

نماینده ایران در IMO دار فانی را وداع گفت



با نهایت تأسف و تأثر، خانم ماندانا منصوریان، نماینده ایران در سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) که مقر آن در لندن است، دار فانی را وداع گفت. به گزارش اقتصادسراسر آمارزسی نیز، ایشان از هفت سال پیش، عهده‌دار نمایندگی ایران در سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو) بود. بر اساس این گزارش، نماینده ایران در سازمان بین‌المللی دریانوردی در این مدت ضمن تلاش‌های مسافرات جمهوری اسلامی ایران در لندن، خانم معاون کمیته فنی این سازمان انتخاب و ایفای نقش کند.وی در سال جاری نیز یکی از نامزدهای ریاست این کمیته بود که انتخابات آن به تأخیر افتاد. همچنین براساس اطلاع‌سنفارت جمهوری اسلامی ایران در لندن، خانم ماندانا منصوریان نماینده ایران نزد سازمان بین‌المللی دریانوردی، در بیمارستی در لندن درآ فانی را وداع گفت.انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ضایعه در گذشت سرکار خانم ماندانا منصوریان، نماینده فقید ایران در سازمان بین‌المللی دریانوردی(IMO) را به جامعه دریایی کشور و خانواده ایشان تسلیت می‌گوید.

ثبت رکورد تخلیه و بارگیری ۵۵هزار تن کالا طی یک روز در بندر چابهار

معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: رکورد تخلیه و بارگیری ۵۵ هزار تن کالا طی یک روز در بندر چابهار ثبت شد که نوید دهنده روزهای خوب برای توسعه و آبادانی و رونق ترانزیت کالا در این بندر راهبردی است.به گزارش اقتصادسراسرآمد،حسین شهدادی به ایرنا اظهارداشت: روند مستمر افزایشی تخلیه و بارگیری کالا و کانتینر در بندر چابهار ادامه دارد و این بندر با توجه به تجهیزات روز دنیا امکان تخلیه و بارگیری ۱۲ میلیون تن کالا در سال را دارد.وی با اشاره به افزایش ترافیک کشتی‌های ورودی و با اعلام آمارگی بندر چابهار برای ارائه خدمات تخلیه و بارگیری به انواع گروه‌های کالایی و رویه‌های گمرکی افزود: از تمام ظرفیت‌ها و امکانات موجود برای امور بندری و تخلیه و بارگیری کالا و کانتینر استفاده خواهد شد.معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان تأکید کرد: در صورت تأمین به موقع ناوگان حمل و نقل زمینی و رفع موانع و محدودیت‌های لجستیکی و انسانی با زیرساخت‌ها و امکانات فعلی موجود می‌توانیم تا چندین برابر ظرفیت فعلی لجبایی کالا داشته باشیم.وی ادامه داد: صادرات ۶۵ هزار تن گندله آهن نیز برای اولین بار از بندر چابهار و رشد ۲۵ درصدی صادرات فرآورده‌های معدنی نسبت به مدت مشابه سال گذشته بخشی از اقدامات خوب اخیر است.شهدادی تصریح کرد:وجود امکانات و تجهیزات استراتژیک در بندر چابهار باعث ایجاد جذابیت برای صادرات فرآورده‌های معدنی و مصالح ساختمانی و انواع آهن دیگر از مسیر این بندر شده به طوری‌که از ابتدای سال تاکنون صادرات کالاهای مختلف نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد چشمگیری داشته است.

