

ارزیابی کالبدی بندر کنگ در استان هرمزگان هفتمین سمپوزیوم معماری و شهرسازی پایدار توسعه کالبدی پایدار در بندار جنوب ایران



نویسندگان: مهتاب جاودان، معصومه جنتی، محمد حسین پور شاهرودی، آرتینا کهریزی

چکیده
ایران دارای تمدنی ریشه دار است که از قرون پیش از تاریخ تا کنون برجای مانده است. معماری بومی ایران ساسقبهای کهن دارد و در هر گوشه از آن ناهایبای مانند معماریهای متفاوت چشم می خورد. شرایط اقلیمی مختلف ایران باعث شده تا در هر منطقه، معماری متناسب با آن اقلیم را داشته باشدو معماری که در مناطق سردسیری انجام میشود با معماری اقلیم گرمسیری تفاوت باشد و بتواند خود را سازگار با محیط خویش کند و در این میان روستاها که جلوهی بارزی از حیات اقتصادی و اجتماعی محسوب می شوند نتوانسته اند با فاکتورهای اقلیمی از جمله تابش آفتاب، باد، پوشش گیاهی و مصالح بوم آورد به بهترین نوع خود را با محیط خود سازگار کنند. معماری روستایی ایران دارای ویژگیهای منحصر به فردی است که با توجه به مسائل زیباشناختی پاسخگوی نیازهای اقلیمی هر منطقه است که پیروی از این اصول باعث صرفه جویی در انرژی، حفاظت از محیطزیست و همچنین حفظ منابع فسیل شده است و ولی متأسفانه امروزه با پیشرفت تکنولوژی و ورود به مصالح جدید به روستاها و نبود مهارت کافی معماران محلی در استفاده از این مصالح، هویت روستاها از بین رفته و دیگران سادگی، زیبایی، بی پیرایگی و انطباق با محیط طبیعی در میان نیست و رفته رفته روستاها در حال از بین رفتن هستند.

معماری بومی

امروزه معماری بومی به عنوان ظرف و میراثی از گذشتگان تلقی می شود میراث مردمانی که آموزش معماری ندیده بودند و به آفرینش معماری می پرداختند از راه برکن بردن عناصر معماری ساختمانهای خاص برخی از شیوه های زندگی مردم را به عنوان برخی از اندیشه های رایج درفضای زندگی جمعی در آثار خود منظم می کردند که آن را به مکان یا به زیستگاه نشان می بخشید و به تولید یگانگی میان خود آنان یا به زیستگاهشان می انجامید معماری بومی شیوه ها، اندیشه ها و افکار مردم منطقه خود را بازگو می کرد. معماری بومی نیازتأب تمایلی به آرمان گرایی است معماری تمامی زمانهاست و به سمت یک گونه ایده آل حرکت می کند که هدفش به آسایش و آرامش رسیدن انسان در هر شرایط اقلیمی و منطقیهای میباشد. مفهوم معماری بومی سلسبهای به بلندی تاریخ دارد هویت یک ملت و فرهنگ یک کشور در طی یک دهه یا حتی یک سده ساخته نمی شود هویت تاریخی و پیوستگی آن نرفته و وابسته به عنصر زمان است داشتن ویژگیهای مشترک در طول زمان و استمرار آن به نحوی که تجربیهای مشترک انسانی را رقم بزنند این مفهوم را تداعی می کند معماری و شهرسازی معماری تعامل انسان با محیط و جامعه با تاریخ تلقی می شود به عبارتی روشتر معماری ظرف زندگی و شهرآبادی است که روح اجتماعی در آن دمیده شده است. شهرنشینی در دوره اسلامی از دگرگونی سنتهای عهد ساسانی در ایران پدید آمد و با تغییر اوضاع سیاسی و اداری و اجتماعی و اقتصادی متحول گردید. ایران تمدنی است ریشه دارد، در اعماق اعصار و قرون پیش از تاریخ که تاکنون بر جا مانده است، اما آنچه را که امروز ایران مینامیم، سرزمینی است و متنوع از اقوام و فرهنگ و طبیعت و دربرگیرنده بیش از ۱۲۵۰۰۰ قطعه سکونتگاهی که در گذر از فراز و نشیب تاریخ قریب به نیم آلف تخریب و تخلیه شده و قریب ۱۸۱۲ پارچه آبادی از آن باقی مانده است که آن هم برخی فصلی و برخی دائمی بهره برداری می شوند.

