



طیبه حسین اخوندی معمار – بندر کنگ یکی از بنادر تاریخی کشور محسوب می‌شود. این بندر در حاشیه ساحلی خلیج فارس و یکی از شهرهای شهرستان بندرلنگه میباشد. بافت تاریخی و قدیمی بندر کنگ همانند دیگر شهر های طبیعی تاریخی ایران دارای ساختار پیوسته منسجم و هماهنگ است.

این ساختار با نظمی ار گائیک، زنده و پویا شکل گرفته است. نظمی که در طول زمان ایجاد شده و به هیچ وجه اتفاقی نبوده است. شکلگیری بافت متأثر از تمامی عوامل جغرافیایی، اقلیمی، فرهنگی، اقتصادی و غیره می باشد، به همین دلیل کلیه اجزای آن در تعادل و هماهنگی با یکدیگر رشد کرده و از این رو چهره‌های سازگار و همخوان را با محیط پیرامون خود دارد. از دیدگاه کلی شاید بتوان مهمترین عامل را اقلیم و مهمترین عنصر طبیعی را دریا دانست. اقلیم در کنار عوامل دیگر چنان تاثیری بر معماری منطقه داشته که هم به لحاظ عملکرد و هم زیبا شناختی معماری منحصربه‌فردی شده است. در بافت قدیم یکپارچه بندر کنگ، عناصر معماری به وجود آمده از اصلترین ملاکهای ارزش‌گذاری در این بافت تاریخی محسوب می‌شود. در این تحقیق سعی بر آن است که تصویری کلی از محیط طبیعی – کالبدی بافت ارزشمند بندر کنگ با بررسی عناصر معماری ارائه گردد تا شناختی نسبت به این معماری منحصر به فرد ایجاد شود که چطور این معماری در طی سالیان با اقلیم همساز بوده و به حیات خود نیز ادامه می‌دهد.

در این فرصت به بررسی عناصر بناهای مسکونی از جمله بادگیر که یکی از عناصر شاخص میباشد تا جان پناهها... و تاثیر آنها بر مجموعه بافت ارزشمند کنگ پرداخته شده است و همچنین تاثیر عوامل بر شکل گیری آن نیز مورد تا مطالعه قرار گرفته است. در تلاش برای این منظور مطالعات موردی و میدانی مدنظر قرار گرفت، تا با بررسی موردی و تعمیم آن به کل بافت، تا شاید بتوان گویشهای از غنا و ارزشمندی این میراث کهن را به دیگر پژوهشگران معرفی نمود و راهی را برای پژوهشهای بیشتر باز نمود و برای توسعه کالبدی معماری پایدار، الگوپذیری نموده تا معماری معاصر سبب به خطر افتادن ارزش ها و ماهیت معماری تاریخی آن نگردد.

مقدمه:

معماری بافت قدیم بندر کنگ با وجود ساختار متفاوت و ارزشمندش، کمتر به لحاظ کالبدی به بررسی عناصر معماری آن پرداخته شده است و بیشتر به لحاظ منظر کلی بافت و زیبایی‌بصری درباره آن سخن به میان آمده است. به نظر می‌رسد معماری این منطقه از مصالح تا فرم کلی بناها تحت تاثیر محیط پیرامون میباشد برای شناختن معماری باید تاثیر عوامل اقلیمی بر شکل گیری عناصر معماری مورد بررسی قرار گیرد. در این تحقیق سعی شده تا با معرفی خصوصیات اقلیمی منطقه و محیط کالبدی و طبیعی بندر کنگ به بررسی عناصر و المان های بناها و بافت های قدیم و نقش اقلیم در شکل گیری آن ها و تاثیر آن بر ساکنین پرداخته شود در حقیقت هدف یافتن چگونگی قرارگیری عناصر و فضاهای بناهای مسکونی متأثر از اقلام و ایجاد سطح آسایش برای ساکنین آن و همچنین نقش آنها در ارزشمندی کالبد بافت قدیم این بندر تاریخی با رویکردی برای الگوپذیری در معماری معاصر در جهت توسعه کالبدی پایدار بندر کنگ، میباشد. برای رسیدن به آن باید سوالات زیر را مورد بررسی قرار داد:

❖ چرا شکلگیری عناصر معماری متأثر از اقلیم بوده است؟
❖ چرا معماری از مهم ترین ملاک های ارزش گذاری بافت بندر کنگ محسوب می‌شود؟
❖ نقشه عناصر معماری متأثر از اقلیم برای پویا و زنده ماندن بافت قدیم چه بوده است؟
برای رسیدن به پاسخ این سوالات به فرضیه هایی را باید مطرح نمود:
❖ به نظر می رسد عواملی چون اقلیم، آداب و رسوم (فرهنگ)، مصالح در دسترس، در شکل گیری عناصر معماری نقش دارد اما مهمترین عامل اقلیم است.
❖ گمان می رود عناصر معماری به لحاظ عملکردی و بالا بودن کیفیت بصری آن از ملاکهای ارزشگذاری محسوب شده است.
❖ به نظر میرسد عناصر معماری که همساز با اقلیم و محیط طبیعی و پیرامون خود شکل گرفته است علاوه بر پویایی هر یک از بناها، خود باعث پویایی و حیات بافت قدیم نیز شده است.
در اینجا چنانچه است تا با معرفی معماری منحصر به فرد منطقه، از نشانهای معماری سنتی به فراموشی سپرده نشود و از این طریق با انجام تحقیقات بیشتر بتوان رابطه بین معماری گذشته و حال این شهر برقرار نمود که ضمن تداعی فرهنگ و آداب و رسوم گذشته، با شرایط اقلیمی منطقه نیز تطابق داشته باشند.

در این مقاله از روش توصیفی استفاده شده است و اطلاعات مورد نیاز از شیوه میدانی و کتابخانه ای بدست آمده است.

شرایط اقلیمی جغرافیایی منطقه:

درجه حرارت: منطقه به علت نزدیکی به خط استوا و مجاورت با خلیج فارس و دریای عمان دارای اقلیم بیابانی بسیار گرم و مرطوب می باشد. درجه حرارت در این منطقه به طور متوسط از ۲۳ درجه در ماه های سرد سال و ۴۷ درجه در ماه های گرم سال در نوسان می باشد. تغییرات نسبتا محسوس در درجه حرارت تنها در بین ماه های آذر تا بهمن و در حدود دو و بقیه ماه های سال تابستانی گرم است. (تابستان گرم و زمستان معتدل)
زاویه تابش: زاویه تابش آفتاب زیاد است و بیشتر روزهای سال روزهای آفتابی با زاویه زیاد تابش می باشد.

میزان بارش: در تقسیمات اقلیمی تمامی سواحل خلیج فارس جز مناطق صحرایی است که از بارش بسیار اندکی برخوردار است و فقط منحصر به ماههای آذر، دی و بهمن بوده و در بقیه ماهها بدون بارش و گاهی به صورت رگبار و سیل آسا می باشد.

کمبود آب و میزان بارش: از مسائل اساسی این بندر محسوب می گردد. پوشش گیاهی: این منطقه از نظر اقلیمی بیابانی میباشد به استثنای بارشهای احتمالی، لذا گیاهانی در این منطقه رشد و نمو می کنند که با این شرایط هماهنگی و ساز گاری داشته باشند. درخت نخل خرما، کهور، کنار (سدر) و غیره از جمله آنها است.

شکل کلی معماری بافت قدیم کنگ

خصوصیات بارزی که به چه در بافت قدیم و نحوه ار تباط واحدهای مسکونی و چه در معماری یک واحد و نحوه ارتباطات فضاهای داخلی آنها مشهود است به قرار زیر است:

باز بودن و گسترده گی پالن، تفکیک اغلب بناها با فضاهای باریک با عرض متفاوت
وجود فضاهای بسته و نیمه باز و باز
عدم استفاده از زیر زمین به علت بالا بودن سطح آبهای زیر زمینی (قرار گیری در حاشیه ساحلی دریا)

