

## حمل و نقل

### بندر کنگ

بخش دوم

شناخت ارزش های معماری بافت تاریخی و جایگاه آن در توسعه پایدار

### راهکاری برای توسعه بندر کنگ

نجمه ملک پور بهیادبی –بندر لنگه و کنگ، از بنادر تاریخی و با هویت کناره‌های سواحل خلیج فارس بوده و بافت و سیمای شاخص این بنادر به علل و شرایط شکل گیری و تغییراتشان را در طول تاریخ ایجاد کرده است.

۲. با توجه به فعال بودن نهادهای مردمی در این شهر، نقش و جایگاه آنها در مسیر توسعه چگونه خواهد بود؟

۳. ارتباط بین بافت قدیم و جدید شهر چگونه است و بافت تاریخی چه نقشی در توسعه‌ی آتی شهر ایفا خواهد کرد؟

جهت دستیابی به پاسخ این پرسش ها، این نوشتار ابتدا به بررسی مفهوم توسعه پایدار (به عنوان هدف) و فرایند توسعه‌ی درونزا پرداخته و سپس با شناخت نیازها، دارایی ها و ویژگی های بندر کنگ به دنبال ارائه‌ی رویکردی مناسب جهت تصمیم گیری برای توسعه شهری می باشد.

#### بررسی هدف و چشم انداز

با در نظر گرفتن شهر در دو بخش کلی شامل بافت تاریخی و بافت جدید، در جریان توسعه توجه و پرداختن به هر دو بخش ضروری است. اگرچه تعریف راهکارهای توسعه در هر یک از این بخش هامتفاوت است اما در نهایت منجر به یکپارچه شدن شهر می شود. بنابراین ایجاد پیوند بین این دو بخش و از بین بردن فاصله ایجاد شده بین آنها (به ویژه از نظر ارائه خدمات شهری از جمله راهکارهای مهم برای رسیدن به پایداری است. به عبارتی براساس تعریف پایداری می توان گفت شهر ایده آل شهری است که از استعدادهای توسعه‌ای در همه مناطق خود بهره ببرد. به سخن دیگر توسعه‌ی تراکم شهری باید در همه مناطق بطور متعادل و همگن انجام گیرد. رشد شهر باید همگن و موازی انجام پذیرد. بنابراین هدف رسیدن به توسعه‌ای پایدار است که علاوه بر ایجاد توازن و رشد همه جانبه باعث سرزندگی و حیات مجدد بخش های فراموش شده شهر شود، اگر چه نمی توان رسیدن به یک شکل پایدار شهری را تصور کرد بلکه فقط میتوان در درجه‌ای از پایداری را به دست آورد. برای رسیدن به این پایداری نیز می توان بافت تاریخی را به چرخه‌ی حیات شهر باز گرداند و تعاملی دوجانبه بین آن با توسعه های جدید شهر برقرار کرد.