ضرورت همکاری‌های فرابخششی در اجرای برنامه‌های مدیریت تالاب

معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست، گفت: عدم اجرای اقدامات اولویت‌دار برنامه‌های مدیریت تالاب‌ها که در حیطه وظایف و مسئولیت‌های سایر دستگاه‌ها است یکی از مهمترین مشکلات بر سر راه احیای تالاب‌ها محسوب می شود. به گزارش اقتصادسراسرآمد، مجتبی دولجوادی در با اشاره به اینکه عدم اجرای اقدامات اولویت‌دار بر برنامه‌های مدیریت تالاب‌ها که در حیطه وظایف و مسئولیت‌های سایر دستگاه‌ها است یکی از مهمترین مشکلات بر سر راه احیای تالاب‌ها محسوب می‌شود، به ماناگفت: این معضل از جمله مشکلات مشترک بین اکثر وزارت‌خانه‌های کشور است.معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست، ادامه داد: آموزش و آگاهی‌افزایی در خصوص اهمیت تالاب‌ها و برنامه‌های مدیریت جامع در سطح مدیران و کارشناسان سایر دستگاه‌ها، تصویب و ابلاغ برنامه در ستاد ملی هماهنگی و مدیریت تالاب‌ها به عنوان راهکار از سوی محیط زیست به وزارت‌خانه‌های ذی‌ربط پیشنهاد شده است. وی در ادامه تخریب و از دست رفتن تالاب‌ها به دلیل توسعه طبیعی مثل تغییر اقلیم، خشکسالی و عوامل انسانی مثل انواع تروعه‌های عمرانی، خدماتی، صنعتی و معدنی در حوضه تأثیر گذار تالاب‌ها را از جمله عوامل تهدید تالاب‌ها و برنامه‌های حفاظت و احیا عنوان کرد. به گفته وی، انجام مطالعات ارزیابی اثرات استراتژیک، همچنین لزوم همکاری سایر دستگاه‌ها در انجام برنامه‌های حفاظت و احیای تالاب‌ها در صورتی‌که توسعه منجر به تخریب و از دست رفتن تالاب‌ها شده است به عنوان راهکار به وزارت‌خانه‌ها ابلاغ شده است.وی بهره‌برداری خردمندانه اثر تالاب‌ها با ترویج معیشت‌های سازگار با تالاب را عامل اصلی مهم زیست محیطی دیگر اعلام کرد و بیان داشت: مشارکت و تعامل بین بخشی و حمایت ارگان‌ها در اجرای معیشت‌های سازگار با تالابی مثل گردشگری جامعه محور و یا کشاورزی پایدار به عنوان راهکار پیشنهاد ارائه شده است.

افزایش نرخ حمل دریایی فولاد ایران به عراق

مدیر عامل شرکت گروه حمل فولاد ایران از افزایش نرخ حمل دریایی فولاد ایران به عراق از آبراه اروندرود خبر داد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، علی محمدی به مانا افزود: به تازگی حمل دریایی هر تن فولاد ایران به عراق به ۱۳۵ دلار رسیده است که همین افزایش کرایه حمل دریایی، سبب کم رغبتی صادرکنندگان فولاد ایران به عراق شده است.وی گفت: با توجه به نزدیکی مسیر دریایی ایران به عراق از مرز دریایی خرمشهر، افزایش ۸۰ درصدی نرخ کرایه حمل دریایی فولاد منصفانه و اقتصادی است.مدیر عامل گروه صنعتی فولاد ایران خواستار تعدیل نرخ کرایه حمل دریایی فولاد ایران به عراق شد.محمدی افزود: چنانچه نرخ کرایه صادرات فولاد ایران به عراق کاهش نیابد احتمال توقف یا کاهش صادرات فولاد به عراق وجود دارد.وی حمل صادرات کالاهای غیر نفتی به عراق از مرز دریایی خرمشهر را یک مزیت نسبی بیان کرد و افزود: نباید این فرصت طلایی از دست برود و حجم صادرات کالا به بازارهای هدف عراق کاهش یابد.محمدی گفت: چنانچه نرخ کرایه حمل فولاد از مسیر دریایی کاهش نیابد به ناچار از مرزهای زمینی سلیمانج و چذابه برای صادرات فولاد استفاده خواهد شد.هم اکنون کلینکر (ماده اولیه تولید سیمان)، ترمبار و آیزن پرورشی از مرز دریایی خرمشهر به عراق صادر می‌شود. امسال حدود ۵۰۰ هزار تن فولاد و آهن آلات از مرزهای زمینی و دریایی خوزستان به عراق صادر شده است.