ادامه دارد



آماده‌باش کشتی‌های گردشگری برای سفرهای نوروز

مدیر بنادر و دریانوردی آبادان از الحاق چند کشتی گردشگری در آبادان به ناوگان مسافر خیز داد. به گزارش اقتصادسراسر، کامیوز مالکی زاده اظهار کرد: با توجه به استقبال گردشگران و مسافران از گردشگری دریایی، با چند شرکت خدمات مسافری مذاکرانی انجام شده تا کشتی‌هایی را برای گردشگری دریایی در اروندرود آماده‌سازی کنند. چند شرکت کشتیرانی آمادگی خود را برای آماده‌سازی کشتی گردشگری در هفته‌های آینده منتهی به پایان سال اعلام کرده‌اند. وی با بیان اینکه کشتی گردشگری دریایی که در ۱۰ روز اخیر فعالیت خود را در آب‌های اروندرود شروع کرد هم اکنون به علت تعمیرات خود متوقف کرده است، افزود: این کشتی هم‌اکنون در بندرگاه خرمشهر در حال تعمیر است و به زودی پس از پایان تعمیرات به بندرگاه آبادان بازخواهد گشت. مدیر بنادر و دریانوردی آبادان ضمن ابراز نگرانی از بروز مشکلات فنی برای شناور گردشگری دریایی اظهار کرد: خرابی و بروز مشکلات فنی برای هر کشتی یک امر طبیعی و عادی است و مردم آبادان نباید نگران این موضوع باشند. مالکی زاده به مردم و گردشگرانی که از مناطق دور و نزدیک برای دیدن جاذبه‌های طبیعی اروندرود به آبادان سفر می‌کنند اطمینان داد کشتی‌های جایگزین در راه هستند و جای نگرانی نیست.

اقتصاد آبی (blue economy) و گردشگری دریایی؛ نوشتاری از ناخدا مزی‌نی فر به «اقتصادسراسرآمد»

سهم ناچیز اقتصادی ایران از صنعت گردشگری دریایی



گره گردشگری دریایی – ناخدا امیر حسین مزی‌نی فر – «گردشگری»

صنعت مهم و ارزآوری است که برخی از کشورها

روی آن حساب یک صنعت کامل و اقتصاد

پرو درآمد باز کرده اند و از آورده های آن استفاده

شایان می کنند.

مزی‌ت سواحل مکران

سواحل مکران و به خصوص، بخشی که در

سواحل سیستان و بلوچستان واقع شده است

دارای بیشترین جاذبه‌های گردشگری طبیعی

است. با توجه به این که یکی از دغدغه‌های اصلی

دولت همواره بحث اشتغال‌زایی، به خصوص

در استان‌های کمتر توسعه یافته مانند سیستان و

بلوچستان می‌باشد، به نظر به وجود نیروی کار در

منطقه می‌توان با هدایت و مدیریت سرمایه‌گذاری

در بخش گردشگری دریایی، ظرفیت‌های بالقوه

منطقه را به فعل تبدیل کرد و زمینه اشتغال هزاران

نفر در حاشیه سواحل استان را مهیا کرد.

سهم گردشگری دریایی

هم اکنون سهم صنعت گردشگری ایران از تولید

ناخالص داخلی کمتر ۲۰ (میلیون دلار، معادل ۲/۴

درصد است. همچنین قبل از پاندمی کووید ۱۹

هزار ایرانی در صنعت گردشگری و صنایع مرتبط

با آن اشتغال داشتند که این میزان ۱/۲ درصد کل

میزان نیروی کار فعال در ایران است که بر اساس

برنامه‌های دولت این رقم در سال ۲۰۲۲ می

بایست به ۳/۲ درصد افزایش یابد.

با توجه به جمعیت جوان رو به گسترش

کشوران، نرخ بالای بیکاری، لزوم افزایش درآمد

ارزی و سرمایه‌گذاری خارجی، و توجه بیش از

پیش در حوزه گردشگری می‌تواند زمینه رسیدن

به اشتغال کامل، افزایش درآمد ارزی، معرفی

تمدن و فرهنگ ایرانی به جهانیان، تعامل گسترده

و سازنده با کشورهای دنیا و درهم شکستن

مرزهای قومی و اقلیتی را فراهم کند. که البته به

نظر این جانب سهم اشتغال در بخش گردشگری

با توسعه گردشگری دریایی می‌تواند به ۱۰

درصد افزایش یابد.