#### مفهوم توسعه و پایداری

چنانچه تغییرات ایجاد شده در شهرها و محیط های مصنوعی ساخته شده توسط انسان ها در طول زمان در مسیری مشخص و هدفمند صورت بگیرد می توان آن را توسعه نامید. با توجه به این تعریف ۲ ویژگی برای توسعه مطرح می شود: اول اینکه این مسیر یک فرایند نامتناهی است، به معنای یک مسیر دوطرفه با قابلیت رفت و برگشت، رابطی بین گذشته و آینده با امکان استفاده از الگوهای نامناسب کهن در ساختن آینده بهتر. این فرایند نیاز به هدفی مشخص دارد تا در مسیری صحیح پیش برود، هدفی که در طول زمان تغییر و ارتقاپذیامی کند. بنابراین در هر دوره‌ی زمانی تعیین اهداف و چشم اندازهای مناسب برای تغییر و تحولات ضروری است. دوم هماهنگی در سرعت این تغییرات در همه بخش های شهر است. ورود این مسیر به هر شهری باید تمام بخش های آن را به عنوان یک کل واحد تحت تاثیر قرار داده و سپس هر بخش به عنوان جزئی از شهر، با توجه به ویژگی های خاص خود مورد تغییر قرار گیرد.این نکته به ویژه در مورد شهرهایی که دارای بافت متنوع هستند اهمیت یافته و همواره این نگرانی در مورد شهرهایی با بافت تاریخی شکل گرفته در دوره های مختلف وجود دارد؛ زیرا در این مسیر باید با بافت تاریخی مورد بی توجهی قرار گرفته و با تغییرات آن هماهنگ با کل و یا متناسب با جزء نبوده است. این امر همواره خسارتهای جبران ناپذیری را به بافت های با ارزش تاریخی وارد کرده است. از جمله ترک بافت توسط اهالی به دلیل کمبود امکانات و شرایط نامناسب؛ توسعه پایدار از دهه ۸۰میلادی و به دنبال نگرانی عمومی جهت یافتن راهکارهای مناسب برای حل بحران های زیست محیطی ناشی از پیشرفت تکنولوژی و استفاده بی رویه از آن به عنوان توسعه اقتصادی، مطرح شد. اگرچه در ابتدا توسعه زیست محیطی و حفظ منابع موجود برای آیندگان بود اما امروزه بابررسی تعاریف ارائه شده از توسعه پایدار صاحب نظران مختلف می توان جنبه های مختلف پایداری را بازشناخت. برخی از این تعاریف عبارتند از: توسعه پدیده هایی است که بیشتر در کیفیت زندگی منعکس می شود تا در استانداردهای مادی آن روز به روز بر همگان مسلم تر شده که رشد مستمر اقتصادی ملت ها ازوما باعث بالا رفتن کیفیت زندگی آنها همراه نبوده است.

ادامه دارد



نمی توان جاری دانست.
۲- با فرض آنکه «نشریه اطلاعات هوانوردی» همه عناصر یا

اوصاف مطبوعات و نشریات مورد نظر قانون مطبوعات را نیز داشته باشد و انتشار آن را بتوان فعالیتی مطبوعاتی تلقی نمود، اما هنوز هم نمی توان این نشریه را به قلمرو قانون مطبوعات ۱۳۶۴ هدايت کرد زیرا از مقررات کانونی این قانون، همچون مقررات مربوط به «شرایط متقاضی و مراحل صدور پروانه»، «انجام رسیدگی های لازم درباره صلاحیت متقاضی» و «گزارش مراتب رد و قبول تقاضا»، استنباط می شود که مطبوعات و نشریات موضوع قانون مذکور، ناظر به آن دسته از مطبوعات و نشریاتی است که به طور داوطلبانه یا غیر اجباری، از سوی آحاد جامعه به طبع و نشر می رسد یا آنکه انتشار آنها، تکلیف قانونی یا مقرراتی اشخاص اعم از حقوقی یا حقیقی نمی باشد. بنابراین قانون مطبوعات، آن دسته از نشریاتی را که انتشار آنها به حکم قانون، تکلیف اشخاص، به ویژه دولت، تلقی می شود و اشخاص ناگزیر از انتشارشان هستند، دربر نخواهد گرفت.

«نشریه اطلاعات هوانوردی» نیز چنین وضعی دارد، زیرا در ضمیمه پانزده «کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین المللی»، غرضه اطلاعات هوانوردی در قالب یا شکل «تولیدات (محصولات) اطلاعات هوانوردی» (Aeronautical information products) و «خدمات وابسته»، امری ضروری به شمار رفته و در زمره تعهدات دولت های متعا هد کنوانسیون قرار گرفته است.

شاید به همین سبب در حقوق بعض از کشورها، انتشار هر گونه نشریه که توسط دولت یا برای او صورت می گیرد، از قلمرو تعریف جراید یا مجلات مستثنی شده است.