کالبد شهرهای قدیمی ایران هر یک دارای مشخصات معماری و روند شکل گیری خاصی هستند که این روند متأثر از شرایط اجتماعی، پدیده های انسانی و محیطی مربوط به مقاطع خاص تاریخی است. نقاط قوت این مشخصات به عنوان دارایی ها و ارزش های معماری هر شهر مبنای تمایز شهرها را یکدیگر به حساب می آیند به عبارتی در هر دورهی تاریخی بنا به مقتضیات زمان اقدامات انسانی متفکرانه و نیز تحولاتی طبیعی شکل می گیرد که نتیجه آنها در آثار گوناگون شهر بوده است. منشا اقدامات انسانی در مسیر رشد ار گائیک را شاید بتوان در شناخت صحیح از زیابها و دارای های هر شهر و تصمیم گیری بر اساس این شناختها جستجو کرد. شناخت صحیح نیازهای هر شهر و تصمیم گیری مبتنی بر توانمندنیهای واقع زمانی اهمیت بیشتری پیدا می کند که ناگزیر به دنبال یافتن راهکارهای هماهنگ برای دستیابی به توسعه شهری متوازن، هدفمند و پایدار باشیم.

بندرکنگ

یکی از این شهرها، شهر بندری کنگ است که در امتداد لپهی شمالی سواحل خلیج فارس واقع شده و بافت تاریخی آن از قدمت فراوانی برخوردار است. ویژگی خاص جغرافیایی این شهر و بندری بودن آن باعث شده تا علاوه بر دارا بودن ویژگیهای خاص کالبدی و معیشتی به ویژه در بافت تاریخی، بهره مندی از مواهب دریا، به یکی از دارایی ها و پتانسیلهای پیدیل شهر در مسیر توسعه تبدیل شود.

شهر بندر کنگ در استان هرمزگان و بخش مرکزی شهرستان بندرلنگه یکی از قدیمی ترین بندر ایران است که به فاصله ۵ کیلومتری در مرکز شهرستان بندرلنگه در ۵۴ درجه و ۵۴ دقیقه طول شرقی و ۲۹ در ۳۳ دقیقه عرض شمالی قرار دارد. این شهر با مساحت قانونی معادل ۸/۷۷ کیلومتر مربع و جمعیت حدود ۹۲۱۳ نفر در ۱۴ شهرک واقع شده است. بندر کنگ به واسطه موقعیت و ارتفاع از سطح دریا به طور میانگین ۶ متر بوده که به طور کلی دارای شیب یکنواختی از شمال به طرف جنوب می باشد و یکی از بنادر تاریخی و تجاری استان هر مز گان محسوب می شود بندری زیبا در کنار ساحل نیلگون خلیج فارس با مردمانی سخت کوش و صمیمی است. نتایج مطالعات میدانی در تاریخی در این بافت وجود دارد که در این میان بالغ بر ۷۰ خانه، ارزش ثبت اثر در فهرست آثار تاریخی کشور را دارند. این موضوع در نوع خود نشان از بی نظیر بودن شرایط کالبدی این بافت تاریخی دارد که می تواند تصویر حقیقی از الگوی شهرسازی ایرانی و معماری خاللهای نواحی جنوبی کشور ایران را ارائه نماید. علاوه بر این موضوع بالغ بر ۳۰۰۰ بادگیر در این شهر تاریخی هنوز سالم و باور باقی مانده است که باعث تمایز و منحصر به فرد بودن این بافت نسبت به سایر شهرهای تاریخی کوچک شده است. به راستی پس از میتوان بندر کنگ را شهر بادگیرها دانست، بادگیرهایی که در دورنمای کلی این شهر به عنوان عنصری نمادین از معماری ایرانی در کنار مناره های مساجد این شهر و درختان نخل استوار آن جلوه های بنظیر از شهرسازی ایرانی را به تصویر می کشند. شرایط اقلیمی گرم و مرطوب و عوامل فرهنگی و معماری، موجب گشته پیکربندی اجزا بافت، نحوه ترکیب، شیوهی استقرار دانه بندی ساختمانها و شبکه بندی معیار دارای ویژگی خاصی می شوند. تاثیر شرایط اقلیمی در شکلگیری بافت شهر به گونه ای است که حداکثر تهویه و حداقل جذب انرژی تابشی را داشته باشد. راهروها و کوچه های اطراف بناها به منتهای کانالهایی هوا را در اطراف بنا جریان داده و سبب خنکی و تهویه هوا می گردند.