معضلات گردشگری دریایی

مهم‌ترین معضلات گردشگری دریایی ایران را

می‌توان این گونه تعریف کرد:

۱- نبود سند ملی که در آن مولفه‌های اصلی

شامل تعریف گردشگری دریایی، اهداف، ابزار و

وسایل و ابعاد گردشگری دریایی (ابعاد اجتماعی

سیاسی اقتصادی فرهنگی و...) در آن مشخص

گردیده باشد.

۲- تعدد دستگاه‌های ذی‌مدخل در بخش بهره

برداری از دریا خصوصا گردشگری دریایی و

مشخص نبودن متون و سازمان حاکمیتی در

حوزه دریا و تعدد نهادهای تاثیر گذار یعنی

نهادهای مختلف مانند سازمان بنادر، محیط

زیست، نهادهای نظامی و انتظامی و وزارت کشور

شهرداری‌ها شایلات منابع طبیعی و ...

۳- وجود نگاه امنیتی و انتظامی به دریا در حوزه

استراتژیک کشور

۴- نبود زیرساخت‌های لازم در گردشگری

دریایی

۵- تعدد قوانین و مقررات در حوزه بهره‌برداری

از دریا و موازی بودن قوانین و مقررات و تناقض

«ایران با دارا بودن ۵۸۰۰ کیلومتر طول نوار ساحلی، دارای مزیت مطلق

است. جاذبه‌های گردشگری ایران در دنیا منحصر به‌فرد، بی‌نظیر و

بازنزد خاص و عام است. در حوزه گردشگری دریایی نیز کشور دارای

فرصت‌های بی‌بدیلی است که بسیاری از کشور های جهان در حسرت

آن هستند

ان‌ها و تدوین قوانین جدید معابر

و در پایان تاثیرات منفی ایین صنعت بر مناطق

ساحلی، شهری شدن آفتی، تولید زباله و از بین

رفتن هویت‌ها و ارزش‌های فرهنگی را می‌توان

از معضلات دیگر این صنعت دانست و به نظر

ارزی و سرمایه‌گذاری خارجی، و توجه بیش از

پیش در حوزه گردشگری می‌تواند زمینه رسیدن

به اشتغال کامل، افزایش درآمد ارزی، معرفی

تمدن و فرهنگ ایرانی به جهانیان، تعامل گسترده

و سازنده با کشورهای دنیا و درهم شکستن

مرزهای قومی و اقلیتی را فراهم کند. که البته به

نظر این جانب سهم اشتغال در بخش گردشگری

با توسعه گردشگری دریایی می‌تواند به ۱۰

درصد افزایش یابد.

معضلات گردشگری دریایی

مهم‌ترین معضلات گردشگری دریایی ایران را

می‌توان این گونه تعریف کرد:

۱- نبود سند ملی که در آن مولفه‌های اصلی

شامل تعریف گردشگری دریایی، اهداف، ابزار و

وسایل و ابعاد گردشگری دریایی (ابعاد اجتماعی

سیاسی اقتصادی فرهنگی و...) در آن مشخص

گردیده باشد.

۲- تعدد دستگاه‌های ذی‌مدخل در بخش بهره

برداری از دریا خصوصا گردشگری دریایی و

مشخص نبودن متون و سازمان حاکمیتی در

حوزه دریا و تعدد نهادهای تاثیر گذار یعنی

نهادهای مختلف مانند سازمان بنادر، محیط

زیست، نهادهای نظامی و انتظامی و وزارت کشور

شهرداری‌ها شایلات منابع طبیعی و ...