۳- در وادی حقوق تطبیقی، مدارک موجود، مؤید این مطلب است که تعریف سابق آیین نامه، از نظر اشاره به مرجعیت سازمان هواپیمایی کشوری در انتشار «نشریه اطلاعات هوانوردی»، تعریفی بی اشکال بوده است، زیرا در حقوق شماری از کشورها، این نهادهای متناظر سازمان هواپیمایی کشوری هستند که اختیار یا جواز انتشار چنین نشریه ای به آنها محول شده است. برای نمونه، در ایالات متحده آمریکا، «نشریه اطلاعات هوانوردی» این کشور با اختیار اداره هوانوردی فدرال به انتشار می رسد. از همین روش در پاکستان پیروی شده است، زیرا «نشریه اطلاعات هوانوردی» این کشور با اختیار سازمان هواپیمایی کشوری پاکستان منتشر می گردد.

#### نقد «اقتصادسراسرآمد» بر نحوه انتشار نشریه اطلاعات هوانوردی

# نشریه اطلاعات هوانوردی وقانون مطبوعات ما

ذکر [دلایل] و شواهد جهت اجراء به وزیر ارشاد گزارش نماید و وزارت ارشاد اسلامی موظف است حداکثر ظرف دو ماه از تاریخ موافقت هیأت نظارت برای متقاضی پروانه انتشار صادر کند (ماده ۱۳ ق.م.). در نهایت مطالب اختصاصی نشریات اگر به نام پدیدآورنده اثر منتشر شود به نام او و در غیر این صورت به نام نشریه، مشمول قانون حمایت از حقوق مؤلفان و مصنفان و هنرمندان خواهد بود (تبصره ۳ ماده ۵ ق.م.). چنین وضعیتی جدا قابل انتقاد به نظر می رسد. اگر چه تعریف نخست آیین نامه از «نشریه اطلاعات هوانوردی» نیز از حیث عدم انطباق با تعریف بین المللی این اصطلاح و بازتاب دقیقق این تعریف و عناصر مرتبط با آن، دچار نارسایی بود لکن تعریف اصلاحی، نه تنها این نارسایی را مرتفع نکرد که اشکالی دیگر هم به آن افزود و ضعف ها را تشدید ساخت.

در حقیقت، به دلایلی چند نمی توان به حکومت قانون مطبوعات و اجرای مفاد آن بر انتشار «نشریه اطلاعات هوانوردی» معتقد شد:
۱- انتشار «نشریه اطلاعات هوانوردی» را نباید «فعالیت مطبوعاتی» تلقی کرد و آن را در گستره اصطلاح مطبوعات و نشریات مورد نظر قانون مطبوعات جای داد.

تاریخ حقوق مطبوعات ما (لایحه قانونی مطبوعات مصوب ۱۳۵۸/۰۵/۲۵ و حتی لایحه قانونی مطبوعات مصوب ۱۳۳۴/۰۵/۱۰) به روشنی گویای این است که مطبوعات و نشریات، وسیله ای برای آگاهی رسانی به عموم، روشن ساختن افکار عمومی یا مردم، ترقی دادن سطح معلومات عامه، نشر اخبار، اطلاعات و مطالب عام المنفعه و انتقاد و صلاح اندیشی در امور عمومی است. اگرچه تعریف کنونی «مطبوعات» در ماده (۱) قانون ۱۳۶۴، به این عنصر یا رکن بسیار حیاتی –که من آن را «عدم انسداد مسیر تخطاط و تخالف» می نامم- توجهی نیاکنده است اما به دلالت موادی از این قانون (از قبیل مواد ۲، ۳ و ۵) و مقررات فصول مختلف آن، همچون «رسالت مطبوعات» و «حقوق مطبوعات» قابل برداشت است و بی شک باید به دیگر عناصر یا ارکان مندرج در ماده (۱) قانون، افزوده شود.