گروه دریامحور – مهدی ده دار –

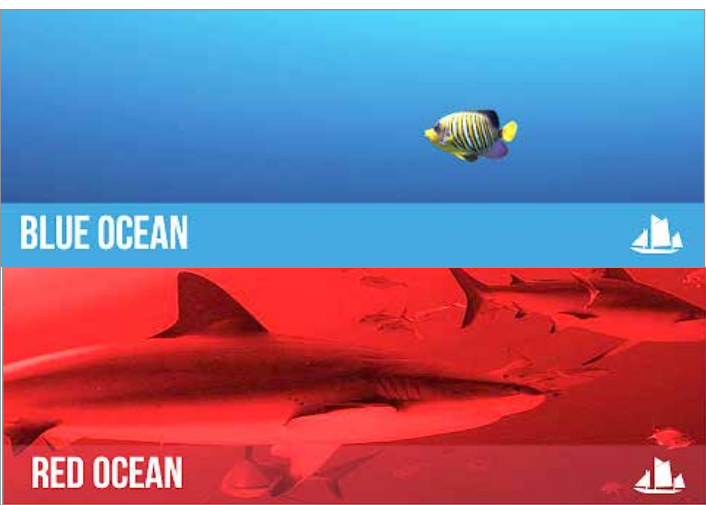
اقیانوس ها، دریاها و رودخانه های بزرگ و به طور کلی، مناطق ساحلی از عهد باستان تاکنون نقش کلیدی در پیدایش تمدن های بشری، ساختن شهرهای باشکوه، استمرار مدنیت و ظهور امپراتوری های بزرگ جهانی ایفا کرده اند؛ بر همین اساس، بیشتر تاریخ نگاران معتقدند که رودخانه و دریا به طول کلی مناطق آبخیز، بنیادساز تمدن بوده اند. اما شوربختانه بر خلاف سنت و تجربه هشت هزار سالل دریابگرای در حکمرانی های محدوده فلات ایران، توسعه سرزمینی در کشور بحران زده ما طی سده های اخیر به صورت پشت به دریا بوده و آثار و پیامدهای این مدل توسعه بر چهره پریشان آمایش سرزمینی کنونی این سرزمین هویداست؛ به گونه ای که نه تنها عرض و طول و محتوای سفره معیشت خانوارهای ایرانی هر سال کوچک و کوچک تر شده بلکه به لبه پر تگاه و ورشکستگی آبی محور در پهنه عشتناک استان های مرکزی و حتی کوهستانی زاگرس هستیم.

مهدی ده دار، روزنامه نگار و پژوهشگر توسعه دریامحور در مطالبی مبسوط به روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد نوشت: نتایج برخی پژوهش ها روایتگر این مدعاست که برخلاف میانگین جهانی که دوسوم از جمعیت ۸میلیارد نفری جامعه بشری در فاصله ۶۰ کیلومتری سواحل مستقر هستند، تنها کمتر از ۱۰ درصد از جمعیت کشور ایران در این نوار قلمروهای دریایی (سه استان شمالی و چهار استان جنوبی) استقرار دارند. این در حالی است که ایران به سبب برخورداری از افزون بر ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی و ۳۰ جزیره پرکنده شده در کرانه تا کران جغرافیای خلیج فارس، همچواری دریایی با ۱۲ کشور همسایه، عبور پنج کردید و راهگذر بین‌المللی ترانزیت دریایی، و وجود منابع قابل توجه انرژی (نفت و گاز) در خلیج فارس و دسترسی به آب‌های آزاد در سواحل مکران از موقعیت بسیار برجسته‌ای برای توسعه دریامحور بهره‌مند بوده و

واگذاری وانسجام‌بخشی لایروبی و نگهداری بنادر شمالی به بخش خصوصی
عضو هیات عامل و معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به ارتقای جایگاه خدمات ترافیک شناورها، در سال های اخیر تأکید کرد: رسالت و مأموریت اصلی حوزه دریایی، کاستن دغدغه و نگرانی‌های حوزه‌های مختلف اجرایی بنادر و ذی‌نفعان سازمان است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، مجید علی‌نازی در همایش سالانه مدیران این سازمان با اشاره به ارتقای ایمنی شناورهای مسافری از طریق انجام چهار مرحله بازرسی متمرکز، تأکید کرد: یکی از اقدامات مهم حوزه دریایی سازمان در سال جاری، اعطای تسهیلات ارزان قیمت و مدت‌دار برای تعمیر و به‌روز رسانی شناورهای مسافری بوده است.عضو هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی، با اشاره به اقدام واگذاری تمامی لایروبی های نگهداری بنادر از طریق مزایده و مناقسه و انسجام بخشی به کمیته لایروبی و یکپارچگی قراردادها، بیان کرد: با همکاری بنادر شمالی کشور، حرکت ضربتی رفع مشکل لایروبی بنادر خزری کشور انجام گرفت.معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی همچنین گفت: در سال جاری از محل تولید چارت‌های الکترونیکی دریایی، بیش از ۴ میلیون یورو درآمد عاید کشور شد.علی‌نازی از برگزاری مانور جستجو و نجات دریایی با رویکرد نجات جان افراد از طریق هواپیما در دریا برای اولین بار خبر داد و گفت: در سال جاری موفق شدیم ۲۸ نفر از دریانوردان کشتی ورو-رو را با اقدام سریع و به‌موقع نجات دهیم.

