نیز با مهال تسهیلات بانکی جبران شود.وی در ادامه به سیاست جهادکشـاورزی در اجرای اصلاح الگوی کشت اشاره کرد و گفت: الگوی کشت بیش از ۵۰ سال در کشور مغفول مانده بود اما با همت دولت سیزدهم اجرا شد و یکی از الزامات آن مدیریت کشت محصولات آب‌بر است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

افزایش ظرفیت عملکرد بنادر کشور از ۱۹ به ۲۷۰ میلیون تن

معاون وزیر راه و شهرســـازی و مدیرعامل ســـازمان بنادر و دریانوردی عملکرد ۴۴ ساله انقلاب اسلامی در حوزه دریایی و بندری را تشریح کرد و گفت: طی این سال ها ظرفیت عملکرد بنادر کشور از ۱۹ میلیون تن به ۲۷۰ میلیون تن رسیده است.به گزارش اقتصادسرآمد، علی اکبر صفایی درباره وضعیت بنادر کشـــور، قبل و بعد از انقلاب اسلامی، اظهار داشت: ایام مبارک دهه فجر را تبریک می گویم. زمانی که وضعیت دریایی و بندری یا به طور کلی حمل و نقل دریایی کشور را مرور می کنیم، یکی از عملکردهای شاخص جمهوری اســـلامی پس از انقلاب اســـلامی در حوزه حمل و نقل دریایی بوده اســـت.وی با اشاره به چندین آمار مقایسه ای در این راستا، افزود: عملکرد کل بنادر کشور در سال ۱۳۵۷ معادل ۱۹ میلیون تن شامل کالاهای نفتی و غیرنفتی بوده است و امروز این عدد به بیش از ۲۷۰ میلیون تن رسیده است. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه ظرفیت کانتینری کشور به عنوان یکی از شاخص های پیشرفت در حمل و نقل دریایی ۷۵ هزار TEU بوده و امروز این عدد به ۸,۵ میلیون TEU رسـیده است.صفایی ادامه داد: ظرفیت سفرهای دریایی نیز قبل از انقلاب ۵۵ هزار نفر-سفر بوده و امروز ظرفیت سفرهای دریایی بیش از ۲۵ میلیون نفر-سفر است.به گفته وی یکی دیگر از شاخص های حمل و نقل دریایی که مربوط کل ناوگان کشـتیرانی کشور اعم از کشتی های نفتی، فله ای، کانتینری و متفرقه است در سال ۱۳۵۷ اندکی بیش از ۱ میلیون تن بوده و امروز این عدد بیش از ۲۵ میلیون تن اســت. مدیرعامل ســازمان بنادر و دریانوردی درباره ظرفیت پهلوگیری کشتی های غول پیکر یا اقیانوس پیما در بنادر کشور نیز، عنوان کرد: امروز بزرگترین کشـتی کانتینری که در دنیا تردد می کند ظرفیتی حدود ۲۴ هزار TEU دارد و در ایام دهه فجر سـال جاری ۵۰۰ متر اسکله در بندر شهیدرجایی افتتاح خواهیم کرد که ظرفیت پذیرش کشـتی های کانتینری تا ۱۸ هزار و ۶۰۰ TEU در داخل کشور را خواهد داشت.صفایی افزود: پیش از این بزرگترین کشتی کانتینری که به بنادر کشور آمده اســت ظرفیتی حدود ۱۵ هزار TEU بوده و دسـتیابی به عدد ۱۸ هزار و ۶۰۰ TEU ظرفیت بسیار قابل توجهی خواهد بود و موجب می شود بندر شـهیدرجایی در زمره معدود بنادری قرار بگیرد که امکان پهلوگیری چنین کشتی های را دارد.وی درباره توانمندی های داخلی به منظور ساخت بنادر، اظهار داشت: قبل از انقلاب بندر شاخص کشور، خرمشهر بود و در آن مقطع کشتی هایی وجود داشتند که بعضا حدود یکسال تا دو سال در نوبت تخلیه بودند و تصمیم گرفته شد بندر شهیدرجایی به عنوان یک بندر جدید توسط یک شرکت ایتالیایی ساخته شود.