بندرگاه خمیر رسما وارد مدار واردات و صادرات مواد معدنی شد

مدیر کل بندار و دریانوردی استان هرمزگان از پهلودهی نخستین شناور در بندرگاه خمیر به منظور بارگیری یک محموله سنگ گچ خبرداد.به گزارش اقتصادسراآمد، حسین عباس نژاد با اشاره به پهلودهی اولین فرود شناور در ضلع شرقی بندرگاه جدیدالاحداث خمیر اظهار داشت: این شناور بارچ پدکشی با ظرفیت دو هزار تن پس از انجام عملیات دریایی و رعایت تمامی الزامات ایمنی در این بندرگاه پهلودهی شد.وی افزود: پس از انجام فرآیند اسنادی و بارگیری کالا مقرر شده شناور مذکور در سفر نخست خود ۱۸۰۰ تن سنگ گچ را از مبدا این بندر به مقصد یکی از کشورهای همسایه حاشیه خلیج فارس حمل کند.عباس نژاد گفت: پیشتر نیز به منظور اطمینان از ایمن بودن مسیر دسترسی دریایی به بندرگاه بندرخمیر و افزایش دقت در انتخاب موقعیت استقرار علائم کمک ناوبری، عملیات سایداسکن سونار بستر دریا انجام شده بود.وی انجام هیدرو گرافی کانال مجاور بندرگاه و احصاء اطلاعات هیدروگرافی مسیرهای جنوب غربی از خمیر تا منتهی الیه جنوب غربی جزیره قشم و مسیر شرقی از خمیر تا بندر پل را از دیگر اقدامات در جهت تأمین ایمنی دریانوردی در این بندرگاه عنوان کرد.

با نگاه به سیاست های بر نامه هفتم توسعه؛ «اقتصاد سرآمد» بر رسی می کند

مزیت نسبی کدام است؟ ساخت یا تعمیر کشتی؟



پایینی است که از طریق اقتصاد مقیاس حاصل می شود. به علت ویژگی های فیزیکی کالای فله، کشتی های فله بر می توانند خیلی بزرگ ساخته شوند. منظور از ساخت این گونه کشتی ها جلوگیری از هزینه های زیاد مرسوم به انجام خدمات بندری و بسته بندی کالاها و همچنین استفاده از فضای بیشتر داخلی کشتی است.

کشتی های حامل کالاهای عمومی:

کشتی کالای عمومی، چند منظوره (general cargo) برای بارگیری و انبار کردن طیف وسیعی از کالاها در اشکال مختلف از قبیل بشکه، عدل و پالت طراحی و ساخته شده اند. کالاها ممکن است محصولات جنگلی، کالاهای تولید شده، ماشین آلات سنگین، خودرو، ماشین آلات صنعتی، کالاهای کیسه ای، مواد غذایی و کانتینر را شامل شوند. این قبیل کالاها را در انبارهای عمومی قرار می دهند که مخصوص کالای خاصی نیستند.

نقش کشتی های جنرال کارگو با ورود شناورهای فله بر رو به افول گذاشته، اما با پیدایش کشتی های کانتینری، تنزل جایگاه و نقش آن ها شتاب بیشتری یافت. کشتی های جنرال کارگو گرچه همچنان از نظر تعداد، بیشترین تعداد شناورهای کالابر را در ناوگان جهانی شناورهای بازرگانی تشکیل می دهند، اما از نظر سائیز به ندرت ظرفیتی بیش از ۵۰۰۰۰ dwt دارند و معمولاً کوچک تر از شناورهای تخصصی هستند.