با وجود اینکه «نشریه اطلاعات هوانوردی» بیشتر به یک «اطلاعیه» یا «اعلامیه» شباهت دارد و متضمن مواردی چون «شرایط عمومی مربوط به خدمات و تسهیلات در دسترس استفاده بین المللی» و «فهرستی از اختلاف های بسا اهمیت میان مقررات و رویه های ملی یک دولت و استانداردها و رویه های پیشنهادی سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری» است لکن در آن، عنصر «عدم انسداد مسیر تخطاط و تخالف» جریان ندارد.

چنین نشریه ای، اهدافی چون روشن ساختن افکار عمومی یا ترقی دادن سطح معلومات جامعه را دنبال نمی کند و اساساً با هدف تأمین الزامات بین المللی مربوط به تبادل اطلاعات هوانوردی که از خصیصه یا ماهیت پایدار بر خوردار بوده و برای ناوبری هوایی، ضروری می باشد، طراحی شده و مراد از تهیه، صدور و توزیع آن، تضمین و تسهیل ایمنی، نظم و سرعت در ترافیک (عبور و مرور) هوایی است.

از طرف دیگر به دلیل ضروری بودن اطلاعات مندرج در «نشریه اطلاعات هوانوردی» برای ناوبری هوایی و همچنین امکان تشریح روش ها یا فنون خاص پرواز (Special flight procedures) در آن، تبعیت از محتویات این نشریه، عقلا اجباری خواهد بود و به همین جهت، نشریه ماهیتاً به نوعی «دستورالعمل» یا «مقرره» نیز شباهت دارد. به هر ترتیب، «نشریه اطلاعات هوانوردی» از چهره ای ویژه برخوردار است به گونه ای که عنصر «عدم انسداد مسیر تخطاط و تخالف» را در آن

**گروه حمل و نقل –میلاد صادقی** –شهرپور ماه سال گذشته، مقررات جدیدی در صنعت هوانوردی به تصویب هیأت وزیران رسید. مقرراتی با عنوان «آیین نامه نظارت بر ارائه خدمات ناوبری هوایی غیرنظامی» به شماره ۶۷۴۶۳/ت/۱۰۷۴۸-۶ مورخ ۱۹/۶/۱۴۰۱ که پیش از همه مباحث حقوقی و فنی پیرامون خود، عنوانش نیز بحث پذیر می نماید و ضرورت مرور آموزه های ادبی و رجوع به فرهنگ دشواری های زبان فارسی را به ذهن می رساند.

میلاد صادقی پژوهشگر حقوق هوافضا در اقتصادسراسرآمد نوشت: در این مقطع اما، نه مرور آموزه های ادبی مورد نظر است و نه قصد تحلیل مقررات مختلف این آیین نامه به جزئیات آن وجود دارد. موضوع گفت وگو، معنی مشروح یکی از اصطلاحات آیین نامه یا اصطلاح «نشریه اطلاعات هوانوردی» است که ابتدا به طور رسمی با ایراد حقوقی، روبرو گشت و پس از آن، اصلاح گردید.

سابقاً آیین نامه در بند (۸) ماده (۱)، اصطلاح پادشده را که در صنعت هوانوردی به «Aeronautical Information Publication» موسوم است، چنین تعریف می کرد:

«نشریه ای حاوی اطلاعات معتبر، لازم و ضروری که توسط سازمان [هواپیمایی کشوری] یا با مجوز از سازمان منتشر می شود».

سپس این تعریف به موجب نظر شماره ۷۵۲۲۰/هـ ب مورخ ۰۸/۰۸/۱۴۰۱ رئیس مجلس شورای اسلامی، مورد ایراد و اعلام مغایرت قانونی قرار گرفت، بدین توضیح که «طبق مواد مختلف قانون مطبوعات – مصوب ۱۳۶۴ با اصلاحات و الحاقات بعدی – از جمله مواد (۸) و (۹) آن، برای انتشار نشریات، اخذ مجوز از وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی ضروری است. بنابراین، بند (۸)، ماده (۱) مصوبه مبنی بر اینکه نشریه اطلاعات هوانوردی توسط سازمان هواپیمایی کشوری یا با اخذ مجوز از آن انتشار می یابد، از حیث دلالت بر عدم لزوم اخذ مجوز از وزارت مریو، مغایر قانون می باشد».