اندیشکده بندرکنگ

بخش دوم

الگوگیری از معماری سنتی در توسعه پایدار شهری

مطالعه موردی: بندر تاریخی کنگ

نویســـندگان: محســـن کنگی نژاد، مجتبی کریمـــی گوغری، مهدی کامفیروزی

توسعه پایدار، از جمله مفاهیمی اســـت که امروزه مورد توجه بسیاری از صاحب نظران مجامع علمی را به خود جلب نموده است. شهرها در گذشته بهترین نمونه های پایداری را در خود متجلی ساختهاند. انسان همواره در طول تاریخ به منظور ایجاد سرپناه امن برای سکونت سعی در شکل دهی محل زندگی و پیرامون خود با توجه به محدودیت‌های اقلیمی و اکولوژیک محل در تناسب و ســـازگاری با طبیعت دارد تا بتواند شرایط مناسبی برای ادامه حیات خویش ایجاد کند.

کلیاتی در مورد ساختمان ها با انرژی کم

اصطلاح انرژی پایین اغلب به روشـــنی تعریف نشده است. این موضوع ممکن است به این معنا باشد که ما به انرژی صفر برای یک خانه یا مصرف انرژی در یک ســـاختمان اداری نیاز داشته باشـــیم. هدف اصلی پروژهها «ساختمان با انرژی پایین» معمولاً این است که بتوانیم مقدار انرژی مصرف شده از خارج نظیر برق و نفت و گاز را به حداقل برسانیم. عدم تطبیق فرم و کارکرد در طراحی معماری، همچنیـــن تحلیل کمی، کاربرد انرژی را در ساختمان با مشکلاتی مواجه می کند.

معرفی اجمالی منطقه مورد مطالعه

موقعیت سیاسی، جغرافیای، تاریخی بندر کنگ

این شـــهر تاریخی با پهنه حدود ۱۰ کیلومتر در شمال شهر بندرلنگه و در کرانه خلیج فارس، در کنار راه بندرلنگه و بندرعباس در ۲۶درجه و ۳۶دقیقه پهنای شمالی و ۵۴ در ازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته است و میانگین بلندای آن از ســـطح دریا ۵متر است. این شهر از جنوب به دریا و از شمال به دره میانکوهی به بردغون و اراضی مرتفع و بریدگی های پایکوه آن منتهی میشود. این شهر از سوی شمال به آبادی باورد، از جنوب باختری به بندرلنگه، از خاور و جنوب خلیج فارس، از باختر به آبادی‌های دهســـتان حومه بندرلنگه محدود اســـت. لنگرگاه آن ۲/۵کیلومتر کرانه به ژرفای ۹ متری برای کشتی های کوچک مناسب است. بندر کنگ از آب و هوای گرم و مرطوب برخوردار است و اندازه رطوبت هوا در آن بالاست. این بندر چاههای آب شیرین خوش گوار دارد. در شهر کنگ و پیرامون آن درخت کهور، کنار، گز و پوشش گیاهی برای چرای دام وجود دارد. واژه کنگ در فرهنگ‌ها به مرد ستبر و قوی هیکل، فربه و قوی هیکل، مرد قوی اندام، مرد استوار، خلقت بزرگ جثه و پسر جوان گویند. به معنی بیخ و بن خوشه خرما هم آمده است. واژه کنگ در گویش محلی به معنی میوه درخت خرما است. محلی ها در هنگامی که ثمر درخت نخل و در لهجه محلی مغ سبز، کال و نارس است که به آن خلنگ، خلنگو گویند. مرحله بعدی زمانی که خل یا خلنگو سرخ یا زرد شده، شـــیرین و قابل خوردن است. در این هنگام میوه درخت خرما را کنگ یا خارک گویند. از آنجا که در گذشتههای دور درخت خرما در این بندر فراوان بوده و از این محل میوه رسیده درخت نخل یعنی کنگ را به دیگر نقاط صادر می کردند. شـــاید به همین مناسبت نام کنگ را بر روی این شـــهر و بندر نهاده باشـــند. جمعیت شهر کنگ در سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۷۵ه.ش ۱۱۹۲۰ نفر بوده که از این شمار ۶۰۰۹ نفر مرد و ۵۹۱۱ نفر زن بوده است.