یک پژوهشگر توسعه دریامحور به «اقتصادسراسرآمد» نوشت: سکان به سمت اقیانوس قرمز یا آبی؟

چاره جویی برای حرکت کشتی دیپلماسی دریایی ایران



این غفلت تاریخی از توسعه و آبادانی قلمروهای دریایی و رونق‌بخشی به اقتصاد آبی کشور، از یکسو سبب هدررفت بسیاری از فرصت‌های ناب رشد و جهش اقتصادی ملی و از سوی دیگر قدرت یافتن رقبای منطقه‌ای و کسب درآمدهای سرشار توسط آنان شده است.

یکی از ده ها فرصت معطل ماننده در گفتفان دیپلماسی اقتصادی دریامحور، فعال سازی ظرفیت های تحول آفرین راهگذر شسمال – جنوب است؛ شبکه حمل و نقل ترکیبی گسترده‌ای شامل زیرساخت های ترابری دریایی، ریلی و جاده رقیبا و گرفتن سهم بیشتر از بازار تقاضای موجود می‌داند. این در حالی است که با در نظر گرفتن شتاب ذاتی دنیای امروز و تغییر مداوم متغیرهای محیطی، بسیاری از داده های تحلیلی را دیگر نمی توان اساسی کشورهای همسایه را برای اقتصاد بحران های بلند مدت برای آینده زد. به همین دلیل طی چند سال اخیر جنبشی در حوه نوآوری و خلاقت در استراتژی کسب و کارها به راه افتاده است که یکی از

برگزیده ها

قسم می تواند به قطب تولید و صادرات دانش در منطقه تبدیل شود

افزایش ۴ برابری آمار سفر گردشگران خارجی رشد ۶۰ درصدی گردشگران داخلی در قسم



مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم، از افزایش ۴ رشد ۶۰ درصدی گردشگران خارجی و همچنین قشم خبر داد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، افشار فتح الهی در نشست معاونان اداری و مالی واحدهای دانشگاه تهران در مرکز رشد قشم، اظهارداشت: از ابتدای سال جاری تا پایان بهمن ماه بیش از چهار میلیون نفر گردشگر به جزیره قشم سفر کردند که نسبت به سال گذشته ۶۰ درصد رشد دارد.فتح الهی ادامه داد: همچنین آخرین آمار نشان می‌دهد که میزان ورود گردشگران خارجی از ابتدای امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته بیش از چهار برابر شده است.وی تصریح کرد: جزیره قشم بواسطه حضور در تنگه استراتژیک هرمز و دارا بودن ظرفیت‌های بی نظیر گردشگری و اقتصادی بویژه در حوزه نفت و انرژی دارای اهمیت بالایی برای توسعه روابط تجاری کشور و اقتصاد ملی است.به گفته مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم، ظرفیت‌ها و پست‌های مناسب برای توسعه صنعت گردشگری در جزیره قشم وجود دارد و همراهی جامعه محلی در این زمینه می‌تواند به پیشرفت سریع این حوزه کمک شایانی کند.فتح الهی با اشاره به ظرفیت‌های اقتصادی جزیره، خاطر نشان کرد: در حوزه‌های اقتصادی علاوه بر وجود منابع طبیعی انرژی، بواسطه نزدیک بودن به آب‌های بین‌المللی و تردد سالانه هزاران کشتی بین‌المللی از آبراهه تنگه هرمز، ظرفیت خوبی در حوزه بانکرینگ وجود دارد که سه امیدواریم در آینده نزدیک امکان استفاده از این توانمندی فراهم شود.وی افزود: بهره‌برداری از ظرفیت سواحل حاشیه خلیج فارس و دریای عمان و صنایع دریامحور، یکی از بندهای مورد توجه در بیانیه گام دوم انقلاب اسلامی است که برای بهره گرفتن از آن نیازمند دانش روز هستیم.مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم ادامه داد: آغاز به کار پردیس بین الملل خلیج فارس در جزیره قشم می‌تواند با تولید دانش به رفع مشکلات موجود، پیشرفت و توسعه متوازن این منطقه کمک کند.فتح الهی با بیان اینکه استفاده از توان شرکت‌های دانش بنیان می‌تواند به رونق اقتصاد ملی کمک کند، گفت: با فعالیت هفدمتن مجموعه‌های دانش بنیان و حضور پر قدرت دانشگاه‌های مطرح کشور، قشم می‌تواند به قطب تولید و صادرات دانش در منطقه تبدیل شود.وی در پایان خاطر نشان کرد: تقاهم نهادهای سازمان منطقه آزاد قشم و دانشگاه تهران در زمانی کوتاه، اعضا و به مرحله اجرا رسید و از این نظر می‌تواند الگوی خوبی برای همکاری با سایر دانشگاه‌ها باشد.