در راستای این اعلام مغایرت و با هدف تأمین نظر «هیأت بررسی و تطبیق مصوبات دولت با قوانین» و رفع این مغایرت و ایراد قانونی، آیین نامه اصلاح می گردد و تعریفی دیگر به شرح زیر از «نشریه اطلاعات هوانوردی» به عمل می آید:

«نشریه ای حاوی اطلاعات معتبر، لازم و ضروری که مطابق قوانین و مقررات مربوط منتشر می شود».

این اصلاح که با اعتقاد به حکومت قانون مطبوعات (زین پس: ق.م.) بر انتشار «نشریه اطلاعات هوانوردی» صورت گرفته است، نتایج مشخص و محدودیت های قابل توجهی را به همراه خواهد داشت.

پس انتشار آن باید با سرمایه ایرانی و اخذ پروانه از وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی صورت گیرد؛ در انتشار آن، استفاده از کمک خارجی مستقیم یا غیرمستقیم به غیر از دریافت کمک از اشخاص حقیقی یا حقوقی خارجی غیردولتی با نظارت وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی و وزارت امور خارجه، ممنوع و جرم محسوب می شود (ماده ۸، ق.م. و تبصره ۲ آن). مضافاً، شخص حقوقی متقاضی امتیاز نشریه، باید در اساننامه و یا قانون تشکیل خود مجاز به انتشار نشریه باشد (ماده ۹ ق.م.) همچنین، این هیأت نظارت بر مطبوعات است که مسئولیت رسیدگی به درخواست صدور پروانه، تشخیص صلاحیت متقاضی و مدیر مسئول را به عهده خواهد داشت (ماده ۱۱ ق.م.) و مکلف است ظرف مدت سه ماه از تاریخ دریافت تقاضا جهت امتیاز به یک نشریه درباره صلاحیت متقاضی و مدیر مسئول با رعایت شرایط مقرر در این قانون [رسیدگی های] لازم را انجام داده و مراتب رد یا قبول تقاضا را با

#### در پیچ



## بندر گناوه میزبان بیشترین گردشگران سواحل خلیج فارس در نوروز

مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان بوشهر با اشاره به ثبت ۷ میلیون و ۶۹۲ هزار شب اقامت در این استان گفت: در میان شهرستان های استان، بندر گناوه میزبان بیشترین گردشگران سواحل خلیج فارس بود.به گزارش اقتصادسراسرآمد، اسماعیل سجادی منش با اشاره به ثبت هفت میلیون و ۶۹۲ هزار شب اقامت در این استان گفت: در میان شهرستان های استان، بندر گناوه میزبان بیشترین گردشگران سواحل خلیج فارس بود.مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان بوشهر ادامه داد: بعد از گناوه، بندر بوشهر و بندر دیلم به ترتیب بیشترین حجم گردشگر و مسافر را در ایام نوروز داشتند.وی با تأکید بر اینکه استان بوشهر به عنوان یکی از مهمترین مقاصد گردشگری کشور شناخته شده است، گفت: استان بوشهر در نوروز ۱۴۰۲ به عنوان یکی از ۱۰ استان برتر در جذب گردشگر معرفی شد.سجادی منش یکی از مهمترین جاذبه های گردشگری استان بوشهر را موزه منطقه ای خلیج فارس عنوان کرد و بیان داشت: طی ایام نوروز بیش از ۳ هزار نفر گردشگر از موزه منطقه ای خلیج فارس بازدید کردند.به گفته وی، موزه منطقه ای خلیج فارس بزرگترین موزه جنوب و یکی از مدرن ترین موزه های کشور در ایام تعطیلات نوروزی، از یکم تا دوازدهم فروردین ماه از ساعت ۹ صبح تا ۲۰ شب میزبان گردشگران و علاقه مندان به تاریخ و فرهنگ ایران زمین بود. وی تصریح کرد: هر چند نوروز امسال با ماه مبارک رمضان تقارن داشت و انتظار کاهش سفرهای بین استانی را داشتیم، ولی شاهد استقبال بسیار خوب از این موزه بودیم که نسبت به سال گذشته ۳۰ درصد افزایش را نشان می داد و فضای محیطی، چیدمان گالری ها و اشیاء تاریخی موجود در این موزه رضایت مندی حداکثری مخاطبان را به دنبال داشت.مدیر کل اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان بوشهر یادآور شد: موزه منطقه ای خلیج فارس با داشتن ۱۳ گالری به معرفی آثاری از دوره ی پارینه سنگی تا معاصر از استان های بوشهر، خوزستان و هرمزگان پرداخته است.