کشتی های فله بر خشک:

کشتی فله بر نوعی کشتی تجاری است که برای حمل محموله های بدون بسته بندی و کاملاً باز نظیر ذغال سنگ، سنگان، سنگهای معدنی، کائوچو، گندم، جو و سایر غلات، کود شیمیایی، خوراک دام، آهن قراضه و سایر محموله های خشک کالا با بار فله ای به کار می رود. کالاهای در این نوع کشتی ها می توانند با استفاده از تجهیزات ویژه، به آسانی و سریع بارگیری و صافای (چیدمان) شوند. تجهیزات زیادی برای تخلیه و بارگیری کالای فله وجود دارد که به طور گسترده در بندار استفاده میشوند. مانند پمپ ها، تسمه های نقاله، مکنده ها و ... این گونه تجهیزات باالتریها سده نوزدهم کار خود را آغاز کردند. امروزه فرست آنها از ۱۰ فله بر، یک سوسم ناوگان تجاری کشتی های جهان را تشکیل می دهند. ظرفیت آنها از ۱۰ هزار تن تا ۳۴ هزار تن متغیر است. بلندترین کشتی حمل فله خشک ۲۴۳ متر طول دارد.

ویژگی بارز حمل و نقل کالای فله، هزینه بسیار کم است. شکل ظاهری نفکشی ها تقریباً شبیه حمل محموله های بدون بسته بندی و کاملاً باز نظیر ذغال سنگ، سنگان، سنگهای معدنی، کائوچو، گندم، جو و سایر غلات، کود شیمیایی، خوراک دام، آهن قراضه و سایر محموله های خشک کالا با بار فله ای به کار می رود. کالاهای در این نوع کشتی ها می توانند با استفاده از تجهیزات ویژه، به آسانی و سریع بارگیری و صافای (چیدمان) شوند. تجهیزات زیادی برای تخلیه و بارگیری کالای فله وجود دارد که به طور گسترده در بندار استفاده میشوند. مانند پمپ ها، تسمه های نقاله، مکنده ها و ... این گونه تجهیزات باالتریها سده نوزدهم کار خود را آغاز کردند. امروزه فرست آنها از ۱۰ فله بر، یک سوسم ناوگان تجاری کشتی های جهان را تشکیل می دهند. ظرفیت آنها از ۱۰ هزار تن تا ۳۴ هزار تن متغیر است. بلندترین کشتی حمل فله خشک ۲۴۳ متر طول دارد.

کشتی های رو-رو:

کشتی کشتی است که در طراحی آن امکان بارگیری و تخلیه خودرو و وسایل باربری جاده ای و چرخ بار و قطار از طریق شیب راه در نظر گرفته

برگزیده

توضیح معاون هماهنگی و امور عمرانی استانداری مازندران درباره دریافت مجوز اتوبوس دریایی