بخش اول

چاره جویی برای حرکت کشتی دیپلماسی دریایی ایران

مهمترین نتایج آن را میتوان «استراتژی اقیانوس آبی» نام برد. نامگذاری استراتژی اقیانوس آبی بر اساس تشبیهی دو وجهی صورت گرفته است که فضای کسب و کار را به دو اقیانوس آبی و قرمز تقسیم می کند. شناخت این دو فضا و تفکر مسلط بر هر یک، به کسب و کارها و مدیران و گرداندگان آنها کمک می کند خود را محصور در فضایی تاریک و غریبی رقابت های سخت و بعضاً مرگباری که در این زیست بوم پدید می آیند، نبینند. آینده اقتصادی جهان را لوسا محکوم به دوراهی «رقابت یا فنا» نیست. خلق بازاری تازه با بهره‌گیری از نوآوری ارزش آفرین و رشد مطمئن درون بازارهای جدید ناشی از غیبت رقبا نیز گزینه دیگری است که پیش روی کسب ها و رهبران اقتصادی کشورها قرار دارد.

در هندسه ذهنی، تمام حوزه های کاری و خدماتی جهان را می توان به دو نوع اقیانوس تشبیه کرد: یکی اقیانوس آبی، و دومی اقیانوس قرمز. اقیانوس های قرمز معرف تمامی صنایع و بازارهای شناخته شده ای هستند که امروزه در جهان وجود دارند. در اقیانوسهای قرمز، محدودیت‌ها و حد و مرزهای صنایع و اقتصادها تعریف شده و مورد پذیرش قرار گرفته اند و قواعد بازی رقابت در آنها مشخص است. در اقیانوس های قرمز، سازمانها و کسب و کارها سعی می کنند نسبت به رقبا عملکرد بهتری از خود نشان دهند تا به این ترتیب سهم بیشتری از تقاضای موجود در بازار را از آن خود کنند. اقیانوس های قرمز به واسطه آنکه بازیگران متعددی را در خود خواد داده اند و در نتیجه رقابت شدیدی بر فضایشان حاکم است، احتمال سودآوری و رشد کمی دارند. نام اقیانوس قرمز به واسطه رقابت سخت و کشنده میان سازمانها و محیط خون آلود ناشی از این رقابت سرسخنانه انتخاب شده است. از سویی دیگر اقیانوس های آبی، تمامی صنایع و بازارهای را زیچتر خود قرار میدهد که در حال حاضر بر ندادارند. از اقیانوس های آبی تاکنون هیچ بهره برداری صورت نگرفته است و هیچ قبضی را آن ها وجود ندارد، بنابراین پتانسیل بالایی برای رشد و سودآوری در آنها وجود دارد.

اقتصاددریایی



یکشنبه ۷ اسفند ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۸۵

اندیشکده بندر کنگ

بخش پایانی

بررسی عناصر معماری بناها در بافت قدیمی بندر کنگ



طیبه حسین آخوندی 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 شهرهای طبیعی تاریخی ایران دارای ساختار پیوسته منسجم و هماهنگ است.

تناسب ابع ۳ به ۱ و ۴ به ۱ بین معبر و جداره فضای محصور را پدید آورده که همواره سایه ساز است و به لحاظ بازبودن ابتدا و انتهای آن کوران مناسبی از هوای در خود دارد. این معابر معمولاً عمود بر ساحلاند و هوای ملایم ساحلی را گرداگر ساختمان ها به حرکت می آورند.

جهت گیری عناصر بافت به سوی دریا

برای بهره‌مندی از جریان مطلوب ترین هوای دریا که در شبهه روزاز دریا به خشکی و بالعکس می‌وزد، اغلب بناها را رو به دریا و دهانه اصلی بادگیرها بدین سوی است. جهت گیری رو به سوی دریا در مورد کوچه ها نیز صادق است. کوچه ها به عنوان کانال‌های هواکش در این جهت امتداد یافته‌اند. این نوع از جهت گیری سیم و ویژگی خاصی را به بافت شهر بخشیده است.