خصوصیات کالبدی شهر کنگ

این بندر تاریخی بر پهنه اراضی پست ساحلی و دور از بلندی های کوهستان قرار گرفته و به جز بستر خشک در قسمت شـــرق شهر عارضه مشخص دیگری ندارد. نخلستان‌های شـــرق آن بندر کنگ بزرگترین منبع ارتزاق و اهالی جنوب اســـت و در ضمن عامل ارتباطی با کشورهای حاشیه خلیج فارس نیز به شمار می‌رود. بین شهر و دریا باریکهای شنزار است که هنگام مد مشخصتر است، این شهر با حجم کم ارتفاع و ساختمان‌هایی با بام های کاهگلی و مسطح سیمای یکنواختی را نشان می‌دهد، تنها بادگیرهای منازل و منارههای مساجد شهر خط آسمان شهر را تنوع می بخشد.

بخش های جدید این منظر دگرگون شده و ناموزون است و این دو عنصر معماری بومی کمتری در آن دیده می‌شود. در انتهای مسیلهایی که از غرب شهر می گذرد تعدادی برکه و آب انبار گنبدی شکل است. این مسیل ها که با بستر سنگی خود بارانهای سیل آسا را جمع‌آوری می کنند و اهمیتی اساسی در زندگی مردم اســـتان هرمزگان دارند. عناصر بافت شهر به سوی دریا جلوگیری کرده‌اند و اغلب گذرها برای تهویه بهتر به عنوان کانالهای هوا به سوی دریا امتداد یافته اند. بلوک ها اغلب به صورت نواری با کوچه‌های در شرق و غرب خود که امتداد شمالی جنوبی دارند، شکل گرفتند. بعضی از خانه ها از چهار طرف کوچه آنها را احاطه کرده است (مثل گلبتان) و برخی دیگر کنار هم بدون فاصله قرار گرفتند. میدان هایی که امروزه با چند مغازه و یک مسجد مرکز محل را می سازد در فواصل نامنظم قرار گرفتهاند و این فضاهای عمومی به صورت شبکه به هم پیوستهای کوچههای شهر را به هم مرتبط می کند. گذرهای قدیمی شهر که روزی نقش محوری در شهر داشته اند امروزه تفکیک کننده قسمتهای مختلف شهر شدهاند و به همراه آبراههها مهمترین محورهای تعیین کننده در اســـتخوانبندی شهر میباشند. بندرگاه نیز نقش مهمی در ساخت این محورها دارد. محله پایین (امام) اولیه هسته بندر کنگ، محله سید نابینا در ساحل دریا و همزمان با محله پایین شکل گرفته و از این دو محله در گزارش تاریخ بنادر نام برده شده است. محله بعدی سلطان العلما در شمال محله سید نابینا واقع است و یک آبراهه فرعی مرز دو محله به شـــمار می‌رود و مرز شرقی آن همان نخلستان‌های شهر میباشند. بعد از سال‌های ۱۳۴۰ دو محله بلوکی و سید محمد عالم در قســـمت شـــمالی محلات قدیمی به وجود آمدند. محله ابوذر که بی هویت و بدون انسجام بعد از انقلاب و به طرف جاده خمیر لنگه گسترش یافته آخرین ساخت و ساز شـــهر بندری میباشد. امروزه خیابان‌های اصلی که به میدان شـــهر منتهی می‌شوند، همگی محورهای فعالیت نیز هستند و اسکلت اصلی ارتباطی و مراودات تجاری و اداری و فعالیت‌های شهر را تشکیل می‌دهند. این خیابانهای تجدید همان گذرهای محلات مذکور بودند که امروزه باعث انفکاک قســـمت های دو طرف خیابان از یکدیگر شده اند. بندرگاه عامل مهم دیگر در اسکلت بندی شهر است. آبراههای فرعی و مسیل‌ها اصلی نقش درجه دومی را در اسکلت بندی شهر ایفا می‌کنند. این نقش به صورت محصور کننده شهر به شمار می‌رود. البته آبراههای فرعی در بعضی از محلههای قدیم هنوز به شکل ضعیفی جداکننده محلات هستند. دریا نیز از عوامل جلوگیری گسترش شهر شده اســـت. شـــهرهای منطقه هرمزگان به طور عمده از شیوههای ویژه‌ای برای تقابل با گرما و رطوبت که مسائل عمدهای برای ساکنان خود فراهم کرده است دارند. بهترین روش برای مقابله با شرایط سخت آب و هوایی در این منطقه، ایجاد سایه و استفاده از جریان باد است. این مطلب برای ساکنان محل و کســـانی که به این مناطق در ایام گرم سال مسافرت کردهاند، امری مشهود و مسلم است. ایجاد سایه و استفاده از جریان هوا، دو عامل بسیار مهم و تعیین کننده در بافت شهری و فرم بنا جهت آسایش انسان است.