اعلام علت تاخیر فعالیت اتوبوس دریایی در آب های مازندران



معاون هماهنگی و امور عمرانی استانداری مازندران گفت: روند بازسازی و پروسه طولانی دریافت مجوزها از عمده دلایل تاخیر شدن فعالیت اتوبوس دریایی در آب های ساحلی این استان بوده است.به گزارش اقتصادسراآمد، خبرگزاری جمهوری اسلامی نوشهر (غرب مازندران) پس از انتقال اتوبوس تفریحی و دریایی به محوطه اداره کل بندار و دریانوردی مازندران و در جریان بازدید مسوولان از آن این موضوع را در ۲۲ مهر ماه امسال رسانه ای کرد و سه ماهه گذار و مالک این اتوبوس در همان زمان وعده داده بود که پس از بازسازی و انجام پروسه اداری در آذر ماه امسال این اتوبوس برای فعالیت به آب انداخته می شود.این اتوبوس ۲ طبقه در بندر جاسک - کیش فعالیت داشت و توان جابه جایی دست کم ۷۰ مسافر را دارد و دارای بخش های واحد پذیرایی با ظرفیت دست کم ۲۵ نفر و دارای یک جت اسکی است حدود ۲۰ متر طول و پنج متر عرض و ۲۰ تن وزن دارد و زمان ساخت آن ۲۰۱۲ و سازنده اش هم کشور امارات است.رضا عیلمانی کشکک روز یکشنبه در گفت و گو با خبرنگار ایر نا افزود اگرچه در آن بازدید برای فعالیت این اتوبوس تفریحی و دریایی از سرمایه گذار آن خواسته شد چه زمانی این مجموعه بازسازی و مجوزهای آن دریافت می شود وعده دادند تا آذر این اقدامات انجام خواهد گرفت و این اتوبوس به آب انداخته می شود.دریافت مجوز علت تاخیر فعالیت اتوبوس دریایی در آب های مازندران اعلام شد.در نوروز امسال اتوبوس تفریحی و دریایی در آب های ساحلی مازندران به آب انداخته می شود.وی اظهار کرد: آخرین پیگیری که از وضعیت راه اندازی این اتوبوس انجام گرفته گزارش داده اند کار بازسازی آن به پایان رسیده و تمامی مجوزهای آن هم دریافت شد البته قرار بود این مجموعه به همراه سایر طرح ها در دهه مبارک فجر انقلاب اسلامی به بهره برداری برسد که چنین نشد اما از آنجایی که فرصت اندکی تا سال جدید باقی مانده به اعتقاد ما توجه به استقبال چشمگیر مسافران و گردشگران از گردشگری دریایی از زمان فرصت مناسبی است که این اتوبوس با حضور استاندار مازندران به نقل دریایی با توجه به جاذبه های که هم در حوزه جنگل ، کوهپایه

اقتصاد دریایی



دوشنبه ۲۴مهر ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۷۵

بندار دریانوردی

۲۴ اسفند انتخابات انجمن مهندسی دریا برگزار می شود



به گزارش اقتصادسراآمد، بازرس انجمن مهندسی دریایی ایران، اظهار داشت: انجمن مهندسی دریایی ایران به عنوان بزرگترین و تاثیرگذارترین انجمن در حوزه دریا در سال ۱۳۷۸ فعالیت خود را آغاز نموده و در تدوین، پیگیری و تصویب قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی -که منجر به تشکیل شورایعالی صنایع دریایی و صندوق توسعه صنایع دریایی شد- تشکیل موسسه رده بندی ایرانیان، ایجاد و توسعه همایش و نمایشگاه های بین المللی صنایع دریایی و دریانوردی به ایفای نقش پرداخته است. پیمان مسعودزاده افزود: آخرین مجمع عمومی این انجمن پس از یک دوره اختلافات داخلی نهایتاً در بهمن ماه ۱۳۹۹ توسط به میزبانی شورای انجمن های علمی وزارت علوم برگزار گردید.وی خاطر نشان کرد:هم اکنون پس از گذشت ۲۱ سال از تصدی هیئت مدیره، مجمع عمومی عادی سالیانه بطور فوق العاده انجمن با مجوز وزارت علوم برای انتخاب هیئت مدیره و بازرس جدید بیست و چهارم اسفند ماه سال جاری (مورخ ۱۴۰۱/۲/۲۴) برگزار می گردد. بازرس انجمن مهندسی دریایی ایران از کلیه فعالان جامعه دریایی دعوت کرد تا ضمن به روزرسانی عضویت، در این مجمع حضور فعال داشته باشند. مسعودزاده در پایان گفت: امید آن می رود با آموختن از تجارب تلخ گذشته و پس از یک دوره گذار، جامعه دریایی با همدلی و هم زبانی و مشارکت حداکثری دور جدید فعالیت های خود را آغاز نماید.