شبه بندی بافت قدیم بندر کنگ

شبهه بندی بافت قدیم، جدایی از خطوط اصلی خیابان ها، تقریباً از الگوی یکسان سازی همانندی تبعیت می‌کنند. کوچه ها همگی در جهت شمالی – جنوبی و با شمال غربی – جنوب شرقی بوده است در نتیجه راستای جهت گیری عمومی بناها به سوی دریا می باشد. جدای از اینکه جهتگیری عمومی کوچه ها و ساختمانهای(به طور کلی مجموعه بافت شهر) به سوی دریا می باشد، در شبهه بندی یک رشته محورهاهای مورب در درون بافت وجود دارد که در بافت قدیمی شهر بر اثر تفکیک خانه های گسترده پدرسالاری قدیم واحدهای همجوار اغلب به هم پیسیده‌اند و بافت فشرده و مترامکی را به وجود آورده است.

ترکیب و دانه بندی بافت

شرایط اقلیمی (گرم و مرطوب)، فرهنگی و معماری موجب گشته پیکربندی اجزای بافت، نحوه ترکیب، شیوه استقرار، دانه بندی ساختمان ها و شبکه بندی معابر دارای ویژگی خاص شوند، تاثیر شرایط اقلیمی در شکل گیری بافت به گونه‌ای است که حد اکثر تهویه و حداقل جذب انرژی تابشی را داشته است. راهروها و کوچه‌های اطراف بنا به مثابه کانال‌هایی، هوا را در این فضاهاهای باریک به قصد کوچه ساخته شده‌اند. بلکه در واقع فضاها یا راهروهایی برای جریان یافتن هواد در اطراف بنا می باشد.

با این بررسی انجام شده به نظر می‌رسد، تداوم حیات و پیوستگی و پویایی بافت قدیم، بندر کنگ در دهه‌های گذشته که بسیاری از شهرهای ساحلی به لحاظ ساختار کالبدی دچار تغییرات شگرفی شده‌اند و بافت با ارزش این بندر توانسته در این تغییرات جان سالم به در ببرد و به واقع منسجم و یکپارچه خود را حفظ نماید و اکنون نیز به حیات خود ادامه دهد، هم همگونی عناصر معماری همساز با اقلیم، کیفیت مصالح و فضاهای خصوصی و عمومی به لحاظ عملکردی و بصری پاسخگوی نیازهای زندگی گذشته و اکنون آنها بوده است و این سبب شده تا ساکنین به پاسداری از مهر میراث فرهنگی ملموس و ناملموسی که در این بناها نهفته است، مبادرت نمایند... آنچه مسلم است، اینگونه یافته‌های منسجم و فشرده به لحاظ محدودیت، در درون آن امکان توسعه وجود ندارد و در اطراف محله های جدیدی بسا معماری معاصری شکل گرفته که به دلیل عدم الگوپذیری از معماری گذشته و بدون توجه به نیازهای ساکنین بر اساس نوع فرهنگ و آداب و رسوم و مشاغل غالب مردم منطقه، به طور حتم توسعه کالبدی آن پایدار نخواهد بود و نیازمند این است که طرح‌هاشن شهری و معماری نسبت به وجود الگوها و عناصر معماری که در گذشته وجود داشته و به لحاظ عملکردی نیز توانسته پاسخگوی نیازهای امروزی باشد، با معماری معاصر تلفیق نموده تا بتوان توسعه‌ای پایدار و به شیوسته در بندر با ارزش و تاریخی بندر کنگ و بنادر حاشیه خلیج فارس ایجاد نمود.

نتیجه گیری:

با توجه به مطالعات انجام شده و بررسی های صورت گرفته در بافت کنگ معلوم گردید اقلیم عامل بسیار مهمی در شکل گیری عناصر معماری و دانه بندی بافت ایفا نموده است و به دلیل وجود معماری سبازگار با محیط اقلیم بافت قدیمی و ارزشمند تاریخی است که از گذشته این چنین پویا و سرزنده به حیات خود ادامه داده است و امید که ارزش های معماری سنتی به فراموشی سپرده نشود و از این طریق و با انجام تحقیقات بیشتر به توان رابطه بین معماری گذشته و در حال این شهر برقرار نمود که ضمن تداعی فرهنگ و آداب و رسوم گذشته، با شرایط اقلیمی منطقه نیز تطابق داشته باشد. تا در آینده نیز به حیات خود ادامه دهد و راهگشای معماری باشد تا آیندهای را که می سازند در جهت تو توسعه پایدار قدم بردارد.