بنادر دریانوردی

الحاق لایروب به ناوگان بندر امام

عضو هیئت عامل ســـازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه ۴۵ درصد شناورهای ورودی به بندر امام تانکرهای سوخت هستند گفت: یک لایروب به ناوگان بندر امام افزوده شده است.به گزارش اقتصادســـرآمد، مجید علی‌نازی با اشاره به کیفیت مطلوب خدمات‌رســـانی به کشـــتی‌ها در منطقه ویـــژه اقتصادی بندرامـــام خمینی (ره) مطابق بـــا الزامات کنوانسیون مارپل اظهار کرد: اجرای استانداردها و الزامات کنوانسیون‌های بین‌المللی از ســـوی این بندر استراتژیک، یک دستاورد موفق محسوب می‌شود.وی ادامه داد: باتوجه به اینکه ۴۵ درصد شناورهای ورودی به این بندر تانکرهای ســـوخت و شـــناورهای حامل کالاهای خطرناک و نفتی هستند، تأمین تجهیزات و زیرساخت‌های به‌روز برای ارتقاء شاخص‌های ایمنی ویژه مجتمع بندری امام خمینی (ره) در دستور کار ســـازمان بنادر و دریانوردی است. وی با بیان اینکه برنامه نوســـازی ناوگان دریایی بندر امام (ره) مطابق برنامه‌ریزی‌های ســـازمان بنادر در حال انجام است، گفت: یک فروند لایروب به ناوگان این بندر افزوده شده و سفارش ساخت چند فروند شـــناور خدماتی نیز جهت پهلوگیری ایمن کشتی‌ها به مجتمع بندری امام خمینی (ره) با استفاده از توان داخلی در دستور کار قرار دارد که در سال‌های آتی به این مجتمع بندری اختصاص خواهد یافت.معاون امور دریای ســـازمان بنادر و دریانوردی تصریـــح کرد: کاهش زمان انتظار و همچنین ایمن‌سازی ورود و خروج شناورها از اهداف اصلی در راســـتای بهبود زیرساخت‌های بندری و نوسازی ناوگان این بندر محســـوب می‌شود. علی‌نازی یادآورشـــد: اقدامات زیربنایی و زیرساختی صورت گرفته در بندر امام خمینی (ره) طی ادوار گذشته تاکنون مطلوب ارزیابی می‌شـــود و همین موضوع زمینه لازم را برای ارتقا استانداردهای بین المللی این بندر مطابق با کنوانسیون‌های بین‌المللی بیش از پیش فراهم کرده اســـت.وی یادآور شد: سازمان بنادر و دریانوردی برای تسریع و تسهیل اقدامات جهت توسعه این زیرساخت‌ها به منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) به عنوان یکی از مهم‌ترین بنادر استراتژیک کشور، توجه ویژه‌ای دارد.