۳- وجود نگاه امنیتی و انتظامی به دریا در حوزه

استراتژیک کشور

۴- نبود زیرساخت‌های لازم در گردشگری

دریایی

۵- تعدد قوانین و مقررات در حوزه بهره‌برداری

از دریا و موازی بودن قوانین و مقررات و تناقض

برگزیده

صفایی در دومین دوره آموزش و ارزیابی جذب‌نخبگان در دستگاه‌های اجرایی کشور

به حضور نخبگان برای تاثیر گذاری در تصویب کنوانسیون‌ها در سازمان بین‌المللی دریانوردی نیاز داریم

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، حمل‌ونقل دریایی را مهم‌ترین محرک تجارت جهانی دانست که به دلیل دو ویژگی ارزان و ایمن بودن سایر مدل‌های حمل‌ونقل را تحت تاثیر قرار داده است.به گزارش اقتصادسراسر آمد، علی‌اکبر صفایی در افتتاحیه دومین دوره آموزش و ارزیابی جذب نخبگان در دستگاه‌های اجرایی کشور گفت: حمل‌ونقل دریایی مهم‌ترین محرک تجارت جهانی است که به واسطه دو ویژگی ارزان و ایمن بودن، سایر مدهای حمل‌ونقل تحت‌را تاثیر قرار داده است. معاون وزیر راه و شهر سازی افزود: فضای جاری و کلی در حمل و نقل دریایی از ساخت کشتی تا تخلیه و بارگیری و نگهداری کالا در انبارها و سایر فرایندهای کشتیرانی و بندرداری، تحت تاثیر قوانین و مقررات جهانی، در ابعاد بین‌المللی مدیریت و اجرا می‌شود.مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه کلیه قوانین و مقررات دریایی در سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو) تصویب و ابلاغ می‌شود، افزود: دانش و دستبازی به تکنولوژی روز، نقش بسیار مهم و اساسی در تصویب قوانین و مقررات بین‌المللی دریایی دارد. سازمان بنادر و دریانوردی در طول این دهه‌ها با استفاده از توان و ظرفیت علمی داخل کشور، موفق شده است تا در فرایند تصویب کنوانسیون‌های مهمی در خصوص آموزش دریانوردی، ایمنی و مدیریت ایمنی اثر بخشی موثر را داشته باشد. صفایی با بیان اینکه سازمان بنادر و دریانوردی با آغوش باز از حضور افراد نخبه در بخش‌های مختلف دریایی و بندری استقبال می‌کند، خاطر نشان کرد: با توجه به بعد بین‌المللی تمامی موضوعات در حوزه‌های کشتیرانی و مدیریت بنادر، به حضور نخبگان، برای تاثیر گذاری هرچه بیشتر در تصویب کنوانسیون‌ها در سازمان بین‌المللی دریانوردی نیاز داریم.جلیل اسلامی معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی نیز با اشاره به دو وظیفه اصلی و کلان این سازمان در حوزه حاکمیتی و ساخت، و مدیریت و نگهداری

است و گردشگری داخلی هم منحصر به حضور

پر حجم مردم در سواحل خزر خلاصه می‌شود.

یک سال دیگر بدون برنامه و بدون نتیجه گذشت

و گردشگری ایران، یک سال دیگر در جا زد.

ناگفته نماند که هر چه جستیم، سفر دریایی داخلی

کمتر یافتیم. هر چه بود گردشگری دریایی به

خارج از ایران است و آن هم با تروهایی که ارزان

ترین آن‌ها از ۷ میلیون تومان برای هر نفر حکایت

دارد یا با برآورد سرانگشتی می‌توان گفت برای

یک خانواده چهار نفره، با اضافه کردن تفریحات

و خرید و سوغات احتمالی، یک سفر دریایی چند

روژه، بالغ بر ۵۰ میلیون تومان پول می‌خواهد.