#### بازتاب



## اساسنامه سازمان توسعه و عمران دریا و سواحل کشور به زودی ابلاغ می شود

معاون وزیر و رییس سازمان امور اجتماعی کشور گفت: دستورالعمل های اجرایی سازمان توسعه و عمران دریا و سواحل از سوی دولت به دستگاه های متولی به زودی ابلاغ می شود.به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد عباسی در حاشیه نشست ستاد راهبردی مدیریت فرهنگی اجتماعی سواحل خزر در دفتر استانداری غرب مازندران با حضور استانداران و فرماندهان سپاه پاسداران استان های شمالی در گفت و گو با خبرنگار ایرنا افزود: دولت همچنان به دنبال ابلاغ و اجرای کردن دستورالعمل های این طرح است چرا که سیر قانونی آن در شورای نگهبان هم تصویب شده و اکنون در پی تحقق آن هستیم. هر چند از سال گذشته بخشی از دستورالعمل های اجرایی آن عملیاتی شد اما باید نهایی شود. وی اظهار کرد: در زمان حاضر به دنبال ایجاد هم افزایی، وفاق و تبادل تجربه ها میان دستگاه های اجرایی در حوزه ساحل هستیم و نکته مهم تر آنکه طرح مدیریت جامع واحد و یکپارچه ای باید در حوزه سواحل وجود داشته باشد و تمام تلاش ها آن است بتوان صالح ترین و توانمندترین شخصیت ها را در حوزه اجرایی سواحل کشور برگزینیم و وزارت کشور هم دلسوزانه پیگیر رفع مسائل و مشکلات حوزه ساحلی استان های شمالی کشور است.معاون وزیر کشور: اساسنامه سازمان توسعه و عمران دریا و سواحل کشور به زودی ابلاغ می شودمعاون وزیر کشور گفت : ستادی که شکل گرفته بنا به تأکید ریاست محترم جمهور و وزیر کشور پس از آزاد سازی حرم ۶۰ متری دریا بوده است و مهم ترین اهداف آن ارائه خدمات مطلوب و استفاده بهینه مردم از سواحل است که جای تقدیر دارد و یکی از ماموریت های این ستاد برنامه ریزی جامع و مطلوب در بخش های فرهنگی، اجتماعی و خدماتی است تا بتوان میزبان لایقی برای گردشگران در شروع فصل گردشگری در این استان های شمالی باشیم. وی درباره هوشمند سازی سواحل شمال هم خاطرنشان کرد: این موضوع هم برای ما مهم است و بخشی از روند اجرایی این طرح سال گذشته آغاز شد و امسال هم همین طور و تمام تلاش ها آن است این طرح را تقویت کنیم تا بتوانیم جلوی سوانح دریایی و غرق شدن افراد را بگیریم و به صفر برسانیم و یکی از برنامه های راهبردی و محوری ستاد هم در این بخش است.