بندر شادگان ظرفیت محرومیت‌زدایی را در منطقه دارد

نماینده مـــردم شـــادگان در مجلس با اشـــاره بـــه وجود زیرســـاخت‌های مطلوب بندری در این شهرستان گفت: به‌کارگیری مناسب از این ظرفیت‌ها باعث محرومیت‌زدایی در منطقه خواهد شـــد.به گزارش اقتصادســـرآمد، حجت الاسلام مجید ناصری نژاد ضمن بازدید از بندر شادگان در جمع خبرنگاران اظهار کرد: مـــردم منطقه انتظار دارند که با حمایت مسئولان، فعالیت بندر شـــادگان در منطقه بیش از پیش شـــود.وی ادامه داد: باتوجه به اینکه ۴۵ درصد شناورهای ورودی به این بندر تانکرهای ســـوخت و شـــناورهای حامل کالاهای خطرناک و نفتی هستند، تأمین تجهیزات و زیرساخت‌های به‌روز برای ارتقاء شاخص‌های ایمنی ویژه مجتمع بندری امام خمینی (ره) در دستور کار ســـازمان بنادر و دریانوردی است. وی با بیان اینکه برنامه نوســـازی ناوگان دریایی بندر امام (ره) مطابق برنامه‌ریزی‌های ســـازمان بنادر در حال انجام است، گفت: یک فروند لایروب به ناوگان این بندر افزوده شده و سفارش ساخت چند فروند شـــناور خدماتی نیز جهت پهلوگیری ایمن کشتی‌ها به مجتمع بندری امام خمینی (ره) با استفاده از توان داخلی در دستور کار قرار دارد که در سال‌های آتی به این مجتمع بندری اختصاص خواهد یافت.معاون امور دریای ســـازمان بنادر و دریانوردی تصریـــح کرد: کاهش زمان انتظار و همچنین ایمن‌سازی ورود و خروج شناورها از اهداف اصلی در راســـتای بهبود زیرساخت‌های بندری و نوسازی ناوگان این بندر محســـوب می‌شود. علی‌نازی یادآورشـــد: اقدامات زیربنایی و زیرساختی صورت گرفته در بندر امام خمینی (ره) طی ادوار گذشته تاکنون مطلوب ارزیابی می‌شـــود و همین موضوع زمینه لازم را برای ارتقا استانداردهای بین المللی این بندر مطابق با کنوانسیون‌های بین‌المللی بیش از پیش فراهم کرده اســـت.وی یادآور شد: سازمان بنادر و دریانوردی برای تسریع و تسهیل اقدامات جهت توسعه این زیرساخت‌ها به منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) به عنوان یکی از مهم‌ترین بنادر استراتژیک کشور، توجه ویژه‌ای دارد.

۱۱۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری دولت در بندر تجاری شادگان

مدیرکل بنادر و دریانوردی اســـتان خوزســـتان با اشاره به اینکه روند ســـرمایه‌گذاری دولتـــی و بخش خصوصی در بندر شادگان همواره ادامه دارد، گفت: حجم سرمایه‌گذاری صورت گرفته در این مجموعـــه بندری ۱۱۰ میلیارد تومان برآورد می‌شـــود.به گزارش اقتصادســـرآمد، بهروز آقایی در جریان بازدید اســـتاندار خوزســـتان از بندر شـــادگان اظهارداشـــت: بایـــد توجه داشـــت که زیرســـاخت‌های بسیارخوبی در این مجتمع بندری صورت گرفته که تسهیل کننده فعالیت‌های تجاری منطقه شـــده است.وی ادامه داد: فعالیت بندر شـــادگان، باعث پشـــتیبانی و توسعه هرچه بیشتر کســـب و کارهای محلی در منطقه شده است و این روند نیز باید با جدیت بیشـــتر نسبت به گذشته انجام شود. مدیرکل بنادر و دریانوردی خوزستان با اشاره به انجام ۱۱۰ میلیارد تومان ســـرمایه‌گذاری در مجتمع بندری شـــادگان اظهارداشت: به واسطه این حجم از سرمایه‌گذاری، بخشی از پروژه‌ها بهره‌برداری برداری رســـیده و بخش دیگری از پروژه‌ها در مرحله عملیات اجرایی هستند.آقایی خاطرنشان کرد: این سرمایه‌گذاری‌ها در حوزه اســـکله، انبارش کالا و محوطه‌سازی اســـت و ظرفیت صادرات و واردات بندر شـــادگان را به ۱۰۰ هزار تُن رسانده اســـت.وی با اشاره به اینکه ورود و خروج شـــناور در بندر شـــادگان در ۱۰ ماه امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۲۵۰ درصد رشد داشته است، افزود: یکی از دســـتاوردهای موفق در حوزه تجاری بندر شادگان، صادرات ۱۰۵ هزار رأس دام در سال جاری است؛ لذا از بندر شـــادگان می توان به عنوان یکی از بنادر مطرح منطقه در حوزه تجـــاری نام برد.مدیرکل بنادر و دریانوردی خوزســـتان تصریح کرد: موضـــوع فعالیت کالای همراه ملـــوان (ته‌لنجی) در بندر شـــادگان نیز باید راه‌اندازی شود تا در حوزه کسب و کارهای محلی منطقه، شاهد تحولات اساسی باشیم.وی بیان داشت: این موضوع با جدیت در حال پیگیری اســـت و بـــرای تحقق آن نیاز به همکاری دستگاه‌های مختلفی در حوزه تجاری هستیم.