حال می‌توانیم پرسیم که یک کارمند در طول

سال چند میلیون درآمد دارد؟ یک کارگر چطور؟

و آیا می‌توانیم گفت که گردشگری دریایی یک

سفر لاکچری است و به این زودی‌ها نصب اکثر

ایرانیان نمی‌شود؟

نصب گردشگری دریایی ایرانیان منحصر است

به همان سواحل خزر و به‌طور مشخص و فشرده،

مازندران و گیلان. سواحل جنوب که شوربختانه

فاقد امکانات اولیه است و ختا کناره‌های بنادر

آبادان و خرمشهر، جذابیت و امکانات لازم را

ندارد. محدود و بی‌رقم هستند. می‌ماند همان

سواحل خزر و کناره ساحلی پر از زباله، این تمام

گردشگری دریایی ایران است. آیا جای تأسف

نیست؟

بسیار مشتاقیم که مسئولان گردشگری جوابیه

بهای بدهند که تمامی مباحث ما را رد کنند. خبر

از توسعه‌ای بدهند که قولش را داده بودند و ثابت

کنند که ما به بیراهه رفته‌ایم و گردشگری ایران

زنده است و رو به رشد دارد. بسیار خوشحال

شویم شد از نوشته‌های خود پوزش خواهی

کنیم و بگویم بر اساس فلان سند از فلان مسئول

دری، تمام تحلیل‌ها و برداشت‌ها و نوشته

های ما غلط بوده است. روزنامه اقتصاد سراسر به

عنوان روزنامه نمونه دریایی کشور خرسند خواهد

بود که خبرهای خوش از گردشگری دریایی

کشور را منتشر کند و برای این کار خوب، مشتاق

دیدن اسناد و شنیدن سخنان مسئولان هستیم.

«اقتصاد سراسر یادآور می‌شود که: در نشست

گردشگری استان‌های گلستان، گیلان و مازندران

داشته است، درباره ضعف گردشگری دریایی

در ایران بحث شده است. به عقیده وزیر

جدید وزارت میراث فرهنگی، صنایع دستی

و گردشگری؛ ۴۰۰ کیلومتر ساحل در شمال و

۱۱۰۰ کیلومتر در جنوب داریم که با جزایر آن به

۲۴۰۰ کیلومتر می‌رسد، با وجود این ظرفیت‌ها

گردشگری دریایی ما صفر است.

ضرغامی همچنین برای ساحل‌سازی، ساخت

اسکله‌ها و بهره‌برداری از این ظرفیت‌ها و همچنین

خرید کشتی‌های گردشگری از کشورهای منطقه

و بهره‌برداری از ظرفیت تفریحی آن‌ها ابراز تمایل

کرده است.

در نشست دیگری، جعفر پورکیانی رئیس

شورای اسلامی شهر بوشهر از تلاش ویژه هرفن

تقویت گردشگری دریایی گفته و ابراز داشته که

احداث پلاژ بانوان و ایجاد مارینا در بندر بوشهر را

پیگیری می‌کنیم. حال باید دید با همه این اظهارنظرها

و قول‌های مساعد، گردشگری دریایی در شمال،

جنوب و جزایر ایرانی خلیج فارس، چه اندازه در

سال‌های پیش رو توسعه خواهد یافت. »



انجام شده در این معاونت را معرفی کرد.

وی از کاهش متخصصان و کارشناسان حوزه دریایی در این اداره کل اظهار

نگرانی کرد و با تأکید بر کمبود جدی نیروی انسانی متخصص در این

سازمان و شرکت‌ها و ادراک‌های دریایی کشور، از تشکیل کارگروه‌های

تخصصی پیگیری این موضوع در مجلس و دولت خبر داد.

به گزارش سازمان بنادر و دریانوردی، طرح شهید مصطفی موسوی در

استثنای تأکید مقام معظم رهبری و برای اجرای وعده‌های دولت مردمی

سیزدهم، برای جذب و استفاده از نخبگان در دولت توسط سازمان امور

اداری و استخدامی و بنیاد ملی نخبگان اجرا می‌شود. برای این کار فراخوانی

از سوی بنیاد ملی نخبگان منتشر شد و افراد برای شرکت در این فراخوان،

اطلاعات خود را در سامانه وارد کردند و با معرفی نقرات منتخب و انجام

مصاحبه ارزیابی، نقرات برگزیده، انتخاب و برای شرکت در دوره

آموزش و ارزیابی به سازمان اداری و استخدامی کشور معرفی شدند.

همین اساس و پس از اجرای موفق نخستین دوره، دومین دوره آن بر اساس