شناور پاک بوم ۵ به آب اندازی شد

شناور جمع آوری آلودگی های نفتی پاک بوم ۵ همزمان با دهه فجر با تلاش مضاعف مهندسان و کارگران ایرواکیو به آب اندازی و تحویل کارفرما شد.به گزارش اقتصادسراآمد، مدیرعامل مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران گفت: سه فروند از این نوع شناور در بین سال ۱۳۹۹ تا ۱۳۹۹ به کارفرما تحویل شده و ایرواکیو را به مقصد بندر امام خمینی، بندر شهید رجایی و بندر خرمشهر ترک کرده اند تا مأموریت های پیش بینی شده را انجام دهند. سلمان ضریبی افزود: شناور پاک بوم ۵ پس از به آب اندازی به مقصد بندر بوشهر حرکت و مأموریت پاکسازی آلودگی های نفتی را در این منطقه به عهده دارد.مدیرعامل ایرواکیو گفت: این شناور با ۵۳ متر طول، ۱۰ متر عرض و سه متر ارتفاع، قادر است به وسیله رولرفهای نصب شده بر رویج، ضایعات نفتی و اهار و در مخازنی که به آن مجهز هستند، انتقال دهد. ضریبی یکی از الزامات بین المللی دریانوردی را مقابله و جمع آوری آلودگی های نفتی از آب های ساحلی تحت حاکمیت کشور عنوان و اظهار داشت: ایرواکیو با گزارش سازمان بندار و دریانوردی، تاکنون نسبت به ساخت چهار فروند بارچ با ظرفیت جمع آوری ۵۰۰ تن آلودگی نفتی اقدام کرده است.

۵۱۴ نفر نجات یافته ایرانی و ۲۰ نفر نجات یافته خارجی در سال ۱۴۰۱

مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بندار و دریانوردی با اشاره به تعداد سوانح و میزان عملیات جستجو و نجات دریایی در سال ۱۴۰۱، گفت: از ابتدای سال جاری تا کنون ۵۱۴ نفر ایرانی و ۲۰ نفر خارجی، نجات یافته اند.به گزارش اقتصادسراآمد، نادر پسنده با اشاره به اینکه تعداد کل سوانح دریایی در سال ۱۴۰۱ تا کنون ۱۳۵ سانحه بوده است، اظهار داشت: در این رابطه تعداد عملیات جستجو و نجات و خدمات پزشکی تا کنون در سال ۱۴۰۱ برابر ۳۴۵ عملیات بوده و تعداد نجات یافته های داخلی و خارجی شامل ۵۱۴ نفر نجات یافته ایرانی و ۲۰ نفر نجات یافته خارجی می شود.وی در خصوص رویکرد سازمان در حوزه جستجو و نجات دریایی، اظهار داشت: یکی از مهمترین وظایف سازمان بندار و دریانوردی که با جان دریانوردان عزیزمان ارتباط دارد، جستجو و نجات دریایی است و جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۷۳ به کنوانسیون بین المللی جستجو و نجات دریایی ملحق و سازمان بندار و دریانوردی به عنوان متولی اجرای این کنوانسیون تعیین شد.وی با بیان اینکه در سال ۱۳۷۵ در راستای طرح ملی جستجو و نجات دریایی دولت طی بخشنامه ای از تمام دستگاه ها و سازمان های ذیربط دولتی در کشور درخواست کرد با سازمان بندار و دریانوردی همکاری لازم را جهت نجات افراد مضطر در دریا داشته باشند، عنوان کرد: طی ۱۰ سال اخیر، ۱۲ جستجو و نجات کشور موفق به نجات جان حدود ۱۲ هزار نفر دریانورد ارانه خدمات پزشکی به حدود ۱۴۰ نفر از هموطنان دریانورد شده است.مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بندار و دریانوردی در مورد آخرین وضعیت جستجو و نجات دریایی، بیان کرد: پس از ابلاغ مفاد کنوانسیون SAR برای اجرا، سازمان بندار و دریانوردی اقدام به ایجاد و سازماندهی مراکز اصلی هماهنگی و نجات دریایی در ۷ استان ساحلی و ایجاد ۱۲ مرکز فرعی در سایر بندار و جزایر با تعیین محدوده های عملیاتی کرد. پسندنده ادامه داد: همزمان تجهیز مراکز یاد شده به سیستم های مخابراتی پیشرفته و خرید شناورهای ویژه جستجو و نجات به نام ناجی (۱۹ فروند) محقق شد و علاوه بر این تأمین اسکله شناورهای ناجی و نصب کانکس برای استقرار پرسنل شناورهای ناجی و رفع نقائص آن با اولویت در حال پیگیری و انجام و اعزام کارشناسان دریایی به دوره های آموزشی تخصصی جستجو و نجات دریایی برای تمامی مراکز هماهنگی نجات دریایی صورت گرفته است.